



# MOOTORSPORDI AJAKIRI

Tõrkuv mootor on



kulukas...

Halb õlitus raiskab jõudu . . . **RAISKAB BENSIINI.** Halvasti õlitatud kolbide, tahmunud klappide ja hõõrduvate pealaagrite juures raiskub bensiin. Teie ei näe seda, kuid seda tunneb Teie rahatasku. Veedol teeb lõpu sellisele raiskamisele, mis pärast teda eelistavad miljonid autosõitjad kogu maailmas. Toodetud maailma hinnalisimast toorõlist, teenib ta õigustatult oma maailmakuulsuse

7

1939

UUS **VEEDOL**  
MOTOR OIL



Lisakilomeetrite mootoriõli . . . 23% vastupidavam senisest

# INGLISE AUTOKUMMID



## INDIA

on ületamatud oma eriti vastupidava protektori tõttu

Erilise tarvitajaskonna poolehoiu on leidnud INDIA „SIGNAL“ tüüpi kõvendatud sõiduautokummid oma odava hinna ja pika jooksuea tõttu

ESINDUS JA LADU:

# A. SELLING ja KO

Vene tän. 11, tel. 470-22, Tallinn

# FORD

## *Escort*



### Ideaalse kerega auto

Selle ilusa ja ruumika autoga 4 isikule hoiate kokku ostes, sõites ja hoolduskuludes

See on valmistatud täiesti Fordi kuulsate ehitusnormide järgi; sellega võib sõita kindlalt, meeldivalt ja julgelt

34-hj. mootor - tugev terasest kere - suured 500×16 kummid

Tehke enda ja perekonna rõõmuks tõepoolest meeldiv proovisõit



Voliline FORD esindus

## A/S. MOBILE

Tallinn, Pärnu mnt. 21. Telefon 417-50

# Tallinna Majaomanikkude Pank

Vabadusväljaku ja Harju tänava nurgal  
Telefonid: kodukeskjaam 478-50, juhatus 443-67

Välisraha  
Seifid  
Laenud  
Hoiu-  
summad

## Eesti Vabariigi 9. klassiloterii plaan.

I klass		II klass		III klass		IV klass	
Loosimine 27. ja 28. septembril 1939. a.		Loosimine 2. ja 3. novembril 1939. a. Eelmise klassi pilettide vahetamine lõpetatakse 25. oktoobril 1939. a.		Loosimine 30. nov. ja 1. det. 1939. a. Eelmise klassi pilettide vahetamine lõpetatakse 23. novembril 1939. a.		Loosimine 31. jaan., 1., 2., 3., 5., 6., 7., 8., 9., 10., 12., 13., 15., 16., 17. ja 19. veebr. 1940. Eelmise klassi pilettide vahetamine lõpetatakse 25. jaanuaril 1940. a.	
Suurim võit (õnnelik. juhusel) <b>Kr. 25.000</b>		Suurim võit (õnnelik. juhusel) <b>Kr. 25.000</b>		Suurim võit (õnnelik. juhusel) <b>Kr. 25.000</b>		Suurim võit (õnnel. juhus.) <b>Kr. 80.000</b>	
Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
1 preemia	10.000 — 10.000	1 preemia	10.000 — 10.000	1 preemia	10.000 — 10.000	1 preem.	30.000 — 30.000
1 võit	15.000 — 15.000	1 võit	15.000 — 15.000	1 võit	15.000 — 15.000	1 võit	50.000 — 50.000
1 "	7.000 — 7.000	1 "	7.000 — 7.000	1 "	7.000 — 7.000	1 "	25.000 — 25.000
1 "	5.000 — 5.000	1 "	5.000 — 5.000	1 "	5.000 — 5.000	1 "	15.000 — 15.000
2 võitu ä	3.000 — 6.000	2 võitu ä	3.000 — 6.000	2 võitu ä	3.000 — 6.000	2 võitu ä	10.000 — 20.000
10 "	1.000 — 10.000	10 "	1.000 — 10.000	10 "	1.000 — 10.000	3 "	7.000 — 21.000
10 "	500 — 5.000	12 "	500 — 6.000	12 "	500 — 6.000	5 "	5.000 — 25.000
10 "	200 — 2.000	15 "	200 — 3.000	15 "	200 — 3.000	12 "	3.000 — 36.000
25 "	100 — 2.500	30 "	100 — 3.000	30 "	100 — 3.000	18 "	2.000 — 36.000
120 "	20 — 2.400	150 "	20 — 3.000	120 "	30 — 3.600	60 "	1.000 — 60.000
1000 "	10 — 10.000	1200 "	10 — 12.000	1000 "	12 — 12.000	64 "	500 — 32.000
3820 "	5 — 19.100	4578 "	7 — 32.046	4608 "	9 — 41.472	300 "	100 — 30.000
<b>5000 võitu + 1 pr. = 94.000</b>		<b>6000 võitu + 1 pr. = 112.046</b>		<b>5800 võitu + 1 pr. = 122.072</b>		1200 "	30 — 36.000
<p><b>Pileti hind klassiviisi ostes iga klass 2 krooni; kõik 4 klassi korruga ostes 8 kroonl.</b></p> <p>Poolpilet " " " " " 1 " " 4 " " " 4 "</p> <p>Piletiraamatu (4 pileti) hind klassiviisi ostes iga klass 8 " " 4 " " " 32 "</p> <p>Poolpiletir. (4 poolpileti) hind klassiviisi ostes iga klass 4 " " 4 " " " 16 "</p> <p><b>Kes soovib osta teise, kolmanda või neljanda klassi pileti, lima et tal oleks eelmise klassi piletit, peab maksma ka kõigi eelmiste klasside hinna.</b></p> <p>Klassiviisi müüakse pileteid Riigi Klassiloterii pilettide müügikohtades, pankades, postiasutustes jne. Iga klassi pilettide müük algab eelmise klassi võitude nimekirja avaldamisest ja kestab loosimiseni. Pileteid kõigi nelja klassi jaoks korruga müüakse ainult pilettide keskmüügikohas Riigi Trükikojas, Tallinnas, Niine tän. 11. Postiteel saadetakse pileteid välja pilettide keskmüügikohast Riigi Trükikojast Tallinnas, kui tellija on saatnud ette pileti hinna ja saatekulu 10 senti iga saadetise kohta. Lunasaadetsena postiteel saadetakse pileteid välja ainult klassiviisi keskmüügikohast, kui tellija on saatnud ette lunasaatekulu 25 senti hiljemalt 10 päeva enne loosimist.</p>							
						<b>50.800 võitu + 1 pr. = 858.197</b>	

100% PENSYLVANIA 1 ja 5 gall.  
puhas kvaliteet-autoõli kannudes



on absoluutselt asfalt-, tuha- ja happevaba.  
Omab kõrget leektäppi ja madalat erikaalu

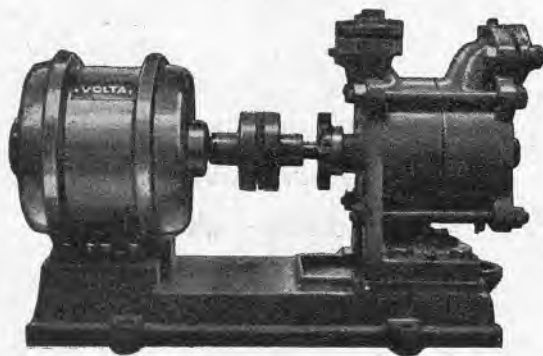
Peaesindaja: o.-ü. **H. Lagus & Ko.**  
Tallinn, Vene 13, tel. 437-18

## A-S. „VOLTA TEHASED“

Tallinn, Soo t. 27

Kodukeskjaam tel. 477-66

Telegrammid: Volta Tallinn



Pumbad autode pesemi-  
seks elektri-, bensiini- või pet-  
rooleumimootoriga

Soojaõhuküttes ja spiraal-  
ribidega terasest kütetorud  
garaažide kütmiseks

Õhufiltrid ja ventilaatorid  
autode värvimisetöökodade  
ventileerimiseks

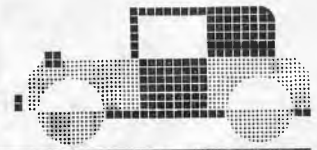


# Metallitööstus A/S. M. SEILER

PÄRNU, RÄAMA T.  
TELEFON 2-68

## Valmistab:

**DIISELMOOTOREID**  
25 kuni 120 hobusejõudu  
**PETROOLMOOTOREID**  
2 kuni 60 hobusejõudu  
**REHEPEKSUMASINAID**  
20 kuni 30'' trumli laiussega  
**TURBAPRESSE**  
ja kõigest transportlööre  
**AUTO- JA KÄSIPRITSE**  
tuletõrjele  
**Masinate ja autode parandus**  
**Elektrikeevitamine**



# PÄRNU AUTOKOOL

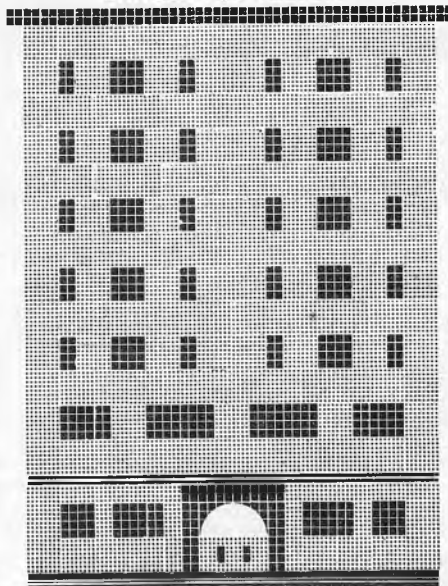
pakub soodsaima võimaluse  
autojuhtimise õppimiseks

Nõudke lähemaid andmeid

## J. LAURITS

Pärnu, Kalevi t. 8. Tel. 651

EHITUSE A/S „BETON“



## EHITUSE A.-S.

# BETON

TALLINN, PÄRNU MAANTEE 6/40  
TELEFON 412-83

Teostab igasuguseid  
betoon-, raudbetoon  
ja hoonete ehitusi.  
Valmistab projekte ja  
-- eelarveid --

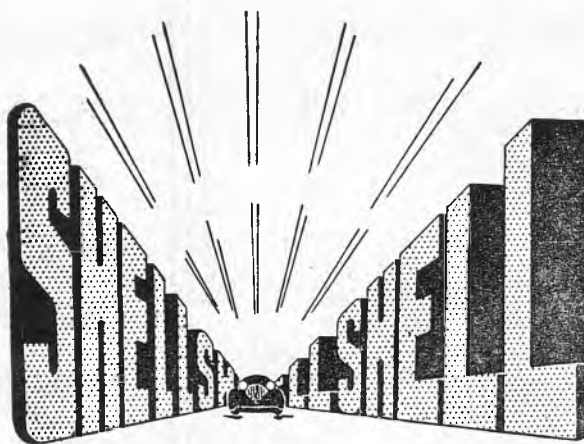


on parimad

**A/S. Sidol Company, Tallinn**

**T**arvitage ainult

**SHELL** bensiini ja õlisid



Ainult **SHELL**'ile võite kindel olla

A. S. **TEKILA**

**RIIDEKAUPLUSED:**

TALLINN, S. Karja 15  
Pärnu 6  
Estonia pst. 11

HAAPSALU, Ehte tän. 2  
MUSTVEE, Tartu nr. 15  
PETSERI, Kaubarida 6/7  
RAKVERE, Turuplats nr. 3  
VILJANDI, Tartu nr. 6-a  
KURESSAARE, Kauba nr.2  
NARVA, Peetri plats 2  
PÄRNU, Laidoneri nr. 6  
VALGA, Kesk 14  
VÕRU, Tartu 11



Kõik kindlustusalad!

Kahjude kiire likvideerimine



TALLINN, SUUR KARJA 18. TELEF. 445-10  
TARTUS: MAJAOMANIKKE PANGAS, TEL. 15-62

## EESTI METSA JA TSELLULOOSI AKTSIAÜHING

Toodab kõrgeväärtuslikku  
jõutselluloosi ja seinakatteks „Kehra tapeeti“

\*

Ostab piiramatus koguses  
sulfaatpuid

**KONTOR: TALLINN, PÄRNU 10-6**

*Kõikjal,*

K U S K A V I I B I T E,  
O L G U T E I E L A H U T A -  
M A T U K S K A A S L A S E K S

**„PÄEVALEHT“**

**„LASTE RÕÕM“**  
O N L A S T E M A A I L M

M I T M E K E S I S T  
**KIRJANDUST**  
P A K U V A D

**„PÄEVALEHE“** R A A M A T U K A U P L U S E D  
S. KARJA 23 • PIKK 2

# Auto

## MOOTORSPORDI AJAKIRI

EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

EESTI MOOTORSPORDI KLUBI

JA

EESTI MOTOKLUBI

TEATEID

**Nr. 7**

(34)

1 9 3 9

XI AASTAKÄIK

**TOIMETUS:**

EESTI AUTOKLUBI  
TALLINN, VABA-  
DUSVÄLJAK 7-5  
KÕNETR. 468-05  
POSTIJOOKSEV  
ARVE NR. 570

==

TEGEV JA VASTU-  
TAV TOIMETAJA:

**TEOD. POHLAK**

TEHNILINE  
TOIMETAJA  
**AIN MERE**

==

**VÄLJAANDJA:**  
EESTI AUTOKLUBI

**TELLIMISHIND:**

AASTAS KR. 5.  
1/2 AASTAS 2,50  
ÜKSIKNUMB. 50 S.

### S I S U:

EAK VÕIB UHKUSEGA VAADATA TAGASI KÄIDUD RADADELE  
— Juho Jeets

EAK 15 AASTAPÄEVA PIDUSTUSED PÄRNUS  
KUI OLÜMPIAMÄNGUD OLID VEEL TEOSTUMAS

1939. A. AUTOUUDISEID: BORGWARD (*Hansa*)

ÖKONOOMNE SÕIT

*Autojuhtidele:* SÜÜTEKÜÜNAL — MOOTORI POLITSEINIK

*Intervjuu:* EESTI MAANTEED PAREMAKS

PRAKTILINE NÕUANNE

LÜHITEATEID KOGU MAAILMAST

SPORDITEATEID: EAK TALLINN-NARVA TÄPSUSSÕIT J. M.



