

Auto

ILUSTROWANE CZASOPISMO
SPORTOWO-TECHNICZNE

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI
ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE
DE L'AUTOMOBILE

ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE POLOGNE
ET DES CLUBS AFILIÉS

WYCHODZI DWA RAZY W MIESIĄCU

REDAKCJA: UL. OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05

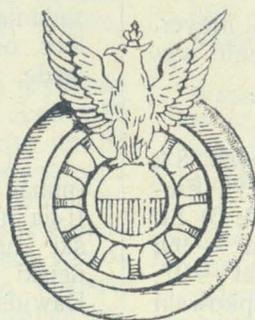
(AUTOMOBILKLUB)

REDAKTOR PRZYJMUJE W ŚRODY I PIĄTKI OD 5—7

ADMINISTRACJA: OSSOLIŃSKICH 6 — TELEF. 287-05

(OTWARTA CODZIENNIE OD 10 DO 2)

KONTO CZEKOWE P. K. O. 4764



REDAKTOR: INŻ. R. MORSZTYN

WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

KIEROWNIK DZIAŁU TECHNICZNEGO: STAN. SZYDELSKI

REDAKCJA ZASTRZEGA SOBIE PRAWO ZMIAN I POPRAWEK W NADEŚLANYCH ARTYKUŁACH. WSZELKIE PRAWA PRZEDRUKÓW I REPRODUKCJI — ZASTRZEŻONE. NIEZAMÓWIONYCH RĘKOPISÓW REDAKCJA NIE ZWRACA

PRENUMERATA:

Rocznie	16 zł.
Kwartalnie	4 zł.
Zagranicą	20 zł.

CENA OGŁOSZEŃ:

	$\frac{1}{1}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{16}$
2 i 3-cia okładka	200	120	70	40	25
4 okł., przed tekstem i w tekście	250	150	90	50	30
Za tekstem	150	90	50	30	20

Fotografie i klisze na rachunek klienta.

TREŚĆ NUMERU:

Automobilklub Polski (protokoły). — Automobilklub Wielkopolski (filja Bydgoszcz) — rezultat wyścigu w Bydgoszczy. — Umowa T-wa Asekurac. „Patryja” z A. P. — Raid Samochodowy A. P. *Mn.* — Konkurs wytrzymałości w Mans. *Mak.* — Wielka nagroda Europy. *Mak.* — Urzędowe. — Problem ruchu kołowego w Warszawie (c. d.). *Mn.* — Ludzie i maszyny. *Zdz. Kleszczyński.* — Sposoby i oceny badania starych samochodów (c. d.). *St. Szydelski.* — Niewinne złośliwości. *Zdz. Kleszczyński.* — Sprzedaż i reklama samochodów. *T. Skarżyński.* — Kronika. — Z czasopism. — Ogłoszenia.

SKF

SZWEDZKIE ŁOŻYSKA KULKOWE I ROLKOWE

NORMALNE I KONICZNE

WARSZAWA, KOPERNIKA Nr. 13

TEL. 12-14

OTWARTE BEZ PRZERWY



Automobilklub Polski

Sekretariat czynny od godz. 10 do 4 pp
Tel. 135 86.

KOMUNIKATY

PROTOKÓŁ

spisany dnia 27 czerwca 1925 r. na posiedzeniu Sędziów Gymkhany, zorganizowanej przez Automobilklub Polski i Polski Klub Motocyklistów w dniu 27 czerwca 1925 r. na Dynasach w Warszawie.

Obecni: A. Załęski, F. Sznarbachowski i K. Meyer.
Sędziowie stwierdzają, że zostały osiągnięte wyniki następujące:

Samochody:

1) St. Szydelski „Ford” — punktów karnych 83; 2) J. Michalski „Panhard Levassor” — 114; 3) H. Empacher „Ford” — 80; 4) S. Budnicki „Fiat” — 62; 5) St. Szydelski „F. N.” — 82; 6) S. Dobrowolski „Ford” — 99; 7) P. Bitschan „Fiat” — 76; 8) R. Morsztyn „Fiat” — 97; 9) J. Jaworski „Citroën” — 115; 10) J. Łepkowski „Mathis” — 83; 11) S. Woźniakowski „Delage” — 75; 12) J. Grabowski „Laurin & Klement” — 53; 13) P. Bitschan „Tatra” — 114; 14) B. Werner „Lancia” — omijając zadanie Nr. 8, uzyskał punkt karnych 55; 15) St. Kopczyński „Ford” — 110; 16) W. Rychter „Standard” — 97; 17) K. Herse „Renault” — 135; 18) K. Faffius „Mathis” — 94; 19) Gebethner „Tatra” — 109; 20) M. Romanowicz „Tatra” — 99; 21) W. Zeydowski „De Dion Bouton” — wycofał się; 22) E. Dzierliński „Citroën” — 99; 23) R. Biller „Austro-Daimler” — 78.

Motocykle:

1) S. Dobrowolski „B. S. A.” — plusy 17; 2) C. Rybiński „Indian” — 182; 3) St. Szydelski „Francis Barnett” — 1140; 4) W. Rychter „A. J. S.” — 762; 5) T. Koziański „Indian” — 6; 6) J. Michalak „Indian” — 12; 7) F. Kosiński — nie stawał; 8) S. Knappe „Indian” — 9; 9) St. Szydelski „Harley Dawidson” — 5; 10) T. Heryng „B. S. A.” — 7; 11) J. Laufer — nie stanął.

Wobec powyższego zestawienia wynika, że najlepszy wynik osiągnęli:

Samochody:

1) J. Grabowski „Laurin & Klement” — 53; 2) S. Budnicki „Fiat” — 62; 3) S. Woźniakowski „Delage” — 75; 4) P. Bitschan „Fiat” — 76; 5) R. Biller „Austro-Daimler” — 78.

Motocykle:

A. 1) St. Szydelski „Francis Barnett” — pl. 1140;
2) W. Rychter „A. J. S.” — 762.

Najlepsze wyniki dla nagród firmowych:
B. 1) C. Rybiński „Indian” — plusy 182; 2) St. Szydelski „Harley Dawidson” — pl. 5; 3) F. Koziański „Indian” — 6.

Jury przyznaje nagrody osobom następującym:

Samochody:

1) J. Grabowski „Laurin & Klement” — I-sza nagroda; 2) S. Budnicki „Fiat” — II-a nagroda; 3) S. Woźniakowski „Delage” — III-a nagroda; 4) P. Bitschan „Fiat” — IV-a nagroda; 5) R. Biller „Austro-Daimler” — Va nagroda.

Jury, zważywszy wyjątkowo piękną i sportową jazdę p. H. Empachera na samoch. „Ford”, przyznaje mu dyplom uznania.

Jury, zważywszy, że p. B. Werner nie wykonał zadania Nr. 8, dyskwalifikuje go z konkursu nagród, lecz, oceniając jego wyjątkowo brawurową i zręczną jazdę, przyznaje mu dyplom uznania.

Motocykle:

1) St. Szydelski „Francis Barnett” — I-sza nagroda (puhar srebrny P. K. M.); 2) W. Rychter „A. J. S.” — II-ga nagroda (żeton brązowy P. K. M.); 3) C. Rybiński „Indian” — żeton srebrny firmy „Indian”; 4) St. Szydelski „Harley Dawidson” — żeton srebrny f. „Harley Dawidson”; 5) T. Koziański „Indian” — żeton brązowy firmy „Indian”.

Jury, zważywszy skok p. C. Rybińskiego, wykonany poza konkursem, długości 4 metry, przez metrowy rów markowany, przyznaje mu dyplom uznania.

(—) A. Załęski. (—) K. Meyer.

(—) Fr. Sznarbachowski.

PROTOKÓŁ

posiedzenia Komisji Sportowej A. P. w dniu 12 lipca 1925 r. w sprawie V-go Polskiego Raidu Samochodowego, odbytego w dn. 4—11 lipca 1925 r.

Przewodniczył p. T. Heyne.

Zapisanych zostało do Raidu 18 wozów, a mianowicie: 2 „F. N.”, 1 „Metallurgique”, 1 „Lancia”, 2 „A. D. M.”, 2 „Ralf Stetysz”, 2 „Citroën”, 2 „Steyr”, 2 „Rochet Schneider”, 1 „Tatra”, 2 „C. W. S.” i 1 „Cadillac”. Nie stanęły do startu: „Metallurgique” i „C. W. S.”, a „Cadillac” stanął poza konkursem. W czasie Raidu wycofały się i jechały poza konkursem: Nr. 6 „Lancia”, Nr. 9 „Ralf Stetysz”, Nr. 13 „Steyr”, Nr. 16 „Tatra” i Nr. 17 „C. W. S.”.

Po sprawdzeniu książek drogowych i obliczeniu punktów karnych i dodatków na etapach i na próbach szybkości i elastyczności, wyniki dla poszczególnych wozów przedstawiają się jak następuje:

Nr. 8 + 35,08	Nr. 12 — 4 i + 8,5
Nr. 7 + 34,42	Nr. 1 — 6 i + 14,8

Nr. 11 + 27,15	Nr. 2 — 11 i + 11,5
Nr. 3 + 17,45	Nr. 4 — 20 i + 17,45
Nr. 14 + 11,00	Nr. 10 — 476 i + 9,67
Nr. 15 + 3,8	

Wobec powyższego, Komisja Sportowa A. P. proponuje przyznanie nagrody *Ministerstwa Robót Publicznych*, zgodnie z regulaminem, maszynie, która, po dokładnem jej zbadaniu, wykaże najmniejsze zużycie i uszkodzenie.

Nagroda p. J. Michalskiego. Na II etapie wykazali największe procentowe odchylenie od maksymalnego wyznaczonego czasu: Nr. 1—25,4%, Nr. 8—26,15%, Nr. 11—20,4%.

Nagroda Automobilklubu Gdańskiego przypaść powinna Nr. 8, który w trzech próbach specjalnych uzyskał najwięcej punktów dodatnich, t. j. + 35,08. Następnym kandydatem jest Nr. 7, który uzyskał + 34,42 i Nr. 11 + 27,15 punktów.

Nagroda Komisji Sportowej A. P. zaproponowaną została Nr. 7 ze względu na to, że kierowca Nr. 8 nie jest członkiem jednego z klubów zaprzyjżnionych. Następnymi kandydatami są kierowcy samochodów Nr. 11 i 3.

Nagrode p. J. Rajgrodzkiego Komisja Sportowa proponuje przyznać kierowcy samochodu Nr. 3 w myśl intencji ofiarodawcy.

Nagrode ks. R. Sanguszki za najlepszą przeciętną szybkość na wszystkich etapach Komisja proponuje przyznać (po dokonanych obliczeniach według specjalnej formułki) Nr. 2 (kierowca S. Hahn, średnia szybkość — 56,391 klm./g.), Nr. 8 (kier. Bettaque, średnia szybkość — 50,152 klm./g.) i Nr. 12 (kierowca Pfeiffer, średnia szybkość — 48,779 klm./g.).

Komisja Sportowa A. P. prosi Jury o wydanie dyplomów wszystkim uczestnikom, którzy ukończyli Raid, proponując wyróżnić specjalnie kierowców: pp. S. Tyszkiewiczza, W. Mrajskiego i St. Nowakowskiego, oraz wydać specjalny dyplom uznania Centralnym Warsztatom Samochodowym Min. Sp. Wojsk. za wykonanie i zgłoszenie do Raidu pierwszego w Polsce samochodu, zaprojektowanego i wykonanego na miejscu przez polskich konstruktorów. Komisja Sportowa zaznacza, że samochód „C. W. S.“, pomimo opóźnienia do startu, przebył wszystkie etapy zgodnie z regulaminem.

Komisja Sportowa A. P. prosi Jury o wydanie specjalnych zaświadczeń zawodowym kierowcom (szoferom), którzy sami prowadzili samochody i Raid ukończyli.

Wyznaczono specjalną Komisję dla sprawdzenia stanu wozów konkursowych, ubiegających się o nagrodę Ministerstwa Robót Publicznych, do której weszli pp.: inż. M. Okęcki, inż. K. Meyer, A. Chełmicki, inż. M. Rappe, A. Załęski, inż. Podhorodeński i ex officio komandor Raidu inż. T. Heyne.

PROTOKÓŁ

posiedzenia Jury A. P. w sprawie przyznania nagród za V-ty Polski Raid Samochodowy, odbyty w dn. 4—11 lipca 1925 roku.

Obecni: Adrjan Chełmicki, Stanisław Grodzki, Piotr Strzeszewski, Ryszard Minchejmer, Adolf Załęski, Franciszek Sznarbachowski i delegat Ministerstwa Robót Publicznych inż. Mieczysław Rappe. Przewodniczył p. inż. M. Rappe.

Po przejrzaniu książek drogowych V-go Polskiego Raidu Samochodowego, odbytego w dn. 4—11 lipca 1925 r., i znalezieniu, że proponowane przez Komisję Sportową A. P. nagrody do wyznaczenia przez Jury

zgodne są z przepisami regulaminu Jury, decyduje przyznać następujące nagrody:

Nagrodę dla zespołów nie przyznano wobec braku zespołu, odpowiadającego warunkom tej nagrody.

Nagrodę Sportowej Komisji A. P. przyznano p. H. Liefeldtowi na samochodzie „A. D. M.“ Nr. 7.

Nagrodę Ministerstwa Robót Publicznych p. Stefanowi Tyszkiewiczowi na sam. „Ralf Stetysz“ Nr. 10.

Nagrodę Automobilklubu Gdańskiego p. C. Bettaque na sam. „A. D. M.“ Nr. 3.

Nagrodę ks. R. Sanguszki p. St. Hahn na sam. „F. N.“ Nr. 2.

Nagrodę p. J. Michalskiego p. P. Bitschanowi na sam. „F. N.“ Nr. 1.

Nagrodę p. Jana Rajgrodzkiego p. E. Dzierlińskiemu na sam. „Citroën“ Nr. 3.

Srebrne plakiety i dyplom A. P. wozom, które ukończyły Raid bez punktów karnych: Nr. 8 „A. D. M.“, Nr. 7 „A. D. M.“, Nr. 11 „Steyr“, Nr. 3 „Citroën“, Nr. 14 „Rochet Schneider“, Nr. 15 „Rochet Schneider“.

Bronzowe plakiety i dyplom A. P. wozom, które Raid ukończyły: Nr. 12 „Steyr“, Nr. 1 „F. N.“, Nr. 2 „F. N.“, Nr. 4 „Citroën“ i Nr. 10 „Ralf Stetysz“.

Ponadto, na wniosek Komisji Sportowej, Jury przyznało dyplomy specjalne za wytrzymałość i wysoce sportową jazdę kierowcom-sportsmenom pp.: L. Almasy, P. Bitschanowi, H. Liefeldtowi, C. Bettaque, Stanisławowi Hahnowi, J. Przewłockiemu, J. Szrednickiemu, kpt. K. Kapałczyńskiemu, H. Empacherowi, H. Kochowi i A. Samborskiemu, oraz dyplomy uznania za wytrwałą jazdę w specjalnie trudnych warunkach pp.: S. Tyszkiewiczowi, W. Mrajskiemu i St. Nowakowskiemu.

Dyplom wraz ze srebrną plakietą Centralnym Warsztatom Samochodowym Min. Spraw Wojskowych w Warszawie za zgłoszenie (i odbycie Raidu) pierwszego skonstruowanego i zbudowanego w Polsce samochodu.

Na wniosek Komisji Sportowej Jury przyznało specjalne zaświadczenia i uznania kierowcom samochodowym zawodowym pp.: Wysockiemu, Dzierlińskiemu, Nowickiemu i Pfeifferowi za wytrzymałą i wzorową jazdę.

Na wniosek Komitetu Automobilklubu Polski przyznano upominki za ukończenie Raidu bez punktów karnych i wysoce sportowe kierowanie wozem pp.: L. Almasy, H. Kochowi, H. Empacherowi.

Postanowiono wyrazić uznanie za gorliwą pracę przy organizacji i przeprowadzeniu Raidu p. komandorowi inż. T. Heyne oraz uznanie vice-komandorom, gospodarzowi i komisarzom sportowym, a także firmie „Laurin & Klement“ za użyczenie wozu, który odbył Raid jako maszyna komandorska.



Automobilklub
Wielkopolski
FILJA BYDGOSZCZ

Wyścigi samochodów i motocykli w Bydgoszczy.

Wyścigi samochodów i motocykli, odbyte w niedzielę dnia 14 czerwca b. r. pod Bydgoszczą na trasie Ossowa Góra — Wojnowo — Strzelewo — Ossowa Góra, były drugą imprezą tego sezonu Automobilklubu

Wielkopolski filij Bydgoszcz. Program przewidywał jako przestrzeń dla samochodów 3 okrążenia trasy, czyli 70,2 klm., dla motocykli zaś 2 okrążenia, czyli 46,8 klm. Wyścigi udały się, o ile na to ulewny deszcz dopuścił, który sprawił, że komandor wyścigów zdecydował w ostatniej chwili skrócenie przestrzeni dla samochodów o 1 okrążenie. Również wpłynął deszcz ujemnie na ilość uczestników, jak i z powodu szos rozmiękłych na rezultaty czasowe. Pomimo złego stanu szlaku wyścigowego, nie zdarzyły się nieszczęśliwe wypadki, a miało miejsce tylko kilka uszkodzeń motocykli. Liczne oddziały policji i wojska strzegły porządku, niezamąconego podczas całego trwania wyścigów, na które, nie bacząc na nie pogodę, przybyło około 3—4 tysięcy widzów. Zaszczyciło też imprezę szereg zaproszonych gości, szczególnie z Poznania, Gdańska i Warszawy.

Dzień sportowy rozpoczęły punktualnie o godz. 14 motocykle niższych klas, a potem startowały ciężkie maszyny i motocykle z przyczepkami.

Wyniki wyścigów dla motocykli były następujące:

Klasa Ia, nagroda I do 250 cbcm. (1 okrążenie) Drews — Gdańsk na B. S. A., czas 19,45; nagr. II do 250 cbcm. Kobus — Bydgoszcz na Triumph, czas 36,20.

Kl. I, nagr. I do 350 cbcm. Turkiewicz — Poznań na A. J. S., czas 38,05; nagr. II do 350 Buda — Poznań na Sarolea, czas 38,59.

Kl. II, nagr. I do 600 cbcm. Jahr — Bydgoszcz na Triumph, czas 44,43; nagr. II Janowicz — Bydgoszcz

na B. M. W., czas 47,43; nagr. III Matuszak — Poznań na Sarolea, czas 53,20.

Kl. III, nagr. I ponad 600 cbcm. Kuczwański na H. D. — Bydgoszcz, czas 44,44.

Kl. IV, nagr. I z przyczepką Bunn — Bydgoszcz na H. D., czas 43,34; nagr. II Riemer — Bydgoszcz na Indian, czas 46,06.

Za najlepszy czas dnia (38,05) na A. J. S. dostał Turkiewicz statuetkę motocyklisty z brązu oraz wyróżnienie sportowe.

Podczas wyścigów samochodowych zaczęto się wypogadzać. Rezultaty były następujące:

Klasa I, do 1100 cbcm., nagr. I — Nalaskowski (Toruń) na Mathis, czas 41,31; nagr. II — Nowakowski (Poznań) na Tatra, czas 47,10.

Kl. II, do 1500 cbcm., nagr. I — Gunsch (Poznań) na Fiat, czas 35,10; nagr. II — Lund (Bydgoszcz) na Mathis, czas 39.

Kl. IV, do 3000 cbcm., nagr. I — Rakowicz (Warszawa) na Lancia, czas 32,55; nagr. II — Stadie (Bydgoszcz) na Protos, czas 34,48.

Kl. V, ponad 3000 cbcm., nagr. I — Szymczak (Bydgoszcz) na Austro Daimler, czas 34,53.

Najlepszy czas dnia (32,55) uzyskał Rakowicz na Lancia (puhar srebrny).

Nagrody te, jak inne, wzbudziły wśród sportowców ogólny podziw i zadowolenie.

U M O W A

zawarta między Automobilklubem Polskim w Warszawie, a „Patrią” Polskiem Towarzystwem Asekuracyjnym i Reasekuracyjnym Sp. Akc. w Warszawie.

(W tekście „Automobilklub Polski” nazwano w skróceniu „A. P.”, zaś „Patrię” Polskie Towarzystwo Asekuracyjne i Reasekuracyjne Sp. Akc. w skróceniu „Patria”).

I. A. P. zobowiązuje się popierać, zachęcać i wpływać na swoich członków, aby ci ubezpieczali się wyłącznie i jedynie w „Patrii” od następstw nieszczęśliwych wypadków, prawnocywilnej odpowiedzialności i uszkodzenia samochodów (auto-casco). W tym też celu A. P. obowiązany jest zawiadomić członków o zawarciu niniejszej umowy, udzielać „Patrii” wykazu swych członków i wykaz ten stale uzupełniać, ułatwiać porozumienie się z członkami A. P., polecając ustnie i pisemnie „Patrię”, oraz ogłaszać na koszt i życzenie „Patrii” w czasopiśmie i cyrkularzach o zawarciu niniejszej umowy.

II. „Patria” obowiązuje się obliczać członkom A. P. składki według specjalnych taryf, załączonych do niniejszej umowy i stanowiących integralną część tejże umowy i przez cały czas trwania niniejszej umowy tych składek nie podwyższać.

III. Za ubezpieczenie członków A. P. „Patria” bonifikować będzie A. P. corocznie 7,5% od składki.

IV. Bonifikacja, podana w par. 3 niniejszej umowy, będzie przyznana A. P. przy zawieraniu umowy z członkami A. P. niezależnie od osoby ajenta i pośrednika.

V. „Patria” zobowiązuje się załączoną specjalną taryfę stosować do wszystkich członków A. P., którzy zostaną ubezpieczeni w czasie trwania niniejszej umowy, lub których umowy dotychczasowe będą przedłużone w okresie trwania niniejszej umowy.

VI. „Patria” zobowiązuje się zbonifikować A. P. 7 1/2% od składek za ubezpieczenie członków A. P.

i nie członków biorących udział w wyścigach i jazdach konkursowych, obliczonych na osiągnięcie najwyższej szybkości, urządzanych przez A. P. Składka w każdym poszczególnym wypadku będzie ustalana przez „Patrię”, przyczem tak członkowie A. P., jak i nie członkowie korzystać będą ze specjalnych ustępstw.

VII. Przyznane w powyższych punktach bonifikacje wypłacane będą A. P. co miesiąc, najpóźniej 10-go dnia każdego miesiąca po zainkasowaniu przez „Patrię” należnych składek.

VIII. „Patria” zobowiązuje się stosować ulgową taryfę dla wozów ciężarowych i specjalną taryfę, załączoną do niniejszej umowy (par. 2), dla wozów osobowych, należących do firm, właścicielem, współwłaścicielem lub członkiem zarządu których jest członek A. P. i ubezpieczonych za pośrednictwem biura A. P. oraz udzielać na korzyść A. P. prowizję w wysokości 10%.

IX. W razie niedojścia do porozumienia z członkami A. P. przy określeniu wysokości szkody ustanawia się w uzupełnieniu art. 12 Ogól. War. Ubezpieczenia Samochodów, sąd polubowny, którego superarbiterem wyznacza A. P. lub na życzenie stron spór rozstrzyga Komisja Sportowo-Techniczna A. P.

X. „Patria” zobowiązuje się w terminach wedle uznania umieszczać w czasopiśmie „Auto” płatne anonisy, artykuły i ogłoszenia reklamowe.

XI. Wszelkie koszty okólników i zawiadomień ponosi „Patria”.

XII. A. P. zobowiązuje się przysyłać „Patrii“ wykazy szczegółowe członków i zawiadamiać „Patrię“ bezzwłocznie o wszelkich zmianach i uzupełnieniach w składzie osobowym członków.

XIII. „Patria“ zobowiązuje się co miesiąc przysyłać A. P. wykazy ubezpieczonych członków.

XIV. Ważność umowy niniejszej rozciąga się na cały obszar Rzeczypospolitej Polskiej.

XV. „Patria“ zobowiązuje się nie zawierać z innymi automobilowymi klubami w Polsce umów na

ubezpieczenie samochodów (par. 1) na warunkach dogodniejszych, niż podanych w niniejszej umowie.

XVI. Umowa niniejsza rozpoczyna się z dniem 1 maja 1925 r. i obowiązywać będzie do dnia 1 stycznia 1927 r., po tym zaś terminie odnawia się automatycznie o ile nie zostanie wypowiedziana na trzy miesiące przed upływem 1. I. 1927 roku.

Spisano w 2-ch jednobrzmiących egzemplarzach.

Warszawa, dnia 25 maja 1925 r.

A U T O C A S C O

TARYFA UBEZPIECZENIA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH

Taryfa dla „Automobilklubu“ w Warszawie.

Liczby umieszczone od strony lewej na pierwszym miejscu każdej linii poprzecznej są minimalnymi składkami od ilości HP. Liczby, umieszczone na pierwszym miejscu każdej linii pionowej, są składkami minimalnymi dla sum ubezpieczonych.

Odpowiedzialność cywilna. Składka przy świadczeniach. Samochody osobowe i ciężarowe.

