

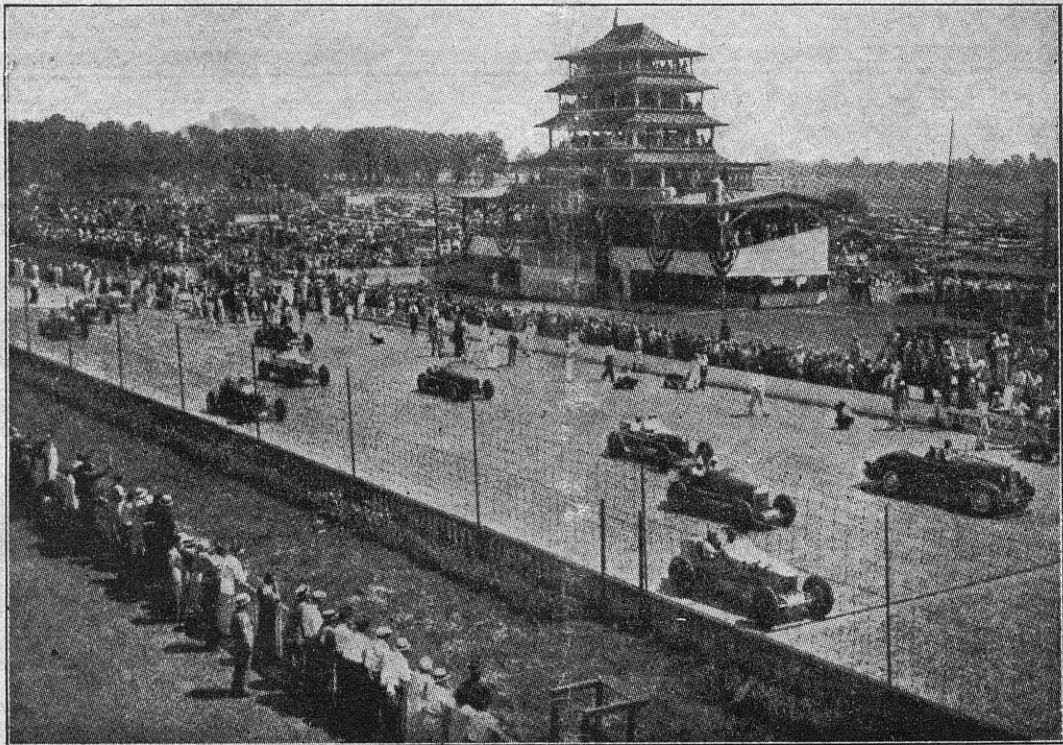
Nr. 8

August 1935.



Auto

Eesti Autoklubi häälkandja



Vaade U. S. - A. Indianopolise võidusõidu teele. Üks kuulsamaist võidusõidu teedest ilmas, samuti üks vanimaist, mis avati 1909. a. Tee pikkus on 4,22 km sõõris, kõrgete kurvidega, mis kaetud telliskividega. Tee laius on 15 meetrit, kurvidel aga 18 meetrit. Võistluste koh-
tunikude jaoks on ehitatud 6-kordne Hiinamoeline torn. (Scherl pildikogust).

MICHELIN

sõiduautokummid ja

MICHELIN

veoautokummid tagavad Teile
kindla ja ökonoomse sõidu.

MICHELIN

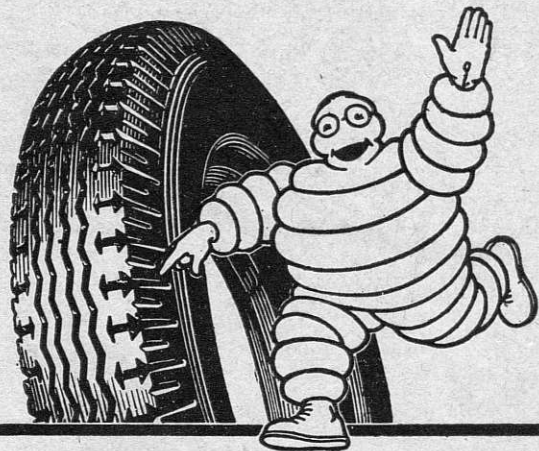
kummid liikvel kõikjal.

O-ü. „TARMO“

Tallinn, Narva m. 6.

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

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



MICHELIN

TARTU SUURNÄITUS

peetakse

30. augustist 2. septembrini 1935. a.

Samal ajal laulupidu ja „Eesti Nädal“

Kasutage huvironge, pühapäevapileteid ja üksiksõidul 20% hinnaalandust.

Eesti Põllumeeste Selts Tartus.

Auto

AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI.

EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA.

TOIMETUS JA TALITUS: J. ZIMMERMANNI TRÜKIKODA, TALLINN, LÜHIKEJALG 4. TEL. 429-24.

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

VIII AASTAKÄIK.

Nr. 8 (90) 24 augustil 1935.

ILMUB KORD KUUS.

S I S U.

Kool ja liiklemisõpetus.
Jõuvankrite poolt tehtud kahjude kindlustamisest.
Autode sissevedu monopoliseeriti.
Moodsaid autoteede kavasad.
Mitmesugust.
Uudiseid autotööstuse alalt.
Spordi osa.
Lühemaid teateid.
Kirjanduse alalt.
Autonali

I N H A L T.

Die Schule und Verkehrserziehung.
Vom Versichern durch Kraftwagen verursachte Schäden.
Monopolisierung der Auto-Einfuhr.
Moderne Autostrassen Projekte.
Verschiedenes.
Neuerungen im Kraftwagenbetrieb.
Sport.
Kürzere Nachrichten.
Von der Literatur.
Autohumor.

Kool ja liiklemiskasvatus.

„Praaha noorsoo liiklemiskasvatus“.

„Čehhi päälinna vastavad ringkonnad on otsustanud korraldada oma autoklubi ruumes iga nädal kaks korda liiklemiskasvatuse tunde, et õpilastes äratada huvi tänavliiklemise, selle hädaohude ja ettevaatusvahendite tundmaõppimiseks. Eriteadlased tutvustavad lastele tänavliiklemise ettekirjutusi, erilist tähelepanu omistades autoliiklemisele. Kursuse lõpetanud, saavad lapsed vastava „diplomi“, mis kohustab ka ta omanikku 10 liiklemisjulgeoleku käsku õppima pähe.

See teade läbis käesoleva aasta algul kõige maa-de ajakirjandust.

Viimaste aastate jooksul on võidud kuulda järgnevat halba nalja: automobilistid kavatsesid läbi suruda seadust, mis lubavat tänaval jalgsi käia vaid neid inimesi, kes omistavad jalgsikäiate tunnistuse. Isegi sel rumalal naljal on tõsi taga. Praahas võiakse omandada diplom, sellest et ollakse vastava kasvatussega tänaval liiklemiseks.

Enamiku inimeste elu ei ole moodsa autoliiklemise tõttu muutunud ilusamaks. Meie laste elu vähemalt linnades on alatises hädaohus. Meie liiklemiskeskuses sureb liiklemisõnnetuste tagajärjel suhteliselt enam inimesi kui džunglis madude nõelamisest ja metsloomade murdmisest.

See ei ole midagi rõõmustavat, kuid ei ole mõtet nende tõsiasjade pärast kurtmisekski. Masina hirmuvalitsus on kohutav. Meile jääb vaid lootus ajastust, inimene saab oma tehniliste saavutuste täielikuks valitsejaks.

Tänapäeval peame arvestama oma aja nõudeid, koolgi peab seda tegema. Esijoones peab kool võtma oma kasvatuskavasse liiklemiskasvatuse ja seda teostama täie vastutustunde ja tõsidusega.

Liiklemiskasvatuse meetodikas esitaksin järgnevad nõuded:

1. Kasvatuse eesmärk on lastele õpetada algelisemaid teadmisi liiklemismäärusiist kui ka ettekirjutusiist ja arendada nende loomulikke reageerimisvõimet, et nad loomuliku kindlusega võiksid liigelda tänaval.

2. Kooli ülesanne ei ole kasvatada liiklemispolitseinikeks ega liiklemisfanaatikuiks. Algkool ei ole tulevaste autosõitjate ega liiklemispolitseinikkude eelkool.

3. Tuleb vältida liigset hädaohu rõhutamist, mis lapses tekitab argust või arendab juba olemasolevat arglikkust. Arglikkus võib teatud tingimusil osutada ohtlikumaks kergemeelsusest.

4. Liialdatud teoretiseerimisega ei tule nüristada vastavaid instinkte, mida ei asenda mingisugused teadmised ega mõistuslised kaalutlused. Isegi „liiklemistundja“ on nende omadusteta abitu tänaval.

5. Asjalik ja otstarbekohane liiklemiskasvatus nõuab eriteadlasi õpetajaiks. Esijoones tuleb neid otsida liiklemisametnike, politseinike, kindlustusseltse usaldusmeeste jne. seast. Kui need inimesed oma kogemuste kõrval omavad veel mõningaid pädagoogilisi eeldusi, võivad nad minimaalse ajaga edasi anda maksimaalselt olulisi õpetusi ja muljeid. Juba seesuguse külalise ilmumine klassi äratab huvi ja töomeeleolu.

6. Hääd liiklemispildid on koolides liiklemisõpetusel vältimatud. Iga algkool peaks omama vastava piltideseeria. Nende piltide kohta tuleb esitada järgnevad nõuded:

- Liiklemismomentide kujutus olgu selgesti tajutav ja ülevaatlik.
- Piltide tõsielule vastavus ei tohi niikaugele minna, et see lapses äratab hirmu.

- c) Pildid formaadilt olgu kohased seinale riputamiseks.
- e) Kujutused rahuldagu esteetilisi nõudeid, vähemalt ärgu riivaku hääd maitset. Pildid ärgu rippugu nädalate ega kuude kaupaklassis. Liiklemispildid ei ole seinakaunistus.

7. Liiklemisraamatukesedki (liiklemisaabtsad) ülevaatliku kokkuseguritud teksti ja vastavate joonisega on õigustatud, kuid neis tuleb vältida liiklemisohutude ja õnnetuste kujutamist.

8. Liiklemisfilmid võivad osutada kasulikku, kui nende demonstreerimisel noorsoole asjatundjad annavad erapooletuid selgitusi.

9. Liiklemismänge ja -harjutusi spordiväljal ei saa soovitada. Seesugune üliagarus ei anna soovitavaid tagajärgi.

10. Otsese liiklemiskasvatuse kõrval esineb kaudnegi. See viimane on meie eesmärgi taotlemiseks õieti

tähtsam kui erikasvatuseõpetus. Väga palju meie laste iseloomu kasvatamises mõjub seks kaasa. Mõningaid näiteid sellest: üldine korralikus oma keha eest hoolitsemises, aja jaotamises, rõivastuses, mõtlemises kui ka tahtmises äratab lastes meelt ohutuks liiklemiseks. Kui lastes õigustatud julgustamisega on kasvatatud eneseusaldus, siis suudavad nad osutada isegi intensiivsemas suurlinnaliiklemises tarvilikku kindlust. Kõik, mis me teeme selleks, et laps kasvaks erksaks, ennastvalitsejaks ja valvsaks inimeseks, on oluline tema liiklemiskasvatusekski.

Kogu meie kasvava noorsoo arendamine väärtuslikeks ühiskonnaliikmeiks taotleb seda eesmärki. Meie ülesanne ei ole mitte kasvatada jalakäijaid ja hirmuvalitsusest, nagu sellest praegu räägitakse.

Lõpuks meie kasvatajad, peame kaasa aitama seks, et tõuseks uus põlv, kes hindab inimese elu ja väärtust enam kui liiklemistempot ja autokirge. See põlv leiab ka teid, kuidas vabastada inimesi masina hirmuvalitsusest, nagu sellest praegu räägitakse.

Jõuvankrite poolt tehtud kahjude kindlustamisest.

Vann. adv. M. Puusepp.

Jõuvankrite poolt tehtud kahjude kindlustamine on viimasel ajal sagedasti kõne all olnud ja selles küsimuses on arvamisi avaldatud nii poolt kui ka vastu. Paistab silma, et jõuvankrite kindlustamise vastu on peaaesjalikult autoomanikud, kes selles näevad auto kasutamise kulude suurenemist, mis halvavalt võiks mõjuda kogu meie arenevale autoasjandusele. Kindlustamise poolt on muidugi kodanikude enamus, kes näeksid, et kahjud mis mootorsõidukite poolt tehakse ka tasutud saaks. Praeguse olukorra juures on seisukord niisugune et kui täna või homme mõni perekonna toitja hooletu autojuhi poolt ülesõidetud saab, siis kogu perekond suure viletsusse satub: ei ole raha perekonna pea arstimiseks ega ka perekonna ülespidamiseks. On küll õige, et kahjukannataja võib oma kahjusi kohtu teel nõuda, kuid igapähele on teada, et sarnaste kahjude nõudmine meil praeguste maksvate seaduste järele on pikkaldane ja seotud suurte formaalsustega. Sünnib ju nõudmine vananenud Balti Eraseaduse reeglite järele, mis maksma pandi ajal kus mootorsõidukitest ega kahjustest mis viimased tekkitada võivad seadusandjal isegi ettekujutust ei võinud olla. Sarnaste nõudmiste lõpptulemus on, et kahjude eest jääb vastutajaks üksi sõiduki juht, viimaselt nagu praktika mitmekümnekordselt kinnitanud, tavaliselt midagi võtta ei ole. Kahjukannataja on tehtud võib olla vigaseks elu ajaks, tema on suuri kulusi kannud protsessi ajamisel, kuid tagajärg on null: autojuht on süüdi, kuid viimaselt ei ole midagi võtta. Selge, et õigusliku korra juures sarnane seisukord ei või lubatud olla ja sellepärast on enamikus kultuurriikides mootorsõidukide läbi tehtud kahjude tasumise kohta ülesseatud hoopis valjumad nõudmised. Nii näiteks on vennasrahva soomlaste juures alates 28. apr. 1925. a. maksmas uus seadus mootorsõidukite läbi tehtud kahjude tasumise kohta. Selle seaduse järele on kahjude eest mis mootorsõiduk tekitab vastutav nii omanik kui ka juht, kui kahjud on tekkinud mootorsõiduki või selle juhi süü läbi. Puht õnnetuse tagajärjel, või kahjukannataja enese süü läbi tekki-

nud kahjud ei kuulu tasumisele. Et kahjukannatajatele osaliselt kindlustada nende kahjusid peavad kõik jõuvankrid teatava piirini kindlustatud olema riigi poolt heakskiidetud kindlustusseltsides. Kindlustusseltsi vastutus on piiratud. Inimvigastuste puhul maksab kindlustusselts iga isiku kohta aastas abiraha mitte rohkem kui 4000 Soome marka (ca Kr. 360), ehk kui vigasaanuid mittu, siis kogusummas mitte rohkem kui 12.000 Soome marka (ca Kr. 1080) iga aasta. Asikahjude eest on vastutus piiratud 25.000 Soome margaga (ca Kr. 2250). Loomulikult jäetakse kahjusaajal õigus sel korral kui tema kahjud suuremad, ülejäänud osa sõiduki omanikult ja juhilt sisse nõuda.

