

# Auto

2. aastakäik

Ilmub kord kuus

## AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

Tegev ja vastutav toimetaja: dipl. ins. J. TÄKS

Väljaandja: J. ZIMMERMANN

Tellimise hind:  
Aastas (12 n-rit) kaasanlega kr. 6.—  
Väljamaale kr. 10.—  
Üksik nr. kaasanleta 40 s.  
Väljamaale kr. 1.—

Kuulutuste hind:  
 $\frac{1}{1}$  lehekülg . . . . . kr. 60.—  
 $\frac{1}{2}$  " " " " 30.—  
 $\frac{1}{4}$  " " " " 15.—

Toimetuse ja talituse:  
J. Zimmermanni trükikoda  
Tallinn, Lühikejalg 4. Tel. 9-24

Nr. 8 (18)

AUGUST

1929

### S I S U.

Kõrguse ja kestvuse lenurekordid.  
Auto võidusõit 1910. a.  
Postivedu lennukitel Ameerikas.  
Suunanäitaja.  
Teenimisest.  
Autoliikumine ja toodang Prantsusmaal.  
Meie autobustest.  
Uus 8-tsil. Studebaker.  
Cord-autod.  
Tarvitatud autode probleem.  
Lühemad teated.  
Tehnilisi uuendusi.  
Toimetusele saadetud kirjandus.  
Suurpäev Nürburg-Ringil.  
Eesti Autoklubi teated.

### I N H A L T.

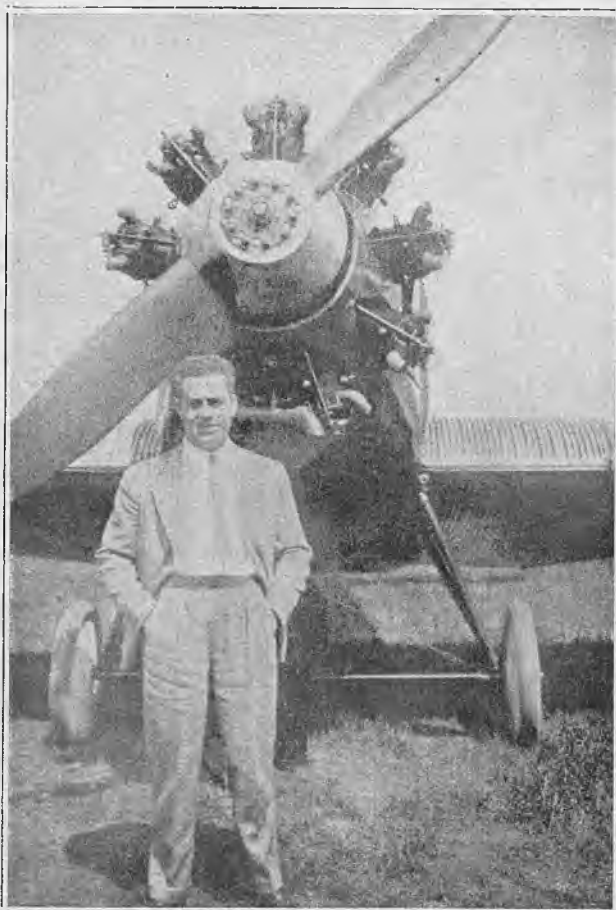
Rekorde für Höhen- und Dauerflug.  
Automobilrennen im Jahre 1910.  
Flugpostdienst in Amerika.  
Automobil-Winker.  
Über die Bedienung.  
Automobilbewegung und Produktion in Frankreich.  
Unsere Omnibusse.  
Der neue 8-Zylinder Studebaker.  
Cord-Automobile.  
Das Problem der gebrauchten Kraftwagen.  
Kurze Nachrichten.  
Technische Neuerungen.  
Bücherschau.  
Großtag auf dem Nürburg-Ring.  
Nachrichten des Eesti Autoklubi.

## Kõrguse maailmarekord ja kestvuse lennurekord.

12.500 meetrit kõrgust — 172½ tundi.

**D**essaus tõusis õhku Junkers'i lennuväljal 26. mail enne lõunat lendur Neunhofen „Bremen“-tüübilisel ühenduslennukil 12.500 meetri kõrgusse. Sellega õnnestus temal lüüa ameeriklaste rekordi, kes saavutasid seniajani 11.700 meetrit. See imestustäratav lend kestis üks tund 50 minutit. Saksamaa lendurite nõukogu tunnistajaks oli von Linsingen (Berliin). Masin kaalub 1300 kilogrammi ja on varustatud õhujahutaja Bristol-Jupiter mootoriga, 420. h.-jõuga. Erilise abinõuna selle suure kõrguse jaoks võttis Neunhofen enesega kaasa Drägeri süsteemi hapnikupreparaadi. Senini valitses arvamine, et niisugustel kõrgustel lõpeb õhk. Baromeetri samm langes 758 millimeetrist 130 millimeetrit, Neunhofen lendas umbes 40 minutit 10.000 meetri kõrgusel. Allalaskumine sündis õige kiirelt. Maandumisel tervitas professor Junkers õige südamlikult Neunhofeni. Oma sünnikoha järele on Neunhofen reinlane. Ta on olnud sõjaväelendur ja töötas 1924. aastast kuni 1929. Junkersi juures Lõuna-Ameerikas.

Rekordlennu järele jutustas Neunhofen: „Kuni 4000 ja 5000 meetrini on normaalne lennukõrgus. Sel kõrgusel ei juhtu ka midagi iseäras. Seisukord muutub dramaatiliseks ja kardetavaks, kui oled juba 8.000 meetri kõrgusel. Siin hakkab masin korruga paksu suitsu välja ajama ja jätab enese järele suure lumivalge suitsupilve, nii et võhik arvab, siin peab midagi kardetavat sündima, vist mootor ei ole korras ehk tarvitab ta palju õli. Tõeliselt on see ainult veeaur, mida lennuk enese järele jätab ja mis selles hõredas õhus on selgesti nähtav. Lõuna-Ameerika lendude järele, kus ma mitu korda Kordellieridest üle lendasin, olin ma kõrguse lendudega hästi vilunud. Siiski möödus nädalaid, enne kui mina tõsiselt võisin mõelda maailmarekordi saavutamisele. Alul võtsin ma ühe mehe kaasa. Meie istusime kahekordse tüüri ja jälgisime kuidas meie peale mõjub suurte kõrguste õhk. See harjutamine kestis umbes neliteist päeva ja paar korda lendasime kõrgemal kui 10 kilomeetrit. Ühel rekordikatsel oleks minu hapnikupreparaat peaaegu ebaõnnestunud.



W. Neunhofen oma lennukiga. Junkers-lennuki tüüp W. 33.

11.500 meetri kõrgusel külmetus järsku juurevoolu voolik, ma jäin õhuta ja langesin minestusse. Õnneks varustasin ma oma rekordlennuki erilise seadisega: ühe lühiühenduse nupuga, mis hädaohklikudel juhtu-

mistel automaatselt paneb seisma mootori, nii et hädaoht on eemaldatud, kuna täie jõuga töötav mootor langeb alla. See seadis päästis mu: 4000 meetri kõrgusel, kui lennuk juba 7000 meetrit oli langenud, ärkasin ma jälle üles: masin tõusis oma väljapaistvale stabiilsusele, hakkas maanduma spiraalseste rõngastena, ma andsin jälle gaasi ja sain õnnelikult maanduda.

Kõige suurem takistus sellistel kõrgustel on madal temperatuur, kõige suurem hädaoht hõre õhk. Temperatuuri vahe meie rekordilennul oli 80 kraadi, maas oli 25 kraadi soojust ja üleval 55 kraadi külma. Külml oleks veel väljakannatav, kui ei tuleks lisaks hirmus õhuvool. Ma pidin lendama prillideta, sest prilliklaasid on kaetud niisugusel kõrgusel jää korraga. Iga kord kui on vaja kõrvalt välja vaadata, mõjub jääkülm õhuvool kaitseta silmale, ja nii juhtus, et ühel rekordlennul 10.000 mtr kõrgusel minu pahem silm külmetus: pisarad hakkasid jooksuma ja ühe silmapilguga külmetus silm jäässe. See sünnitab pöörast valu, kuid ei anna põhjust lennu katkestamiseks. Palju halvem on liig hõreda õhu mõju kehale. Mida kõrgemal keegi on, seda tugevam on mulje, nagu viibiksid narkoosi all: jalad lähevad külmaks nagu jää, külm mõjub tervele kehale, paistab nagu sureksid käevarrad ära, ja õhk mõjub raskelt ajudele, tahaks silmad sulgeda ja uinuda. Ei saa peaaegu enam mõelda ja on mulje, nagu jooks kolmandat pudelit viina. Ja tundub, et lihtsalt ei saa enam töötada ja järgmiseks hädaohuks on lämbumine. Igal võimalusel tuleb rahulikult hingata, ainult nii võib hädaohtu kõrvaldada. Kõige suurepärasem minu suurel lennul oli suurepärase väljavaade. 10.000 meetri kõrgusest nägin ma ühelt poolt Magdeburgi, ja teiselt poolt Leipzigi ja maa-ala, mis oli minu õhulennuki all, 40-kilomeetrilise mastaabiga. Ka niisugustel kõrgustel on maa ikkagi näha, kuna segavad ainult maa aurud ja peamiselt tööstuste suitsupilved. Suured maa-alad näevad kõrgelt õige väikestena, just nagu väikesed lapid. See tuleb vist sellest, et meie neid näeme terava nurga all, mille algpunktiks nad on.

Neunhofeni nimetatakse nüüd Dessaus „meheks, kes oli Jumalale kõige lähemal“.

## Autovõidusõit 1910. aastal.

Suur vene kirjanik Leo Tolstoi ja auto.

**M**ie võidusõitude ajajärgul, kus iga päev loeme võidusõitudest, on huvitav neid võrrelda esimese võidusõiduga Venemaal 1910. aastal, millega juhuslikult puutus kokku ka suur vene kirjanik Leo Tolstoi.

### I.

Vara hommikul, kella viie ajal. Jahe maikuu päike valgustas kollast maneeži ja inimhulka, kes oli kogunenud varasele hommikutunnile vaatamata. Tihedalt seisid nad kaheksa väikese automobiili ümber, millised nüüdisaja automobiilile samapalju sarnlevad kui ahv inimesele. Laiaõlaline ohvitser jooksis edasi-tagasi ja andis viimaseid käskke. Ta vaatas kella.

„Mu härrad, — ütles ta — on aeg välja sõita“.

Kaheksa masinat üksteise järele läbistasid uniseid Moskva tänavaid, liikudes Serpuchovi linnaosa suunas. Selles linnaosas oli võidusõidu Moskva — Tuula — Orel start. Niisugune võidusõit 1910. aastal oli uudiseks,

seepärast tegi politseinikkudele palju vaeva tagasi hoida juuretungivaid inimesi. Võidusõidust osavõtjad asetsesid kohtadele: need olid enamasti rikkad sportlased-amatöörid, autosõidukite omanikud või autofirmade esindajad.

Korraldaja laskis lipukese langeda. Edasi...

Esimesena sõitis 75 h. j. „Fiat“, tema taga kaks „Benois“ mootorit (60 ja 40 h. j.), „N. A. G.“, „Darrock“, „Germaine“, „Laurien“, „Clement“ ja viimasena väike „Neckarsulm“ 16 hobujõuga. Rööplisel ning künklikel kiviteel küladest ja hoonetest mööda kihutasid tuliueud väikesed masinad. Koerad haukusid, külalapsed karjusid, peremehed jätsid töö kõrvale ja seirasid umbusklikult uudist. Siiski ei läinudki kõik nii libedasti, Tuula all oli esimene sündmus. Vastu sõitis külameeste voor. Hobused, kes kunagi ei olnud näinud automobiili, ehmusid, hakkasid lõhkuma ja ajasid kooramad ümber. Automobiilid vähendasid kiirust, kuid ei peatunud, seal haarasid vihased talupojad piitsade jä-

rele. Autoomanikud, kartes rüselmist, tõmbasid revolvrivd välja. Nii ähvardades puhastasid nad teed.

## II.

Leo Tolstoi võttis kaabu ja kepi ja läks nagu harilikult jalutama. Kodunt välja minnes, läks ta kivitee kaudu. Ta kõndis käbedasti ja ta valge habe lehvits tuule käes. Eemalt tõusis tolmupilv. Ta seisatas, kaitstes oma silmi käega, ja ootas. Ilmus esimene masin. Selles sõitjad vanameest ei märganud, kes sarnles tavalisele põllumehele. Kuid teistes automobiilides tundsid juba võidusõitjad Tolstoi ära, aga kartsid peatuda, et mitte aega kaotada, ja sõitsid tervitades mööda, käiku vähendamata. Ainult prantslane *Herbert de Caurny*, kes viimasena sõitis mootoril „Neckarsulm“, eelistas jutlemist suure kirjanikuga võidusõidu loorberitest. Ta vähendas kiirust ja jäi oma masinaga seisma Tolstoi kõrvale.

