

Nr. 10/11

Oktoober
November 1935.



Auto

Eesti Autoklubi häälekandja



Parisi autonäituse hoone peasissekäik

J. ZIMMERMANNI KIRJASTUS, TALLINNAS.

Parimad üldtuntud inglise vabriku
RANSOME & MARLES



KUUL-, SURVE- JA RULL-LAAGRID AUTODELE, MOOTORRATASTELE, REHEPEKSU-GARNITUURIDELE, TEHASTE TRANSMISSIOONIDELE JNE. ON NÜÜDEST PEALE ALATI SAADAVAL. ESINDUS JA LADU EESTIS

O-ü. „TARMO“

Tallinn, Narva m. 6.
 Telegr. aadr. „Tarmo“ Tallinn.
 Tel. äri 306-50, kont. 308-54.

Osakond Rakveres, Pikk t. 5, tel. 2-29.



Seiberling
 autokummid

on ületamatud oma
 vastupidavuselt.



Esindus ja ladu:
 Väliskaubanduse kontor
A. Selling & Co.
 Tallinn, Vene t. 13. Tel. 470-22.

Auto

AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI.

EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA.

TOIMETUS JA TALITUS: J. ROOSILEHT & K. TRÜKIKODA, TALLINN LÜHIKEJALG 4. TEL. 429-24.

TELLIMISE HIND: AASTAS (12 Nr.) KR. 3.— VÄLJAMAALE KR. 5.— ÜKSIKNUMBER 30 SENTI.

VIII AASTAKÄIK.

Nr. 10/11 (92) 26. novembril 1935.

ILMUB KORD KUUS.

S I S U.

29. Pariisi autonäitus.
Auto, omnibus, mootor.
Autoriketest.
Esimene surnuveo auto Eestis.
Soodustus Itaalia turistidele.
Mitmesugust.
Reisikirjeldus.
Monte-Carlo tähesõit.
Uudusi autotööstuse alalt.
Lühemaid teateid.
Kroonika ja Eesti autoklubi teated.
Kirjanduse alalt.

I N H A L T.

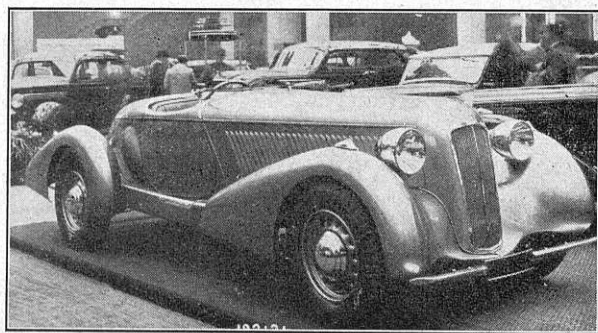
Die 29. Autoschau in Paris.
Automobil, Omnibus, Motor.
Pannen.
Der erste Totenwagen in Estonia.
Preisermässigung für Touristen in Italien.
Allerlei.
Reisebeschreibung.
Die Sternfahrt nach Monte Carlo.
Neuheiten im Automobilgebiet.
Kürzere Nachrichten.
Chronik und Klubnachrichten.
Von der Literatur.

29. Pariisi autonäitus.

Nagu igal aastal, nii peeti ka tänava 29. korda Pariisis autonäitust.

Näitust käesoleval aastal ei saa pidada suuremaks kui ta oli eelmistel aastatel. Rohkem kui automarke, esinesid näitusel osade ja määrdelide jaoks, mis olid täidetud kõiksuguste pisemate kui asjadega, lihtsalt vist suurte ruumide täiteks, et tühja kohta ei paistaks silma. Autode alal nähtavasti ei osata enam midagi muud ette võtta kui karrosseriide muutmises. Toome allpool tähestiku järjekorras autode kirjeldused lühidalt.

1. *A. CC.* (Inglis), 2 ltr., 8 h. j. ei ole muudatusi. Auto hind £ 450.
2. *Adler-Werke* (Saksa), Trumpf, Primus, Diplomaat, muudatusi ei ole.
3. *Alfa-Romeo*, (Itaalia), spordi- ja võidusõidu autod, on ilusa kerega kuid liig kallid. Nende hinnaks on 74—80.000 liiri ainult shassii.
4. *Alvis* (Inglis) sõiduaudod, väga ilusa välimusega ja hind £ 510—850.



„Amilcar“ Roadster.

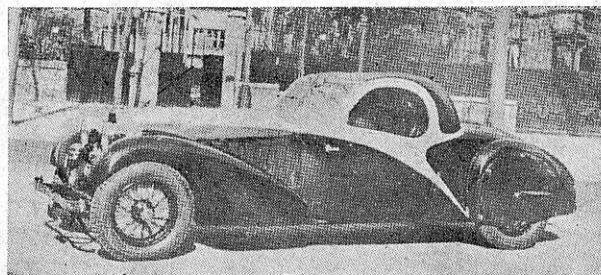
5. *Amilcar* (Prantsuse) väikeautod 4—9 h. j. muudatusi ei ole. Nende hind 17—30.000 franki.
6. *Auburn* (Ameerika) ei ole muudatusi peale

kompessoriga varustatud autode, mis on erilisel tupeva ehitusega ja nägusad.

7. *Austin* (Inglis) ei ole muudatusi, nende hind 165—650 £.

8. *Bentley* (Inglis) väga ilusa kerega ja parimad Inglise autod, kuid liig kallid. Hind 1500 £.

9. *Berliet* (Prantsuse) 4 sil. autod, hind 22—28.000 franki, ei ole mingit erilist.



Uus Bugatti Coupe, mudel „57“.

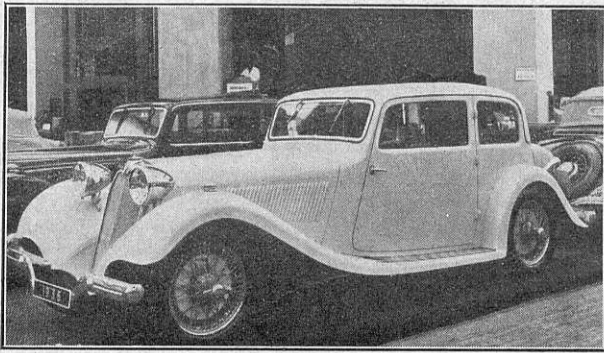
10. *Bugatti* (Prantsuse) tuntud võidusõidu autod, väga ilusa kerega, eriti uus 57 mudel, 3,3 ltr. Nende hind alates 81—155.000 franki.

11. *Buick* (Ameerika), *Chevrolet* ja *Cadillac*, samad nagu nad meil tuntud, kuid on kuulda et „Buick“ 1936. a. mudelite juures võetakse ette radikaalseid muudatusi.

12. *Chrysler*, *Dodge* (Ameerika) mitmed tüübid samad nagu meilgi tuntud. Chrysleri hinnad prantsuse frankides 42—178.000.

13. *Citroën* (Prantsuse) 5 tüüpi, hind 18—32.000 franki.

14. *Delage & Delahaye* (Prantsuse). Delage autosid ei valmista, vaid Delahaye vabrik on Delage vabriku ülevõtnud ja autosid hakkab valmistama Delahaye vabrik. Nende autode hinnad on 31.200—50.000 franki.



„Talbot“ „Baby“ 17 C. V.

15. *Fiat* (Itaalia) väikeautod maksavad 17—33.000 franki.

16. *F. N.* (Belgia) 4 ja 8 sil. autode hinnad on 34 ja 56.000 fr. ja kuna Belgia suurem autovabrik „Minerva“ on raskustes, siis jääb *F. N.* Belgia autode esindajaks.

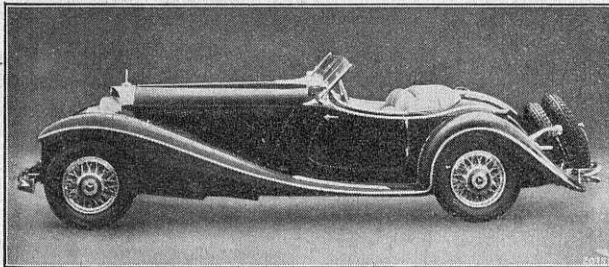
17. *Ford* (Matford) prantsuse toode ei erine ameerika *Fordist* millegiga ja nende hind on siin 35.000 franki.

18. *Graham-Paige* ja *Studebaker* (Ameerika), mudelid samad mis meilgi tuntud.

19. *Hotchkiss* (Prantsuse) valmistab 6 mudelit hinnaga alates 35.500 fr., on praegu parem prantsuse auto.

20. *Laffayette-Nash* (Ameerika) on nägusad ja ruumikad autod, ning hinna poolest kättesaadavad, alates 685 doll.

21. *Mercedes-Benz* (Saksa) oli näitusele välja pannud ühe oma ilusamatest autodest 8 sil. kompressoriga sport auto, mis tõepoolest osutus ilusamaks sellel näitusel ja järgmine iludus oli Bugatti ja Alfa-Romeo. Selle iluduse hind oli ka ilus, mitte enam ega vähem



„Mercedes-Benz“ „500“ kompres. Roadster.

kui 130.000 fr. s. o. Eesti kroonides 33.000 kr. Dir. dr. Schippart'iga juttuajades arvas viimane, et sarnaseid autosid vaevalt mõni müüakse, sest see on näituse jaoks valmistatud.

22. *M. G.* ja *Morris* (Inglis) hinnad 118—550 £.

23. *Nash*, *Oldsmobile*, *Packard* (Ameerika) muudatusi ei ole.

24. *Panhard et Levassor*'il on uudiseks, et diisel- ja bensiinimootoritega veoautod on „Bulldog“ tüüpi nagu „Scania-Vabis“ neid meie turule on saatnud. Mootorid ja alused on väga ilusad ja moodsad. Hinnad ei ole veel kalkuleeritud kuid arvatakse umbes 60—80.000 fr. aluselt. Sõiduautodes muudatusi ei ole tehtud.

25. *Peugeot* (Prantsuse) valmistab 6 tüüpi sõiduautosid, hinnaga 15—33.000 franki.

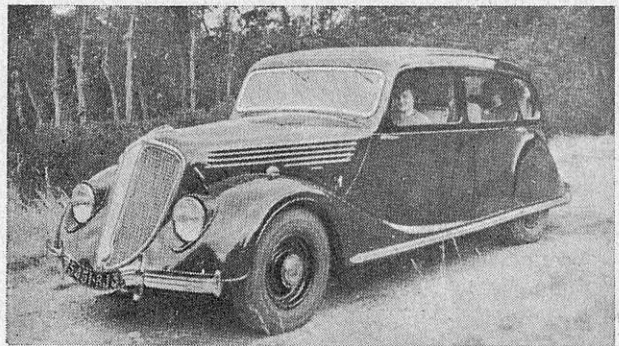
26. *Renault* (Prantsuse) on suuri uuendusi läbi viinud. Kõige pealt on autol astmelauad kaotatud, mis

tänini nii moes olid ja seega on antud istujatele palju ruumi, nii et ees ja taga võib vabalt 3 inimest kõrvuti istuda. 4 silindrilised: *Celta*, *Mona*, *Prima* ja *Vivaquatre*, 3, 4 ja 5 istm. maksavad 16.500—23.000 franki. *Viva* 4—7 istm. fr. 25.000. 6 sil. *Vivasport* 80 ja 85 ja *Vivastella* 5—7 istm. maksavad 29.200—36.500 ja 8 sil. *Nervasport* — 41.000 franki. Käiguvahetus on mõnes mudelis automaatne ja mootori h. j. on suurendatud, kuid põikvedrude süsteem alles jäänud.

27. *Reo* (Ameerika) kuue sil. on ilusad ja nägusad, käiguvahetus automaatne — erihinna ja soovi kohaselt.

28. *Rosengart* (Prantsuse) väikeauto 4 sil., 3 ja 6 h. j. on kenad kuid hind on küllalt kõrge 14.500—26.000 franki.

29. *Salmsen* (Prantsuse) väikeautod, hind 31.000 franki.



Uus „Renault“ ilma astmelauadadeta.

30. *Scoota-Car* (Inglis) liliput-auto on imeväike autoke ja tema aluse hind on siiski 55 £. Samuti ka *Shillan* (Auto-Miniature). Lapsed olid neist huvitatud.

31. *S. S.* ja *Standard* (Inglise) autodel ei ole muudatusi, kuid ilusama välimusega on *S. S.* mille hind 360 £ aga *Standard* alates 145 £.

32. *Talbot* (Prantsuse) üks paremaid keskklassi autosid nagu *Hotchkiss*. Hinnad 37.500—75.000 fr.

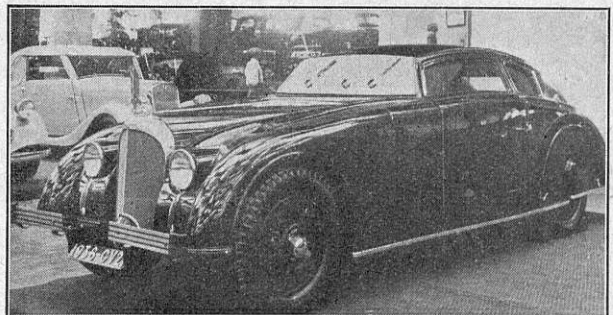
33. *Tatra* (Tshehhi) 8 sil. maksab 90.000 franki.

34. *Unic* (Prantsuse) 4 ja 6 sil. — hind 38—42.900 franki.

35. *Voisin* (Prantsuse) 6 sil. kiiremad prantsuse autod. Hind 82—90.000 fr. Erilist midagi nad ei paku.

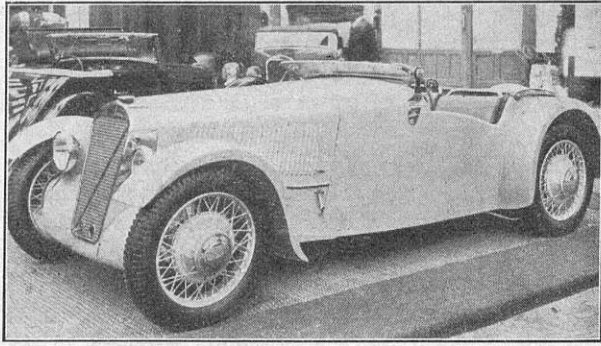
Uue väikeautoga esineb *Georges Irat*. See auto ei näi rõhku panevat ei liiklemisõuetele ega ostjate soovetele. Väike 1,1 ltr. mudel ederataste veoga ei ole küllalt ruumikas ega ka väga odav.

Värvide kohta ei ole midagi erilist öelda, sest enamuses olid näitusel sinised ja hallid värvid. Heledaid värve tarvitab Bugatti, Mercedes-Benz ja Alfa-Romeo.



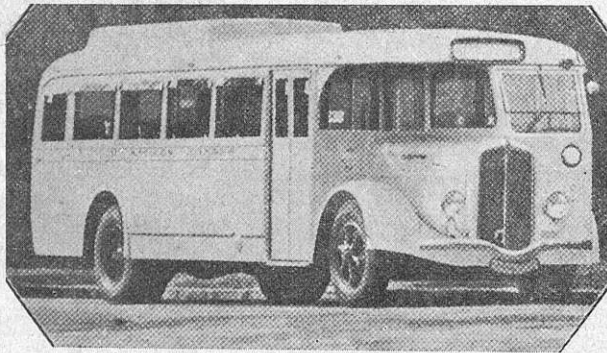
„Voisin“ aerosport.

Foto Rol.



Georges Irat 6 C. V. sporttüüp.

Neoautodest tõmbasid omale tähelepanu, *Berna, Bernard ja Saurer* Schveitsi päritoluga; *Panhard et Levassor, Renault, Laffly ja Latil* (Prantsuse). Huvitavamaks võib lugeda, et „Renault“ vabrik valmistab raskeõli mootoriga veo- ja autobuse aluseid, samuti raudteel sõitvaid kiir-vaguneid, millele võib haakida taha veel rida järelvaguneid. Neid aluseid oli ka vabrikus mitmeid valmis ja ehitusel. Renault vabriku juhatus teatas, et sarnaseid kiir-vaguneid toorõli mootoriga tellitakse Hollandi, Schveitsi jne. Vaadeldes ehitusel olevaid vagunite kereid, peab ütlemata, et nad olid väga ilusad ja kõik olemas mida reisijate mugavus nõuab. Muidugi ripub kõik soovidest ja selle järgi ka hind.



„Renault“ omnibus.

Ka *Panhard et Levassor* vabriku tooteid ei saa tähelepanemata jätta. Seal valmistatakse niihästi bensiini, toorõli kui ka puusõegaasiga köetavaid mootoreid alustega. Uued „buldog“ tüüpi omnibuste alused on väga tugevad ja erilisel ilus radiaatori väljatöötus. Kui Scania-Vabist võrrelda nendega hinna poolest, siis on kindlasti P. L. palju odavam ja pakub suuremat mitmekesidust.