Siła koni HP	WOZY CIĘŻAROWE																				Siła koni	Zł. 45.000	Zł. 75.000	Zł. 150.000
		5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20							
do 5		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	do 8	135	165	170
„ 10		225	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	„ 15	155	190	200
„ 15		270	285	300	305	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	„ 25	185	220	236
„ 20		305	330	345	355	365	380	395	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	ponad 25	215	255	270
„ 25	poniżej 3 ton	350	355	370	385	395	405	420	435	445	460	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Za włączenie odpowiedzialności w czasie podróży zagranicę, powyższą składkę podwyższa się: za 1 miesiąc podróży o . . . 10% ponad 1 miesiąc podróży o . 20% Każdą podróż zagranicę należy zgłosić Zarządowi Klubu, względnie „Patrii“, celem przygotowania odpowiedniego poświadczenia. Zgłoszenie to obowiązuje na czas nieograniczony. Obliczenie dodatkowej składki w razie pozostania zagranicą przez czas dłuższy niż zgłoszono — nastąpi po powrocie z zagranicy. Przejazd przez Gdańsk i Górny Śląsk zajęty przez Niemców, nie uważa się za wyjazd zagranicę i nie podlega zgłoszeniu.			
„ 30	3 tony	385	395	405	420	435	445	460	470	485	495	510	520	530	—	—	—	—	—	—				
„ 40	ponad 3 tony	—	435	445	460	470	485	495	510	520	530	555	560	570	580	595	610	620	630	645				
„ 50		—	—	485	495	510	520	530	555	560	570	580	595	610	620	630	645	—	—	—				
ponad 50		—	—	550	530	555	560	570	580	595	610	615	630	645	660	665	675	—	—	—				

Ubezpieczenia wypadkowe

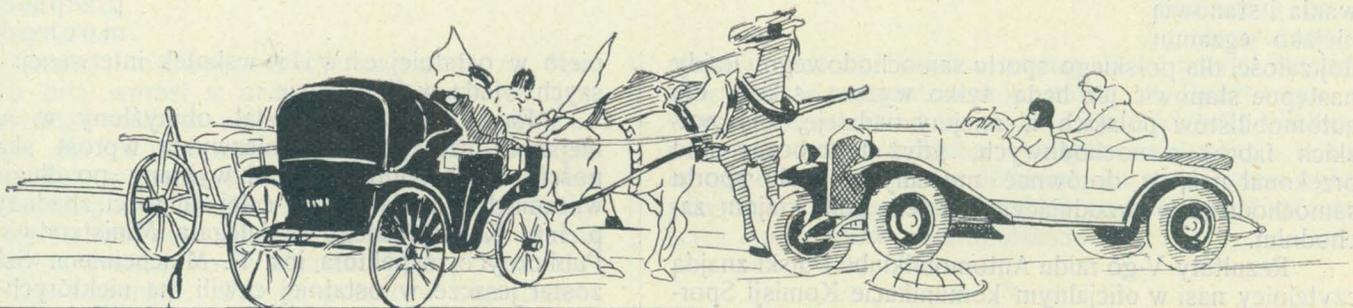
Zł. 1.000 na wypadek śmierci	Zł. 1.000 na wypadek niezdolności do pracy	Zł. 1 dziennego wynagrodzenia w razie przejściowej niezdolności do pracy
szofer Zł. 5.40	Zł. 7.20	Zł. 14.40
pasażer „ 1.80	„ 1.80	„ 5.40
posiadacz samochodu . „ 1.70	„ 1.70	„ 8.10

UWAGA: Ubezpieczenie musi obejmować tyle osób, wzgl. pasażerów, ile miejsc do siedzenia istotnie samochód posiada, nie licząc miejsc szofera. Jeżeli w razie wypadku w samochodzie znajdować się będzie więcej osób niż było miejsc ubezpieczonych, wówczas obniża się sumę ubezpieczenia w stosunku ilości tych osób do ilości ubezpieczonych miejsc.

D O D A T K I

 Za rozłożenie składki na raty kwartalne 8%
 „ „ „ „ „ półroczne 5%

UWAGA: Składkę za ubezpieczenie auto-casco i od odpowiedzialności cywilnej oblicza się według rzeczywistej siły motora HP $0,3 \times i \times d^2 \times s$, przyczem *i* oznacza ilość cylindrów, *d* średnicę cylindrów w centymetrach i *s* skok tłoka.



V-ty Raid Samochodowy Automobilklubu Polski

V-TY RAID Samochodowy Automobilklubu Polski stanowić będzie bezwątpienia zmienną datę w historii rozwoju automobilizmu w Polsce. Raid ten był niejako ostatecznym egzaminem—maturą sportową automobilistów polskich. Marszruta, obejmująca nieomal całośkie okrazenie Polski, prowadząca po wszelkich w Polsce spotykanych terenach i drogach, miała dowiesć, iż samochód w dzisiejszym stanie, w rękach wytrenowanych kierowców, służyć może bez zawodu absolutnie wszędzie, nie bacząc na najtrudniejsze warunki i przeszkody. Z punktu widzenia przemysłowego V raid stanowić będzie również datę, gdyż w raidzie tym po raz pierwszy wzięły udział dwie marki samochodów polskich, a choć w niektórych próbach nie dorównały one samochodom zagranicznym, jednak raid ukończyły i dowiodły swej przydatności na bezdrożach polskich.

Raid tegoroczny był niestety ciężką próbą dla samochodów i dla kierowców. Z zupełną pewnością powiedzieć można, iż w Europie parę zawodów samochodowych za ledwo dorównać mogło trudnościom tegorocznego raidu Automobilklubu Polski. Raid nasz porównać raczej możnaby było z samochodowymi ekspedycjami w krajach egzotycznych. Pomimo jednak szalonych trudności, rezultaty przeszły wszelkie oczekiwania i stanowią niejako egzamin dojrzałości dla polskiego sportu samochodowego. Raidy następne stanowić już będą tylko wyższą szkołę dla automobilistów polskich i, miejmy nadzieję, dla polskich fabryk samochodowych, gdyż tegoroczny raid przekonał nas, iż dorównać możemy na polu sportu samochodowego przodującym na tem polu krajom zachodnim.

Rezultaty V-go raidu Automobilklubu Polski znajdują się w oficjalnym komunikacie Komisji Spor-

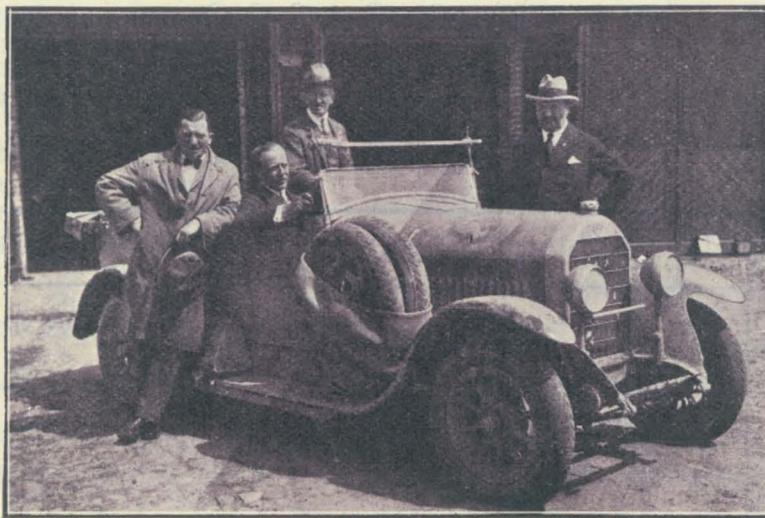
towej. Tutaj poświęcimy nieco uwagi jedynie przebiegowi raidu i osiągniętemu rezultatom.

Przedewszystkiem należy się kilka słów odprawy niektórym dziennikarzom, którzy, zgłaszając się w dniu wyjazdu do Komisji Sportowej, uzyskać chcieli miejsce w raidzie, a zawiedzeni w swych nadziejach, dali upust osobistej niechęci, krytykując bez żadnych podstaw i nierzeczowo organizację raidu (p. „Kurjer Poranny“). Nie licuje to zupełnie z powagą sprawozdawców sportowych, gdyż raid—to nie majówka, do której można przyłączyć się jeszcze przed samem odejściem pociągu. Właśnie dobrze to świadczy o organizacji raidu, iż miejsca zawnazu zostały rozdzielone i że nikt z osób zaproszonych nie był zmuszony pozostać w Warszawie. Że do ostatniej chwili nie było napewno wiadomem wiele maszyn zapisanych weźmie udział w raidzie, ani

jacy pojedą kierowcy, to jest to rzeczą zupełnie zwykłą we wszelkich większych zawodach sportowych, choćby dla przykładu przytoczyć tegoroczne Grand Prix Europy, gdzie do ostatniej chwili nie było wiadomem, czy Sunbeam i Guyot wezmą udział w wyścigach. U nas rzecz w dodatku zależała od urzędów celnych, które robiły niesłychane trudności przybywającym do Polski maszynom konkursowym i które przepuścili samochody do-

piero w ostatniej chwili wskutek interwencji u wyższych władz w Warszawie.

Raid tegoroczny został obmyślony w najdrobniejszych szczegółach, z niezwykłą wprost skrupulatnością. Szlak raidowy został wybrany po długich rozważaniach i dokładnie na całej długości zbadany przez p. inż. Kauczyńskiego i delegata Ministerstwa Robót Publicznych inspektora inż. R. Mincheimera. Szlak ten został jeszcze w ostatniej chwili na niektórych odcin-



Rys. 248. „F. N.” inż. Hahn'a, zdobywcy nagrody ks. R. Sanguski. Fot. Majcherski.



Rys. 249. Jedyny team Steyrów. Fot. Majcherski.

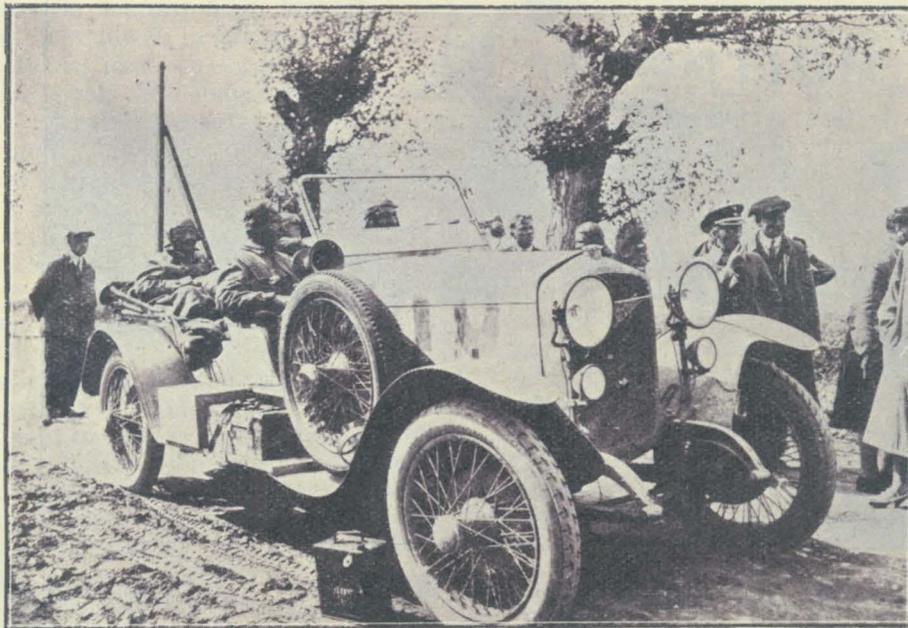
kach zmienionym w zależności od obecnego stanu dróg. Kierownictwo raidu do ostatniej chwili było szczegółowo informowane o stanie dróg i możliwości przebycia ich samochodem w każdym etapie. Część gospodarczą objęli p. W. Boski i p. maj. Szymański, z której w tak trudnych warunkach, jakie spotkali ci panowie na etapach, zwłaszcza w Słoniemiu, Tarnopolu i Morskiem Oku, wywiązali się bez zarzutu. Kierownictwo samego raidu spoczywało w rękach komandora inż. Tadeusza Heynego, prezesa Komisji Sportowej A. P., oraz vice-komandorów p. Józefa Grabowskiego i p. Włodzim. Zejdowskiego. Podnieść tu należy niezwykle takt komandorów i vice-komandorów w prowadzeniu wciągającej rzeszy uczestników raidu i energję, jakiej dowód dął nietylko stając, pomimo nadludzkiego zmęczenia, zawsze najpierwsi na posterunku sportowym, ale podtrzymując ducha i humory wielu zniechęconych już trudnościami współzawodników. Specjalnie wysoko podnieść należy niezwykle zrozumienie znaczenia raidu przez Ministerstwo Robót Publicznych i Ministerstwo Spraw Wewnętrznych. Pomoc, udzielona raidowi przez organa, podległe tym ministerstwom, była olbrzymia. To, czego dokonało Min. Robót Publ. dla doprowadzenia do stanu możliwego dróg, zwłaszcza na Kresach, co biło wprost w oczy uczestników raidu, jest wielką zasługą nietylko wobec sportu i automobilizmu polskiego, ale i wobec ludności tych zapadłych stron, która uzyskała wreszcie kilka możliwych do przebycia dróg. Czynna pomoc władz bezpieczeństwa oraz służby drogowej również była olbrzymia. Na Kresach służba informacyjna (wskazywanie kierunku jazdy) była zorganizowana wspaniale. Czynną pomoc w organizowa-

niu przejazdu raidu okazali osobiście panowie starostwie powiatów: Wileńskiego, Nowogródzkiego, Nieświeskiego, Słoniemskiego, Łuckiego, Tarnopolskiego i innych, oraz dyrektorowie okręgowych dyrekcji Rob. Publicznych w Wilnie, Nowogródku i Łucku, czem zasłużyli sobie na szczerą wdzięczność Automobilklubu Polski. Zresztą nie sposób tu wyliczyć wszystkich osób urzędowych i prywatnych, które z prawdziwym oddaniem przyczyniły się do zapewnienia powodzenia V raidowi Automobilklubu Polski. Prawdziwie serdecznym i niezatartym dla uczestników raidu wspomnieniem pozostanie niesłychanie gościnne przyjęcie w Złotym Potoku przez b. prezesa Automobilklubu Polski hr. Raczyńskiego i jego Małżonkę.

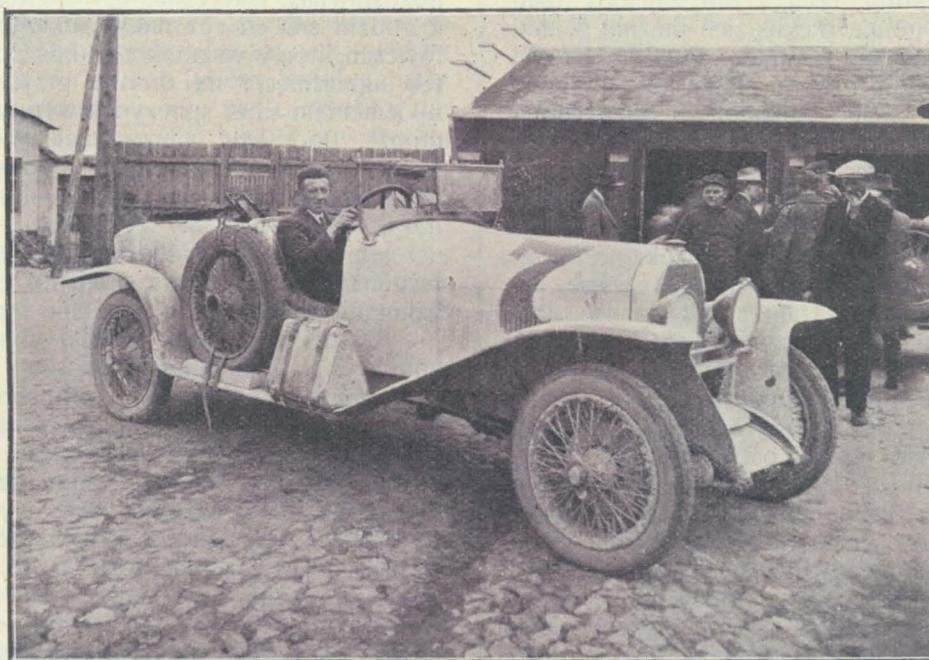
Nastroj ludności wszędzie był dla raidu nadzwyczaj serdeczny, zwłaszcza na terenie Kongresówki i na Kresach. W Wielkopolsce i na Pomorzu zauważyć się dało pewne zobowiązanie dla raidu, który przestał być już nowością dla mieszkańców tych dzielnic.

Czynną pomoc okazały raidowi i władze wojskowe. Dyony samochodowe w Krakowie pod dowództwem ppuł. Piotrowskiego i w Bydgoszczy pod dowództwem maj. Koszki świetnie zorganizowały kilometry lancę górską pod górą Mogiłańską i próbę elastyczności

pod Bydgoszczą. Pozatem czynny udział przyjął ostatni dywizjon w zorganizowaniu parku w Bydgoszczy i w przyjęciu uczestników raidu. Filja Bydgoska Wielkopolskiego Automobilklubu wystąpiła na przyjęciu raidu in corpore, a zbytecznie dodawać, jak serdecznym było powitanie kolegów warszawskich przez proste i szczerze serca sportowców wielkopolskich.



Rys. 250. Ralf Stetysz hr. Tyszkiewicz, zdobywcy nagrody Min. Robót Publicznych. Fot. Majcherski.



Rys. 251. Inż. Liefeldt, zdobywca nagrody Komisji Sportowej na Austro-Daimlerze. Fot. Majcherski.

*



Rys. 252. Start kilometrów lancé pod górą Mogiłańską.

Fot. Majcherski.

Na wymierzonych łamach naszego pisma nie sposób opisać dokładnie przebiegu całego raidu,—każdy samochód miał bowiem swoje własne przejścia i przygody, a opisanie historii tych 7 dni zajęłoby nam zbyt wiele miejsca. Ogólnie powiedzieć można, iż raid odbył się nadspodziewanie gładko. Pogoda naogół dopisała, jedynie na 2-gim i 4-tym etapie krótkie ulewy dały się bardziej we znaki spóźnionym maszynom. Na etapie 4-tym, w górach, niektóre samochody zdołały ukończyć etap prawie bez kropli deszczu, gdy inne walczyły co chwilę z burzami i potokami spływającej po drodze wody. Jest to właściwością okolic górskich, iż momentalnie powstają tam lokalne burze, które ciągną w różnych kierunkach, i szczęście ma ten, komu uda się przemknąć tam pomiędzy po sobie powstającymi burzami. Nie wszystkim to się udało i niektóre samochody wskutek tego znacznie się opóźniły. Na etapie 2-gim po południu zaczęła się plucha i dlatego samochody, które z różnych powodów uległy opóźnieniu, miały dość ciężką ostatnią część drogi, zwłaszcza na bocznych wertepach między Nieświeżem a Baranowiczami. Na 3-cim etapie do południa również gnębił uczestników raidu drobny deszcz, który jednak, dzięki dobremu stanowi szos między Słonimem a Łuckiem, zbytnio nie opóźnił tempa jazdy. Straszak raidowiczów — odcinek drogi między Krzemieńcem i Zbarażem, okazał się, dzięki pogodzie, zupełnie dobrym, a podziwiać na tym odcinku można było ogrom włożonej pracy dla doprowadzenia tej ciężkiej drogi do stanu możliwego. Dzięki temu, no i dzięki cudnym pejzażom, droga ta została u uczestników raidu zupełnie dobre wspomnienie. Reszta dróg była wszędzie możliwą, a w dzielnicach zachodnich wprost świetną.

Przeglądając załączoną tu tablicę czasów, zadziwić każdego musi tempo jazdy wszystkich maszyn. Znaczną pomocą w utrzymaniu takiej szybkości jest oczywiście obstawienie dróg przez służbę bezpieczeństwa i odpowiednie ich przygotowanie. Jednak i tak osiągnięte szybkości w naszych warunkach są ogromne i świadczą o świetnym przygotowaniu samochodów i maestrji kierowców. Tembardziej zadziwiać musi ta

szybkość, iż regulamin raidu tegorocznego pozwalał na rozmaite poprawki i reperacje, ale jednocześnie nie dozwalał żadnych robót, nawet montażu gum, w parkach, tak iż czas na te czynności zaliczał się do czasu jazdy. A że i tego roku drogi raidowe usiane były gwoździami i że niektórzy pechowcy mieli do 15 defektów gumowych na etap, przeto rzeczywiste przeciętne szybkości były znacznie jeszcze większe, niż wykazane w tabelce. Jednak etapy były nadmiernie długie. Jeżeli maszyny przybywały w oznaczonych czasach, to nie znaczy jeszcze, aby strudzona załoga samochodu mogła zaraz korzystać ze spoczynku. Rozliczne czynności po przybyciu na etap, zagospodarowanie się na kwaterze i t. d. nie pozostawiały faktycznie uczestnikom więcej, niż 3 do 4 godzin snu. A cóż mówić o tych nieszczęsnych kierowcach, którzy wskutek uszkodzeń maszyny lub wskutek ugrzęźnięcia na drodze przybywali ze znacznym opóźnieniem i bez spoczynku wyruszać musieli w dalszą drogę! Podziwiać wprost należy niezwykle wytrenowanie i wytrzymałość, jakich dowód dali uczestnicy raidu tegorocznego. I dlatego słusznie postąpiła Komisja Sportowa A. P., wyłączając z raidu tegorocznego uczestnictwo pań. Żadna kobieta nie byłaby w stanie przenieść trudów, które tylko do gorących momentów kampanji wojennych porównane być mogą.

Z defektów samochodowych najczęstszym, poza gumowymi, było łamanie resorów. Tę hekatombę resorową przypisać trzeba głównie nie złemu stanowi dróg, co nieszczęsnym mostkom, zwłaszcza na Kresach i w Małopolsce. Wypukłe lub wklęsłe mostki są wprost gilotynami dla resorów, które, jeśli od razu ich nie uśmiercają, to w każdym razie wywołują wewnętrzne pęknięcie i rysy, które w następstwie rozdzielają na dwie połówki przepracowane pióro. Poza temi uszkodzeniami żadnych większych defektów maszyn w raidzie tegorocznym nie zauważono, co świadczy nietylko o wartości konkurujących samochodów, ale i o staraniem ich przygotowaniu. Hańbiące wytopienie panewek — wina bezwątpienia kierowcy lub jego mechanika, mimo ciężkich dróg, miejsca tego roku nie miało. Wszystkie samochody, które raid tegoroczny odbyły, przyszły do Warszawy w stanie tak dobrym, iż mogłyby natychmiast wyruszyć bez żadnych reperacji w powtórą taką samą drogę. Czy to nie najlepszy dowód, iż samochód stał się już dzisiaj narzędziem niezawodnym, bez żadnych kaprysów — pod warunkiem, iż znajduje się on będzie w rękach spokojnych i fachowych?

V-ty raid A. P. utwierdził już panowanie małych samochodów na drogach polskich. Większość zapisanych samochodów należała do 1-ej i 2-ej kategorii, t. j. do maszyn małych, a jednak nietylko dotrzymały

one pola samochodom większym i największym, ale na złych drogach przewyższyły je nawet, przebijając łatwiej błota i piaski i nie doznając uszkodzenia pomimo dziur i mostków. Zmianem jest, iż maszyny pomocnicze, mianowicie komandora i wicekomandorów, należały również do kategorii mniejszych, a wszak służba ich musiała być niezawodną, a szybkość taką, aby komandorowie na każdy etap w czas przybywać mogli. Tym anonimowym samochodom, których zadaniem było pełnienie bez chwały ciężkiej i odpowiedzialnej służby, należy się tu nieco uwagi.

A więc Laurin-Klement komandora Heynego odbył całkowity raid w tych samych warunkach, co i samochody konkurujące i gdyby był zapisany do turnieju, napewno uzyskałby jedno z pierwszych miejsc, gdyż zarówno czasy jego, jak i stan po każdym etapie nie odbiegały od wyników maszyn klasyfikowanych. 10-konny De Dion Bouton wicekomandora Zejdowskiego, który służbę pełnił od Morskiego Oka, okazał się maszyną świetną; reputację tę zresztą posiada on już ustaloną na Zachodzie, gdzie mały De Dion uchodzi za jedną z najlepszych maszyn w swej klasie. Co do wartości maszyn konkurujących trudno coś więcej powiedzieć, jak to, że wszystkie okazały się świetnymi. Wspaniałe rezultaty osiągnął Austro-Daimler, marka przyzwyczajona zresztą do zwycięstw na terenie Polski, co zawdzięcza nie tylko swojej dobroci ale i wyjątkowo doskonałym kierowcom i drobiazgowemu, wprost klasycznemu, przygotowaniu. Ogólną uwagę zwracały wspaniałe samochody firmy Steyr, które, gdyby nie mostki polskie i wyjątkowy pech, to z pewnością zostałyby posiadaczami do tej pory jeszcze ani razu nie zdobytej wielkiej nagrody K. S. A. P. dla zespołów. Rezultaty jednak poszczególnych etapów dowiodły, iż Steyr jest maszyną pod każdym względem pierwszorzędną i dla dróg naszych najzupełniej odpowiednią. Wyjątkowo wytrzymałymi maszynami okazały się dwa Rochet-Schneider dwóch typów. Świetna marka lyońska, zwracająca główną uwagę na solidność i dokładność wykonania, a mniej na blichtr powierzchni, należy do jednej z najodpowiedniejszych dla warunków polskich. Rewelacyjnym był rezultat, osiągnięty przez dwa samochody „F. N“. Te, należące do tańszych, małe samochody słynnej fabryki belgijskiej pokonały z największą łatwością wszelkie trudności, nie ustępując nigdzie większym i silniejszym samochodom, a stan ich po powrocie był znakomity i wymownie zaprzeczył utwierdzonemu w Polsce mniemaniu, iż mały samochód musi roztrząść się na naszych złych drogach. Potwierdziły zresztą ten rezultat i dwa Citroëny 10 HP. typu Cady oraz Tatra i Lancia. Te

maszyny o charakterze bardziej sportowym, świetnie wytrzymały nie tylko szybkie tempo jazdy, dla którego zresztą zostały one zbudowane, ale i wszelkie niespodzianki polskich bezdroży, gdzie naogół sportsmani nie zwykli się zapuszczać.

