

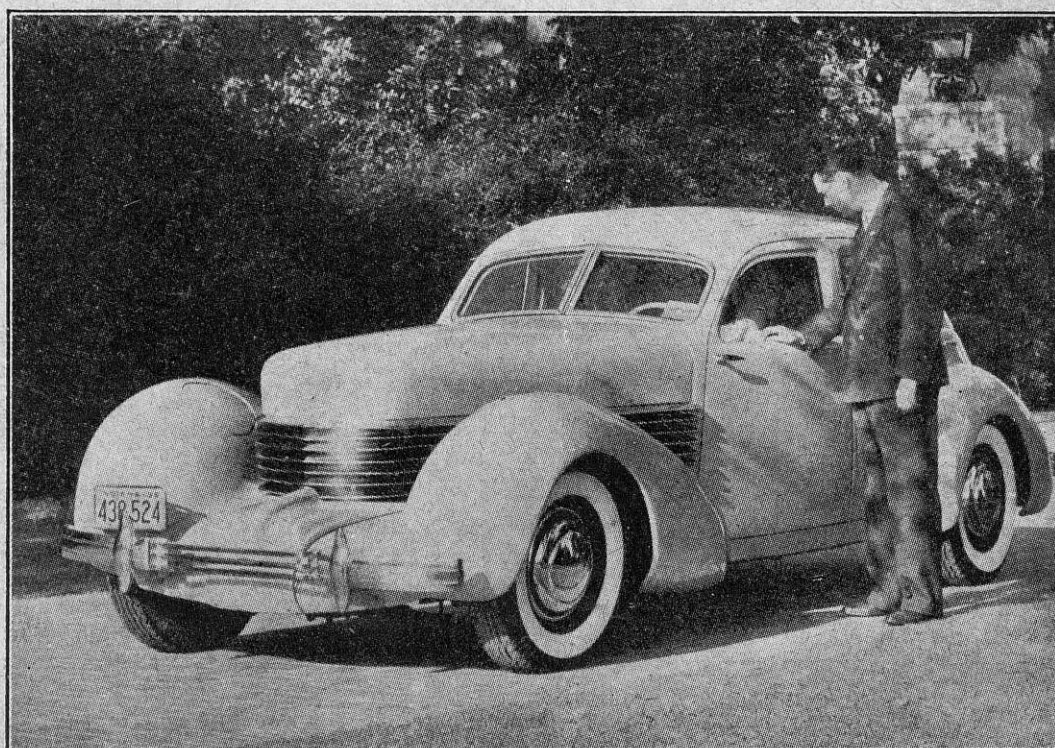
Nr. 12

Detsember 1935.



# Auto

**Eesti Autoklubi häälekandja**



*Uus edeveorastega „Cord“ auto.*

J. ZIMMERMANNI KIRJASTUS, TALLINNAS.



Parimad üldtuntud inglise vabriku  
**RANSOME & MARLES**



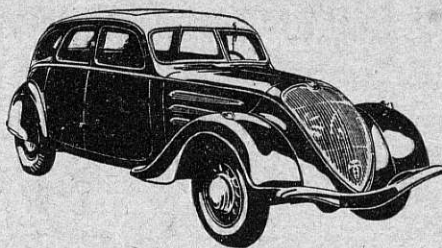
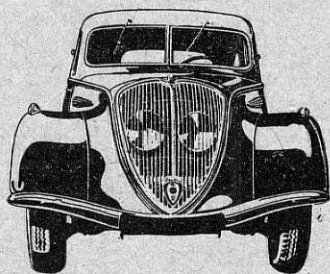
KUUL-, SURVE- JA RULL-LAAGRID AUTODELE, MOOTORRA-TASTELE, REHEPEKSU-GARNITUURIDELE, TEHASTE TRANSMISSIOONIDELE JNE. ON NÜÜDEST PEALE ALATI SAADAVAL ESINDUS JA LADU EESTIS

**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.

Kohale jõudnud UUED SÕIDUAUTOD



**PEUGEOT tüüp 402 mudel 1936. a.**

on ruumikad ja mugavad ning rahuldavad ka kõige nõudlikumaid sõitjaid võrdselt oma hinnale.

Esindaja **RUD. NIIBO** TALLINNAS, Valli tän. 4,  
 telefon 450-66.



# Auto

AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI.

EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA.

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

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

VIII AASTAKÄIK.

Nr. 12 (93) 11. detsembril 1935.

ILMUB KORD KUUS.

## S I S U.

Jõulumõtteid.  
25. Praha autonäitus.  
Londoni autonäitus.  
Seadusi ja määrusi.  
Inglise, Prantsuse ja Ameerika sõiduautode  
tehnilisi andmeid.  
New York'i autonäitus.  
Suve- ja talvevõlu piltides.  
Autoreporterite aastaveste.  
Rahvusvaheline autospordi kalender.  
Lühemaid teateid.  
Eesti Autoklubi teateid.

## I N H A L T.

Weihnachtsgedanken.  
Die 25. Autoschau in Prag.  
Olympia-Motorschau in London.  
Gesetze und Verordnungen.  
Technische Daten für englische, französische  
und amerikanische Kraftwagentypen.  
Autoschau in New York.  
Sommer- und Winterreize im Bild.  
Jahresgespräch des Autoreporters.  
Intern. Sport-Kalender.  
Kürzere Nachrichten.  
Klubnachrichten.

## Jõulumõtteid.

Taas on meil käes aasta viimased pühad — Jõulud!

Taas heldub, tihti küll vaid seks korraks — inimsüda!

Taas leiab inimene sageli enda sarnase — leiab inimese!

Taas helisevad jõulukellad..!

\*

Jõulud on aga suurte ideaalidega seotud inimsuse suurpüha. Kui helisevad jõulukellad, kui kirikutes kõlab „Rahu maa pääl — inimestest hea meel“, kui „hosianna“ kõlab Suure Lunastaja auks, kui vaesemaski hurtsikus särab küünlates jõulupuuke ja kui terve ristirahvas ja inimkond tunneb vaikset, tõsist jõulurõõmu — siis ei jää vist kellegi süda külmaks, et mitte ühineda meeleoluliselt ja ka tegudes nendega, kellele jõulud on olnud suurim ja lapsest saadik aasta armsaim püha?

Nii — miks ei peaks inimene sel puhul aine ahelatest vabastuma? Ka taevast tuntakse rõõmu, kui patune sinnapoole pöörab, miks siis mitte ärimees, kui tehingutest kasu olnud, miks mitte tööline, kui teenitud palga kätte saanud — ühesõnaga: rõõmu tunnevad kõik, kel enam-vähem korda läinud oma elus ja töös näha kordaminekuid.

Kuid ei puudu ka praegu maakeral neid rahvaid, kes heitlevad oma riikluse ja olemasolu eest! Ei puudu ka neid, kes maade ja varade ahnitsemisel sammuvad üle inimeste, ka oma isade, poegade ja vendade surnukehade! Nende kõrvad ei kuule suurtüki mürinas pühaõhtu sosistamist: *vaata, ma kuulutan teile suurt rõõmu!*

Meie näeme, et viha ja vaen, et pettus ja äraandmine, leppimatus ja isiklik auahnus — on suurel määral valitemas! Meie näeme ja tunneme, kui väga valusaid hoope elu ise jagab inimesele, kes armastuses ja õnnes tahaks elada, otsekui ei salliks elu ise, et sa õn-

nelik oleks, vaid ta otse nõuab sinult, et sa alati pead sõjariistus olema! Jõululapse vaim, kes meid ligi 2000 aastat peaks kasvatanud olema, ei ole jõudnud seisma panna meeletut võitlust ja teine-teise mahatallamist!

\*

Jõulu ülevaim mõiste ei piirdu siiski mitte sõdade ja võitluste pidurdamises, ei ka hästi söömisel, joomisest, lõbutsemises kodus ja külas. Ta ei piirdu ka jõululingituste annetamises ega kirikus käimises. Ei, need on välised ja ainelised asjad, mis meie elu jõulupühadel iseloomustavad. Jõulumõiste on palju kõrgem kui ükski tegu — olgu selle teo tõukeks kas või kõige õilsamgi siht.

Ja mis siis on see jõulu kõrgeim — ülevaim mõiste? Raskem on seda seletada kui tunda.

Kõigepäält — Jõulud ei ole alati olnud ristiusu püha. Selleks sai see võrdlemisi hilja. Varem oli see rahvaste rõõmu ja ohvipühaks. Aasta lõpupoole lühinesid päevad ja pimedus võttis võimu ikka rohkem ja rohkem. Viimaks oli pimedust rohkem kui valgust. See oli tolleaaja inimesele aasta kohutavam aeg. Kuid siis sündis pööre.

Päevad hakkasid jälle pikemaks venima. Valgus võitis pimeduse ja seda valguse võitu pimeduse üle hakkas juba muinasinimene rõõmu ja tänuga pühitsema. Nii said Jõulupühad võiduka valguse võidupühaks. Selle esialgne mõiste oli seotud looduse lahuse ja valgusega. Suur ja ülev mõiste!

Hiljem, kui ristiusukirik muutis Jõulud — nagu paljud teisedki paganusepühad — oma pühaks, mis sattus kokku Kristuse sünniajaga, siis muutus ka Jõulu mõiste. Sellest sai ristiusu õilsam püha — *Messiase sünnipäev*. Sellisena pidi see sümboliseerima taevalikku kingitust ja päästmist inimkonnale. Inimese tänu-likkuse looduse vastu valguse võidu puhul juhiti nüüdsest peale Jumala poole ja pimedust — toda muinasinimese kohutavat vaenlast — hakati nüüd kujutama



Jumala ja inimeste suurima vaenlasena — põrguvürstina.

Oleks jõulumõisted piirdunud neisse kitsaisse raamidesse, kuhu kirik Jõulud Kristuse sünnipäeva kujul aetas, siis oleks jõulumõiste jäänud ka kitsaks ja kahvatuks. Õnneks nii ei sündinud. Jõulumõiste laienes ja muutus usupühast ikka rohkem *üldinimlikuks rõõmupühaks!* Ühtlasi on see laiemas mõistes terve inimkonna vennastuspüha. Nüüd tunneb inimene — olgu usklik või mitte end Jõulude tulekul ligimese vennaks. Ja selles suhtes ongi jõulumõiste saavutanud oma kõrgeima ja laiemat tähenduse.

Siis veel tunded — mälestused! Neil on jõulu mõiste juures suur tähtsus. Esimene, või mõni hilisem meeldejäädud Jõulupüha lapsepõlvest — see ei unune kunagi. Ja sellejärgi kujutleme alati eelseisvaid jõulupühi. Oleks jälle nii, nagu siis oli! — ohkame vanemas põlves Jõulu lähenedes. Siin kõnelevad Jõulude kasuks tunded ja armsad mälestused — mitte mõistus. Tahaksime jälle olla lapsed ja uskuda legendi Petlemma talist ja juttu kallist Jõuluvanast..!

\*

Meie, automobilistid, oleme enamuses materialistid. Kippume vaatlema elu vaid rohkem ainelisest seisus-

kohast ja talitama sellekohaselt. Nii jääbki kõrvale meilt mõnigi ideaalsem elunähe ja ehk nii mõnigi humaanne tegu tegemata, kuid meie kõikide südamesoov on, et ei oleks *vaenu, verist vennatapmist*, ega *ülekohut* ega *viha* inimeste vahel.

Meie ei saa ega võigi öelda, et meie käsi oleks viimase ja tänavuse jõulude vahel halvasti käinud. Just vastupidi: hästi on läinud — paremini kui mitmel eelmisel aastal. Sellega peaks siis jõulurõõmgi meie seas seda suurem ja ülevam olema. Ja see jõulurõõm peaks olema seotud ka suure tänutundega ja väljenduma heategudena kaaskodanike vastu. On ju nii, et valmistades jõulurõõmu teistele, saavutame seda omale palju suuremal määral.

Lähenedes lugejaile veel viimast korda enne Jõulupühi ja käesoleva aasta lõppu, tunneme soovi pigistada nende kõigi käsi ja öelda südamest: *soovime Teile — „Auto“ lugejad, tellijad, kuulutajad, kaastöölised ning kõik meie automobilistide pere ja noored mootorsportlased — sõbrad ja vastased erandita — kõige*

RÕÖMSAMAID JÕULUPÜHI

ja

EDURIKAST UUTAASTAT!

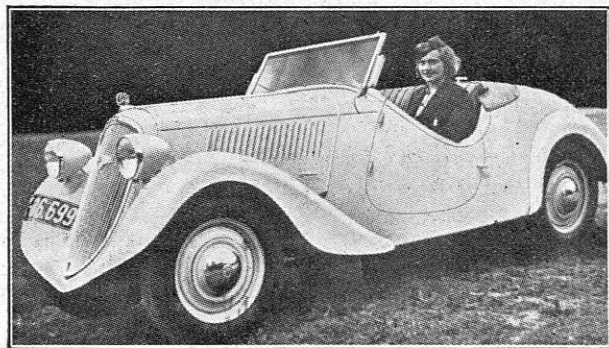
„Auto“ toimetuse ja väljaandja.

## 25. autonäitus Praahas.

19. oktoobril 1935. a. avati Praahas 25. autonäitus, mis seega osutus juubelinäituseks. Nagu Berliinis, Pariisis või Londonis, pole ka Praahas näha mingit põhjapanevat uudust.