Soome seaduse puuduseks tuleb lugeda seda, et kindlustusseltsi summadest saavad tasutud esijoones asikahjud ja siis vigasaanutele igaaastane abiraha. Sarnased hädatarvilised kulutused nagu arstimise tasu, kaduma läinud töötasu jne. ei tasuta mitte kindlustusseltsi poolt, vaid neid tuleb otse kahjutekitajalt nõuda. Paljudes teistes maades kuuluvad aga arstimise ja kaduma läinud töötasud esimeses järjekorras tasumisele.

Kindlustuse eest maksetavad preemiad kõiguvad 120—700 Soome margaga (ca Kr. 12—65) vahel. Vähem maksavad mootorrattad ja väiksemad sõidukid, suurejõulistel sõidukitel ja veoautodel on preemia kallim. Põhjendatakse seda sellega, et statistilistel andmetel suurejõulised ja suurekogulised sõidukid ka suuremaid kahjusid tekitavad. Kindlustuse kohustusest on vabastatud riigi president, välissaadikud ja teised kõrgemad võimukandjad. On aga võimalus jäetud kindlustuskohustusest vabastada isikuid ja ettevõtteid kui valitsuse asutus veendunud nende isikute või asutuste aususes ja maksuvõimes.

Sellest näeme, et kindlustuskohustus nii suuri kulusid autoomanikudelt ei nõua, nagu meil mõnelt poolt arvatakse. Et meil olemas ühistegelisi kui ka omavalitsuslisi kindlustusseltse, millede ülesanne ei ole mitte võimalikult palju teenida, siis peaks kartus

selle kohta, et mootorsõidukite kindlustuse läbi kindlustusseltsidele ainult head teenistust antakse ära langetama. Muidugi ei ole keelatud ka asjast huvitatuile asutada *vastastikkü kindlustusseltse*, mis preemia hinna veelgi alla suruks. Ka on võimalus et autoklubid oma liigete eest teatava piirini vastutavad ja

sellega neil kohustus oma sõidukit kindlustada ära langeb. Hädatarvilik on aga mootorsõidukite kindlustus mis palgatud juhtide poolt juhitud saavad, kuna kõik andmed näitavad, et just need kahjud mis palgatud juhtide süü läbi tekkitatud, kahjukannatajatele tasumata jäävad.

Autode sissevedu monopoliseeriti.

Selle pealkirja all töi 17. aug. s. a. „Päevaleht“ järgmise lühikese uudise:

„Majandusministri ettepanekul vabariigi valitsus otsustas eisel koosolekul täiendada litsentsikaubanduse nimestikku autode ja mootorrattastega. Nende liiklemisvahendite sisseveoks nüüd on vajaline majandusministeeriumi luba. Autode ja mootorrattaste sisseveo monopoliseerimine osutus tarvilikuks, nagu kuuleme, seetõttu, et nende import viimasel ajal olnud *liiga elav*. Litsentsiga tahetakse nüüd liiklemisvahendite sissevedu hoida teatud piirides. Radikaalseid abinõusid ei tarvitata, sest motoriseerimise suund on ka meie juures läbi löönud. Kuid viimaseaja liiklemisvahendite sissevedu on olnud otse silmapaistvalt suur, nõnda et see *ähvardas mõjutada kaubavahetuse bilanssi teatud rükkidega meie kahjuks*. Autode ja mootorrattaste sissevedu on soodustanud see asjaolu, et Eesti Pank nüüd annab päris vabalt valuutat, kuid valuutat hangitakse ka eraturult autode sisetoomiseks. Nagu nähtub vastavatest andmetest, on meil läinud aasta teisel poolel ja käesoleva aasta esimesel poolel, *seega aasta kestes* toodud sisse 293 autot ja 309 mootorrattast. Autode väljaveomaadeks on olnud Saksa 104, USA 88, Inglise 70, mootorrattaid on tulnud Inglismaalt 207, USA'ist 7 ja Saksast 72. 1932. a. veeti sisse autosid 29 ja mootorrattaid 90, järgmisel aastal autosid 66 ja mootorrattaid 96“.

Sellest näeme, et on arvamisele jõutud, et jõuvankrite sissevedu ja juurdekaskv on olnud aasta jooksul *liiga elav*, mispärast on vajaline seda tõkestada *litsentsi süsteemi* kaudu, nagu see paljudel muudel aladel meil maksmas.

Ei ole küll kuulda olnud, et majandusminister, enne kui esines Vabariigi Valitsusele vastava ettepanekuga, oleks eelläbirääkimisi pidanud selles küsimuses jõuvankrite esindustega ja tarvitaaskonna esindajatega nagu autoklubi, taksiautode omanikkude ühing jne.

Vaatame ligemalt seda küsimust ja katsume vastata küsimusele: „*Kas on jõuvankrite sissevedu küllaldane, et hoida meie autoasjandust meie rahvamajandusele vastaval tasemel?*“ On mõnelt poolt ju aastaid väidetud, et meie autoasjanduse areng olevat olnud küllalt hoogne, juurdevedu liigagi suur ja meie rahvamajanduse seisukohalt ülejõu käiv. Ja seda tuuakse ka nüüd jälle uuesti ette, ning siis peab ometi asjal *tõsi taga olema!* Aga meil ei ole fakte ega andmeid, mis seda kinnitaks! On õige osalt vaid see, et jõuvankrite areng on olnud hoogne, kuid seda hoo kaupa, võib ütelda — vastavalt elunõuetele. Näiteks 1922.—1923, 1927 ja siis 1929. a. Neil aastatel on jõuvankrite juurdekaskv 227—597 tk. aastas. Sellane juurdekaskv tähendab muidugi osalt ka arvulist suurendamist ja taseme tõusu. Kuid on ka aastaid, nagu (1924—

1927 — 1928 — 1932 — 1933) millal sissevedu on olnud vaid 32—190 jõuvankrit. See juba tähendab tagurpidiminekut, sest 1500—2500 jõuvankri juures peaks sissevedu olema vastavalt 300—500 uut jõuvankrit aastas. Kolmeteistkümne aasta kestel (1922—1935) on meie jõuvankrite üldarv kasvanud 4000-ni. Aasta kohta oleks keskmine juurdekaskv ümmarguselt 300. Sellest oleks kuni 1924. aastani, siis kui jõuvankreid meil oli alla 1500, jätkunud. 1926. a. alates, kui jõuvankrite arv suurenes 1600—4000, oleks pidanud aastane sissevedu meil olema 300—800 jõuvankrit. Kuid ainult *kahel* aastal on see ulatanud 597-ni, järjelikult *ei ole jõuvankrite sissevedu meil olnud küllaldane*, et korralikkude jõuvankrite (sõidukõlvulikum) tasapinda alles hoida!

Meie oludes peab keskmine (10—15 h. j.) auto normaalse tarvituse juures vastu vaid 5 aastat. Soomes, Rootsis, Inglismaal ja mujal Euroopas, kus teed võrdlemisi paremad ja koguni head, — on autode elueaks arvatud 6½ aastat, Ameerikas isegi 7 aastat. Kui aluseks võtta 5 aastat, siis peame *iga aasta ja iga 1000 auto kohta vedama sisse 200 uut jõuvankrit*.

Praeguse meie jõuvankrite arvu juures (neid on ümmarguselt 4000) peaks normaalne sissevedu olema nagu eelpool tähendasime 800 jõuvankrit. Normaalset ei suurendaks see sissevedu veel meie jõuvankrite üldarvu, *vaid asendaks ainult kõlbmatuid ja õnnetuse läbi hävinuid jõuvankreid*. Ja kui praegu meil *aasta jooksul* kõigest 293 uut autot ja 309 mootorrattast on sissetoodud, siis on see päris normaalne *nähe ja vastab* täielikult meie oludele. Tuleb ka meelespidada, et 1934 teisel poolel ja 1935. a. esimesel poolel olid *riigiasutused* meil kõige suuremad ostjad. Osteti nii sõidu-, veo, kui ka mootorrattaid, et uuendada vanaduse ja kõlbmatuse tõttu väljalangenuid ja osalt uusi nendele asutustele, kellel veel autot ei olnud. Eraautode ostjaid oli sama palju kui eelmisilgi aastail. Keegi ometi autot ega mootorrattast omale tagavaraks ei osta ja ka ilmaasjata lõbuks ei pea, kui tal otstarbet ei ole.

Soodustati ju ometi ka väikeautode sissevedu alandades nende tolle 25% võrra ja vahest ehk seegi andis tõuget kasutada nii mõnelegi seda väikest soodustus, kuid keegi ei saa ometi tõendada, et meie oleme sissevedanud jõuvankreid üle loomuliku normi, mida vajab meie rahvamajandus ja kiire liiklemise tempo.

Meie rahva vaesus, üldine majanduskriis, mis kestab juba aastaid, ning tolli- ja maksustamispoliitika on tõestanud meil normaalset sissevedu. Kuigi jõuvankrite üldarv on aastast-aastani suurenenud, siiski pole sissevedu olnud küllalt suur, et jõuvankrite tasapinda vastavalt alles hoida. Muidugi teada, et kõrge tolli, bensiinihinna tõusu ja üldise majandus-

kriisi tõttu eelistatakse mootorrattaid ja väikeautosid, millede sissevedu on suurenenud (1930. a. näiteks 2½ kordne), kuigi ehk see nähe normaalne ei ole, aga mis teha, kui see on osalt soodustuste tagajärg.

Mis puutub „Päevalehes“ toodud majandusministri andmetesse jõuvankrite arvu ja nende päritolu maade kohta, siis leiame neist andmetest, et 1934. II poole — 1935. II poole aluni olla sisseveetud:

Saksamaalt	104	autot	ja	72	mootorratast	kokku	176.
Inglismaalt	70	„	„	207	„	„	277.
Ameerikast	88	„	„	7	„	„	95.
Kokku	262	„	„	286	„	„	548.
Mujalt	31	„	„	23	„	„	45.

Seega on Inglismaalt, sealt kuhu oste suunatakse — 50% enam sisse toodud. Võrdluseks nende arvudele on toodud aga 1932. ja 1933. a. sisseveetud jõuvankreid (29+90 ja 66+96), kuid need aastad olid täielised kriisiaastad, kus igal maal maksmas olid kitsendused. Need aastad ongi meie autoasjandusele sügavaid haavu löönud, sest vaadeldes meie taksiautosid, nad on kõik viletsas seisukorras. Ühelt poolt liiklemise järelevalve võimud keelavad neid tarvitamast nagu hiljuti Viljandist teade tuli, kus ligi 90% autodest olid sõiduks kõlbmatud. Mujal 50—70%. See tähendab, et jõuvankreid tuleb uuendada kui tahetakse ära hoida õnnetusi, kuid teiselt poolt, valitsuse organid leiavad et meil tuleb jõuvankrite sissevedu piirata. Jõuvankreid veetakse sisse liiga palju?! Kui palju neid siis on?

1. aprilliks s. a. teedeministeeriumi andmetel oli meil registreeritud:

Era sõiduaautosid üle maa	1161	tk.
Üüriaautosid üle maa	588	„
Veoautosid 1—5 t.	1183	„
Sanitaar- ja vangiveoautosid	11	„
Tuletõrje	72	„
Autobusse	170	„
Mootorrattaid	958	„
Kokku	4143	tk.
Veotraktoreid	146	„

Sellest näeme, et sõiduaautosid ja sõidu-motorrattaid on kokku ainult 2707 tk. kuna veo otstarbeks jõuvankreid oli 1436 tk. + 146 veotraktorit.

Et meil jõuvankreid üleliia oleks, ei tõestu ei aastase normaalsest ülekasvuga, ega rahvaarvuga. Praegu jõuvankrite arvu (4143) võrreldes meie rahvaarvuga (1.200.000) tuleb ju meil 1 jõuvanker (auto, mootorratas, veoauto, omnibus, sanitaarauto jne. kok-

ku) 300 inimese kohta. Meie naabril Soomes on 1 jõuvanker 39 inimese kohta. Kuigi räägitakse, et naaber on jõukam, naaber on suurem, ometi tingimised on meil ühed — mõlemad peame mujalt jõuvankreid sisse vedama kui ei taha et jalgu jääme kiirele elutempole.

Kui vahest meil põhjendatakse seega, et meie ei soovi teatud maade jõuvankreid näha, kes meilt ei osta, siis, kui imelik see ka ei ole, need maad, kes meilt ostavad, nad ei paku meile aga meie ostujõu ja meie teede kohast jõuvankert! Võime saada ainult 3—6 jõulisi autosid osta vastavalt meie igamehe ostu jõule. Isegi riigiasutused ei ole tänavu — näit. veel ühtegi Inglismaa päritoluga autot ostnud, vaid on ostetud kõik mujalt. Milleks siis see oletus, et autode ost ähvardab mõjutada kaubavahetuse bilanssi teatud riikidega meie kahjuks, nagu kõneleb „Päevaleht“ saadud informatsiooni põhjal!