PIKK IGA - 33% võrra rohkem libisemisohutut sõiduteed, kummi iga isegi pikem (kui eelmisel GOOD-YEAR'i markidel - kõik see on võimalik kummi täiesti uue konstruktsiooni tõttu. **JULGEOLEK** on kindlustatud kuulsa, iga ilmastiku kõlvulise talla ehitusviisi läbi, mis teeb G-100 veel kindlamalt liuglevaks ja vaikselt sõitvaks ning veel vastupidavamaks igas sihis libisemisele

Siin on kummi, mis esindab uut marki sõiduauto-kummi alal ning tähendab uut sammu pika ja hädaohutu sõidutee saavutamiseks. Tutvuge uue **G-100** ilu ja paremusega. **G-100** on välja lastud Charles Goodyear'i, kummi vulkaniseerimisprotsessi leiutaja, 100-da aastapäeva mälestuseks

**GOOD YEAR**

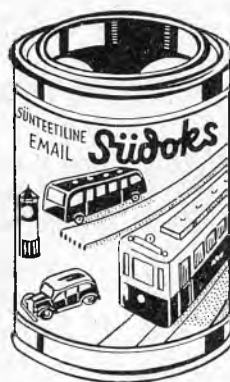
Müügil tarvitajate- ja majandusühinguis, ETK harukontorites ja suuremates autotarvete-ärides

Müügiladu Tallinnas, Narva maantee 19  
**ETK autoosakond**

TEHNO-KEEMILINE  
TEHAS  
**"MOTA"**  
TALLINN, TÖÖSTUSE 29  
TELEFON 468-30

Valmistab:  
parimaid spetsiaal-  
määrdeõlisid autodele,  
diiselmootoritele, trak-  
toritele jt.  
Spetsiaal masina  
määrdeõlisid kõigiks  
otstarbeiks ja igasugu-  
seid teisi määrdeõlisid

Autovärvimistöökajale ja isevõõpajale kohaseim kattelakk nii uute autode katmisel kui ka parandustöödel on



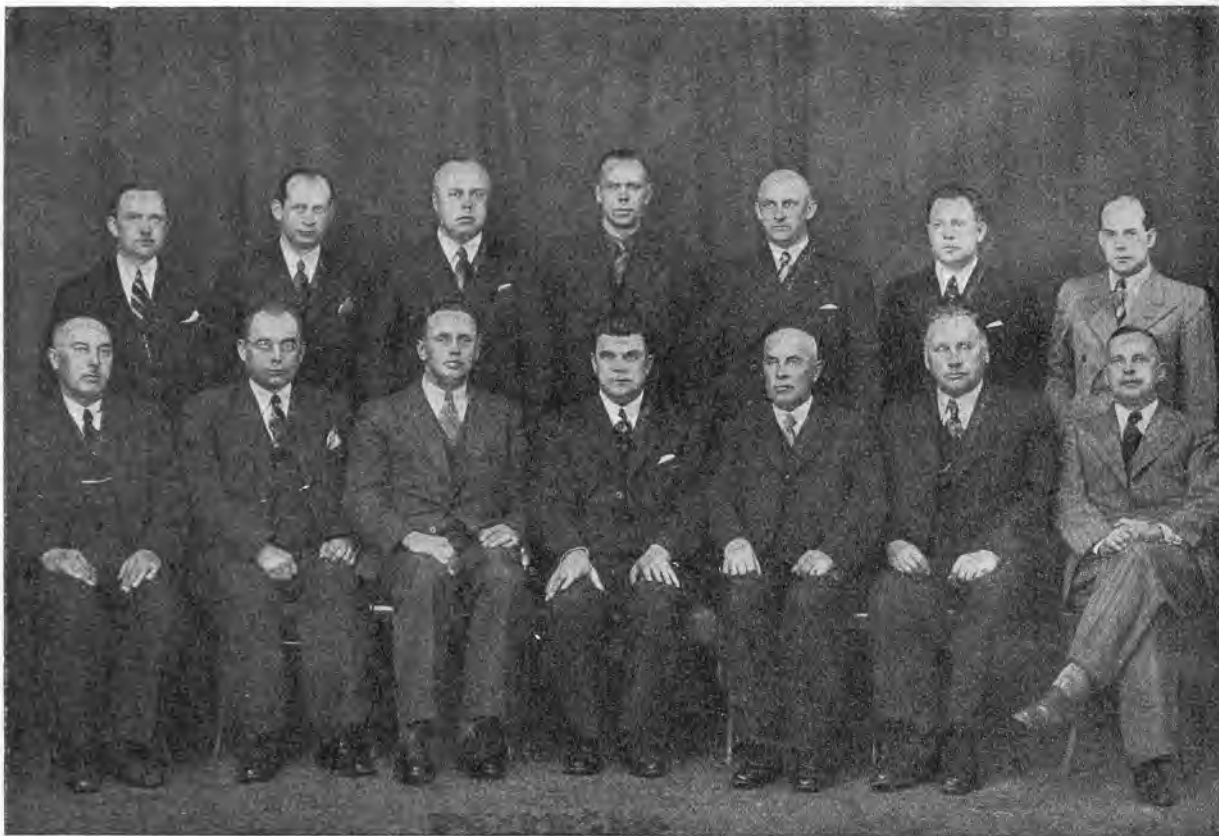
*Suidoks* valguse- ja löögikindel, püsiv, läikerikas, mittelõhestuv lakk. Hea külgehakkavus ka kruntimata alusel. Soovi korral valmistame ka *Suidoks* eritoone

**O-ü. H. Graf & E. Jürgens**

Tallinn Telefon 479-53

# Eesti Autoklubi võib uhkusega vaadata tagasi käidud radadele

JUHO JEETSI kõne EAK 15. aastapäeval



EAK praegune juhtkond (vasakult paremale, istuvad): Juho Jeets — sekretär, A. Martin — laekuri abi, Ev. Puhk — I abiesimees, M. Puusep — EAK esimees, konsul A. Kõva — II abiesimees, J. Kalpus — laekur, A. Brutus — sportkomisjoni esimees. Seisavad (vasakult paremale): H. Anton — sekretäri abi, U. Roots — büroo sekretär, Ed. Veideman — varahoidja, V. Trejakevitš — spk. laekur, E. Glaudan — spk. II abiesimees, V. Kask — spk. I abiesimees ja E. Tiitsman — spk. sekretär

SÕITES täna siia, Pärnu — mulle meenus sõidu ajal ühe XX s. algusaastail trükitud välismaa ajakirja karikatuur, kus kujutati kaht sõpra sõitmas praeguses mõttes ajast-arust mahajäänud autol. Karikatuuri teine pilt kujutas auto stoppamist ja auto tagaruumi asetatud „abimootori“ — päris elava eesli — tegevusse rakendamist. Ja alles siis, kui eesel Diddi (nii nimetati seda abimootorit) oli täie võimsusega sõidukit vedamas, oli meel lustlik ka kahel sõbral ja rõõmhõisete saatel: „Kuiigi aeglasealt, siiski kinclalt!“ jatkus edasisõit.

Umbes sääraseid karikatuure ja automobiliismi umbusklikult kirjeldavaid kujutusi ja isegi kirjutusi võis pahatühti leida tänapäeva moodsaima sõiduvahendi, automobiili, algja arenemisaastail.

Auto kui niisuguse võrratut tähtsust ei sõanda aga tänapäeval enam keegi eitada ja meie võime kõik märkida vaid automobiliismi tohutut võidukäiku, mis oma pöörasel arenemisteel on jätnud väga sügavad jäljed paljudesse teistesse tehnikaaladesse.

Automobiliismi sõsarnähteks on autosport. Kui meiegi täna siia sõitsime, siis vist keegi ei vajanud oma sõidukile abimootorit, ja kui, siis vaid nobedat kalkulaatorit-

kaasasõitjat, et autospordi mõttes õigeaegselt ja irahvipunktideta finišisse jõuda.

Autospordi kui niisuguse all ei tule aga mõista mitte ainult pöörast rekordite jahti, vaid ka sellist kaassõitjatega sooritatud võistlusretke, nagu oli see Tallinn-Pärnu täpsusõit ja milliste korraldamistega Eesti Autoklubi on pannud aluse autospordile meie kodumaal.

Ühtaegu autospordi arenemisega tekkisid eeskätt Lääne-Euroopas ka esimesed autospordiga tegelevad organisatsioonid. Meil, Eestis, mootorsõidukite alal tegutsevad ringkonnad koondusid esmakordselt ühinguks meie riigi iseseisvuse algusaastail (Eestimaa Autoomanikkude Ühing) ja alles 1924. a. tekkis tõsine vajadus juba autosportlaste organiseerimiseks. Viimase ülesande teostajaks osutusid Eesti Autoklubi asutajad Julius Johanson, Juho Jeets ja Jüri Raadik (†), kes koostasid Eesti Autoklubi põhikirja, mis registreeriti 25. VII 1924. a., ja panid aluse eesti rahvuslikule mootorspordiklubile.

Asutatud klubi eesmärgiks seati üldiselt: auto- ja mootorspordi idee levitamine ja arendamine ning mootorisajanduse huvide esitamine ja kaitsmine Eestis. Eriliseks ülesandeks võeti klubi liikmete tutvustamine moo-





N. Niitem — EAK revisjonikomisjoni esimees ja ajakirja „Auto“ toimkonna liige

torspordi ja -tehnikaga saavutustega ning liikmeskonna koondamine ühiseks ideeliseks distsiplineeritud ja ajanoorte kõrgusel seisvaks teadlikuks koonduseks.

Kas need vähenõudlikud eesmärgid on ka küllalt väärilt leidnud ellurakendamist, seda võib hinnata kas või praegu, heites lühikest pilku Eesti Autoklubi 15-a. tegevusele.

Kuigi autosport oli noil ajal veel peagu lapsekingis ja et ka vaid üksikud isikud tegelesid sel ajal autoalaste ülesannetega, ei heidutanud see Eesti Autoklubi asutajaid, vaid juba 22. augustil 1924. a. nad kutsusid kokku esimese Eesti Autoklubi koosoleku, millest võttis osa 15 liiget. Sellest ajast peale algabki EAK aktiivne tegevus püstitatud eesmärkide taotlemiseks. Samal koosolekul valiti ka esimene Eesti Autoklubi juhatus järgmises koosseisus: esimees — Jüri Raadik (†), abiesimees — Jul. Johanson, sekretär — Juho Jelts, sekretäri abi — J. Zimmerman, laekur — Johan Jürgenson, laek. abi — Eduard Aunin ja varahoidja — Paul Lepper.

Uue vastasutatud klubi esimeseks ürituseks osutus ühekilomeetri-kiirussõidu korraldamine 7. juulil 1925. a. Tallinnas Raudalu maanteel. See esimene võistlussõit autodele ja mootorratastele leidis rohkearvulist osavõttu ja on kujunenud kuni praeguseni traditsiooniliseks.

Autosportlike ja üldse mootorsportlike esimeste ürituste kõrval astuti ka esimesi samme autoturismi arendamiseks Eestis ja selle tõstmiseks rahvusvahelisele tasapinnale. Oma tegevuse laiendamise sellekohaseks sammuks oli soov astuda liikmeks Rahvusvahelisse Autoklubide Liitu, mille tegevuskohaks Pariis. 1926. a. anti EAK poolt vastutus Rahvusvahelise Klubi Liidu liikmete eest Eestisse sõidu puhul ja pöörduki palvega EAK vastuvõtmiseks liidu liikmeks. Kuna aga liidu liikmeks soovis astuda ka veel üks teine koondis, siis liikmeksastumine osutus võimalikuks alles siis, kui tolleaegne välisministeerium tunnistas Eesti Autoklubi eesti rahvuslikuks mootorspordi klubiks.

Oma sündmuste poolest oli 1926. a. klubi algaastail märkimisväärsemaid. Nii näiteks 1926. a. kehtimapanud määrusega võimaldati esmakordselt autode üle piiri laskmist kergendatud korras EAK liikmeile ning EAK vastutusel nendele välismaa klubidele, kelle eest EAK võis anda kirjaliku kohustuse tolleaegsele rahaministeeriumile. Samal aastal võeti tarvitusele ka esimesed EAK tolliläbilaskedokumendid. Ka astuti 1926. a. klubi poolt ühendusse sõjaväe topograafiaosakonnaga Eesti maanteede kaardi valmistamiseks, mille tulemusena kirjastati esimene kolonel Bach'i „Eesti teede kaart“.

29. augustil 1926. a. toimus klubi korraldusel esimene „hipodroomi-võidusõit“ autodele ja mootorratastele, kuna 12. septembril korraldati klubi esimene pikamaa-võidusõit Tallinnast Rakverre ja tagasi 205-km vahemaaga.

Samal 1926. a. asutati ka esimesi samme vahetõrgete loomiseks teiste välisklubidega. Novembrikuus toimunud Eesti Tankidivisjoni pidustuste puhul avaneski klubil esimene võimalus astuda lähemasse ühendusse küllasõitnud Läti Autoklubidega, kellele korraldati klubi poolt väärikos vastuvõtt. Suhete arendamine oli sedavõrd edukas, et klubi tolleaegne esimees J. Zimmerman ja energiline võistluste korraldaja ja klubi spordijuht Jul. Johanson valiti Läti Autoklubi auliikmeteks.

Nende sammude loomulikuks jätkuks oli, et 1927. a. 28. augustil peetud 270-km võidusõidust võtsid osa ka läti autosportlased, millele Eesti Autoklubi vastas samal aastal sõiduga Lätis toimunud võidusõidule.

Läbikäimine välismaade autoklubidega muutus eriti elavaks aga pärast seda, kui 13. oktoobril 1927. a. Pariisis peetud peakoosolekul Eesti Autoklubi võeti vastu Rahvusvahelise Autoklubide Liidu (Association Internationale des Automobile-Clubs Reconnus) liikmeks, esialgu kaheastase katseaja peale. Sellest ajast peale ongi Eesti Autoklubi ainus vahemees välismaa mootorsportlaste sisse- ja läbisõidu korraldamiseks Eestisse, ja peagu eranditult EAK vahendusel matkavad eesti mootorsportlased välisriikidesse.

1927. a. osutus veel märkimisväärseks ürituseks klubi välismärkide: mütsi-, rinna- ja automärgi ning autolipuvimpli tarvituselevõtmine. Ka palgati samal aastal klubi teenistusse esimene alatine töötaja büroo sekretäri näol.

1928. a. klubi võttis oma liikme ins. J. Täksi kaudu esmakordselt osa Roomas peetud rahvusvahelisest kongressist, et luua kontakti rahvusvaheliste autoasjanduse keskustega. Eriti tähelepanuväärne on klubi tegevus 1928. a. aga ka seetõttu, et siis alustati klubi häälekandja, ajakiri „Auto“ väljaandmist, mille tulemusena klubi häälekandjat võib praegu pidada kujunenuks mitmeti tõhusamaks kui paljude teiste maade sedalaadi ajakirju.

1928. a. 1. mail avati Tallinnas klubi korraldusel ka Eesti esimene autonäitus, millest nüüd on välja kujunenud väga laiaulatuslikud liiklus- ja autonäitused.

Järgmiseks ürituseks oli 1929. a. lipu annetamine klubi poolt Autotankide rügemendile, mille puhul peetud pidustusist võttis rohke arvul osa ka klubilasi. 1929. a. 12. oktoobril võeti EAK lõplikult vastu Rahvusvahelise Autoklubide Liidu liikmeks, kusjuures seega oli saavutatud esimene märkimisväärseim hinnang eesti autosportlaste perele ja Eesti Autoklubile.

1929. a. jaanuarist klubi sellekohaste nõudmistepõhjal võeti Eestis esmakordselt tarvitusele ka autoload.

1930. a. toimus Tallinnas esmakordselt start Monte Carlo tähesõidule, mille korraldamine usaldati täiesti Eesti Autoklubi hoolde. Nii on see jäänud tänapäevani, ja tänu klubi

Esimene EAK juhatus. Istuvad (vasakult paremale): J. Jürgenson — laekur, Jüri Raadik (†) — esimees, Jul. Johanson — abiesimees. Seisavad (vasakult paremale): Juho Jeets — sekretär, J. Zimmerman — sekretäri abi, Ed. Aunin — laekuri abi ja P. Lepper — varahoidja



elavale kaasabile ja korralduste korrektsusele Tallinn on kujunenud Monte Carlo tähesõidul üheks tähtsamaks startipunktiks.

Oma vennasrahva autosportlaste perega astuti esmakordselt ühendusse 1930. a., millal Helsingis korraldatud autovõidusõidust võtsid külalistena osa klubi esindajatena J. Kalpus, J. Kerman ja R. Uritam. Meie lähematele sõpradele — leedulastele — korraldati aga 1933. a. suurim küllasõit, kus süvendati ja loodi uusi sõprussidemeid. Soome autoklubilastega oli aga teiskordne kokkupuude alles tänava suvel, millal pandi alus tõsisele sõprusele kahe vennasrahva autoklubide vahel.

Mis puutub EAK viimaste aastate tegevusse, siis võiks vaid lühisõnaliselt märkida, et see tegevus on küll paljudele nägematu ja isegi ka hindamatu, kuid tõeliselt on ta paisunud niivõrd suureks, et see määratu töö, visa pingutus, vaev ja tööind, mis klubi poolt kõigi kaastööliste ja liikmete üksmeelel rakendatud eesti autoasjanduse edendamiseks, on omaette looming, mida ei kustuta aastad.

Seda tööd oskavad väärilt hinnata ka needki, kes pole otseselt seotud autoasjandusega, rääkimata nendest, kelle südamele on ligidane meie kodumaa igakülgne areng ja õitseng ja tema ligindamine maailma rahvaste perele ka autoasjanduse ja autospordi alal.

Eesti Autoklubi tegevuse üheks peaesmärgiks viieteistkümne aasta jooksul on olnud arendada Eestis automobiliismi selle sõna õigemal ja parimas mõistes. Koondades roh-

kel arvul autoomanikke nende oma organisatsiooni klubi on püüdnud kaasa aidata ka selleks, et auto tema omanikule oleks mitte ainult tarbesõidukiks kiires elutempos tööasjade õiendamisel, vaid võimaldaks ka puhkust, meelelahutust, kontakti loodusega ja kodumaa ja naabermaade tundmaõppimist.

Seda eesmärki on taotlenud klubi poolt korraldatud liikmete ühised väljasõidud, ja on põhjust uskuda, et nendel matkadel on klubi liikmed tundnud oma autost kõige rohkem rõõmu.

