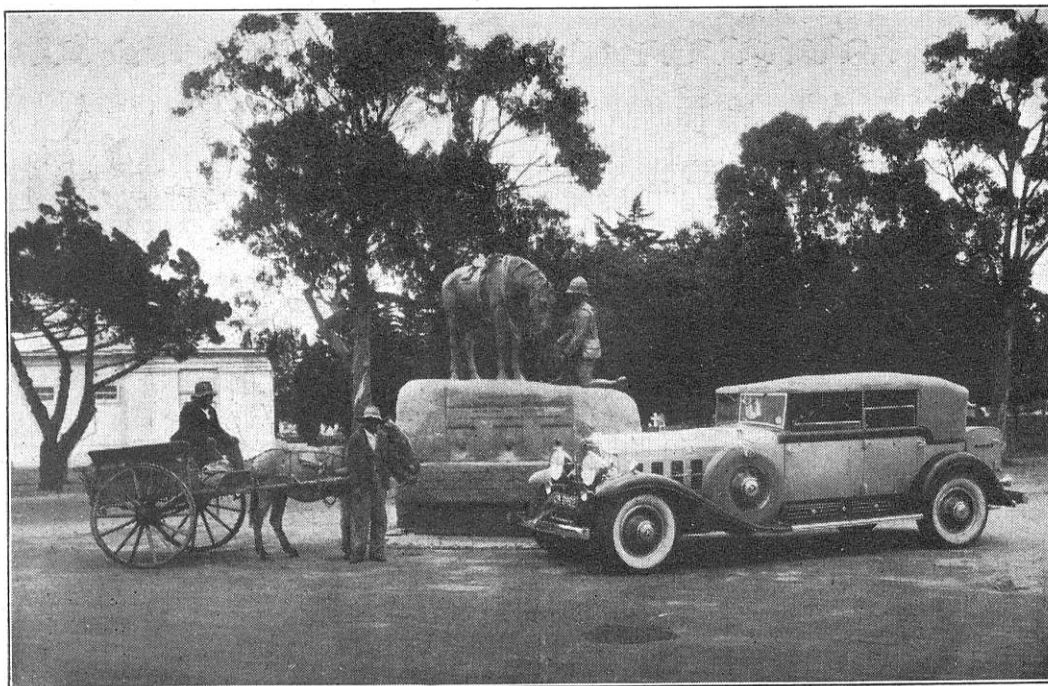


**Eesti Autoklubi häälekandja**



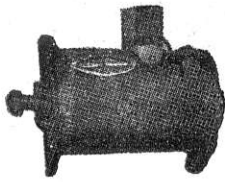
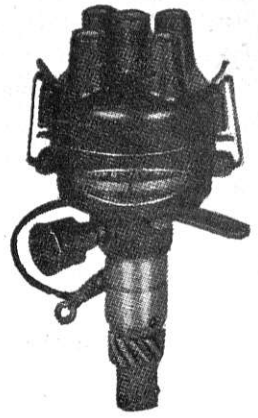
**Kontraste Lõuna-Aafrika transpordi abinõudes:  
Kahe rattaga kaarik ja Cadillac V. 16 auto.**

**J. Zimmermanni väljaanne ja kirjastus  
Tallinn**

# KUI TEIE AUTO ELEKTRISISESEADE RIKKIS ON,

siis pöörake meie moodsalt sisse-  
seatud auto elektriosade katsetamise  
jaama. Meie jaam toimib Teile  
katsetamisi tasuta.

Ärge ostke uusi elektriosi enne,  
kui olete veendunud vanade osade  
uutega asetamise vajaduses.



Meil on täielik ladu originaal

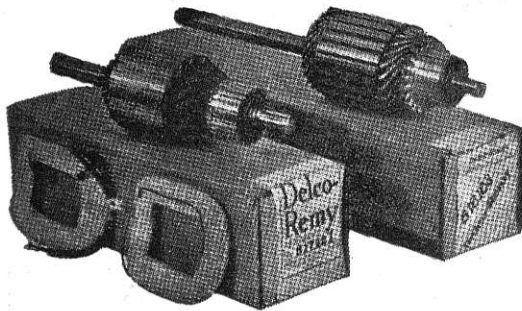
**Delco-Remy,  
North-East,  
Autolite,**

auto-käivitus, valgustus ja säüte seadeldise osi

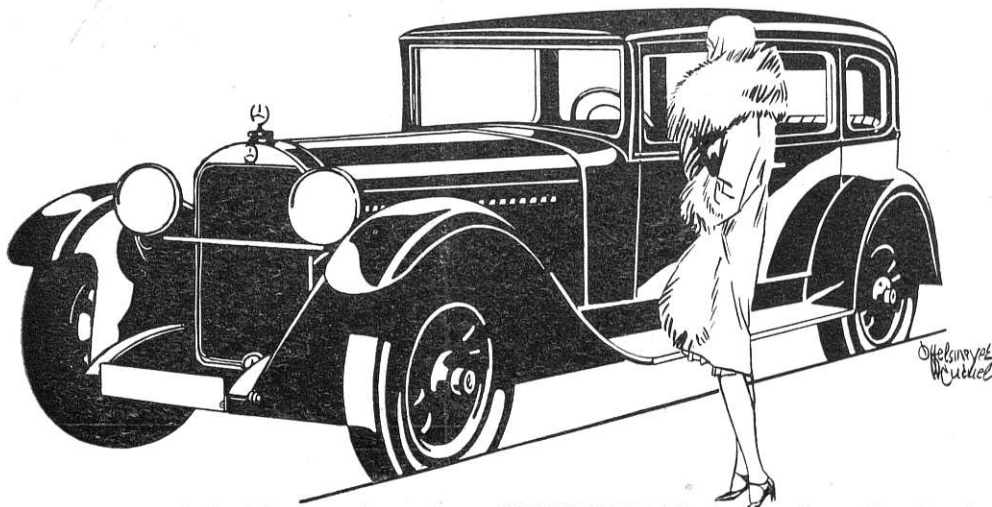
**Delco-Remy – North-East**

Ainuesindaja <sup>O</sup>  
Eestis: **ü „Tarmo“**

Tallinn, Narva m. 6. Kõnetr. 306-50 ja 308-54.



## Daimler-Mercedes Benz



sõidu- ja veoautod, kui ka omnibused on KUULSAMAD ilmas. Oma ilu, jõu ja mugavusega on nad VOITNUD kõikide poolehoidu, kes on neid autosid juhtinud. Nende omanikel on rõõmu- ja uhkusetunne neid jõuvankreid juhtides.

**Esindaja Eestis: „Central-Garage“ Narva mnt. 12.  
Telefon 30598.**

# Auto

4. aastakäik

Ilmub kord kuus

## AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

Vastutav toimetaja: dipl. ins. J. TÄKS

Väljaandja: J. ZIMMERMANN

Tellimise hind:  
Aastas (12 n-rit) kaasandega Kr. 5.—  
Väljamaale . . . . . „ 10.—  
Üksik nr. kaasandeta . . . . . „ —.40  
Väljamaale . . . . . „ —.80

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

Nr. 10 (44)

Oktoober

1931

### SISU.

Inimeludega mängimine maanteel.  
Töökodade osa autoõnnetustes.  
„Wanderer“-autod Pariisi autonäitusel.  
Jõuvankriomaniku kohustest.  
DKW mootor.  
„Rugby“ veoautod.  
Autotööstuse tulevikust.  
Autoretk Lõuna-Prantsusmaale.  
Raudteevagun kummiratastel.  
Pariisi autonäitus 1931. a.  
Lühemad teated.  
Eesti Autoklubi teated.

### INHALT.

Spiel mit dem Menschenleben auf Landstrassen.  
Welche Rolle spielen die Reparaturwerkstätten in  
Automobilunfällen.  
„Wanderer“ Wagen auf dem Pariser Salon.  
Über die Pflichten des Kraftwagenbesitzers.  
DKW Motoren.  
„Rugby“ Lastwagen.  
Über die Zukunft der Autom.-Industrie.  
Automobilfahrt nach Süd-Frankreich.  
Eisenbahnwagen auf Gummiräder.  
Pariser 25. Autosalon.  
Kürzere Nachrichten. — Nachrichten des E. A. K.

## Jnimeludega mängimine maanteel.

Nii kõlab „Postimehes“ — nr. 254. — ilmunud artikli pealkiri. Sealsamas küsitakse: „Milleks kohustavad meid rasked autoõnnetused?“ „Kas teedeministerium huvitatud ainult bensiinimaksust?“

Meie ei taha kaitsta teedeministeriumi ega meil olemas olevaid määrusi ja jõuvankrite seadust, vaid ühinedes paljudes mõtteavaldustes artikli autoriga, teeme mõned märkused vastupidises mõttes. Jõuvankrite liikumise suurenemisega kasvavad ka kohused kodanikkude julgeoleku kaitseks. Kodanikkude julgeoleku kaitset ei saa luua ega korraldada ainult teedeministerium, kui kodanikud ise ei taida ega taha täita maksvaid korraldusi. Artikli autor nimetab meie maksvaid määrusi ja seadusi *painduvaiks* ja väidab, et üleastlik tegu ei toovad *autojuhtidele* ega *-omanikele* mingisuguseid *tõsisemaid* tagajärgi. Vist ei ole lugupeetud artikli autor tuttav nende määrustega, jaataval korral ei lausuks ta sarnaseid raskeid sõnu juhtide ja omanike aadressil, vaid teeks seda rohkem erapooletult. Kas olete leidnud meil olemasolevates määrustes sõnagi liiklemise korra rikkumise kohta jalakäijate, jalgratturite, hobusemeeste jne. kohta, kes moodustavad *liiklemise mõiste*? Kõik määrused on ainult *jõuvankrite juhtidele*, nagu oleksid need ainsad, kes alati ja ainuüksi liiklemise õnnetustes süüdi ja süüvitavad „liiklemise“. Meie jõuvankrite seadus näeb ette isegi liiga karmid karistused jõuvankrijuhile, kuid mida võib teha jõuvankrijuht või -omanik, kui teistele *liikumisest osavõtjatele* ei ole mingit karistust ette nähtud, kui need viimased suuremalt jaolt põhjustavadki õnnetusi liiklemise alal? Autor toob näite Lohusuu silla juures juhtunud õnnetusest,

ja sellega nagu tahab ütelda, et nii on need õnnetused kõik juhtunud! Ja kui ligemalt vaatleme, siis kirjutati ometi ajalehis selle õnnetuse kohta muuseas järgmist: „Lohusuu kod. Harri Koppeli juure kogus grupp kohalikke ja Mustvee elanikke, et sõita Koppeli hiljuti ostetud uue veoautoga Rannapungerja metsa seenele. Kaasa võeti viina jne. Pimeda tulekul alustati tagasi sõitu. Mustvee poole tulles Lagedi silla juures jooksid auto vasakpoolsed rattad umbes 30 m eelpool uuel parandatud silda hiljutitäidetud tee *muldkehalt vanale teele*. Enne silda tahtis juht pöörata auto uuesti teele, kuid rattad ei võtnud *teekallakust* üles ja auto langes kummuli kraavi“. Nii lehtede teade, ja sellest selgub ka õnnetuse tõeline pilt: silda oli parandatud ja enne silda oli kohevile aetud muld, mis kiskus auto vasakpoolsed rattad endasse, veokiirus kadus ja juht, soovides pöörata auto õigele teele, tegi ehk selle vea, et ta kohe ei jätnud seisma autot ja inimesi pealt maha ei ajanud. Muud süüd autojuhil ei ole. Kui ta oleks kiirelt ja ettevaatamatult sõitnud, auto oleks otseteed edasi tormanud kõige koormaga ja ei oleks juhil enam võimalust mõelda õigele teele pööramiseks. Suurem süü lasub küll nendel, kes väga targalt korraldasid sillaeelset teed, nii et koheda mulla teele jätsid nagu hundiauguks. Igaüks teab, et kui teele on asetatud mõni toll pehmet mulda või liiva, raske auto hakkab sinnera kiskuma, kuhu esimesed rattad pehmesse maapinda satuvad, ja mida vähem kiirust, seda rohkem veab raske auto teelt kõrvale, suure kiirusega kas söötab pehmet kohast läbi või teeb kohe kukerpalli. Nii ei ole vist ainus süüdlane autojuht, kui ta oli kaines ole-

kus ja tundis teed. Reisijad võisid olla purjus, nende eest juht ei saa vastutada.

Kui aga võrdleme veel teisi õnnetusi maanteel, siis on palju rohkem neid õnnetusjuhtumeid, kus auto libedal maanteel peab teed andma mõnele jalgratturile või hobusemehele, kes peaaegu kunagi heaks ei arva teed anda jõuvankrile. Nõnda oleks meie arvates küll ühe-külgne veeretada õnnetusjuhtum Lohusuu ligidal ainuüksi autojuhile. Ajalehed tõendasid, et autol ei olnud tulesidki videviku ajal. Võib olla, et autol tulede seadeldis oligi rikkis, sest ega juhil ometi raske polnud tulesid süüdata, olgu ta nii purjus kui oli. Muidugi on selge fakt, et nii juht kui sõitjad olid metsas tipsutanud. Ei ole vähe juhtumeid, kus suur seltskond väljasõitudel pea alati pakub autojuhile poolvägisi joovastavaid jooke, kuigi viimane viisakalt tagasi tõrjub. Õigem on nii asja kohelda, et missugune seltskond sõitjaid, sarnane peab olema ka nende autojuht. Autojuhil oli samuti oma elu kaalul kui teistelgi. Edasi, „Postimehe“ artikli autor püüab kriipsutada alla, et autoomanikud peaksid tasuma *õnnetuste korral* raudteedega ühel alusel kahjud. Kus on sarnane seadus meil olemas, et nad seda *mitte* ei pea tasuma? Meie teada küll mitte, vaid koguni selle vastu, omanik tasub alati siis kahjud, kui tema omanduses oleva autoga õnnetus juhtub ja kolmandatele isikutele kahju sellest tõuseb. Kuid kes kannatas Lohusuu õnnetuses rohkem kui omanik ise? Varandusliselt, moraalselt ja ise vaevalt surmast pääsemisega! Tema oli see, kes *tungivate palvete* peale võttis sõidu ette, võib olla ilma hinnata. Tema ei kuulutanud avalikult välja, et auto seisab seeneleminekuks valmis ja ootab osavõtjaid. Tema ei andnud ka kellelegi mingit kohustust, et kes surma saamist kardab, see ärgu istugu peale, sest auto teeb ehk surmasõlme. Autole tungiti peale niipalju kui mahtus, ja kui nüüd õnnetus juhtus kõigiga, milleks siis see omanik üksinda peab vastutama. Meie arvates peaks nii olema, et kui elu ei ole kinnitatud neil, kes tahavad autoga sõita, neid ei tohiks üldse autosse lasta, mitte et autoomanik peaks *neid kinnitama* õnnetuste vastu, kui lepitakse kokku lõbusõiduks või seeneleminekuks. Avalikkudel liinipidajatel, kes võtavad veoraha taksi järgi, ongi jõuvankrid õnnetuste vastu kinnitatud, ja nagu raudteelgi, vastutab veoriista omanik õnnetuste puhul. Siin ei ole mingit eesõigustatud seisukorda ja raudteelased kaebavad asjata. Ei vastuta ka raudtee igal juhul, vaid siis ainult, kui vedurijuht on süüdi, ehk kui kindlaks tehakse, et veovagun oli õnnetuste soodustaja. Ei saa raudteelt keegi kahjutasu, kui näit. raudteesild või osa teest kurja käe läbi on rikutud ehk force major tekib, mida inimlik jõud ja ettevaatus ei saa kõrvaldada. Sarnased õnnetused ei juhtu ainult raudteel ja autol, vaid igalpool, kus inimesed käivad ja liiguvad. Soov, et autoomanik, vahet tegemata, kas ta oma autoga rahva üldteenistuses, mille eest kindlaksmääratud tasu saab, või lõbusõitjaid ja seenelkäijaid veab, et need kõik võrdselt peaksid oma koorma kinnitama, — oleks võimatu ja ebaõiglane nõue. Kui sa kardad surma ehk õnnetust ja ise ei ole kinnitatud, — ära roni auto, rongi, laeva jne. peale. Mine jalgsi oma teed, ja kui ka seal peaksid surma leidma, kas siis kahjutasu hakkad nõudma sellelt maaomanikult, kelle piires sind surm tabas. Üldiselt on teada, et suremiste % on kõige suurem voodis. Ära mine voodi, lase enne ennast kinnitada. Miks peab seda tegema voodiomanik? Oleks ju õige, et avalikud sõidukid nagu omnibused, taksoautod jne. kinnitaksid ka oma koorma õnnetuste vastu, kuid et iga autoomanik, kes maksu eest inimesi ei vea, vaid kuhu is-