Autonäitus Pariisis on iga aasta natuke tagasi läinud on väljapanekute poolest, sest Prantsusmaa lubab iga aasta sissevedada välismaa autosid ainult teataval määral. Näit. Auburn esindaja Pariisis teatas, et ta saab aasta jooksul sissetuua ainult 80 autot, ja selle ta müüb, nii et pole vajadust erilist reklaami ega väljapanemist näitusele, mis nõuab kaunis suuri erikulusid ja nii on see ka teiste esinduste juures arusaadav. Välismaalasi, autonäituse külastajaid oli sel aastal õige vähe. Ilmad püsisid küll terve näituse aja ilusad.

Mis puutub autonäitusel esinevate auto osadesse, siis siin võis küll kõike näha ja saada, mis ühe uue auto kokkupanemiseks vaja, alates kõige väiksemast plindist ja mutrist ning lõppedes karosseriiga. Karos-

seriisid oli ka sarnaseid, mis 2—3 korda ületasid autoaluste hinna.

Nagu kuulda olevat näituse korraldajad siiski omaga rahul ja puudujääki ei olla karta, sest kui ka seda oleks, seda aitab riik katta.

Mootorrattad on muutunud enam-vähem ühtlaseks, ning puuduvad sellised eri-konstruksioonid, nagu mõni aasta tagasi. On sooritatud vaid mõningaid parandusi üksikasjus, näiteks nelja käigu seadeldis jalglülitusega, plokkmootorid jne. Laialdast tarvitamist leiavad ka nõelklapivedrud.

Algame vaatlust *Alcyon* firmaga, mis on tuntud oma võitudega mitmesugustel võidusõiduteedel. Välja on pandud 2-he taktiline 175 ja 250 ccm mudelid ja mitu 4-ja taktilist 250—350 ccm sil. mahuga mudelit.

Monet et Goyon on üks neid väheseid, kes veel kinni peavad lahutatud käiguseadeldisest.

Terrot mudelitest on tähelepanuväärsem 750 ccm masin 2 sil. V-mootoriga, külgorviga, ning „tüüp Rallye“ nime all esinevad super-sportmudelid. Need omavad kõrgelepainutatud väljalasketoru sumbutajaga, jalglülitust, istepatju tagumisel mudakaitsele ja Amal-tüüriiseade.

Peugeot esines arvurikkalt, mitmesuguses tugevuses mudelitega kuni 175-kahetaktiliseni.

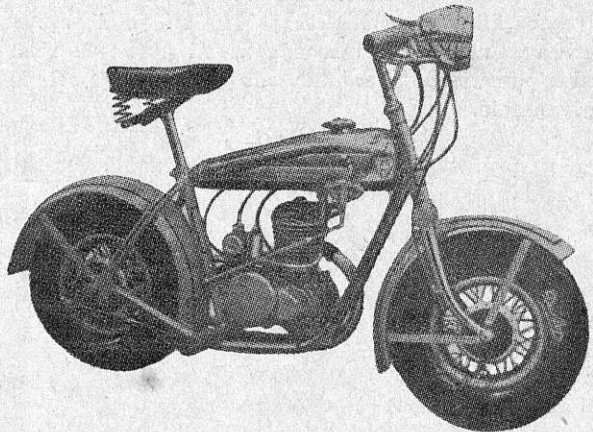
Automoto omab litsentsi Gillet-Herstal mudelite valmistamiseks. Ehitab aga edasi ka endiseid Automoto-masinaid 250—350 ccm sil. mahuga. Tähelepanuväärseimaks osutusid masinad Gillet-Herstal mootoriga, eriti Supersport mudel 350 ccm jalglülitusega.

Gillet-Herstal kasutab plokk-mootoreid.

MGC, tuntud oma alumiiniumist bensiinipaakidega, Jap-mootoriga.

Gnome-Rhone on väliselt väga ilus, sealjuures ka vastupidav. Omab pressitud terasplekk-raami.

Järgneb *San-Sou-Pap* ja *MR*, mille 125 ccm mudel ei kaalu rohkem kui 24 kg (!). See on varustatud Sachs kahetaktilise plokkmootoriga kahe käiguga ning saavutavat 40 km tunnis õige ruttu. Rataste läbimõõt on 40 cm ja kasutatakse 3-tollilisi balloonkumme.



Mootorratas mis kaalub 24 kilg. Kiirus 40 km tunnis.

Koehler-Escoffier valmistatakse litsentsi põhjal *Monet-Goyoni* poolt. Samuti töötab litsentsi põhjal *Armor*, mille väljapanekud on samad, mis *Alcyon* omad.

Saroléa on jäänud muutmatuks, samuti *BSA*.

Motobécane esines soliidsete 175-kahetakt. kuni 500 ccm supersport masinatega. Kõik mudelid on varustatud plokk-mootoriga, mõned uute silindripeadega kergemetallist ja sportmudelid jalglülitusega soovi korral.

New-Map omab Mag- ning Jap-mootorid ja Burman-käiguseadeldise.

Motosacoche, maailma kuulus schveitsi tehas, esineb tuntud 4-taktiliste mudelitega.

Thomann ja *La Française Diamant* esinevad Alcyon mudelitega.

Ariel, *Norton*, *Triumph* ja *Rudge* olid muidugi tähelepanu keskpunktiks, sest ka siin on inglise mootorrattad tooniandjaks.

Dax-mudelid võivad võistelda iga suurema firmaga oma tubli ehituse ning varustuse tõttu. Ilusaimaks näituse väljapanekuks üldse on tema tüüp *Rafale*, mis esineb 350 ja 500 ccm mudelina.

Royal-Enfield on endine, samuti *René Gillet* ja belgia firma *FN*.

Dollar oli uuendanud raami-konstruksiooni.

Styl'son-British on normaalne masin Jap-mootoriga ja *Sturmey-Archer* käiguseadega.

BMW ja *Zündapp* esinesid ühe-, kahe- ja neljasilplokki-mudelitega, pressraamiga ja kardaanikäiguga, samuti oli *Henne* rekordmasin välja pandud, mis alaliselt oli ümbritsetud imetlejaist.

Motoconfort on sama, mis *Motobécane*. *Favor* näitas samu mudeleid kui *Alcyon*.

Prester-Jonghi on samuti tuntud firma võidusõitudel, kes valmistab eriti just 350 ccm masinaid.

Auto — mootor — omnibus.

Jõuvankri tõttu on palju tehnilisi väljendusi muutunud rahvapäraseks ning kuuluvad igapäevasesse kõnne. Uuri me pisut, mida need väljendused õieti tähendavad. Kõige pealt sõna

AUTOMOBIL,

mis on pooleldi kreeka keelest (autos = ise), pooleldi ladina päritoluga (mobile = liikuv), ning tähendab nii siis „iseliikuvat“. See väljendus on küll ebatäpne, sest „iseliikuv“ ei ole mitte ainult sõiduk, vaid ka iga teine masin vastab sellele mõistele. Sõna koostamisel võeti aluseks vist „Lokomobiil“, s. t. „kohalt liikuv“.

Ka *Mootor* annab mõelda. See sõna on pärit ladina keelest, ning tähendab „liigutaja“. Seega on teda päris õieti nimetatud, ka kui teda hüütakse „jõuvankri südameks“.

Tähtsaim mootori osa on

SILINDER,

kreeka päritoluga, sõnast „kylindros“, mis tähendab üldiselt valtsi.

KAROSSERII

põlvneb jälle ladina keelest ja on tekkinud sõnast „caruca“, mis vanadel roomlastel oli gala- või reisivankri nimetuseks, ka hüüti nii kõrgemate ametnike riigivankreid.

SHASSII

on pärit prantsuse keelest, ja tähendab raami. Samuti on prantsuse keelest võetud sõna

GARAAZ,

mis on tuletatud õieti sõnast „gare“ (jaam) ja tähendab seega autode jaama. Veel on aga kaks sõna, mis on tekkinud prantsuse keelest ja need on esiteks

LIMUSIIN,

mis on õieti (Limousin). Vankreid valmistati siin erilise kujuga, ning hüüti neid maakonna järgi limusiiniks. Hiljem kasutati see sõna autoasjanduses. Ka sõna „landauer“ oli pärit Landau linnast, sest et seal umb. a. 1700 keiser Josef I laskis ehitada esimesed sellesarnased sõidukid.

Teiseks on

KABRIOLETT,

mis sai oma nime — kitsehüppest! Sõna on tuletatud prantsuse „cabriole“, mis seda tähendabki. Alul nimetati „cabriolettes“ kergeid kahe- ja kolme- ja neljasilplokki-mudelitega, mida Pariisis ja Londonis väga tihti kasu-

tati. Kas nad oma ehitusel ja „hüppevalmis“ sõiduvõimaliselt teenisid sellise nime, või veeti neid alul kitsede poolt, see on kahjuks jäänud ajaloo saladuseks. Praktised inglased, kellele prantsuse „cabriolette“ oli liig pikk häälendamiseks, tegid sellest mugava

CAB,

millega nimetasid oma kergeid kahe- ja kolme- ja neljasilplokki-mudelitega sõidukite sportvankreid, ning mis ajajooksul muutus tõldauto nimetuseks.

Omnibus on ladinakeelne ja tähendab „kõigi jaoks“, mis ongi väga sobiv nimetus sellele rahvapärasele sõidukile.

K A R D A A N L I I G E

on saanud oma nimetuse keskaja matemaatikult, nimelt Hieronymus Cardanus'elt, kes 15. sajandil elas ja töötas Itaalias. Tema leiutaski liikuvate mehhanismide erilise asetuse, mida nimetati kardaaniliseks rõngaks.

Bensiin on araabiakeelne sõna, lühendus „lubens dschavi“ või „ben dschavi“, mis on viiruki ehk benzolvaigu, — aromaatsed ained, — nimetuseks, mida palju on kasutatud ka kosmeetikas. Nimi võeti üle teatud keemiliste koostisainete ära tähendamiseks, millel oli sarnane aromaatsed mõju, nii näiteks Benzol ja siis ka bensiin.

Kautšuk, see nii tähtis tooraine auto jaoks, on pärit indiaanlastelt, kes selliselt nimetasid (caoutchouc) kummipuu piimvedelikku.

Kautšukki nimetatakse ka

KUMMIKS,

ja seega jõuame jälle tagasi Kreekasse, kus kummipuu taime tuntakse „kommi“ nime all. See kreeka sõna on aga laenatud vanast Egiptusest.

Puhtkreeka päritoluga on *pneumaatik*. Sõna on tuletatud „peuma“'st, mis tähendab hingust või õhku.

Sõna *šossee* algvormiks on „calciata“, seega saksa-keelne „Kalk“ (lubi), kuna roomlaste poolt ehitatud teed Saksamaal valmistati lubjakivi killustikust. Ajajooksul muutus see „caussee'ks“ ja lõpuks „chasseeks“.

Makadam jäädvustab igaveseks oma leiutaja nime, kelleks oli inglise insener ja teedeehitusmeister John Mac Adam, sünd. 1756, surm. 1836. a. Ta kirjeldas oma teedeehituse süsteemi ühes 1820. a. ilmunud teoses, ja sellest ajast alates on makadam saanud tuttavaks kõigile sõidukite kasutajatele.

„Motorwelt“ 18. okt. (Dr. Th. V. kirjutus.)

Autoriketest.

Kõigil rikel on see omadus tulla äkki nagu välg selgest taevast, ja enamjagu sõitjaid seisavad siis nõutult ja laotavad käsi. Neile anname siin väikese ning kerge õppetunni, kuidas pisut enam hoolikas olles rikest hoiduda saab.

Õlistunud pidurid.

Leidub omanikke, kes oma autot kohtlevad nagu sülekoera, seega jagades talle liig palju hääd. Auto käib vähemalt iga nädal kord tõstelaval, ükskõik kas ta on sõitnud nädala jooksul 10 või 1000 km. ning siis määratakse kõiki osi otsast otsani, mis aga määrida annab. Oma alatisele kodule ei keela garaažioomanik teinekord ka õli ega määrdeaineid, vaid valab seda autole sisse, niipalju kui kulub. Autoomanik muidugi rõõmustab sellise hoole üle, aga kujutlege vaid: on umbes 30° varjus, auto sõidab kuumal asfaldil, õli ja määrdeained muutuvad vedelaks, ja voolavad rattatrumlitesse. Sõidul tsentrifugaalne jõud teeb oma jao, ning kuhu surutakse üleliigne õli või rasv? Muidugi piduritesse. Õlitatud pidurid on aga sama hääd kui õlitatud gaasitaja! Sel põhjusel võib siis sõitja piduritega üle elada suurima üllatuse silmapilgul, mil ta neid vajab kõige rohkem. Sääb veel vaevalt midagi aita. Võib katsuda pidurlinte põletada jootmislambiga, või bensiiniga puhastada, ja nimelt tugeva harjamise teel. Ka võib neid 40—50 tunniks asetada Trikloor-Aetylen või põletispiiritusesse. Kuid kas nad oma algkvaliteedi taas saavutavad, on vägagi küsitav. Eriti mis puutub *latev-koosseisuga* pidurilintidesse, s. t. kummialusel.

Nõrk akku.

Meil on kesksuvi. Rõõmustume muidugi, ja vahetame nii tihti särke kui võimalik, sest kuumus ei luba teisiti. Kuid see ei sunni meid järeldusi tegema auto kohta. Oleme lugenud, et peame akkut täitma vähemalt iga 8 päeva järgi destilleeritud veega, et plaadid sääb oleksid alati vedelikuga kaetud. Kuidas aga on lugu päeval, mil 30° kuumuses sooritame tundidepikkuse väljasõidu, ja autol veel päikese käes seista laseme? Siin aurab ju paari tunni jooksul terve hulk vett ära ja järgmisel päeval kordub sama lugu. Meile ei tule aga mõtlessgi akkut täita, ja lõpuks oleme veel üllatunud, kui nõrk see akku on, ja päälegi veel suvel, mil vajatakse nii vähe voolu tulede jaoks? Väike pudelikene destilleeritud veega ei võtaks ju palju ruumi, eks ole?

Õõtsassidega mudelid tõstelaval.

Kes omab õõts- või võnkuvate assidega auto, sel on rohkem muret ja see peaks seda eriti tähele panema. Minge kord suuremasse garaaži ja vaadake, kuidas töömehed mitmesuguseid autosid tõstelavale võtavad. Suurem osa tõstelavu on määratud *kindlate* edetelgedega autode jaoks, — tuleb aga üks *õõts-telgedega*, siis tõstetakse see samal kombel lavale, vaatamata sellele, kas ta jalakesed ripuvad maha või mitte. Paljudel õõtselgedega autodel võib niimoodi osi kohalt painutada, hüdrauliliste pidurite ühendusi rikkuda jne. Seepärast vaadake hoolega järgi, et tõstmisel vedrude ja liikmete alla puuklotsid asetatakse, et neile tuge anda. Parim viis on muidugi, kui otsitakse oma autole selline tõstelava, millele auto ei asetse mitte ainult keskkohaga, vaid neljal rattal.

Kummivahetus pehmel teel.

Sõites pehmel metsa- või külateel, lõhkeb kumm, ja ollakse sunnitud teda asendama uuega. See on raske töö, sest kohe selgub teile tõsiasi, et tungraud on liig lühike, kuna ta vajub maa sisse, ja ähvardab koguni ära kaduda. Jah, kui vaid leiduks midagi allapanemiseks. Seda aga harilikult ei leidu, nii kaugelge kui silm ulatub. Seepärast poleks paha tööriistade kastis alati kaasas vedada väikest puulauakest, umbes kahekordse käe laiuse suurus. Kellel on ka see ununenud, võtku abiks puust kattelaud karosserii põrandast, ülalpool akkumulaatorit.

Õlistunud küünlad mägisõitudel.

On päris üllatav, kui paljud veel selle vana loo pääle sisse kukuvad! Päris vanad, kogenud autojuhid teevad ikka jälle selle vea, et lülitavad *süütuse* mäest alla sõites välja, nii et pärast *õlistunud küünlad* mootorit enam ei taha lasta startida. Lühikese maa pääle või pidurdamisel võib see ju hää olla, aga pikematel allamäge sõitudel peab mootorit laskma tühjooksus edasi töötada, ja ainult siis süüde ära võtta ja mootorit n. ö. õhusurvepidurina kasutada, kui piduritest enam ei jatku, või kui need tuliseks lähevad. Need ajad, mil pidurid olid niivõrd halvad, et allamäge sõidul alati pidi mootorit kasutama pidurina, on ammu möödas! Seega tuleks harjuda enam ajakohase allamäge sõiduga. Kes seda ei soovi, võib ikka ja jälle pahandusi üle elada õlistunud küünaldega.

Ampermeeter ei näita laadimist!

