

Auto-Sport & Tourism

AUTO- JA LENNUASJANDUSE, MOOTORSPORDI JA TURISMI AJAKIRI.
EESTI AUTO- JA TOURINGKLUBIDE HÄÄLEKANDJA.

TOIMETUS JA TALITUS: J. ZIMMERMANNI TRÜKIKODA, TALLINN, LÜHIKEJALG 4. TEL. 429-24.
TELLIMISE HIND: AASTAS (12 Nr.) KR. 3.— VÄLJAMAALE KR. 5.— ÜSIKNUMBER 30 SENTI.

VII AASTAKÄIK.

Nr. 4 (74) APRILL 1934.

ILMUB KORD KUUS.

SISU:

Berliini autonäitus.
Ameerika on rahutu.
Jõuvankrite võrdlev hulk maailmas.
Ameerika autod.
Inglise sportautod.
Uuendusi autotööstuse alal.
Etteaimatud auto.
Monako Grand-Prix.
Lühemaid teateid.
Kroonika.

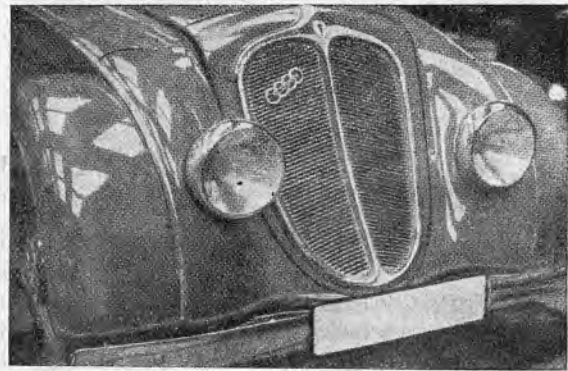
INHALT.

Berliner Autoschau.
Amerika in Unruhe.
Die Zahl der Kraftwagen.
Amerikanische Wagen.
Englische Sportwagen.
Neuheiten im Autogebiet.
Das vorgeahnte Automobil.
Grosser Preis von Monaco.
Kürzere Nachrichten.
Chronik.

Berliini autonäitus.

Berliini autonäitus peeti 8.—18. märtsini k. a. suures näitusehoones Kaiserdammil tänaval. Siinjuures peatume pisut Berliini autonäituste ajaloo juures. Esimene automess peeti 1899. a. Karl tänaval. Tolkorral esinesid väljapanekutega 112 firmat 2300 ruutmeetril. 1902. a. peeti teine autonäitus Georgi tänaval, 1903. a. aga juba Charlottenburgis. Viimast küllastasid keiser *Vilhelm II* ja paljud sise- ning välismaa aukandjad, kuna valitsevad võimud tundsid elavat huvi uue liiklemisvahendi vastu. 1905. a. esinesid juba 300 firmat 12.000 ruutmeetril vanas näitusehoones Lehrter jaama juures. 1906. a. selgus, et Berliinis pole enam kohast hoonet, mis mahutaks kõiki oma- ja välismaa saadusi. Koos keiserliku autoklubiga otsustasid teised ühingu näituste kohaks valida uue hoone Zoo juures, kuid ka see jäi lõpuks kitsaks. 1911. a. ehitati suured näitushooned Kaiserdammil, kus praegugi peetakse kõik autonäitused. Pärast sõda peetud esimesed autonäitused ei pakkunud midagi rõõmustavat, sest Lunapargis ja Spordipalees lubati samal ajal esineda võistlevatel välismaa firmadel, mis väga paljude poolt oli tervitatud nähe. Pealegi ähvardasid teised linnad, Frankfurt M. ä., Düsseldorf, Leipzig ja Köln, oma näitusehooneid ehitama hakata. Riiklik autotööstuse ühing aga jätkas segamatult oma tööd, ja tasu sellele rahvuslikule propagandale tuli 1933 a., mil vähendati makse miinimumini, kaotati tülid raudtee ja auto vahel (riigi raudtee hakkas omal kulul ehitama riigi autoteid), ja kergendati juhiluba saamist.

Nii võib 1934. a. rahvusvahelist autonäitust Berliinis pidada õigusega uue ajajärgu alguseks saksa autoasjanduse arengus. Osavõtjad näitusest olid väga rahul — ostude arv ületas isegi lootused. Kui vaatame lähemalt näitusel esinenud autotüüpe, siis selgub, et puht tarvitamissõiduki kõrval sama palju tähelepanu on pühendatud sportmudelitele. Senini oli sportauto saksamaal vaeslapse osas. Samuti on hoolt ja vaeva pühendatud mootorratastele, kuna nende hindu püütakse võimalikult madalal hoida, et teha neid kät-



Uus DKW eestvaade.

tesaadavaks kõigile. Mis puutub selle aastase näituse karosseriivormi, siis on selgesti tunda, et siin valmistatakse põhjalikule muudatusele. Esialgu on tendents ümmarguste vormide poole, ning teravatest äärtest ja nurkadest hoidutakse. Küljel laieneb karosserii, nii et tihti jäetakse mudalauad ära. Selle abil suurendatakse siseruumi, s. t. sõidumugavust. Kõik see on oma alguse saanud voolujoone moest, mis praegu valitseb autode maailmas. Ütleme meelega „mood“, sest praegu on kõik need ehitused vaid moeproduktid, ja sugugi mitte täiusliku tehnika absoluutselt harmoonilised saadused. Nii kaugel me veel pole.

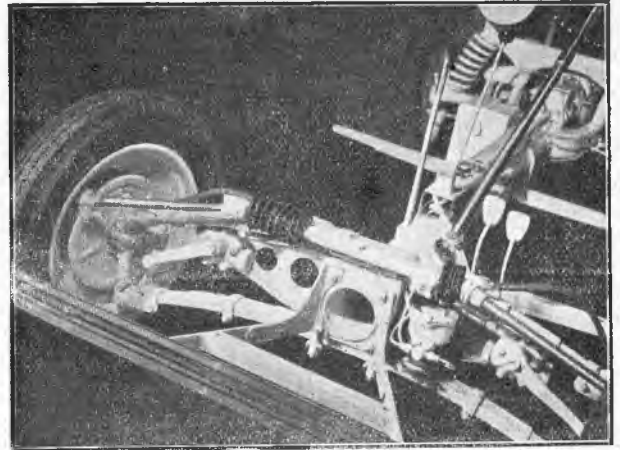
Erilist tähelepanu väärivad näitusel *Ambly-Budd* presstehased, kelle karosseriid Adler, Hanomag ja Ford mudelitel olid vormilt väga ilusad.

Firma *Erdmann & Rossi* — *Josef Neuss* esines uue kabriolett konstruktsiooniga, mille katet on väga lihtne üles ja alla lasta. *Gläser*-karosserii tehas oli varustanud Horch-Steyr, Buick, Röhr, Audi ja Wanderer mudelid karosseriidega. Erilise uuendusena esineb Nonstop katus, mida võib avada ja sulgeda sõidu ajal. Väga huvitav on *Tatra „77“*, mille karosseriikuju meie arvates esitab seda, millisenä näivad sõidukid mõne aasta pärast. Väga vähe oli esitatud väikeauto-

sid, kuid ei tohi unustada odavat 4-sil. *Opel*-autot, 1,2 ltr. limusiin või kabriolettlimusiin, mis ka oma hinnale vastab. *Ford* müüb oma 4 h.-j. autot nüüd 1990 RM. eest. Väike *Fiat*-auto mudel 1000, 1 ltr. mootoriga on Itaalias väga eelistatud, kuid tema hinda — 2590 RM. — ei saa odavaks nimetada. 6-sil. *BMW* on kindel ja elav masin. Ta on varustatud õlisurve sumbutajaga ja rattad on asetatud õõstelgedele. Sama sõidukialust kasutatakse ka 0,9 ltr. nelja sil. *BMW* mudelil. Ka uus *Hanomag* vastab umbes *BMW* autole. Saksa „*beebi*“-autod sarnanevad oma ehituses enam-vähem üksteisega. *Hercules Framo*, *Butz*, *Hansa*, *Tornax* ja *Standard* kuuluvad siia. Väikseim kolme-rattaga sõiduk on juhilubast vabastatud. *Hercules*, 200 ccm. mootoriga. Väikseim 4-rattaga sõiduk on *Framo*-„*Piccolo*“, kuid hind pole just madal — 1450 RM. *Hansa* ja *Standard* on tuntud oma raamiehituse poolest. Väikeautodel mootor asub taga, mis nende juures on enesestmõistetav, kuna suurematel sõidukitel ostjate arvamised selle kohta on lahkuminevad. Näitusel esines mootoriga taga *Mercedes-Benz*, tüüp 130 ja uus 3 ltr. *Tatra*.



Tatra „77“.



M.-Benz auto edeosa.

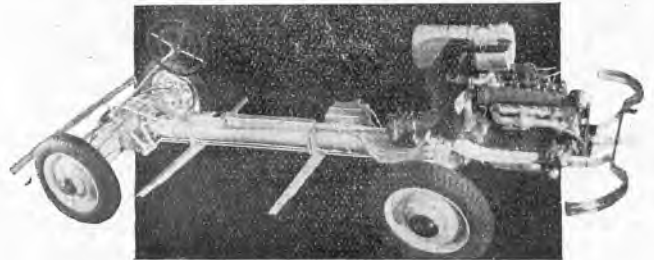


Mercedes-Benz „130“ mudel.

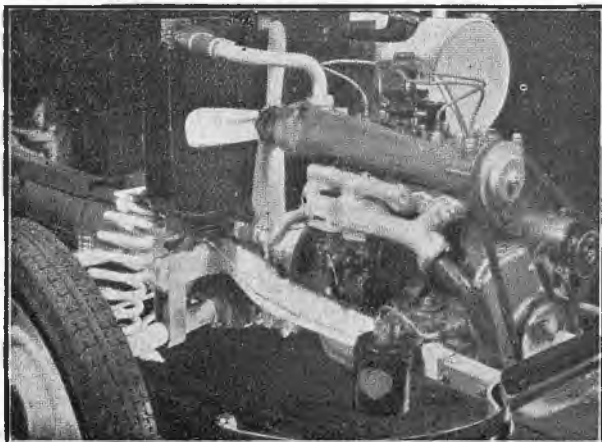
Autoasjandus teeb katseid ja edusamme. Palju on katseid tehtud automootorid asetada mitte auto edeotsa vaid taga. Samuti spiraal-vedrud ees. Ka uus *Mercedes-Benz* mudel „130“ tahab olla üks neist vähestest.

Ederataste veo kohta valitsevad Saksamaal samuti lahkavõtmised. Et *Adler* „*Trumpf*“ ja väike *DKW* on ederataste veo tarvitusele võtmisega olnud edukad, jääb tõsiasjaks. Uue ederataste veo mudelina esineb *Tornax* „*Rex*“. Nelja sil. mootori kasutatakse üldse ainult 900—1200 ccm. klassis, ja nimelt *Adler*, *BMW*, *DKW*, *Hansa*, *Opel*, *Ford* ja *Fiat* mudelitel.

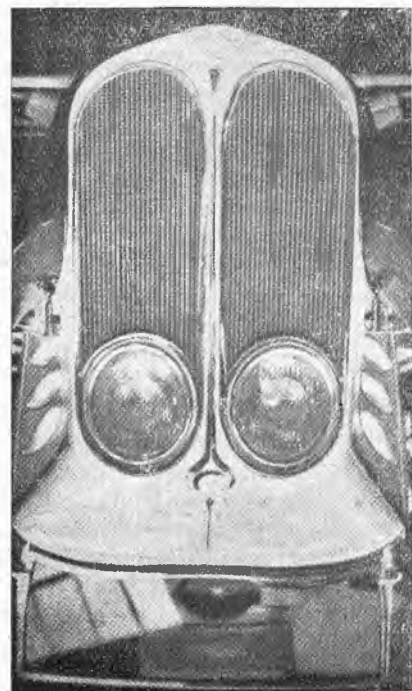
Väikeautodel, mille mootorid asuvad sõiduki taga-osas, on õhujahutus sobivam kui veejahutus, kuid viimasel on see paremus, et jahutusmantel mõjub müra-sumbutajana. Ederatasteveo juures aga on veejahu-



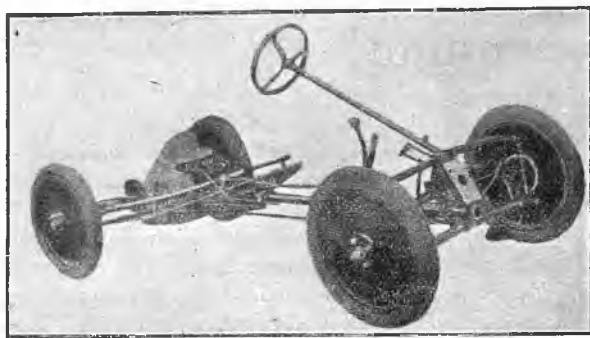
M.-Benz raami ehitus.