„Ma peatusin meelega — ütles ta — et tervitada meie armsamat kirjanikku“. Näis, nagu ei mõistaks Tolstoi üldse tema lahkust, sest kirjanik uuris hoolega masinat: „Kujutage endale ette, ma näen esmaskordselt automobiili nii ligidalt“, ütles tema tasase häälega, „miks sõidate teie nii aeglaselt, minule näis ikka, et automobiil peab kihutama kõige suurema kiirusega“. *Herbert de Caurny* seletas võidusõidu tingimusi: prooviti järele mootori tööviisi korrapärasust, liikumise kiirus ei mängi osa. Seepärast maksimaal-kiirusena on lubatud 60 km.

Tuli välja, et Tolstoi on ammu juba huvitatud autost ja palus nüüd de *Caurny* seletada masina ehitust. De *Caurny* tegi mootori lahti ja seletas lühidalt selle töötamisviisi põhimõtte. Tolstoi oli huvitatud tema seletustest ja küsitles ikka uuesti.

„See asi mängib kord väljapaistvat osa inimkonna elus“, ütles Leo Tolstoi. Aga de *Caurny* vaatas kannatamatult kella peale, oli aeg kaotatud, vaja tagasi võtta. „Soovin õnne“ hüüdis Leo Tolstoi juba liikuva automobiilile.

Lõpp-punktis Orelis olid ehitatud erilised tribüünid. Mürtsusid polgu-orkestrid. Politseinikud ja suur rahvahulk võtsid osavõtjaid vastu. „Neckarsulm“ jõudis kuuendana, ajades kahest viimasest masinast mööda. De *Caurny* teatas oma jutuajamisest teistele osavõtjatele ja need saatsid suurele kirjanikule tervitustelegrammi.

Nii kohtas Tolstoi oma lõpupäevil automobiili, mis siis alles algas oma võidukäiku.

\*

Kaasaegne ajakirjandus oli vähe huvitatud sellest sündmusest ja 1910. a. maikuu ajakirjas leiame meie ainult märkuse „Tuulast välja sõites, sõitsid automobillistid kolmest koerast üle“. Mitte nii nagu nüüd, mil ajakirjandus jälgib iga võidusõidusammu.

*Ajakirjast „Sa rulem nr. 7.“*

## Postivedu lennukitel Ameerikas.

Ükski postivalitsus maailmas pole posti kiiremaks veoks ja postitarvitajate rahuldamiseks rohkem teinud kui Ameerika Ühisriikides. See on sündinud viies ajajärgus: üksikhobustega, siis pikamaa postivankritega, raudtee kiirrongide, autode ja viimasel ajal lennukitega. Kuidas seda tehtud, selleks võtame näite raudteearajärgust, mis hääbumas postiveo alal juba minevikku.

Posti vedasid kõige kiiremad rongid, igasugused piima-postiveorongid, mis iga farmeri ukse ees ja lüpsikohal peatusid, on seal tundmatud. Kiirrong peatus — peatub praegugi veel — ainult suurimates linnades. Vahepeal olevatesse linnadesse ja küladesse visatakse postikotid vagunist välja ja võetakse — rongi kihutades 80—90 kilomeetrilise tunni kiirusega edasi — erilise aparaadiga tee äärel olevate postide külge konksudesse riputatud postikotid vagunisse. Ja seal, kus tarvis vedurit vahetada, ei jääda nuhkima tundide viisi, nagu see meil ja mujalgi Euroopas viisiks, vaid veduri vahetamine toimitakse rongi liikumise ajal. Seda võimaldavad automaat-sidurid vagunite vahel. Senine vedur lahutatakse vagunitest liikumise ajal, kiiruse juures 10—20 kilomeetrit tunnis, ja vedur tormab edasi rongist ette teistele roobastele. Samal ajal liigub peateel rongi ees juba valmis seatud vedur, mis reguleerib oma kiiruse ligikaudselt samaks, mis on edasiliikuval vedurita rongilgi. Ja kui rong saavutab veduri, siis haagib uus vedur selle automaatselt enda taha ja kihutab edasi. Nii talitades suudetakse post viia ookeanist-okeanini — 5—6000 kilomeetrit ja osalt kõige järsumaid ja pöörasemaid teid mööda — kõigest kolmenelja päevaga.

Autod täiendasid postivedu kiiremaks ja kättesaadavamaks. Sai võimalikuks linnadest ja raudteejaa-

madest viia post ka kõige kaugematesse maanurkadesse mõne tunniga. Ja viia see isegi külateede äärtel asuvate farmerite väravates olevatesse postkastidesse.

Kuid praegusel lennuasjanduse ajajärgul ei rahuldanud enam sellinegi saavutus. Elutempo on liig kiire ja „aeg on raha“, täna veel rohkem kui eile. Ja nii hakkas Ühisriikide postivalitsus 1918. a. peale vedama linnade vahelist posti lennukitega. Ja mitte ainult linnade vahel oma maal, vaid ka saatma seda lennukitega Kanaadasse, Lääne-India saartele ja Kesk-Ameerikasse.

Esimene lennupostiliin Ameerikas avati 15. mail 1918. aastal. See oli pealinna Washingtoni ja New-Yorgi vahel. Praegu on suurimaks pealiiniks New-Yorgi-San-Francisko liin, mille pikkus umbes 5000 kilomeetrit. Sellest liinist hargnevad lühemad liinid, mis ulatuvad peaaegu igasse osariiki ja igasse enam-vähem tähtsasse linna. Üldse on Ühisriikides praegu olemas 22 postiveo-lennuliini, millede lennukid lendavad iga päev posti vedades 40.000 kilomeetrit. Haruliinidel lendavad postilennukid ainult päeval, New-York—San-Francisko pealiinil aga ööd-päevad läbi. See lennuliin on nimelt üle mandri, ookeanist-okeanini majakatega valgustatud. Majakaid on selleks ligi kolmsada ja peale selle veel suur hulk märkpuudesid. Lend kestab harilikult 40 tunni ümber ja on ligi kolm korda kiirem kui kõige nobeda im kiirrong. Ülemaalsed postilennukid ei maandu väiksemates linnades — nendesse visatakse postikotid alla langevarjudega. Peale võetakse posti ainult suurimatest linnadest ja maandumiskohtadest.

Peale kodumaa liinide on, nagu eelpool juba tähendasime, olemas rida välisliine. Neid on postivalitsusel Albany linnast New-Yorgi osariigist Montreali, Kanaadas, ja Miami, Floriidas, Havannani, Kuuba saarel, missugused liinid töötavad väga suure eduga. Li-

saks on otsekohene posti-lennuliin Mehhikosse. Edasi on postivalitsus teinud lepingu Kõik-Ameerika lennu-transportühinguga vedada Floriidast posti Havanna laudu Panaamasse, Mehhikosse, Briti Hondurasse, Nicaraguausse ja kõigile Lääne-India saartele. Lennuliin Floriidast Panaama kanali piirkonda on 2800 km, Porto-Rica 1900 km ja Bahaama saarele 300 km. Kavatus on tulevikus pikendada neid postiveoliine Port-of-Spain (Hispaania Sadamasse) Trinidadis, missugusel puhul see liin Floriidast arvates oleks 3072 kilomeetrit pikk. Postivalitsus on ka teatavaks teinud, et lähemal ajal antakse edasi lennukitega Ühisriikidest postivedu Coloni (Panaamas), Tshiili, Buenaventurasse, Colombiasse, Equadorisse, Limasse, Perusse ja teistesse Kesk- ja Lõuna-Ameerika riikidesse ja tähtsamatesse linnadesse. Seega oleks pikem lennukitega postiveoliin Ühisriikidest välismaile 6000 kilomeetrit.

Kuidas Ühisriikide postivedu lennukitega on kümne aasta kestel arenenud, sellest mõned arvud. 1918. aastal veeti posti 1783 naela — läinud aastal aga 1 945.331 naela. Keskmiselt veavad Ühisriikide postilennukid kokku umbes 500.000 naela (2050 tonni) posti iga kuu.

Ühisriikide lennupostivõrk on kasvanud nii suureks, et praegu on selle läbi omal maal 65 miljonil kodanikul otseühendus. Ja varsti on, nii teatab Ühisriikide postivalitsuse lennuposti osakonna juhataja W. Irving Glover, otsekohene lennuühendus iga linnaga, kus 25.000 või rohkem elanikke.

Praegu uuritakse võimalusi pimedas ja udus lendamiseks. Kui need takistused täielikult võidetud, siis laieneb postivedu lennukitega veelgi hoogsamalt. Prae-

gu suureneb väga kiirelt nõudmine, et posti sorteerimine lennupostis peab sündima lennukite õhus olles, nagu seda tehakse kiirrongide postivagunites. Sellele nõudmisele vastutulek nõuab aga omakord suuremaid lennukeid. Küsimust uuritakse ja nii pea kui on selgunud kohane lennuki tüüp, pannakse liikuma sellised postilennukid, vähemalt pealiinidel. See kiirendab omakord postivedu õhus.

Postivalitsus uurib ka teist tähtsat küsimust lennuposti alal. Ameerikas kasvavad linnad kohutava kiirusega. Maa hind linnas ja linna läheduses tõuseb kohutavalt. Postivedu lennukitega vajab lennuplatse maandumiseks ja õhku tõusmiseks. Linnades neid on praegu juba raske leida. Nii mõneski kohas on postilennukite aerodroom kümnete kilomeetrite kaugusel kesklinnas asuvast kesk-postkontorist. Posti vedamine lennujaama ja sealt postkontorisse raiskab hulga kallist aega. Ainuke abinõu on hakata ehitama postkontoreid niisugusel kujul, et lennuk võib nende katusele maanduda. Ja seal, kus võimalus, tuleks sadamasildadele lennukite maandumiskohad korraldada.

Ühisriikide lennupost on juba nii laialdane, et seal pole ärimehel, olgu tal kiri saata idasse, läände, lõuna või põhja, tarvis rutata postkontorisse oma kirja lennuposti andmisega, vaid ta võib rahuliku südamega panna kirja ükskõik kuhu postkasti ja olla kindel, et see kiri peagi satub postkotti, mida lennuk pöörase kiirusega edasi viib. „Viimane sõna“ Ameerika lennuposti arengus pole kaugeltki veel öeldud. Siiski on see enam arenenud kui ühelgi teisel maal ja areneb nii kiiresti, et üks uuendus rühub otse teise kannul.

## Suunanäitaja.

NURK- JA KASTSUUNANÄITAJA.

Tsiviil-insener J. Fischer, Görlitz.

**K**as nurksuunanäitaja või kastsuunanäitaja? Erilise tähtsusega on sõidusuuna näitaja Euroopa linnades, kus on tänavad keerulised ja jalakäijad võrdlemisi distsiplineerimata. Kahjuks on tänini terve rida lahkuminevaid suunanäitajaid kinnitatud kord ühele, kord mõlemale poole, sõiduki ette ehk taha, nii et kunagi ei tea, kust tuleb oodata suunamärguannet. Päev-päevalt raskeneb seaduslik ühtlustamine, sest et isesugustest tüüpidest on juba rohkem kui 100.000 tarvitusel ja nende vahetamine ja ümberpaigutamine on seotud suurte kuludega.

Et suunanäitaja valikut kergendada, toome siinkohal peatüüpide head ja vead. Tuleb eraldada kaht konstruktsiooni, nimelt kastsuunanäitaja ja mehaaniline suunanäitaja. On ükskõik, kas liiguvad nad käe, elektri või kokkusuurutud õhu abil. Sellest edaspidi pikemalt.

1. *Kastsuunanäitaja.* Tavaliselt koosneb kastsuunanäitaja tsilindrilisest kehast, kuhu on mõlematele pooltele sisse lõigatud teravalt väljatöötatud, hästi nähtav elektri valgusega nool. Selline suunanäitaja paigutatakse tavaliselt ühele küljele vastu autojuhi istet. Noolt võib tarvilise sisseseade abil pahemale ja paremale keerata ja kui viimane seisab otse, tähendab see otsesihilist sõitu. Otsesihilise sõidu näitamine on tarbetu, sest kui ei sõideta paremale ega pahemale, on sõit otsesihis, kuna suuremast kaugusest on võimatu näha, kas nool seisab otse või põigiti. Selle kastsuu-



1. Kast-suunanäitaja (Contax).

nanäitaja paremuseks on tema mahutamise kapslisse, nii et liikuvad osad on mustuse eest kaitstud, peale selle tuleb tema tarvitusel jälgida ainult sõiduki üht



2. Nurk-suunanäitaja (Zeiss-Ikon).

punkti. Puuduseks on aga asjaolu, et, näiteks, pahemale poole kinnitatud kastsuunanäitaja kaob sõiduki paremale pöördumisel ruttu teiste tõldautode või sõitjate taha. Aga suurem hädaoht on juhul, kui üks sõiduk on risti teise sõiduki taga ja suunanäitamist ei ole paremale poole näha.