Nüüd lõpuks üks küsimus: *kellele ja kuidas mõeldakse siis edaspidi litsentse anda jõuvankrite sisseveoks?* Kas autode esindused üldse jäävad kõrvale, ja igauks kes soovib osta autot või mootorratast, peab esinema palvega Majandusministrile luba saamiseks selle sissetoomiseks? Esindustel pole selle vastu vist midagi, kui ostja ise omal riisikul ja kulul soovitud jõuvankri vabrikult ostab, raha saadab ja sisse toob sest esindajal jääb ära vastuõus ja kordaseadmise kulud. Või on siis kavatsusel lubada sisse vedada teatud maa jõuvankreid, kuid siis võib kindlasti ette ütelda, et seega ei parandata meie autode tasapinda, vaid osta saab mida saada on, headusele ja korralikkusele vaatamata. Ütleme aga ühte: *Autode sisseveopüümine tollide, monopolide ja litsentside abil vähendab meie jõuvankrite tasapinda* ja siin kokkuhoiu asemel näljutame lehma, kelle piimast osalt elame! Jõuvankrid ja *bensiin* on maksustatud kõrgete tollidega; meil on oma bensiini tööstus; meil on jõuvankri parandus-töökojad, kus töötavad tuhanded töölisel ja saavad tööd; meie teedekapital vajab summe mis tuleb jõuvankrite registreerimismaksudest — kuid meie kitsendame jõuvankrite sissevedu, et sellest tulud väheneksid; et vanade logude jõuvankrite arvel õnnetuste arv kasvaks, et liiklemine ei elustuks ja autoasjandus ei areneks! Meie näeme, et igal maal, isegi Venes ja Türgis, viimastel aastatel on jõuvankrite arv kohutavalt kasvanud mida peetakse ka üheks parimaks abinõuks riigikaitse alal. On ju iga eraisiku jõuvanker riigi rasketel silmapilkudel riigikaitse kasutada, seega riigi vara ja omandus, mida ka meil ei tohiks jätta kahe silma vahele. — Ootame majandusministri sammude tagajärgi huvitusega.

Majandusteateid.

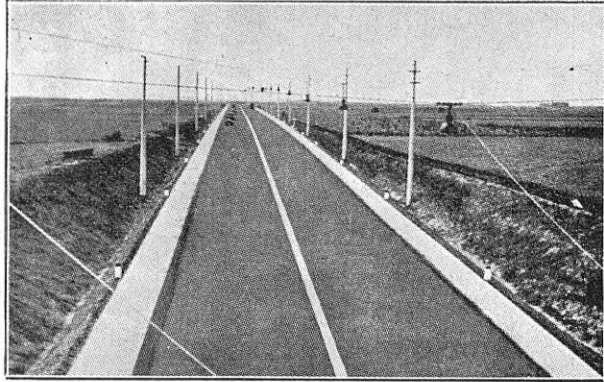
Jaapan. Jaapanlased müüvad oma „rahva-autot“ Kapimaal 480 Hollandi guldna eest. Praegune n. n. rahvasõiduk „Datsun“ on varustatud 4-sil. ½—¾ ltr. mootoriga. Esimesed autod valmisid 1930. a. märtsis Iidosha Kogyo Kabushiki Kaisha's. See ettevõtte ehitab peale selle veel 4-sil. sõidukialuseid, „Sumida“ veoautosid ja 4- ning 6-sil. „Kamatsu“ traktoreid. Valitus kavatseb suure autotrusti ellu kutsuda, mis pea-

asjalikult võistleks General Motors saadustega. Sellele trusti kuuluksid peale eelpool nimetatud firma veel Tokyo bensiini ühing — Denki Kogyo Kabushiki Kaisha, Mitsubishi Shohi Kaisha, Gapan Wheel Co. Ltd. ja Kawasaki Wheel Co. Ltd. Jaapani autoosade tööstus on kõrgel järjel, seda tunnistab juba asjaolu, et Ford ja General Motors on siin suurimaks tarvitajaks.

(Bohemia, Praha).

Moodsaid autoteede projekte.

Praegu töötatakse tõsiselt teede-projektide kallal, mis mitte ei ühendaks ainult riike, vaid ka terveid maailma jagusid. Selleks aitab kaasa muidugi suur autode areng.



Bonn—Köln autotee.

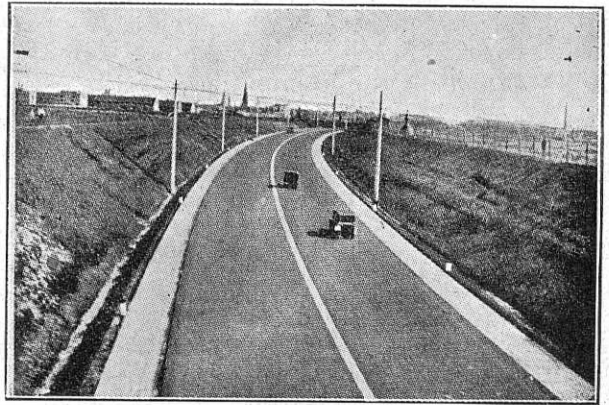
Hiiglakava moodustab endast kavatsusel olev autotee *Bordeaux—Schanghai*, mille õhuliin üksi on umbes 10.500 km, ja mille loomulik pikkus oleks umbes 13.000 kuni 15.000 km. Kujutletagu vaid moodsat autoteed mis läbib kaks kontinenti! Seega avaneb määratud võimalusi kaugeveoks. Rikas Ida muutuks kaubanduspoliitiliseks Lääne naabriks. Kaubavahetus saaks uut hoogu ning elavust.

Tuntud uurija Sven Hedin on aastaid uurinud ühenduse võimalusi Euroopa-Aasia vahel. Kaaluti autotee ehitamise võimalust läbi Gobi kõrbe kuni Hiina põhja-lääne piirini. Arvestades suure kaugusega ning kliima raskustega, näib selline algatus esialgu olevat fantastiline. Kuid loodetakse ka siin leida va-

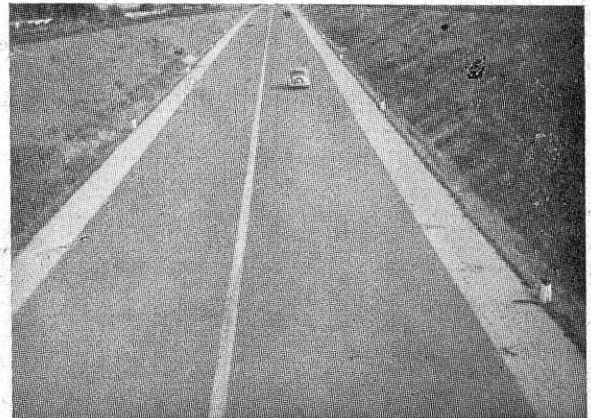
hendeid ning teid, et koos Venemaa teede- ning raudteevõrguga luua vajalik ühendustee lääne ja ida vahel. Nii tekiks ühendus *Prantsusmaa* ja *Shanghai* vahel.

On loomulik, et sellise gigantse projekti tekkimisel on vajalik käsitada ka teisi küsimusi, mis huvi pakuvad uurijaile, geoloogidele jne.

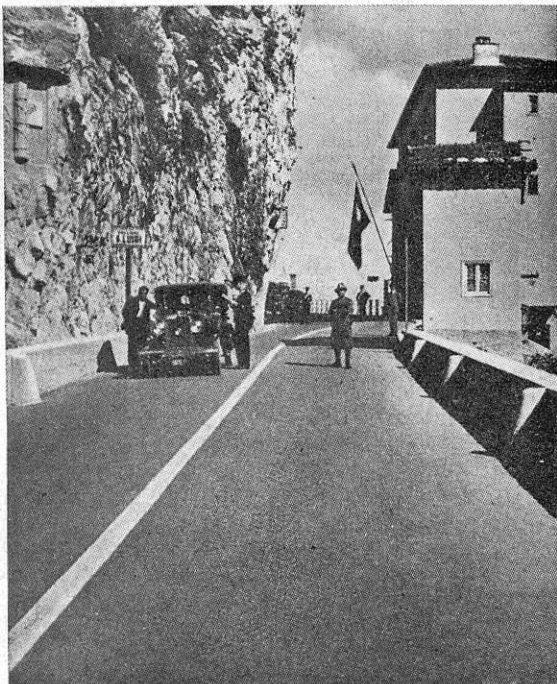
Ka rahvatihedusele avaldab see mõju. Hiina



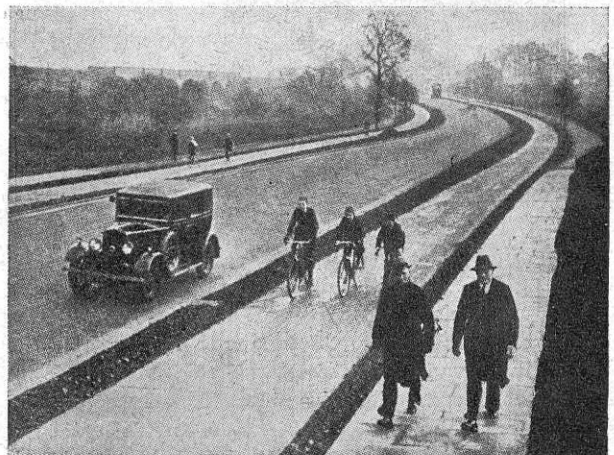
Bonn—Köln autotee Saksamaal.



Rügi autotee Müncheni ligidal.



Tee Prantsuse—Itaalia piiril.



Tee Inglismaal, kus autodele, jalgratastele ja jalkäijatele oma rada.

provintis Hsikiang näiteks on suurem maa-ala poolest kui Euroopa (ilma Venemaata), kuid elanike on seal ainult 3.5 milj. inimest. Maa on päälegi rikas maa-põuevaradest, on leitud petrooleumi, kulda, hõbedat ja vaske.

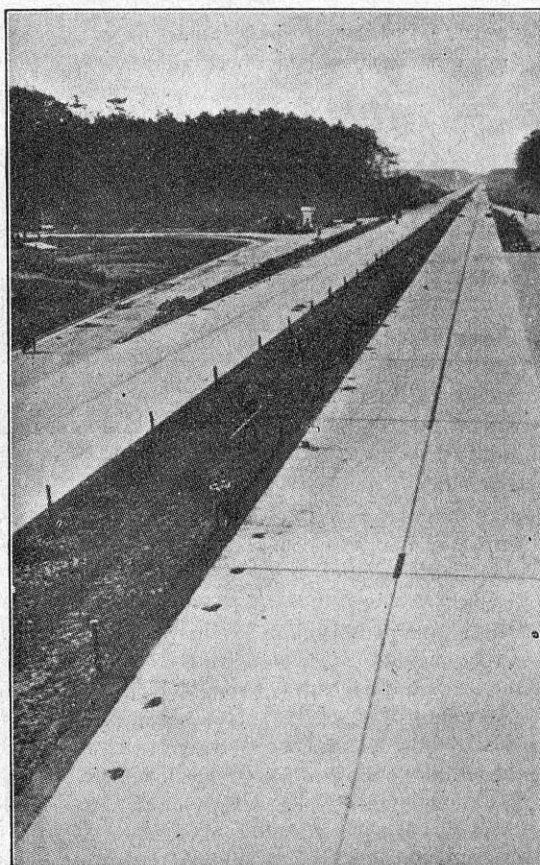
Umbes sama suur kava on tee ehitamine läbi Kaanada, mis lähematel kuudel leiab juba teostamist. Kaanadas leidub palju järvi ning seega pole vaja imestada, et sellel 4000 miilisel teel (6500 km) umbes 300 miili (umbes 500 km) pikkusel sünnib vedu praamid. See tee ühendab Vaikset Atlandi ookeaniga, ning liiklemise teena omab ta võrratu tähtsuse.

Muidugi võis ka varem sõita autoga Vaikse ookeani kaldalt Atlandi kaldale, kuid ehitusel oleva tee kaudu sünniks see kõige lühemalt ja kiiremalt.

Seda võib kõige paremini märgata Saksamaa riigi maanteede võrgu juures, ainult et siin on tegemist ainult ühe riigi teedega, mis läbistavad selle maa igas suunas, luues *otsema* ning *lühema* ühenduse. Autoteed on moodsad, laiad, *sirged* liiklemissooned, mis võimaldavad autodele kindla ning kiirema sõidu. Teedel puuduvad kurved ja käänakud, mis võiksid teda pikendada, samuti puuduvad teised liiklemisvahendid, mis takistavad sõidukiiruse arendamist.

Riigi autoteede struktuur on järgmine: kaks põhjast läänesse viivat peateed ristlevad kahe läänest itta viiva peateega. Nii ühendatakse põhjapoolsed riigid autoteede Kiel—Hamburg—Breemen—Basel ja Königsberg—Berlin—Leipzig—München läbi lõunapoolsete maadega, kuna Ida-Euroopa on ühenduses Lääne-Euroopaga järgmiste autoteede kaudu: Berliin—Köln—Aachen ja Breslau—Leipzig—Frankfurt—Saarbrücken. Kahtlemata suurendavad riigi autoteed tublisti turistide arvu Saksamaale.

umbes 150.000, kes ehitusega on kaudselt seotud kivi-murdudes, sillaehituste juures jne.



Riigi-autotee Saksamaal.



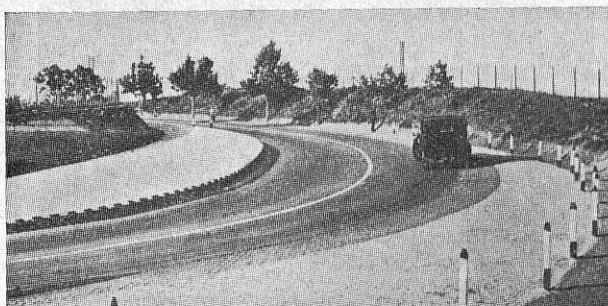
Riigi-autotee Frankfurt—Darmstadt vahel.

19. mail avati Frankfurt—Darmstadt vaheline teeosa. Käesoleva aasta jooksul valminevad veel München—Holzkirchen tee, 25 km pikk, ja sügiseks katsetatakse avada 10 teeosa, kokku umbes 350 km. Seega oleks enam kui üks neljandik kavatsatud 1500 km teedest valmis. Järgmise 1500 km ehitustööd on juba alanud, ja tahetakse veel 2000 km juurde ehitada.

1. mail oli riigi autoteede ehitusega otseses tegevuses umbes 93.000 töölise millele lisaks tuleb veel



Ideaalsed kurvid autosõitjale lõbusaks vahelduseks.



Liiklemismäärus ja autosportlanna Inglismaal.

Omapärane protest määruste vastu.