Klubi juhatus pole kunstlikult forsseerinud autosporti võistlusspordina. Selleks pole meil seni olnud eeldusi. Autosport nõuab vastavaid teid ja võistlusmasinaid. Viimased võivad meile kujuneda alles autoasjanduse kandepinna laienemisega, mis puutub aga teedesse, siis nende väljaehitamise ja peame veel võib-olla aastaid kannatlikult ootama.

Ei saa jätta tunnustamata ka neid teeneid, mis tuleb Eesti Autoklubi nimele kirjutada Eesti tutvustamise suhtes välismaadele. Eesti Autoklubi on tõsiselt kaasa aidanud rahvusvahelisele läbikäimisele ja sõprussidemete loomisele ja sellega teeninud oma riigi ja rahva huvisid.

Kuid mitte ainult eelpool loetletud ürituste, vaid ka paljude muude lugematute viljakate toimingute tõttu võib Eesti Autoklubi, tema liikmeskond ja kõik, kellel südamelähedane Eesti hea nimi, uhkusega vaadata tagasi käidud radadele.

Erakorralistel aegadel KÕIK AUTOOMANIKUD koonduvad oma häälekandja ja huvide kaitsja ajakirja „**AUTO**“ ümber

*Tellige, levitage ja kuulutage!*

# EAK juubelpidustused

## Pärnus

EESTI Autoklubi korraldas oma 15. tegevusaasta tähistamiseks 26. augustil s. a. ühise autoväljasõidu ja täpsuskiirussõidu Tallinnast Pärnu, kus õhtul oli korraldatud „Suvekasiinos“ pidulik koosviibimine.

Osavõtt juubelpidustustest oli väga elav. Koos oli üle 120 klubilase, eesotsas esimehe M. Puusepaga ja klubi juhatusel. Kutsutud külalistest viibisid koosviibimisel Pärnu maavanem J. Marksoo ja linnapea H. Soo, teedeministeriumi propag. sekretär H. Tann, ins. N. Voore, omaaegne klubi juhatuse liige J. Lutsar j. t. Klubilasi oli kohal Tallinnast, Pärnust, Tartust, Rakverest j. m.

Klubi esimees M. Puusep tervitas südamlukult kõiki koosviibijaid, märkides lühisõnaliselt päeva tähtsust nii klubile kui üldse Eesti avalikkusele. Tervitusi ütlesid ka mitmed klubilased ja loeti ette telegraafi teel sissetulnud tervitused.

Pikema aktusekõnega esines klubi kauaaegne juhatuse liige Juho Jeets.

Kõnede vaheajal toimus ajakirja „Auto“ 1939. a. preemiate jagamine tellijatele. Pärast pitseeritud kastide avamist esimehe M. Puusepa kontrolli all pr. konsul A. Kõva ja pr. maavanem Marksoo teostasid jagamist. (Preemiasaajate nimistu on toodud teisel.) Siis järgnes klubi kauaaegsete liikmete austamine.

Klubi esimees M. Puusep luges ette liikmete nimed, kes on olnud vähemalt 10 aastat klubi liikmed. Kiiduvalduste saatel klubi esimees tegi ühtlasi teatavaks, et klubi asutajad liikmed Juho Jeets (1924. a. — 1934. a. juhatuses, 1935. a. sportkomisjonis ja alates 1938. a. juhatuses) ja Julius Johanson (1924. a. juhatuses ja 1926. a. — 1931. a. ja 1935. a. — 1938. a. sportkomisjonis) on valitud klubi auliikmeteks.

15 aastat klubi liikmed on olnud Jaan Kalpus (1926. a. revisjonikomisjonis ja alates 1928. a. juhatuses), Julius Kermann (1925. a. — 1928. a. ja 1930. a. — 1936. a. juhatuses), Jaan Zimmerman (1924. a. — 1926. a. juhatuses ja 1926. a. — 1937. a. klubi esimees), August Brandmann (1928. a. — 1929. a. juhatuses), Eduard Puhk ja Karl Vellner (1925. a. kl. esimees). Kõigile nendele liikmetele on otsustatud annetada kuld mälestusmärk.

Vähemalt 10 aastat on olnud klubi liikmed alljärgnevad isikud:

1925. a. alates: Martin Luther ja Eduard Veideman (1927. a. — 1936. a. alates 1938. a. juhatuses).

1926. a. alates: Johann Freybach, Karl Lepp, Ivan Jegorov, Madis Kolk (1927. ja 1929. a. sportkomisjonis) ja Oskar Wiegandt.

1927. a. alates: Evald Puhk (1931. ja 1932. a. sportkomisjonis ja 1935., 1936. ja alates 1938. a. juhatuses), Johan Hansen (1928. a. — 1933. a. revisjonikomisjonis), August Jürgens, Richard Uritam (1929. a. — 1934. a. revisjonikomisjonis) ja Herman Rõivas.

1928. a. alates: pr. Ludmilla Vachmann, Oskar Kilgas, Hans Feyerbach, Mark van Jung, Friedrich Engel (1932. a. sportkomisjonis), Eduard Poola, Jüri Jaakson ja Johann Rumberg.

1929. a. alates: pr. Helene Vinnal, Martin Puusep (1937. a. juhatuses ja alates 1938. a. esimees), Holger Segerlin, Adam Siegel, Joakim Puhk, Aleksander Puhk, Karl Bertram, Boris Makovsky ja Philipp Volf.



Juho Jeets — Eesti Autoklubi uusi auliikmeid

Lõpuks sportkomisjoni esimees A. Brutus tegi teatavaks juubeli-kiirussõidu tehnilised tulemused ja jagas võitjatele kätte vastavad väärtuslikud auhinnad.

Juubelpidustused lõppesid järgneval pühapäeval peetud kella-viie-kohviga, misjärele alustati tagasisõitu.

### „Auto“ 1939. a. preemiate saajate nimestik, mis oli 26. augustil 1939. a. jagamisel ajakirja „Auto“ 1939. a. tellijate vahel

- Tellija Karl Wellner, Tallinn: 1. Peapremia: Fiat kabriolett-sõiduauto 1939. a. mudel.
- „ E. L. Bachmann, Pärnu: 2. 1 kompl. Lodge-süüteküünlaid.
- „ E. Agoma, Tallinn: 3. 1 kompl. Champion-süüteküünlaid.
- „ G. Hendriksoo, Tallinn: 4. 1 kompl. Bosch-süüteküünlaid.
- „ Osvald Rannamäe, Tallinn: 5. 1 kompl. AC-süüteküünlaid
- „ Heinrich Tats, Tallinn: 6. 1 kompl. nutrivõtmeid.
- „ A. Ehrenbusch, Tartu: 7. Üks Michelin'i õhukummimanomeeter.
- „ H. Peips, Kuusalu: 8. 1 gallon (USA) Veedo-õli.
- „ Uno Ilves, Tallinn: 9. 1 gallon (USA) Veedo-õli.
- „ Karl Kärsim, Räpina: 10. 1 gallon (USA) Veedo-õli.
- „ Hugo Roose, Veelikse: 11. 1 kann Gargoyle-õli (4 ltr.).
- „ Paul Randmets, Tallinn: 12. 1 pudel pealtmäärdeõli.
- „ Otto Tamm, Tallinn: 13. 50 ltr. kodumaa bensini.
- „ O. Looman, Tallinn: 14. 1 kann Gargoyle-õli.
- „ E. Kartus, Tallinn: 15. Šassii määrimine 3 korda K. Siitani bensiniijaama tösteliftil.
- „ O. Kilgas, Tallinn: 16. Üks komplekt „Auto“ 1940. a. aastakäik.
- „ A/s. A. Rosenwald ja Ko, Võru: 17. Ühekordne pidurite reguleerimine spetsiaalpidurite reguleerimis-seadisel J. Puhk & Poegade autoparandustöökojas.

Preemiata saajatel tuleb teatada ajakirja „Auto“ talituse, Tallinn, Vabadusväljak 7, krt. 5 (tel. 468-05), kas tullakse isiklikult preemia järele või tuleb see kätte saata. Saatekulud jäävad preemia saaja kanda.

„Auto“ talitus

# Bosch

## Ameerika autode omanikud!

Teie olete kindlasti juba kaevanud oma sõiduki nõrga valgustuse üle.

Ameerika Ühendriikide pikkadel ja sirgetel teedel piiratakse autode valgustusnormid, et ära hoida õnnetusjuhtumeid pimestamise läbi, mis on võimalikud, kui sõitjad unustavad sisse lülitada pooltuled. Meil on liiklemine väiksem ja sellepärast ei ole tarvis sääraseid norme. Vastupidi, meie võrdlemisi kurvilised teed nõuavad paremat valgust.

Ka Teie auto omab säärast valgustust! Kuid väikese kuluga ja kerge vaevaga pääsete sellest halvast olukorrast, kui ostate oma sõidukile BOSCH — valgustusvarustust. Selleks ehitavad BOSCH — tehased helgiheitja-sisustuskomplekte, mis koosnevad reilektorist, klaasist, võrust ja lambipesast ja millised võite otsekohe paigutada helgiheitjasse, võttes välja vastavad vanad osad.

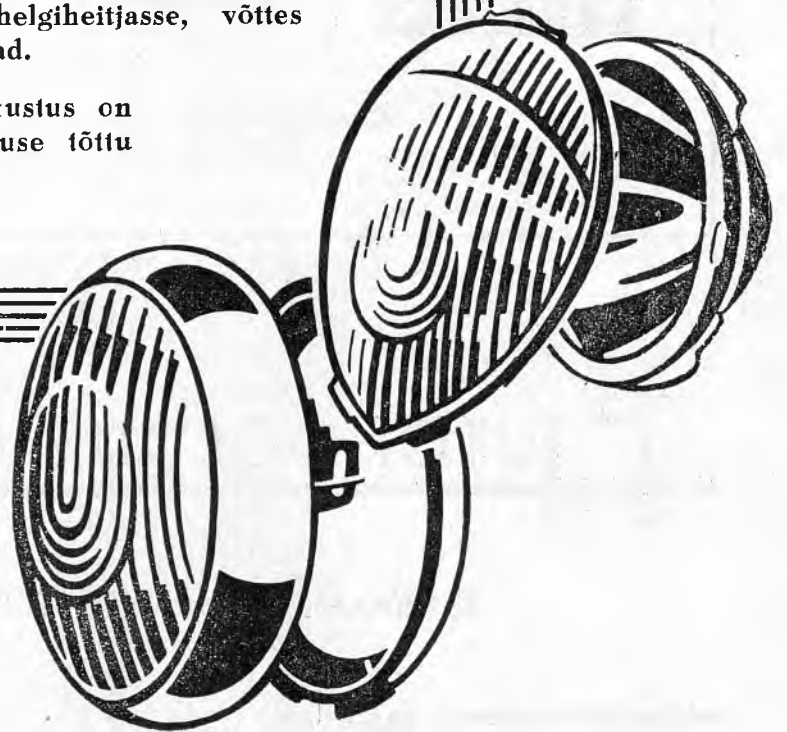
BOSCH — valgustusvarustus on oma täpse optilise ehituse tõttu ületamatu.

ESINDAJA:

**Ins. Erik Koch**

Tallinn, Vene 6

Tartu, Suurturg 3, II korral







# IGATÜÜBILISTE AUTODE PARANDUSED

Põhjalik järelevaatus ja kõigi osade korrastus, silindrite puurimine, kolbide uuendus, üldse kõik auto juures ehtetulevad tööd tehakse erialaliselt õppinud montööride poolt meie täielisel vastutusel

LAKEERIMISTÖÖKODA, sisustatud pritstehniliseks ja käsitsi töötamiseks

VULKANISEERIMISTÖÖKODA, milles välis- kui ka sisekummide parandamiseks kasutatakse ainult otse vabrikust tellitavat värsket materjali. Garanteerime, et meie vulkaniseerimistööd peavad vastu kummi eluea lõpuni

MOOTORITE ja TRAKTORITE PARANDUS

## A-S. Estaklandi autotöökoda

Tallinn, Sadama 11, Tel. 427-65



## Vulkaniseerimistööstus • GRAND VULKAN •

TALLINNAS, VANA VIRU 13, KÕNETRAAT 476-78

- TÄIUSLIK SISSESEADE
- KIIRE TELLIMISTE TÄITMINE
- TARVITUSEL ESMAJÄRGULINE VÄLISMAA MATERJAL
- GARANTEERIME, ET MEIE VULKANISEERIMISTÖÖD PEAVAD VASTU KUMMI ELUEA LÕPUNI



## AUTOHOOLDUS JA BENSIINIJAAM

Tallinnas, Pärnu mnt. 131-a. Telef. 420-48

Müügil kodumaa ja välisbensiinid ning igasugused määrdeid ja õlid



# Kui olümpiamängud olid veel teostumas

## Soome Autoklubi külaskäik Eestisse



KIRJUTATI juba 3. september 1939. See tähendas, et Saksa ja Poola vahel käisid vihased võitlused kolmandat päeva ning Prantsuse vabariik ja Briti impeerium olid otsustanud sõtta astuda. Aga samal päeval oli Riia postkontor veel nii optimistlik — peaks ometi see optimism osutama tõeks! —, et varustas lähetatavad kirjad saksa- ja prantsuskeelse üleskutsega: „1940. a. olümpiamängudele sõitke Läti kaudu!“ Kui momendil oluaks rahvusvaheline olukord teine, oleksime kiranud meie ametiasutuste saamatust ja aeglust ka Eestile sellise reklaami tegemisel. Nüüd aga on säärane üleskutse kuidagi kurb-naljakas.

Veel kuu aega tagasi olime meiegi olümpiaeelsete ettevalmistuste tuhinas. Kuigi siin-seal kõmises ähvardavaid sõjapilvi, ei söandanud keegi uskuda, et need ähvardused muutuvad tapvaks rajuks. Aga ometi on nüüd nii, et kõrgivad suurtükid ja tuhanded noored elud varisevad põrmu. Ja olümpiamängud, mis alles hiljuti olid käegakatsutavalt lähedal, vajuvad üha kaugemale ja kaugemale.

Jah, kõik see, mis oli kuu aega tagasi, tundub nüüd kuidagi kauge minevikuna. Ammuks see oli, kui Eesti Autoklubil tuli täita nii-ütelda riiklikke ülesandeid: võtta vastu Soome olümpiakomitee juhte ja mootorsportlasi, kes tulid meile rohkem revidentidena ja olude uurijatena kui külalistena. See ei olnud ammu, aga tänapäeval seda erakordset

Soome külalisi Eestis (vasakult paremale): Teedeminister Väinö Salovaara, pr. Salovaara ja Soome Autoklubi president Erik v. Frenckell

külästust meenutades tundub kõik kuidagi kaugena, ilusa mälestusena ilusatest, aina edasirühkivatest ja ülesehitavatest rahupäevadest. Siis me olime veel kindlad, et teame, mis ja mida toob meile homme päev — tänapäeval on aga ees vaid saatuslik pimedus ja teadmatus.

Aga milleks mõlgutada musti mõtteid, parem oleme optimistid ja meenutame heatujuuliselt ilusaid möödunud päevi.

Seal nad tulid, Soome autosportlased, eesotsas olümpiakomitee liikme ja Helsingi linnadirektori, ühtlasi Soome autoklubi presidendi E. von Frenckelliga. Siis veel humoorikas vanahärra prof. G. Vendt ja Soome demokraatlik teedeminister Väinö Salovaara oma elavaloomulise abikaasaga, ning kõik teised.

Eesti Autoklubil lasus raske ülesanne — korraldada väerikas vastuvõtt naaberrahva valitsuse esindajale ja teistele tegelastele, kelle sõna ja soov kaaluks väga palju tulevaste olümpiamängude ja eriti olümpiakülaliste meilt läbijuhitumise suhtes. Ja peab siinkohal täiesti erapooletult tähendama, et Eesti Autoklubi, eesotsas oma esimehe M. Puusepaga, tuli selle ülesandega toime üle ootuste hästi. Oli tehtud



Soome ja Eesti autoklubilased Tallinna sadamas. Paremt: pr. Salovaara, E. v. Frenckell, pr. Frenckell, hr. Yrjö Similä, pr. Puusep, hr. H. Munck, pr. Martin, hr. A. Martin, pr. Fellmann, hr. Erkki Virmailla j. t.