Przechodząc teraz do samochodów polskiej konstrukcji, to śmiało powiedzieć można, iż od pierwszego kroku naszego na polu konstrukcji samochodów, stanęliśmy od razu narówni prawie z fabrykami zagranicznymi. Ralf Stetysz hr. Tyszkiewicz, zdobywca wielkiej nagrody Ministerstwa Robót Publicznych, dowiódł, iż maszyny tej marki bez żadnej już zmiany są idealnie do warunków naszych przystosowane i w rezultatach długodystansowych nie tylko dotrzymać mogą kroku pierwszorzędnym markom zagranicznym, ale i przewyższyć je. Jako użyteczna maszyna dla średniozamożnego automobilisty polskiego Ralf-Stetysz będzie stanowczo maszyną najodpowiedniejszą i najwytrzymalszą, życzyć tylko należy, aby jaknajprędzej ukazał się on już na rynku polskim. Druga maszyna polskiej konstrukcji, mianowicie dwa „C. W. S.“, zadziwiły wprost śmiałością i racjonalnością oryginalnej koncepcji. Pomimo, iż rajdu nie zdołały one ukończyć w warunkach konkursu, jednak całą przestrzeń przebyły bez ważniejszych defektów, co dla wtajemniczonych w sprawy konstrukcji samochodowej, oznacza rezultat wprost niebywały. Maszyny te bowiem odbywały pierwszą swą dłuższą próbę i na dwa tygodnie jeszcze przed raidem leżały w Centralnych warsztatach samochodowych w formie t. zw. „proszku“, t. j. w oddzielnych częściach. Wątpię bardzo, czy jakkolwiek najlepiej wyposażona fabryka zagraniczna byłaby w stanie wypuścić nowy model, któryby bez żadnych uprzednich przeróbek mógł przejść taką przestrzeń w równie trudnych warunkach i nie wykazać potrzeby żadnych większych zmian. Rezultat osiągnięty przez C. W. S., powtarzam, jest niesłychany i stanowczo przewyższa rezultaty osiągnięte w raidzie tegorocznym przez jakiegokolwiek inne maszyny. Świetnie wróży to o przyszłości polskiego przemysłu samochodowego i daje zna-



Rys. 253. Park w Wilnie.

Fot. Majcherski.

komite świadectwo Centralnym Warsztatom Samochodowym, ich kierownikowi zasłużonemu inżyn. maj. Meyerowi i konstruktorom C. W. S., inż. Tańskiemu, inż. Paszewskiemu i Mrajskiemu. Choćby nic więcej w raidzie tegorocznym nie zostało osiągniętem, to rewelacja tych dwóch marek polskich stanowiłaby dostateczną zasługę dla inicjatorów i organizatorów tego trudnego zawodu.

*

Obok rewelacji maszyn raid tegoroczny przyniósł nam i rewelację kierowców. Przekonaliśmy się, iż posiadamy cały zastęp świetnych jeźdźców, nie ustępujących zupełnie sławom zagranicznym, a nieznanymi do tej pory ogółowi, tylko wskutek braku okazji występowania na większych turniejach samochodowych. Punkt porównania mieliśmy tego roku doskonały, gdyż w raidzie naszym udział przyjął kilku słynnych jeźdźców zagranicznych. Taki Bettaque, weteran sportu samochodowego, król spokoju i zimnej krwi, stworzył już całą szkołę kierowców jazdy długodystansowej. Hr. Almasy znów jest okazem brawury i tego, co na Zachodzie nazywają „brio“, a jednocześnie w każdym calu jest rycerskim gentlemanem. Obydwaj ci jeźdźcy mają za sobą cały szereg międzynarodowych zwycięstw zarówno na drogach jak i na największych torach Europy. Zmierzyli się z nimi nasi jeźdźcy nie tylko o ustalonej już reputacji, jak np. Liefeldt lub Bitschan, ale i skromniejsi pracownicy steru. I oto okazało się, że mamy cały szereg doskonale wytrenowanych i doświadczonych kierowców. Poza wyżej wymienionymi: Liefeldtem, który nie ma sobie równego w Polsce na długie przestrzenie i który bezwątpienia i na międzynarodowym terenie należałby do czołowych jeźdźców, oraz Bitschanem, tym brawurowym wyścigowcem, który tym razem trzymał w garści swój szalony temperament, aby z matematyczną precyzją doprowadzić do portu wraz z honorem firmy Varsovie-Automobil powierzonego sobie F. N-a, na czoło wysunęli się Hahn, Empacher i Dzierliński. Hahn wraz z Mrajskim należą do wysokiej klasy opanowanych jeźdźców długodystansowych, którzy na chwilę nie popuszczają wodzy swej fantazji, aby nie narazić, z matematyczną ścisłością obliczonego i przygotowanego, rezultatu. Tych kierowców nazwałbym kierowcami mózgowymi, gdyż nic nie zostawiają oni przypadkowi, a spokojnie i sumiennie pełnią swe ciężkie obowiązki, wiedząc, iż to najpewniejsza, choć może nie najefektowniejsza droga do zwycięstwa. Przeciwnieństwem ich są Bitschan, Empacher i Nowakowski. Tych zaliczyłbym do kierowców z serca

„z hercem“, jak to zwykliśmy nazywać po „polsku“ — do pełnych fantazji rycerzy steru, — którzy nie unikają trudności i niebezpieczeństw, a wyszukują ich, by w efektywnym rzucie je pokonać. Ci kierowcy zdolni są do czynów heroicznych, do krew mrozących szaleństw i bohaterstw, a między nami powiedziawszy, to ci właśnie zostają zwykle rekordzistami, lub... trupami. Wysokiej klasy jeźdźcą jest zawodowiec Dzierliński, w którego doświadczonych rękach samochód jest posłusznym dzieckiem. Hr. Tyszkiewicz okazał się nie tylko doskonałym konstruktorem, ale pierwszorzędnym jeźdźcą. Z maszyną swą, którą spłodził, zrosł się on w jedną, świadomą swych środków i możliwości istotę; a wszak największy talent kierowcy to dokładne wczucie się w maszynę, — zwycięstwo wtedy nie może mu się wymknąć. A przytem hr. Tyszkiewicz wykazał młodzieńczy wprost zapał i energję, sam przystępując do reperacji złamanego swego resoru i bez obcej pomocy doprowadzając ją do skutku. Pierwszorzędnymi jeźdźcami okazali się dwaj kierowcy wojskowi: por. Samborski i kpt. Kapałczyński, którzy sportową swą fantazję potrafili utrzymać w korbach dyscypliny wojskowej, co w rezultacie dało klasyczną wprost ich formę. O Szrednickim zbyteczne tu się rozpisywać — nie jest on bowiem rewelacją — znamy go już jako starego doświadczonego kierowcę, który w najdrobniejszych szczegółach zgłębił wszystkie arkana i tajemnice steru, i tylko wskutek nieszczęśliwego przypadku choroby, mianowicie, świetnego mechanika, ogólnie znanego, jednego z najstarszych naszych automobilistów, p. Grębowskiego, w czasie, gdy zaszła konieczność reperacji resora, musiał użyć obcej pomocy i nie został sklasyfikowanym w raidzie. Specjalne słowa uznania należą się jeszcze p. Nowakowskiemu. Niezwykłym swym duchem sportowym i energją zachwycił on wszystkich po tem, gdy już zadziwił swą maestrią w prowadzeniu małej swojej Tatry. Taki zapał i poświęcenie graniczy już z bohaterstwem.

Na zakończenie powiedzieć trzeba, iż pod względem wytrzymałości na trudy i obowiązkowości sportowej stanęliśmy narówni, a może i wyżej od wielu krajów Zachodnich. Tak trudnych i męczących warunków nie znają inne zawody sportowe, a mimo to raid tegoroczny ukończyli wszyscy bez wyjątku. Nikt w drodze nie odpadł, nikt nie zachorował — wszyscy pozostali dziarscy i weseli, a na finiszu w Warszawie znalazły się wszystkie maszyny i wszyscy kierowcy, którzy na wiekopomny raid ten wyruszyli. Jest to też swego rodzaju rekord polski, a może i wszechświatowy.

Mn.



Rys. 254. Morskie Oko takie, jakiem się ukazało w chwili odjazdu raidu.

Rezultaty prób specjalnych V-go Raidu Automobilklubu Polski.

№	M a r k a	K i e r o w c a	Próba szybk. górsk. Kilometrrelancé		Próba elastyczności				Próba szybkości Kilometrrelancé	
			Czas godz.	Szyb. kfm.	Najmniejsza szyb.		Największa szyb.		Czas godz.	Szyb. kfm.
					Czas godz.	Szyb. kfm.	Czas godz.	Szyb. kfm.		
1	F. N.	Bitschan	2,59,0	40,2	2'06 ² / ₅	8,03	56''64,3	—	1'26 ¹ / ₅	83,6
2	F. N.	Hahn	9,05,8	38,8	2'42	niezr.	1'15''	—	1'30''	80,0
3	Citroën	Dzierliński	2,53,6	41,4	2'27	7,35	1'11 ³ / ₅	50,5	1'22 ² / ₅	87,6
4	Citroën	Wysocki	2,46,0	43,3	2'26''	7,04	1'15 ⁴ / ₅	47,5	1'24''	85,7
6	Lancia	Przewłocki	2,37,6	45,7	—	—	—	—	1'21''	87,8
7	Austro-Daimler	Liefeldt	2,05,2	57,6	2'12''	8,18	1'05''	55,5	1'01 ² / ₅	118,2
8	Austro-Daimler	Bettaque	2,02,2	59,0	1'59 ³ / ₅	9,02	1'03 ³ / ₅	57	0'59 ¹ / ₅	121,5
9	Ralf Stetysz	Nowicki	2,49,2	42,7	1'34 ³ / ₅	11,42	1'15''	48	1'25''	84,7
10	Ralf Stetysz	Tyszkiewicz	2,46,2	43,4	1'41''	10,68	1'10''	51,5	1'23''	86,7
11	Steyr	Almasy	2,22,8	50,4	2'44''	6,06	1'06 ¹ / ₅	55	1'07 ⁴ / ₅	106,5
12	Steyr	Pfeiffer	2,16,8	52,6	1'43''	10,05	1'04''	56,2	1'36''	75,0
13	Steyr	Szrednicki	2,37,0	44,8	2'10''	8,32	1'06''	54,5	1'55''	62,7
14	Rochet Schneider	Koch	3,04,5	39,0	1'50 ² / ₅	9,80	1'12''	54	1'27''	82,7
15	Rochet Schneider	Empacher	2,48,8	42,6	1'32 ² / ₅	11,07	1'06 ¹ / ₅	54,2	1'20''	90,0
16	Tatra	Nowakowski	—	—	—	—	—	—	1'46''	68,0
17	C. W. S.	Samborski	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Cadillac	Kapałczyński	2,21,0	51,0	—	—	—	—	1'18''	92,3

Czasy przebycia każdego etapu

(W etapie drugim czas najdłuższy został przedłużony o 25%).

№	I 639 kfm.	II 359 kfm.	III 516 kfm.	IV 624 kfm.	V 642 kfm.	VI 568 kfm.	VII 437 kfm.	Ogółem
1	14,32	9,33	12,19	15,34	15,33	14,51	7,19	89,40
2	17,00	10,01	12,58	12,20	14,09	12,14	7,33	86,15
3	16,01	11,09	12,11	15,44	14,42	13,53	8,49	91,29
4	15,50	10,55	12,17	16,41	13,44	14,00	9,35	93,02
5			n i e	s t a	n a ł			
6	15,43	11,01	13,44	19,14	p o	z a	k o n	k u r s e m
7	13,16	9,32	12,00	14,21	15,06	13,10	9,03	86,27
8	14,15	8,16	12,01	14,33	14,18	12,35	8,53	84,51
9	16,59	9,11	11,42	13,27	13,12	11,29	7,46	83,46
10	16,02	10,19	11,53	21,02	11,34	12,50	7,55	91,40
11	14,21	8,18	11,10	13,54	14,50	12,46	8,23	83,42
12	13,44	8,22	9,27	13,25	14,57	12,31	7,45	81,11
13	13,15	9,47	p o	z a	k o n	k u r	s e m	
14	14,35	10,22	12,26	14,32	15,10	8,22	8,30	82,17
15	13,30	9,52	10,56	13,31	13,25	11,29	7,18	79,59
16	14,02	14,07	13,14	p o	z a	k o n	k u r	s e m
17	13,44	9,34	10,13	13,20	12,41	17,00	8,02	84,34

Konkurs wytrzymałości w Mans

KONKURSY wytrzymałości są zawodami, stworzonymi w powojennej epoce automobilizmu. Wprawdzie już oddawna urządzano rekordowe jazdy samochodów, trwające nieraz nieprawdopodobną ilość godzin, ale nie były to oficjalne zawody, organizowane przez kluby automobilowe, lecz jedynie reklamowe przedsięwzięcia poszczególnych fabryk. Dopiero w r. 1923 słynna firma Rudge Whitworth dała szczęśliwą inicjatywę urządzenia pierwszego oficjalnego konkursu wytrzymałości dla samochodów, który, przy poparciu francuskiego Zachodniego Automobilklubu, odbył się w dniach 26 i 27 maja na szosie pod Le Mans. Od tej chwili popularność konkursów wytrzymałości stale rośnie; za przykładem Francji urządzano je już we Włoszech, Niemczech i Holandji, a w Belgii najgłośniejsze narodowe zawody automobilowe — „Wielką Nagrodę Belgii“ przemieniono ze zwykłego wyścigu samochodów turystycznych na konkurs wytrzymałości.

Rozwój konkursów wytrzymałości jest najzupełniej naturalny. Z samej istoty tych konkursów wynika, że udział w nich brać powinny tylko samochody turystyczne, od których wymagamy wielkiej wytrzymałości w długich podróżach szosowych, a nie samochody wyścigowe, od których przede wszystkim żądamy szybkości, wytrzymałość usuwając na plan dalszy. W dodatku regulaminy konkursów wytrzymałości dopuszczają do nich tylko ściśle seryjne podwozia, co razem stwarza ogromne zainteresowanie publiczności, śledzącej z zaciekawieniem, jak też w trudnym konkursie szosowym sprawiają się maszyny, które ona kupuje. Nic tedy dziwnego, że konkursy wytrzymałości cieszą się wielką popularnością.

Konkurs wytrzymałości stawia przed zawodnikami nielada zadanie. Muszą oni w nieprzerwanej jeździe, trwającej całą dobę, wykazać najwyższą swą wydajność, ażeby w ciągu tego czasu przebyć największą odległość. Rzecz jasna, że jazda nieprzerwana istnieje tylko w teorii; w rzeczywistości samochody zatrzymują się często dla odnowienia zapasów benzyny i smarów, oraz dla niezbędnych reperacji, ale każdy konkurent stara się, aby postoje jego trwały jaknajkrócej.

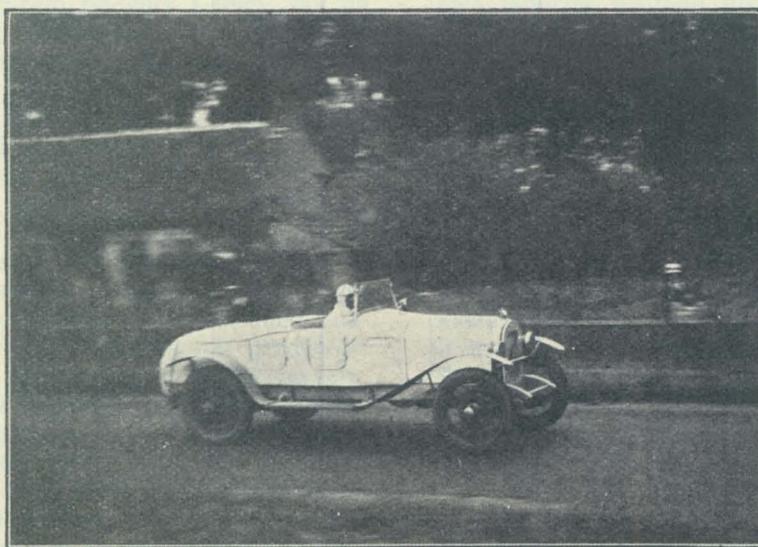
Jak możemy zauważyć z definicji konkursu wytrzymałości, łączy on w sobie zarazem cechy wyścigu i konkursu turystycznego. W konkursach wytrzymałości chodzi o wydobyć z maszyny jaknajwiększą szybkość, i to jest wspólna cecha tych konkursów i wyścigów. O ile jednak w każdym wyścigu wyznaczona jest przestrzeń, a czas jest nieokreślony, to odwrotnie w konkursie wytrzymałości przepisany jest czas, a przestrzeń zazwyczaj pozostaje nieograniczona.

Jak już wspomniałem, konkursy wytrzymałości są dostępne tylko dla seryjnych samochodów turystycz-

nych i odbywają się w trudnych warunkach szosowych. W tem leży ich podobieństwo do wszelkich zawodów turystycznych. Wprawdzie największa przestrzeń w jeździe dwudziestoczęterogodzinnej została przebyta na specjalnym torze cementowym z przewyższonymi krzywiznami, ale dziwić się temu najzupełniej nie należy. Na szosie żaden wóz seryjny nie przejedzie tak ogromnego dystansu, jaki wynosi ów rekord, to też nigdy byśmy nie wiedzieli, co za wydajność może wykazać samochód w ciągu 24 godzin. Zresztą ten rekord torowy ma znaczenie czysto sportowe. Prawdziwie praktyczne znaczenie posiada zato rekord przestrzeni, przebytej w 24 godzinach jazdy szosowej, ustanowiony w tym roku podczas klasycznego konkursu wytrzymałości w Le Mans.

Firma Rudge Whitworth, która zainicjowała przed

dwoma laty konkurs w Le Mans, stworzyła dla swej nagrody regulamin niezwykle trudny, zawierający warunki, jakich nie stawia żaden inny konkurs wytrzymałości. Mianowicie fabryka samochodów, która pragnie zdobyć nagrodę Rudge Whitworth, musi nie raz, ale dwa lub trzy razy poddać swe wozy trudnej próbie wytrzymałości szosowej. W praktyce wygląda to następująco: w roku 1923 rozegrano w Mans pierwszą rozgrywkę tak zwanej „Pierwszej Nagrody Trzyletniej“, która zakwalifikowała maszyny zwycięskie do roz-



Rys. 255. Stoeffel na Chrysler Six. Fot. Meurisse.

zegranej w roku 1924 drugiej rozgrywki tejsze nagrody. Prócz tej rozgrywki odbyła się w roku zeszłym pierwsza rozgrywka „Pierwszej Nagrody Dwuletniej“ i samochody, które zakwalifikowały się w tych dwóch rozgrywkach, dopuszczono w tym roku do finałów, rozegranych wraz z pierwszą rozgrywką „Drugiej Nagrody Dwuletniej“, której finał, prawdopodobnie wspólnie z pierwszą rozgrywką nowej nagrody, odbędzie się w roku przyszłym.

W roku bieżącym rozegrano zatem w Le Mans finały „Pierwszej Nagrody Trzyletniej“ i „Pierwszej Nagrody Dwuletniej“, oraz pierwszą rozgrywkę „Drugiej Nagrody Dwuletniej“. Ażeby się zorientować dobrze w układzie sił tegorocznych konkurentów, przyjrzymy się pokrótce wynikom z lat ubiegłych.

A więc w r. 1923 z pierwszej rozgrywki „Pierwszej Nagrody Trzyletniej“ zakwalifikowały się do rozgrywki drugiej następujące marki: Amilcar (1), Bignan (2), Bentley (1), Berliet (1), Brasier (2), Bugatti (2), Chenard et Walcker (3), Corre la Licorne (1), Delage (1), Excelsior (2), Ford Montier (1), Georges Irat (2), Lorraine Dietrich (2), Rolland Pilain (4), S. A. R. A. (1), Salmson (2) i Vinot Deguinguand (1). Największą odległość w ciągu 24 godzin—2219 klm.—przebył wtedy trzylitrowy samochód Chenard et Walcker kierowany przez Lagacha i Leonarda.

W roku następnym, w drugiej rozgrywce „Pierwszej Nagrody Trzyletniej“, bądź to nie zjawily się na starcie, bądź też wycofały się w czasie biegu samochody marek: Berliet, Bugatti, Corre la Licorne, Delage, Excelsior, Ford-Montier, Georges Irat, S. A. R. A., Salmson i Vinot Deguinguand, skutkiem czego do finału zakwalifikowało się dziewięć następujących wozów: 1 Amilcar o pojemności cylindrów 1074 cm.³, 1 Bentley o pojemn. 2995 cm.³, 2 Brasier o pojemn. 2092 cm.³, 1 Bignan o pojemn. 1979 cm.³, 1 Chenard et Walcker o pojemn. 1973 cm.³, 1 Lorraine Dietrich o pojemn. 3446 cm.³ i 2 Rolland Pilain o pojemności 1992 cm.³.

Z rozgrywki „Pierwszej Nagrody Dwuletniej“ zakwalifikowano do tegorocznego finału osiem maszyn: 2 Aries o pojemności cylindrów 1085 cm.³, 1 Bignan o pojemn. 1979 cm.³, 2 Chenard et Walcker o pojemn. 1973 cm.³, 2 Lorraine Dietrich o pojemn. 3446 cm.³ i 1 S. A. R. A. o pojemn. 1099 cm.³.

Największą odległość w zeszłorocznym konkursie, 2077 klm. — przebył trzylitrowy samochód Bentley, prowadzony przez Duffa i Clementa.

Prócz powyższych wozów, zakwalifikowanych do finałów (w finale „Nagrody Trzyletniej“ nie startowały samochody Amilcar i Brasier) zapisano do tegorocznego konkursu jeszcze 42 samochody, które wzięły udział w pierwszej rozgrywce „Drugiej Nagrody Dwuletniej“, co razem dało rekordową ilość 55 maszyn, podzielonych na poniższe trzy grupy:

Finał „Pierwszej Nagrody Trzyletniej“.