Inglise teedeminister Hoov-Belaische pani mõne kuu eest maksuma uued tänavaliiklemise määrused, mille põhjal mõningail tänavail autode tunnikiirus ei või ületada 30 kilomeetrit. Nende määruste järele valvavad erilised politseiagendid, kellele autosõitjad annud hüüdnimeks „gongster“. „Gongsteri“ nimetus on moonutatud ameerika „gangsteri“ nimetus ja tingitud asjaolust, et kui need politseinikud märkavad, et mõni auto kihutab kiiremalt kui 30 klm tunnis sarnases kohas, kus see keelatud, siis nad peatavad sõiduki gongi löögiga ja määravad karistuse.

Sarnane äpardus juhtus ka tuntud nais-autosportlase Fei Tailoriga, kus 30 kilomeetrist kiirem liikumine keelatud, veidi kiiremalt. Fei Tailor vihastus väga, et teda kinnipeeti, sest, nagu ta tõendas, juhtis autot väga ettevaatlikult, tänav oli peaaegu inimtühhi, nii et ei olnud kedagi, keda oleks võinud auto alla ajada.

Kuid Fei Tailori protest jäeti tähelepanemata ja teda karistati ühe naelsterlingilise rahatrahviga ehk nädalase vangistusega. Fei Tailor teatas avalikult, et ei maksa raha, vaid istub — mitte sellepärast, et raha maksmine talle oleks raske olnud, vaid sellepärast, et protesti avaldada ebaõige sundmääruse vastu.

Määratud tähtajal, võttes kaasa supelmantli ja fotoaparaadi, Fei Tailor ilmus vanglasse, kus ta paigutatud vangikongi. Neli tundi hiljem, olles võimaldanud miss Tailoril maitseda vangla mõnusus, ilmus vangimaja kantseleisse „Daily Expressi“ kaastöeline.

Ajakirjanik maksis ühe naelsterlingi — sõidumääruste rikkumise trahvisumma, lootes, et miss Tailor kohe väljub ja siinsamas annab jutuaajamise kõmuartikli tarvis.

Kuid ajakirjaniku tabas üllatus: Fei Tailor ei lahkunud vanglast, seletades, et ei tunne seda isikut, kes maksis tema eest trahviraha, ei ole seda inimest ku-

nagi elus näinud, ei soovi vanglast lahkuda ja katkestada oma protesti.

Vanglaülemus sattus täbarasse seisukorda: tal ei olnud õigust miss Tailori vahi all pidada ja ka trahviraha vastu võtta. Samal ajal miss Tailor keeldus vanglast lahkumast ja ajakirjanik — sissemakstud raha tagasi võtmast.

Viimaks võeti kangekaelselt sportlannalt allkiri teadaandele, milles tema keeldub trahvimaksmast ja nõuab, et tal lastaks karistusaeg ära istuda. Ajakirjanikule antud kviitungit aga tõendati märkusega, et kui Fei Tailor keeldub vanglast lahkumast, siis raha ajakirjanikule tagasi makstakse.

Vanglavalitsus kaalus omapärast juhtumit terve päeva ja järgmisel päeval võttis asja likviteerimiseks tarvitusele järsu abinõu: kui Fei Tailor veelkordsete tungivate palvete peale kongist ei lahkunud, „vabastati“ ta vangist väevõimuga.

Enne vanglakantsleist lahkumist miss Tailor ei jättnud väikest pistet tegemata: ta palus, et kulude arve, mis tema vanglas viibimine tekkitanud, saadetakse sellele, kes on valmistanud liiklemismäärused, mille põhjal tema vangistati, s. o. minister Hoov-Belaischele.

Kogu selle loo läbi võitis ikkagi ajakirjanik. Tema varitses silmapilgu, mil miss Tailor väljus vanglast ja sai esimesena intervjuu. Miss Tailor seletas, et olemisel vanglas üldiselt polnud vigagi ja ta jõudis teha mitmed huvitavad ülesvõtted vangla sisemusest enne, kui talt fotoaparaat ära võeti. Sisuliselt ta aga saavutanud oma sihi, kaunis kõmuliselt liiklemismääruste vastu protesti avaldades. Sportlanna on veendunud, et kui kõik autosõitjad, kes langevad „gongsterite“ ohvriks, ei ruttaks ära tasuma neile määratud rahatrahvi, vaid läheksid samasuguse mürt-suga, nagu tema seda tegi, vangi asekaristust kandma, siis eluvõõras sundmäärus peagi ära muudetakse.

Persiaast Afganistani.

Nagu kollane madu lookleb tee läbi lõputu kivikõrve Persia ning Afganistani vahel. Ümmargused, kivist vahitornid, pooleldi lagunenu, seisavad vanade karavaniteede ääres. Suvekuumus valitseb siin surnud maal, ning näib, nagu sõidaks auto suurest ahjusuust sisse. Kõrvenud stepirohi pragiseb kummide all ja liivaterad, mis lendavad sõitjate nahale, tunduvad hõõgivate nõelaotstena. Täielik üksindus valitseb ümber ringi. Vaid siin ja seal ronivad kirjud kitsed mäekallakul ja otsivad oma viletsat toitu. Nende juures kargased, maalilistes räbalates, sinihallide turbanitega, metsikute nägudega.

Kaameleid sammub mööda teed, juhitud fantastiliselt riidetatud kogudest. Nende kõrval käivad paljajalu katmata nägudega nomaadinaised sügavtumedate hirvesilmadega, ja paljude mustade patsidega ümber pea.

Üksik, lagunenu vahimaja, — piir on lähedal. Lühike peatus! Passe revideeritakse, ning siis võib jälle edasi liikuda. Äkiline, kaelamurdev sik-sak tee viib alla orgu. Kaugele on kuulda oja sulisemist.

Õõ tuleb äkki ning ootamatult. Ettevaatlikult sõidame edasi laternate valgusel. Korruga kuuleme hääli, näeme liikuvaid tulesid, ning nagu maa seest ilmuvaid

savimaju.

Autotulede ringi ilmub kogusid kõrgetes turbanites ja pikkades mantlites. Oleme Afganistanis. Meie vastu ollakse väga sõbralikud, sest oleme ju huvitavaks vahelduseks siin mahajäetud nurgas.

Kivises kuplitaolises ehituses saame omale päris mugavad asemed, vastuvõetava õhtueine, ning tunneme end väiksel viisil nagu muinasjutus.



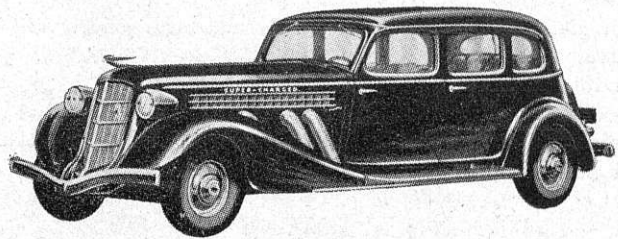
Liiklemistakistus Pärsia kiltmaal.

Uudiseid autotööstuse alalt.

KOMPRESSOR-MOOTORIGA „AUBURN“ AUTOD.

Tänavu esmakordselt turule lastud uued kompressoriga „Auburn“ autod on 127" telgedevahega, varustatud Lycoming 8 sil. mootoriga mis annab 150 h. j. ja enam. Alusraam on ehitatud eriliselt tugev, samuti mootor ja teised liikuvad osad. Kompressor on sama, mis oli tarvitusel suure eduga „Duesenberg“ autodes. See on tsentrifugaalset tüüpi ning teeb 24.000 tiiru minutis, 4000 mootoritiru juures.

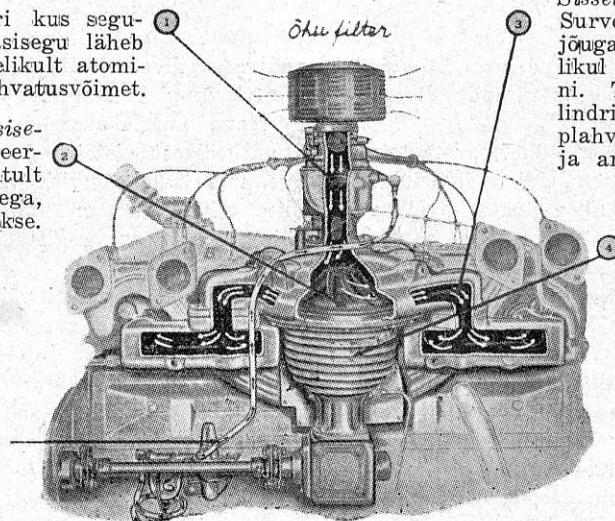
Auto ise on väliselt sale, ilus, madal ja vastab parimale maitsele. Kiirendusvõime mootoril on harul-



5 istm. Sedan.

Õhk läbib karburaatori kus seguneb bensiiniga ja see gaasisegu läheb kompressorisse kus ta täielikult atomiseerub, suurendades plahvatusvõimet.

Kompressori osa, kus gaasisegu suure kiirusega ringi keereleb ja siis juba atomiseeritult suurima plahvatusvõimega, surve all mootorisse surutakse.



„Auburni“ kompressori läbilõige.

Sisselasketoru silindrisse.

Surve all olev gaasi-segu pressib jõuga igasse silindrisse, mida harilikul mootoril imemise kombel ei sünni. Tagajärg on see, et mootori silindrid ei ole mitte ainult täidetud plahvatusgaasiga, vaid „ülitäidetud“ ja annab maximumjõudu mootorile.

Eelistatud mehhanism.

Rootori ringijooks (tiirud) on 24.000 tiiru minutis, s. o. 6 korda suurem mootori tiirude arvust min. Tiirlemine sünnib vaikselt ilma mürata nagu hästi õlitatud laager suures elektri õhupuhastajas. Ehitatud nagu kell, kuid töötab nagu auruturbiin täielise usaldusväärsusega.

daselt suur, kuna ta saavutab 75—80 miili tunnis sama kergesti, kui harilik auto 30—40 miili. Garanteeritud kiirus on 100 miili, s. o. 160 km tunnis. Autod on vabriku poolt sissesõidetud.

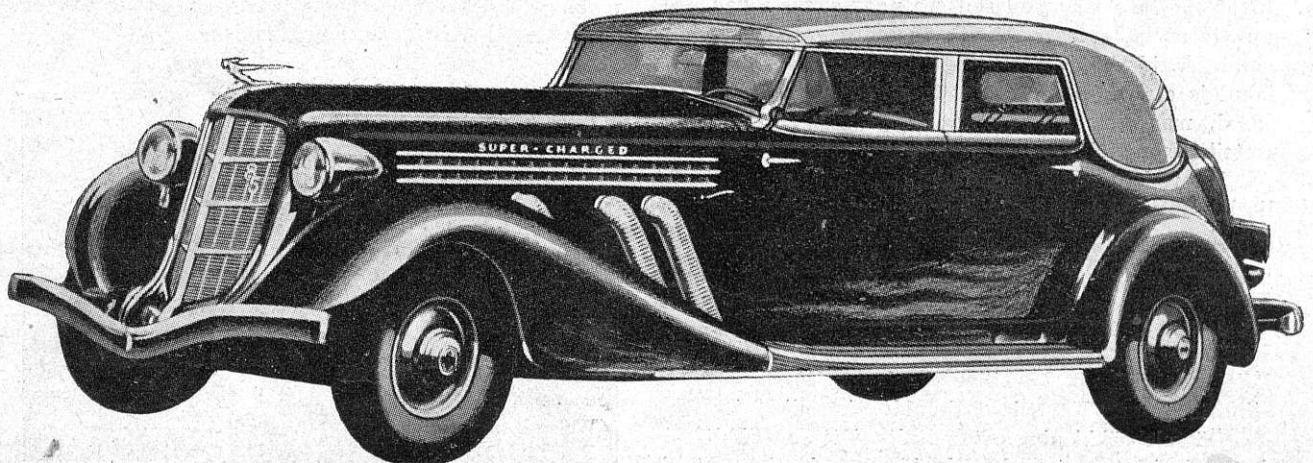
Phaeton-Sedan, Cabriolet ja Speedster mudelitel võib katus alla lasta, nii et nad on kinnised ja lahtised. Kroomi on nende mudelite juures ohtralt tarvitatud.

Cabriolet ja Speedster istmete tagaselg on liikuv, et pääseks kergesti auto tagaossa, kus asub tagavara ratas. Auto on polsterdatud ilusa tugeva nahaga ja värvid on kooskõlas kerega. Speedsteri hind

vabrikus \$ 2245.—, Phaeton-Sedan \$ 1725.—, Cabriolet \$ 1675.—, Brougham \$ 1445.— ja Sedan \$ 1545.—.

Tutvume ligemalt kompressoriga:

Kõik rekordid nii maal, õhus kui ka vees kuuluvad kompressor-mootorile. Ing. Duesenberg võttis juba aastaid tagasi tarvitusele kompressori, ehitades neid mootorisse. Kompressor suurendab mootori võimet. Ta saadab gaasisegu mootori igase silindrisse surve all, jagades seda korralikult, ning kuna laadimine suureneb, siis suureneb ka mootori jõud.

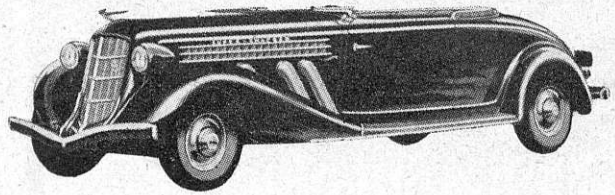


Kompressor-mootoriga „Auburn“ Phaeton-Sedan 5 istm.

Kompressor-mootoris bensiin ja õhk läheb karbu-
raatorist „kompressorisse“, kus põhjalikult sünnib
atomiseerimine. Kuna pole kaotusi põlemata jäänud
gaaside läbi, siis järjekulult võime suureneb. Komp-
resseeritud küttaaine gaasistub nii hästi, et vaid vähe
on vaja soojendust. Külma ilmaga on see eriti soodne.

Mehaaniliselt kompressor töötab tihenduspum-
bana. Gaasisegu voolab karbuaraatorist kompressorini
kus ta sattub surve alla kiirelt tiirleva rootori läbi.
See rootor on kuus korda kiirem mootori kiirusest.
Kui näiteks mootor teeb 3000 tiiru minutis, siis komp-
ressor teeb 18.000 tiiru jne.