Praha autonäitusehoone, kuigi mitte väga suur, kuid oma ristitaolise ruumide korraldusega annab hääd ülevaadet kõigis neljas saalis ja tiibadel. Saali keskpaigad olid eraldatud autodele, kuna tiibadel olid üles seatud kõiksugu peenemad osad ja väljapanekud. Siin esinesid suures enamuses peajasjalikult Tšehhi autod, mootor- ja jalgrattad ning osad, kummid ja muud tööstusesaadused. Autod iseenesest ei pakkunud midagi uut, väljaarvatud suur „Tatra“, mis esines mitmes mudelis. Teised, nagu Skoda, Valter, Java, Aero jne., on enamikus väikeautod koguni väikejõuliste mootoritega, 1 ja 2 sil. 2-he taktilised. Väliselt on need autod kaunis kena väljanägemisega. Suuremad neist on 4 sil. Skoda ja Valter. Viimane on siiski tunduvalt tusedam kõigist, kuid hinnalt küllalt kallis. Väikeautod alates

20.000—33.000 tšehhi krooni, suuremad — Skoda, Valter ja Tatra 55.000 kuni 130.000 krooni. Üks „Tatra“ erilise karosseriiga maksis isegi 185.000 krooni ehk meie rahas umbes 27.750 krooni, s. o. ligi 3 miljonit senti, kui



Skoda „420“ Roadster.



Praha autonäituse palee parem tiib.

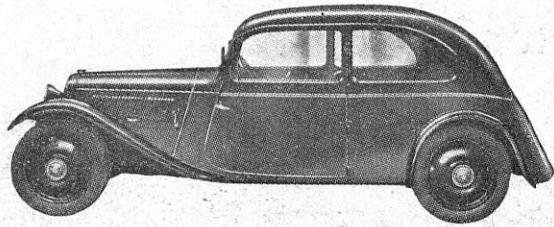
see osta ja meile tuua. Esinesid ka „Renault“, „Mercedes Benz“ ja mõned teised välismaa autod, kuid vähemuses. Väga ilusad ja maitsekad olid firma „Sodomka“ poolt väljapandud ja autodele ehitatud karosseriid. See tööstus näib olevat elujõuline ja hea maitse väljatöötamises, kuid hinnalt ei ole nad mitte odavad. Nende karosseriide hinnad ületavad kaugelt auto šassii hinna, aga mis kaunis, see kallis.

Autokummidest paistsid silma „Kudrnáč“ ja „Bata“, autojuhid teadsid rääkida, et siiski palju tarvitatakse ameerika ja saksa kumme.

Mootorratta vabrikust nimetame kõige pealt Java tehaseid, mis esinevad 175, 250 ja 350 ccm. mudelitega.

175 ccm. masin on tšehhi rahva-mootorrattaks oma hinna tõttu.

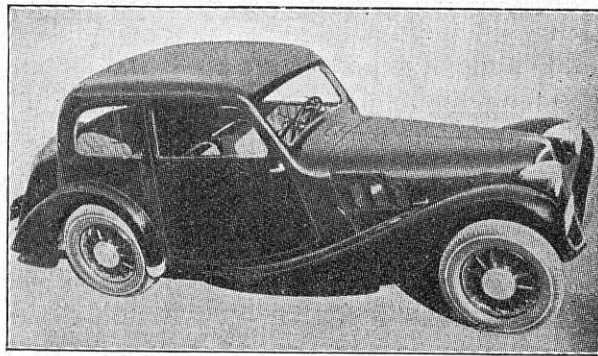




Jawa „700“ limusiin. 2 sil. 2-he taktil. mootoriga, 20 hob. jõudu.

Relvavabrik Strakonitz'is, esineb „CZ“ mootor-ratastega, 175 ccm. tüüptidega. 2-he takt. mootor, presitud raam.

Üllatuse on valmistanud „CZ“-firma oma 250 ccm. mudeliga „Tourist“, mis ehituselt sarnaneb 175 ccm. masinaga. Sobiv sõitjaile, kes ka halbadel teedel nõuavad suurimat mugavust. „CZ“ 250 ccm. mootor-ratas on tugevajõuline, sobiv pikamaa sõitudeks. 50-



Aero „30“ 1936. a. mudel.

watt. valgustus, ühenduses akku süütega, võimaldab kiiret sõitu ka öösel, tundmata teel. Mootor on kolme kanaliga 2-he taktiline kergemetallist peaga ja kergemetallist kolvidega, ja omab 10 h. j. kolmekäigu seadeldis on mootoriga ühes plokis. Pressteras raam on väga masiivne. Paak mahutab 12 ltr. bensiin-õli segu, ning on varustatud bajonett-sulgemiskaanega, väga suure avausega. Üldiselt on masin luksuslikult varustatud. Hind ei ole veel kalkuleeritud, kuid tulevat üllatavalt madal.

Praaha „Autfit“ vabrik ei ole teinud mingeid muudatusi oma mudelites. „Böhmerland“ (Albin Liebisch) esitab oma „juubelimumeli 1925—1935“, mis on väga huvitav oma algupärase ehitusviisi poolest, ning kaunis odav.

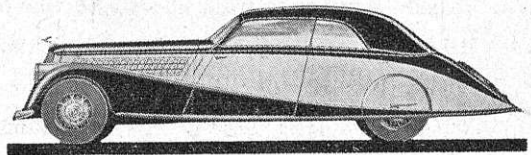
Peatume lühidalt Tšehhi kaubanduse ja tööstuse seisukorra juures. Kaubanduse alal on tšehhid viimastel aastatel teinud suuri edusamme ja see areneb ka jõudsalt. Sisse veetakse väljaveo kauba vastu siidi, villu, puuvilla, linu, kohvi, teed, tubakat, nahku jne. Välja veetakse: klaasi, portselani, raua-, kivisöe-, paber-, jalanõude- ja tekstiil-kaupu, samuti suhkrut, õlut, humalaid, linnakseid ja palju muid.

Suurkaubanduse keskusteks on: Praaha, Bratislava ja Brno. Tööstustest on arenenud: metalli, masina, klaasi ja portselani, suhkru, tärklise, tekstiil ja nahatööstused, siis veel piirituse ja õllevabrikud.

Suurimaid masina ja autotööstusi on „Škoda“ Pilzenis, kus valmistatakse ka sõjamasinaid ja suurtükke jne. Pealinn Praaha on üks ilusamaid Euroopas

oma ligi 900.000 elanikkuga. Temale järgneb Brno — 350.000 elanikkuga. Praaha on rikas ajalooliste ehituste ja mälestuste poolest. Ka Praaha ümbrus pakub palju nägemisväärsusi nagu *Karlsteini* ja *Pruhonice* lossid. Viimast lossi ümbritseb 300 hekt. park, siis siit mitte kaugel *Konopiste* Benešovi ligidal, mis oli endisel ajal Austria troonipärija Ferdinand d'Este residendiks.

Elu Praahas, võrreldes Shveitsi ja Saksamaaga ei ole kallis, kuna Prantsusmaal, eriti Pariisis elamine on üle poole kallim. Ka tarbeasjade hinnad on siin



J. Sodomka karosserii autodel.

ligi poole odavamad kui Pariisis ja seda mida pakub Pariis, — pakub ka Praaha. Ei ole mingit mõtet Eesti turistidel külastada Pariisi, et midagi osta, vaid Praaha peaks olema meie turistidele ja ostjaskonnale koht, kust palju vähema kulutustega saab kõike mida vajatakse ja soovitakse. Siia peaksid ka eestlased omad silmad pöörama ja turistid ei tohiks jätta külastamast Tšehhoslovakkia ja tema pealinna, Praahat.

Tšehhi teed on enamikus heas seisukorras, kuigi lainelised, mis kiiret sõitu ei luba. Teed on väga laiad ja vähe kurveid. Praegu on väljaehitamisel teed, millel turistiline tähtsus eriti Kõrge-Tatra ümbruses. Sõita tuleb alati hoides *pahemat* kätt ja *paremalt* mööda sõita, mis meile, kes harjunud vastupidiselt sõitma, — esite kaunis võõras on, kuid pikapeale ära harjud ja ei olegi halb. Parim aeg reisimiseks sellel maal on maist kuni oktoobrini.



Praha-Ringplatsi keskel Hus mälestussammas.

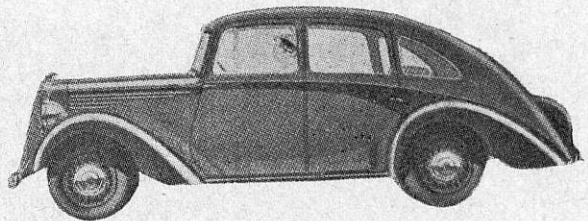


## Londoni autonäitus.

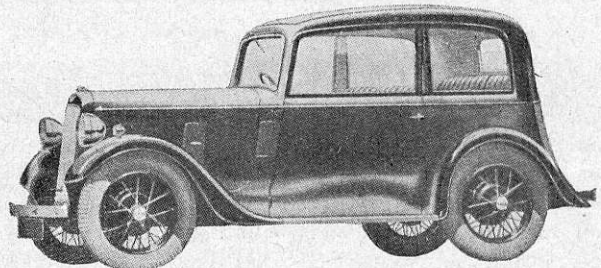
Tänavusel inglise autonäitusel oli esitatud terve rida uudiskonstruktsioone, mis aga imelikul kombel kuuluvad enamikus luksusautode valda. Tähtsaim neist on uus Rolls Royce, mudel „Phantom III“, mis aga on vaid rikkamaist rikkama kihi tarvis. Siis järgneb Daimler „Double-Six 50“, Riley, väiksemad Jowett, Trojan, Hillman-Humber eelistab ederataste iseseisvat asetust, MG esineb uue väga ilusa 2-ltr. 6 sil. mudeliga. Talbot omab uue väikeauto tüübi 1,2-ltr. 4 sil. mudel. Armstrong-Siddeley esineb samuti uue mudeliga, samuti Wolseley. Sportautodest on kiiremad Aston Martin ja Frazer-Nash mudel „Shelsley“. Voolujoont karosseriis näeb harva, enamikus on jooned ümargused ning sulavad. Palju rõhku on pandud muidugi järelvankritele, mis mugavuselt ei jäta midagi soovida. Olympia-saalid on igatahes juba kitsaks jäänud publikule, ning seepärast ehitatakse Earls Court'is uut näitusehoonet, milles peetakse juba tulevane autonäitus.



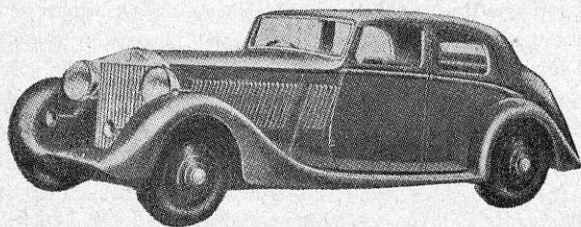
*Prints Wales külastab autonäitust.*



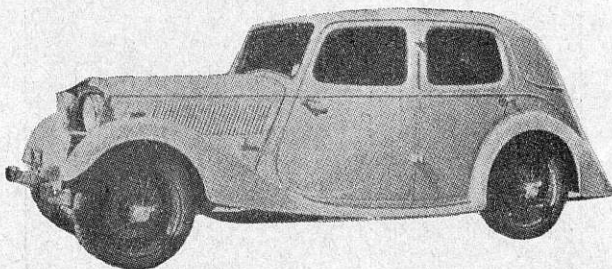
*Alvis (Mastra) six Saloon.*



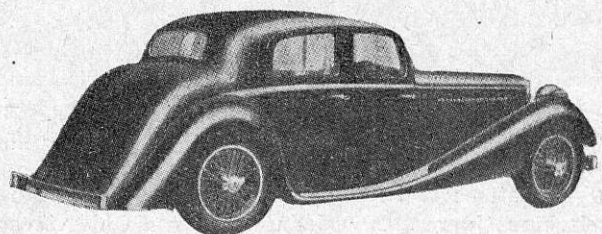
*Austin seven Ruby Saloon.*



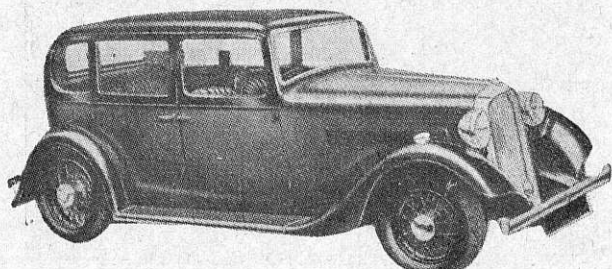
*Rolls-Royce, Phantom III.*



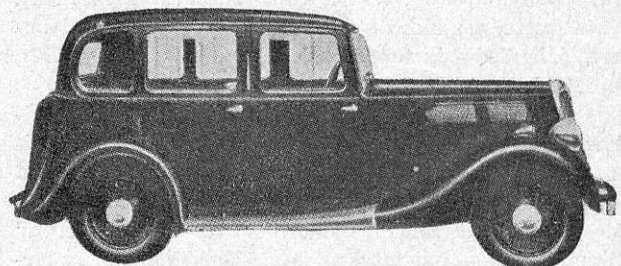
*Riley, Falcon Saloon.*



*S. S. Jaguar 2,5 ltr. Saloon.*

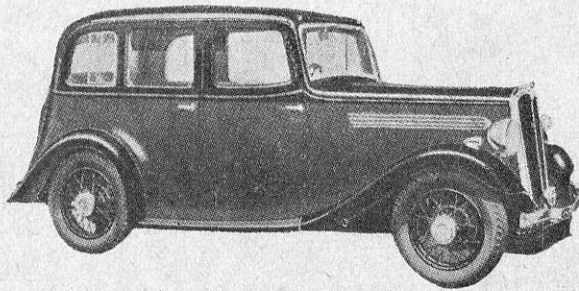


*Rover. 4-uksega Saloon.*

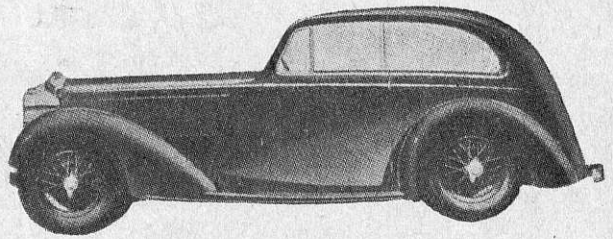


*Standard 4-uksega Saloon.*





*Singer de luxe Saloon.*



*Talbot, 2-uksega Saloon.*

## Seadused ja määrused.

R. T. nr. 83, 1. oktoobril 1935. a. nr. 699 all on tollipõhitariife muudetud ja täiendatud järgmiselt:

### 1. Sisseveotariif:

§ 173 p. 7. sõidu- ja veoriistade osad, eraldi sisse- toodud, samuti tagavara osad; automobiilide suunanäi- tajad:

*p. 7-b* jalgrataste osad, eraldi nimetamata, val- mis kujul; jalg- ja mootorrataste käepidemed, signaal- sarved ja kellad, laternad, pakihoidjad, pumbad, kaitse- võrgud metallosadega; automobiilide suunanäitajad ja laternad. 1 kg net. 6.00 3.00.