2. *Nurksuunanäitaja.* Niisugune uusim suunanäitaja koosneb kitsakujulisest seadest, mis ei riku sõiduki välisjoont. Tarvitamisel heidetakse pendlataoliselt ehk põigiti välja valgustatud nool. Et nurksuunanäitaja on kinnitatud paremale ja pahemale küljele, siis võib märguannet oodata paremalt ja pahemalt. Peale selle muudab selline suunanäitaja autosõiduki profiili ja on seega eriti silmatorkav. Ka suurematel kaugustel on eksitus otsesihilise suunanäitamise puudumisel võimatu ja pahem suunanäitaja ei saa kunagi näidata paremat pöörangut. Kui, näiteks, tõldauto või möödasõitjad katavad pahema suunanäitaja, ei ole see hädaohtlik, sest siis jääb sõiduk paremale taha ja pöördub pahemat kätt, kuna kokkupõrget ei järgne. Kõigi nende suunanäitajate peaviga seisab selles, et neid ei saa kunagi paigutada kapslisse ja seetõttu nõuavad nad alati väikest puhastust ning hoolt. Vooliku juures tuleb jälgida konstruktsiooni, mis peab olema niivõrd täielik, et väike mustus ei mõjuks takistavalt tegevusele. Tarvitamisel tuleb tähele panna mõlemat autokülge. Järelduseks on, et mehaanilised suunanäitajad on palju mõjuvamad, kuna neil ülekaalus on head omadused. Igal juhul tohiks olla ainult üks või teine konstruktsioon üldisel tarvitusel, alles siis täidaks ühtlustatud suunanäitaja täielikult oma otstarvet.

## Teenimisest.

(Allgemeine Autom.-Zeitung nr. 17).

Öeldakse: auto ei ole enam luksussõiduk rikkastele, vaid on saanud tarvilikuks sõiduriistaks igale rahvakihile. Kuid siiski tuleb Saksamaal iga 68 elaniku kohta ainult üks auto.

Mis on selle põhjuseks? Hindades ei seisa see kindlasti mitte, sest neid alandatakse alatasa, iseäranis väikeautode hindu, nii et need kättesaadavad on juba keskmisele ärimehel, ametnikule ja parema palgaga töölisele. See ei seisa ka bensiini hinnas. Bensiini, õli ja kummi hinnad on järjekindlalt langenud kvaliteedi suurenemisega.

Kust peame otsima siis põhjusi, mis saksa ostjat kohustab ja veda autoostul hoiab tagasi? On ta nii taha jäänud oma ärimetoditega või traditsioonidega niivõrd seotud, et ta loodab selle moodsa majanduslise abita läbi saada? Kuid see ei ole nii, sest paljud tahaksid maitsta autosõidu paremusi. Aga mis hoiab neid tagasi?

Selle põhjuseks on sakslase umbusklikkus:

umbusklikkus	müüja vastu,
„	vabriku „
„	bensiinimüüja „
„	kummidemüüja „
„	töökoja „

See umbusklikkus, millest ikka üle ei saada, peab kaduma. Mis on selle umbusklikkuse põhjuseks? Kuuleme neilt, kes auto ostu juures tegevad:

„Müüja, jah, see lubab: kõiksugused garantiid, täpne kohaletoimetamine. Auto antakse üle kõigi juurekuuluvate osadega jne.“

Oled sa otsusele jõudnud ja auto välja valinud, siis ei lase ta enesest enam midagi kuulda!

Selle asemel teatab ent vabrik: „Raskused äris, materjali muretsemisel segadused, masinate rikkimine jne. takistavad kahjuks õigeks ajaks kohalesaatmist. Palume teid (siin järgneb viivitusaeg 14 päevast kuni 4 nädalani) oodata“. Siis tuleb teine teade: „Ei saa soovitada lakki selle seeria jaoks, soovitame niisugust ja niisugust lakeerimist“. Nii läheb see edasi, iga päev toob uue üllatuse. Kui siis lõpuks auto käes on, siis tekivad varsti igasugused väikesed rikked. Rahulikult mõeldakse garantii-ajale ja otsustatakse vähe aega enne selle möödumist autot veel kord põhjalikult korda seada lasta. Mis juhtub aga? Tunnustatakse ainult neid vigu, mida kuidagi ei saa juhi hooletuse süüks pidada, ja tõendatakse, et ainult need kuuluvad garanteerimisele. Aga kuidas imestatakse, kui ühel päeval arve koju saadetakse, mis ütleb: „oleme teie soovi kohaselt tekkinud puudused kõrvaldanud ja paranduse garantii all ette võtnud. Jääb teil ainult tasuda töötundide eest...“ Kas see on siis ime, kui lootusrikas autoomanik näeb automüüjas oma suurimat vaenlast.

*Nüüd garaaži küsimus.*

Kui kauase otsimise järele ometi korralik garaaž leitud, siis ootavad sõiduki omanikku uued üllatused. Seisukoht garaažis maksab 60 kuni 80 RM. ja väikese Hanomagi või Opel eest tuleb sama palju maksta kui 8-tsilindrilise Horchi eest. Parandusi ei tohi garaažis toimetada. Nii palju autoomaniku kohustest; ja vastaspoole kohused? Härrad, kelle autode jahutajad vä-

hese kütmise tagajärjel on külmunud, võivad sellest rääkida imelugusid! Ja abivalmis olek!? See kasvab ja väheneb proportsionaalselt jootraha suurusele!

*Nüüd bensiinikauplejate juure.* Hinnad. Välispidi kõik sarnased; aga salaja sosistatakse sulle kõrva: salajane rabatt, altkäemaks jne. Kas ei peaks siis autoomanik umbusklikuks muutuma? Samasugune lugu on kummide muretsemisega, siis töökodadega. See on nagu arsti või kellasepa juures. Paha aimamata tuuakse auto väikeseks paranduseks töökotta ja lubatakse õhtuks valmis teha. Järele minnes aga saadakse kuulda: laagrid, kolvirõngad, õlitamis- ja tüürimehanism, lühidalt, masin vajab üldremonti. Ohates minnakse töökojast, et alles nädala pärast auto järele tulla ja siis kolme nädala pärast arve maksta.

Kas on siin siis midagi imestada, kui autoomanik on rõõmus, kui ta oma sõidukist lahti saab ükskõik mis hinna eest? Nii saab autosõbrast varsti vaenlane ja teda jälle autoostule sundida läheb vaevalt korda.

Muidugi leidub ka eeskujulikult juhitavaid ettevõteteid ettevalmistatud personaaliga, aga nende arv on väike.

Mis on „service“ Ameerikas? Vaatame maad, kus igal viiendal elanikul on oma auto ja kus autovabrikute valmistamise arv siiski veel suurt tõusu näitab, kuidas on seal lugu umbusklikkusega?

Seal aga valitseb ainult usaldus, ja häda sellele kaupmehele, kes seda usaldust kurjasti tarvitab, see võib oma äri kohe sulgeda. Autoomanik Ameerikas näeb automüüjas oma sõpra, kes ikka on valmis aitama teda nõuga ja jõuga. Ta peab, mis ta lubab, ja ta ei lubagi rohkem ega vähem, kui tal õigus on.

Kui armastusväärset võtab müüja oma tulevase ostja vastu, teeb talle õiglase kalkultatsiooni, arvestab täpselt järele, kas ta ostuga kahju või kasu saab. Jah, ta isegi eitab vahest autoostu, kui see tõesti tuleb ostjale kahjuks. Väljaandmise ajast peetakse täpselt kinni; kui see venib liig pikale, antakse ostjale seniks teine auto tarvitada. Kui siis ostja oma sõiduki kätte saab, on kõik osad hoolsalt läbi proovitud ja seda ei tarvitse ½ aasta pärast tagasi tuua.

Kui abivalmis garaazides ollakse ja missugune mugavus igalpool valitseb (pesemisruumid, puhtus jne.), sellest võib igauks, kes Ühend. riigid autol läbi sõitnud, kiidulaulu laulda. Ja ameeriklane ei tee seda kõike oma ostja ilusate silmade pärast, vaid et see on parimaks reklaamiks ta äriks. Kui ostjad on rahul, sõidavad nad palju ja meeleldi, räägivad sellest oma sõpradele, ja on seega elavaks reklaamiks.

Ostjate teenimist peab tegudega tõendama! Saksa autoostja tahab näha tegusid, ainult siis võib umbusklikkus muutuda usalduseks!

*Dr. H. I. F.*

Eelpooltoodud saksa sulemehe artikkel on otsast lõpuni täis tõsiasju. Ka meil tuleks siit palju oma arvele kirjutada.

Kas ei ole meil lugu samasugune, kui mitte veel halvem? Kas ka meie auto, bensiini ja kummide müüjatelt, parandustöökodade omanikkudelt jne. ei tuleks nõuda rohkem vastutulelikkust teenimise mõttes? Meilgi on juhtumeid olnud, kus autoostja väga umbusklikuks muutub ja rahutust hakkab tundma, kui tal nende asjadega tegemist on, eriti auto parandusega. Kerge on autot osta, kuid pärast, kui teda parandada vaja, siis tulevad ilmsiks sarnased asjaolud, nagu kirjeldab neid artikli autor. Meil on tekkinud viimaste aastate jooksul peaaegu igal tänaval mingisugune autode parandustöökoda, kuid kui meie vaatame ligemalt, kes on selle töökoja juhataja, siis näeme kahjatsusega, et asjatundlikkus jätab paljugi soovida. Tuleb ette, kus autot parandustöökodast ära tuues teda homme ja ülehommega tuleb tagasi viia ning igal tagasiviimisel avatakse „töökoja“ raamatus uus maksuarve lehekülg, kuigi teada või näha on, et teatud parandus on endise paranduse saamatusi. Oleks ka meil viimane aeg mõelda sellele, et auto, bensiini jne. tarvitajad on nende saadustega kauplemise sõbrad ja teenistuseandjad, samuti ka parandustöökodade ülevälpidajad, siin peaks tarvitajale küll rohkem tähelepanu pööratama ja asjatundliku nõuandega õiglaselt talitama, kui tarvitaja huvid seda nõuavad.

## **Autode liikumine ja autode toodang Prantsusmaal.**

**K**õigiti hiilgav XX autodesalong Pariisis sulges oma ukсед. Tema näitas mitte ainult uusi mudeleid ja ilustatud ning täiendatud vanu vorme, vaid näitas ka, et Prantsusmaa etendab maailma autoturul tähtsat osa ja tõendas Prantsuse automobilismi suurt arengut.

Prantsuse autotööstus valmistas 1927. a. 191.300 sõidukit, s. o. täpselt 5 korda rohkem kui 1920. aastal. Oma produktiooniga asub tema maailmas 3. kohal, Ühisriikide järele, kes aastast 3.400.000 sõidukit valmistades seisab esimesel kohal, ja teisel kohal Inglismaa. Prantsusmaa valmistab 34% kogu Euroopa toodangust ja kavatab 1928. a. järele jõuda Inglismaale ja kui võimalik, siis isegi temast ette jõuda. Huvitav on suurte ja väikeste veoautode suhe kõigi liikumisel olevate autodega:

Prantsusmaa oma 31% veoautodega on esimesel kohal, kuna Ühisriikides on ainult 12% ja Inglismaa 29% veoautosid kogu autosõidukite arvust. Statistika näitab, et prantsuse autotööstusel, vaatamata oma luk-

sustendentsile, on suur püüd kasulikkusele, seda tõendavad kõigepealt suur veoautode protsent ja teiseks väikejõuliste sõidukite arv, mis teeb välja 81% kõiki-dest sõidukitest. Tänu sellele asjaolule on Prantsusmaal jõutud täielisele autode demokratiemale, mida näitab kõige paremini Prantsusmaal olevate sõidukite üldarvu (1miljon) suhtumine elanikkude arvule. Statistika viimaste andmete järgi tuleb Prantsusmaal iga 41 elaniku peale 1 auto, seega asub Prantsusmaa viiendal kohal maailmas Inglismaa järele (1 sõiduk 37 elaniku peale). Pariisis üksi „jooksevad“ 103.307 sõidukit.

Seda autotööstuse demokratiiseerimist piirab aga, majanduspoliitilist keelt tarvitades, hariliku kodaniku ostujõud. Huvitav on selles mõttes võrrelda Prantsusmaad Ühisriikidega. Ühisriikides võrdub ühe väiksema sõiduki hind ühe töölise kahekuulisele sissetulekule, kuna Prantsusmaal sellesama kategooria sõiduki ostuhind võrdub 8—10 kuu sissetulekule.

Siiski läheb prantsuse autotööstuse toodangust 75 protsenti sisemaale. Väljavedu oli 1927. aastal 72.000

sõidukit 1.728.000.000 fr. väärtuses, üldmüük sise- ja välismaal 153.127 sõidukit 4.000.000.000 fr. väärtuses. Iseloomustav on asjaolu, et 20% kõigist sõidukitest on müüdnud krediidi peale, s. t. ostuhinna tasumine on võimaldatud osakaupa.

Prantsuse autode väljavedu aga langeb püsivalt 1925. a. alates. Seda nähtust seletatakse seega, et mõned tuntuimaist firmadest, Fordi eeskujul, on asutanud välismaal montaažtöökodjad, kus nad Prantsusmaalt väljaveetud autode osadest seavad kokku sõidukid, mis sugune asjaolu ei jäänud muidugi mõjuta väljaveo statistikale.