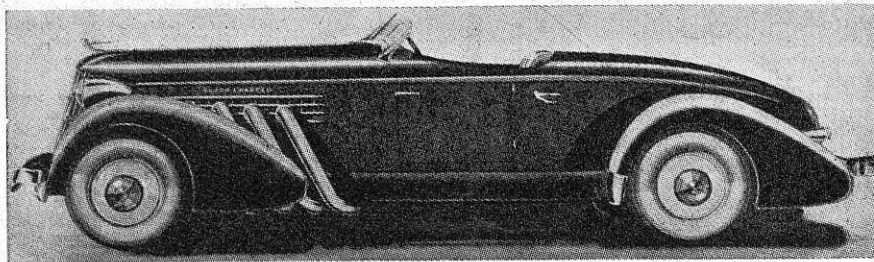
Rootori juures on vabrik hoidunud keerulisest,
nii hammasratta- kui ka kiirvõllilaagreist, ning töö-
tades hõõrumisveoga, rootor on vaikne, lihtne, tugev
ja vastupidav tervik. Mootori edeosas nagu nokkvõll-



Cabriolet 3 istm. (2 häda istet).

rullidele, olles ajajamehhanismis tihedalt kokkupassi-
tud. Et mehhanismi vastupidavust suurendada, selleks
on kõik osad valmistatud parimast, mida üldse saa-
da, — metalli segust.

Harilik kompressor-mootoriga Auburn „Speed-
ster“ püstitas 28 juunil s. a. 70 uut kiirusrekordi sõit-
ja Ab. Jenkins juhtimisel.

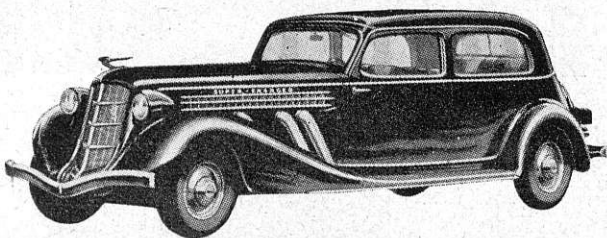


*8-sil.
kompres-
soriga.*

*„Speedster“
150 h.-j.*

gi, on abivõll mis viib kompressorini, mille alumine-
ajaja on varustatud spiraalhammasrattaga, moodus-
tades vertikaalse käigu.

Vertikaalne ajajavõll on ühendatud planetaarse,
rullidel tiirleva ajajaiüksusega, milles tiirude arv
aste-astelt suurenneb. Väline rõngas asetseb karteri
(kesta) sees ja on liikumata. Suure kiirusega tiirlev
ajajavõll liigub üleval kolme täiesti tasakaalustatud
rullil, kuna ajajavõlli otsa on paigutatud rootor.
Rõngas, rull ja ajajavõll on nii tihedalt passitud kok-
ku, et nende vahel tekki kerge hõõrumine. Rullide
vahele on paigutatud veo-spiraal, mis omakord ajab
ringi vertikaalset kiirvõlli. Planetaarkettade tiirlemi-
ne ajab ringi rulle, mis positiivses tiirlemis-ühenduses
välisrõnga ja suure kiiruse ajajavõlliga. Nii on saa-
vutatud suure kiiruse tiirude suhe (ratio) ajaavõlli
ja rootori vahel. Laagreid suure kiiruse ajajavõllil



5 istm. Brougham.

ei ole. Konstruktsioon neid ei vajagi, sest rootori hõõ-
rumissurve võtab vastu seda ringi ajav võll ühes muu
mehhanismiga. Suure kiiruse hammasrattaid pole ka
vaja. Hammasrattad täisnuruga all töötavad 1:2 moot-
ori kiirusest vajamata õlitust ja tekkitamata laagri-
probleeme. Seadeldise tasane ja vaikne töötamine on
saavutatud seeläbi, et mehhanismi ei aja ringi ham-
masrattad, vaid hõõrumisest tekkiv jõud mis mõjub

Uued rekordid:

Esimesel 5 miilil 104.395 miili*)

„ 10 „ 103.79 „

mida pole saavutanud veel ükski teine seeria auto, väl-
jaarvatud spetsiaal võidusõiduautod.

1. juunil s. a. valiti ameerika rahvusliku auto-
ühingu ametnike poolt ladust üks Auburn „Speedster“,
millega püstitati järgmised rekordid:

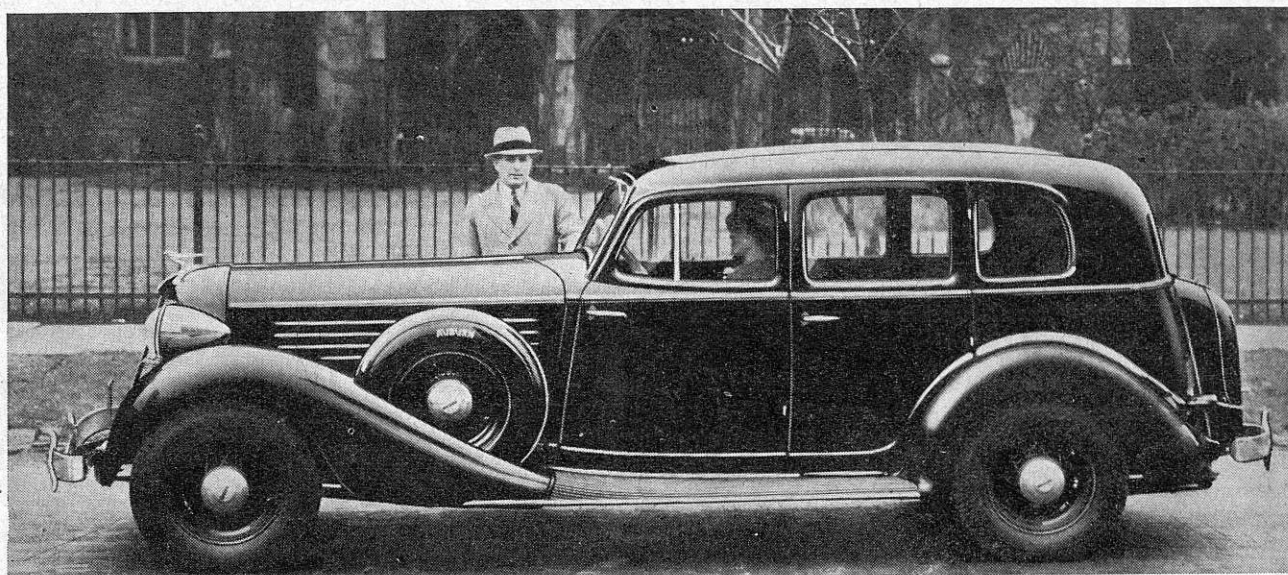
	Miili tunnis.	End. rekord.
25 miilil	103.29	92.56
50 „	103.53	92.27
75 „	103.63	92.27
100 „	103.69	92.16
200 „	102.82	90.51
250 „	103.56	98.62
300 „	102.95	89.60
400 „	103.18	89.00
500 „	103.00	89.00
1000 „	102.77	86.16
2000 km rekord	102.90	—

Tunni rekordid olid järgmised:

1 tund	103.70	92.21
3 tundi	102.98	89.64
6 „	102.96	86.65
12 „	102.90	85.99

See oli piiramata, vaatamata klassile, lahtiste
autode kategoorias, ning siin püstitas Auburn 35 uut
rekordi. Am. Autom. Association poolt tõestatud rek-
ordid näitavad, et nii palju rekorde korraga pole püs-
itanud veel ükski teine vabriku seeria autodest. Tem-
peratuur sõiduajal näitas 108 kraadi Fahrenheit järgi.
(Willis Corp, Chicago, III).

*) 1 miil = 1,6 km, umbes.



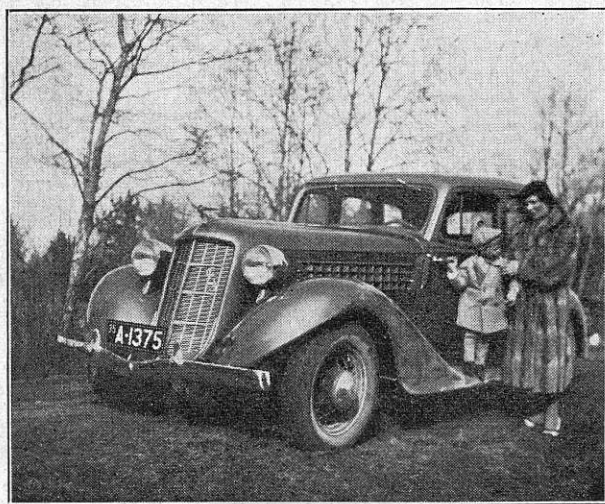
AUBURN 7-ISTM. MUDEL.

1935. a. ilmusid turule Auburn 6- ja 8-sil., 7-istm. autod. Abiistmed on ehitatud mõlemates mudelites võimalikult laiad ning mugavad, nende laius on $9\frac{1}{2}$ tolli. Sügavus istmest kuni põrandani on $13\frac{1}{4}$ tolli. Istmed ise on 12 tolli sügavad.

Kaugus abiistmetest kuni edeistme seljatoeni on $10\frac{7}{8}$ tolli, kui edeiste on lükatud võimalikult taha. Tõmmates edeistme ettepoole, on kaugus $13\frac{7}{8}$ tolli.

Abiistme seljatoeni on $24\frac{5}{8}$ tolli, aga juhul kui edeiste on seatud ettepoole, siis on vahemaa $27\frac{5}{8}$ tolli. Istmetest laeni on ruum nii ees kui taga $36\frac{5}{8}$ tolli. Tagumine iste on sama lai kui harilikus 5-istm. Sedanil. Tagumise istmepadja sügavus on $18\frac{7}{8}$ tolli.

Edeiste on sama lai ja sügav kui 5-istm. Sedanil. Keremõõdud on nii 6-sil. kui ka 8-sil. mudelil sarnased. 7-istm. mudel on saadaval ainult sisseehitatud kohvriga. Tagavararattad asuvad külgedel. Kõik 7-istm. mudelid on varustatud tugevate tagavedrudega, et kindlustada mugavat sõitu.

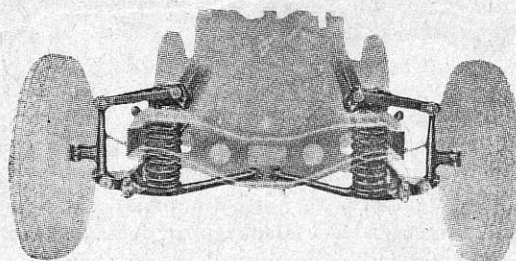


Auburn 653, omanik pr. Kodres poja Jüriga.

Polstriride on tugevast ning vastupidavast materjalist. Tehnilised andmed on kõik samad mis 1935. a. Auburnite kohta avaldatud.



7 istm. Auburni sisemus.



„Packard“ autode edeassi ja rataste seadeldis.

Spordi osa.

EESTI SUURSÕIT.

E. Autoklubi Spordikomisjon koos EAK Mootorratta Sektsiooniga korraldab 15. septembril s. a. III rahvusvahelist „Suursõitu“ (Estonian TT) autodele ja mootorratastele.

Võistlus toimub meie parimal ringteel, milline asub Pirita-Kose-Kloostrimetsas. Võime täie õigusega nimetada seda teed parimaks, sest tee iseloom vastab täiesti rahvusvahelistele nõuetele. (Omab tõuse ja langusi, kaks silda, 19 kurvet, neist kolm ligi 90°. Üks kolmandik tee osa on liivane, ülejäänud — asfalt. Tee pikkus 6761 mtr.) Seda mainivad eriti sakslased, nimetades Ida-Euroopa parimaks, kuna Skandinaavia riigid loevad koguni seda Euroopa teiseks parimaks teeks. (Esimene on Isle of Man, Inglismaal). Nendel asjaoludel ongi meie „Suursõit“ välismaal suure poolehoidu võitnud.

See-aastane heitlus kujuneb eriti tugevaks nii mootorratta kui ka autode klassis. Eelmise aasta võistlustel tulid esikohtadele pea kõigis klassis eestlased. Sel aastal välismaalased saadavad võistlusele oma parimad mehed, et mitte üllatused ei korduks. Nii tulevad Soomest meile juba tuntud mootorratturid, Brandt, Lampinen, Hollming, Somerkorpi. Nendele lisaks tulevad veel Soome T. T. suurused arvult viis kuni kuus. Samuti tuleb Rootsist tasuvõistluseks Edlund oma uue mootorrattaga, millisega sooritas tema häid tagajärgi Rootsi T. T.-l. Võimalik, et säält tuleb veel teisigi.

Saksamaa valmistab saatmiseks tervelt kuus meest. Eesotsas meile tuntud mootorratturi Kneesiga. Võimalik, et näeme sellel Suursõidul kahte kompressor mootorratast. Ühega võistleb Raikovsky kuna teise, vabriku sõitja, kutsub kohapeale vabriku esindaja. Lootusi paneme ka lätlastele, kes on lubanud esialgu saata paar osavõtjat, kui aga hiljemalt otsust ei muudeta nagu seda varem on juhtunud. Rääkimata oma-amaa mootorrattureist, kes teevad palavlikult ettevalmistusi sõiduks ja võiduks. Tunnevad ju meie mehed teed kõige paremini. Mootorratturite arv kujuneb esialgsete andmetel kuni 30-ni.

Auto võistlus sellel Suursõidul kujuneb samuti huviküllaseks. Kindla kandidaadina on siin põhjamaade kuulsus Karl Ebb oma 7-liitrilisel kompressor-autol. Pole kahtlust, et säält veel teisigi nimetamisväärseid võistlejaid on tulemas. Saksast tuleb auto-sõitja Stadie, kes mineval aastal omas kolmanda koha. Sel aastal on temal aga suppersport auto millega tema tahab kindlaks võitjaks tulla. Ei saa nimetamata jätta ka meie autosportlasi Jul. Johansonit, A. Kochi, Ronny Rocy, Markovišit jne. kes omavad kõik kiired sportautod, üks nendest kompressoriga.