Käesolev seadus hakkas maksma 27. sept. 1935. a.

Samas „Riigi Teatajas“ on avaldatud nr. 701 all „Kaupade sisseveo korraldamise seaduse teostamise määrus“, millega pandi maksma järgmine sisseveo kord kaupadele, mis Tollipõhitariifis (R. T. 22 — 1932. a.) ette nähtud, muuseas:

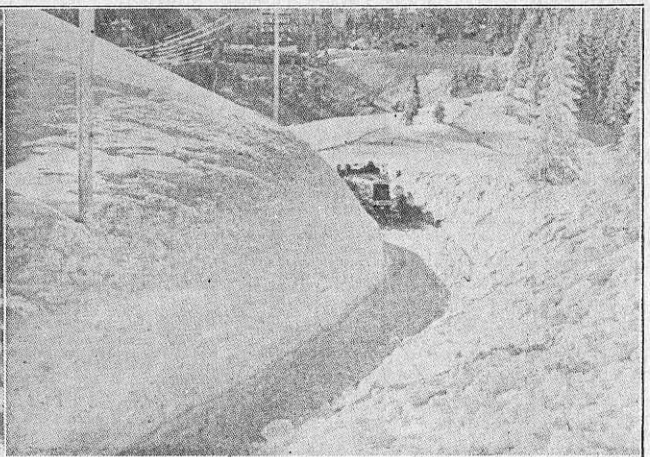
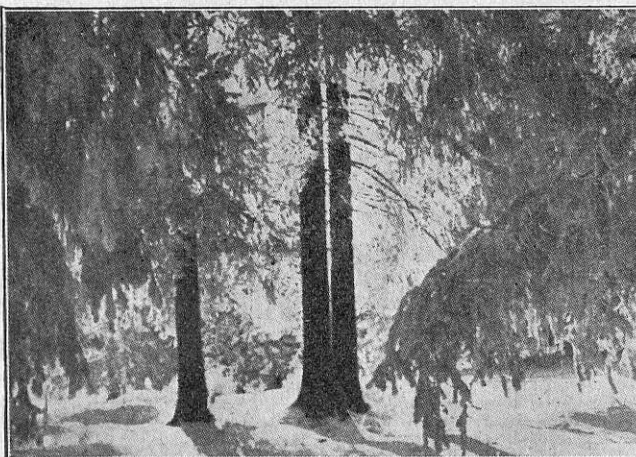
§ 173 p. 5, mootorrattad või nende kered, ka moo- torita või ratasteta; *p. 6*, automobiilid, samuti ka auto- mobiilide šhassiid ja kered (karosseriid) nende jaoks. Sama määruse §§ edasi räägivad järgmist:

§ 2. Kes soovib sisse vedada § 1 tähendatud kau- pu, sellel tuleb pöörata loa saamiseks Majandusminis- teeriumi poole, kust temale välja antakse sisseveo-tun- nistus. Sooviavalduses peab olema tähendatud kauba nimetus, hulk, koguhind, päritolu- ja ostumaa ning sis- setoomise aeg. Kui revideerimisel leitud kauba kvan- tum ei vasta täpselt sisseveo tunnistuses märgitud kau- ba kaalule, siis võetakse sisseveotunnistuse vastuvõeta- vuse otsustamisel kohaldamisele Tolliseadustiku § 190, kus juures küsimuse otsustab tolliinspektor.

§ 3. Tollivõimud lasevad § 1 nimetatud kaupu sisse ainult vastava sisseveo-tunnistuse ja päritolu- või ostumaa tõenduse ettenäitamisel. Tolliinspektoril on õigus ilma sisseveoluba nõudmata lasta läbi eraisiku- tele saadetisi, mille tollikogusumma on alla 20 kr. ja äriettevõtetele saadetisi — alla 10 krooni.

§ 7. Majandusminister võib esitada isikuid ja asutisi, kes nendest olenevatel põhjustel on jätnud täit- mata neile peale pandud sisseveo tingimused, vabariigi valitsusele — § 1 nimetatud kaupade sisseveo õiguse äravõtmiseks.

Käesolev seadus hakkas maksma 1. oktoobril 1935. a.



*Talve motiivid.*



INGLISE SÕIDUAUTODE 1936. A. MUDELITE TEHNILISED ANDMED JA HINNAD.  
(THE EXPORT TRADER.)

Auto mark	Sil. arv	Hob. jõud Inglise arvestus	Kolvikäik ja sil. läbim. m/m	Sil. maht ccm	Maximaalne pidur h. j. ja tiirude arv	H i n d		Jõu ülekanne	Telgede vahe jalga/tolli	Üldine pikkus jalga/tolli	Kõrgus maapin- nast tolli	Kummid
						Lahtine £	Kinnine £					
16—56 A.C. Ace	(6)	15,7	65×100	1991	56—3500	—	465.—	4.66	9,7	13,2	8	5.00×19
16—66 A.C. Ace	(6)	15,7	65×100	1991	66—3500	445.—	—	4.25	9,7	13,2	8	5.00×19
16—80 A.C. Ace	(6)	15,7	65×100	1991	80—4250	425.—	—	4.25	8,10	12,9	8	5.00×19
9 h. p. Alta	(4)	9,0	60×95	1074	50—6000	365.—	—	4.6	8,0	—	7	4.50×19
2 ltr. Alta	(4)	15	79×100	1960	85—5000	470.—	—	3.8	8,0	—	7	5.00×19
Alvis Firebird	(4)	13,22	73×110	1842	61—4300	490.—	510.—	5.22	9,10½	14,8¾	6½	5.00×20
Alvis Silver Eagle	(6)	16,95	67,5×110	2362	66—4200	585.—	598.—	5.22	9,10½	14,8¾	6¼	5.00×20
Armstrong Siddeley 12	(6)	12,0	56,5×95,25	1434	—	275.—	285.—	5.55	8,1	12,1	—	4.75×18
„ „	(6)	14,0	61×95,25	1666	—	295.—	305.—	5.33	8,9	12,5	—	4.75×18
12—70 Aston Martin	(4)	11,9	69×99	1496	70—4750	610.—	700.—	4.66	8,7	12,8	6	5.25×18
Austin Seven	(4)	7,8	56×76	747,5	13,5—3000	102/10	118.—	5.25	6,9	10,7	6⅜	4.00×17
Austin Ten-Four	(4)	9,9	63,5×89	1125	21—3000	158.—	158.—	5.25	7,9	11,7	6⅞	4.50×18
Austin Light-Twelve	(4)	11,9	69,35×101,6	1535	28—3000	188.—	188.—	5.0	8,10	12,7	7⅜	4.75×19
„ „ „	(6)	13,9	61,25×84,63	1496	31—3400	205.—	205.—	5.5	8,10	13,2	7⅜	4.75×19
„ „ „	(6)	15,9	65,5×84,63	1711	36—3400	215.—	215.—	5.5	8,10	13,2	7⅜	4.75×19
Bentley 3½ ltr.	(6)	25,3	82,5×114	3669	—	1.100.—	1.380.—	4.1	10,6	15,5	6	5.50×18
12—55 Br. Salmson	(4)	11,9	69×98	1470	55—4500	365.—	395.—	5.2	9,2¼	13,3	7	5.00×18
20—90 „	(6)	20,8	75×98	2590	90—4500	645.—	—	4.5	9,4	13,6	7	1.50×40
10 B.S.A.	(4)	10,0	63,5×105	1330	—	—	225.—	5.5	8,3	12,5	9¼	4.75×18
B.S.A. Light Six	(6)	12,09	57×90	1378	34—3600	—	275.—	5.5	8,3	12,5	9¼	5.00×18
Grossley Regis	(4)	9,8	63×90	1122	35½—4000	—	335.—	5.33	9,0½	15	7½	5.50×16
„ „ ½ ltr.	(6)	12,9	59×90	1476	—	—	365.—	4.75	9,0½	15	7½	5.50×16
Grossley 3-litre Sport	(6)	20,9	75×120	3198	—	—	795.—	4.25	10,2½	15,6	7	5.25×20
Daimler 15	(6)	15,0	63,5×105	2003	45—3600	—	465.—	4.86	9,1½	14,4	5¾	5.25×18
„ Light 20	(6)	19,3	72×105	2565	—	—	675.—	5.14	9,6	15,7	7	6.00×18
„ „ Str. 8	(8)	25,73	72×105	3421	—	—	995.—	4.86	10,3	15,11½	7	6.50×17
Ford Popular	(4)	7,96	56,6×92,5	933	22—3500	—	110.—	5.5	7,6	11,11	8¼	4.50×17
„ de Luxe	(4)	10,0	63,5×92,5	1172	32,5—4300	—	135.—	5.5	7,6	12,3¼	8¼	4.50×17
„ V8	(8)	30,01	77,79×95,25	3622	88,5—3700	225.—	225.—	4.11	9,4	15,2¾	8½	6.00×16
Fraser Nash	(4)	11,9	69×100	1496	—	650.—	—	3.8	9,0	12,0	10	4.50×19
„ „	(6)	12,0	57×97,9	1498	—	625.—	—	3.8	9,0	12,0	10	4.50×19
Hillman Minx	(4)	9,8	63×95	1185	33—4100	—	159.—	5.44	7,8	12,10	6⅜	5.25×16
„ 16	(6)	16,95	67,5×120	2576	56—3600	320.—	295.—	4.83	9,0	14,4	7⅜	6.50×16
„ Hawk	(6)	20,9	75×120	3181	76—3400	320.—	295.—	4.54	9,0	14,4	7⅜	6.50×16



<i>Humber</i> Twelve	(4)	11,97	69,5×110	1669	42—3800
"    Eighteen	(6)	17,97	69,5×120	2731	61—3600
<i>Invicta</i> 4½ ltr.	(6)	30,0	88,5×120	4467	105—3200
<i>Jowett</i> 6G	(2)	7,04	75,4×101,6	906	16—3000
"    4	(4)	10,0	63,5×92	1166	31—4000
<i>Lagonda</i> 4½ ltr.	(6)	29,1	88,5×120,64	4467	140—3800
<i>Lanchester</i> 10	(4)	10,8	66×105	1444	—
"    Lihght	(6)	12,09	57×90	1378	34—3600
<i>Marendaz</i> spec. S	(6)	12,9	60,8×114	1985	—
<i>M. G. Midget</i> P	(4)	8,05	37×83	847	—
"    "    PB	(4)	8,9	60×83	939	—
<i>M. G. Magnette</i> N	(6)	12,08	57×84	1287	—
<i>Morris</i> Eight	(4)	8,06	57×90	918	22,5—3800
"    Ten-Four	(4)	9,99	63,5×102	1292	30—3200
"    Twelve-Four	(4)	11,9	69,5×102	1550	34—3400
"    Sixteen	(6)	15,9	65,5×102	2062	48—3600
<i>Rapier</i> 10 h. p.	(4)	9,69	62,5×90	1104	45—4500
<i>Riley</i> 9	(4)	9,02	60,3×95,2	1089	29—4500
"    1½ ltr.	(4)	11,81	69×100	1496	45—4500
"    15	(6)	14,29	62×95,2	1726	50—4500
<i>Rolls-Royce</i> Phantom III	(12)	50,7	82,5×114,3	7340	—
<i>Rover</i> 10	(4)	10,8	66,5×100	1380	44—4200
"    12	(4)	11,9	69×100	1496	48—4200
"    14	(6)	13,8	61×91	1577	48—4400
<i>Singer</i> 9	(4)	8,93	60×86	972	26½—4000
"    11	(4)	10,95	66,5×105	1459	39—4000
"    16	(6)	15,9	65×100	1993	50—4000
<i>S. S. II</i> 10 h. p.	(4)	10,0	63,5×106	1343	32—3600
<i>S. S. I</i> 1½ ltr.	(4)	11,98	69,5×106	1608,5	42—3800
<i>S. S. I</i> 16 h. p.	(6)	15,96	65,5×106	2143	53—3800
<i>S. S. I</i> 2½ ltr.	(6)	19,84	73×106	1663,7	104—4500
<i>Standard</i> 9	(4)	9,0	60,3×92	1052	28—4000
"    10	(4)	9,99	63,5×106	1343	32—4000
"    Light 12	(4)	11,98	69,5×106	1608	40—3600
"    16	(6)	15,96	65,5×106	2143	56—4000
"    20	(6)	19,84	73×106	2664	68—4000
<i>Talbot</i> B. E. 10	(4)	9,8	63×95	1185	40—4400
"    75	(6)	17,5	69,5×100	2276	70—4500
"    105	(6)	20,9	75×112	2969	100—4500
<i>Triumph, Gloria</i>	(4)	10,8	66×90	1232	42—4500
"    "    "	(6)	15,72	65×100	1991	55—4500
<i>Trojan, R. E.</i>	(4)	10,0	63,5×117,5	1488	12—1000
<i>Vauxall</i> 12 h. p. Light 6	(6)	12,08	57×100	1531	36—4000
"    14 h. p. "    6	(6)	14,07	61,5×100	1781	42—3500
<i>Wolseley</i> Hornet	(6)	12,08	57×90	1378	40—4500
"    New 14	(6)	14,04	61,5×90	1604	48—4500
"    16	(6)	15,94	65,5×102	2062	—
"    21	(6)	20,92	75×110	—	—