Soome külalised Kohtla-Järvel. Esiplaanil (paremal): Dir. M. Raud seletusi andmas, Soome teedeminister Väinö Salovaara ja hr. E. v. Frenckell. Keskel: hr. O. Lemm, prl. Frenckell j. t.

väga õieti, et nii vastuvõtu kui ka ringsõidu „komissariiks“ oli palutud maanteede talituse liikluspropaganda sekretär H. Tann. See mees oskas luua korda ja nõuda piinlikku täpsust, mis paaril korral mõne liigselt vabadustega harjunud kodumaise kaasosavõtja poolt kutsus esile koguni nurisemisi. Tegelikult polnud nurisemiseks mingit põhjust.

Kui saabusid külalised, oodati neid sadamasillal traditsiooniliste lillekimpudega. Siis vastastikused tervitused ja viisakuseavaldused ning majutamine. Edasi tutvumine Tallinna ja Piritaga ning pidulik õhtusöök „Estonias“. Kiiresti löid meie autoklubilased Soome autoklubilastega tihedad sõprussidemed, ja kui teisel hommikul, see oli pühapäeval, alustati üle kahekümne autolise karavanis matka Virumaa suunas, siis olid kõik juba nagu üks pere.

Soomlased tulid Eestisse suures kartuses, et meie teedel matab tolmu hinge ja kõikjal varitsevad hukatuslikult järsud teekäänakud. Aga taevataat ise tuli meie maanteede talitusele — abidirektor V. Adams sõitis Soome teedeministri saatjana kaasa — abiks: andis paraviisi säärast vihma, mis lõi tolmu kinni, kuid ei teinud teed poriseks. Nii langes esimesel matkapäeval tolmuoht ära.

Soome autoklubilased nõudsid kiiret sõitu — keskmiselt 80 km tunnis — ja iga 50 km järele lühikesi puhkepeatusi. Juba esimese säärase puhkepeatuse ajal kuskil metsavahel Harju-Viru piiril, avaldasid soomlased üksmeelselt, et neile meeldib meie maastik ja et meie maanteed rahuldavad neid üle ootuste.

„Hauska, kaunis“ — kostis aina soomlaste suust. Tõuviljapõllud loksasid ja töötasid rikkalikku saaki, ja kui läheneti Virumaa õlikivitoöstuste rajoonile, oli soomlastel nii mõndki imestada, ühtlasi veendudes, et nende vanem, ehkki väiksem vend ei olegi nii vaene kui kiputakse arvama; pigem oma suuremast vennast mitmeti rikkam.

Andis soomlastel imeleida Kiviõli kõrget tuhamäge, mille kohta minister Salovaara arvas: „Või tuhat meetrit kõrge, jah-ah!“ Kuidas ta küll tuhat meetrit välja arvestas, pole selge. Vist kuulis kaasasõitjate seletusi valesti, kuna mäe kõrgus on tegelikult midagi üle 100 meetri.

Pikem peatus Kohtla-Järvel. Esimese Eesti Põlevkivitoöstuse dir. ins. M. Raud on peale õlitootmise kunsti spets ka külaliste vastuvõtu kunstis. Soomlastele meeldis, et puhatas riides näitsikud ootasid neid käterättidega ja valasid kaussidesse vett pesemiseks. Ja siis lõunasöök — rikkalikult lihtne. Lauakõnes dir. M. Raud kasutas juhust oma töös-

tuse saaduste — bensiini ja tolmuõli — propageerimiseks. Väitistis, et põlevkivibensiini hais on koguni meeldiv ja et Eesti tolmuõli on paremaid maailmas. Minister Salovaara müskas seepeale oma vastukõnes, et ta ei kahtle eesti tolmuõli headuses, kuid loodab, et Eesti ka ise tarvitaks seda õli rohkemal määral maanteede tolmuvabaks tegemisel, nagu seda teeb praegu Rootsi.

Pärast söömist asuti vaatlema õlitööstust. Dir. M. Raud oli palju seletamist ja soomlastel veel enam küsimisi. Eriti huvitatud oli õlivabrikust pr. Salovaara, kes vaatas kõike ja katsus käega kõike, mida aga katsuda võis, samuti avaldas mõistetavat huvi prof. Vendt, kes ise keemik ja varemaltki korduvalt külastanud meie õlitööstusi. Temagi kinnitas lõpuks, et harjumise tõttu muutuvat põlevkiviõli hais pikapeale meeldivaks parfüümiks.

Üllatus ootas soomlasi Oru lossis, mille külastamine polnud reisikavas ette nähtud. Presidendi suviresidentsi jõuti küll pärast mõnede kaasasõitjate eksirännakuid, millest tekkisid pisikesed pahandused, kuid lossiaedade ja pargi ilu ning lõpuks vabariigi presidendi K. Pätsi isiklik vastuvõtt hajutasid kõik pahandusepilved. Nagu öeldud, polnud Oru lossi külastamine ega vabariigi presidendi vastuvõtt ette nähtud. Seda suurema üllatusena kuulsid külalised presidendi tolaaegselt nooremalt kätsealaseleitseri, kapt. Tederilt, et riigipea soovib külalisi näha lossi rõdul.

Mõdul nägid paljud soomlased esmakordselt meie hallipäist omariikluse eestvõitlejat ja esimest presidenti, kes oma südamliku lihtsusega surus iga külalise kätt. Lihtne hall ülikond seljas, näol sõbralik naeratus, nii võttis riigipea külalisi vastu. Ei mingit ametlikkust ega tseremoniaalset, ta käitumine oli kodune ja lihtne. Soomlased nägid ja veendusid, et demokraatlikul Eesti vabariigil on ka demokraatlik riigipea, kes on ise rahva hulgast võrsunud ja on tõusnud kaaskodanike hulgast esimesele, kõrgeimale kohale.

Kuid mitte ainult tervitusega ja viisakusavaldustega ei lõppenud presidendi vastuvõtt. Ei, president külalislahke peremehena kutsus võõraid vaatama ka oma kodu, kus ootasid kaetud laudad karastavate jookide, puuvilja ja võileibadega. Sõbralikus vestluses möödus üle tunni, kuni lahkusid võõrad, kirjutades oma nimed Oru lossi külalisteraamatusse.

Hakkas lähenema Narva-Jõesuu. Möödus Sillamäe suitsev õlitööstus. Sõit oli siiani möödunud suuremate viperusteta — ainult mõni üksik kumm tuli vahetada.

Jõesuus jälle pidulik vastuvõtt ja Rannahotell lipuehtes, nagu olid Kohtla-Järve tööstuse hoonedki, Narva linnapea J. Lust, Jõesuu linnaosa vanem A. Pöder ja kõik teised ametiisikud olid külalisi tervitamas. Pisut puhkust ja pesemise aega ning siis õhtusöök. Muu hulgas pakuti praetud lõhet. Soome reisibüroo „Kaleva“ dir. E. Virmaila aga ohkas: „Oh-jah, ikka lõhi, ikka lõhi! Lõhi Tallinnas, lõhi Kohtla-Järvel ja lõhi Narva-Jõesuus. Tartusse konsul Kõvale peaks saatma telegrammi, et homme õhtuks meile serveeritaks ometi seekarbonsaadi hapukapsastega. Lõhi ja kana-pojad — need on head asjad, aga pikapeale teevad südame vesiseks.“

Järgmisel päeval vaadeldi Narva-Jõesuud, külastati Narva linna ja sõideti Vene piirilegi. Siis vabaõhuline Rannapungerjas, kuhu maanteede talitus oli lasknud üles lüüa suure telgi, tellides Tartust kohale võileivad ja kõik muu. Edasi eeskujulikult hästi korraldatud vastuvõtt Tartus EAK abipresidenti dir. konsul A. Kõva poolt, siis sõit läbi Elva, viimaks Valga, ja külalised sõitsid üle raja, tutvuma teedeoludega Läti vabariigis.

Nagu hiljem kuulus kujunes lätlaste vastuvõtt soomlastele väga „raskeks“ — söömist ja joomist väga palju ning puhkuseks aega liig vähe.

Pärnus toimus Eesti-Soome jalgpallimaavõistlus B-klassis. E. v. Frenckell Soome Jalgpalliliidu esimehena tahtis seda võistlust tingimata kaasa elada, samuti innukad jalgpallihuvilised prof. G. Vendt ja dir. E. Virmaila.

Kava kohaselt pidid soomlased jõudma üle Laatre piiripunkti Eestisse kella 3 ajal päeval, et jõuda õigeaegselt jalgpallivõistlustele. Külalistele sõitsid vastu Autoklubi esimees M. Puusep abikaasaga, abidir. R. Adams, sekr. H. Tann, hr. J. Jeets abikaasaga ja dir. Ev. Puhk abikaasaga. Teiste hulgas oli vastuvõtjatega seltsinud ka rvl. J. Tandre.

Laatres muutus ootamine igavaks. Kellaosut nihkus aina edasi ja soomlastest polnud kuulda ei kippu ega kappu. Püüti telefoneerida Volmarisse ja Siguldasse, aga tagajärjeta. Juba hakkas päike veerema, aga soomlasi ei ilmunud kuskilt. Ootajatel hakkas nälg — organiseeriti maanteetele



„Mustlaslaager“ Eesti-Läti piiril. Vasakult: dir. R. Adams, propag. sekretär H. Tann, rvl. J. Tandre, pr. Puusep, pr. Jeets, hr. M. Puusep ja hr. J. Jeets

MAKSIMAALSE JÕU SAAVUTAMISEKS MINIMAALSE KÜTTEAINE KULUTAMISEGA

varustage oma mootor

**LODGE**

süüteküünaldega

**Maailma kiirusrekordi — 575 km tunnis —**  
püstitas kapten Eyston Rolls-Royce autoga, tarvitades Lodge küünlaid

Lodge küünlad on kõikjal saadaval. Esindus ja ladu:

K/M. LIER & ROSSBAUM, Tallinn, Viru 7

ehtne mustlaslaager, süüdati lõke ja küpsetati jahtvorste. Oivaline kehakinnitus vabas õhus ja ülitargad need proudad, kes ettenägelikult varustasid endid „puutumata tagavaradega“!

Aeg oli juba hiline, kui kihutas üle Läti piiri üksik auto: E. v. Frenckell, prof. Vendt ja dir. Virmaila. Teised soomlased polnud suutnud vabaneda lätlaste külalislahkusest Siguldas.

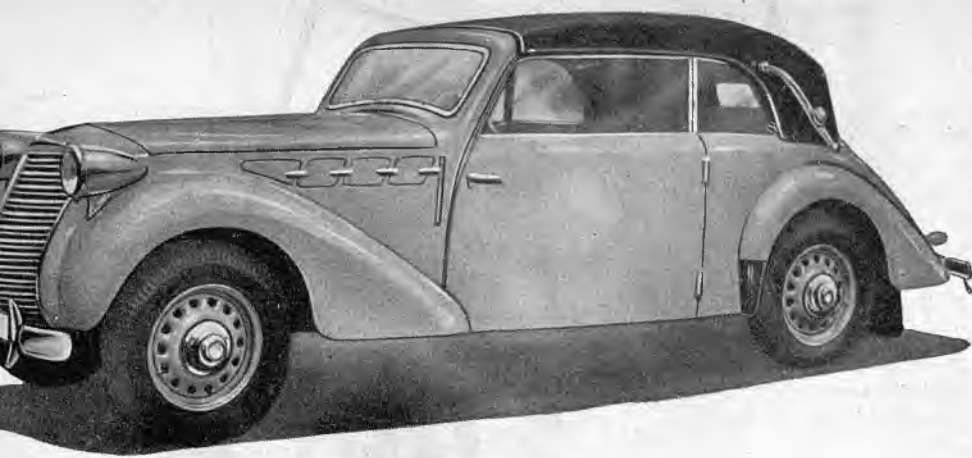
Nüüd vaja jõuda veel ka jalgpallimaavõistlustele. Aeg on napp — kihutada tuleb keskmiselt 100 km tunnis. Ja siis läheb hirmsaks kihutamiseks: maanteede talituse, Ev. Puhki ja prof. Vendti sõidukid, teised jäid Laatresse veel ootama. Pöörase kiiruse tõttu ei pea maanteede talituse auto kumm vastu. Kiire parandus. Siiski jõutakse Pärnu alles veerand tundi pärast maavõistluste algust.

Teel märgib E. v. Frenckell, et Eesti maanteed on juhistega nii eeskujuliselt tähistatud, et ainult rumal võiks teelt kõrvale eksida. Üldine mulje: olümpiakomitee juhtiv mees on rahul meie teeoludega. Ja kui ta lõpuks nägi suuri ehitustöid Pärnu-Tallinna maanteel, siis ütles lausa: „Eestis on kõik parimas korras!“

Tallinnas järgnesid veel vastuvõtud ja nõupidamised olümpiakülaliste vastuvõtmise asjus. Koostati kavasad ja plaanitseti heas ja kindlas usus, et 1940. a. olümpiamängud tulevad Helsingis toime.

Nüüd on olukorrad muutunud ja olümpiamängude teonemist varjab enam kui tihe kahilustepilv. Käib sõda ja rahvastel pole aega mõelda rahulikule võistlusväljale.

Eesti Autoklubi on aga oma töö teinud, tutvustades kodumaad ja kodumaa teeolusid ning hotelliasjandust kõige paremast küljest. Peaks vaid tulema jälle rahu, et see suur töö saaks kanda väarikat vilja. Kahju, et septembri esimesed päevad on nii järsult erinevad augusti esimestest päevadest...



Uusi automudeleid

# 1939. A. BORGWARD

Borgward (Hansa) „2000“

**BORGWARD** (Hansa) sõiduautod on eriti viimastel aastatel saanud suure poolehoidu osaliseks. Uurides selle nähte põhjusi peame mainima järgmist:

Carl F. Borgward'i autotööstusel on õnnestunud turustada selliseid autosid, mis rahuldavad täielikult autoomanike ajakohaseid nõudeid.

Borgward terasest autokered on ruumikad ja varustatud eriti suure kohvri-ruumiga, mis võimaldab ka pikematele reisimatkadele kaasa võtta suuremal arvul kohvreid.

Borgward autod omavad tugevat keskтуgi-raami, mille kandjad algavad eesteljest ja lõpevad kere lõpus. Mis pärast valis küll Borgward sellise raami? Võtke näiteks teraspulk ja katsuge seda väänata — see teil ei õnnestu. Võtke aga kõige tugevama materjalist valmistatud vinklikujuline raam — teda saab painutada (vt. joonis 1). Täheandab, tal on painduvust, ja see mõjub halvavalt kerele, kere kinnituskruvid lödvenevad ja põhjustavad peagi kere logisemist. Borgward'i konstrueeritud keskтуgi-raam väldib seda pahet. Ka on mootor asetatud keskтуgi-raamile selliselt, et tema vibreerimine ei kandu üle kerele.

Eriti tuleks veel mainida siledat auto põhjapinda, mis katab kõik allolevad tähtsamad osad pori ja kruusa eest.

Borgward autoga võib seepärast murelt sõita ka kõige halvematel teedel ja raskemates ilmastikuoludes.

## Millega on seletatav Borgward autode teelpüsivus?

Vaatame allolevat joonist 2. Kui ratas, mis on monteeritud paindumatu telje otsa, saab ühe tõuke, kisub ta ka teispool asetsevat ratast viltu. On aga rattad õõstelje otsa monteeritud, ei saa seda kunagi juhtuda. Saab üks ratas tõuke, jääb teine alati teele püsima. Autod, mille tagumine telg kogu diferentsiaali ja sildteljega õhku paisatakse, ei saa stabiilselt teel püsida. Borgward autod on varustatud ees- ja tagaõõstelgedega, mille tõttu sõitmine auklikel teedel muutub eriti mugavaks, kuna õõsteljed väldivad igasuguse hüplemise ja rappumise halval teel.

Sõiduk — nagu panter. Raud ja teras on painduvad ainult vähemal määral. Ainult loodus on suuteline tooma näiteid suurest painduvusest. Vaadeldge panteri hüpet (j. 3) — kas ei ole see täis hoogu ja painduvust. Kas ei tõesta see, et loodus palju otstarbekohasemalt konstrueerib kui inimene? Monteerige kõik painduvad osad terasele ja nad töötavad kalgilt. Kalkuse vältimiseks on kõik Borgward'i rataste liigendid õõstelje juures paigutatud kummist puksidesse. See võimaldab elastset töötamist ja väldib aega kulutavat liigendite õlitamist.