Mercedes-Benz mootori osa taga.



Uut tüüpi radiاتور BMW autol.



Framo-„Piccolo“ võnkuv alus.

tus enesestmõistetav. Olgugi, et näitusel esines vähe väikeautosid, oli Saksamaal neid 96.000 registreeritud 1934. aastal uute autode hulgas. Berliini k. a. auto-näitusel esines üldse üle 300 firma 19.000 ruutmeetril, kusjuures olid esindatud ka prantsuse, austria, itaalia, inglise ja tšehhi autotööstused.

Veo- ja reisuautode hulgas vääris tähelepanu Krupp-voolujooneline autobus õhujahutusega 65 h.-j. mootoriga, mille kiirus 100 km/t. Diiselmootori võit on täielik, mis kõige paremini ilmneb Junkers-lennuki-diiselis Jumo 5, 6-sil. doppelkolvidega mootor, 540 h.-j., mis kaalub ainult 495 kg. Daimler-Benz, Büssing-Nag, Henschel, Krupp, Lanz, Magirus, Vomag, Deutz, Linke-Hofmann, Hanomag, Harsa-Lloyd ehitavad diiseliidid ja Krupp esineb esmakordselt uue 2-taktilise 4-sil. diiseliidiga, 70 h.-j.



Baby „Butz“ auto, 400 ccm.

Mootorratta näitusel olid üllatuseks uued hinnad. NSU — „Pony“, soliidne 200 ccm. — ratas, kolmekäigu seadeldisega ja valgustusega maksab ainult 460 RM. Ka Triumph-Kardan 200 K ei ole kallid 850 RM. eest. Kõige odavamaks mootorrattaks näitusel on NSU „Motosulm“, mille hind on ainult 175 RM. DKW 100-cm. masin maksab 333 RM, ning 2 sil. — kahe gaasistajaga sporttüüp R 16 BMW — kui kõige kallim masin näitusel — 2040 RM. Peab aga ütlema, et ta täielikult väärrib seda hinda.

Sensatsiooniks näitusel 1933. a. oli elektrikäivitaja, n. n. Dynastart-seadeldis, mis esines DKW, Hercules j. t. mudelitel. Nüüd leiti, et ka lihtne starter sobib sama hästi, sest pole mõtet koormata ratas veel

15 kg. võrra. Siiski meeldib veel paljudele, et mootor-ratas saaks käivitada samuti kui autot, — lihtsalt vajutades väiksele nupule. Seepärast varustatakse ka praegu mitmed mudelid elektrikäivitajaga.

Möödunud näitus oli väärtuslikum kui ükski eelmine Saksamaal, kirjutab dipl. ins. P. Friedmann Saksa AAZ ajakirjas.

... Probleemid avanevad meile, ja meil on võimalus nende lahendusi tundma õppida. Mis puutub n. n. rahvaautosse, siis soovime, et see idee teostuks. Väikeauto võib selle kõrval rahulikult surra! Rahvaauto, nagu teda vajab rahvas, ei tarvitse sugugi olla väikeauto, vaid just — rahvaauto.

Näitusel selgus meile, et iste- ja pakiruum ning reisumugavus ei olene sõidukikaalust. Iga hää kon-



„Krupp“ 23-istm. autobus volujuonelise karrosseriiga.

struktor võib ehitada auto, mis kaalub kõige rohkem 900 kg. ja siiski võimaldab vabalt ruumi neljale inimesele, omab suure pakiruumi ja sõidab kindlalt igal kiirusel. Uus, asutamiselolev uurimisinstituut otsustab tuleviku rahvaauto tüübi ja konstruktsiooni üle, — kas mootor ees või taga, kas ede- või tagarataste vedu, kas keskraam, pikutikandjad või isekandev ehitus? Tema hind?

Saksa suurim vabrik valmistab praegu mugavaid, kiireid autosid, mille iga kg. maksab 2,10 RM. Kui kõik Saksa tööstused ehitavad sama autot, siis peaks hind langema vähemalt 25% võrra, kuna puudub võistlus ning see tõttu müük on lihtsustatud, sest kõik müüjad pakuvad üht ja sama autot. Uus rahvaauto, mis oleks mugav, kerge, suurima sõidukindlusega auto, ei tohiks maksta rohkem kui 1500 RM. Seda tõestas meile näitus. Milline peaks olema tema mootor? Sil. maht ei ole oluline. Tähtis on kaal, võime ja bensinitarvitus. Kas peab rahvaauto olema volujuoneline? Näitusel saadud kogemuste järgi peab vastama: „ei“, kui selle läbi kannatab mugavus või pakiruum.

Peame hoolitsema suurima kokkuhoiu eest rahva motoriseerimisel, kuid ei tohi ka unustada, et auto pääle selle peab võimaldama ilu, elurõõmu, sporti, ja luksust.

Need on auto kultuursed ülesanded majanduslikkude ülesannete kõrval. Neid ülesandeid täidavad nii enne kui pärast ilusad kabrioletid, väikesed, kiired ja suured, mugavad reisiautod. Nad ei tohi kaduda, sest ka neil on täita nii mitmeid kohuseid rahva elus.

Näitus aetas meile probleeme, mis osalt ootavad veel õigeid lahendusi. Nagu juba tähendatud jäävad täpsed lahendused uue, erapooletu uurimisinstituudi hooleks.

Ameerika on rahutu!

Võitlus töö ja kapitali vahel.

Süstemaatilise propaganda tagajärjel on vastolud töö ja kapitali vahel niivõrd teravaks läinud, et sellist olukorda vaevalt kunagi Ühendriigid on üle elanud. Ameerika autotööstuse streik, mis ähvardas halvata kõiki tööstusharusid ja tänavale jätta sadu tuhandeid töölisi, lükati edasi määramata aja peale president Roosevelti isikliku vaheleastumise tõttu.

Nüüd aga algas Ameerika laevatehaste streik. 3000 töölise nõuavad palga suurendamist ja "Federation of Labor" mõjuvõimu laiendamist. Valitsus võtab seda streiki väga tõsiselt, kuna kardetakse, et streik võib haarata terve laevaehitus-tööstuse. Praegu seisavad tööta just need ettevõtted, kelle hooliks on antud uue sõjalaevastiku ehitamine. Kuna valitsusel oli kavatsus, arvestades seisukorda Kauges Idas ja eelolevat sõjalaevastiku konverentsi, esineda täieliku arvu laevadega, nagu ettenähtud lepingutes Londoni ja Washingtoniga, siis võib see streik halvasti mõjuda valitsuse laevastikupoliitikale.

Mitte ainult see asjaolu, vaid ka ähvardav raudteede streik, valmistab president Rooseveltile tõsist muret. Era ettevõtete raudteede töölised ja ametnikud nõuavad möödunud aastal maksuma pandud 10-protsendilise palgakärpimise kaotamist. Pärast president Roosevelti manitsusi hakkasid raudtee töölised organisatsioonid nõudma veel praeguste palkade kõrgendamist 20% võrra, s. t. 10% üle ennekriisiaegsete palkade.

Kuna kõik lepituskatsed on jäänud senini tagajärjeta, ähvardab iga päev puhkeda üldstreik. Ka streikivad taksoautode juhid New Yorkis valmistavad võimudele peavalu. Olgugi, et nüüd, politsei energilise vaheleastumise tõttu puuduvad kokkupõrked streikivate ja töötavate taksojuhtide vahel, on siiski karta, et streigiterror uuesti algab.

Raudteelaste palgaküsimus ei ole veel otsustatud. Raudteelased on Ameerikas kõige paremini organiseeritud töölised ja nende arv ulatub miljonile. Nende palgad seisavad osalt allpool N. R. A. legaalselt miinimumi, ja — nagu president Roosevelt ise seletas — osalt allpool elatismiinimumi. Ta nõuab nagu töölisedki, et palgad vastaksid seaduslikele tingimustele, kuid tal pole võimalik varustada raudtee-ühinguid vajaliku summaga, ja ühingute rahaline seisukord on kaunis vilets. Kõik nende obligatsioonid noteeritakse börsil kaugelt alla pari, ning paljudel vähematel ühingutel on aktsiad dividendita. Sarnase rahaasjanduse juures on võimatu uuendada liikumata ja liikuvat varandust, või mõelda võistlusele veoautodega. Seega jääks terasetööstus suuremate tellimisteta.

Streigipalavik ei tegele mitte ainult palgalisa nõudega, vaid peaaugeliselt õiguste suurendamisega. Töölise organisatsioonid Ameerikas on oma arengu poolest aastakümneid Euroopa maadest taga. Iga suurem ettevõtte omas töölise ühingu, ametkonna, mis muidugi seisis direktiooni juhatusel ja kontrolli all. Ameerika ettevõtja keeldub tegelemast töölisega, kes ei seisa tema teenistuses.

Kui Roosevelt lõi N. R. A., ta tegi seda otsusega, aidata töölisi nende täieliku ametkonna õigustele. Ettevõtjatele tehti kohuseks pidada kõiki töölisi üheõiguslikeks, vaatamata sellele millisesse, või kelle töölise

ühingusse nad kuulusid. Nüüd tekkis suur probleem, — kas on võimalik Ameerikas arendada sotsiaalset kaitsepoliitikat, ja ometi alalhoida erakapitalismust?

Väljaspool Ameerikat on see küsimus ammu juba jaatavalt otsustatud, kui enesestmõistetav inimõiguste väljendusviis. Aastakümneid kestnud võitluses saavutasid töölised omale need õigused. Ameerikas pole töölised neid kunagi omanud, kuni ühel hääl päeval nad said õigused kingitusena erimääruse läbi. Nüüd tahavad töölised selle kingituse kinnipidamiseks võidelda viimse hingetõmbeni.

Kuid tööandjad protesteerivad. Tõendatakse päris avalikult, et N. R. A. määrustest hoolitakse sama vähe kui keeluseadusest.

Ameerika on muutunud, — nii absurdelt kui see ka kõlab, — oma presidendi diktaatorliste õiguste läbi demokraatlikuks maaks. Sääb on muidugi palju enam töötajaid kui — andjaid. Seepärast suundub avalik arvamine tööstusjuhtide vastu, ning pole raske ennustada, et suures võitluses, mis varju alt on kistud avalikkuse ette, nad lõpuks peavad alla andma.

Aga kapitali võim on veel väga suur, ja võitu ei tehta presidendile ja organiseeritud tööliskonnale mitte kergeks. Kuuldub, et president Roosevelti ja Washingtoni kongressi vahel on tekkinud terav lahkeli. 310 häällega 72 vastu otsustati presidendi vetost hoolimata veel kord kaalumisele võtta kaks seadusekava, ametnike palgavähendamise kaotamise kava ja sõjast osavõtnute pensiooni lühendamise kava. Mõlemad seaduseelnõud lähevad nüüd veelkord senatisse, ja kui nad saavad sääb hääle enamuse, astuvad mõlemad jõusse, vaatamata Roosevelti protestile. Teatavasti vähendati 1933. kevadel ametnike palka ja sõjast osavõtnute pensiooni 15% võrra. Mõlema seadusekava vastuvõtmisel mängivad teatud osa poliitilised kaalutlused, kuna sügisel uuesti valitakse kõik esindajate-maja liikmed ja 1/3 senatoritest. Juba 29. märtsil s. a. tulid teated, et ka senat hääletas 63 häällega 27 vastu presidendi veto vastu. Seaduseelnõud astuvad 10 päeva jooksul jõusse ja nii on siis juba Ameerika Ühendriigis tekkinud raske olukord, mis olles staadiumis on raske ette näha, mis tulevik toob. Peaaegu enam kui kindel, et autotööstustel Ameerikas algab raske ajajärk. Dollari languse tõttu on juba kaotused suured, siis autotööstuse töölise palkade tõus 20% võrra on tööstustele rabav. Poliitiline ja riiklik elu kipub minema vastollu ja seda näeme eeltoodust, kus Washingtoni kongress ja senat on presidendiga vastollu sattunud. Ligem tulevik näitab, missuguseks olud Ameerikas kujunevad.