tutakse peale istuja oma vabal ning tungival soovil, et siin autoomanik peaks peaeistujaid kinnitama, see on juba liig ja seda võib rääkida ainult mõni kinnitusseltsi agent. Artikli autor lõpuks annab ise ka järele, et seaduste ja määruste abil ei saavat kõiki autoõnnetusi ära hoida, kuid vähendada saavat neid siiski, aga lugupeetud autor ei näita omalt poolt ühtki alust, millele tema arvates võiks baseeruda teedeministeeriumi poolt etteveetud „küsimuse lahendamine“? Kas lugupeetud autor arvab, et kui autoomanik autol istujad kinnitab oma kulul, et siis on õnnetused ja inimelu hoitud? Mitte sugugi, õnnetus kui ta tuleb, jääb õnnetuseks ja tasumaksja on siis teine isik — kinnitusselts. Vist annab see viimane moodus ehk rohkem õnnetusi, sest siis saab ka omanik ise, nagu kõik tema autos viibijad, oma kindla tasu, ja nii mõnegi autologu omanik on päris õnnega koos. Ehk kui autor arvab, et karistused on liiga pehmed, siis peaks vangistuse ähvardusel riik umbes pooled 3000 autojuhist aasta ringi vangimajades üleval pidama, milleks see kodanik peab aitamata riigile neid väljaminekuid katta, kes võib olla jalga ei ole autosse tõstnud. Ka peaks siis meie ministrid, kes ise autot juhivad, mõne õnnetuse puhul, nagu kord Petserimaal minister Keremiga juhtus, — alati vangistuse seaduse §§ tutvust tegema, kuigi pärast õigeaks mõistetakse. Ehk nagu hiljuti, teedeministeeriumi autojuht, kes salaja ministeeriumi autot tarvitas, peaks türmi minema, aga et ta enese üles poos, siis tuleks vastutusele võtta see, kes nõrka järelevalvet teostas. Nii kaugale ei tohiks meie ometi oma soovidega minna, sest siis ei saaks ühtki autovarast süüdistada, vaid süüdi peab olema see, kes ei olnud küllalt ettevaatlik ja võimaldas varguse.

Meie arvates on meie teedeministeerium juba väga palju teinud, ja karmimaid abinõusid juhtide vastu ette võtta ei olekski vaja, kui kõik teised liikumisest osavõtjad nii ettevaatlikud oleksid kui enamjagu meie autojuhte, siis väheneksid ka õnnetused. Kuid nii kaua, kui jalakäijatel, jalgratturitel, voorimeestel ja teistel karistavat seadust ei ole, nii kaua ei aita ainult autojuhtide karistamine, kes peaaegu kõigil õnnetustel ise alati on kaaskannatajad ja suurte õnnetuste puhul harilikult esimesed surmakandidaadid.

Meie ei taha kaitsta lohakaid, kohmetuid, vilumaid ja eriti veel joodikuid autojuhte, kuid andmed näitavad, et nende hulkade kallal tehakse ka võllanalja. Mäletatavasti oli „Rahvaleht“ või „Uudisleht“ esimene, kes mõni aeg tagasi julges esimesena julgelt sõna võtta ja nõuda, et meil tuleks kõigepealt jalakäijad ja jalga ja teised ratturid kasvatada liiklemisele. Ükski suurem ajaleht ei ole veel kunagi häält tõstnud autojuhtide kaitseks, vaid lastakse ikka paista nagu see hirmus õnnetuste taud oleneb autodest ja nende juhtidest. Kes on korraks maanteel sõitnud autoga, see teab väga hästi, kuidas maanteel liigutakse. Inimesed magavad vankrites, hobune veab sinna kuhu ta heaks arvab, ja pea ei juhtu õnnetus. Jalgratturid sõidavad vooris üle tee sinna ja teisele poolele, kuhu keegi mõtleb. Kui autojuht julgeb ütelda mõne sõna, et miks ei sõideta õiget kätt, siis ähvardatakse kiviga aknad sisse virutada. See on ulakus, mis valitseb liiklemisel maanteedel. Mida saab siin seadus või määrus teha, kui inimesed-liiklejad ei ole kasvatatud suurele liiklemisele. Linnas on veel selle poolest parem, et siin saab politsei abiks kutsuda, kuid maal seda ei ole ja õnnetuste puhul on alati vaene autojuht süüdi, kui mõne magaja vankrist ehk mitteteedandjast jalgratturist tuleb mööduda ja tema istekoht kõigub tema oma talitusviisi tõttu.

Kord peab olema ja olgu, kuid seda ei saa meie kätte kui ainult teedeministeeriumilt või politseilt nõuame korda, vaid korralloojad peavad olema kõigepealt liiklejad ise. On ju rõõmustav kuulda, et mõni ajaleht siin ja seal hakkab häält tõstma selle heaks. Vajalik see on, kuid härrad, ärge pidage patuoinaks ainult autojuhti! Õnnetuse puhul juhiga on lühike laul ja karis-

tuse §§ olemas, muretsege need paragrahvid ka teistele liiklejatele, siis näete, et sellega on juba suur edusamm tehtud õnnetuste vähendamiseks, ei olegi vaja kulukaid kinnitusi ega vangikodasid, vaid tehke vastutavaiks kõik liiklejad avalikkudel teedel ja tänavatel.

J. Z.

## Töökodade osa autoõnnetustes.

A. W-y.

**E**lame käesoleval aastal autoõnnetuste tähe all. Tänavusest rohkem pole meie teedel ja tänavail liiklemisõnnetusi olnud. Vaevalt möödub päev ilma et meil ei juhtuks mõni raskem õnnetus liiklemisel — kergemaid õnnetusi on mitugi öö-päeva kestel. Kõigist neist — suurematest ja vähematest — jutustavad ajalehed ja politseiprotokollid.

Paar aastat tagasi ei tuntud meil sellist õnnetuste tulva. Isegi prefektuurid ja pol.-valitsus polnud veel asjast huvitatud. Üksikud protokollid sattusid rahu-kohtunikkude kätte või jäeti prefektide kaustadesse pärast süüaluse karistamist administratiiv-korras. Kokkuvõtteid kuskil õnnetuste arvu ega iseloomu kohta ei tehtud. Et õnnetuste arv autode arvu suurenemisel näitas tõusu tendentsi — seda kinnitasid ka uudised ajakirjanduses — siis tegi nende ridade kirjutaja Tallinna-Harju prefektile ettepaneku hakata koguma andmeid auto- ja teistest liiklemisõnnetustest. Prefekt oligi sellega nõus ja — vähemalt Tallinna-Harju prefektuuri piirides — on meil nüüd võimalus saada täpseid andmeid liiklemisõnnetustest ja liiklemismääruste rikumistest.

Ajakirjandus on ka kahe viimase aasta jooksul pööranud rohkem tähelepanu liiklemisõnnetustele ja liikumismääruste tutvustamisele. Õnnetused on peaaegu eranditult pandud autoomanikkude-juhtide arvele ja liiklemist on õpetatud rahvale vaid prefekti ametlike korralduste piirides. Võib liialdamata öelda, et autoasjandusse on meie ajakirjandus suhtunud negatiivselt — nähes autos vaid tapariista ja autojuhis mõrtsukat.

Selline suhtumine autoasjandusse on seletatav vaid asjatundmatusega või mingisuguse antipaatiaga. Pea iga autoõnnetus pannakse kergel käel liig kiire sõidu, ettevaatamatuse või purjus juhi arvele. Et needki asjaolud tihti õnnetusi põhjustavad, on iseenesest selge, kuid jätta pealiskaudselt teised põhjused arvestamata, see tundub ebaõigena. Ja ometi on autoõnnetuste hulgas neid teisi põhjusi väga palju.

Võtame näiteks autorikked. Palju, väga palju õnnetusi võib nende arvele kirjutada. Ja mis kõige halvem, neid ei saa tihtigi pärast õnnetust enam selgitada. Isegi eksperdid ei suuda seda, ajalehtede reporterid ja politsei ammugi mitte. Jääb vaid süüdistada juhti, kuigi viga olenes autost või koguni töökojast, kus jõuvanker viimati remonteeriti.

Autode parandus ja korrashoid käivad käsikäes. On auto uus, siis on korrashoid kerge ja autorike harva põhjustab õnnetuse. Sama on lugu siis, kui põhjalik remont auto juures on korralikult tehtud ja vanad või kulunud osad vahetatud uutega. On aga auto vana või remont halvasti tehtud, siis ei aita kõige hoolsamgi korrashoid: *õnnetus tuleb varem või hiljem.*

Autoriketest, mis liikumisõnnetusi võivad põhjustada, mainime siin: rikked tüüriseadeldise juures, kulunud, puudulikud või halvasti reguleeritud pidurid, telje murdumine või paindumine, kummi lõhkemine,

ratta purunemine või lahtipääsemine, peale nende veel sellised vead nagu edetelje ja ederataste puudulik või valesti reguleerimine (auto ei püsi teel), gaasid karteris ja väljalasketorus ning bensiini ülevool gaasistajast (plahvatused, tulekahi), lühiühendus elektrijuhtmetes, tulede kustumine ning rida vähemaid rikkeid. Viimaste hulka kuuluvad vead suunanäitajas, tuulekaitseklaasipuhastajas, signaalirikked jne.

Loomulikult on juht või omanik vastutav, et auto oleks liikumisel korras. Ta peab veenduma, et tuled, signalisatsioon, pidurid, kummid, rattad, tüür jne. on korras enne kui ta auto viib garaazist välja. Seda nõuab seadus ja ta enda ning kaaskodanikkude julgeolek. Lisaks peab auto olema liikumisvõimeline, et see teele või tänavale ei jääks teiste tüliks. Pealegi on teele jäämine tihti õnnetuse põhjuseks. Sellised on elementaarnõuded autode korrashoiu ja sõidukorras oleku kohta.

Kuidas meil aga lugu on, sellest andis teedeministeeriumi jõuvankrite inspektori poolt hiljuti Viljandis ja Valgas toimepandud äkiline revideerimine järgmise tulemuse: *rikka Viljandi autodest olid 50% sõiduks kõlbmatud ja vaeses Valgas oli see % koguni 70!* Tähtsamad olid muidugi piduri- ja tüürivead ning teised juhtimist raskendavad asjaolud. See on juba skandaal! Kõige imelikum on see, et seisukord on sarnane kõikjal maal, ja kahelda tuleb, kas see Tallinnaski on hiilgavam, on ju meil vanu autologusid igalpool liikumas. Kahju, et revideerimisi võetakse ette liig harva ja et neid pole veel toimetatud üle maa.

Kaks asjaolu neil kahelgi revideerimisel siiski selgus: 1) *et meie autodest 50—70% on armetus seisukorras (kõlbmatud!) ja 2) et autoõnnetuste arv meil on suur eeskätt korratute autode tõttu.*

Autode viletsa seisukorra põhjused olenevad *omanikkudest, juhtidest ja töökodadest.* Võtame nad siin üksikasjaliselt vaatlusele.

Autoomanikuks sai meil seni hõlpsasti. Uue, odavamam klassi sõiduki sai 25—50.000 s. sissemaksuga, lõpusumma — kuumaksudena. Paljudki, kel polnud varandust, said niiviisi autoomanikeks. Tulevik rajati „oraste“ peale. Tulevik võttis aga võimalused autoga teenida. Häda oli järeelmaksudega — auto korralikust korrashoiust ja põhjalikust remonteerimisest polnud enam juttugi. Sõideti nii kaua, kui sõiduk veel kuidagi koos püsis ja siis müüdi see harilikult provintsi. Seal kestab sellise, kuidagi kokkulapitud auto „piinamine“ edasi — just kui kõigi hädaohtude kiuste!

Rahva vaesus ja üldine majanduskriis on mõjunud autode seisukorrale omanikkude kaudu. Leidub ka autoomanikke, kes lohakuse või asjatundmatuse tõttu auto eest küllalt ei hoolitse. Nad jätavad auto palgatud juhi hoole täielikult ja remondi puhul otsivad odavust ning ei kontrolli tehtud tööd.

Siis juhid. Nendest oleneb auto korrashoid — nii palju kui see tööd ja hoolt nõuab. On juht aus ja töökas, siis on tal auto enamasti korras; laisal ja lohakal

mehel pole see kunagi korras. Kuid auto korrashoid nõuab ka kulu, uusi osi jne. On omanik kitsi korras-hoiukuludega või vaene, siis ei suuda hoolsaimgi juht sõidukit ainult oma tööga sõidukorras hoida. Inimesena ja töölisena on juht huvitatud eeskätt kahest asjaolust: esiteks, oma julgeolekust auto juhtimisel ja teiseks, oma sissetuleku suurusest. Julgeolek sunnib teda hoolitsema auto korrashoiu eest, sissetuleku suurendamine kõrvalteenistuse kujul viib ta aga tihti „libedale“ teele: „mäng“ taksomeetriga, meelega võtmise töökoja omanikult auto remondi puhul, protsendid bensiinimüüjatelt ja kauplustelt jne. Taksomeetriga mängimine (vähema näitamine) on lihtsalt oma leivaisa petmine. Protsentide vastuvõtmine bensiini, õli ja muu kauba pealt pole ka muud kui tüssamine, sest need protsendid maksab ikkagi auto omanik, mitte müüja, kes % vaid lisab hinnale juure. Mis aga hullem kui peremehe petmine ja tüssamine, on meelega võtmise töökodade omanikelt. Sellega ei peteta ainult auto omanikku, vaid võimaldatakse ka puudulik remont. Kuidas see sünnib, selgub siin edaspidi.

Kurja juur on siiski meie autoparandustöökodades. Esiteks, neid on meil palju, ja teiseks, parimadki neist on puudulikud. Ei ole ühtki töökoda, kus oleks mõeldsad abinõud, masinad ja tööriistad olemas. Töö pole ka jagatud eritööliste vahel ratsionaalselt — isegi suurimates töökodades mitte. Kaugelt suurim osa meie autoparandustest tehakse väikestes 2—3 mehe töökodades, kus tööriistad primitiivsed ja töö ratsionaliseerimine võimatu. Siis asjatundmatust. Ei taha väita, et meil ei leiduks autotöölisi, kelle oskuse ja vilumuse juures ei tarvitse kahelda, aga siiski — 80—90% meie remonttööstusest autoalal on puuduliku oskusega ja enamasti noored poisikesed. Autotöökodade pidajad on enamuses autojuhid või lukusepad, kes ei suuda — huvi, intelligentsi ja hariduse puudusel — jälgida tehnika arengut moodsates autodes. Ei suuda meie tööstuskoolid ja autokursused praegusel kujul ka häid autotöölisi kasvatada. Sunduslikku õppeaega meie autotöökodades ei tunta. Nii pea kui vähegi õpitakse autot tundma ja kui haamer juba käes püsib, avatakse „autoparandustöökoda“ ja hakatakse oma käel töötama. Keegi ei küsi, kas oskust ka on — liikumis- ja tööstusmäärused ei keela ju „eraalgatust“ autoalgi.

Kuidas töötatakse. Et võistlus autotöökodade vahel võrdlemisi suur — mitte töö headuse ja kiiruse, vaid kunnide muretsemise suhtes — siis on võetud tarvitusele „protsentide tegemine“ autojuhtidele. Töö toojale (autojuhile või töökoja soovitajale) antakse iga töö pealt 10—15% meelega, „protsenti“, „jootraha“, „tasu“ või kuidas seda igal juhul nimetatakse. Toob näiteks juht auto kapitalremonti, mis maksab umbes 45.000 senti, siis saab töötooja 5000 oma taskusse ja omanikule antakse arve 50.000 senti suuruses või — tehakse töö seevõrd viletsalt. Juht, kes peaks olema hu-

vitatud sellest, et töö tehakse korralikult (selleks saab ta oma peremehelt palka), meelitatakse protsentidega kõrvale kalduma ja omanik peab maksma kahekordselt sellegi eest, mida ta pole sugugi saanud. Talle märgitakse arvesse töötunde ja parandusi, mida pole tehtud, uusi osi, mida pole autosse pandud jne.