Borgward mootorite ökonoomsus on sõltuv nende ehitusviisist. Nende silindrite maht ei ole suur, kuid mootorid on siiski võimsad. See on saavutatud rippuvate klappide tõttu. Mis see autoomanikule tähendab? Toome näite:

tabate vasaraga täpselt naela (j. 4), on ta üheainsa löögiga seinas, tabate aga naela halvasti, tarvitsete mitu korda lüüa. Rippuvate klappidega mootoris tabavad töösurved tervet kolvipinda.

Borgward auto-mootori tiirlemiskiirus on palju väiksem, võrreldes teiste firmade mootoriga, kuid saavutavad samu tagajärgi vähema mootori kuluvuse ja kütteenekulu arvel.

Ning raskus? Parim ratsu 100 kg raske ratsanikuga muutub kehvaks setuks. Auto konstruktorid peavad autod ehitama võimalikult kergematenä.

Borgward autod varustatult rippuvate klappidega mootoriga veavad hästi, sest nende mootori võimsuse ja sõiduki kaalu vahekorid on hästi valitud.

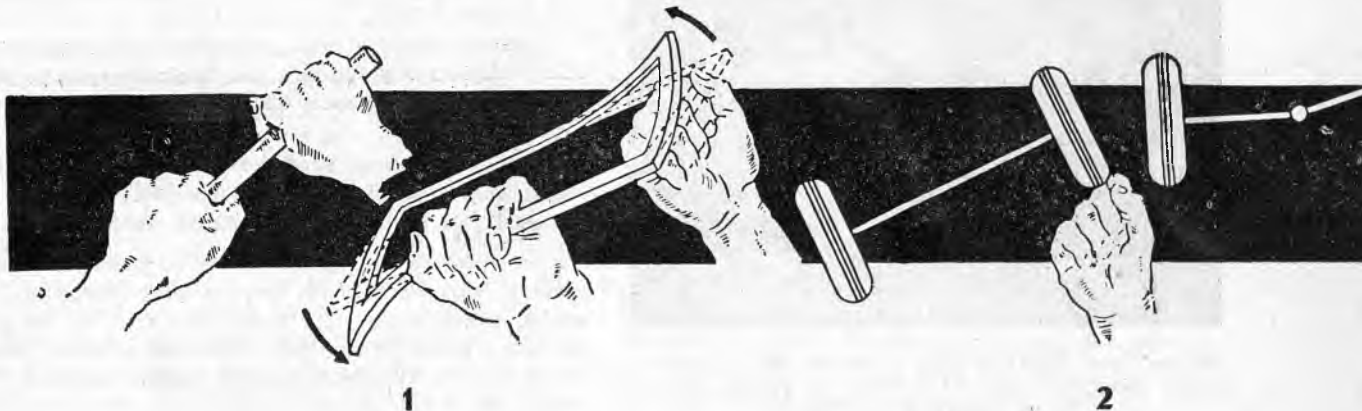
## Borgward tüüp „1100“

Neljataktiline, neljasilindriline rippuvate klappidega mootor. Silindrite maht 1088 sm<sup>3</sup> 28 HJ. 3800 tiiru juures minutis. Eriti pika telgede vahel 2700 mm, üldpikkus 4100 mm, üldlaius 1525 mm, kuid ainult 1470 mm kõrge, telgede kõrgus maapinnast 220 mm. Teljed on varustatud amortisaatoritega. Ölipidurid.

Borgward tüüp „1100“ kuulub väikeautode liiki, kuid tema suuruse ja mahutavuse järele vastab ta täielikult kesksõidukite nõuetele.

## Borgward tüüp „2000“

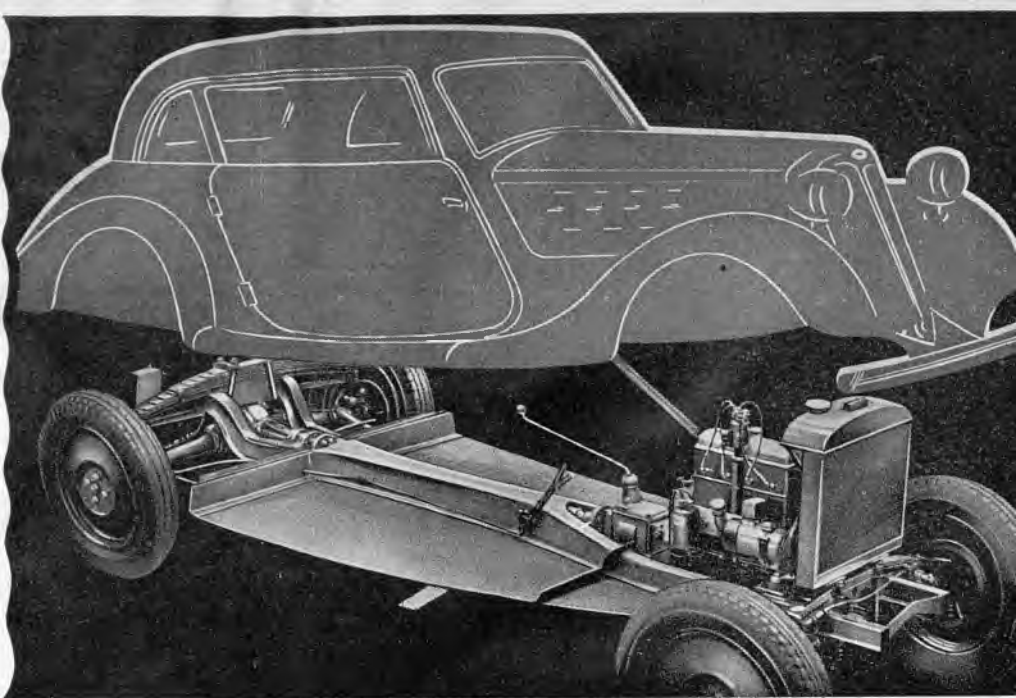
Borgward „2000“ on varustatud neljataktilise, kuuesilindrilise rippuvate klappidega kahe karburaatoriga eriti





# (Hansa) SÕIDUAUTOD

Borgward auto eraldatud kerega. Märkimisväärne on šassii otstarbekohane konstruktsioon, millel on selgesti nähtav kesktugi-raam, selle otste vahele monteeritud mootor ja õõstelgedele asetatud rattad. Ka on huvipakkuv auto sile põhjapind



tugevajõulise mootoriga. Silindrite maht 1963 sm<sup>3</sup> 53 HJ. 4000 tiiru juures minutis. Telgede vahe 2880 mm, üldpikkus 4500 mm, üldlaius 1600 mm, üldkõrgus 1540 mm, telgede kõrgus maapinnast 218 mm. Maksimaalne kiirus 120 km/t. Teljed varustatud amortisatoritega. Auto on ka varustatud õlipiduritega.

Meie autospordi harrastajad teavad, et: 1) ainult madalad sõidukid püsivad hästi teel, 2) ainult need sõidukid on sobivad meie tee- ja ilmastikuoludele, mis omavad võimalikult kõrgemal asetsevaid telgi ja on alt kaetud, 3) on mugav sõita, kui sõiduk on ruumikas ja omab hea vetruvuse.

Seda kõik pakub rippuvate klappidega mootoriga Borgward-auto „1100“ ja „2000“.

## Kodumaalt

### Liiklemise ja jõuvankrite järelevalvet kõvendatakse

Maanteede talitus saatis hiljuti ringkirja registreerimisasutustele, milles juhiti tähelepanu asjaolule, kuidas liik-

lemise kontrollimisel on selgunud mitmesuguseid sagedamini juhtuvaid eeskirjade rikkumisi ja väärnähteid, mis ohustavad liikluse julgeolekut ja põhjustavad õnnetusi. Puuduste kõrvaldamiseks nõutakse liiklemise ja jõuvankrite järelevalvet kõvendamist.

Erilist tähelepanu juhitakse n-n. laadautodele, millega veetakse sagedasti koormat, mis on asetatud veoauto laele. Enamasti on see aga veoauto ehituse ja liiklustingimuste tõttu ohtlik. Edaspidi lubatakse koorma asetamist veoauto katusele ainult erijuhtudel, ja ainult siis, kui see on täiesti ohutu. Üldiselt tuleb aga inimeste veo puhul kauba või pakside vedamine veoauto katusel ära keelata. Katusel kaasa võtta lubatud kauba ja pakside raskus tuleb igal juhul märkida juhuveoloale ja ei tohi ületada 200 kg.

Harilikult on antud juhuveolubasid veoautodele inimeste ja kauba veoks. Seesugustel vedudel on sõitjail kaasas kaubapakke ja kaste niivõrd palju, et sõitjad asuvad autos või auto veokassis segamini paksidega ja kastidega, mis võib saada sõitjaile ohtlikuks.

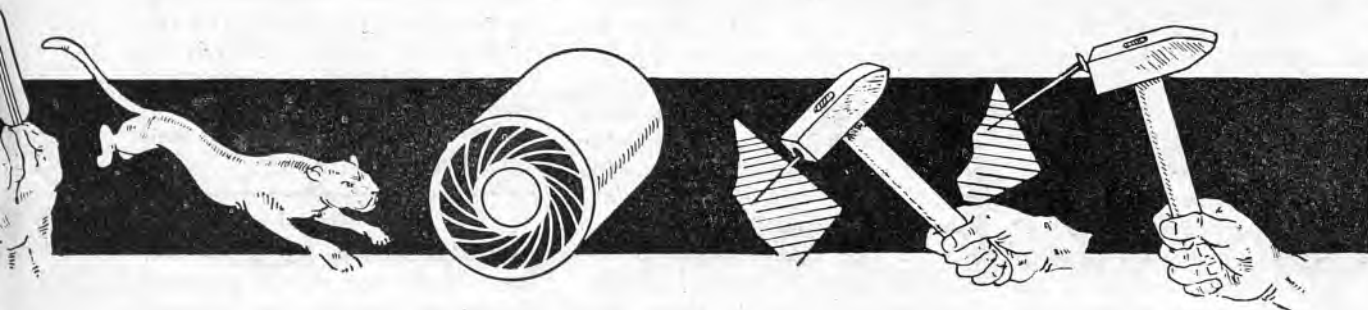
Edaspidi ei anta ajutisi juhuveolubasid suurema arvu reisijate vedamiseks kui see on ette nähtud jõuvankritelini ja juhuveokorraldamise seaduse elluviimise määruse paragrahv seitsmekümnendas. Antakse aga juhuveoluba segaveoks (reisijad ja kaup), siis vähendatakse reisijate arvu vastavalt kaasavõetava kauba hulga ning nõutakse reisijate ja kauba eraldamist kas vaheseinaga või mõnel muul viisil sääraselt, et järsul pidurdamisel, kurvidel või auto ümberminekul oleks kõrvaldatud kauba pealelangemise võimalus reisijatele.

### Memeli teed korda

Saades taas Memeli peremeesteks sakslased on alustanud sealsete maanteed kordaseadmist. Põhjalikult ümberehitamisele tuleb kõigepealt Tilsit-Heydekrug-Memeli vaheline magistraalte.

### Ettevaatust pimedas

Ameerika statistika on teinud kindlaks, et 59,4% kõigist surmaga lõppenud liiklusõnnetusist on juhtunud pimedas, öötundidel.







# Eesti maanteed paremaks

Maanteed talituse dir. ins. R. AMBROSE  
intervjuu

VIIMASED aastad on möödunud teedeasjanduse alal uute teede ja sildade ehitamise tähe all. On ehitatud terve rida uusi suuri raudbetoonsildu, teid ja asutud ka suuremale magistraaltee ehitustööle — ehitades ümber ja õgvendades Tallinn-Pärnu maantee. Selle „olümpiateega“, mis kujuneb vastuvõetavaks rahvusvaheliseks liiklemiseks, luuakse kindlasti ka parem ühendus Lääne-Euroopa ning Soome vahel.

Kui kõigi nende ettevõtete juures on seni pööratud vähem tähelepanu teede korrashoiule, siis on loodetud sellele, et meie riigi majanduslik kandejõud suudab teostada tulevikus suuremas ulatuses uue teedevõrgu rajamist. Teede korrashoiuks kasutatavad piiratud krediitid ja üha kasvav jõuvankrite liiklemine sunnib meid aga tulevikus senisest rohkem tähelepanu pöörama ka olemasolevate teede korrashoiule. Jõuvankrite liiklemisest tingitult on viimaste aastate jooksul meie teed muutunud lainelisteks ja auklikeks. Puuduliku kruusatamise tagajärjel ei suuda ka teehöövleid tasandada neid laineid ja seetõttu on jõudnud kätte aeg, kus kate on maha hõõveldatud ja meie isasade poolt teetäiteks veetud kivid teepinnale ilmunud.

Arvestades eeltoodut ei või enam sääraselt edasi minna. Olemasolevate teede seisukorra tõstmiseks on vaja lõplikult kindlaks määrata linnadevaheline, otseühenduse loomiseks vajalik teedevõrk, selgitada üleriiklikus ulatuses olemasolevatel teedel õgvendamisela kuuluvad teedlad ja koostada lõplik kava nende järkjärguliseks väljajehitamiseks ja kordaseadmiseks. Seda võib aga teostada vähese osana eelarves eraldatud summa arvel, kuna suur osa teedekapitali krediitid peaks edaspidi kulutatama olemasolevate teede korrashoiuks. Järelikult peaksid eelolevad aastad kujunema teede korrashoiu aastateks.

Omistades rohkem tähelepanu teede korrashoiule, sammume ühtlasi vastu uuele ajajärgule — teede tolmu-kindlaks tegemisele. Viimaseks ülesandeks ei puudu meil eeldused, tänu meie maapõuevaradele põlevkivi näol, millest toodetakse tolmu- ja maanteeõli ja millistega teid kattes meie muudame nad aja jooksul nagu bituume-niga pinnatud tolmuwabadeks teedeks. Et see teostatav on, selleks pakuvad meile eeskujuga või Skandinaavia riigid, kuhu iga aasta veetakse tuhanded tonnid meie tolmutõrjevahendit.

Meie teede tolmuwabaks muutmisega katsetatakse eriti intensiivselt viimasel ajal ja jõuvankri omanikud ning kõik teised liiklejad võivad julgelt loota, et aastate möödudes kaob ka tolm meie teedelt. See käsitlusviis toob aga pöördet ka meie senisesse teede korrashoiu viisi — teede hõõveldamise näol. Õlitatud teid ei saa enam hõõveldada!

Tänu maanteed talituse senisele tegevusele on maanteedehitus- ja korrashoiupark varustatud eeskujulikult mitmesuguste ehitusmasinatega. Neid masinaid võime kasutada edukalt teede ehitamiseks ja õgvendustööde teostamiseks, milline olukord võimaldab omakorda takistada tööjõu suuremat valgumist põllutöödelt maanteedehitustöödele.

Mis puutub teede lahtihoidmisesse lumest, siis ka sel alal on masinatepark varustatud jõuliste teehöövliitega, millistele ette rakendatud lumehad ja milliste abil suudame teatud järjekindluse juures hoida teedevõrku lumevabana liiklemiseks jõuvankritele. Meil puuduvad küll veel roteerivad lumehad, kuid katsed jätkuvad ka sel alal, ja võib loota, et juba lähemas tulevikus suudame kodumaal ehitatud sahkadega lumehangesid teedelt kaugele paisata.

Siinjuures võiks veel märkida, et oleks tarvilik senisest rohkem ergutada kodu-

maa metallitööstusi tootma suuremal määral maantee ehitus- ja korrashoiu masinaid.

Mis puutub mootorliikluse tähtsamasse alasse — autobuste liiklemisse, siis tuleb siin kõigepealt arendada autobuseliinide töhusamat koostööd raudtee- ja laevasõiduliinidega. Ka on tähtis arendada autobusejamaade ajakohast ehitamist nii pealinnas kui ka provintsis.

Uudsusena tuleks meil luua vaba-tahtlik organisatsioon valveks liiklemise julgeolekule ja viia jõuvankrijuhtide tegevus kutse mõiste ja õiguste alla. Ka tuleks püüda senisest täpmini korraldada meteoroloogiliste andmete levitamist teede kasutajate seisukohalt talvisel ajal.