Võistlus korraldatakse täpselt rahvusvaheliste määruste eeskirjade kohaselt. Võistluse üldjuhiks on A. Tamvelius. Autovõistluse erikomisjariks Joh. Lorup. Spordikomissarideks E. Veidemann ja L. Paap. Võistluse maa on soolo mootorratastele 25 ringi s. o. 169 km, autodele ja külgorvide mootorratastele 16 ringi s. o. 67,7 km.

Auhindadeks on võistluse patrooni hra Riigivannem Konst. Päts'u poolt väljapandud karikas pääle selle on saatkondadelt, seltsidelt, firmadelt ja mujalt

individuaal auhinde. Korraldava klubi poolt on veel ettenähtud rahalisi auhinde ligi 1500 krooni väärtuses. Iga võistluse lõpetaja saab kunstipärase mälestusmärgi.

Loodame, et jälle saavad Eesti mootorsportlased omi võimeid välismaalastega võisteldes esile tuua ja väärikalt Eesti mootorsporti kõrgele tõsta.

EESTI AUTOKLUBI TEATEID.

18. augusti peale määratud pikamaa võidusõit autodele ja mootorratastele jäi ära vihmaste ilmade tõttu ja küsitav on kas käesoleval aastal seda enam korraldada on võimalik.

CUMMINS-DIESELMOOTORIGA „AUBURN“ AUTO.

Teadete büroo P. Willis Corp. teatel lõpetas Diesel-mootorite tehaste direktor hra Cummins õnnelikult katsesõidu Auburn autol, mis varustatud Cummins Diesel-mootoriga. Sõidutee pikkus 3774 miili (6040 km) New-Yorkist kuni Los Angelesi kaeti 10 päevaga ja küttekulu läks maksma 7 doll. 63 centi (meie rahas ligi 30 krooni).

Auto kütteks läks keskmiselt 55,5 km peale üks galloon (3,75 ltr.) toorõli, mis raha peale ümber arvatult välja teeb $\frac{1}{7}$ bensiini mootori küttekulust.

Dir. Cummins avaldas sõidu kohta, et teel üle 6000 km ei ole auto ega mootoriga mingit apardust juhtunud ja eriti mägiteedel on mootor löötanud palju elastsemalt kui hariliku bensiinimootoriga. Keskmine kiirus on olnud tal 80 km kuigi mõnikord maximaal kiirus on olnud 90 miili (145 km) tunnis. See proov on näidanud, et diesel-mootoriga esimene Auburn auto on täitnud sõitja lootused üle ootuste ja tema sõidu tagajärgedega täiesti rahul on.

Cummins diisel-mootori kirjeldus:

Mudel A, 6 sil. mootor.
Sil.-läbimõõt ja kolvikäik $3\frac{3}{4} \times 5$ tolli.
Hob. jõud $33\frac{3}{4}/85$ N. A. C. C. järgi.
Sil. maht 331,4 kub. tolli.
Süüte järjekord 1—5—3—6—2—4.
Mootori kaal — 1200 naela (30 pd.).

Nii on siis ka Ameerikas alus pandud diesel-mootoriga varustatud seeria sõiduautodele ja nad ehk peatselt turule ilmuvad.

SAKSA SUUR AUHIND.

Saksa suure auhinna võitis itaallane Nuvolari.

Esimesel üheksal ringil juhtis Caracciola, ning Nuvolari järgnes talle, kuid seitsmendal ringil oli ta juba Caracciolast möödumas. Kindlaks võitjaks peeti Brauchitschi, kes aga viimasel ringil kummivea tõttu loovutas üldvõidu Nuvolarile. Võidusõidu haripunktiks oli 11. ja 12. ring, millel võistlesid Nuvolari, Fagioli, Brauchitsch ja Caracciola. Pääaegu ühel ajal vahetasid nad kumme ja võtsid bensiini, mis sündis hirmsa kiirusega. Päältvaatajate hulgas võttis päris paanika aset: kõik seisid pinkidel püsti, karjusid, vehkisid ja hulusid.

Pääaegu 130 km tunnikiirusega kindlustas omale Brauchitsch kuni 15. ringini esimese koha, tempo, mida

Nürnburgring veel pole näinud. Viimasel ringil aga põhjustas kummi Brauchitschi kaotuse.

Tagajärjed:

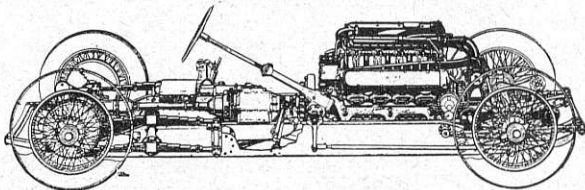
1. Nuvolari (Alfa Romeo) 121,1 k/t.
2. Stuck (Auto-Union) 120,3 km/t.
3. Caracciola (M.-Benz) 119,9 km/t.
4. Rosemeyer (Auto-Union) 119,1 km/t.
5. Brauchitsch (M.-Benz) 118,4 km/t.
6. Fagioli (M.-Benz) 117,7 km/t.

Üles oli annud 20 võistlejat, kellest 12 jõudis sihile.

Inglane *John Cobb* püstitas 21 rekordi kõrval veel uue kiirusrekordi, sõites 245,694 km/t. Senine rekord, 217,110 km/t, kuulus Stuckile. Cobb kasutas sõiduks Napier lennukimootorit, „Schneider“-pokaal tüüpi, mille sil. maht on 21 lt., ja võime 1000 h. j.

Auto ehitaja on Railton, kel võrratuid kogemusi sel alal, sest ta on nõuandjaks ning konstruktoriks ka sir Malcolm Campellile. Üksikasju näeb juuresoleval pildil. Mootoril puudub kompressor, sest et tema saavutusvõime ka piiratud tiirude arvu juures

on küllaldane. Sel põhjusel oli raske leida sobivat ülekannet mootorilt tagaassile. Auto omavat tubli sõidukindluse ning kerge tüüri seade.



Napier-Railton võidusõiduauto alus, millega John Cobb lõi terve rea maailma rekorde kiiruses. Tähelepanud on selle auto juures tema omapärane vedrude asetust. The Autocar.

John Cobb kiirusrekordid purustati *Jenkins* poolt *Duesenberg* autol.

Rekord.	<i>Jenkins</i> .	<i>John Cobb</i> .
1 tund	244.844.—	244.812.—
200 miili	244.136.—	235.864.—
500 kilom.	243.493.—	236.412.—

Lühemad teateid.

TOLLIMÕOT RAHVUSVAHELISELT ÜHTLUSTATUD.

Seni oli maailmas mitmesuguseid tollimõõte, mis eriti masinatööstuses tekitasid segadust. Nii oli näiteks inglise toll 25.39998 millimeetrit ja ameerika toll 25.40005 millimeetrit pikk. Lisaks sellele tuli veel asjaolu, et ühel maal oli see metallist tollimõõt võetud teistsuguse soojuse juures kui teisel. Prantsusmaal, näiteks, võeti standardmõõdud 0°C (32° Fahrenheiti), Inglismaal 62° Fahr. ja Ameerikas 68° Fahr. (68° Fahr. on 20° Celsiust). Kõigi veel võtame arvesse üldtuntud asjaolu, et kuna suurem osa Euroopa riike on siirdunud meetrisüsteemi tarvitusele, peab Inglismaa ning terve Ühendatud kuningriik ühes oma dominioonide ja asumaadega, samuti nagu Ameerika Ühendriigidki, kinni veel tollimõõdu-süsteemist, siis saame aru, milline segadus maailmas mõõtude alal seni valitsenud.

Seda segadust mõõtude alal on katsunud kaotada Rahvusvaheline kaalude ja mõõtude ühtlustamise komitee, kes pidas oma viimase kongressi 1929. a. Pariisis. Selle kongressi soovi kohaselt võtsid Prantsusmaa, Jaapan, Rootsi, Soome, Daani ja veel rida teisi tööstusriike vastu vormeli, mille järele 1 toll on 20°C. (68° Fahr.) soojuse juures 25.4 millimeetrit. Aasta hiljem (1930) ühines selle otsusega ka Suur-Britannia. Sama tegi Ameerika 1932. aastal, kuigi Ühendriikes oli juba aastaid selle heaks propageeritud. Suurtest tööstusmaadest oli Saksa viimane, kus tolli standartmõõt alles tänavu 25.4 mm 20°C soojuse juures tarvitusele võeti. Sellega on nüüd kõik tähtsamad tööstusmaad — ka Vene kaasa arvatud — võtnud tarvitusele standardtoll, mis kõikjal sama soojuse (20°C — 68° Fahr.) juures on täpselt 25.4 millimeetrit.

Auto- ja üldse masinatööstuses, on sellel tollimõõdu rahvusvahelisel ühtlustamisel väga suur teaduslik-tehniline tähtsus. On ju näiteks nii, et Inglismaal ja Ameerikas, kus maksavad tollimõõdud, valmistatakse masinaid ka Euroopa maade jaoks, kus meetrisüsteem tarvitusel. Auto alal toob see suure kergenduse osade valmistamisel ja tellimisel.

EESKIJULIK AUTOOMANIK.

Keegi inglane vahetas möödunud sügisel ühes tarvitatud autode müüdiäris oma vana auto uema vastu. Mõni aeg hiljem ilmus ta ärisse uuesti vabandades, et oli unustanud ühes oma vana autoga edasianda tabeli, mille järele ta endise auto uus omanik peab selle sõiduki eest hoolitsema. Ja tabel, mida ta tingimata palus oma endise auto uuele omanikule edasianda, oli järgmine:

Mida teha — — — — —	kui miilide arv on:
õlita ja määri šassii (iga 500 miili)	58.253
täida painduv-ühendused tavotiga (iga 2000 miili)	59.068
täida õliga käigukast (iga 2000 miili)	59.900
täida ederataste laagrid (iga 2000 miili)	59.534
täida õliga differentsiaa (iga 3000 miili)	60.202
vaheta õli mootoris (iga 2000 miili)	59.900
vaheta õli käigukastis (iga 5000 miili)	62.900
õlita šassii survepitsiga (iga 10.000 miili)	58.000
patarei uuesti laadida (iga 30 päeva)	28. okt.

Nagu eelolevast selgub, oli too inglane — taevast teab kui palju sealjuures higistades! — seadnud vabriku direktiive ja vist ka oma kogemusi kasutades omale auto jaoks määrdetabeli, milles miilidenäitaja (sõidetud miilide arv) mängis tähtsamat osa. Tabeli kokkuseadja täpsusega arvestades võime kujutella endale ette näiteks järgmist:

Ta sõidab Londoni ja saanud, ütleme Trafalgar Squarele, kostab kiirusemõõtjast-miilinäitajast väike „klik“ — 58.000 miili on sõidetud! Ta tõuseb autost ja alustab, vihmast ja politsei hoiatusest hoolimata, survepitsiga oma auto šassii keset metropolise paraadplatsi põhjalikult õlitama. See peab ju täpselt iga sõidetud 10.000 miili järele sündima! — Sama lugu, ainult ilma survepitsita, kordub ka siis, kui ta on Trafalgar Squarelt edasi 253 miili sõitnud. Sest kui kord majas, siis olgu kord ka autoga ümberkäimises!

Nähtavasti on tollel eeskujulikul automobilistil siiski sattunud miilid segi — sest kuidas näiteks vajab šassii peale põhjalikku õlitamist 253 miili sõidu järele

määrimist? Ta tabelis on teisigi segadusi. Kuid see pole peaasi — peaasi on, et ta tahtis olla ja oligi täpne. Ta hoolitses eeskujulikult oma auto eest. Isegi pärast seda kui see oli juba allegi teise, temale tundmata isiku käes. Vaat' — alles see on eeskujulikkus!

Portugal omab nüüd ka mootorrata vabriku, mis valmistab S. M. G. rattaid Jap-mootoritega.

Jaapan. Inglismaal tulid müügile esimesed Jaapanis ehitatud Datsun-autod. Väliselt pole see auto just ilus, kuid madalate tööliste palkade ja valmistamiskulude tõttu on võimalik seda niivõrd odavalt müüa, et ta muutub tõsiseks võistlejaks Euroopa firmadele. Inglismaa kardab, et Jaapan oma odavate autodega India ning asumaade autoturud omale võidab. Inglismaa müüs läinud aasta jooksul Briti-Indiasse, Malai riikidesse, Hiinamaale, Hollandi Ida-Indiasse ja U-Meremaale 21.000 jõuvankrit, ning see väljavedu kasvab järjekindlalt. (*Svensk Motor Tidning, Stockholm*).

Prantsusmaa. Prantsuse autotoodang oli 1933. a. 160.000 sõidukit, eelmisel aastal 171.000, 1931. a. 197.000 ja 1930. a. 220.000. (*Le Journal, Paris*).

Venemaa. Moskvast teatatakse, et kolme traktori-vabriku toodang on nüüd aastas 140.000. Masinate kulused võidi vähendada viie aasta jooksul 20.000 rublalt 3150 rublale. (*The Engineer, London*).

MONT-BLANC TUNNELI EHITUS OTSUSTATUD.

Prantsusmaa nõustus maksma poole Mont-Blanc tunneli ehituskuludest, nimelt 250 miljonit franki. Teise poole katab Itaalia.

Prantsusmaa võidusõiduautode ehitamiseks on anetatud ½ miljoni franki, kuid vaja oleks kümme korda rohkem. Minister Laurent-Eynac andis nüüd lubaduse, muretseda puuduvad summad riigi poolt.

NEW YORK SAAB AUTO VÕIDUSÕIDU TEE.

Eeskujuks on Brookland-tee. Pikkus 6,4 km, laius 30 m. Sisseõnnistamine sünnib Suure Auhinna kaudu, milleks on määratud 50.000 dollarit. Kavatakse kutsuda Euroopa parimaid sõitjaid võistleva Ameerika sõitjatega. Võistlus peetakse k. a. oktoobris või novembris.

PRESS-GAAS AUTO KÜTEAINENA.

Prantsuse autoklubi algatusel sooritavad praegu kaks veoautot press-gaasi mootoriga propaganda-sõitu. (*Le Jour, Paris, 24. 6. 35*).

Hiljuti avati Shanghai—Putung'is uus alkoholi vabrik, mis suurema osa oma toodangust saadab Hiina bensiini-segude kokkuseadmiseks autodele. Olemasolevaid jõuvankreid tahetakse reguleerida vastavalt uuele kütteainele. Minnakse isegi nii kaugele, et piiratakse diiselmootorite ostmist, kuna nende jaoks Hiinas puudub kütteaine, ja seda peab sisse vedama välismaalt.