FORDI TEGEVUS TÜRGIMAAL LÕPETATAKSE.

Fordi suur montaashätehas Konstantinoopelis valandas suurema osa töölisi, nii et võib kõnelda peaaegu tehase likvideerimisest. Et esialgu vältida avalikku tegevuse lõpetamist, tehakse veel mõningaid tähtsusetuid töid. Tehas pidi varustama tervet lähedast Ida, kaasaarvatud Persia ja Egiptus, Ford autodega. Türgi ajakirjandus nõuab nüüd, et Ford-vabrikult võetaks ära eriline luba tegutseta kui „kodumaa-tööstus“. Praegu kaalub Türgi valitsus seda küsimust ja nagu kuulda on, lepitakse ehk kokku.

Jõuvankrite võrdlev hulk maailmas.

Jõuvankrite arv Ameerikas ja mõnedes teistes maailma riikides 1. jaanuariks 1934. a.:

Maad riigid	Sõidu autosi	Auto-buse	Veo-autosi	Kokku	Moo-torrat-aid
Ameerika Ühendriigid	20.657.478	60.783	3.053.593	23.771.854	93.414
Kaanada	897.424	.....	144.169	1.041.593	9.380
Argentiina	250.000	.....	75.000	325.000	.....
Brasiilia	102.000	.....	51.200	163.200	.....
Prantsusmaa	1.448.118	.....	443.767	1.881.885	.....
Inglismaa	1.210.882	85.500	404.694	1701.076	541000
Saksamaa	510.687	11.390	160.299	682.376	852776
Itaalia	236.643	9.171	86.153	331.967	.....
Hispaania	114.500	.....	41.200	155.700	12.100
Belgia	95.000	.....	55.000	150.000	45.000
Hollandi	87.600	3.850	47.000	138.450	34.400
Rootsi	95.000	3.440	37.900	136.340	48.000
Taani	84.075	1.200	34.273	119.546	27.798
Jaapani	.....	.....	.....	111.379	.....
Cehhoslovakkia	75.800	4.000	29.500	109.300	45.700
N.-Vene	.....	.....	.....	105.000	.....
Helveetsia	76.150	650	21.300	98.100	49.400
Norra	35.070	2.300	20.962	56.332	7.052
Iiri vabariik	40.772	829	9.215	50.816	5.769
Hiina	28.365	3.349	8.227	39.941	1.800
Austria	20.187	1.988	15.119	37.249	42.813
Rumeenia	26.000	.....	9.000	35.000	2.000
Soome	20.571	1.338	10.632	32.541	5.050
Portugali	26.000	2.000	4.000	32.000	.....
Egiptuse	22.866	1.313	3.907	28.086	2.176
Poola	.....	.....	.....	25.796	8.723
Ungari	12.750	.....	4.130	16.880	10.950
Kreeka	9.000	1.500	4.500	15.000	650
Lõuna-Slaavi	7.361	700	2.884	10.945	3.228
Luxemburg	6.000	150	4.200	10.350	3.000
Türgi	5.200	.....	2.600	7.800	.....
Läti	1.775	241	1.217	3.233	1.642
Eesti	1710	170	1.129	3.009	896
Leedu	1.200	290	370	1.860	1.200
Monako	1.350	120	180	1.650	200

Üldkokkuvõttes oli 1. jaanuaril 1934. a. jõuvankreid maailmas:

	1.I.1934. a.	1.I.1933. a.	+ ehk —
Ühendriiges . . .	23.771.854	24.378.182	— 606.328
Euroopas	5.988.785	5.498.704	+ 490.081
Ameerikas (ilma USA) .	1.853.835	1.896.380	— 42.545
Ookeanias	761.281	740.016	+ 21.265
Aasias	510.335	486.292	+ 24.043
Aafrikas	382.230	369.814	+ 12.416
Kokku	33.268.320	33.369.388	— 101.068

Eelpool toodud arvudest näeme, et Ameerikas on jõuvankrite arv langenud kuna mujal, eriti Euroopas, on nende arv tuntuvalt tõusnud, üldiselt aga on siiski jõuvankrite arv maailmas vähenenud läinud aasta jooksul ümarg. 100.000 võrra. Algades 1925. a. kuni 1931. a. tõusis jõuvankrite arv järjekindlalt, kuid siis hakkas näitama languse tendentsi:

1. jaan. 1925. a.	oli	21.374.506	jõuvankert.
1. " 1926. " "	"	24.452.267	"
1. " 1927. " "	"	27.527.238	"
1. " 1928. " "	"	29.638.535	"
1. " 1929. " "	"	31.851.790	"
1. " 1930. " "	"	34.879.323	"
1. " 1931. " "	"	35.810.769	"
1. " 1932. " "	"	35.441.933	"
1. " 1933. " "	"	33.369.388	"
1. " 1934. " "	"	33.268.320	"

Nähtavasti oli 1932. a. autoasjandusele üks raskemaid, sest nim. aasta jooksul kõrvaldus liikumisest üle 2 miljoni jõuvankri.

1933. aastal Ühendriigis ja Kanaadas autode arv tõusis 2.025.125, ületades eelmise aasta produktsiooni 43% võrra. 1932. a. see arv oli 1.431.544.

Sõiduautod:

	1933. a.	1932. a.
Ühendriiges	1.606.703	1.135.541
Kanaadas	53.855	50.718
Kokku	1.660.558	1.186.259

Veoautod:

	1933. a.	1932. a.
Ühendriiges	352.498	235.187
Kanaadas	12.069	10.098
Kokku	364.567	245.285

Sõidu- ja veoautod:

	1933. a.	1932. a.
Ühendriiges	1.959.201	1.370.728
Kanaadas	65.924	60.816
Kokku	2.025.125	1.431.544

Sõidu- ja veoautode produktsioon neis kahes riigis on registreeritud järgmiselt:

1919. a. —	1.933.595	1926. a. —	4.505.661
1920. a. —	2.227.349	1927. a. —	3.580.380
1921. a. —	1.682.365	1928. a. —	4.601.141
1922. a. —	2.646.229	1929. a. —	5.621.715
1923. a. —	4.180.450	1930. a. —	3.510.178
1924. a. —	3.737.786	1931. a. —	2.472.351
1925. a. —	4.427.800	1932. a. —	1.431.544
		1933. a. —	2.025.125.

Iga autoomanik, autosportlane, autojuht ja turismist huvitatud loevad ja soovivad teistele Eesti Auto ja Eesti Touringklubi häälekandja **AUTO, SPORT ja TURISM**

TEHNILISI ANDMEID AMEERIKA SÕIDUAUTODE KOHTA 1934. A.

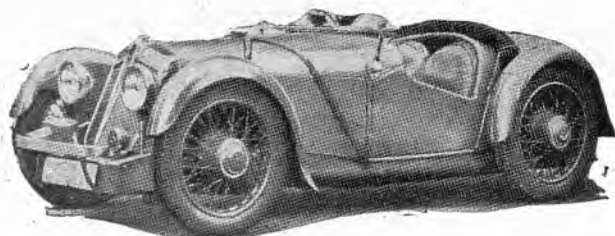
Mark ja mudel	Hind vabrikus doll. 1934 a. 1933 a.	Tel- gede vahe tollid	Rataste läbi mõõd ja kummid	Kaal klg.	Mootor	Sil. arv	Silindri läbimõõt ja kolvi- kääk mm	Kolvide asetus		Pidur hob. jõud ja tiirude arv	Karburaator	Akkumulaator	
								kub. tollid	liitert			mark	volti ja amper
1. Auburn „6“ Stand. Brougham	695	119	17×5.50	1461	Lycorn.	6	78×121	210	3.42	85—3400	Stromberg	U.S.L.	6—105
” ” ” Sedan	745	119	17×5.50	1484	”	6	78×121	210	3.42	85—3400	”	”	6—105
” ” ” „8“ Brougham	945	126	16×6.25	1659	”	8	78×121	280	4.60	100/115—3400	”	”	6—105
” ” ” „50“ Sedan	995	126	16×6.25	1677	”	8	78×121	280	4.60	100/115—3400	”	”	6—105
2. Buick „50“ ”	1125	1045	16×7.00	—	oma	8	75×108	235	3.86	88/3200	Marvel	Delco	6—100
” ” „60“ ”	1345	1310	16×7.50	—	”	8	79×118	278	4.56	100/3200	”	”	6—120
” ” „90“ ”	1845	1805	16×7.50	—	”	8	84×127	344	5.65	116/3200	”	”	6—135
3. Chevrolet Standard Coach	495	455	17×5.25	—	”	6	84×89	181	2.96	60/3000	Carter	”	6—86
” ” Master Sedan	645	565	17×5.50	—	”	6	84×102	206	3.39	80/3000	”	”	6—90
4. Chrysler „6“ ”	795	785	16×6.50	1445	”	6	83×114	241	3.66	93/3400	Borg	Willard	6—121
” ” „8“ Royal ”	1245	925	16×7.00	1886	”	8	83×105	298	4.49	122/3400	Swomb.	”	6—140
” ” „8“ Imp. ”	1495	1295	16×7.50	1900	”	8	89×127	323	6.31	128/3400	”	”	6—140
5. Continental „4“ Beacon Sedan	495	395	17×5.25	1007	”	4	85×102	143	2.34	40/2700	Marvel	Usl.	6—80
6. Dodge „6“ ”	745	675	16×6.00	1360	”	6	83×111	217	3.57	82/3600	Stromberg	Wil.	6—90
7. Ford „4“ ”	510	450	17×5.50	—	”	4	99×108	200	3.28	50/2800	Zenith	oma	6—90
” ” „8“ ”	585	500	17×5.50	1167	”	8	78×95	221	3.62	90/3800	Stromberg	”	6—90
8. Graham, Stand. „6“ ”	745	795	16×6.25	1440	”	6	83×114	224	3.67	85/3400	”	”	6—84
” ” De Luxe „6“ ”	855	—	16×6.25	1460	”	8	83×114	224	3.67	85/3400	”	”	6—84
” ” „8“ Speaster ”	925	895	16×6.50	1600	”	6	79×102	245	4.02	95/3400	”	”	6—100
9. Nash „6“ Big ”	785	695	17×5.50	1596	”	6	83×111	234	3.82	88/3200	”	Usl.	6—115
” ” „6“ Lafayette ”	695	—	17×5.50	—	”	6	83×111	217	3.57	75/3200	Marvel	Globe	—
” ” „8“ Adv. ”	1065	845	16×6.50	1670	”	6	79×108	260	4.27	100/3400	Stromberg	Usl.	6—133
10. Oldsmobile „6“ ”	730	825	17×5.50	—	”	6	84×105	213	3.50	84/3400	”	Delco	6—100
” ” „8“ ”	925	—	16×7.00	—	”	8	76×108	240	3.94	90/3350	”	”	6—114
11. Pontiac „8“ ”	785	695	17×6.00	—	”	8	81×89	223	3.66	84/3800	Carter	”	6—107
12. Reo „6“ ”	795	—	17×6.00	—	”	6	85×127	268	4.40	85/3200	Stromberg	Willard	6—102
” ” „8“ Royal ”	1500	—	18×6.50	—	”	8	85×127	358	5.87	125/3300	Schebler	”	6—136
13. Studebaker „6“ Dic. ”	695	740	17×5.50	1500	”	6	83×105	205	3.7	88/3600	Stromberg	”	6—102
” ” „8“ Com. ”	945	940	17×6.00	1535	”	8	78×95	221	3.8	103/3800	”	”	6—102
” ” „8“ Pres. ”	1195	1995	17×6.50	1650	”	8	78×108	250	4.1	110/3600	”	”	6—136
14. Terraplane „6“ Sedan	650	555	17×5.50	1450	”	6	75×121	193	3.16	70/3200	Carter	Nat.	6—86
” ” „6“ De Luxe ”	730	—	16×6.00	1450	”	6	75×114	244	4	94/3600	Carter	Exide	6—105
15. De Soto ”	995	735	17×6.00	1600	”	6	85×114	241	3.57	100/3400	Borg	Wil.	6—117
16. Willys „4“ ”	450	445	17×5.00	970	”	4	79×111	134	2.20	48/3200	Tillotson	Usl.	6—96

* Hinnad ja arvud on võetud „The American Automobile“ ajakirjast ja toimetus ei vastuta nende ehtsuse eest. Nagu siit näha, on enamalt jaolt hinnad auto-
del tõusnud väljaarvatud Graham „6“, Oldsmobile „6“ ja Studebaker „6“ Dic. Continental vabrik lõpetab vist autode valmistamise.