Nagu juba eelpool tähendatud, on kõik need teostamisel olevad tööd ja teostamist vajavad töökavad seotud vastava krediitkõrsimusega. Tuleb kahjuks märkida, et kuigi teedeasjandusel on rahvamajanduses suur tähtsus, pole meie majanduse korraldajad seni suutnud küllaldasel määral finantseerida teedeasjandust. Kuid rõõmustavalt võib märkida, et ikka enam ja enam pöörab meie riigivõim tähelepanu ka teedeolukorra tõstmisele, ja võib loota, et see ala leiab tulevikus senisest veel suuremat tähelepanu. Et kõigi töödega rahuldavalt toime tulla, on vaja teedeasjanduse krediite suurendada vähemalt 30% võrra. Kui see on teostatud, siis võib järkjärgult asuda naturaalkohustuse kaotamisele ka neil teedel, kus see seni veel püsinud.

**L = algaja!**

New Yorgis peavad kõik sõitjad, kes alles lühikest aega omavad jõuvankrijuhtimise loa, kinnitama oma jõuvankrile plakati tähega „L“ (algaja), et vilunud liiklejad teaksid, kellega neil tege- mist.



Veenduge kord kiirelt oma tasku sisus: rahakott, võtmekimp, pass, kõik on olemas, kuid midagi peaaegu niisama tähtsat võib-olla puudub siiski veel — taskukaamera **TENAX**. See harukordselt väike ja kerge, alati võttevalmis väikekaamera, formaadi jaoks 24×24 mm, mahub igasse taskusse. Seetõttu peaks seda alati kaasas kandma, et jäädvustada neid arvukaid tavalikke igapäevamotiive, mis tavaliselt jäävad kasutamata

**TENAX I 24 × 24 mm NOVARIGA 1:3,5 f = 3,5 sm compuris 00 Kr. 155.—**

### Mispärast kolm võtet ühe asemel?

Paljud fotosõbrad pildistavad värvivõtetel üht ja sama motiivi kolm või isegi neli korda erinevate säritlusaegadega. Sel viisil püütakse saavutada, et värvifilmi väikese säritlustoimeala juures vähemalt üks võte oleks säritletud õieti. Hulga lihtsam on selles suhtes **ZEISS IKONI CONTAX II** omanikul. Sisseehitatud foto-elektriline särimõõdik näitab värvi- kui ka must-valge-foto jaoks õiget säritlusaega. Valgusjõulised **ZEISS SONNARID** 1:1,5 ja 1:2 sobivad tänu oma heledusjaotusele suurepäraselt värvifotodele

Meistrivõtteiks:

**ZEISS IKON**-kaamera,  
**ZEISS**-objektiiv,  
**ZEISS IKON**-film

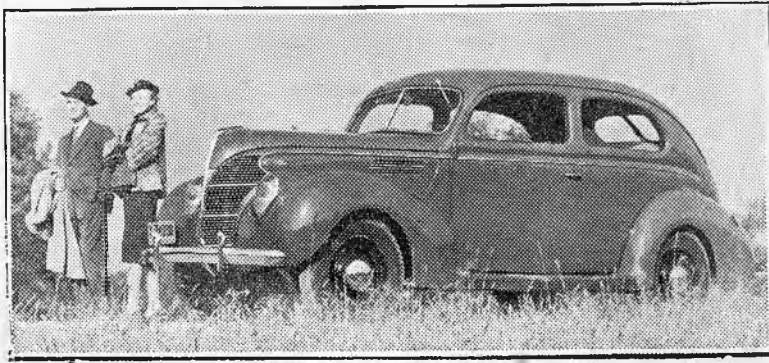
PROSPEKTID SAADAVAL TASUTA



Lähemaid teateid annavad fotoärid ja

**EESTI A/S. C. SIEGELI ZEISS-OSAKOND**

Tallinn, Lai 29, telefon 419-87



## Müüa veoautoaluseid

eriliselt alandatud hindadega

Laos alati saadaval uued, võimelisemad,

## FORDSON traktorid

võistlemata hindadega

Voliline **Ford** esindus

Pärnus, Aida 3

**Masinatööstus JOHN MADISON**

Telefonid: Tööstuse 294  
Kodune 622

## Lgp. autoomanikud ja juhid!

**Avatud**

## **uus bensiinjaam**

Tatari tän. 58 (vastu Lõuna tänavat)

Saadaval kõrgeväärtuslik segamata eesti bensiin ja välisbensiin ● Pesemine ja õlitamine  
Hooldus ● Igasugused õlid ja määrded ● Parkimisvõimalus ● Jaam on avatud päeval ja öösel

Bensiinjaam TATARI tän. 58

## **AUTOTOÕKOJAD**

IMANTA 8

**Autokerede parandus ja värvimine  
Pleki-, värvi-, polstri- ja klaasimis-  
tööd**

# Ökonoomne sõit

Euroopa suurriigid on taas sõjajalal — see toob kaasa erakordseid kohustusi ka igale meie kodanikule oma maa ja rahva teenimisel. Iga jõuvankri omanik ja juht on täitnud osaliselt oma kohustusi ka siis, kui ta erakordsetel aegadel peab eriti silmas, et kõik, mis on sooritatud seoses mootorliiklusega, on teostatud piinliku kokkuhoiu tähe all. Mitte ühe sendi eest üleliigseid kulutusi — olgu hüüdlauseks praegu tekkinud olukorras — sest ainult siis oleme õiglaselt ja ausalt teeninud oma rahvamajandust, riiki ja rahvast.

Kuidas seda teha kasulikult, selleks ongi toodud meie esimesed sellekohased alljärgnevad juhised.

## TOIMETUS

**K**ÕIK, mis määratletakse mõistega ökonoomsus, omab sõitjate enamiku jaoks pisut ebameeldiva kõrvalmaigu, samuti nagu mõiste kokku hoidma. Kokkuhoidmine ei ole mingi luksuse, vaid hädavajalikus, samasugune lugu on ka ökonoomsusega. Ökonoomselt tegutsema tähendab antud abinõusid suurima kasulikkusega kasutada.

Teiselt poolt aga mainitakse inimese suure vooresena mõistlikkust, kuid kas ei ole mõistlikkus raiskamise suurim vaenlane. Eriti tehnikas on osutunud võitlus raiskamise vastu tema tegevuse peamiseks sisuks. Ta mõtleb, kuidas vähendada jõuvankri kasutat koormat, kuidas vähendada mootorit, kuidas suurendada mootori võimsust ja vähendada selle kuluvust ja sellega seoses olevaid kulusid. Ta töötab pidevalt konstruktsiooni lihtsustamise suunas, otsib paremaid ja võimalikult odavamaid materjale, jälgib saadud kogemusi, et neid rakendada paremate tulemuste saavutamiseks. Kõik on suunatud suurema ökonoomsuse saavutamiseks ja iga väikseimgi edu sel alal tähendab võitu tehnikale. Siin on püüe, saavutada suurt ökonoomsust, kujunenud elumõtteks, ja sellest seisukohast vaadatuna ei tähenda ökonoomsus misisugust elurõõmu loovutamist, vaid hoopis vastupidi — suurema elurõõmu saavutamist mõistlikkuse kaudu.

Jõuvankrite kasutajatena peaksimegi vaatlema kõiki ökonoomsusega seoses olevaid küsimusi ja püüme saavutada suuremat ökonoomsust peaks muutuma spordiks.

### Ökonoomsus on alati saavutatav

Kahjuks ei ole võimalik täpsemalt määratleda sõna ökonoomsus. Kõik sõltub vaatepunktist, millest me lähtume. Nii võidakse näiteks olla väga resoluutne ja öelda, et jõuvanker on vaid

kasutamisevahend ja et tema ökonoomsus on siis suurim, kui ta soetamisel ja kasutamisel vähem maksab. Sel juhul oleks ideaaliks mootorratas, nimelt võttes võrdluse alla ühelt poolt koorma ja sõidutee ja teiselt poolt kasutamiskulud. Sootuks teissugune oleks aga pilt, kui võrdluse aluseks võtta ka teotsemise (liiklemise) aeg, ning veel enam muutub olukord, kui tõstame üles küsimuse — kasutaja isiku või isikute kaitsmise ilmastiku vastu ja seega tahame pakuda teatavat mugavust.

Meie ei taha aga laskuda nende probleemide lahendusse, sest siis võiksime jõuda küsimuseni, kas ökonoomsuse seisukohalt lähtudes on üldse õigustatud, et keegi näiteks soetab endale 100-HJ turismiauto. Meie lähtume seetõttu ainult antud jõuvankri ökonoomsuse seisukohast, olgu see siis 100-HJ turismiauto või mootorratas.

On selge, et võrdsed mõtlematud on nii sõit valesti reguleeritud karburatoriga 100-HJ turismiautol kui ka mootorrattal. Suur turismiauto tarvitab umbes 15 korda rohkem küttesainet kui mootorratas, kuid kui see küttesainet on kasutatud ökonoomse küttesegu moodustamiseks, siis on tähendatud auto siiski ökonoomsem kui mootorratas, mis kasutab liig rikast küttesegu.

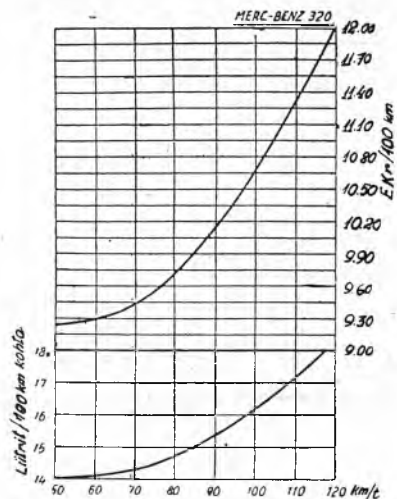
### Kiirusega tõusevad kulud

Suurte kiiruste saavutamisel minnakse sagedasti niikaugemale, et vastava jõuvankri karburator ja süüteseadis reguleeritakse ainult suurte kiiruste saavutamiseks. Siinjuures peab märkima, et tekkiv ebaökonoomsus on tingitud püstitatud eesmärgist saavutada suurt kiirust. Sagedasti aga ei vajata selliseid suuri kiirusi, ja sel juhul on otstarbekohasem reguleerida karburator ökonoomsemale küttesegule ja kohaldada sellele ka süüteseadis.

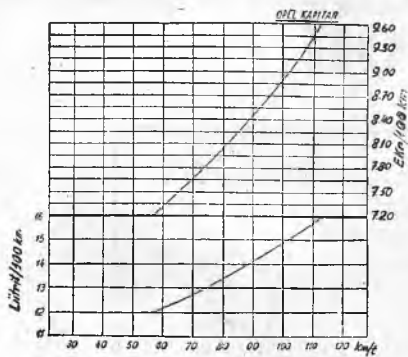
Olgugi et igal kilomeetril jõuvankri rattad teevad sama arvu tiirusid, vaatamata sellele, kas jõuvanker liigub kiiresti või aeglaselt, mõjutab kiirus siiski suurel määral jõuvankri kuluvust.

Sõidu määravaks teguriks on vähe-mal määral liikumine kui niisugune, kuna tähtsamaks teguriks on aeg, mille kestel teostus liiklemine.

Meie joonistel (diagr. 1—3) on toodud kulukõverikud, mis kestvate katsete tulemusena näitavad selgesti, kuidas



**Küttesainet kulu.** Meie diagrammid näitavad alumises osas kolme eritiübilise jõuvankri küttesainetkulu mitmesuguste kiiruste juures. Diagrammide ülemised osad näitavad kasutamiskulu 100-km sõidu kohta. Diagramm 1 on toodud 3,4-liitrilise Mercedes-Benz'i kohta, diagr. 2 Opel „Kapitän'i“ ja diagr. 3 Adler „Trumpf Junior'i“ kohta. Näide: 3,4-l Mercedes-Benz kasutab 90-km tunnikiiruse juures 15,5 liitrit küttesainet, sest küttesainet kulukurv lõikab 90-km tunnikiirusele vastavat püstjoont 15 ja 16 vahel. Kasutamiskulu loetakse diagrammi ülemisest osast, kus 90-km tunnikiiruse püstjoon lõikab kulu kõverit. Sellest lõikepunktist rõhthoones paremale minnes selgub kasutamiskuluna krooni 10,2 iga 100 km sõidu kohta

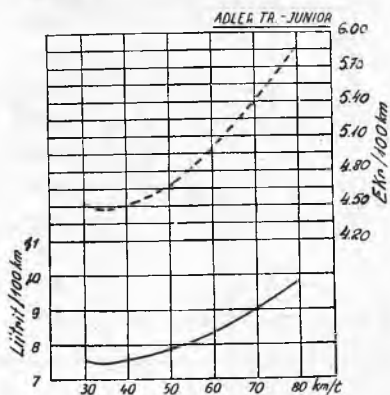


Diagr. 2

liiklemiskiiruse tõusuga suureneb kütteaine kulu. Samal määral suureneb ka õlikulu. Peale selle suureneb kiiruse kasvades ka silindrite, kolbide ja laagrite kuluvus. Eriti silmatorkavalt ilmneb kiiruse suurenemisel rehvide kuluvus. Viimane küsimus on küllalt tähtis, et tema juures pikemalt peatuda.

### Kulukas sõit

Enamik jõuvankri omanikke sõidab teadmatult täiesti ebaökonomiselt. Seejuures on ebaökonomne sõit võrdne halva ja ebaelegantse sõiduga, nagu korduvalt varemaltki on



Diagr. 3

toonitatud. Tundelik ja sujuv jõuvankri paigaltvõtmine säästab mitte ainult rehve, vaid ka diferentsiaali hammasrattaid, kardaanvõlli liigendit, käigukasti ja sidurit. Kuid ta säästab samal ajal ka kütteainet, mis muidu akseleeratsioonipumba kaudu asjatult karburaatorist välja paisatakse ja küttesegu pedaali järskudel liigutustel ebaökonomisust põhjustava nähtena ilmneb. Kes võtab jõuvankrit sujuvalt paigalt, see ei alusta sõitu mitte ainult ökonomiselt, vaid ta rõõmustab nii oma sõidukaaslast kui ka pealtvaatajaid, kuna just paigaltvõtmine on see, mille järele võib

hinnata jõuvankri juhti. Hüplemine, rehimine ja sõna tõsisel mõttes paigalt sõostmine on moodus, mis halvimalt mõjutab nii sõitjaid kui ka pealtvaatajaid.

### Halb sõitja

Samasugune on loгу ka sõidul. Kes käsitseb rooliratast järskude liigutustega, mistõttu jõuvanker teostab järskede suunamuudatusi, tõestab kogu ümbruskonnale, et on tegemist halva sõitjaga. Ühtlasi koormab säärane sõitmisviis suurel määral jõuvankri rehve kui ka juhtimiseadist. Ka ei ole ökonomne ega elegantne tormata kurvidele suure kiirusega, kuna suure tsentrifugaaljõu tõttu sisemised rattad (mis kurvil pidurdavad) asjatult saavad suure kuluvuse osaliseks ja samal ajal diferentsiaal peab võitlema suurte jõumomentidega. On märksa otstarbekohasem toimida nii nagu seda teeb mõistlik sõitja, kes

### Ettevaatust — jännes!

**P**SÜHHOLOOGILINE hädaohu moment, mida tekitab autojuhile sõiduteele ette jooksev loom, on üldiselt tuntud. On teada palju raskeid liiklusõnnetusi, mille põhjustajaks oli asjaolu, et autojuht püüdis põigata kõrvale mõne kana või koera eest. Kahjuks on võidud nentida (eriti Saksa autoteedel), et suure kiiruse juures ka looma oma raskus võib sõidukile tekitada kahju.

Võib arvudega näidata, kui suur see hädaohu tegelikult on. Neli kilogrammi kaaluv jännes, kui talle otsa sõidab auto 100 km/h kiirusega, arendab jõumomendi, mille suurus on 157 kilogramm-meetrit; 150 km kiiruse juures on see juba 351 kgm. Kuid juba 300 kilogramm-meetriline lõök võib õige tugevasti mölgitada auto keret. (Tuletame meelde, et 300 kilogramm-meetrit on töö hulk, mida on tarvis teha selleks, et tõsta 300 kg raskus 1 meetri kõrgusele või 1 kg 300 meetri kõrgusele.)

