

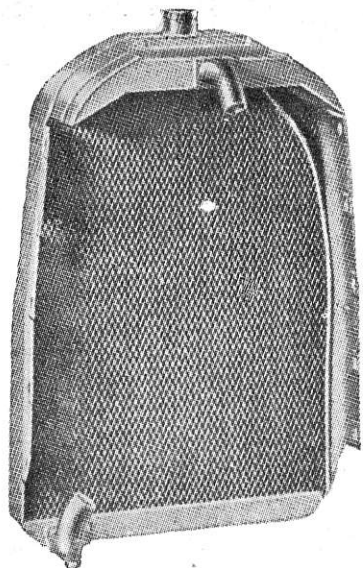


**Eesti Autoklubi häälekanaja**



„Armstrong-Siddley“ auto sai Monte-Carlo lähesõidul mugavuse võistlusel I auhinna.

**J. Zimmermanni väljaanne ja kirjastus  
Tallinn**



# Excel Radiaatorid ja Kärjed

kõikide autode jaoks nagu

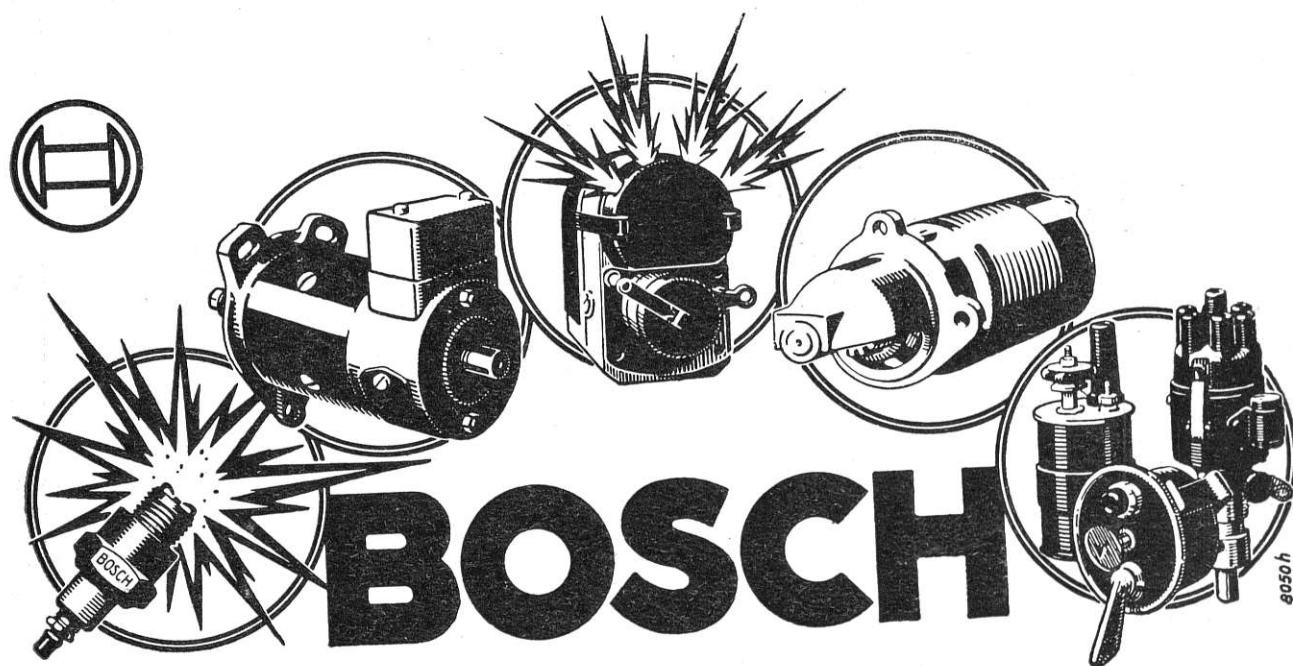
<i>Auburn</i>	<i>Ford</i>	<i>Oldsmobile</i>
<i>Buick</i>	<i>G.M.C.</i>	<i>Overland</i>
<i>Chevrolet</i>	<i>Graham Bros.</i>	<i>Pontiac</i>
<i>Chrysler</i>	<i>Graham Paige</i>	<i>Plymouth</i>
<i>Dodge</i>	<i>International</i>	<i>Reo</i>
<i>Erskine</i>	<i>Nash</i>	<i>Studebaker</i>
<i>Essex</i>	<i>Oakland</i>	<i>Willys</i>

Excel radiaatorid jahutavad oma suure kärjepinna tõttu kõige paremini. Excel radiaatori kärjed ei lähe külmades nii kergesti lõhki kui harilikud, sest nende erilise ehituse tõttu annavad nad külmamise puhul paisuda.

Ainuesindaja  
ja ladu Eestis

°/Ü **TARMO**

Tallinn, Narva m. 6  
Tel.: äri (2)26-65, kont. 308-54



Kõrgeväertusline, elektriline varustus autodele ning mootorratastele. Süüde, valgustus ja signaalid on miljonkordselt tõestanud oma headust terves maailmas. Arvurikastel kuulsatel võidusõitudel ning rekordsaavutustel proovitud. Juba aastakümneid peetud usaldusväärseuse mõisteks.

Alaline ladu järgmiste Tallinna firmades:

Karl Bertram, Vene turg nr. 1.

K. Siegel, Eesti A/S., Uus tän. 4.

Lier & Rossbaum, Viru tän. 7.

O/Ü. Tarmo, Narva maantee 6.

A-G. ROBERT BOSCH

BERLIN-CHARLOTTENBURG 4, BISMARCKSTRASSE 71.

# Tähelepanuäratav väärtus

Igäüks, kes on vaadelnud uut Durant autot ja sellega sõitnud, tuleb veendumusele, et selle vankri ehitamisel pole arvestatud hinnaga, vaid et siin on peetud kinni kõrgeist kvaliteedist.



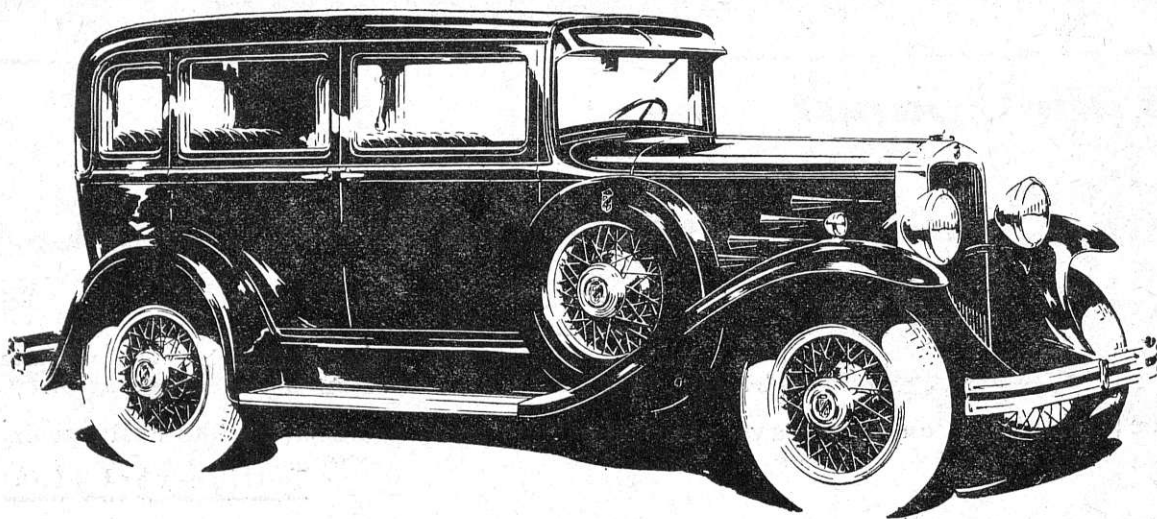
ILUS  
VÕIMAS  
MUGAV  
VÄÄRTUSLIK

Kõitev välimus, eriline töövõime, harukordne ruumirohkus ühenduses hästituntud Durant vastupidava konstruktsiooniga on võitnud üldise vaimustuse.

Uued madala ja keskmise hinnalised kuuesilindrilised on käesoleval aastal pakutavate vankrite seas silmapaistvama väärtusega. Uue Duranti reast on saadaval Sedan, Roadster, Phaeton ja Coupe kere tüüpe — standard ja de luxe.

Lisaks neile tähelepanuväärilistele kuuesilindrilistele pakub Durant rea täiusliku ja parandatud lahtiste ja kinniste keredega neljasilindrilisi.

Duranti ehitatud RUGBY veoautode rida sisaldab uue kuuesilindrilise shassii, mille on konstrueerinud transpordi eriteadlased, kes on pannud erilist rõhku transpordi veokulude vähendamisele.



# DURANT

HEA SÕIDUK

Ainu-  
esindaja: HEINR. LAGUS,

Tallinn, Müürivahe t. 16  
Laenupanga m. Tel. (2)12-53.

# Ameerika Babiit „T.R.“

ON KÕIGE VASTUPIDAVAM AUTO-, AEROPLAANIDE- (LENNU-) JA MUUDELE MOOTORITELE, MASINATELE JA APARAATIDELE, NAGU TÕESTAVAD RAHVUSVAHELISED KATSED.

NÕUDKE HINNA- JA ANALÜÜSITABELID.

VAJATAKSE ESINDAJAID PROVINTSI LINNADESSE.

PEAESINDAJA.

**REBANE, Tallinn, Villardi t. nr. 36**

## Täiesti sõidukorras

6-istmeline auto „Horch“ 10/30 h. j.  
ärapreisu tõttu soodsatel tingimustel

**m ü ü a**

**N ä h a**

Kunderi tän. nr. 17  
igapäev kella 3—6

## Tähelepanu!

Kõigile firmadele ja isikutele, kes seisavad ühenduses autotööstusega ja on huvitatud ameerika ajakirja

„THE AMERICAN AUTOMOBILE“  
tellimisest.

See odavaim, kõige paremini illustreeritud autoajakiri Ameerikas, on pühendatud üle ookeani automobiilide importööride ning esindajate huvidele.

Üksikuid numbreid kusagil müügile ei ilmu. Tellimisi võetakse vastu „A u t o“ toimetuse kaudu, kes on nimetatud ajakirja ainuesindaja Eestis.

Tellimishind on imeodav: ainult 3 \$ kahe aasta peale ja 2 \$ ühe aasta peale

Tellige veel täna!

„A U T O“ väljaandel ilmus

## „Eesti autojuhi teedekaart“

välismaa kaartide eeskujul neljavärvilises trükis, raamatu kaustas. Kaardi kokkuseadmisel on tarvitatud viimaseid teede liigituse andmeid. Mõõt: 1 sm = 4 km. Hind: Kr. 1.50 kalingoriköites.

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.

# Auto

4. aastakäik

Jlhub kord kuus

## AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

Vastutav toimetaja: dipl. ins. J. TÄKS

Väljaandja: J. ZIMMERMANN

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

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

Nr. 2 (36)

Veebruar

1931

### SISU.

Ürgaja kärrurattast modern autokummini.

Meie autoasjandus arvudes.  
Veoautode võrdlusest.  
„Stoewer“-autodest.  
Uus ederatasteveoga „Stoewer“.  
Uus 8-sil. „Auburn“.  
„Durant“-autod.  
Monte-Carlo tähesõit.  
Seda ja teist.  
Lühemad teated.  
Eesti Autoklubi teated.

### I N H A L T.

Von den Karrenrädern der Vorzeit bis zu den modernen  
Autogummi.  
Unser Automobilismus in Zahlen.  
Von dem Vergleich der Lastautomobile.  
Von den „Stoewer“ Automobilen.  
Ein neues „Stoewer“ Automobil mit Vorderantrieb.  
Ein neuer 8-zylindriger „Auburn“.  
Automobile „Durant“.  
Sternfahrt Monte-Carlo.  
Dieses und jenes.  
Kürzere Nachrichten.  
Nachrichten des Eesti-Autoklubi.

## Ürgaja kärrurattast modern autokummini.

(Ajalooline viske.)

Dipl.-ins. K. Anton.

Sõidukiosa, mis meile üldse võimaldanud kasutada mootorjõude kiireks edasiliikumiseks mööda maad, on õhukummi. Ilma selleta poleks autot, mootorratast ega jalgratast. Seepärast peaks meile pakkuma erilist huvi tagasi vaadata tolele arengule, mis sõidukid läbi teinud kuni nüüdisaja kuju omandamiseni.

Sõiduki ajaloo süünd algab ratta tekkimis- ja arenemislooga. Ka ratas pidi leiutatud saama inimsoo esivanemate poolt, sest raskusi, mida inimene ei suutnud kanda, pidi ta vedama mööda maad. Mahalangenud puutüvi tõendas inimesele, et veeretamine palju vähem jõudu nõuab kui mõni teine edasiliikumise viis. Kui leiutati saagimiskunst, siirduti sellele, lõigati puu tüvest ümmargused põiksiivid: kahe niisuguse põiksiivi peale, mis ühendatud kaikaga, tähendab juba teljega, kinnitati kandraam — ja sel viisil tekkis esimene sõiduk.

Esimene ratas oli nii siis siibratas ja selle arendamisel jõuti ajajooksul vankrini. Väljakaevatud leiud tõendavad, et juba vaiaehituste elanikud tundsid ja tarvitasid ratassõidukeid. Need sõidukid olid inimeste teenistuses aastatuhandeid ja olid veetavad alguses nende eneste, hiljem aga loomade poolt.

Kõrgemal arenemisastmel leiame meie vankreid vana egiptlaste juures. Nad täiendasid ratassõidukite ehitust, minnes üle siibrattalt kodarratastele. Umbes 4000 a. e. Kr. olid juba veosõidukid ja sõjavankrid kodarratastega!

Egiptlaste naaberrahvad, pärslased, assüürlased ja babüloomlased, tarvitasid samuti juba vankersõidukeid; arvatavasti ammutasid kreeklased vankriehtuskunsti teadmisi vaaraode maalt. Kreeklased olid ka need, kes valmistasid oma sõjavankreid osalt või üleni rauast ja ilustasid neid — nagu kõiki oma sõjariistu — pildistustega ja muu etetega. Rahuaegadel tarvitati sõjavankreid olympia-mängudeks: vankrite võidusõitu harrastati vanas Kreekas kõige rohkem, samuti ka aastasajad hiljemalt roomlaste tsirkusemängudel. Roomlastele kuulub jällegi juhtimispingi leiutus. Seni liikumata olnud ederatta telg sai esmalt roomlaste poolt seotud vankrikastiga telje abil, nii et vanker muutus juba pööratavaks. Nüüd kujunes vankri kasutamine üldisemaks ja soodustas omavahelist läbikäimist: isikute ja varanduste transporteerimises etendas ta ikka suuremat ja suuremat osa, kuna selle tarvitamine sõjaliseks otstarbeks nihkus tahaplaanile: jalutus- ja hai-

gevankrid, reisi- ja koguni kiirsõiduvankrid liikusid — enamalt jaolt riiklistel ülesannetel — Rooma riigi toredatel kunstteedel.

Rooma keisririigiga kadus ka vanker ajaloo silma- piirilt. Tema asemele tuli rahvaste rändamise sõiduk — suur, tugev ja raskekujuline siibratastega vanker, millele rakendatud sarvloomad. Ja niisugusel kujul püsis vanker aastasadasid kui germaanlaste ja gallia- laste kraami- ja sõjasõiduk. Pöörde vankri ajaloo- umbes 12. sajangu lõpul tõi hobuse kui veolooma kasuta- mine: kiire hobune tegi vankri, nagu roomlaste ajal, üldtähtsaks liikumisvahendiks, mida tehniliselt igatahes aeglaselt arendati. Kuni 15. sajangu eelistas mees istumist hobuse seljas ja jättis vankri kasutamise nai- sele. Siis aga kujunes välja õige reisivanker pärast seda, kui 1450. a. Ungari kuningas Corvinus laskis ehi- tada vankri, mille kast lasus mitte otse ratastelgedel, vaid alusraami peal rihmadel, mille läbi vähendati rap- pumist. Peaasjalikult Saksamaalt, mille lugematuis vürstikodades reisivanker, eriti pidustuste aegadel, sai hädatarviliseks, levis tema kasutamine ka teistesse maadesse; vankri ehitamine sai suureks tööstuseha- ruks ja nii mõndagi parandati sõidukite juures: seati sisse rikkalik ja mugav siseruum, mindi üle raudtelge- dele, ka raud-raamistikule ja -ratastele, kuigi vähese eduga.

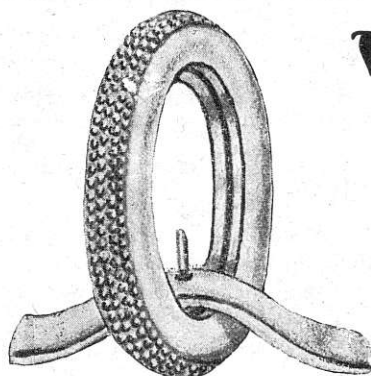
Vanker oli ainult rikkaste ja tähtsate isikute jaoks. Sõit väljaspool linnu oli tolaeagsete viletsate teede tõttu peaaegu võimatu, kui ei tahetud valida suuri teid, millised sõjaaegadel olid määratud sõjavägede jaoks. 17. sajangul sõideti enamasti ratsa; alles 18. sajangu alul tuli vanker tarvitusele suuremas ulatuses reisi- ja veovankrina: postivanker tõi esile elava reisimise. Vankrivedrude leiutamine elustas vankri kasutamist veel enam. Asjatult vaadati ringi mõne võõra jõu- allika järele. Alles aurumasin osutus kauaotsitud lii- kumisvahendiks. Auruvankri aeg oli saabunud! Kui aastal 1770. prantslane Nicolaus Cugnot niisuguse sõi- dukiga avalikult esines, järgnesid talle varsti Inglis- maal James Watt ja tema kaastöölised Murdock ja vennad Symington. Ka nende vankrid ei esinenud nii nagu loodeti, sest sõitmine konarlisel tänaval raudra- tastega rikkus sõiduki tundelisi osi. Mõeldi kauemat aega, kuidas tasandada teed aurusõidukile; õnnelik mõte juhtis roobastele ja raudtee oli leiutatud.

Mis auruvankritele alati oli takistuseks, oli masina suur surnud kaal. See asjaolu sundis leiutajaid otsi- ma otstarbekohasemaid jõuallikaid. Keset eelmist sa- jangut õnnestuski omapärase jõuallika leiutamine, leiut- tati gaasimootor. Juba 1855. a. tegi Daimler Cannstat- tis esimese katse kasutada niisugust mootorit liikumi- seks; peaaegu samal ajal esines ka Benz Mannheimis samasuguse sõidukiga. 1860. a. leiutas prantslane Le-

noir valgustusgaasiga töötava mootori, mis leidis kasutamist ainult paadimootorina. Austerlane Marcus aga töötas suurima innuga mootorvankri loomisel; aastal 1875. Viinis esines ta paljude õnnestunud proo- visõitudega, kuni talle keelati ära edaspidised katsesõi- dud suure müra pärast. 70-nda aastate ümber astusid esile oma katsetega veel teisigi konstruktoreid; tol ajal, kui varemad leidurid tundsid ja kasutasid ainult ka- hetaktilist mootorit, tõi välja sakslane Otto neljataktili- lise mootori, mis osutus tähtsaks edusammuks ja on kuni tänapäevani moodsa sisepõlemise mootori alus. Aastal 1880. näidati Müncheni näitusel juba esimesi neljataktilise mootoriga varustatud jõuvankreid, ja järgnevatel aastail alatasa levis jõuvankrite praktiline kasutamine.

Et jõuvankrid tol ajal ei vallutanud veel maailma, ei seisnud põhjus jõuallikas — masinas; mis nüüd veel takistuseks oli, olid teede konarlused. Vabal teel kan- natasid sõidukid liiga suure raputuse all, mistõttu moo- tor lakkas tegutsemast; ka ei pakkunud rauaga rehvi- tud rattad mingit sõidukindlust: müra ja ragin, raske juhtimine ja raputamise esilekutsutud mootorrikked olid jõuvankrite puudused, mis eitasid selle kasutamist liikumisvahendina. Kaua võideldi nende pahede vastu ja lohututi mõttega, et lahendust võib leida ainult peh- mete, painduvate rattarehvidega. Kerkis esile õhukum- mi, ta võrsus jalgrattast. Jalgratas ei saanud vallu- tada läbikäimist pehmete rehvide puuduse tõttu; kuni 1890. a. Inglismaal jalgrattur Chortland esines ühel jalgrattavõistlusel õhuga täidetud rehvidega ja saavu- tas hiilgava võidu. Õhukummi ajalugu viib tagasi aast- ale 1846., tol ajal anti Ameerikas esimene patent õhu- ga täidetud kummirehvide peale. 1847. a. võttis ing- lane Thompson samasuguse patendi kummi-õhurehvide peale. Halva vastupidavuse tõttu unustati leiutised peagi, kuni neid 1888. a. uuendas Iiri loomaarst Dun- lop. Ta kasutas esmalt õhuga täidetud gaasivoolikut juhuslikult kui jalgrattakummit, oli oma katse edust ja saavutatud painduvusest niivõrd üllatatud, et ta enesele tegi ülesandeks rattaõhurehvi täiendamise. Sak- samaal asutas Louis Peter Frankfurdis a/M. — esimese jalgrattarehvivabriku, mis püsib seni pneumaatikate- hase „Peters Union'i“ nime all.