Prantsuse väljaveo raskused on ka seletatavad suure konkurentsiga, sest Prantsusmaa valmistuskulud on tänapäev palju suuremad kui, näiteks, Ameerikas.

Sellel probleemil on ka suur rahvamajanduslik tähtsus, sest Prantsusmaa autode toodang mõjutab tunduvalt riigi kaubanduslikku bilanssi.

Prantsuse autotööstus annab tööd 200.000 töölisel, kelle palk ulatus 1927. a. 2½ miljardi frangini. Peaaegu sama suure summa võtab sisse mitmesuguste maksumade näol ka prantsuse riigikassa. 1927. a. tarvitati Prantsusmaal miljard liitrit bensiini ja 63.424.000 liitrit määrdeõli.

*Prantsusmaal oli liikvel möödunud aastal 1.088.351 autot, s. t. 1 auto 38 elaniku peale. Viimane rahaministeeriumi kokkuvõtte näitab, et 1928. a. jooksul on autode arv Prantsusmaal kasvanud 140.288 võrra. Andmete järgi on 757.668 sõiduautot ja 330.683 veoautot.*

Prantsuse rahaministeerium avaldas hiljuti statistilised andmed 1928. a. jooksul maksustatud autode kohta.

Prantsusmaal on 1.421.964 mootorit, mis jõududes ümberarvatuna annavad 12.123.426 H. J. Maksudest

tuli sisse 686.188.375 fr. Iga maksustatud sõiduk (sõiduautod, veoautod, autobused, jalgrattad, mootorrattad ja mootorpaadid) on maksnud keskmiselt:

	1928. a.	1927. a.
Autod . . . . .	757.668	642.744
Veoautod . . . . .	330.683	305.587
Puusõega töötav. autod	905	865
Jalgrattad . . . . .	28.585	27.450
Mootorrattad . . . . .	301.914	232.201
Paadimootorid . . . . .	3.929	3.313

Üldkokkuvõte: 1.421.684 1.212.160

Seega siis 1.088.351 autot ja 301.914 mootorratast. Juurekasv on õige suur, eriti sõiduautode (18%) ja mootorrataste juures (30%).

Keskmiselt võetult valmistavad prantsuse autotööstused 390 sõiduautot, 83 veoautot ja 332 mootorratast päevas.

Prantsusmaa elanikkude arvu (41.020.000) järgi tuleb 1 sõiduauto iga 54 elaniku peale, 1 veoauto iga 125 elaniku peale. Kui arvestame aga elanikkudega üldises mõttes ja mitte ainult autoharrastajatega, siis tuleb 1 auto 38 elaniku peale. Elanikkude poolest kõige tihedamas linnajaos on keskmiselt 1 auto 25 elaniku peale. Statistilistest andmetest nähtub, et 757.668 sõiduautot on ainult 70.503 (9½%) vanu, mille iga üle 9 aasta. 330.683 veoauto peale tuleb vanu sõidukeid 97.944, mis tarvitusel üle 9 aasta. Seega on algatatud kontrolli pidamine vanade autode üle, sest vanad autod on liikumise hädaohuks. Selle kontrolli võttis enda peale Prantsusmaal „Bureau Veritas“.

## Meie autobustest.

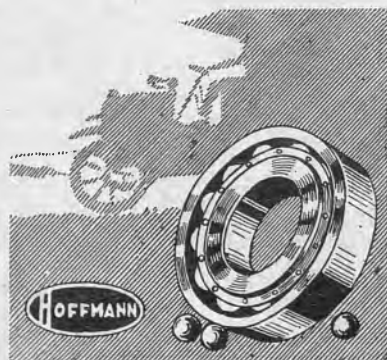
O.-Ü. MOOTOR TÄIENDAB OMA AUTOBUSTE PARKI MOODSATE AUTOBUSTEGA.

**A**utobuse liikumine on meil järjest arenemas. Ehk küll uute liinide arv nii suurt tõusu ei näita, võib arenemist panna tähele peamiselt autobuste ehituses. Iga aastaga pannakse liikuma jälle moodsamad ja mugavamad autobused.

Autobuse ehituse alal on juhtivale kohale asunud O.Ü. Mootor. Igal aastal on ta lasknud välja terve seeria uusi autobusi. Kuid iga järgmine seeria on sealjuures ka täiuslikum ning mugavam. Võib tähele panna, et kuludega siin nii ei arvestata, vaid esijoonel on mugavuse pakkumine reisijatele. Tänavu väljalastud

uued autobused võivad oma ehituse ja mugavuse poolest vabalt võistelda väljamaa sarnaste autobustega. Sest peab tähendama, et autobuse ehitus on väljamaal nii arenenud, et meie üldiselt siin kaugele taha oleme jäänud.

O.-Ü. Mootor'i direktori ins. E. Schiffer'i lähkel vastutulekul oli meie esindajal võimalus lähemalt tutvuneda Mootor'i autobuste pargiga, osalt juba siis, kui need veel ehitusel olid, et lähemalt jälgida ka ehituse käiku. Siin peab ütleva, et autobuse kere ehitus ei ole sugugi lihtne. Meie vastavad töökodjad ei ole siin



## KUULILAAGRID

maailma parimad

Inglis „**Hoffmann**“i“ vabrikust  
**AUTOTARBED, materjalid.**

„**CHEVROLET**“ ja teiste Ameerika autodele tagavaraosad ning jaod.

**K-m LIER & ROSSBAUM**

Viru tän. 7. Kõnetr. 27-34.



*Uus Graham Brothers autobus 2-tonnilisel shassiil, 20 istekohta. Eestivaade.*

veel täiesti vilunud, kuna neil puudub ülevaade väljamaal sel alal tehtud edusammudest. Seepärast ehitas O.-Ü. Mootor oma autobuse kered ise.

Tänavu kevadel said valmis ja pandi liikuma 2 tk. Dodge Brothers ligisõiduaubust, 2-tonnilisel shassiil, 20 istekohaga. 4 tk. sama tüübilist, kuid 1¼-tonnilisel shassiil ja 16 istekohaga. 1 tk. Dodge Brothers kaugesõiduaubus 3-tonnilisel shassiil, 28 istekohaga ja 7 klapptooliga, kokku 35 istekohaga, on praegu veel ehitusel ja saab lähemal päeval valmis.

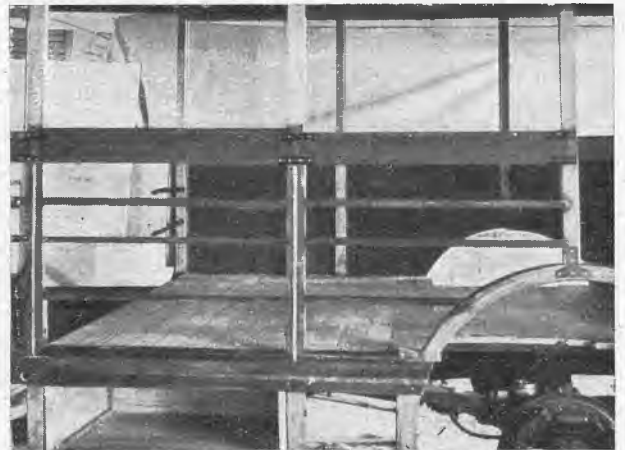
Nende autobuste juures võib panna tähele järgmisi uuendusi ja muudatusi:

Sissekäik on tehtud ette juhi iste lähedale. See asjaolu võimaldab ilma konduktorita liikumist, kuna



*Eelmise autobuse tagantvaade.*

siin juht võib ka pileteid müüa; teiseks on aste eespool madalam, kui auto tagaotsas, mis reisijatele väga tähtis. Seetõttu ei ole juhi ruum reisijate ruumist mitte täitsa eraldatud, on jäetud alles vaid osa vaheseina. See oleks esimeseks sammuks vaheseina täieliseks ärajätmiseks. Väljamaal on samasugused autobused pea kõik ilma vaheseinata. Tagaotsa pahemal pool küljel on nähtud ette tagavarauks, mille käepide klaaskaanega kastis. Varemalt seda ligisõiduaubusel ei olnud.



*Autobuse kere raamistik on saarepuust, terasplekiga otstarbekohaselt kõvendatud.*

Tähelepanu väärrib veel ventilatsiooni parem ehitus. Avarad reguleeritavad õhuavaused autobuse eesküljel võimaldavad ka palaval ajal head ventilatsiooni. Lisaks sellele on veel tarvitusele võetud väljamaalt tellitud katuse-ventilaatorid ja allalastavad aknad, mille seaded samuti väljamaalt tellitud, kuna eelmisel aastal tarvitatud oma konstruktsioonil mõningad puudused ilmsiks tulid. Suurem ventilatsiooni võimalus on seepärast tarvilik, et suuremad küljeaknad päikesepaistel rohkem soojust sisse annavad.

Autobuse sisemuse ehitusel on kinni peetud teatud mustriks: väljapaistvad lae kaared on tumedaks värvitud, samuti ka lae ja akende äärsed liistud, mis teeb autobuse sisemuse võrdlemisi nägusaks.

Püstiseisjatele on nähtud ette käepidemed laes ja pinkide otsas. Põiktoolide ülemine osa kitsam, mis võimaldab püstiseisjatele reisijatele enam mugavust.



*20-istmelise autobuse seestvaade tagant ettepoole.*



Autobuse kere on üldiselt madalam, kui eelmistel autobustel. See oli võimalik erilise alusraamistiku ehituse tõttu ja see võimaldab enam kindlamat sõitu ning autobus õõtsub tee käänakutel vähem.

Väliselt võib autobuse ümber tähele panna paksu puust raudvitsaga löödud kaitseliistu. See on selleks, et kitsastel teedel laia autobuse kere juures sagedased kriimustused ette tulid. Nüüd võtab need liist vastu. Autobuse külje katteplekid on üksikutest tahvlitest kokku pandud, mille kokkujooksvate äärtele alumii-

niim-liistud on paigutatud. Sarnane ehitus võimaldab rikitud plaati kergesti ümbervahetada.

Üldiselt on uued autobused ka väliselt kenamad kui endised, mis tingitud sellest, et külgedele on antud enam kumerust kui varem. Ka soodus värvide kombinatsioon aitab selleks kaasa.

See väike ülevaade näitab, et O.-Ü. Mootor katsub teha kõik, et oma autobuseliinidel reisijatele sõitu nii mugavaks teha, kui see meie oludes vähegi võimalik.

J. T.

## Uus 8-tsilindriline Studebaker.

A./S. „Silva“, Studebaker firma esindaja Tallinnas, teatab uue 8-tsilindrilise Direktor'i sõiduki turule ilmumisest odava hinnaga, mida saadab turule „Studebaker Corporation of America“.

Uue 8-tsil. Direktor'i ehitamine on uus edusamm Studebakeri programmis, ta pakub 8-tsil. sõiduki 6-tsilindrilise sõiduki hinnaga. Selle uue 8-tsil. sõiduki ilmumisega saavutab Studebakeri firma selles hinnaklassis samuti väljapaistva koha, nagu temal juba on kõrgemas hinnaklassis 8-tsil. Commander'i ja 8-tsil. Präsident'i kaudu. Selle sõiduki vastuvõtt võimaldas Studebakeril müüa rohkem 8-tsil. sõidukeid, kui mõni teine vabrik maailmas. Studebaker on veendumusele tulnud, et elegantsete sõidukite ehitusel ikka rohkem nõutakse 8-tsil. autosid. 1923. a. olid ainult 10% kõigist ameerika automootoritest 8-tsil. Nüüd on 41% kõigist ameerika automootoritest 8-tsil.

Elegantne välimus, suur mootori-võime, väljapaist-



8-tsilindriline Studebaker Direktor mudel.

vad sõiduomadused ja kerge juhtimine teevad Direktor'i 8-tsil. sõidukist Präsident'i ja Commander'i võrdseks sõidukiks. 8-tsilindriline Direktor ei ole ainult hinnalt odav, vaid annab kokkuhoidu õlis ja põletis-ainetes ühes suurema jõu arendamisega. Katsed ja proovid kuude kestel Studebakeri katseväljal näitasid, et uuel 8-tsil. sõidukil on needsamad kiiruse ja kestvuse omadused, mille abil Studebakeril õnnestus lüüa kõik avalikult tunnustatud ameerika kiiruse- ja kestvuserekordid seeriaviisi valmistatud sõidukite jaoks.

Uued Direktor'i 8-tsil. mudelid on raamid 2921 mm telgede vahega ja on iseäranis avarad ja mugavad. Uue sõiduki karosserii jooned on pikemad ja madalamad, mida saavutati pika telgede vahe ja kahekordselt painutatud raami abil. Moodne välimus esineb veel rohkem väikeste rataste, suuremate ballon-kummide ja täielikult kumerate mudakaitsjate kaudu.