—	285.—	5.33	8,2¼	13,3½	7¾	5.50×17
—	445.—	5	10,4	—	7¾/s	7.00×16
šassii	800.—	3.6	9,10	13,6	6	6.00×19
158.—	152/10	5.37	8,6	13,1	7½	4.50×19
—	197/10	5.37	8,6	13,4	7½	4.50×19
1.000.—	1.085.—	3.66	10,9	15,4	7	6.00×18
—	298.—	5.43	8,6½	13,3¾	5½	5.00×18
—	340.—	5.14	8,6½	13,3¾	5½	5.00×18
495.—	—	—	9,9	13,5	8½	4.75×19
199/10	267/10	5.37	7,3½	10,11	6	4.00×19
222.—	290.—	5.37	7,3½	10,11	6	4.00×19
280.—	355.—	5.12	8,0	12,4	6	4.75×18
118.—	120.—	5.37	7,6	11,9	6¾/s	4.50×17
—	172/10	4.87	8,4	13,11	5½/s	4.75×18
—	187/10	4.87	8,4	13,11	5½/s	4.75×18
—	250.—	5.27	9,9	15,7	6¼	6.00×17
370.—	398.—	5.28	8,4	11,6	6	4.50×19
—	269.—	5.75	8,10	13,10	7	4.50×19
345.—	335.—	5.22	9,1	14,0	5¾	4.75×18
—	365.—	5.5	9,4½	14,5	5¾	4.75×18
2.510.—	2.529.—	—	11,10	16,10	—	7.00×18
—	248.—	4.88	8,9	12,10	6½	4.50×18
288.—	278.—	4.88	8,9	13,5	6½	4.75×18
—	298.—	5.22	9,7	14,2	6½	5.25×17
120.—	127/10	5.37	7,7	11,10½	7	4.50×17
—	215.—	5.22	8,5	13,4	7½	5.00×17
—	295.—	5.22	9,0	14,1	8	6.00×16
—	235.—	5.29	8,8	14,0	8	4.75×18
—	285.—	4.86	9,0	14,2	7	4.75×18
—	320.—	4.5	9,11	15,6	8	5.50×18
—	385.—	4.25	9,11	14,10	7½	5.50×18
—	135.—	5.43	6,10	11,9	7¾	4.75×17
—	189.—	5.43	7,7	12,4	7¾	4.75×17
—	195.—	4.86	7,7	12,4	7¾	4.75×17
—	229.—	5.25	8,11	14,0	7¼	5.50×17
—	395.—	4.89	9,9	14,6	8½	5.50×18
260.—	265.—	5.4	7,9	12,3	5¾	5.25×16
—	485.—	5.22	10,0¾/s	15,7	7½	6.00×18
—	585.—	4.6	10,0¾/s	15,7	7½	6.00×18
—	315.—	5.22	9,0	13,8½	6	5.75×16
—	395.—	4.75	9,8	14,4½	6	6.00×16
185.—	185.—	3.5	8,6	13,0	8½	5.00×19
—	205.—	4.77	8,5	13,6	7	5.50×16
—	225.—	4.77	8,5	13,6	7	5.50×16
—	185.—	5.28	7,11	12,4	6½	5.50×16
—	220.—	5.1	8,3	13,0	6½	5.75×16
—	325.—	5.27	9,9	15,7	—	7.00×16
—	340.—	4.45	10,1½	15,11	—	7.00×16

Auto



## PRANTSUSE SÕIDUAUTODE TEHNILISED ANDMED JA HINNAD.

Firma ja tüüp	Maht ccm	Pidur hob. jõud ja maxim tii- rude arv	Kaal kg		Koh- tade arv	Sil. arv	Silindri läbimõõt ja kolvi kääk m/m	Jõu ülekanne	Kummid	Telgede vahe mtr.	Kiirus km /t.	Bensiini tarvitus 100 km. peale	Hind prantsus frank.
			Šhassii	Tõld									
Amilcar, C. 3.	865	25—3800	—	750	4	4	59×80	5,4	120×40	2.26	100	6	15.600
„ M. 3.	1244	28—3400	—	1000	4	4	60×110	5,4	12×45	2.67	115	9	23.500
„ Pégase	2100	54—3400	—	1200	4	4	80×100	5,4	13×45	2.80	—	—	30.500
Ariés, 10/50 CV.	1670	60—3500	800	1200	4	4	75×100	5,4	13×45	2.95	105	10—11	35.000
„ 10/50 CV. Sup.	1670	60—3500	750	1130	4	4	75×100	5,4	14×45	3.10	120	10—12	39.500
Berliet 944	1625	37	750	1150	4	4	68×112	5,3	150×40	2.98,5	—	—	23.500
„ Dauphine	2210	46	765	1180	4	4	80×110	5,3	150×40	3.06	110	15	28.900
„ VI LP—15	2610	50	—	1350	6	4	80×130	5,2	160×40	3.18,5	—	—	31.500
Bugatti 55C.	2270	135—6000	750	1250	4	8	60×100	kompr.	29×5,50	2.75	190	18	95.000 šhassii
„ 57	3250	135—4000	950	1500	4	8	72×100	—	28×5,50	3.3	150	16	79.800
Chenard-Walcker, Aiglon	1600	35	780	1200	4	4	72×100	5,0	140×40	2.97	105	10	22.900
„ „ Aigle 4S.	2200	46	850	1250	4	4	79,4×110	5,5	140×40	2.97	110	11	25.900
„ „ „ 4N.	2500	60	965	1350	4	4	85×110	5,5	150×40	2.97	115	12,5	29.300
„ „ „ 8	3500	80	—	1550	4	8	79,4×90	5,5	15×45	3.12,5	130	16	45.250
Citroën 7CV	1623	35—3000	—	900	4	4	72×100	5,9	140×40	2.91	100	8	18.000
„ 7CV Sport	1911	48—3000	—	950	4	4	78×100	5,9	150×40	2.91	125	11	22.000
„ 11CV Leg	1911	48—3000	—	1000	4	4	78×100	5,9	150×40	3.09	110	11	25.000
„ 11CV Fam.	1911	48—3000	—	1200	6	4	78×100	5,9	150×40	3.27	105	12	25.000
Delage D4	1500	37—4000	850	1225	4	4	77×79,5	5,5	5,00×17	3.8	100	11	32.000
„ D6—11	2000	55—4000	1100	1500	4	6	75×75,5	5,5	5,50×18	3.06	110	13	43.500
„ D6—65N	2678	65—3500	1250	1650	4	6	79,3×90,5	—	6,00×17	3.13	125	15	49.500
„ D8—85N	3571	85—3500	1250	1670	4	8	79,3×90,5	—	6,50×17	3.33	140	18	59.500
Delahaye 134	2150	45	730	1150	4	4	80×107	—	150×40	2.86	—	—	33.200
„ 138	3227	90	1010	1400	6	6	80×107	5,0	160×40	3.16	—	—	48.250
„ 135S	3227	100	850	1270	4	6	80×107	5,0	150×40	2.86	—	—	46.750
Derby L2	1100	28	565	865	4	4	60×97	4,8	12×45	2.74	95	8,5	23.500
„ L8	1991	45	—	1200	4	8	65×75	5,2	14×45	3.00	120	13,5	35.000
Donnet, Donnastar	1480	30	750	1100	4	4	67,5×103	5,5	150×40	2.87,5	—	—	18.500
„ D-35	1480	30	750	1130	4	4	67,5×103	5,5	150×40	2.87,5	—	—	19.500
Hispano-Suiza 30CV. N.	4900	120	1200	1800	6	6	100×110	5,0	16×45	3.42	140	—	95.000
„ „ 30CV. L.	4900	120	1250	1870	6	6	100×110	5,0	16×45	3.72	140	—	98.000
„ „ 54CV. C.	9420	220	1600	2100	4	12	100×100	5,0	16×45	3.42	172	—	200.000
Hotchkiss 411	2000	50—3800	835	1150	4	4	80×99,5	5,6	5,50×17	2.92,5	—	—	37.000
„ 615 N.	3000	80—3800	925	1250	4	6	80×100	5,6	5,50×17	3.09	112	16	42.200
„ 620 N.	3500	90—3800	1050	1360	4	6	86×100	5,6	6,00×18	3.09	120	17	47.800
„ 620 L.	3500	90—3800	1080	1450	6	6	86×199	5,6	6,00×18	3.30	120	17	52.500



Lancia France, Belna	1196	34—4000	—	830	4
La Licorne L6N.	1130	28	—	—	4
„ „ L8N.	1460	32	—	—	4
„ „ 418L.	1820	—	—	—	6
„ „ 420L.	2000	—	—	—	6
„ „ MIR.	2000	—	—	—	6
Lorraine 310	4100	85	—	1800	6
Matford (Mathis-Ford) TY	940	25	—	800	4
„ „ M4L	1535	38	—	850	4
„ „ M4S	1535	38	—	900	6
„ „ FHO V—8	3470	85	—	1260	4
Panhard-Levassor CS long	2516	65	1000	1600	6
„ „ CS special	2861	80	1200	1650	4
„ „ 7DS	4000	105	—	2000	4
„ „ 8DS—8	5100	—	1400	—	6
Peugeot 201D	1307	26	580	970	4
„ 301D	1465	35	—	—	4
„ 401D	1720	44	—	—	4
Renault Celta 4	1463	34—3500	—	880	4
„ Mona 4	1463	34—3500	730	1050	4
„ Prima 4	2120	40—3100	750	1100	4
„ Viva 4—N	2120	40—3100	920	1350	4
„ Viva 4—L	2120	40—3100	950	1400	6
„ Vivasport	3620	85—3400	—	1350	4
„ Vivastella—N	3620	85—3400	—	1420	4
„ „ —L	3620	85—3400	—	1530	6
„ Nervasport	4827	120—3400	—	1600	4
„ Nervastella—N	4827	120—3400	—	1650	4
„ „ —L	4827	120—3400	—	1750	6
Rosengart LR49	750	15	390	550	4
„ LR130	1500	34	—	960	4
„ LR145	1650	45—3800	—	1050	4
„ LR505	1650	45(3800)	—	—	4
Salmson S4D	1596	38	650	1000	4
Talbot-Darrag T110	2504	64	850	1430	6
„ „ T120	2996	80—3800	900	1500	4
„ „ T120 extra long	2996	80—3800	950	1630	6
„ „ T150	2996	100—4200	825	1400	4
Unic U4	1565	50	910	1250	6
„ U6	2990	70	1020	1350	6
Voisin C14	2400	60—3500	1080	1600	4
„ C23	3000	90—3800	1150	1690	4
„ C26	3000	90—3800	1250	1950	6

4	69,9×78	—	140×40	2.65	100	10—11	28.500	
4	67×80	—	140×40	2.45	—	—	17.500	
4	76×80	—	140×40	2.45	—	—	18.500	
4	76×100	—	150×40	2.84	—	—	25.900	
4	80×99,8	—	150×40	2.84	—	—	28.900	
4	84×90	—	160×40	2.99	—	—	35.500	
6	85×120	5,3	7,00×19	3.26	—	—	92.000	
4	61×80	5,0	130×40	2.42	—	—	15.900	
4	69,9×99,5	5,0	130×40	2.42	—	—	17.900	
4	69,9×99,5	5,0	140×40	2.8	—	—	21.900	
8	77,5×92,2	6,0	160×40	2.87	—	—	39.900	
6	72×103	—	6,00×17	3.34	—	14	49.500	
6	75×108	—	180×40	3.17	—	—	49.750	
6	89×109	—	6,50×17	3.34	—	—	59.950	
8	85×112	—	7,00×18	3.65	—	—	89.000	
4	68×90	5,6	130×40	2.34	80	9	14.900	
4	72×90	5,6	140×40	2.59	100	10	17.500	
4	78×90	5,6	150×40	2.81	110	13	22.600	
4	70×95	5,6	130×40	2.45	100	8	16.500	
4	70×95	5,6	140×40	2.66	105	10	18.500	
4	75×120	5,2	140×40	2.66	113	11	20.500	
4	75×120	5,2	160×40	2.95	100	12	23.100	
4	75×120	—	160×40	3.13	95	12	18.200	šhassii
6	80×120	—	14×45	2.94	130	16	27.700	
6	80×120	—	15×45	3.13	115	17—18	23.700	šhassii
6	80×120	—	15×45	3.34	115	17—18	30.800	
8	80×120	5,2	15×45	3.20	140	20	39.000	
8	80×120	5,2	15×45	3.39	130	21	43.000	
8	80×120	5,2	15×45	3.50	130	21	34.000	šhassii
4	56×76	5,0	11×45	2.35	85	6,5—7	15.500	
4	71×95	5,5	130×40	2.35	120	8	18.500	
4	74,3×95	5,5	140×40	2.72	115	9—10	22.800	
4	74,3×95	5,5	140×40	3.00	110	9—10	25.950	
4	72×98	—	150×40	2.85	120	10,5	32.300	
6	75×94,5	—	160×40	3.05	120	15	43.000	
6	78×104,5	—	160×40	3.05	125	17	48.500	
6	78×104,5	—	6,50×17	3.33	115	17	49.500	
6	78×104,5	—	5,25×18	2.95	150	—	75.000	
4	72,8×120	5,5	160×40	3.23	105	—	37.900	
6	75×113	6,0	180×40	3.32	115	—	42.900	
6	67×110	5,8	32×6,00	3.21	115	14	58.000	
6	76×110	6,0	6,00×20	3.21	135	17	58.000	šhassii
6	76×110	6,0	6,50×18	3.50	130	18	86.000	

Auto



## New Yorki autonäitus.

2. novembril peeti New Yorkis autonäitus, kus esinesid väljapanekutega kõik ameerika autovabrikud, väljaarvatud Ford. Üldse esines 27 vabrikut, 300 mudeliga ja 4 Briti tehas: SS, MG, Bentley ja Rolls-Royce. Oli kord aeg mil Ameerikas oli 375 eri autovabrikut, kuid nüüd on suudetud ühtlustada nii palju, et üksikuid vabrikuid tuleb vaid 13.