Peaegu iga auto omab instrumendi, mida nimetatakse ampermeetriks. See näitab valguse masina elektrilise laadimise tugevust. Mootori tiirudearvu kohaselt näitab ta vähem või rohkem, ning peab ütleva, et need ampermeetrid on eamuses väga täpsed ning korralikud. Paljudel mootoritel ei ole valgusmasin mitte erilise kummikupplungiga lahutatud mootorist, vaid on otseselt ühenduses mootori tüürieadeldisega, s. t., et valgustusmasina ajaja võll ulatub mootori tüürieadeldisesse, kus ta kas hammasketi või mõne muu ajaja vahendi poolt tiirleva pannakse. Juhtub väga tihti, et liiga hästi õlitatud mootori juures, eriti suve ajal, õliaurud satuvad valgustusmasinasse, ja tagajärjeks on aeg-ajalt õlistunud kollektor. Kui aga kollektor on õlistunud, siis ei laadi valgustusmasin enam ja ampermeeter ei näita ka midagi. Juhtub ka neil valgustusmasinail, mis mootorist eraldatud, et kollektor õlistub. See tekib eriti tihti siis, kui mootor pole enam päris uus, ja siin-seal laseb õli välja, näiteks klapikaantest. Ventilatori tuulest ja õhutõmbest kistakse õlitilgakesi kaasa, kuni nad satuvad kollektorisse, mis siis surmkindlalt õlistub. Suurem osa valgustusmasinaid omavad ümber kollektori plekkpaela, mida kruvi abil pingutatakse. Kui nüüd ampermeeter enam laadimist ei näita, siis eemaldage see plekkklint ning vaadake kollektor järele. Sajal juhul on viga 99 korda kollektoris. Võetagu siis puutükike, mille ümber keeratud tükk liiva- või smürgelpaberit ja surutagu kõvasti vastu kollektorit, kuna mootoril lastakse töötada (suujuures ei tarvitse sõrmi vahele jätta!). Paari minuti pärast selgub üllatavalt, et ampermeeter jälle funktsioneerib.

Madal veepind — puudulik ringvool.

Ei pea oma autol, — ka kui ta on selleks suuteline, — suvel 30° palavuse juures kihutama tundide viisi üle maantee. Mootor muutub seejuures hõõgupalavaks, jahutusvesi soojeneb kiiremini, ja aurab ära sama kiiresti. Kellel on *termosyfoon* jahutus, peab üldse ettevaatlik olema. Iga omamoodi korralikku autot peab ka samamoodi korralikult kohtlema. Auto kvaliteedil ei ole sellega midagi pistmist. Kui suvel peab tundide kaupa maad mööda ringi sõitma, ja päike kõrvetab sõitjal küüru ning autol mootorit, siis võiks rahuga peatuda ja mõni lonks vett juurde valada, niipea kui jahutaja seda vajab. Seel teel hoidute suurtest üllatustest. Paljud teevad aga nii: nad jõuavad sihtkohta, ja kuna nad märkavad, et mootor on ilusasti kuumaks läinud, siis võtavad nad isegi selle vaeva ette, et vaatavad korra jahutajasse. Rahuldusega teevad nad kindlaks, et „jahutajas on veel tubli portsjon vett“. Aga see vesi on kuum, jahutaja pindala suur, ja auto on tund aega seisnud, siis jahutusvesi automaatselt väheneb. Veepind on alanenud, võib olla juba nii kaugel, et ülemine toruühendus mootori ja jahutaja vahel asub kuival. Muidugi on veeringvool nüüd katkestatud, ja edasi sõites aurab viimne piisk jahutusvett ka ära. Tänapäeva autode kvaliteeti arvesse võttes ei tule muidugi karta, et nüüd auto on igaveseks kõlbmatu, eriti kui veel õigel ajal märgatakse, mis juhtunud on. Kui aga selline juhus on, siis leidub vaid üks

tee, ja see on järgmine: püha *Christoforuse* nimele mitte *külma vett* hõõguvale mootorile! Kui mootoris pole veel pragu tekkinud, siis sel puhul saab ta selle kindlasti! Nii siis aeglaselt lasta mootorit jahtuda väljalülitatud süütega, et kolvid sisse ei „sõöks“. Umbes tunni aja järgi võib vett aeglaselt, lonksu haaval sisse valada ja edasi sõita.

Ummistunud väljalasketoru põhjustab jõukaotust!

Väljalaskegaasi pott on tõeline *nõe, sõe, õli ja vee* kogu, millest ajajooksul tekib *mixtum compositum*, maakeeles öeldud „sõnnik“. Sellist panna kogub eriti väljalaskepoti sügavamatesse osadesse, mis mägisõitudel, raputustel jne. iseenesest üles kerkib ja sõelad ning praod ummistab, mis on õieti määratud helisumbutajaks. Seega moodustavad väljalaskegaasid surveummistuse väljalaske ning mootori vahel, tagajärjega, et väljalaske tõugetel enam vajalikku hulka põlenud gaase ei saa välja saata, kuna vastusurve on liig tugev. Eriti need, kelle autod on juba vanemat tüüpi, peaksid aeg-ajalt väljalaskegaasi poti maha võtma ja välja kloppima. Te imestute, nähes seda risuhunnikut, mis säält välja tuleb. Kuid ka uute masinatega pole asi parem kui korraliku õli asemel tarvitatakse mingit nimetut odavat kastet. Paljud ei usu seda veel, kuid see on tõsi: *hädad õlid on ostes kallimad, kuid tarvitamisel odavamad! Kes ei taha õppida, — kannatagu!* Ärgu siis imestagu, kui kord leiab väljalasketorus terve väikese nõe- ja mustusevabriku.

Esimene surnuveo auto Eestis.

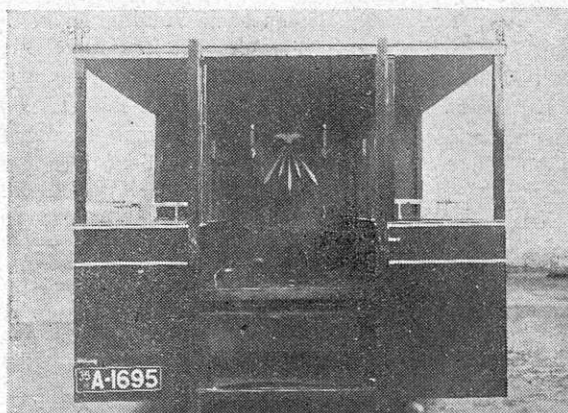
See omapärane „Surnuveo auto“ kuulub Tallinna Püha-Vaimu kogudusele. Selle esimese tarviliku sõiduki Eestis, konstrueeris ja laskis oma kavandite kohaselt ehitada isiklikult tööd juhatades, sama koguduse majanduskom. esimees tehn. T. Viiroja (Zimmermann). Kavandite võistl., leidis koguduse Nõukogu tehn. T. Viiroja kavandi, kõige otstarbekohasema ja ilusama olevat, mida ka vastu võttis ja kinnitas. Sõiduk ehitati Tallinnas, „Auto-Service“ töökodades, Hollandi tän. 50, missugune töö maksma läks ligi 3000 krooni. Puu osa (sõrestik) on ehitatud saare puust, tamme puu põiktaladel, kinnitatud tugevate kap-klambritega ühenduskohad. Välispoolt kaetud plekiga, värvitud musta auto „Duco“ värviga, külgedel hõbe palmioksa ilustused, auto ääred alumiinium liistudega ümberringi kanditud. Katuse igal nurgal asub kullatud rist.

Sõiduki kogu pikkus 5,17, lai 2,20, kõrge 2,25 m.

Kirstu ruum on klaas seintega õhukindlalt saatejatest eraldatud, omaette väljast lahtikäiva klaas uksega.

Kirstu ruumi pikkus on 2,54, laius 0,93, kõrgus 1,16 meetrit. Surnu jalge pool seinas, asub väike altarit meeletuletav Püha-Vaimu embleem, valge tuvikese kuju nikerdatud ja alla jooksvate kuld kiirtega,

mida valgustavad eriti selleks otstarbeks konstrueeritud 2 elektri küünalt, mis T. Viiroja oma töö, ja auto jaoks kogudusele kingitud.



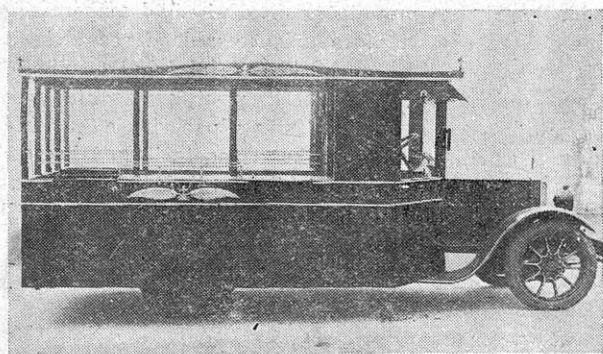
Tagavaade puusürgi ruumi.

Kirstu alus, lafett on liikuvate rullikute peal, mis laseb ennast välja tõmmata ja kirst peale asetatult tagasi lükata lukustatud asendisse, nii et kirst sõidu ajal ei liigu ega logise. Auto kahel pool väljas keskkohal on nikkel võrenõu lillede ja pärgade jaoks. Kaasasõitjatele on istekohti kummagil pool autot 2, juhirusmis 3, nii et kaasa võib sõita 7 inimest ühes õpetajaga. Istekohad on kõik nahk patjadega. Autol on kaasas punaseristi kapp artimitega ja tulekustutaja.

Matuse auto on iga ühe teenistuseks valmis, tellida võib telefon 466-09 ehk 433-55 kantseleist kella 10—2 ja 6—8 p. l.

Kasutustasu linnaümbruse kalmistud, kiirema sõiduga 15 krooni, täsa sõites (sammu) 20 krooni. Maale ehk väljaspool linna, tasu kokkuleppel, kauguse järele.

Auto tarvituse on odavam matmise jaoks kui hobused ja praktilisem, sest tarbekorral on võimalik 7 inimesel kaasa sõita tasuta.

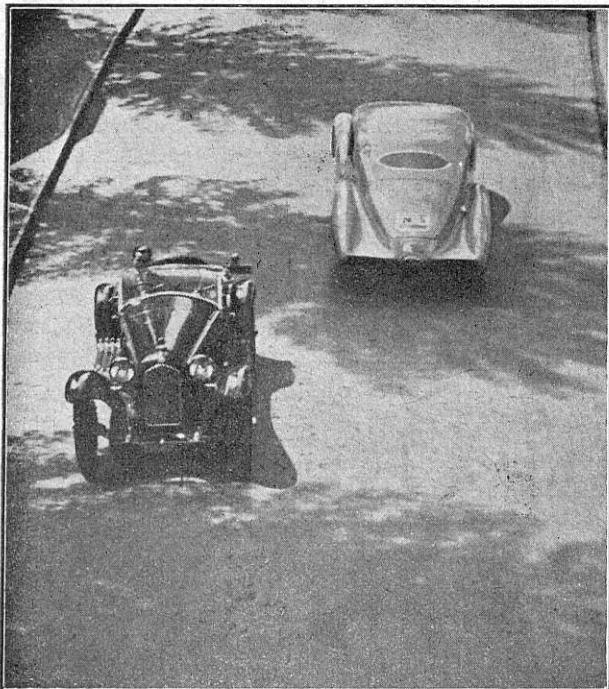


Surnuveo auto külvaade.

Soodustus Italias turistidele.

Itaalia Autoklubi teatel saab alates augustikuust Itaalia piiripunktides ja sadamais muretseda iga automobilist endale bensiini hinna alandust, kes on omandanud mõne hotelli soodustuskaardi. Kui hotelli soodustuskaart on maksev 15 päeva, siis on alandus bensiinihinna 40% ehk 0,46 liiri bensiini liitri tegelikust hinnast vähem. Kui aga soodustuskaart on maksev 15 kuni 90 päeva, siis hinnaalandus on 92 centesimi liitri päält. Iga autoturist, kes on muretsenud endale selliseid soodustuskaarte, peab laskma neid tolliametis tembeldada. Niipea, kui kaart on tembeldatud, on ta maksev puhta rahana AGIP, SHELL ja STANDARD

bensiinijaamades. Soodustuskaardid ei ole edasiantavad, ning maksvad ainult selle auto kohta, millise jaoks nad on tembeldatud.



Itaalia suurepärased teed lausikmaal ja mägedes.



Soodustuskaardi proov.

Mikspärast auto rooliratas?

Meie oleme harjunud nägema ja usume, et igal autol peab tingimata ratasrool olema, kuid ligemalt ei ole meie seda asjaolu selgitanud, — mikspärast siis peab olema autotüür rattataoline?

Mäletame veel hästi, kui auto sündimise aastail olid ümmarguse rattasrooli asemel lihtne kaheotsaga juhtimis-tüür ja ka praegu mootorratastel pide kahele käele, mitte aga ümmargune kolme või enama kodaraga rattas. Kuid pole mingi lõbu pöörata sellist rooli 30—40 cm võrra paremale või vasakule.

Ratasrooli tarvitamisele võtmine oli vägagi tervitav mõte.

Kuid suurtel ookeanihiiglastel on see asi veelgi lihtsamaks muudetud: umbes 25 cm. vahemaaga asetseb lauakesel kaks kontaktinööpi, kui vajutada ühele, siis hakkab tegutsema laeva keres elektri mootor, mis teatud kruvi abil pöörab laeva tüüri, ning kui suruda teisele nööbile, hakkab töötama teine elektri mootor, mis pöörab laevatüüri tagasi ja vastupidises suunas. See on tõesti mugav! Mis oleks, kui leiutataks mi-

dagi sarnast ka autole? Aga tähelepanuväärt, kui rooliratas on meile armsaks saanud! Mis on selle vastu kaks alandlikku nööpi!?

Siiski tuleks sellele asjaolule pöörata suuremat tähelepanu, sest auto on muutunud esmajoones liiklemisvahendiks, mille käsitlemine olgu nii lihtne kui vähegi võimalik.

Nii siis kui selline juhtimine „nööpide“ abil suudab veelgi lihtsustada jõuvankri käsitlemist siis peab selle läbi viima, kuigi suurem osa juhte oleks rooliratta poolt.

Ja veel üks asjaolu: on ju kindlaks tehtud, et kokkupõrgete korral rooliratas võib sünnitada juhile hirmsaid vigastusi. Võib olla saaks sellest hoiduda, kui kasutatakse rooliratta asemel teistsugust juhtimissüsteemi, mis poleks nii lähedal juhi alakohale. Päälegi oleks juhirusmis palju rohkem ruumi kui puuduks rooliratas, samuti kergendaks see autost sisse- ja väljaronimist. Kas ei peaks selle üle järele mõtlema tehnikerid-insenerid?

„Eile varastati T-s auto, auto oli tuntud ärimehes P. oma“ nii kõlab ajalehe teade. Mis puutub see minusse! Üks vähem või rohkem, kes kellest hoolib! Kuid siiski on südames sellane salakartus: „nimene, see võib ju sullegi juhtuda“! Ja näe: ongi käes!

Tulen oivalisel suveõhtul oma auto juure kõnnitee ääres, tõstan juba jala, et sisse astuda, ja siis alles veendun, et autot polegi kohal. No nüüd ei mõista kolmeni enam lugeda! Minu auto varastatud! Selline äياتus! Kuulmatu! Vargad, kaabakad!

Näib mulle, nagu pigistaks kuugi ühe silma kinni, ja naeraks pilkavalt. Varastatud — kes tegi seda. Ära on ta! Läänud! Kitku kas juuksed peast, — kui neid vaid oleks.

Kriminaalpolitsei! Külmad, sünged müürid ja sama külmad ametnikud, — otse vastandid minu erutatud seletustele.

„Teie nimi? Elukoht? Mis auto, mis number, kust seisist?“

„Lubage, kas te ei võiks kohe telefoneerida, ehk läheb väga palju aega kaduma, — ma — eee — ee!“ Ametnik naeratab ja rahustab mind:

„Küll me selle juba kätte saame?“ Lähen trepist alla tundega, nagu oleks ise midagi kurja sooritanud. Tapmine, röövimine, õhk täis mõrva ja verd; jälgimiskirjad päevapiltidega tagaotsitavaist seintel. Rutem välja siit, ja üks konjak poleks mitte paha. Üks lohutus on mul: raadio kaudu teatatakse minu auto number iga kolme tuule poole, ja võib olla...

Ruttan koju. Laman voodis. Varastatud! Silmad vajuvad mul kinni. Poolunes kuullen kõva telefoni helinat, mis osutub kuuldepetteks. Uuesti voodisse ja näen

und: minu armas auto tormab läbi tundmatu ümbruse, rooli taga istub metsik sell. Tähelepanu, kurve! Liig hilja, — auto lendab kuristikku, — kole ragin ja mürin... hirmunult taipan lõpuks, et laman voodis, ja mitte auto all. Jälle mõne aja pärast vajuvad silmad kinni, ning juba jälle kihutan oma varastatud autos. Sää! — telefon! „Hallo, Teie autot nähti piiri lähedal!“ — „Ja — ja?“ „Te tahtsite ometi teateid asjade arenemise kohta!“

„Ah jah, tänan, tänan tõesti!“ Oh taevas nüüd vist ei kesta kaua, ja nad leiavad mu armsa auto. Las' varas jookseb kui tahab ja jõuab, peaasi et saan tagasi oma „Snookumi“, jah nii, on selle truudusetu tomati nimi.

