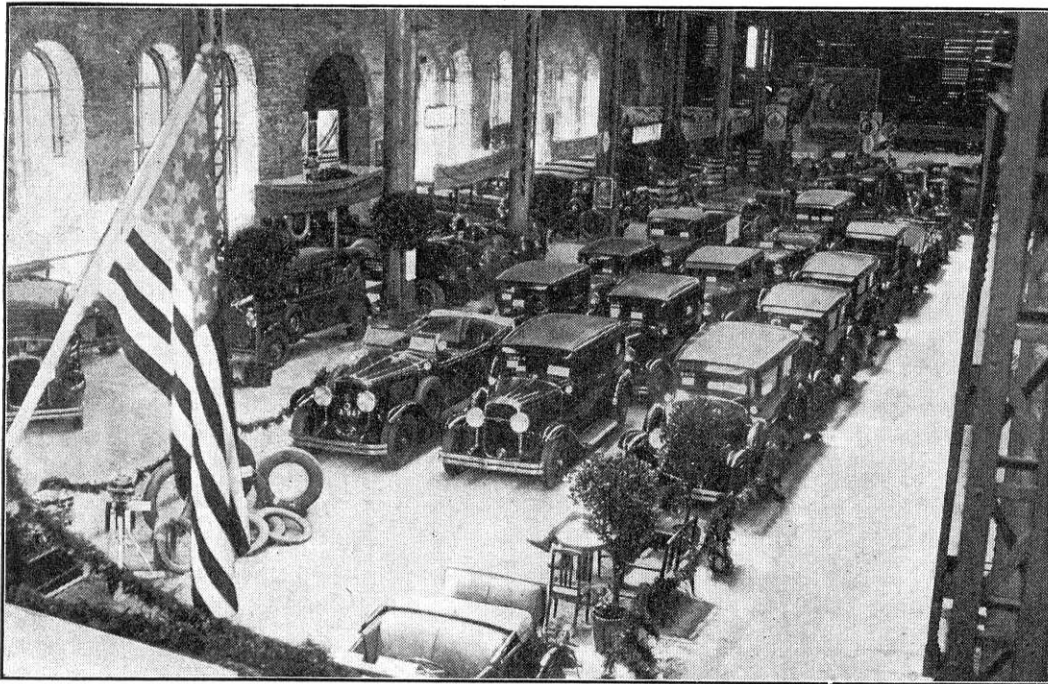




Eesti Autoklubi häälekandja



3. Autonäitus Tallinnas 1930. a.

**J. Zimmermanni väljaanne ja kirjastus
Tallinn**

N. S. V. L. SOJUSNEFT'i Tallinna Osakond



KONTOR: Lai tän. 18. Tel. (2)21-05 ja (2)13-83.

LAOD: Tallinn, Miini Sadam. Tel. (2)28-62. Pärnu, Tel. 4-37

BENSIINI JAAMAD:

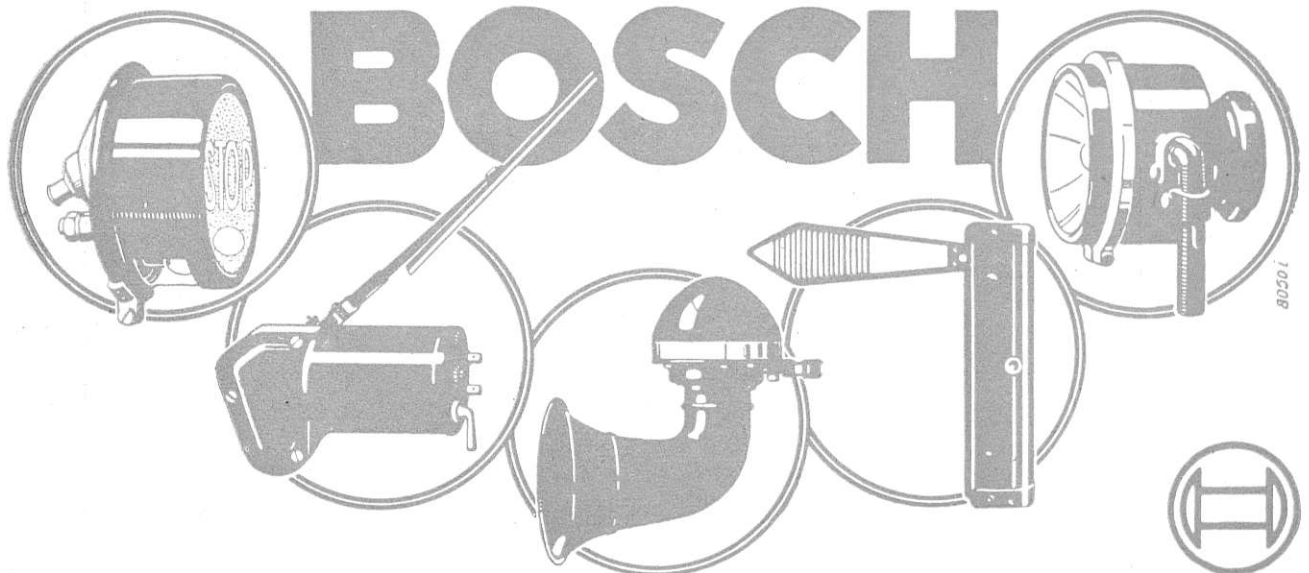
TALLINNAS,
TARTUS,
PÄRNUS,
VÖRUS,
RAKVERES,
PAIDES.



LADUDES ON SAADAVAL KVALITEEDILT PAREMAD JA
HINNA POOLEST ODAVAD MÄARDE ÖLID:

MASINA ÖLID NR. 1, 2 ja 3. * SOOLAR ÖLID „L“ ja „T“.
VÄRTNA ÖLID „L“ ja „T“. * MOOTOR ÖLI „T“.
SILINDRI ÖLID: NISKE AURU JAOKS „NIGROOL“ ja „VISKO-
SIIN“, ÜLEKUUMENDATUD AURU JAOKS „VAAPOR“.
SEPARAATOR ÖLI. * TURBIIN ÖLI.
TRANSFORMAATOR ÖLI. * VOLTA ÖLI JA TEISED,
SAMUTI KA PETROOLEUM, BENSIIN, NAFTA, GAASÖLI, MASUUT.

Varustage ainult Stuttgartis valmistatud kuulsa



varustusega omi autosid, veoautosid, mootorrattaid ja -paate

Alaline ladu järgmiste Tallinna firmades:

Karl Bertram, Vene turg nr. 1.

K. Siegel, Eesti A/S., Uus tän. 4.

Lier & Rossbaum, Viru tän. nr. 7.

O/Ü. Tarmo, Narva maantee nr. 6

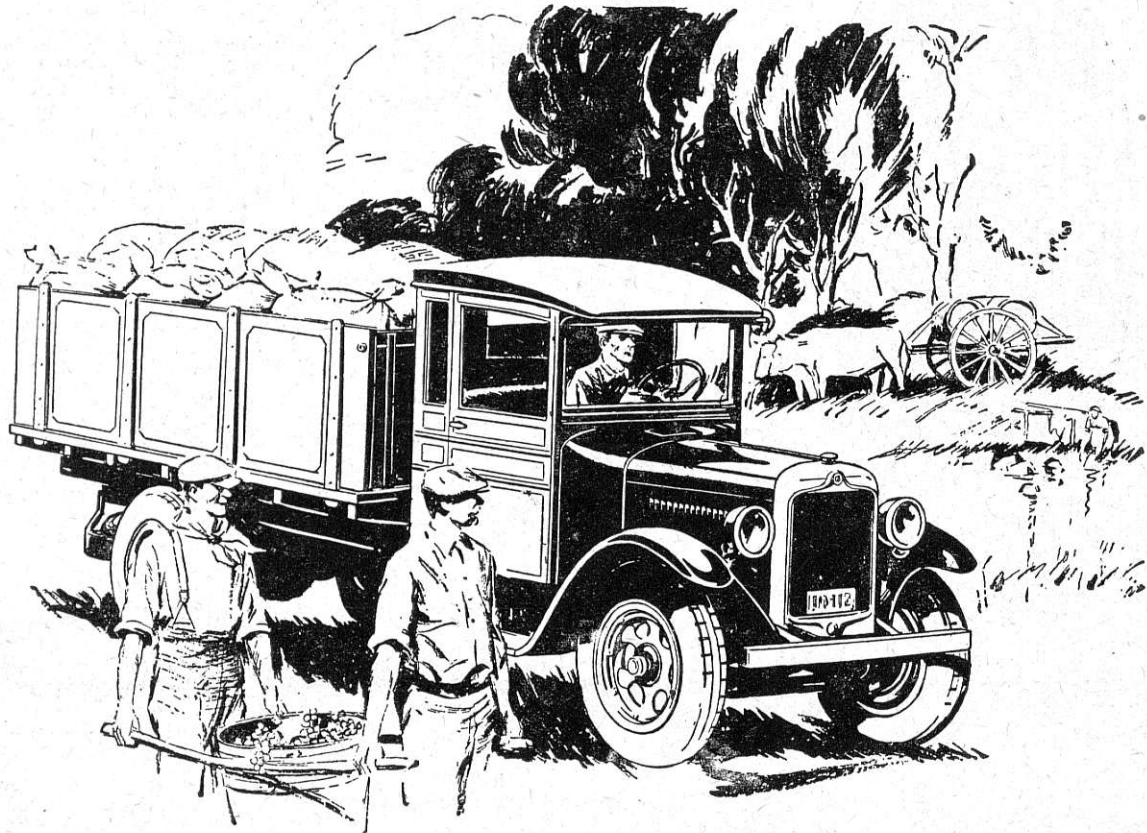
A.-G. ROBERT BOSCH

BERLIN-CHARLOTTENBURG 4, BISMARCKSTRASSE 71.



Meie viletsatel ja rasketel
teeludel on kõige parem
just hea küll.

UUS F SEERIA



DODGE BROTHERS

Veoauto ja omnibuse shassiid

vanas headuses, 165" asside vahega, moodsate tehniliste uuendustega varustatud, kohale jõudnud. Võimsate mootoritega, tugevate raamide ja kummidega.

Nõudke kirjeldusi ja hinnakirju!

Esindaja **EESTI A.-S. C. SIEGEL**

AUTOOSAKOND

Tel. 33-70

Tallinn

Uus tän. 2



ETA



See autokumm,

headusmürgiga MILLER, on kaunim omasuguseist. Ta on sügavhambuline, valmistatud eriti suurejõuliste autode omanikkude ja kiirsõitjate jaoks, kes nõuavad kõige pealt vastupidavust. See pärast leiate teda pea kõigil Eesti omnibusel.

MILLER AINUESINDAJA EESTIS
A/S A. ROSENWALD & Co.

TARTUS
SUURTURG 8
TEL. 300

H. Feischner

Esimese järgu **Kohvik** Oma kondiitriäriaga

Harju 45, telefon (2)19-50



Avatud äripäeviti kell 9 homm.
kuni kell 8 õht.

Igal ajal saadaval suurimas valikus igasugused kondiitrikaubad.

Tellimised, soovikorral kättetoimetamisega, täidetakse täpselt ja kiirelt.

CAFÉ KAGGE



Tallinnas,
Suur Karja t. 18

Telefon 12-91

Viru t. 2

Hügieeniline
kohvi valmistamise viis.

F-ma Türnbäum

Tallinn, Tõnismägi 18. Tel. (20)804

Mineraalvete tööstus
Õlleladu

Soovitame tuntud headuses jooke:

**Sekt, sidronisooda,
sellers ja limonaadid**

Pilseni ja Müncheni õlu.

Tellimised täidetakse kiirelt ja korralikult.
Hinnata kauba kogu kättesaamine.

2 põhjust



Üle ilma sõidavad rohkem inimesi GOODYEAR kummidel ja eelistavad teda teistest märkidest.

1 All Weather Tread kattel on suurem veojõud. Tal on suurem haaravus pidurdamisel, samuti käänakutel ja rattaroobastel. Temal on pehme, tasane sõit, kerge roolimine ja ta kulumise vähe ning ühetasaselt. Ühe inimese eluea jooksul on tema tarvitus ikka kasvanud ja see annab paremat tunnistust, et ta on kõige kindlam ja parem kate.

2 Goodyear'i Supertwist Cord aluskere on suurema vastupidavusega. Väiksem arv läbilööke kividest ja murdeid, mis hävitavad kumme enne nende katte kulumist. Sõidate pikema maa, sõidate kindlamini ja vähema rahakuluga, kui tarvitate Goodyear kumme.



GOODYEAR

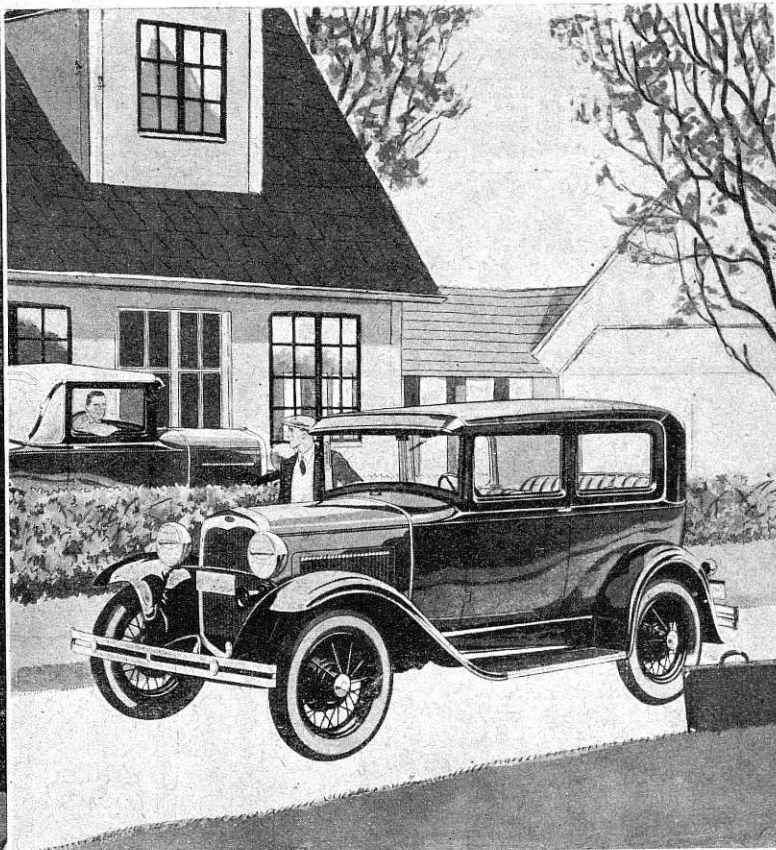
PEAESINDAJA EESTIS:

Eestimaa Põllumajanduse ja Tööstuse A-S. ESTAKLAND

Tallinn, S. Kloostri 11

Müügikohad igas linnas.

Kevadõhtud kutsuvad...



Taas saabuvad imelised kevadõhtud — valgete ehakumadega, pehmete tuultega ... Sõitke kuhu soovite oma läikiva, saleda, lendleva Ford-sõiduki juhtratta ääres istudes ...

LINCOLN



Fordson

LENNUKEID

FORD

FORD MOTOR COMPANY OF FINLAND O/Y

SOOME, HELSINGI

Auto

4. aastakäik

Jlhub kord kuus

AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

Vastutav toimetaja: dipl. ins. J. TÄKS

Väljaandja: J. ZIMMERMANN

Tellimise hind:
Aastas (12 n-rit) kaasanega Kr. 5.—
Väljamaale " 10.—
Üksik nr. kaandeta " —.40
Väljamaale " —.80

Toimetuse ja talitus:
J. Zimmermanni trükikoda
Tallinn, Lühikejalg 4. Tel. 429-24

Nr. 4 (38)

Aprill

1931

S I S U.

Märkmeid 4-da autonäituse kohta.
J. V. Lawrence külaskäik Eestisse.
Rahvusvahel. alalise büroo tegevusest.
Sõiduki ekspluataerimise kulud.
Euroopa autotüübid 1931.
Tuntuimad Ameerika autotüübid 1931.
Jõuvankrite arv maailmas 1. jaan. 1931.
" " Eestis 1. apr. 1931.
Miks on „Autogiro“ kerge juhtida?
Lycoming-paadimootorid.
Lühemaid teateid.
Nali.
Eesti Autoklubi teateid.

I N H A L T.

Bemerkungen zu der Automobilausstellung in Tallinn.
Über den Besuch von Herrn J. V. Lawrence.
Über die Tätigkeit des internationalen ständigen Büros
der Automobilkonstruktoren.
Beschränkungen der Ausnutzung von Automobilen.
Die europäischen Autotypen für das Jahr 1931.
Die bekanntesten amerik. Autotypen für das Jahr 1931.
Die Anzahl der Automobile auf der ganzen Welt.
Die Anzahl der Automobile in Eesti am 1. Apr. 1931.
Warum ist es leicht ein „Autogiro“ zu leiten?
Bootmotore „Lycoming“.
Kürzere Nachrichten. Autowitze.
Nachrichten des Eesti Autoklubi.

Märkmeid 4-da autonäituse puhul.

Eesti Autoklubi koos A/S. „Näitusega“ korraldab juba neljandat korda Tallinnas jõuvankrite näituse. Näituse aeg on määratud kindlaks 9.—12. maini s. a. Ruumide leidmine teeb raskusi, kuid tänavune näitus leiab aset Soo tänaval, *Peetri tehaste ruumes*. Ruumid on märksa paremad kui läinud aastal Volta vabrikus. A/S. „Näitus“ on ka samme astunud uue ja moodsa näitusehoone ehitamiseks, kuid raskusi teeb eeskätt maa-ala leidmine Tallinnas. Mitmel korral on „Näitus“ pöördunud palvega linnavalitsuse poole, lubada püstitada näitusehoone endisele näituseplatsile, gilde aeda või Gonsiori tänavale, kuid palve on tagasi lükatud põhjendusega, et endine näituseplats jääb rahvapargiks. Kui palju sarnane kavatsus on põhjendatud, jäägu meie linnavalitsuse hooleks. Meie arvates tõstaks nägus näitusehoone ainult rahvapargi ilu ja ruumi jätkuks mõlemale. On paljudele päris arusaamatu, et keset linna sarnane suur maa-ala seisab kasutamata mingisuguse „rahvapargi“ nime all. Meil on ju sarnaseid parke küllalt olemas. Vaksali puiesteel ümber Schnelli tiigi, Rannavärava mägi, Harjumägi jne. Nõnda seisab vaksali juures öieti kolm rahvaparki üks-teise ligidal ja suurt rahvaste rändamist suvisel ajal ei ole ometi endisel näituseplatsil märgata, mis tungivalt nõuaks selle maa-ala jätmist pargi alla. Kavatatav näitusehoone ei oleks ainult vähemate erinäituste tarvis, vaid seal leiaksid aset mängud; tennis, korv- ja võrkpall, suuremad võimlemismängud jne. Et meil ka

sarnastest ruumidest puudus on, seda näitab see asjaolu, et meie spordiorganisatsioonid esegi selleks otstarbeks rendivad end. Peetri ja Volta tehaste laoruumid, mis nii mõneski suhtes ei vasta oma nõuetele ja mis linna keskusest on väga kaugel. Võib kujutella, mis-suguse väärtuse omaks see lage plats siis, kui selle ääres seisaks eeskujulik, korraliku välimusega näituse- ja spordihoone ja kui aastakümnete jooksul siia kasvab ilus park, siis on vist igal kodanikul rõõm seda näha, ja peaaesjalikult noorsugu vajab nii üht kui teist. Need, kelle hooleks on jäetud selle küsimuse kaalumine, peaksid seda kainelt kaalutlema. Põllutööstuse näitus, mis omal ajal nii kergel käel sunniti kolima Pirita tee ääre soosse, ei ole vist oma seisukorraga rahul, sest lahtise mere ligiduse tõttu on seal suured tõmbetuuled, ja talvel matab lumega hooned nii kinni, et juurepääs peaaegu võimatu. Pöördume tagasi autonäituse juure, mille korraldamiseks tänavu ilma pikema jututa A/S. „Näitus“ sai loa, kuna läinud aastal oli selle loa saamisega suur tegemine kuni jõuti majandusminister hr. Zimmermannile ja tema abi hr. Meeritsale selgeks teha, et jõuvankrite näitus ei ole otstarbetu. Need härrad seletasid Autoklubi ja A/S. „Näituse“ esindajale, et autonäitus ei olevat tarvilik, ja kui see ainult nende teha oleks, siis üldse jõuvankrite sissevedu tuleks ära keelata, sest jõuvankreid olevat Eestis liiga palju! Vist arvasid härrad ministrid, et neid Tallinnas palju on, kuid Eestis on üldse 410 inimese kohta üks

jõuvanker. Nii on need arvamused väga lahkuminevad jõuvankrite suhtes. Ühed leiavad, et Eestil tuleks tagasi pöörduda eesli- ja hobuseajajärku, teised jälle, et liikumise edu ja transpordi võimalused suureneksid kultuurilma eeskujul. Meil on ju kurvad kogemused sel alal, näit. läinud aasta viimasel poolel jõuvankrite tollimäärade suure tõusu tõttu veeti Eestisse sisse ainult mõni sõiduauto, toodi vaid sisse mõned kümned veoautod. Nii oleme oma lähemast naabrist Lätist täpselt 1000 auto võrra maha jäänud, kuna meie nendest 1929. a. ees olime. Ka Leedu, kes 1929. a. palju meist taga oli, jõuab meile järele, ja arvata võib, et ta käesoleval aastal meist ka ette jõuab, sest Leedu majanduslik konjunktuur laseb seda oletada. Meil mindi sellest välja, et kõrgete tollide tõttu ei lenda meie valuuta välismaile, kuid meie ei näe, et see oleks aidanud meid kitsikusest välja. Kitsikus on rohkem tõusnud kui vähenenud. Teedeministeeriumi eelarves arvatatud teedekapitali summad vähenevad, sest jõuvankrite arv väheneb. Tollid jõuvankritelt ei annud midagi. Oma maa bensiin, mis juba turule ilmunud, loodab ju tarvitamist leida, kuid kui nii edasi läheb, siis ka siin leiab aset pettumus. Üks väärtus loob teist ja toetab teist, annab riigikassale sissetulekuid, tööd inimestele ja soodustab liikumist ja transporti. Jõuvanker ei ole ometi mõneks luksusasjaks, mida tema omanik ilma kasuta teeb rusuhunnikuks. Selleks saab jõuvanker pärast suurt tööd ja tegevust sõidu ja veo alal, kui ta riigile on tolli ja mitme aasta jooksul oma maksud tasunud, parandus-töökodadele, kinnitusseltsidele jne. teenistust ja tööd annud, rääkimata sellest, et riigi julgeoleku kaitsel ja võimalikkudel rasketel päevadel jõuvanker muutub riigikaitselise vägevaks abinõuks vaenlase vastu, nagu näitas suur maailmasõda, mille võitsid prantslased, oma tõenduse järgi, tänu jõuvankrite küllusele. Praegu on veel aeg, kus jõuvankrid nii odavad on, et iga riik peaks õnnelik olema, mida soodsamalt vähema raha eest suuremaid väärtusi kätte saab. Ei saa ju uskuda, et jõuvankrid lõpuks ühe dollari väärtuseni langevad. 1929. a. maksis keskmiselt üks ameerika auto umbes 800 dollarit, 1930. a. lõpul ja 1931. a. alul aga 560 doll. Nii näeme, et odavamad, 400—500 doll. autod ei olegi hinnas enam langenud, vaid alla läinud on keskmised, kallimad autod. Seda tuleb seletada seega, et Ameerika on juba autodega küllastunud, sest Ameerika juurekasv autode alal oli 1930. a. ainult 0,5%, kuna maailma 35.800.000 autost Ameerikale kuulub 28.800.000 ja mujale vaevalt 7 miljonit. Euroopas, kui rohkem tahajäänud maal autode suhtes, oli läinud aastal tõus arvuliselt ligi 10%. Kui vaatame ligemalt jõuvankrite väljavedu Ameerikast läinud aastal, siis näeme, et väljavedu langes.