Inglise sportautod.

Jõuvankrite tööstuses ja üldse, selle tööstuse alal on jõuvankrid jagatud klassidesse ja neile erinimetused antud, nagu „sõidu“, „sport“, „võidusõidu“ jne. Kõige rohkem on „sportauto“ nimetus ebaselge. Niihästi väike kääbusauto 0,5 ltr. mahuga, samuti kui 200 h.-j. luksuslimusiin kannavad ja võivad kanda nimetust „sportauto“! Vaatame lühidalt, mis õieti mõistetakse ja arvatakse „sportauto“ nime all ja milline vahe on siis hariliku sõidu- ja spordiauto vahel.

Kõigepealt „sportauto“ peab omama väga suure kiiruse ja mootori tiirude kõrge arvu, mida harilik seeriaauto mitte ei oma, sest igapäevastel sõitudel puudub kõigepealt tee suure kiiruse jaoks ja suurte tiirudega mootor ei sobi ega ole ökonoomne harilikkudeks püüa päeva sõitudeks. Näit. võidusõidu autol sooritata igapäevaseid tarvilikke sõite, oleks peaaegu võimatu, kui vaadatakse kokkuhoiule, sest sarnane auto tarvitab kõigepealt palju rohkem kütet ja kütte kui ka õlikvaliteet peab olema kõrge I järgu produktid. Peale selle on eri-spordi ja võidusõidu autod ehitatud väga heade teede tarvis liig *madalad*, nii et nad peaaegu *roomavad* teel ja vaevalt nad kasulikud oleks harilikkudel teedel või üldse teel, kus ei saa autole lubada tema keskmist kiirust. See ajab mootori kuumaks ja sünnitab sõidul takistust. Väga kõrge tuuridega mootoril on enamalt jaolt 2—3 gaasistajat, spetsiaal nokkvõll ja ventiilid, et mootorile saada kasulikumat kütet ja suuremat kiirust. Mootor, mille tuuride arv on juba üle 4000 tiiru minutis, ei kõlba harilikuks sõiduks, ta kulumine on suur ja kütteenaine ei ole võimalik ökonoomselt kokku hoida. Pealegi peab kütteenaine kõrgeväärtuslik olema ja samuti ka mootori õli. Sarnase auto eest tuleb ka piinlikult hoolt kanda tema omanikul. Kõigi nende omaduste tõttu, tuleb auto ise ostes ja temaga opereerides, meile liiga kallis.



„Vale“ 4-sil. special 832 ccm. 3,7 h.-j.

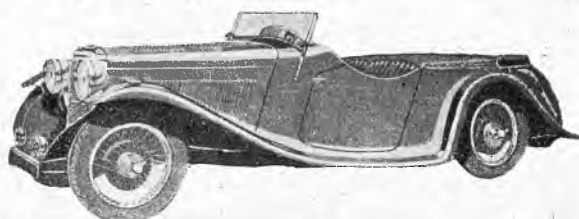
Inglased on rikkad ja suured spordiharrastajad, neile ei tähenda üks ega teine asjaolu midagi, pealegi kus neil omal kodumaal on väga head teed tarvitada ja seepärast ei ole neil tähtis kui madal auto enesest on. Ainult inglismaal on välja kujunenud „sportauto“ nimetus selle sõna tõsisel mõttes, kuna mujal Euroopas tuntakse ainult sõidu- ja „võidusõidu“ autode nimetust.



Riley „Lynx“ 6-sil. 8 h.-j. 1633 ccm. 4 isimega.

Toome allpool mõned tähtsamad Inglise spordiautode nimestiku 1934. a. mudelitest:

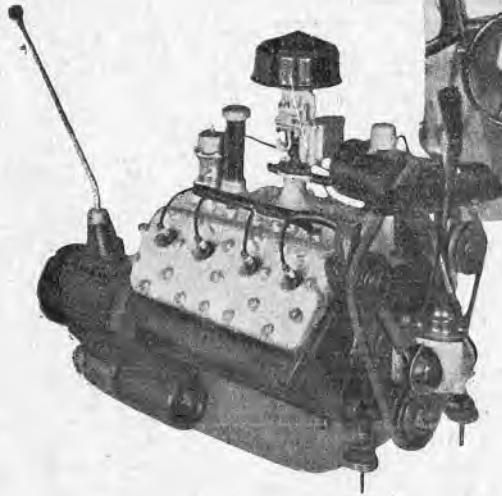
M a r k	Ccm	Sil. arv	Kiirus klm	Hind \$
AC (Acedes)	1991	6	128	450
Alta. Competition	1074	4	144	385
Sportauto	1074	4	128	350
Kompressoriga	1074	4	176	450
Alvis. Firefly	1496	4	116	475
Speed Twenty	2511	6	144	690
Aston-Martin.				
Le Mans	1493	4	134	595
Austin.				
Sport Seven „65“	747	4	116	199
Bentley.				
3,5 ltr.	3669	6	150	1380
Frazer-Nash.				
Sport	1496	4	138	475
TT. madal kompr.	1498	4	141	500
TT. kõrge „	1496	4	160	525
Kompressoriga	1496	4	176	650
6-sil.	1498	6	144	550
Invicta.				
4,5 ltr.	4467	6	152	925
Lagonda.				
1,11 shassii	1104	4	128	270
2,1 „	1991	6	128	595
3,1 „	3181	6	133	695
4,51 „	4429	6	157	795
Lea Francis.				
Kompressoriga	1496	4	131	550
Kompressoriga TT.	1496	4	157	550
Sport	1991	6	120	445
Marendaz-Special.				
Kompressoriga	1896	6	136	475
„	2500	6	152	675
MG J 2	847	4	116	199
MG J 4 kompr.	746	4	148	495
MG L	1087	6	—	285
Palmer-Special.				
1 ltr.	1075	4	118	180
Brooklands	1075	4	128	198
Railton Terraplane.				
4 ltr.	4010	8	141	499
Rilly. Imp.	1089	4	119	298
Lynx	1458	6	126	348
Rover.				
Speed 14	1577	6	121	395
„ 20	2565	6	136	395
Talbot.				
„105“ shassii	2970	6	141	525
Triumph.				
Gloria Ten	1087	4	119	285
Vale Special	832	4	112	192
Wolseley-Harket (alus)	1271	6	119	176



AC 4-istm. sportauto 9,5/66 h.-j.

Uuendusi autofööstuse alal.

KÕIGE UUEM FORD-KAHEKSASILINDRILINE MUDEL „40“.



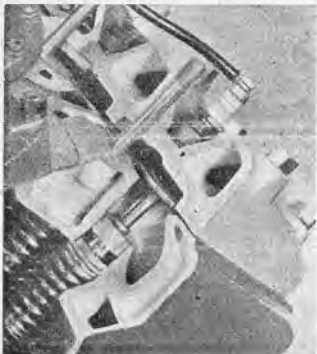
Vas.: uus mootor. Par.: sõiduki juhirus, kus seadeldised on asetatud juhiratta ette.

Esimene Ford-kaheksasilindriline lasti turule 1932. a. Seda sõidukit on Eestiski müüdnud õige mitmeid. 1933. a. lõpul tuli müügile uus kaheksasilindriline, mis mitmes suhtes erineb endisest mudelist nii mehhaaniliselt kui ka väliskujult.



ära enneaegne süttimine ülekuumendumise tagajärjel, kuigi mootori kompressiooni tunduvalt suurendatakse. Nii on uue Ford-kaheksasilindriline mootori kompressiooni suhe 6,38 endise tarvitusel oleva 5,5 asemel. Sedakaudu on mootori võime viidud 75 hobusejõuni endise 65 asemel. Maksimaalne tiirude arv on nüüd 3800 endise 3400 vastu. Pöördemoment (torque) 1000—2000 tiiru juures on tervelt 20% suurem, mistõttu sõiduki käiguvõtlikkus on endisest veel suurem, kuigi nüüdisaegse sõitja seisukohalt endisegi mudeli aktseleratsioon on kindlasti olnud üllatav. Suurema võime tõttu on ka sõiduki maksimaalne kiirus nüüd 80 miili ehk umbes 130 km tunnis, mis rahuldab täiesti ka kiirussportlasi.

Tähelepanav muudatus sõiduki juures on ka telgede-vahe pikendamine. Uue Fordi telgede-vahe on nüüd 112 tolli. Telgede-vahe pikendamise tagajärjeks on, et autokered on endisest pikemad ja ruumikamad. Pikendus on tähelepanavalt suur, sest praeguse mudeli kerega võrreldes on uus kere tervelt 30 cm pikem instrumentlauast mõõdetuna. Lisaks on raam ümberkujundatud täiesti uueaegseks, tarvitades juba üldiselt levinud diagonaal-tugesid. See on siiski tavaliselt tarvitatud tüüpidest erinev selle poolest, et risttoed lähevad raami külgpalkide sisse peaaegu kogu raami ulatuses. Risttugede ühinemiskohta on paigutatud pool-



Silindri osa läbilõikes, kus näha alumiiniumist kaan.

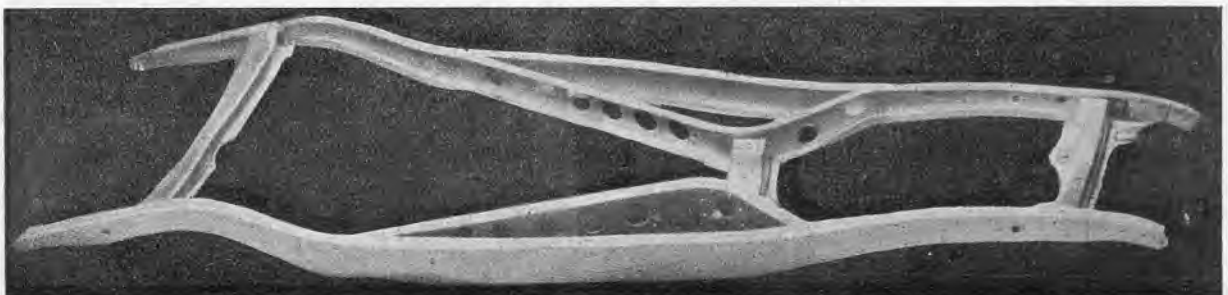
Uue sõiduki juures on kasutatud mootorina sama tüübilist mootorit kui endisegi juures, kuid selles on tehtud palju parandusi ja uuendusi. Mootori peamõõdud on jäetud endiseks, kuid on kasutusele võetud uuendus, mida siiani pole veel palju tarvitatud Ameerika seeriasõidukite juures: alumiiniumist silindri kaan. Säärase kaani tarvitamine suurendab teadagi mootori võimet ja vähendab põlemisaine kulu. Alumiiniumi suurema soojusjuhtivuse tõttu jahtub põlemiskamber palju kiiremini, mille järelduseks on see, et hoitakse



Uus Ford V-a neljauksega Sedan.

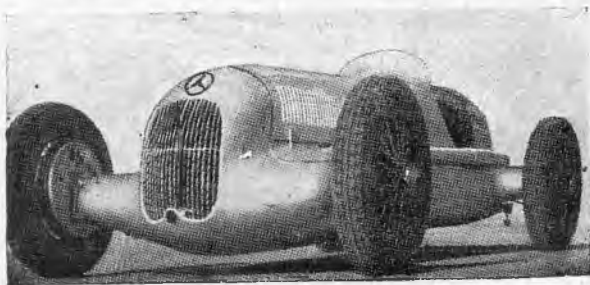
ümargune kummialus mootori jaoks ja edepõiklatti lisaks kummialust mootori edepoole kandmiseks.