Muidugi olid veel võita õhurehvi elluviimisel pal- jud takistused, mitte ainult seetõttu, et ta nägi välja abitu, vaid seda enam, et selle rattale asetamine, maha- võtmine ja parandamine valmistas palju ebamugavusi. Lõpuks hakati valmistama õhukumme ja kasutama neid jõuvankrite rehvitamiseks: tundeline mootor, kerge ja õrnalt ehitatud karosserii omasid nüüd pehme, kaitstud polsterduse, tee tänavale oli vaba! Kiirused, mis enne olid kättesaamatud, said edasiarenemisel tõsiasjaks.



## Vulkaniseerimise tööstus

Tallinn, Hõbe tän. 9

Võetakse vastu auto-, mootor- ja jalgratta- kummi parandamisi, samuti kõikisugu kummi- ja kummi- asjade parandustöid.

Töö eest täielik vastutus ja hinnad võistlematud.

**Victor Lemanski**

## Meie autoasjandus arvudes.

**A**asta eest, praeguse ülemaailmse majanduskriisi tulekul, ennustati suuri raskusi ka meie autoturul. Raha vähesus ja kõrged autotollid pidid tooma seisaku. Ja nii näiski aasta alul. Kuigi uued sõidukite mudelid tulid turule, valitses müügi alal siiski vaikus. Paar firmat lõpetasid koguni sõiduautode müügi, seletades, et ei tasu ja et finantseerimine raske. Kuid selles vaikus oli siiski märgata väikest paranemist suve kestel. *Veoaute* müük määle suurenes rõõmus-tavalt, ja aasta lõpuks näitavad sisseveo arvud, et meil on siiski saavutatud automüügi alal rahuldavaid tagajärgi.

Meie autoasjandus on järjekindlalt arenenud alates 1921. aastast. Siis oli meil 340 jõuvankrit registreeritud, peale nende sõjaministeeriumi omad. Kümne aasta kestel on see arv kasvanud umb. kümnekordseks — meil on nüüd 3.400 ümber jõuvankreid. Seda kasvu peegeldab järgmine arvustik, kus aga sulgudes tähendatud igaaastane juuretulek:

### *Jõuvankrite üldarv Eestis.*

1921. a. — 340	1927. a. — 1895 — (294)
1922. a. — 645 — (305)	1928. a. — 2085 — (190)
1923. a. — 1242 — (597)	1929. a. — 2682 — (597)
1924. a. — 1274 — ( 32)	1930. a. — 2959 — (277)
1925. a. — 1403 — (129)	1931. a. *) — 3400 — (441)
1926. a. — 1601 — (198)	

Eeltoodud arvused silmitsedes paneme tähele, et kuni 1928. aastani, ja veel sellegi kestes suurenes meil autode arv keskmiselt paarisaja võrra aastas. Ainult 1923. aasta on siin erandiks. Siis kasvab autode ja teiste jõuvankrite arv ligi 100%, mis meil ennekuulmatu. Selle kasvu paneb aga järgmine aasta kinni, sest siis suureneb meil jõuvankrite arv ainult 32-ga! 1923. a. sissevedu oli ebanormaalne ja 1924. aasta pidi selle heaks tegema. Järgmised neli aastat on normaalsed. Siis tõuseb jõuvankrite arv järsult ja see hoog kandub ka läinud aastasse, mil veetud sisse 687 jõuvankrit. Neid kahe viimase aasta arvused ei tahaks normaalseiks nimetada, kuigi möödunud aasta oli raske ja seetõttu autoturg vaikne. Normaalne juurekasv võiks meie oludes olla umbes 300 uue jõuvankri võrra aastas. Siin on osalt tegemist transiit-autodega.

Meie autoturu seisukord on mitmest tegurist. Omal ajal (1922.—23. a.), kui meil tekkisid esimesed taksoautod, mõjus nendega teenimine virgutavalt meie autoturu ja terve autoasjanduse peale. Autode arvu suurenemine linnades andis tööd ka autotöökodadele. Erilist müügi reklaami ei tehtud ja areng oli mitu aastat normaalne. Siis võttis kad. Hans Vinnal General Motors'i esinduse enda kätte ja alustas tolle trusti survele ägedat võistlust turu vallutamiseks General Motors'i toodetele. Vinnali alustatud autode kuumaksuga müümine ja siis veel võrdlemisi head teenistusvõimalused taksoautodega tekitasid autopalaviku. Igaüks, kel oli või kuskilt sai 25.000—50.000 senti, ostis endale auto ja pani selle linnas taksona liikuma. Nii sai kümnetest advokaatidest, ametnikkudest, priistavitest, isegi ämmaemandatest jne. autoomanikud. Ja paljudele sai see ka hukatuseks. Osteti võlgu *sealt*, kust *kerge-*

*mini* kätte saadi ja loodeti maksta korralikult kuu viisi. Aga hiljem, kui taksoautosid sigines rohkem kui nendega sõitjaid, siis tuli häda kätte. Ja nii mõnigi pidi auto andma tagasi ning kaotama kõik summad, mis sisse makstud. Seisukord avatles nii mõnegi võltsimistele ja teistele kuritegudele. Eriti raskeks on seisukord kujunenud Tallinnas, kus taksoautosid 500 ümber, s. o. *poole rohkem kui vaja*.

Tekkinud seisukorras on eeskätt süüdi need, kes liig kergete tingimustega ja liig heldelt müüvad autosid. Omavahelises võistlustuhinas mindi nii kaugele, et katsuti iga hinna eest oma autodest lahti saada. See oli juba midagi dumpingu taolist. Kuna süüdi on ka kergemeelsed ostjad, kes autoga arvasid hästi teenivat. Linnades on meie autoturg osaliselt ja ajutiselt küllastunud taksoautode rohkuse tõttu. Maal on aga lugu teisiti. Seal on olnud juba kaks aastat hea saak ja seal vajatakse autosid. Seni on kuni viiendik meie autode üldarvust olnud maal, kuid pidades silmas läinud aasta autoturgu, tahaksime uskuda, et see protsent on tänava suurem, sest maale müüdi ju hullk autosid. Kuidas autode arv maal on kasvanud 1921. aastast alates kuni 1. jaanuarini 1930. a., sellest annavad pildi järgnevad arvud (sulgudes kasv):

### *Jõuvankrite arv maakondades (1. jaan.).*

1921. a. — 52	1926. a. — 392 — ( 7)
1922. a. — 86 — ( 34)	1927. a. — 436 — ( 44)
1923. a. — 296 — (210)	1928. a. — 613 — (177)
1924. a. — 331 — ( 35)	1929. a. — 705 — ( 92)
1925. a. — 385 — ( 54)	1930. a. — 764 — ( 59)

Eeltoodud arvused on ka 1922. a. alates teedeministeeriumis registreeritud omnibused, milliste arv kõigub 65—100 vahel.

Maakondadesse puutuv autostatistika näitab ka huvitavat tendentsi: *veoaute* arv, võrreldes sõidukitega, kasvab viimaste arvel ja mootorrataste arv väheneb autode arvel. Nähe kinnitab fakti, et vedu maal läheb ikka rohkem autode peale. Eriti inimeste ja kaupade vedu pikematel maadel maa ja linna vahel. Tuleme nüüd 1. a. sisseveo juure transportabinõude ja nende osade alal. Siin toodud arvud on saadud riigi statistika keskbüroost, kus need tollilehtedel ja veel läbi töötamata. Meie kokkuvõttes võivad mõned väikesed eksitused olla, kuid üldpildi siiski saame, nagu see järgnevast selgub.

### *Transportabinõude sissevedu 1930. a.*

Sõiduaautosid — 161 tk. . . . .	Kr. 560.115
Omnibusi — 13 tk. . . . .	111.197
Veoaautosid — 9 tk. . . . .	24.588
Autoaluseid (shassiid) — 356 tk. . . . .	1.004.210
Mootorrattaid — 133 tk. . . . .	92.061
Autode järelvankreid — 5 tk. . . . .	2.790
Mootorrattaid korviga — 15 tk. . . . .	2.670
Autoosi — 59.898 kg. . . . .	186.040
Mootorrataste osi — 1.627 kg. . . . .	6.926
Jalgrattaid — 12.897 tk. . . . .	1.014.983
Jalgrataste osi — 85.370 kg. . . . .	214.710
Lastevankreid — 420 tk. . . . .	11.506
Mootorpurjekaid — 3 tk. . . . .	1.880
Purjelaevu — 1 tk. . . . .	400
Mootorpaate — 4 tk. . . . .	9.301
Sport-purjajahte — 3 tk. . . . .	14.940
Sõudepaate — 9 tk. . . . .	855
Lennukeid — 12 tk. . . . .	82.718
Mitmesuguseid osi — 106 kg. . . . .	188

\*) 1931. a. 1. jaanuari arvud on umbkaudsed, sest ametlikud arvud pole veel saadaval, ja siin on võetud aluseks tolliarvud, mis näitavad, et meil on aasta kestel veetud sisse 687 igasugust mootorsõidukit. Et aasta kestel mõned tarvitused ära jäid, siis tohiks arv 3400 olla ligikaudselt õige.

Eelolevast selgub küll, et möödunud aasta kestel on toodud sisse 539 autot, nende hulgas sõiduaautosid ainult 161 ja 148 mootorratast, siin aga tuleb pidada meeles, et osa vanadest autodest on muutunud kõlbmatuks, nii et nettokasv on üldse umbes 400 autot ja 125 mootorratast. Teine tähelepandev asjaolu on autoaluste (shassiide) suur arv. Need olid muidugi omnibustele ja veoautodele ja veeti suuremalt osalt maale. Selle üle võib vaid rõõmustada. Siis näeme jalgrataste suurt sisseveo arvu 1 miljoni krooni eest! Mis aga paneb imestama, on lastevankrite suur sissevedu — 420 tk. aasta kestel! Kas meie metallitööstus tõesti ei suuda valmistada *lastevankreid*, et neid peame nii suurel arvul väljast sisse vedama?

Kust oleme endale transportabinõusid ja nende osi vedanud sisse? See selgub järgnevalt:

### *Transportabinõude ja nende osade sissevedu*

*1930. a., maade järgi:*

Austria — 416 kg. . . . .	Kr.	1.888
Belgia — 5.150 kg. . . . .	„	15.207
Shveitsi — 246 kg. . . . .	„	892
Hollandi — 484 kg. . . . .	„	1.397
Inglismaa — 79.300 kg. . . . .	„	299.646
Itaalia — 4.326 kg. . . . .	„	10.333
Läti — 7.685 kg. . . . .	„	41.929
Poola — 92 kg. . . . .	„	5.505
Prantsusmaa — 31.293 kg. . . . .	„	109.963
Rootsi — 21.681 kg. . . . .	„	116.393
Saksa — 266.957 kg. . . . .	„	960.751
Soome — 6.484 kg. . . . .	„	31.511
Taani — 158.555 kg. . . . .	„	433.511
Čehhoslovakkia — 51 kg. . . . .	„	43
Am. Ühendriigid — 519.986 kg. . . . .	„	1.317.740
Kokku . . . . .	1.102.706 kg. Kr.	3.346.709

Need arvud näitavad, et kõne all oleval sisseveo alal ostame eeskätt Ameerikast, kuna teiseks on Saksa- ja Inglismaa. Jalgrattad selle vastu Saksast, Taanist, Rootsist ja Inglismaalt. Itaalia autod meil nähtavasti pole leidnud turgu. Poole aasta viisi võetuna näitavad tolliarvud, et aasta esimesel poolel on autode ja jalgrataste sissevedu suurem ja osade oma väiksem — aasta teisel poolel aga vastupidi. Kroonides on sissevedu aasta esimesel poolel  $\frac{2}{3}$  terve aasta sisseveost, kuna  $\frac{1}{3}$  teisel poolel, mis tuleb panna meie kõrgete tollide arvele.

Lõppeks tuleks veel möödaminnes mainida, et *bensini sissevedu* on vähenenud möödunud aastal. Kodumaal valmistatakse ka autoõlisid, kuid need pole suutnud veel suuresti mõjutada sisseveole — veetakse ju meie õlitööstuse jaoks tooraineid välismaalt. Kodumaa bensini toodang rahuldab varstigi nõudmise ja tuluviskus väheneb kindlasti ka mootorõlide sissevedu.

Kokkuvõttes pole 1930. a. autoasjanduse arvude kohta põhjust nuriseda. Kuigi need ei ulatu sisseveo suhtes 1928. a. arvudeni, siiski näitavad nad edu ja arengut terves suunas. Suuremaid vapustusi, mis meil nii mõnelgi ärialal tuli läinud aastal ette, ei ole meie autoasjanduses juhtunud. Kui müük on olnud väiksem, siis on selle põhjuseks olnud üldiselt vilets aeg.

Siin tuleks ka kõnelda, kes meie autoasjandusest elavad. Et see aga venitaks käesoleva kirjutise liiga pikaks, teeme seda teises artiklis edaspidi pealkirja all „Meie autojuhtide elust-olust“.

A.V-y.

## Veoautode võrdlusest.

**I**gäüks, kes soovib endale muretseda veoauto, on harilikult raske küsimuse ees — kuidas hinnata teatud autot võrreldes teistega, missuguse auto muretsemine on otstarbekohasem ja kasulik, missugune auto tasub end teatud juhul kõige paremini või missuguse autoga võib kõige tagajärjekamalt võistelda?

Harilikult ei tunta põhjalikult mitmesuguseid arvesse tulevaid tüüpe. Asjaolu, mis küsimuse otstarbekohast lahendust aina raskendab. Ka hind ei ole ainuüksi mõõduandev. Tähtis on vaid teatud hinna eest saada väärtus ning selle sobivus vastavale, veo iseloomust olenevale olukorrale. Ka naabri või tuttava soovitus ei ole igakord mõõduandev, kuna see harilikult enam-vähem teab vaid üht tüüpi ja ei tunne teisi. Õige tihti ei ole sarnane „asjatundja“ sugugi erapooletu, vaid on tegemist mõne autofirma agendiga, kes ülistab mõnd tüüpi ja teisi sealjuures tembeldab viletsaiks.

Et selget pilti saada teatud veoautost ja et seda teistega võrrelda, selleks on tarvilik tutvuda lähemalt auto tehniliste andmetega. Ainult tehniliste andmete võrdlusel võib saada õige, ja mis veel tähtis, erapooletu pildi. Allpool on kirjeldatud tehnilisi andmeid, mis on tähtsad ning mis võiksid olla võrdluse aluseks.

**Mootor.** Veoauto juures tuleb arvesse nii 4 kui ka 6 silindriga mootor. 6 silindriga mootor on moes. Ta on painduvam ning tasasema käiguga kui 4 silindriga. 4-silindrilise mootori eriomaduseks on selle ökonomisuus nii bensinitarvituses kui ka korrashoius. Kuid moodne ja *hästiehitatud* 6 silindriga mootor on ka küllalt ökonomne.

Üldiselt on uuematel mootoritel täissurve määrimine. Sel määrimisviisil on võrreldes pritsimise ja segamäärimisega küllalt suured eesomadused. Oleneb ju mootori kulumine, selle töötamiskindlus ning määrdeõli tarvitusel suurel määral heast määrimisest. Õlifiltriga varustatud täissurve määrimine pikendab tunduvalt mootori eluiga ja õli tarvitus on sealjuures tegelikult õige väike. Sel põhjusel on ka kõik paremad mootorid varustatud täissurve määrimisega. Sarnase määrimisviisiga mootor on küll vähe kallim kui pritsimise või segamäärimisega, kuid see väike vahe tasub end lühikesel aja jooksul.

Õlitarvitust mõjutab veel kolvirõngaste arv. Tegelikult on selgunud, et 4 rõngaga varustatud kolbide juures on õlitarvitus väiksem kui 3 rõngaga kolbide juures.

Mootori kulumise suhtes on tähtis veel silindrite materjal. Enamus veoauto mootorite silindreid on tihedasegulisest malmist. Viimasel ajal on üksikute parematel tüüpidel silindrid valmistatud malmi- ja teiste materjalide (nagu: nikkel-, kroom- jne.) segust. Sarnaste silindrite kulumine on osutunud tegelikult tarvitamisel märksa väiksemaks. On loomulik, et sel asjaolul on küllalt suur tähtsus mootori korrashoiu kulude vähendamisel. Erimetallist silindrite juures on tarvis neid üle puurida ja uued kolvid sisse panna 75.000—125.000 km. sõidu järele. Hariliku malmi juures tuleb seda teha juba umbes 30.000—40.000 km. sõidu järele, kui soovitakse, et surve mootoris ei langeks ning seetõttu bensinitarvitus ei tõuseks.



Mootori kulumisele on küllalt tähtis ka sarnane väike asi nagu seda on õhupuhastaja. Ilma õhupuhastajata satuvad tänavatolm ja pori läbi imemistoru silindritesse. Kulumine on siis märksa suurem kui sel juhul, kui mootor on varustatud korraliku õhupuhastajaga.

Hea jahutusviisi mõju mootori küttetarvitusele on suurem kui harilikult arvatakse.

Mida parem ja ühtlasem jahutus, seda väiksem on bensiinitarvitus. Hea jahutus võib olla ainult pumbaga. Vananenud termosüfoonviis ei võimalda ühtlast jahutust. Termostaat on tarvilik abinõu jahutusseades — täites tähtsat ülesannet vee soojuse reguleerimisel.

Mootori küttetarvitust mõjutavad suurel määral veel silindripea ehitus ja otstarbekohane gaasistaja. Neid asjaolusid võib otsustada ainult tegelikkude kogemuste põhjal.

Siinjuures võib tähendada, et mootori bensiinitarvitus on õige tähtis asjaolu auto kasutamisel. Kui võtta 15% bensiini enamkulu, siis oleks aastane bensiini enamtarvitus hariliku kergeveoauto juures umbes 600 liitrit, mille hind on Kr. 180.— Tegelikult võib enamtarvitus olla ka 20% ja isegi enam. Sarnane enamkulu on juba küllalt tunduv.

Tähtis mootori ja seega ka auto elueale on otstarbekohane ja kindel mootori kinnitus raamiga. Mõnedel tüüpidel on võrdlemisi tihti tulnud ette juhtusid, kus mootor on liig nõrgalt ühendatud raamiga, mis põhjustavad sageli rikkeid. Otstarbekohane on vedrutav mootori asetus raamile.

*Sidur.* Uuematel autodel on see harilikult üheketta tüüpi. See tüüp on osutunud kergeveo- ja keskmise kandevõimega veoautode juures kõige otstarbekohasemaks. Ainult suurematel raskeveoautodel võime leida mitmekettalisi sidureid. On soovitatav võimalikult suur siduri kettapind. Mida suurem on ketta läbimõõt, seda suurem on selle pind. Tähtsusega võib olla ka siduri laager. Rull- või kuullaager on muidugi parem kui harilik pukslaager. Ka reguleerimise võimalus on tähtis.

*Käitis* (käigukast). Meie teelude juures on otstarbekohaseks osutunud 4 edasikäiku, nagu see ka olemas suuremal osal veoautodest. Käitise juures on veel tähtis laagerduse viis. Kõige paremad on rull-laagrid. Täitsa vananenud ja ebaotstarbekohane on pukslaagritega varustatud käitis. Sarnane käitis töötab raskelt, pukside kulumisel ei tööta hammasrattad enam õieti ning kuluvad kiirelt. Soovitatav on eriterasest (harilikult nikkel-terasest) karastatud hammasrattad. Need on märksa vastupidavamad kui rauast ja pealt tsementeeritud hammasrattad, nagu neid üksikutel autodel võib veel leida.