Magada — võimatu! Näen vaid metsikut kihutamist, salakauba vedajaid, kivide ja kruusa sadu! Ikka ja alati lõpeb sõit kas kuristikus või sügavas vees. Hommikul siiski uinun tunniks ajaks korralikult. Ärgates tunnen nagu oleks teehöövél minust üle käinud. Teade politseist telefoni teel: „Teie auto seisab garaashis!“ Kohe sinna! Mis? Kas see peab minu auto olema? Määrinud ülevalt kuni alla, seisab ta sää! — pisut häbelikult, —näib mulle. Poritiivad on mölgis, kummid tühjad. Kohver lahti murtud! Jahutaja jookseb läbi. Polster täis plekke, paberossi otsad vedelevad igal pool. Puuh, — kes küll siin on istunud?!

Silitan ettevaatlikult üle laki, jah, see on minu auto.

Ajalehes seisab: „eile varastati... auto.“ Nüüd tean ma mida see tähendab ja ei soovi kellegile seda üle elada.

Lükklemine Hispaanias.

Hispaania motoriseerub — autoliinid tekivad igale poole — õnnetuste arv on kohutavalt suur.

Katsed, viia läbi Hispaania suurlinnades kärata liiklemist, ei õnnestu. Hispaania liiklemise juurde kuulub kära. Jalgratturitel on kõigil vähemalt üks signaal kaasas, et ka nemad võiksid end kuidagi märgatavaks teha. Hispaania tänavail kõlab alaliselt mitmehääleline signaalide, pasunate, sarvede ja sireenide sümfoonia.

Mis puutub kiirusmäära, siis ka siin peab aluseks võtma jalgratturit. Liiklemises kohtab vaid võistlusrattaid. Jooksupoisid ja sõnumeteviijad, kes kasutavad jalgrattaid, on enamikus jalgrattavõidusõitjad, kes võistlustel on saavutanud oma esimesed loorberid. Need poisid kasutavad nüüd suurlinna tänavaid treeningu otstarbel, tormates täis sportlikku eneseusaldust üle asfaldi. Nad on suureks hädaohuks Hispaania liiklemises. Nad kihutavad kui hullud autode taga, ega hooli sõidumäärustest. Väga palju õnnetusi langeb nende arvele. Kuid kui iga jalgrattur on võidusõitja, siis iga autojuht on omaette Hans Stuck või Caracciola. Siin leidub palju tõelisi autoakrobaate, kes omavad hea sõiduinstitinkti, julgust ja ettevõtlikkust. Kuid tihti nad sõidavad ilma igasuguse vastu-

tundeta. Nemad kannavad suure osa õnnetuste arvust.

Siiski on hispaanlased päris autohullustuses, ning vaevalt leidub sõbralikumad maad autole kui Hispaania. Linnade liiklemises valitseb täielikult auto. Hispaania väikelinna turuplats sarnaneb autojaamale. Nii mõneski maakonnas on autoliinide võrk palju tihedam kui raudteede võrk. Kiirtransport sünnib harilikult auto kaudu. Liiklemise juhtimine valmistab suurt muret, sest õnnetuste arv ei taha väheneda. Näib väga raske olevat nii jalakäijat kui ka sõitjat harjutada moodsa liiklemiseadusega. Liiklemise korralduses on eeskujuks võetud Inglismaa, kuid nagu näha, ei saa lihtsalt ühe maa seadusi üle viia teisele. Tänavail tõmmatud valgeid jooni ei pane keegi tähele. Liiklemistulede süsteem on niivõrd keeruline, et tekitab alati ummikuid risttänavail. Politsei on hästi kasvatatud ja korrektne, kuid see kõik ei aita selle distsipliinilageduse vastu, mis valitseb Hispaania sõitjate ja jalakäijate hulgas. Hispaanlane vihkab sundust, — ka liiklemises. Nagu suured lapsed toimivad nad just vastupidi nõuetavale.

Hispaania liiklemiskorralduse probleem on tõesti äärmiselt tõsine.

Magamisvõimalusi autos.

Kahjuks juhtub väga tihti, et üliväsinud autojuht rooli taga magama jääb, põhjustades raskeid õnnetusi. Pole vajagi, et sõitja uinub, kuid juba üksi väsimusest jätkub, et vähendada juhi reageerimisvõimet, kusjuures sageli tekib olukord, nagu ülemäära joomise tagajärjel, s. t. inimene on täiesti ükskõikne hädahoju vastu. Võib kisa tõsta, et miks autojuht sõidab üldse, kui ta on väsinud, kuid kui vaadata seda tegelikust küljest, siis selgub, et olukord ei luba õiget puhkust. Kui näiteks keegi kavatses pikemale sõidule asuda, siis päev enne seda tavaliselt kulub igasugusteks vajalikeks toiminguteks, mis kestavad hilisööni. Et aga katta nõuetavat arvu kilomeetreid, siis muidugi alatakse sõitu varahommikul ning korralikust magamisest pole seega juttugi. Vastavalt oma harjumusele sõidetakse esimesed 200—300 km rõõmsalt ja rahulikult. Siis aga tekib teatud väsimus. Peatatakse kusagil, et midagi süüa ja juua. See on küll väikeseks vahelduseks ja puhkuseks, kuid see pole küllaldane. Kui siis veel peab kusagil ärisõpru ootama, et nendega kohata, siis istutakse kusagil restoranis, kus süüakse ja juuakse jälle rohkem kui vaja, et aega mööda saata. Varsti tekib igatsus väikese uinaku järgi, mida aga kusagil ei leia. Poole tunni puhkuse jaoks pole ju mõtet võtta ho-

tellis tuba, vaid piinatakse end, juuakse kanget kohvi või puhatakse autos, nii hästi kui see on üldse võimalik. Kas siis on veel tahtmist või mitte, kui aga peab, siis ollakse sunnitud edasi sõitma.

Kui mugav oleks aga, kui kõik autod oleksid varustatud lamamisvõimalustega, kui saaks edeistmete seljatugesid maha keerata, täispuhutavatel kummimadratsitel lamada, ning olles auto teelt kõrvale keeranud, tunnike korralikult magada!

Miks öieti hoolib autotööstus nii vähe sellistest võimalustest? On küll selliseid sõidukeid nähtud autonäitustel, ja igasugust tänapäeva autot võib küll selliseks ümber ehitada, kuid alati on see lõbu liig kallis, Võiks aga leida vastav konstruktsioon, mida seeriaviisi turule lastakse ka odavamates autodes. Siinjuures pole sugugi vaja, et need lamamisasemed oleksid ei tea kui pehmed ning sügavad, — tavalisest polstrist jatkaks.

Kellele siis see veel pole küllalt, võib lisaks võtta kummimadratsid, mis ei kaalu palju ega võta palju ruumi, kuid mugavuselt on ületamatud. Pealegi võib neid kasutada ka väljas lamades, ja ujumisel vees samuti.

Pikamaa võidusõitudel oleks sellised võimalused eriti hinnatavad. Mõeldagu vaid Rallye Monte Carlole.

Reisivisked.

J. Zimmermann.

Kui keegi soovib Eestist autoga välismaale sõita siis peab kõigepealt selge olema kui mitme riigi piirist tuleb sisse ja välja sõita, et autol kaasasolev tollipassi kaustik oma lehtede arvuga välja kannatab. Muidu tuleb ette, et ei saa kodumaale tagasi. Isikute passid ühes varustatud viisadega peavad nii kui nii olema, samuti autopass ja rahvusvaheline luba jõuvankri juhutamiseks autojuhile. Kõige rohkem aegaviitev piiril on see, et peaaegu igal piiril nõutakse raha registreerimist, kus viimase sendini sul kaasas — ja isegi saadaolev raha tuleb üleslugeda, nagu oleks arvamine, et välismaalane tuleb riiki ja ostab kas või terve riigi ära ehk viib välja riigi rahatagavarad. On ju auto-sõitjal tarvis siin ja seal autole ja enesele toitu muretseada ja siin peab niipalju raha olema, et neid tarvilisi väljaminekuid katta. Et raha nii palju oleks, mis lubaks mõnda lõbusat olemist, seda vist ükski autol sõitja omale lubada ei saa, sest kodumaalt kaasa võetud raha on piiratud. Need on asjaolud, mida igaüks autol välismaale reisija peab tähele panema.

Kõiki neid asjaolusid silmas pidades alustasime 4. oktoobril s. a. reisi, et jõuda 10. oktoobriks Pariisi autonäitusele, mis algas 3-dal ja lõppes 13-dal oktoobril. Nii siis reisijaid oli kokku neli hinge — 3 Zimmermanni perest ja 1 Brandmanni perest, nimelt proua Brandmann suure shokolaadi tagavaraga, et kui aeg igavaks läheb, siis võib shokolaadiga aega viita ja kõhtu täita. 4. oktoobri õhtuks jõuti Riiga kus ööbiti. Tee Iklast Riiga oli kohati päris vilets, nii et 8 sil. Auburnil tööd oli, kuni metsa teelt heale teele Riia ligidal välja pääses.

5. okt. kell 10 hom. läks sõit juba ilusa päiksepaistelise ilma mõjul Leedu piiri poole ja esimeseks üllatu-

seks oli siin, et ka sellel piiril registreeriti raha, mida senini veel kunagi ei tehtud. Sissesõidul võeti maksu 3 Litti ja et meil sarnast money ei olnud, siis oldi rahul 3 Läti lattiga. Läti piiril on see headus, et siin võetakse vastu ka eesti raha kursiga 1 kroon 1 latt ja seda väljasõidul. Bensiin Leedus maksab 95 senti, eestirahas umbes 60 senti. Bensiini müüjad kurdavad, et keegi välismaalane läbisõidul neilt osta ei taha ja katsuvad tagavaradega läbisõita. Tilsitis maksab bensiin juba 35 pf. s. o. kui registermarkidega osta, siis tuleb bensiin alla 30 eesti sendi liiter ja isegi bensooliga segatud. 5. okt. õhtuks jõudsimel Elbingi, kus ööbiti hotell „Centralis“ Adolf Hitleri tän. Kena ja puhas võõrastemaja 3.50 Rmk. toa eest ühes hom. kohviga ei ole palju. Kerge ja huvitav oli sõit läbi saksa linnade alates Tilsitist, sest päev enne meie sõitu oli Hitler külastanud Tilsiti ja igas linnas ja külas olid teed ja tänavad vanikutega ja lipukestega ära ehitatud, nii et teed uurimata oli siht selge kuni Berliinini, väljaarvatud Poola koridor, kus need märgid puudusid.

6. okt. hommikul läks sõit edasi Marienbergi — Poola koridori poole. Marienbergi sillast ülesõidul võetakse auto pealt 5 złoty ja igalt reisijalt 10 croschy maksu, mille üle kviitung antakse. Õhtuks kell 9 jõudsimel Berliini ja ööbisime Potsdamerplatz hotellis, Saarlandstr., kus toa eest nõuti 3.30 Rmk. See võõrastemaja on puhas ja korralik. Et raha puudus, sest Reisetšekid olid vahetamata, siis laenas perenaine meile 20 Rmk., et Haus Vaterlandi minna õhtust sööma kuna hotellis selajal midagi enam saada ei olnud. Nii olime võõraste poolt välja aidatud.

7. okt. hom. otsisime üles panga, seal samas ligidal ja 100 Rmk. tseki pealt võeti maha kohe 1.50 Rmk.

Nii on siin ka omad mati võtmised välisturistide pealt. Auto puhastuse ja garaazis ööbimise eest võeti 5.50 Rmk. s. o. rohkem kui hotellitoa eest inimese pealt.

Kell 11 hom. olid jälle pakid koos ja enne Berliinist lahkumist tahtsime tervitada kodumaalase hra A. Kipasto perekonda, mida ka tegime. Kell ½1 päeva läks sõit edasi Potsdam—Wittenberg—Halle—Weimar—Naumburg—Erfurti poole. Erfurti jäime ööseks „Stadt-Chemnitz“ võõrastemajas Thomase str. 57. Toad maksid 3 Rmk.

8. okt. läks sõit edasi Gotha—Fulda—Frankfurt a-M. Ööbima jädi Kaiserlauterni Hindenburgi Hospizi. See Hospiz üllatas meid oma puhtusega ja nägusa korraliku sisseseadega ja väga viisaka teenimisega. Tuba maksis 3.50 Rmk. ühes hom. einega kokku. Seda võib kõigile soovitada ja ta on linnast prantsuse piiri poole väljasõidu tänava ääres.

Ilm, alates Berliinist peale oli päikesepaisteline ja teed väga sirged ja korralikud, nii et ei tunnegi kui 100 km. on läbistatud. Ilusamatest kohtadest teeääres peab ütleva on maastik Naumburg—Waxa—Bad-Köseni ümbruses, kus kõrged ilusad mäed ja orud vahelduvad nagu pilt kinolinal. Igalpool nopiti kartulaid ja peediväljadel töötasid töölisel, siin ja seal veeti härgade ja lehmadega peedikoormaid, arvatavasti suhkrupeedid.

Lehtpuudel, eriti kaskedel helekollane värv lehtedes. Sügise tundemärgid! Ei saa ütelda, et siiski väga soe oleks olnud ja palju ei saanud vahet teha Riia ja Tilsiti kliimaga. Paistis nagu vahet ei olnud. Erfurtis näit. oli õhtul päris jahe ja Kaiserlauternis tuli peenikest vihma. Saksamaa auks peab ütleva, et puhtus on suurem nii külades kui ka põllul. Maaharimine ei jäta soovida. Kuna Poolas ja Prantsusmaal pilt muutus.

Küladest läbisõites suured sõnniku hunnikud teeääres hoonete seinaga all, vankrid ja hobuseriistad lahtise taeva all, lapsed mustad ja räpased, ning naised ja mehed päris kasimata, nagu ei oleks veetilka majas. Isegi piiripunktis Poolas, on ametnikud korratult riides, kuna Saksa poolt korralik riie ja välimus vastu paistab. Teed on Poola korridorid palju paranenud võrreldes mõne aastaga tagasi, kuid linnad ja külad on veel mustuse võimuses.

Tuleme tagasi oma reisusihile. 9. okt. kell 11 jätsime Kaiserlauterni maha ja sibasime prantsuse piiri poole Saarbrückenist vähe maad edasi. Nii Saksa kui prantsuse piiripunktis on väga sõbralik sõitjate vastu võtt ja tolli formaliteet täidetakse kiirelt. Õhtuks kell 8 jõudsim Pariisi kus otsisime üles vana Tallinna sõbra ja tutava *Eduard Klimbergi* garaazi *St. Charles tän. 4*, Passy silla ja Eiffeli torni ligida. Hra Klimberg on siin ennast ilusasti sisse seadnud kus lahkelt ja ausalt teenitakse kõiki autoomanikke, et millegi eest ei pruugi muret tunda.

Auto peetakse alati puhas ja kui vaja mingisugust remonti kas öösi või päeval, siis ollakse siin kõigile abivalmis. Eriti hea on siin elektri osakond kus suure vilumusega ja asjatundlikkusega hra *Sabo* kiirelt vea parandab. Ka maalritöö osakond ei jäta soovida. Üldse peab kiitusega mainima, et eestlasest garaazipidaja Pariisis on jõudnud automobilistide poolehoidu võita, sest garaaz ei ole millalgi tühi ja ruumi puudus on suur, nii et hra Klimberg kavatses laiendada seda kuni jõuab vastu võtta 200 autot öökorterisse.



Fontainebleau's, kohviku ees.

10. oktoobril vaatasime Pariisi autonäitust, millest kirjeldus ilmub eraldi ja siin sellest juttu ei tee.

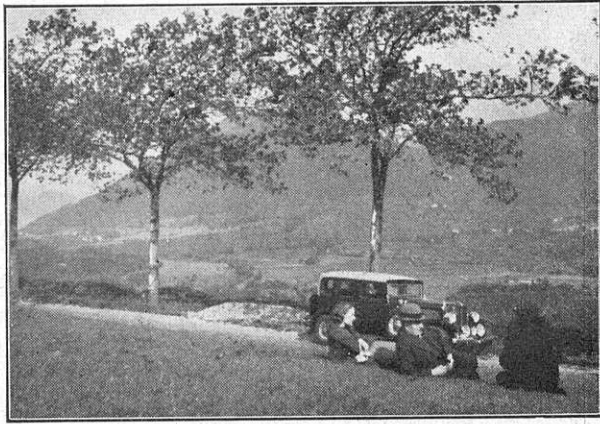
14. oktoobril kell 2 päeval algas prantsuse autoklubi ruumes autoklubide koonduse aastapeakoosolek, millest osa võtsid 36 klubi esindajat nende hulgas Eesti autoklubi poolt Renault vabriku direktor L. Martin ja klubi esimees J. Zimmermann.

Pariisis olime ka meie saadik hra *Strandmanni* ja pr. ning hra *Bodisco* külalised. Härra *Strandmann*, meie armastusväärsemaid saadikuid, distingueeritud, peene ironiaga ellusuhtuv, — nii tunne me teda kõik.