Sõiduki kere stiili on muudetud, suurendades tuuleklaasi kallakut uue stiilikäsituse kohaselt 20° peale. Samuti on jahutaja kaitsevõrestik tehtud kallakumaks. Poritiibade kuju on samuti muudetud. Kere tagaosale on antud uus kuju. Sisustuses on tehtud tähelepanav ja kasulik muutus, asetades instrumentlaua seadeldised otse juhi ette vasakule poole. Paremale poole jäänud vabasse kohta on ehitatud mahukas kaanega varustatud säilim pisiasjade hoidmiseks.



Ford V-a uus raam X-tugedega.

SAKSA TÖÖSTUSE UUS SAAVUTUS.



Uus Mercedes-Benz võidusõiduauto.

1934 aasta Mercedes-Benz võidusõiduauto on ehitatud uute, järgmise kolme aasta kohta maksvate, rahvusvaheliste võistlusformelite järgi. Seega kaalub ta ainult 750 kg ja omab kõik nõutud mõõdud. Tema üheistmelise kerge metallist karosserii ehitamisel mõeldi peaaesjalikult õhuvastusurve vähendamisele. Samal põhimõttel ehitati ka täisõõtsassidega alus. Püüti võimalikult palju kasutada kerge-metalli, et kaalus kokku hoida.

8-sil. mootor (sil. reas) on umb. 3 ltr. sil. mahuga ja varustatud kompressoriga. Mootorikattes on arvurikkad praod, et kiirelt alandada soojust, paremal küljel asub tugev väljalasketoru. Tähelepanu väärivad eriti suured õlisurve- neljarattapidurid, mis on sisse ehitatud traatkodaraga ratastele. Raskuspunkt asub väga madalal, kaal on jaotatud soodsalt, rattad vedrutavad iseseisvalt. Kiirus on umb. 280—290 km/t.

PROOVISÖIT PORSCHE VÕIDUSÕIDUAUTOGA.

Avusel katsetati uue *Auto-Unioni* võidusõidu autoga, mille konstrueeris dr. ing. *Ferd. Porsche*. Selle auto kohta kuuleme tema sünnikohast, Zschoppaust, järgmist:

„Teatavasti peetakse 1934. a. võidusõidud rahvusvaheliselt kindlaks määratud tingimuste kohaselt, et võidusõidu auto ei tohi kaaluda üle 750 kg. Selle uue eeskirja tõttu on auto konstruktorid ja materjali ümbertöötajad seatud hoopis uute ülesannete ette. Vaatamata väga väiksele üldkaalule peab mootorivõime olema suur, ning masin kiire, pealegi peab auto hästi teel seisma. Esimesed katsed Nürburg-ringil ja Avusel tõestasid, et siin kasutatud konstruktsiooni ideed on õiged. Porsche-auto on varustatud 16-sil. mootoriga, õõtsassidega ees ja taga, ning edaspidiseid katseid sooritati temal Itaalias, kuna Saksamaal lume tõttu oli võimatu proovida täit kiirust.

Mootor asub sõiduki tagaosas, nii et sõitja istub keskel. Nii Monza võidusõiduteel kui ka Milano Varese teel sooritati katsesõite, kusjuures esialgul saavutati kuni 252 km tunnis kiirust. Muidugi ei võtnud *Hans*

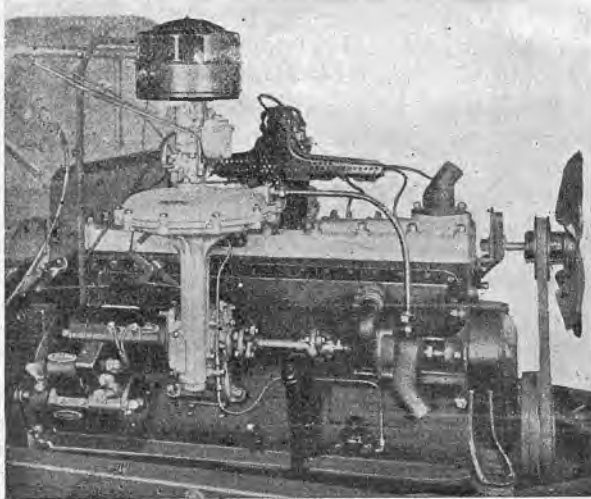


Porsche võidusõidu auto.

Stuck, Willi Walb ja prints Leiningen, kes kordamööda juhtisid, masinast veel „viimast“ välja.“

Hans v. Stuck saavutas Avusel 12 ringil kiirust 217,110 km. Seega on senised ametlikud rekordid hiilgavalt purustatud. Eelmine rekord oli 214,064 km. Maailmarekord 200 km sõiduks, mille *Stuck* purustas 217,89 km kiirusega, oli 214,109 km. Rekord 100 inglise miilile oli 214,017, nüüd aga 216,875 km/t. Suur oli publiku vaimustus, kui *Stuck* lõpetas viimase ringi. *Auto-Union* sõiduki konstruktorid ja valmistajad soovisid sõitjale õnne, ja tänasid teda. *Hans Stuck* selektas, et mootor olevat täiesti jahedaks jäänud, ja oleks võinud veel palju ringe vastu pidada.

„GRAHAM“ AUTODE 1934. A. MOOTOR.

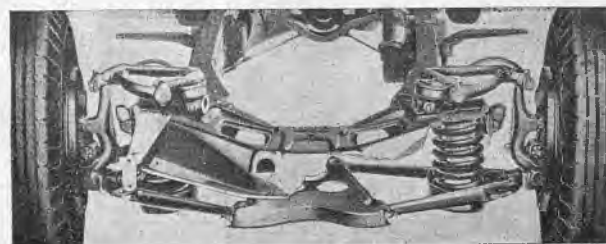


Graham Deluxe Six ja *Custom eight* mudelid on varustatud kompressoriga, mille abil tungib enam õhu ja küttaainesegu mootori silindrisse kui klappide läbi. Harilikus mootoris jõud väheneb, kui on saavutatud teatud kiirus, sest küttaime õhu segu ei tungi küllalt kiirelt silindrisse, et täita seda täielikult enne kui klapp sulgeb. *Grahamil* (ka *Duesenberg* on varustatud kompressoriga) kompressor võimaldab segu valgumist silindrisse ka suurel kiirusel, nii et jõud tõuseb vahetpidamata. *Graham* autol tõuseb kiirus 50—60 miilile rütem kui 20 miililt 30 miilile tunnis.

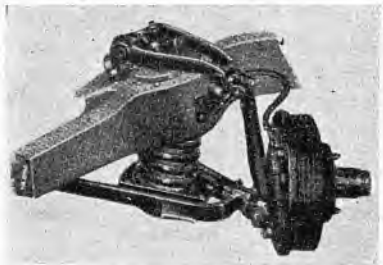
Üleval oleval pildil näeme seda kompressori mootori küljes. Kui palju sarnane mootor küttainet saab tarvitama, pole veel teada.

„BUICK“ AUTODE 1934. A. UUENDUSED.

All oleval pildil näeme „*Buick*“ autode 1934. a. mudelites ettevõetud uuendust. Edetelg seisab koos kahest üksteisest ripumatust poolteljest ja harilikude



vedrude asemel on tarvitusele võetud spiraalvedrud. Kui palju see praktilisem ja parem on, näitab tulevik. Peaaegu nagu „Buick“ autode juures, nii on ka hariplikud autovedrud kaotatud „Chrysler 6“, „Dodge“, „Plymouth“, „Chevrolet“, „Cadillac“, „Hudson“ ja „Teraplane“ juures.



Edevedrude asetused „Chrysler“, „Dodge“ ja teiste juures.

ÜLEVAADE TÄHTSAMATEST BOSCH-UUENDUSTEST BERLIINI AUTONÄITUSEL.

Mitte alati ei tunnusta konstruktorid publiku soove autode elektrivarustuse täendamise ning parandamise suhtes. Tihti need soovid on tingitud moetusjust või mõne autosõitja eelarvamistest. Kui tööstus tegutseks kõikide soovide järgi, oleks segadus ja majanduslik kahju paratamatu. Teisest küljest jälle peavad konstruktorid tähelepanu pühendama õigustatud ning otstarbekohastele ettepanekutele.

Firma Bosch, kelle süüte- ja hõõgküünaldega varustatud sõidu- ja diisela autod, samuti mootorrattad, talvesõidul Oberstaufenis saavutasid kõik kuldmedalid, esineb iga aasta Berliini autonäitusel mõningate uuendustega.

Mitte ainult võidusõidu autode konstruktorid, vaid ka kõik mootorspordi sõbrad peaksid huvi tundma uuest võidusõidu-magneetsüütest, mille Bosch ehitas 6—8 sil. kõrge tiirudearvuga mootoritele. Selle magneetsüüte valmistamisel on kasutatud lennuki süüteehituse põhimõtteid. Iseloomustav siin juures on kindlaltseisvad magneetid ja mähised.

Uus kindlustus varguste vastu on Bosch-tüürilukk. Selle abil tehakse juhiraat liikumatuks. Tüürilukk ja süütelülitis omavad ühe ja sama võtme. Bosch-tüürilukku kasutavad juba mitmed firmad seeriaautodel.

Bosch Servo-varustus on juba üldtuntud. Servopidur, Servo-juhtimine ja Servo-ukse käsitamine esinevad autonäitusel.

Väikeste mootorrataste jaoks on Bosch valmistanud lihtsustatud mootorratta signaali, Tüüp NC 6. Vaatamata oma väiksusele on signaal väga tugev.



Carl Martell Wild, A/S. R. Bosch'i direktor, pühitses 6. veebr. s. a. oma 25 a. teenistuse juubelit.

Bosch ehitab hõõgküünalaid igasugustele mootoritele. Bosch küünalad on vastupidavad raputustele ja põrutustele, ning ei muuda temperatuuri.

BOSCH A/S. LEIPZIGI MESSIL.

Elektrivarustus, süüte-, valgus- ja signaalseaded autodele ja mootorratastele ei esine Leipzigi messil, selle vastu aga järgmised produktid:

Bosch-pumbad, -düüsid ja -filtrid. Bosch sissepritsimise pumbad on ehitatud diiselmootorite jaoks, tiirudearvureguleerijaga ja pritsimisekontrolliga. Tähelepanu vääriavad uued Bosch-filtrid.

Bosch-õlitaja tööstusmasinate, aurukatelde, diiselmootorite, kompressorite jaoks.

Bosch määrdpumbad on kõigile masinaile, mille töötamisel tekib tolmu, mis töötavad lahtise taeva all, ja mille laagrid tugevasti kasutatakse.

Bosch gaasilülitaja automaatse süütekindlustusega.

Bosch elektri jahutuskapp, tarvilik majapidamises.

Bosch elektrotööriistad universaal-mootoriga, pidev- ja vahelduvvooluga. *Bosch-kõrgepingetööriistad* on 1000—3000vatti mootorivõimega. Töö tiirudearv on kuni 100% suurem normaalse elektrotööriista omast.

Bosch metalltehaste saadustena oli esitatud: valamisosad alumiiniumist, tsingist, tinast. *Bosch metallpressosad* vasest ja alumiiniumist, mis on tarvilikul autode-, masinate-, ja aparaatideehituses.

Bosch Resiform ja Resitex. Pressosad resiformist, mitmekülgselt kasutatud isoleerainest, on valmistatud täpselt ja puhtalt. Resitex on puuvilla- ehk linasekoe ja kunstvaigu ühendus.

Eisemann-helgiviskaja, koosneb tornister-patareist ja helgiviskajast. Kerge käsitusviis. Väikest *Eisemann* laternat kasutatakse praktilise käsilambina tööstustes ametkohtades ja eraelus. Ta kestab on 15 tundi.

Elektri juukselõikusmasin Forex, õhujahutusega.

Elektri pügamisemasin Forex on suureks abiks Angora kasvatajaile loomade pügamisel. Samuti paljutarvitatud on elektri loomakäärid Forex.

Elektri-Forex-masseerija töötab pidevalt ja ühtlaselt.

Bosch-rattatuli on hää valgustusvõimega.