Välimuselt sarnanevad uued Direktor 8-tsilindrilised mudelid Präsident ja Commander sõidukitele, mis senini on leidnud palju poolehoidu. Ainult Direktor'i radiaator erineb teiste kaheksasilindriliste omadest ja on ilusalt kaunistatud. Sügav, kitsas jahutaja, helgiskajad ja kõrvallambid, samuti liist auto eeskülje tahvil ja suured rattarummud on kaetud kroomiga.

Iga üksikasi sisemuse väljatöötamisel näitab peent maitset ja kvaliteeti, mida niisuguse hinnaga sõidukitel on harva leida. Nagu teistel Studebaker-mudelitel on eesistmed ja juhtratas ümberpaigutatavad. Juhtratas koosneb „HUSTED“-terasest. Julgeolekut kindlustab killunematu klaasi tarvitamine tuulekaitse klaasina.

Standard-varustusse kuuluvad mootorikate, auto-maatne kaitseklaasi pühkija ja tagasivaate peegel. Kiirusemõõtja, õlisurve-mõõtja, mootori termomeeter, kütteinete mõõtja ja ampermeeter on maitsega korraldatud armatuurtahtvilil.

Istmekohad Club-Sedan-mudelil on ülestõstetavad ettepoole ja võimaldavad igast küljest juurepääsu tagaistmetele. Eriliselt mugav asetus on just nendel ülestõstetavatel istmetel. Nupule vajutamiseega istme allküljel võib selle nihutada paar tsentimeetrit edasi või tagasi.



*Exide*

auto-  
akkumulaatorid

*Delco-Remy*

auto — elektri osad

---

*A.-S. Kapsi & Co.*

Tallinn,  
Harju tän. 46.
Tartu,  
Suurturg 12.

Uue Direktor 8-tsil. raamiga on saadaval mitmesugused mudelid: 5-istm. Club-Sedan, nelja uksega 5-istm. Sedan ja 5-istm. Regal-Sedan tõstetava kohvri-seadise ja kahe reservrattaga ees porilaudadel. Kaheistmeline Coupe on nahaga polsterdatud ja 4-istm.

Uus Direktor on varustatud mootoriga 8 ühes reas seisvate tsilindritega ja saavutab 70 piduri H. J., kusjuures kolvi käik on 95.25 mm ja tsilindri läbimõõt 77.78 mm. Tsilindri maht on 3.62 ltr.

Gaasistaja on varustatud sellesama poolautomaatse õhuklappide kontrolliga, millise leiame suuremate Studebaker 8-tsil. mootorite juures, mille abil on takistatud liig kiire mootori käik ja koos vändaseadise ja õli vedelaks minek viidud miinimumini.

Mootor on varustatud õlifiltriga. Esimese 1500 km. järele tuleb õli vahetada iga 4000 km peale. Vant-

võll on tasakaalustatud, laagriga ja varustatud vibratsioon-leevendajaga. Kolvid on valatud rauast kolme kompressioon-rõngaga ülevalpool ja ühe õlieemaldamise rõngaga. Suuremad osad on taotud terasest.

Bensiini edasiandmiseks tarvitatakse pumpa. Mootor on kinnitatud neljas punktis ja tagumised mootoritoeed on kummialusel, et kõrvaldada raami pörotusi karrosseriil. Tagatelg on pooleldi hõljuv, Chrom-Molybdän-terasest. Vahemaa pinnast on 22 sm.

Pikad pool-elliptilised vedrud, hüdraulilised tõukeleevendajad ees ja taga, ja madal raskuspunkti asukoht, tänu kahekordselt painutatud raamile, annavad Direktor-sõidukile väljapaistvad sõiduomadused ja kõrgendab kerget käsitlust kõikidel kiirustel.

Studebakeri mehaanilised „Servo“ neljarattapidurid pidurdavad ruttu ja kindlalt.

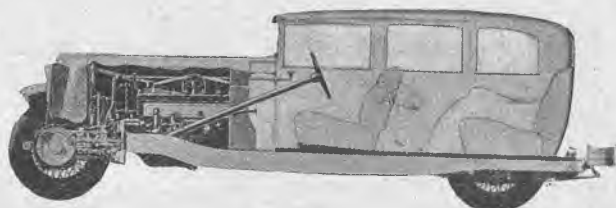
## „Cord“-autod.

Eesveorastega auto.

**A**uburn Automobile Co. vabrik on valmistanud ameerika esimese esesveorastega autosõiduki, mida nimetas oma vabriku presidendi E. L. Cord'i nime järele Cord'iks. See on varustatud kaheksatsilindrilise mootoriga, kusjuures tsilindri läbimõõt ja kolvikäik on  $3\frac{1}{4}$  ja  $4\frac{1}{2}$  tolli ja telgede vahe  $137\frac{5}{8}$  tolli.

Valmistatakse Sedan, Phaeton-Sedan, Cabriolet ja Brougham-autosid. Hinnad ei ole veel määratud kindlaks, aga arvatakse, et sõiduki hind umbes 3.000 dollarit.

Eesveorastete tõttu seisab „Cord“ palju kindlamalt teel kui harilik auto — ta ei libise. Cord-Sedani ja Phaeton-Sedani üldkõrgus on 61 tolli. Mõlemad on varustatud standard eesruumiga, mille kõrgus padjast kuni laeni on 38 tolli. Vahe maast kuni automobiili



Cord-auto läbilõige.

otsast tahapoole: differentsiaalseadis, jõu edasiandmine, sidur, kõik moodustavad ühtlase, raamile paigutatud komplekti.

Telje osad on varustatud kahe haruga, mis ühendavad differentsiaali iga rattaga. Eeskülje telg on painutatud ettepoole, nii et kaitseb ühtlasi ka differentsiaalseadist. Nii välised, kui ka sisemised osad on nii jaotatud, et võimaldada suuremat kiirust ja mugavust. Eestelg on ühendatud kahekordsete veerand-elliptiliste vedrudega. Vedrud on eesküljel nii kokku surutud, et võimaldavad, võrreldes sõiduki üldpikkusega, kitsa eesotsa ehitamist. Ta on 58 tolli lai. Tagaots on aga istmete kohalt umbes 60 tolli lai, nii et istmed on ruumikad ja mugavad.

Et eemaldada üleliigset kõikumist ja vedrude kulumist, on vedrud paigutatud kummi-tõukekaitsjaisse.

Tarvitusel on ka sisemised hüdraulilised Lockheed-pidurid. Long-sidur tarvitatakse kangi abil, asetatud pahemale mootori küljele. Lame küteteaine-paak mahu-



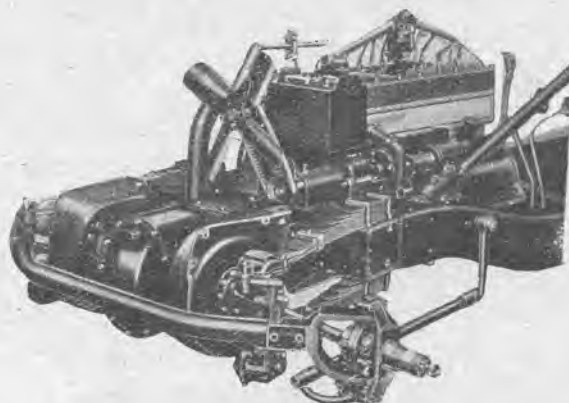
Auburn Cord-auto.

aluseni on  $8\frac{1}{2}$  tolli. Hariliku tagaveorastega autosõiduki üldkõrgus on 70 tolli, seega on „Cord“ 9 tolli madalam.

Väliselt on „Cord“-autod õige ilusad. Katus on 46 tolli pikk ja edevedru-lehed on 80 tolli pikad, need on kõige pikemad, mis kunagi tarvitatud autosõidukitel. Kaks tõukeleevendajat on ühenduses eesteljega ja harmoneerivad hästi kroomiga kaetud differentsiaal-kattega ja ilusasti väljatöötatud radiaatoriga. Küteteainete paak on jaotatud kahte ossa. Tõukeleevendajad on eriliselt valmistatud ja kaks lampi on paigutatud tahapoole: üks on tagalamp ja teine stopp-latern.

Eesveorastete mehhanism on pandud kokku kõige suurema hoolega ja hästi läbimõeldud. Selle kokkuseadmine sündis tuntuima esesveorastega sõidukite ehitaja Harry Milleri joonistuste järgi.

Võrreldes hariliku sõidukiga on osad, mis panevad auto liikuma, ümber paigutatud. Loetleme neid ees-



Cord-auto mootor ja edetelg.

tab 20 galloni bensiini. Mootoril on kahekordne  $1\frac{1}{4}$  tolliline Schebler-karburaator, Delco-Remy elektri varustus, patareid on tsilindri ploki eesküljel. Gaaside väljalasketoru on ka edepoolses otsas. Õige huvitav on raami konstruktsioon. Välja arvatud ülespoole painutatud edeots, on tema teised osad kõik sirged kuni tagaotsani ja seega ideaalne alus mootori ja kere jaoks.

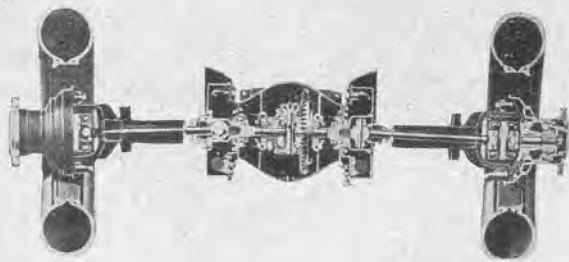
Mootor on Lycoming vabrikust ja surveõlitusega.

Sisemuse eest on hästi hoolitsetud, sest mudelite järgi on polsterdus kas riidest või hispaania nahast. Istmekoht ees on iseäranis sügav ja isegi harilikust neli tolli laiem. Samuti võib seda istet edasi-tagasi paigutada 4 tolli võrra ja isegi tüürratas on paigutatav.

Instrumentlaud on ainuke omasugustest, kus abinõud on paigutatud kahte gruppi paremat ja pahemat kätt, neli nappu kummalgi pool. Pahem grupp koosneb kiirusemõõtjast, õlitajast ja vee-termomeetrist, parem õli manomeetrist, õli-pumbast ja ampermeetrist. Nupud reguleerivad mitmesuguste osade tarvitamist, nagu starterit, instrumentide kohal paigutatud lampi jne.

Kaks signaal-aparaati on auto eesküljel. Valgustus on küllaldane. Traat-kodaratega rattad on vastupidavad. Vahe selle uue ja hariliku sõiduki vahel on lühidalt järgmine:

- 1) auto veab ederatastega, mitte ei lükka tagaratastega;
- 2) mittevdrutavate osade kaal on väiksem;
- 3) sõitjate istmed on paar tolli madalamal kui harilikus sõidukis;
- 4) hariliku sõiduki kardaan-telg puudub ja võimaldab raami tunduvalt kõvendada;



*Edetelje differentsiaal-ülekanne.*

5) tuule vastupanek on väiksem.

Tuleb veel alla kriipsutada, et sõiduk sõidab välja paistvalt igal teel, kas lumega või jääga kaetud, vihmase või ilusa ilmaga, ikka ja alati on ta stabiilne. Samuti on kergem temaga sõita mägedes, sest endise autosõiduki tendents — tagasi libiseda — kadus Cord'is. Kõverikkudel on kergem pöörata kui hariliku sõidukiga, mida soodustab ka tagaistmete madal asend.

Varem ei olnud võimalik välja arvata, kuivõrt tuule vastupanek on väiksem kui vanamoelisel sõidukil, kuid nüüd võib juba öelda, et tema edeotsa pind on umbes 4 ruutjalga väiksem kui harilikul sõidukil, mis tähendab 9 km suuremat kiirust tunnis. Kõige suurem saavutatud kiirus on 90 miili tunnis.

Lõpuks peame ütlema, et eesveoratastega autosõiduki tegelikke paremusi võib ainult siis kindlaks teha, kui neid on rohkem liikvel.

## Tarvitatud autode probleem

14.—16. aprillini pidas Saksa autode kaubandus- ja tööstusühing ja Saksa autokaupmeeste ühing Stuttgardis oma riigipäeva, kus esineti mitmesuguste referaatidega, kus muu seas kanti ette ka alljärgnev „Tarvitatud autode probleem“.

Jõuvanker müüakse ainult üks kord uue sõidukina. Tarvitatud autonähtab vahetab ta aga mitu korda omanikku. Berliinis tuli statistiliste andmete järgi viimastel kuudel viie uue auto peale neli tarvitatud sõidukit. Samad arvud on Ameerikas kindlaks tehtud.

Paljudel juhtudel tarvitatud auto omaniku vahetuse juures on nüüd kaubandus vahelülina sisse võetud. Ta peab enamasti uute sõidukite müügi juures ka tarvitatud autosid arvesse võtma. Siin tekkisid tihti raskused: automobilist arvab peaaegu alati, et auto, mis, näiteks, 30% kulutuse on läbi teinud, nüüd veel väärrib 70% uue auto hinnast. Tõepoolest on see auto

tarvitatud auto hind turu seisukorrast. Kõik, mis siia kuulub, avaldab mõju ajaväärtusele. Nii siis on olemas ka automudelist, tema tüübist, maksukohustusest, mudeli muutmise vabriku poolt ja paljudest teistest punktidest, mille läbi publikule müügi juures mõju avaldatakse. Kaupleja ei või enamasti seda hinda maksta, mida müüja oma vana auto eest tahab.