Oletatakse, et Hiinas määratakse nüüd kõrged tollid igasugusele välismaa bensiinile.

Üks suuremaid era ettevõtteid sai monopoli alkoholi tootmiseks mitmele provintstile.

Auto-Touring, Bd. 31. 1935, Nr. 26, S. 6.

Poola. Riiklikud insenerikojad on oma produktioonikava 1935. aastaks teatanud. Ehitusel on 10.000 omnibuse ja veoauto alust, tüüp 621 L ja 621 R, 6 sil. mootoriga, 3 ltr. mahuga, 52 km/t. suurim kiirus. Välismaa osa selles töös on ainult veel 13,86%, mis puutub täiendusosade saatmisesse jne.

Peale selle on ehitusel 500 „Fiat 508“ sõiduautot, tugevama mootoriga, vedrudega ja laiema karrosseriiga. Siis veel 2 sil. mootorrattad CWS, tüüp M-111. (*Danziger Neueste Nachrichten, 8. 6. 35*).

Inglismaa. Morris Motors võtab üle Wolseley Motors (1927) ja M. G. car Co. Vabrikud jäävad püsima endise nimega, kuid seisavad Morrise kontrolli all. Mudelid ilmuvad samuti oma endise nimetuse all turule. (*The Daily Telegraph, London, 14. 6. 1935*).

Itaalia. Fiat-ühing on oma kapitali, organisatsiooni ning toodangu vahendite tõttu suurim Itaalia autovabrik. Ta on omale kindlustanud päris monopoli väikeautode jaoks. Fiat valmistab 5/6 Itaalia üldisest autotoodangust. Teisel kohal on Lancia, mille aastane produktioon on 5000 autot, seega 1/6 üldtoodangust. Fiati odavaim mudel maksab 10.000 liiri, Lancial 15.000 liiri. Fiati ja Lancia vahel näib püsivat kokkulepet, et Fiat ehitab väiksemaid ning keskmisi mudeleid, Lancia aga tugevamaid. Fiati aktsia kapital on 400 milj. liiri, Lancial 50 milj. liiri. Kolmandal kohal tuleb Bianchi Milaanos, 30 milj. liiri kapitaliga. See firma valmistab autosid ja mootorrattaid. Järgmine on Alfa-Romeo — 100 milj. liiri kapital. Ta on Fiati ja Lancia kõrval suurim omnibuste valmistaja. O. M. Brescias 25 milj. liiri kapitaliga piirdub esialgu veoautode ehitusega (Saureri litsents). Isotta Fraschini, kapit. 35 milj. liiri, andis 1933. aastal 1500 autot. Lõpuks on veel Maserati, kes piiratud arvul ehitab võistlusautosid.

La Revue Industrielle, Paris, Juuni 1935).

Poola. Mitmed välismaa jõuvankri kontsernid kavatsesid Poolas ehitada montaashivabrikuid. Ka Citroën vabrik ostis selleks kontsessiooni.

Poola. Liiklemis ning sõjaministeerium vaatasid hätahtlikult mõne Varšavi firma ühinemisele General Motorsiga. Lõppotsus on olnud siiski Tööstus- ning Kaub.-ministeeriumist, kes senini on passiivseks jäänud, kuna mõned varem kogemused on õpetanud ettevaatust.

Deutsche Rundschau, Bromberg, 18. 6. 1935).

Čiili. Siin on turule ilmunud Mercedes-Benz ja DKW autod. Jaapani „Datsun“ autod ei leia siin poolehoidu.

Čiili automüüjad seletavad, et halbade teolude tõttu keegi ei julge väikest ning kergest sõidukit osta. Pealegi paneb Čiili autoostja enam rõhku sõidukindlusele kui bensiini ökonoomsusele.

(L'Officiel de l'Automobile, Paris, 9. 6. 1935).

L.-Aafrika. 1934. a. veeti sisse 40.000 sõiduautot, mis on uueks rekordiks. Suured autod tugevate mootoritega on eelistatud. Praegu on registreeritud 184.555 sõiduautot, ja 14.832 bensiinjaama.

(The Engineer, London, 14. 6. 1935).

Venemaa. Vene autovabrikute sisseaset kasutatavat ainult 40% võrra, kuna Fordi juures see on 60—65%. Seega võivad Vene autovabrikud veel 50% võrra enam koormatud olla. Tšeljabiski traktorivabrik suutvat peale ettenähtud 15.000 traktori toota veel 5000—6000 traktori.

(Tagespost, Graz, 16. 3. 1935).

Poola. General Motors on Varšavi firmaga Zielenovski & Titzner-Gamper sõlminud lepingu montaašivabriku asutamise suhtes, kus Chevrolet ning Buick sõiduautosid kokku pannakse.

(Nieuwe Rotterdamsche Courant, 17. 4. 1935).

Itaalia. 1934. a. registreeriti 15.752 uut mootorratast. 11.000 sellest on pärit itaalia vabrikutest, 2000 Itaalias kokkupandud, ja ülejäänud väljast sisse veetud.

(Deutscher Motor der Tschechoslovakei, Karlsbad, 15. 6. 1935).

Jaapan. Toyota Automatic Loom Works, Nagoyas, tahab alata väikeautode ehitamist. Uued tehased maksavad 20 milj. yeni. Tööd saab 2000 töölisele, ning päevane toodang oleks 300 autot.

(The Far Eastern Review, Shanghai, mai 1935).

MAN veoautode eksport. Juhatus teatab, et tehased said tellimise Hiinast 100 diisel-veoauto peale. Tegemist on uute 2½ tonnulistega, mis juba k. a. algul ilmusid Saksamaal turule.

Jaapani insenerid töötavad edukalt mootori katal mis töötab vedela õhu abil, ning põhijoontes sarnaneb plahvatus mootoriga. Selle töötamise temperatuur aga on — 200 kraadi.

Sir Malcolm Campell, maailma kiireim mees maanteel, sai protokollilii kiire sõidu pärast, ning pidi trahvi maksma 1 naelsterling.

Inglise liiklemisminister andis talle raha tagasi.

Rudge on esimene vabrik, kes kasutab kergemetalist telgi võistlustel. Kaalu kokkuhoid on umbes 1 kg telje päält.

Rudge — 250 võidusõidu mootor saavutab maksimaalse võime 7200 tiiru juures minutis, andes üle 21 h. j. („Motorrad“ N. 245).

Tass teatel korraldatakse Venemaal käesoleval suvel autode sõit kiiruse peale.

Sõidust võtavad osa 20 Gorki vabriku poolt valmistatud sõiduautot järgmisel marshruutil: Moskva—Alma—Ata (Kasakstan)—Moskva. Tee üldpikkus 14.000 km ja seda tahetakse läbistada 30—33 päeva jooksul. Sõit kestab vahetpidamata ööd ja päevad läbi. Autotee läheb läbi stepide, üle paljude mägestikuahelate, Kara-Kumi liivadüünide, Arali soolauugaste ja mägestikujõgedede kallast mööda. Kõige raskemaks loetakse Kasakstani stepiteid.

Continental kummi tehased A/S. võis samuti märkida lähikäigu suurenemist, nii et oli võimalik maksta 8% dividende.

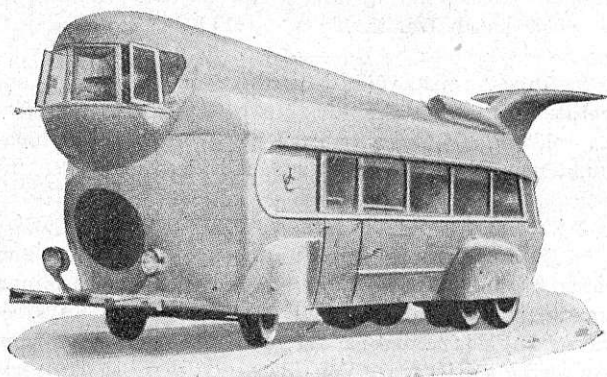
LÕIGATAKSE ILMA MÕÖDUTA!

Kuidas mootorrataste müüjad ja esindajad ratta müügi juures ostjatele mootorratta suurimat kiirust ja võimeid ette rehkendavad, sellest toob Saksa ajakiri „Das Motorrad“ arvud kõrvuti need, mis vabriku poolt kinnitatakse ja need, mida müüja oma kataloogis avaldab:

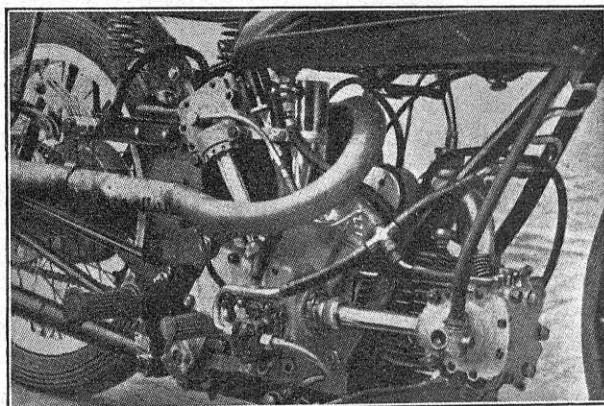
	Müüja andmed:	Vabriku andmed:
500 ccm OHV soolo masin	145 km/t.	105—112 km/t.
500 „ OHC „ „	160 „	122—137 „
250 „ OHV „ „	105 „	93 — „
350 „ OHV „ „	115 „	98—100 „
600 „ SV korviga	85 „	75 — „
600 „ SV „ „	115 „	78—85 „
800 „ SV, 4 sil. solo	125 „	120—125 „
500 „ kahetaktil. „	110 „	105—108 „
750 „ OHV „ „	145 „	135—141 „

Marokkosse on 1935. a. I poolaastal sisseveetud sõiduautosid:

- a) Prantsuse päritoluga:
561 autot, nendest Renault 295, Peugeot — 119 tk., Citroën'i — 111 tk., kuna teisi marke alla 10 ühest vabrikust.
- b) Ameerika päritoluga:
1334 autot, nendest Ford — 339, Chevrolet — 283, Auburn'e — 62, Oldsmobile — 46, Buicke — 33 tk., teisi vähem.
- c) Inglis päritoluga:
Kokku 11 tk.
- d) Itaalia päritoluga:
Kokku 51 — ja Belgia omi 5 tk.



Hiigel-omnibuss Hollywoodist. Hiigel-omnibuss Hollywoodist, 16 m pikk, 4 m lai ja 5 m kõrge, 30 inimese jaoks



500 ccm. 2 ltr. Moto-Guzzi, mis oma klassis on inglise TT.

KUULIKINDLAD AUTOKUMMID.

Ameerika politsei kasutab nüüd kuulikindlaid autokumme, mille sisekummiks on massiivne käsnumi. Kummirike korral võib ratta läbimõõt väheneda kõige rohkem 2,5 cm võrra, nii et pole vaja katkestada sõitu.

LIIKLEMISÕNNETUSI.

Mai kuus 1935. a. oli Viinis 294 liiklemise õnnetust, neist 8 surma juhtumit ja 336 vigastust. Autojuhtidest sai vigastada 23 ja mootorratta juhtidest 67.

Signaali andmine on Innsbruckis öösel keelatud, mis on esimene sellesarnane määrus Austrias. Keeld on maksev kella 10 õhtul kuni kella 6 hommikul.

Kahjuks aga on sel puhul ette näha segadusi ning liiklemisõnnetuste arvu suurenemist. Jõuvankri juhil on väga raske sellega kohaneda, sest õnnetuse puhul peetakse teda kindlasti süüdlaseks, ning karistatakse liig kiire sõidu eest. („*Motorrad* N 245).

Prantsuse autotoodang 1935. a. esimese 6 kuu jooksul olnud järgmine:

Sõiduautod	73.149 tk.	(79.698 — 1934. a.)
Veoautod	9.664 „	(12.754 — „)
Mootorrattaid	10.708 „	(16.836 — „)

Välismaa autosid on samaaja jooksul sisseveetud:

Sõiduautosid	7.178	(5.377)
Veoautosid	1.108	(1.353)
Mootorrattaid	607	(845)

LEEDU JÕUVANKRITE SEIS.

Korralikkude teede puudusel ja väga suurte tolli ning bensiinimaksude tõttu on jõuvankrite juurdekasv väike.

Jõuvankrite arv on sääl aasta jooksul kasvanud vaid 30 sõiduki võrra, nii et 1934. a. lõpul oli jõuvankrite arv 1874. Eriti vähe jõuvankreid registreeritakse talvekuudel.

Jaanuaril näiteks oli tegevuses ainult 674 Leedu jõuvankrit, neist 365 sõidu-, 137 veoautot, 131 omnibust ja ainult 42 mootorrattast.

Itaalia konstruktor Bagnulo on lõppule jõudnud viimistlustöödega oma *uue mootori* juures, mille kallal ta töötab juba aastaid. See masin, või õieti silindripea, mis ongi Bagnulo uueks leiutiseks, võimaldab kasutada põletisainet ükskõik millise soojusesisaldavusega, kas vedelal või gaasi kujul, ilma et oleks vaja erilist sisseadet selleks. Iga silindripea saab kuulikujulise eelkambri, kus toimub põlemine, Katsed andsid üllatavalt häid tagajärgi.

Prantsuse tehnilistes ringides kõneldakse palju ühe prantsuse inseneri *ringijooksu mootori konstruktsioonist*, mis olevat 9 silindriline, 200 h.-j. ja kaalub vaid 60 kg, seega vaevalt $\frac{1}{8}$ kg iga hobuse jõu kohta. Väntvõlli kamber on terasplekist, alumiinium-silindrid. Lähemaid teateid saavat selle kohta õige pea kuna ehitaja insener olevat sõlminud mitme riigiga soodsaid lepinguid oma mootori müügi suhtes.

RATTASÕITJAL POLE AUTOTEEL MIDAGI OTSIDA.