See on korruptsioon — üldine nähe meie tööstus- ja ärielus. Autoalal toob see aga õnnetusi, sest kuidas võib altkäemaksuga „ostetud“ juht kontrollida tööheadust? Ta pigistab silmad puuduliku töö juures kinni ja vaikib oma peremehe ees. Ta unustab, et saadud % eest on ta müünud ka oma julgeoleku, sest halvasti tehtud remont on ju talle endalegi hädasohtlik. Peale selle on ta petnud peremeest aineliselt ja moraalselt. Sellist teguviisi õhutavad ja soodustavad meie autoparandustöökodajad.

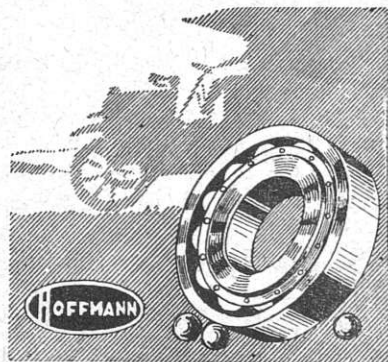
Nii siis, kasutades: 1) omanikkude asjatundmatust või hooletust, 2) autojuhtide vajadust ja tahet kõrvalt teenida, 3) odavat tööjõudu ja 4) ebaausaid äri- ja tööstusviise, töötavad enamuse meie autoparandustöökodadest. Parandused tehakse oskamatult, hooletult ja isegi kuritahtliku sihiga. Pole siis ime, et meil autoõnnetuste arv otse kohutavalt kasvab — olles suurelt osalt autode mittekorrasoleku ning oskamatu ja hooletu remondi viili.

Muidugi peaksime siin mainima ka töökodade hindadest. Eelolevast on juba selgunud, et need kruiatakse nii autoosade müüjate kui ka autoparandajate töökodade poolt igasuguste „protsentidega“ autojuhtidele ebaloomulikult kõrgeteks. Kuid lõviosa remontkuld on langeb siiski töötundide arvele. Suuremates töökodades pannakse arvesse 100% ja isegi rohkem sellele, mis tööline tunnis palka saab. On õppinud tööliste palk näiteks 40—50 senti tund, siis maksab sellise tööliste töö autoomanikule töökoja arve järgi 100—150 senti tund. Odavapalgaliste poiste tunnipalgale (mis 15—25 senti) pannakse alati kuni 150% juure. Töökoja kasu on ebanormaalselt suur ja seda suurem, mida nooremaid tööjõude ta tarvitab. Et töönormi ega tükitööd pole meil veel autotööstuses sisse seatud, siis on töö tempo aeglane. Ja kui tööd vähe, siis „venitatakse“ seda lihtsalt töö juures loagemisega. Töö eest vastutab ju peremees, ja arve maksab autoomanik!

Realse näitena meie autotöökodade töö- ja teguviisidest toome siin järgmise, arvetele, aktidele ja teistele originaal-dokumentidele põhjendava lookese autost („Essex“ A—60), mis 5. mail 1930. a. osteti 182.000 senti eest, mis viieteist kuu kestel kuus korda „põhjalt“ Tallinnas remonteeriti — kokku umbes 200.000 senti suuruses summas — ja mille omanik, Tallinna autotöökodadest lõplikult tüdinenuna, müüs möödunud augustikuu keskpaiku 150.000 senti eest.

See on õpetlik lugu vanast, odavast autost ja selle remonteerimisest meie oludes. Kuid sellest pikemalt ja üksikasjalisemalt järgmises „Auto“ numbris.

## AUTO-tarbed, -osad, -materjalid



Inglise „Hoffmann“ KUULLAAGRID.

Inglise „Rexine“ KUNSTPOLSTRINAHK, KATERIE ja POLSTRIPAEEL.

OMNIBUSTELE: kõik tarbed ja materjalid. „CHEVROLET“ ja teiste autode tagavaraosad. „KELLY“ auto- ja omnibusekummid.

### LIER & ROSSBAUM

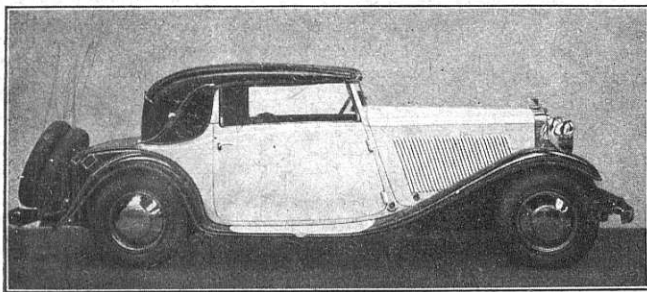
Viru tän. 7.

TALLINN.

Telef. 433-34.

## „Wanderer“ autod Pariisi autonäitusel.

**W**anderer-vabrik esitas Pariisi autonäitusel ainult ühe auto ja nimelt oma uue spetsiaal-tüübi, 12/65 h.-j. See auto rahuldab ka nõudlikemaid soovet. 3-ltr. 65 h.-j. mootor, langevoolu gaasistajaga ja sisselaske-kärasumbutajaga (silencer), ökonoomne, kindel ja vastupidav nagu kõik „Wanderer“-autod, sisaldab endas suuri jõutagavarasid, rapiidset kiirendusvõimet ja suurt painduvust. Neljakäiguga Aphon-seadeldise abil võimaldatakse kiire ja vahetu käigulülitus ja mootorit hoitakse tiirude arvu vähendamise läbi. Nii linnas kui ka mägestikus võib sõita käike vahetamata. Raami raskuspunkt asub madalal ning kindlustab ühenduses pikkade, pehmete vedrudega, hüdrauliliste tõukeleevendajate abil, mugava sõidu ka halval teel suure kiiruse juures. Hüdraulilised Lockheed-pidurid suurendavad sõidukindlust. Sportlikult-raassiline karosserii, otstarbekohane ja täiuslik, on saksa karosseriehituse meistriteos. Eriti väärib tähelepanu kergesti käsitatav autokate. „Wanderer“ 12/65 sportmudel ehitatakse seeriamudelite 6/30 h.-j. ja 10/50 h.-j. kõrval veel erimudelina.



„Wanderer“ 12/65 h.-j. sportmudeli tehnilisi üksikasju.

**Mootor:** 6-sil., sil. läbimõõt 75 mm, kolvikäik 113 mm, sil. maht 2995 ccm, äravõetav silindripea, võime 65 h.-j., dünaamiliselt ja staatiliselt asetatud väntvõll, 7-kordselt laagerdatud, vastukaaluga, rippuvad Silch-kroomteras-ventiilid, Nelson-Bohnalite-kolvid, survemäärimine, patareisüüde, pinget reguleeriv, automaatse süüteajareguleerijaga.

**Gaasistaja:** langevoolu gaasistaja sisselaske kärasumbutajaga (silencer), õhufilter, starterseadeldis ja kiirenduspump.

**Küttaeine juurevool:** automaatselt mõjuva bensiinipumba läbi. 65-ltr. paak asub taga.

**Jahutus:** veepump ja termostaat, lamell-jahutaja ventilaatoriga.

**Sidur:** uus parandatud üheketta-kuivsidur kuumustkannatavate kahekordsete vedrudega.

**Käiguseadeldis:** uus Aphon-seadeldis 4 edasikäiguga (3 rahulist käiku, millest 2 on kestva sõidu käigud) ja ühe tagasikäiguga. Ülekanne: IV käik: 100%, III käik: 73%, II käik: 47%, I käik: 26%.

**Jõuülekanne:** liigendvõlli läbi suurendatud Hardy ruutudega kummaski otsas. Banjo-ass pressitud terasplekist. Spiraalselt hammastatud koonusrattad ja tsentraal-jagajaseadeldis. Ülekanne vahetord 1 : 4,4.

**Sõidukikere:** tugev, madal raam põiktoruga. Uued parandatud šassiivedrud, mis ees ja taga normaal-koormatuse juures asuvad täiesti otse ja paralleelselt. 4 kahekordselt mõjuvat tõukeleevendajat termostaatilise seadeldisega. Survekeskmäärimine.

**Rattad:** sügav telg 4,5 × 18, kummid 5,5—18 madal-surve.

**Fidurid:** hüdraulilised neljaratta-pidurid, Lockheed-süsteemi, käsipidur mõjub rippumatult tagaratastele.

**Tüüvisead:** uus eriti kergelt töötav rool, pahemale küljele asetatud, suurendatud kolmekodaraga rooliratas kõvast kummist.

**Instrumentlaud:** kaudselt valgustatud, lülituskast, kell, kiirusemõõtja, kilomeetrilugeja, õlisurvenäitaja, bensiinikell, kauge-termomeeter.

**Elektrivarustus:** täielik valgustus Bosch-valgusmasinaga, käivitaja, patarei, kaks kroomitud parabolhelgiskajakat sumbutajaga ja seisutulega, kaks positsioonilampi, suunanäitajad, stopp-tuli, kahekordne tuulekaitseklaasi pühkija, signaal, sigari-süütaja.

**Peale selle varustus:** eriti avar kohvriroom, ede- ja taga-kaitseraud, kummiga tagavararatas, täielik tööriistade kogu.

**Mõõdud:** Telgede vahe 310 mm, rataste vahe 1420 mm, suurim kiirus umb. 110 km/t.

**Küttaeine tarvitus:** bensiini umb. 15 ltr. 100 km peale, õli umb. 0,3 ltr. 100 km peale.

## Jõuvankriomaniku kohustest.

A. Martinson.

**J**õuvankrite seaduse ja selle elluviimise määruse alusel peavad kõik avalikkudel teedel, tänavatel ja platsidel liikuvad jõuvankrid olema registreeritud ja varustatud registreerimismärkidega ning vastavate tunnistustega. Kui registreeritud jõuvankri omanik muudab oma või jõuvankri alalise asukoha, siis peab see isik, kelle nimel jõuvanker registreeritud, ühe nädala jooksul sellest teatama sellele omavalitsusele, kus jõuvanker registreeritud.

Kui registreeritud jõuvanker saab müüdüd, siis tuleb selle jõuvankri registreerimise tunnistus jõuvankrite registreerimisasutuses ümber kirjutada uue omaniku nimele.

Kui registreeritud jõuvanker ehitatakse ümber nii, et selle tühikaal suureneb, on isik, kelle nimele jõuvanker registreeritud, kohustatud sellest teatama kahe nädala jooksul registreerimisasutusele ja tasuma täien-

dava jõuvankrimaksu ning laskma teha registreerimistunnistusele vastav märkus. Vastasel korral nõutakse maks sunduslikult ühes viivitustrahviga sisse.

Vähemalt üks kord aastas tuleb esitada iga jõuvanker registreerimisasutusele tehniliseks ülevaatuseks ja registreerimistunnistusele vastava märkuse tege- miseks.

Kõigi nende nõuete täitmata jätmise eest ähvardab jõuvankrite omanikke karistus. Vaatamata karistuse ähvardusele, eksitakse kõige rohkem ülemaltähendatud seaduse ja määruse nõuete vastu.

Tuleb ette juhtumeid, kus jõuvanker on vahetanud mitu omanikku enne kui sellest juhuslikult teada saab registreerimisasutus. Mõistagi järgneb politsei juurd- lus ja mitme isiku karistamine seaduse rikkumise eest.

Sama sagedased on ka juhtumid, kus endine oma-

nik jõvankri üleandmise korral jätab enda kätte registreerimistunnistuse ja mõnikord ka jõvankri registreerimismärgid — numbrid. See ei ole aga mingil tingimisel lubatud. Iga registreeritud jõvankri ostu-müügi juures tuleb vanker ühes märkide ja tunnistusega uuele omanikule edasi anda ja registreerimisasutusele müügist teatada ühe nädata jooksul ning tunnistus lasta ümber kirjutada. Uutel omanikkudel peaks see oma huvides eriti kohuseks olema registreeritud jõvankri ostmisel hoolitseda, et tunnistus ja märgid ühes jõvankriga oleksid üle antud, sest ilma nendeta sõitmine on keelatud, ja süüdlane langeb pealegi karistuse alla.

Niihästi jõvankri müüja kui ostja peaks alati meeles pidama, et jõvankri edasiandmisel on täpselt sama kord maksev kui hobustegi ostu-müügi juures, sest ükski jõvanker ei tohi olla ega ühe käest teise kätte minna ilma registreerimistunnistuse-passita.

Eriti müüja huvides peaks olema jõvankri ümber-

kirjutamise eest hoolitsemine veel seetõttu, et vastava seaduse põhjal jõvankrimaksu kohuslaseks loetakse see isik, kelle nimele jõvanker registreeritud, ja müügist mitteteatamise korral ka müüdnud jõvankrimaks nõutakse sisse endiselt omanikult.

Soovimatuid sekeldusi võib tuua ka jõvankri tehniliseks ülevaatuseks esitamata jätmine, sest igalt jõvankriomanikult, kelle jõvanker tehniliseks ülevaatuseks esitamata, võidakse järelevalve ametniku, asutuse või politsei poolt registreerimistunnistus ja -märgid ära võtta ning jõvanker liikumiselt kõrvaldada.

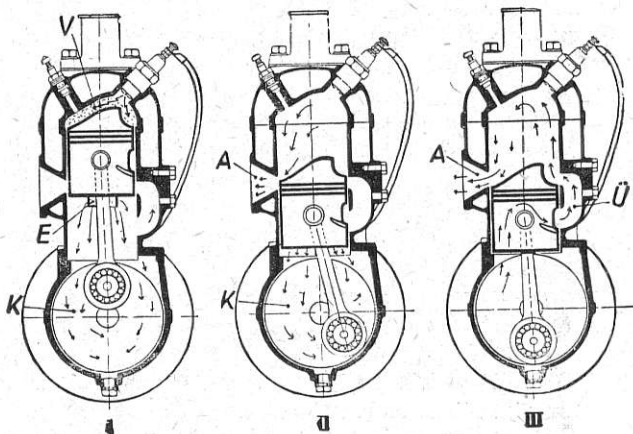
Ülalmainitud väärnähtuste vältimiseks peaksid autotoomanikud rohkem püüdma tutvuda Riigi Teataja nr.nr. 30 ja 45 — 1929. a. avaldatud Jõvankrite seaduse ja selle elluviimise määrusega, mis kindlasti aitaks vähendada tülikaid kohtuprotsesse ja jõvankriomanikkude karistamisi, mille arv viimasel ajal pole sugugi väike.

## DKW mootor.

Ins. Otto Gramm.

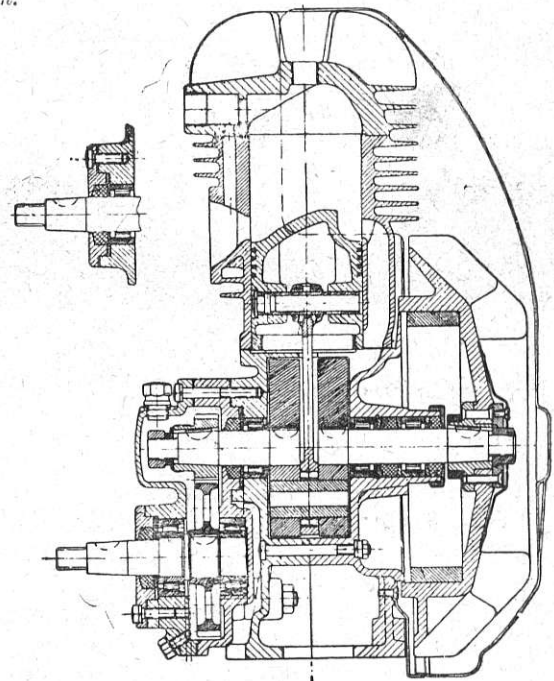
Kuna DKW mootorid nii laialdaselt on levinud, tahame siin pisut peatuda nende mootorite ehitusviisi ja erilise valmistuse juures.