№	M a r k a	Litraż cm. ³	Nazwiska kierowców	Dystans minim. w klm.
4	Lorraine Dietrich I	3446	Stalter—Brisson	2049
9	Bentley I	2995	Duff—Clement	2024
22	Rolland Pillain I	1992	Delalande—Chalamel	1848
23	Rolland Pillain II	1992	Sire—de Marguenat	1848
32	Bignan I	1979	Martin—Matthys	1844
49	Chenard et Walcker I	1095	Senecal—Locqueneux	1554

Finał „Pierwszej Nagrody Dwuletniej“

2	Chenard et Walcker III	3945	Lagache - Leonard	2059
4	Lorraine Dietrich I	3446	Stalter—Brisson	2049
5	Lorraine Dietrich II	3446	de Courcelles-Rossignol	2049
33	Bignan II	1979	Springuel—Clause	1844
43	S. A. R. A. I	1099	Marandet—Lecureul	1554
50	Chenard et Walcker II	1095	Glaszmann—de Zuniga	1554
53	Aries I	1086	Rigal—Lalaurie	1552
54	Aries II	1086	Gabriel—Delano	1552

„Druga Nagroda Dwuletnia“

1	Sizaire Berwick I	4538	de Francony—Dupont	2070
2	Chenard et Walcker III	3945	Lagache—Leonard	2059
3	Chenard et Walcker IV	3945	Pisart—Eloy	2059
4	Lorraine Dietrich I	3446	Stalter—Brisson	2049
5	Lorraine Dietrich II	3446	de Courcelles-Rossignol	2049
6	Lorraine Dietrich III	3446	Saint Paul—Bloch	2049
7	Chrysler Six I	—	Stoffel—Desvaux	2045
8	Chrysler Six II	—	—	2045
10	Bentley II	2995	Moir—Bengalfield	2024
11	Aries III	2957	Wagner—Flohlot	2020
12	Aries IV	2957	Duray—Laly	2020
13	Diatto III	—	Lecot—Renaud	2019
14	Diatto IV	—	Rubilit—Vesprini	2019
15	Sunbeam I	—	Seagrave—Duller	—
16	Sunbeam II	—	Chassagne—Davis	—
17	Ford-Montier I	2917	Montier - Ourion	2014
18	Ravel I	—	Vandenbossche-Smeets	1958
19	Ravel II	—	Guilbert—Delhuvence	1958
20	Diatto I	—	Dolle—Giroux	1848
21	Diatto II	—	Garcia—Botto	1848
24	Rolland Pilain III	1992	Strember—Gaudin	1848
25	Omega Six I	1991	Boune—Marguerite	1847
26	Omega Six II	1991	Clement—Coty	1847
27	Omega Six III	1991	Boyriven—Sabipa	1847
28	O. M. I	—	Minoia—Coffani	1851
29	O. M. II	—	T. Danieli—M. Danieli	1851
30	O. M. III	—	Foresti—Vassiaux	1851

№	M a r k a	Litraż cm. ³	Nazwiska kierowców	Dystans minim. w klm.
31	A. C. I	—	Bruce—Joyce	—
32	Bignan I	1979	Martini—Matthys	1844
33	Bignan II	1979	Springuel—Clause	1844
34	G. M. I	1496	Gendron—Bossoutrou	1699
35	G. M. II	1496	Drancè—Michelot	1699
36	Talbot I	1496	Bourlier—Moriceau	1699
37	Talbot II	1496	Ledu—Auclair	1699
38	E. H. P. I	1496	M. Benoist—Dorè	1699
39	E. H. P. II	1496	d'Aulan—Dely	1699
40	Corre la Licorne I	1481	Colon—Valon	1692
41	Corre la Licorne II	1481	Balaud—Doutrebaude	1692
42	Corre la Licorne III	1481	M. i R. Lestienne	1692
43	S. A. R. A. I	1099	Marandet—Lecureul	1554
44	S. A. R. A. II	1099	Erb—Mottet	1554
45	S. A. R. A. III	1099	Segovia—Duval	1554
46	D. F. P. I	1099	Colas—Moraine	1554
47	D. F. P. II	1099	Lacharnay—Milliez	1554
48	D. F. P. III	1099	Porporato—Aubrinere	1554
49	Chenard et Walcker I	1095	Senecal—Locqueneux	1554
50	Chenard et Walcker II	1095	Glaszmann—de Zuniga	1554
51	Amilcar I	—	Morel—Mestivier	1552
52	Majola I	1087	Majola—Cassellini	1552
53	Aries I	1086	Rigal—Lalaurie	1552
54	Aries II	1086	Gabriel—Delano	1552
55	Austin I	—	Samuelson—England	—

W tegorocznym konkursie zastosowano po raz pierwszy handicap zawodników, co, szczególnie ze względu na rozgrywki decydujące było bardzo wskazane. Do finałów dopuszczono zarówno silne jak i słabe maszyny, a zatem szanse nie byłyby równe. Słabe samochody nie przebyłyby tak wielkich przestrzeni, jak samochody silne, a zatem nie otrzymałyby nagród. Tymczasem handicap wyrównał szanse każdego konkurenta, tak że samochód słaby, który przebył dużą odległość w stosunku do swej pojemności, mógł być klasyfikowany przed samochodem silnym, który przebył dystans większy, jednak nie odpowiadający jego litrażowi. Naprzykład samochód pojemności cylindrów 1100 cm.³, który przebył 1800 klm., zajął miejsce przed samochodem trzylitrowym z dystansem 2100 klm. Handicap ten pozwolił firmie Chenard et Walcker na piękny gest sportowy; oto zamiast dwóch maszyn dwulitrowych, dopuszczonych do finału, firma ta dała na konkurs dwa samochody 1100 cm.³, które zajęły pierwsze miejsca w klasyfikacji ogólnej, jak to później zobaczymy.

Przed startem konkursu wycofano sześć samochodów, a mianowicie, z nieznanym bliżej przyczyn, 3 wozy Omega Six, A. C. № 31 i Chrysler Six № 8, oraz z powodu tragicznego wypadku samochód Ravel № 19. Wypadek miał przebieg następujący: młody kierowca Guilbert, który miał po raz pierwszy prowadzić maszynę w konkursie, wpadł w całym pędzie podczas ostatniego treningu na samochód ciężarowy. Skutki zderzenia dla samochodu Ravel były straszne. Cały przód maszyny uległ rozbiciu, a z pod szczątków wydobyto kierowcę z połamanymi nogami, pękniętą czaszką i okropnie poranionego. Guilbert przewieziony został w stanie bardzo ciężkim do szpitala, gdzie zmarł trzeciego dnia nad ranem.

20 czerwca, o godzinie 4 po południu, wystartowało zatem 49 samochodów, na ciężką podróż dwudziestoczwierogodzinną po zamkniętym torze szosowym, o długości okrążenia 17 klm. 260 m. Ażeby być dopuszczonym do klasyfikacji ogólnej musiał każdy konkurent przebyć przynajmniej wyznaczoną, w zależności od kategorii, minimalną przestrzeń. Każdy wóz prowadziło na zmianę dwóch kierowców, przyczem każdorazowo tylko jeden mógł się na nim znajdować dla kierowania i ewentualnych reperacji.

Po starcie na czele znaleźli się natychmiast faworyci konkursu. Pierwsze okrążenie ukończył pierwszy Seagrave na Sunbeamie № 15, robiąc średnio 94 klm./g. Za Seagravem, z różnicą jednej minuty, przeszedł Duff

na drugiej angielskiej maszynie, Bentley № 9. Seagrave przebył pierwszy i drugie okrążenie, podwyższając szybkość do 105 klm./g. Ale powoli maszyny francuskie odbierają angielskim pierwszeństwo. O godzinie 7 wieczorem na czele jest czterolitrowy Chenard et Walcker № 2, za którym idzie Lorraine Dietrich № 4, a dalej dopiero Anglicy: Bentley № 9 i Sunbeam № 15.

Około godziny 8-ej odpada pierwsza maszyna, Amilcar № 51, niestety znów w tragicznych okolicznościach. Skutkiem pęknięcia tylnej opony samochód wywrócił się do rowu, przygniatając kierowcę, Mestiviera, który poniósł śmierć na miejscu. Zmarły należał do grona najwybitniejszych kierowców francuskich. Pracował oddawna w firmie Amilcar, gdzie był kierownikiem działu wyścigowego; sam też brał często udział w zawodach, odnosząc wielokrotne zwycięstwa na małych Amilcarach, w prowadzeniu których był prawdziwym mistrzem. Wkrótce później wycofuje się z konkursu Bentley № 10 ze zrujnowanym skutkiem zderzenia przodem. Dalej odchodzi cyclear Austin № 55, któremu kamień rozbił chłodnicę i wreszcie Majola № 52 oraz oba małe Ariesy № 53 i 54.

Z zapadnięciem nocy powódź światła elektrycznego objęła trybuny; zapaliły swe reflektory i współzawodniczące maszyny. O północy głośniki obwieściły sensacyjne wiadomości: zupełny pogrom faworytów. Na czele konkursu idzie samochód Lorraine Dietrich № 5, który w ciągu 8 godzin zrobił 43 okrążenia, za nim dwulitrowy Bignan № 33 i Sunbeam № 16 (42 okr.), potem Lorraine Dietrich № 4 (41 okr.), a dalej Diatto № 14, O. M. № 29, O. M. № 30, Bignan № 32, Talbot № 37, Chenard et Walcker № 50, Rolland Pilain № 23, Aries № 11 i t. d. — Przez następne cztery godziny wycofuja się: Sizaire Berwick № 1, Chenard et Walcker № 3, Lorraine Dietrich № 6, Sunbeam № 15, S. A. R. A. № 43 i D. F. P. № 48. O czwartej rano, czyli w połowie konkursu, na czele idzie nadal Lorraine Dietrich № 5, który przebył 65 okrążeń. Na drugim miejscu znajduje się Lorraine Dietrich № 4 (63 okrążenia), za nim Sunbeam № 16 (62 okr.) i dalej w większym odstępnie Talbot № 37 i Chenard et Walcker № 49 (59 okr.), Bentley № 9,

O. M. № 29 i O. M. № 30 (58 okr.) i t. d. — O 6-ej rano Lorraine Dietrich № 5 jest nadal na czele, po przebyciu 75 okrążeń; dalej idą: Sunbeam № 16 i O. M. № 29.

O 9-ej rano 28 maszyn pozostaje tylko na torze — wycofuja się: Bignan № 32 i S. A. R. A. № 45.

O 11-ej przed południem odpadają ostatecznie byli faworyci: Chenard et Walcker № 2 i Bentley № 9. Komisja sędziów wyeliminowała z konkursu samochód D. F. P. № 47 za nieosiągnięcie w ciągu 18-tu godzin przepisanego minimalnego dystansu. Na torze pozostaje zatem tylko 25 maszyn.

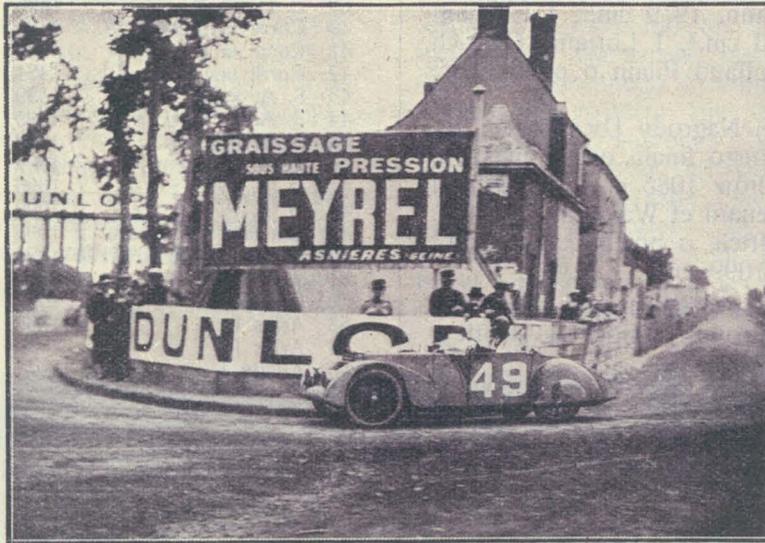
O 2-ej po poł. na czele idzie w dalszym ciągu Lorraine Dietrich № 5, który przebył 119 okrążeń. O 6 okrążeń w tyle znajdują się: Lorraine Dietrich № 4 i Sunbeam № 16; 109 okrążeń zrobili: Aries № 11, O. M. № 29 i O. M. № 30. Odpada O. M. № 28, skutkiem popsucia jednego z łożysk kulkowych i Rolland Pilain № 24. Talbot № 37 zostaje zdyskwalifikowany za przekroczenie regulaminu konkursu.

Zbliża się koniec konkursu. Odpada ostatnia maszyna, Diatto № 13, skutkiem czego tylko 20 wozów

dochodzi do końca. O godzinie czwartej komisarze zatrzymują maszyny. Samochód Lorraine Dietrich № 5, który od przeszło szesnastu godzin znajdował się na czele konkurentów, przebył największy dystans 2232 klm. 932 mtr., co stanowi rekord światowy 24-godzinnej jazdy szosowej. Dalsze miejsca zajęli:

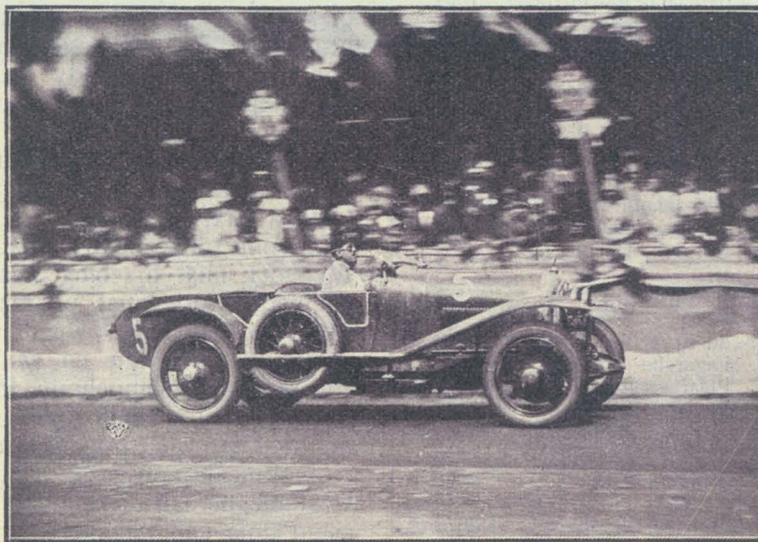
2. Sunbeam № 16 — 2161 klm.; 3. Lorraine Dietrich № 4 — 2149 klm.; 4. O. M. № 29 — 2080 klm.; 5. O. M. № 30 — 2080 klm.; 6. Aries № 11 — 2055 klm.; 7. Chrysler Six № 7 — 2032 klm.; 8. Rolland Pilain

№ 23 — 2020 klm.; 9. Diatto № 14 — 1916 klm.; 10. Corre la Licorne № 41 — 1908 klm.; 11. Corre la Licorne № 42 — 1889 klm.; 12. Chenard et Walcker № 50 — 1882 klm.; 13. Diatto № 21 — 1881 klm.; 14. Bignan № 33 — 1878 klm.; 15. Chenard et Walcker № 49 — 1813 klm.; 16. Ravel № 18 — 1799 klm.; 17. E. H. P. № 39 — 1787 klm.; 18. G. M. № 35 — 1741 klm.; 19. Rolland Pilain № 22 — 1713 klm.; 20. S. A. R. A. № 44 — 1620 klm. — Nie wszystkie maszyny, które ukończyły konkurs, zakwalifikowano



Rys. 256. Senéchal na Chenard na zakręcie w Pontlieu.

Fot. Meurisse.



Rys. 257. Rossignol na Lorraine-Dietrich bije rekord konkursu.

Fot. Meurisse.

do nagród lub następnych zawodów. Cztery samochody nie przebyły wyznaczonych minimalnych dystansów i nie były wcale klasyfikowane. Są to: Chrysler Six № 7, Diatto № 14, Ravel № 18 i Rolland Pilain № 22.

Klasyfikacja ostateczna „Pierwszej Nagrody Trzy-letniej“ wypadła następująco:

1. Chenard et Walcker (Senechal — Loqueneux) — 1813 klm. 240 mtr.

2. Rolland Pilain (Sire — de Marguenat) — 2020 klm. 314 mtr.

3. Lorraine Dietrich (Stalter—Brisson)—2149 klm. 488 mtr.

Wynik „Pierwszej Nagrody Dwuletniej“ ustanowiono jak następuje:

1. Chenard et Walcker (Glaszmann—de Zuniga)— 1882 klm. 900 mtr.

2. Lorraine Dietrich (de Courcelles Rössignol)— 2232 klm. 932 mtr.

3. Lorraine Dietrich (Stalter—Brisson)—2149 klm. 488 mtr.

4. Bignan (Springuel—Clause)—1864 klm. 296 mtr.

Obie nagrody firmy Rudge Whitworth zostały zatem zdobyte przez sam. Chenard et Walcker. Jest to zwycięstwo najzupełniej zasłużone, jeśli zważymy na piękne wyniki Chenardów

w konkursach lat ubiegłych i na niewielką pojemność z wycięskich maszyn. Podwozia samochodów Chenard et Walcker zostały zaopatrzone w tym roku w specjalnie profilowane karoserje, stawiające mały opór powietrzu. Jak widzimy, przyczyniły się one bezwątpienia do świetnego wyniku małych Chenardów.

Bezwzględny zwycięzca konkursu, Lorraine Dietrich, okazał wytrzymałość i regularność prawdziwie zdumiewającą. Przez trzy czwarte biegu szedł ten samochód

na pierwszym miejscu, ze stałą szybkością przeszło 93 klm/g. Drugi Lorraine Dietrich skończył konkurs na dobrem trzecim miejscu.

Samochody angielskie miały straszego pecha. Oba Bentleye, które w latach poprzednich osiągnęły dobre wyniki, w tym roku wcale konkursu nie skończyły. Sunbeam № 15, który pod wytrawnymi rękami Seagrava i Dullera doskonale zaczął konkurs, musiał się wycofać z powodu popsucia sprzęgła. Z pięciu startujących maszyn angielskich jedna tylko doszła do celu, co prawda na zupełnie dobrem miejscu.

Podkreślić zato należy niezwykle wybitny wynik dwulitrowych samochodów włoskich O. M., które przez cały czas konkursu wykazywały doskonałą regularność i skończyły bieg przed samochodami większej pojemności, z szybkością średnią prawie 87 klm/g.

Z maszyn półtoralitrowych największą sprawność wykazała obsada firmy Corre la Licorne, której dwa wozy, po bardzo regularnym biegu, zajęły dziesiąte i jedenaste miejsce.

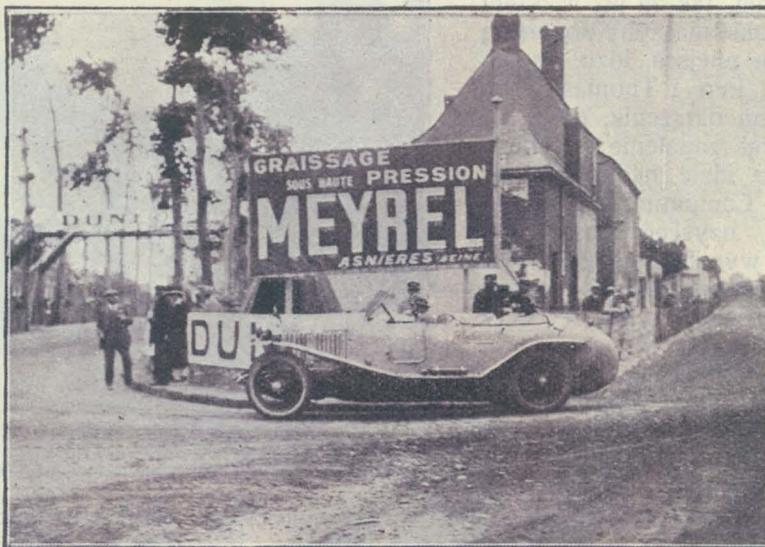
Amerykański Chrysler Six zapowiadał się na treningu bardzo obiecująco, w konkursie jednak prześladował go pech. Wielka ilość niegroźnych i nie wynikających z winy samochodu lub kierowcy wypadków oraz

złe zrozumienie sygnałów przez kierowcę Desvauxa, tak opóźniły jego bieg, że ten szybki i doskonale prowadzony wóz nie przebył wyznaczonego minimalnego dystansu.

Z innych marek dość dobre wyniki osiągnęły, po raz pierwszy startujące w konkursie wytrzymałości, małe samochody G. M. i E. H. P., oraz znana z poprzednich konkursów S. A. R. A., o silniku chłodzonym powietrzem.

Pozostałe samochody nie osiągnęły rezultatów zadawalających.

Mak.



Rys. 258. Aries na zakręcie w Pontlieu.

Fot. Meurisse.

Wielka Nagroda Europy

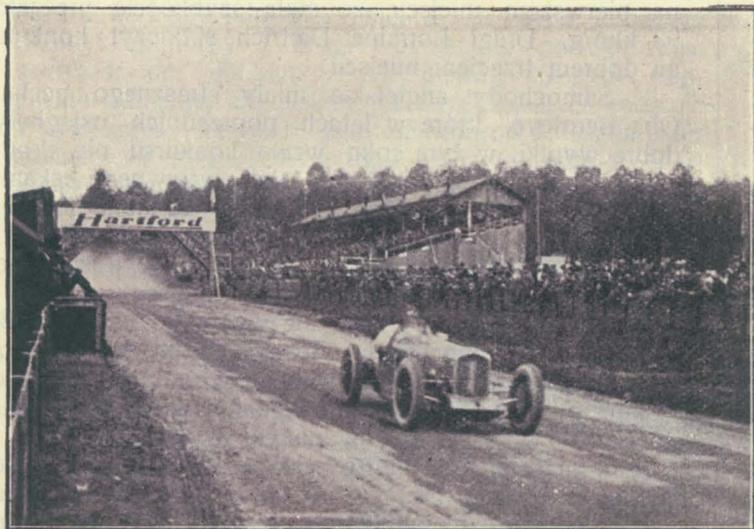
WŁOSI wygrali po raz trzeci Wielką Nagrodę Europy! To zwycięstwo, pasujące włochów na mistrzów automobilizmu europejskiego i kwalifikujące ich zarazem na jedno z pierwszych miejsc w mistrzostwie świata, wzbudziło niebywały entuzjazm w słonecznej Italji od Lombardji aż po Sycylję. Włosi wygrali po raz trzeci... Ach! czemuż się zresztą dziwić? Wszak niezwykłe Alfę prowadzili Ascari i Campari. Ci kierowcy, na wyjątkowo świetnie pracujących w tym dniu maszynach, nie mogli byli przegrać.

W każdym razie francuzi dość kwaśno i chłodno przyjęli rezultat wyścigu w Spa. Spodziewali się oni, że w tym meczu dwóch ambicji narodowych i dwóch pierwszorzędných marek świata zrewanżują się za swą zeszlóroczną porażkę w Lyonie, lub przynajmniej tak, jak i tam, z honorem wyjdą z wyścigów. Tymczasem wynik wyścigów w Spa bardzo smutnie wypadł dla

barw francuskich: ani jedna z pięknych 12-cylindrówek Delage nie ukończyła biegu.

Trzeci wyścig o Wielką Nagrodę Europy został zorganizowany przez Królewski Automobilklub Belgji i odbył się w dniu 28 czerwca na bajecznie przygotowanym, szosowym torze w Francorchamps, koło Spa. Po wycofaniu nieprzygotowanych odpowiednio do konkurencji samochodów Guyot Spécial i Sunbeam, do startu stanęło zaledwie 7 wozów: 3 Alfa Romeo i 4 Delage. Kierowcami ze strony włoskiej byli: Ascari, Campari i Brilli Peri, a ze strony francuskiej: Divo, Thomas, Benoist i Torchy. Konkurenci przebyć mieli 54 okrążenia toru, co dawało ogromny dystans 805 kilometrów 356 metrów.

Samochody włoskie natychmiast po starcie zaczynają prowadzić bieg. Wyjątkowy pech francuzów występuje już w 2-gim okrążeniu: Robert Benoist po



Rys. 259. Divo na Delage przed trybunami.

Fot. Meurisse.

kilkunastu minutach jazdy rozbija zbiornik i wycofuje się. Wkrótce potem zatrzymuje się Torchy z powodu zepsucia zapalania, tak że już w 5-tym okrążeniu dwie tylko francuskie maszyny pozostają w wyścigu. Na pierwszym miejscu idzie Ascari, dalej Campari, Divo, Brilli Peri i Thomas. Ten ostatni odpada już w 7-mem okrążeniu, gdyż nawrót wydyszyn spowodował zapalenie i wybuch benzyny z zbiorniku. Divo idzie nadal na trzecim miejscu za Ascarim i Camparim, nie mogąc mimo wielkich wysiłków uzyskać lepszej pozycji. W 30-tym okrążeniu wycofuje się Brilli Peri z powodu pęknięcia osady przedniego resoru. Z 7-miu samochodów pozostaje tylko 3! Lecz w okrążeniu 33-cim i ta liczba się zmniejsza. Psuje się zapalenie ostatniemu Delagowi i Divo, cała nadzieja osady francuskiej, wycofuje się. Odtąd przez 21 okrążeń idą samotnie dwie Alfy i Ascari pierwszy przychodzi do celu w czasie 6 g. 42 m. 57 s. z szybkością średnią 119 kilometrów 919 m/g. Campari zajął drugie miejsce w 7 godz. 4 m. 55 s.

Dwie nowe wyścigówki medjolańskiej firmy wspaniale pracowały przez cały czas trudnego wyścigu. Obie wykazały niesłychaną regularność, prowadząc bieg bez zmiany od początku do końca i nie

dopuszczając wcale do głosu pozostałych samochodów. Zarówno Ascari, jak i Campari ani razu nie byli zmuszeni do reparacji swych świetnych wozów. Obaj oni zatrzymywali się zaledwie po trzy razy przez cały czas biegu dla odnowienia zapasu benzyny, przyczem Campari regulował tylko podczas tych przymusowych postojów hamulce i amortyzatory. Trzeci samochód Alfa Romeo zgóry miał przeznaczoną przegraną, gdyż był to wóz zeszlórocznej konstrukcji, który wielokrotnie już brał udział w wyścigach, a ostatnio służył w fabryce do prób i doświadczeń i był skutkiem tego bardzo zużyty. W rękach tak dobrego kierowcy, jak Brilli Peri, miała i ta maszyna kilka dobrych momentów.

Co do samochodów Delage, to sami francuzi przyznają, że poziom ich osady był wyjątkowo marny i że na treningach zapowiadała się ona znacznie lepiej. Trudno jednak odmienić to, co się stało. Poczysają się więc tylko francuzi nadzieją rewanżu w Wielkiej Nagrodzie Francji.



Rys. 260. Ascari na punkcie zaopatrzenia. Fot. Meurisse.

Dnia 26 lipca pewniej się może czuć będą w swej ojczyźnie, na własnym torze — w Monthlery.

Mak.

BACZNOŚĆ AUTOMOBILIŚCI!

Urzędowe

OKÓLNIAK WOJEWODY KIELECKIEGO

Do Wydziałów powiatowych i miast wydzielonych w województwie kieleckim.

Zapory rogatek przed wjazdem do miast.

Opłaty miejskie od samochodów w miastach niewydzielonych.