Bosch-raadioosad on kõrgevärtuslikust materjalist ja täpse väljatöötusega. Kondensaatorid, transformatorid, ülekandjad, sumbutajad jne. esinesid Leipzigi messil.

Uus Bosch-plaudimängija kuulub iga häälekõven-daja ning raadiovastuvõtja juure. Kui raadiokuulaja on tüdinenud raadio muusikast, võib ta valida oma armsamaid gramfoniplaate ja mängida neid alati teenistusvalmil *Bosch plaadialusel*.

MAYBACH-DIISEL.

Maybach-tehased on suurendanud oma programmi diisel- ja bensiinimootoritega, mis näitavad suurt küteteine kokkuhoidu. Need on täiesti uued mudelid, mis kindlasti äratavad tähelepanu.

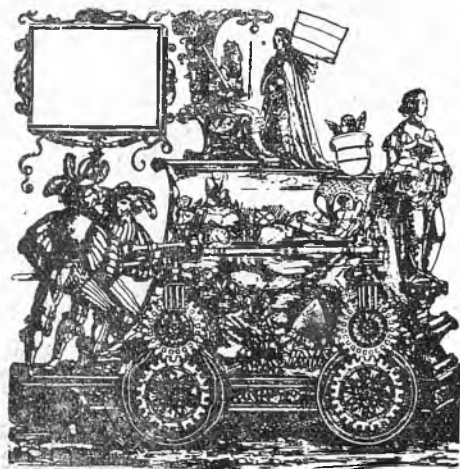
A/S. CONTINENTAL KUMMITEHASED HANNOVERIS.

Arvuliselt on kummide müük 1933. a. tõusnud kahekordseks, võrreldes eelmise aasta müügiga, kuid kuna suurem osa läks väikeautodele, siis müügiväärtus pole tõusnud samal määral. Kavatsusel on maksa 8% dividendide 37 milj. RM. kapitalilt. Ettevõtte töötab korralikult, pangavõlgu ei ole.

Etteaimatud auto.

Autod vanal ajal. — Isesõitvad vankrid keskajal. — Sõjaautomobiil 1800. a.

Tehnilised loominguud on tihtigi aastasadu enne oma tõelist sündi vaevanud paljude mõtlikkude meeste päid, kes siin nägid alles umbkaudset probleemi ja seda sama problemaatiliste abinõudega lahendada püüdsid. Inimvaimu problemaatilisus väljendub sarnaste tehniliste etteaimamistega kõige selgemal kujul. Ilusa tõenduse öeldust annab meile automobiil. Oleme harjunud pidama autot ainult meie aja leiutiseks, nägema temas tehnika viimast astet. Kuid mõte, vabastada vankrit rakmetest, ehitada sõiduk, mis ei liiguks välise jõu abil, vaid mille liikumine sünniks seesmise veo läbi, on tekkinud juba aastatuhandete eest spekulatiivsete leidurite ja problemaatikute peas, ja on isegi teatud piires leidnud teostamist ammu enne seda kui inimsoole oli antud tänapäeva tehnilisi abinõusid ja võimalusi. Juba umb. 3000 aastat tagasi tekkis esimest korda mõte, ehitada harilikest, veetavaist vankreist erinevaid sõidukeid. Kuidas seda probleemi tolkorral lahendada püüti, see üle teatab meile Kreeka kirjanik Heliodores, mille põhjal vanad ateenlased umb. a. 1000 e. Kr. kasutasid templisõitudeks üliimelikke vankreid. Viimaseid ei vedanud mitte hobused või teised loomad, vaid jõuallikaks oli ratastik, mida ümber ajasid väljasolejate pilkude eest varjatud orjad. Puht-mehhaanilisest seisukohast võttes, on siin teatud sarnadus automaatse sõidukiga: „jõud tuleb viimastest enesest, minnes üle ratastele ja pannes need liikuma“. Sellised vankrid avaldasid võhikutele muidugi äärmiselt üllatavat ja salapärast mõju. Loomulik ei olnud nende vankrite saavutusvõime nimetamisväärne, ja lähemat neist ei ole ka teada. Vanaaja lõpupoole nimetatakse veelkord sarnaseid vankreid. Rooma ajaloo kirjutaja *Julius Capitolinus* teatab imelikust sõidukist, mis kuulus a. 192 p. Kr. surmatud keiser *Commodusele*. Siin olid samuti orjad vankri sisimasse peidetud, kes erilise mehhanismi abil rattad liikuma sundisid. Peale selle oli vanker varustatud „tee ja ajamõõtjaga“ („iter metientia horasque monstrantia“). See mõõtinstrument oli muidugi väga lihtsa ehitusega ja seisis tegelikult selles, et iga sõidetud miili järgi kukkus kivikene metallanumasse. Kivikeste hulga järele arvestati sõidu lõppedes miilide arvu. Selle kirjelduse põhjal tuleb neid sõidukeid vaadelda teatud liiki antiiksete taksonadena. Praktilist väärtust neil ei olnud. Kuid olgugi,



Pilt 1.

et sarnaseid sõidukeid leidus ainult üksikuid, siis tõestab see ometi, et mõte, vabastada vanker hobustest, teha ta n. ö. automaatseks, oli juba sündinud ja püüdis saada tõeks. Vanaaja kultuuri langusega kadusid ka „isesõitvad“ vankrid, ja alles keskajal hakati uuesti tegelema selle probleemiga. Alul oli see ainult filosoofiliseks tülüküsimuseks „tarkade peade“ vahel. Nii kirjutab munk *Roger Bacon* (sünd. 1214. a.) kuulus füüsik ja komblusjuttlustaja oma töös „De Nullitate Magiae“: „inimesed suudavad ehitada vankreid, mis liiguvad võrdlematu kiirusega seesmise jõu abil ja masinaid, mis tiibade abil võimaldavad neil lennata nagu linnud“. — Ka teiste teadlaste töis esineb see mõte tihti, kuid siiski ei ole kuulda midagi praktilistest katsetest. Seevastu tunneme suurt pildikogu sellest ajast, milles leidub „Keiser Maximiliani triumfisõit“, suurepärase puulõige, mis ilmus a. 1515 Saksamaal, ja mis kujutab isesõitvaid vankreid. Samas kogus leidub ka



Roger Bacon
sünd. 1214. a.

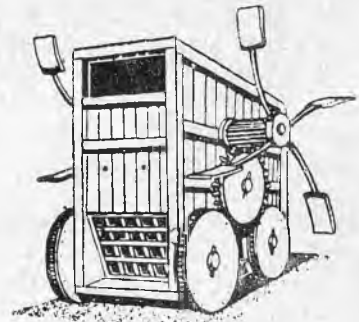
kujutlus kümnest sõidukist, mida ei vea hobused, vaid mis liiguvad keerulise, vankriratastesse haarava väntmehhanismi abil. Pilt 1 siin juures tõestab, kuivõrd täpselt kunstnik tolajal on suutnud edasi anda sellise sõiduki konstruktsiooni, ilma et oleks iial sellist näinud, rajades ta kõigis üksikasjus vaid oma fantaasiale. Kunstnik, kes sarnasel kombel leiutas esimese kuju isesõitvale vankrile, oli *Albrecht Dürer*, kes nii siis oma paljude teiste meisterteoste kõrval pälvib ka hilisema aja automobiili prohveti ja pioneeri nime. Mida teadlased nii kaua teoreetiliselt kaalutlenud ja mida üks kunstnik *piltlikult* kujutanud, see lõpuks jõudis ka teostamisele. Umbes 17. aastasaja keskel tegutsesid üksikud vankriehituskunstnikud isesõitva sõiduki ehitusega ja selkombel tekkinud vankrid omavad suure tähtsuse auto ajaloo. Esimesena tuleks nimetada *Johannes Hautschi* Nürnbergis, kes saavutas suure kuuluse oma vankritega. Hautsch võttis eeskujuks ülalnimetatud pildikogu ja tema autod vastasid täpselt neile piltidele. Alul ta ehitas ratastel sõitva tooli, mida istuja hammasrataste ja väntade ühenduse abil ise võis käima panna, mis nii siis sarnanes meie sõitvatele haigetoolidele. Esimese katse edust julgust saades, ehitas Hautsch suure, neljarattaga isesõitva vankri. See koosnes rikkalikult nikerdatud tõldkastist, mis ees muutus loheks. Ka rattad olid nikerdatud ja omasid päikese kuju. See kõik tegi vankri haruldaseks kunstiteoseks, mida veel suurendas tema

edasiliikumise viis. Nimelt oli vankri tagumisesse osasse peidetud teenrid, kes vântade abil panid liikuma hammasrattad, mis kangide läbi kandus tagumistele ratastele. Esimene vankriass oli seotud ülesviiva võliga ja seeläbi juhitud. Lohe võis silmi keerutada ja mõlemil vankri küljel asetsesid inglikujud pasunatega, mida nad võisid üles tõsta ja puhuda. A. 1649 teostas Hautsch sellel vankril esimese proovisõidu tähtsate isikute ja määratu rahvahulga pealtvaatamisel, saavutates kiirust 2000 sammu tunnis. Sõit õnnestus täielikult, olgugi et tee viis mäest alla, mäest üles ja suurte ovatsioonidega saadeti õnnelik leidur raekotta, kus teda ootasid mitmesugused austusavaldused. Kui rahvamass liig lähedale tungis vankrile, puhusid inglid alul hoiatavalt pasunat, kui see ei aidanud, hakkas lohe koledal kombel silmi pööritama ja kui ka see ei aidanud, hakkas ta vett suust purskama, mis uudishimulisi sundis eemale. Hautschi kunstiteos äratas suurt tähelepanu nii Saksamaal kui ka mujal. Muidugi uskusid paljud, et siin on tegemist nõidusega ja vaimulikud ei olnud Hautschiga sugugi rahul. Aga Nürnberglased, keda asjata ei nimetatud kunstimeelseiks, olid liig uhked oma Hautschile, et teda lasta puudust tunda või teiste ebausku all kammata. A. 1650 külastas Rootsi kroonprints Karl Gustav Nürnbergi, mis puhul talle näidati ka Hautschi vankrit. Sõiduriist äratas sel määral vürstliku-külalise vaimustust, et ta vankri Hautschilt 500 riigitaalri eest ära ostis, mis tolal ajal oli suur summa. Karl Gustavi omandusena nägi vankrit Daani kuningas, kes tellis omale Hautschilt samasuguse. Teine sõiduk isegi ületas esimese, sest ta võis sõita edasi ja ka tagasi ja kiirus tõusis 3000 sammuni tunnis. Hautschi järeltulijaks oli ta kaasmaalane kellasepp Stefan Farfler Altdorfist, Nürnbergi juures. Farfler oli halvatud, kuid selle

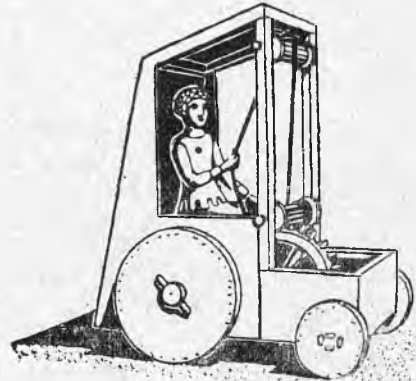


Farfleri sõiduk 1650. a.

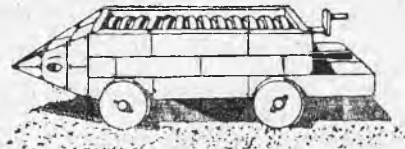
peale vaatamata väga osav, äratades juba 16 aastase suurt tähelepanu oma lüvvakellaga, mis igakord end automaatselt ümber pööras ja tegevust jatkas. Kui Farfler kuulis Hautschi vankrist, mida ta halvatuse tõttu ei saanud vaatama minna, otsustas ta ise sellise ehitada, et siis pikemaid sõite ette võtta. Ta teostas 1680. a. oma idee hiilgavalt, ilma et oleks tundnud Hautschi vankri konstruktsiooni. Farfleri isesõitev vanker oli kolmerattaline käru, milles oli airult üks iste. Sõiduki käivitamine ja juhtimine sündis vântade ja hammasrattaste abil, mis toimetati seesistuja poolt. Sõiduk täitis oma otstarvet ja saavutas samuti suure kuulsuse.