*Tagasild* — on eriti meie halbade teede ja sagedate ülekoormatuste juures olulise tähtsusega. Mida tugevam on tagasild, seda parem. Vastupidavamaks loetakse koormamata pooltelgedega tagasild, kui see muidu liig nõrk ei ole. Siin toetub auto raskus tagasilla kestale ja poolteljed annavad edasi ainult keerlemise jõu. Koormatud pooltelgede juures on tähtis pooltelgedele jämedus. Meie teelude juures ja sagedatel ülekoormatustel on tähtis, kui kergeveo- (1½-tonnilise) auto koormatud poolteljed ei oleks peenemad kui 50 mm. (2 tolli). Nõrgemad poolteljed murduvad tihti, samuti kuluvad laagrid liig kiiresti. Suurema kandevõimega autol peavad olema poolteljed muidugi vastavalt tugevamad. Pooltelje murdmisel saavad harilikult ka pooltelje laagrid vigastatud, nii et kordaseadmine kül-

alt kulukas, arvestamata tööseisakuid. Tagasilla juures on veel tähtsad — laagrid. Koonilised rull-laagrid, üldiselt tuntud Timken laagritena, on tegelikult osutunud kõige vastupidavamateks. Nende kandevõime on märksa suurem kui vastava suurusega kuul-laagritel, samuti kannatavad need palju enam põrutust. Peale laagrite tüübi on tähtis ka laagrite arv. Küllalt vastupidavaks võib lugeda ainult sarnast ehitusviisi, kus tagumise ratta kohal on kaks laagrit. Üks laager võib arvesse tulla ainult sarnase kergeveoauto juures, mille koormatus ei tõuse üle 1 tonni, suurema koormatuse juures kuluvad need laagrid liig kiiresti.

Et differentsiaali-hammasrattad korralikult töötaksid, on väga soovitatav, et tagasilda suunduva kardaanvõlli otsas olev vedaja hammasratas asuks kahe laagri vahel. Sarnane ehitusviis on märksa tugevam kui see, kus laagrid on ainult ühel pool hammasratas.

*Kardaanvõlli* kohta võiks tähendada, et otstarbekohane on lahtine ehitusviis. Üksikutel tüüpidel, kus kardaanvõll asub toru sees, on korrashoid märksa tülikam.

*Rattad* on ketastüüpi kui ka valatud kodaratega. Tegelikult tarvitusel on ketasratasest tulnud ette enam rikkeid kui kodaratega ratasest. Ketasrattad on paindunud rööplisel teel tihti välja ja siis katki läinud. Parematel autodel on seepärast peaaegu üldiselt kodaratega rattad.

*Raam* on meie halbade teede juures küllalt suure tähtsusega. Raamide murdamine ei ole meil haruldane asi. Kui soovitakse autot üle koormata, peab valima tugevama raamiga auto.

*Vedrud.* Pool-elliptilised pikuti vedrud on praegu üldised. Kuna iga auto juures tuleb ette ülekoormatusi, on soovitatav kasutada laiemaid vedrusid. Kergeveo- (1½-tonnilise) auto tarvis võib kitsamaks vedru laiusseks pidada: ees — 2¼ tolli ja taga — 2½ tolli, nagu see ameerika autode juures ka tegelikult on. Kitsamad vedrud võivad hõlpsasti murduda. Ülekoormatuse tarvis on väga soovitatavad tagumised abivedrud. Nende väike enamhind tasub end alati.

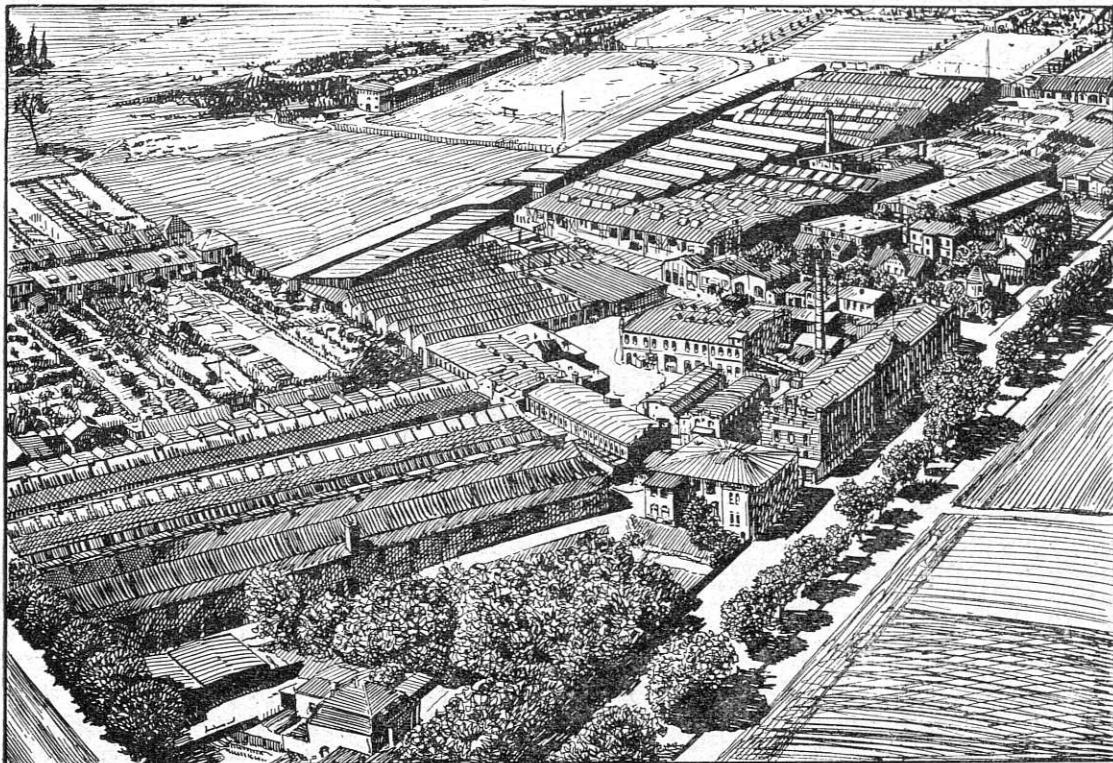
*Pidurid.* Uemad veoautod on kõik 4 ratta piduritega. Esimene nõue ratta pidurite juures on see, et nad oleksid kaitstud pori eest. Lahtised pidurid kuluvad poris liig kiiresti ning ei ole seetõttu kunagi korras. Õlipidurid töötavad asjatundliku järelevalve all väga hästi, pidurdavad kõiki rattaid ühtlaselt ning nõuavad vähe korrashoidu. Ka head mehaanilised pidurid on vastuvõetavad.

See oleks lühidalt tähtsamaid tehnilisi nõudeid, mida igaüks, kes kavatses endale muretseda veoauto, peaks silmas pidama. Ainult sel teel põhjalikult üksikuid tüüpe võrreldes, võib leida kõige sobivama ja hinnaväärsema.

Üldiselt võib öelda, et pealiskaudselt otsustamise aluseks võib võtta ka veoauto aluse (shassii) tühikaalu. Siin on enam-vähem õige: mida raskem on aluse (shassii) tühikaal, seda tugevam ta on. See vahetõde maksab peamiselt küll ameerika autode kohta, kuid need on meil ka rõhuvas enamuses tarvitusel.

Hind on ka küll teatav mõõdupuu — mida kallim seda parem, nagu kõikjal, kuid mitte just päris täpne. Seda nimelt järgmistel põhjustel. Meil on tarvitusel peamiselt ameerika autod. Euroopa autod ei suuda meil ameerika omadega võistelda. Ameerikas on kujunenud olukord: mida kallim auto, seda parem. Veoauto aluste (shassiide) juures on veokulu Ameerikast siia ja meie võrdlemisi kõrge sisseveotoll ühesuguse kandevõimega auto juures umbes ühesugune.

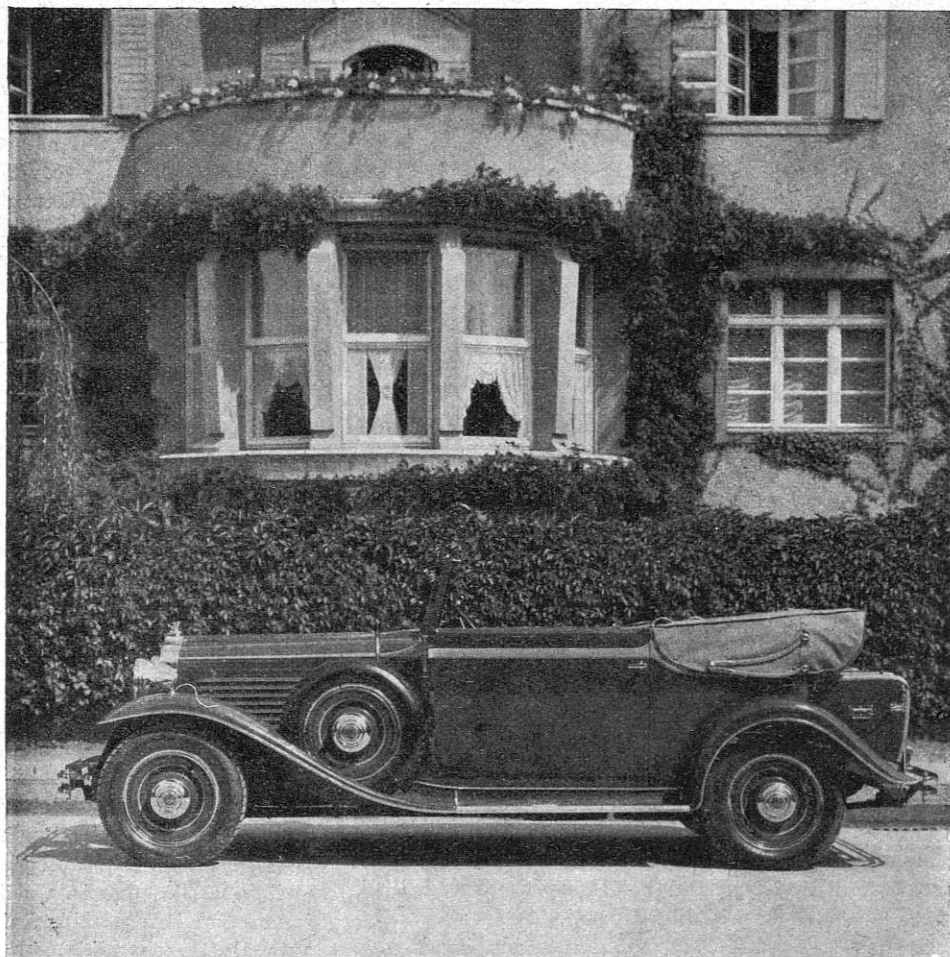
## „Stoewer“-autodest.



Stoewer autovabriku üldvaade.

### „STOEWER“ 8-SIL. AUTOD.

Saksamaa esimene 8-sil. luksusauto. Kindlaks aluseks on traditsioonid ja edumeelsus. Üle 30 aasta valitseb „Stoewer“ saksa autoturul. „Stoewer“ 8-sil. autod on ehitatud 30 aastaste kogemuste põhjal. Nad vastavad ostjate suurimaile nõudeile ning on varustatud väärtusliste uuendustega; sõit neis autodes on mugav ja kindel. Uus tee on rajatud „Stoewer“ 8-sil. autode läbi autotööstuses: igapäevase luksusauto ehitamine. Kõik, mida suutsid pakkuda insenerid ja kunstnikud oma teadmistega, on ühendatud „Stoewer“ 8-sil. autos. Ainult 8-sil. auto võib pakkuda sarnaseid mugavusi. Mitte seeria-viisi, vaid üksikarvuliselt valmistatakse „Stoeweri“ mootorid, iga pisemalegi osale pööratakse tähelepanu. Väntvõll on ebaharilikult tugev, silindriplokk ja karter on koos valatud, mistõttu võimaldatakse mootorile vibratsioonivaba ja tasane käik. Kahekordne madalraam omab eriti sügava raskuspunkti, mis suurendab sõidukindlust. Mootor ja vedrud asuvad kummipatjadel ning ei vaja mingit määrimist ega hoolt. Alati korrallikult töötav õlisurvepidur

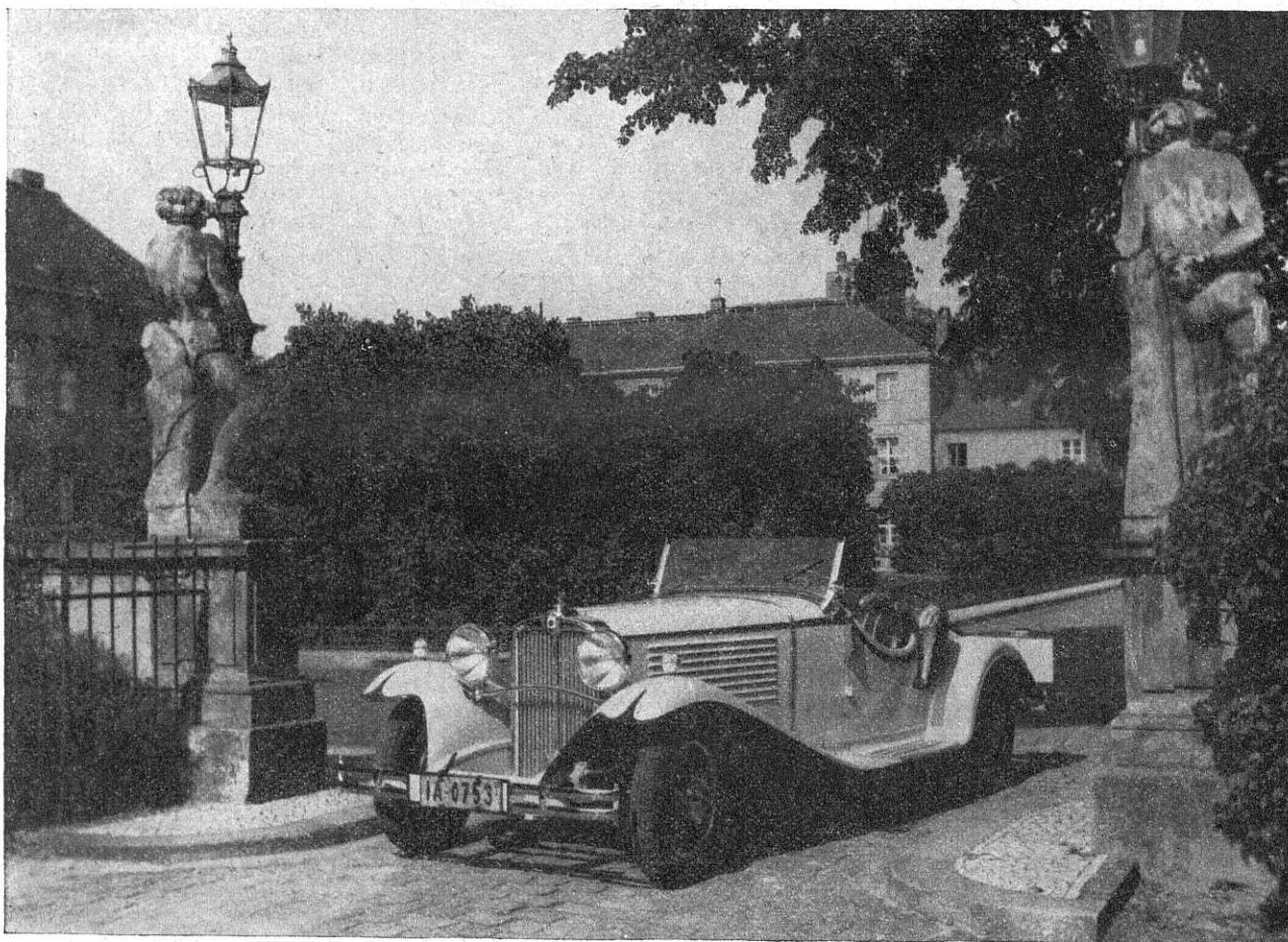
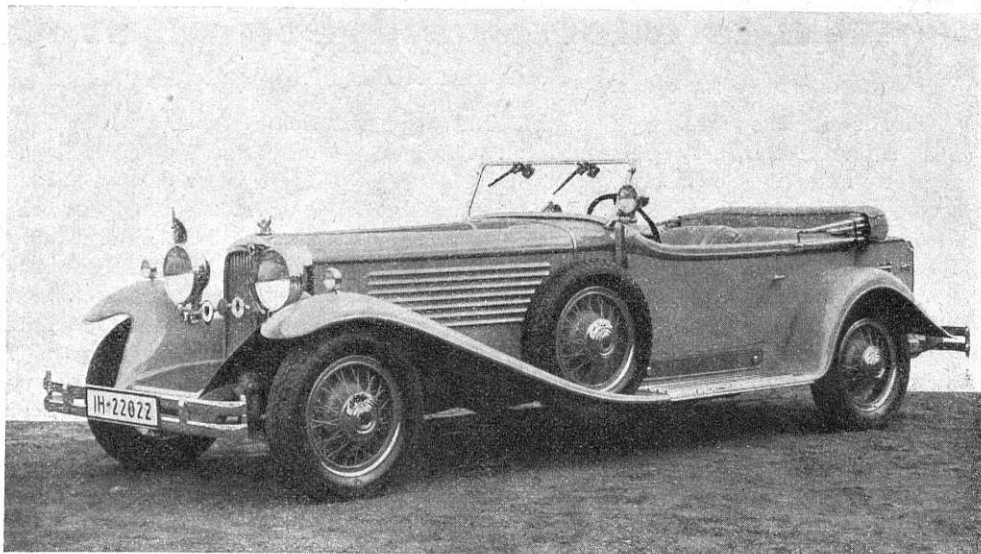


„Stoewer“ 8-sil. kabriolett „Marschal“, tüüp M-12, 3 ltr., 12/60 h.-j. mootoriga.

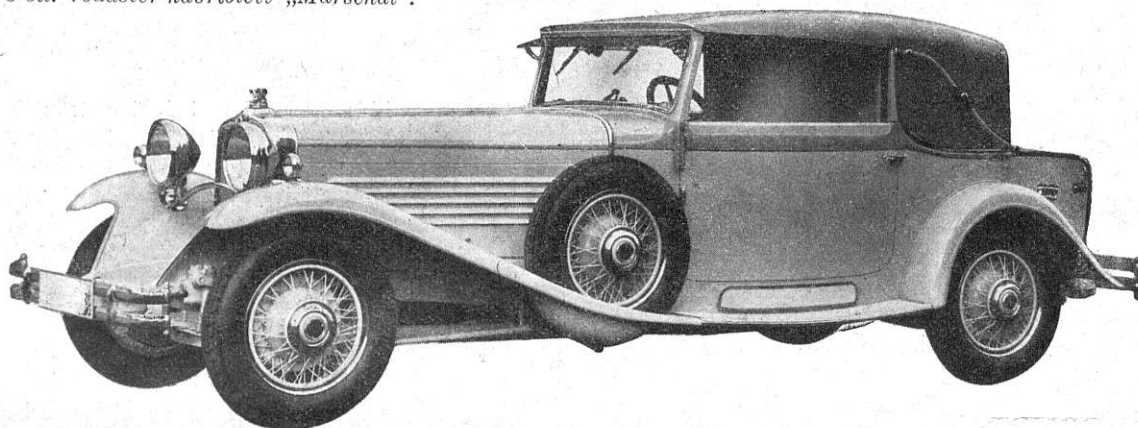
ja lihtne kütteeine pump kergesti kontrollitava filtriga on vastupidavad, kestvad ja täiesti kääritatud. Karosserii valmistatakse täielikult oma töökojas. See moodustab endast rahvusvahelise kuulusega meistertöö. Karosserii peatunnuseks on viimistletud elegants, ilu ja avarus. Omapärasus ja ületamatu kvaliteet annavad „Stoewer“-autodele isiklise joone, mis on ainulaadiline.

Kõik paremused leiata koostatult luksuslikes igapäeva sõidukis — „Stoewer 8“.

„Stoewer“ 8-sil. sport-phaeton „Repräsentant“.



„Stoewer“ 8-sil. roadster-kabriolett „Marschal“.



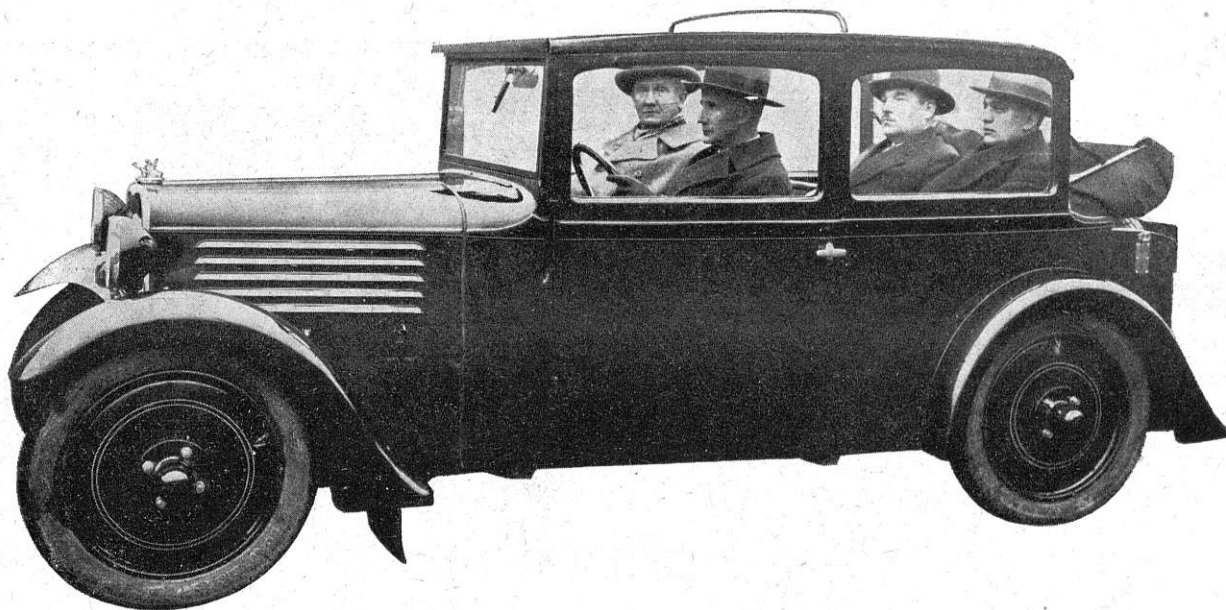
## Uus ederatasteveoga „Stoewer“.