New Yorki autonäitus oli väga ilus, väga maitsekas ja huvitav. Pole enam küll selliseid väljapaistvaid uuendusi, nagu mõne aasta eest, mil esitati esmakordselt 4-ja ratta pidurid, iseseisev ederataste asetus, balloonkummid jne.

1936. a. mudelite kohta tuleb märkida, et paljud autovabrikud on turule lasknud päris uusi mudeleid ja mõned vabrikud on mudeleid vähendanud.

Nii on *Auburn* autovabrik, peale kolmeaastast seisakut uuesti turule toonud ederatasteveoga „Cord“ auto, mis täiesti omapärane ja mis oli ameerika autonäituse tulipunktiks. Kirjeldus temast ilmus „Auto“ nr. 10/11.

„*Buick*“ on võtnud päris uue kuju ja tehtud ka seesmisi muudatusi.

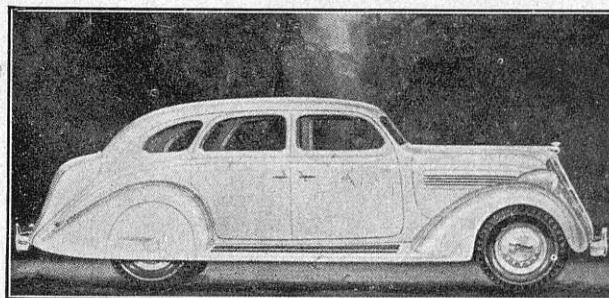
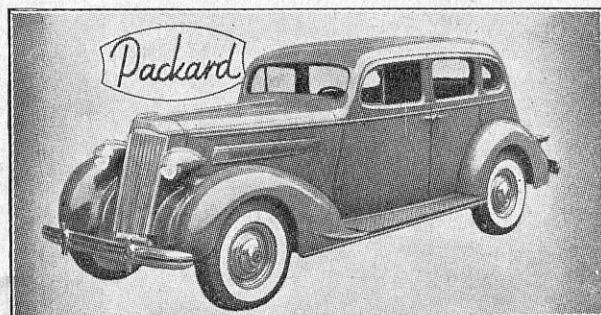
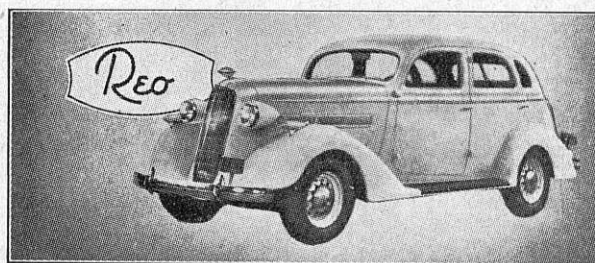
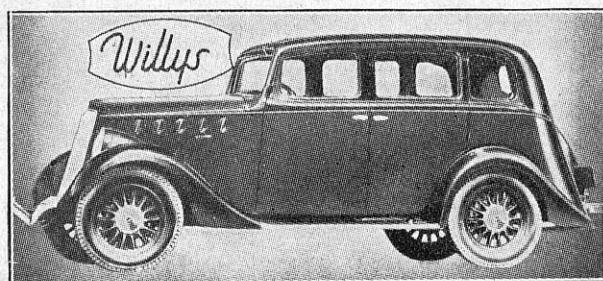
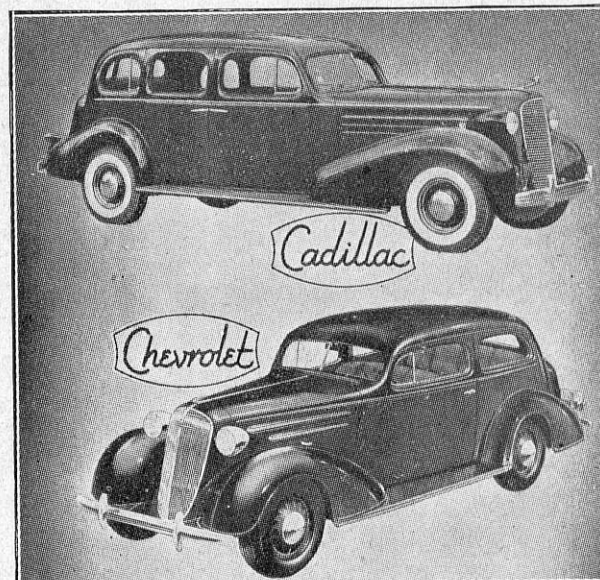
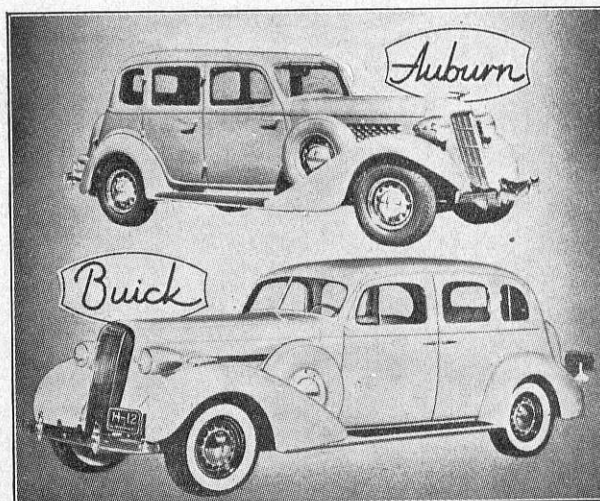
„*Cadillac*“ laseb turule uue vähema tüübi „60“ ja *La Salle* uue seeria. *Chrysler*, *De Soto* ja *Dodge* mudelid endised.

„*Chevrolet*“ standardi telgeve vahe on 1936. a. mudelil 2 tolli endisest pikem, seega 109 tolli, kuna Master tüüp endiselt on jäänud 113-tollise telgedevahe juurde.

„*Graham*“ on jätnud 8 sil. ehituse ja laseb turule kolm tüüpi 6-silindrilisi (*Crusader* 80), (*Cavalier* 90) ja kompressoriga (seeria 110) 111 ja 115 tolli telgede vahega. Samuti on „*Studebaker*“ loobunud 8 sil. „*Commander*“ tüübist ja jätnud „*Dictator*“ 6 sil. ja „*President*“ 8 sil. „*Reo*“ valmistab edaspidi ainult ühte 6 sil. tüüpi „*Flying Cloud*“.

„*Nash*“ — valmistab 4 tüüpi: *Nash* „400“, „*Lafayette*“, „*Ambassador*“ 6 silindrilised ja „*Ambassador*“ 8 sil., loobutud on „*Advanced*“ mudelist.

Nende tehnilised andmed toome samas numbris teisel.



*Nash* „400“ Sedan.



AMEERIKA SÕIDUAUTODE 1936. A. MUDELITE TEHNILISI ANDMEID.

Mark (5 istm. Sedan)	Telgedevahe		K a a l		Kummide läbimõõt tollides	Sil. arv	Sil. läbi- mõõt ja kolvikäik m/m	Hob. jõud A. M. A. järgi	Sil. maht		Effektiiv hob.-jõud ja tiirude arv	Jõu üle- kan- ne	Akkumul.		Karbu- raator	Pidurid	Ülekanne taga- sillas	Hind vabrikus Doll.
	tolli	meetr.	naela	klg.					kub tolli	liitert			mark	amp. tun.				
Auburn „6“	120	3.04	3279	1490	16×6.00	6	81×120	22,51	209,9	3,44	85—3500	6.2	USL	6.90	Stromb.	Öli	4.44	795.—
„ „8“	127	3.25	3580	1627	16×6.50	8	81×120	30,01	280	4,59	115—3600	6.5	„	6.105	„	„	4.08	1095.—
„ „kompr.	127	3.25	3729	1695	16×7.00	8	81×120	30,01	280	4,59	150—4000	6.5	„	6.105	„	„	4.3	1545.—
„ „Cord (edeveoga)	125	3.18	3800	1727	16×6.50	8	89×95	39,20	288,6	4,73	125—3500	6.5	„	6.120	„	„	4.08	1995.—
Buick „40“	118	3.00	3534	1604	16×6.50	8	78×98	30,63	233	3,81	93—3200	5.55	Delco	6.100	„	„	4.44	885.—
„ „60“	122	3.10	4004	1816	15×7.00	8	87×109	37,81	320	5,24	120—3200	5.45	„	6.120	„	„	3.9	1090.—
„ „80“	131	3.33	4379	1985	16×7.00	8	87×109	37,81	320	5,24	120—3200	5.45	„	6.120	„	„	4.22	1255.—
Chevrolet St.	109	2.77	2810	1276	17×5.25	6	84×102	26,3	206,8	3,39	79—3200	6.00	„	6.90	Carter	„	4.11	550.—
„ „Mast.	113	2.87	2810	1276	17×5.50	6	84×102	26,3	206,8	3,39	79—3200	6.00	„	6.90	Carter	„	4.11	640.—
Chrysler „C7“	121	3.07	2750	1250	16×6.25	6	75×114	27,34	241,5	3,96	93—3400	6.0	Willard	6.119	B & B	„	4.10	830.—
„ „C8“	121	3.07	3295	1494	16×6.50	8	83×105	33,80	273,9	4,49	105—3400	6.2	„	6.119	Stromb.	„	4.10	985.—
De Soto „SF“	117	2.95	2990	1359	16×6.25	6	75×114	27,34	241,5	3,96	93—3400	5.40	„	6.119	B & B	„	3.89	795.—
„ „SG“	115,5	2.90	3390	1541	16×6.50	6	85×114	27,34	241,5	3,96	100—3400	6.00	„	6.119	„	„	4.10	1015.—
Dodge „DU“	116	2.94	2970	1347	16×6.00	6	83×111	25,35	217,8	3,57	82—3600	5.60	„	6.90	Stromb.	„	4.12	735.—
Ford „8“	112	2.84	2826	1167,9	16×6.00	8	78×95	30,0	221	3,62	90—3800	6.33	Oma	6.96	„	Mehhan.	4.11	520.—
Graham „80“	111	2.81	ei näita kaalu		17×5.25	6	76×101	21,6	169,6	2,78	70—3500	6.8	Willard	6.86	Marvel	Öli	4.55	—
„ „90“	111	2.81	„ „ „		16×6.00	6	82×111	25,35	217,8	3,57	85—3300	6.7	„	6.100	„	„	4.2	—
„ „kompr. „110“	115	2.92	„ „ „		16×6.25	6	82×111	25,35	217,8	3,57	112—4000	6.7	„	6.100	„	„	4.2	—
Hudson „63“	120	3.04	„ „ „		16×6.00	6	76×127	21,60	212	3,47	93—3600	6.25	Nat.	6.125	Carter	„	4.11	785.—
„ „65“	120	3.04	„ „ „		16×6.25	8	76×114	28,8	254	4,17	113—3800	6.00	„	6.125	„	„	4.11	885.—
„ „67“	127	3.22	„ „ „		16×6.25	8	76×114	28,8	254	4,17	113—3800	6.00	„	6.125	„	„	4.11	950.—
Hupmobile	118	3.00	„ „ „		16×6.00	6	89×108	29,42	245	4,02	101—3600	5.75	Willard	6.100	„	„	4.27	855.—
„ „	121	3.07	„ „ „		16×6.50	8	81×121	32,51	303	4,97	120—3500	5.80	„	6.119	„	„	4.27	1035.—
Lafayette („Nash“)	113	2.87	2950	1350	16×6.00	6	83×111	25,35	217,76	3,57	83—3200	5.61	USL	6.120	Marvel	„	4.44	700.—
Nash „400“	117	2.97	2975	1354	16×6.00	6	85×111	27,34	234,8	3,85	90—3400	5.58	„	6.120	Stromb.	„	4.1	790.—
Nash, Ambas. „6“	125	3.18	3500	1589	16×6.25	6	85×111	27,34	234,8	3,85	90—3400	5.70	„	6.120	„	„	4.4	885.—
„ „ „8“	125	3.18	3750	1700	16×6.50	8	79×108	31,25	260,8	4,27	102—3400	5.25	„	6.133	„	„	4.1	995.—
Packard „120“	120	3.04	3535	1607	16×6.50	8	79×108	33,8	276,0	4,50	120—3800	6.50	Delco	6.114	„	„	—	1075.—
Plymouth	113	2.87	2750	1250	17×5.25	6	79×111	23,44	201,3	3,3	82—3600	6.7	Willard	6.86	B & B	„	4.12	660.—
Pontiac „6“	112	2.84	3315	1507	16×6.00	6	86×98	27,4	208	3,41	81—3600	6.2	Delco	6.94	Carter	„	4.44	720.—
„ „8“	117	2.97	3430	1559	16×6.50	8	83×89	33,8	232,3	3,80	87—3800	6.2	„	6.107	„	„	4.55	815.—
Reo „Fl. Gl.“	115	2.92	ei näita kaalu		16×6.25	6	86×120,7	29,35	238	3,93	90—3400	6.5	Willard	6.102	„	„	4.27	795.—
Studebaker „Dict.“	116	2.95	„ „ „		16×6.00	6	83×111	25,4	218	3,57	90—3400	6.3	„	6.102	Stromb.	„	4.55	715.—
„ „pres.“	125	3.18	„ „ „		16×7.00	8	78×108	30	250	4,10	115—3600	6.5	„	6.102	„	„	4.55	1330.—
Terraplane	115	2.92	„ „ „		16×6.00	6	76×127	21,6	212	3,30	88—3800	6.00	Nat.	6.105	Carter	„	4.11	670.—
Willys „77“	100	2.54	2131	979	17×5.00	4	79×111	15,63	134	2,20	48—3200	5.7	USL	6.96	Tillotson	Mehhan.	4.30	415.—

„The American Automobile“, November 1935. a. Nr. 11.