Pr. ja hra *Bodiscod* on äärmiselt sümpaatsed. Lihtsalt heameel oli kohata neid kahte Pariisis. Sama abivalmilt juhtis meid läbi Pariisi liiklemiskeerise proua *Klimberg* ja eesti tantsitar *Nora Liina*, kes on pariislaste poolt väga armastatud. 16. oktoobril lahkusime pr. Klimbergi ja Nora Liina saatel Pariisist ja reis läks üle Fontainebleau edasi Shveitsi poole. Fontainebleau's vaatlesime lossi ja siin jätsime pr. Klimbergi ja prl. *Nora Liinaga* jumalaga. Prantsusmaa ilus suvituslinnake *Nantua* pakkus end ümbritsevate kõrgete kaljumägedega (1400 mtr.) üllatavalt ilusat pilti. 17. oktoobri õhtuks jõuti Shveitsi ilusasse suvekuurorti *Montreaux'i*, kus peatuma jäime kenasse „Regina“ hotelli. See hotel on väga puhas ja kodune ning toidetakse hästi. Hinnad ei ole kallid ja siia võib soovitada igauht, kes soovib



Nantua ümbrus.



Teel, Nantuast Schweitsi piiri poole.

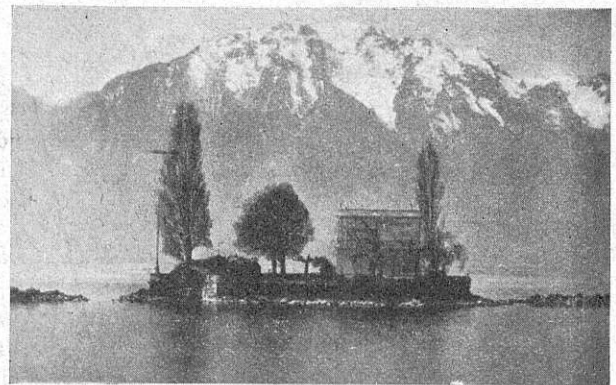
mugavust ja puhkust. Kahjuks segas vihm meie pike-
mat viibimist selles ilusas nurgakeses ja 20. oktoobril
reisime edasi Lausanne, Berni, Luzerni kaudu St.
Galleni ja sealt edasi Saksamaale Müncheni. Bern'ist
läbi sõites tabas meid juba lumeräitsakuga segatud



*Hotel „Regina“ ees. Pahemal hotelli perenaine oma
pojaga.*



Hotel „Regina“ Montreaux'is.



„Ile de Salagnon“ Montreaux.



Vaade hotel „Regina“ rõdult.



Montreaux'is järvekaldal.

vihm ja külm tuul. Bernist peale on Shveitsis juba
kuulda saksa keelt ja ka äride nimed ja muud tahvli-
kesed teatavad saksa ollusest. Loomakarju on näha
kõikjal ja loomad on rammusad. Tshehhi piir, peale

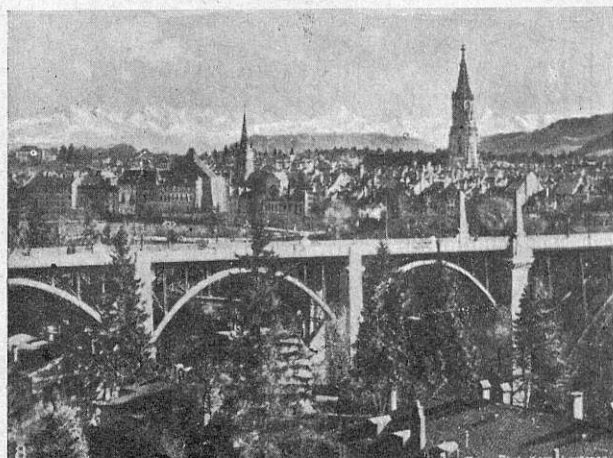
Saksa piiri algab ilusate Böömimaa orgudega, metsadega ja järvedega ja majakesed on väikesed ning ilusad, nagu nukude karbid. Põllud on ilusasti haritud, kuid väikestest lapikestest koos. Linnakesed ei ole meeldivad, vaid vanamoeliste majadega nagu juudilinnad. 23. oktoobril jõudsimine Tšehhi ilusasse pealinna Prahasse, kus asusime uude, puhtasse „Atlantic“ hotelli, Eesti saatkonna ligidale. Hotelli toad on maitsekalt sisse seatud ja väga kodune. Toa hind 35 tšehhi krooni või meie rahas umbes 5 krooni öö-päeva pealt. Praha on tõeliselt ilus linn, kuid kahju, et vihmaste ilmade tõttu ei saanud tema ümbrust vaadata. Käidi ka Praha autonäitusel, kus esinesid Tšehhi autod, osad ja muud tööstuse saadused. Väga ilusad olid välja pandud *Sodomka* firma autokarrosseriid. See tööstus näib olevat elujõuline ja maitsekas valik. Autod iseenesest ei paku midagi uudist, väljaarvatud suur „Tatra“. Teised, nagu Java, Aero, Skoda jne. on väikeautod koguni väikejõuliste mootoritega aga hinnalt küllalt kallid, alates 20.000—33.000 tšehhi krooni. Suuremad autod — Skoda, Valter, ja Tatra maksavad 55.000—185.000 krooni.



Lausanne ja Savoy Alpid.

Prahas osutasid meile suurt vastutulekut ning südamekust hra ja pr. *Kaljot*, viibides nende külalislahkes kodus. Proua ja härra konsul *Kaljot* andsid selletusi Tšehhi elu-olu ja nägemisväärsuste kohta avaldades kahjatsust, et vihmaste ilmade tõttu on võimata näha ja näidata kõike, mis huvitav oleks välismaalasel näha, et üldmuljet saada Prahast. Prahast siirdusime Breslau ja Varssavi poole. Breslau ümbruse mägedes sattusime jälle lumistele kõrgustikele, kuid siin lakkas juba vihm sadamast ja 25. oktoobril oli Breslaus kuiv, aga vähe külm ilm. Teed kuni Poola piirini olid väga head, aga kui jõudsimme üle Poola piiri Kepno linna ligidale, siis pidime tundma, et ei ole enam teed, vaid mingisugusel kuivanud jõesängi põhjas tantsiskles auto eest ja tagant üles lüües. Ja õnnetus oli sõita ühel „ümbersõidul“, kus enam üldse teed ei olnudki, vaid oli mingisugune karjatee, millel auto savist pori laiaili vedas nagu lumeregi ja sarnast teed oli kohati kümneid kilomeetreid. Vaesed, armsad, mitu korda maapõhja neetud eesti teed, — millist ülekohut oleme teile teinud!

Pisut enne Varšavit muutub tee äkki suurepäraseks: lai ning asfalteeritud, kuid Varšavi sissesõidul on poolakad jälle mõistnud üllatada: teed ehitatakse



Bern. Taga näha Alpid.

tervel laiusel, ilma et oleks püstitatud ühtki hoiatusmärki. Tahes-tahmata tuleb sõita mööda trammiroopaid, mida mööda „vajume“ 2 km., kuna tramm ootab meid hirmsa tilistamisega otse linna äärel. Esimese pahandusega paneme kindlale teele jõudes Auburnile kohe „hääled sisse“ ja — olemegi teisel pool linna väljas. Kus siis see Varšav asub õieti? Taksojuhid naeravad meie küsimuse peale: sõitke tagasi, ikka „prost“, siis paremat, siis pahemat kätt. Tõepoolest leiamegi selle 1.200.000 elanikuga linna — äärmiselt puudulikult valgustatud suurlinna kohta ja väga distsiplineerimata jalakäijatega. Habemikud juudid tüübiliste peakatetega ootavad trammipeatuskoha, kõik näib väga „vene moodi“. Peatume ühes suuremas hotellis „Polonia Palace“, kuid ka seegi avaldab rohkem kõrtsi muljet, selle eest on aga hinnad soolased. Teisel päeval kohtame meie sealse saadiku Markuse perekonda, kes juba oma Berliinis viibimise ajal hoidsid meid suurlinna „ööelu nautimise“ ajal karile sattumast ja kes ka nüüd võtab omale selle vastutusrikka ülesande. Väiksest Marina Markusest on kasvanud veetlev noor daam ja Jüri on kavalier pealaest jalatallani. Pr. ja hra Markuse lahkuse toonitamine oleks vist asjata, sest nende armastusväärsust ja sõbralikkust tunnevad arvatavasti kõik. Uurisime Varšavi öölokaali „Adria“ „konjunktuuri“, aga kuna seal istus vürst Potocki oma suguvõsaga, siis järeldasime, et sel lokaalil ei tarvitse kaebada, pealegi on ta ainus sellesarnane Varšavis.



Zürich. Vaade järvele ja Alpidel.

2 päeva Poola hallis pealinnas, mille ainsaks röömsaks värvilaiguks oli Eesti saatkond, siis jätkasime teekonda otse Tilsiti „peale“. Poola tee kuni piirini oli „loomulikult“ äärmiselt viletsas seisukorras. Mõtleme, et kui nüüd auto võiks kõnelda, ta vist küll siunaks meid väga valimatute sõnadega. Poola-Saksa piirilt üle sõites sattusime valeteed ja enesele teadmata algasime sõitu tagasi Poolamaa suunas. Muidugi taipasime varsti, et „kõik pole korras“ ja pea ilmuski pimeduses teine auto, kelle juht osutus salapolisteinikuks, kes valvab, et poolakad salakaupa ei veaks. Olime sattunud Tannenbergi lahinguväljale ja paremat kätt meist oli Samsonov enese tapnud. Pime-das näiski see koht äärmiselt rusuvana ning mahajäetuna. Lahke salapolitseinik juhtis meid siis Oertelburgi, sõites oma autol meie ees, siis lahkusime ja meie suundusime edasi Tilsiti poole. Enne väikest Friedlandi linna keerlesime nagu nõiakatlas: igalpool näitas teemärk, et Friedlandi on 6 km, kuid lähemale talle ei saanud. Otsustasime sellest salapärasest kohast hoopis hoiduda, ning sõitsime kohe Tapiausse ja seal teed otsides Tilsiti suunas, hüüdis keegi meie küsimata: „Nach Friedland? Links!“ Vaatasime päris kokkumult üksteisele otsa: kas see Friedland ikka veel kummitab? Lõpuks jõudsime siiski Tilsiti, vaatamata vahejuhtumistele ja kangekaelsele udule, mis vaevalt lubas liikuda. Tilsitis ööbisime oma „alalises“ hotellis „Königlicher Hof“.

Enne aga peame veel meelde tuletama Poola teid, mis vist elulõpuni kummitavad me silmis unetuil õil. Kirjeldada seda võib umbes nii, et Poolamaal sõit on nagu ristsõnamõistatus: lahendus tuleb alati vale ajal. Sõidad mööda lõputuid auke, kuni paistavad tuled, siis tead, et jälle on teel ees üks neid arvutuid linnakesi, mis Poolas kõik üksteisele sarnased. Enne linna sisse-



München. Vaade linnale ja mägedele.

mub ühises rütmis mehe aeglase mõtetega. Kuidagi ei tahaks karmilt segada sellist idüllit, kuid meie auto 16 hob. jõudu muutuvad kärsituks ning viimses hädas avatakse auspuff toru. Poola talumees aga vaatleb etteheitvalt oma hobust: „Ei jõua sa, kroni, enam sabaagi tõsta!“ Äkki taha vaadates ja autot märgates, soovib ta omale 10 kätt, sest ühega ajab hobuse paremale, teisega lükkab vankrit pahemale ja kaks kätt tõstaks veel püsti, et ärge sõitke mu hobust surnuks! Nii venid kuidagi linna sisse, mis iseenesest on tilluke, kuid keskel on tohutu avar turuplats, kust välja ei vii ükski tee ega suunanäitaja. Küsid siis teed auto ümber kogunenud rahvakarjalt ning tähtsaima välimusega mees seletab sulle 25.000 umbhäälikust koosneva jutu järgi, et tuleb sõita „prosto“, ning juhatab su tuldud teed tagasi. Linnast väljas keerab siis mõni samasugune aukuderida kuhugile mujale, aga seal oled juba pisut harjunud ning sõitjad võivad kaotada vaid purihambaid, muud kondid jäävad juba terveks. Nii kestis see läbi terve Poola ja et jõudsime päris üllatavalt tervena Tilsiti, tuleb panna ainult meie eestipäraselt tugeva konstruktsiooni arvele. Tilsitis ööbisime vaid, ning järgmisel hommikul algasime sõitu Riia poole. Leedu tee on sirge, kuid hädaohtlikult libe. Siiski „möödub kõik“, nagu öeldakse, ja õhtuks jõudsime üleni porisena Riiga hotell „De Rome“ ette. Kuum vann pisut lahutas me pahameelt halbade teede suhtes ning järgmiselgi päeval ei raatsinud lahkuda, vaid lugesime oma konte. Riias kohtasime ka juba kodumaa-lasi, nii hrad Uritam, Bertram ja ins. Vosmi, ja leidsime, et „vennasüda“ on ikkagi see kõige mõistlikum rahvas siin päikse all, kuigi ei tarvitse kalduda sakslaste kombel liialdatud šovinismi. Läti teed kuni Ikla piiripunktini on samuti ääretult viletsas seisukorras. Kohati paar kilomeetrit korralikku teed, aga siis järgneb sellele seda hullem ehmatus: tee asemel lookleb porijõgi, millel ei näi olevat otsa ega äärt. Ikla piiripunkti ametnike euroopalikult viisakas kohtlemine sunnib unustama kannatatud raskusi, ning edasi läheb sõit juba kodumaa pinnal ning tõele au andes peame tunnistama: eesti tee on parim, Tšehhist alates. Vähenralt on märgata, et nende väheste vahenditega, mida omame, on püütud teha ja korraldada nii palju kui võimalik. Kui kõik jõuvankritelt võetavad maksud lähed-sid meil otseselt teede korrashoiaks, siis varsti oleksime võrdne turismimaale Šveitsile.



Luzern ja Pilatus mägiäkel.

sõitu on kindlasti rebaseleõksu meelde tuletav auk, millest üle sõites on oma enda hoolimatus, kui mõnel sõitjal murdub paar ribi või saab muhkuderea otsa ette. Eelsõitvale hobusemehele signaali andes, näib see kõlavat tollele taevaliku muusikana, mis sunnib teda unistama möödunud ilusatest aegadest, ning hobune sam-

„Auto“ nr. 6 — 1935. a. näitasime, kuidas meie teedekapital võiks aastas sissetulekuid suurendada ligi 30 miljoni sendi võrra, kui kodumaa bensini maksustatakse võrdselt välisbensiniga, aga et selleks samme astutakse, sellest pole kuulda, vaid meie teedeministerium kavatses tõsta jõuvankrite registr. makse ja siseseseada rajoone jõuvankrite vaba tegevuse piiramiseks. See tulude hankimine on palju keerulisem ja tulu vähe, sest siin järelvalve teostajad ametnikud ja asutused löviosa oma ülespidamiseks kulutavad. Tõstes aga bensini maksu ja viies ühtlase maksu normi alla nii välis- kui ka kodumaa bensini — tuleb raha ja kulusid pole riigikassal tepts.

Selle küsimuse juurde tuleme edaspidi tagasi, kuid lõpetame reisikirjelduse. Riias nägime jälle üle hulga aja päikest ja oli tunne, et ka kodumaal päikesepaisteline ilm on peale pikaldase vihma hooaja ja seda ka oli. Arvutades tuli välja, et olime sellel reisul läbi sõitnud ümmarguselt 7000 km, läbistades 8 riiki nende headel ja halbadel teedel vihmavallingute all ja lõpuks umbes 10 km Eesti piirist Lätimaal Salatsi mõisa juures poris kinni istuda ja 2 tundi põlvini poris rassida, kuni edasi pääsesime, see ei peaks küll meie armsatele naabritele au tegema. Tee ääres seisavad hunnikus purustatud kivid ja kruus ja paari tunni töö oleks

seda 25 meetri pikkust pori lauku katta, kuid ei tehta ja hobused ähivad ja puhivad kui vankri läbi veavad, aga auto istub põhjapeal kinni ja väljalasketoru topib pori kinni otsast otsani. Ka mingisugune 50 santimeetrisine maks nõutakse rippuva silla rahaks ja seda peab sõitja poes õiendamas käima, muidu sillast üle ei pääse. Sild ise on sarnane, mida vaevalt sillaks võib nimetada, see on mingisugune silla vari, mitte sild. Läti teedeministerium võiks seda küll aega oma muuseumi paigutada ja kohalikke elanikke kui ka välisturiste päästa sellest ülesõidu hirmust.

Jõudes Eesti pinnale, oli tee kuiv ja sile ning auto pääses nagu piinast. Iklast kuni Tallinna sõites 210 km — kulus ainult 3¼ tundi, aga Riias Angšū piiripunkti 128 km — kulus 6½ tundi.