Välja veeti:		1929. a.	
Sõiduaautosid . . .	404.306	Doll.	262.652.528
Veoaautosid . . .	233.606	„	126.266.131
	637.912	Doll.	388.918.659
		1930. a.	
Sõiduaautosid . . .	187.922	Doll.	122.776.826
Veoaautosid . . .	101.258	„	62.815.975
	289.180	Doll.	185.592.301

Ameerika 1930. a. produtseeris arvuliselt peaaegu sama arvu jõuvankreid kui 1929. a., kuid väljaveos kaotas. Välisriigid, kuhu jõuvankreid sisse veeti, said vähema hinna eest suuremaid väärtusi kui seda kunagi enne. Ja eriti need riigid, kus kõrgeid tollimüüre ei olnud, näit. Läti vedas sisse ühe aastaga üle 1000 jõuvankri. Kes vastaks küsimusele: mida teeb Eesti

sel korral, kui näit. eeltuleval ajal jõuvankrite hinnad kerkivad, kui meil olemasolevad jõuvankrid suuremalt jaolt on surmale suikunud ja neid vaja oleks uutega asendada? Kas siis ei tuleks korraga veel rohkem valuutat välja anda, mida arvasime säästa kitsendades jõuvankrite loomulikkude edu? On vist selge, mida kauem seda edu takistame, seda rohkem kaotame ja rikastame välismaade autotööstust, kui rohkem peame välja andma hindade tõusu puhul, mida on loota, sest selleks tundemärgid on olemas autotööstuste koondamise näol. Igavesti hindade langus kesta ei või.

Läti autonäitus, mis korraldatakse aprillikuu lõpul ja mai alul, võib kodanikele näidata autotööstuse mitmesuguseid uusi saavutusi, kuid Eesti autonäituselt seda loota ei saa, sest meil uusi tüüpe praeguse kõrge tolli tõttu keegi ei too sisse, ja nii ei ole ka meil peaaegu midagi uut näidata. Meie jõuvankrite tollitariifi uued kavad ei ole tänini veel maksuma pandud, ja kuulda on arvamist, et küllap sügiseks nad ehk hakkavad maksuma, kui autosid keegi enam ei osta ja mõned vanad tüübid käest kätte realiseeritud. Nõnda elame vanast tagavarast ja autonäitus korraldagu vanade autode näitust.

Näituste otstarve ja tähtsus on suur. Autonäitused, kui erinäitused, leidsid alguse 1900. a. suurte üleilmiliste põllutöö- ja masinate näituste eeskujul ja nad on igalpool maailmas publiku poolt võitnud suure poolehoidu. Näitused on tööstusharu reklaami ja propaganda abinõuks ja nende otstarve on demonstreerida autotööstuse saadusi. Nii valmistaja kui ka tarvitaja toovad enesega autonäituselt uusi muljeid kaasa, mida nad hiljem kasutavad kogemustena. Väljapanekute reklaamil on see paremus, et ta võimaldab igapäevase erapooletult näha mitmesuguste firmade tooteid ja neid üksteisega võrrelda, ühe või teise paremusi ja vigu kuulda ning kõige selle põhjal kindlaks määrata tüübi, mis vastab kellegi nõuetele. Mida rohkem firmasid esineb näitusel, seda mõjuvam on reklaam tarvitajale. Valmistajale annavad üldised autonäitused uusi ideid, kogemusi, arusaamist tehnilistest ja majanduslikest saavutustest, et toota täiuslikumaid jõuvankreid. Meile võiks mõned isikud, kes autonäitusi üldse soovitatavaks ei pea, vastu väelda, et meie näitustel auto valmistaja ei tulegi kõne alla, sest meil neid ei ole. See on aga vale, sest iga firma esindaja, kogudes teateid ja muljeid autonäituse külastajatelt, ostjatelt ja asjatundjatelt, kannab ette sellest ja muudest vajalikkudest erisoovidest vabriku juhatusele, kes sellega ka rehkendab ja parandusi ette võtab.

Kui vaatame sarnaste näituste majanduslikku väärtust, siis leiame, et need näitused seisavad tihedas ühenduses liiklemistingimuste arenemisega. Mitte ainult, et nad üksteist vastastikku edendavad, vaid mõju on sellega üld-rahvamajandusele, mis avaldub saaduste produtseerimises, kaubanduses ja liiklemise arendamises, samuti mitmesuguste majandusharude edendamises, mis otsekohe või kaudselt on eeltooduga ühenduses.

Igale arusaajale ja majandusliselt mõtlejale on selge, et jõuvanker on hädatarvilik liikumisvahend, ja selle edu kitsendamine oleks rahva kultuurelu raskustesse rakendamine, mis toob seisaku riigi majanduslikes elus ja läbikäimises.

Loodame, et näituse korraldajad kõigi nende takistuste ees tagasi ei kohku, vaid täie teadmisesega võtavad vastu tagajärgi, mis tekkinud meie jõuvankrite tollide küsimuse ümmikust, mille lahenumist niipea ei ole loota, kui imet ei sünni viimasel silmapilgul.

Ameerika autokaubanduskoja Euroopa esindaja J. V. Lawrence'i külaskäik Eestisse.

Meid külastas 22.—26. märtsini s. a. Ameerika autokaubanduskoja Euroopa esindaja hr. *John V. Lawrence*. Tema tutvustas meid ameerika autotööstuse ja maanteedehitamisega. Toome allpool lühikesest kokkuvõttest tema referaadist ja mõtteavaldusist.

Kõne kino „Gloria-Palace'is“ pühapäeval, 22. III. s. a.

Kõigepealt tahaksin tänada Eesti Autoklubi, Ameerika konsuli, hr. *Carlson'i* ja tema ametnikke nende lahkuse ja abi eest, mis võimaldasid meile selle koosoleku. Ühtlasi tahan väljendada oma suurimat tänu kõigile, kes tulid tänasele koosolekule, hinnates meie vaeva.

Meie töösturid Ühendriigis saatsid esindajaid filmidega 54 riiki, sest nad usuvad kogemuste vahetuse väärtusse mootortranspordi alal. Seepärast oleme tulnud Euroopasse, auto sünnimaale, et uurida teie prob-



John V. Lawrence.

leeme. Vastutasuks anname meeleldi igasuguseid teateid, mida soovite kuulda mootortranspordi kohta Ameerikas, eeldades, et see on teile kasulik. Meie tööstuseks lootuseks on, et see kogemuste vahetus oleks kasuks mõlemale poolele, mille tagajärjeks oleks autode arvu kasvamine, vaatamata sellele, missugune rahvas neid valmistab.

Transpordi kiirelt arenev mõiste on arendamisel igas maailmaosas, surutud tahaplaanile ainult seal, kus veel valitseb arvamus, et mootorsõiduk on luksuseks. Iga päevaga kõikjal mootorsõiduk tõestab oma suurt majanduslikku väärtust. Takistused, mille vastu autoareng pörkab, nagu suured maksud või kõrged pidamiskulud, mis on tingitud teedepuudusest, kaovad alata.

Muidugi ei ole mul vaja loetleda teile kõrgete maksude pahedest autode arengus. Teie kõik teate, et *madalad tollid*, kas tööstusilmas üldse või mõne erilise artikli pealt, soodustavad seevõrd selle tarvitamist, et tollidest saadud *kasu* on pikema aja jooksul palju suurem kui *kõrgete tollide juures*. Just enne siiasõitu mul

oli meeldiv juhust lugeda teateid Eesti praeguste maanteedehituste kohta ja Eesti teede arendamise plaanide üle, valmistatud Rahvusvahelise Kaubakoja poolt. Teie võite olla uhked seda läbi viies sarnaste raskuste all. Arvestades mootortranspordi suurenemisega, mida võib kindlasti oodata Eestis, teedeehitus peab vastavalt suurenema.

Ameerikas, kus mootortransport on viimaseil aastail teinud läbi hiiglaarengu, ei ole jõutud sammu pidada meie teede ja tänavatega, olgugi et igal aastal kulutatakse teede ehituseks 7.500.000.000 krooni. Isegi möödunud aastal, mil tootmine oli vähenenud, valmistati 50 km pikkune arv sõidukeid iga päev. Sellest nähtub, et meie vajame alalist teede ehitust, et kõrvaldada raskusi.

Maailma maanteedehituse uurimise järeldusena saime järgmised peafaktid:

1) Et igas riigis tuleks kindlaks määrata kindel kava teedeolude parandamiseks, mis oleks maksev rea aastate kohta teede jaoks, mis on määratud liiklemiseks. Teiste sõnadega, ei peaks kasutatama kallimat katet teedele, kui läbi saab odavamaga, s. t. kui odavam kate vastab liiklemisnõuetele. Olemasolevaid teid tuleks parandada vastavalt liiklemise arenemisele, nii et iga sammuga olemasoleval teel võiks tarvitada ikka paremat katet.

2) Et riigid hästiarenenud teedesüsteemiga peaksid katma kulud parandusteks ja pidamiseks oma jooksuvate kasude eelarvest. Vastupidi, riikides, kus olid vajalikud uute teede ehitused ja ümberehitused, ja kelle sissetulekutest ei oleks jatkunud sarnaste kulude katmiseks, võib laenu abil, mis tehtud terve finantspoliitika piires, läbi viia teedeehituse kava 1—2 aasta jooksul, mis muidu oleks võtnud aega 10 või enamgi aastaid. Kindel meetod, mida tarvitada, erineb vastavalt riigile, kuid põhimõtteliselt teid saab anda kohe kasutada, ja tarvitamise juures nad toovad ainult kasu. Kokkuvõttes autode pidamiskulus tasub teedeehituse kulud.

3) Et head teed toovad kasu üldsusele, mitte ainult mootorsõidukite omanikele, kes neid kasutavad. Seepärast peaksid maanteedehituse kulud jagunema kolme ossa: a) riigi üldsissetulekutest, b) autode omanikkude poolt kaetavad teedeehituse kulud ja c) mootorsõidukid, mis sõidavad maanteil. Iga osa suurus jaotatakse vastavalt riigile ja valitsevale maksude süsteemile, kuid igaüks peab kandma oma osa.

Meie, Ameerikas, suurendasime oma teedeehitust praegusel kitsikul ajal. Tänavu anti välja teede eest 11.250.000.000 kr., s. t. 40% enam kui möödunud aastal. See mitte ainult ei anna tööd paljudele inimestele, vaid ta paneb ka raha enam liikvele, mistõttu tööstus üldiselt suureneb. Kuid praegu on ka kõige kohasem aeg selle töö tegemiseks, kuna tööjõud on odav, materjali ja raha saamiskulud väikesed, kolm tegurit, mida vajatakse teedeehitusel. Samuti toetab see otseselt paljusid tööstusharusid, eriti tarvitatakse terast (teede kõvendamiseks), keemilisi aineid (materjali läbitöötamiseks ja plahvatusteks), samuti masinaid ja tööriistu.

Pealegi suurendab teede ehitus ka raudteede liiklemist. Rongid veavad autosid kohale, nende osi, õlisid, kütteainet või materjali teede ehituseks. Alles mõne aja eest arvasid inimesed, et head teed ja mootorsõidukid suurendavad tootmist. See oli mitme

aasta jooksul maailma suurimaks probleemiks. Kuid *odava hinnaga müüjad alati saavutavad turu*. Selles seisabki *heade teede ja autode väärtus*. Nad vähendavad produktisiooni kulusid. Need riigid, mis tarvitavad praegust soodsat olukorda oma teede parandamiseks, võivad kõige paremini võistelda turu pärast, kui saavad jälle head ajad.

Kõigis maades tõuseb võistlus raudteede ja mootortranspordi vahel. Raudtee ametnikud nõuavad enam seadusi, isegi keeldu mootorsõidukitele. See pole otstarbekohane. Nad ei ole võistlejad, vaid peaksid olema kaastöölised. Kumbki neist omab koha üldises transpordisüsteemis, kumbki on asendamatu rahva elus. Meie näeme, et Ameerikas veoautod ja autobused võivad teha töid, mis on võimatu sooritada raudteel. Üksikmüügi kaupmehed telefoneerivad tihti suurkaupmeestele, kes elavad 100 kuni 200 km neist kaugel, et neile toimetataks kaupu järgmiseks päevaks. Rongil on võimatu igal soovitaval *tunniajal* ilmuda, seepärast peab veoauto varustama kaubaga järgmiseks päevaks hommikul veel enne äride avamist. Põllupidajate veoautod toimetavad toiduaineid öö jooksul lähedalolevatesse linnadesse, avades sel kombel ise turu, mis teisisi oleks võimatu. Masina osa, mille puudumine takistas tähtsa ehitusprojekti läbiviimist, toimetati Bostonist Montreali 24 tunni jooksul veoautol, sõites maha 800 km. See oli ainuke transpordi võimalus, kuna tarvisminev osa oli liig raske, et saata kiirrongil.

Mootorbused ja veoautod peavad ühendust 45.000 asukoha vahel Ühendriiges, mis ei asu raudteede võrgus, see on 1/3 üldisest arvust. Üle 40.000 autobuse kasutatakse Ameerikas selleks, et vedada 1.150.000 last kooli iga päev. Ilma omnibuste abita oleksid need lapsed sunnitud jääma ilma igasuguse hariduseta, kuna nad elavad liig kaugel koolidest.

Lõpuks tooksin veel ühe väite heade teede kasuks. *Nad meelitavad turiste sinna, kuhu muidu neid vaevalt tuleks*. Mida see tähendab, on näha Prantsusmaal, kus igal aastal turistid toovad sisse enam kui 10 miljardit franki, mis läheb riigi sissetulekuks. Meie inimesed, kes reisivad autodel Kanadas, kulutavad igal aastal üle 300.000.000 dollari. Isegi ainult see juba peaks õhutama Eestit tegema kõik, mis võimalik, et teostada oma teede parandamise ja ehituse kava.

Loodan südamest, et juba lähemas tulevikus kõik teie plaanid ja lootused selles suunas on edukalt täitunud.

Kõne NMKÜ ruumes 23. märtsil s. a.

Eilsel koosolekul „Gloria-Palace'is“ püüdsin anda üldpildi mootortranspordi ning teede ehituse põhijoonetest, nagu oleme neid leidnud oma maal ja teistes riikides terves maailmas, kus on võimalus olnud peatuda. Täna tahaksin käsitada üksikasju ja nende põhijooni.

Nagu tähendasin eile, Rahvusvaheline kaub.-koda on teinud terve rea lõplikke otsuseid, mis on järgmised: 1) On vajalik kindel kava terves riigis, vastavalt olemasoleva liiklemise elavusele teedel, ja hoolas uurimine teede nõuete üle tulevikus, võttes arvesse riigi põllumajanduslise, tööstuslise ja kaubanduslise kui ka sotsiaalse struktuuri. Alates teede programmi ilma selle eelkäiva uurimiseta, oleks ajaraiskamine.

2) Et teede ehituse süsteem vastaks liiklemisele igal teel. Teiste sõnadega, et ei tarvitataks kallimat kate teele, kui liiklemisele vastab ka odavam. See oleks ebapraktiline ja vastandiks põhimõttele, et olemasolevate summadega ehitada nii palju teid kui võimalik.

Ameerikas alul ehitatakse lihtne, odav tee, ning

alles hiljem täiendatakse seda kallimate katetega, vastavalt liiklemise suurenemisele sellel teel. Näitena, millist tee tüüpi kasutada mitmesugusel liiklemisel, olgu järgmine tabel:

Autode arv päevas	Teekatte tüüp
kuni 100 sõidukini	harilik maantee (savi ja kruus)
100 kuni 300 sõid.	valitud materjal
300 „ 500 „	kruus, kivikillustik
500 „ 1500 „	peenike kruus, makadam, bituumeenine makadam ja teised sarnased
1500 ja enam	tihe bituumen, tsement ja teised sillutamistüübid.

3) Riigid, nagu Prantsusmaa, tiheda ja hästiarenenud teede võrguga, suudavad oma teede kulusid tasuda jooksvatel sissetulekutest. Vastupidi leiavad riigid, kus on vajalik teede ehitus ja parandus, otstarbekohasema olevat laenu süsteemi. Laenu abil nad suudavad teha 1—2 aasta jooksul sama, mida nad muidu ka 10 aastaga ei saaks läbi viia.

4) Nii peaks teede ehituse ja korrashoiu kulud kandma kolm üksust:

- a) riik,
- b) varanduste omanikud, kelle väärtust suurendatakse parema transpordi abil, mida võimaldavad paremad teed,
- c) teede kasutajad, jõuvankrite omanikud.

Vaadeldes maailma maanteede statistikat, leiab, et Eestis on 1 km teed iga 1,27 kilomeetri maa-ala peale, kuna harilik keskmine arv Euroopas on ainult 1 km teed iga 4,2 ruutkm maa-ala peale. Nagu sellest näha, on Eesti probleemiks rohkem parandada juba olemasolevaid teid kui et ehitada uusi, mis peaks tegema selle palju kergemaks. Võrreldes teede km arvu mootorsõidukitega, tuleb Eestis 9,3 km teed iga sõiduki kohta, kuna Euroopas harilikult tuleb 94 km iga sõiduki peale. Teiste sõnadega, keskmine mootorsõidukite tihedus võrreldes teede pikkusega igalpool Euroopas on peaaegu 10 korda suurem kui Eestis. Nii siis peaks siin olema veel küllalt ruumi autodele, ja võib oletada, et see arv kasvab tulevikus.

Ameerikas oleme tarvitusele võtnud teatud miinimum-piirid teede kurvitõusude suhtes. Harilikult lubatakse 5% kuni 6% maksimum-kurvitõusu. Mootorsõidukite jõu alaline kasvamine võimaldab siiski ehitada teid kurvitõusuga kuni 11%, kuid need on lühikestel kuni 70 m. poognaga kurvidel.

Meie püüded hilisemal aastail olid sihitud peaaegalt olemasolevate teede parandusele. Laiendati teid ning suuremate linnade läheduses ehitati kahes suunas n.-n. ekspress-teid. Sõidukid lähevad neljas reas edasi ja tagasi, nii et nad võivad jaguneda vastavalt kiiruse järgi. Kiirusel piiri ei ole, kuid linnade läheduses ja ristteedel tuleb sõitjal ette vaadata.

Palju meie maa küllastajaid näeb ainult neid moodsaid, määratu kalleid maanteid, saades vale arvamise, nagu oleks kõik meie teed sarnased. Üldisest 4.826.048 km. teest meie maal on siiski ainult 1.056.000 kaetud kunstliku kattega. Nii siis oleme veel kaugel täiuslikkusest. Paljudes maades oleme õppinud tundma raskusi, mis tekivad seetõttu, et loomad liiguvad samadel teedel, kus mootorsõidukid. Nii hobuste kabjad kui ka kummideta vankrirattad lõhuvad kiiresti ka parimad teed. Kuid siiski peab ju neil vankreil olema tee, kus nad sõidavad. *Argentinas* leiti olevat kasulikuma ehitada *kaks teed* kõrvuti, üks mootorsõidukitele ja teine hobustele, kui et lubada mõlemil sõita samal teel, ning alaliselt parandada maanteed.

Ameerika põhjapoolsetes osades on lumeolud umbes sarnased kui Eestis. Aastaid pidi igasugune mootoritell liikumine seisma mõneks ajaks suure lume tõttu. Siis muretseti Rootsist lumesahku, mida seal oli kasutatud aastate viisi hea eduga. Teed on jagatud osadesse, iga osa on antud farmerite hoole alla, kes omavad veoauto. Need on varustatud sahaga, mida võib asetada talvel autole ette. Nii pea kui algavad lumesajud, saab ta raadio kaudu käsu alata puhastamisega oma teosal. Seda ta teeb niikaua kui kestavad lumetormid. Sarnasel viisil ei ole lumi kunagi sügavam kui paar sentimeetrit enne kui sahk ta eemaldab. Kui puhastamisega alatakse liig hilja, oleks raske või koguni võimatu teed korras hoida. Nii aga hoitakse igal talvel lahti vähemalt 6 m. laiune teeosa. Nendele farmeritele tasutakse maanteede osakonna poolt, vastavalt nende töö hulga, ning nad teevad rõõmuga tööd, kuna neil talvel nii-kui-nii vähe on teha.