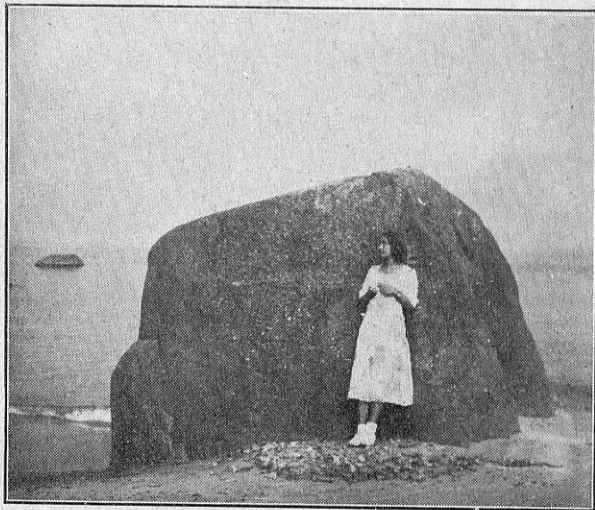
8.12  
5500  
460  
520  
530  
450  
Auto  
550  
500  
520  
550  
525  
570  
380



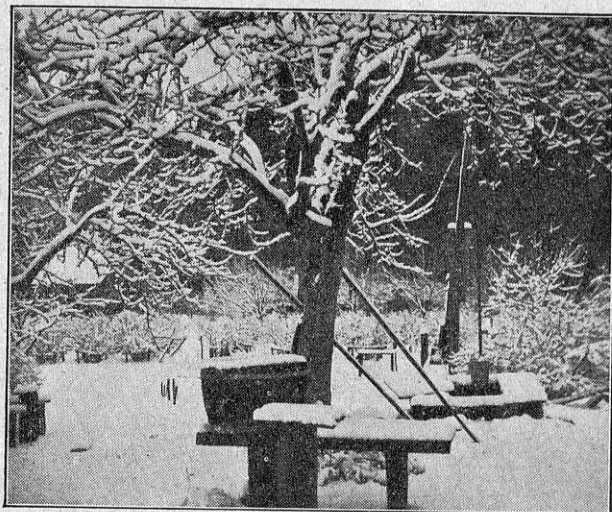
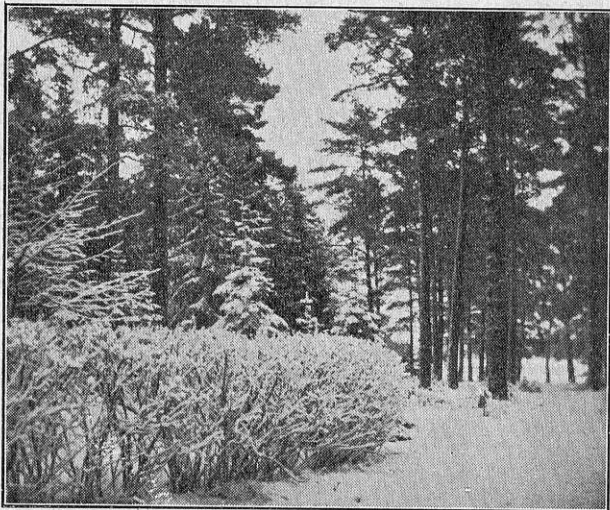
Suve- ja talvevõlud piltides.



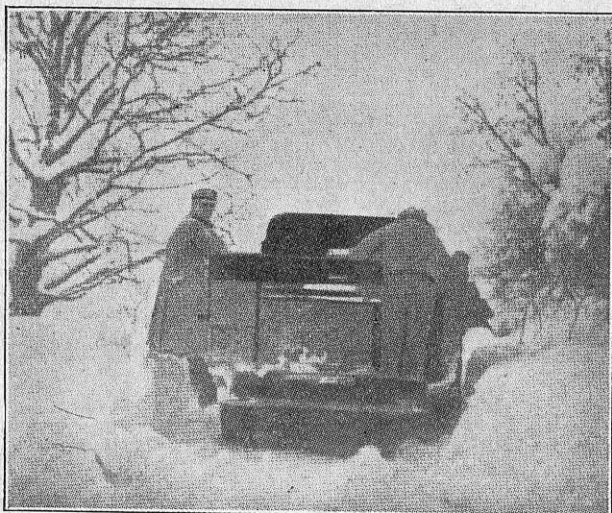
*Autosporidi võlu...*



*Unistaja mererannal.*

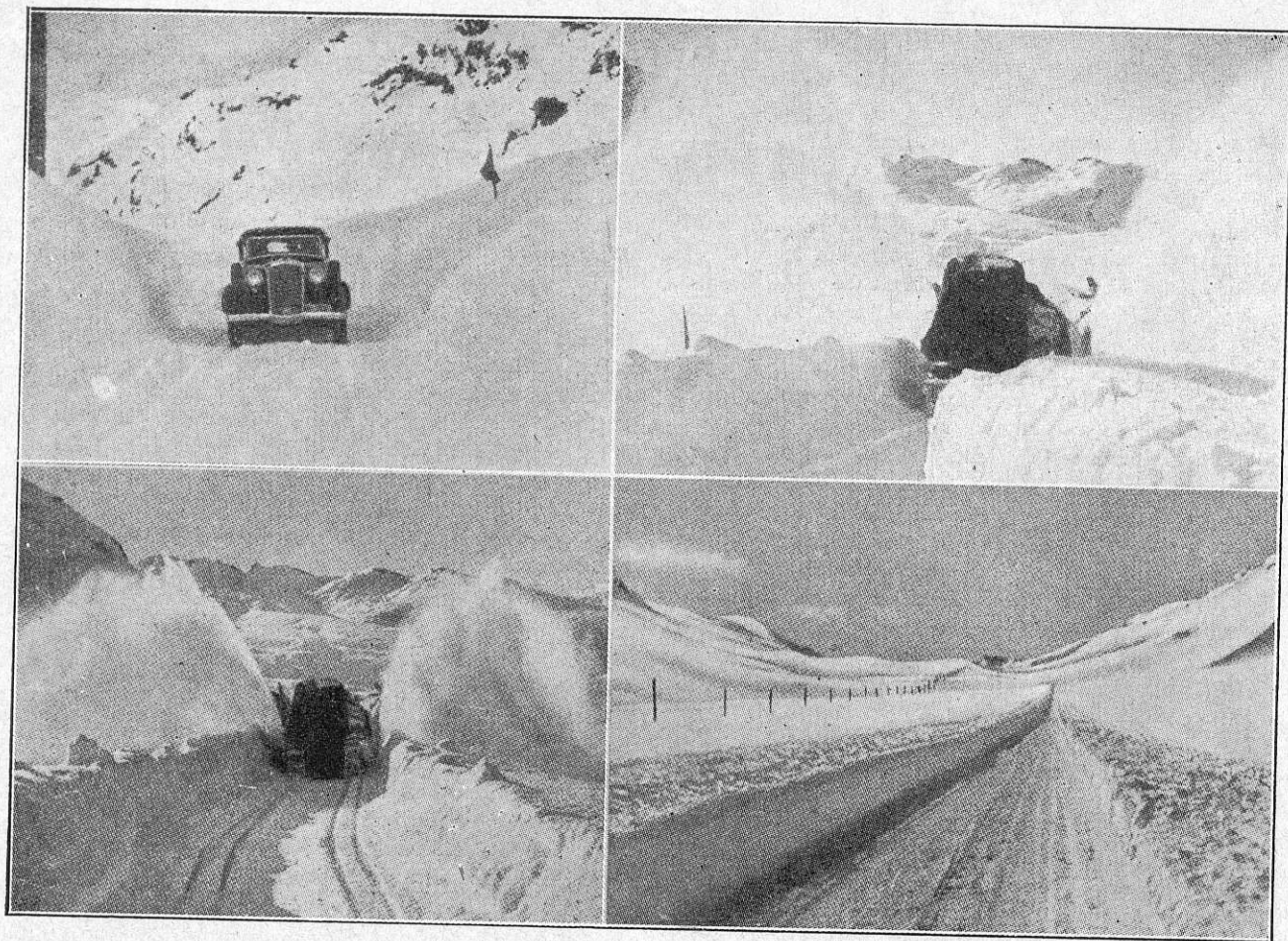


*Talve motiivid Eestis.*



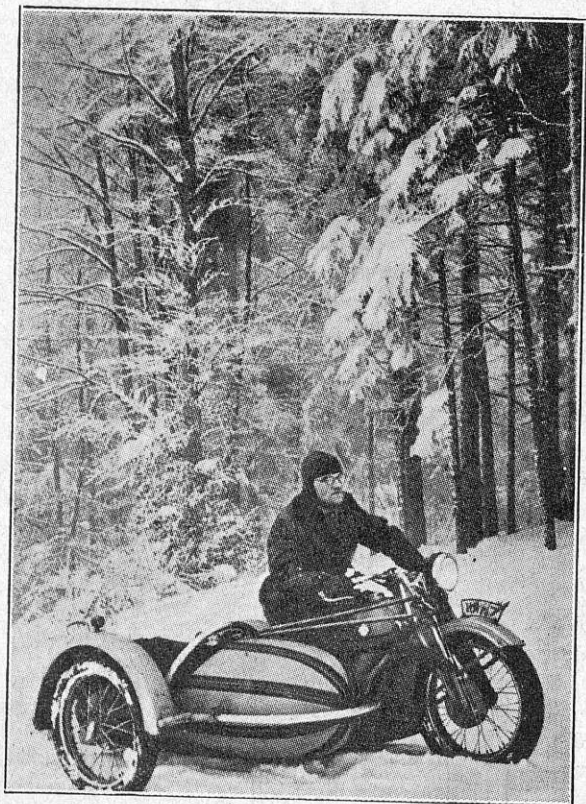
*Raskused autosõidul talvisel ajal.*



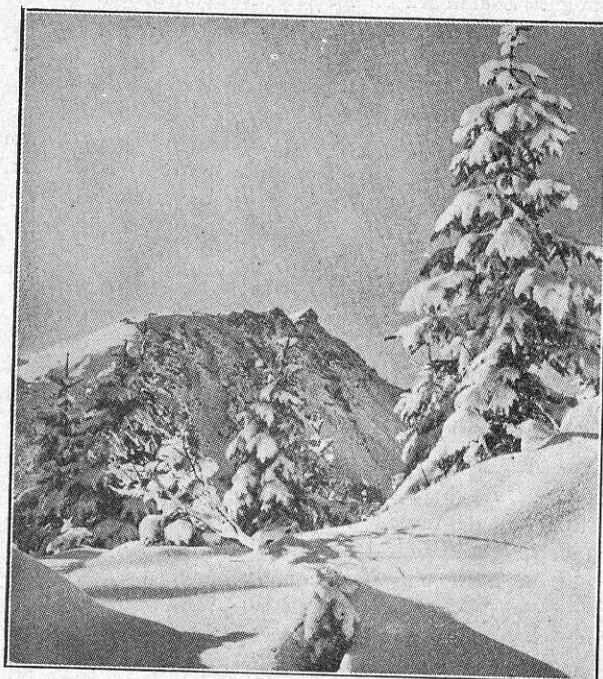


*Talve motiivid välismaal mägedes.*

*Foto Dr. Greiner, Basel.*



*Foto Ellinger.*



*Talv Shveitsi mägedes.*



## Autoreportereri aastaveste.

Üks juudilegend jutustab, et kui Jahve oli kuue päevaga teinud kõik oleva, siis vaatas ta heameelega kõike mis teinud ja leidis, et kõik olla hästi tehtud ja läks puhkama. Nii olla sündinud maailma loomine — juudi kirjelduse järele. Olgu kuidas oli, selle üle ei hakka ma vaidlema, peale kui asi juba nii vana. Kuid ühe asja — ja nimelt auto — unustas Jahve siiski loomata. See riistapuu leiutati umbes 6000 aastat pärast toda Jahve „week-endile“ minekut. Nüüd ei oskaks enam kujutellagi elu ilma autota. Niisuguse peadpööritava karjääri on mootori abil liikujõuvanker mõne aastakümne kestel teinud. On loomulik, et kui poleks autod olemas, siis ei oleks ka olemas niisugust elukutset nagu — olla autoreporteriks. Minult nõutakse, et pean aastast-aastani jälgima teraselt kõike mis autoalal või sellega seoses sünnib. Ja see pole nii vägagi kerge ülesanne. Auto-maailmas sünnib ju pea igapäev, kui just mitte imesid, siiski hulk haruldasi asju. Ja kui need sündinud asjad aasta lõpul kõik virna laduda, siis kasvab neist kena kuhi.