Peale kaubanduse kannatab ka tööstus: loomulikult on kallihinnalistel kõrge kvaliteediga autodel pikem eluiga. Nad rändavad kauem omaniku käest omaniku kätte ja lõpuks makstakse nende eest sama hinda, mille eest saab juba uue väike-tüübilise auto. Sarnase võistluse juures kõrge kvaliteediga, tarvitatud autode läbi kannatavad ka vabrikud, mis valmistavad väikesi masinaid. Missugune lahendus sobiks sellele probleemile? See oleks kompromiss.

Ühelt poolt tuleb tarvitatud autode äri eest, mis on

## KOMPVEKI- JA SHOKOLAADIVABRIK „RIOLA“ O/Ü

valmistab kõrges headuses monpensier'i, karamelli,  
shokolaadikompv., marmelaadi, shokolaadi ja pastilad

Saadaval kõigis paremates kauplustes.

TALLINN, KREUTZVALDI TÄN. 2. KÖNETR. 43-46

juba kord möödapääsmatu, suuremat hoolt kanda. Tarvitatud auto tuleb hästi korda seada, et ka selle omanik temast kasu saaks, rõõmu tunneks ja ei tarvitseks häbeneneda oma ostu pärast, selle tagajärjeks on siis hinnaliste tarvitatud autode levimine igas rahvakihis, mis võimaldab neile sõiduki pidamist. Loomulikult peab autoäri sellele kohanema ja asutama oma organisatsioonide. On võimatu tarvitatud autode äri kõrvaliseks jätta, seda peab täieõigusliku kaupluseharuna võtma. Üldse peab vastava reklaami abil müügi eest hoolitsema.

Uuesti kordaseadmise, müügi propaganda, ärisiseseadete jne. kulud ei mõju selleks aga mitte, et tarvitatud autode sissemaksu juures ebaõiglaselt suuri summasid nõutakse, muidu hakkab äri kahjuga töötama. Siin peab publik õiglasel ja odaval autoäri poolt tehtud kalkulasioonil maksma ja mitte temalt nõudma, et ta lubatud kõrgendatud hinnaga võtab endale suure vastutuse. Siin aitavad n.n. taksopunktid, mis on autode kauplemise ja tööstuse riigiühingu osakondi asutamine paljudesse Saksa linnadesse.

Need otsustavad tarvitatud autode väärtuse üle iga üksikult antud turunõude järgi. Otsustajateks on inimesed, kes on täiesti erapooletud hinna suhtes. Sellega ei ole neil punktidel midagi tegemist.

Teiselt poolt hoolitsetakse selle eest, et vana auto rutem turult kaoks. Ameerikas ollakse selles suhtes meist kaugel ees. Kaupmehed asutavad kohalikke hindamisühinguid, kes ostavad vanu autosid, tarvitamiskõlblikud välja praagivad ja ülejäänud samuti hävitavad. See radikaalne abinõu turu puhastamiseks kõlbmatutest esemetest ei olegi nii kallis lõbu kui ehk arvatakse; Ameerikas arvestati selleks järgmist: üks auto on keskmiselt 7 aastat tarvitamiskõlblik. Aastas peaks siis 14% kõikidest autodest hääbuma. 24 miljonit autost on see 3,36 miljonit. Kui arvestada 50 dollarit auto eest, siis saame 168 milj. doll. See arv aga ei teeks uute autode 4-miljardilise väärtusest 5% välja. Kui võrrelda sellega põhjaliku puhastuse häid külgi, siis tuleks ka mujal asjale sellest küljest vaadata.

## Lühemad teated.

### TÖSIASJU JA ARVUSID AMEERIKA AUTOTÖÖSTUSEST.

Järgnevad arvud on võetud praegu avaldatud brošüürist „Facts and Figures of the Automobile Industry“ (Tõsiasi ja arvused Ameerika autotööst.), välja antud U. S. A. rahvusliku auto-kaubanduskoja poolt.

4 miljoni auto seas, mis valmistati 1928. a. U. S. A. ja Kanaadas, leidub ainult 11,5% lahtise karosseriiga sõidukeid. Kinnistest autodest on kõige armastatum tüüp kahe uksega Sedan. Veel nelja aasta eest liikus Ameerika teedel lahtisi autosid rohkem kui kinnisi.

55% autoomanikest asuvad linnades, kus elanike arv on alla 10.000, 28% küladest, kus alla 1000 elaniku.

U. S. A. autotööstuses on tegevuses 4,34 miljonit ameeriklast.

Peale 45 ameerika autovabriku leidub U. S. A. veel 43 montaažitöökoda. 45 autovabrikust asub 13 Detroit'is.

Aastas varastatakse U. S. A. läbisegi ainult 100.000 autot, millest 93% saadakse kätte.

Üle ¼ maailma autodest kuulub ameeriklastele. 15% U. S. A. autotoodangust veeti 1928. a. välja, kuna

sisse veeti 566 autot, U. S. A. tootmisega tarvitajateks osutusid 1928. a. eurooplased 111.000 autoga, L.-Ameerika 78.500 ja ülejäänud P.-Ameerika 70.000 autoga.

Väärtuselt seisavad U. S. A. väljaveo statistikas esimesel kohal autod; teise ja kolmanda tulevad peaaegu samas väärtuses õliproduktid ja masinad.

50% 1928. a. valmistatud autodest esinevad asena vanematele masinatele, s. t. autoturgu koormavad uuesti umbes 2 milj. tarvitatud autot.

58% kõigist 1928. a. müüdud autodest tasuti osakaupa. Osakaupa maksmine on vähenenud 10% võrreldes 1925. a.

53.000 kaupmeest müüvad ameerika autosid. Tagavaraosade eest hoolitsevad 4000 suurt firmat.

Maaailmas on Ameerika teadete järgi 6.583.000 miili autoteid, Euroopale kuulub 1.976.000 miili, kogu Ameerika 3.574.731 miili. Euroopas tuleb 1 miili peale 2,7 autot, Ameerikas 7 autot, kusjuures iga 7 auto peale üks veoauto.

Ameerika põllumajanduses on tarvitusel 5,5 miljonit jõumootorit. Keskmise kulu ühe keskmise neljatsilindrilise auto peale tuleb U. S. A. iga kilomeetris 4 senti.

### Tähtis igale autoomanikule!

Kindlam startimine, tugevam valgustus, suurim mahtuvus!

Igale autotüübile erifi kohane akkumulaator.

Saadaval:

O-Ü. TARMO

A.-S. C. SIEGEL

JOH. MIHKELSON

Tallinnas.

"

"

Narva mnt. 6

Uus t. 4 autoos.

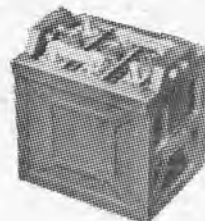
V. Pärnu m. 15.

Nordiska akkumulator Fabriken G. C. Faxe, Malmö

Peaesindaja Eestis:

**Karl Viegand, Tallinnas,**

Lai tän. 41, tuba 16.



## AUTOTÖÖSTUS TŠEHOSLOVAKKIAS.

Tšehhoslovakkia autotööstus on sama vana kui autotööstus üldse ja aegamööda arenenud praeguse seisukohani. Selle arenemisele aitas suuresti kaasa maailmasõda. Pärast sõja-aastaid pani valitsus maksma kõrged autode sisseveotelli tariifid ja see soodustas jälle autotööstuse arengut.

Tšehhoslovakkias on olemas viis autovabrikut: Skoda, Ceskomoravska, Tatra, Brüner Waffnerwerke ja Walter, need valmistasid 1928. a. autosid järgmisel arvul: Skoda 5000, Ceskomoravska 6000, Tatra 2000, Brüner Waffnerwerke 700 ja Walter 300, mis teeb kokku 15.000 autot.

Hiljuti on otsustanud Skoda ja Ceskomoravska tehased ühineda ja tõsta produktiooni 30.000 auto peale aastas.

Siin juures võib tähendada, et möödunud aastal auto sissevedu Tšehhoslovakkiasse oli ainult 4000 autot, nii et kaugelt suurem osa autosid saab sisemaal valmistatud ja osalt veel eksporteeritud (1550 autot 1928. a.).

### VENEMAA.

On kavatsusel asutada mootorrataste vabrik Moskva lähedale. Aastane toodang oleks 35.000 mootorratast. Vabriku ehituskulud on arvatud 18 miljoni rubla peale. Ehitusega kavatakse alata 1930. a.

Rahvakomissaride nõukogu otsusega ehitatakse Uraali piirkonda traktorivabrik. Vabriku toodang oleks 40.000 traktorit aastas. Ühes sellega suurendatakse praegu olemasoleva Stalingradi traktorivabriku aastatoodangut 40.000 traktori peale.

## AUTO- JA BENSIINIMAKSUD VENEMAAL.

Automaksu võetakse omavalitsuste poolt ja see on mitmesugune. Moskvas, näiteks, on sõiduauto maks — 16 rubla HJ. ja veoauto maks — 8 rubla HJ. pealt aastas.

Bensiinimaks on 10 rubla iga 100 kg pealt.

Autode sisseveo tollimaksud on: sõiduautodelt — 50%, veoautodelt — 12%, autobustelt — 15% ja mootorratastelt — 50% auto vabrikuhinnast. Auto tagavaraosade tollimaks on 37 rubla iga 100 kg pealt.

Autode pealt, mis vene tehastes valmistatud, võetakse ühekordselt erilist tööstusmaksu — 4,8% auto hinnast.

Nõukogude ametlikkude andmete järgi tuleb 16 HJ sõiduauto eest keskmiselt maksta 1.350 rubla maksu aastas, 3,5 to veoauto eest — 1.414 rubla.

## VENEMAA SUURENDAB AUTOTOODANGUT.

Nõukogude kongressil harutati Venemaa varustamist autodega. Kavatas on nähtud ette, et lähema viie aasta kestel on tarvis 450.000 autot (100.000 sõidu- ja 350.000 veoautot). Nõukogude vabrikute toodang on 1929.—33. a. kohta arvatud 260.000 auto peale.

Nishni-Novgorodi tehase produktioon arvatakse 100.000 auto peale, Moskva „Amo“ vabriku toodang 50.000 auto peale. 1930/31. a. jooksul on nähtud ette „Amo“ vabrikus valmistada 12.000 ja 1931/32. a. jooksul — 25.000 veoautot. Need veoautod ehitatakse ameerika „Autocar“ tüüpi järele, mida Nõukogude asjatundjad pidasid kõige otstarbekohasemaks Venemaa oludele.

Jaroslavi tehase produktiooni kavatakse tõsta 20.000 raskeveoauto peale aastas.

„Spartak“ tehase produktiooni, mis valmistab „NAMJ“ sõiduautosid, kavatakse tõsta 10.000 auto peale aastas.

## RAHVUSVAHELISE AUTOKLUBIDE KOONDUSE 25. AASTAPÄEV.

Rahvusvaheline Autoklubide Koondus pühitseb oktoobri kuul 25-ndat asutamise aastapäeva.

Sel puhul korraldab ta tuleval Prantsuse autode näitusel, Pariisis, väljapanekute osakonna, kus ta paneb välja oma 25-aastase tegevuse saavutusi. Peale selle paneb mitmesuguseid esimeste autode mudeleid, mis on ilmunud Euroopa ja Ameerika auto-konstruktorite töökodadest. Juba mitmed Euroopa konstruktorid on oma nõusoleku annud oma mudeleid saata Rahvusvahelisele Autoklubide Koondusele ja võib oletada, et tema väljapanekute hulk muutub üheks huvitavamaks väljanäitusel.

### PRANTSUSMAAL OLI

1928. a. 34.000 naissoost autojuhti. Käesoleval aastal on saanud läbistikku 100 naisjuhti päevas autojuhtimise lube.

### RAUDTEE AUTOVEO SUURENEMINE SAKSAMAAL.

Raudtee autoliinide võrk suurenes 1928. a. jooksul ca 10% võrra. Auto-kaubavedu suurenes aasta jooksul aga 70% ja reisijatevedu 125% võrra.

15. septembril 1929. a., sügise hooajal, leiab aset Austria autoklubi korraldusel (Wien, Kärntnering 10) 17. rahvusvaheline Semmeringi võidusõit. Tee on selleks valitud 79 kilomeetrit Viinist, Schottwieni alevi ja on 11 km pikk. Sõit on määratud mootorratastele ja autodele. Auhinnaks on määratud Semmeringi alevi poolt Semmeringi rändav karikas, mida statuudi järgi tuleb kaitsta viis aastat järgemööda. Ülesandmisi võtab vastu kuni 24. augustini, kella 18, Austria autoklubi sekretariaat: Wien, Kärntnering 10. Sissekirjutusmaks on sõidukite kategooria järgi 10—100 austr. shill.