Istniejące w wielu jeszcze miejscowościach rogatki (zapory) mytnicze utrudniają w znacznym stopniu ruch komunikacyjny po drogach publicznych i są nierzadko powodem nieszczęśliwych wypadków dla podróżujących. Wypadki te spowodowane są zazwyczaj zamknięciem i nieoświetleniem tych zapór w porze

nocnej lub też nagłym zamknięciem zapory w dzień tuż przed nadjeżdżającym samochodem, względnie zwykłym wozem. Poza tem zdarzają się często wypadki, że przejeżdżający nocą dłuższy czas muszą wyczekiwać zanim rogatekowi obudzi się i otworzy zapórę. Stosunki takie przy wzmożonym obecnie ruchu samochodowym na drogach publicznych nie mogą być nadal utrzymane.

Celem zatem ułatwienia komunikacji, a zarazem wykluczenia na przyszłość zdarzania się nieszczęśliwych wypadków, polecam Wydziałom powiatowym i Magistratom miast wydzielonych zniesienia w terminie do dnia 1-go lipca 1925 r. zasadniczo wszelkich zapór na drogach publicznych (mytniczych, kopytko-

wych i t. p.). Zatrzymywanie wszelkich pojazdów, celem ściągnięcia opłat drogowych winno odbywać się w sposób praktykowany już w niektórych miastach tutejszego województwa, przez dawanie znaków ostrzegawczych czerwoną chorągiewką i przez stałe ustawienie z prawej strony drogi tarczy czerwonej z obu stron miejsca poboru opłat na odległość około 100 m. b. Niereagujących na te znaki należy pociągać do odpowiedzialności i kary, co u przejeżdżających samochodów da się łatwo uskutecznić przez zanotowanie znajdującego się z tyłu (a także z przodu) wozu znaku rejestracyjnego i doniesienia o tem do Urzędu wojewódzkiego.

Jeżeliby zachodziła nieunikniona potrzeba zamykania w porze nocnej zapory mytniczej, to wtedy zapora ta winna być w ten sposób skonstruowana i pobudowana, by przy otwartej zaporze na całej szerokości jezdni była wolna wysokość dostateczna dla przepuszczenia autobusów, względnie wozów naładowanych do dozwolonej normy.

Zapory takie winny być pomalowane na biały kolor i dobrze w nocy oświetlone.

Miejsca poboru opłat drogowych (kopytkowych) winny być nocną porą oświetlone czerwonym światłem, przyczem urządzenie świetlne winno dawać pewną gwarancję należytego funkcjonowania. Niezależnie od tego należy wymagać, by w porze nocnej był ustawiony stały dozór, na wypadek zgaśnięcia światła, względnie szybkiego przepuszczenia jadących podróżnych.

Ponieważ niektóre samochody prywatne dla uniknięcia opłat miejskich i drogowych podszywają się pod samochody rządowe, dla niedopuszczenia przeto na przyszłość do tego rodzaju nadużyć, zarządzam co

następuje: na oświadczenie kierowcy (szofera), względnie osób jadących, że samochód jest rządowy, winien poborca opłat zapisać numer rejestracyjny wozu, lub też—o ile jest niepiśmienny—zażądać od jadących wpisania tego numeru na przygotowanej przez siebie kartce. Spis tych numerów (a przede wszystkim numerów podejrzanych samochodów) należy od czasu do czasu przedkładać Urzędowi wojewódzkiemu celem sprawdzenia prawdziwych właścicieli i ewentualnego pociągnięcia ich do odpowiedzialności.

Podając powyższe do wiadomości i do zastosowania się, oczekuję w najbliższej przyszłości polepszenia się obecnych stosunków przy przejazdach przez miejsca opłat na drogach publicznych.

Ponieważ opłaty miejskie od samochodów różnią się dosyć znacznie w poszczególnych miastach niewydziałonych, polecam przeto Wydziałom powiatowym przedłożyć mi w możliwie krótkim terminie czasu wykaz opłat miejskich, wyznaczonych przez Magistraty miast niewydziałonych za przejazd wszelkiego rodzaju pojazdów.

Wojewoda
(—) Manteuffel

Z Rozkazu Dziennego Komendanta Policji Państwowej m. st. Warszawy z dn. 18 czerwca 1925 roku.

Znajomość przepisów o ruchu kołowym.

Polecam, aby wszyscy funkcjonariusze P. P. do dnia 1 lipca r. b. byli jaknajdokładniej obznajmieni z przepisami o ruchu ulicznym, pomieszczonemi w p. 5 Rozkazu Dziennego Nr. 126 z dn. 3 b. m.

Kierownicy inspektoratów i komisariatów dopilnują ścisłego wykonania powyższego zarządzenia.



DODGE BROTHERS TOURING CAR

PRZEDSTAWICIELSTWO

„VARSOVIE - AUTOMOBILE”

SP. AKCYJNA

WARSZAWA, UL. KOPERNIKA 4/6, TEL. 237-22, 12-78 i 236-64



DELAGE

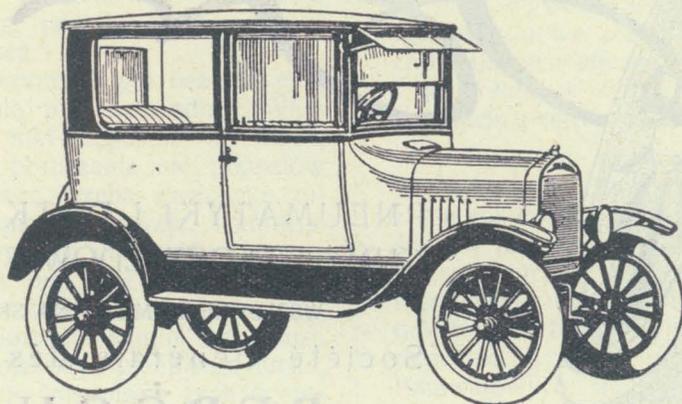
SENATORSKA Nr. 10, TELEFON Nr. 290-91

SALON WYSTAWOWY SENATORSKA 26, TEL. 33-32

POSIADA NA SKŁADZIE NAJNOWSZE
I NAJWYKWINTNIEJSZE MODELE

: : : : : 1925 ROKU : : : : :

NOWE OBNIŻONE MODELE



przedawane są po niezmienionej cenie, pomimo zwiększenia kosztu ich wykonania o blisko 500 złotych. Zmiany i ulepszenia wprowadzone w nowych modelach przedstawiają następującą wartość:

Opony balonowe oraz obręcz zapasowa z oponą około zł. 100.—
 Lusterko orientacyjne, przecieracz przedniej szyby
 i lampka na desce rozdzielczej około zł. 20.—
 Wykonanie w nowych kolorach około zł. 15.—
 Zmiany konstrukcyjne w niższych modelach około zł. 350.—
 Przez wprowadzenie tych ulepszeń samochody Ford wysuwają się na czoło lekkich wozów całego świata.

Ford

PRZEDSTAWICIELE NA POLSKĘ i W. M. GDAŃSK:

WARSZAWA: „Elibor” Sp. Akc. Handl.-Przem. Ł. J. Borkowski. — **BYDGOSZCZ:** Wytwórnia motorów jezdnych „Stadie”. — **BRZEŚĆ n/BUGIEM:** M. Greim Biuro Inż. Budowl. Sp. z ogr. odp. — **GNIEZNO:** Józef Konieczny. — **KATOWICE:** „Elibor” Sp. Akc. Handl.-Przem. Ł. J. Borkowski; Ludwik Hubicki. — **KALISZ:** H. Skassa i Z. Zarnecki. — **KIELCE:** Bracia Z. & S. Przygodzcy. — **KRAKÓW:** Ludwik Hubicki. — **KUTNO:** W. Niklewicz, H. Karczewski i S-ka. — **LUBLIN:** Lubelski Syndyk. Rolniczy Sp. Akc. — **LWÓW:** „Eshape” Spółka Handl.-Przemysłowa Z. O. P. — **ŁÓDŹ:** „Elibor” Sp. Akc. Handl. Przemysł. Ł. J. Borkowski; Spółka dla Sprzedaży Samochodów. — **OSTRÓW:** (Wielkop.) Kielman i Wentzel. — **POZNAŃ:** „Elibor” Sp. Akc. Handl.-Przem. Ł. J. Borkowski; J. Zagórski & A. Tatarski. — **PŁOCK:** Polskie Tow. Automobilowej Komunikacji Sp. z ogr. odp. — **PRZEMYŚL:** „Cyklop” Fabryka maszyn odlewnia żelaza i handel maszyn Sp. z o. odp. — **RADOM:** Inż. W. Kechel Biuro Techn.-Handl. — **RZESZÓW:** „Kuźnica” Fabr. i warszt. reper. masz. roln. Sp. z o. o. — **SANOK:** K. Dembiński. — **SOSNOWIEC:** Tow. Przem.-H. „Oskard” Sp. z ogr. odp. — **STRYJ:** Bracia Horodyscy Warsztaty Maszynowe. — **TORUŃ:** Centrala Samoch. i Akcesorji M. Hartwig i S-ka. — **TARNÓW:** „Popęd” Warsz. mechan. i garaże samoch. Bronisław Kalicki. — **WŁOCŁAWEK:** Józef Skrobecki. — **WILNO:** W. Malinowski Dom Przem.-Handl. Sp. z o. o. — **GDAŃSK:** „Elibor” Sp. Akc. Handl.-Przem. Ł. J. Borkowski; von Alvensleben & Thiel G. m. b. H. — **NYTYCH:** J. Klein.



Najlepsze w świecie
M A S Y W Y
 DO WOZÓW
 CIĘŻAROWYCH
 zwykłe, dysymetryczne
 i zastępujące pneumatyki
 „Extra Souple
 Cannelé”

PNEUMATYKI I DĘTKI SAMOCHODOWE
 GUMY WELOCYPEDOWE I MOTOCYKLOWE

WSZYSTKIE WYMIARY NA SKŁADZIE POSIADA

Société Générale des Etablissements

BERGOUGNAN

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ i W. M. GDAŃSK

Alfred K. Przeworski i S-ka

WARSZAWA

SP. Z OGR. ODP.

LESZNO 77

Adres telegraficzny: „Alhage — Warszawa“

Telefony: 510-46 i 207-04

B A C Z N O Ś Ć !

A U T O M O B I L I Ś C I

B A C Z N O Ś Ć !

Największa, bogato zaopatrzona w wszelkie
 artykuły samochodowe jest tylko firma

L E O N A R D K R U P K A

WARSZAWA, NOWY ŚWIAT № 5 TELEFON № 210-70 (dawniej PLAC TRZECH KRZYŻY № 8)

DEWIZA:

NAJLEPSZY TOWAR

NAJNIŻSZE CENY

DUŻY OBRÓT

MAŁY ZYSK

DETAL

OBSŁUGA FACHOWA

HURT

OPONY: MICHELIN, CONTINENTAL, GOODYAR

WSZELKIE WYMIARY NA SKŁADZIE

B A C Z N O Ś Ć !

A U T O M O B I L I Ś C I

B A C Z N O Ś Ć !

Problem ruchu ulicznego w Warszawie

(Ciąg dalszy).

Tramwaje miejskie.

TRAMWAJE są jednym z działów gospodarki miejskiej, ponieważ jednak w ruchu ulicznym grają one dziś rolę dominującą, poświęćmy im przeto oddzielnie nieco więcej miejsca.

Zbiorowy przewóz publiczności gra bezwątpienia w życiu każdego miasta rolę pierwszorzędą. Wielkiego znaczenia tramwajów nikt negować nie może, jednak — w imię swobody poruszania się pojazdów indywidualnych — zaprotestować trzeba przeciwko zupełnemu zaanektowaniu ulic przez tramwaje. Tramwaje powstały u nas w epoce, gdy ruch uliczny był jeszcze dosyć słaby i wtedy mogły one, nie przeszkadzając nikomu, rozbudowywać się według swojej fantazji. Dziś jednakże tramwaj podporządkowanym być musi, ogólnym dla wszystkich pojazdów, przepisom ruchu, a w tych miejscach, gdzie do przepisów tych dostosować się on nie może, tam powinien ustąpić miejsca innym nowoczesnym środkom masowego przewozu — autobusom przedewszystkiem.

Przeludnienie miasta wywołało niestłuchany wzrost frekwencji tramwajów. Z chwilą uzyskania stabilizacji walutowej gospodarka tramwajowa została uzdrowiona, a pod umiejętnym i energicznym kierownictwem dział ten gospodarki miejskiej począł się rozrastać i doskonalić, przystosowując do nowych warunków życia wielkomiejskiego. Sieć tramwajowa szybko się powiększa, docierając do oddalonych przedmieść i miejscowości podmiejskich, a jednocześnie wzrasta ilościowo tabor ich. I tu właśnie tkwi źródło całego zła. Ponieważ rolą tramwajów jest transport publiczności z peryferji ku centrum miasta i odwrotnie, to z powstaniem nowych linii wzrasta ciągle ilość wagonów w ruchu na liniach śródmiejskich. Ze stałym zwiększaniem się frekwencji linje śródmiejskie muszą być również coraz intensywniej obsługiwane i stąd wynika konieczność ciągłego powiększania taboru w stosunku do ilości kilometrów. Wskutek tego powstaje zbyt intensywny ruch na niektórych liniach w śródmieściu, np. na Marszałkowskiej, Nowym Zjeździe, Nowo-Senatorskiej, Nowym Świecie i t. d. W niektórych godzinach nieprzerwane sznury wagonów tramwajowych stają się prawdziwą przeszkodą w ruchu ulicznym, tembardziej wobec małej szerokości ulic. Trochę dłuższe zatrzymanie jednego wagonu na przystanku unieruchamia kilkanaście wagonów za nim, a łącznie z tem i cały ruch uliczny. Zbyt częste przystanki zmniejszają tempo ruchu ulicznego, wskutek czego ulica szybko ulega zaphaniu. Rozporządzenie o zatrzymywaniu się innych pojazdów przy przystankach tramwajowych dla przepuszczenia do wagonów publiczności, z założenia słuszne, w praktyce, przy zbyt gęstym ruchu tramwajowym, wywołuje ciągłe zatory i zderzenia pojazdów, które wpadają na siebie. Tworzenie długich pociągów tramwajowych z 2 i 3 wagonów nietylko powiększa w tych warunkach wszystkie te trudności, ale stanowi poważne niebezpieczeństwo. Przy przepuszczaniu bowiem wsiadającej do wagonów publiczności, kilkadziesiąt metrów z długości ulicy musi być przez inne pojazdy opróżnione i te ostatnie skupiają się wtedy na pozostałej przestrzeni. Obecnie na ulicy Marszałkowskiej, np. w godzinach popołudniowych, jednocześnie prawie wszystkie przystanki są zajęte stojącymi tramwajami. Daje to w sumie przy dwuwagonowych tylko zespołach długości 25 m. przy 12-tu

przystankach — 300 metrów długości ulicy nieczynnych w danej chwili jako arterja przejazdowa. Stanowi to około 15% całkowitej długości ulicy Marszałkowskiej, co musi wywoływać na tej ulicy spore zamieszanie. Kilkuwagonowe zespoły pozatem na zakrętach unieruchamiają ruch uliczny znacznie dłużej, niż jeden wagon i wywołują w tych właśnie najniebezpieczniejszych punktach gwałtowne skupianie się pojazdów.

Tak więc przystosowywanie się tramwajów do wzmożonego tempa życia przeludnionej stolicy, co z punktu widzenia zaspokojenia potrzeb ubogiej ludności jest pochwałą godnem, wywołuje nieznośne przeciążenie ruchem ulic śródmiejskich. Z położenia tego; chcąc utrzymać tramwaje jako powszechny środek transportowy, wyjścia niema. Tabor stale musi się rozrastać, a z nim gęstość ruchu i długość zespołów tramwajowych. Jedynym radykalnym środkiem, stosowanym obecnie powszechnie w wielkich stolicach Zachodu, — to usunięcie kompletne tramwajów ze śródmieścia i zastąpienie ich przez kolej podziemną i autobusy. Pomimo sarkastycznych uwag nad dawno już istniejącym w Warszawie projektem kolei podziemnej, kolej taka powstać musi, gdyż należy ona już obecnie do jednej z najpilniejszych potrzeb Warszawy. Zwłaszcza linje północ — południe, mające połączyć dwie oddzielone, jak wykazaliśmy, od siebie dzielnice miasta, będą dobrodziejstwem dla Warszawy, gdyż odciążą w wielkim stopniu nietylko ruch kołowy, ale i pieszy, który w niektórych godzinach przybiera na głównych ulicach nieprawdopodobną i niewidzianą gdzieindziej gęstość. Zanim kolej podziemna będzie mogła być uruchomiona, tramwaje w śródmieściu muszą być zastąpione przez autobusy. Jednakże na stałe te ostatnie nie mogą również być utrzymane, gdyż dla zaspokojenia potrzeb przeludnionego miasta ilość ich będzie musiała szybko wzrastać i staną się one z kolei taką samą przeszkodą w ruchu ulicznym, jak obecnie tramwaje.

Tramwaje więc pozostaną jako popularny środek komunikacyjny przedmieść ze śródmieściem, u granic którego kończyć się będą musiały. Tu jednak należy uczynić następujące zastrzeżenie. Niedopuszczalnem jest, aby tramwaje, tak przeprowadzone, tamowały swobodny dojazd do miasta. Stawianie pośrodku jezdni ulic i dróg dojazdowych szeregu słupów, tamujących kompletnie ruch i przedstawiających podczas ślizgawicy duże niebezpieczeństwo, jest niedopuszczalne. Sprawę tę poruszaliśmy już w „Aucie“ w specjalnej rubryce, poświęconej wszystkim utrudnieniom ruchu na drogach polskich. Tu dodać muszę, iż żadne względy oszczędnościowe nie mogą być już przytaczane, gdyż tramwaje są doskonale administrowanym działem gospodarki miejskiej i przynoszą bardzo pokaźne dochody. Obecnie tramwaje pozwolić sobie mogą na drugi rząd słupów, umieszczonych po bokach jezdni, a jeszcze lepiej sprawęby rozwiązały, jeśliby na ulicach i drogach, na których to jest możliwem, przeprowadziły swe własne linje po bankietach lub za rowami. Nie niszczyłyby one wtedy haniebnych bruków magistrackich. Do czego prowadzi nieodpowiednio zbudowana linja tramwajowa, tego dowodem ulica Wolska. Nietylko bezsensowne słupy pośrodku jezdni tamują kompletnie ożywiony na tej drodze ruch, ale i bruk wzdłuż szyn tramwajowych przedstawia już obecnie, po pół roku, obraz nędzy i rozpacz. Rekordową jest



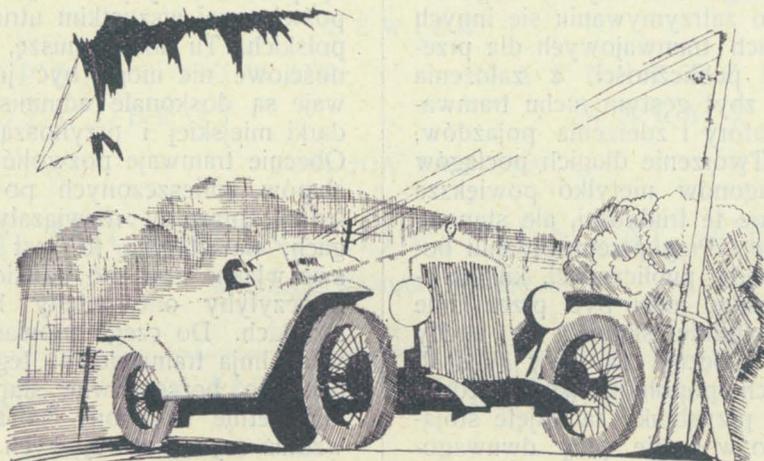
Rys. 261. Empacher na Rochet Schneider, wesoło zegluję na etap.

(Do art. „Ludzie i maszyny“).

Fot. Majcherski.

poprostu wielkość i głębokość dziur, które utworzyły się wzdłuż szyn, to jest po jedynej możliwej dla jazdy linii. A magistrat w beztrosce swej z flegmą oczekuje kompletnego zniszczenia niedawnej swej pracy.

Ze sprawą powyższą wiąże się jeszcze sprawa przystanków tramwajowych. Są one poumieszczone bardzo często w punktach zupełnie nieodpowiednich. Tu najwięcej w oczy bijącym błędem jest przystanek na ulicy Królewskiej, naprzeciwko wejścia do ogrodu Saskiego. Róg ulicy Królewskiej i Mazowieckiej jest najniebezpieczniejszym bodaj punktem Warszawy, gdyż dwie bardzo ruchliwe arterie krzyżują się tu nie w osi. Ponieważ przystanek tramwajowy jest zbyt oddalony od tego niebezpiecznego narożnika, przeto wszystkie pojazdy, jadąc linią plac Saski — Mazowiecka, biorą podwójny zakręt, w pełnej szybkości uciekając przed pędzącymi tramwajami. Wskutek tego narażoną jest przede wszystkim przechodząca tłumnie w tym miejscu piesza publiczność, a również i wszelkie pojazdy. Stworzona tu niedawno wysepka roli swej w żaden sposób wypełnić nie może, gdyż umieszczona jest ona w punkcie, gdzie niebezpieczeństwo już nie istnieje, a jest tylko dowodem słabego orjentowania się w warunkach ruchu ulicznego swoich twórców.



Drugim niemniej niebezpiecznym rogiem jest wylot ulicy Rozbrat na Książęcą. I tu brak przystanku tramwajowego stanowi poważne niebezpieczeństwo dla pojazdów, wyjeżdżających z ulicy Rozbrat, gdyż pędzący z góry tramwaj nie mógłby w razie zderzenia być zahamowanym. W punktach takich konieczne są tablice ostrzegawcze, automatycznie zapalające się w razie zbliżania się tramwaju. Kilka takich tablic zostało przez zarząd tramwajów umieszczonych w niektórych punktach miasta, ale na wielu niebezpiecznych skrzyżowaniach brak ich jeszcze, np. na rogu Miodowej i Senatorskiej, na wszystkich przecznicach Marszałkowskiej i t. d. W wielu punktach przystanki znowu poumieszczone są zbyt blisko skrzyżowania tak, iż stojący na przystanku tramwaj zamyka dostęp pojazdom do bocznej ulicy, naprz. na rogach Świętokrzyskiej, Chmielnej i Nowego Świata, gdzie często pojazdy, jadące od Alei, nie mogą skręcić w Chmielną lub Świętokrzyską, jeśli jednocześnie objeżdżać muszą posterunek policji.

Na zakończenie kwestji tramwajowej dodać jeszcze muszę, iż do tej pory motorniczowie tramwajowi uważają się za zwolnionych od stosowania do ogólnie obowiązujących przepisów jazdy. Oczywiście, cały szereg przepisów, a przede wszystkim o wymijaniu, zastosowania do nich mieć nie może. Wiele natomiast przepisów podstawowych musi być przez nich ściśle zachowywanych, gdyż tramwaj wskutek swej wielkiej masy w razie zderzenia przedstawia znacznie większe niebezpieczeństwo od innych pojazdów i często bywa przyczyną prawdziwych katastrof. Najczęściej przez naszych motorniczów popełnianym niebezpiecznym błędem jest cofanie się w razie wjechania na nieprawidłową bocznice, a często też i dla innych powodów. Gwałtowne cofanie się bez zastosowania odpowiednich środków ostrożności i bez żadnych sygnałów powinno być surowo karane, gdyż przedstawia to wielkie niebezpieczeństwo dla skupionych za stojącym tramwajem pojazdów. Również, mimo wyraźnych przepisów, motorniczowie okazują uparte zamiłowanie do skupiania się w razie przzerwania prądu. Nierzadko obserwować można kompletny mur tramwajów, rozdzielających jezdnię na dwie nie mające przejazdu połowy.

(D. c. n.) Mn.

P. R. W dniach ostatnich komisja Magistracka wraz z przedstawicielami Urzędu Ruchu Kołowego i Automobilkłuby Polski, zdecydowała szereg zmian w dotychczasowym ruchu ulicznym. Niektóre zmiany zostały już w czyn wprowadzone, tak iż uwagi autora niniejszego artykułu odnoszą się do rzeczy już częściowo zmodyfikowanych.

LUZDZIE I MASZYNY

(NA MARGINESIE DJARJUSZA V-GO RAIDU).

Arma virumque cano...

I.

KILKAKROTNIIE wskazywałem już na to, że istotnym uzasadnieniem naszych Raidów, najgłębszym ich usprawiedliwieniem, jest — poza stroną sportową — prześliczny, barwny, nieco awanturyczny moment turniejowy, utajony w tych przedsięwzięciach, przenikający warczenie motorów, huk akceleracji, gorączkę surowych „Non stop“ — i fugę heroicznych „Lancés“. Powie mi może ktoś, że to jest poetycki romantyzm?

Almassy, kiedy ukazuje się niespodzianie kochany Srzednicki, kiedy wyłazi z blocka Empacher, kiedy dojeżdża Hahn, kiedy wali Dzierliński, kiedy olśniewa Liefeldt...

A cóż dopiero, gdy zjawi się personaliter profesor Bettaque, dla którego wszyscy mają podziw najszerszy!