VÄIKE AUTO SUURE NIMEGA.

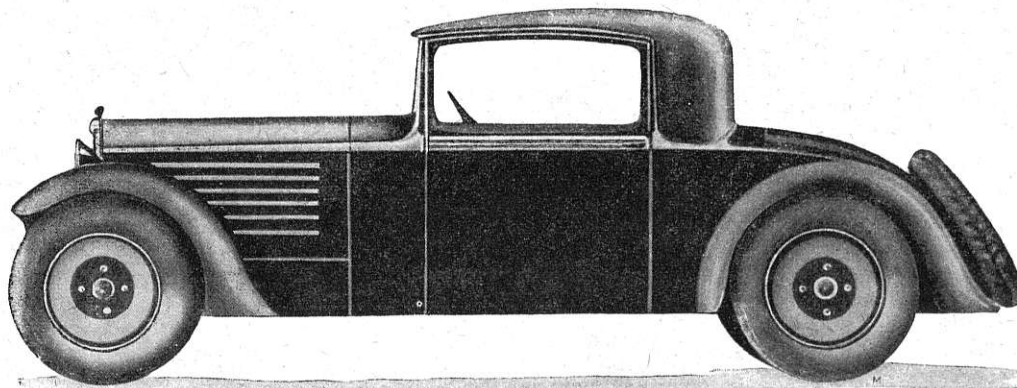
**N**ii siis jälle üks väikeauto, kuid mitte selle sõna harilikus mõttes, sest „väikeauto“ all ei kujutaks keegi ette sõidukit ederatasteveoga, õõtsuvate assidega, madala raamiga ja rull-katusega. Siia juure tuleb veel V-mootor, 5/25 h.-j., ja parim materjal: nagu kroonnikkel teras, silitsium-teras jne. Hind pole veel kindlaks määratud, kuid nagu arvatakse, kõigub see 3000—4000 M. vahel. See uus, väike „Stoewer“ esineb veebruaris Berliini 1931. a. autonäitusel. „Stoewer“ on aastate vältel ise kujundanud oma ederatasteveo süsteemi. Ederatasteveoga on seotud orgaaniliselt üksikult vetruvad, assideta rattad. Mootor on 5/25 h.-j. 1200 ccm, 4-sil. V-tüüpi, mis leiab kasutamist ka kallimates automootorites ja lennukites. See mootor on varustatud Nelson-Bohnalite-kolbidega ning moodustab ühes veosadega terviku, mida võib autost välja tõsta 4-ja kruvi

lahtikeeramisel. Käiguseadeldis on harilik. Dünamo on ühtlasi ka pinget reguleerivaks masinaks, mis hoolditseb nii valgustuse kui ka patareisüüte eest. Rataste vahe 1250 cm., telgede vahe 2,5. Solex-gaasistaja.

Bensiinipaak sisaldab 30 liitrit, peale selle 3 liitrit tagavara, mida bensiini lõpukorral võib tarvitada erikraani abil. Ühekettaline kuiv-sidur. Õlisurve neljaratta-pidur, sisemiselt laienev. Kummid 27 × 4 tolli. Rool asub pahemal pool. Kõik metall-osad on kaetud krooniga. Varustatud kestva määrimisega, millest jätkub iga kord 5000 km peale. Neljaistmeline rullkatusega limusiin. Allakeeratavad aknad. Suurim kiirus 80 km tunnis. Kaalub umbes 700 kg. Kui kõik „Stoeweri“ oletatavad paremused osutuvad tõeks ja ta hind ei tõuse üle 4000 M., siis on loota, et see uustulnuk autoturul võidab kõikide poolehoidu.



„Väike Stoewer“, ederatasteveoga, 5/25 h.-j., 4-istm., maharullitava katusega limusiin.



„Väike Stoewer“, 5/25 h.-j., 2-istm., ederatasteveoga roadster-kabriolett.

Tehnilisi üksikasju.

**Mootor:** 4-sil., V-kujuline, läbimõõt 68 mm., kolvikäik 82 mm.; sil. maht 1188 ccm., pidurivõime maksim. umb. 25 h.-j.; ühes sil.-plokis 2 sil. paarivaasi, äravõetavad sil. pead.; karter alumiiniumist; väntvõll kroonnikkel-terasest, eriti tugev, rull-laagritel, asetatud staatiliselt ja dünaamiliselt; kepsud valge-metalli laagritel; Nelson-Bohnalite-kolvid 3 kompressiooni rõngaga ja 1 õlitõmberõngaga; seis-

vad ventiilid; nokkvõll keti läbi aetav; õlisurve-määrimine; Solex-gaasistaja õhupuhastajaga; Bosch patareisüüte automaatse süütemomendi seadega; Bendix-käivitaja; termosüfoon-jahutus ventilaatoriga.

**Sidur:** elastiline ühekettaline kuiv-sidur, kerge käsitlus, ei vaja erilist hoold.

**Käiguseadeldis:** hammasrattaseade 3 käiguga edasi, 1 tagurpidi; normaallülitamine.

**Edeass:** iga ratas on üksikult põiki vedru ja pöördassi külge kinnitatud.

**Ederatastevedu:** jõuülekannet tolmun- ning õlikindlalt suletud spetsiaal- kardaani- liikme läbi, alalise määrdesüsteemiga varustatud; keegelratta jagajaseadeldis; kõik kuul- või rull-laagritel.

**Tagumine ass:** iga ratas vedrul ja kuul-laagril.

**Pidurid:** kergesti seatavad neljarattaõlisurve-, sisemiselt laienevad pidurid, süsteem Ate, suured trumlid; käsipidur tagumistele ratastele.

**Rattad:** taldrikrattad, balloonkummid  $27 \times 4$ ; 1 tagavararatas kummiga.

**Tüüriseadeldis:** pahemal pool, tõukevaba, signaal rooli keskel.

**Alus:** madalraam; mootor, käiguseadeldis ja edeass jahutajaga on kergesti väljavõetavad, keerates lahti 4 kruvi; bensiinipaak asub mootorikatte all,

mahutab 30 ltr., 3 ltr. tagavara; automaat-määri- missüsteem, määrab umb. 5000 km. jooksul.

**Karosserii:** ruumikas neljaistmeline, kahe uksega ja rullkatusega limusiin, värvid sinine, punane või hall; esimesed istmed klapptooli kujulised, edasi- ja tagasiseatavad; laiad ukсед, allalastavad aknad; vee- kindel kate, ruumikas, lukustatav plekk-kohver.

**Varustus:** laternad Bilux-lampidega ja seisutuli; elektriline signaal, suunanäitajad ja tuulekaitse- klaasi pühkija; seesmine valgustus; peatu- stuli; instrument- laual valgustatud ölinäitaja ja taksomeeter; lülituskast ja kontrollnupud käsigaasi jaoks ning käivitamiseks; täieline kogu tööriistu ühes tõste- rauaga.

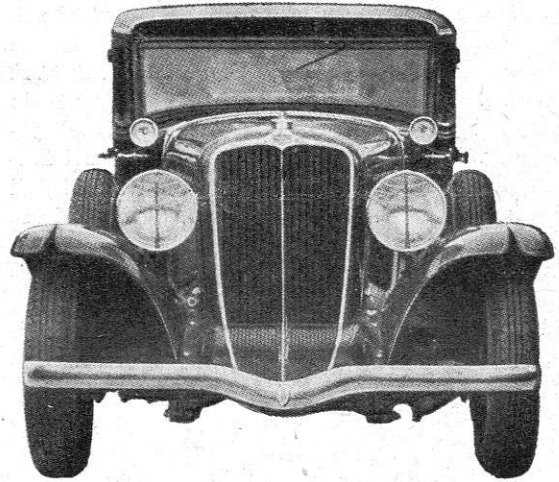
**Möödud, kaal ja võime:** rataste vahe 1250 mm.; telgede vahe 2500 mm.; üldpikkus umb. 3500 mm.; üldlaius umb. 1540 mm.; üldkõrgus umb. 1600 mm.; üldkaal 700 kg.; suurim kiirus umb. 80 km. tunnis.

## Uus „Auburn“, 8-sil. mudel.

Viis kere mudelit — uus radiaatori kuju — varustatud väiksete, ühtlustatud hammasrataste ülekandega — „vaba-käik“ — sillakujuline raam.

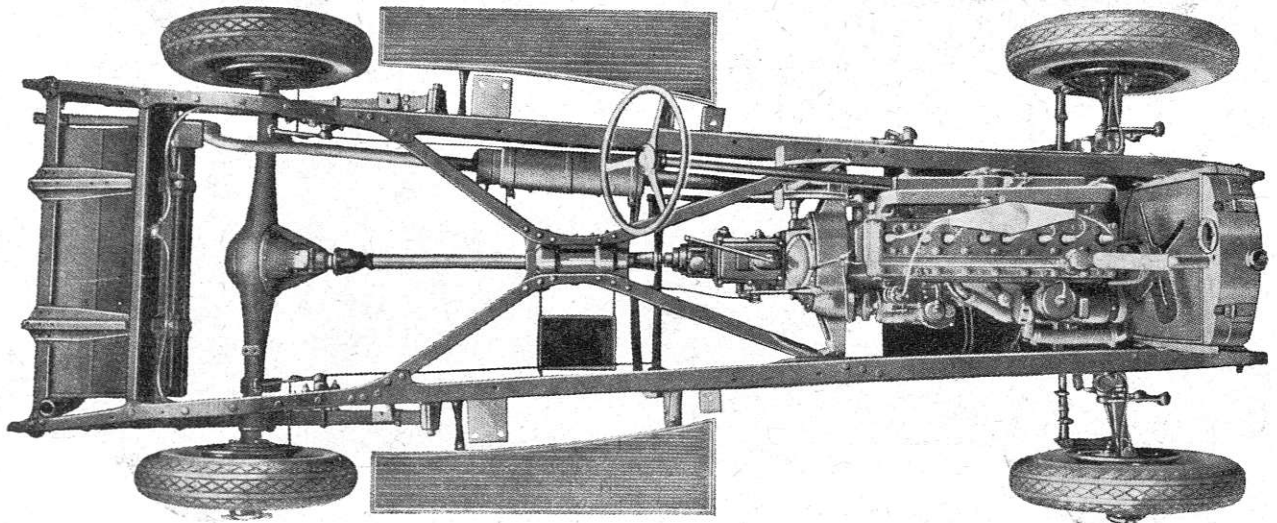
„Auburn“ on jälle tõestanud oma juhtivust selle uue 8-sil. mudeliga, avastades uue tüübi 1931 aasta jaoks.

Sarnased tegurid, nagu ühtlustatud hammasrataste ülekannet, „vaba-käik“, sillakujuline raam, shassii tsentraal-määrimissüsteem, ilus kere ning radiaatori kuju jne., teevad auto väärtuslikumaks omasarnaste hulgas. Eriti paistavad silma auto suurus (telgede vahe on 127 tolli) ja madalus. Eriliste ede-vedrude tarvitamiselevõtmise ja raami ehituse tõttu on auto ainult 68 tolli kõrge, nii siis umbes 4 tolli madalam kui harilikud praegusaja autod, ja siiski on autos küllaldaselt ruumi. Rattad on 17 tolli läbimõõduga, mis teeb auto madalamaks ja ilusamaks. Raam on X-kujuline, väga tugev,  $8 \times 3\frac{1}{2} \times 5\frac{1}{4}$  tolli, seega tugevam kui ükski teine selle klassi autoraam. Mootor on *Lycorning* vabrikust, 8-sil., 16,8—98 h.-j., 3400 tiiruga minutis. Mootor on raamile kinnitatud neljast kohast. Väntvõll on balanseeritud staatiliselt ja dünaamiliselt. Kepsud ja kolvid on eriti valitud iga mootori jaoks. Kolvid on alumiiniumist, 3 kompressiooni rõngastega ja uut tüüpi õlireguleerimise rõngastega. Lähimõõt on 3 tolli, kolvikäik  $4\frac{3}{4}$  tolli, maht on 268,64 kub.-tollit, kompressioon 1:5,26. Silindriplokk võimaldab rohkem ruumi veele ümber klappide, kindlustades eeskujuliku jahutuse.

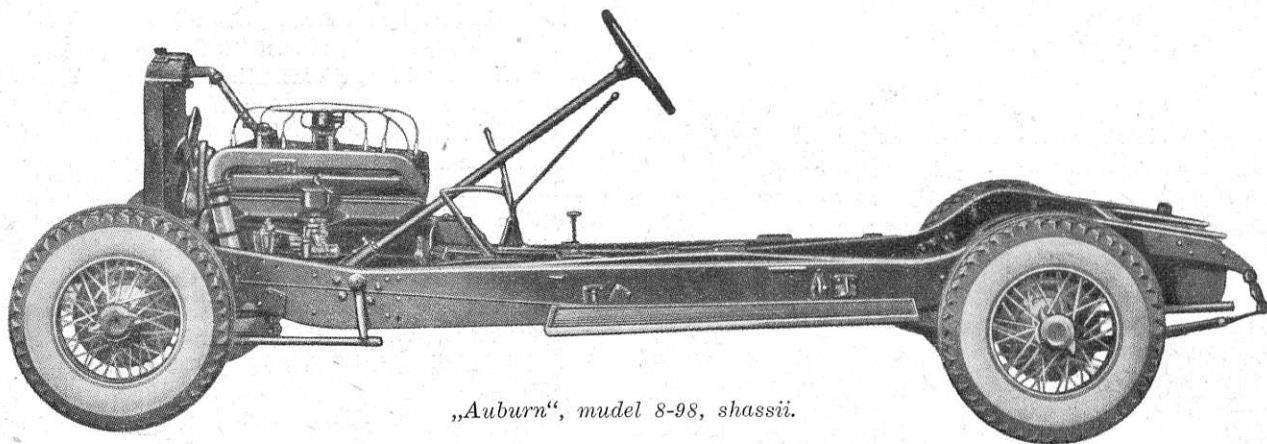


„Auburn“, mudel 8-98, eestvaade.

Tarvitusel on uut tüüpi automaatselt reguleeriv „Schebler“ ühekordne karburaator. Auto käivitamine on kerge, ka külma ilmaga ei tekita see mingit raskust. Käivitaja on 4-ja poolusega. Uut tüüpi süütesüsteem. Nelja tiivaga automaat-õlitajaga ventilaator ühes õlireservuaariga. Täita tuleb reservuaar ainult iga 16.000 kuni 24.000 km järel. Mootor on asetatud vahetult, mis hoiab ära vibratsiooni ja teeb moo-



„Auburn“, mudel 8-98, alusraam mootoriga ja vabakäiguseadeldis.



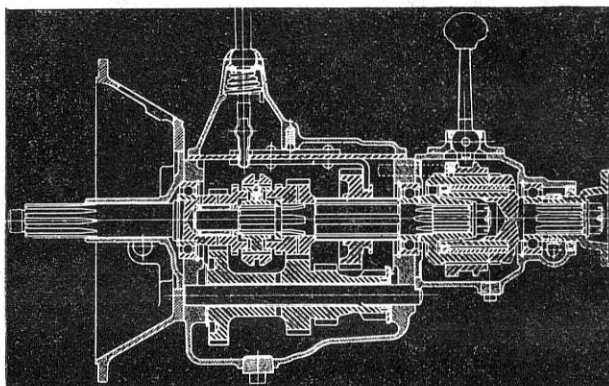
„Auburn“, mudel 8-98, shassii.

tori käigu tasasemaks. Tarvitusel on uuetüübilised süütejuhemed. Jagaja avamisel ei ole vaja keerata polte või mutreid. Tagumiste rataste vahe on 61 tolli, kuna harilikult keskmistel autodel on see vaevalt 58 tolli. Laiem vahe võimaldab ehitada tagumisi istmeid mugavana ning madalamana.

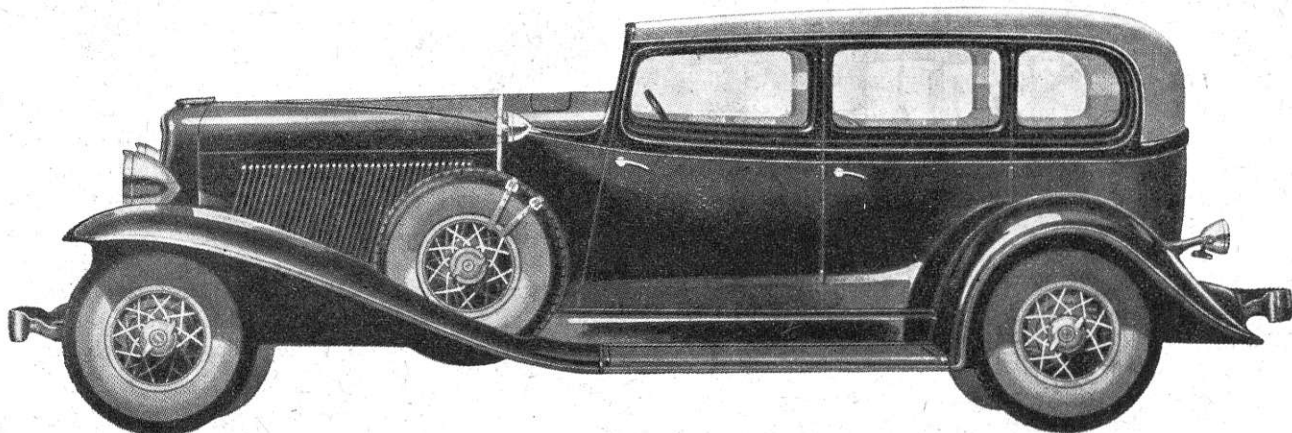
Kolm käiku edasi ja üks tagasi on varustatud teise käigu *helikaalsete* hammasratastega. Vastupidi hariikkudele „vaba-käigu“ süsteemidele, mis koosnevad 15—25 eriosast, „Auburn“ mudelil tarvitav *L-G. S.* süsteem sisaldab eneses ainult 3 osa. Käsitlus sünnib hoova läbi. Ilmastu olud ei mõju. Väike kontroll juhiistme ees võimaldab lülitada „vaba-käiku“ soovi korral sisse või välja. „Vaba-käiku“ võib tarvitada kõigil kolmel edasi-käigul, tehes ülearuseks siduri tarvituse käiguvahetusel.

Tagumine ass on tehtud veel tugevamaks kui endisil mudelil. Pidurid on Midland teras-draulilised, trumliid 13-tollilise diameetriga, laius 2 tolli. Ka käsi- pidur mõjub neljale rattale. Neli doppelvetruvusega

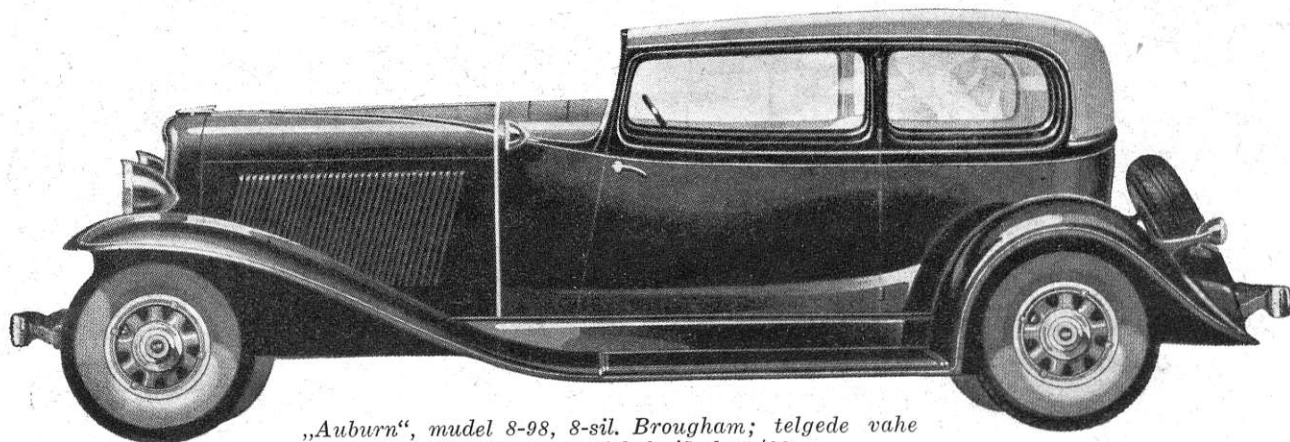
Lovejoy hüdraulilist tõukelevendajat suurendavad mugavust sõidul. Autod on varustatud *Bijur*-automaat shassii määrimissüsteemiga. Õlinõu on klaasist, asetatud mootori paremale küljele, nähtav ja kättesaadav.