Allpool on toodud skemaatiline joonis töökäigust DKW kahetaktilises mootoris.

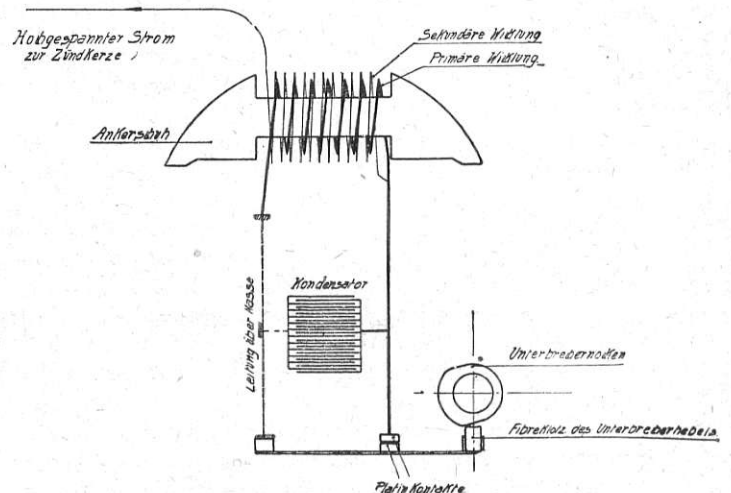


Skemaatiline joonis DKW-mootori töötamisviisist.

Kolvi ülesmineku tõttu tekib karteris alaturve, mis sisseimemisprao E avanemise korral püüab tasakaalustada atmosfäärilise õhuga. Seetõttu imetakse see gaasistaja läbi karterisse, kusjuures ta kisub kaasa teatud osa kütteainet düüsidest. Kolvi allaminekul, mis sulgeb imemisprao, komprimeerib õhu. Alumisel surnud punkti asendil annab kolb ülevoolukanali U vabaks, kusjuures komprimeeritud gaasid läbi kolvi ja ülevoolukanali voolavad plahvatusruumi. Värsked gaasid jahutavad kolviseinu ja -põhja seestpoolt. Nüüd läheb kolb jälle üles ja surub värsked gaasid kokku. Lühidalt, enne kui ta jõuab üles surnud punkti, süütub segu süüteküünla elektrodidelt tuleva elektrisädemega. Gaasisegu põleb ja paisub, mille läbi kolb surutakse alla. Kolb kannab üle selle liigutuse väntvõllile. Allaminev kolb avab nüüd 3. kanali (A), kusjuures põlenud gaasid võivad pääseda vabadusse. Kohe pärast seda annab ta jälle ülevoolukanali vabaks, värsked gaasid voolavad sisse ja suruvad tarvitatud gaasi välja. Et hoiduda värsket ja tarvitatud gaasi segunemisest, on kolvi ülemises põhjas, nimelt sel küljel, kus värsked gaasid sisse voolavad, erilisel vormitud nokk, mis ju-

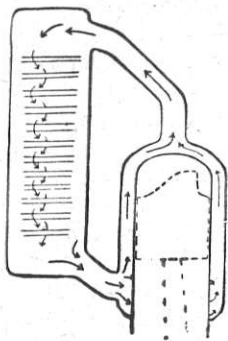


Läbilõige DKW ühesil. mootorist, tüüp „O“, õhujahutusega.



Skemaatiline joonis voolujooksust DKW-magneetankrus.





Skemaatiline joonis jahutusvee ringvoolust (Thermosyphon-jahut.).

hib sissetuleva gaasivoolu otseselt üles.

DKW mootori töötamisviis jaguneb nii siis kahte takti, mille jooksul lühidalt kokkuvõetult tehakse järgmine töö:

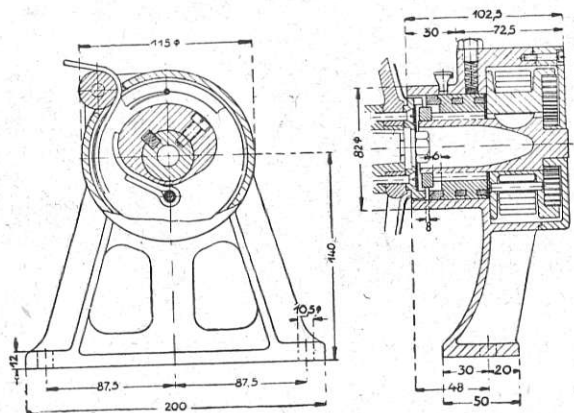
1. takt: (tühjaltkäik) kolvi ülesminek. Ülalpool kolvi gaasisegu kompressioon, allpool kolvi värske gaasisegu sisseimemine.

2. takt: (jõukäik) kolvi alaminek plahvatus tagajärjel. Ülalpool kolvi väljalaskeprao vabastamine; karteril leiduvate gaaside eelkompressioon; allpool kolvi nende gaaside ülevoolamine läbi kanali U plahvatusruumi.

Silinder koosneb erilisest malmist, millesse on valatud vajalised kanalid. Kolb on kergemetallist, mõnel juhul ka malmist.

Liigutuse ülekande kolvilt või kolvipoldilt väntvõllile sünnib kepsu läbi, mis on kroomnikkel-terasest, I-kujuline.

Väntvõll on laagerdatud kolmele rull-laagrile.



„Erfenschlager“ hookettastarter.

Et kasutada kolvi läbi tekitatud jõudu ja tagavara hoida kolvi tühjaltkäigu jaoks, on mootori ühel küljel väntvõllil tugev hooratas, mis õhuga jahutatavate mootorite juures on ühtlasi ka ventilaatoriks ja omab hooratta magneedi. Hooratta materjaliks on harilikult alumiiniumkate või pronks.

DKW mootorites kasustatakse hästitöötavaid ujugaasistajaid.



## RUGBY

„RUGBY“-veoautod ehitatakse kuulsa masinaehitaja *Ralph A. Vail'i*, end. Dodge-Brothers'i inseneriosakonna juhataja ja *Roy E. Cole*, end. Dodge-Brothers'i peainseneri juhatusel.

Uut „RUGBY“-kergeveoautot on põhjalikult katsetanud Durant veoautoinsenerid ning tema ehitamisel on kasutatud täiuslikke töömeetodeid. Näiteks, mudel 6-15, s. o. 1½—2-tonniline uus „RUGBY“-veoauto on varustatud abivedrudega koorna kaitseks külgeõõsetest halvadel teedel. Need erikoormatuse vedrud on odavad, samuti ka kaksikrattad, missuguseid võib kergesti ja kiiresti kinnitada harilikule mudelile.

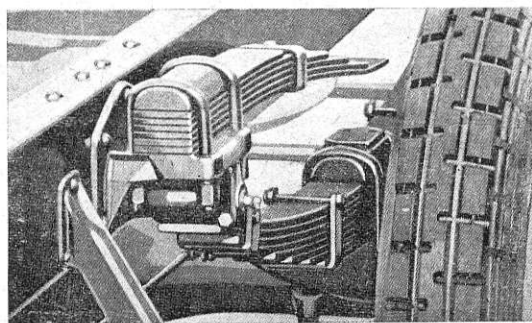
Mõlemal mudelil on ühetüübiline mootor. Silindri ja kolvikäigu mõõdud on 83 × 102 mm, andes 3,04-liitrilise tööruumi ja ümmarguselt 13 nom. h.-j. Tegelik pidurivõime on 57 h.-j. 2800 tiiru juures min. 60,4 mm läbimõõduga väntvõll tiirleb neljal, babiidiga vooderdatud pronkslaagril. Vahetatavat tüüpi pealaagrid annavad 9.871 mm<sup>2</sup> kandepinda.

Sidur, käigukast ja mootor moodustavad kompaktselt terviku (jõuagregaadi), mis toetub raamile neljal kohal. Tagatoed on toorkummist ning vulkaniseeritud kahele roobasplaadile. Mootoritoed ei olene kuidagi risttaladest, mille tõttu muutub raam palju vastupidavamaks.

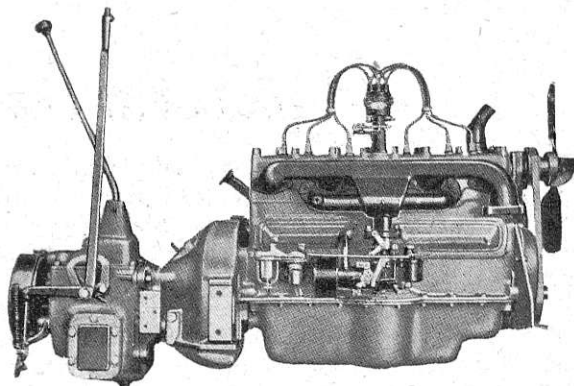
1½—2-tonnilise veoauto mootor on kaitstud raami külgeõõnetega vastu eriti tugevate risttaladega, mis needitud raami külgeõõbaste külge just mootori tagatugede ees. Üldiselt on mõlemat tüüpi veoauto raamid erakordselt tugevad kõvendatud risttalade tõttu.

1½—2-tonniline kergeveoauto on varustatud 10-tollilise kummivaheühendus-siduriga ja 4 edasikiirusega, tugeva ülekandega veoauto käigukastiga. ½-tonniline — 9-tollilise siduriga, 3-me edasikäigukastiga ja kardaanvõll-käsipiduriga. Kardaanliigendid on metallkestas ja määratavad tavotiga.

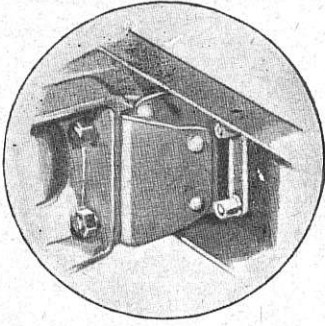
Mõlema veoauto tagasild on poolhõljuv, spiraalhammasratta-veoga, reguleeritavate kooniliste kaksikrull-laagritega pooltelgede välisotstel ja suurte kooniliste tugi-rull-laagritega differentsiaalis. Kroomnikkel-terasest vedajahammasrattas on tervik vedajavõlliga.



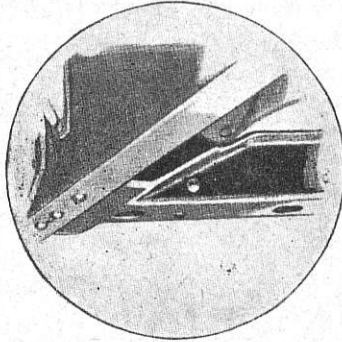
Kandejõudu suurendavad abivedrud.



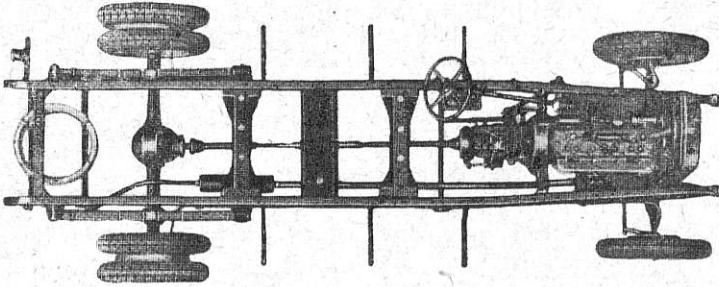
„RUGBY“ mootor tugeva käigukastiga.



„Rugby“ mootori ühendus (käpp).



„Rugby“ raami risttala.



„Rugby“ 6-15 shassi kaksiktagaratastega.

Kaks ühesuguse moodsa koonilist rull-laagrit toetavad ½-tonnilise mudeli vedajavõlli ja annavad vastavat tuge mõlemasuunalisele telgsurvele (aksiaalsurvele).

1½–2-tonnilise veoauto differentsiaali vedajavõll on monteeritud kaherealisele kuullaagrile ja mõlemasuunalist aksiaalsurvet kõrvaldavale tugilaagrile. Vedajavõll ja laagrid asuvad kandehülsis, missugune omakorda ühendatud viindiga differentsiaali aluse külge. Säärane kinnitusviis võimaldab hõlpsa ja täpseima vedajahammastatuste reguleerimise.

Mõlemal mudelil on sisemised, täiesti kaitstud teras-drauilised 4-ratta pidurid. 1½–2-tonnilise mudeli piduritrummlite läbimõõt ederatastel on 14", tagaratastel 15" 1¼" laiuse juures, kuna ½-tonnilise mudeli piduritrummlite mõõdud on nii ees kui taga 11" × 1½".

Raskemal tüübil on õneskodaratega terasrattad, ees 6-kihiliste 6.00 — 20 madalsurve balloon- või 30 × 5 kõrgesurve kummidega ja taga 8-kihiliste 32 × 6 kõrgesurve kummidega. ½-tonnilisel mudelil on puu-

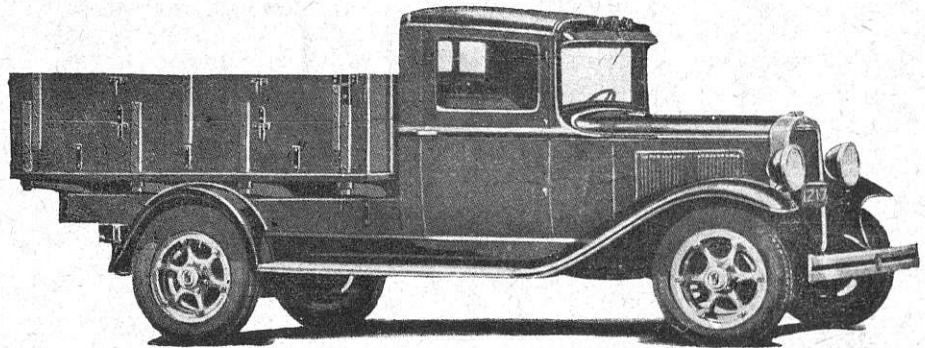
rattad 5.00 — 19 madalsurve kummidega nii ees kui taga.

1½–2-tonnilise tagatelg ja rattad on nõnda konstrueeritud, et kaksikrataste külgeomonteerimine on sama lihtne kui harilik vahetaminegi.

1½–2-tonnilistest „RUGBY“-veoautodest on mudel 6-15 135" telgede vahega ja mudel 6-16 154" telgede vahega, abivedrudega, üksik- või kaksiktagaratastega.

Edetelg on harilikku Elliott-tüüpi. Rattad on varustatud kooniliste rull-laagritega ja erilisest terasest kääntelgedega kuultugilaagritel. Rooli tigu ja sektor on reguleeritav kooniliste rull-laagritega. Mudel 6-15 ja 6-16 tigu ja sektor on erakordselt tugevad. Kääntelgede ja paralleelvarraste ühendamiseks tarvitatakse vedrudega munaliigendit.

Isereguleeruvad vedrulülid tarvitatakse kergemal mudelil ees ning taga, raskemal ainult ees ja taga harilikud karastatud vedrupoldid pronkspuksides. Toruradiaator on konstrueeritud eriti vastavalt veoauto nõuetele. Kärg on kinnitatud kromeeritud teraskandekesta. Radiaator toetub kummipatjadele ja on kinnitatud eesristtallale. Kütteaine säästmiseks ja ühtlaseks mootori töötamiseks on ja-



1½–2-tonniline „Rugby“, telgedevahega 3,43 m (135").

hutusvesi termostaatilisel kontrollitav. Peale kirjeldatud veoautode valmistab DURANT MOTORS veel 4-sil. ½- ja 1½-tonnilisi kergetveoautosid.

„RUGBY“-kergetveoautod on oma, erakordse vastupidavusega, tugevusega ja ökonoomsusega võitnud laialdase tähelepanu, eriti maades, kus rasked teedolud nõuavad ainult kõrgeväärtuslisi ja odavaid veoautosid.

„RUGBY“-veoautode kui ka „DURANT“-sõiduautode esindajaks Eestis on hr. Heinr. Lagus, Tallinnas, Müürivahe tän. 16.