Oto w czym leży urok wypraw raidowych: w rycerskości.



Rys. 262. Empacher na Rochet Schneider w błotnistej pułapce.

Fot. Majcherski.

— O, nie!

Wiem wprawdzie równie dobrze, jak i najzimniejszy cynik, że Raidy rodzą się poniekąd z rywalizacji firm, usiłujących sprzedać korzystnie jaknajwiększą ilość maszyn; ale firmy — firmami. Niema firm po starciu! Są tylko ludzie i maszyny, idące na podbój tajemniczego szlaku!

Być może, że przedtem — i potem — działają w świecie walut, czeków, weksli i trat — inne natchnienia. Że konkurenci zakupują całe grosy łyżek i całe stągwie wody, aby... (Już się domyślcie!)

Ginie to wszystko na Raidzie. Przepada bez śladu. Jeżeli Bitschan na drugim etapie wali, jak sto djabłów — huczą chórem Daimlery, Efeny, Lancie, Steyry, Stetysze, Rochet — Schneidery:

— Brawo, Bitschan!

Jeżeli Nowakowski bierze w szenkle swoją ambitną Tatę i jedzie, jak sam kurjer Lucypera — cieszą się towarzysze:

— Hurra, Nowakowski!

To samo, kiedy Tyszkiewicz rwie z kopyta na Stetyszu, kiedy gazuje

Niewiem, jak tam było z układaniem tegorocznej marszruty. Niewiem, czyją winą (a może zasługą) były te wszystkie biegi z przeszkodami, płoty, mury irlandzkie, skoki w dal z rozbiegu, skoki o tycze — i nawet o desce...

Ten i ów z raidowiczów zgrzytał w pewnych momentach zębami, jak potępieniec, macał łopate, łańcuchy, deski, wszelakie drewno i żelaziwo — i odgrażał się jadownicie:

— No, dam ja temu Kauczyńskiemu, jak wrócę do Warszawy!

Towarzyszył takim enuncjacjom rzewny szmer deszczu poleskiego, albo szum ulewy Tarnopolskiej, albo zgrzyt hamulców, wściekających się pod Wiśniowcem...

Ano, jakoś się obeszło.

Widzieliśmy pana inżyniera Kauczyńskiego, generalnego przedstawiciela firmy Cinzano na ziemiach polskich — widzieliśmy Go na bankiecie klubowym, w dniu rozdania nagród... Trącał się kielichem naprawo i nalewo, pił z sześcioma, czterema i dwoma cylindrami... Nawet go nikt nie skaleczył, Dalibóg!



Rys. 263. Hr. St. Tyszkiewicz i jego mechanicy, czyli jak to pozory często mylą.

Fot. Majcherski.

Wielka prawda stąd się wyjawia, artykuł pierwszy sportowej ewangelji:

— Przedziwnie smakuje pokonane niebezpieczeństwo!

Mamy więc jeszcze jeden walor raidowy: męstwo.

Walorów takich mógłbym naliczyć do tuzina, bo jestem fanatycznym zwolennikiem sportu wogóle, sportu automobilowego w szczególności.

Ale poprzestanę na przytoczonych. Raid się, niestety, skończył. Mógłby mnie jeszcze ktoś posadzić o chęć zdobycia jakiejś plakiety, czy pucharu...

Z tego co napisałem, wynika jasno, że nie masz lepszej szkoły koleżeństwa, lepszego ćwiczenia dla mięśni, lepszego kuracji dla nerwów—jak właśnie ćwiczenia raidowe, którym nasza luba narodowa klima dodaje niesłychanie dużo pigmentu:

— Gdzie znajdziemy równe okazje do moknięcia, schnięcia, trzęsienia się, marznięcia, omdlewanie na skwarze?

Nigdzie.

Powie mi ktoś może:

— Skóra mi zlazła z nosa!

Odpowiem:

— Konkurs męskiej piękności odbędzie się dopiero w przyszłym roku...



Rys. 264. P. St. Nowakowski bohaterski Taternik.

Fot. Majcherski.

II.

Zuchwały Norweg, Roald Amudsen, wybiera się do Ameryki z cyklem odczytów. Sprzedał też kinom swe śmiertelne zapasy z wichrem Arktycznym.

Na standzie tej, lub innej firmy stoi zwycięska maszyna. Zakurzona, zabłocona...

— Handel!

Tak, handel. — I cóż z tego?

Poeci także sprzedają swe poematy. Powie ktoś może, że poeta w chwili tworzenia myśli o mamonie? Nie, prawda? No, więc.

Wysiłki kierowców na ostatnim raidzie godne są ody. Niemniejszą zastęgę mają doskonałe maszyny.

— Że ktoś na tem później zarobi? Cóż to nas obchodzi!



Rys. 265. Krótka historia bez komentarzy...

Z tego punktu widzenia rozpatrujemy ostatni Raid polski, V-ty z kolei, najtrudniejszy i niemający sobie równych w dziejach naszego młodego sportu automobilowego.

III.

Znam kogoś, kto kupił sobie karetkę Forda i pojechał nią do Wilanowa na raki. W tamtą stronę jechał godzinę, z powrotem nieco dłużej, bo się nie chciał trząść po obiedzie.

Opowiadał później mój znajomy rzeczy przedziwne o infernalnej szybkości, z jaką „leciał” i skarżył się na halucynacje, jakich doznawał przez szereg nocy...

Zdawało mu się podobno, że jest Ascarim i że wylatuje na wirażu, razem ze swoim Alfa-Romeo...

Jechałem z Bettaquiem na kilometr lancé pod Ożarowem, jak na bal. Kiedyśmy minęli „Attention” zrobiło się nam lekko na duszy. Gdyśmy minęli „Start” — mieliśmy już na liczniku 105 — a wskazówka wciąż szła w górę. A gdy tachometr olśnił mój wzrok upragnioną cyfrą 130 — pomyślałem sobie, że jednak życie

jest piękne — i że dobrze bywa czasem wyrwać się z zakłętą koła spraw, trzymających nas na obroży pomiędzy śliczną ulicą Wspólną, a czarownym Leszkiem — i pożyć sobie w tempie nieco przyspieszonym...

To samo mniej więcej myślałem wprzód, gdy maszyny raidowe, jedna za drugą, zapadały w zaczarowany świat mgieł, zaróżowionych brzaskiem — i kiedy z nieopisaną barwą jezior Augustowskich wytopiło się płynne złoto...

I potem także, w obliczu litewskich puszczy, pod jakimś srogim Zbojskiem, czy pod Nowogródkiem...

I później jeszcze, na Polesiu — i dalej, wśród wołyńskich łąk... W Tatrach... Nad Bałtykiem... — błogosławiłem nasz Raid, nasz sławny V-ty Raid — turniej maszyn i ludzi.

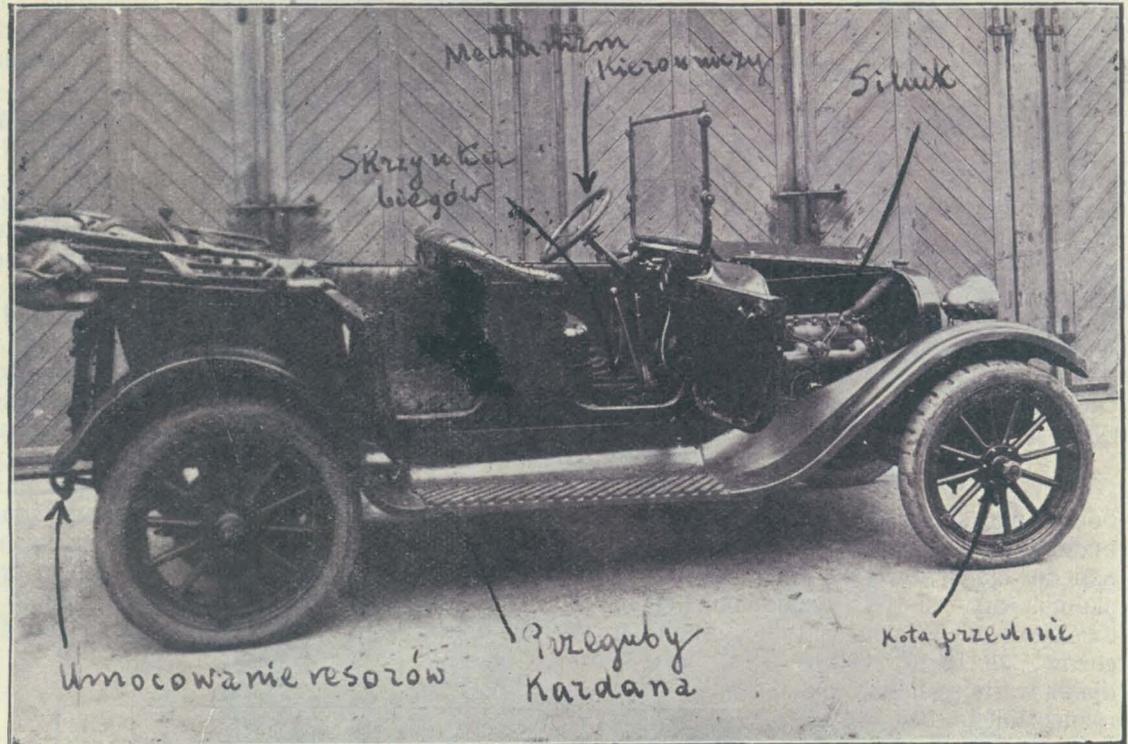
STANISŁAW SZYDELSKI

Sposoby oceny i badania starych samochodów

(Ciąg dalszy)

Dobór samochodu okazycznego.

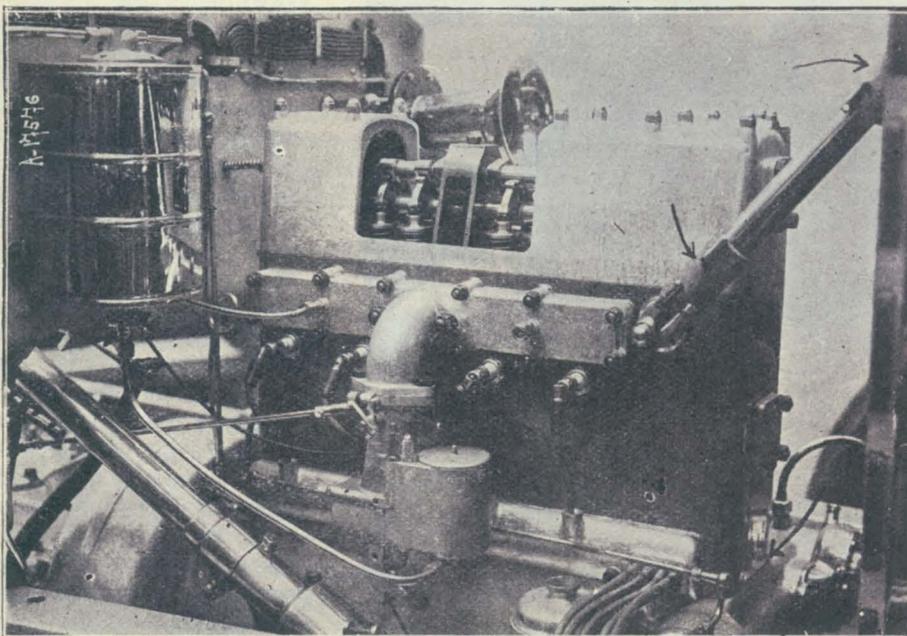
PRZY kupnie samochodu używanego musimy postępować nieco inaczej, jak kupując nowy samochód. Przy kupnie nowego samochodu możemy bardzo dokładnie sprecyzować nasze postulaty. Dostateczny materiał zbierzemy przeglądając katalogi oraz porównując ceny, moc silników, komfort i t. p., tak, że na zasadzie rozmaitych danych dojść możemy do konkluzji, jaki samochód nam odpowiada. Potem pozostaje już tylko poinformować się u zaufania godnych osób, jak dane marki się zachowują, chociaż przestrzegam, że i tu zdania są nieraz zupełnie różne i nieraz samochody najgorszych marek cieszą się w Polsce przez czas jakiś doskonałą opinią dzięki temu, naprzykład, że mają... wygodne siedzenia lub łatwo ustawialną szybę ochronną. Po jakimś czasie dopiero, gdy remont zaczyna za często wybierać złote z kieszeni, opinia się zmienia.



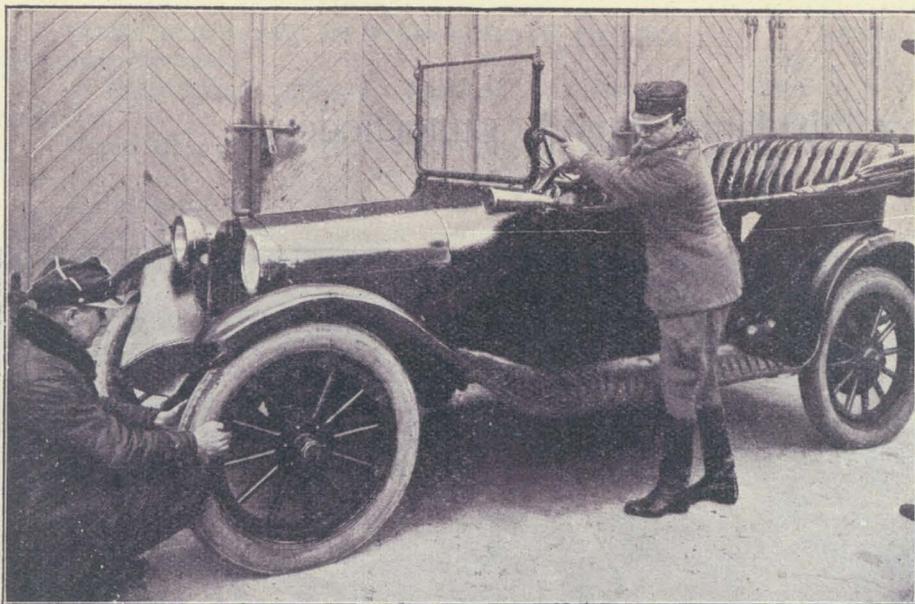
Rys. 267. Organa samochodu, których zbadanie daje nam pogląd na jego stan, utrzymanie i wartość.

Wybierając się po kupno samochodu okazycznego, trzeba też już zgóry rozejrzeć się w materiale, jaki jest na sprzedaż, i z tego wybrać marki, jakie uważamy za możliwe, oraz typy, jakie nam mogą się nadać. Po ustaleniu tych danych, nie trzeba się trzymać drobnych szczegółów, nie mających wpływu na działanie samochodu, jak np. co do koloru nadwozia, kształtu poduszek i t. p., gdyż w ten sposób można łatwo stracić dobrą okazję do kupna.

Szukając samochodu, należy zwracać się raczej do znanych firm, posiadających warsztaty i sprzedających samochody, tylko po dokładnym zbadaniu tychże. Niestety, do wyliczenia takich firm w Warszawie nie potrzeba nam nawet palców z jednej ręki. Niema u nas ani jednej firmy, któraby solidny handel używanymi samochodami uważała za źródło uczciwego zysku. Więcej jest zaś tej kategorii, które się pchem chwalą na stronie, że „sprzedali klientowi samochód używany, w którym brakowało tylko silnika“! W firmach takich sprzedaje się zwykle stare samochody, zaręczając, że stały przez cały czas wojny nieużywane, że dawniej używano znacznie lepszych gatunków stali i budowano znacznie solidniej. Przypuśćmy, że dany klient trafia na jakiś stary gruchot o napędzie łańcuchowym. Jeżeli niesumienny sprzedawca pozna przypadkiem z jakiegoś



Rys. 268. Po jakimś czasie, gdy silnik idzie, można sprawdzić szczelność poszczególnych części silnika, jak karтеру, przewodów wodnych, karburatora i t. p.



Rys. 269. Badanie luzu w kierownicy i połączeniach drążków kierowniczych. (Jedna osoba obraca kierownicą, druga zaś, trzyma koło przednie nogami w ten sposób, by nie mogło ono obracać się).

odezwania się, że kupujący niebardzo jest kuty w tej materji, to wtedy przytoczy cały szereg dobrych stron napędu łańcuchowego, przekona danego klienta, że akumulatory, starter, oświetlenie elektryczne i t. p. dzisiejsze ulepszenia są tylko głupim wymysłem francuzów, że to wszystko djabła warte, a niema jak rozruszanie korbą, światło acetylenowe i t. d. i t. d. Przy kupnie samochodu nie radzę brać doradców, chyba tylko osoby dobrze znane i fachowe, inne bowiem albo wezmą procent od sprzedającego, albo powiększą tylko niepotrzebnie nasze wątpliwości.

Przypuśćmy, że chcemy kupić samochód i oglądamy jeden z takich, jakie są do sprzedania, i zewnętrznie karoserja nam się podoba, moc silnika jest wystarczająca, cena po potargowaniu się będzie odpowiadała naszemu zasobom — jednym słowem trzeba teraz tylko stwierdzić, czy cały ten zespół pod względem swego stanu nadaje się do poważnego traktowania. Jakżeż tu się zabrać do dzieła! Wiemy doskonale, że nie wszystkie części samochodu zużywają się jednakowo. Rzadko przyjdzie nam okazja zmieniać w samochodzie karter silnika, natomiast sworzeń resorowy, mimo najczulszych około niego starań, co jakiś czas trzeba jednak zastąpić nowym. Z tego

też powodu musimy zastanowić się nad tem, które to mianowicie części samochodu są najczęściej narażone na zużycie i wedle nich sądzić będziemy mogli o stanie całego samochodu. Na rys. 267 zaznaczyłem takie części, a są to mianowicie:

- silnik, wszystkie połączenia w mechanizmie kierowniczym, drążki hamulcowe i ich dźwignie;
- mechanizm kierowniczy (śruba lub ślimak);
- przeguby kardana;
- umocowanie resorów (sworzenie i t. p.);
- koła przednie.

Przejrzawszy pobieżnie nawet wymienione powyżej części, możemy wnioskować już o tem, czy dany samochód był dobrze utrzymany, czy też nie, i to nam posłuży jako pierwsza podstawa do oceny. Gdyby okazało się, że części te są w bardzo złym stanie, to radzę dalej samochodowi takiego nie badać, nie mając dużego doświadczenia w samochodowym fachu, może się bowiem zdarzyć, że dany samochód dałby się małym kosztem naprawić; w tym właśnie wypadku trzeba się dobrze orientować, by móc to ocenić. Gdy pierwsze badanie powierzchowne wypadło nieźle, możemy zabrać się do szczegółowego badania.

Silnik.

Silnik, dobrze utrzymany i wyregulowany, powinien ruszyć na zimno; gdy dłuższy czas nie był puszczany, mogła w nim oliwa w cylindrach zgęstnieć do tego stopnia, iż pierścienie tłokowe przykleiły się do ścian i dlatego może się z trudem dawać korbować. Poznać to można po trudności w korbowaniu. Trudność ta powinna ustać, gdy nalejemy do każdego cylindra po parę kropli nafty. Nie wolno nalewać benzyny, gdyż wtedy stracilibyśmy całą dobrą okazję do zbadania silnika. Dolana benzyna ułatwiłaby rozruszanie silnika. Silnik nasycony naftą powinien dawać się korbować z pewnym trudem, powodowanym kompresją; źle więc jest także, jeżeli dany silnik daje się kręcić jak gramofon, a nie zapala. Jest to dowodem na nieuszczelnienie tłoków lub zaworów. W takim wypadku także nie radzę kupować samochodu bez rozbierania silnika. Co do kompresji, to jeszcze będziemy mieli dalej sposobność stwierdzić jej jakość.



Rys. 270. Badanie wielkości luzu oraz stopnia zużycia połączeń drążków kierowniczych. (Jedna osoba trzyma mocno kierownicę, by się nie obracała, druga trzyma jedno koło przednie, trzecia bada luz próbując skrócić koło).

Nie powinno się dopuszczać do tego, by sprzedający manipulował przy rozruszaniu silnika, przy karburatorze, naciskał na pływak i t. p. Może on co najwyżej zamknąć na chwilę dopływ powietrza, co przy silnikach o małej pojemności cylindrów nieraz się praktykuje. Z okazji puszczenia silnika w ruch, zbadać należy szczelność karburatora, z którego nie powinna benzyna cieknąć. Jeżeli benzyna wycieka, świadczy to o złym ustawieniu poziomu benzyny w basenie, względnie w dyszy, lub o nieszczelności iglicy, domykającej dopływ pod działaniem pływaka. Gdy silnik już idzie, zostawiamy go, by szedł parę minut i zaczął iść zupełnie regularnie i nie zaczynał się przy akcelerowaniu (naciskaniu na pedał akceleratora). Teraz zaczynamy próby. Przy najłżejszym naciśnięciu pedału powinien reagować, nie dając ani strzałów tłumika, ani trzasków w karburatorze. Jedno i drugie świadczy o złym zapalaniu lub złym stanie zaworów. Nagłe przechodzenie z małych obrotów na duże zwiększa wszelkie szmery w rozrządzie. Tryby rozrządowe i łańcuchy (tak zwane cichobieżne!) dadzą teraz znać o swoim istnieniu, jeżeli są w złym stanie, nawet wtedy, jeżeli przezorny sprzedawca napełnił karter gęstą oliwą, by uciszyć ich wołanie o ratunek. Można przy tej okazji sprawdzić też zapalenie, na to będziemy jednak mieli czas jeszcze podczas próbnej jazdy.

Po jakimś czasie, gdy silnik idzie, można sprawdzić szczelność poszczególnych części silnika, jak karteru, przewodów wodnych i t. p. (rys. 268). Dla sprawdzenia szczelności co do wody i benzyny, trzeba samochodem pojechać na suche, czyste miejsce i po kilkunastu minutach ruchu silnika patrzeć pod spód, czy nie widać spadających kropli, względnie kałuży; oliwa zacznie wydobywać się przy połączeniach karteru, jeżeli nie jest szczelny. Trzeba także sprawdzić pompkę do wody, czy przy niej woda nie wycieka. Przy badaniu chłodnicy trzeba być ostrożnym i kazać nalewać wodę przy sobie, by „fachowcy“ nie dodali do niej maki, hamującej wyciek wody. W ten sposób można oczywiście zamaskować tylko małe nieszczelności, ale i to się zdarza.

Po zagrzaniu się silnika, zatrzymujemy go i próbujemy kompresję każdego cylindra z osobna, pokręcając korbą. Podczas tego badania otwieramy kurki sprężania (syczki) cylindrów, nie badanych w danej chwili. Jeżeli cylinder dany ma dobrą kompresję, to po zakręceniu korbą prawie do górnego martwego punktu powinna korba, po puszczeniu jej, wrócić się elastycznie z powrotem pod wpływem rozprężania się gazu.

Jeżeli samochód ma starter, to należy go teraz także parę razy spróbować. Silnik, posiadający marną kompresję, jest napewno w złym stanie, gdyż posiada starte pierścienie tłokowe. Możliwe tu są także złe zawory, ale przypuszczam, że sprzedający napewno przed sprzedaniem samochodu dotarł zawory grun-

townie, by sprezentować go jaknajlepiej. Nie radzę więc kupować samochodu, nie posiadającego należytej kompresji, i nie wierzyć zapewnieniom sprzedawcy, że pierścienie przetrą się i kompresja polepszy się, przeciwnie, raczej sądzić można, że zło jeszcze się powiększy.



Rys. 271. Sprawdzanie luzu w kołach przednich. (Łożyska i sworznie zwrotnic). Stając się koło przechylić, jak wskazuje fotografia, łatwo zauważymy, czy sworznie zwrotnicy rusza się wraz z niem, czy też tylko samo koło się rusza. Pierwsze świadczy o zużyciu sworznia, drugie o złym stanie lub nieodpowiednim umocowaniu łożysk.

Stuk w silniku.

Stuk w silniku rozróżnić można doskonale podczas ruchu silnika na miejscu. Świadczy on albo o wyrobionych panewkach korbowodów na wale korbowym, albo na sworzniach tłokowych. Stuk taki przy wolnych bardzo obrotach świadczyć też może o owalizacji cylindrów. W każdym z tych trzech wypadków nie należy samochodu takiego kupować, chyba jeżeli uważa się cenę jego zatak niską, że opłaci się remont, ewent. dokupienie nowego bloku, cylindrów i tłoków.

Kierowanie.

Mechanizm kierowniczy składa się, jak wiadomo, ze śruby i naśrubka, ślimaka i ślimacznicy lub podobnie działających części. Części te ukryte są w karterze mechanizmu kierowniczego, który znajduje się pomiędzy kolumną sterową a ramieniem sterowym. Dla poznania stopnia zużycia, który objawia się w luzie kierownicy, prosimy kogoś, by trzymał jedno koło nogami (rys. 269), a sami przekręcamy zlekka kołem w prawo i w lewo. Luz, jaki posiada kierownica, nie powinien przekraczać 3—7 cm., zależnie od wielkości koła kierowniczego. Wynik w ten sposób otrzymany nie daje nam samego luzu w mechanizmie kierowniczym, — jest on wynikiem, że tak się wyrażę, kilku luzów w składowych, a mianowicie: luzu w mechanizmie kierowniczym, luzu w łożyskach, utrzymujących ślimak, wzgl. widełki naśrubka, luzu w przegubach ramienia sterowego i drążka poprzecznego. Dlatego też luz ten może nieraz być bardzo duży w samochodzie źle utrzymanym.