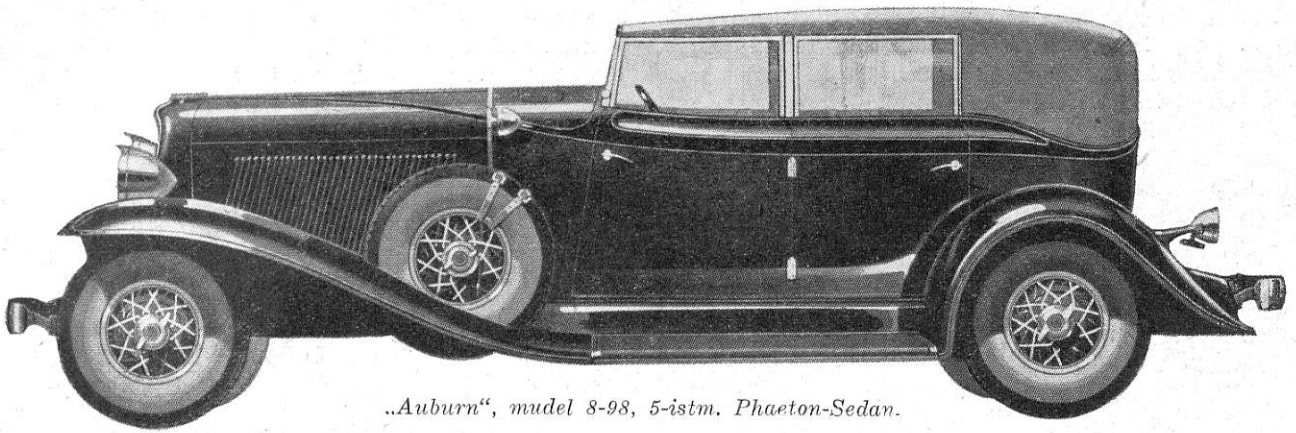
Vabakäiguseadeldis.



„Auburn“, mudel 8-98, 5-istm. Sedan.



„Auburn“, mudel 8-98, 8-sil. Brougham; telgede vahe 127 tolli, mootori hob.-jõud 16/98.



„Auburn“, mudel 8-98, 5-istm. Phaeton-Sedan.

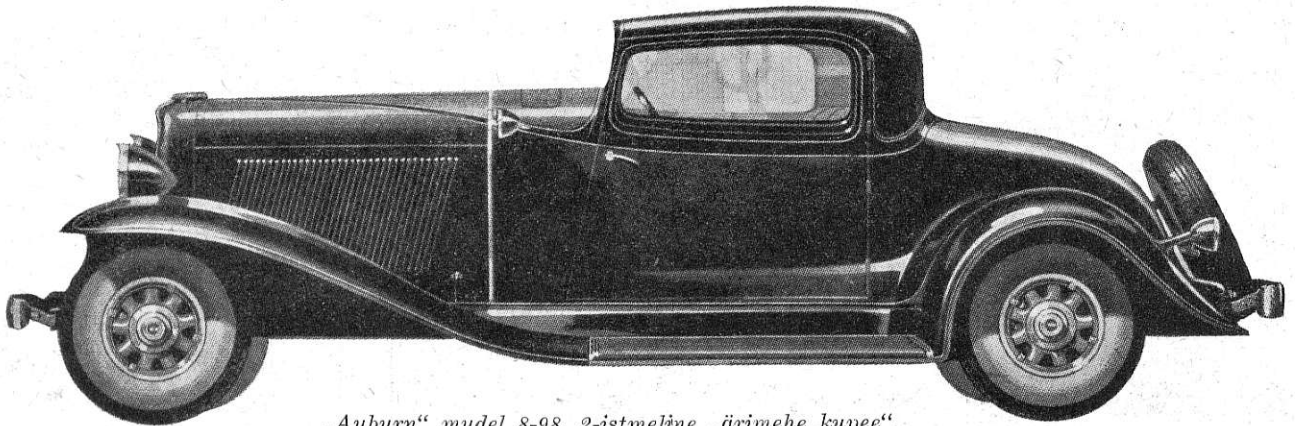
8-98 mudelil on pandud rõhku sellele, et mootori mürin ei kanduks auto sisimusse. Eriline asbestist isoleer- kate on väljalasketorul, mis kaitseb ka karburaatorit liigse kuumuse eest. *Sumbutaja* on samuti isoleeritud ½-tollilise asbestkihiga. Metallosad on eraldatud väga hea isoleermaterjaliga.

*Rooli* võib seada kolme seisandisse. Rooliratta diameeter on 17 tolli. Rool töötab rull-laagritel ja see- tõttu juhtimine väga kerge. Astelauad on terasest, kaetud vulkaniseeritud kummiga. Ede-mudalauad on 76 tolli pikad, ühes tükis pressitud terasest. Tagumi- sed mudalauad ulatuvad üle bensiinipaagi. 8-98 mude- lil on palju uuendusi ka shassiil. Karosserii on 5 tüüpi, ja nimelt: 5-istm. nelja uksega *Sedan*, kahe uksega 5-istm. *Brougham*, *Cabriolett*, 5-istm. muudetav *Phae- ton Sedan* ja *Coupe*.

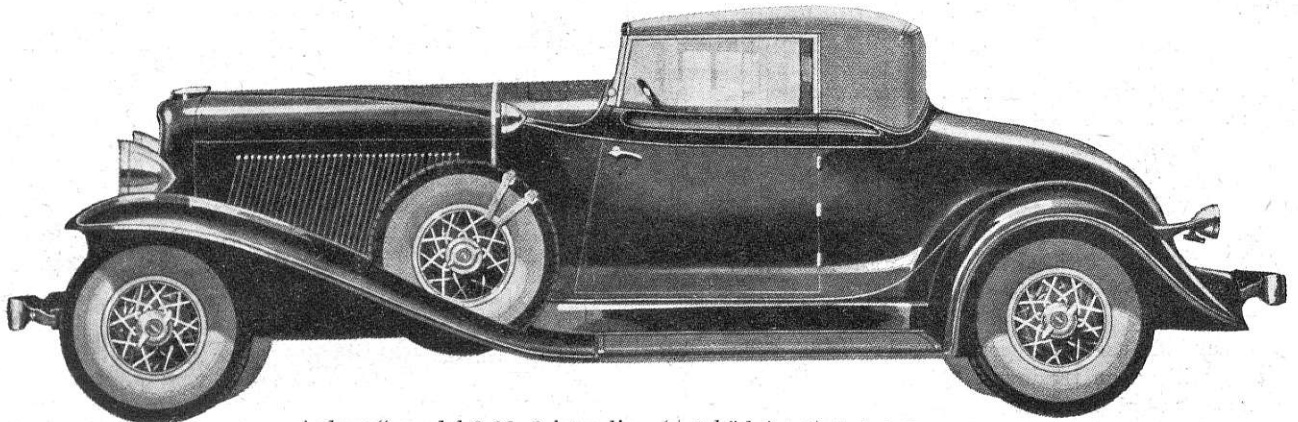
Phaeton Sedan on 65 tolli, Sedan 68 tolli (maast katuse ääreni) kõrge. Tagumised istmed on laiemad, mis võimaldavad 3 tagaistujale vaba ruumi. Tõukelee- vendajaid saab parandada väljastpoolt. Vedrud on palju laiemad ja tugevamad. Radiaatori kuju on oma-

pärane ja uus. Kuna ta näib V-kujulisena, on ta oma- ette tüüp. „*Custom*“-mudelid on varustatud automaat- sete radiaatori kinnitajatega ja „*vaba-käiguga*“, mis annab kütteaine kokkuhoidu umbes 20%. Kõik ukсед on tehtud terasraamis, nad on kergemad kaalus, kuid vastupidavamad ja nad on eriti laiad. Kinnisil mude- leil avaneb tuulekaitseklaas altpoolt keeramis-mehha- nismi abil ja muudetavil mudelil terve klaas nihkub üles. Edeistmed, peale Phaeton Sedani, on kõigil mu- deleil muudetavad. Broughamil on mõlemad edeistmed eraldi seatavad.

Istepadjad on sügavad ja pehmed, eriliste vedru- dega. Kõigil tagumisel istmel on käetoed ja „*Custom*“- mudelid on varustatud nurgatuledega ja luksus-sisse- seadega. Instrumentlaual asetsevad kõik kontrollid peale signaali, mis asub roolil. Kontrollide hulka kuu- lub: *käivitaja nupp*, *tuled*, *küttekontroll*, *süüde* ja *elektrisüüde lukk*. Kõik nõõbi-kujulised. Instrumendid on sarnased õhulaeval tarvitusel olevatele kontrollidele; kiirusnäitaja, ampermeeter, õlisurvenäitaja, mootori temperatuurinäitaja ja King-Seeley hüdrostaatiline



„Auburn“ mudel 8-98, 2-istmeline „ärimehe kupee“.



„Auburn“ mudel 8-98, 2-istmeline (+2 hädaiestet) kabriolett.

bensiini- ning õlinäitaja; peegel, tuulekaitseklaasi pühkija ja päikesekaitse on standard-varustuseks kõigil kinnisil mudelil. *Tulede lülitaja on jalaga opereeritav.*

Isolatsioon koosneb kolmest kihist: tulekindlast asbestist, vildist ja puust. Kere asub erilisel vahakummil. Esimene põrandamatt on isoleeritud ½-tollise vildiga. Ukse käepidemed on 5 tolli pikad ja lukku-

dele on pühendatud erilist tähelepanu. Sisemised metalliosad on *Butler-hõbedast.*

Polsterdus on hoolikalt valitud, vastavalt mudelile on see kas riidest või nahast. „*Auburn 8-98*“ mootor töötab hästi nii madalal kui ka kõrgel kiirusel. Värvide kombinatsioonis tarvitatakse ka kahe ja kolme värvi ühendust.

## DURANT

**K**aks aastat tagasi kuulutas W. C. Durant oma teha- ste uue juhtiva kogu koosseisu. See kogu koosnes silmapaistvamatest ning lugupeetavamatest kujudest autotööstuses, kellest suurem osa seni töötanud koos ühes teises tähtsamas autotehases vastutusrikkastel kohtadel.

Uttest isikutest, kes kutsutud juhtima Durant autotehaseid, nimetame:

A. J. Philp, nõukogu esimees;

F. J. Haynes, president, end. *Dodge Brothers* president;

Ralph A. Vail, abipresident, end. *Dodge Brothers* inseneriasjanduse ja produktsiooni direktor;

Roy E. Cole, peainsener, end. *Dodge Brothers* peainsener;

John A. Nichols, jr., end. *Dodge Brothers* abipresident ja müügi- asjanduse direktor;

George H. Phelps, end. *Dodge Brothers* reklaami- osakonna direktor;

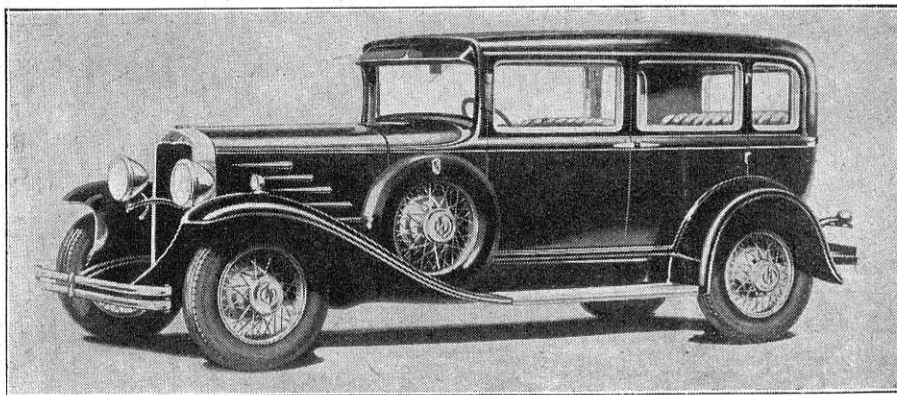
R. T. Hodgkins, end. *Federal Truck Co.* abipresident ja müügi- asjanduse peadirektor.

Need, kellele tuntud ülalnimetatud mehed ja nende saavutused autoasjanduse võrratus arengus, ootasid õi-



W. C. Durant

*silmapaistvamaid kujusid Ameerika autotööstuse ajaloos, Buick Motor Co., Chevrolet Motor Co. asutajaid ja General Motors'i organiseerijaid.*



Uus „Durant 6-14“ de Luxe Sedan.

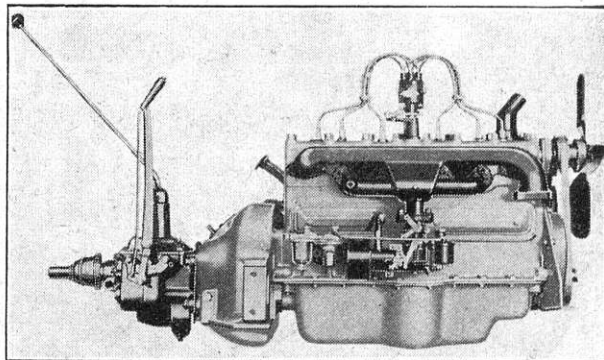
gusega suuremaid muudatusi „Durant“-autode tootangus.

Nende muudatuste edu näeme nüüd uute „Durant“-autode „6-14“ ja „6-17“ välimuses, töövoimes, mugavuses ja väärtuses.

Uus „6-14“ on kardetav võistleja odavamate keskmisehinnaliste 6-silindriliste autoturul, samuti nagu „6-17“ keskmisehinnaliste liigis. Mõlemal 6-silindrilisel on uued kerejooned ja palju parandusi. Suurimat rõhku on pandud vastupidavusele, mugavusele ja sõidukindlusele, millega on tunduvalt ületatud juba seni väärtuslikena tuntud „Durant“ sõidukeid.

„Durant“ 6-silindriliste rida juhib „6-14“. Selle auto juures leiame võluvaid ja stiil-likaid kerejooni, selle hinna- klassi autode kohta suurt kiirust — 105 km. tunnis, haruldaselt head akselleratsiooni, parimaid sõiduomadusi ja võr- ratut mugavust.

Kuulus Continental Red Seal mootor, andes ümmarguselt 60 h.-j., on abipresident R. A. Vail'i üldtuntud masina- ehitusande ja Durant peainse- ner R. E. Cole töötundmise tule- mus. Toodeldud mootor on eriti



„Durant 6-14“ mootor.

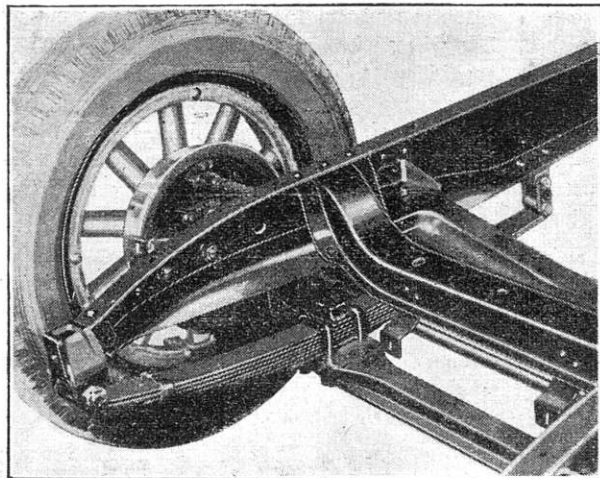


töökindel ja vastupidav, keskmise kompressiooniga ja hulga tehniliste viimistlustega, eriti tugeva väntvõlli ja hea surveõlitusmehhanismiga.

„Durant 6-14“ käigukast on 3-me edasikiirusega. Teljed täiusliku konstruktsiooniga. I läbilõikega edetelg on selle vankri raskuse kohta haruldaselt tugev. Rooliühenduste lahtimineku hädaoht on kõrvaldatud täielikult. Uusimad teras-draulilised pidurid, kõvendatud trumlitega, on täielikult kaitstud pori ja liiva eest. Vedrud on mangaan-siliitsium-terasest, Tryon vedrulülidega.

Raamil on mõningad uued omadused: mootori tagumise kinnituskoha kõvendamiseks on kinnitatud sidetala, sest tavaliselt on just mootori kinnituskohast nõrgemaid raamis, eriti kummile monteeritud sõidukeil; sidetala sel kohal teeb raami aga palju tugevamaks. Eesotsa külgraami alumine äär on tunduvalt laiendatud ning vähe allapoole painutatud ja kasutatakse kinnituskohana sidetalale; selline konstruktsioon annab rapumisvaba eesotsa.

Tugev, teraskonstruktsiooniline kere on kinnitatud raamile kaheteistkümmne 7/16" poldiga, milline arv harukordselt suur selle hinnaklassi sõidukeile. Kere eesots, arvatud ühes eessambad, on ühte keedetud, samuti on sedani kesksambad üleni terasest, kahekordse U-profiiliga. Puud tarvitatakse ainult katuse raamistikuks, kere põhjataladeks, ukse- ja aknalävedeks ja osaliselt



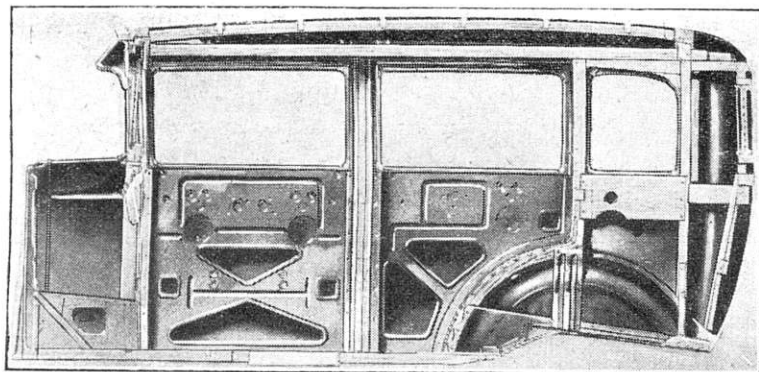
„Durant“ raami eesotsa ehitus on haruldaselt tugev.

asuva jalgkontakti abil. Armatuurilaul on valgustuse lülis, süüte-, gaasi- ja õhukontroll-hoovad. Lisaks harilikule varustusele on armatuurilaul soojusemõõtja ja bensiininäitaja. Roolitugi on reguleeritav. De luxe mudelid on varustatud tagaistme käsitugedega ja elektri suitsusüütajaga. Tuhatoosid kuuluvad harilikku varustusse. Coupel on tagumine aken allalastav väntmehhanismi abil.

De luxe mudel on varustatud reiskohvri raamiga, traatratastega ja edetiibadesse asetatud tagavararastastega. Kere sisemus on puuviimistlusega, tuginõridega ja aknakatetega. Kõigil „Durant“-autodel on kahekordselt töötavad õliamortisaatorid.

Tulles tagasi mehaaniliste peensuste juure, leiame mootoris veel järgmisi häid omadusi: väljalaskeklapp on kroom-siliitsium-terasest, hõlpsalt reguleeritav süüte jagajaga, ülemõõdulised raamlaagrid, lühike jagajavõlli kett, ventilaatori-rihmast veetav dünamo veab ka veepumpa.

Kolvid on uusimat Bohnalite Nelson-tüüpi, laiade terassidetükkidega. Kolvil on neli rõngast, neist kaks soonitud õlirõngast ja kaks surverõngast. Ventilaatorivõll töötab õlis. Süüteküünlad on meetermõõdulised. Uue tüübiline veebojusemõõtja asub silindri kaanes. Karburatsiooni süsteem on varustatud AC bensiini- ja kiirenduspumbaga ja õhupuhastajaga. Siduri tugilaager on määratav juhiruumi põrandale ulatuva nipli kaudu. Olgu mainitud, et tagatõljekest on taotud terasest, vedrusadul on kokku keedetud kolmetollilise tel-



Uue „Durant“ kere konstruktsioon tagab tugevuse, kindluse ja vagasuse.

tagaratta pesadeks. Uksed on terasest, kindlad ja vabad tuuletõmbest.

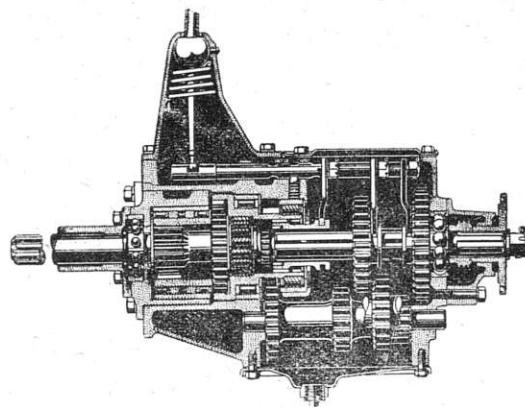
Mugavuselt pakub „Durant 6-14“ paljugi uut võrreldes varem väljalastud mudelitega. Istmed on madalad; ruumi jätkub ka kõige pikemaile sõitjaile, jalgadele on küllaldaselt ruumi, lisaks sellele on eesiste reguleeritav. Väljavaade vankrist on erakorraliselt avar.