Kuid hakkame algusest peale — tähendab mööduva aasta algusest ja laome siin panoraamilikult ette kõik mis meil sündinud. Teeme seda muidugi meie asjatundlikkude ja sealsamas alandlikkude all-, peal-, kõrval- ja vahemärkusteta.

Jaanuari esimesel poolel ei sünni meil midagi erilist. Seda tuleb panna pühadeaegsete pidustuste ja neile järgneva pohmeluse arvele. Alles siis, kui „kaader“ kuu keskpaiku hakkab pikkamisi kaduma, siis elustub meil kõigepealt autosport. Hakatakse nimelt ootama „Monte Carlo“ sõitjaid. See põnevus kasvab järjest ja saavutab haripunkti 19. jaanuaril, millal Tallinnast väljub 17 autot teekonnale Monte Carlo poole. Eestlasi seekord nende hulgas ei olnud — põhjendati vaesusega. Soomlasi seevastu oli koguni nelja autoga. Soomlased on meist rikkamad, nii autode kui ka rahade suhtes. Nagu see ikka juba traditsiooniks saanud, on Tallinnast startijail pea alati õnne — head või halba. Käesoleval aastal oli head ja Tallinnast 17. startinud autost tuli kohtadele 12 ja mitmed õige lähedale etteotsa. Kasu meie autosportlastele tollest tänavusest „Monte Carlo“ sõidust muud ei olnud, kui et selle abil äratati rahva tähelepanu autosportile. Ja üks neist võidusõitjudest ole ka kasu Tallinna ja Eesti tutvustamisel.

Möödunud talvel — või õieti vist enne seda — tärkas meil nii mitmelgi mõte mootorsaanist. Eriti agarad olid meie mootorsportlased, kes mitmesuguste mootor-kombinatsioonidega ehitasid omale mootorsaane ja sõitsid nendega Ülemiste järve jääle.

Kapten G. Sergol, kui ärimehel, kel oma saarlaste hädada alati hinge peal, tekkis spordist tõsisem kavatsus, mille ta ka täide viis. Ta laskis Tallinnas ehitada omale toreda mootorsaani voolujoonelise kerega ja paigutas selle tagakatusse lennumootori jõuallikaks. Sellega pidi hakatama vedama posti ja reisi-  
jaid „Suurelt moalt soardele“ — kuid jääolude tõttu saadi seda riistapuud õige vähe tarvitada. Noh, eelolevaks talveks on nüüd valmis — annaks taevataat vaid pakast ja lund. — Siis teine mootorsaani ehitaja oli meie mootorsportlane *Tamvelius* kelle saan isegi rekordi lõi sellel sõidul Ülemistel.

Aasta esimesel veerandil õnnistati meid ka kahe määrusega. Ühe andis teedeminister ja sellega muudeti senist korda autobusliinide andmise suhtes ning suurendati nõudmisi liinipidajate isiku ja rahakoti kohta. Teine oli sundmäärus Tallinna linnaisade poolt. Sellega loodi uus kord üüriautode platsidesse ja seisukohtadele. Oligi nagu seda vaja.

Sellel samal aastaveerandil peeti — nagu see ettenähtud põhikirjas — Eesti Auto-Klubi aasta-peakoosolek. Autoklubi juhatus oli seekord peakoosolekule pannud ette kustutada liikmete hingekirjast maha oma 22 liiget. Kuid vist oli selline drastiline operatsioon Klubi tervisele vajalik. Teisalt on Klubi liikmete arv järjekindlalt suurenenud, nii et kaotusest ei või jutu-  
gi tulla.

Mööduva aasta teisel veerandil on tähtsaimaks sündmuseks auto- ja mootorala suurparaad — *auto-näitus*, mis peeti Tallinnas end. Peetri tehaste ruumes maikuu esimesel poolel. See oli suurim mida meil nähtud ja korraldatud. Üle saja margi ja firma oli iga-  
suguseid mootorsõidukeid ja -vankreid. Teedeministerium esines õige tänuväärset — sildade ja maanteede ehitamist selgitavad joonised ning terve raudteeasjandus piltides, kujudes, tabelites jne.

Maikuu avaldati ka meie auto--statistika. Viimane näitas, et meil oli registreeritud 1. aprilliks mitmesuguseid jõuvankreid 3185 tükki ja peale nende 958 mootorratast. Eelmise aastaga oli kasvu, kuid tagasihoidlikult. Suurem on see kasv olnud aasta viimase 9 kuu kestel.

Aasta algul hakkas meil jälle luupainajalikult kummitama autode sunduslik kinnitamine. See küsimus ilmub päevakorrade vahete-vahel, et jälle kaduda. Näib, et sellega tehakse tegemist siis, kui pole muud tähtsat teha, või jälle kui keegi poolkurt eidekene kõndinud auto alla ja kriimustusi saanud. Peame küll möönma, et jõuvankrite kinnitamine on tähtis küsimus, kuid näib, et selle lahendamist pole õieti alatud. Oled võinud — ja pidanudki — alustama asja õigest otsast, ja nimelt automobilisti kandejõu aluselt. Sest on ju teada, et liig suur raskus murrab varsa selja. Teisalt pole häda ka nii häbemata suur. Kui mõni vint-  
tis autojuht libedal teel libiseb oma sõidukiga kraavi, või kui mõni poolkurt memmeke pealinna kitsail tänavail end auto ette komberdab, siis pole veel põhjust karjuda ei „politsei“, ega sundusliku kinnituse järele. Kisa lehkab õige tugevasti mõne kinnitusseltsi huvides tehtuna.

Mis just eriti liiklemisõnnetustesse puutub, siis on tõde, et nende arv sügisel tõusis. Põhjusteks olid vihm, pimedus ja — *pidurid*. Muidugi oli ka teisi põhjuseid, kuid need pole nii hooajalised.

Kuid läheme tagasi suviste sündmuste juurde. Autoklubi oli kevadel teinud ilusa kava suvisteks võistlusteks ja väljasõitudeks. Kõik pidi minema libedalt-ladusalt. Esialgu läkski. Võidusõidud Raudalu maanteel 1 km. peale 26. mail ja mootorrataste võidusõit hipodroomil 30. mail õnnestusid igas suhtes hästi. Raudalu maanteel purustasid J. Tomson, Ed. Johanson, Jul. Johanson, E. Glaudan ja H. King Eesti rekorde, nii et raksus! Suurimaks 1 km. kiiruseks lendavast stardist mootorratastele on Ed. Johansoni saavutus — 165,9 km.



Hipodroomi võistlustest võttis osa 20 sportlast, neist kaks soomlast. Üldvõitjaks tuli O. Veldeman, kuigi Ed. Johanson purustas 10-ringilisel sõidul O. Veldemani rekordi 89,92 km. tunnis ja seadis uue rekordi 94,23 km. tunnis. „Vanal lõvil“ (Ed. Johansonil) ei vedanud siiski 10. start ja ei olnud tal õnne ka oma protostiga. Ja nii saame meie mootorspordi ajalukku omapärase fakti: *Uue Eesti rekordi püstitaja kaotas sellele, kelle rekordi purustas...*

Kesksuvel tekkis mootorspordi alal „puhkus“, mida kasutasid meie automobilistid, sõites juuni lõpul 8 autoga Leedu Autoklubile külla. Kuid see jäi ka meie automobilistidele sel aastal ainukeseks ühiseks välismaiseks väljasõiduks.

Teine ühine väljasõit sündis augusti lõpul — Pärnu. See oli Autoklubi aastapäeval ja kandis rohkem kodust iseloomu. Oli ette nähtud ka teisi väljasõite, kuid ilmad — mäletame ju millised nad olid kesksuvest saadik. Muud kui vihm ja vihm.

Ja vihma tõttu jäi ka augusti keskpaiku kavatsatud 270 km. maanteesõit ära. Kuid 1. septembril hipodroomil korraldatud võidusõidu ajal millegi pärast ei sadanud, nii et Tomson võis püstitada uue Eesti rekordi — 98,26 km. tunnis ja Ed. Johanson'il õnnestus pääseda üldvõitjaks. Sellest hipodroomi võidusõidust võttis osa ka soomlane Somerkorppi, kes tuli teisele kohale ning esimest korda nais-mootorsportlane prl. Agnessa Kook, kes näitas, et mootorrattal kihutada pole ainult meeste sport.

Kuigi sügis oli edasi vihmane, siiski halastas teevataat meie mootorsportlaste peale ja andis 15. septembriks, Eesti 3. Suursõidu jaoks ilusa, kuigi pisut jaheda ilma. See suursõit kujunes nii osavõtult kui ka saavutustelt tõeliseks suursõiduks — nii nagu see meie oludes vähegi võimalik. Osavõtjaid oli — peale „oma inimeste“ — Soomest, Rootsist, Lätist ja Saksast. — Soomest peale mootorrataste isegi viie auoga. Võistlused olid nii mootorratturite kui ka automeeste vahel äärmiselt pinevad. Pealtvaatajaid ennenägematul hulgal — umbes 40.000—50.000 ümber. Võitsid sakslane Visotzki, rootslane Bogenholm, soomlane Lampinen ja eestlane J. Tomson — mootorratastel ja oma klassides. Eriti hästi esinesid soomlased, kuigi neil oli paar äpardust. Soomlaste suurimaks kimbutajaks mootorrataste võistlustel olid eestlased O. Veldeman (tuli Lampise järele teiseks), Ed. Johanson ja J. Tomson. Autode võidusõidust võtsid osa kuulus K. Ebb, oma erilise „Mercedes-Benz“ võidusõiduautoga ning veel 4 teist soome tuntud võidusõitjat. Loomulikult läksid kõik viis esikohta soomlastele ja Jul. Johanson pidi leppima 6. ja ühtlasi viimase kohaga. Auhindu oli rohkesti ja vägagi väärtuslikke. Suursõidust jäi suurepärase mälestus võistlejaile ja vaatajaile. — Sellega lõppesid ka tänavused mootorspordi võistlused.

Kuid pöördume nüüd jälle elu teise pale poole. See on pale, mis valutab valusalt. Mõtlen siin koormatust, mis raskendavad ja takistavad meie autoasjanduse arengut. Kõigepealt bensiinihinna tõstmine möödunud suvel, mida korraldas peaaesjalikult E. T. K. Kui meie riiklik põlevkivitööstus poleks suvel tellinud välistmaalt bensiini, et selle abil normeerida bensiini hinda kodumaisel turul, siis oleks meil pääsenud bensiinimüüjate trust jälle võimule ja bensiini hind kerki-

nud tunduvalt. Tõstame mütsi R. Põlevkivitööstuse dir. Raud'i ees!

Ja need litsentsid ja see valuutakontroll. Esimeste suhtes laiendati 1. oktoobrist kaupade nimestikku, millede sisseveoks litsents vajalik. Ja sellesse nimestikku on viidud pea kõik, mis auto- ja mootorialal maailmaturul olemas. Ja ärge uskuge, et litsentsi saamine on kerge! Võim on majandusministril ja ta otsus õige tihti eitav ning keelu põhjus jääb lihtkodanikule tihti teadmatuks või parimal juhul raskesti arusaadavaks.

Valuutakontroll on ka üheks ristiks kaelas. Rääkimatagi kui tülikaks selle abil on näiteks autode ja mootorrataste ning nende osade ost-müük tehtud, on see ka kulunud suurendav ja väga tihti jääb selle tõttu tehing tegemata.

Valuutakontroll ja litsentside süsteem peaksid küll kaduma ja selleks peaksime abinõusid leidma rahvusvahelisel kokkulepete alusel.

Siin tuleb meelde, et meie ei tohi enam Itaaliast midagi osta. Noh, see Rahvasteliidu poolt ettekirjutatud sanktsioon küll meie lihasse sügavale ei löika — pole meil juba hulk aastaid sealt eriti jõuvankreid ostetud.

Peaks vist mainima teedestki. Need muutuvad meil üha paremaks. Autoklubi esimees, kes hiljuti sõitis 7000 km. läbi 8 Euroopa riigi, lausus koju saabumisel, et meie teed on paremad, kui seda ise arvame. Muidugi võrreldes mõne teise maanteedega. Kuid kas pole just jõuvankrite omanikud ja tarvitajad bensiini-, teedemaksu ja teiste maksude kujul kannud kokku summasid, millega teed korda seatud. Nii et automees peab heade teede eest tänama — *ennast*.

Et jutt teedest, siis ärgu unustatagu, et seegi aasta võtsime osa Balti riikide ühisest teedekongressist, mis seekord peeti Lätis. Oli meil ka suvel oma „teedepäev“ Pärnus. Palju tõsist ja tähtsat tööd on neilgi kooskõlmistel teolude parandamiseks tehtud. Palju ruumi on ka käesolev ajakiri sel aastal teedeküsimusi selgitavaile kirjutustele annud. On tehtud kõik mis võimalik.

Ja nüüd on aasta sama hästi kui lõpul. Teinud siin pealiskaudse tagasivaate 1935. aastasse meie oludes, riputan sulle kuivama, kuid enne seda ajakirjast „Autost“ enesest.