Veel ohtlikumad on suuremad metsloomad. 15 kg kaaluv metskits tekitab 100 km kiiruse juures 591 kgm pörke momendi, 120 km kiiruse juures aga juba 848 kilogramm-meetrilise. Viimane arv osutab, et auto purustatakse päris põhjalikult, 90-kilomeetrilise kiirusega 100 kg kaaluvale põdrale peale sõita tähendab aga seda, et 3-tonniline jõud peatab silmapilkselt auto.

enne kurvi vähendab kiirust ja nii inertsiaga kurvi veereb. Siis on ratasatel ja peamiselt pooltelje hammasrattastel aega tiirlemiskiirust ühtlustada, ja kui siis edasisõiduks vajutatakse küttesegu pedaalile, ei säästeta mitte ainult rehve, vaid kindlustatakse ka ohutut liiklemist. Vastasel korral võib tsentrifugaaltung põhjustada nii rataste libisemist kui ka jõuvankri hüplemist.

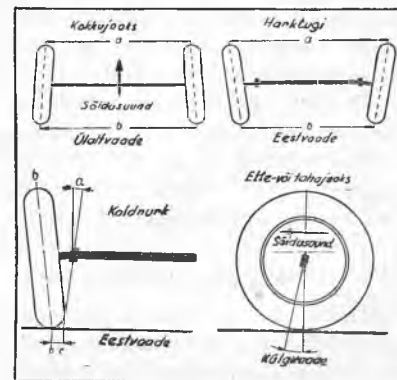
### Mootor on eeskujulik pidur

Hea sõitja parimaks tunnistuseks on pidurite käsitsemine. Hea sõitja kasutab pidureid ainult hädakorral! Normaalselt kasutab ta pidurdamiseks mootorit, mis aeglaselt kahandab kiirust. Mootor on eeskujulik pidur, kuna ta mõjub sujuvalt ja elastselt. Alles siis, kui kiirus on tunduvalt langenud, kasutab hea sõitja jõuvankri seisumajätmiseks jalgpidurit ja lõpuks, kui vaja, ka käsipidurit. Iga jalgpiduri tegevusse rakendamine, eriti suurte kiiruste juures, mõjutab kogu jõuvankrit vaevalt mõeldaval määral.

Vaadeldagu ainult kord, kui liiklemise korraldaja ristteel ühelt poolt tulejaid peatab. Kas ei ole siis ilmselt selgesti näha, kuidas jõuvankrid jäävad seisma järsu nõksakuga. Kogu jõuvankrit läbib siis tuksatus, mis tugevasti ja halvaval mõjutab rehve, vedrusid, raami ja keret, kuna kõik need osad on laetud liiklemisenergiaga, mis järsku katkestatakse.

### Maksimaalne kiirus

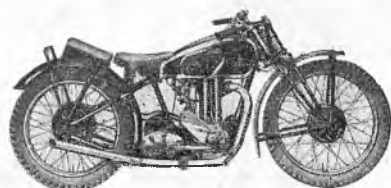
Meie oludes hinnatakse sageli üle maksimaalset liiklemiskiirust. Ainult erilistel autoteedel on mõeldav sõita jõuvankri tipp-kiirusega, kõigil teistel teedel on see aga mõttetu, kuna ta kindlasti põhjustab ebaökonomset sõitu. Seda põhjustab vajadus suure kiiruse pealt järsku pidurdada, et siis jälle ülemäärase kütteaine arvel saavutada endist kiirust. Järjekindel



Eesratta mitmesugused asendid (harktuigi = harkseis)



**PHOENIX-HARBURG**



**Mootorrattad**  
*„Puch“ ja „Supreme“*

**Carl F. Gahlnbäck tehnikaosakond**

Tallinn, Uus 4

Tel. 450-33

**H. Feierbach & Ko Tehased**

Tallinn, Jaama tn. 10, telefon 304-04.



**Autoremondid:** Silindrite puurimine ja väntvõllide lihvimine spetsiaalmasinatel. Eriaparaadid vigade leidmiseks ja kõrvaldamiseks. Autoparandused, kapitaalremondid, osade vahetused ja kontroll vilunud asjatundjate meistrite juhtimisel.

**Autoosad:** nagu: käigukasti, kiirusmõõtja, diferentsiaalülekanne jt. hammasrattad, poolteljed, kardaanvõllid, klapid, igasugused poldid ja võllid, igasugused vedrud — valmistatakse kvaliteetmaterjalidest ja vastavalt tehnilistele nõuetele.

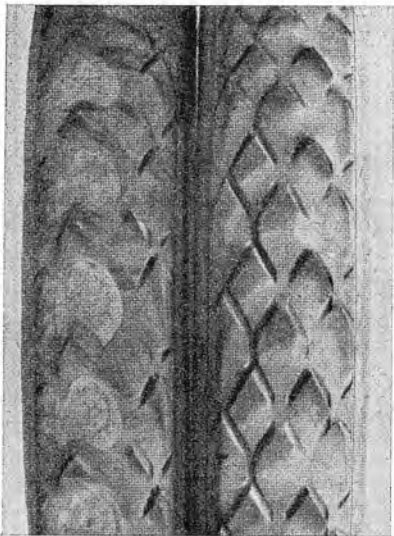


**TELLIMISTE TÄITMINE KIIRE JA KORRALIK  
TEHNILISED NÕUANDED  
EELARVED**

kiiruse vaheldumine põhjustab ülemäärast kütteaine- ja õlikulu kui ka rehvide ning kogu jõuvankri kulumist. Mõistlik sõitja seevastu säilitab, olgugi väiksema, kuid püsiva kiiruse kogu sõidul ja on vaevalt usutav, et tormaja võidakse midagi ajaliselt. Muidugi on kasulik, et jõvanker oleks hea teelpüsivusega, sest mida suurem on teelpüsivus, seda suurem on ka ökonoomne keskmine kiirus.

Kes tahab sõita ökonoomselt, peab muude tingimuste kõrval veel silmas pidama teede seisukorda, maastiku iseloomu ja ilmastikku. Kõik need tegurid avaldavad mõju rehvide kuluvusele.

Hea teelpüsivusega jõuvankriga tahetakse kindlasti kiiremini läbistada ka halbu teid. Jõuvankri juht ei mõtle seejuures kunagi sellele, kuidas jõuvankri rüht, mis kasvab kiiruse ruuduga, mõjutab rängalt rattaid ja sunnib neid ületama teravikke ja koonarikke. Kui sõidetakse halval teel 30-km



Nii näevad välja rehvid, kui ei jälgita rattaste õiget asendit

tunnikiiruse asemel 60-lisega, siis on kiirus küll kahekordistunud, kuid rüht, millega rehvid pörkuvad vastu ebatasasusi, on neljakordistunud. Seepärast on kasulik, et halbadel teedel kaotada pisut aega, kuid seejuures säästa jõuvankrit ja rahakotti.

#### Õhutemperatuur

Missugusel määral õhutemperatuur mõjutab rehvide kuluvust, näitab parimini meie kirjutusele järgnev tabel. Ta kõneleb iseenda eest. Kuna rehvi kuluvus oleneb peamiselt temperatuurist ja rehvi soojenemisest, siis on soovitatav püüda rehve hoida võimalikult külmadena. Kes pidevalt sõidab



... ja seda võib juhtuda igal, kui pidurdamisel kiire sõidu juures ratas plökeerub

headel teedel, võib suurima rahuga suurendada rehvide õhusurvet ca 10% võrra. Rehvid on selle eest tänulikud, kuna nad jäävad jahedamaks ja kuluvad vähem.

#### Kõik olgu korras

Ökonoomse sõidu eeltingimuseks on loomulikult, et kõik jõuvankri osad oleksid korras. On ebaökonoomne sõita korraldamist vajava mootoriga kauem kui see on hädatarvilik, kuna selline mootor vajab liigselt õli ja kütteainet ning jääb võimsuselt ikkagi nõrgemaks.

Mootori võimsuse kahanemist märgatakse peagu alati ja õigeaegselt, kuid mitte küllalt varakult ei märgata eesrattaste väärasetust, mis põhjustab ülemäärast rehvide kuluvust. Kui näiteks rattaste asend on ebatäpne, kui laagrites ilmneb mäng ja rattad kergelt vibavad või kui rattaste harkseis, ette- või tahajooks (vaata joonis) ei ole enam 100%-liselt täpne,



Rehvi sisepind juhul, kui sõitja on saanud liig tühjade rehvidega. Cord-kuded hakkavad üksteisest eralduma

siis leiavad paratamatult aset rehvide kuluvused, samuti nagu see ilmneb pidurdamisel. Seepärast peab järjekindlalt jälgima rehvide seisukorda kas või juba selleks, et kõrvaldada rehvidesse sattuvaid võõrkehki enne kui need suudavad tekitada tõsist kahju. Iga ebaõnne kuluvus peaks andma põhjust asja täielikuks selgitamiseks.

Ökonoomne sõit on ihaldatav eesmärk. Ta annab tunnistuse heast sõidust ja sõitjast ning meil on lisaks sellele rahuldus, et oleme teeninud oma rahvamajandust nagu seda teeb igauks, kes on vältinud asjatut materjaalset kulu.

#### Rehvide vastupidavus sõltuvalt temperatuurist ja liiklemiskiirusest

Vastavate katsete tulemusena on vaieldamatult tehtud kindlaks, kui suurel määral õhutemperatuur ja sõidukiirus mõjutavad autorehve.

Õhutemperatuur	Kuluvus tunnikiiruse juures		
Celsius	48 km	64 km	80 km
5°	100%	120%	154%
15°	201%	254%	338%
25°	340%	430%	564%
35°	493%	662%	950%

Sellest tabelist nähtub, et autorehvide kuluvus suvekuudel on märksa suurem kui külmal aastaajal. Tabelit tuleb mõista järgmiselt: 5° õhutemperatuuri ja 48-km tunnikiiruse juures on rehvi kuluvus märgitud 100-sena, sama õhutemperatuuri, kuid 64-km tunnikiiruse juures tõuseb kuluvus 120%-le, s. t. ta on 1/5 võrra suurem kui 48-km tunnikiiruse juures, jne.

#### Mis saab Saksa rahvaautost?

Teatavasti läinud aastal Saksa üllatas automaailma oma hiiglakavatsustega, nn. KdF-rahvaautoga. Esimene seeria — 100 000 sõiducautot — pidi tootama juba 1940. a. alguks. Nüüd on aga kuulda, et puhkenud sõja tõttu jäävat seisma ka rahvaautode edaspidine ehitamine. Kuni käesolevani on rahvaautode ettetellijad maksnud sisse ca 110 miljonit Rmk. Etteellijaist on ainult 20% vallalised, kuna 80% läheb perekondadele (60% lastega).

#### Rootsis puusöögaas

Rootsi sõjaväes on pandud maksma korraldus, et kõik mootorsõidukid kasutaksid kütteinena ainult puusöögaasi. See on ka mõistetav, on ju Rootsis külluses metsa, kuid oma bensiini mitte.

#### 1940. a. Brüsseli autonäitus jääb ära

Nagu meile teatatakse jääb 1940. a. Brüsseli autonäitus pidamata.

ÜHISTEGELIK KINDLUSTUSSELTS

VABADUSVÄLJAK

VABADUSVÄLJAK 10, TELEF. 478-08



Maaillmakuulsad D K W - mootorrattad  
üldtuntud kahetakilise DKW-mootoriga

Ökonoomseim ja kohaseim auto meie  
teede jaoks — kahetakiline mootor ja  
eesratta-vedu



See nimi tagab kvaliteeti! Veoautode ja omnibuste alused diiselmootoritega

Eesti A/S. C. SIEGEL — Autoosakond

Tallinn, Uus tänav 2. Telefonid: 450-86 ja 479-35



# AUTO- JUHTIDELE

## Süüteküünal — mootori politseinik

Paljuütlev pilk mootori sisemusse KÕIKIDESSE küttesegu-mootoritesse on monteeritud kontrolliv organ, mis reguleerib mootori pulssi — süüteküünal. Täpsusega kuni tähtsusega murdosani sekundist hüppab süüteküünla elektrodide vahelt üle süütesäde. Seega alustub põlemisprotsess, mis annabki mootorile elu ja jõudu. Samuti kui liiklemiskordnik, määrab ka süüteküünal, millal „läheb lahti“.

### Süüteküünla selge ilme

Elukutse moodustab näo ilme — ütleb vanasõna. See on maksev ka süüteküünla kohta. On elukutse raske — on nägu sünge. Peab mootor andma suurt võimsust, ja on tema töötamistingimused väga rasked (mootoris leiduvad mõned rikked), siis muutub süüteküünla muidu nii rahulik pruunikas ilme. (Süüteküünla ilme all tuleb mõista süüteküünla silindrisse ulatuvat otsa väljumist.)

On mootorile kohane süüteküünal helehall ja tema elektroodidel on märgata pärliatolisi sadestusi, siis võib suure kindlusega ütelda, et mootoris on järgmised rikked: lahja küttesegu, liig väike peapihustaja, liig suur õhukoonus, liig väike käimalaske kütteainepihustaja, liig suur käimalaske-õhupihustaja, liig madal kütteaine tase, ummistunud kütteaine juurevool, vigastunud tihendid silindripeas ja silindrifanššil, lahtine süüteküünal, liig varajane süüde, ebasobiv kütteaine, ebasobiv õli, mustunud jahutusseadis ja liig suur surveaste.

Need vigade põhjused on ühtlased nii kahe- kui neljataktilisele mootorile. Neljataktilise mootori juures põhjustab halli süüteküünla ilmet eriomase veana: sisselaskeklapi liig väike, väljalaskeklapi kas liig väike või liig suur paisumisvahe.

### Süüteküünla must ilme

On aga süüteküünal must, siis võib eeldada alljärgnevat vigu: liig rikas küttesegu, liig suur peapihustaja, liig väike õhukoonus, liig suur käimalaske kütteainepihustaja, liig väike käma-

laske-õhupihustaja, ebatihed ujuki nõel, vigastunud ujuk, ebasobiv ujuki kaal, liig kõrge kütteaine tase ujuki ruumis, kolvirõngaste kinnisõestumine, liig palju või ebasobiv õli kütteaines (kahetaktisel mootoril), liig kõrge õli tase neljataktilisel mootoril, hiline süüde, süüte mehaanilised rikked (vigane süütepool ja katkestaja, vigased juhtmed, hõlpühendus kondensaatoris), ummistunud õhupuhastaja ja külm mootor.

Eriomase veana neljataktilise mootori juures võib märkida: puudulik karteri ventilatsioon ja liig suur sisselaskeklapi paisumisvahe.

### Loogiline järeldus

On mootor korras, siis on ka mootori politsei — süüteküünal — ühtlaselt pruun. On aga mootor korrast ära, siis on meie kontrolliv organ muutunud ilmega, kas kurvastusest mustunud või värvunud helehalliks — olenevalt rikke iseloomust. Või ümberpöörduvalt. On süüteküünal ühe- või teissugune väljumis, siis võib eksimata öelda, et mootoril on see või teine rike. Ka võimaldab süüteküünal neid rikkeid küllalt varakult kindlaks määrata.

### Politseinikud on ametnikud

Nagu kõik ametnikud, nii tahavad ka süüteküünalad kord pensionile jõuda. Õhukahutusega mootorite juures on süüteküünla normaalseks eaks 10 000 km sõitu, vesijahutuse korral aga 15 000 km. Ent ka vahepeal ei tohi süüteküünalt unustada. Elektrodide vahe peab olema ümmarguselt 0,6 mm. Ühtlasi peab küünal olema alati hästi kinni keeratud pesas ja kunagi ei tohi puududa tihend silindri ja küünla vahel.

Korras süüteküünal võimaldab mootori kergelt käivitavatust, annab hea tühikäigu, küllaldase võimsuse ja vähese kütteaine kulu — lühidalt ja selgelt — odava sõidu.

On soovitatav vähimalt iga 3000 km sõidu järele süüteküünalaid üle vaadata, reguleerida elektrodide vahet ja kõr-

valdada väikese terasharjaga sadestused süüteküünla elektroodidel.

Süüteküünla ilme, mis iseloomustab korras või korratut mootorit, on järgmine: liig tugeva sadestuse tekkimine viitab sellele, et süüteküünal ei ole kas küllalt soe (liig kõrge enesepuhastustemperatuur) või annab karbu- raator liig rikast segu.

Tekib aga elektroodidele pärliatoline sadestus, siis on selle põhjuseks mootori ülekuumenemine või on süüteküünal oma eale üle elanud.