## Autotööstuse tulevikust.

**A**utotööstus on tulvil suuri muutusi; veel ükski teine tööstus rahvusvahelises kaubanduses ei ole kirjutanud ajalukku selliseid rekordsaavutuste lehekülgi nagu seda on teinud autotööstus. Ükski teine tänapäeva äri terves maailmas ei ole huvitavam, ei ole kõitvam kui autotoodang, -müük ja autode eest hoolitsemine. Loodame, et tuleb pööre autotööstuses 1932. a., et tõuseb autode müügiarv ja nendest saadud kasu ja seepärast käesolev artikkel ja eriline informatsioon lisandatakse harilikkudele uudistele, tehnilisele, kau-

banduslisele ja eriala informatsioonile, mis ilmub igas ajakirja numbris.

*Inseneride unistused.* Kinniste uste taga harutavad insenerid oma kavatsusi. Kas jääme tagaratastevõtte autode juure? Kas diiselmootoril on tulevikku? Kas tänapäeva jõuülekanne kuulub juba minevikku? Neid ja palju teisi küsimusi tuleb neil veel lahendada.

*Soov pääseda juhtivale kohale.* Tosin autotootjaid otsivad endile õigust varustada Aafrikat, Aasiat, Euroopat, Okeaniat odavahinnaliste autodega. Ühend-

riikide, Kanaada, Inglismaa, Prantsusmaa, Saksa ja Itaalia autovabrikud valmistuvad parema turu vastu 1932. a., valmistuvad täitma suurendatud transpordi ja rahvuste mugavuse nõudeid. Kuidas need suured ühingu võitlevad kriisi vastu? Kuidas on nende rahaline seisukord? Milline on väljavaade? See peaks huvitama iga autoesindajat ja automobilisti.

*Võitlus 1932. a. turu pärast.* Iga autotootja usub, et vähendatud müük 1930. ja 1931. aastal on valmistanud suurema turu 1932. a. jaoks. Igaüks usub, et kahele viletsale aastale järgneb üks õnnelik aasta. Millised on uued mudelid ja mis on nende müügihinnad alates odavaimast Fordist kuni kallima 16-sil. deluxe-autoni, seda võime praegu vaid oletada. Kuid tuleb uusi ja muudetud autosid, voolates külluses vabrikutest turule õige pea. Radikaalselt uus „Auburn“, „Plymouth“ jne., eriline tõukelevendus „Packard“-autol, need näitavad 1932. a. autode ehitussuunda.

*Mootorite kütetained.* 10 aastat tagasi bensiini eksperdid määrasid eneserahulduseks kindlaks, et autotööstus peab valmistama bensiinihinna vastu vähemalt 1.00 doll. galloon. Kuid tänapäev oleme üle ujutatud bensiiniga Ühendriigest, Venetsueelast, Kolumbiast, Venemaalt, Rumeeniast, Persiast, Argentiinast, Perust, Ida-Indiast jne. Uusi allikaid leiutatakse alata. Bensiinihind on odavam kui kunagi enne. Mida tähendab see imestustäratav seisukord autotööstusele?

*Mida on Euroopal pakkuda?* Autoehitajad ja insenerid on sama hoolsalt tööl Euroopas kui Ameerikaski, et jõuda valmis oma toodetega 1932. a. autoturu

jaoks. Oktoobrikuus on Pariisi Salon ja Londoni Olympia, suurimad autonäitused Euroopas. Nende näituste kohta toome teateid hiljem, et saada ülevaadet Euroopa autode uuendustest.

*Mida arvata Venemaa autodest?* Oma viie-aasta plaani all S. S. R. ehitab kiirelt autovabrikuid, traktoritehaseid, teraseveskisid jne. Kas Venemaa ehitab autosid ka väljaveoks või läheb see ainult kodumaa tarbeks, need tuhanded autod, vecautod ja traktorid, mida kavatsetakse ehitada Autostroy, Amo, Stalingrad j. t. vabrikutes. Venemaa on tänapäeva suur enigma ja varsti loodame avaldada oma ajakirjas ebaharilikult avaliku artikli tema autode ja traktorite tööstuse kohta.

*Sõit 320 km tunnikiirusega.* Keegi usub, et tormame vastu 320 km tunnikiirusele, ja ta ütleb, et kui sõidame ainult 160 km tunnis, siis raiskame kasutult aega. Selle tõestuseks ta sõi hommikueinet näiteks New Yorgis, einetas 1200 miili Havannast eemal ja oli õhtuks New Yorgis enne pimedat tulekut. Kapt. Frank Hawks, lendur, võib olla ainuke mees, kes kunagi on sooritanud lennu Londonist Rooma ainsa päevaga, kinnitab, et 320 km tunnikiirus ei ole ainult oletatav 1931. a. kaubalennukite kohta, vaid on ka tõesti läbi viidav ja võimalik.

Tänapäeva autosid ei valmistata ainult keskmise kodaniku, vaid ka miljonäride ja printside jaoks. See-pärast peab leidma kesktee, et autod vastaksid igamehe nõuetele, nii nõudlikemaile kui ka tagasihoidlikemaile soovele.

## Autoretk Lõuna-Prantsusmaale.

„Autole“ kirjutanud Ed. Klumberg.

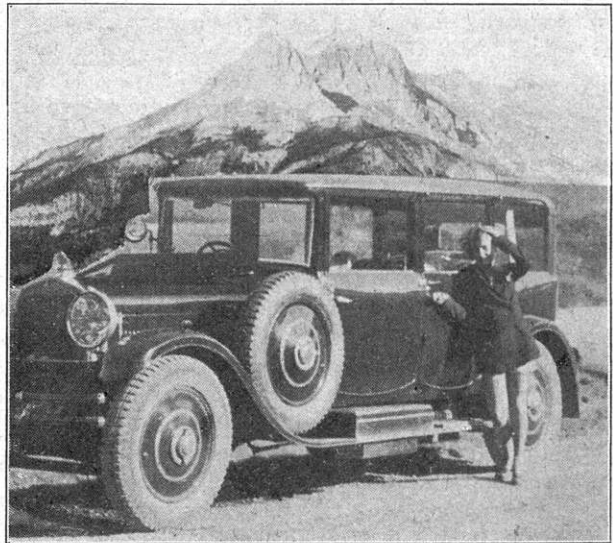
**N**agu paljudele „Auto“ lugejatele teada, on Lõuna-Prantsusmaa osas eriti Riviera ilusaimaid kohti, kuhu kogunevad suvitama inimesed igast ilmakaarest. Tänavusel suvitushooajal ei olnud sugugi tunda, et suvisaks palju oleks olnud Nizzas, Monte Carlos, Mentonis jne. Ennematel aegadel kubisesid need kohad välismaalasist. Menton, väike kuurort Prantsusmaal otse Itaalia piiri ääres, sest umbes 3 km Mentonist on juba Itaalia linnake *Ventimiglia*. Mentonis talvet peaaegu ei ole. Lund saab näha detsembri lõpul ja jaanuari alul ainult mägedes, alates üle 1000 m kõrge Col de Braus'ist peale ülespoole. Üldse on Riviera, alates St. Raphaelist peale kuni Mentonini kaitstud põhjapoolt kõrge mäeahelikuga, mispärast külmad tuuled põhjast seda maakohta ei puuduta. Eriti on Menton selle poolest esimesel kohal prantsuse Rivieras. Mandariinid, apelsinid ja sidrunid on siin harilikuks puuviljaks. Mägedes kasvavad ja valmivad ka banaanid. Suvihooaeg algab detsembris ja kestab umbes 15. aprillini. Siis kaovad külalised. Mõned ütlevad, et siis tulevat kuumus, mida välja kannatada ei suudeta. See aga ei ole tõsi. Minu arvates siis alles hakkab kõige ilusam aeg sellel jumalikult ilusal Rivieral. Aprillist kuni juunini võib siin elada nagu paradiisi lilleaias. Siis hakkavad kõik puud ja lilled uuesti õitsema. Kõik mäenõlvad on täis roose ja lilli, mis lõhnavad imemagusasti. Öösiti on toad täis magusat lillelõhna. Päeval on küll tõesti palav, kuid mitte sugugi lämmatav, sest vesi on meres 18—21 kraadi soe, ja nii on see juba maikuust alates. Hooajal on ka see viga, et siis on kõik väga kallid, korter, söök ja muud tarbed on umbes 35—50% kallimad kui muul ajal. 15. aprillist alates aga langevad hinnad järsku ja siis saab juba läbi 1500—

2000 fr. kuus (250—300 Ekr.). Kui ise võimalik on sööki valmistada, siis see kallimaks ei osutu kui 20—25 franki. Muidugi restoranides ja kohvikutes läheb see kallimaks. Kes kavatseb Mentoni suvitama sõita, sellele võiks soovitada korter võtta „Carnoles'is“, see on Mentoni kaugemas linnaosas. Autodega sõitjatele on seal saadaval garaaž „Serents“, mille omanikuks keegi venelane Nikolsky. Hr. Nikolskyl on ka oma autocarid, millega saab odavalt väljasõite teha. Oma autol reise tehes mägestikus, peab valima aga tee, millel sõit ei osutu raskeks autole. Mägestikku viib siit palju teid, kuid mõned väga kõrgel mägestikus on kardetavad ja kui väikejõuline masin, siis on väga raske edasi saada. Pariisist sõites Avignoni kaudu, hakkate juba seal peale kõrgemale tõusma. Avignon on vaatamisväärt linnake ja seal edasi teed mööda nr. 7 jõuate Aix'i, Brignoles kuni St. Raphael'i. Siit võite sõita edasi kas mereäärt mööda teel nr. 7 või 35, või valida tee nr. 97, mis viib üle kõrgemate mägede. Tee nr. 35 on laiem ja parem, kuna tee nr. 7 on kitsam, kuid huvitavam. Sõites teed nr. 7, 35 või 97, jõuate *Cannes'i*, *Juan-de-Pins'i*, *Antibesi*, *Nizzasse*, *Monte Carlosse* ja *Mentoni*. Teed on väga head ja ainult soov on lisada kiirust, kui auto lubab. Pariisist kuni Mentonini on 975 km. Spordimehele on muidugi huvitavam sõita üle Alpide ehk nii ütelda Alpide jalal viivat teed mööda. See tee on küll pikem, kuid huvitavam, nõuab kindlat sõiduriista ja head juhti, sest siit läbisõit on küllalt riskantne. Juuni- ja juulikuudel sõit kõrges mägestikus on lõpmata huvitav.

Juunikuu 14-dal s. a. kell 8 homm. võtsin ette retke mägedesse „*Delage*“ 17 h.-j. autol. Mentonist Nizzani viib 3 teed. Need teed on väga head, kuid nad lähevad

üksteisest ikka kõrgemale. Nizzast tuleb pöörata põhjapoole viivale teele N 202, mis läheb *Puget-Théniers'i*. Mina sõitsin Mentonist üle *Turbie*, see on kõige kõrgem tee Mentoni ja Nizza vahel. Sellelt teelt on Monte-Carlo näha nagu peo peal. Edasi sõites 20—30 km mägedesse, hakkab tee tunduvalt muutuma. Tee lookleb mägede vahel nagu pael. Kohati tundus õhk nii palavana nagu seda vahest kunagi tundsin Tallinnas *Voinovi* „Rooma-saunas“, ja sealsamas ümberringi mägedeharjadel valendas lumi silmipimestavalt. Küll on siin ilus vaade, mis kaua meelest ei lähe. Alati tuli teel valvata, kas ei leidu mõni allikas, kus saaks keelt kasta, ehk vähe külma duši teha. Mootori termomeeter seisis kogu aeg ronides 80—90° vahel C. järgi. Nii pea kui masin seisma jätta, läheb radiaatoris vesi keema. Noh küll on nali! *Puget-Théniers'i* möödudes, valisin tee N 208, mis läheb üle *Col d'Allois* kõrgustiku, s. o. 2250 meetrit merepinnast kõrgel. See andis juba mootorile tööd ja ronida. Mitmel korral tahtis auto juba seisma jääda. Sõita tuli alati I käiguga. Kurvidel tuli vahel edasi-tagasi sõita, et käänakuid võtta, mida otse sõites oli võimatu teha. Üleval mäetipul hakkasin mootorit jahutama lumega. Juhtus ka äpardus. Järsku mootor lakkab töötamast, on selge, et puudub

siin ka 6—7 kuud, umbes nagu Eestis. Asunikud siin, peale põllulapikeste harimise, kasvatavad ainult loomi (kaljukitsi ja mägilambaid). Kõikjal on näha vilet-



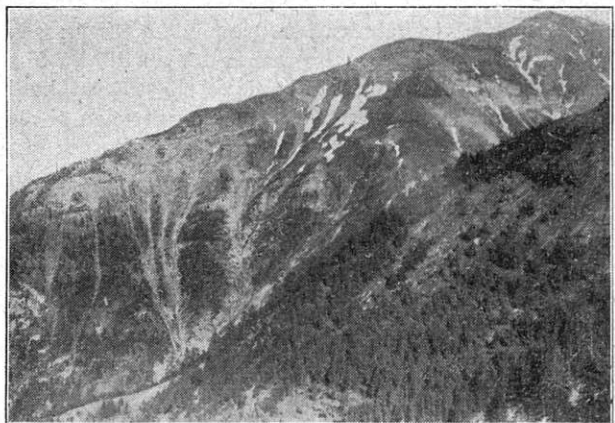
Meie auto. Mägedes on lumi, kuid lõpmatu soe on olla.



„Col de Vars“ ja auto kaitseingel.

süütus. Selgus, et kondensaator oli läbi põlenud. Et see mul alati kaasas oli, siis vahetasin selle ja sõit läks edasi kuni väikese *Barcelonnette* linnakeseni, kust üht kui teist saada võib nii endale kui ka autole. Olles julge oma uue kondensaatori peale, mina enam uut tagavaraks ei võtnud ja sõitsin edasi, et õhtuks jõuda *Briançon'i*. Olgu teada, et kõrgetel mägitheel puuduvad auto-parandustöökojad ja autojuht peab olema ise meister kui tal õnnetus juhtub. Bensiini ja õli võib ikkagi mägiküladest saada, kuid tagavaraosi mitte. Siin on aga ka kõik poole kallim kui all. *Barcelonnette*st algasime teed *Col de Vars* poole, mis on õieti huvitavaimad mägisõite. Ainult lumega kaetud mäed ümbritsevad sind oma igavese vaikusega. Kuulda on tasast veeulinat, mis alla niriseb ja kohati ka joana alla langeb, kus tolmu ümbrust täidab. Siin rasketes mägioludes inimesed ei jõua endale elamuid ehitada. Talv kestab

sus ja vaesus. *Col de Vars* on 2111 meetrit merepinnast kõrgel. Kohati on tee päris kena ja kerge sõita, kuid viimased 9 km (*Barcelonnette*st kuni *Col de Vars* tipuni umbes 30 km) on väga raske. Tõusud on nii järsud, et auto seisab alati edetsaga kohati umbes 45° taeva poole ja vaevalt I käiguga jõuab auto ronida edasi, sest tee ei ole siin ka enam hea, vaid kitsas ja aukline. Suuri vaevu saad vastutulijast mööda. Need teed on ainult südasuvel sõidukõlvulikud, kuna talvel ja suurte vihmade ajal, on nad läbipääsmatud. Suuremate asulate vahel töötab küll ka telefon kella 8 homm. kuni kella 6-ni õhtul, kuid siiski ei või kindel olla, kas siit ühendust saab mõne suurema punktiga, sest peaaegu alati on ühendus rikkis. Ka meiega juhtus siin rumal äpardus, — kondensaator põles uuesti läbi ja tagavara enam ei olnud. *Barcelonnette* tagasi on aga 27 km. Autot ümber pöörata ei saa, et sõita tagasi ilma mootorita, sest tee läheb allamäge. Sõitjaid on siin harva ja õhtune aeg on käes. Telefoni ühendust ei saanud. Ei aidanud muud, kui lasksime auto tagurpidi veereda kuni ühe talukeseni, kus oli laiem koht, et kui vaja, teistele teed anda. Ööbisime autos, sest kuigi lumi ümberringi, on siin soe, ehk küll mitte mugav. Teisel hommikul hakkasime kombineerima, mida ette võtta, et kondensaatoreid muretseda. Kusa-



„Col d'Allois“ 2250 m kõrgel.

gilt talust sain jalgratta ja sellel sõitsin tagasi Barcelonnetti. 27 km sõitsin maha 35 minuti jooksul, sest õieti ütelda, ratas veeres, tuli ainult hoida ja pidurdada. Ostsin siis 2 kondensaatorit tagavaraks, sest linnakeses rohkem neid ei olnudki. Päike tõusis kõrgemale, soojus tõusis ja nüüd alles mu hädad hakkasid peale. Jalgrattal sõita allamäge on naljaasi, aga nüüd tagasi ülespoole, see oli juba surmaga võitlemine. Alles 6½ tunni järele jõudsin üleni higine, poolsurnult üles oma auto juure. Keel oli suus kuiv, nii et ei saanud sõna suust ja terve tee ei saanud tilka vett suhu, sest oli teadmine, et hirmsa pingutuse ja väsimuse peale ei tohi vett juua. Meie, kes oleme lagedal maal kasvanud, ei või ette kujutada, mida peab mägedelaps läbi elama. Ei ole ka oma eluajal sarnast väsimust ja rammestust tundnud, kui tol korral. Tänu taevale, et lõpuks võisin edasi sõita. Kuni *Guillestre*'ni oli veel tee raske, aga sealt pöördusime teele N 94, mis on 1. järgu tee, ning sõit läks lõbusamaks ja üleelatud vaevad ununesid peagi. Tuli sõita veel teel N 91 üle *Col du Laut-*

*ret*'i 2075 m ja mõne tunni sõidu järele olime *Crenoblis*, sest *Briançon*'ist kuni *Crenoblini* on väga ilus tee. Crenoblist umbes 60. km sattusime hirmsa müristamise ja vihma alla. See teeb juba mägedes sõidu kardetavaks, sest mägedest vihmavalingu tõttu lohiseb alla ka mulda, samuti kivirünkaid, mis ummistavad teed, ehk võid ka ise nende alla sattuda. Ka meiega oleks peaaegu õnnetus juhtunud, kuid viimasel silmapilgul peatasin auto kaljuveeru all ja suured kivide- ja mullalahmakad lendasid meie ees olevale teele. Pärast vihma tuli teed puhas-tada, mis sugugi löbu ei pakkunud. Võimsa mulje jätab siiski sarnane reis niisuguseis ennenägematu is kohis.