Bensini kulus: 100 liitrit Eestist võetud ja 1010 liitrit välismaal ostetud, kokku 1110 liitrit ja 60 liitrit oli. Kõige odavam bensin peale Eesti on Saksamaal — 35—39 pfen. liiter, kõige kallim Leedus — .95 senti. Shveitsis maksab liiter bensini igal pool maal ja linnas 0,43 fr., millest piiril väljasõites tagasi maksetakse bensini ostukviitungi ettenäitamisel 0,6 fr. liitrit. Samuti on see Itaalias, kus aga iga bensiniijaam müües juba teatud hinnaalanduse teeb välismaalastele. Kah soodustust!

Monte-Carlo ühe tähesõidu järelkaja.

Nagu „AUTO“ lugejad mäletavad, areteeriti eesti auto ühes tähesõitjatega nende tagasisõidul 4. veebruaril 1934. a. Laatre piiripunktis, kahtlustades neid „Kokaiini ja salakauba“ veos.

Tolleaegne „Hommikleht“ tõi teate silmatorkavalt rasvase pealkirja all, et Eesti tähesõitjad hr. hr. A. Poolgas ja N. Mets on salakaubavedajad ja nende juurest leitud salakaupa. Hrad A. Poolgas ja N. Mets tegid asja teatavaks Piirivalve Valitsusele, kus lubati vastava juurdlusega asjale selgus tuua, kuna läbiotsimise akt tõendas, et mingit salakaupa ja ka mitte kokaiini läbiotsimisel ei ole leitud.

Juurdlusel hakkas piirivalvur Palu aga seletama, et salakaupa olevat olnud ja eriti peidetult N. Mets'a asjade juurest leitud, 2 päevasärki, 5 šlipsu ja 3 paari sukki, vaatamata sellele, et läbiotsimise kohta koostatud ametlik akt salakauba olemasolu või leidmist otsekohe eitas. Tolli peakomitee, võttes arvesse piirivalvur Palu seletuse, karistas N. Mets'a salakaubaveos eest.

Asja arutamisel Mõisaküla 2. jaoskonna rahukohtuniku juures, vaatamata piirivalvurite Palu ja Haak'i seletustele, N. Mets'a ei leitud süüdi olevat ja kohus mõistis N. Mets'a õigeks. Selle otsusega ei jäänud Maksudevalitsuse direktor rahule ja andis kaebuse Viljandi-Pärnu Rahukogule, kus aga rahukohtuniku otsus kinnitati ja kaebus tagajärjeta jäeti. Ka selle otsusega ei jäänud Maksudevalitsuse direktor rahule ja andis kassatsioonikaebuse Riigikohtule. Riigikohus kaebuse läbi arutanud otsusega 16./23. oktoobrist jättis kassatsioonikaebuse tagajärjeta, kinnitades seega nii rahukohtuniku kui ka Ringkonnakohtu õigeksmõistvad otsused.

Seega on asi, mis 18 krooni väärt, protsessi korras kestnud üle 1½ aasta, kõik kohtuinstantsid läbi käinud

ja vaatamata ülekuulatud piirivalvurite seletustele ei ole N. Mets'a ikkagi süüdi leitud olevat salakaubaveos.

Kuuldavasti aga ei saa N. Mets nimetatud asjaga üleskerkinud olukorraga leppida, sest 4. veebruaril 1934. a. kokkuseatud ametlik läbiotsimise akt, millele on kõik juuresolnud isikud — ka piirivalvurid Palu ja Haak alla kirjutanud — ilma mingi juuremärgeteta tõendab, et läbiotsimisel mingit salakaupa ei leitud. Nüüd seisab küsimuse all, kas on ebaõige läbiotsimise akt või piirivalvurite Palu ja Haak'i seletused. Peale muu ei olevat sellel küsimusel mitte ainult isiklik tähtsus hr. N. Mets'a vastu, vaid ka põhimõtteline tähtsus ametliku dokumendi ühelt poolt ja ametliku dokumendi allakirjutajate ametlikkude isikute hiljemate suuliste seletuste usaldusvääruse hindamisel ja kinnitamisel.

Niikaua, kui valvurite Palu ja Haak järelvalve asutuste ja organite vastavate järelduste tegemine viibib või nõuetavat teostamist ei leia, võivad sarnased juhtumid soovimatuid segadusi ja halbtusi teha ametlikul asjaajamisel ka välismaalastega, mis aga paratamatult väga kaugele ulatuvaid sekeldusi kaasa tuua võivad.

Selle asja halb külg on veel see, et Eestist vaevalt julgeb enam keegi osa võtta rahvusvahelisest tähesõidust, kui ei soovi olla kompromiteeritud nimega „kokaiini ja salakaubavedajad“, nagu see juhtus Laatre piiripunktis aastal 1934. Võib olla teevad piirivalve kõrge mad võimud selle protsessi käigust omad järeldused nende isikute suhtes, kelle avaldusel protsess tekkis salakauba asjas, mida olemas ei olnud ja missugune fakt ümber lükatud on läbiotsimise aktiga ja kohtude otsustega, milles enam keegi ei kahtle.

Autoreporter.

Monte-Carlo tähesõit 1936. a.

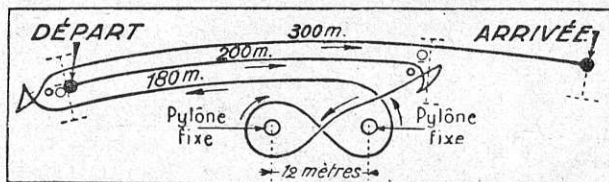
Uued tähesõidu määrused on juba välja saadetud ja erinevad eelmistest mõnes punktis.

Kuna 1935. aastal oli kaugematele kuuele stardikohale määratud à 1000 p., siis nüüd on tehtud punktide arvu määramisel suuremaid muudatusi, et ühtlustada isekohtadest startijate võiduvõimalusi, võttes arvesse üksikute stardikohtade tee raskusi, kliimaatilisi ja muid sõitu raskendavaid asjaolusid. Loetleme siin ainult kuue kaugema stardikoha punktide arvu võrreldes neid mineval aastal saadud punktide arvuga.

Väljasõidukoht.	Punktide arv.	
	1936. a.	1935. a.
Atheen	506	1000
Bucarest	503	"
Tallinn	503	"
Palermo	501	"
Stavanger	501	"
Umea	501	"

Keskmine kiirus jääb ikka kindlaks 40 klm tunnis, ainult viimased 1000 klm peab sõitma 55 klm tunnis eelmise aasta 50 klm/t. asemel.

Muudatusi on ette võetud ka lõppvõistlusel esinevas kiirendus- ja pidurdamisproovis, nagu võib näha juuresoleval joonisel. Tallinnas jääb korraldavaks käeks nagu alati Eesti Autoklubi, kelle poole asjast huvitatud võivad pöörata üksikasjade ja määruste saamiseks.



Uudiseid autotööstuse alalt.

SÕIDUAUTO „PEUGEOT“ MUD. 402, 1936. A.

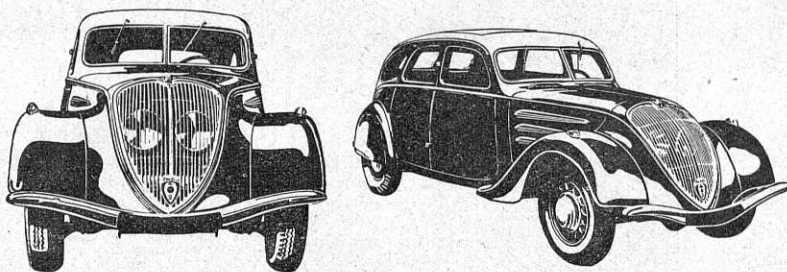
„PEUGEOT“ autovabrik on esinenud tänavu aastas Pariisi autonäitusel uue mudeliga — sõiduauto „PEUGEOT“ Mod. 402 — 1936. a. Seda mudelit valmistatakse kahes suuruses shassiiga: normaal shassiiga 6-istmeline ja pikema shassiiga 8-istmeline, viimasel moodustavad seitsmenda ja kaheksanda istme klapptoolid. Pääle ülalnimetatud sõiduki tüüpe, valmistatakse sama Mod. 402 shassiiga: takso-, sport-, cabriolet ja automaatselt elektri abil maha- ja päälkäiva katusega sõidukeid. Allpool toome mõned tehnilised andmed nende uute mudelite kohta.

„Blotube“ shassi kahekordse õõnsusega torudest, iseseisvalt vedrutavad esirattad. Mootor — 4-silindriline, üldmaht 2 ltr. nominaal jõud 12 CV, efektiiv 55 CV. (prantsuse arvestus); mootor rippuv (self amortie), mootori määrimine survepumbaga, ülekanne kettidega hääleta; Solex karburaator, horisontaalselt starterile; bensiinipaak on taga mahutusega 60 ltr.; jahutus: radiaator torudega ja klappidega, ventilaator ja tsentrifugaalpump mootori pääle; süütamine — patarei, babiino ja jagaja abil; käigud — 3 edasi ja 1 tagasi, teine ja kolmas käigud hääleta ja sünkroniseeritud, käigu lülitaja asub armatuurtahtvilil; Bendix pidurid mõjuvad 4-le rattale ja on juhitud käsitsi, lülitaja asub armatuurtahtvilil; rool tigu käiguga; hüdraulised amortisaatorid kahekordse võimega; kummid: normaal shassiil 150×40, pikemal shassiil 160×40; alusraami pikkus: normaalshassiil 3,150, pikemal shassiil 3,300; rataste vahe ees 1,313, taga 1,353; üldpikkus: normaal shassi 5,900, pikem shassi 6,100.

UUS EDEVEORATASTEGA „CORD“.

New-Yorki autonäitusel esines Auburn Autovabrik oma uute 1936. a. auto mudelitega. Muuseas oli näitusele väljapandud uus „Cord“, mis oli näitusel suureks üllatuseks, sest temast ei olnud ühtki eelteadet ei ajakirjanduses ega Auburn esindajail. Isegi Inglise autoasjanduse ajakiri „Motor“ kirjasaatja on sellest

Karoserii — voolujooneline, kerge juurepääs istmetele laiade uste kaudu; istmed laiad — 3 kohta ees ja 3 kohta taga; varustatud ventilaatoritega, laelambiga, eesriidiga tagumisel aknal, kahekordsete klaasipuhastajatega, päikese kaitseklaasiga, laes võrguga jne. Armatuurtahtvilil on: pidurite ja käikude lülitajad, kiiruse ja kilomeetrimõõtjad, ampermeeter, õli manomee-

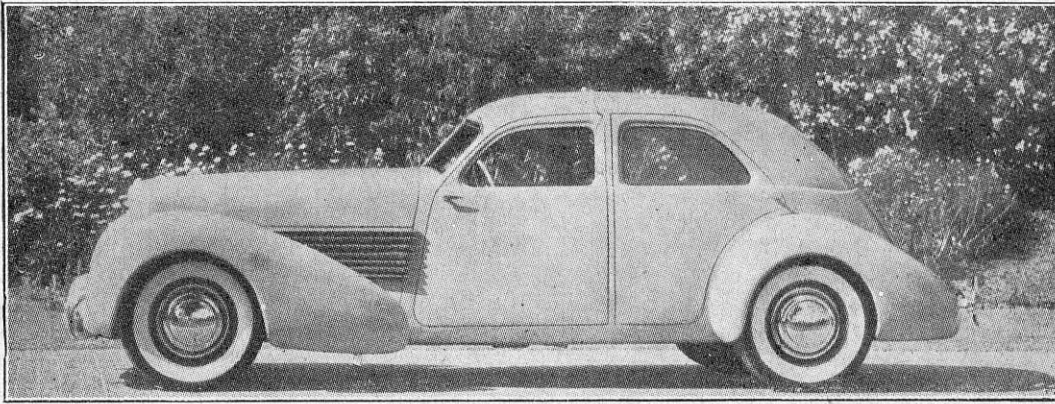


ter, elektri lülitajad, ajanäitaja — kell. Rool — valguskontaks, signaal edasikäik, starter. Kaitserauad ees ja taga. Tagumised rattad on kaetud äravõetava katetega; laternad asuvad mootori katte all, radiaatori taga, ning süütamine sünnib keskpäigast. Taga asub metallkohver on avatav seest- ja väljastpoolt.

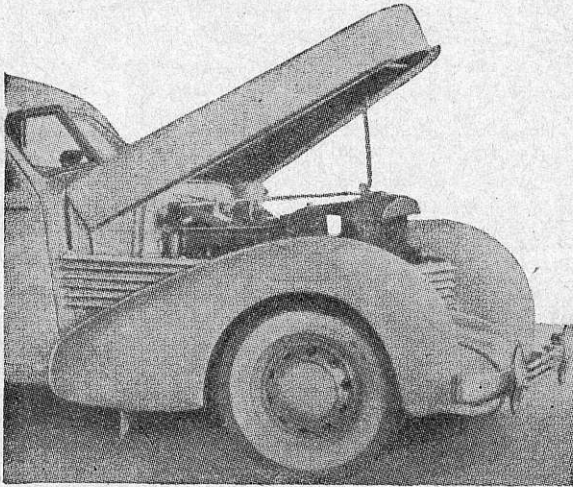
Shassi väline raam on 5-est kohast risti ühendatud kahekordse õõnsusega torudega, mis teeb raami täiesti paindumatuks ka halbadel teedel; tagumine iste asub eespool tagumisi rattaid, mis pakub mugavust sõidul, kuna eemaldab igasuguse põrumise.

pika kirjelduse teinud, millest siinkohal toome väljavõtte:

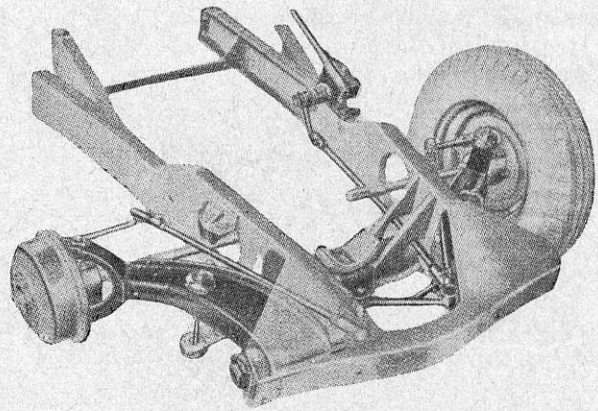
„Meeldivaimaks uudiseks ja nii öelda näituse täheks oli uus „Cord“ edeveoga, 125 h. j. V-mootoriga, mida valmistab Auburn autovabrik. Kahtlematult osutub see auto käesoleva aasta ilusamaks mudeliks Amee-



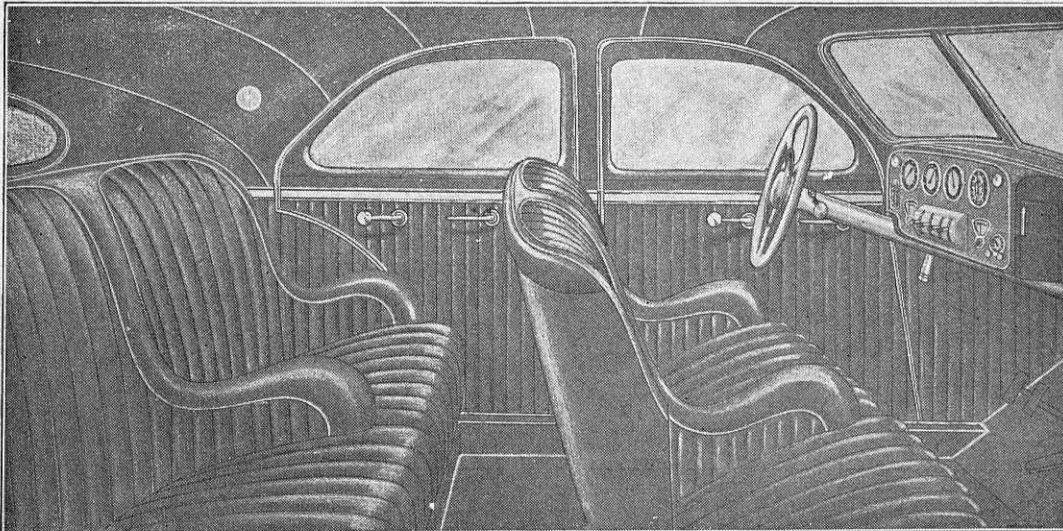
Uus edeveoga
„Cord“ 4—5-istm.
Sedan.



„Cord“ automootori osa ülestõstetava kapotikaanega.



„Cord“ auto mootorialune raam. Uutmoodi tüüriseadeldis.



Uus „Cord“ 4-istm.
Sedani sisemus ja
instrumentlaud.
Puudub käiguva-
hetuse hoov. Kää-
kude vahetus roo-
lirattal ja instru-
mentlaual.

rika autoturul. Kerejooned on sama erinevad ja apar-
sed, nagu endistel „Cord“ mudelitel, mis mõni aasta
tagasi andis uue suuna tervele Ameerika autotööstusele.
Uue „Cord“ kere on šassiist eraldi ehitatud, ning omab
iseseisva raami. Ederattad on asetatud iseseisvalt s. t.
nad on üksteisest rippumatud kuid hoopis teisiti, kui
harilikult selle süsteemi juures tarvitusele võetud. La-
ternad kaovad päeval poritiivadesse, ja ainult vajaduse
korral tõusevad lihtsa mehhanismi abil harilikule ko-
hale.