Sama põhimõtet on kasutatud teede korrashoiu alal. Alaline järelevaatus ja parandus hoiab teed korras. Kui vead ja korratused on lastud minna liiga suureks, siis ka paranduskulud suurenevad, kasvavad isegi nii suureks, et vastavad uue tee ehituse kuludele. On asjata ehitada häid teid, enne kui ei olda kindel, et neid võib ka hoida alati korras.

Raudtee ja mootortransport ei ole üksteisele võistlejad. Mõlemad on kasulikud rahva heaks käekäiguks.

Ameerikas raudteed kasutavad ise ka mootorsõidukeid suurel arvul. Praegu omavad 78 raudteed 2389 omnibust. 53 neist ühinguist tarvitavad 5900 veoautot. Neid sõidukeid kasutatakse kaupade ja inimeste veoks neis kohtades, kust ei lähe ühtki raudteeliini. Nii töötavad raudtee ja mootorsõidukid paralleelselt. Sarnane viis on kasuks mõlemale ja annab ka publikule võimaluse valida liiklemisvahendi, mis talle just meeldib.

Kõne NMKÜ ruumes 24. märtsil s. a.

Vaadates tagasi möödunud 30 aastale, igäüks peab imestuma, millise muudatuse ja arengu on teinud läbi auto selle aja jooksul. Nii mõnedki meist mäletavad esimesi autosid ja võivad selgesti vahet teha praeguse ja endise auto vahel.

Esimestel aastatel oli vaja ehitada auto, mis üldse suudaks liikuda. Meie maal peeti 8. maailmaimeks, kui auto suutis sooritada teekonna *Chicagost New Yorki*, kattes selle maa 9 päevaga, raudteel läks aega 20 tundi. Juba see oli rekord, et auto üldse suutis läbi viia sarnase sõidu. Alul rendati autot kui mootorsõidukit, mille abil võiks sõita kuhu keegi soovib, teatud mugavusega. Siis järgnes produktsiooni ajajärk. Taheti produktsiooni suurendada seevõrd, et oleks võimalik alandada autode hindu, et võimaldada autode kasutamist laiematele hulkadele. See ajajärk lõppes 1923. aastal, kui autode produktsioon ulatus 4.000.000. Viimane ajajärk võiks olla „tööstuslik ajajärk“. Autovabrikud võistlevad omavahel turu pärast, pearõhk lasub kuulutusel ja suurel läbimüügil.

Ei ole veel saavutatud küllastumispunkti autode müügis. Keegi tähtsam isik on isegi öelnud, et see küllastumispunkt ei tule enne, kui igal inimesel on oma auto ja kui ükski auto ei kuluks.

Viimases ajajärgus tehakse igale materjalile täpne kontroll, vähendatakse valmistamiskulusid, nii siis hoitakse kokku iga auto valmistamise juures teatud summa. Nii on jõutud peaaegu täiuseni autoehituse alal ning ei ole kunagi suuremat väärtust pakutud kui tänapäeva *automudelites*.

Auto keskmist eluiga on pikendatud, sest insenerid panevad rõhku hea auto ehitamisele, nii et Ameerikas auto peab keskmiselt vastu 7 aastat.

Kõige suuremaid edusamme on aga tehtud auto võimete suurendamisega, tema välimuses, mugavuses ja sõidukindluses.

Moodne liikumine nõuab autolt võrdlemisi madalat maksimum-kiirust, kuid seda peab suutma kiirendada kõrgema kiiruseni lühikese aja jooksul. Harilik auto omab kiirust enamasti umbes 75 km. ümber tunnis. Kuid väheste sekundite jooksul ta võib kiirendada kuni 120—130 km. tunnis. See oleneb suurematest kompressiooni läbimõõtudest, mida tarvitatakse viimaste aastail.

Tänapäeva auto on nii välimusest kui ka sisemiselt esemeks, millele igäüks võib olla uhke. See näitab naiste mõju sellele tööstusharule. Naine valib perekonnaauto, mehel on vaja ainult maksta.

Mugavus ei jäta midagi soovida moodsal autol. Isted on täiuslikud, mootori müra on vähendatud ja ülekannet parandatud.

Neljaratta-pidurid aitavad tõsta sõidukindlust, samuti kildumatu klaas. Üldse on tänapäeva auto tehtud nii kindlaks, et õieti peaksid õnnetused olema võimatud. Nii on ka 90% kõigist õnnetusist juhi süü. Kui suudame varustada autosid veel masin-juhtidega, robotitega, siis vist ei tule ial ette enam õnnetusi. Autoehitajad katsuvad anda ainult parimat ostjaskonnale, seepärast kulutatakse ka miljoneid igal aastal katseteks ja parandusteks. Iga uus osa või süsteem ei ilmu enne kolme aastat publiku ette, kui ta on täielikult proovitud. Kuude viisi lastakse prooviautodel sõita teatud maa-aladel igasuguseil tingimustel, et katsetada vastupidavusega, enne kui uus mudel ilmub turule.

Muidugi on kõik need kulud võimalikud ainult tööstusharus, kus produktsioon on suur. Tihti kuuleme kaebeid, et praegusaja autod pole nii tugevad kui möödunud aegadel. Tihti aga on see omaniku süü, kes esimese 1500 km. jooksul ei oska oma autoga ümber käia. Pärast sissesõitmist peab aga minema autoga töökotta ning laskma teda korraldada, see on ju arusaadav.

Mõned imestuvad võistluste üle, uskudes, et neist pole mingit kasu. Võidusõidud Indianapolis, Daytona Beachil, rekordid, püstitatud Segrave ja Campbelli poolt, näivad neile ajaviitmisena ja eluga mängimisena. Kuid need võidusõidud on prooviks materjalile, mida tahetakse hiljem kasutada keskmistes autodes, mille kiirus võib olla on ainult üks osake rekordist.

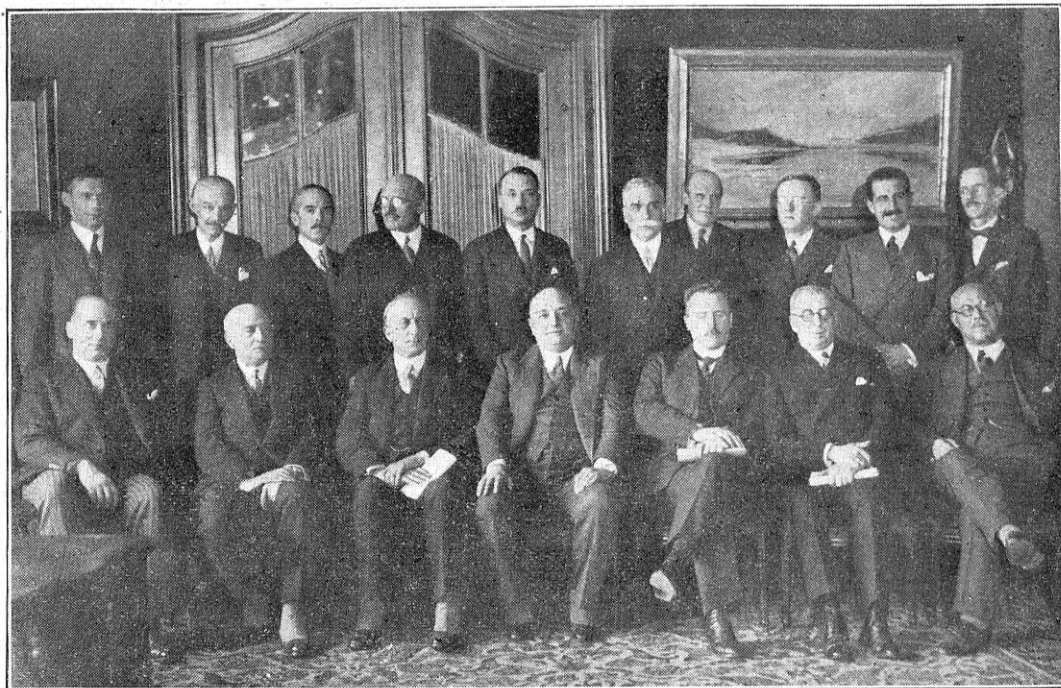
Võtke näiteks kummid. Võttis aega, kuid ja nädalaid, enne kui suure vaeva ja hoolega suudeti valmistada kummid, mis oleksid pidanud vastu neli minutit pingutusele *Campbelli* rekordis. Nüüd aga kummivabrikandid saavad müüa publikule kumme, mis ühe aasta asemel peavad vastu kaks või rohkemgi aastat.

ALEX. HUUMI AUTO REMONT., VÄRVIMINE
(END. HANS VINNAL) JA MEHAANIKA-TÖÖKODA

TALLINN, VÄIKE PÄRNU MNT. 21.

Kõiksugu autode, traktorite ja paadimootorite parandus. Metallitremine. Metallide autogeeniline kokku-
keetmine. Akude täitmine ja parandus. Mehaanika- ja lukusepatööd. Tellimised täidetakse kiiresti ja hästi.

Rahvusvahelise alalise büroo tegevusest.



Istuvad: pahemalt — paremale: Dr. ins. Scholz, H. Cezanne, F. Lancaster, G. Acutis, Joassart, Dr. Schippert, komrat Junk. Seisavad: pahemalt paremale: J. Lawrence, J. Megevet, Brassine, Lang, R. de Nercy, L. Bour, col. Hacking, T. Herain, Dr. G. Hanel, Mc Lagan.

Rahvusvaheline autode ehitajate alaline büroo pidas sel aastal oma peakoosoleku 25. veebruaril, Berliinis, Reichsverband der Automobilindustrie ruumes, Hardenbergstr. 8.

Büroo juhatusse valiti 1931/32. aastaks: esimees — hr. G. Acutis (Itaalia), abiesimehed: hr. Joassart (Belgia), hr. Cezanne (Prantsuse), peasekretär: hr. de Nercy.

Pärast 1930. a. aruande ja rahvusvaheliste autonäituste kalendri kinnitamist esitati töökava 1931. aastaks, mis ka vastu võeti. Töökava näeb ette laialdast

uurimist tehniliste tingimuste üle autode liiklemise alal, samuti ametlike statistiliste andmete koostamist.

Arutati veel mitmeid küsimusi, mis olid päevakorras, näit.: kuidas teostada reklaami järelevalvet, mis tehakse võidusõitude puhul, kuidas astuda ühendusse rahvusvaheliste organisatsioonidega, kes normaliseerivad autoõidukit, missugune on välismaalaste väljapanijate seisukord suurtel autonäitustel, kuidas korraldada jalg- ja mootorrataste näitusi, missugune on võistlus raudteede ja auto vahel.

Järgmine Rahvusv. alalise büroo peakoosolek peetakse juunikuus 1931. aastal Pariisis.

Sõiduki ekspluateerim. kulude kokkuhoiust.

Kui imelikuna see ka ei paista, tuleb kahjuks konstateerida fakt, et tihti ollakse sõidukite ekspluateerimise kulude vastu liig ükskõikne. Ometigi on need kulud küllaldaselt suured ja mängivad sõiduki omaniku eelarves kaunis suurt osa. Tegureid, mis mõjutavad neid kulusid, on palju ja väga mitmesuguseid. Suurem osa neist paistab tühisena ja nagu ei vääriks tähelepanugi, kuid niisugune vaade on täiesti ekslik ja toob sõiduki omaniku eelarvesse soovimatuid tagajärgi. Juba kummidega korralikult käitlemine annab võrdlemisi suure kokkuhoiu. Vähe leidub neid, kes järjekindlalt kontrollivad kummides õhusurvet. Harilikult rahuldutakse seega, et õhk pumbatakse sisse, ilma et survet manomeetriga kontrollitakse. Selle juures ei arvestata teeolusid, ei ilmastikku ega raskusi, mida kummidel tuleb kanda. Kõik need nähtused avaldavad väga suurt mõju kummide vastupidamisele. Õhusurve kummis peab vastama kõigepealt raskusele, mis kummil tuleb kanda. Vastasel korral rebenevad kummi koed ja kummi muutub kiirelt kõlbmatuks. Praegusel ajal annab iga vabrik normid, missugune õhusurve peab olema teatud raskuse juures. Neist normidest tuleb täpselt kinni pidada. Kui neid norme pole mingisugusel põhjusel käepärast, siis võib aluseks võtta järgmised arvud.

Mõõt.	Raskus kg.-des.	Õhusurve atmosfäärides.
715 × 115	400	1,50
„	450	1,75
„	500	2,00
„	600	2,25
730 × 130	500	1,50
„	550	1,75
„	650	2,00
„	750	2,25
775 × 145	600	1,50
„	700	1,75
„	800	2,00
„	900	2,25
860 × 160	800	1,50
„	900	1,75
„	1000	2,00
„	1100	2,25
„	1200	2,50

Mõistagi ei või rahulduda sellega, et kummile on antud kord nõuetav õhusurve, vaid teda tuleb järjekindlalt muutuval olukorral kontrollida. Nagu tähendasin, avaldavad mõju õhusurvele ilmastik, teede olud ja raskus. Näiteks kuiva teega muutuvad kummid kuumaks, surve tõuseb sisemise õhu laienemise tõttu õige kõrgele, nii et võib isegi kummi lõhkeda. Talvel

soojas garaazis antud teatud normini õhusurve väljas külma käes langeb märksa. Kõiki neid nähtusi tuleb juhil arvestada ja igas vahelduvas olukorras kontrollida õhusurvet. Ka järsk pidurdamine avaldab suurt mõju kummile ja võib kergesti rikkuda kummikoed. Ta võib isegi rebeneda, kui anormaalne pidurdamine sünnib teel, kus lahtine killustik või teravad kivid. On ju veel palju teisi tegureid, mis lühendavad kummide iga, nagu kummide hoidmine ladudes, puhastamine jne. Kõik need nähtused annavad aasta lõpuks kaunis suure kokkuhoiuse.

Võrdlemisi tusedad üleliigsed kulud tekivad masina korratust hoolitsemisest. Kõige esiteks juht peab põhjalikult tundma oma masinat, teda korralikult määriva ja puhastama. Tuleb tarvitada ainult kõrge väärtusega määrdeaineid, millel on hea määrimisvõime. Auto puhastamisel on meie oludes eriti suur tähtsus, sest tolm teedel tungib hõõruvate pindade vahele, kus ühinedes õliga moodustab massi, mis kiirendab osade kulumist. Pindade määrimiseks, mis tarvitavad pakku määret, tarvitada niisuguseid määrdeaineid, millele on lisatud juure teatud % puhast grafiiti. See on tarvilik seepärast, et ükski hõõruv pind pole ideaalselt lihvitud. Temas leiduvad ikkagi defektid, mis suurendavad hõõrumist. Puhast grafiit märksa vähendab nende defektide halba mõju. Kui sõiduk on korralikult määritud ja puhastatud, tekivad vigastused õige harva. Kui nad siiski tekivad, tuleb need kohe kõrvaldada, sest väikesed vigastused on väga tihti suurte põhjusteks, millede kõrvaldamine nõuab juba suuremaid kulusid. Pealegi vigane masin tarvitab harilikult ikka rohkem põlev-määrdeaineid kui korras masin.

Suurt mõju sõiduki ekspluaterimise kuludele avaldab kokkuhoid põlev-määrdeainetes. Korralik masina määrimine ei olene määrdeainete hulgast, mis selleks tarvitatakse, vaid tema väärtusest ja sellest, et kõik hõõruvad pinnad oleksid küllaldaselt ja otstarbekohaselt määritud. Bensiinikulule avaldab suurt mõju karburatsioon ja mootori korrasolek. Põlevaine kokkuhoiu saavutamiseks peab kõigepealt karburaator olema hästi reguleeritud. Bensiinikulu suureneb, kui karburaatoril on liig raske ujuja, rikkes nõel, mis bensiini voolu korralikult ei sulge, rikkes nõela raskused, suur

düüs, kulunud gaasiklapp jne. Niisuguste nähtuste järele tuleb valvata ja need kohe kõrvaldada. Tugevasti suurendab bensiinikulu mootori nõrk kompressioon, halvasti reguleeritud klapid jne.

Nõrgalt, alaväärtulise määrdeainega määritud hõõruvad pinnad, nõrga õhusurvega kummid ja logisevad esimesed rattad moodustavad mootorile lisa, otstarbetu koorma, mille vedamiseks ta tarvitab rohkem põlevainet. Ilma vajaduseta raisatakse bensiini veel seega, et mootor halvasti on reguleeritud ja korraga käima ei lähe. Võrdlemisi palju bensiini kulutab ära niisugune masin, kui teda tihti tuleb käivitada, nagu näiteks taksi autod.

Tühjalt mootori käimine enne sõitu, seisakute ajal ja pärast sõitu nõuab ka võrdlemisi hulga bensiini, mida otstarbetult kõrvetatakse. Tuleb pidada silmas, et iga mootori tiir tarvitab teatud kvantumi põlevaineid. Nad paistavad küll igal üksikul juhul väga süütu, kuid kuu lõpuks oleme kulutanud võrdlemisi hulga bensiini vajaduseta, mis kaunikesse summa teeb välja.

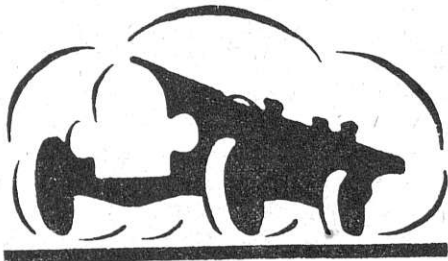
Vanematel masinatüüpidel on harilikult bensiinikulu suurem kui uuematel. Sellest võib kergesti üle saada, kui malmkolvid asendada kas alumiiniumist või mõnest teisest kergemast metallist kolbidega, tõstes sealjuures eelkompressiooni. Niisuguse operatsiooniga, nagu praktika on näidanud, võib põlevaine kulu vähendada 6—8%, mõnikord isegi kuni 10%.

Toodud põhjused pole veel kaugeltki kõik, mis ühel või teisel määral mõjutavad ekspluaterimise kulusid. Loeteldud on ainult need, mis rohkem igapäevased ja millede ärahoidmine või kõrvaldamine on võrdlemisi lihtne.

Muuseas olgu tähendatud, et neid nähteid võib märgata paljude meie autode juures, kuna välismaail nad on täiesti kadunud. See on ehk seletatav sellega, et noored autojuhid ei ole veel küllalt süvenenud asjasse. Neile paistab väga süütu nähtena, kui, näiteks, mõned minutid kas enne sõitu, peatustel või pärast sõitu mootor töötab. Kui aga need minutid järjekindlalt korduvad, tõuseb otstarbetu bensiinikulu aasta lõpuks kartustäratava suuruseni. Nii tuleb ka vaadata igale teisele nähtusele, mis näib tühisena.

J. L.

AUTODE JA SÕIDUKITE NÄITUS 9.—12. MAINI 1931. Tallinnas



SUURIM JA HUVITAVAIM LIIKUMISVAHENDITE DEMONSTRATSIOON!

AUTOD, OMNIBUSED, MOOTOR- JA JALGRATTAD, LENNUMASINAD, VEESÕIDUKID, SÕIDUKITE OSAD JA TARBED, ÖLID, KIRJANDUS, TEEKAARDID JNE.

NÄITUS KORRALDATAKSE SOO UULITSAL, END. PEETRI TEH. SUUREMAS HALLIS (3000 R.-M. PÖRANDAPINDA). ÜHENDUST KESKLINNAGA HÖLBUSTATAKSE. ÜLESANDMISTE VASTUVÕTMINE ALANUD. BÜROO TALLINNAS, V. VIRU 12, TELEFON (2)23-64.

Euroopa autotüübid 1931. a.

Tsiv.-ins. J. Fischer.

Toome mõnd tähtsamat 1931. aasta Euroopa auto-produktsioonist. Kõigepealt juhime tähelepanu sellele, mis on käesoleval aastal uudiseks. On ju vabrikul võimatu igal aastal esineda põhjalikkude uuendustega, sellepärast rahuldavad mõned suuremad vabrikud ainult pisi-asjade muutmisega. Juba välisuselt on näha, et karosserii palju ei erine möödunud aasta omast, kuid on siiski ümmargusem ja näib enam tervikuna. Samuti on lugu autoalustega. Mootori asetusi on parandatud, võimet ja painduvust on suurendatud, tarvitusele on võetud uued täiendatud gaasistajad, ikka enam kasutatakse stabiilset normaalraami n.-n. X-põikühendustega, pidurite töötamisvõime on jagatud paremini jne. Vaatame korraks tähestiku järjekorras lühidalt läbi 33 Euroopa vabrikut, kes ehitavad autosid Saksamaal, Austrias, Čehhoslovakkias, Prantsusmaal, Itaalias ja Belgias.

ADLER, FRANKFURT M. Ä.

Viimaseil aastail on see vabrik suurendanud oma tüüpide arvu. Kavas on praegu 3 peatüüpi: 4-sil. „Favorit“ ja „Standard 6“ ning „8“, kusjuures tüübinimevus annab teada silindrite arvu. Automaatne määrdeviis, hüdrauliised neljaratta-õlipidurid on tuntud. Uuendusena on toodud seadeldis ederataste hüppamise vastu, samuti hüdrauliised Gabriel-Duplex tõukeleevendajad. Osalt varustab Adler oma autosid Aphon-käiguseadeldisega Friedrichshafeni hammasrattavabrikust, kus teatavasti kõik käigud töötavad mürata. Kõik „Adler“-autod on teras-karosseriiga, tüübilised, head seeriasõidukid. Erilist pakub Neussi poolt valmistatud Gropius-karosserii, mis juba sügisel äratas suurt tähelepanu Pariisis.

ALFA-ROMEO, MILAANO.