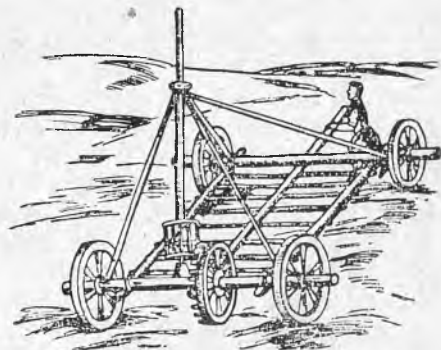
Sõiduk 15. aastasajast pärit, mida liikuma pandi tuule kaasabil.



Sõiduk 1420. a., mis liikuma pandi hammasrattaste ja nõõri abil.



Sõiduk tank a. 1472.



„Jöwanker“ a. 1629. (Historia Photo).



Sõiduk a. 1700.

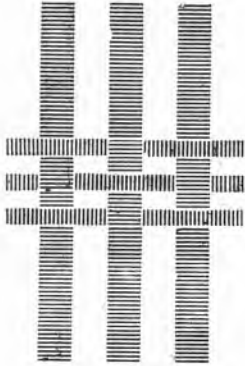


Nüüd on aeg

süüteküünlaid vahetada



Vaatamata **BOSCH**-küünalde
vastupidavusele,



on siiski soovitav iga aasta vahetada auto süüte-
küünlaid, et võimaldada mootorile
kevadest värsket jõudu.

BOSCH-SÜÜTEKÜÜNLAID saab kõigest paremaist
autoosade ärgest.

BOSCH

A.-S. Robert Bosch

Berlin-Charlottenburg 4, Bismarckstr. 71.



Tarvitage

*kõrgeväärtuslikke ja
odavaid autokumme*

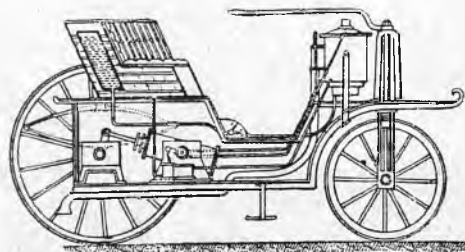
Continental



A.-S. Rotermanni tehased

Jaama tän. 1.

Järgnevad teated isesõitvate vankrite kohta on pärit 18 aastasaja algusest. Nii on teada, et Frankfurtis sel ajal liikus vanker „ilma loomajõuta ainult seesmise võimu läbi“. Ka Pariisis leidis sarnaseid vankreid, kuid seal protesteeriti nende vastu, kuna arvati, et nende läbi liiklemisõnnetuste arv kohutavalt kasvab. Londonis näis samuti leiduvaid neid sõidukeid, vähemalt oli ühes sealses lehes „*müügikuulutus*“ isesõitva vankri kohta. Omanik soovitas viimast eriti halvatuile ja jooksvahaigeile, kuna vankris olevat mõnus jalutuskäike värskes õhus ette võtta. Isegi ühest sõjavankrist oli 1700 a. juttu, mille ehitajaks oli keegi Belgia maaler. Vanker olevat mahutanud 100 inimest ja peale selle laskemoona ja relvu. Itaalia valitsus oli sõidukist huvitatud ja saatis oma esindajad proovisõidule, mis aga täielikult nurjus. Vaatamata leiutaja kiidulaulule, ei suudetud vankrit kolme sammu võrragi kohalt liigutada. Kuigi kõik siin nimetatud vankrid sõitsid ilma hobusteta ja nimetati „isesõitjaks“, siiski ei olnud nad veel mingisugused jõuvankrid, sest neid viis edasi inimeste musklijõud. Ka pole neil iial praktilist väärtust olnud. Siiski aga tõsteti seega üles isesõitva vankri küsimus, mille tagajärjeks olid 18 aastasaja lõpul ja 19. alul esimesed katsed motoorse abijõuga. Neist katsetest arenesid siis esimesed auruautod, aurulokomotiivid jne. kuni jõuti meie aja „teh-



Ravel'i sõiduk 1868. a., mis liikus petrooleumi jõul.

nika imeni“ — autoni. Plahvatusmootoriga algas õieti jõuvankrite aastasada. On teada, et juba 1807. a. konstrueeriti plahvatusmootor kellegi prantsuse ohvitseri Rivaz'i poolt. Tähelepanu väärrib see, et tema mootor omas *elektrisüüte*. Seega tuleb leidur Rivaz'i pidada „*automobilismi isaks*“. Prantslane Etienne Lenoir leiutas 1859. a. gaasimootori. Lenoir esimene mootor oli kahetaktiline gaasimootor. Pärast ta täiendas seda, nii et gaasi asemel võis kasutada ka bensiiniõhu segu. A. 1863 ehitas Lenoir esimese sõidukõlvuliku auto ja sama aasta septembris sõitis leidur Pariisist Le Pont'i ja tagasi umbes 18 km. See teekond osutus nii sõitjale kui ka sõidukile äärmiselt raskeks. Mootoril oli umbes 100 tiiru juures ainult 1,5 h.-j. Tarvitas palju vett, õli ja bensiini. Järgnevat aastail katsus Lenoir suurendada mootori võimet ja 1865 a. ehitas ta juba 6 h.-j. mootori, mis oli määratud mootorpaadile. Nagu eelpool nähtud, ei olnud senised konstruktsioonid edukad oma suure kaalu, rohke kütteaine tarvitamise ja väheste võimete tõttu. Suur muudatus sündis a. 1876, kui Saksa insener Dr. N. A. Otto, Kölnis, ehitas esimese neljataktilise mootori, mis alul oli paigalseisev ja käivitati valmistehtud gaasiga. Kuna Lenoiri kahetaktiline tarvitas iga h.-j. kohta 3 kub. m. bensiiniõhu segu, võttis Otto neljataktiline mootor ainult veel 1 kub. m. iga h.-j. kohta. Hiljem tuli ka prantslane Beau de Rochas oma 4-ja taktilise mootoriga välja. On teada, et prantslane, insener Alphonse Beau de Rochas 1862 a. tegi katseid 4-taktilise gaasimootoriga, mis nähtavasti oli konstrueeritud

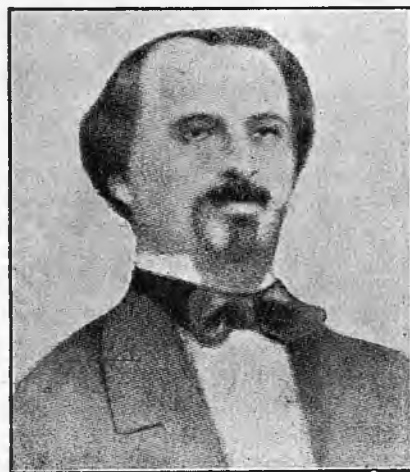
„Otto“ ja Lenoir mootorite põhimõtetel. Lenoir sai oma esimese 2-taktil. gaasimootori peale prantsuse valitsuselt patendi 24. jaan. 1860. a. nr. 43624. Vaidlused selle kohta, kes leidis esimesena plahvatusmootori,



Etienne Lenoir, sünd. 1822. a.



Joseph Ravel.



Alphonse Beau de Rochas.

pole veel kaugeltki lõppenud. Austria autoasjanduse ajakirjas „Allgemeine Automobil-Zeitung“ nr. 3 — 1934. on ilmunud Tirooli autoklubi liikme prof. dr. R. Graenichstaedten-Czerva sulest artikkel: „Neljataktilise mootori leiutaja“ on tiroollane nimega Chris-

ian Reithmann, sünd. 9. veebr. 1818. a. Selle loo kohta kirjutab eelpool nim. autor järgmist: „aastal 1858 oli Reithmanni töö kahetaktilise plahvatusmootori kallal niikaugele edenenud, et väike mootor valmilt seisib meistri ees. Siis ühel heal päeval ilmus keegi insener Pariisist Reithmanni juurde, kes palus tutvustada enast mootori üksikasjadega, mida ka meister tegi. Võõras külaline ei olnud aga keegi muu, kui ins. Johan Josef Lenoir Pariisist, kes 1861. a. konstrueeris kahtaktilise gaasimootori täpselt nagu see valminud oli Reithmannil ja Lenoir kuulutati esimeseks leiduriks plahvatusmootorite alal. 1873. a. oli Reithmannil ka valmis neljataktiline mootor. Seletamata küsimus: „Kes on õige neljataktilise mootori leidur?“ Kas on see Nikolaus Otto sünd. 10. juunil 1832. a. surn. 1891. a. või Chr. Reithmann? Nii palju kui teada, tuli Otto oma neljataktilise mootoriga avalikkuse ette alles 1876.—1877. a. Ka kohtul oli siin juba oma sõna ütelda. Gaasimootori vabrik Otto Deutzis (Kölni eeslinn) kaebas 1883. a. Reithmanni kohtusse, kui oli kuulnud viimase 4-taktilisest mootorist, põhjendades oma kaebust seega, et Reithmann olevat rikkunud tema patenti nr. 532. Maakohus Münchenis lükkas kaebuse 1884. a. tagasi kui alusetu, nii et Reithmannile jäi seega esimene 4-taktilise mootori leiutaja kuulsus. 1864. a.

muudeti see Siegfried Markuse poolt bensiinimootoriks ja kasutati praktiliselt esimese auto ehitamisel.“ Nii lugupeetud prof. *Graenichstaden-Czerva* arvamine, kuid arvamised jäävad arvamisteks kui puuduvad kindlad tõendused. Levinenud on arvamine, et ins *Siegfried Marcus* on „autoisa“. Täiesti õige see arvamine ei ole. Marcust võib küll nimetada esimeseks bensiinimootori konstruktoriks, kes plahvatusmootorites võttis ette tähtsaid uuendusi ning parandusi, mida kasutas sõidukeis. Marcus ehitas ühe sellise sõiduki, mis esines 1873. a. Viini maailmanäitusel. Oma esimesed patenteeritud leidused tegi ta aga 1864.—1865. a., nii siis pärast Reithmanni ja Lenoir omi. Kõigi nende konstruktsioonide põhjal pärast vaevarikast tööd ja peamurdmist saavutasid edu *Gottlieb Daimler* ja *Carl Benz*, kes Otto mootori täieliku ümberehitusega löid kerge plahvatusmootori, mis käigult ja kaalult kerge ja ratsionaalne, ning mis nüüd on jõudnud oma praeguse kõrge arenemisastmeni. Edaspidine areng on üldjoontes enam-vähem teada ja liig suuri lahkarvamisi ei saa siin tekkida.

Autode võidukäik sündis viimase 40 aasta jooksul. Kõik need tuhanded, kes aidanud kaasa auto loomisel, viimistlusel, nagu leidurid, tehnikud, vabrikandid, sportlased jne. on *inimsoo heategijad*.

Monako 6. Grand Prix.

Monaco suur „auhind“ peeti 2. apr. 1934. a. Osavõitjaid oli 15, kuna 16, Benoist jäi ära.

2. Earl Howe (Maserati).
4. Straight (Maserati).
8. Dreyfus (Bugatti).
10. Wimille (Bugatti).
12. Veyron (Bugatti).
14. Etancelin (Maserati).
16. Chiron (Alfa Romeo).
18. Lehoux (Alfa Romeo).
20. Moll (Alfa Romeo).
22. Trossi (Alfa Romeo).
24. Varzi (Alfa Romeo).
26. Balestrero (Alfa Romeo).
28. Nuvolari (Bugatti).
30. Siena (Maserati).
32. Taruffi (Bugatti).

1) Võitjaks tuli Moll Alfa Romeol, kattes 318 km. 3 tunni, 31 minuti, 31²/₅ sekundiga (90 km. t.).

2) Chiron (Alfa Romeo), 100 ringi ajaga 3 t. 32' 33" ²/₅.

3) Dreyfus (Bugatti) ajaga 3 t. 32' 39".

4) Lehoux (Alfa Romeo) ajaga 3 t. 33' 18".

5) Nuvolari (Bugatti) — 3 t. 33' 35".

6) Varzi (Alfa Romeo) — 3 t. 33' 38".

7) Whitney Straight (Maserati).

8) Siena (Maserati).

9) Veyron (Bugatti).

10) Earl Howe (Maserati).