Kergelt kallutatud VV-tüübiline tuuleklaas vähendab peegeldust ja võimaldab küllaldast ventilatsiooni. Roadster ja touring omavad ettepoole mahakäiva tuuleklaasi.

Väliselt erineb vanker teistest pika, oda viskelendu kujutava mootorikatte õhuugustikuga, andes vankrile pikema väljanägemise. Radiaator on uuejooneline ja ilusa kattega. Suurte eeslampide sidelatt on kaareline. Seisutuled on kõigil mudelitel tiibadel. Kere taga asuv paak ja vedrusarved on kaetud metallist kaitseplekiga. Stopp-lamp on monteeritud tagumisele vasakule tiivale.

Kõikjal — kere sisemuses, armatuurilaul, raudosadel ja rooliratal on peetud kinni ühtlasest pikendatud prismaatilise joonest. Rool on kolmekodaraline, signaalikontaktiga keskel.

Mahapaisatav poolvalgus lülitatakse põrandal



„Durant 6-17“ 4-kiirusega käigukast.

jekestaga, nii omab piduri tagaplaat tugeva ühenduse raamiga. Laagrid on kuulsast Timken vabrikust, kardaanvõlli laagrid on tavalistest suuremad.

Uued teras-drauilised pidurid on T profiiliga endise U profiili asemel. Piduritruumlid on jäetud lihvimata, kuna on kindlaks tehtud, et lihvimata, s. o. põllõpetatud piduritruumlite soonilisekskulumine on hulga aeglasem.

Käsi pidur töötab kõigile neljale rattale, kuid erinevõldele monteeritakse käsi pidur kardaanvõllile.

Isegi niisuguseis piasjus, nagu stopp-tule juures, on pandud rõhku kindlale ja usaldatavale töötamisele. Selle omapärane lülituskarp on kinnitatud mootori tagumisele käpale ja lülitatakse jalapedaali abil, kusjuures on jäetud ära igasugused traadid ja vedrud.

## Monte-Carlo tähesõit 1931 a.

**N**agu eelmises „Autos“ kirjutasime, pidid Tallinnast tähesõitu algama 9 autot, nende hulgas 4 Läti autot, kuid Läti võimude tegevusetu oleku tõttu pidid sõitjad Võnnust ümber pöörduma ja tagasi Riiga sõitma. Noor, energiline sportlane, direktor *Meerovitsch*, võttis siiski julguse auto saata raudteel Tallinna ja algas siit sõitu. Meie ei taha pikemalt peatuda, mida elasid üle Monte-Carlo tähesõitjad ja mis ajalehis on juba selgitatud, kuid tahame vähe peatuda sportlaste seletuste juures, kes igal tingimusel tahtsid sõitu alata Tallinnast. Tuntud ajakirjanik *Anri-Gri*, kes hra Meerovitschiga kaasa sõitis, kirjeldab oma üleelamisi Võnnus temale omase huumoriga „Segodnja's“ nr. 13. pealkirja all: „Paar sõna enne starti“, kusjuures muuseas ütleb: „...Võnnu telefonijaamal ei ole rahu. Iga minut järelepärimisi Tallinnast ja Riist. Telegrammid lendavad Eesti ja Läti Autoklubide vahel. Võnnu maaülem näib pea olevat kaotanud. Talle saabub telegramme, järelepärimisi ja telefon heliseb vahetpidamatult. Väike vaikne Võnnu on nagu vulkaani äärel, kus väriseb ja kõigub, mida ei mäleta vanemadki Võnnu elanikud. Väikesest Võnnu linnakesest tahab aidata ja päästa terve maailm siia lumehangedesse sattunud sportlasi...“

Eesti Autoklubi, saades esimesi teateid Võnnu juures lumest istuvatest autosportlastest, avas telegrammi-de vahetuse Võnnu maaülemaga, paludes kõiki abinõusid tarvitusele võtta, et Tallinna sõitjad pääseksid läbi kuni Eesti piirini, mis vaevalt 65 km. Eesti teed kuni Tallinnani on lumest puhtad ja sõit vaba. Samasisu-

„Durant 6-17“ tähtsamad muudatused on: 4 kiirusega käigukast on ümber konstrueeritud hariliku käiguvahetuse tarvis, mootor on monteeritud terasplaadile ja vulkaniseeritud kummile. Muud tehnilised muudatused on samad mis „6-14“.

Raam on ümber konstrueeritud ja madalamale viidud, andes seega vankrile suurema tugevuse.

Peale kirjeldatud autode valmistab Durant ka 4-silindrilisi sõiduaautosid ja 4- ning 6-silindrilisi veoautosid ½, 1 ja 1½—2 tonni kandejõuga. Kirjeldusi nende mudelite kohta avaldame järgnevais numbris.

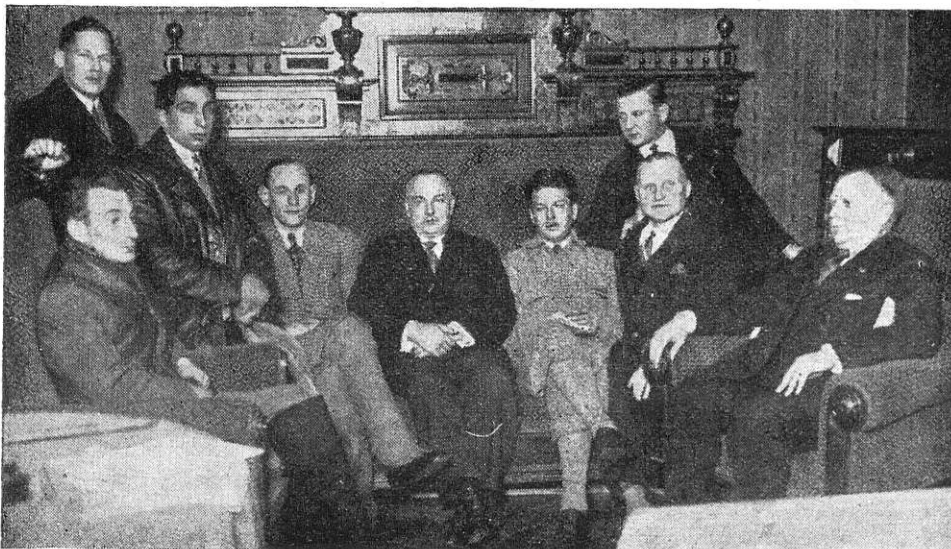
Praegu asuvad Durant Motor Co. autovabrikud: Lansingis, Michiganis; Oaklandis, Californias; Leaside's, Ontarios, Canadas; Muncies, Indianas ja Syrakuses, N. Y.



*J. Perl, P. Meerovitsch Tallinnas.*

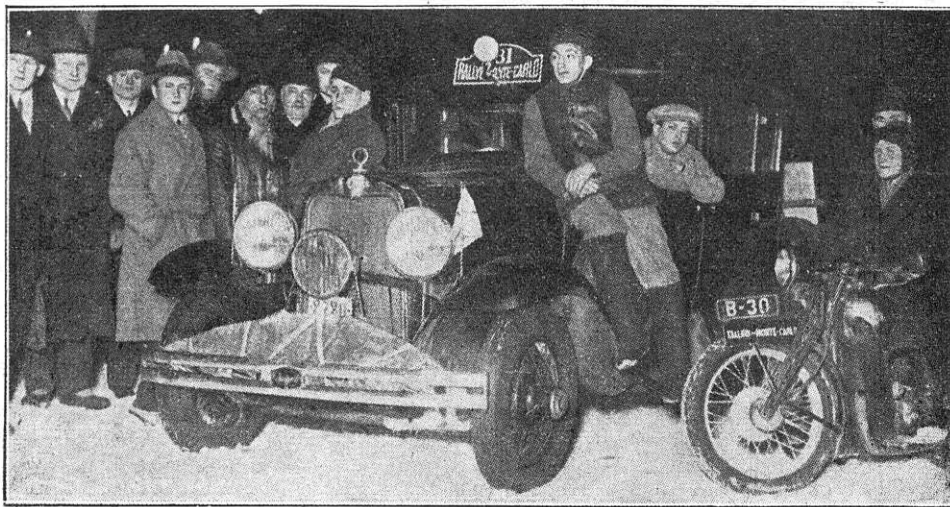
line telegramm saadeti Riia Auto- ja Aeroklubile, keda paluti ühendusse astuda Läti teedeministeeriumiga, et viimane Võnnust kuni Eesti piirini — Laatreini — teed lumest puhtaks teeks, sest on ju 2—3 päeva aega. Eesti Autoklubi tegi teatavaks telegraafiteel Königsbergi ja Leedu Autoklubidele, et Eesti teed on teedeministeeriumi korraldusel lumest vabad ja teeolud Eesti

territooriumil ei takista ühegi autosportlase sõitu, kuid Läti territooriumil Võnnust (Cesis) kuni Eesti piirini, umb. 65 km, olevat läbipääsmatud teed ja nende lahtitegemiseks on vastavaid samme astunud. Eesti Autoklubi telegrammile vastas Läti Auto- ja Aeroklubi telegrammiga, et nad olevat astunud ühendusse Läti teedeministeeriumiga ja sealt olevat vastatud, et ei saavat puhastada ühe päevaga umb. 100 km teed lumest. See oli 16. jaanuaril, siis kui juba suurem osa autosportlasi oli Riiga tagasi pöördunud ja seal soovi avaldanud startida.



*Eesti Autoklubi ruumides enne starti.*

Nagu kõigest sellest selgub, oli Läti võimudel võimalus ja palju suurem huvi Läti teid lumest puhastada, mis läheb Leedu piirist kuni Riiga, aga mis Riias edasi Eesti piiri poole, see ei olnudki lätlaste kavas. See võeti kavas- se alles siis, kui juba autosportlased, kes Võnnu juures lumehanges istu- sid, ja Eesti Autoklubi telegrammidega hakkasid tähelepanu juhtima sellele imelikule seisukorrale. Imelikuna pais- tab see teede olukord Lätis, eriti Võnnu, Volmari



Start „Estonia“ ees 17. jaan. 1931. a.

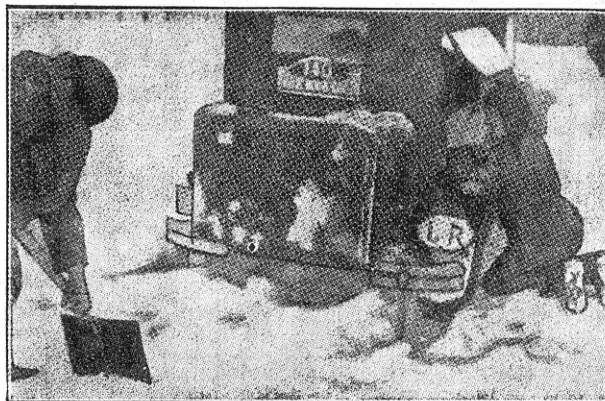
ja Ruhja vahel, kus vaevalt 65 km on 3 suuremat linna, kuna sealpool Riia 60 km peal ainult Miitavi linnake asub, mis vastab umbes Volmarile. Liikumine ometi 3 linna vahel on palju suurem kui kahe linna vahel, s. o. Riia ja Miitavi vahel. Loomulik oleks, et need teed tuleks rohkem korras hoida mitte ainult välismaalaste pärast, vaid et oma rahva läbikäimist hõlbustada. Siin annab Läti teedeministeeriumi tegevuskava mitmeti mõelda ja tõlgitseda. Esiteks, et kes Riias kaugemale tahab Eesti piiri poole tulla, see katsugu ise kuidas tee lahti saab, ja teiseks, kas üldse Läti võimud oleksid oma riigi teid lumest puhastanud, kui ei oleks olnud Monte-Carlo tähesõitu. Olgu see asi nii või teisiti, kuid autosportlastel on võimalus nõuda, et vähemalt üks tee, mis ühendab naaberriike, peaks olema vähemalt sarnases seisukorras, et sõit ei oleks hädadohtlik. Ükski sportlane ei nõua mõne üksiku lumehange kõrvaldamist, kuid kilomeetrite kaupa teid jätta talvel lahti tegemata, see on arusaamatu. Ja kui Läti võimud arvasid, et neil ei ole vaja Eesti piiri läheduses teed lumest lahti hoida, siis ometi tehti tee lahti ühe päeva jooksul, kuid see oli hilja, sest miks oli vaja lasta oma kodanikke, Läti autosportlasi vintsutada Võnnu all lumes, nii et nad ise mõistsid avalikult hukka Läti võimude saamatust teede alal. Samad sportlased, tulles Eestisse, teatasid, et nad tänutundega kviteerivad Eesti teedeministeeriumi korraldust teede lumest lahtihoidu alal, eriti veel rahvusvahelise tähtsusega tähesõidu puhul, kuna Eestis ometi üle 200 km teed oli eeskujulikus korras, aga Lätis võimatu oli vaevalt 65 km lahti teha kas või selleks ajaks, kui tähesõitjad kaugelt ilmuvad.

Kui Läti tähesõitjad kogemata pealt kuulsid, kui meie teedeministeerium, piirivalve ametnikud, teedemeistrid, politseijaoskonnad telefoni teel klubile teateid andsid, et tee on siin ja seal korras, korraldused on tehtud, ja kui veel meie tolliametnikud isiklikult kuulamas käisid büroos, et millal võiks tulla täitma tollivormaliteete, siis olid nad üllatatud ja ei uskunud oma kõrvu, et siin nende eest nii ausalt ja spordimehelikult hoolitsetakse. Lahkudes paluti edasi anda nende heameele avaldus kõigile, alates teedeministeeriumist, lõpetades kõigi teiste asutuste ja isikutega Eestis.

Eesti Autoklubi, kui soovib edaspidi, et välismaa autosportlased teda talviseks hooajaks oma stardi kavast maha ei kustutaks, peab kindlamaid samme astuma, et tema armas naaber Läti siis ka talisportlasi peaks edasi aitama Läti territooriumil kuni Eesti piiri

rini ja mitte näitama tegevusetut olekut teeludes, mis Riias Eesti poole viivad.

Meie teedeministeeriumi esindajad käisid läinud suvel Lätis, et arutada küsimust, millise tee valivad mõlemad riigid rahvusvaheliseks läbikäimise teeks. Nagu sellest ajalehis teatati, valiti tee, mis Eestist üle piiri läheb Ruhja ja Volmari poole. See tee lubati alati läbikäidavas seisukorras hoida. Nüüd aga juba on naabri pool seisak ja meil on õigus küsida, mispärast? Meile võidakse vastu vaielda, et äkilised lumetu- tused tulid peale, või et riigikassal polnud krediiti või ükskõik, mis põhjuseks leitakse. Kuid need ei pea paika, nagu juba eelpool tähendasime, et tee puhastus Leedu piirilt Riiani oli ometi teostatav ja Riias edasi Eesti poole ei olnud teostatav, kuid teostati alles Kellele oli nüüd seda vaja? Kas selleks, et maailmale siis, kui Võnnu alt autosportlased Riiga tagasi sõitsid, näidata, et teed olid lumest puhtad sel ajal, kui kes- tis Monte-Carlo start Tallinnas, s. o. 16.—17. jaanuaril s. a. Oleks sarnane kulukandmine ja rutuline korraldus viidud läbi 14.—17. jaan., siis oleksid autosportlased oma sooja tänu avaldanud, kuid nüüd jäi igale sportlasele see maik suhu, et neid sunniti seda tegema, kes oma kohustusid olid hoolitud, s. o. Läti teedeministeerium. Kui läinud aastal poristel teedel välismaalased Eesti teedekorraldustele näitasid, ja Läti vähemaga tuli välja, siis pidi ometi see ka tähendama edaspidist kahekordset hoolsust. Siinjuures olevad pildid kujutavad Läti teede seisukorda Võnnu juures 14.—15. jaan. s. a., ja need, kes lumehanges kükitavad, on Läti oma kodanikud, kellele Läti võimud mingit kaasabi ei võimaldanud nende olukorras. Läti Auto- ja Aeroklubi



Võnnu juures teed rookimas.



P. Meerowitsch'i „Marmon“ lumetuiskus Võnnu ligidal.



Proua Pochwalla lumemägede keskel Võnnu ligidal. Lumevallile joonistatud „Monte“

astus Eesti Autoklubi juhatasegaga juba ligi kuu aega enne tähesõitu ühendusse ja lepiti kokku, et mõlemad klubid pöörduvad palvetega igäüks oma teedeministeeriumi poole, et abiks olla välismaa autosportlasile, kes Monte-Carlo tähesõidu ajaks kogunevad Riiga või Tallinna. Kuid kas naaberklubile tundis kaasa Läti teedevalitsus või mitte, pole teada. Kujutame ette, mis teeksid siis meie naabrid lätlased, kui näit. Leedu valitsus, kellel ei ole sugugi tähtis, kas keegi välismaalastest stardib Riias või Tallinnas, oma teid lahti ei hoi ja ükski välismaalane Riiga ei pääse? Leedu oli aga esimene, kes telegrammiga teatas, et on kõik abinõud tarvitusele võetud ja nende teed on lahti, nagu seda ka Eesti poolt teada anti kõigile naaberklubidele. Kui meie naaber soovib, et Euroopa viimne stardipunkt olgu Riias, siis tehku seda teatavaks avalikult, et ta Riias Eesti piiri poole talvisel ajal teid lahti ei hoi, siis ei ole ka mõtet Eesti Autoklubil korraldusi teha ja kulusid kanda ega meie teedeministeeriumil vaeva näha oma tee lahtirookimisega talvel Läti piirini.

Et Eesti teed heas korras olid, seda tõendab ka see asjaolu, et Meerovitsch autol läbistas tee Tallinnast kuni Läti piirini (üle 200 km) 8 tunniga, kui kolm-neli korda kraavis käimise ja Pärnus bensiini võtmise aeg maha arvata, siis oli läbistikkude sõit vaevalt 6 tundi, mida isegi suviteega loetakse küllaldaseks kiiruseks, pealegi öisel sõidul.

Nagu teada, ei jõudnud Meerovitschi auto ometi õigeks ajaks Riiga, sest neid tabas juba Läti piiril kange lumetuisk tormiga, mis auto juhtimise tegi võimatuks. Kõige hullem oli veel see, et Meerovitsch kaastelastega oli Võnnu ümbruse lumemägedest läbi murd-

nud ja siis tuli Võnnu ja Riia vahelisel kiviteel võidelda lumetormiga, mis sundis julgeid sportlasi autol seisma jääma laupäeva ööl vastu 18. jaan. See oli juba sarnane force majeure, millest isegi vana jumal sõitjaid päästa ei oleks suutnud. Riiga jõudsid nad pühapäeval, 18. jaanuaril öösel, olles seega Eesti piirist kuni Riiani sõitnud 160 km ligi 40 tundi, s. o. läbistikkude 4 km tunnis. Sellest võib järeldada, millise pingutusega suudeti edasi jõuda. Parem ei olnud seiskord ka neil, kes startisid Riias, neid tabas samuti lumetuisk ja torm teel ja ükski Riias startinud autost ei jõudnud õigeks ajaks Monte-Carlosse. Hra dir. J. Perl, kes soovis startida Tallinnas oma Essex autol, pidi Võnnust Riiga tagasi pöörduma, samuti ka proua Pochwalla „Ford“ autol. Suur õnnetus tabas aga dir. Perli Saksamaal Königsbergi ligidal, kus juhtus temaga õnnetus ja auto vastu puud sõitis ja autos istujad pääsesid vaevalt eluga. Ateenast sõitjatel oli samuti raskusi, ja 14 startivast autost jõudis ainult üks vähese hilinemisega Monte-Carlosse, millest kuuleme allpool.

„Auto“ kirjasaatja Monte-Carlos kirjutab tähesõidust järgmist: „Viibisin sellel Üld-Euroopa vaatemängul 21. jaan. homm. Kella 10-neks pidi avatama tähesõidu lõpp-punkt. Punkti ees ridades ootasid mitmed kümned autod sisselaskmist. Nii pea kui punkt avati, hakkasid autod rüsinale sisse tungima. Kuigi pealtvaatajaid oli kaunis palju kohal, siiski puudus üldine vaimustus. Ootasin pikisilmi, kas näen mõnd autot, mis kannaks kaht tähte „E. V.“, kuid ei leidnud, oigugi et avalikul postil seisis „Tallinn“ ja seal kirjutatud auto nr. 19 (ins. Rechziegel). Viimati selgus, et ka see auto oli alustanud Riias sõitu. Hr. Rechziegel seletas, et Eestisse ei pääsenud suure lume tõttu ja tema auto jäänud Võnnu ligidal lumme. Eesti olevat täis lumemägesid (nii nagu ette arvata võis, usuvad välismaalased, et kui Võnnust edasi ei saa, siis Eestis asi palju halvem).