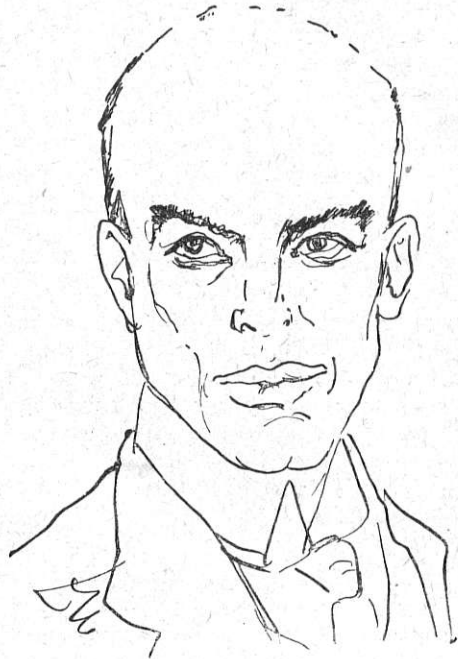
Auto sportlasele, raassiline, kiire ja elegantne, kuid mitte väga odav; valmistatakse ainult 6-sil. masinaid ühe kuni kahe ülalasuva nokkvõlliga, maht 1,7 ltr., eri-sporttüüp on 85 h.-j. Siia ehitatakse soovi korral kompressor juure.

AUDI — ZWICKAU — SAKSI.

Täiesti uuna ja esmakordselt esineb „Audi“ väikeautona, põhijoontes sarnanedes samasse kontserni kuuluva „DKW“ 4-sil. ehitusega, kuid küljelt juhitava 4-taktilise mootoriga. Peale selle on veel keskmised ja suured autod, mis vaatamata oma kaunis keskmisele hinnale rahuldavad ka enam nõudlikumaid ostjaid: 6-sil. tüüp „Dresden“ ja mõlemad 8-sil. „Zwickau“ ning „Imperator“. Tähelepanu väärib kõigil tüübel kiirkäiguseadeldis tagasivceremise kindlustusega, mis omab eriti suure tähtsuse mägisõidul. Survemäärimine ja hüdrauliised Lockheed-pidurid. „Imperator“ mudelil ehitatakse soovi korral sisse pool-automaatne Maybach-käiguseadeldis imemisõhu lülitusega, mida võib kontrollida tüüril asuva väikese hoova abil sidurit tarvitamata.

AUSTIN, BIRMINGHAM.

Vabriku eriala, terves maailmas tuntud väike „Austin“, Saksamaal valmistatud „BMW“ nime all, Prantsusmaal tuntakse „Rosengart“ina“. Selle kõrval suuremad 4- ja 6-sil. autod nimega „Twelve“, „Sixteen“, „Twenty“, saksa mõiste järgi kõik oma ehituselt pisut vanamoelised, inglispärased, suurepärase töö ja võime. Mootorid lihtsad oma ehituselt, küljelt juhitud, praegu tarvitatava patareisüütega.



Freiherr v. Keyserlingk.

Saksamaa Autotööstuse Ühingu esimees.



Generaldirektor Karl Bauer.

AUSTRO-DAIMLER-STEYR, VIIN.

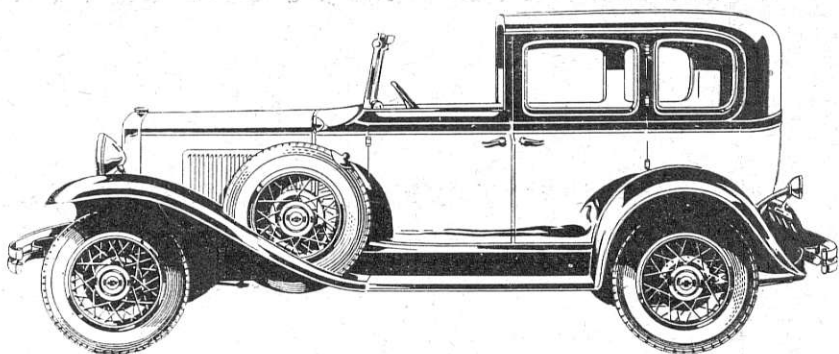
Ühend. Austria vabrikute autod, mis alati on olnud kuulsad oma eduka konstruktsiooni tõttu, varustatakse eriti ilusate, stabiilsete ning praktiliste karosseriidega. Uus on s. a. „Steyr“, tüüp XXX, 2 ltr., 6-sil., kere on tugevamaks tehtud, tagumised õõtsuvad assid. Edasi ehitatakse ikka veel „Steyr“ XX tüüpi. Need autod kuuluvad üldse ilusamate hulka 2-ltr. autode klassis. „Austro-Daimler“ esineb ikka 6-sil., 3-ltr. tüübiga, ning oma uue „ADK 8“-autoga, 8 sil. reas, 4,6-ltr. maht. Tugev toruraam sarnaneb „Tatra“le“. Mootoriplokk on asetatud normaalaramide, mis on kinnitatud torukandjatele. Nagu Steyr, nii kasutab ka Austro-Daimler õõtsuvaid tagumisi asse, erikonstruktsioon erilise süsteemi põikvedrudega.



BUICK



Need autod
on teinud oma
nime kuulsaks
sellega, et need
on olnud alati
parimad.



Vaadolge

*autonäitusel stiili,
sobivust või vastupidavust — igas
suhtes on General
Motorsi uued au-
totüübid ja omni-
busealused jällegi
kõige ees . . .*

DUNLOP

KUI VARUSTATE
OMA AUTO DUNLOP-
ÜLIK ÕVENDATUD
KUMMIDEGA, SÕIDATE
SAMA HINNA EEST
TUHANDED KILO-
MEETRID ROHKEM.

PEAESINDAJAD:

J. PUHK & POJAD

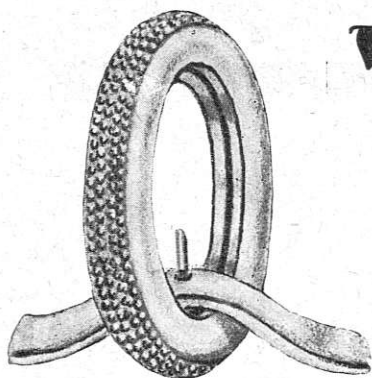
Berliini külastajatele

mugavam ja soodsam peatuskoht on

Pansion „Sommer“

Berlin W 15, Fasanenstr. 61, Zoo jaama ligikal.

Rahulik puhkekodu, hea köök (saksa – vene – rootsi toidud), eeskujulik teenimine, räägitakse eesti, saksa, vene ja rootsi keelt. **Odavad hinnad.**



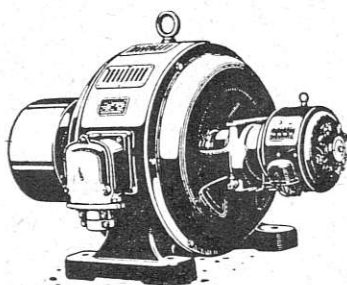
Vulkaniseerimise tööstus

Tallinn, Hõbe tän. 9 Kõnetr. 310-17

Võetakse vastu igamõõduliste auto-, mootor-, ja jalgrattakummide kiire ja asjatundlik vulkaniseerimine uue täiendatud süsteemi järgi, samuti kõiksugu kumimiasjade parandustöid. Soovikorral saadame kummide järele ja toimetame kohale. Kõnetr. 310-17

Töö eest täielik vastutus ja hinnad võistlematud.

Victor Lemanski.



Elektrotehnika-töökoda Ed. Hansum

Tallinn, Viru 14

Telefon (2)31-95

Täielikum autode elektriosade parandus, nagu: valgustusdünamod, starterid, induktsioonpoolid, magnetod, akkumulaatorid jne.

Töö korralik.

Hinnad odavad.

BMW, EISENACH.

Saksa *Austin*, on võtnud ette oma 1931. väikeauto juures mõningaid parandusi üksikasjus. Täiesti uus on ederataste kinnitus ainsa põikvedru külge, ilma asideta.

BRENNABOR, BRANDENBURG.

Kolm põhitudüpi: 4-sil. „Ideal“, 6-sil. „Juvel“ ja 8-sil. „Juvel“. Viimane on vist küll väärtuslikumaid Euroopa 8-sil. autosid. Põhjalikke muudatusi pole ette võetud, kuid viidi läbi mitmesuguseid tähtsaid parandusi pisi-asjus: madalraam rist-traversiga, automaatset määrimist ei ole, kuid selle eest on määrdekohti vähendatud ainult 6-ni, eriti pikad vedrud (umb. 75% as-sivahest) jne. Brennabor on esimesi saksa vabrikuid, mis hakkas ehitama nüüd Euroopas nii lugupeetud lah-tise katusega limusiine.

CITROEN, PARIIS.

Seeriaautod, valmistatakse 300 autot päevas; pea-huvi on koondatud kahele põhitudüübile, „C 4 F“ 4-sil. ja „C 6 F“ 6-sil. Mõlemad on varustatud normaalse ja eriti pika sõidukialusega, lihtne konstruktsioon, va-kuumpidur (Westinghouse) ja teraskarrosseri iseloo-mustavad „Citroeni“ mudelid. Soodsad hinnad igas Euroopa riigis on kõigile teada ja seepärast autod kät-tesaadavad.

DKW — ZSCHOPAU/SAKSI.

Siin on tüüpide arvu suurendatud „ederatasteveo“-auto läbi, viimane oli ka Berliini autonäitusel pandud välja. Odav väikeauto, mis vastab paljude nõuetele: sügav raam, 4 iseseisvalt jooksvat ratast; vaatamata väikesele 0,5 kuni 0,6 ltr., 2-sil., 2-taktilisele mootorile, mis põikiasetatuna käiguseadeldise ja differentsiaaliga moodustab ühise terviku. Ka tuntud „DKW“-sport-auto on varustatud kahesil. mootoriga, mis on jäänud muutmatuks. Sama on maksev 4-sil. „DKW“ kohta, mille kaal aga mootori suurendamise tõttu 1 ltr. veelgi kohasemaks on muutunud. Auto on varustatud huvita-vaima kahetaktilise mootoriga, V-kujuline, erilaadimis-pump, ning esineb 2- ja 4-istmelise kabrioletina.

FIAT, TURIN.

Ka see tuntud itaalia vabrik loobub suurtest muu-datustest, mis pole just hädavajalised ja raskendavad seeria-viisi valmistamist. Väike, 4-sil. „tüüp 114“ oli omal ajal ilusaimaks selle klassi autoks ja kuulub ka praegu parimate hulka. Siia tulevad veel 2 6-sil. 2,5 ja 3,7 ltr. mahuga, nimetusega „521“ ja „525“.

Suured 6-sil. on varustatud Servo-õhupiduritega, teised mehaaniliste 4-ratta-piduritega. Kõigil mude-leil on 4-käigu seadeldis. 6-sil. sportauto võib oma ka-hekordse gaasistaja abil saavutada kuni 140 km. tunni-kiirust.

GOLIATH, BREMEN.

Kuna DKW ehitab odavaimaid 4-ratta autosid, val-mistab Goliath praegusaja kõige odavamaid sõidukeid üldse — 3-rattaga autosid, surve-õhujahutusega, 1-sil. — 0,2 ltr. mootoriga, mis otsekohe üle käiguseadeldise ja differentsiaali annab jõu edasi tagumistele õõtsuva-tele assidele. Hoolikalt läbiviidud konstruktsioon, mida praegu võib saada kahestmelise limusiinina.

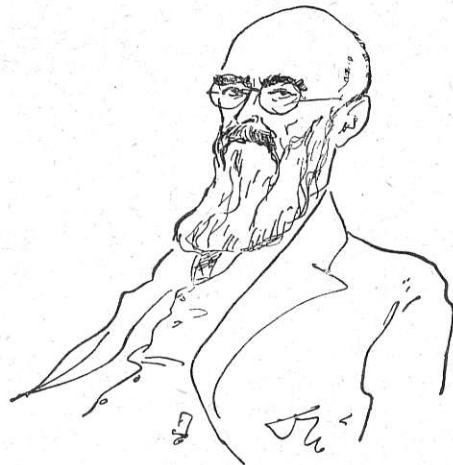
GRÄF & STIFT, VIIN.

Seda vana austria vabrikut tuntakse nüüd Viini autovabriku A. G. nime all. Ehitab 1931 aastal Sp 5, 4-ltr. — 6-silindrilisena ja tüüp Sp 8, 6-istmelise ja 8-sil. autonä. Iseloomustavaks viimasel mudelil on kiir-käiguseade, hüdraul. tõukeleevendaja, hüdraul. 4-ratta pidurid ja madal raam.



Walter Reichstein.

Brennabor-vabriku osanik.



Dr.-Ing. Robert Bosch.

HANOMAG, HANNOVER — LINDEN.

Tüübiline standard-väikeauto, mille 4-sil. masin, eriti 1,1-ltr. mahuga, on oma painduvusest ületamatu, millele ligi ei pääse ükski teine väikeauto mootor. 1931. „Hanomag“ omab sügavraami, hüdraulilised pidurid, automaat-määrdesüsteemi ja väga mugavad 2- ning 4-istmelised karrosseriid.

HANSA, BREMEN.

Eelmisel aastal turule ilmunud „Matador“, 6-sil. Continental-mootoriga, eriraamiga ja õõtsuvate poolas-sidega taga on juba tuntud. Täiesti uus on 4-sil. nor-maalne standard-auto sügavraamiga ja 2,1- kuni 3,3-ltr. mootoriga. Siin leiame samad mõõdud nagu „Ford“-auto juures, ning nähtavasti ongi see Fordi Eu-roopa konkurent. „Konsul“-tüüp maksab Saksamaal avara 4-ukselise limusiinina alla 4000 RM.

HORCH, ZWICKAU.

Uued sügavraamiga „Horch“-sõidukialused 8-sil. mootoritega on eriti head üksikasjus. Neli 4½- ja 5-ltr. mudelit kuulub paremate hulka selles klassis; nende sisseseade ja varustus on täielik, osalt on ehitatud sisse isegi Aphon-käiguseadeldis. Esineb ilusate limusiinide ja kabriolettidenä.

ISOTTA — FRASCHINI, MILAANO.

Peatüübiks on sel aastal suur 8-sil. sõiduk, mis oma ilusate karosseriidega moodustab tüübilise esindusauto.

LANCIA, TURIN.

Lancia-tehased on alati sammunud Euroopa auto-tööstuses eesotsas. Uued mudelid 8-sil. 4-ltr., jälle kergelt V-kujulise masinaga normaalse ning spetsiaal-sportautona. Ederattad on kinnitatud õliga leevendatud kruvivedrudele ja raami ehitus on eriline, kõrge profiililine. Selle kõrval ehitatakse ka 4-sil. masin kergelt V-kujuline.

MAYBACH, FRIEDRICHSHAFEN.

Kõrge klassi auto, nagu „Lincoln“, „Rolls-Royce“ või „Cadillac“, kõik mudelid varustatud 12-sil. V-mootoriga, 7-või 8-ltr. mahuga. Uue Maybach-käiguseadeldise abil võib kõik 4 käiku vahetada imemis-õhu läbi, sidurit tarvitamata. Tüübi nimetus „Zeppelin“ valiti selle suure edu tõttu, mille saavutasid Maybach-õhulaevamootorid zeppelinis.

MINERVA, ANTWERPEN.

Mõlemad uued „Minerva“ 8-sil. mootorid 80 kuni 120 h.-j. töötavad ventiilideta. Sõiduki kere on rikkalikult varustatud ja tunnustust nõuab ka ruumikas karosserii. Servo-Devandre-pidur, Houdaille-tõukeleevendaja kuuluvad standard-varustuse hulka.

MERCEDES-BENZ, STUTTGART.

See juhtiv Euroopa vabrik esineb laialdase kavaga, alates väikese 2-ltr. — 6-sil. „Stuttgart“-mudeliga, mis varustatakse 2,5-ltr. mootoriga, siis 3,4-ltr. „Mannheim“, 8-sil. 4,6-ltr. „Nürnberg“ ja lõpetades „Suure Mercedesega“, mille 8-sil. masin on 150 h.-j. ja kompressoriga 200 h.-j. Siia juure tuleb veel „SSK“, eriline sportauto 6-sil. kompressormasinaga. Ka väikesed mudelid on nüüd varustatud kiirkäiguseadeldisega. Tüüp „Mannheim“ omab Bosch-Devandre-pidurid. Karosseriid on veelgi ilusamad ja sümmeetrilisemad.

N. A. G., BERLIIN.

Kavas seisab tuntud 6-sil., mis esineb tuuri- ja sportautona. Täiesti uus on 100 h.-j. 8-sil. masin. V mootor ühes ploki Aphon-käiguseadeldisega. Terve plokk on lühike, otsekui loodud ederatasteveoga autole. 8-sil. on normaalne, väga hea karosseriiga, hüdrauliliste piduritega, automaatse määrdesüsteemiga jne.

NSU, HEILBRONN.

On vist asjatu siin veel kauem peatuda tuntud 1,5-ltr. 6-sil. juures. Uue mudelina esineb 2,5-ltr. auto, Fiat — litsents-konstruktsioon, mis ehitatakse Fiatile kuulavas tehases Heilbronnis (vaata „Fiat“, tüüp 521).

OPEL, RÜSSELHEIM.

Muudatused, mis 1,1-ltr. Opelil eelmisel aastal võeti ette, on juba tuttavad. Palju suuremat huvi äratav praegu terves Euroopas eriti odav 1,8-ltr., 6-sil. tüübiline standard, suurepärase detail konstruktsiooniga. Karosserii mõõdud on võrreldes puht-ameerika autodega — nagu Ford ja Chevrolet — pisut väiksemad, kuid mugavamad.

PEUGEOT, BEAULIEU — VALENTIGNEY.

Tuntud prantsuse vabrik propageerib sel aastal eriti väikest 1,2-ltr., 4-sil. tüüpi „201“ madalraami ja väga kena mugava karosseriiga. Uus on kaheistm.

kabriolett, kombinatsioon-limusiin ja kombineeritud lahtine auto.

RENAULT, BILLANCOURT.

Esitab arvurikkaid seeriatüüpe 4—8-sil. 1931. a. jaoks. Kõige väiksem on 6-sil., 1,4-ltr. „Monasix“, siis järgneb 2,1-ltr. „Primaquat“ (4-sil.) ja kaks 8-sil. 4,2- kuni 7-ltr. mootoriga „Nervastella“ ja „Reinastella“. „Renault“-autod on veel praegu välimuselt erinevad teistest autodest oma tuntud mootorikatte tõttu, olgugi, et jahutaja ühelgi tüübil ei asu enam mootori taga.

RÖHR, OBER-RAMSTADT HESSEN.

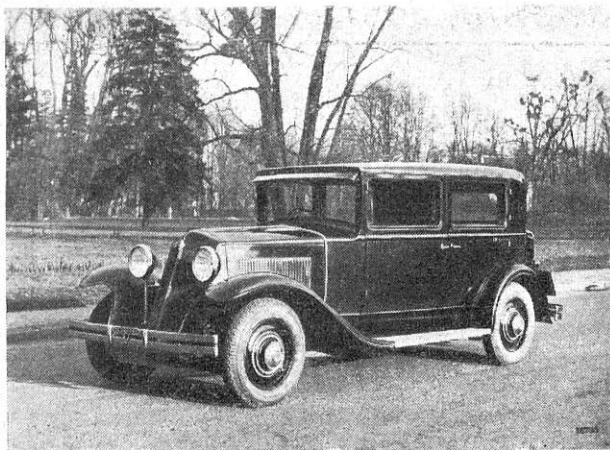
Saksa Röhr-tehased kuuluvad teatavasti edumeelseimate hulka Euroopas. Varustatud on autod erilise sügavraamiga, poolassid taga ja assideta kahe põikvedru läbi kinnitatud põikvedrud ees. Senine tüüp omab 8-sil. (reas), 2,25-ltr. mootori, uus tüüp päris kerge V-kujulise 8-sil. masinaga 2,5-ltr. mahuga, mis tähelepanu väärrib oma suure paindumuse ning ühtlase käiguga. Eriti ilusad on sügavad karosseriid „Röhr“-autodel 1931 aastal.



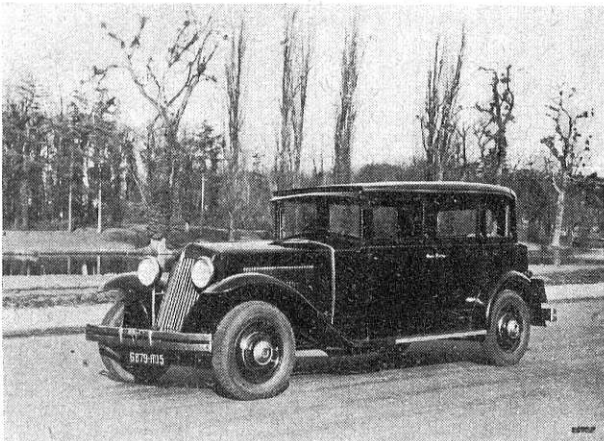
Direktor Carl Schippert.
Daimler-Benz A. G., Stuttgart.



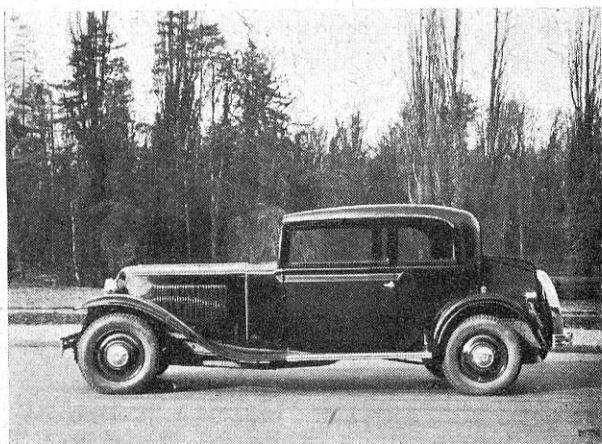
Dr. ing. Wilhelm von Opel.



4-sil. 10 h.-j. „Renault-Berline“.



6-sil. „Vivasix“-töld.



8-sil. „Nervastella-Sport-Berline“.

ROLLS-ROYCE, LONDON.

„Rolls-Royce“ kuulub Euroopa autode hulka, mis eriti on kuulsad oma hinna tõttu. Sealjuures on ta puht-konservatiivse standard-ehitusega, aga muidugi varustatud igasuguse mugavusega, suurepärase, rahulise mootoriga ja erilise materjali läbitöötamisega, mida võib nõuda selle hinna juures. Imelikul viisil ehitatakse ikka veel ainult kaks 6-sil., 3,7-ltr. „Rolls-Royce“ ja 7,7-ltr. „Phantom 2“.