Alfa-Romeo ja Inglismaa. Kokkuleppe põhjal Alfa-Romeo peaesindajaga Inglismaal ja peafirmaga Milaanos palgati nimetatud firma võidusõitude osakonna juhiks hr. Ivanovski, Iirimaa suure auhinna võitja.

Automaks Prantsusmaal. Sissetulekud automaksudest andsid möödunud aastal Prantsusmaal 686.188.400 franki. See summa on saadud 757.600 auto, 330.680 veoauto, 26.585 elektro-automobiili, 301.910 mootorrata, 3930 mootorpaadi ja 905 gaasimootoriga sõidukilt.

Autobuste transport Ameerikas. American Automobile Association'i teadaannete järgi on autobused liinide üldpikkus juba 5 protsendi võrra pikem tervest U. S. A. raudteede üldpikkusest.

Varastatud autode luure-osakond Berliini kriminaalpolitseis teatab, et Berliinis esimese poolaasta jooksul varastati 750 sõidukit.

Hiina avab lennuliini. Järgmise kuue kuu jooksul avatakse Hiinas esimene õhusõiduliin, mis ühendab Hiina pealinna tähtsamate linnadega. Vastav kokkulepe on saavutatud ministri Sun Fo, uuesti organiseeritud Hiina rahvusliku õhulennu seltsi presidendi ja major B. Robertsoni vahel, kes esindab Robertson Company, St.-Louis, U. S. A. On ette nähtud kolm tähtsamat liini: Cantonist—Hankouni, Hankoust—Schanghai ni via Nanking ja Nankingist—Pepingini.

On asutatud vastavad koolid, kus ameerika pilotid õpetavad hiina lendureid ja teist tarvilikku personaali lennuasjanduses.

## Tehnilisi uuendusi.

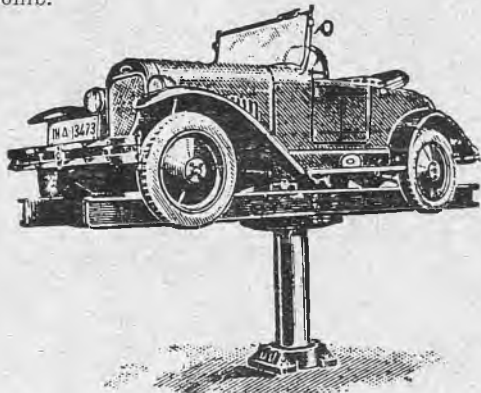
### MOODNE AUTO TÖSTESEADE.

Harilikult on meil viisiks auto parandus töökodades ja garaazides (n.n. parandusaugud või kanaalid). See parandusviis on juba praegusel ajal iganenud. Esiteks on sarnases kraavis, mis pime ja kitsas, raske töötada. Montöör ei saa seal vabalt töötada, peab tihti end kraavi ääre ja auto shassii vahele painutama, mis töö produktiivsust ja headust tunduvalt vähendab. Sellest oleneb ka, et paljudel juhustel parandustööd saavad puudulikult tehtud, kuna siin kontrolli raske teostada. Ka tuleõnnetusi on sarnased kanaalid tekitanud.

Otstarbekohane auto shassii alumiste osade parandus on ainult siis võimalik, kui auto saab parajale kõrgusele tõstetud ning ümbrus täiesti vaba. Seda võimaldab täiel määral juuresoleval pildil kujutatud tõsteseade, mis garaazides ja töökodades laialt heade tagajärgedega tarvitusele võetud.

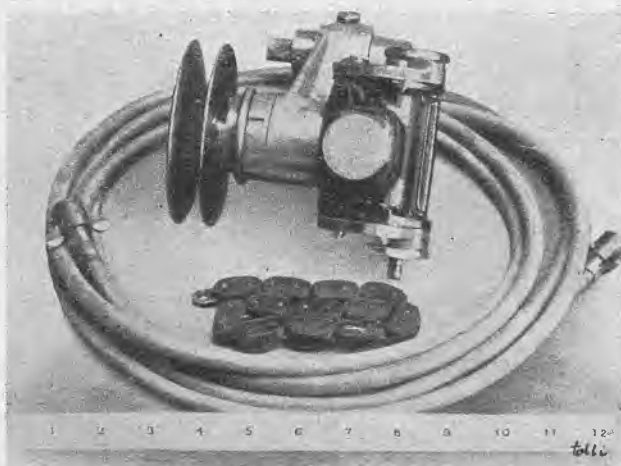
See tõsteseade töötab hüdrauliliselt ja on täiesti töötamiskindel. Autot võib kolvi otsas igale poole keerata nii, et paranduskoht on alati valgustatud. Kõigi auto osadele on kerge juurde pääseda. Auto värvimine, puhastus ja määrimine on kergelt teostatav.

Sarnane seade võimaldab tööd kiirelt ja korralikumalt teha ning on töökojale heaks reklaamiabinõuks. Tarvitaja, kes näeb kuidas tema auto juures sarnasel teel parandust tehakse, eelistab sarnast töökoda, võrreldes teise töökojaga, kus montöör vaevlisel viisil auto alla ronib.



### OTSTARBEKOHANE AUTO ÕHUPUMP.

Hiljuti on siin ilmunud müügile väiksed õhupumbad, mida kergesti võib auto mootori külge kinnitada

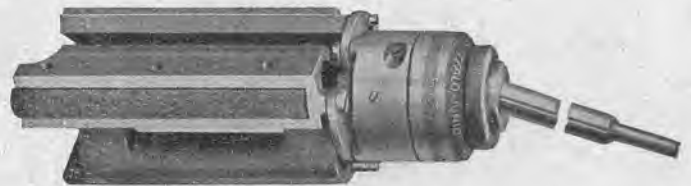
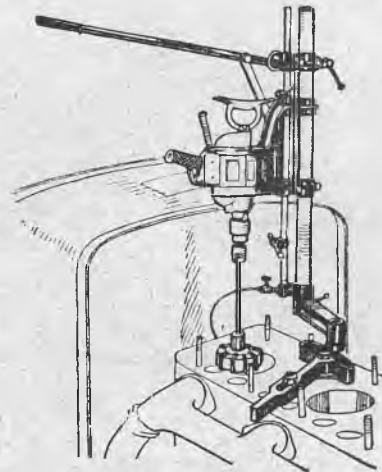


Pildil kujutatud pumbaseade ühes ca 4 m õhuvoolikuga ja survemanomeetriga maksab 70 kr.

ja mootori abil käima panna. Sarnane õhupump, mis varustatud 4-meetrilise õhuvoolikuga, on väga otstarbekohane, tegelikult väga tarviline, eriti autobuste ja õhukummidega varustatud veoautode juures. Pump on varustatud manomeetriga, mis võimaldab täpse õhursurve hoidmist kummides.

Juuresoleval pildil on kujutatud sarnane pump. Ümberajamine võib sündida ventilaatori rihma abil või jälle sünnib jõu ülekandega hoograttalt, käigukastist või dünamo võllilt, vastavalt auto ehitusele ning pumba asetusele.

### LIHTNE AUTO TSILINDRITE LIHVIMIS-APARAAT.



Pildil kujutatud aparaat ilma elektri puurita maksab ca 300 kr.

Juuresoleval pildil on kujutatud lihtne, otstarbekohane ja odav auto tsilindrite lihvimisaparaat. Seda aparaati võib kinnitada hariliku elektripuuri otsa ja sellega on siis hõlbus kulunud tsilindreid lihvida. Ühte aparaati võib tarvitada tsilindrite jaoks läbimõduga 2<sup>3</sup>/<sub>4</sub>" kuni 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>", seega pea kõigi sõiduautode ja paljude veoautode tarvis. Sarnane lihvimisaparaat tasub enese juba väiksemas töökojas.

### ABINÕU KIVI VASTU AUTO JAHUTAJAS.

Nagu teada, tekitab vesi jahutaja ja tsilindri mantli seinte külge katlakivikorra. See kivikord on seda paksem, mida lubjarikkam on vesi. Selle tagajärjel sünnib jahutamine pikaldasemalt, kui puhtas, ilma kivita, jahutajas. See asjaolu omakorda kõrgendab kolvi temperatuuri, soodustab õli põlemist, ning mootori bensiinitarvitus tõuseb.

Katlakivi kõrvaldamiseks auto jahutajas on hiljuti müügile ilmunud eriline patenteeritud preparaas, Sand-Banum, mis katlakivi jahutajas lühikese aja jooksul kõrvaldab, ning mille tarvitamist võib soovitada.

## Suurpäev Nürburg-Ringil.

14. juulil s. a. korraldas Saksamaa autoklubi võidusõidu Nürburg-Ringi võidusõiduteel. Kuigi võidusõit oli määratud *spordiautodele*, võtsid võistlusest osa ka spetsiaalvõidusõiduaudod, nagu Bugatti jne.

„Auto“ nr. 7. tõime esialgsed teated võidusõidust osavõtjate kohta. Esimest korda võttis sellest sõidust osa E. A. K. liige hr. *Ed. Klimberg*, kuigi eeldada võis, et vaevalt „Renault“ sport-tüüpi auto pääseb kohale võidusõiduaudode reas. Nürburg-Ringi tee on raskeimaid sõiduteid maailmas peale Targa-Florio, ja suured rasked mootorid ei kõlba sõiduks sel teel, olgu ehk siis, kui võimalus on vahetada vähemalt 4 korda autokumme, kui tahetakse 18 korda 283 km üle 100 km kiirusega



Osa võidusõidu teest.

seepärast, et ta oma klassis jäi ainsamaks. Tahame loota, et sakslased seda võitu tuleval aastal prantslastele ei jäta. Olgu tähendatud, et ka õnn mängib säärasel juhul suurt osa.



Nürburg-Ringi sõidutee üldvaade.

läbi sõita. Seepärast pole üleliigne juure lisada, et võitjal *Chiron'il* oli kaasas 14 tagavararatast kummidega ja see on juba terve varandus. Meie arvates ei ole tähtis see, et *Klimberg* ei tulnud kohale, see on võistleja era-asi, tähtis on vaid see, et selle, osavõtu tõttu lehvits teiste suurte rahvuste lippude seas ka Eesti sini-must-valge lipp ja et eestlane julges ilmuda sarnasele raskele võistlusele. Kellele see võidusõit täieliseks kaotuseks oli, see oli saksa autotööstusele. Ei saa ju öelda, et sellised sõitjad, nagu *Carraciola* ja *Momberger*, ei oleks osanud võita prantslasi, kui oleks aga autod pidanud vastu. Viiest kuulsast Mercedes-spordiautost tuli kolmandale kohale ainult üks ja seegi



Vaade Nürburgi lossile.

Nürburg-Ringi sõidu võitjateks tulid:

Võitja: *L. Chiron* „Bugattil“ 4 t. 46 m. 6<sup>4</sup>/<sub>5</sub> sek. Üldine keskmine kiirus: 106,9 km (eelmisel aastal 103,9 km). Kuldkarikas ja M. 30.000.— (A. v. D. poolt).

Teine: *G. Philippe* „Bugattil“ 4 tundi 57 min. 59<sup>2</sup>/<sub>5</sub> sek., 102, 6 km. 20.000 RM. (A. v. D. poolt).

Kolmas: *A. Momberger* „Mercedes-Benz'il“ 5 t. 37<sup>3</sup>/<sub>5</sub> sek., 101,6 km. 10.000 RM. (A. v. D. poolt).

Osavõtjad I klassis nr. 2 *Carraciola Mercedes-Benz* autol, nr. 10. *Momberger Mercedes-Benz* autol, nr. 6. *Ed. Klimberg*, „Renault“ autol.





Auhindade väljajagamine.



Üldvaade enne starti.



I grupi ainsam lõpetaja Momberger, Mercedes-Benz.  
III auhind.



I grupi väljalaskmine. X märgitud „Renault“ auto.

### I grupp:

*Esimene:* (vaata kolmas üldklassis) eelm. aasta keskm. kiirus 103,9 km tunnis.

*Teine:* V. Rosenstein, „Mercedes-Benz'il“, 5 t. 11 min. 16<sup>4</sup>/<sub>5</sub> sek., keskm. kiirus 98,2 km tunnis RM. 4.000.— (A. v. D. poolt).

### II grupp:

*Esimene:* (vaata esimene üldklassis) eelm. aasta keskm. kiirus 100,1 km tunnis.

*Teine:* (vaata teine üldklassis).

*Kolmas:* G. Bouriat „Bugattil“ 5 t. 3 min. 28<sup>2</sup>/<sub>5</sub> sek., keskm. kiirus 100,6 km tunnis. RM. 2.000 (A. v. D. poolt).

### III grupp:

*Esimene:* E. G. Burggaller „Bugattil“ 5 t. 25 min. 34<sup>1</sup>/<sub>5</sub> sek., keskm. kiirus 93,9 km (eelm. aastal 89,4 km). 1 hõbekarikas ja 8.000 RM. (A. v. D. poolt).