Kahju oli hr. J. Bianan'ist, kes Ateenast alustas sõitu ja oma „Fiat“-autol nr. 126 ainukesena nägi Monte Carlot, kuid auhinda ei saanud, sest ta hilines Strassburgi kontrollpunkti 5 min. võrra. Seda autot vaadati kui imelooma, see oli üleni porine. Mootori kate oli pealt ära ja pidureid üldse enam ei olnud. Niipea kui ta üle lõpp-punkti piiri jõudis, asus 4 mehaanikut autot kohendama. Oli näha, et auto oli tuliuis, kui sõitu alati Ateenast, kuid 7000 km järele oli auto puruvana. Erilise uudishimuga vaatlesid seda porikakki itaallased, kes vist kunagi polnud näinud sarnast autot.

Esimestena sõitsid üle lõpp-punkti, täpselt kell 10, Stawangerist päralejõudnud 10 autot ja 8 autot John o Groats'i punktist. Selle järele ilmusid väikeste vahe-aegadega autod teistest punktidest, kokku 61. Kõige viimasena „Triumph“-auto nr. 9 John o Groats'ist kell 15.54. Kell 16 oli vaatamängu esimese osa lõpp.

Nüüd selgus, et olid saabunud õigel ajal:

	Algasid sõitu.	Jõudsid kohale.
Stawangerist . . . . .	45 autot	20 autot
John o Groats'ist . . . . .	23 „	18 „
Jassy'st . . . . .	16 „	2 „
Pariisist . . . . .	7 „	4 „
Königsbergist . . . . .	5 „	3 „
Glasgow'ist . . . . .	3 „	2 „
Berliinist . . . . .	3 „	2 „

Boulogne S/mer . . . . .	3 autot	2 autot
Amsterdamist . . . . .	3 „	2 „
Lwowist . . . . .	2 „	2 „
Riiast . . . . .	3 „	1 „
Lissabonist . . . . .	2 „	1 „
Londonist . . . . .	2 „	1 „
Milaanost . . . . .	1 „	1 „

Kokku 61 autot.

Teistest kohtadest, muuseas ka Ateenast, kus startis 14 autot, ei jõudnud õigeaks ajaks pärale mitte ühtki. Nii langes välja 145 ülesantud autost 84 autot, milliste juhid, kas üldse sõitu ei alustanud või langesid välja sõiduajal. Läänud aastal jõudis Monte-Carlose 142 startivast autost 87, nii et käesoleval aastal apardus sõit rängasti, arvatavasti lume tõttu.

Auhindu said järgmised osavõtjad:

*I Autod üle 1100 ccm.*

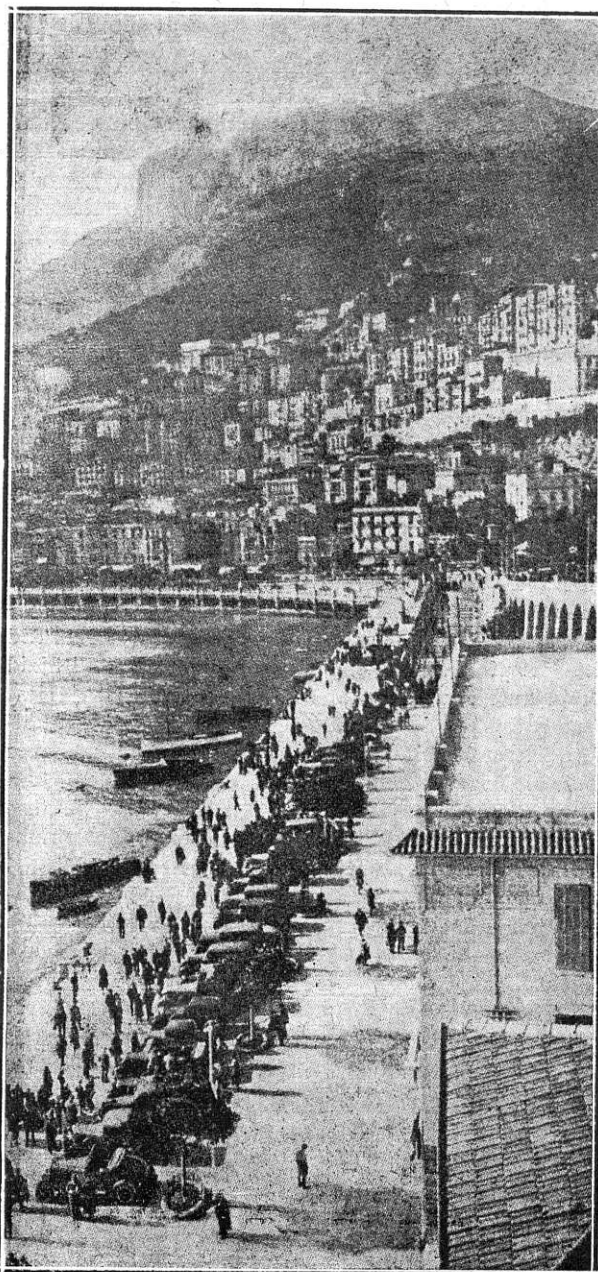
Nr.	Nimi	Auto	Koht	Keskm. kiirus	Punktide arv
128	J. Healey	„Invicta“	1	40 km	255.250
121	Wimille	„Lorraine“	2	40,422	255.240
167	Schell	„Bugatti“	3	37,543	253.260
105	Lord Gliford	„Lagonda“	4	40,051	253.110
150	Van Eijk	„Paige“	5	40,014	252.960
162	Schaar	„Chrysler“	6	40,014	252.880

*II Autod alla 1100 ccm.*

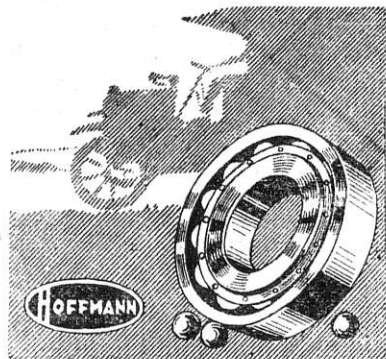
4	V. Leverett	„Riley“	1	35,269	236.830
14	Lavalette	„Peugeot“	2	35,070	235.800
6	D. Jeanne	„Rosengart“	3	35,065	234.350

*Ins. Rechziegel* „Praga“-autol, kes algas sõitu Riiast, jäi 11. kohale, seega väljaspool auhinda. Seega võitis inglane *J. W. Healey* suuremate autode klassis I auhinna rahas ja peale selle 4 suurt karikat, ja vähemate autode klassis võitis *V. E. Leverett* esimese auhinna rahas ja ühe karika.

Daamide karika võitis *Lady E. Jardine* „Lancia“-autol ja *M-me D. Jeanne* „Rosengart“-autol. Mugavuse konkursil võitis kõrgema auhinna *S. C. H. Davis* „Armstrong-Siddeley“-autol. Parimat aega 250 meetri ja pidurdamise sõidul näitas *T. Mann* „Lagonda“-autol. Akseleratsioon 15.4 punkti, 1-ne pidurdamise joon 0.38 ja 2-ne pidurdamise joon — 0.76 punkti. Läänud aasta võitja *Hector Petit* ei jõudnud pärale. Nõnda lõppes tänavune Monte-Carlo tähesõit suurema elevuseta“.



*Iluduse- ja mugavusevõistlus Monte-Carlos.*



**AUTO -tarbed, -osad ja -materjalid**  
Originaal Ameerika OSAD

**„CHEVROLET“** ja teistele autodele,  
kolvid kõigile Eestis olevale autodele.

Hinnad väljaspool võistlust.

Täpseimad K U U L L A A G R I D valmistab  
„HOFFMANN“ vabrik INGLISMAAL.

Tugevus ja vastupidavus ületab igasugused ootused. Garanteeritud täpsus — 1/10000! — Hinnad kõigile kättesaadavad.

**LIER & ROSSBAUM**

VIRU TÄN. 7.

TALLINN.

TELEF. 433-34

## Seda ja teist.

### POLITSEI ANDMED LIIKUMISÖNNETUSTEST TALLINNAS.

Vaadeldes tänavliiklemist Tallinnas võime tähele panna, et jõuvankrite arv on viimaseil aastail tunduvalt kasvanud. Ühtlasi paistab silma ka jalakäijate arvu suurenemine, olgugi et alaliste elanikkude arv ei näita suurt tõusu, kuid suuremate äride ja ettevõtete koondumine südalinna, Tallinnast läbisõitjate ja turistide arvu suurenemine ja ajaga kaasaskäiv inimeste närvilikkus põhjustab selle. Kiirema ja elavama liiklemisega käib kaasas ka õnnetusjuhtumite arv.

Koos linnavalitsusega on liiklemiskorraldamise alal politsei poolt tehtud kõik õnnetusjuhtumite ärahoidmiseks. On pandud maksma tähtsamail tänavail erilised liikumissuunad sõidukitele, et hoida ära kokkupõrkeid. Risttänavatel ja elavamatel liiklemiskohtadel seisavad liiklemist reguleerivad politseinikud, sest autojuht võib olla ka väga korralik, osav ja külmavereline, kuid õnnetus tuleb siiski, kui puudub kõrvaline abi. Linnavalitsus on ka arvestanud autojuhtimislubade väljandmisel politsei arvamistega isiku kohta, mis hoiab ära mittekorralikkude elukommetega ja alkoholitarvitajaid isikuid autojuhtideks saamast. Ka maantee järjest paranev seisukord hoiab ära õnnetusjuhtumid; nii näiteks: Pirita—Kose—Tallinna uue tee tõttu kahanes tunduvalt õnnetuste arv.

Ka peetakse prefektuuris statistikat ja kogutakse andmeid kõikidest liikumise alal ettetulnud õnnetusjuhtumitest, et selgitada kohti, mis on rohkem hädaohtlikud, ja kuhu siis koondada rohkem tähelepanu sõidukite juhtimise alal.

Prefektuuris jaoskondadest kogutud andmed tänavliiklemise õnnetustest Tallinnas oleksid kokkuvõetult järgmised, arvates 1. apr. 1929. a. kuni 1. apr. 1930. a.:

	Surma juhtumid	Raskeid vigastusi	Kergeid vigastusi	Vigastused loomadega	Sõidukite vigast.	Üldarv
Aprillis	1	1	6	1	5	14
Mais	—	—	12	—	8	20
Juunis	1	1	9	1	14	26
Juulis	1	—	5	2	17	25
Augustis	1	3	15	—	19	38
Septembris	—	1	24	—	25	50
Oktoobris	—	4	6	—	17	27
Novembris	—	—	4	1	12	17
Detsembris	—	1	9	1	18	29
Jaanuaris	1	3	13	2	16	35
Veebruaris	—	2	8	—	13	23
Märtsis	1	3	9	—	23	36
Kokku:	6	19	120	8	187	340

Tabelis olevatest arvudest näeme, et üldine õnnetuste arv aasta kohta on 340, nende hulgas 6 surmajuhtumit, mis oleks 1,7% üldisest arvust, raskeid vigastusi — 5,6%, kergeid vigastusi — 35,4%, vigastusi loomadega — 2,4% ja sõidukite vigastusi — 54,9%.

Prefektuuris märgitakse värviliste nõeltega Tallinna linnaplaanil, kõik need tabelis tähendatud juhtumid. Seda plaani silmitsedes paistab, et surmajuhumid, mis märgitud punaste nõeltega ja milliseid ainult 6, kannavad rohkem juhuslikku laadi, s. t. on juhtunud üks siin, teine seal.

Raskete vigastuste kohta, milliseid arvult 19, võiks öelda, et neid on tulnud ette ühes teatud kohas või piirkonnas rohkem kui üks. Selle järgi võib ka otsustada, et koht, kus juhtumid korduvad on saanud, osutub hädaohtlikuks ning peaks sõidukite juhte manitsema ette-

vaatusele. Nii on Paldiski maanteel märgitud 3 raskema vigastuse juhtumit, S. Pärnu maanteel — 2 juhtumit ja 6. jaoskonnas koguni 6, neist 3 Jaani tänaval V. Karja tänava ligiduses.

Kergeid vigastusi on tulnud ette juhuslikkudel kohtadel, kuid on ka kohti, kus neid on kuhjunud terve hulk. Nii on kergemate vigastuste juhtumeid rohkesti Narva maanteel Jaama ja Aiavilja tänavate vahekojal, nende hulgas ka üks raske vigastus. Siis on veel terve rida juhtumeid S. Pärnu maanteel, eriti Juurdeveo tänava kohal, kus 5 juhtumit ligistikku. Ka Viru tänava kitsamasse ossa on koondunud 7 kerge vigastuse juhtumit. Sõidukite vigastuste poolest erinevad V. Pärnu maantee ja Tatari tänava nurk — 5 juhtumiga; samuti ka S. Tartu maantee, V. Tartu maantee ja Kompassi tänava vaheline osa. Üheks hädaohtlikumaks kohaks on Merepuiesteel Siimoni tänava otsa kohal olev raudtee ülesõidukoht, kus on sõidukite vigastusi 4, kergeid vigastusi — 1 ja raskeid vigastusi — 1. Peale nende on veel nimetamisväärte sõidukite vigastuste rühkusest Nunne tänav terves ulatuses ja Pika tänava osa. Nunne tänavast kuni Hobuse tänavani ning Viru, Kuninga, Vanaturukaela ja Vene tänavate ristkoht. Ka Kentmanni tänava ja Liivalaia tänava nurk on sõidukite vigastuste poolest silmapaistev.

Alljärgnev tabel näitab sündmusi nende asukoha järgi.

Asukoht politsei osakond	Surma juhtumid	Raskeid vigastusi	Kergeid vigastusi	Vigastused loomadega	Sõidukite v.	Üldarv
1. jsk.	—	2	4	1	20	27
2. jsk.	2	2	19	2	20	45
3. jsk.	—	—	16	—	25	41
4. jsk.	3	5	34	2	44	88
5. jsk.	—	3	5	—	11	19
6. jsk.	1	5	42	2	59	109
Sadama jsk.	—	2	—	—	4	6
Telisk. jsk.	—	—	—	—	2	2
Lasnm. jsk.	—	—	—	1	2	3
Kokku:	6	19	120	8	187	340

Sellest tabelist selgub, et suurem osa õnnetusi tuleb ette südalinnas — 6. jaoskonna piirkonnas. Olgugi et 6. jaoskonna piirkond on territoriaalselt kõige väiksem võrreldes teiste jaoskondadega, kuid sinna kõveratesse ja kitsastesse tänavatesse on koondunud terve Tallinna liikumise keskpunkt.

Siin on hädaohtlikumad tänavad: Viru tänava kitsam osa, Vanaturukael, Raekoja pl., Nunne ja Mundi tänavad ning osaliselt ka Pikk tänav, Jaani tänav (eriti hommikuti, turu ajal) ja Estonia puistee.

Liikumisõnnetuste arvu poolest teisel kohal on 4. jaoskond, kus S. Pärnu mnt. terves ulatuses eriti hädaohtlikuks osutub, kuna viimane on tarvitavamaid tänavaid maainimeste poolt, ning ühtlasi ka Nõmme—Tallinna vaheline ühendustee.

2. jaoskonna piirkonnas ettetulnud liikumisõnnetused on juhtunud enamalt jaolt Narva maanteel, Kose teel ja Veissi mäel, neist suur osa õnnetusi jalgratturitega.

Tabelis leiduvad arvud on küllalt suured meie olude kohta, kuid arvestades meie pealinna kitsaid ja kõveraid tänavaid, on õnnetuste tekkimine möödapääsmatu. Et õnnetuste arv viia miinumini, selleks katsub politsei teha kõik, täiendades ja arendades end liikumise alal, kuid loodab ka sõidukite juhtidelt ja jalakäijailt kodanikelt rohkem ettevaatust ja tähelepanu liikumisel.

## JUTT KOLKIMISEST, TÖLKIMISEST JA BENSIINI SOLKIMISEST.

*Piiritusetöösturid nõuavad,  
et riik soodustaks viina levita-  
mist ja sunduslikku bensiiniga  
segamist.*

Ajalehest.

Seni oli asi meil korras,  
kasvas vili ja võrsus oras,  
kuid nüüd on umbrohi lõõnud lakkama,  
kogu see elu on jäänud stoppama —  
kõik kisub uperkuuti.

Ikaldub põld ja variseb äri,  
või kust kohast sa iial ei päri,  
igalpool kuuled vaid ühte viit:  
*defitsiit, defitsiit, defitsiit!*

Riigitargad tulid kokku ja pidasid nõu,  
jõudsid otsusele, et elame üle jõu,  
seepärast on vaja pingutada rihma,  
ning piirata valuuta- ja kullavihma,  
mis voolamas välismaale — ex territoriaale.

Et võiks õitseda kodumaa tööstus,  
selleks majandusminister sööstus  
välismaa saadustelt tõstma tolli,  
ent ometi kipub minema kõik uperpalli.

Ei aita siin koondus ega kokkuhoid,  
kui rahvas ise on loid  
ja laseb ennast kolkida  
ning oma nõudmisi valesti tõlkida.

Meil valitseb imelik korruptsioon —  
et on võimalik selline kombinatsioon,  
kus paar *tuusa* pumpavad riigikassast raha,  
millega võtavad elujõuetu vabrikute teha  
ja siis dikteerivad ette,  
et muidu riigiraha läheb vette,  
ja kogu ettevõtte uperpalli,  
*kui ei tõsteta tolli!*

Aga lubage, austatud härrad ja daamid,  
kus on siin majapidamise plaanid,  
et võib tekkida niisugune situatsioon  
ja päsepäeval õitseda korruptsioon!  
Kõik nõuavad vaid soodustust  
ja oma kaupade eesõigustust,  
ent seda ei küsi ükski saks,  
kust peab tulema see *juurdemaks*.

Nüüd on sündimas jällegi üks nonsens,  
sest hiljutine *piiritusetöösturite* kongress  
võttis jälle täis oma kurgu  
ja nõuab oma kaupadele turgu.

Neil ei olegi palju muret,  
ega nende nõudmised pole suured,  
vaid tahavad ainult seda,  
et rahvas kergendaks nende häda,  
et unustaks oma piina  
juues kodumaa *piiritust ja viina*.

Kuid sellest on veel vähe,  
et kodanik ainult võtab vindi pähe,  
vaid ka *automootor* peab tundma piina  
ja jooma end täis piiritust ja viina.

Mis sest, et siis igal sammul  
pead masinat kolkima,  
sest bensiini peab *piiritusega solkima*.

Mis sest, et autosõit läheb siis kallimaks,  
ja kodanik mootori vändates hallimaks.

Peaasi, kui on päästetud piiritusetööstur,  
ja temal käes on kasu suur.  
Ent kui lugu tõesti on nii,  
et peame soetama neile *miljonisid*,

siis oleks ju palju lihtsam see,  
et meie maksame,  
kindla maksu nende heaks.

Ja et keegi vastu tõrkuda ei teaks,  
siis võiks teha üks vigur taksomeetrile,  
mis kogub sente *piiritusele ja eetrile*.

Nii oleks meil selged juurdemaksu arved —  
hundid oleks söödud ja lambad terved.

Jääks ära asjata masinakulu  
ja masina kolkimine  
ning bensiini piiritusega solkimine.

Selleks, et toetada mõnd üksikut vabrikanti,  
ei tohiks ometi tuhandeile kodanikele teha santi.

Ja üldse — kuhu me nii jõuame,  
kui kõik ainult soodustusi nõuame.

Täna lubame *bensiini* segada piiritusega,  
Aga mõne ajaviivitusega  
tulevad need, kes valmistavad *bensiini*  
ja nõuavad, et *piiritus- veini hulka*  
tuleb segada bitumiini.

Sest muidu ei saa nad küllaldast profiiti,  
ja ettevõtted annavad *defitsiiti*.

Seepärast, armas kodanik,  
sa ennast sunni  
ja ära vastu punni,  
vaid maksa välja ja pista kinni  
riigiviin ja kui vaja ka bitumiini!

Kuid mulle tundub,  
et seesugune bensiini ja piirituse solkimine  
on kaudne kodaniku maksu kolkimine  
ühe väikese kildkonna heaks.

Ja meie seaduste tõlkimine  
peaks riigivõimu poolt  
leidma hoopis tõsisemat hoolt.

Sest muidu satume libedale teele,  
igapähe, kel aga vähegi, midagi tuleb meele,  
see nõuab ja kisab mis jõuab,  
et tema muidu läbi ei saa  
kui tööstussaadusi tuleb teistega segada.

*Päämale* tuleb õlut hulka valada  
ja *tindisse* konjakit kallata.

Tõkatit tuleks panna siirupisse  
ja äädikast osa eau de Cologne'isse.