Kui keegi soovib *Grenoble*'st Pariisi poole sõita, siis võiks soovitada teed N 75 kuni *Bourg'ini*, sealt *Tour-nus*'si. Sealt tee N 6 peale, mis läbib *Chalon*'i, *Aval-lon*'i, *Auverre*, *Joigny*'se, sealt tee N 5-b läbi *Sans*'i ja edasi tee N 5 kuni *Fontainebleau* ja Pariisi. Olgu tähendatud, et rongil sõites ei näe teie pooltki seda, mida pakub sõit autol.

## Robert Bosch 70-aastane.

*Bosch*-tehase asutaja sündis 23. sept. 1861 a. Albeckis Ulmi juures ja pühitses 23. sept. s. a. oma 70. sünnipäeva. Ta on töötanud mitmesugustes elektro-tehnilistes tehastes Saksamaal kui ka Ühendriiges ja Inglismaal. 1886. a. asus ta Stuttgartis iseseisvalt tööle. Tema väikesest töökojast on aastate jooksul kas-

abil edasi jõuda. Esimesed kümme aastat olid vaeva-rikkad.

Magneetsüütajate ehitamine gaasimasinaile oli pöördeks, kuna see võeti algava autotööstuse poolt vaimustusega vastu. Väheste aastate jooksul võitis *Bosch*-magneeto terve maailma. Alati süüteaparaatide, valgustusmasinate ja helgiviskajate valmistamist, hiljem ehitati ka keskmäärimisaparaate. Suuremad kultuurriigid võtsid tarvitusele *Bosch*-tooted. Väikesest käsitöölisest sai suurtööstur.

Maailmasõda hävitas väärtusliku välisturu peaaegu täieliselt ja võttis palju vaeva, et korraldada ümber 1917. a. aktsiaseltsiks muudetud ettevõtte. Robert Bosch võttis ka selle uuestiehituse oma kätte. Uusi turge leiutati *Bosch*-signaali, diiselmootorite, sissepritsimis-pumpade, klaasipühkijate, suunanäitajate j. t. läbi. Asutati oma valutöökojad, isoliitetas, mitu müügiosa-konda välismaal jne.

*Bosch* annetas oma sõjavõidud üldsuse kasuks; kakskümmend miljonit andis ta Neckarkanal ehitamiseks, ta on asutanud suuri organisatsioone rahvahariduse ja -tervishoiu edendamiseks ja neid finantseerinud. Kõik tiitlid, ordenid jne. on ta alati kindlalt tagasi lükanud. Veel kõrges vanaduses on ta hea kütt ja terve ta armastus kuulub ta eeskujulikule mõisale Ülem-Bayeris.

Saksa riigipresident v. Hindenburg annetas Dr. ins. Robert Bosch'ile tema 70-aastase sünnipäeva puhul riigi kotkaristi, millele graveeritud: „Robert Bosch'ile, väsimatule töömehele ja leidurile“.

*Mõningaid väljendusi Robert Bosch'ilt:*

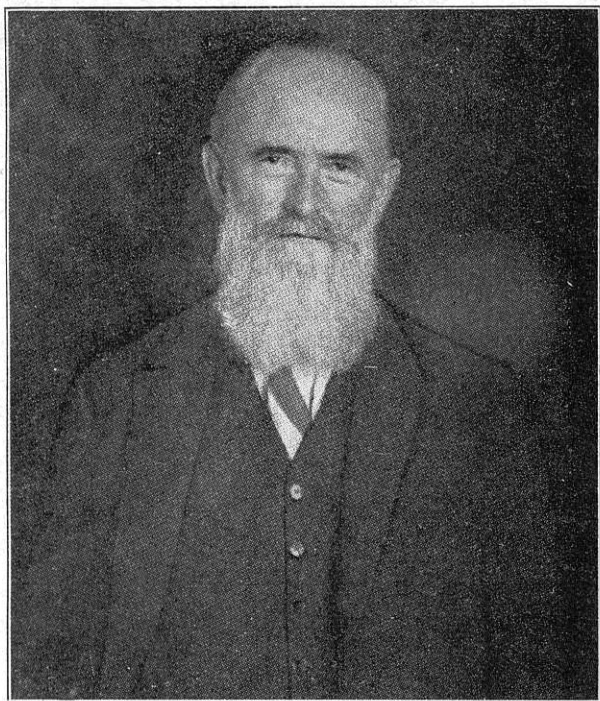
„Võlgnen oma edu eest vähem oma teadmistele kui iseloomule“.

„Parem kaotada raha kui usaldust“.

„Võimatu oleks mulle mõte, et keegi võiks õigus-tatult tõendada, ma valmistavat midagi alaväärtus-likku“.

„Minu kogemuste järgi ei ole midagi hullemat töös-tuse jaoks, mis tahab jääda püsima ja edeneda, kui et tal ei ole võistlejat“.

„Mulle on hea müüja armsam kui halb ostja“.



*Robert Bosch*  
pühitses 23. sept. s. a. oma 70-a. sünnipäeva.

vanud suured vabrikud Stuttgartis ja Feuerbachis, mis praegu annavad tööd mitmele tuhandele töölisele. See edu tuleb lugeda peaaesjalikult *Robert Bosch*'i isiku arvele, kes tugeva tahtejõu abil on osanud oma kaastöö-lisi kasvatada oma põhimõttele vastavalt: hoolika, ees-kujuliku töö läbi rahuldada ostjaid igal tingimusel.

Alul katsus *Bosch* igasuguste aparaatide ehitamise

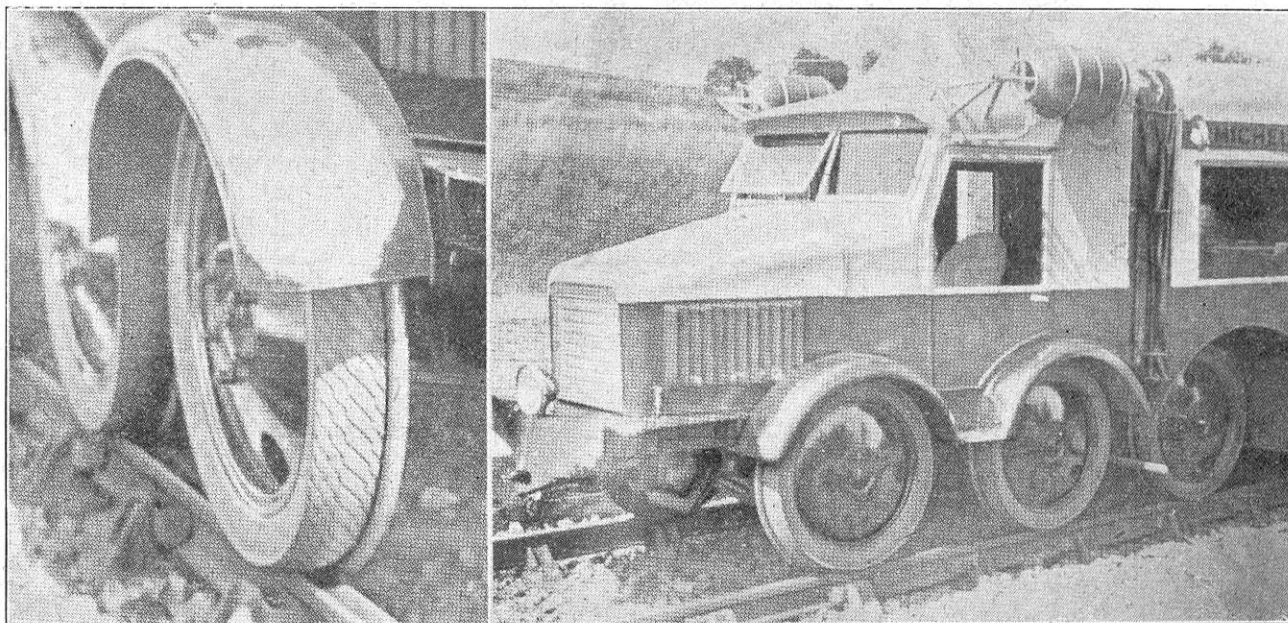
## Raudteevagun kummiratastel.

Teatavasti elab raudtee praegu mitmel pool kriisi ajajärku üle. Millest on tingitud puudujääk? Põhjusks on kohalikkude raudteeliinide ebatäielik kasutamine. Näiteks võtame raudtee osa Palaiseau—Chartres, mille sarnaseid leidub igalpool. Sel teel peavad ühendust väikerongid järgmises koosseisus:

Kaks III klassi vagunit, mis tühjalt kaaluvad kokku 40 tonni ja omavad 80 platsi; üks II ja III klassi vagun, tühjalt kaal 20 tonni, 28 platsi; kaubavagun, tühjalt kaal 10 tonni; 50-tonniline lokomotiiv. See teeb kokku 120 tonni 108 istekohale, s. o. 1100 kg surnud kaalu iga reisija peale, à 75 kg. See vahetõr on maksev täie rongi kohta, kuid keskmiselt on täidetud ainult 1/3 rongist, nii et iga reisija peale tuleb umb. 3000 kg (=3 tonni!) surnud kaalu. Miks nii suur

korras) on kolm korda parem terase hõõrumisest terasele. „Micheline“ omab suurema kiirendusvõime ja paremad pidurid, samuti parema tõusuvõime kui vedur.

Toome näitena arvud: „Micheline“ on 24-istmeline. Michelin-vabrik tegeles selle probleemiga 2 aastat. Vagunil on ees kolmeassiline masina pöördkere, taga kaheassiline jooksukere. Kõik rattad saab pidurdada. Vagun võib sõita mõlemas suunas. Jõuallikaks on 60 h.-j. Panhard-veomootor. Jõuülekanne sünnib neljapäiguseadeldise läbi. Tühjalt on kaal 4370 kg, koormatus 2960 kg. Suurim kiirus 100 km tunnis. Normaalse kiirus tasasel teel on 90 km/t. Olen kahes „Micheline“ vagunis sõitnud. Üks oli varustatud Hispano, teine — Panhard mootoriga. Esimene oli mäa-



Raudteel veoauto kummiratastel „La Micheline“.

Foto Meurise.

kaal? Seepärast, et terase hõõrumine terasele on väike ja et hoorattad peavad olema rasked, et nad ei libiseks; rattad on laagerdatud, liikumatult, ehitus peab olema äärmiselt vastupidav ja kindel.

Sellele ebaproportsionaalsele „Koljatile“ seab nüüd Bibendum vastu oma „Taaveiti“ mida ta nimetab „Michelineks“.

Roobaste ja sõidukikere vahele asetab ta õhukummi, õhupadja, mis on pumbatud 7-atmosfäärilise survega. Nagu 1895. a. Michelin'i õhukummid vankriratastele monteerituna mõjutasid tervet jooksukeha ehitust, nii teeb ka uus „Micheline“ kitsarööpalisel revolutsiooni.

„Micheline“ tuleb ainult 175 kg igale sõitjale, nii siis umb. 7 korda vähem kui raudteel. „Micheline“ kasutab kautšuki hõõrumist terasele, mis (kuivas seisu-

ratud kiirsõiduks, teisel katsetati pidamiskokkuhoiu alal. Esimene mulje oli mul: pehme vetruvus, mugavus, vaikne sõit isegi 120 km tunnikiruse juures. Teiseks peab nimetama üllatavat kiirendus- ja pidurdamisvõimet.

Rong vajab 1500 mtr., et saavutada 80 km tunnikirust, „Micheline“ jõuab selleni juba 600 meetri peal.

Katsevagunid ja kummid on seni näidanud häid tagajärgi: nendega on sõidetud 150.000 km. Selle aja jooksul pole tekkinud ühtki kummiviga. Ratta vahetamine sünnib paari minutiga nagu auto juureski.

Sõit „Micheline“ on palju pehmem ja rahulikum kui rongis. „Micheline“ läbi võib saavutada suurt kokkuhoiu ja edendada liiklemist. Muidugi ei saa sellist muudatust ööpäeva jooksul läbi viia, kuid siiski tohiks „Michelinele“ kuulutada suurt tulevikku.

## Autoomanikud

hoidke kokku raha ja aega täites oma akku kiirlaadimisvedelikuga „Lightning-Electrolyt“, milline teeb akku iga kahekordseks,

**Lightning Electrolyt**

laadib 5—20 minuti jooksul, vanad akud jälle tarvituskõlvulisteks.

Nõudke lähemat kirjeldust.

Ainu-esindaja: O-ü. „Systema“

Tallinn, Lai tän. 9. Tel. 430-09

MÜÜGIKOHAD: Tartu, A. Jagusson, Lao 2. Narva, K. Noormägi, Joala 15. Viljandi, J. Wernke, Tallinna tän. Rakvere, E. Nude, Pikk 13.

## Ins. Siegfried Marcus.

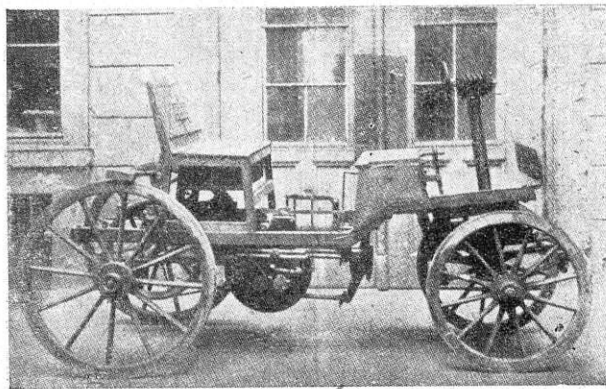


Siegfried Marcus.