SIMSON-SUPRA, SUHL.

See saksa vabrik ehitab 3,4-ltr., 6-sil. ja 7,4-ltr., 8-sil., arvestades alati erisoove ja karosserii-detaile. Leiame ka siin survemäärimise, hüdraulilise tõukeleevendaja ja Bosch-Servo-pidurid; üldiselt pole ka siin tähelepandavaid uuendusi läbi viidud.

STOEWER, STETTIN.

Väga ilusad on suured 8-sil. „Marschall“, „Gigant“ ja „Repräsentant“ 3,4- kuni 5-ltr. masinatega. Tüüpline kummipatjade kinnitus, hüdraulilised pidurid, õli-jahutaja, kiirkäiguseadeldis imemisõhu-lülitusega sport-tüübil. Uus on teine tõeline väikeauto — 4-sil. „Stoewer“ lühikese V-mootoriga, 1,2-ltr. mahuga. Sügav raam, ederatastevedu, vabalt õõtsuvad tagumised rattad, õlisurve-pidur, lai telgedevahe, suurem assivahe, ja selle tõttu ruumikas 4-istm. karosserii.

TALBOT, SURESNES.

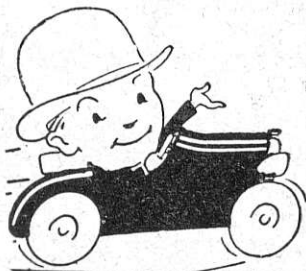
Talbot ehitab nüüd ainult 6—8-sil. mudelid, „M75“ 2,5, „K 78“ 2,9 ja „H 78“ 8-sil. 3,9-ltr. mootoriga. Väga hoolas konstruktsioon, Servo-piduriga, autom. määrimisega, kiirkäiguseadeldisega.

TATRA, PRAG.

2—4-sil. õhuga jahutatavad mootorid ja 6-sil. vee-jahutusega. Oma edumeelse konstruktsiooniga on vabrik saavutanud maailmakuulsuse. Uus on 12-sil., 6-ltr. V-mootor, mis ühes käiguplokiga on raamialuseks ja torukandja läbi on ühendatud differentsiaaliga. Taga on tuntud õõtsuvad assid, ka ees on nüüd paralleelgramm-süsteemi abil vabalt õõtsuvad rattad.

WANDERER, CHEMNITZ.

Leiame ka siin sama, mis paljudelgi Euroopa autodel, vahe on ainult üksikasjade muudatustes. Tähelepanu väärrib survemäärimine, Bendix-Duo-Servo-pidurid ja hüdraulilised tõukeleevendajad. Wanderer ehitab teatavasti jälle 1,5-ltr. ja 2,5-ltr. 6-sil., mõlemad rippuvate- ja alt juhitud ventiilidega.



NII KUI UUS

ON TEIE MOOTORSÕIDUK, KUI TEDA ON PARANDANUD PAREMAD AMEERIKA SÜSTEEMI JÄRGI ÕPPINUD MEHAANIKUD, KÕIGE AJAKOHASEMA AMEERIKA TÖÖRIISTADEGA JA MÕOTMISE ABINÕUDEGA, MIDA OMAB MOOTORSÕIDUKITE PARANDUS- JA MEHAANIKA TÖÖKODA

„NOOL“

TALLINN, TOOMPUIESTEE 10.

TEIE TEENISTUSEKS ALATI VALMIS.

Tuntuimad Ameerika autotüübid, 1931 a. mudelid.

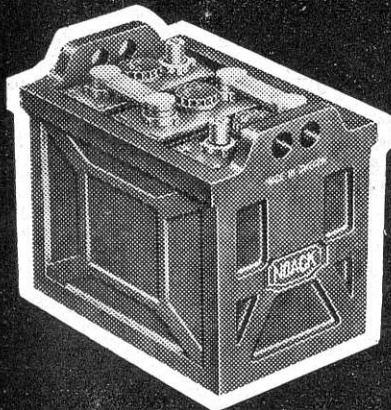
Firma ja tüüp (sedaanid)	Vabrikuhind Sistm.sedaan Dollarites	Sil. arv	M O O T O R						Telgede vahe toll.	Kummid	Kaal kilogr.	Alusraam tollides
			Sil. läbi- mõõt ja kolvikäik m/m	Silindri maht kantolli	Pidur hob. jõud ja tiirud min.	Surve vahakord	Väntvõlli laagr. arv	Gaasis- tēja				
Auburn 8-98	995	8	76×121	268,6	98-3400	5.26	5	Schebler	127	17×5.50	1678,2	8× ⁵ / ₃₂ ×3
Buick, 50	1095	8	73×108	220,7	77-3200	4.75	4	Marvel	114	18×5.25	1450	5 ¹ / ₂ × ¹ / ₈ ×2 ³ / ₄
„ 60	1355	8	78×118	272,6	90-3000	4.63	„	„	118	19×5.50	1675	7× ⁹ / ₆₄ ×2 ³ / ₄
„ 80	1565	8	84×127	344,8	104-2800	4.50	„	„	124	19×6.50	1800	7 ³ / ₄ × ⁵ / ₃₂ ×2 ³ / ₄
„ 90	1785	8	84×127	344,8	104-2800	4.50	„	„	132	19×6.50	1950	7 ³ / ₄ × ⁵ / ₃₂ ×2 ³ / ₄
Cadillac	2795	8	86×125	353	95-3000	5.37	3	oma	134	19×6.50	2256,5	
Chevrolet	635	6	84×95	194	50-2600	5	3	Carter	109	19×4.75	1070,4	
Cord	2395	8	83×114	298,6	125-3500	5.25	5	Schebler	137,5	18×7.00	2150	8× ⁵ / ₃₂ ×3
Chrysler 6	795	6	79×108	195,5	62-3200	5.20	7	Carter	116	19×5.00	1147,5	7× ¹ / ₈ ×2 ⁵ / ₈
„ 70	1205	6	76×108	240,3	82-3400	5.40	„	Stromb.	124	17×6.50	1494,3	7× ¹ / ₈ ×2 ⁵ / ₈
„ 8	1525	8	86×127	260,8	87-3200	5.01	„	„	124	18×5.50	1530	7× ¹ / ₈ ×2 ¹ / ₁₆
„ Imp.	2745	8	89×127	284,8	125-3200	5.00	„	„	132	17×7.00	1860	7× ¹ / ₈ ×2 ¹ / ₁₆
Dodge 6	845	6	83×108	211,5	68-3200	5.20	„	„	114	19×5.00	1306	
„ 8	1135	8	76×108	240	84-3400	5.40	„	„	118	18×5.50	1471,4	7× ¹ / ₈ ×2
Durant 4-07	700	4	98×108	200	49-2800	5.10	4	Tillots.	112	19×5.00	1150	
„ 6-14	765	6	83×102	199	72-3400	5.32	„	Stromb.	112	19×5.00	1200	
„ 6-18	905	6	83×102	199	72-3400	5.32	„	Tillots.	115	19×5.25	1480	
Essex	695	6	73×114	175	60-3300	5.80	3	Marvel	113	19×5.00	1247,4	5 ¹ / ₂ × ⁵ / ₃₂ ×2
Ford	490	4	99×108	200,5	40-2200	4.32	3	Zenith	103½	19×4.75	1007	5 ¹ / ₂ × ⁵ / ₃₂ ×2
Graham st. 6	955	6	83×114	224	76-3400	5.49	7	D. L.	115	19×5.50	1481	5 ¹ / ₂ × ⁵ / ₃₂ ×2
„ „8“	1245	8	79×102	245,4	85-3400	5.45	„	D. L.	120	17×6.00	1615	5 ¹ / ₂ × ⁵ / ₃₂ ×2 ³ / ₄
Marmon 70	995	8	72×108	211	84-3400	5.50	5	Stromb.	112¾	19×5.50	1281	6× ¹ / ₈ ×2
„ 88	2295	8	83×121	315	125-3400	„	„	„	128	21×6.50	1978	7 ¹ / ₂ × ⁵ / ₃₂ ×3
Nash 60	845	6	79×111	201	65-3200	5	7	Carter	114¼	19×5.00	1197,4	6× ⁵ / ₃₂ ×2
„ 70	995	8	73×111	227	75-3200	5	„	„	116¼	19×5.25	1360	6× ⁵ / ₃₂ ×2 ¹ / ₂
„ 80	1295	„	76×108	240	85-3400	5.25	„	Marvel	121	18×5.50	1614	7× ⁵ / ₃₂ ×2 ¹ / ₂
„ 90	1565	„	83×114	298,6	115-3600	„	„	Stromb.	124	19×6.50	1814	7× ⁵ / ₃₂ ×2 ¹ / ₂
Oakland 8	995	8	87×85	251	82-3000	4.85	4	oma	117	18×5.50	1475	5 ¹ / ₂ × ⁵ / ₃₂ ×2 ¹ / ₈
Oldsmobile	845	6	81×105	197,5	65-3000	5.20	4	Stromb.	113½	18×5.25	1297	6× ¹ / ₈ ×3
Reo 15	1095	6	85×102	214,7	60-2800	5.50	7	Schebler	115	18×5.50	1487	6× ⁵ / ₃₂ ×2
„ 20	1295	6	85×127	268,3	85-3200	5.30	„	„	120	18×6.00	1678	6× ⁵ / ₃₂ ×2
„ 25	1695	6	85×127	268	85-3200	„	„	„	125	18×6.50	1790	6× ⁵ / ₃₂ ×2
„ 30	1995	8	86×127	358	125-3300	„	9	„	130	18×6.50	1984	
„ 35	2485	8	86×127	„	125-3300	5	„	„	135	18×6.50	2109	
Willys 97	675	6	83×99	193	65-3400	4.75	4	Tillots.	110	19×5.00	1043,2	3 ³ / ₄ × ⁵ / ₃₂ ×1 ³ / ₄
„ 98	795	6	„	„	„	„	„	„	113	19×5.00	1213	4 ¹ / ₂ × ⁵ / ₃₂ ×1 ³ / ₄
„ 8	995	8	83×102	245	80-3200	„	„	„	120	19×5.50	1213	4 ¹ / ₂ × ⁵ / ₃₂ ×1 ³ / ₄

Tallinna-Harju Prefekt palub meid teatada järgmist:

„Viimasel ajal on märgata, et autobussid ja autod sõidumäärustest kinni ei pea ja sagedasti ka lubamata sõidukiirust tarvitavad. Eriti on see märgata tänavate nurkadel sõitmisel.

Et ülaltähendatud asjaolud kodanikkude jul-

geolekule hädaohlikuks võivad saada, palun Teid oma seltsi liikmetele teatavaks teha ja neile ette panna kõikidest liikumise kohta käivatest määrustest täpselt kinni pidada, mis on tarvilik üldise heakorra alalhoidmiseks“.



NOACK

AKKUMULAATORID

PEAESINDAJA EESTIS:
CARL WIEGAND, TALLINNAS.
LAI TÄN. 41, TUBA 16.

Jõuvankrite arv Ameerikas ja tähtsamates Euroopa riikides 1. jaan. 1931. a.

Riigid	1. I. 1931.	1. I. 1930.	Üldkokkuvõttes oli 1. jaan. 1931. a. jõuvankreid maailmas:		
Ameerika Ühendriigid	26.690.949	26.564.855			
S. Briti	1.558.032	1.474.309	1931. a.	1930. a.	juurekasv.
Prantsusmaa	1.500.387	1.322.387	Aafrikas	351.931	323.429
Kaanada	1.215.071	1.169.445	Ameerikas	28.788.222	28.605.027
				189.311	0,5%

KAUBANDUSKONTOR PAUL SANDER

TELEFON (2)32-38
TELEGR. AADR. SANGO

Väga austatud

AUTO- JA ÄRIOMANIKKUDELE.

Käesolevaga on mul heameel Teile teatada, et oma järjest suureneva ostjaskonna huvides olen astunud tihedasse ühendusse ühe välismaa suure õlikontserniga, kellel on oma õlide suurlaad paljudes Balti ja Skandinaavia riikide linnades, samuti ka Saksamaal ja mujal.

Koos selle kontserni esindaja ins. S. Berner'iga asustasime uue äri

Kaubandusühisus
„M I N E R A A L“
S. Berner ja P. Sander,

kellele andsin üle K/k. Paul Sander'i aktiva ja passiva arvates 1. aprillist s. a.

Uus äri töötab minu kaasjuhtimisel Tallinnas, Inseneri tän. 3 (Rahvamaja Grand-Marina kõrval).

Täna kõiki ärisõpru, kes minu kaubanduskontorit oma usaldusega on austanud, ja palun näidata senist usaldust ka uuele kaubandusühisus „Mineraal“ile.

Kõige austusega

Kaubanduskontor
Paul Sander

Valgamaa	40	25	1	4	70	23
Petserimaa	10	9	—	2	21	11
Kokku: — Total:	1764	1097	34	177	8072	554
1. jaan. 1930. a. oli:	1574	839	33	138	2584	375
Juurdekasv (augmentation):	190	258	1	39	488	179

Nagu sellest näha, on ligi 1½ a. jooksul olnud sõiduautode juurdekasv kõigest 190 autot, kuna veoautode ja omnibuste juurdekasvu võib lugeda normaalseks. Erilist tõusu näitavad mootorrattad, kuna läinud aasta

1. jaan. mootorrattad näitasid allamineku tendentsi võrreldes 1929. aastaga. Sõiduautode sissevedu langes läinud aasta teisel poolel, kui nende toll ligi 4½-kordselt tõusis.

Müüa vähepraugitud, korras, 6-istm. sõiduauto „Horch“ 10/30 h. j.
Kohane maale ühenduste pidamiseks.

Näha igapäev kella 3–6 Tallinnas, Kunderi tän. nr. 17, kr. 2

Tuntuimad Ameerika autotüübid, 1931 a. mudelid.

Firma ja tüüp (sedaanid)	Vabriku hind 51stun.sedaan Dollarites	M O T O R								Telgede vahe toll.	Kummid	Kaal kilogr.	Alusraam tollides
		Sil. arv	Sil. läbi-mööd ja kolvikäik	m/m	Silindri maht	Pidur	hob. jõud ja tiirud min.	Surve vahetõrj	Väntvõlli laagr. arv				
Ashbury 808	995	8	76×121	268.6	98-3400	5.26	5	Schebler	127	17×5.50	1678.2	8× ⁵ / ₃₂ ×8	

KAUBANDUSÜHISUS „MINERAAL“ S. BERNER & P. SANDER

TELEFON (2)32-38
TELEGR. AADR. SANGO

Väga austatud

AUTO- ja ÄRIOMANIKKUDELE.

Juhime Teie tähelepanu teisel küljel toodud K/k. Paul Sander'i kirjale ja teatame lugupeetud ostjaskonnale, et

Kaubandusühisus
„MINERAAL“
S. Berner ja P. Sander

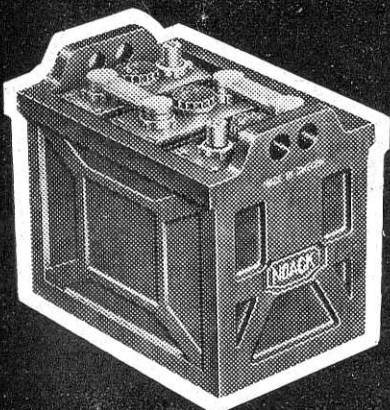
Tallinn, Inseneri tän. 3 (Rahvamaja Grand-Marina kõrval), võttis üle „Kaubanduskontor Paul Sander'i“ aktiva ja passiva, arvates 1. aprillist s. a., ning jätkab senist tegevust suurendatud kujul petrooleumi, BENSIINI ja kõigi mineraalõlide alal.

K/ü. „Mineraali“ ülesandeks on kõigiti oma ostjaskonna huvisid kaitsta ja nende usaldust, poolehoidu ning rahulolemist võita.

Kõige austusega
Kaubandusühisus „Mineraal“
S. Berner & P. Sander

see märgata tänavate nurkadel sõitmisel.
Et ülaltähendatud asjaolud kodanikkude jul-

vatest määrustest täpselt kinni pida, siis on
tarvilik üldise heakorra alalhoidmiseks“.



NOACK

AKKUMULAATORID

PEAESINDAJA EESTIS:
CARL WIEGAND, TALLINNAS.
LAI TÄN. 41, TUBA 16.

Jõuvankrite arv Ameerikas ja tähtsamates Euroopa riikides 1. jaan. 1931. a.

Riigid	1. I. 1931.	1. I. 1930.	Üldkokkuvõttes oli 1. jaan. 1931. a. jõuvankreid maailmas:			
Ameerika Ühendriigid	26.690.949	26.564.855				
S. Briti	1.558.032	1.474.309	1931. a.	1930. a.	juurekasv.	
Prantsusmaa	1.500.387	1.322.387	Aafrikas	351.931	323.429	28.435 ehk 8,8%
Kaanada	1.215.071	1.169.445	Ameerikas	28.788.238	28.605.927	182.311 „ 0,5%
Saksamaa	658.686	609.030	Am. Ühendr.	2.097.289	2.041.072	56.217 „ 2,7%
Itaalia	269.500	241.463	Aasias	551.467	522.419	29.048 „ 5,5%
Hispaania	189.650	178.176	Euroopas	5.287.472	4.815.050	472.422 „ 9,6%
Belgia	158.000	140.328	Okeaanias	831.660	802.774	28.886 „ 3,6%
Rootsi	151.151	136.827				
Hollandi	120.700	103.750	Kokku			
Taani	110.324	101.875	maailmas	35.810.768	35.069.666	741.100 ehk 2,1%
Helveetsia	79.100	68.933				
Čehhoslovakkia	74.000	62.624				
Norra	47.438	40.650				
Iiri Vabariik	47.198	43.554				
Poola	38.700	33.567				
Soome	36.050	35.376				
Hiina	35.500	35.500				
Egiptus	32.627	29.768				
Portugal	31.040	29.149				
Nõukogude Vene	30.910	24.000				
Kreeka	18.500	17.000				
Läti	3.915	2.975				
Bulgaaria	3.715	3.300				
Eesti	2.910	2.555				
Leedu	2.344	1.929				

Sellest on näha, et Euroopa on läinud aastal võtnud juure ligi 10%, s. o. kõige suurem juurekasv 1930. aasta jooksul. Ameerika kõige vähem, nii et näha on, et Ameerika on juba autodega küllastunud. Mis puutub Eestisse ja tema ligematesse naabritesse, siis on 1930. a. jooksul meie Läti naaber meist ligi 1000 auto võrra jõudnud ette, kuna Balti riikides ainult Leedu meist on taha jäänud, kuid märgata on, et ka Leedu meile arvatavasti juba käesoleval aastal jõuab järele ja meid viimasele kohale surub. Seda tuleb autotollide poliitika arvele panna.

Märkus: Andmed on võetud ameerika ajakirja „The American Automobile“ järele.

Jõuvankrite arv Eestis 1. apr. 1931. a.

Nombre des véhicules à moteur en Estonie au 1. IV. 1931.

Registreerimise asutused <i>Institutions d'enregistrement</i>	Sõidu- autod <i>Automobiles</i>	Veo- autod <i>Camions</i>	Sanitaar, vangiveo, tuletõrje <i>Sanitaires, de prisons, de pompiers</i>	Autobus	Kokku <i>Total</i>	Mootorrattad <i>Motocycl.</i>
Tallinna	842	407	19	60	1328	202
Tartu	188	64	8	15	275	33
Narva	46	10	—	6	62	4
Harjumaa	67	103	—	15	185	62
Pärnumaa	115	108	2	19	244	43
Virumaa	109	110	—	6	225	39
Läänemaa	46	48	—	8	102	32
Järva- maa	77	41	—	2	120	24
Tartumaa	45	46	1	17	109	10
Viljandimaa	98	57	2	11	168	41
Võrumaa	51	39	1	5	96	14
Saaremaa	30	30	—	7	67	23
Valgamaa	40	25	1	4	70	16
Petserimaa	10	9	—	2	21	11
Kokku: — Total:	1764	1097	34	177	3072	554
1. jaan. 1930. a. oli:	1574	839	33	138	2584	375
Juurdekasv (augmentation):	190	258	1	39	488	179

Nagu sellest näha, on ligi 1½ a. jooksul olnud sõiduautode juurdekasv kõigest 190 autot, kuna veoautode ja omnibuste juurdekasvu võib lugeda normaalseks. Erilist tõusu näitavad mootorrattad, kuna läinud aasta

1. jaan. mootorrattad näitasid allamineku tendentsi võrreldes 1929. aastaga. Sõiduautode sissevedu langes läinud aasta teisel poolel, kui nende toll ligi 4½-kordselt tõusis.

Müüa vähepraugitud, korras, 6-istm. sõiduauto „Horch“ 10/30 h. j.
Kohane maale ühenduste pidamiseks.

Näha igapäev kella 3–6 Tallinnas, Kunderi tän. nr. 17, kr. 2

Jõuvankrite arv Eestis 1. apr. 1931. a.

Nombre des véhicules à moteur en Estonie au 1. IV. 1931.