Frankfurdis M. ä. sõitis keegi autojuht Wiesbaden—Frankfurt vahelisel autoteel 80 km kiirusel jalgratturist üle. Rattur sai raskesti vigastada, kuid autojuht mõisteti kohtu poolt *õigeks*. Kohtunik otsustas, et inimliku kaastunde seisukohast tuleb ratturit tõsiselt kahetseda, kuid siiski ei saa siin autojuhti süüdi mõista, sest on ju uute „autoteede“ peaülesandeks, võimaldada kõrgemat keskmist kiirust autodele. Rattur ei kuulunud sugugi autoteele, ja kui ta siia sattus, siis pidi ta erilisel ettevaatlik olema sõidul ning on seega oma õnnetuse eest ise vastutav.

Selle tähelepanu vääriva otsusega on selgitatud oluline punkt ratturi — jõuvankrijuhi probleemis.

(„*Motorwelt*“ Nr. 26).

Monthéry-teel Pariisi juures tahab ameeriklane *Whitney Straight* ületada Hans Stucki maailma rekordi Duesenberg-võidusõiduautol.

Robert Bosch A/S. jagas 6% dividende. Puhaskasu oli Rmk. 4.218.571, kuna uute seaduste abil Saksa autotööstus üldiselt näitas suurt tõusu.

Toimetusele saadetud kirjandus.

Tartu Näituse Album.

Tartu Eesti Põllumeeste Seltsi kirjastus 1935. a., 96+4 lhk., hind 30 senti.

Sisuks kirjutised järgmistelt autoritelt:

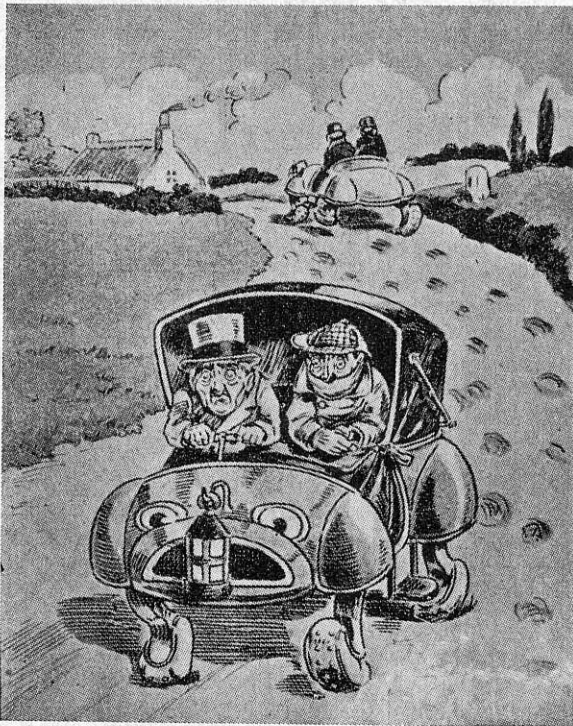
Eesti Põllumeeste Keskseltsi asjaajaja *August Laas*, K. S. P. Keskkorralduse asjaajaja *Eduart Kõrts*, Tähtvere riigimõisa valitseja *J. Brandt*, Kartulite Liidu asjaajaja *M. Kitsnik*, prof. *O. Daniel*, Diplomeeritud edasiõppija ajakirjanik *M. Vurk*, endine maajandusminister vandeadvokaat *Mihkel Pung*, prof. dr. *N. Roots*, Põllutöominister *N. Talts*, Tartu Töösturite Keskühingu juhatus, Mag. agr. *A. Käsebier*, Linnukasvatuse konsolent *R. Poola*, Tori Hobuste Tõuseltsi sekretär *J. Soosaar*, Eestihobuste Tõuseltsi sekretär *Alfred Niilo*, Põllumajanduse Panga dir. *E. Habicht*, Järva Põllutöökooli juhataja dr. agr. *M. Gross*, nõuandja *E. Paris*, kirjanik-ajakirjanik *Juhan Pahlbäck*,

Tartu Eesti Põllumeeste Seltsi esimees prof. *K. Saral*, Tartumaa laulupeo asjaajaja *E. Öunapuu*, ajaloolane *A. Veitman*, Põllutöokoja Maaparanduse talituse juhataja abi *E. Valdmaa*, arhitekt *A. Matteus* jne.

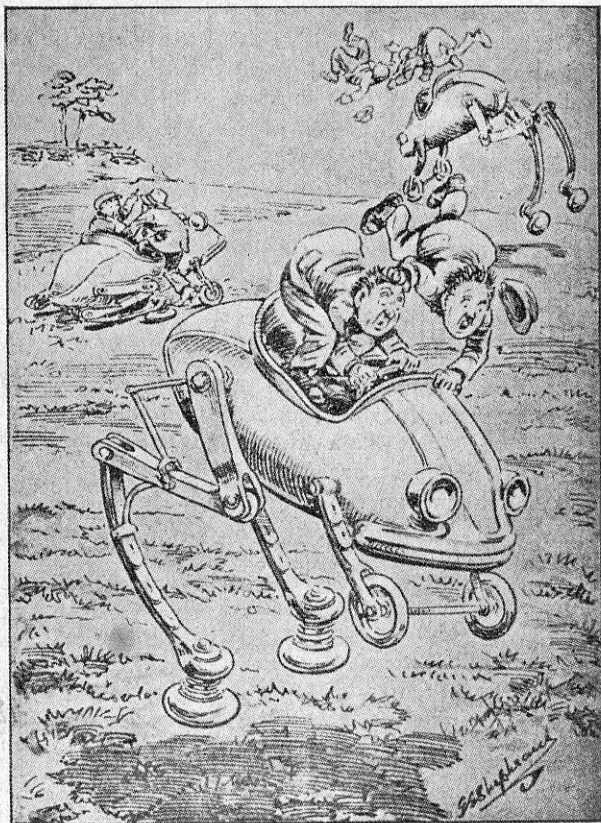
Sisu kaunistab 155 pilti, plaani ja karikatuuri.

Tartu näitusväli. Koguteos.. Autorid: ajaloolane *A. Veitmann*, Põllutöokoja maaparanduse talituse juhataja *E. Valdmann* ja arhitekt *A. Matteus*, Tartu Eesti Põllumeeste Seltsi kirjastus, 24. lhk. suuruses formaadis, hind 50 s.

Koguteoses antakse üksikasjaline ülevaade Tartu näitusvälja looduslikust olukorrast, maakuivendustöödest, planeerimisest, hoonetest ja Tartu näituste ajaloost. Sisu aitavad selgitada suur hulk pilte, jooniseid ja plaane.



Va. Ostvaldi joonised 1910. aastast mis pidavad kujutama tuleviku autosid: üleval — „Pedomobil“, all — „Hupfmobil“ ja Stelzomobil“. (Inglise Royal autoklubi Journalist 1910. a.).



TARK KANA.

„Mustad kanad on targemad kui valged, eks ole tõi mammi“?

„Kuidas seda mõtled mu laps“?

„Mustad kanad oskavad muneda ometi valgeid mune, kuna valged kanad muste teha ei oska“!

Kukepuu sõber istub kohvikus ja väristab pead, — ikka alt üles. Kohvikusistujad ümberringi mõtlevad kaastundlikult: selline vaene sõjainvaliid!

Õelge, palun, küsib ettekandja, „mind huvitab see väga, kus te saite haavata? Ma olin ka neli aastat frondil, sain kolm korda haavata.“

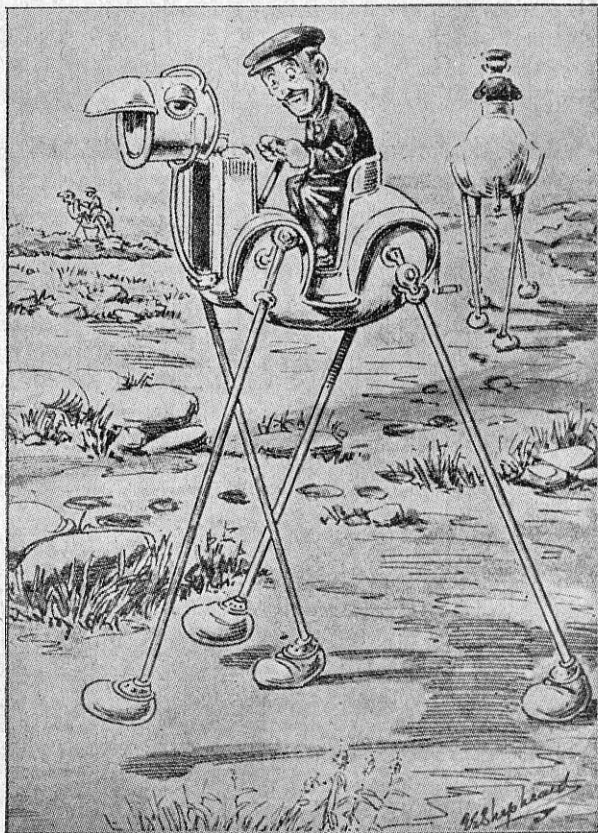
„Mina?“ küsib Kukepuu sõber, „ei, haavata ma pole saanud. Aga ma sõitsin siia Kukepuu väikeautos.“

ETTEPANEK.

„Mul on hiilgav idee,“ ütleb keegi suure autovabriku direktorile.

„Mis nimelt?“ päris direktor.

„Idee üheks leiduseks. Autode jaoks. Kui masin sõidab 30 km tunnis, lööb ees valge tuli põlema, 50 juures roheline, 80 juures punane ja 100 km juures hakkab häälekõvendaja laulma: „Ligemal Jumal sull!“



Kes kaotas

Pärnu ümbruskonnas bensiinipaagi korgi ja võtmete kimbu (ühe võtme peal „Studebaker“ graveeritud teisel A. M. Luther, Reval).

Asju võib kätte saada Pärnus, Roosi t. 1. A.-S. Lutheri voliniku hra Lehmann'i juurest.

VÄLJAANDJA JA VASTUTAV TOIMETAJA: J. ZIMMERMANN.

Käesoleval aastal jällegi
on esirinnas
võitjad suurimatel autovõistlustel
Bosch — varustusega

BOSCH

ROBERT BOSCH A.G.

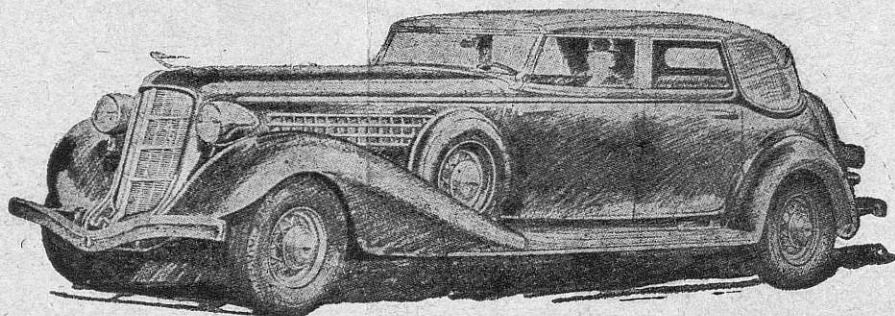
3159/7

Berlin-Charlottenburg 4
Bismarckstr. 71

UUS AUBURN 1935

Ökonoomsus
 ühenduses
 iluga.

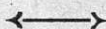
See on koos-
 kõla, mida olete
 soovinud oma
 autolt



Auburn Phaeton-Sedan.
 6-ja 8-sil.

Suurepärane töötamisviis. Tagasihoidlik voolujoon. Ruumikas, luksuslik, kerge juhtida.
 Tugev ja vastupidav konstruktsioon. Dual-Ratio igal mudelil soovikorral.

Vaadake



Sõitke



Võrrelge!

Esindaja Eestis:

J. Zimmermann, Tallinn

Lühikejalg nr. 4.

Telefon 429-24.

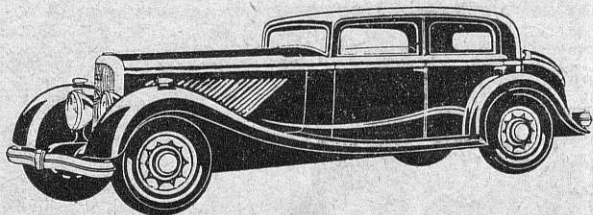
50. = 99-321

Kõrgemal massi klassi

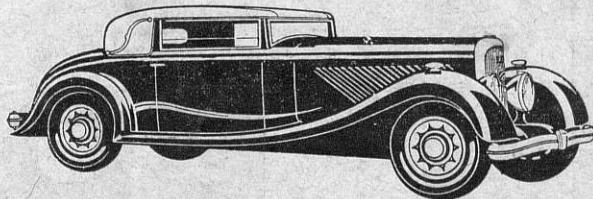
on prantsuse vaneima vabriku

PANHARD & LEVASSOR

6- ja 8-sil. sõiduautod



6 sil. 5 istm. löld (6 G. S. ja 6 D. S)



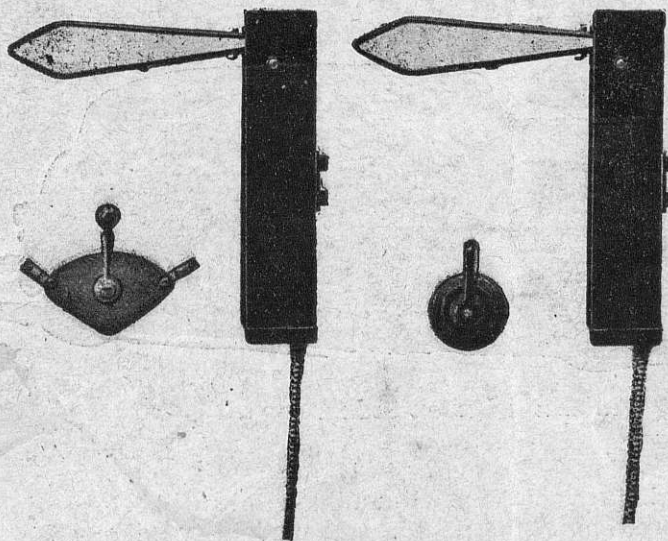
6 sil. 5 istm. kabriolet (6 G. S. ja 6 D. S)

Klappideta mootoritega.

Panhard et Levassor autovabrik

Paris, d'Jvry 19.

Auto-suunanäitajad



valmistatud rahvusvahelise määruse kohaselt, mehhanilised ja elektromagneedilised, kahe teises, — kroomitud ehk mustaks lakeeritud. Müügil kõigis suuremais autoärides.

Tartu Telefonivabrik A.-S.

Tartu, Puiestee 9/11.