Paljud meie automobilistidest ei tea, et esimese bensiinimootoriga jõuvankri leiutaja oli ins. Siegfried Marcus. Üldiselt peetakse G. Daimleri ja C. Benzi autoleiutajaks, kuid see ei vasta tõe. Siegfried Marcus sündis 18. sept. 1831 a., seega möödus täpselt 100 a. tema sünnipäevast. 14-aastaselt astus Marcus Hamburgi lukusepa juure õpipoisiks, ja pärast 3-aastast õppimist tuli Berliini, kus leidis teenistuse äsjaavatud „Siemens & Halske“ tehastes 1848. a. Siin tutvus ta elektrotehnikaga ja siirdus 1860. a. Viini, kus asutas iseseisva elektrotehnikaaari. Siin hakkas ta ka tegelema küsimusega, kas ei saaks ajajaks jõuks kasutada plah-

vatusmootorit? Tol ajal, ja nimelt 1852—1856. a., valmistas keegi ins. Chr. Reithmann 4-taktilise gaasimootori, millele ta hiljem ka patendi võttis. Julgustatud viimase leidusest, S. Marcus'el valmis 1861. a. esimene vanker-auto, mille jõuallikaks oli bensiinimootor. Kui ta tegi oma esimese vankriga 1861. a. proovisõite, siis oli see nii lärmirikas, et politsei keelas ära proovimised. Marcus aga salaja katsetas edasi ja tegi parandusi, nii et ta 1875. a. tagajärjerikkalt lõpetas töö. Selle esimese auto omandas hiljem Austria Autoklubi. Praegugi võib seda näha Viini Tehnilises muuseumis. Teadmata põhjustel võttis Marcus oma leidusele patendi alles 1882. a.

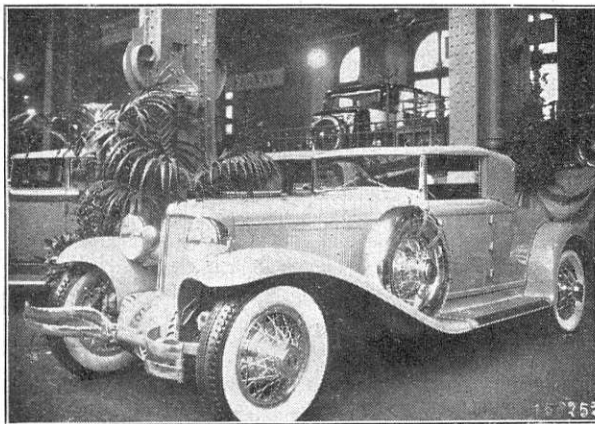
Ööl vastu 1. juulit 1898. a. suri see väsimatu ja energiline töömees ja 1930. a. püstitati talle mälestustahvel Malchinis, Meklenburgis — Saksamaal.



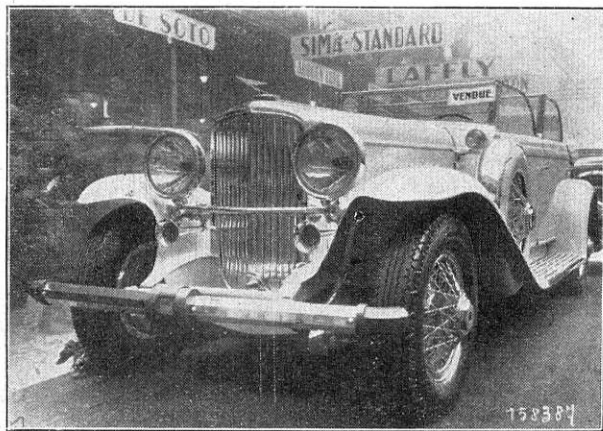
Marcus'e esimene auto Viini Tehnilises Muuseumis.

## Pariisi 25. autonäitus 1931. a.

Pariisi 25. autonäitusel oli esitatud iga tehnilise arenemise suund, kuid ei puudunud ka märgid terves maailmas valitsevast majanduslisest kriisist. Terve näitus ilmutas selgesti kokkuhoiu ning lihtsuse püüdu. Dekoratsioonid olid lihtsamad kui kunagi varem, näituse väljapanekute arv oli vähenenud. Kuna varem autofirmad üksteise võidu püüdsid seisuplatse näitusel, oli praegusel näitusel nii mõnigi tühi koht, millele polnud soovijat. Ja siiski oli Pariisi autonäitus äärmiselt huvitav, sest võistlus autovabrikute vahel on pinev ja see tuleb alati ostjale kasuks. Tähelepanuväärne on, et valmistatakse odavamaid ja väiksemaid autosid firmade poolt, kes varem kuulusid luksusklassi.



Ederataste veoga „Cord“ kabriolett.



„Duesenberg“, „Frany“ karosserii.

Kaks näidet selleks on „Mercedes“ ja „Lancia“, kahe väiksema ja odavama mudeliga. Muidugi ei pea arva-ma, et kõrgeklassi firmad ühinevad nüüd massprodukt-siooniga, kuid ei saa salata, et rikkamate ja õnneliku-mate ostjate keskel valitseb ka nüüd juba kokkuhoiu vaim.

Euroopas kasutavad vabajooksu ainult „Chenard Walcker“ ja „Mathis“, kuna Ameerika on vainustatud „vabajooksu“ paremustest.

Kalduvus on ehitada autosid enam kui 6-silindri-lisi. Ükski 8-sil. pole kadunud, kuid 6-sil. seast on suu-rendanud oma silindrite arvu 8-le „Mathis“, „Pescara“, „Lancia“. 12-silindr. mootorid on „Hispano-Suiza“l“,

„Horch'il“ ja „Maybach'il“. Ainukeseks 16-sil. autoks näitusel oli edeveoga „Buccioli“, mis esines ka möödunud aastal. See näitab, et enam kui 8 sil. on luksus ja üleiarune.

Ederataste veoga autod on „Buccioli“, „Cord“, „Tracta“, möödunud aasta mudelitega „Claveau“, „Donnet“ ja „Brennabor“, uute mudelitega.

Uus „Mercedes-Six“ 170 on võnkuvate assidega ja eriti meeldiv väljanägemiselt. Hind 4400 Rmk.

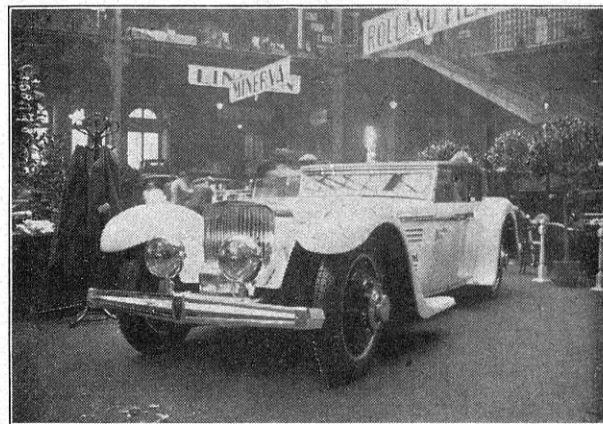
Palju edusamme on tehtud käigukasti ehituses. „Armstrong Siddeley“ ja „Isotta Fraschini“ kasutavad automaatselt lülituvat käiku.

Ühtlustatud hammasrataste käigud on palju aidanud kaasa käikude lülitamise kergendamiseks, samuti ei saa tähele panemata jätta „vabajooksu“ seadeldisi.

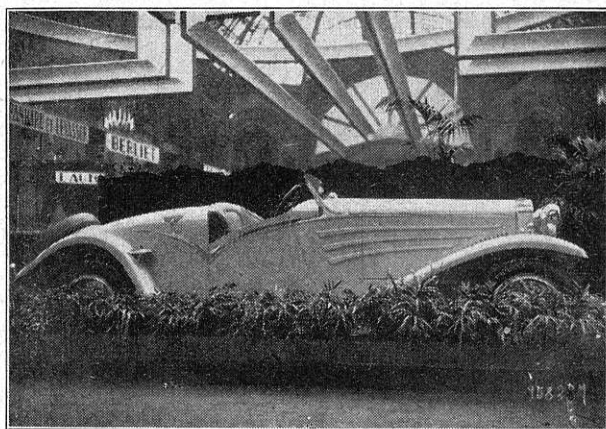
„Renault“ uued mudelid on odavahinnalised 4-sil. ja 6-sil. „Primastella“. „Hispano-Suiza“ 12-sil. väärrib tähelepanu oma puhta väljatootusega ja iluga.

Karosseriide alal on tehtud palju huvitavat. Kaht-

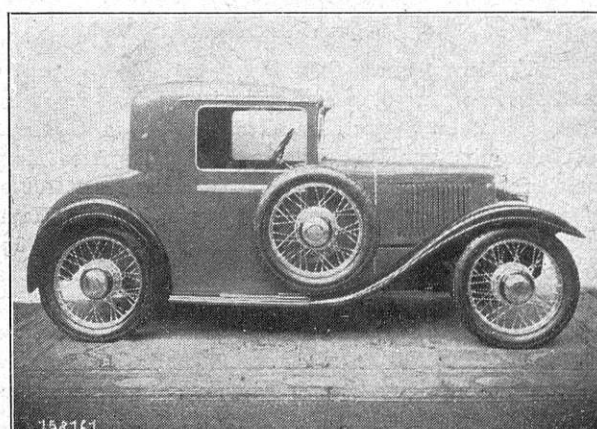
lemata on ruumikamad kered eelistatud ja isegi väiksemad autod peavad mahutama mugavalt nelj inimest.



16-sil. ederatasteveoga „Buccioli“.



Sport-auto „Isotta-Fraschini“.



2-sil. 2-he taktil. mootoriga 4 h.-j. „Donnet“ kabriolett.

## Lühemad teated.

### „AUSTRO-DAIMLERI“ UUED VÕIDUD.

2. augustil peetud Poola võidusõidul tuli esimeseks ins. Liefeldt „Austro-Daimleril“, võites seega *Baltikum*-karika. Nii sport- kui ka touring-autode klassis võitis „Austro-Daimler“. 9. augustil korraldas Poola autoklubi oma *rekordi*-päeva Varssavi lähedal, kus samuti ins. Liefeldt tuli võitjaks, seades üles uue Poola kilomeetri-rekordi. Tema aeg „Austro-Daimleril“ oli lendavas stardis 185 km/t. ja seisvast stardist 128 km/t.

### 1931. AASTA 1. JA 2. VEERANDI JOOKSUL MÜÜDUD JÕUVANKRITE ARV SAKSAMAAAL.

#### I. Sõidua autod:

| Firma                  | 1. veer. | 2. veer. | Kokku |
|------------------------|----------|----------|-------|
| Opel . . . . .         | 1866     | 7546     | 9412  |
| Hanomag . . . . .      | 908      | 2410     | 3318  |
| Ford (saksa) . . . . . | 1816     | 1850     | 2866  |
| Adler . . . . .        | 976      | 1952     | 2728  |
| BMW . . . . .          | 844      | 1615     | 2459  |
| Daimler-Benz . . . . . | 740      | 1478     | 2218  |
| Wanderer . . . . .     | 636      | 1390     | 2026  |
| DKW . . . . .          | 319      | 1652     | 1971  |
| Brennabor . . . . .    | 154      | 482      | 636   |
| Stoewer . . . . .      | 53       | 487      | 540   |
| Horch . . . . .        | 175      | 405      | 580   |
| NSU . . . . .          | 190      | 172      | 362   |
| Hansa . . . . .        | 33       | 149      | 182   |

| Firma                    | 1. veer. | 2. veer. | Kokku |
|--------------------------|----------|----------|-------|
| NAG . . . . .            | 57       | 74       | 131   |
| Audi . . . . .           | 27       | 86       | 113   |
| Maybach . . . . .        | 17       | 29       | 46    |
| Austro-Daimler . . . . . | 17       | 26       | 43    |
| Mitmesugused . . . . .   | —        | 232      | —     |

#### II. Veoautod ja omnibused.

|                        |     |      |      |
|------------------------|-----|------|------|
| Opel . . . . .         | 446 | 1673 | 2119 |
| Ford (Saksa) . . . . . | 543 | 883  | 1426 |
| Hansa Lloyd . . . . .  | 240 | 449  | 689  |
| Daimler-Benz . . . . . | 229 | 370  | 599  |
| Büssing-NAG . . . . .  | 174 | 341  | 515  |
| MAN . . . . .          | 136 | 86   | 222  |
| Goliath . . . . .      | 73  | 111  | 184  |
| Magirus . . . . .      | 72  | 100  | 172  |
| Adler . . . . .        | 61  | 77   | 138  |
| Krupp . . . . .        | 50  | 75   | 125  |
| Vomag . . . . .        | 52  | 49   | 101  |
| Brennabor . . . . .    | 35  | 50   | 85   |
| Henschel . . . . .     | 25  | 45   | 70   |
| Hanomag . . . . .      | 20  | 30   | 50   |
| BMW . . . . .          | 18  | 26   | 44   |
| Phänomen . . . . .     | 13  | 28   | 41   |
| Temp . . . . .         | 7   | 36   | 43   |

Mootorrattaid on müüdnud 4.442 1. veerandil ja 11.880 2. veerandil, kokku 16.322.



## SUURLINNADE JÕUVANKRITE LIIKLEMINE.

K. a. 1. jaanuaril oli jõuvankrite arv järgmine:

| Linn                  | Jõuvankrid<br>kokku | Sõiduaudod | Omnibused | Veoaudod | Inimesi<br>1 auto kohta |
|-----------------------|---------------------|------------|-----------|----------|-------------------------|
| Los Angeles . . . . . | 516.016             | 516.106    | —         | —        | 2                       |
| Detroit . . . . .     | 423.102             | 381.944    | —         | 41.158   | 4                       |
| Chicago . . . . .     | 469.478             | 412.166    | 561       | 56.751   | 7                       |
| New York . . . . .    | 751.711             | 632.135    | —         | 119.576  | 9                       |
| Pariis . . . . .      | 172.450             | 141.100    | 1.600     | 29.750   | 17                      |
| Milaano . . . . .     | 31.239              | 23.831     | 475       | 6.933    | 26                      |
| Stokholm . . . . .    | 17.897              | 11.284     | —         | 6.613    | 29                      |
| Helsingi . . . . .    | 6.440               | 3.950      | 47        | 2.443    | 37                      |
| Santiago . . . . .    | 11.978              | 8.899      | 616       | 2.933    | 59                      |
| Amsterdam . . . . .   | 12.150              | 7.800      | 150       | 4.200    | 62                      |
| Berlin . . . . .      | 65.403              | 48.627     | 697       | 16.079   | 64                      |

### MONZA SUUR AUHIND.

Fagioli võitis „Maseratil“. — Chevalier „Amilcaril“ võitis väikeses klassis. — Krahv Arco Zinneberg „Amilcaril“ tuli kolmandaks. — Etancelin'i auto tormas publiku hulka, kusjuures mitu inimest sai surma ja haavata.

6. septembril peeti määratu rahvahulga osavõtul Monza võidusõit Itaalia Suure Auhinna peale. Võidusõit oli jagatud eelsõiduks, lootussõiduks ja lõppvõistluseks. Eelsõidud kestsid 14 ringi (96'054 km), otsustav sõit suurtele autodele läks üle 35 ringi (240'135 km), väikesse grupi autodele oli nähtud ette 20 ringi (137'22 km). Suures klassis võitis itaallane Fagioli „Maseratil“ ajaga 1 : 32 : 19'4 (keskm. kiirus 155'511 km). Temale järgnes ta kaasmaalane Borzacchini „Alfa-Romeol“ ajaga 1 : 33 : 57'4 ja kolmandaks tuli Nuvolari, samuti „Alfa-Romeol“. Chiron „Bugattil“ — üldine lemmik — lõpetas võidusõidu 27. ringil. Väikeste autode klassis tuli võitjaks Chevalier „Amilcaril“ sõites ajaga 1 : 00 : 47'4 (keskm. kiirus 135'436 km).

Suurte autode lootussõidus juhtus raske õnnetus, mille läbi kolm inimest kaotas elu. Prantsuse sõitja Etancelin „Alfa-Romeol“ kaotas pärast Lesmo-kurvi valitsemise autorooli üle. Auto sõitis vastu okastraat-aeda, lendas kukerpalli ja tormas pealtvaatajate hulka. Kolm inimest sai kohal surma, kümme raskesti haavata. Sõitja ise pääsis kergema jalavigastusega. Raske õnnetus tuletab meele 9. sept. 1928. a. samal teel juhtunud õnnetust, kus itaalia favoriit Materassi „Talbot“ autol tormas rooli vigastuse tõttu umbes 200 km tunni-kiirusega publiku hulka. Sel korral oli 19 surnut ja 30 vigastatut. Monza võidusõidutee on kardetav ja kõigil seal peetud võistlusil on olnud enam-vähem tõsi-seid vahejuhtumeid.