Firma	Sõidua autod Automobiles		Veoa autod Camions				Sanitaar ja vangiveo Sanitaair. et de prisons	Tuletõrje De pompiers	Autobus	Kokku Total
	Oma sõiduks Privés	Taksod Taxis	kuni jusqu'a 1 ton.	1-2 ton.	2-3 ton.	üle au dessus 3 ton.				
Adler	4	2	1	3	1	—	—	—	—	11
Aga	9	1	3	—	—	—	—	—	—	13
Albion	—	—	—	—	2	5	—	—	—	7
Amilcar	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Apollo	4	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Auburn	6	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Berliet	5	6	—	2	2	1	—	1	7	24
B. M. W.	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Brennabor	4	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Brokway	—	—	—	10	—	—	—	—	1	11
Buick	42	21	—	—	—	—	—	—	1	64
Cadillac	5	—	—	—	—	—	—	—	—	5
Chevrolet	118	201	26	369	—	—	—	7	20	741
Chrysler	32	87	—	—	—	—	—	—	—	119
Citroen	32	35	1	1	—	—	—	—	—	69
Daimler-Benz	5	3	1	4	6	12	—	4	7	42
D. K. W.	7	—	—	—	—	—	—	—	—	7
Dodge Brothers	31	12	3	8	2	—	1	—	40	97
Durant	3	8	1	—	—	—	—	—	—	12
Erskine	8	10	—	—	—	—	—	—	—	18
Essex	13	86	1	—	—	—	—	—	—	100
Fiat	46	29	—	7	11	—	2	—	3	98
Ford	209	101	61	296	5	1	—	5	33	711
Hudson	7	4	—	—	—	—	—	—	—	11
Horch	3	—	—	—	—	2	—	—	—	5
G. M. C.	—	—	—	5	1	—	—	—	5	11
Graham Paige	28	29	—	—	—	—	—	—	—	57
International	—	—	1	37	4	4	—	—	8	54
Maybach	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
M. A. N.	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2
Marmon	6	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Mat'is	14	4	—	—	—	—	—	—	—	18
Mercedes-Benz	9	1	—	—	—	—	—	—	—	10
N. A. G.	3	2	—	—	—	5	—	—	1	11
Nash	8	2	—	—	—	—	—	—	—	10
Oakland	6	20	—	—	—	—	—	—	—	26
Oldsmobile	8	36	—	—	—	—	—	—	—	44
Opel	30	4	1	4	1	10	—	1	2	53
Overland	21	25	3	1	—	—	—	—	—	50
Packard	1	—	—	1	4	4	—	1	—	11
Pontiac	9	18	—	—	—	—	—	—	—	27
Renault	60	47	4	13	11	9	2	—	11	157
Reo	4	—	—	2	6	2	—	—	10	24
Steyr	4	—	—	—	1	1	—	—	—	6
Stoewer	5	1	—	—	1	8	—	—	—	15
Studebaker	25	15	1	2	1	—	—	—	—	44
Stutz	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Willys	4	3	1	17	—	—	—	—	2	27
Whippet	—	2	—	4	—	—	—	1	3	10
Mitmesugused	78	27	5	28	18	26	1	8	23	214
Kokku: — Total:	922	842	114	814	79	90	6	28	177	3072

MOOTORRATTAD — MOTOCYCLES.

	Küljekorvita. Sans sidecar.		Küljekorviga. Avec sidecar.			Küljekorvita. Sans sidecar.		Küljekorviga. Avec sidecar.	
A. I. S.	7	2	Indian	46	56				
B. S. A.	4	8	Stevens	5	9				
D. K. W.	57	7	Sunbeam	7	8				
Douglas	12	—	Wanderer	18	3				
Einfieldt	5	7	Mitmesugused	84	31				
H. Davidson	35	97							
F. N.	39	7							
Kokku:				319	235				

Miks on „Autogiro“t kerge juhtida.



„Autogiro“ ülesanne on teha lennukid sama populaarseks ja kergesti juhitavaks nagu autodki. Paljud ootavad seda aega, mil perekond võiks väljasõite teha auto asemel lennukil. Nüüd aga varitsevad, eriti maapinna läheduses, lennukit igasugused hädaohud, kui juht pole just osav ja vilunud. Pealegi vajab lennuk maandumiseks ja õhkutõusmiseks võrdlemisi suurt maala, mida aga igalpool ei leidu.

„Autogiro“ paremused, mis ilmsesid demonstratsioonil publikule, on järgmised:

„Autogiro“ võib lennata aeglaselt või kiirelt, juhi soovi kohaselt. Ka maapinna lähedal võib ta lennata täiesti hädaohutult. „Autogiro“ võib maanduda pisut suuremal maa-alal kui on masin ise, ja ka õhkutõusuks vajab ta palju vähem ruumi kui harilikud lennukid.

Igakuks võib juhtida „Autogiro“t ainult 3—6 tunni õppimise järel, kuna hariliku lennuki juhtimiseks on tarvis 100 tundi.

Väljumisel sarnaneb „Autogiro“ harilikule monoplaanile propelleriga; „Autogiro“ liigub õhus oma roo-

tori või propelleri abil. Rotor koosneb neljast liikuvast tiivast. Õhkutõusul nad tõmbavad lennuki ülespoole, maandumisel hoiavad teda tagasi. Rotor töötab automaatselt; kui mootor on rikkis, peab „Autogiro“ maanduma, kuid ta maandub pikkamisi ja täielise kontrolli all. 4 rootori tiiba on ühendatud liikuva osa abil vertikaalse võlliga, mis võimaldab igal tiival liikuda iseseisvalt.

Lennul on muidugi tarvilik, et rootor saavutaks oma normaalse kiiruse 120 tiiruga minutis. Seda saavutab ta 30 sekundi jooksul.

„Autogiro“ suurust, kiirust ja võimet ei ole veel täiesti suudetud kindlaks määrata, seda näitavad edaspidised kogemused.

Praegused mudelid lendavad 125 miili tunnis, tõusevad 1000 jalga minutis ja kandevõid on 600 naela.

„Autogiro“ teeb õhusõidu kindlamaks, ja sellep. võib tal suur tulevik olla. Kunagi ei ole 8 aasta jooksul katsetamise juures „Autogiroga“ juhtunud mingit tõsist õnnetust.

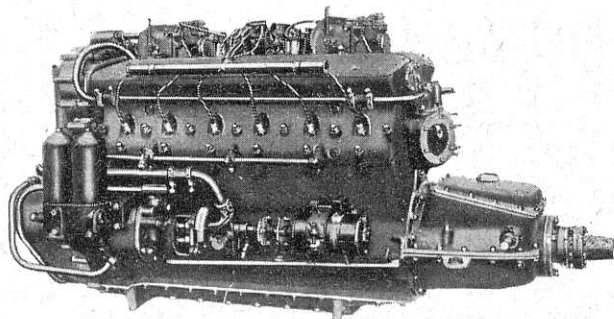
Lycoming-paadimootorid, mudelid „UF“, „UE“, „UC“ ja „UA“.

8 silindrit reas töötavad pehmelt, suure kiirendusvõimega. Vaatamata kiirusele ei ole tunda mingit vibratsiooni. Hea materjal, hoolas valmistamisviis ja täpne töö on tagatiseks *Lycoming*-mootorite headusele. Kõik osad proovitakse enne mitmekordselt läbi kuni nad lähevad lõplikule kokkupanemisele. See kindlustab neile suurema vastupidavuse. Iga mootor proovitakse väljasaatmisel veel kord läbi, kas laagrid, kolvid ja teised liikuvad osad on korras.

Silindrid on valatud erilisest silindrirauast, kaetud kroomiga.

Õlijahutaja. *Lycoming*-õlijahutussüsteem erineb harilikust tüübist, kus õli voolab läbi torude, kuna vesi neid ümbritseb. Selle konstruktsiooni juures ei teki

kahjusid külma korral ja õlijahutaja võib kergesti välja võtta puhastamiseks.



Mudel „UF“, 12-sil., 300 h.-j.

Väntvõll. Väntvõllil on 5 laagrit. Väntvõll ise on valmistatud karboon-terasest.

Vibratsiooni sumbutaja võimaldab mootorile tase- se, rahuliku käigu igal kiirusel.

Määrimine. Oli tuleb kõigile pea-, väntvõlli- ja kepsulaagritele.

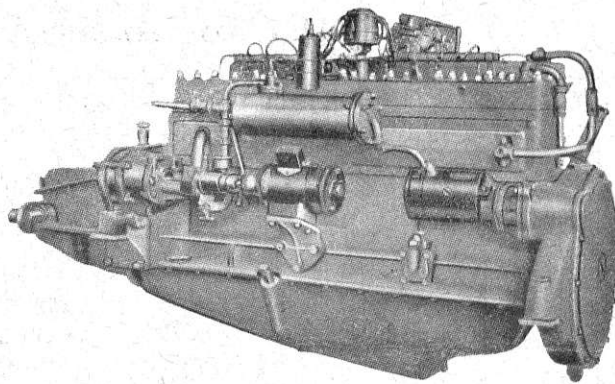
Veepump. Pumba kere ja ülekanne on pronksist; võllid on terasest. Jahutusvee ringvool hoiab ühtlase temperatuuri. Väike osa vett juhitakse õlijahutaja juure. Jagaja leht kaitseb, et kõigi silindrite juure lähiks ühepalju vett, mis võimaldab kõigis silindreis ühtlase temperatuuri.

Osad. Kõik juurekuuluvad osad mootoril on valitud mitmekordsete katsete järel. Nende osade kvaliteet vastab igakülgsele Lycoming-mootorite headusele.

Mudel „UE“, 3¼” läbimõõt, 4¼” kolvikäik, 419,6 kub.-tollil maht. 5,3 tihendus, 165 h.-j. 3200 tiirude arvu juures minutis.

Kaal on 1140 naela.

Pealaagreid on viis, pronksist, kaetud babiidiga, läbimõõt 2½/s. Esimene ja tagumine 2¼” pikk, keskoht 2¾/s” pikk.



Mudel „UE“, 8-sil., 165 h.-j.

Lycoming-mudel „UA“, 3¼” läbimõõt, 3¾” kolvikäik, 119 k.-t. maht, 5,5 tihendus, 40 h.-j. 3200 tiiru juures minutis.

Kaal 390 naela.

Mudel „UC“. 3¾/s” läbimõõt, 4½” kolvikäik, 322 k.-t. maht, 5,5 tihendus, 125 h.-j. 3200 tiiruga min.

Kaal 990 naela.

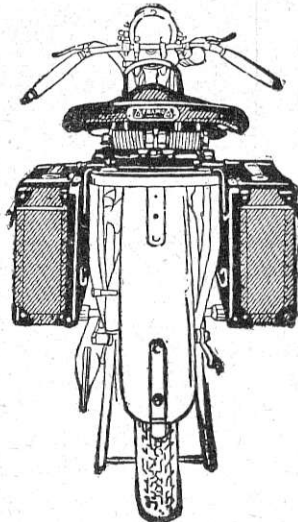
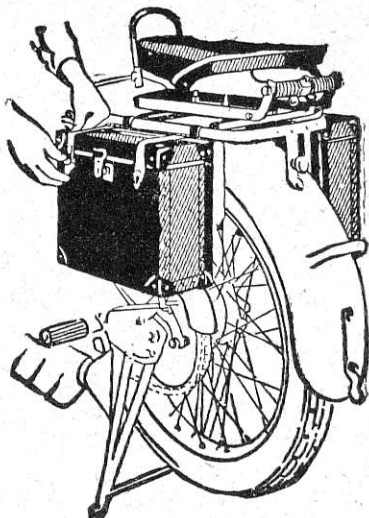
Lühemaid teateid.

MOOTORRATTA KOHVER.

Juba ammu ei vastanud igasugused taskud, plekkkastid jne. mootorratturi hellitatud nõudmistele. Tunti puudust mootorratta kohvrast.

Ka nõudlikumale maitsele vastab meie pildidel toodud kohver. Ta on väga praktiline ja just kohane mootorrattale. Valmistatud on ta tugevast vulkanfiibrast, mis iial ei muutu tarvitamiskõlbmatuks ega kuluks. Uueviisilise kummitihenduse läbi on ta täiesti kinnine, nii et tolm ja vesi ei pääse sisse. See on väga tähtis, sest kõik motoristid teavad, kuidas tolm igalt poolt läbi tungib. Kohver on kerge maha võtta ja jälle peale panna. Pealegi sobib ta igale mootorrattale. Ärireisidel, väljasõitudel ja pikematel sõitudel täidab ta oma kohust hiilgavalt.

Kohvri suurus on valitud väga õnnestunult, nimelt 25×32×11. Peale selle näib see kohver mootorrattal väga ilusana, andes talle soliidsema ilme.



KUIDAS AMEERIKAS TEENITAKSE AUTOMOBILISTE.

Kui näit. Kalifornias peatatakse kusagil esimese järgu bensiinijaama juures ja nõutakse bensiini, siis täidetakse esiteks bensiinipaak, pärast aga vaadatakse ka õliseisu, täidetakse jahutaja ja puhastatakse tuulekaitseklaas, soovikorral kõik autoklaasid. Kui pole just teisi järke ootamas, täidetakse ka patareid destilleeritud veega ja tarbekorral pumbatakse kummid korralikult täis. Vaheajal võib autojuht end puhastada garaažis seibi ja vee abil. Kui kõik valmis, tuleb tal ainult bensiini ja õli eest tasuda; jootraha ei võta keegi vastu.

CARRACCIOLA JÄÄB MERCEDES-BENZ'I JUURE.

Nagu firma Rudolf Carracciola & Co. teatab, on Carracciola ka tuleva aasta kohta sõlminud lepingu Daimler-Benz A/S-ga ja stardib ainult Mercedes-autodel.

FORDI TOODANG.

Detroit: 1930. a. jooksul valmistasid Fordi tehased autosid ja veoautosid 1.500.010, millest 45.032 ehitati detsembris; 1929. a. valmises aga 1.948.429 autot.

Ford ei ole muutnud hindu ei 6- ega 8-sil. autodel, ka ei ole ta kuulutanud välja ühtki uut mudelit, peale uuendatud „Lincolni“, mis ilmus juba dets. alul.

TERASEST TÄNAVAD.

Juba mõne aja eest katsetati Ameerikas uue tänavehituse süsteemiga.

Tänavapealispind koosneb siin terasruutudest, kaetud liivakorraga, mille pinnaks on kolmetollilised telliskivid. Katsetatakse kolmesuguse terasega: galvaniseeritud, lameda ja peenterasega. Kogemused näitavad, et need tänavad vastavad igasugustele temperatuurivahedele ja neid saab kergesti uuendada.

AUTODE ARV VIINIS.

Teatud vastolus üldise majandusliku seisukorraga on sõiduautode arvu suur tõus Viinis. 1. jaan. 1930. a. oli neid 6.531 registreeritud, kuna praegu on Viinis juba 8.159 sõiduautot. Selle vastu aga veoautode arv kahaneb tunduvalt. Kuna 1929. a. tekkis juure 1.680 veoautot, oli mineval aastal 10 kuu jooksul juurekasv ainult 260 veoautot. Ka mootorrattaid ei muretseta enam nii suurel määral.

AUTOD JA MOOTORRATTAD AUSTRIAS.

Viini politsei direktiooni teadetel oli Austrias 1. a. juunikuul lõpul 22.903 sõidu- ning 16.306 veoautot ja 48.716 mootorrattast. Umbes pool sellest autode

Uus-Royal



tähelepanuväärseim tänapäeva auto-kumm, mis vastab nüüdisaja auto, tee ja sõidu tingimustele! Teie sõidate kõige rohkem kilomeetreid Royalkummiga ja seetõttu on Royal-kumm kõige o d a v a m tarvituses.

Royal-kummil on lai kummi-keha, tugev äär ja kulumispind ja ekstra kõvendatud küljeseinad.

Nõudke hinnakirju!

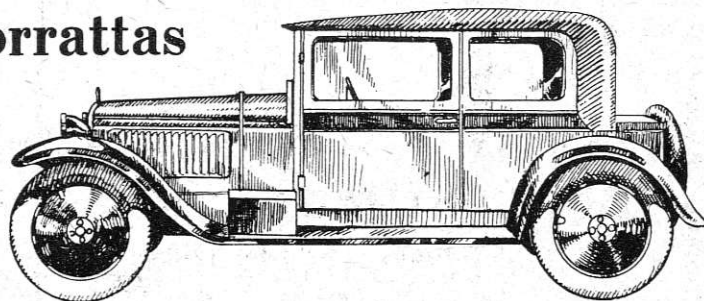
Peaesindajad Eestis

A|s Schilling & Volkmar

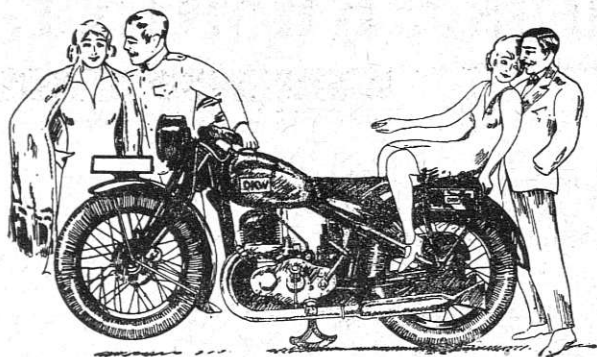
Tallinn, Lai t. 10. Tel. 27-75. Telegr. aadr. „Balt“

Ükski auto ja mootorrattas

pole kogu maailmas nii kiiresti levinud ega võitnud endale sarnast suurt poolehoidu kui



D. K. W.



tema äärmine vastupidavus rahuldab ka suurimatele nõudmistele. Sõit temaga on mugavam ja kindlam kui ühelgi teisel sõidukil. Tehke proovisõit ja juhtige teda, siis veendute tema paremustes, niisama kui sajad D. K. W. omanikud Eestis.

Hinnad väljaspool võistlust.
Soodsad maksutingimused.

Vabriku ladu:

K|M TAMMANN & TRAUSTEL

TALLINN, KENTMANNI 5. TEL. (2)31-25.

Ameerika Babiit „T.R.“

ON KÕIGE VASTUPIDAVAM AUTO-, AEROPLAANIDE (LENNU-) JA MUUDELE MOOTORITELE, MASINATELE JA APARAATIDELE, NAGU TÕESTAVAD RAHVUSVAHELISED KATSED.

KÕRGEVÄÄRTUSLINE PRONKS JA ALUMIINIUMI VALUS JA METALLIS.

NÕUDKE HINNA- JA ANALÜÜSITABELID.

VAJATAKSE ESINDAJAID PROVINTSI LINNADESSE.

T. REBANE, Tallinn, Villardi tn. 36

Telef. 231-44.

Kevade hooajaks!

Auto polstertamis- ja
Seemish-nahka

EMIL KUMENIUS

Tallinn, Lai 9., tel 12-86

ETA

AUTO

ja
traktorite

silindrite puurimisi

kõige täpsemate
abinõudega
toimetab odavasti

AKTSIASELTS

A. ROSENWALD & CO

TARTUS, SUURTURG 3 * TELEFON 300

Mehaanika-töötuba „REMONT“

Uus Kalamaja nr. 22

Võtab vastu: laevade, kõikide autode, traktorite, põllumajandustööriistade, kõikisugu mootorsõidukite ja jalgrataste parandustöid. — — —

Metallide kokkukeetmine, freesimine, vedru ja käantelje, poltide, tiibade õiendamine ja kõikisugu uute osade valmistamine. — — —

Töö kiire ja korralik!

Maksutingimused soodsad!

arvust, nimelt 11.487 sõidu- ja 8242 veoautot, langes Viinile; mootorrataste üldarvust tuli Viinile ainult 36%.

1925 aastal oli jõuvankrite arv 17.314, nii siis umb. 10% suurem kui mootorrataste arv, mis ulatus tol korral Austrias 15.963. Praegu on mootorrataid juba 20% rohkem kui autosid. 1925. a. peale on sõiduautode arv tõusnud kahekordseks; veoautode arv on suurenenud enam kui 150% võrra, mootorrataid aga on 3 korda enam kui 1925. a. Sõiduautodest on 3737 taksot, millest 2811 on registreeritud Viinis. Olgugi et autode arv Austrias on jõudsalt kasvanud, langeb siiski ainult 1 auto iga 171 elanikule.



Elektri aparaat auto tüübade õiendamiseks. Elektri jõul töötav haamer teeb umb. 1000 lööki minutis, mis tööd märksa kiirendab.

JÕUVANKRITE ARV PRANTSUSMAAL.

31. dets. 1930. a. oli Prantsusmaal ümmarguselt 1.889.000 jõuvankrit. Sõiduautosid — 1.075.000; veoautosid — 310.000; 34.000 autobust ja 430.000 mootorratast. Aasta jooksul on autode arv tõusnud 10% ja mootorrataste arv 13%.

JÕUVANKRITE ARV HELVEETSIA

1931. A. ALUL.

31. dets. 1930. a. oli Helveetsias jõuvankreid:

sõiduautosid	62.621
veoautosid	14.155
mootorrataid	47.984

Kokku 124.760

1929. a. lõpul oli Helveetsias 112.000 jõuvankrit, nii et kasv oli 1930. a. jooksul 12.760 jõuvankrit. Nelja miljonilise rahvaarvu juures tuleb iga 32,6 elaniku kohta üks jõuvanker.

AMEERIKA AUTOTOODANG.

Käesoleva aasta jaanuarikuu jooksul valmistati Ameerika Ühendriigis ja Kanadas kokku 178.399 jõuvankrit, veebruarikuu oli 230.364, kuna möödunud aasta veebruarikuu tõi toodang 329.356. Seega on toodang veebruaris vähenenud ümmarguselt 100.000 jõuvankri võrra.

25-ES AUTONÄITUS PARIISIS.

Tänavune autonäitus Pariisis on järjekorralt 25-es. Näitus peetakse 1.—11. oktoobrini s. a. ja kavatakse korraldada erilise pidulikkusega. Eeltöödega on tehtud juba algust.

ESIMENE MOTOTSÜKLITE JA VÄIKEAUTODE PROPAGANDANÄDAL.

Läti ülemaaline mootorspordi ühing korraldab 22.—25. maini s. a. propagandanädala mototsüklite ja väikeautode tutvustamiseks. Sellega soovitakse tõuget anda vastavate tüüpide leidmiseks, mis kõlbaksid Läti teedele.

RIIA—BUDAPEST.

Budapesti auto-motoklubi korraldas tähesõidu Budapesti. Lätist võttis osa sellest sõidust hrad Matison ja Melnbarts „Indian“ m.-rattal.

AMEERIKA AUTOD:

Illinois'i osariigis esimese kahe kuu jooksul 1931. a. on registreeritud uusi autosid järgmiselt:

	1931 a.	1930. a.
Auburn	608	151
Austin	43	—
Buick	1030	1332
Cadillac	155	79
Chevrolet	5615	6556
Chrysler	318	471
Cord	42	40
De Soto	386	477
Durant	88	213
Essex	424	597
Ford	4721	9513
Franklin	64	79
Graham	160	262
Hudson	259	339
Hupmobile	209	306
La Salle	97	167
Lincoln	77	101
Marmon	174	187
Oakland	205	279
Packard	260	318
Peerless	32	132
Pierce-Arrow	78	71
Plymouth	320	587
Pontiac	655	730
Reo	124	124
Stutz	26	58
Viking	21	40
Whippet	113	231
Willys-Knight	108	139
Mitmesugused	88	109

„AUBURN“ JA „CORD“-AUTODE HIIGLAEDU.