Auto omab täiesti uue Lycoming V-8 sil. mootori.
Radiaator ja terve esikülg on hoopis uut tüüpi. Vett

ja õli saab valada väikeste avauste kaudu, mis asuvad
tuulekaitse klaasi ees mootori kattel.

„Cord“ kinnine tõldauto on ainult 60 tolli kõrge
ja avatav (kinni ja lahti) mudel 58 tolli. Auto põran-
da kõrgus maapinnast on 10⁵/₈ tolli, ja astelauad puu-
duvad kui üleliigsed. Välis- ning sisevärvi vahel valit-
seb meeldiv kontrast. Helehall auto näiteks omab tu-
mesinise polstri. Autol on 2 tuulekaitseklaasi, mida
võib tõsta üksikult. Käikudelülitis sünnib Bendix
tüüpi elektrilise sõrmekontrolli abil, mis asub juhii-
roolil, kuid on olemas ka veel abikäiguvahetus instru-
mentlaual, mida tarvitusele võetakse kui näiteks elekt-

ri tagavara peaks lõppema. Laternaid võib poritiivade sisse tõmmata ja välja lükata instrumentlaual asetseva vändakese abil. Kere, nagu juba nimetatud, omab isikliku raami. Aluseks on kast-liikmed, kõvendatud ristliigete läbi. Terve raamistik on äärmiselt tugev ja vastupidav. Huvitavaim selle uue mudeli juures on muidugi edeveo seadeldis ise. Kohe V-8 sil. mootori ees asub differentiaal ja ülekanne ühes plokis. Kumbki ederatas pöörab kahekordsel muna-laagril. Pidurid on hüdraulilised, mõjudes ees 60% ja taga 40%. Differentiaal kest on ühes tükis käigukastiga. Eespool edeveo seadeldist asub hooratas ja sidur. Viimane on Long pool-tsentrifugaalset tüüpi, ühekettane 10 tolli läbimõduga. Autol on 4-edasi käiku ja 1 tagasi. Jõu-ülekanneahelakord 3.88:1 kolmandas ja 2.75:1 neljandas. Auto kiirus on umbes 95 miili (150 km) tunnis. Ederataste iseseisev asetus erineb teistest sellesarnastest Ameerikas tarvitatud süsteemidest seega, et Cord kasutab õõtsliikmeid ühenduses raami ede-ristliikmega. Need õõtsliikmed töötavad laagritel, mis asuvad 8½

tollit kaugusel, ja kuna nad ise moodustavad tugeva U-kujulise kastraami, siis nad on suureks toeks tüüri seadeldisele. Tagavedrud on pool-elliptilised.

Uus Lycoming mootor on 90° V-tüüpi. Sil. läbimõõt on 3½ tolli ja kolvikäik 3¼ tolli. Maht 222.6 kub. tolli. Maksimaalne h. j. 125, tiirude arvuga 3500 minutis, ja raskuskaalu on 4,53 naela hobusejõu peale. Üldiselt võib loota, et see auto leiab tähelepanu ning hindamist“.

Sellele võib juurdelisada, et uue „Cord“ autode hinnad, nagu harilikult viisiks uute mudelite juures, ei ole sugugi jalustrabavad ja ei lähegi lahku Auburn kompressoriga varustatud autode hindadest:

5 istm. kinnine töld (Sedan)	hind vabrikus doll.	1995.—
4 „ „ „ „ „ „ „	„ „ „ „ „ „ „	2095.—
Muudetav kabriolet	„ „ „ „ „ „ „	2145.—
„ Phaeton	„ „ „ „ „ „ „	2195.—

Müügile jõuavad uued „Cord“ autod mitte enne jaanuari 1936.

Lühemaid teateid.

17 HOB. JÕULINE PURILENNUK.

Saksa purilennu uurimisinstituut (DFS) on arendanud purilennuki, mis sobib harjutussõitudeks, kuna ta on võrdlemisi odav. Paljudel on võimatu tasuda 30—40 RM ühe lennutunni eest näiteks mõnel 80 h. j. sportlennukil. On küllaldaseks treeniguks lennata lühikest maad, ja selleks sobib ainult 11—20 h. j. lennuk suurepäraselt. Sellise masinaga on kulud 1/5 võrra vähemad. Muidugi oli juba ammu kavatsus sellist odavat purilennukit luua, kuid senised masinad ei õinud küllalt vastuvõetavad. N. N. purilennuk peab võima startida igal lennuplatsil. Niipea kui purjest ei aita enam, asub mootor tööle, et võimaldada uut purjetamisvõimalust.

DFS uudiskonstruktsioon on väga madalatel ratasatel, ning juhiiste asub tiibade taga. Kere on istme kohal 70 cm lai. Sisse ehitatud on Köller — 2 sil. 2 taktiline mootor, 17 h. j. 2800 tiiru juures minutis ja kaaluga 21 kg. Propelleri läbimõõt 1,47 m. Lennuki kandelaius on 17,5 m² ja lennukaal 320 kg. Kiirus 90 km, tõusul 60 km.

EUROOPA SUUR AUHIND.

Esimest korda peeti „Euroopa suur Auhind“ F. I. C. M. poolt Briti saartel ning see õnnestus üle ootuste hästi. Võitja saavutas keskmist kiirust 90 miili tunnis (umb. 145 km/t), mis on haruldane sellisel võistlusel. Tagajärjed olid järgmised:

Kuni 250 ccm. klassis (10 ringi = 329,6 km):

1. A. Geiss (DKW) 127,39 km/t.
2. A. R. Foster (New Imperial).
3. J. G. Burney (Guzzi).

Kuni 350 ccm. klassis (11 ringi = 362,29 km):

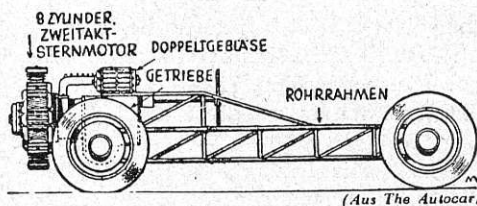
1. W. L. Handley (Velocette) 139,45 km/t.
2. E. R. Thomas (Velocette) 137,27 „ „
3. J. G. Duncan (Norton) 136,76 „ „

Kuni 500 ccm. klassis (12 ringi = 395,89 km):

1. J. Guthrie (Norton) 146,41 km/t.
2. R. Milhoux (FN) 143,40 „ „
3. A. Tyler (Velocette) 140,64 „ „

HUVITAV AUTO EDERATASDEGA.

Itaallane krahv Trossi on joonistanud huvitava auto ederataste veoga, millest pilt siin juures. Sõiduk omab päris ees õhujahutusega 8 sil. mootori, mis kahetaktilisena, arvatavasti Zoller-printsibil, on varustatud ümberpööratud U-silindritega. Raam on t-rastorudest. Lühike mootor asub kaugel ees, nii et ta tugevasti mõjub ederatastele, andes neile küllaldast adhäsiooni. Kahjuks pole lähemaid andmeid veel saadaval.



Krahv Trossi uus võidusõidumasin, mis on varustatud 8 sil. tärnikujul. tähtmootoriga õhkjahutusega on proovisõitudele saavutanud vaid 250 km/t.

„Motorwelt“, 20. sept. 1935. a.

MIDA MÜÜAKSE?

Augusti kuus müüdi Saksamaal 16.082 sõiduauto, mis firmade järele jagunevad järgmiselt: 1 ltr. klassis on esikohal DKW 2253 sõidukit, siis Adler 1400, Fiat 299, Ford 210, BMW 141 ja mitmesugust 48. — Pooleteise ltr. klassis asub esikohal Opel 5666 sõidukiga, Hanomag 682, BMW 275, Hansa 248, Ford 212, DKW 156 ja M. Benz 89. — 2 ltr. klassis: Opel 1016, Mercedes Benz 733, Wanderer 400, BMW 329, Adler 281, Hansa 131, Stoewer 72.

3 ltr. klassis: Auto-Union 362, M. Benz 158, Hanomag 81, Adler 72, Stoewer 24, Fiat 7 ja mitmesugust 12 sõidukit.

4 ltr. klassis: Ford 310, Horch 164, Chevrolet 18, Chrysler 6, Essex 6, Röhr 6 ja Maybach 3.

Üle 4 ltr. klassis: Horch 42, M. Benz 18, Packard 10, Essex 3, Maybach 3, Renault 2 ja Gr. Paige 2.

„Motorwelt“ nr. 42.

FICM tõestas 4 uut maailmarekordi Henne poolt BMW masinal ja nimelt: 256,046 km/t. ühel kilomeet- ril ja 252,831 km/t. ühel miilil lendavast stardist, nii 750 kui 1000 ccm klassis. Kilomeetritekord on ühtlasi ka absoluutseks maailma kiirusrekordiks mootorratas- tele.

—○—
 Augustikuus jagas Preisi liiklemisepolitsei 14.805 maksuta ja 13.615 maksuga hoiatust, 1150 protokoll, 2501 karistuskäsku, 131 juhul võttis tarvitusele kind- lustusvahendeid ja 242 mitmesugust hoiatust.

—○—
 Itaalia võidusõitja, krahv Lurani laskis enesele ehitada uue väike võistlusauto 500 ccm — Moto Guz- zi — võistlusmootor, tagarataste vedu, taga liikumatu telg spiraalvedrudega, ees üksikvedrud. Karosserii ühe- istmeline, voolujooneline. „Motorwelt“ 18. okt. 1935.

—○—
 New Yorki ehitatakse teatavasti autovõidusõidu tee, mis 10. novembril suure võidusõiduga avatakse. Auhindadeks on kogusummas 50.000 dollarit annetatud. Osa võtma on kutsutud Chiron ja Nuvolari, ning mõ- ned saksa kuulsused.

—○—
 Kui keskmine mootorratas on katnud 20.000 km, siis võib öelda: iga ratas on teinud selle aja jooksul 10.000.000 tiiru, mootor 50.000.000 ja iga klapp töötas 5.000.000 korda. Rõõmustavad arvud praegusel tööpuu- duse ajastul!

—○—
 Poola lehtede teatel on võimud saanud jälile, et Varšavis asuv Tatra-autode esindus on neid Tšehhi autosid Tšehhi triptikute abil sisse toonud ning sel kombel neid Varšavis ilma tolliraha maksmata müü- nud.

—○—
 Sunnqvist valmistab praegu kompressoriga Hus- qvarnat. Teatavasti võitis see 500 ccm. kahe sil. ma- sin k. a. Avus-võidusõidu, kiirusega 172 km/t. Seega tahetakse teda muuta veelgi kiiremaks.

—○—
 Nuvolari ostis lennuki, et tulevikus võistlustele sõita õhu kaudu. Meistersõitja sooritas piloodieksami, ja hakkab ise oma „Potez 58“ juhtima.

—○—
 Itaalia Kuningl. Autoklubi president, Spoleto hert- sog, astus oma ametist tagasi põhjendusega, et ta ta- hab jälle mereväes aktiivselt tegutsema hakata. Ar- vestades sellela, andis Duce tagasiastumiseks nõus- oleku.

—○— PRANTSUSE UUSI VÄIKEAUTOSID.

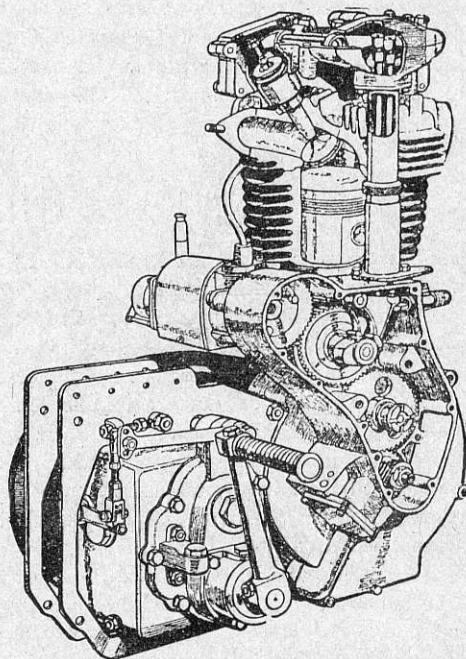
„L'Actualité Automobile“ (Paris nr. 167), teatab kahest huvitavast väikeauto tüübist, mis praegu on ehi- tusel. Uus VALE mudel on tagarataste veoga nelja- istm. töld, varustatud veejahutajaga 750 ccm. kahe sil. — kahetaktilise mootoriga, mis annab 23 h. j. 4000 tiiru juures minutis. Mootoril on neli käiku. Raam on press-terasest U-profiiliga. Kõik neli ratast on ase- tatud iseseisvalt.

Teine väikeauto on ehitatud George Irat poolt. Ederataste veoga, kolme istm. Roadster kas 950 ccm. või 1100 ccm. mootoriga. Mõlemad mootortüübid on Ruby — 4-silindriline. Nagu kuulda, on 950 ccm. hind 12.500 franki, 1100 ccm. mootoriga varustatud mudeli hind aga 15.000 franki.

JÄLLE UUS 24-TUNNI REKORD.

Alles hiljuti püstitas inglane *John Cobb* 700 h. j. Special-Napier autol uue maailmarekordi 24-tunni sõidul, nimelt 216,97 km. Kauaks aga ei jäänud see rekord püsima, sest juba on selle ületanud ameerikla- sed *Jenkins* ja *Gulotta* 325 h. j. Duesenberg võidusõidu masinal, samal teel (Soolajärve põhi Utah osariigis), sõites 24 tunni jooksul 5231,309 km keskmise kiiru- sega 217,971 km/t.

—○—
 Prantsuse Suur Auhind peetavat 1936. a. ainult sel juhul, kui sellest osa võtavad prantsuse võidusõidu autod. Bugatti pole veel aga lõplikult nõustunud, ja Séfac-auto on senini niivõrd ebarahuldavaid tagajärgi näidanud, et Lehoux vahepääl on siirdunud Maserati juurde.



Läbilõige uuest inglise 500-ccm. Velocette moo- torist. Et võiks kasutada lühikesi kaitseraudu, asetati nokkvõll võrdlemisi kõrgele, uuendus, mida kõige enne võttis tarvitusele Velocette.

UUS VÕIDUSÕIDUAUTO.

Prantsuse autovabrik Derby, ederataste veo spet- sialist, ehitab juba aastaid rekordautosid, millel ing- lanna Mrs. Stewart on saavutanud häid tagajärgi. Nüüd teatatakse, et Derby on varustanud ühe edera- taste veo võidusõidu shassii 1,5 ltr. 4-sil. Maserati moo- toriga. Masina võime on 150 h. j. 5800 tiiru juures minutis. (Motor und Sport, 1935.)

JAAPANI AUTOTOODANG.

Jaapanlaste katse, tungida Euroopa autotööstu- se turgudele, äratas alul suuri kartusi, kuna Jaapani jõuvankrite hinnad olid tunduvalt madalamad Euroopa omadest. Kuid asi ei näi siiski Jaapanlastele nii liht- ne olevat. Seda tõendavad ametlikud Jaapani andmed, mis kogutud jõuvankrite valmistamise kohta. Kuna 1931. aastal jaapani autotööstus tootis vaid 434 jõu- vankrit, ulatus see arv 1932. a. juba 840, ja 1933. a. isegi 1790. Kuid juba 1934. a. hakkas tõus jällegi ala- nema, nii et „kollane hädaoht“ sellel alal enam nii suurena ei näi, vaatamata dumping hindadele.

PALERMO — LÄRMILINN.

Vaimustunud lärmi-pooldajaile soovitatakse sõita Palermosse. Sääli kuulub vahetpidamata valjemaid signaale, segatud politsei viletrilleritest. Pääle selle omab iga kauplus hiigelvaljuhääldaja, mis publikule kõuehäälel pasundab kõrva oma kauba häädest. Jutlemine Palermo tänawail on seega täiesti võimatu. Selleline olukord aga on päris vastandiks Rooma, Millaano, Genua ja teiste Itaalia linnade liiklemiskorraldustele. „Motorwelt“ nr. 38.

KÕRGEIM AUTOTEE EUROOPAS.

Hiljuti jõuti lõpule autotee ehitusega 3482 m kõrgel Mulhacén'il, mis on kõrgeimaks mäeks Sierra Nevada. Autotee asub 3300 m kõrgusel, ja sealt on jalgsi vaid 10-ne minuti tee Pico de Veleta tippu (3482 m), millelt avaneb suurepärase väljavaade. Seega omab Hispaania kõrgeima autotee Euroopas. Sellele järgnevad teed Pic du Midi'l (2880 m), Stilfferharjal (2756 m), Grossglockneri tee (2571 m), tee üle St. Bernhardi (2473 m) ja Furka kitsastee (2432 m).