### TEEDE EHITUSE KULUD ČEHOSLOVAKKIAS.

1928. a. kuni 1930 a. on Čehhoslovakkias umbes 3000 km ulatuses riigiteid seatud korda, mis nõudis ümarguselt 770 milj. krooni. Kavatsusel on veel umb. 2800 km pikkuses teid ehitada, kusjuures kulud on arvestatud ümmarg. 2 miljardi kroonile. Siia juure tuleb veel umb. 4000 km pikkuses maanteid.

### RAHVUSVAHELINE AUTONÄITUS PRAAHAS.

Praaha 23. autonäitus korraldatakse nagu harilikult Čehhoslovakkia autoklubi ja metallitööstuse autoosakonna poolt 22.—28. oktoobrini k. a. Näitusel esinevad nii sõiduaudod kui ka nende kered, mootorid ja karosseriid, edasi veoaudod, traktorid, kõrvalvankrid, autobused, autocarid, autodresiniid ja roobastel jooksvad autobused, lõppeks ka mootorrattad, cyclecarid, mootorsahad, kummid ja rattad, tagavaraosad, kütetained, masinad jne. Teateid saab näituse komiteelt Praaha II, Lützowova 29.

### „DODGE“ UUED MUDELID.

*Detroit* — „Dodge Br.“ teatas kolme uue de luxe mudeli ilmumisest, mis ehitatakse 6- ja 8-silindrilised — 5-istm. coupe uuel „Dodge 8“ shassiil ja kaks roadsteri uuel „6“ ja uuel „8“ shassiil.

Coupe on pikk ja madal. Polsterdus sobib autovärviga. Metallosad on nikeldatud; aknaeesriided, peale selle on autos suitsetamise tarbed ja pöranda-vaibad.

Mõlemad roadsterid omavad uue „Dodge“ ülekande. Vabajooks kuulub erivarustuse hulka ja on saadaval erimaksu eest.

### AMEERIKA AUTODE VÄLJAVEDU EUROOPASSE.

K. a. esimese kuue kuu jooksul ulatus Ameerika autode väljavedu Euroopasse 436,017 autoni 4,540,116 dollari väärtuses. Sama perioodi jooksul 1930. a. tõusis autode väljaveo arv 566,261 autoni 6,826,923 dollari väärtuses. Nii siis on autode arv k. a. vähenenud 23% ja müügiväärtus 33% võrra. Vaatamata tagasiminekule Euroopa ekspordis, on 6 Euroopa riigis Ameerika autode sissevedu kasvanud ja nimelt Čehhoslovakkias, Taanis, Prantsusmaal, Rootsis, Šveitsis ja Jugoslaavias.

### UUS „AUBURN“.

Praegune vabajooksuga 8-sil. mudel on täiendatud 7-istm. limusiiniga. Auburn ei võta ette mingisuguseid muudatusi 1932. aastal. Viimane tüüp on 8-sil. 4,402 cc, tõldauto, mille maksimaalkiirus üle 85 miili tunnis. Auto tähtsamad tunnused on ta madal ehitus, tugev shassii, vabajooks kõigil kolmel käigul ja automaatne shassii määrimine. Siiski on veel uuem tüüp, mis ilmub turule 7-istm. limusiinina, vaheseinaga eraldatud ede- ja tagaistmetega ja asetatud 11 jala 7 tolli telgede vahega shassiile, kuna praeguste mudelite telgede vahe on 10 jala 7 tolli. Vabalt on ruumi 7 inimese jaoks, ning ka 9 inimest võib mahtuda päris mugavalt. Autoga katsetati Londonis, Sinclair Motor Con., Ltd. poolt.

On kuulda, et Ford kavatses k. a. sügisel uue mudeli turule saata, mille hind oleks alla 1000 dollari. See olevat 8-silindriline pikema rataste vahega ja avara karosseriaga.

Fiat vabrik sõlmis Hispano-Suiza vabrikuga lepingu, et viimane hakkab ehitama „Fiat 514“ tüüpi Hispaanias.

### 1931. ESIMENE POOLAUSTA SAKSAMAAAL.

Äärmiselt väike automüük 1931. a. esimeste kuude jooksul hakkas tõusma märtsis pärast autonäitust. Teisel veerandaastal kestis tõus, ning juunikuus oli sõiduaudode müük ainult veel 24% vähem kui eelmisel aastal. Üldmüük kuni juuni lõpuni oli 42.564, ja nimelt 35.123 sõidu- ja 7441 veoaudot.

## ABINÕU VÄSIMUSE VASTU.

Pikematel reisidel ja võistlustel võib sõitja nii ära väsida, et seeläbi kergesti õnnetused juhtuvad. Et väsimuse vastu võidelda, tuleb juhil aeg-ajalt katkestada oma tegevust. Inglise ajakirjas soovitatakse peatuste, väljaastumiste ja uuesti käivitamiste asemel enesele anda tubli hoop kuklasse.

Tuleb proovida...

30. septembril peeti *Mont Ventoux*-võidusõit, mille võitis sportautode klassis *Carracciola* „Mercedes-Benzil“. *Carracciola* on seni võitnud kõik mägivõidusõidud, millest ta osa on võtnud, ja seisab nüüd 20 punktiga kõige lähemal Euroopa mägimeistri tiitlile. Ta sõitis ajaga 15:22, s. o. keskm. kiirusega 84:338 km/t., purustades endise rekordi (16:45). Temale järgneb *Divo* — „Bugattil“ — ajaga 16:5.

## FORD ÜÜRIB VÄLJA OMA AUTOSID.

Nagu Ford-haruvabrik Stuttgartis teatab, kavatab Ford oma autosid välja üürida ja nimelt 2 klassis. Esimeses klassis on uued autod, mille kuuüür on 175 rmk. aastas; teises klassis üüritakse välja esimese klassi autosid pärast korralikku parandust ja kordaseadmist 120 rmk. eest kuus sama aja peale. Selle kava vastu protesteerivad Fordi müüjad.

## AUTOVÕIDUSÕIT HIIGELMÄGESTIKUS.

23. augustil peeti autovõidusõit hiigelmägestikus (*Riesengebirge*) 4 km peale, mille võitis *Morgen* („Bugatti“) ajaga 2:39:5. *Stuck* („Mercedes-Benz“) tuli teiseks ajaga 2:45:7. Võidusõidul juhtus õnnetus *Manfred v. Brauchitsch*’iga („Mercedes-Benz“), kes sai raskesti vigastada.

## BERLIINI SUUR AUHIND

½ ltr. mootorrataste klassis võitis *Toni Bauhofer* („DKW“), keskmise kiirusega 146,9 km/t. Teiseks tuli *Trägner* („DKW“), keskmise kiirusega 138,7 km/t.

## RAHVUSVAHELINE KÕRGE-TATRA VÕIDUSÕIT.

Zakopane-Morskie-Oku 7,5 km pikkusel teel peeti 16. augustil s. a. rahvusvaheline Kõrge-Tatra võidusõit. Parima ajaga sõitis sportautode kategoorias *Rudolf Carracciola* „Mercedes-Benz’il“, nimelt 5:29,870. Võidusõiduautode kategoorias võitis Max krahv *Arco-Zinneberg* „Austro-Daimleril“ ajaga 5:51,630, ühtlasi tulles teiseks üldvõitjaks. Mootorratastest tuli esimeseks *Schneeweiss* („Rudge“) ajaga 6:03,250.

## DKW VÕIDAB SAKSA KLUBIMEISTRI TIITLI.

Grillenburgi võidusõidul saavutas Chemnitz'i mootorrattaklubi meeskond: *Winkler*, *Kirchberg* ja *Trägner* teistkordselt Saksa Klubimeistri tiitli kolmel — veejahutusega 500 ccm — „DKW“-mootorrattal.

## FORD MOTOR COMPANY OF FINLAND O/Y. HELSINGFORS

teatab, et Ühendriikide postivalitsus on hiljuti tellinud 1500 „Ford“-veoautot — see on suurim mootorsõidukite sisseost, mis pärast maailmasõda Ühendriikides riigiasutuse poolt on võetud ette.

Viimaste aastate jooksul on müünud Ford Motor Company kokku umbes 2.900 autot postivalitsusele. See viimane suur tellimine tehti pikaajaliste täpsete katsete ja proovide põhjal riigi asjatundjate inseneride juhatusel.

Postivalitsuse autod pannakse käima 60 mitmesuguse Ameerika linnas.

Nagu teada, vastavad 1500 autot mitmekordsele sisseveo arvule meie juures.

## REO EHITAB UUE 8-SILINDRILISE.

Uus 8-sil., mille telgede vahe on 125 tolli (3.12 m), on pisut kõrgema hinnaga kui 6-sil. mudel 25N, mis ilmus mõni kuu tagasi. Kere sarnleb *Royale*-tüübele. Radiaator on V-kujuline, uued porilauad on samatüübilised nagu *Flying Cloud* mudelile. Sil. läbimõõt ja kolvikäik on 3 ja 4% tolli (76,2×120,7 mm) ja h.-j. on 90, 3300 tiiru juures minutis. Pidurid on 14 t. läbimõõdus, hüdraulilised. Rattad on 17 t. läbimõõduga ja kasutada tuleb 6.50 kumme.

## VABAJOOKS ERIVARUSTUSENA.

*Detroit* — Chrysler müügiühing teatas, et „Chrysler Six“ mudelil erivarustusena ehitatakse sisse vabajooks 20 dollari eest. Ostjad võivad valida kas hariliku kolmekäigu seadeldisega mudeli, sama käiguseadeldise vabajooksuga või mitme-käiguseadeldise vahel, nagu on tarvilusel *Imperial*, *Eight* ja „70“ Chrysler mudelites.

## UUSI KUMMISUURUSI UUTEL AUTOMUDELEIL.

Firestone vabrik teatab, et uued automudelid on varustatud järgmiste kummisuurustega:

„Graham Prosperity Six“ — 5.00-19; „Essex“, 7-istm. Sedan, — 5.50-18; „Chrysler CD deluxe eight“ — 6.50-17; „Marmon 16“ 7.00-18; „Reo“, mudel 621, — 6.00-17; mudel 821 — 7.00-18; „Auburn“ 8-98 — 6.50-17.

## UUS TEEDE KATTEAINE.

Illinoisi osariigis, U. S. A., tahetakse tõrva asemel kasutada teede sillutamiseks roostevaba terast. Čehoslovakkias katsetatakse sillutamist betooni, klaasipuru ja veeklaasi seguga, mis 5—7 päeva jooksul muutuvat kõvaks ja olevat väga vastupidav kulumisele.

# Eesti Autoklubi teated.

Latvijas Republikas Autoklubs teatab oma häälekananja „Motors“ nr. 10, et kokkuleppel Läti Auto- ja Aeroklubiga on moodustatud ühine spordikomisjon, kelle ülesandeks on korraldada võidusõite Rahvusvahelise Klubide Koonduse spordikomisjoni poolt väljatöötatud põhikirja alusel. Selleks on valitud Läti Autoklubi poolt 4 esindajat, ja nimelt: hrad *E. Pukits*, *Fr. Nüruns*, *M. Postnieks* ja *Fr. Šaberts*, Auto- ja Aeroklubi poolt, hrad *G. Alers*, *V. Vittenheims*, *N. Vassiljevs* ja *P. Auseklis*, kellele ülesandeks on tehtud välja töötada võistluste kava ja korra määrused. Kuuldavasti kavatakse jaanuarikuu 1932. a. korraldada *talvine sõit* Riga—Tallinn ehk mujale. Eesti Autoklubi juhatus on

nõusoleku andnud Tallinna sõidu puhul korraldada start või finish Tallinnas. Kas ei oleks ka soovitatav, et Eesti Autoklubi ja Merijahtklubi autosektsioon Läti naabrite eeskujul moodustaks ühiste sihtide taotlemiseks samasuguse ühise spordikomisjoni, kes hakkaks kooskõlastama sportlase tähtsusega üldkõsimusi, mida praegu tehakse kahe klubi poolt lahus.

Piirivalve valitsus, kirjaga 28. sept. s. a. nr. 3499. teatab, et piirivalve Pärnu r. ülema ja Heinaste tolliülema vahelisel kokkuleppel on Ikla piiripunkt avatud 1-sest oktoobrist 1931. a. kuni 1-se maini 1932. a. iga päev kella 6.30—9.30, 13—15 ja 19—21.

---

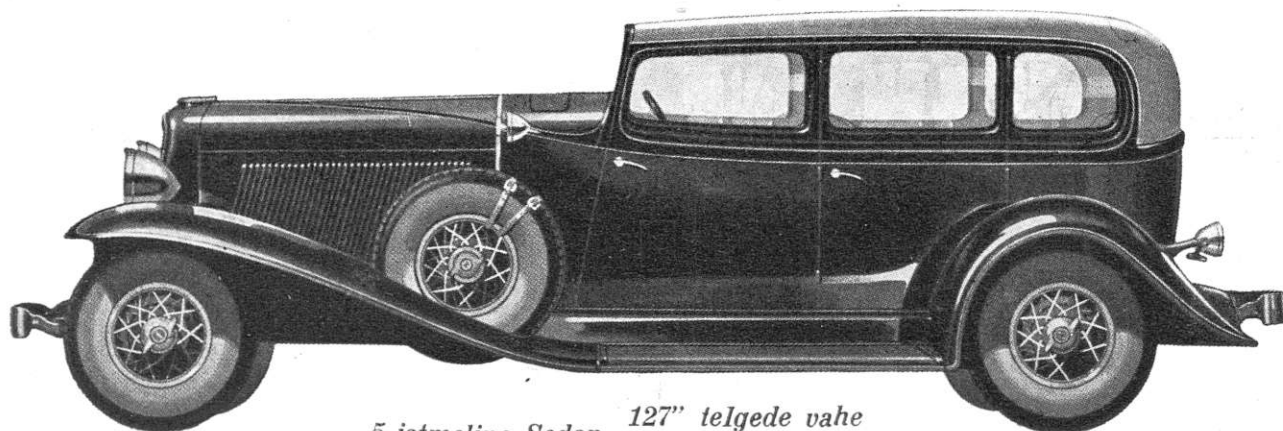
---

# „AUBURN“ väärtus jäab muutmatuks

Pärast 8-kuulist edu püsib 5 uut „Auburn“  
8-sil. mudelit juhtival kohal nii väärtu-  
ses, sõidukindluses kui ka ehituses.

„Auburn“ autode müük on tõusnud 162% esimese  
kaheksa kuu jooksul 1931. a. Teiste sõnadega, enam  
kui 2<sup>1/2</sup> korda on müüdud „Auburn“ autosid rohkem  
kui eelmisel aastal sama aja jooksul.

Auburn Automobile Company, Auburn, Indiana, U. S. A.



5-istmeline Sedan. 127" telgede vahe  
98 hobusejõudu.

## AUBURN

varustatud LYCOMING mootoriga.

VARUSTUS, PEALE STANDARD-VARUS-  
TUSE, SAMUTI „VABAJOOKS“ JA TRAAAT-  
KODARATEGA RATTAD, ERIHINNA EEST.

---

Kas Teie teate kõik need 54 põhjust, miks

automobiilid on

# GRAHAM

parimad automobiilid?



Seal on 8 tähtsamat põhjust, miks **GRAHAM** auto on  
kindlaim sõidus.

- 8 teist põhjust väljendavad iseäralist käsitamist.
- 7 peapunktis peegeldub GRAHAM autode mugavus.
- 8 peale selle väljendavad peenemaitselist välimust.
- 10 muud on progressiivse tehnilise saavutuse näited  
ja lõpuks 4 põhjust on varustused, mida ei leia  
üsamahinnalistes automobiilides.

Minu äris Teie võite näha kõik 54 põhjust, miks **GRAHAM**  
automobiilid on parimad.



# GRAHAM

Esindaja **Friedrich John**  
Tallinn, Aia tän. 10. Tel. 435-72



**Graham Prosperity Six**  
4-ja uksega töld . . Kr. 5.500.—

---