By poznać wielkość luzu w drążku poprzecznym, należy podnieść oba koła, jak to wskazuje rys. 270, i wtedy, chwytając za koła jednocześnie, łatwo zauważymy wielkość tego luzu. Luz ten, przy skierowaniu kół ku sobie i od siebie, nie powinien przenosić kilku milimetrów, mierzonych na obręczy kół. Luz w drążku poprzecznym daje się łatwo usunąć przez zmianę sworzeni, więc nie decyduje o odrzuceniu danego samochodu, świadczy tylko o tem, jak był on utrzymywany.

Korzystając z podniesienia koła, można jednocześnie sprawdzić luz w sworzeniach kół przednich (rys. 271). Chwytny dane koło u góry i u dołu i próbujemy niem wahadłować. Jeżeli luz istnieje, to widać doskonale, jak sworzeń koła rusza się wraz z kołem w rozwidleniu osi przedniej. Dalej jeszcze możemy przy tej okazji spróbować, czy łożyska kół są w porządku. Jeżeli nie są w porządku, to koło będzie się chwiać na czopie niezależnie od ruchu tego

czopa. Luz taki jest bardzo niebezpieczny i należy żądać od sprzedającego wstawienia nowych łożysk kulkowych. Skończywszy te badania, obejrzeć musimy bacznie oś przednią, czy nie widać na niej jakichś robótek. Wszelkie nieregularności kształtu, ślady zaklepywania, piłowania i t. p. świadczą o tem, że oś była naprawiana. Jeżeli to ma miejsce, nie należy samochodu kupować.

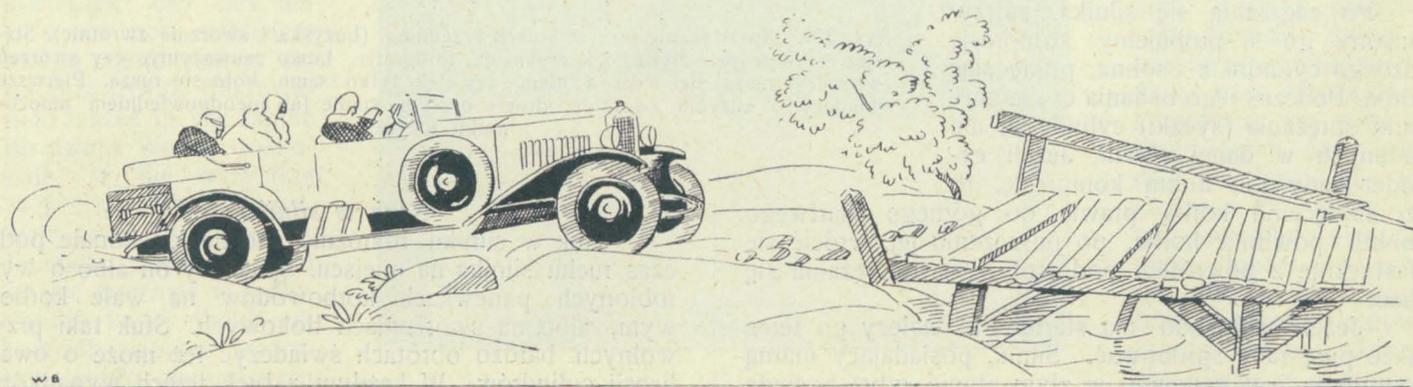
Napęd i most tylny.

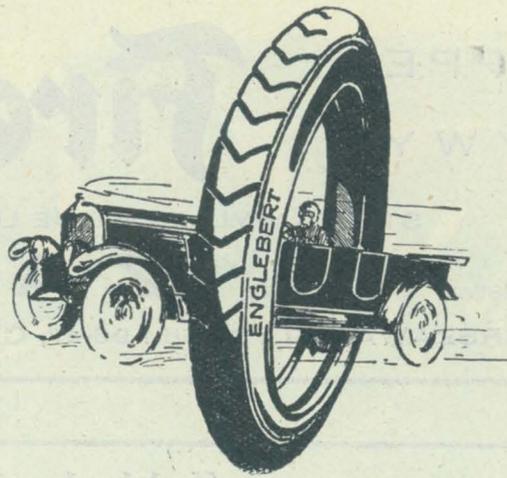
Dla zbadania luzu w napędzie i moście tylnym musimy podnieść oba koła tylne (rys. 272). Dla zbadania luzu w przegubach kardana muszą dwie osoby poruszać lekko w jedną stronę na tej samej wysokości kołami tylnymi, a my patrzymy na ruch wału, wychodzącego ze skrzynki biegów. Jeżeli przy tem obie osoby poruszają jednocześnie kołami tylnymi w tym samym kierunku z tą samą szybkością, to wtedy luz w wyrównywaczu (dyferencjale) jest wyłączony i rozpoznajemy tylko luz w napędzie i przegubach. Jeżeli samochód posiada zamiast przegubów kardana tak zwane elastyczne przeguby (fleksible), to wtedy widzimy tylko luz napędu.

(Dok. nast.).



Rys. 272. Luz w napędzie i moście tylnym. Dwie osoby poruszają lekko w jedną stronę na tej samej wysokości kołami tylnymi, trzecia bada ruch wału, wychodzącego ze skrzynki biegów. Widzimy wtedy wielkość luzu w napędzie i w przegubach kardana.





BELGIJSKIE MASYWY
„BELGICA“

----- O P O N Y -----
„ENGLEBERT“

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO
ALEKSANDER RIEDEL I S^{KA}
WARSZAWA KREDYTOWA 16 TEL. 291-45

S T O C K I:

ŁÓDŹ — J. Pacer, M. Przesmycki, S. Sienkiewicz i Sp.,
ul. Piotrkowska 213.
GDAŃSK — S. Reychan — Stadtgraben 20.

WILNO — Stefan Szostałowski — Stefańska 29.
ZAKOPANE — Zakopiańska Sp. Samochodowa.
TORUŃ — Władysław Izdebski — Rynek Nowomiejski 13.

PLYN

VESTA

NAJLEPSZY

PO
GOLENIU

PARFUMERIE D'ORIENT VARSOVIE

TALIZMAN SAMOCHODOWCA

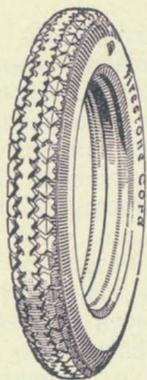
PHILIPS

ŻARÓWKI AUTOMOBILOWE

Fuchs

CZEKOLADA DESEROWA „ZŁOTO“

Franciszek Fuchsi Synowie S.A. Warszawa



Kto raz we własnym interesie wypróbuje opony

GUM DIPPED
i
MASY WY

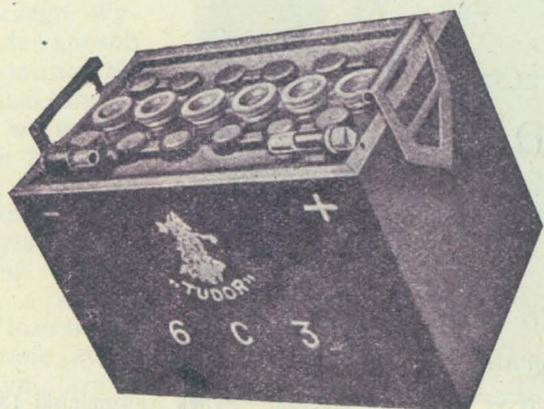
Firestone

STALE I WYŁĄCZNIE JE UŻYWA

Przedstawicielstwo na Polskę

ZAWBOR

WARSZAWA, TEL.: 92-55 i 96-47, CZACKIEGO 3/5



Zakłady Akumulatorowe
syst. „TUDOR“

INŻYNIER FR. MÜLLER

Warszawa, Al. Jerozolimskie 45. Telefon 17-45

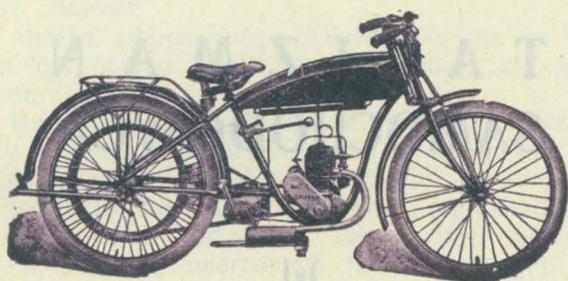
ODDZIAŁY:

BYDGOSZCZ, Błonia Nr. 7. Telefon Nr. 13-77

POZNAŃ, Mostowa Nr. 4-a. Telefon Nr. 11-67

Baterje starterowe ORYGINALNE „TUDOR“

STACJA DO ŁADOWANIA W WARSZAWIE, ŻŁOTA Nr. 35



ZNANE WSZECHŚWIATOWEJ MARKI

GRIFFON

PARIS-COURBEVOIE

MOTOCYKLE 125 cm^3 $1\frac{1}{2}$ HP. } Rekord światowy
 175 cm^3 $2\frac{1}{2}$ HP. } szybkości 1924 r.

ROWERY WYŚCIGOWE, LEKKODROGOWE I TURYSTYCZNE

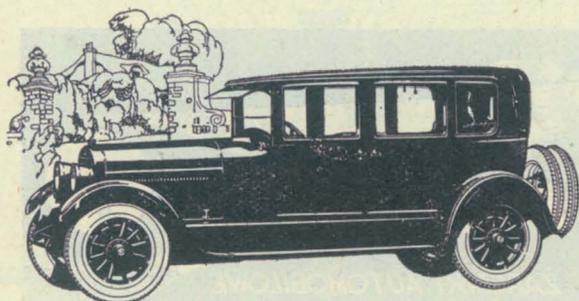
WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO I SKŁAD FABRYCZNY

Dostawa natychmiastowa

Dogodne warunki kredytowe

Katalogi i prospekty na żądanie

B. WARÉN, Warszawa, Świętokrzyska Nr. 26



PIERCE-ARROW

CADILLAC

PRZEDSTAWICIEL



ZAWBOR

Warszawa, Czackiego 3/5

Tel. 92-55 i 96-47





Rys. 274. Inż. C. Bettaque sprawdza skutki powiększenia litrażu.

Fot. Majcherski.

N I E W I N N E Z Ł O Ś L I W O Ś C I

ALBO

MISTRZE RAIDOWI NA CENZUROWANEM

I. BETTAQUE.

O INŻYNIERZE Bettaque'u nieda się wiele powiedzieć. Jak wiadomo, początkujący ten kierowca zrobił kilometr lancé w fatalnym czasie 0,59 — prowadząc swego Austro-

Inaczej: podlewał się alembikiem, począwszy od Łowicza. Gdyby nie ten niewczesny zabieg, byłby wogóle nie zauważył taśmy z napisem „finish“ i wylądował gdzieś, pod ratuszem, na Grzędzicy...

III. HR. ALMASSY.

Po przejechaniu jednego etapu z milczącym, jak grób, komisarzem Załęskim, zaszedł w ciężę.



Rys. 275. Hr. Almassy jeszcze przed swym upadkiem.



Rys. 276. Hr. Almassy, jak widać, trudno pozostać cnotliwym.

Fot. Majcherski.

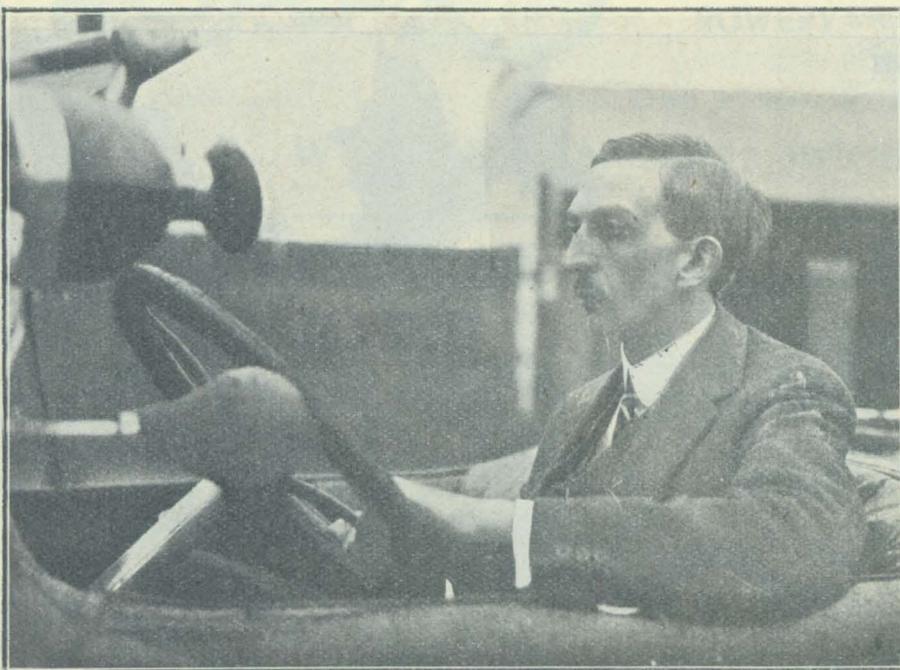
Daimlera № 8 w żółtym tempie... 122 kilometrów na godzinę. Teraz wam zdradzę tajemnicę niepowodzenia: Bettaque „powiększył litraż“.



Rys. 277. Inż. H. Liefeldt owiany wiatrem... od morza.
Fot. Majcherski.



Rys. 278. P. Paweł Bitschan zjawia krótki paciorek.
Fot. Majcherski.



Rys. 279. Hr. Stefan Tyszkiewicz trzyma się... Arystotelesa.
Fot. Majcherski.

II. LIEFELDT.

Trudno o człowieka spokojniejszego, jak inżynier Liefeldt. Uosobienie zimnej krwi. Nigdy się nie tremuje. Jeżeli pod Błoniem miał wypieki, wynikało to stąd, że pewna uroczą blondynka prosiła go na wyjeździe, żeby jej przywiózł „wiatr od morza“... Tymczasem mistrz Liefeldt przywiózł coś zupełnie innego.

IV. DZIERLIŃSKI.

Gdybym był fabrykantem samochodów, nigdy bym nie powierzył Dzierlińskiemu maszyny mego wyrobu. Nie dlatego, żeby ją zniszczył. Dlatego, żeby jej właśnie do końca świata nie zajeździł. A to jest niedopuszczalne. Bo gdyby się samochody nie zużywały, ustałaby wszelka fabrykacja. Nawet taki Cytryn chce żyć... Z czego inaczej wyposaży córkę?

V. EMPACHER.

Nietyle Briand, nietyle Bryan, nietyle Brulant, nietyle brillant — ile bruyant.

VI. KOCH.

Koch Kochową kocha, ale Kochowa Kocha nie kocha... Kochowi ciągle coś przeszkadzało: raz Rochet, raz Schneider... Raz Schneider, raz Rochet... Niema nic gorszego, jak prowadzenie dwóch maszyn naraz.

VII. PFEIFFER.

Jechał coraz lepiej. Gdyby raid potrwał jeszcze rok, nauczyłby się jeździć po polskich drogach. A tak — dał radę nawet niezwykłom resorom Steyra. To są skutki pobytu w kraju, gdzie się miewa grube defekty — i cienkie piwo.

VIII. BITSCHAN.

Pobożny, cichy, łagodny, nieśmiały, skromny, wstydlivy, łatwo skłonny do płaczu — takim jest Bitschan. Zakrzusił się pod Brombergiem — i to mu zaszkodziło. Morał: skoro się jest tak pełnym skromności, należy przed próbą elastyczności zmówić krótki paciorek, a nie kusić Złego. Hennessy był wielkim człowiekiem, a jednak i on musiał raz dotknąć startera...

IX. HAHN.

Plus jedenaście? Minus jedenaście? I poto warto było się tłuc 3678,7 kilometrów...? Mniejsza o zdrowie: ale garderoby szkoda!!

X. WYSOCKI

Skazany na dwadzieścia punktów ciężkiej irytacji za dwukrotne dolanie wody. A mówiłem: Nie fałszować produktów spożywczych!

XI. HR TYSZKIEWICZ.

Jechał podczas raidu według Fahrenheita, przyleciał na start według Celsjusza, zrobił kilometry lancé według Réaumur'a... Należało trzymać się poprostu... Arystotelesa.

I N N I.

Tatra, szalejąca przez trzy noce z Nowakowskim, przez tyleż dni oddająca się najdzikszym ekscesom tego zuchwałego sportsmena, omdlała na końcu — i szepce: „Liaisons dangereuses... Liaisons dangereuses...“ Lancia, wykwinna i nieco zblazowana dama o nadmiernie wydłużonych kończynach, wzdycha: —

TADEUSZ SKARZYŃSKI

Sprzedaż i reklama samochodów

WIOSNA. Sezon samochodowy już się rozpoczął. I będzie trwał przez lato i jesień. Zjawily się więc już ogłoszenia firm samochodowych.

Cóż one dają? Jakie uwagi nasuwają się w umysłach publiczności, czytającej ogłoszenia, lub oglądającej reklamy wywieszane nazewnątrz?

Zapytajmy się przeciętnego mieszkańca Polski, oczywiście człowieka inteligentnego, jaki samochód kupiłby sobie i dlaczego, a odpowiedzi będą zupełnie nie spodziane.

Większość ich oparta byłaby na zdaniach wyrażonych w rozmowie, na wrażeniach, odniesionych podczas wycieczki w samochodzie przyjaciela, wreszcie na fantazji samego autora odpowiedzi.

Tymczasem reklama samochodu powinna być tak prowadzona, aby sobie tę publiczność wykształcić, aby przygotować wśród niej przyszłych nabywców danej marki.

U nas jest mało samochodów, chociaż nasze władze uważają je jeszcze za przedmiot zbytku i nakładają na nie wesokie prohibicyjne cła. Ta mała ilość maszyn nie znaczy wcale, że u nas ma samochód tylko ten, kogo na to stać. Jeżeli więc jest mało samochodów, to ma to oznaczać, że mało jest u nas osób, które mogą sobie pozwolić na jego kupno i utrzymanie.

Nie. Takich osób jest u nas jeszcze bardzo dużo, tylko wiele z pośród nich nie zdaje sobie sprawy z tego, że je stać na to.

Polak to dziwny człowiek. Lubi płakać, skarżyć się, a lubi też, aby wydawało się, że jest on czemś więcej, niż jest w istocie. Posiadacz więc samochodu opowiada laikom, jak to drogo kosztuje utrzymanie, bo chciałby, aby myślano, że jest tak zamożny, że może sobie na tak wielki wydatek pozwolić. Jeżeli zaś ma jakie przykrości czy to z szoferem, czy to z policją, która nareszcie na serjo zajęła się uregulowaniem ruchu kołowego w Polsce, to zaraz płacze i narzeka przed każdym, kto tylko chce go słuchać.

„I poco mi było to wszystko?“ Steyr № 13, powiada: Srzednicki jest wersalczykiem wobec pasażerów, gentlemanem wobec spótzawodników, ale wobec moich resorów — katem! Chór wozów wojskowych idących poza konkursem: — „Jeszcze tylko jedna dętka, choć poranek świta...“.

K.

Rezultat tego wszystkiego jest taki, że cały szereg ludzi, którzy mogliby posiadać samochód, wstrzymują się od kupna z obawy przed wielkimi kosztami utrzymania i przykrościami.

A więc najpierwsze zadanie firm handlujących samochodami powinno polegać na przekonaniu publiczności, że nie taki djabeł straszny, jak go malują.

Trzeba zadać kłam tym wszystkim opowiadaniom o wysokich kosztach utrzymania.

Nie poruszamy tu oczywiście kwestji braku szoferów, bo to nie wchodzi w treść tego artykułu. Zresztą w Ameryce, w Anglii i Francji cały szereg osób posiada samochody i obchodzi się bez szofera. Przyjeżdża do biura, zamyka motor na klucz i koniec. A w niedzielę wyjeżdża do miasta i sam prowadzi. W razie jakiej małej przy-

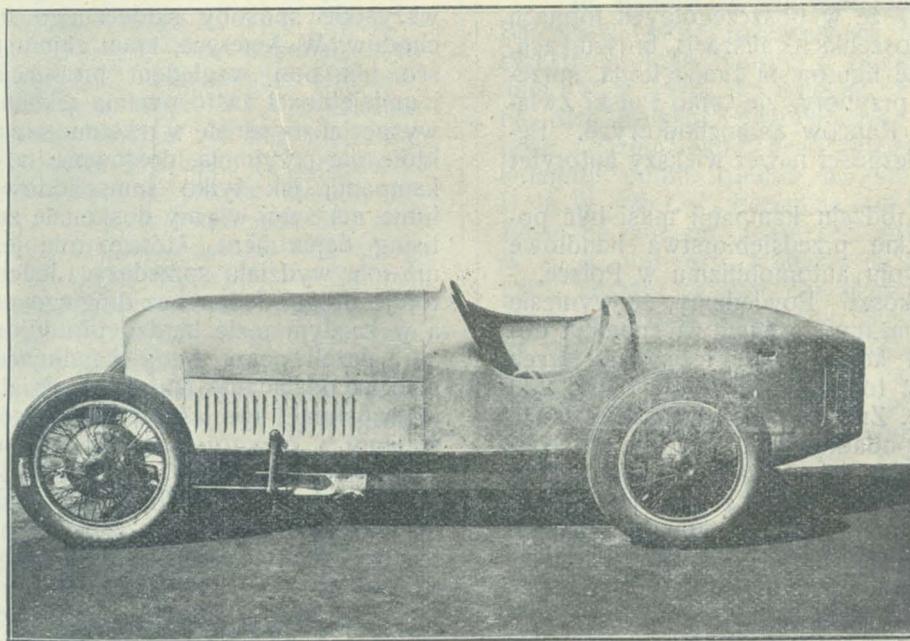
gody sam potrafi sobie dać radę. Istnieje wreszcie pewna solidarność pomiędzy posiadaczami samochodów, która nigdy nie pozwala na odmówienie pomocy koledze, który zdala od miasta znalazł się w krytycznej sytuacji. Ale mniejsza z tem.

Chodzi nam w tej chwili o to, że nasze firmy samochodowe nie robią propagandy dla samego samochodu.

Publiczność nasza nie wie, co kosztuje samochód. Nie wie, jak duża jest różnica pomiędzy Fordem a Voisin'em, nie wie, ile miesięcznie wyniosłoby utrzymanie każdego z nich.

Żadna z istniejących u nas firm tego rodzaju propagandy nie chce prowadzić, ponieważ każda mówi sobie: dlaczego ja mam namawiać kogo na kupno samochodu, gotów jeszcze kupić od mego konkurenta.

Wydaje się to logiczne, ale tak nie jest. Publiczność czytająca takie ogłoszenia zareaguje na nie w ten sposób, że skoro będzie dostatecznie przekonana, że może czy powinna sobie kupić samochód, to przede wszystkim zwróci się do firmy, prowadzącej tego rodzaju propagandę. Jeżeli tam nie kupi samochodu, to



Rys. 280. Samochód Guyot Special. (2 litry) zapisany do Grand Prix Europy wycofał się.

(Do art. „Wielka Nagroda Europy“).

już będzie wina firmy, wywołana innemi przyczynami. Ale pierwszy krok publiczności skierowany będzie napewno tam.

Zresztą jest na to jeszcze inny sposób. Jest nim propaganda zbiorowa prowadzona anonimowo przez wszystkie firmy zainteresowane w handlu nie tylko samochodami, ale i częściami zapasowymi, pneumatykami, benzyną i wogóle tem wszystkim, czego wymaga samochód podczas swej służby.

Wyobraźmy sobie bowiem, że wszystkie firmy te, a jest ich w Polsce conajmniej setka, zbiórą się na jednodniowy zjazd w Warszawie. Każda z nich posiada przynajmniej jeden samochód na własne usługi, więc może to zrobić tem łatwiej. Na tym zjeździe postanowione zostanie przeprowadzenie takiej kampanji propagandowej w celu przekonania najszerzych mas, że samochód nie jest zbytekiem, że utrzymanie jego to nie jest znowu taka kosztowna rzecz, że warunki, na jakich można stać się jego posiadaczem nie są znowu tak ciężkie i t. d.

Propaganda taka będzie prowadzona w imieniu powiedzmy Związku Przemysłowców i Kupców Samochodowych, to znaczy, że w poszczególnych formach reklamy, a więc w ogłoszeniach, afiszach, broszurkach, filmach i t. p. nie będzie figurowała żadna firma, sprzedająca samochody lub przybory, ale tylko Polski Związek Przemysłowców i Kupców Samochodowych. Będzie to miało dla publiczności nawet większy autorytet i łatwiej ją przekona.

Koszt zaś tego rodzaju kampanji musi być poniesiony przez wszystkie przedsiębiorstwa handlowe zainteresowane w rozwoju automobilizmu w Polsce.