Võistlus möödus õnnetusteta, väljaarvatud mõned viperused. Prantslane Etancelin on küll suurepärane sõitja, kuid oma ägeda iseloomu tõttu satub ikka niivõrd hasarti, et enam ei märka kuhu sõidab. Nii ka sel korral ta „maandus“ pärast hiilgavat sõitu — liivakottide otsas. Sõidust pidi veel loobuma Vimille, N 10, (Bugattil), kuna järsul pidurdamisel kõik neli



Nuvolari Bugatti.



Etancelin Maserati

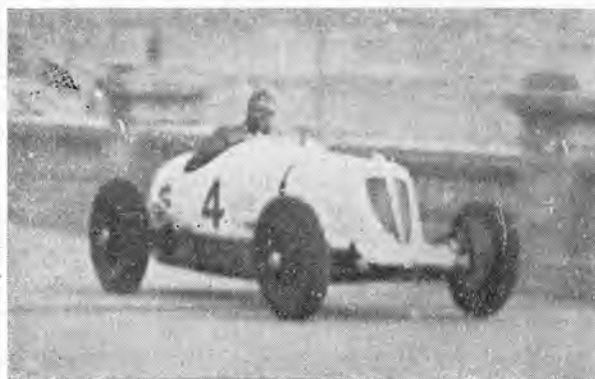
pidurit jäidki peale, ja sõidukit oli võimatu kohalt nihutada. Sama äpardus juhtus Nuvolariga, kuid proovisõidul.

Üldiselt on võidusõidu autod täienenud ja parenenud peaaegu täiuseni. „Maserati“ on voolujoone-line, kitsa kerega, äärmiselt kiire masin. Neile ei juhtunud vähematki viga terve sõidu jooksul. Alfa Romeo ületab isegi veel eelmise oma kiiruse, vastupidavuse ja tugevuse poolest. Võistlustest osavõtavad mudelid on juba kolmandat aastat püsinud esimestel kohtadel. Neid mudelid vabrik ei müügi harilikele surelikele. Ainuõigus nende kasutamiseks ja eksploateerimiseks kuulub võidusõitjale vürst Trossile.

Bugatti ei suuda oma praeguses vormis enam Alfa Romeo ja Maseratiga võistelda. Välimuselt on uus Bugatti küll väga ilus, madala ehitusega, ning püsib haruldaselt hästi teel. Ta on ainult pisut aeglane ja mootor ei võta nii ruttu tuure. Maserati ja Alfa Romeo on palju kiiremad, närvilisemad, kuid neil puudub Bugatti stabiilsus.

Võidusõidust osavõtta tahtjaid oli 60 ümber, aga osa võisid võtta ainult 16 paremat. Ja igauks, kes ei suutnud sõita ringi alla 2 m. 12 sek., langes automaatselt välja. Proovisõidul pidi igauks saavutama vähemalt 86,727 km. keskmist kiirust. Kõik osavõtjad sõitsid aga ringi ajaga 1 m. 58 sek.

Ameeriklane Straight, noor, ilus poiss, sõitis Maseratil, mille ta ise oli ümber ehitanud, nii et käike



Straight Maserati 4.

vahetada pole üldse vaja. Käigukang puudus täielikult, ja käiguvahetus sündis automaatselt: kui mootori tiirudearv vähenes, siis käigukast otsis ise paraja hammasratta välja. Masin ise oli täielikult korras, ja pidas hästi vastu.

Earl Howe omas kõige parema Maserati, kuid kuna ta spordib vaid oma lõbuks, ja ka aastaid juba turjal on üle 50, siis ta ei „võtnud viimast välja“.

Parim sõitja oli Etancelin, kuid nagu juba eelpool öeldud, pääseb ta harva kohale oma temperamendi tõttu. All pildil tähtsamad võidusõidust osavõtjad.

Ed. Klimberg.



Lehoux.

Moll,

Trossi,

Straight, Varzi, Chiron, Dreyfus, Etancelin, Howe,

Lühemaid teateid.

LENDAMINE — TULEVIKU RAHVASPORT.

Miljonite inimeste unistuseks tänapäeval on omada autot, võtta osa mootorspordist aktiivselt — olla ripumatu ruumist ning ajast. Paljude miljonite unistuseks on omada vähemalt mootorratast. Kuid kui vähesed, võrreldes nende miljonitega, hellitavad eneses julget soovi, ükskord oma lennukis lennata! Ja kui vähesed aimavad, et viimane võimalus meile tehniliselt õieti lähemale on nihkunud kui auto omamine. Paljud lugejad raputavad uskumatult pääd, kui kuulevad, et tänapäeval on võimalik ehitada väikseid spordilennukeid, hea mootorratta hinna eest! Kahjuks on lendamise kulu-tegurid vähe tuntud, ja kõik teated sel alal piirduvad vaid Lennuliini ühingute lennuhindadega.

Mõne nädala eest lasti Saksamaal müügile uus odav lennumootor. See mootor maksab umb. 600 RM, nii et valmis lennuk tuleks 1200—1400 RM (tõeline mootorratta hind!). Kahjuks aga maksab sõiduluba 2000 RM, siia juure tuleb veel lisada võrdlemisi kõrge tasu lennukursuse eest. Need ongi suurimad takistused tänapäeva lennuspordi arengus.

Tuleb otsustada, kas mitte anda väikelennukitele samasugused sõidulubad kui mootorrattale maanteel. Kui arvesse võtta, et praegu 200 ccm. mootorrattal 100 km tunnikiirusega sõidavad noorurid, miks peaks siis väiksed lennukid hädaotlikumad olema? Viimased võiksid isegi vähem kahju teha kui mootorrattad. Praegusel ajal võib tihti lugeda ja kuulda: „iga



moodne inimene peab autot juhtima. Õpi ka sina võimalikult pea.“ Loodetavasti võime seda lauset varsti veidi laiendada, ja nooremale spordigeneratsioonile hüüda: „õppige lendama.“

HIINA LIIKLEMISTEHNILINE ARENG.

Hiina liiklemisvahendid on praegu veel keskaegses seisukorras. Teid on Hiinas umb. 65.000 km ümber. Kui siia juure aastas ehitatakse ja parandatakse umb. 20.000 km pikkusel teid, siis 200 aasta pärast Hiina omaks samasuguse teedevõrgu kui Inglismaa praegu. Hiinas tuleb praegu iga 400 milj. elaniku peale vaevalt 45.000 sõidukit. See vastab ühele sõidukile iga 10.000 elaniku kohta. See annab väikse aimduse arenguvõimalustest, mida Hiina pakub autotööstusele.

VÕITLUS MAAILMAREKORDI PÄRAST.

Inglaste kõrval, kes juba on sooritanud mitmeid asjatuid katseid, tahavad nüüd ka itaallased lüüa *Ernst Henne* maailmarekordi mootorratastele (244.399 km/t). Itaalias on määratud auhind firmale, kes valmistaks masina, ja kõrge preemia sõitjale, kes saavutaks parema aja kui Henne. Ajakirjandus teeb asjale küllaldaselt propagandat, ja Itaalia Auto-Ühing lubab rahaliselt toetada firmat, kes suudaks konstrueerida vastava masina.

ITAALIAST.

Itaalias ollakse praegu ametis autotee ehitamisega Euroopa kõrgeimale vulkaanile, Etnale. Terve tee pikkus Nicolosi'st kuni mäetipuni on umbes 17 km. Esimene osa, 10 km ulatusel on juba antud vabaks liiklemisele. Tee laius on 8 m, ning läbib ilusa, viljaka ümbruse. Loodetakse õige pea ka viimased 7 km liiklemisele avada. Samal ajal ehitatakse hotelle, autode seisukohti ja spordiplatse, nii et Etnal varsti tekkib esmajärguline turismikeskus. *Autostradad*, s. t. ainult mootorsõidukitele liiklemiseks lubatud teed Itaalias, kasvavad järjest. (Teed Milanost Ülem-Itaalia järvedeni: Como, Varese, Sesto Calende, Milano—Bergamo—Brescia, Padua—Venedig, Milano—Torino, Florenz—Viareggio, Room—Ostia, Neapel—Pompeji). Nende autoteede kasutamisel tuleb tasuda järgmisi makse:

Milano—Ülem Itaalia järved, sinna sõit 14 liiri, edasi-tagasi sõit 20 liiri; Padua—Venedig, sinna sõit 2,25 liiri, edasi-tagasi 3,25 liiri; Milano—Torino 4 liiri, edasi-tagasi 6 liiri; Florenz—Viareggio 5 liiri, edasi-tagasi 7 liiri; Room—Ostia — ilma maksuta; Neapel—Pompeji 14 liiri, edasi-tagasi 20 liiri. Öistel sõitudel tuleb juure maksa veel 3 liiri (väljaarvatud Room—Ostia tee).

LIIKLEMISHÄDAOHTE, MIDA PEAKS KÕRVALDAMA.

Suureks hädaohuks linnades ja alevikkudes on ikka veel mängivad lapsed. Alles hiljuti karistati veoautojuhti, kes ei suutnud autot enam pidada, ning sõitis üle poisikese; olgugi, et jõuvankrijuht sõitis aeglaselt lastekarjast läbi, ei võinud ta ometi ette näha, et üks vallatu jõmpsikas suure hooga tagurpidi keset sõiduteed hüppab. Siin ei aita muidugi seadused ega karistused, vaid ainult vastav noorsoo kasvatusviis.

Tihti juhtub, et öösel ja uduga jõuvankrid sõidavad otsa marsivale sõdurite salgale, ning seepärast oleks soovitatav, et esimene ja viimane keskmine mees salgas kannaks valget mantlit või suurt valget hoiatustahvlit punase äärega.

Üheks õnnetuste põhjustajaks on inimeste vedu veoautodel, sest tihti on sellised veoautod vanad ja korras ära.

Veoautojuhid ei kuule enamasti tagant möödasõita tahtva autosignaali, ning ka see võib tekitada õnnetusi. Prantsusmaal peavad veoautod olema varustatud mikrofoniga ja häälekõvendajaga, et mitte takistada teisi sõidukeid. Millal jõuab selline määrus ka meile?

113 SÕIDUKIT MINUTIS.

Londoni politsei registreeris hiljuti mööduvate sõidukite arvu liiklemisrikkamates punktides. Selgus, et Londoni tihedaima liiklemisega kohaks on Hyde Park Corner, kuhu suunduvad paljud tänavad! Seal möödub minutis 113 sõidukit! Võrreldes eelmise aastaga, on liiklemine tõusnud 15%, ja 1927 aastast saadik 25% võrra. Möödunud aastal oli Inglismaal 191.289 liiklemisõnnetust. Surma või haavata sai päevas 612 inimest, kusjuures üksi Londonile kuulus 162 inimest päevas.

Kroonika.

EESTI AUTOKLUBI TEATED.

Eesti Autoklubi spordikomisjon koos klubi juhatausega 18. aprillil s. a. otsustas korraldada eeloleval suvel järgmisi väljasõite klubiliikmetele:

21. mail s. a. teisel suviste pühal *Aegviidule*. Väljasõit klubi kodu eest Vene tän. 30, homm. kell 10. Koguneda väljasõiduks kell ½10 homm.

10. juunil s. a. väljasõit *Saku-Tammemäele*. Koguneda klubi kodu ette kell 3 p. l., väljasõit kell 4 p. l.

23. juunil s. a. väljasõit *Pärnu*. Kogunemine klubi kodu ees kell ½10, väljasõit täpselt kell 10.

7.—8. juulil s. a. väljasõit *Narva-Jõesu*. Väljasõit klubi ees 7. juulil kell ¼4, kogunemine kell 3.

19. augustil s. a. väljasõit *Vättna järvele* (Tallinnast Narva mnt. 80 km). Kogunemine klubi kodu ees kell ½10 ja ärasõit kell 10 homm.

Klubi juhatus palub klubiliikmeid rohkemal arvul neist väljasõitudest osa võtta. Erilisi kutseid ei saadeta.

30. aprillil s. a. õhtu kell 10 korraldatakse klubi uutes ruumes, *Vene tän. 30, Mai-õhtu*, kuhu palutakse klubiliikmeid ühes kutsutud külalistega.

VÄLJAANDJA: J. ZIMMERMANN.

VASTUTAVAD TOIMETAJAD: J. ZIMMERMANN, P. PARIKAS JA J. REBANE.