Ajakiri „Auto“ ilmub 8-dat aastat ja pühitseks oma nr. 100 väljaandmist, kuid nagu lugejad leiavad EAK. teadete alt, on klubi juhatus asjaoludega arvestades otsustanud alates 1936. a. „Auto“ ajakirja suures kaustas välja anda 4 kuni 6 korda aastas. Põhjuseks on arvatavasti toimetamise raskus ja vähene tellijate arv (alla 1000). Ometi on meil Eestis 4000 jõuvankrit ja ligi 6000 inimest, kes tegelevad jõuvankritega, kuid kirjanduse lugejaid on neist vaevalt 1/10. Autoklubi juhatus arvestades seega, ei lähe välja enam lugejate juurdeõmbamise poliitikast, vaid edaspidi trüüb ajakirja ainult klubi liigetele informatsiooni andmise otstarbega, ja neil põhjusil ei jää „Auto“ seisma, vaid ilmub *uendatud* kujul vastavalt klubi huvidele. Kes ei jõua maksta tellimise raha 5 kr. aastas, see ei jõua, ega taha 3 kr. maksta, nagu seni oli tellimishind ja selles arvamisest ei ole klubi juhatus eksinud. Loodame, et sellest lugejad-tellijad aru saavad ja tellijate arv tõuseb.

*Autoreporter.*



## Rahvusvaheline autospordi kalender.

V = võidusõiduauto; sp = spordiauto.

- Jaanuar:** 25.—30. XV tähesõit Monte Carlosse (T, Sp.) Monaco.
- Veebruar:** 9.—11. Tähesõit ja autonädal St. Moritz, Šveitsis.  
23. Rootsi Suur Auhind (V.), Rootsi.
- Märts:** 1. Pau Suur Auhind (V.), Prantsusmaal.  
20.—29. Genfi autonädal, Šveits.
- Aprill:** 4. Briti Trophy-võistlus (V.), S. Briti.  
4.—9. XV Paris—Nice, Prantsusmaa.  
5. X Mille Miglia (Sp.), Itaalia.  
9. XX Turbie-mägisõit (V., Sp), Prantsusmaa.  
13. Monaco Suur Auhind (V.), Monaco.  
13. Brooklands (V.), S. Briti.  
26. XXVII. Targa Florio (V.), Itaalia.
- Mai:** 2. rahvusvaheline Trophy-võistlus (Brookl.) (V.), S. Briti.  
6. III tähesõit Tripolis, Itaalia.  
17. VII Tuniisi Suur Auhind (V.), Prantsusmaa.  
21.—24. III tähesõit San Remo, Itaalia.  
24. VII Suur Masaryk-Auhind (V.), Tšehhi.  
27.—29. Võidusõit Man-Saarel (V.), S. Briti.  
30. Indianopolise Suur Auhind (V.), U. S. A.  
31. II Šveitsi Suur Auhind (V.), Šveits.
- Juuni:** 1. Võidusõit Brooklands'il (V.), S. Briti.  
14. Rahvusvah. Eifel-võidusõit (V.), Saksa.  
13.—14. 24-tunni sõit Le Mans (XIV) (Sp.), Prantsuse.  
20.—21. IV Austria Kõrgeteedel võidusõit, Austria.
21. Ungari Suur Auhind, Ungari.  
28. Suur Auhind spordiautodele (Sp.), Prantsuse.
- Juuli:** 4. Vanderbuilt-karikas (V.), U. S. A.  
12. Belgia Suur Auhind (V.), Belgia.  
19. II Grossglockner-võidusõit (V., Sp.), Austria.  
26. Saksamaa Suur Auhind (V.), Saksa.  
30. Tähesõit XI olüpiaadile, Berliin, Saksamaa.
- August:** 2. Nizza Suur Auhind (V.), Prantsuse.  
3. Brooklands-võidusõit (V.), S. Briti.  
9. 24-tunni sõit ja Targa Arbuzzo (Sp), Itaalia.  
15. XII Acerbo-karikas (V.), Itaalia.  
16. Rootsi Suur Auhind (V.), Rootsi.  
19.—26. rahvusvah. Alpisõit (V.), Šveits.  
30. Saksa Suur Mägiauhind (V., Sp.), Saksa.
- September:** 5. Tourist Trophy (Sp.), S. Briti.  
6. XXVIII Mont-Ventoux mägisõit (V., Sp.), Prantsuse.  
2.—22. F. N. C. A. F. Suur vastupidavuse võistlus, Prantsuse.  
13. Itaalia Suur Auhind (V.), Itaalia.  
19. 500-miili võidusõit (Brooklands) (V.), S. Briti.  
27. Hispaania Suur Auhind (V.), Hispaania.
- Oktoober:** 4. Feleac mägisõit (V., Sp.), Rumeenia.  
12. Ameerika Suur Auhind (Minéola) (V.), U. S. A.  
17. Brooklands võidusõit (V.), S. Briti.  
18. Austria Suur Auhind (V.), Austria.

## Lühemaid teateid.

### BRITI AUTOTOODANG.

1935. a. detsembris oli Inglismaal sõidus 1.355.000 jõuvankrit, 1934. a. detsembril aga 1.219.787. — Septembrikuus oli jõuvankrite arv suurim, nimelt 1.448.000, kuna 1934. a. septembris oli see 1.304.194.

1934. a. üldine autode toodang oli 256.866, mis ületab tublisti 1930. a. toodangu — 171.299. — 1931. aastal see arv langes 159.222, tõustes 1932. a. 171.243 ja 1933. a. — 220.779.

### ÜKSIKASJU UUEST MASERATIST.

Uus Maserati sarnaneb oma välimuselt pisut Mercedes-Benz võidusõidumasinaga. Uus 8 sil. mootor, mis omab kaks V-kujulist 90 kraadi all asetatud 4-sil. plokki, andvat 4244 ccm. sil mahu juures umbes 400 h. j. Ederattad on asetatud iseseisvalt erilistel õõts-telgedel. Ka tagumised rattad on iseseisvalt asetatud. Differentiaal on ühendatud käiguseadeldisega ühes plokkis. Varzi sooritas sel masinal hiljuti proovisõidu, ning olevat sellega väga rahule jäänud.

## Eesti Autoklubi teateid ja kroonika.

Eesti Autoklubi juhatus 6. det. s. a. otsustas: 1. jaanuaril 1936. a. endistest ruumidest Vene t. 30 üle kolida uutesse ruumidesse „Kuld-Lõvi“ võõrastemaija Harju t. nr. 40. Endised klubiruumid lähevad üle Eesti Inseneride kojale ja ühingu, kes senini all-tüürnikkutena tarvitasid neid ruume.

Autoklubi juhatus oma koosolekul 29. nov. s. a. otsustas: Autoklubi mootorsektsiooni juhatuse palve täitmiseks — lubada sektsioonil ümber organiseerida iseseisvaks mootorrataste klubiks ja kui põhikiri registreeritud ja muud F. I. C. M. määruse nõuded

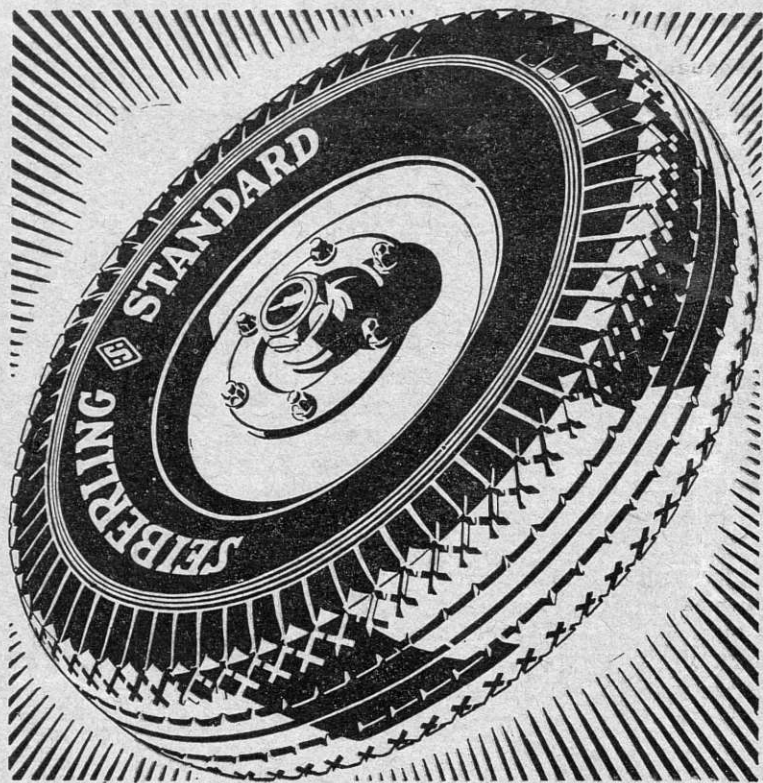
täidetud, siis temale üleanda F. I. C. M. õigused mootorspordi arendamise ja korraldamise alal Eestis.

Autoklubi juhatus otsustas: Autoklubi häälekandjat „Auto“ ajakirja edasi välja anda kuid 4—6 korda aastas ja selleks moodustada eritoimkond. Ajakirja tellimise hinnaks määrati 5 krooni aastas ehk üksik number 1. kr. 25 senti.

Autoklubi juhatus soovib klubi liigetele ja kõigile autospordi sõpradele rõõmsaid jõulupühi ja õnnerikast uut aastat.

VÄLJAANDJA JA VASTUTAV TOIMETAJA: J. ZIMMERMANN.





# Seiberling autokummid

on ületamatud oma  
vastupidavuselt.



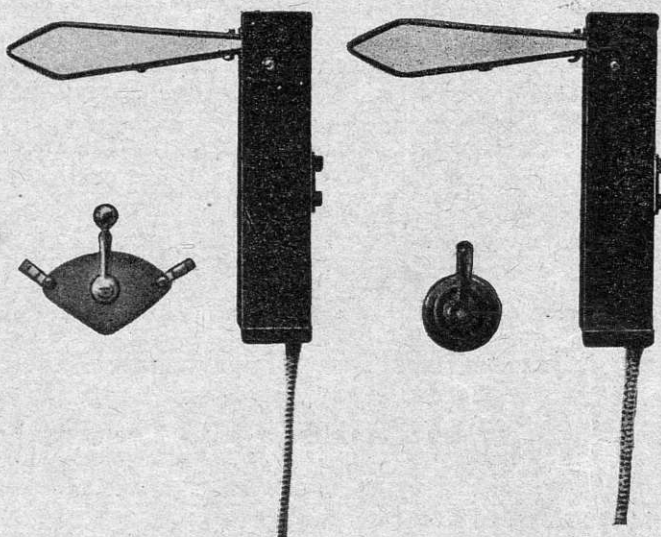
Esindus ja ladu:

Väliskaubanduse kontor

**A. Selling & Co.**

Tallinn, Vene t. 13. Tel. 470-22.

## *Auto-suunanäitajad*



valmistatud rahvusvahelise  
määruse kohaselt, mehha-  
nilised ja elektromagneedi-  
lised, kahes teises, —  
kroomitud ehk mustaks la-  
keeritud. Müügil kõigis  
suuremais autoärides.

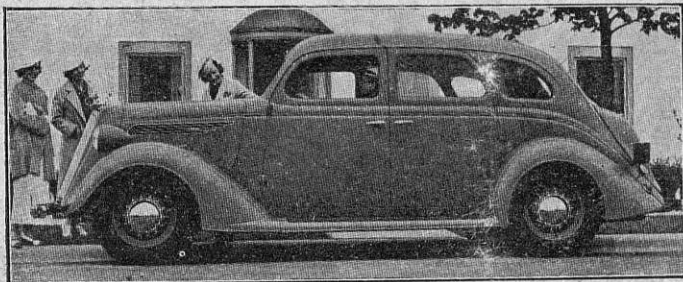
**Tartu Telefonivabrik A.S.**

*Tartu, Puiestee 9/11.*



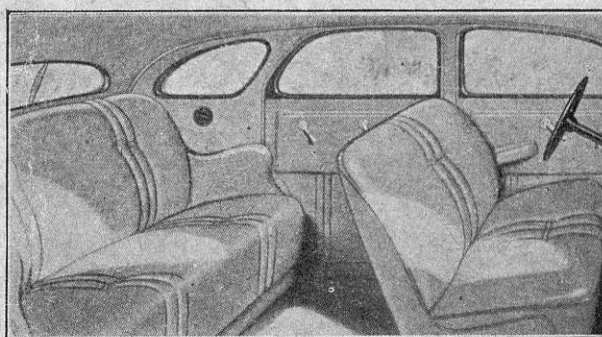
50. 98-321

# UUS NASH „400“



*Nash-Lafayette Sedan 4-ja  
uksega ja kohvriga taga.*

*Nash „400“ Sedani  
sisemus.*



VOOLUJONELINE terasplekist ühestükis karosserii.

MONITOR-MOOTOR; muutmata soojusega õlisüsteem; 6-sil. 14/90 h.-j. 3400 tiiru juures min.; kiirkäigu seadeldis.

ÜLIVÕIMSAD „Duo-Servo“ õlipidurid; laiad pidurilindid.

ISTMED: ees 54" ja taga 53" laiad ja mugavad, kuhu vabalt istuma mahub 6 inimest.

TELGEDE VAHE: 117 tolli. Ühtlane vetruvus nii ede- kui tagavedrudel; keskraskuspunkt tasakaalustatud.

Siduripedaal käivitab mootori, mis on omapärane seadeldis Nash autode juures. Suur pagaažiruum igal mudelil.

MUDELID: Nash „400“ Victoria (2 uksega).

„ „ „ kohvriga taga.

„ „ Sedan (4 uksega).

„ „ „ kohvriga taga.

„ „ Coupe (3 istm.).

„ „ „ (5 istm. — 2 hädaistet).

***Nõudke katalooge ja tehnilisi kirjeldusi.***

## THE NASH MOTORS COMPANY

KENOSHA WISCONSIN U. S. A.

ESINDAJÄ EESTIS:

J. ZIMMERMANN TALLINN, V. PÄRNU MNT. 21. TEL. 463-65.