45 päeva jooksul 1931. a. alul müüdi 3371 „Auburn“- ja „Cord“-autot, kuna sama aja jooksul 1930. a. müüdi 2343 ja 1929. a. 2212. Veebruarikuu s. a. on Auburn vabrik laadinud laevadele „Auburn“- ja „Cord“-autosid kokku 4054 tükki. See on kõige suurem arv, mis kunagi Auburn vabriku ajaloos on ette tulnud ja mis suurem on 118% läinud 1930. a. ja 100% 1929. a. veebruarikuu väljaveost ning 33¹/₃% suurem mõnel teisel kuul kõige suuremast väljaveo arvust. Käesoleva aasta märtsikuu peale oli vabrikul ümmarguselt 7000 tellimist täitmata ja vabrik suutis märtsikuu jooksul valmistada 6000 „Auburn“- ja 600 „Cord“-autot, mis oma suure arvu poolest esimene selle vabriku suurim saavutus. Auburn automobile Co. aktsiad on viimastel kuudel väga suuresti tõusnud börsil.

AUBURN AUTOVABRIKU AKTSIONÄÄRIDE

aasta-peakoosolekul valiti vabriku juhatusse: E. L. Cord, L. B. Manning, R. H. Faulkner, R. S. Pruitt ja H. T. Reyelt. Direktoritekogu esimeheks: E. L. Cord ja vabriku juhatuse esimeheks R. H. Faulkner, abipres. N. E. McDarby („Marmon“ vabriku end. ärijuht).

„MERCEDES-BENZI“ VÕIT ARGENTIINAS.

Argentiina Suure Auhinna, mis korraldati sealsel autoklubi poolt 1350 km. pikkusel Buenos-Aires—Rosario—Cordoba teel edasi-tagasi, võitis Carlos Latuszek „Mercedes-Benz“-autol, sõites ajaga 15:44:40,2, ning olles kahe tunni võrra kiirem teistest võistlejatest.



Keegi ameeriklane valmistas lennumootori, mille võime on 10 h.-j. ja mis kaalub ainult 10 kg. 6000 tiiru minutis tegev mootor paneb propelleri keerlema 1600 tiiruga minutis.

AUTOVABRIKUTE AKTSIATE HINNAD NEW YORGI BÖRSIL.

	Kõige madalam 1930.	7.III.31 müügihind	Hinna tõus ^o
Auburn auto	60 ³ / ₈	182	200
Brockway veoauto	1 ⁵ / ₈	4 ³ / ₈	175
Chrysler Ühing	14 ¹ / ₈	24 ¹ / ₂	74
Continental mootorid	2 ¹ / ₂	4 ¹ / ₈	64
General Motors	31 ¹ / ₂	44 ³ / ₈	40
Graham Paige	3	4 ³ / ₈	46
Hudson mootorid	18	23	28
Hupp „	7 ¹ / ₂	12 ¹ / ₈	61
Mack veoautod	33 ⁵ / ₈	39 ¹ / ₄	17
Marmon mootorid	4 ¹ / ₄	8 ¹ / ₂	100
Nash „	21 ¹ / ₄	36 ³ / ₄	73
Packard „	7 ¹ / ₄	10 ⁷ / ₈	51
Stewart Warner	14 ³ / ₄	19 ³ / ₄	33
Studebaker	18 ¹ / ₈	23	28
Willys Overland	3 ³ / ₄	6	62
Yellow veoautod	8 ¹ / ₂	13 ¹ / ₂	64

Eraväsil müük (väljaspool börsi).

Ford mootor, Kaanadas	18 ¹ / ₈	26 ¹ / ₂	46
Ford „ Prantsusmaal	6 ¹ / ₈	10 ¹ / ₂	72
Ford „ Inglismaal	10 ¹ / ₄	17 ¹ / ₂	76
Stutz „	16 ¹ / ₈	26 ⁷ / ₈	67

MOOTORSPOORT.

Tuntud Berliini mootorsportlane *Julius von Krohn* näitas uue 500 sm „Zündapp“-mootorrattaga välja-paistva saavutuse. Ühes tuntud spordiajakirjaniku *Oskar Weller*'iga sõitis tema mõne nädala eest Berliinist Põhja-Aafrikasse, sealt tagasi läbi terve Euroopa Jokkmokk'isse, Lapimaal polaarpiiride taga.

Terve tee pikkus 8500 km sõideti 17 päeva jooksul kõige raskemates ilmastuoludes. Teel tuli inimestel ja masinal võidelda meetrikõrguste lumehangedega, niisama Alpides kui ka Pyrenäides, kannatada troopikakuumust Põhja-Aafrikas ja —38°C. külmaga sõita jää-tunud teedel. Meie tervitame sõitjaid nende saavutuse ja niisama „Zündapp“ tööstust nende uue 500 sm mudeli puhul, mis on näidanud „Zündapp“ headust ja vastupidavust, sest terve sõidu jooksul ei olnud peale kummide lappimise masinal mingisugust remonti tarvis ja masin oli sõidu lõpul kõige paremas korras.

Ühtlasi tahaksime öelda veel mõnd „Zündapp“ saavutusest, mis selle pärast on tähelepanuväärne, et need on saavutatud seeria-masinatele. Garnisch-Partenkirchenis võitis „Zündapp“ sõitja *Joh. Linner* esimese auhinna ja A. D. A. C. talve-karika.

Ühe esimese auhinna sai tuntud pikamaa-sõitja *Julius von Krohn* „Zündapp“iga“ S 500 ühes küljekorviga DMV talvevõidusõidul Berliini.

Berliin—Hirschberg talvevõidusõidul said „Zündapp“ sõitjad ühe hõbe- ja kaks pronksplaketti ja jällegi Staffelsee-võidusõidul jääl sai üks „Zündapp“ sõitja esimese auhinna.

SAKSAMAA SUUR AUHIND.

19. juulil peetakse Nürburg-ringil Saksamaa Suur Auhind autodele; osa võivad võtta kõik sõidukid, mis vastavad rahvusvahelise määrustiku lisa C. Mingit kindlat piiri pole nähtud ette karosserii-mõõtudele või jõuvankri kaalule. Auhindu jagatakse kahes grupis: I grupp — enam kui 1100 ccm. sil. mahuga ja II grupp — 500 kuni 1100 ccm. mahuga. I grupi autod peavad sõitma 500 km., II grupp — 425 km. pikkuse tee. Rahalisi auhindu on 30.000 marga väärtuses ja peale selle võib kumbki grupp võita Suure Auhinna pokaali.

Auhindu jagatakse veel: kiireima kahetaktilise mootori juhile, kiireimatele ederatasteveoga autode juhtidele ja kiireima auto juhile. Võistlusraha on esimeses grupis 300 Rmk., teises grupis 150 Rmk. Ülesandmise võetakse vastu kuni 30. aprillini; kuni 28. maini on sissemaks 50% kõrgem, ja kuni 25. juunini on maks 10% kõrgendatud. Kui teiseks ülesandmise tähtajaks on annud üles vähem kui 20 autot, on korraldajail õigus võistlus ära jätta, ka võib üks grupp ära jääda, milles stardib vähem kui 5 autot.

„HIIGLANE.“



Inglismaa väikesim automobilist-sportlane mister *Jack Russell Lambert*. Kolmkümmendkaks aastat on tal turjal ja pikkust tal „juba“ 2 jalga ja 10 tolli. Mr. Lambert on pihitud ajakirjandusele, et hoolimata oma „suurusest“ ei kardata maailmas kedagi peale koerte. *Väimased näivad talle aga lõvidena.*

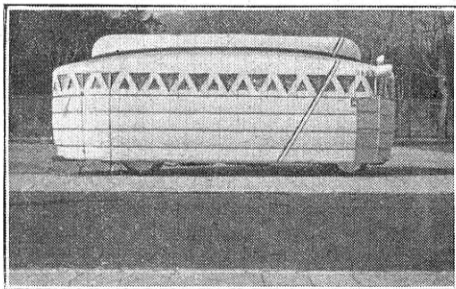
Ülesvõttel seisab mr. Lambert hariliku sõiduauto ederatta kõrval täies spordirüüs.



Koera ruum auto taga olevas erilises kohvris.



Suur ja täpne kiirusemõõtja auto taga. Selle järele võivad teised auto-sõitjad oma kiirusemõõtja täpsust kontrollida.



Auto elumaja kõigi korteri mugavustega.

AUTOVÕIDUSÕITUDE KALENDER.

3. mail. Itaalia.
VII sõit ümber Sitsiilia.
- 8.—9. maini. Suur-Briti.
Junior Car Club, võidusõit Brookland'is.
- 9.—14. maini. Saksamaa.
Rahvusvaheline Wiesbadeni autode turniir.
10. mail. Itaalia.
XII Targa Florio.
17. mail. Itaalia.
VI Messina karikas.
17. mail. Prantsusmaa.
Alžiiri Suur-Auhind.
17. mail. Hispaania.
Võidusõit Rabassada mägestikus.
24. maist—4. juun. Saksamaa.
Saksa Autoklubi (A. v. D.) 10.000 km. sõit.
25. mail. Suur-Briti.
B. A. R. C. autode võidusõit.

30. mail. P.-A. Uhendriigid.
Indianopolise Suur-Auhind.
31. mail. Itaalia.
VI Rooma Kuninglik auhind.
31. mail. Čehhoslovakkia.
Võidusõit Zbraslav—Jiloviste mägestikus.
- 1.—8. juunini. Rumeenia.
Rahvusvaheline turismi võidusõit.
- 5.—6. juunini. Iirimaa.
Iiri Suur-Auhind.
7. juunil. Poola.
Lwowi ringsõit.
7. juunil. Prantsusmaa.
Koloniaal-näituse Suur-Auhind.
7. juunil. Itaalia.
X Mugello ringsõit.
7. juunil. Belgia.
Võidusõit Malchamps'i mägestikus.
- 13.—14. juunini. Prantsusmaa.
24 tundi Le Mans'il.
14. juunil. Saksamaa.
Kesselbergi võidusõit.
14. juunil. Itaalia.
I Targa de Puglie.
14. juunil. Austria.
Viini Suur-Auhind.
14. juunil. Prantsusmaa.
Lyon'i Suur-Auhind.
21. juunil. Prantsusmaa.
Prantsuse Autoklubi Suur-Auhind.
- 21.—28. juunini. Poola.
Rahvusvaheline turismi võidusõit.
- 24.—28. juunini. Saksamaa.
Baden-Badeni autode turniir.
28. juunil. Itaalia.
Võidusõit Pondecimo-Giovi mägestikus.
28. juunil. Čehhoslovakkia.
Tähesõit Tatra mägestikus.

POOLA SAAB TEEDEKAPITALI.

Seim võttis seaduse vastu.

Poola seim võttis hiljuti vastu seaduse, mille alusel asutatakse riikline teedekapital. Seni polnud Poolas teede ehitamisel ega nende korrashoiul mingit ühist kava, ja kõik kavatsused purunesid rahapuuduse tõttu. Teede seisukord halvenes, kuigi ikka suurenev autoliiklemine nõudis paremaid teid. Uue seadusega, mis seatud kokku vastavate Itaalia ja Čehhoslovakkia seaduste alusel, loodetakse kaotada kaos ja luua kindel alus teedeesjanduses.

Summad asutatava teedekapitali jaoks saadakse järgmiselt: 1) autod maksustatakse 300—800 zlotini aastas raskuse järgi; 2) maanteedel hobuste ja veoautodega veetavatelt kaupadelt võetakse maksu tonnikilomeetri alusel; 3) maa-autobuseliinidel võetakse 33¹/₃% piletihinnast; 4) riigikassast antakse teatav summa igal aastal eelarvekorras; 5) liiklemismääruste rikkumise eest määratavad trahvid; ja 6) maanteedele ääre püstitatud reklaamide maksud.

Seaduses ettenähtud allikatest loodetakse saada aastas umbes 48,6 milj. zloti. Lisaks annaks riigikassa teedekapitalile kolmanda dollarlaenu summadest laenu 22 milj. zloti. Seaduses leidub ka paragrahv, mis kohustab riiki igal aastal eelarvekorras andma teedekapitali summadele juure maksimaalselt 400 milj. zloti. Arvatakse, et tänava saadakse kõigist allikaist kokku 130 milj. zloti. See summa võimaldaks tööde esimese seeria läbiviimist.



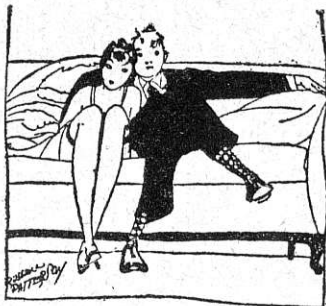
Armsam! Nii ei lahuta meid keegi!

AJAKOHANE.



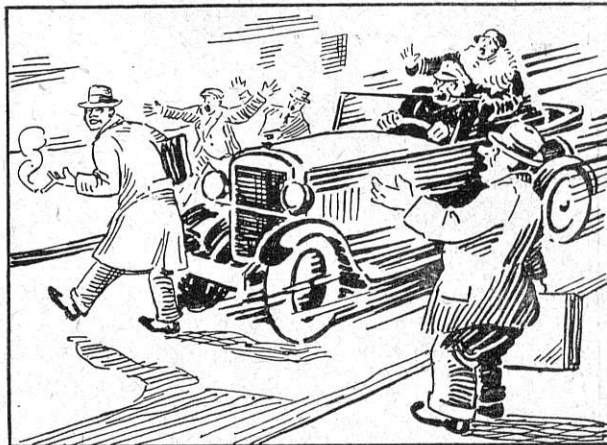
Moodne mootorratas lasterikka perekonna jaoks. Meie teedele vist liig lai — ilma laste arvu piiramata.

TARK MEES.



Elsa: „Mispärast sa alati paned ainult ühe käe mu ümber?“

Ja an: „Pean harjutama — kavatsen niimelt varsti osta auto“.



Jalakäija (kes ettevaatamatult üle tee läheb) oma sõbrale: „Nii siis nägemiseni teisipäeva õhtul!“

Sõber: „Tehtud! Aga kus? Kas haigemajas või surnuaial?“

REKLAAM.

Keegi ameerika kuulutuste agent räägib ühele kaupmehele „auku pähe“ ja toob järgmise näite: „Äri ilma reklaamita sureb välja. Nagu teate, munevad partid oma munad väga vaikselt. Kanad selle vastu kaugutavad alaliselt ja juhivad tähelepanu oma kaubale. Mis on selle tagajärg? Ükski inimene ei osta pardimune, vaid terve ilm nõuab kanamune.“

Eesti Autoklubi teateid.

Klubi liikmeteks on võetud vastu 1931. a. kolme kuu jooksul järgmised härrad:

Roman Koemets, riigikohtunik, auto „Buick“, 13/60 h.-j., Tartu, Aleksandri t. 25—3.

Dr. med. Gottfried Dunkel, auto „Dodge Brothers“, 10,5 h.-j., Tallinn, Allika 9.

Helmut Roman, vann. adv. abi, auto „Chevrolet“, 12 h.-j., Tallinn, S. Pärnu mnt. 16—1.

Klubi juhatus palub liikmeid, kellel veel liikmeks on öiendamata, seda teha kuni 1. maini s. a., vastasel korral tuleb maksta 2 kr. viivitustrahvi.

Eesti Autoklubi büroo asub 18. aprillist s. a. saadik uutes ruumes „Kommerts“ võõrastemajas Tallinn, Vene tän. 30. Bürootunnid igal tööpäeval kella 3—7 õhtu. Kõnetr. 207-83.

Klubi juhatus juhib liikmete tähelepanu eelseisvale jõuvankrite näitusele 9.—12. maini s. a. Peetri tehaste ruumes.

Pühapäeval, 29. märtsil s. a., korraldati E. A. K. juhatuse poolt „Kommerts“ võõrastemaja ruumes klubi esimene kella-viie-teeõhtu. Osa võttis umbes 50 inimest. Daamid ja härrad veetsid esimese klubi õhtu lõbusas vestluses ja tantsus. Daamid panid aluse daamide-komiteele ja valisid ajutise juhatuse. Juhatusse valiti 7 liiget ja 3 asetäitjat. Juhatusse kuuluvad järgmised proudad: *A. Jeets, H. Vinnal, J. Veidemann, Johanson, Köhler, Kalpus ja Paulberg*. Asetäitjateks: proudad *Tallmester* ja *Rõivas* ja preili *L. Zimmermann*.

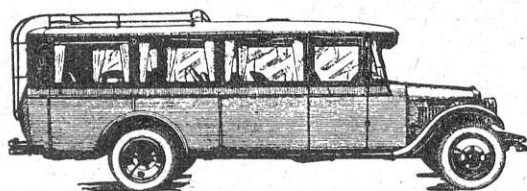
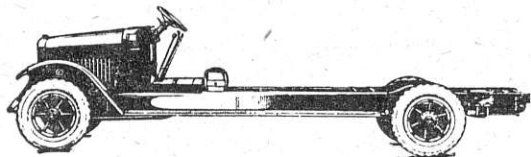
Klubi juhatus 10. aprillil s. a. otsustas tunnustada daamide komitee (toimkonna) asutatuks ja töötada välja kodukord ja põhilause, mille järgi komitee oma tegevust algab kaastööks klubi juhatusele peoõhtute, väljasõitude, lugemislaua sisseseadmise, mängude, loengute jne. korraldamiseks. Klubi õhtuid soovitati korraldada üks kord nädalas, igal laupäeval. Klubi ruume võivad kasutada kõik E. A. K. liikmed, nende abikaasad ja perekonnaliikmed. Ajaviiteks on lugemislauad ja mängud: koroon, male, lauatenis jne.

INTERNATIONAL



kandejõuga 1, 1½, 2, 2½, 3, 4 ja 5 tn.,
telgedevahega — 3160 kuni 5335 m/m.

4- ja 6-silindr. mootoriga.



Vecauto ja omnibusse shassiid



**Kohasemad ja
tulusamad
meie oludele**



Äärmine jõudlusvõime!



Seni olematu vastupidavus!



*Pikk iga ja abso-
luutne usaldatavus!*



Hõlpus ja odav korrashoid!



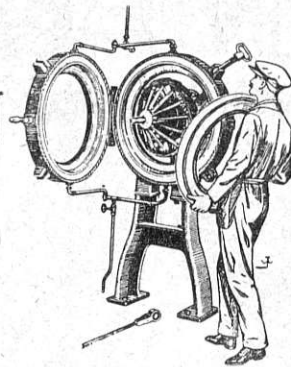
**Eesti Tarvitajateühisuste
Keskühisus**

Tallinn, Lai tän. 39/41

Sündaaks jooksvaks käituseks ja äärmiseks kasutamiseks.

Kõige suurem ja täielikum
autokummi tööstus REITMANN

TALLINN, Jakobsoni tän. 14. Telefon 306-73



▼▼▼
Töö kiire ja korralik. — Hinnad mõõdukad.
Täieline vastutus.

„AUTO-SERVICE“

TALLINN, HOLLANDI T. 50. TEL. 301-91

Igasugused auto parandustööd — Pesimine ja määrimine hüdrauliliste tõsteseadiste abil — Värvimine Duco-pritsimise abil — Akkumulaatorite süütamise korras hoid — Ventilide ja silindrite šleifimine moodsatel Ameerika masinatel — Silindrite puurimine ja kolbide sissepassimine — Oma garaažide väljaüürimine.

Tehniline juhataja:

Dipl. ins. R. SCHMIEDEBERG

Vulkaniseerimise töökoda „GRAND-VULKAN“

Tallinn, Vana Viru tän. 13. Telefon (2)10-18.



Igamõduliste autokummide, mootor- ja jalgrattakummide kiire ja asjatundlik

vulkaniseerimine uue täiendatud süsteemi järgi.

Ka igasugu kummist jalanõude ja tehniliste esemete parandamine.

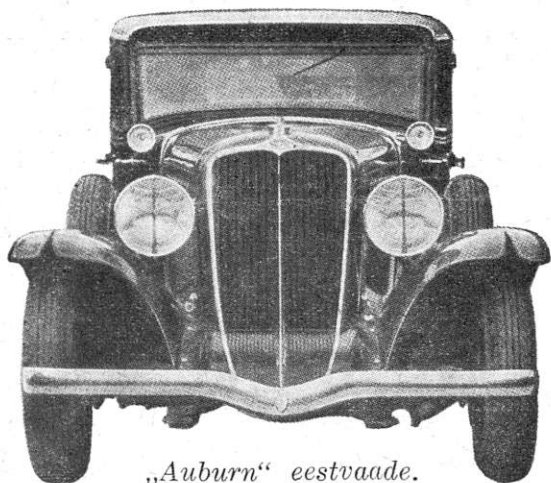
Töö vastupidavuse eest vastutus.

— Hinnad võistlemata odavad!