LÜTTICH—ROOM—LÜTTICH.

21. kuni 24. augustini peeti rahvusvaheline kaugesõit Lüttich—Room—Lüttich, korraldatud Lüttichi autoklubi poolt, kel on 5000 liiget. Startis kõigest 29 autot, mis pidid katma 4500 km keskmise kiirusega 50 km/t.

Sihtkohta jõudis ainult 11 autot, kusjuures ükski neist ei jäänud karistuspunktideta. Võitjaks tuli *Trasenster* Bugattil, teiseks jõudis kohale *Lotte Bahr* Imperial-Adleril.

RAHVUSVAHELINE 6-PÄEVA SÕIT.

Ka seekord võitis saksa meeskond BMW-mootorrattal. Sõitjad olid Henne, Stelzer ja Kraus, kes nüüd kolmandat korda jubä võitsid selle rahvusvahelise võidusõidu. Kolmandaks tuli inglise meeskond 401 trahvipunktiga, teiseks tšehhid 66 trahvipunktiga, neljandaks itaallased 402 ja viiendaks prantslased 565 trahvipunktiga.

VENE TELLIMISE AMEERIKALE.

Ameerika teadete põhjal viibivad praegu vene uurimiskomisjonid Ühendriiges, andes suuri tellimisi ameerika auto- ning tööriistade tööstusele. Komisjonid valvavad tellimiste korraliku täitmise eest kohapeal. Peale selle olevat firma Budd Philadelphias saanud Venelt hiigla tellimise vormide, stantside ja presside valmistamiseks karosseriitööstuse jaoks.

Jaapani valitsus otsustas anda välja seaduse, mille põhjal jaapani autotööstus võetakse riikliku järeelvalve alla.

Mr. Sloan, General Motors Corp. direktor seletas, et see ühing on nõus annetama veel 2,5 milj. dollarit, et asutada Saksamaale veel üks uus Opel-tehas.

Prantsusmaalt teatatakse, et prantsuse võidusõitja Etancelin oma lepingut Scuderia Subalpina'ga ei uuenda.

Inglise rekordimees, sir Malcolm Campbell, on avaldanud, et ta peab võimalikuks autol 600 km tunni-kiiruse saavutamist.

Badenis asuv linn Hockenheim nimetas mootorrattur-võidusõitja Geiss'i oma aukodanikuks.

500-miili võidusõidu Argentiina Rafaela võistlusteel võitis Zatuszek Merzedes Benz võidusõidu autol.

UUS MAAILMAREKORD SIR MALCOLM CAMPBELLI POOLT.

Hoolikal järeelvaatusel tehti kindlaks mitmeid väikseid vigu elektriga ajamõõtmiseks sir M. Campbelli poolt püstitatud maailmarekordi puhul. Uus rekord kinnitati 484.569 km/t. Maailmarekordi püstitanud inglise auto silindrimaht on 36,58 liitrit. Sisseehitatud Rolls Royce lennukimootor annab efektiivselt 2500 h. j.

Teejuhistel asuvad segavad reklaamkirjad peavad kaduma!

1. juulil 1935. a. loeti Saksamaal üldse 2.157.811 jõuvankrit.

Zürichis peetud autode iludusvõistlusel omandasid M.-Benz kompressoriga autod 5 kuldmedalit.

Ameerikas asetatakse nüüd kirjastid nii, et võimalik on kirju otse autost kasti lasta.

General Motors kavatseb nähtavasti jälle asutada Saksamaal haruvabrikut või montaashitehaseid. Toodangu suurendamiseks on ette nähtud 50 miljonit dollarit, ning siia on arvatud ka haruvabrikud Saksaja Inglismaal.

Tuuleveski lennuki „Autogiro“ ehitajaks on teatavasti Hispaania insener La Cierva, kes nüüd kavatseb oma leidust veelgi arendada, kasutades kõiki selle arenemisvõimalusi.

Tema enese teatel tahab üks P.-Ameerika tehas lähemas tulevikus konstrueerida aparaadi, mis ühendaks autogiro autoalusega. Selline masin arendavat maanteel kuni 70 km/t, ning kui kiirus tõuseb üle selle, siis lendab masin otseteed õhku, nagu lennuk. Konstruktorid loodavad sellele leidusele suurt tulevikku.

Viimaste teadete põhjal on Saksamaal praegu ümmarguselt 40.000 km riigi autoteid ja umbes 80.000 km I järgu maanteid.

General Motors asutab Barcelonas sõidu- ja veoautode vabriku, mille aastane toodang oleks 40.000 sõidukit.

Richnov võitis Rootsi suure auhinna mootorrattatele, sõites 123 km/t. Rudgel. Richnov oli omal 350 ccm masinal kiirem kui 500 ccm. klassi võitja, inglase Stanley Wood, Husquarnal, kes saavutas „ainult“ 122 km/t. 250 ccm. klassis võitis DKW meeskond.

1936. a. ei peeta Prantsuse Suurt Võidusõitu, nagu teatavad Pariisi ajalehed. Korraldatakse selle asemele ainult võidusõit sportautodele.

Milano rahvusvaheline autonäitus peetakse ka tänavu 9.—20. novembrini Milaanos.

Motor u. Sport, nr. 43.

AUTOTEE AACHEN—KÖLN EHITUSKAVA KINNITATUD.

Riigi autotee ehitus Aachen—Düren—Köln vahel on lõplikult otsustatud.

FJCM — ESIMEES NEHER †.

Õnnetuse tagajärjel lahkus elust rahvusvahelise Mootorratturite Ühingu (FJCM) aupresident Neher, Schveitsis, 65 a. vanaduses.

AUTOTEE VARSSAVIST SAKSA PIIRINI.

Poola on juba alustanud autotee ehitusega Varsav—Lodz—Posen—Saksa piir — Schroda, mis oleks ühendusteeks Saksa autoteede võrgule.

VÖIDUSÖIT HISPAANIAS.

Lasarte-ringteel San Sebastiani juures peeti 22. septembril k. a. Hispaania „suur auhind“. Ringtee pikkus on 17,3 km, mida sõideti 30 korda. Päältvaatajaid oli üle 100.000, kes kõik võistlusele äärmise vaimustusega kaasa elasid.

Võidusõidu tagajärjed:

1. Rudolf Caracciola (M.-Benz) aeg 3:09,59 tundi.
2. Luigi Fagioli (M.-Benz) aeg 3:10,42 tundi.
3. M. von Brauchitsch (M.-Benz) aeg 3:12,14 tundi.
4. Vimille (Bugatti) aeg 3:12,54 tundi.
5. Rosemeyer (Auto-Union) aeg 3:17,35 tundi.

Pärast jõuvankri maksu kaotamist on Austrias autode arv tõusnud 18.761 pealt 21.369-le.

Prantsuse valitsus otsustas järgida Saksa eeskujule ehituses, ning juba novembris alatakse töödega.

AMEERIKA AUTOTOODANG SUURENEB.

Ameerika auto-kaubanduskoja teatel valmistasid Ameerika autovabrikud k. a. esimese 7 kuu jooksul 2,61 miljoni autot, s. o. 630.000 sõidukit enam kui eelmise aasta sama perioodi jooksul. 1931. a. oli üldtoodang 1,24 miljonit autot, kuna 1932. a. see arv jäi isegi alla ühe miljoni. Ameerika rekord-kuuks s. a. oli mai, mil valmistati 478.000 sõidukit. Ford on oma toodanguga jälle jõudnud peaaegu samale tasemele General Motorsiga. Esimese seitsme kuu jooksul k. a. Ford suurendas oma toodangut 333.142 jõuvankri võrra, s. o. kokku 902.021, kuna General Motors sama aja jooksul tootis 956.349 jõuvankrit.

Nagu kuulda, kavatses Belgia autovabrik FN autotehituse maha jätta, ning ainult täiendusosi valmistada.

Inglise teadatel on Abessiinias 763 jõuvankrit.

Järgmisel aastal peetav Monaco Suur Auhind 13. aprillil finantseeritakse loterii läbi, nagu tehti Itaalias Tripolise Suure Auhinna puhul.

Suureneva müügiarvu tõttu alandab Ford hindu ja nimelt tüüp „Köln“ 110 RM võrra ja tüüp „Eifel“ 240 RM võrra.

Prantsuse Citroën-tehaste saneerimiskava raames on 70 milj. fr. aktsiakapitali suurendatud 210 milj. frangile.

Berliinis asuv „Berliini Teater“ Charlotten tänaval otsustati ümber muuta suurgaraažiks.

Eesti Autoklubi teateid ja kroonika.

KINDRAL PETER SEKRETEFF †.

Pariisist saabunud teadete järgi suri rinnapaise haigusse Eesti sõber end. Vene Sõjaväeautokooli ülem kindral *Peter Ivanovitsh Sekreteff*, kes viimasel ajal seis Prantsuse vanima autotööstuse „Panhard et Levasor“ vabriku teenistuses koguni selle vabriku välisosa-konna juhatajana. 12. oktoobril s. a. Pariisis viibides sai temaga juttu aetud kui vana sõja asjatundjaga praeguse Abessiinia-Itaalia sõja üle, kusjuures ta avaldas arvamist, et see sõda lõpeb Itaaliale suurte kaotustega ja kellegil ei pruugi ka sellest kurvastust tunda kui tsivilisatsioon võidu saab selle maa üle, kus kestab orjus ja osalt ka metsikus, kuigi rahvas enamikus on ligi 1700 aastat ristiusu pooldajad. Loeb sõda Inglismaa manöövriks. Autoasjandusest rääkides, oli vana kindrali härra suur optimist.

Kindral Sekreteff oli vaimustatud Eestist, eriti pealinnast, Tallinnast, kus ta on viibinud. Käskis veel tervitada Eesti Autoklubi, kus ta 1929. a. viibis külalisena klubi poolt korraldatud „hane õhtul“ mida ka ikka meelde tuletas. Käskis tervitada ka omi vanu teenistus-sõpru kol. J. Lutsar'it, hra Loorentsi, Uibopuud ja teisi. Tervis näis tal päris korras olevat siis, ja haigusest ei rääkinud midagi, kuid ometi paari nädala pärast heitis hinge. Olgu võrras muld sulle kerge!

17. nov. s. a. korraldas Eesti Autoklubi Seltskondlikus majas traditsioonilise „haneõhtu“. Osa võtsid

sellest üle 50 inimese. Lõbusate ettekannetega esines tuntud „Joosep Toots“ (pr. Mizzi Möller-Klein). Klubi esimees J. Zimmermann tervitas koosviibijaid, tehes lühikese ülevaate möödunud aasta sündmustest klubi elus. Pärast õhtusööki istuti koos, joodi kohvi ja tantsiti, mis kestis kaugel üle poole öö.

Uuteks liigeteks on vastu võetud Christian Schmidt „Adler“ 3,8 h. j. autoomanik Pärnust ja Ervin Krause „Ford“ 4,9 h. j. autoomanik Tallinnast.

KIRJANDUSE ALALT.

Richard Carl Schmidt & Co kirjastusel, Berliinis *W. 62, Lutherstr. 14,* — on ilmunud dipl. ins. *W. Tholz* sulest väga tarvilik praktiline käsiraamat „*Der Fahrzeug-Dieselmotor*“, mis osutub vajaliseks käsiraamatuks nii sõitjaile kui ka töökodadele. Hind 3.50 Rmk.

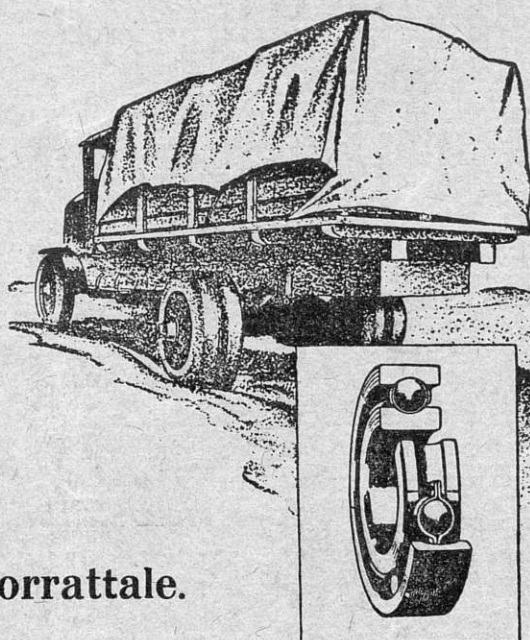
Raamat on trükitud ilusal paberil ja ilus kalingorköide annab raamatule kena väljanägemise. Raamat sisaldab 230 lehek. teksti, 165 pilti ja 3 tabelit. Sisu langeb 23 peatükki ja käsitab uuemaaja tehnika saavutust dieselmootorite, nende töötamise ja nendega ümberkäimise alal. Et tulevik dieselmootorite pärast on, on selge ja seepärast nendega tutvumine on hädatarvilik.

Raamatut võib soovitada igale, kes dieselmootoritest huvitatud on ja nende töötamise viisi tundma õppida soovib.

ÜLETAMATA
ROOTSI
SKF

KUUL- ja RULLAAGRID

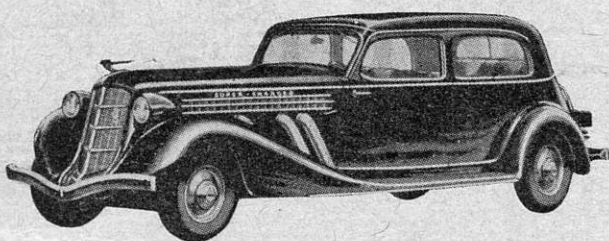
Erilaagrid ja rullid mootorrattale.



Peaesindus
ja ladu:

Linke & Martinson, Tallinnas.

**Vaadake uut
sensatsioonilist**



Auburn 8 sil. kompressoriga Sedan.

1936. a.

AUBURN

6 sil. ja 8 sil.

„Kõrgemalt massist“

praegu müügil.

*Luksuse, vastupidavuse, ökonoomsuse ja ilu viimane sõna. Uus voo-
lujooneline kuju. Tugev konstruktsioon — suurepäraseid võimed.*

K a h e k o r d n e ü l e k a n n e .

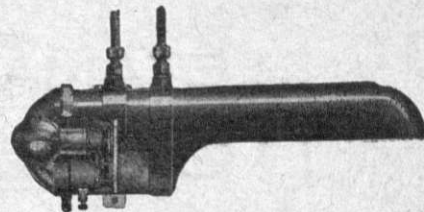
Esindaja
Eeslis:

J. Zimmermann,

V. Pärnu 21-3
Tallinnas.

50. 98-321

Automobilistid | tähelepanu!



SUURUS I.

**Jõuvankrite juures on pimestamise ning udu
hädahoju probleem täielikult lahendatud.**

100% pimestusvabad helgiheitjad ja ühtlasi ka ideaalsed val-
gust udu korral võimaldavad

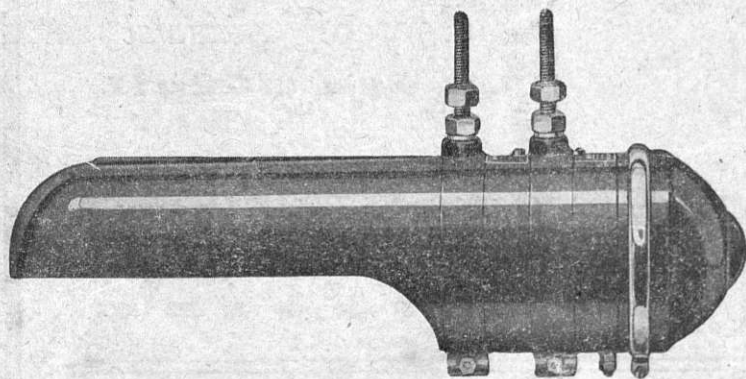
„Code 100%“

udulambid

Lülitades ümber auto peatulesid, pole enam näha tumedat
või valgustamata kohta teel. Sõitja näeb teed hästi ning selgelt
enda ees. Iga jõuvankriomanik taipab sellise valguse tähtsust,
sest selle abil võib sõita tarvilise kiirusega, ilma et oleks vaja
rikkuda omi närve pingutatud vahtimisega või paksu udu tõttu
kusagile autot seisma jätta.

Tulesid võib kinnitada kas auto poritiivadele, laternahoid-
jaile või kandjaile. Kõige suurem valgustusvõime on 25 meetri
kaugusel ees.

Saadaval on kaks suurust: suurus I, 80 mm läbimõõduga,
sõiduautodele ja suurus II, 120 mm läbimõõduga, suurtele
sõidu- ja veoautodele, omnibustele, paatidele jne. Väliselt on
nad must-emaleeritud värvi ja kroomitud.



SUURUS II.

HIND I. SUURUSELE:

paar kroomitud . . . „ 95.—
must-emaleeritud Kr. 75.—

HIND II. SUURUSELE:

paar, must-emaleeritud Kr. 125.—

J. ZIMMERMANN,

Tallinn, V. Pärnu mnt. 21—3