A. M.

## Praktiline nõuanne

### Ettevaatust jõuvankri pesemisel

Teatavasti ei tohi lakitud autokeret pesta tugeva veejoaga. Kuul ei ole ka õige, et veejuga juhitaakse kohtadesse, kus vesi võiks sattuda mootorile. Mõnedes jõuvankrites võib seetõttu tekkida raskusi käivitamisel, kuna vett on sattunud süüteajajasse või õhupuhastajasse. Et iga sõiduki pesemise järele tuleb kontrollida ka pidureid, on vist küll kõigile selge. Pesemisel võib nimelt vett sattuda piduritesse ja need lakkavad korralikult töötamast.

### Katkestaja kontaktid

Mõtlege sellele, et mootori rasket käivitavatust võivad põhjustada ka muutunud katkestaja kontaktid, seepärast kontrollige vähimalt 4000—5000-km sõidu järele katkestaja kontakte ja vajaduse korral laske need eriteadlasel korda seada.

### Õhupuhastaja

Suvel on maanteed alati tolmused ja seepärast tuleb õhupuhastajale suvel pöörata erilist tähelepanu. Teda tuleks puhastada vähimalt kord kuus ja tulemuseks peaks olema märgatavalt vähem kütteainekulu.

### Valgusvärv autodele

Ameerikas on hakatud uudusena kasutama autolakki, mis helendab pimedas. Selle paremuseks on, et parkides öö-tundidel pimedas sõidukil ei tarvitse enam süüdata parktulesid, kuna sõiduk on niigi kõigile hästi nähtav.

### 10 dollarit trahvi

Ameerika liikluspolitsei on hakanud korrapäraselt kontrollima jõuvankrite pidureid. Kelle pidurid on vähegi halvasti seisukorras, see peab maksma vähimalt 10 dollarit trahvi.

### Autovabrik Hispaaniasse

Hispaanlastel on kavatsusel ehitada Bilbaos suurem autovabrik, mis hakkab tootma nii veo- kui ka sõiduosid.





**172 km kiirussõit  
autodele**

*Võistlejate autode-kolonn finišis*

**Mootorspordipäev Narvas**

EESTI Autoklubi sportkomisjon korraldas oma liikmeile laupäeval, 26. augustil s. a., täpsus-kiirussõidu Tallinnast Pärnu. Start toimus kell 3 p. l. Roosikrantsi tän. Tallinnas, finiš oli Kalli-Pärnu mnt., 3,18 km enne Pärnut. Sõidutee üldpikkus oli 171,0 km järgmise marsruudiga: Tallinn-Arudevahe-Risti-Lihula-Pärnu. Ristil ja Lihulas olid seisvad kontrollpunktid, pealeselle oli veel kaks salajast liikuvat kontrollpunkti. Sõidu keskmiseks kiiruseks oli 54 km.

Võistlustee õigeaegselt läbi sõites iga sõitja saavutas 1000 punkti, kuna kontrollpunktidesse hilinemine või varemsaabumine ja muud väärtused töid vastavalt trahvipunkte.

Võistlusel startis 22 autot, neist 15 Tallinnast, 3 Tartust, 2 Pärnust, üks Rakverest ja üks Viljandist. Võistluse lõpetas 21 osavõtjat. Üldvõitjaks tuli Arnold Jaanson (Pärnu) Chevrolet-autol. Muud tehnilised tulemused olid:

**D-klass:** 1. A. Jaanson (Chevrolet, Pärnu) 1000 p.; 2. T. Liiman (Studebaker) 1000 p.; 3. O. Valdson (Buick) 1000 p.

**C-klass:** 1. V. Jürgens (Hanomag) 1000 p.; 2. R. Siil (Humber, Rakvere) 990 p.; 3. ins. J. Täksi (Opel) 990 p.

**B-klass:** 1. A. Ungerson (Mercedes-Benz) 1000 p.; 2. dr. J. Kerge (Citroën) 990 p.; 3. Juho Jeets (Mercedes-Benz) 970 p.

**A-klass:** 1. W. Tretjakevitš (DKW) 1000 p.; 2. K. Vekšin (Borgward-Hansa) 990 p.; 3. K. Griep (Borgward-Hansa) 960 p.

Võistluspäeva õhtul Pärnu „Suvekasiinos“ korraldatud koosviibimisel anti kõigis klassides kohtadele tulnuile üle väärtuslikke auhindu, kuna teised võistlejad said vastavad mälestusmärgid.

**VII hipodroomivõistlused**

Eesti Motoklubi korraldusel peeti 2. septembril s. a. Tallinna hipodroomil seitsmendad kiirusvõistlused mootorratastele. Sõita tuli 2 korda 5 ringi (1105,45 m × 5). Võistlesid peamiselt Eesti Motoklubi sõitjad, kuna Eesti Mootorspordiklubil polnud välja panna ühtki võistlejat. Tehnilisi tulemusi:

**C-klass juniorid (500 sm<sup>3</sup>):** 1. W. Ternell (Triumph) 4.21,1 = 76,21 km/t; T. Hakkaja (TWN) 5.03,35 = 65,59 km/t; 350 sm<sup>3</sup>: 1. S. Trautwach (Excelsior) 4.28,75 = 74,01 km/t.

**A-klass juniorid:** 1. A. Alliksoo (Rudge) 4.16,65 = 77,53 km/t; 2. J. Kaen (DKW) 4.46,2 = 69,53 km/t.

**B-klass seniorid:** 1. Ed. Johanson (Excelsior) 4.05,48 = 80,93 km/t; 2. E. Hausenberg (Husqvarna) 4.16,05 = 77,71 km/t.

**A-klass seniorid:** 1. K. Rinaldo (Velocette) 4.20,75 = 76,31 km/t.

Narvas korraldati mootorspordiklubi kohaliku osakonna poolt mootorspordipäev, millest võttis osa mootorsportlasi Narvast ja väljastpoolt. Teiste hulgas tegi võistluse kaasa ka Tallinna mootorrattur Tšitovitš. Päev algas ühise korsõiduga läbi linna sõjaväe staadionile, kuhu oli kogunenud ligemale 500 pealtvaatajat.

Täpsussõidus, mille tegid kaasa 36-km distantsil kõik osavõtjad, tuli autode klassis võitjaks A. Notta (Ford), 2) Noormäe (Opel), 3) Schmidt (Hansa). Mootorratastest tuli 350 cm<sup>3</sup> klassis esikohale Luther, 2) Grigorjev. Üle 350 cm<sup>3</sup> klassi võistluse võitis tallinlane Tšitovitš, 2) Traver, 3) Randismaa.

*Kõik mootorspordihuvilised tulevad 17. septembril s. a. Tallinna Pirita ringteel toimuvale Eesti Suursõidule*

*Esimene võistleja jõuab finišisse*



*Hoosaja  
uudisriided*



A/S  
TEKSTIILVABRIK  
O. KILGAS

Jalanõudetööstus

**OVAILD**

Sügisuudised on saadaval üle riigi  
paremates jalanõudeärides

**OVAILD**

soovitab vaid  
väertuslikku kaupa

**2** näpunäidet härradele,  
kes ise habet ajavad:

1) tarvitage habemeajamisel

**Pa-Mu** vahukreemi,  
see teeb habeme suurepäraselt  
pehmeks ja muudab seda tüli-  
kat toimingut pisiasjaks

2) võtke pärast habemeajamist

**ISIS** mattkreemi

Esiteks teeb see naha samet-  
pehmeks ja painduvaks,  
teiseks annab ta nahale mati  
jume, nii et puudri tarvitamine  
osutub ülearuseks

A-S. EPHAG'i labor.

Tallinn



KULUDE



## KOKKUHOUJKS

JA HÄDAOHU VÄLTIMISEKS VARUSTAGE OMA  
SÕIDUK ALATI **NOKIA**  
AUTOREHVIDEGA

KUULSAD SOOME **NOKIA** AUTO- JA  
MOOTORRATTAREHVID ON VASTUPIDAVAMAD  
RÄNGI MAAILGI TINGIMUSIL  
LAOS ALATI SAADAVAL AINULT VÄRSKEID REHVE

S.K.T.A.S. **NOKIA'S** PEAESINDAJA O. TAMBERG  
TALLINN, LAI 5 TELEFON 437-35



*„Metro“*

V. Viru 6

Telef. 422-47

Laos alati saadaval

**autoosad ja -tarbed**

**Hazet** tööriistad

**Willard** akumulaatorid j.n.e.

# Tartu Vesiravila

TARTU PÄRMIVABRIKU JUURES

Tartu, Pikk t. 62-64

Telefon 20-34



Ambulatoorne ja kliiniline ravi



Põllutööriistade ja masinavabrik

# Jaan Ratnik

Asutatud 1908. a.

Tartus, Holmi t. 2-10, tel. 35 ja 3-63



Soovitab Teile

*kodumaa tööstuse*

*kõrgekvaliteediga saadusi, nagu:*

KARTULIVÕTMISMASINAID – õlivanniga,  
millised riikliku katsejaama poolt tunnista-  
tud parimateks Eestis,

VILJASORTEERIJASID – patenteeritud,

HEKSLIMASINAID – mitmes suuruses,

TULEKUSTUTUSABINÕUSID – suures valikus.

TARTU, Suurfurg 3

telef. 39-49

Juhaf. Ed. Roomere

# LÕUNA- EESTI AUTOKOOL

Parim ettevalmistus auto ja mootorratta juhtimisloa saamiseks. Suurimate kogemustega kutselised õpetajad. Moodsad õppevahendid — hinnatud 1938. a. Tartu näitusel I auhinnaga. Eriaparaadid mootori rikete kindlaksmääramiseks. Õpilastele väljaspool Tartut korter. Õpperaamatud. Õppe- ja eksamisõitudeks moodsad õppemasinad. Kool töötab läbi aasta

Nõudke tasuta õppekavu  
ja tingimusi!



# 15 a. juubeli puhul õnnitlusi Eesti Autoklubile:

PÖLLUTOORIISTADE- JA MASINATELADU

## ANTON VILLBERG

Paldiski mnt. 5

Telefon 452-51

ELEMENDI- JA PATAREITOOSTUS

## LEOPOLD FALK

Tulbi 9

Telefon 448-60

ELEKTRO-KEEMIATOOSTUS

## „URANIA“

Aiavilja 3

Telefon 303-40

# S. K. T.

TUBAKA-, NAPSI- JA VEINIKAUPLUS

## V. LAANE

Tallinn, Veneturg 7    Kalevi Kaubamaja    Tel. 305-55

## F<sup>a</sup>. E. LERENMANN

S. Karja 10    Telef. 446-43

PAGARI- JA KONDIITRIARI

## VILH. STEINBERG

Lai t. 36, Tel. 442-16    Kreutzwaldi t. 2, Tel. 306-99  
Tatari t. 13, Tel. 456-09

Maja-, köögi- ja valgustustarvete ladu

## Martin BLAUHUT

Tallinn    Merepuiestee 17

AUTOBUSELIINIDE-PIDAJA  
JOH. KRUSEMENT

KOSE

TELEFON KOSE 25

LAEVAARI  
E. BERGMANN ja Ko

Tallinn, Vabadusväljak 5  
Telefon 467-31

ELEKTRIELEMENDITEHAS

„J K A“  
INSENER N. RAAG

Tallinn, Kopli 40  
Telefon 464-08

A/S. „TELLISKIVI TEHASED“

TALLINN, TATARI 21-b

TELEFON 437-03

O/ü. „MOOTOR“

Tallinn

Telefon 478-15

EESTIMAA ÕLIKONSORTSIUM

TALLINN

SILLAMÄE

ELEKTROTEHNIKABÜROO JA -TÖÖSTUS

V. ENGEL

Tallinn, Pikk 39

Telefonid: Kontor: 419-43  
Tööstus: 444-53

A/S. „EESTI METSATOÖSTUS“

Tallinn, Falkpargi 4

K/m. Hans Diedr. Schmidt

PARNUS

VENNAD LEPP

Tartu, Knabahoon 2/3

Telefon 24-81

GRAAFIKATOOSTUSE TÄRVETE ÄRI

KR. UGGUR

Tallinn, V.-Karja 3

ESIMENE EESTI MESIKOOGITOOSTUS

J. LILL

TARTU

K/K.

K. A. RÜTMAN

TALLINN

MOOBLITOOSTUS  
J. KALLO

S. Karja 18

Telefon 446-89

Veini- ja maiustusainete kauplus  
ED. HANSEN

Harju 25

Telefon 444-71

A.-S. Tartu Aiavilja Ühisus  
Peenviina- ja veinitehas

Tartus, Puu tän. nr. 2, omas majas

Kõnetraat 123

„Endla“ einelaud ja „Suvekasiino“

Pärnus



# Väljasõitudel või kodus

pakuvad maitsvat kehakinnitust



KONSERVID  
VORSTID  
SINGID JA  
SEKSERID



MÜÜGIL: „LIHATSENTRAALIDES“  
JA KÕIGIS PAREMATES TOIDUAINETE-  
JA DELIKATESSKAUPLUSTES



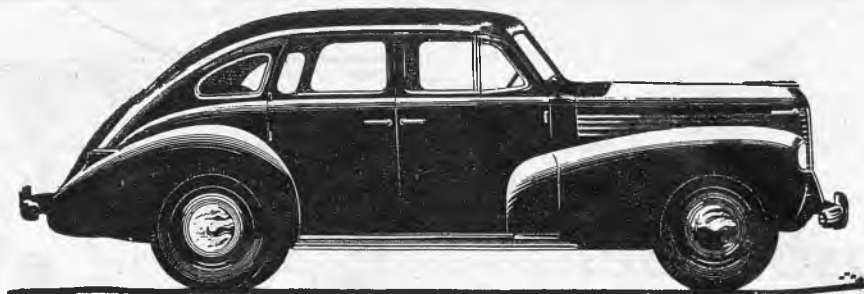
Nõudke kõikjal  
Keila Villaketramise- ja  
Kudumisetööstuse  
saadusi!

Tööstus asub  
**Tallinnas, Soo 27**  
Telefonid: 461-01 ja 438-35

## Ükski king

*ei ületa maitserikkuse  
ega headuse poolest  
kinga kaitsemärgiga*

**UNION** →



„OPEL“ sõidu- ja veoautod

„CONTINENTAL“ auto välis- ja sisekummid

„HADUROLIT“ parim määrdeaine lisaks mootoriõlile

Autoparandustöökojad Tallinnas ja Tartus

**A/S. „Rotermann'i Tehased“**

Tallinnas, Tartus, Viljandis, Narvas

## Auto-suunanäitajad



Mehaanilised ja elektro-  
magnetilised, kahes tei-  
sendis — kroomitud ja  
mustaks lakeeritud  
V a l m i s t a t u d  
rahvusvaheliste määruste kohaselt  
M ü ü g i l k ö i g i s  
suuremais autoärides

**TARTU TELEFONIVABRIK A/S.**

Tartu, Puiestee 9-11, tel. 2-34

# Rootsi



# SKF

kuul- ja rull-laagrite

## müügikohad Eestis:

Haapsalus: E. Kääramees.  
Jõhvis: A. Schmidt.  
Kuressaares: A.-S. C. Bergmann.  
Märjamaal: H. Saul.  
Narvas: N. Mägi.  
Paldisk: G. Laas.  
Petseris: P. Mägi & N. Nassar.  
Pärnus: A.-S. H. Puls, A.-S. Moto

Rakveres: P. Falk.  
Tartus: A.-S. A. Rosenwald & Ko.  
Türi: E. Jõeäär.  
Valgas: V. Trauss.  
Viljandis: Viljandi Põllumeeste Selts,  
A.-S. A. Rosenwald & Ko.  
Võrus: A. Sibul,  
A.-S. A. Rosenwald & Ko

PEAESINDUS JA LADU:

## LINKE & MARTINSON

Tallinn, Vene tän. 11, telef. 432-86, 432-58

97 791  
50.

# A-S. A. M. LUTHER

---

soovib tuntud kõrge-  
kvaliteedilist mööblit, eriti  
**klappmööblit**

**MÜÜGIKOHAD:** Tallinnas, Vana Posti 9, tel. 446-16 ● Tartus, Ülikooli 2, tel. 7-88

## Põlevkivi

bensiin

mootorpetrooleum

mootornafta

diiselnafata

## A/S. Esimene Eesti Põlevkivitööstus

end. Riigi Põlevkivitööstus

---

Juhatus ja müügebüroo: Tallinn, Valli 4-3. Tel. 450-85 ja 450-62