Kooskõlas aja ja auto-
tehnika ala edusam-
mudega, on u u s



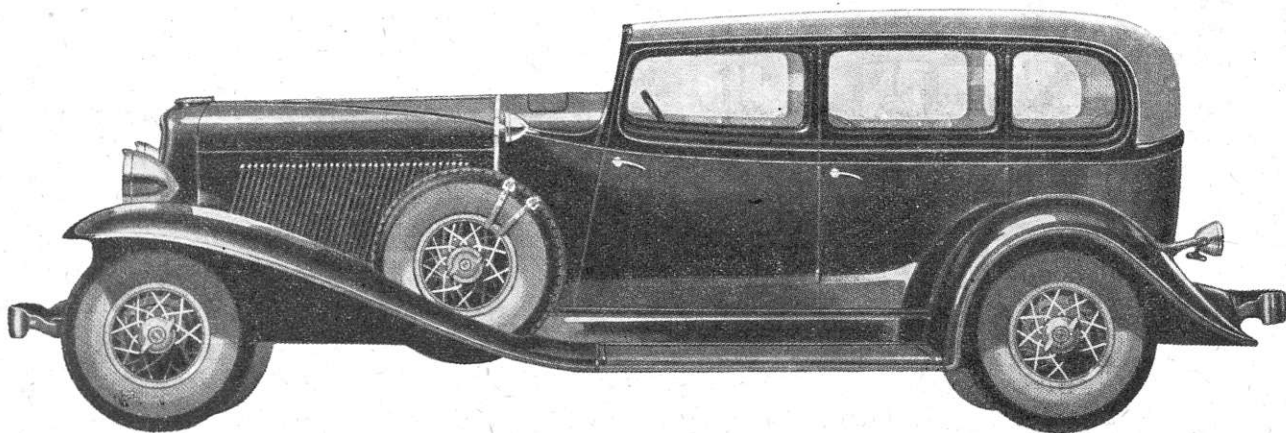
The New
AUBURN
STRAIGHT-EIGHT



„Auburn“ eestvaade.

muldel 8-98 jällegi tõestanud oma juhtivust
ameerika 8-sil. autode hulgas. Ilu, jõud ja
vastupidavus ühinevad siin eeskujulikus ter-
vikus.

„Auburn“-autode ilus, omapärane radiaa-
torikuju ja kereehitus, $8 \times 3,5 \times 5\frac{1}{4}$ tolli
X-kujuline raam, shassii tsentraal-määrimis-
süsteem, „vabakäik“, ühtlustatud hammasra-
taste ülekanne, 127 tolli pikk telgede vahe,
13 tolli läbimõõduga teras-draulilised pidurid
ja 16/98 h.-j. mootor teevad auto VÄÄRTUS-
LISEMAKS ja kiiremaks oma sarnaste hul-
gas. Pika, madala ja eriliselt tugeva alus-
raami ja doppelvetruvusega Lowejoy hüdr-
rauliliste tõukelevendajate tõttu on sõidu-
kindlus ja mugavus ka kõige halvematel tee-
del tema omanikule kindlustatud. Autot juh-
tida on MONU ja LÖBU.



Sedan 5-istmeline.

MUDELID: 8-98 Standard ja Gustom.

Tüübid: Brougham (2 uksega), Sedan (4 uksega), Kabriolett ja ärimehekupee (2 uksega)

Auburn Automobile Company

AUBURN, INDIANA, U. S. A.

Esindaja Eestis: „Central-Garage“ Narva mnt. 12. Telef. 305-98

Autoomanikud!

Suur valik autopolsterdamise materjalist:
eht Ameerika kunstnahka kattedeks ja istmeks, vil-
last plüüsi, puuvillast plüüsi, puuvillast sametit jne.
pakub odavasti

firma „SELEKT“

Pikk tän. 12 ja Mundi tän. 3.

HANS FEIERBACH'I

VEDRUTEHAS JA MEHAANIKATÖÖSTUS

TALLINN, JAAMA TÄN. 10.

KÖNETR. 304-04.

Soovitan oma tööstuse saadusi ja töid:

Igat seltsi auto-, vankri-, käru-, koonus- ja spiraalvedrusid. Koonus-, silinder- ja taldrikhammas-
rattaid. — Malmist ja alumiiniumist kolve. — Silindrite puurimine erimasinal. —
Väntvõllide lihvimine. — Igasugused treimis- ja freesimistööd. Igasugused lukusepa-, sepa-, šveissi-
mis- ja tsementeerimistööd.

Nõutavad vedrud ja üksikud vedrulehed laos alati saadaval.

Hinnad kauaaegse praktika, vastava sisseseade ja vahetalitusega välisvabrikult tootesainete saa-
mise tagajärjel välispool võistlust.

Töö kiire ja korralik.

Töö eest vastutus.

TARVITAGE KODUMAA SAADUSI!

Müüa täielises sõidukorras 7-istmeline lahtine-kinnine **Buick**
tõld-auto 15/72 h.-j. Näha Narva mnt. 12, Johanson
garaashis.

Pagari- ja kondiitriäri

H. Laas

Vana Posti tän. nr. 7, tel. (2)26-57.

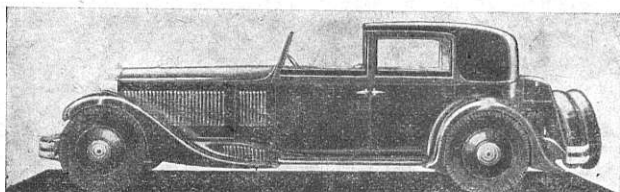
Alati saadaval

värsked ja maitsevad

pagari- ja

kondiitrisaadused.

AUTO-TARBEASJAD!



kunstnahk, kummeeri-
tud autokate, linoleum,
jalalaua kummi, vihma-
kuued juhtidele jne.

S. KULL

Vana Posti 8, kõnetr. 31-57.



Continental

VABRIKU LADU:

K/m. TAMMANN & TRAUSTEL

TALLINN, Kentmanni nr. 5, telef. (2)31-25.

Aeg on jõudnud,

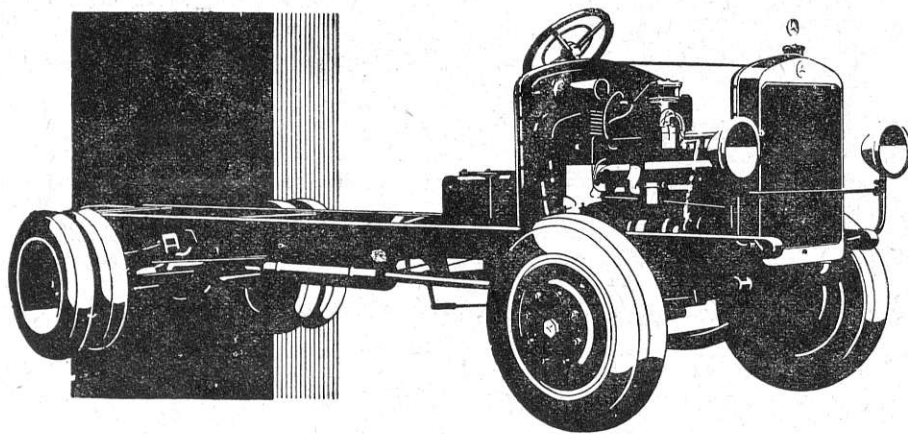
et Teie oma sõidukit hooajaks uute kummidega varustate. Enne ostu tutvuge meie uute

Continental

auto-, mootor-, jalgratta kummidega ja nende tarvetega.

Vastab meie teoludele oma tugeva konstruktsiooni tõttu, millepärast saate nendega rahul olema.

Daimler-Benz A.-S.
Vecautod ja omnibused



alates 1—10 to. kandejõuga 6-sil. mootoriga on Euroopa ja Ameerika turul saanud täielise tunnustuse osaliseks. 4 tonnist peale on „Daimler-Benz“-autod tooröli- (diisel-) mootoritega varustatud, millega 78% *küttekulu* kokku hoitakse.

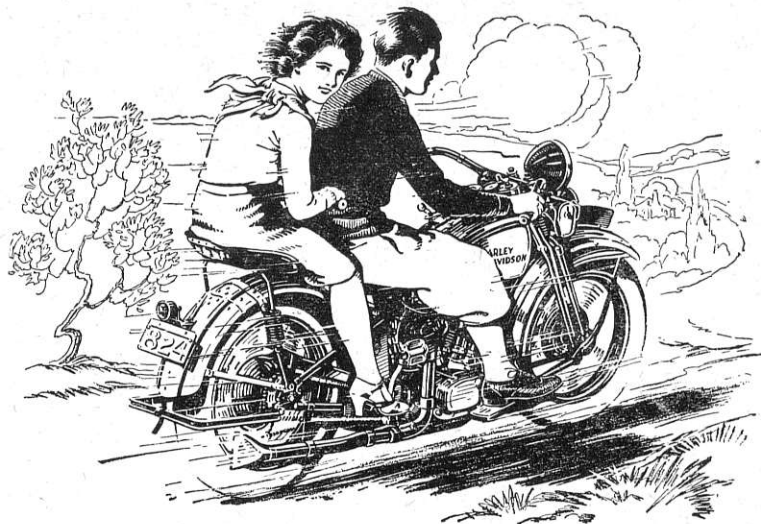
Esindaja Eestis

„Central-Garage“ — Tallinnas

Narva maantee 12

Telegrammi-aadress: „Autojohanson“

Kõnetr. 305-98



HARLEY-DAVIDSON mootorrattad

omavad maailma kuulsuse. Halvadel teedel, raskeis oludes, kus iga teine mootorrattas ära ütleb, seal täidab Harley-Davidson hiilgavalt oma ülesannet. Ning see ongi põhjus mikspärast ostetakse, sõidetakse, ning tarvitatakse Harley-Davidson mootorrattaid rohkem kui ühtki teist masinat. Sõit Harley-Davidsonil on mugav. Jämedad ballonkummid, võrratu pehme sadul, pehme edekahvel ning tugev raam hoolitseb Teie sõidu komfordi ning kindluse eest.



Harley-Davidson mootorrattaste hinnad on võrratult odavad.

500 cc. ühes täieliku elektri varustusega	Kr. 1.150.—
750 cc. „ „ „ „	„ 1.350.—
1200 cc. „ „ „ „	„ 1.450.—

Külastage veel täna Harley-Davidsoni esindajat, ning Teie veendute, et Harley-Davidson on ikkagi kõige parem ning odavam mootorrattas.

Esindaja Eestis: **J. FREYBACH**, Tallinn, V. Karja 8.

Kõige suurem ning vanem mootorrattaste kauplus Eestis.

Suur tagavaraosade ladu.

Tartus: **A-S. A. ROSENWALD & Ko.** Suurturg 8.

ARSENAL

TALLINNAS, SUUR KARJAMAA T. Nr. 1
TELEFONID ARSENALI KESKJAAMA KAUDU 3-01 JA 3-63

Ka eritellimiste täitmine:

Laskeriistade, võistlusraudade, sihingute, optiliste abinõude jne. valmistamine ja kordaseadmine.

Autokummide mahavõtmine ja uute pealepressimine.

Vankrirataste valmistamine ja rattavitsade pealetõmbamine malt pressi abil.

Mootori osade, hammasrataste lekaalide, šabloonide, elementide jne. valmistamine.

Telefoni- ja telegraafiaparaatide, kommutaatorite ja keskjaamade valmistamine ja kordaseadmine.

Nikeldamine, oksideerimine, elektrotehnilised tööd.

Vasevalu kuni 100 kg ja malmivalu kuni 500 kg tükk.

Olemas täpsed valmistamise ja kontrollimise abinõud.

MOODNE AUTOTEHNIKA

Pole vaja erilisi autotehnilisi teadmisi, et hinnata Durant'i ehitatud 6-silindrilise RUGBY veoauto viimistletud konstruktsiooni paremusi.

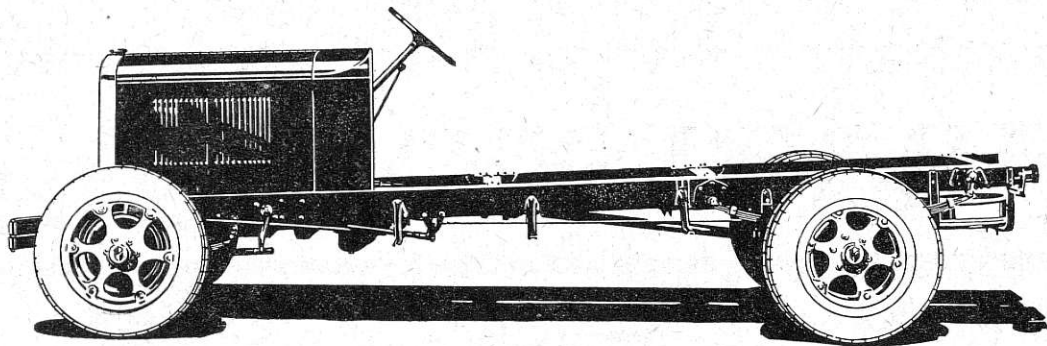


VASTUPIDAV
VÕIMAS
TULUS
KIIRE

Võttes arvesse tema madalat hinda, on kogenenud veoautoade tarvitajad üllatunud veendudes, et RUGBY veoauto sisaldab suurel määral omadusi, milliseid omavad tavaliselt kallid veoautod.

Eriline 4-edasikäiguga veoauto käigukast, näiteks, võimaldab otseühendusega kiiret sõitu ja haruldast aeglast 1-käigu hammasratta ülekannet ja tugevat vedu.

Raami vastupidavus on suurendatud eriliselt taotud ning haruldase tugevusega risttaladega. Vulkaniseeritud kummist mootori tagatoed hävitavad vibreerimise ja pikendavad mootori iga.



RUGBY

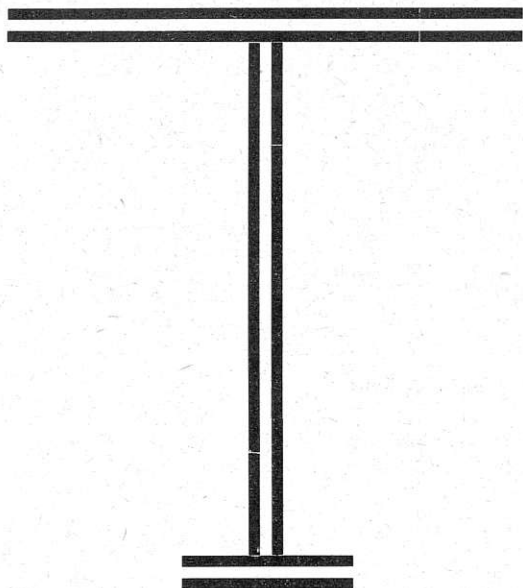
HEA VEOAUTO — DURANT'i EHITATUD.

Ainu-
esindaja :

HEINR. LAGUS,

Tallinn, Müürivahe tän. 16
Laenu-panga m. Tel. (2)12-53

Firestone



- KUMMID ANNAVAD SUURIMA ARVU TONN/KILOMEETREID — HÕORDUMISVABA, PAENDUVA KÜLJE JA VASTUPIDAVA TALLA TÖTTU.
- VELJED ON STANDART VARUSTUS SUUREMAL JAOL AMEERIKA VANKRITEL.
- PIDURLINDID — PUNUTUD JA PRESITUD — KINDLUSTAVAD HÄDAOHUTA LIIKUMIST JA VÄHENDAVALD MII-NIMUMINI PIDURITE KORRASHOIUKULU.
- PATAREID — ERITI SUUREMAHULISED JA TÖÖTAMISKINDLAD IGASUGUSES KÄSITAMISOLUKORRAS.
- KUMMIDE PARANDUSTÖÖKODA, SISSESEADE POOLEST MOODSAIM EESTIS, LAHENDAB ERILISE FIRESTONE METOODI JÄRELE KÕIGE RASKEMAD KUMMIPARANDUSE KÜSIMUSED SENI MEIL KÄTTESAAMATA TAGAJÄRGEDEGA.

Esindajad Eestis:

J. Jaanson & Ko.

Tallinn, Narva mnt. 12, tel. 302-39.

EESTI KIVI-ÕLI

Aktsia-Ühisus

Raudteejaam: KIVIÕLI. Postiaagentuur: KIVIÕLI.
Telegrammide-aadr.: Steinöl-Lüganuse; telefon: Lüganuse 19.

Põlevkivi kaevandus.

Õlivabrik ja õlide raffineerimine.

Tööstuse eriala:

I. Kütte-õli, jõu-õli, immutus-õli ja sellesarnased saadused.

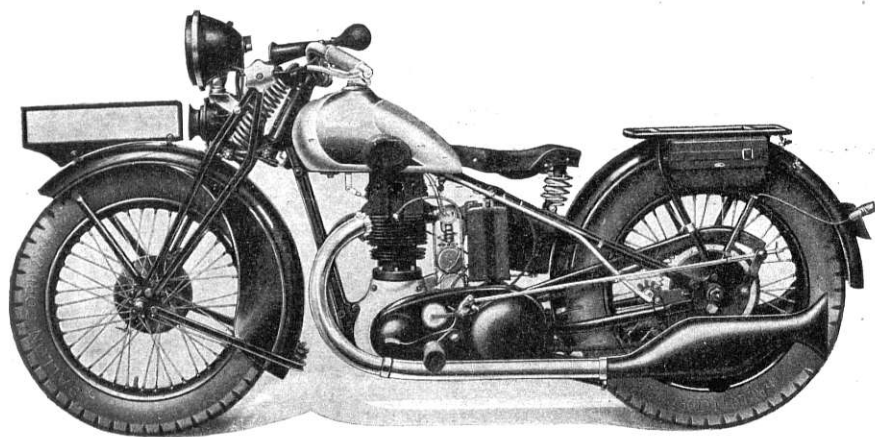
II. Kodumaa bensiinid parimas häduses:

„ESTOLIN“ (kinnitatud kaubamärk) — lennukite, sõidu- ja veoautode jaoks vastavates hädustes.

„ESTOL“ (kinnitatud kaubamärk) — piirituse denatureerimiseks.



Kinnitatud kaubamärk.



Ainuesindaja
Eestis

H. Kraack & Ko.

Viru 4.
Passage

Telefon (2)10-59.

Zündapp

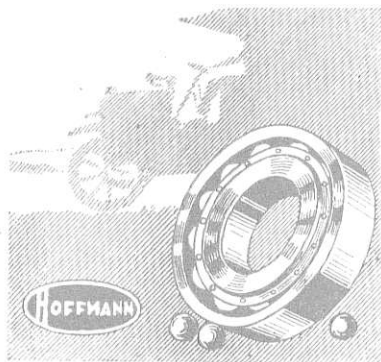
Zündapp mootorrattad saavad valmistatud moodsamas Euroopa mootorrataste vabrikus, kellel mitmekümne aastane vilumus sellel alal.

Zündapp vabrik ei hoia valmistamisel materjali kokku, ja ei tööta üksikuid osi ilusjadesks välja, vaid paneb pearõnku vastupidavusele.

Rekord	200 k. s. 6 h.-j.		
kaal 95 kg.	kahetakt. mootor	Kr.	750.—
S 200	200 k. s. 6 h.-j.		
kaal 125 kg.	kahetakt. mootor	„	825.—
S 300	300 k. s. 9 h.-j.		
kaal 137 kg.	kahetakt. mootor	„	930.—
S 500	500 k. s. 18 h.-j.		
kaal 180 kg.	neljatak. mootor	„	1.350.—

Kõik mudelid on varustatud purunematu taotud profiil-teras raamiga.

AUTO-tarbed, -osad, -materjalid



Inglise „Hoffmann“
kuullaagrid

Inglise „Rexine“
kunstpolstri-
nahk, katter-
riie ja polstri-
pael.

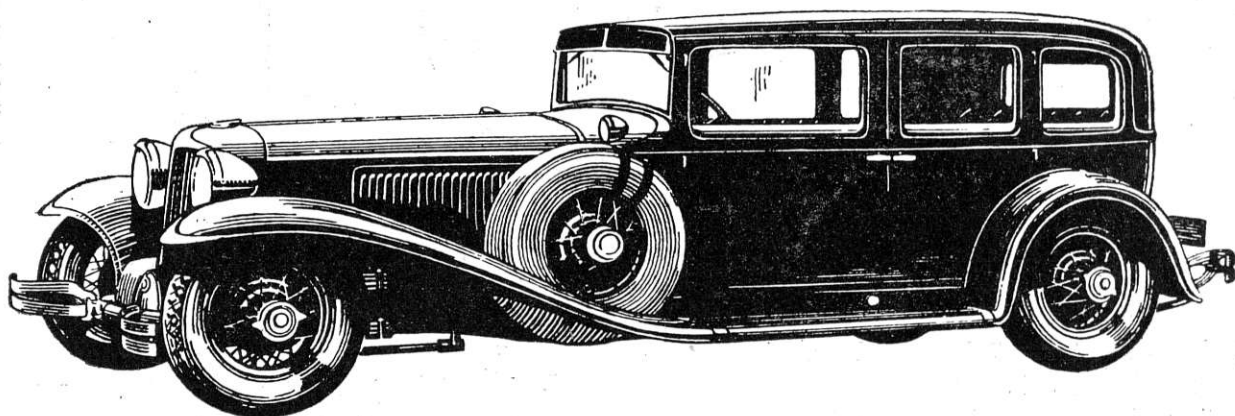
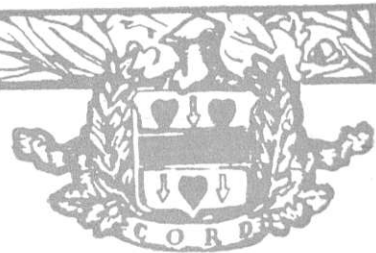
Omnibussidele: kõik tarbed ja materjalid.
„CHEVROLET“ ja teiste AUTODE TAGAVARAOSAD.

LIER & ROSSBAUM

VIRU tän. 7.

TALLINN.

Telef. 433-34.



**Midagi väljapaistvat!
Kõigist erinev!
Cord ederatasteveega.**



**The New
C O R D
FRONT
DRIVE**

„CORD“ autod on kõige uuemad, kindlamad ja mugavamad. Nad võimaldavad automobilitistidele määratumaid paremusi, mida teised autod selles hinnaklassis alles aastate jooksul ehk suudavad pakkuda.

Sõnu ei jatku selleks, et kirjeldada „CORD“i, Teie peate teda nägema ja juhtima! Siis õpite ta ilu hindama ja ta võimeid imestama, mis võimaldavad teda juhtida ilma vaevata ja erilise oskuseta. Ta sisendab Teie sensatsioonitunde oma rahu, mugavuse, muretuse ja kindluse läbi. Teile saab osaks puhas rõõm, mida tunneb iga „CORD“i omanik. Ükski teine auto ei paku Teile sarnaseid paremusi. Ükski teine ei ole nii ruttu omandanud terve maailma poolehoidu. Teie mõistate seda, niipea kui omandate „CORD“ auto.

Uus auto „Auburni“ seerias.

**AUBURN AUTOMOBILE COMPANY.
AUBURN, INDIANA**

Esindaja Eestis: „CENTRAL-GARAGE“ Tallinn, Narva mnt. 12, tel. 305-98.