*Teine:* I. H. Kersting „Bugattil“ 5 t. 44 min. 38<sup>1</sup>/<sub>5</sub> sek., keskm. kiirus 98,9 km: RM. 4.000. (A. v. D. poolt).

*Kolmas:* F. Girola „Alfa Romeol“ 5 t. 44 min. 25<sup>1</sup>/<sub>5</sub> sek., keskm. kiirus 87,3 km. tunnis. RM. 2.000. (A. v. D. poolt).

Auhinna kahetaktilistele mootoritele omandas I S. Rasmussen, Zschopauer mootoritehase sõiduk nr. 38.

Pr. Juneki poolt antud auhinna kõige kiirema 6 ringi eest omandas L. Chiron 15 min. 5<sup>3</sup>/<sub>5</sub> sek., keskm. kiirus 112,6 km. tunnis. Chironile annetati kui üldvõitjale „Kuldne Nürburg-Ring“ Nürburg-Ringi valitseja poolt.



Chironi Bugatti.



Võitja Chiron vahetab kumme.



## Eesti Auto-

## klubi teated.

4. aug. s. a. pühitses Autotanki rügement oma 10-dat aastapäeva. Sel puhul annetas Eesti Autoklubi tankide rügemendile lipu, mille üleandmine sündis rü-

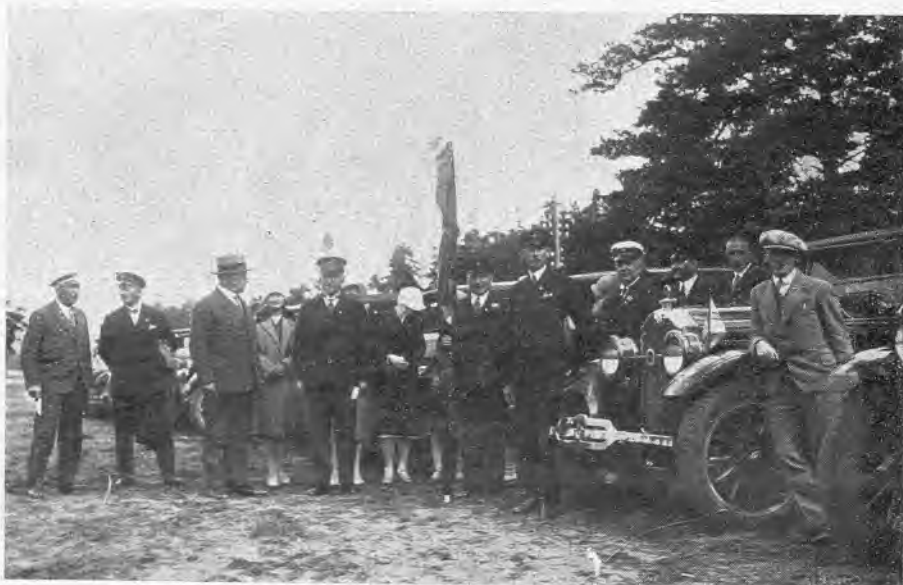
gemendi laagris Männikul. Poolast ja Lätist olid ilmunud mõlema riigi autotankide polgu esitajad. Ilusa ilma tõttu oli ilmunud palju pealtvaatajaid.



Lipu esikülg.



Lipu teine külg.



Eesti autoklubi liikmete saabumine

Männikule.

Lipu õnnistamisest osavõtjad külalised koos Eesti autoklubi liikmetega.

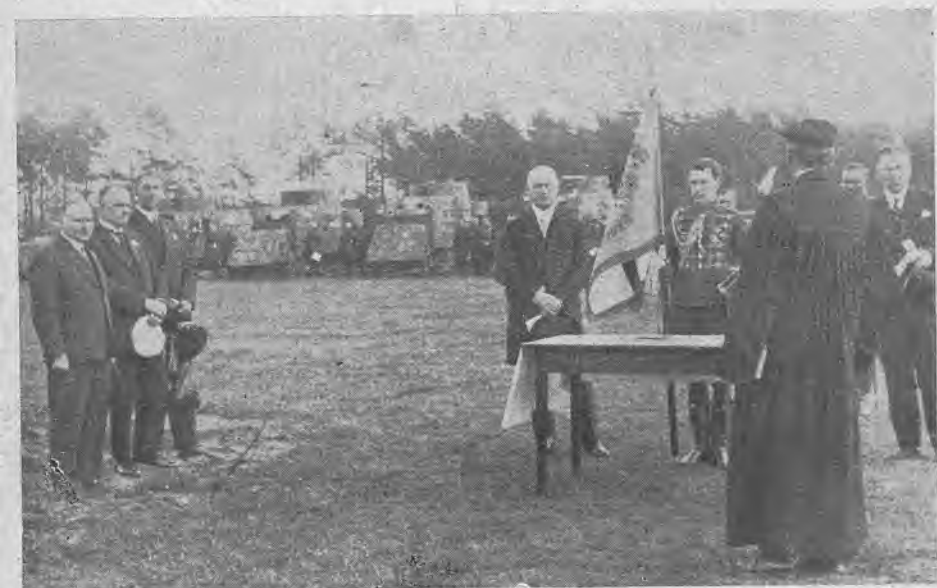




*Eesti autoklubi esimees hr. Zimmermann annab lipu üle hra Rügivane-  
male O. Strandmanile.*



*Rügivanem annab lipu üle kol. Lutsarile.*



*Õpetaja Kuusiku kõne lipu õnnistamisel.*



*Poola kaitseväge esindaja lööb naela lipuvardasse.*



*Paraad lipu auks.*

Täpselt kell 12 ilmus kohale Riigivanem, Sõjamineister ja teised kõrgemad sõjaväelased. Eesti autoklubi juhatus ja spordikomisjoni liikmetest ilmusid kohale autodel h-rad J. Zimmermann, J. Kalpus, A. Brandmann, J. Jeets, J. Keermann J. Johanson, pr. E. Vaas, H. Köhler ja R. Lorents. Klubi esimees J. Zimmermann andis lipu üle hra Riigivanemale järgmiste sõnadega: „Eesti autoklubi liikmete peakoosolek, hinnates kõrgelt autotanki rügemendi koostööd autoklubiga, tegi klubi juhatusel ülesandeks annetada autotanki rügemendile tema 10. a.-päeva puhul lippu. Minul on au klubi juhatusel nimel lipp üle anda Teile, härra riigivanem, palvega seda edasi anda tema omanikule autotanki rügemendile“.

Riigivanem tänas autoklubi annetuse eest ja kriiputas alla, et klubi, kui seltskondlik organisatsioon, on sellega tõendanud oma suurt poolehoidu tanki rügemendile.

Pärast lipu õnnistamist õpetaja Kuusiku ja preester Usna poolt, andis Riigivanem lipu üle autotanki rügemendi ülemale kol. Lutsar'ile, kes omakorda tänu avaldas autoklubile annetuse eest ja töötas enese ja rügemendi nimel selle lipu all võidelda viimase vereatilgani.

Käsu kirjaga 4. aug. 1929. a., nr. 87. III diviisile, avaldas diviisi ülem kol. Marder järgmist: „Täna annab Eesti autoklubi Auto-tanki rügemendile väeosa lipu. Sellega on Eesti autoklubi annud uue tunnistuse seltskonna ja kaitseväge vahel olevast vaimlisest ühtlusest ja sõprusest, eriti aga nimetatud seltskondliku organisatsiooni ja Auto-tanki rügemendi vahel.“

Lipul on väeosa elus väga suur tähtsus, sest ta on sümboliks, mille ümber koondub ja liitub lahutamatuks tervikuks kogu väeosa kaitseväelaste pere, tuledades neile alati meelde väeosa suurt ja vastutusrikast ülesannet kodu kaitsetööl. Ühtlasi on lipp ka väeosa au väljendus, mis räägib Eesti loomisest möödunud raskeil heitluspäevil väeosa poolt kordasaadetud kangelastegudest.

Rahvusvahelised lepingud ja normid ei ole senini suutnud ära hoida sõdade tekkimist — sellepärast peab ka meie väike vapper kaitseväge alaliselt valmis olema ootamatuste vastu, mis võivad ähvardada meie riiklikult isolemist. Sarnastel katseaegadel on kaitseväge üksinda väeti vaenlaste vastu seisma — ta vajab kogu rahva kaasabi ja poolehoidu.

Diviisi kaitseväelaste nimel pean tunnustama, et seltskonna poolehoid ja heatahtlik suhtumine kaitsevägele on viimasel ajal tuntuvalt kasvanud. Ka tänane lipuannetamine Eesti Autoklubilt Auto-tanki rügemendile on uus ja korduv tõendus sellest, kuid ta näitab ka veel seda, et Eesti autoklubi ümber koondunud kodanikud tahavad eriti austada meie Auto-tanki rügementi ja luua temaga edaspidiseks kindlaid sidemeid, mis heitlustundidel kodumaa kaitsel annaks rügemendi riidades võitlejatele julgust ja meelekindlust.

Hinnaku seda lipusaaja vääriliselt ja hoolitsegu, et täna sõlmitavad sidemed Eesti autoklubiga iialgi ei katkeks.

Raske ja vastutusrikas on Auto-tanki rügemendi ülesanne meie armsa Eesti iseseisvuse kaitsmisel. Andku siis täna annetatav lipp igale rügemendi kaitseväelasele uut vaimustust ja hoogu selle vastutusriikka töö jätkamiseks mitmekordse tahte ja energiaga!

Selleks soovin rügemendile edu ja õnne, tervist ja jõudu annetatud lipu all töötamiseks tulevases kodukaitse töös.“



Väliskülaliste saabumine.



Riigivanem peab kõnet.



Pealtvaataja publik.

Pärast lipuandmise tseremoniid oli rügemendi ruumides korraldatud lõuna kutsutud külalistele. Lõunalaual peeti rida tervituskõnesid, kusjuures Läti Autotanki polgu esitaja poolt annetati juubilarile kallihinnaline kingitus. Lõunale järgneb lahingmasinate demonstratsioon. Ilusamat pilti ei saa endale ette kujutada. Pidustuse kavas olid veel ette nähtud ettekanded õppekompaniis ja õhtusöök laagri kasiino ruumides ja lõpuks tants. Külalised lahkusid laagrist alles hommikul. Laagriplats oli muudetud ilutulestiku mereks.

Esmaspäeval 5. aug. korraldas Eesti autoklubi juhatus Seltskondlikus majas autotankide rügemendi külaliste auks lõuna. Teispäeva hommikul, kell ½9 rongiga lahkusid Poola ja Läti külalised Eestist. „Elagu hüüete“ saatel liikus rong minema.



*Eesti autoklubi liikmete väljasõit autotanki rügemendi pidustustele Männikule.*

*Autoklubi liikmed koos autotanki rügem. külalistega Pirital rannasalongi ees.*



## Kas teie teate?

Et maailma kõige vanem automobilist on 111 a. vana ja elab farmerina Ameerikas. Auto, mida ta tänini tarvitab, on ehitatud 1898. a.

Et 100 klg. Atlandi ookeani vees sisaldub 36% klg. soola.

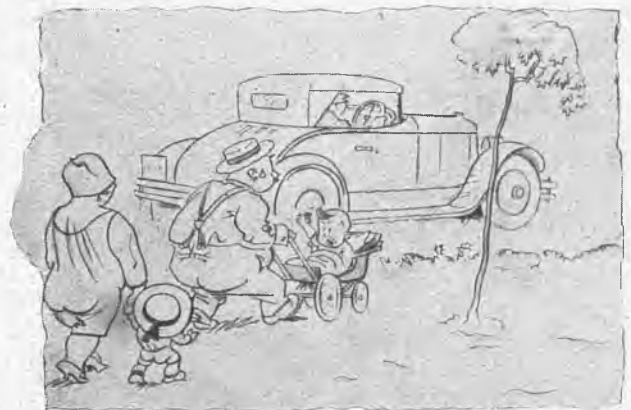
Et prantsuse kuningas Ludvig IX. oli esimene monark, kes tituleeris end „Majesteediks“.

Et terves maailmas ligemalt 40 miljonit looma tapetakse ainult nende naha pärast.

Et koduloom-hobune elab umbes 25 a. vanaks, kuna metshobune elab ligi 40 a. vanaks.

Et kõigist loomadest, kes maakeral elab, on kõige suuremad silmad kaelkirjakutel ja jaanalindudel.

Et kõige valgemad hambad on suhkrupilliroo väljadel töötajatel.



Pappa! anna gaasi... näita talle!  
Simmel albumist „Mamas Liebling“.

„A U T O“ väljaandel ilmus

## „Eesti autojahi teede kaart“,

välismaa kaartide eeskujul neljavärvilises trükis, raamatu kaustas. Kaardi kokkuseadmisel on tarvitatud viimaseid teede liigituse andmeid. Mõõt: 1 sm = 4 km.

Hind: Kr. 1.50 kalingurikõites.

Müügil kõigis paremates raamatukauplustes.  
Pealadu: „A u t o“ talituses, Tallinn, Lühikejalg 4.  
Kes saadab kaardi hinna postmarkides talitusele, sellele saadetakse kaart postiga koju kätte.