Kuna kohvi muidu ei saa,  
kui pead ostma ritsiinuse õli ka.

Vaat', siis alles lööks kodumaa majandus õitsele,  
ja võime võtta patendi oma tööstuse kaitsele.

Seepärast siis laulgem nii:  
„Ma pole lina kolkija,  
kel käes on vänt ja roobits,  
vaid jõubensiini solkija,  
kel võõras majanduseaabits“.

Joe Nüüsus.  
„Pärnu Päevaleht“.

## LENDUR JA PIIRITUSEKUNINGAS DAMM MÜÜB JA ÜÜRIB LENNUKEID.

„Vaba Maa“ nr. 24. s. a. ilmus suurte tähtedega  
pealkirja all „*Eesti Õhukaitseühing saab 3 lennukit*“.

Lennukid olevat hra Damm odavalt (!) osta saanud  
Saksamaalt, ja korruga kolm tükki. Kaks tahtvat ta  
müüa või üürile anda Õhukaitseühingule, kuna üks jää-  
vat endale. Muidugi, kui juba, siis juba! Õhukaitse-  
ühing ostku lennukid, mis Saksamaale ei kõlba ja mis  
müüakse *odavalt*. Küll leidub meil heategijaid! Meie  
arvates ei tuleks sarnasele pakkumisele küll kahel käel  
vastu minna, olgugi et see on *väga odav*. Kui hra  
Dammil tõeline soov oleks odavalt ostetud lennukid  
Eestisse tuua, siis peaks ta need üleaarused 2 lennukit  
*kinkima* Õhukaitseühingule, üürimisest ei tohiks üldse  
juttu olla, sest kinnitamine õnnetuste vastu, vana len-  
nuki korrashoid jne. läheb palju kallimaks, kui ühing  
ostaks ise ilma vahetalitajata mõne uue tüübi.

## Lühemaid teateid.

AMEERIKA AUTOTOODANG 1930. AASTAL.  
VALMISTATI „AINULT“ 3,5 MILJ. AUTOT.

Ameerika Rahvuslise Auto-kaubanduskoja (National Automobile Chamber of Commerce) poolt kogutud andmete esialgse kokkuvõtte järgi valmistati Ühendriigis ja Kanaadas 1930. a. 3.505.000 autot 2.159.600.000 dollari väärtuses. Eelmisel (1929.) aastal olid vastavad arvud 5.621.709 ja 3.576.645.881. Toodangu hindamise aluseks on võetud suurmüügi hinnad Ameerikas.

Nagu arvudest selgub, on Ameerika autotööstus l. a. valmistanud autosid üle 2 milj. vähem kui eelmisel aastal.

Autoosi ja varustust valmistati l. a. 527.800.000 dollari väärtuses. Autokumme 5.429.000.000 doll. väärtuses.

NEW YORGI AUTONÄITUSEST.  
300 AUTOT 41 AUTOVABRIKUST.

Jaanuari alul peeti New Yorgis juba 31. korda igaaastane autonäitus, mille korraldajaks Ameerika Rahvusline Auto-kaubanduskoda.

Näitusel äratas tähelepanu muuseas üks sportauto (sport-roadster), mis värvitud tomat-punase ja kollasega ning tuletas meele lennuki välisjooni. Puudusid astelauad. Rattad olid metallist välja pressitud ja kodarateta. Kere tagumine osa teravnes nagu lennukil, ja samad jooned olid isegi uste käepidemel. Auto uste sisse oli mahagonipuust ehitatud kaks peenikest miniatuur-kappi, mis tuletasid meele arstirohukappe — olid aga varustatud taskupudeli, viinaklaaside komplekti ja erilise sigarettide panipaigaga. Ainult whisky ja sigarettid puudusid!

Teine vabrikant oli lasknud oma uuetüübilise sportauto polsterdada nii nagu see lennukitele omane — isegi uksi katab paks polsterdus.

Kolmandaks iseärasuseks on eriline tuulekaitseklaas lahtise auto tagaistmete jaoks. See klaas on kokkurullitav.

Kokku oli näitusel 300 igasugust autot 41 autovabrikust. Autode ehitusviisid on paranenud, autod on tugevamad, mugavamad ja täielikuma varustusega. Hinnad on umbes endised.

VENEMAALT.

Riiklistes autovabrikutes Nižni-Nowgorodis on määratud autoehituse kava, millele vastavalt ehitatakse: normaalne „Ford“-auto, suur 6—7-istm. auto ja väikeauto rahva jaoks. Kes viimast praeguste olude

juures ostma peaks, on alul veel teadmata. Veoautodest ehitatakse 1½-tonniline „Ford“, 2½-tonn. „Amo“ ja 5-tonn. auto, edasi kolmeassiline raskeveoauto ja kaks omnibuse tüüpi. 1933. aastal tahetakse toodangut suurendada 150.000 sõiduki peale.

PRANTSUSMAA AUTOTÖÖSTUS.

Prantsuse autotööstus annab teenistust 420.000 isikule, ja on tööstusharude seas teisel kohal, kohe pärast raudteid ja kaugel ees söekaevandustest. Autovabrikuis üksi töötab 110.000 isikut, osadevabrikuis 45.000 ja kummitööstuses 25.000 inimest. Taksojuhvide arv ulatub ümmarguselt 90.000. Autode müügi alal teenivad 30.000 inimest endale eluülespidamist.

Parandustöökodade tööliste ja ametnikkude arv tõuseb 120.000.

8-SIL. VEOAUTO MOOTORID.

Ameerika mootorivabrik Lycoming, mis varustab arvurikkaid autovabrikuid oma mootoritega, algab 1931 aastal muuseas ka 8-sil. veoautode mootorite valmistamist. Mootorite maksimaal-võime on 130 h.-j. 2800 tiiru juures.

Tähesõit Paris—Nice. Võidusõit Paris—Nice osavõtjaile korraldab Prantsuse Autoklubide Koondus tähesõidu. Tähesõidu keskkohaks on määratud Pariis. Osavõtjad võivad kõige varem 6. märtsil väljuda ja peavad saabuma Pariisi Place de la Concorde'ile 10. märtsist kella 12-st kuni 11. märtsi kella 12-ni, läbistades sealjuures vähemalt 400 km.

Autonädal Budapestis. Ungari Kuninglik Autoklubi korraldab koos Budapesti Sporting Klubi ja Rahvusliku autode müüjate kojaga autonädala 28. märtsist kuni 6. aprillini.

Kava koostati järgmiselt: Rahvusvaheline autode ja mootorrataste tähesõit. Saabumine 2. ja 3. aprillil. Auhindu kogusummas 100.000 fr.

5. aprillil — mootorrataste Suur Auhind.

6. aprillil — autode Suur Auhind.

Elegantsuse võistlus (päev määratakse hiljem kindlaks).

9. aprillil — rekordide päev Tatra võidusõiduteel, 50 km. Budapestist. Ungari Kuninglik Autoklubi teeb kõik, et teha osavõtjaile Budapestis viibimine huvitavaks ja mugavaks.

Saavutati kokkulepe „Zeppelin'iga“, et nimeetatud seltsi õhusõiduk ilmiks Budapesti autode nädalale ja tooks kaasa külastajaid.

## Eesti Autoklubi teateid.

Välisministeerium teatab, et rahvusvaheline konventsioon automobiilide liikumise kohta, mis sõlmitud 24. aprillil 1926. a. (R. T. nr. 4 — 1928. a.), astub jõusse 2. sept. Austria kohta, 18. sept. Leedu, 21. okt. Helveetsia ja 22. detsembril 1931. a. Belgia Kongo ja Belgia mandaadi alla asetatud territooriumide kohta.

Eesti Autoklubi liikmete peakoosolek peetakse Tallinnas, reedel, 20. veebr. 1931. a., kell 7 õhtul „Estonia“ teatrimajas.

Päevakord:

1. Koosoleku juhatause valimine.
2. 1930. a. aruanne.

3. Teadaanne juhatause poolt vastuvõetud liikmete kohta.

4. Juhatause otsuse kinnitamine auliikmete kohta.

5. 1931. a. liikmemaksu kindlaksmääramine.

6. 1931. a. eelarve.

7. Autonäituse korraldamine.

8. Valimised põhikirja järgi.

9. Mitmesugused läbirääkimised.

Kui nimetatud kella ajaks tarvilik arv liikmeid kokku ei tule, avatakse koosolek samal päeval üks tund hiljem, sama päevakorraga, kusjuures koosolek otsustusevõimeline on kokkutulnud liikmete arvu peale vaatamata.

Palutakse kõiki liikmeid ilmuda.

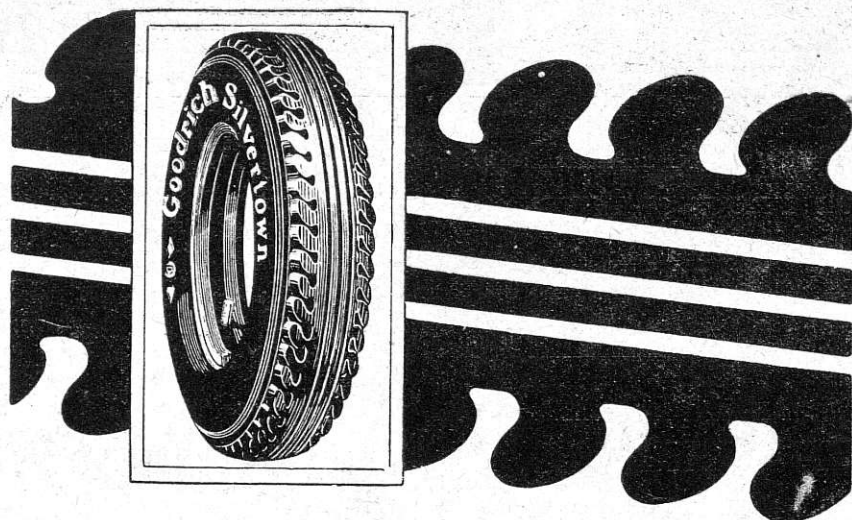
Eesti Autoklubi juhatus.





# Goodrich

---



 **Silvertown** 

**Parim ja vastupidavam ameerika  
autokummi**

---

**Esindaja: Eesti A-S. C. SIEGEL,**  
Tallinn, Uus t. 2    **Auto osakond**    **Kõnetraat 33-70**

---

M Ü Ü G I K O H A D :

TARTUS: Firma Otsing, omanik Julius Müller, Rüütli t. 13.

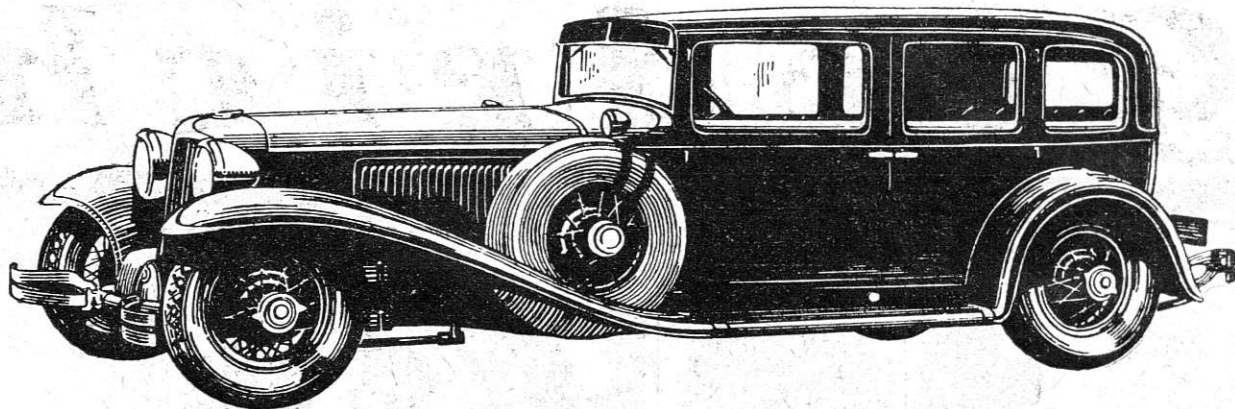
PÄRNUS: M. Reussner, Hospidali t. 8.

VILJANDIS: Eesti Põllumeeste Selts, Kaubanduseosakond, Tallinna t. 3.

TAPAL: Ed. Sassiad, Jaama t. 4.



# Uus CORD-auto



**Ederatasteveoga**

*Midagi väljapaistvat!  
Kõigist erinev!*

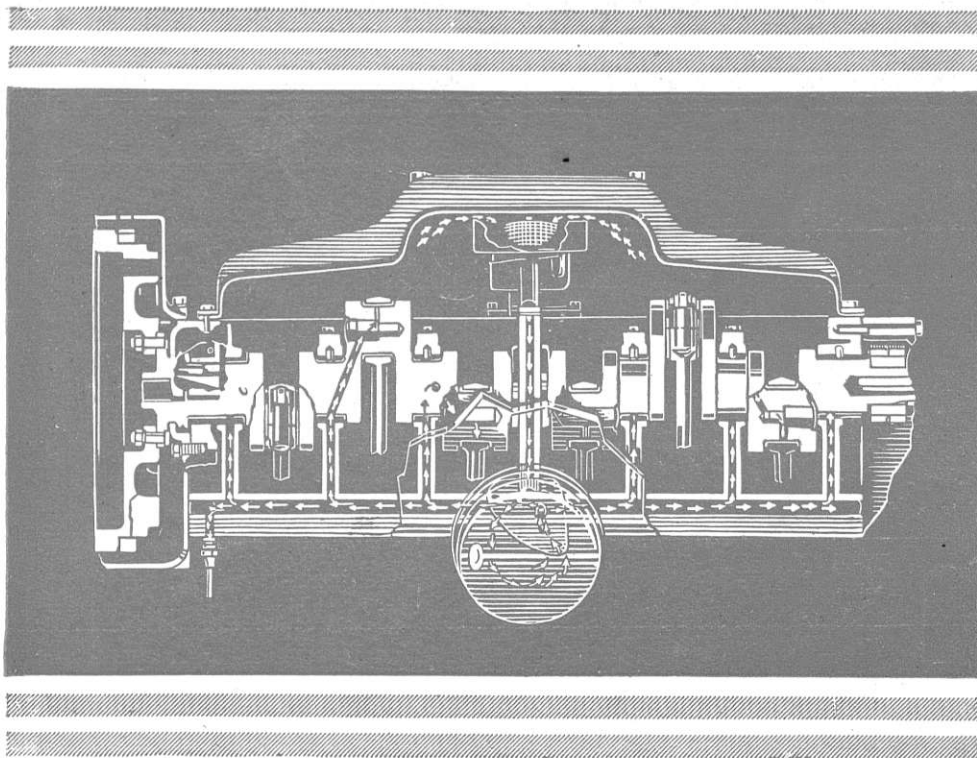
„CORD“ ederatasteveoga autod on kõige kindlamad ja mugavamad. Nad võimaldavad autõmobulistidele määratunaid paremusi, mida teised autod selles hinnaklassis alles aastate jooksul ehk suudavad pakkuda.

Teie peate teda nägema ja juhtima! Siis õpitate ilu imestama ja ta võimeid hindama. Ta sisendab Teisse sensatsioonitunde oma rahu, mugavuse ja kindluse läbi. Ükski teine auto ei paku Teile sarnaseid paremusi. Ükski teine ei ole nii ruttu omandanud terve maailma poolehõiu. Euroopas on „Cord“ saavutanud juba 39 esimest auhinda iludusevõistlustel ja tema edu on kindlustatud.

**AUBURN AUTOMOBILE COMPANY.**

**AUBURN, INDIANA**

Esindaja Eestis: „CENTRAL-GARAGE“ Tallinn, Narva mnt. 12, tel. 305-49, 305-98.



# LENNUKIMOOTORI

## täpsusega

on valmistatud REO auto mootor. Isegi ventilaator on tasakaalustatud sama täpselt nagu lennuki propeller. Meie võime Teie tähelepanu juhtida veel paljude teiste täienduste peale, millega on saavutatud mootori võrdlusi väike kulumine ja erakorraliselt suur töötamise kindlus ja vastupidavus ning pikk eluiga.

REO veoauto ja autobuse shassiid on saada 14 mitmesuguse telgede vahega ja kandejõuga vastavalt veo nõuetele.

Ainuesindaja Eestis:

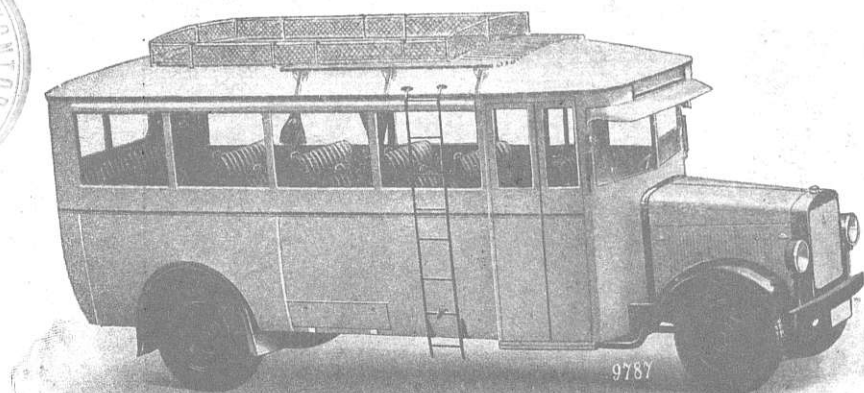
**Kaubanduse & Tehnika kontor ORION**

Tallinn, Vene 13. Tel. 428-10

# REO

veoautod ja autobuse  
shassiid

REO MOTOR CAR COMPANY, LANSING



**M.A.N.** veoautode kõrval esitatakse **M.A.N.** müügiorganisatsiooni poolt ka tuntuid, esimese järgu A.-s. Rud. Ley, Arnstadt, i. Th. kiirveoautosid, mille valmistamisega alati juba 1856. a.

**M**  **A**  **N**

MASCHINENFABRIK AUGSBURG-NÜRNBERG A.G.

**KOGEMUSTE ja VÕIMETE**

**põhjal loodi M.A.N. auto**

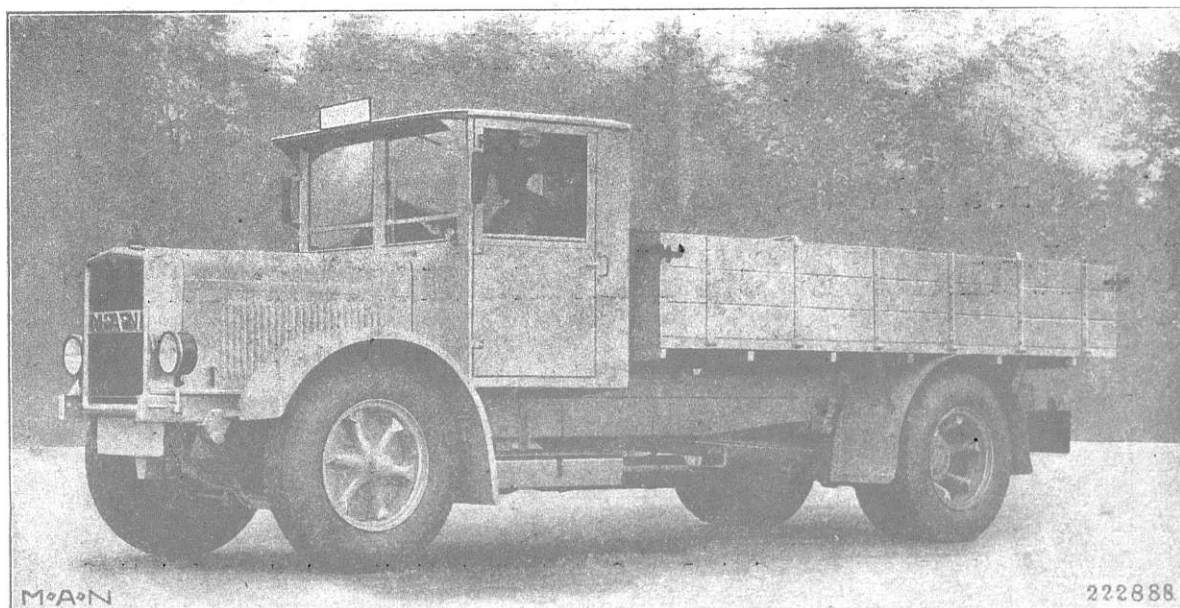
Meie kava: 2 ja 2½ ton. 6-sil. Ley kiirveoautod-  
omnibused.  
3 ton. kiirveoautod.  
5 ton. veoautod gaasistaja või diiselmootoriga.  
8½ kuni 10 ton. kolmeassiline.  
2- ja 3-assilised omnib. kuni 70 isikule.

Peaesindaja: **A. M. Schmidt A/G. Riga.**

Lähemaid teateid Eestis annab

**Maximilian Lecht, Tallinn, Rüütli 14.**

**Kõnetraat 433-41**



M.A.N.

222888