Jaki będzie ten koszt? Powiedzmy, że wyniesie on 20.000 złotych. Uważamy tę sumę za zupełnie dostateczną. Pokryje ona koszt takiej propagandy przez dwa miesiące. Przecież to stanowić będzie około 200 złotych na każdą firmę. Zresztą podział kosztów może się odbyć w formie opodatkowania każdego sprzedanego samochodu, czy też jako punkt wyjścia można wziąć obrót dokonany przez każdą z firm, należących do tego w ubiegłym roku. Inaczej mówiąc, można obłożyć każdą firmę swego rodzaju podatkiem stosownie do przeszłorocznych obrotów, specjalnie na pokrycie tej propagandy. Zresztą sposobów tu może być wiele. Tak jak się urządza wystawy i pokazy możnaby

zorganizować propagandę. Wystawę robi się dla tych, co już dużo wiedzą o samochodzie, ale tylko drogą umiejętnej propagandy zyskuje się nowych nabywców z szeregu potencjalnych posiadaczy. Tych, co mają pieniądze na kupno i utrzymanie, ale o tem nie wiedzą.

Oczywiście, że prowadzenie takiej propagandy zbiorowym wysiłkiem nie wyklucza wcale reklamowanie się przez poszczególne firmy, które w tym wypadku zwolnione będą od reklamowania samochodu w ogóle, ale skoncentrują się na reklamowaniu swej marki.

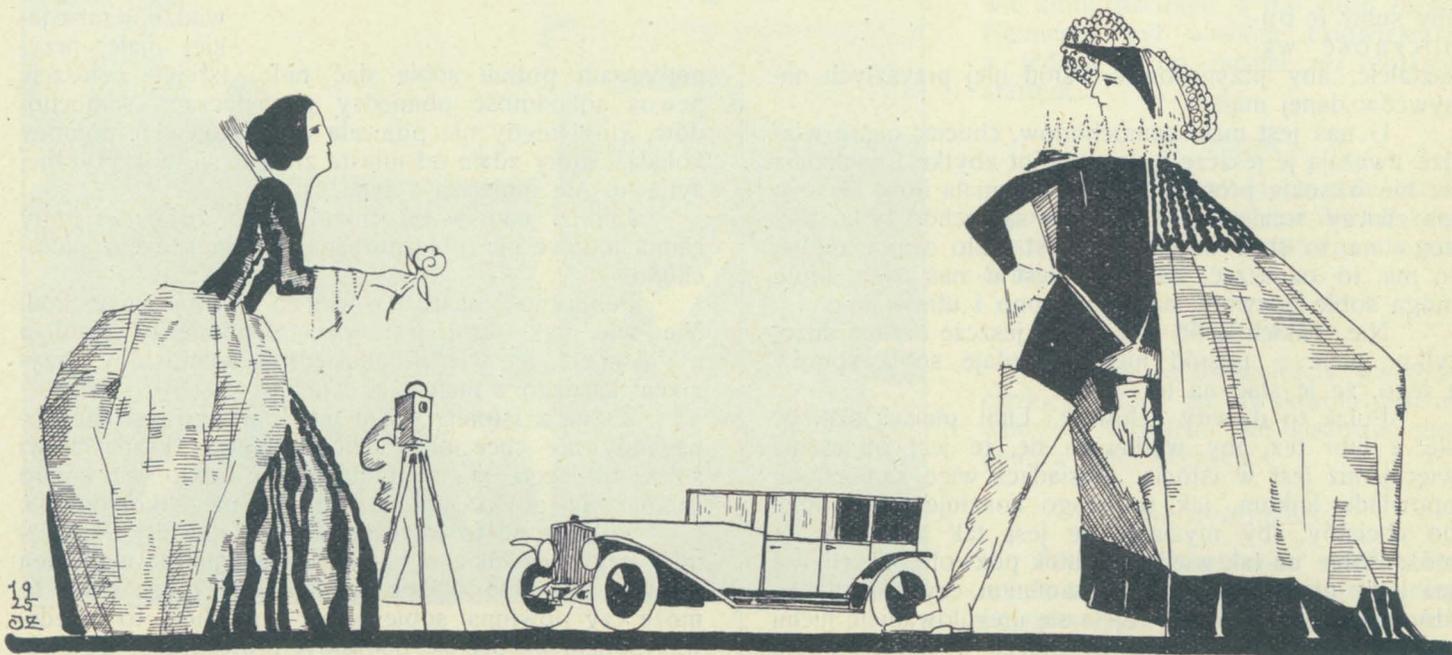
Otóż w sprawie tej indywidualnej reklamy chcemy zrobić kilka uwag.

Ogłoszenia samochodów u nas są jeszcze prawie całkowicie obwieszczeniami. Dana firma twierdzi publicznie w piśmie, czy na parkanie, że jej samochód jest najlepszy. I to wszystko. Argumentów się prawie nie spotyka, danych prawie żadnych, zachęty, któraby była istotną zachętą powodującą czyn lub chociażby decyzję, żadnej.

Publiczność jak była ciemna, tak jest nadal. I reklama taka wcale jej nie ułatwia wyboru.

Niepodobna w ramach tego artykułu wymienić wszystkie sposoby skutecznego reklamowania samochodów. W Ameryce, kraju zajmującym pierwsze miejsce tak pod względem produkcji samochodów, jak i umiejętności zastosowania reklamy, są ludzie, którzy wyspecjalizowali się w reklamie samochodowej. Są biura, które nie przyjmują, dosłownie nie przyjmują innych kampanji, jak tylko samochodowych. Zresztą każda firma ma swój własny doskonale zorganizowany advertising department, którego rola jest nie mniej ważna, niż rola wydziału sprzedaży. Jeden bowiem drugiemu toruje drogę. Jeden bez drugiego nie miałby racji bytu, a w każdym razie bardzo utrudnione zadanie.

Jeżeli nasze firmy handlujące samochodami nie stać na posiadanie takiego wydziału czy nawet na zaangażowanie specjalisty, który mógłby stworzyć plan reklamy i przygotować dla niej odpowiednie teksty i rysunki oraz układ, to należy korzystać z wzorów dostarczonych przez firmę, której są przedstawicielami; bo chociaż niezawsze można przenieść na grunt polski reklamę amerykańską czy francuską, to w każdym razie posiadając tamte wzory, można osiągnąć lepsze rezultaty, niż stałe powtarzanie szablonowego zdania, że samochody „X” są najlepsze na świecie.



K R O N I K A

Lot okrężny dla samolotów, zorganizowany przez Aeroklub Niemiec, rozegrał się między 31 maja a 9 czerwca. Konkurs polegał na przebyciu pięciu dróg okrężnych, długości ogólnej 5344 klm., z najwyższą szybkością i bez punktów karnych. Do konkursu stanęło 55 samolotów a ukończyło go 32. Zwycięstwo w kategorii A. (silniki do 40 KM.) odniósł Loerzer na samolocie Mercedes z silnikiem Daimler 19 KM., w kategorii B. (do 80 KM.) Hockmuth na Udet z silnikiem Siemens 55 KM. i w kategorii C. (do 120 KM.) Ritter na Caspar z silnikiem Mercedes 100 KM.

Wyścigi na torze firmy Opel koło Rüsselsheimu odbyły się d. 31 maja, przynosząc wyniki następujące:

Motocykle 175 cm³: 1. Sprung (D. K. W.) szybkość średnia 88,2 klm./g.; 2. Friedrich (D. K. W.); 3. Renner (Wiga). — Samoch. sport. 4 KM.: 1. Joerns (Opel) szybkość średnia 98 klm./g.; 2. Opel (Opel). — Motocykle 250 cm³: 1. Koenig (New Imperial) szybkość średnia 99,2 klm./g.; 2. Schumacher (Imperia); 3. Thevis (Baier). — Samoch. wyśc. 5 KM.: 1. Momberger (N. S. U.), szybkość średnia 106 klm./g.; 2. Garbaty (Garbaty). — Motocykle 350 cm³: 1. Schumacher (Imperia) i Bauerfeind (Ardie), szybkość średnia 170 klm./g.; 2. Schwind (A. J. S.). — Motocykle 500 cm³: 1. Diefenbach (B. M. W.), szybkość średnia 120 klm./g.; 2. Seitz (B. M. W.); 3. Geyer (Imperia). — Samoch. wyśc. 4 KM.: 1. Opel (Opel), szybkość średnia 121 klm./g.; 2. Joerns (Opel). — Motocykle dowolnej pojemn.: 1. Hammersveld (Harley Davidson), szybkość średnia 126 klm./g.; 2. Van der Velde (Indian); 3. Baar (Harley Davidson). — Samoch. sport. 8 KM.: 1. Tigler (Benz) szybkość średnia 127 klm./g.

Wyprawa Amudsen. Amudsen powrócił! Wiadomość tą przyjął świat cały z westchnieniem ulgi i radością, gdyż oznajmiała ona wybawienie z krainy zimy i śmierci ośmiu ludzi, poświęcających się heroicznie dla nauki.

Dwa samoloty Amudsen wyruszyły w podróż podbiegunową w dniu 21 maja i, jak wiadomo, na czas dłuższy przepadły bez wieści. Panowało ogólne mniemanie, że dzielni ludzie zginęli, tymczasem po 27 dniach nieobecności oba samoloty wylądowały szczęśliwie na Szpicbergu.

Amudsen nie zdołał dotrzeć do bieguna, osiągając tylko 87°44' szerokości północnej, sądząc jednak z pomiarów głębokości morza, twierdzi on, że północny biegun ziemi nie znajduje się na lądzie. Dotarcie do bieguna drogą powietrzną jest najzupełniej możliwe, niebezpieczne jest natomiast osiadanie wodnopłatowców na powierzchni morza biegunowego. Samoloty Amudsen zamarzyły wkrótce po opuszczeniu się na morze i członkowie wyprawy przez trzy tygodnie walczyli z masami lodowymi, wydobywając zagrożone zgnieceniem płatowce. To właśnie opóźniło powrót ekspedycji. Amudsen zamierza w najbliższym czasie zorganizować nową wyprawę do bieguna.

Statystyka francuskiego handlu samochodowego. W ciągu roku 1924 przywieziono do Francji 14.364 samochody na ogólną sumę 109.524.000 franków. Wozy te przybyły z następujących krajów: ze Stanów Zjednoczonych 12.834, z Włoch 1.228, Anglii 85, Szwajcarii 83, Luksemburga 66, Algeru 17, Hiszpanji 5, Marokka 3, Tunisu 1 i innych krajów 41.

W tymże czasie wywieziono z Francji 48.127 samochodów wartości 1.512.782.000 franków, które roze-

szły się do: Luksemburga 9.797, Anglii 8.078, Hiszpanji 5.788, Algeru 5.319, Niemiec 4.681, Szwajcarii 3.283, Zagłębia Saary 1.781, Indji franc. 1.230, Holandji 1.051, Marokka 659, Włoch 451, Japonji 324, Stanów Zjednoczonych 236, Tunisu 229, Senegalu 189, Argentyny 120, Brazylii 114, Madagaskaru 90, Szwecji 87, Czechosłowacji 85, Kanady 12, Norwegji 2 i innych krajów 4.370.

Jak widzimy bilans handlowy francuskiego przemysłu samochodowego jest wybitnie aktywny. To też wywóz samochodów stanowi jedną z najpoważniejszych pozycji francuskiego eksportu.

W Bawarii ma zostać zbudowana, kosztem półtora miliona marek, specjalna droga dla samochodów długości 20 kilometrów, między miastami Monachjum i Starnberg.

W wyścigach na wzniesieniu Rabassada koło Barcelony, które rozegrały się w dniu 14 czerwca na przestrzeni 4.900 metrów o 42 zakrętach, najlepszy czas dnia, 4 m. 18²/₁₀ s., osiągnął Ferdynand de Vizcaya na dwulitrowym samochodzie wyścigowym Bugatti, bijąc zarazem rekord swej kategorii. Pozatem rekordy kategorii pobili: Canilla na motocyklu turystycznym D. K. W. 125 cm³, Ferraz na mot. tur. D. K. W. 150 cm³, Fuste na mot. tur. Fuste 175 cm³, Buxade na mot. tur. B. S. A. 300 cm³, Williams na mot. tur. Douglas 350 cm³, Texidor na mot. tur. Harley Davidson 1000 cm³, Marti na samochodzie tur. Bugatti 1500 cm³, Garcia na sam. tur. Diatto 2000 cm³, Salle na sam. tur. Hotchkiss 3000 cm³, Sagnier na cyclecarze sportowym Austin 750 cm³, Balletro na cycl. sport. Amilcar 1100 cm³, de Vizcaya na sam. sport. Bugatti 2000 cm³, Fuste na mot. wyścigowym Fuste 175 cm³, Sprinter na mot. wyśc. A. J. S. 350 cm³, Ala na mot. wyśc. z wózkiem A. J. S. 350 cm³, Sague na mot. wyśc. z wózkiem Norton 600 cm³, Revetelat na cycl. wyśc. Austin 750 cm³, Garcia na sam. wyśc. Diatto 3000 cm³ i Matas na sam. wyśc. Chandler 5000 cm³.

Nowe rekordy Thomasa. J. P. Thomas pobił w Monthlery na swym Leylandzie cztery nowe rekordy światowe szybkości. Przebył on: 5 klm. w 1 m. 25,92 s.; 5 mil ang. w 2 m. 18,99 s.; 10 klm. w 2 m. 52,70 s. i 10 mil ang. w 4 m. 52,95 s. Najwyższa szybkość Thomasa wyniosła 208 klm. 454 m/godź.

Wyścigi w Altona. Na drewnianym torze w Altona (Pensylwanja) rozegrał się w dniu 13 czerwca wyścig 250-milowy (402 klm. 335 m.) o wynikach następujących:

1. Milton (Miller). 2:10:21,49, szybkość średnia 185 klm. 200 m/godź.; 2. De Paolo (Duesenberg); 3. Hartz (Miller); 4. Elliot (Miller).

Wspaniały raid włoskiego lotnika. W dniu 20 kwietnia opuścił port lotniczy w Sesto Calende lotnik włoski, de Pinedo, na wodnopłatowcu łodziowym Savoia z silnikiem Lorraine Dietrich 450 MK., w celu dokonania przelotu okrężnego Włochy — Australja — Japonja — Włochy, długości ogólnej 53.890 kilometrów.

Pierwszy etap tego niezwykłego raidu został już przebyty. De Pinedo dotarł szczęśliwie do Melbourne w dniu 9 czerwca, przebywając w ciągu 50 dni (w czym tylko 27 dni lotu) przestrzeń 22.000 klm.

Drogę z Melbourne do Tokio, wynoszącą 13.140 klm. ma de Pinedo przebyć w 18 dni lotu. W Tokio nastąpi prawdopodobnie zamiana silnika, o ile okaże się on zbyt zużytym, i nowy silnik poniesie samolot

do Rzymu. Przestrzeń 18.750 klm., dzielącą stolicę Włoch i Japonji, przebędzie dzielny pilot w 25 dni lotu.

Angielskie „Tourist Trophy“, najpoważniejsze wyścigi motocyklowe w Anglii, rozegrały się między 15 a 19 czerwca na wyspie Man. W dniu 15 czerwca odbył się wyścig Juniorów, dostępny dla motocykli 350 cm.³, 17 czerwca — wyścig Seniorów dla kategorii 500 cm.³ i wyścig małych motocykli 175 cm.³, a 19 czerwca wyścig motocykli z wózkami 600 cm.³, oraz wyścig lekkich motocykli o pojemności 250 cm.³.

Wyniki: Wyścig Juniorów (364 klm. 405 m.): 1. Handley (Rex Acme) 3:28:56, szybkość średnia 104 klm. 640 m/godz; 2. Davies (H. R. D.) 3:32:42; 3. Simpson (A. J. S.) 3:33:22; 4. Hough (A. J. S.) 3:39:30; 5. Harris (H. R. D.) 3:49:58; 6. Horton (New Imperial) 3:50:41.

Wyścig Seniorów (364 klm. 405 m.): 1. Davies (H. R. D.) 3:25:26; 2. Longman (A. J. S.) 3:29:10; 3. Bennet (Norton) 3:30:08; 4. Bullus (Phelon Moore) 3:39:16; 5. Langman (Scott) 3:39:49; 6. Randles (Sunbeam) 3:40:45.

Wyścig motocykli 175 cm.³ (242 klm. 936 m.): 1. Handley (Rex Acme) 2:49:27; 2. Johnston (Cotton) 2:53:54; 3. Porter (New Gerard) 2:57:40.

Wyścig mot. 250 cm.³ (364 klm. 405 m.): 1. Twenlow (New Imperial) 3:55:18; 2. Johnston (Cotton) 3:58:51; 3. K. Twenlow (New Imperial) 4:03:19.

Wyścig motocykli z wózkami (242 klm. 936 m.): 1. Parker (Douglas) 2:44; 2. Taylor (Norton); 3. Grinton (Norton).

Nowe rekordy szybkości zostały pobite na torach w Montlhery i Brookland. W Montlhery kierowca Preton na 20-konnym samochodzie sportowym Panhard Levassor usiłował pobić rekord światowy w jeździe godzinnej, lecz z powodu opóźnienia, wywołanego pęknięciem opony, nie zdołał tego uskuteczyć, bijąc tylko rekord międzynarodowy w jeździe godzinnej dla kategorii 3—5 litrów, po przebyciu 168 klm. 200 m. Pozatem pobił Preton podczas swej jazdy światowe rekordy szybkości na przestrzeni 50 klm., 50 mil ang. i 100 klm. Lecz już w kilka dni później zdołał przewyższyć te rekordy Thomas, który na swym bolidzie Leyland przebył na torze Brookland: 50 klm. w 16 m. 22,67 s., 50 mil w 26 m. 10,69 s. i 100 klm. w 32 m. 30,66 sek.

Zawody wytrzymałości, zorganizowane w dniu 14 czerwca przez Moto-Klub w Fionie i Moto-Klub Duński na dystansach Odensee — Berlin — Odensee i Odensee — Wrocław — Odensee, przyniosły wyniki następujące:

Odensee — Berlin — Odensee. Samochody: 1. Friis (Hudson) 25:40; 2. Aagaarl (Fiat) 25:45; 3. Nielsen (Essex) 34:02. Motocykle: 1. Lundstroem (Henderson) 30:18; 2. Korg (Nimbus) 33:00; 3. Frederiksen (Rudge) i Kruse (Chater Lea) 34:10.

Odensee — Wrocław — Odensee. Samochody: 1. Danielsen (Fiat) 41:38; 2. Erlind (Essex) 41:55; 3. Jensen (Ford) 53:46. Motocykle: 1. Gubela (Mabeco) i Fennigkeit (Mabeco) 55:18; 2. Herold (Mabeco) 55:32; 3. Larsen (Indian) 55:55; 4. Bracia Montagner (Frera) 55:46; 5. Debowich (Derad) 61:26.

Tegoroczny konkurs o Nagrodę Michelin dla płatowców, polegający na najszybszym przelocie z Paryża do Lyonu i z powrotem, wygrał słynny pilot Pelletier d'Oisy, wykazując na samolocie Bleriot-Spad, z silnikiem Lorraine Dietrich 450 KM., szybkość średnią 187 klm. 320 m/godz.

Zawody motocyklowe o Mistrzostwo Zjednoczenia Motocyklistów w Liège odbyły się w dn. 5 lipca.

Zawody składały się z trzech konkursów turystycznych, rozgrywanych na dystansach: Liège — Paryż — Liège (750 klm.), Liège — Orlean — Liège (1000 klm.) i Liège — Bordeaux — Liège (2000 klm.), które przyniosły wyniki następujące: Liège — Paryż — Liège (11 zawodników): 1. Kepners (Sarolea), 2. Deltour (Triumph), 3. Blot (Bovy). 4. Bertrand (Sphynx), 5. Beecken (Harley Dav.), 6. Rousseau (F. N.), 7. Pag (Triumph), 8. Courra (Sphynx), 9. Lambert (Shynx), 10. Jolisson (Triumph). Liège — Orlean — Liège (6 zawodników): 1. Belot (Triumph), 2. Tiange (Bovy), 3. Arnoldy (P. A.). Liège — Bordeaux — Liège (9 zawodników): 1. Weerens (F. N.).

Wyścigi stukilometrowe o Wielką Nagrodę Marsylijskiego Klubu Motocyklowego rozegrały się na torze Miramas w dniu 14 czerwca. Wyniki:

Motocykle 175 cm.³: 1. Hommaire i Sourdot (Monet Goyon) 1:11:54, szybkość średnia 83 klm. 400 m/godz; 2. Maigrot (Monet Goyon); 3. Lambert (Dé Dé). — Motocykle 350 cm.³: 1. Clermont (Terrot) 1:01:07²/₅; 2. Rolland (Terrot). — Motocykle 1000 cm.³: 1. Gillard (Peugeot) 50 m. 18¹/₅ s.; 2. Vulliamy (Harley Davidson) 52 m. 48 s.; 3. Dom (Sarolea) 57 m. 41³/₅ s.; 4. Gisler (Motosacoche); 5. Lambert (Excelsior). — Cyclecary 1100 cm.³: 1. Didier (Salmson) 49 m. 42³/₅ s., szybkość średnia 120 klm. 700 m/godz.; 2. Michel (Amilcar) 57 m. 18 s.; 3. Gubernatis (B. N. C) 58 m. 35¹/₅ s. — Samochodziki 1100 cm.³: 1. Ivanowski (B. N. C.) 51 m. 43¹/₅ s.; 2. Orello (Amilcar) 53 m. 44²/₅ s.; 3. Baronne (Salmson) 57 m. 59³/₅ s.; 4. Naux (Salmson) 58 m. 43⁴/₅ s.

Wyścigi motocyklowe o Wielką Nagrodę Brukseli odbyły się w dniu 21 czerwca, przynosząc następujące wyniki: Kat. 175 cm.³ (75 klm.): 1. Vanneste (Ready) — 1:35:53²/₅; 2. Levesque (Francis Barnett) — 1:56:04¹/₅. Kat. 250 cm.³ (75 klm.): 1. Mihloux (Ready) — 1:05:52; 2. Cravillon (Ready) — 1:07:39²/₅. Kat. 350 cm.³ (100 klm.): 1. Nottet (Sheffield): 1:24:26; 2. Bentley (A. J. S.) — 1:32:52. Kat. 500 cm.³ (100 klm.): 1. Debay (Ready) — 1:16:35¹/₅; 2. Bac (Sarolea) — 1:26:38.

XIV zawody balonów kulistych o Nagrodę Gordon Bennetta rozpoczęły się w Brukseli w d. 7 czerwca. Przy zachodnim wietrze balony pomknęły nad kanałem La Manche, bądź też wzdłuż wybrzeży francuskich, i większość z osiemnastu konkurentów wylądowała tego samego dnia, przyczem kilku osiadło na powierzchni morza. W dniu następnym wylądowali pozostali zawodnicy, oprócz belga Veenstry, który na balonie „Prince Leopold“ zakończył lot dopiero wieczorem trzeciego dnia, lądując na brzegu morza koło Vigo w Hiszpanji, po przebiegu 1350 kilometrów. Już po opuszczeniu się balonu silny powiew wiatru porwał go znowu i poniósł kilkadziesiąt metrów od lądu. Skutkiem tego zakwestjonowano prawidłowość lotu Veenstry, gdyż, jak wiadomo, konkurent, którego balon osiadł na powierzchni wody, nie jest brany pod uwagę w klasyfikacji zawodów. Ponieważ jednak balon Veenstry dotknął lądu przed porwaniem nad morze, uznano to za wystarczające, jako fakt wylądowania, i przyznano belgowi tegoroczną Nagrodę Gordon Bennetta. Drugie miejsce zajął również belg, słynny Demuyter, wielokrotny zwycięzca w tych zawodach, który na balonie „Belgica“ przebył 680 klm.

W wyścigach na wznesieniu Val Suzon koło Dijon, które rozegrały się w dn. 5 lipca na przestrzeni 3800 klm., najlepszy czas dnia (2 m. 28 s.), osiągnął Eddoura na motocyklu Koehler Escoffier, rozwijając szybkość 92 klm./godz. Najlepszy czas samochodów wykazał Casse na Salmson.

Wyścigi górskie na torze Eifel pod Kolonją odbyły się między 18 a 22 czerwca. Tor Eifel należy do najtrudniejszych torów szosowych świata, gdyż posiada na przestrzeni 1 okrążenia = 33,2 klm. około 85 ostrych zakrętów. Wyniki wyścigów wypadły następująco:

Dzień pierwszy. Wyścig motocykli: 175 cm.³ (6 okr. = 199,200 klm.): 1. Henn (D. K. W.) 3:56:42,3; 250 cm.³ (6 okr.): 1. Sieder (Velocette) 3:29:38,4; 350 cm.³ (10 okr. = 332 klm.): 1. Ghersi (Sunbeam) 4:55:12,2; 500 cm.³ (10 okr.): 1. Bauhofer (B. M. W.) 4:43:26; 750 cm.³ (10 okr.): 1. Paetzold (Imperia) 4:52:18; powyżej 750 cm.³ (10 okr.): 1. Islinger (N. S. U.) 4:48:37,2.

Dzień drugi. Samochody turystyczne i sportowe: 4 MK. (6 okr. = 199,200 klm.): 1. Polack (Amor) 3:22:03,8; 5 MK. (8 okr. = 257,600 klm.): 1. Felten (Mannesmann) 4:10:58,2; 6 MK. (10 okr. = 332 klm.): 1. Brackelsberg (Bugatti) 4:56:36; 8 MK. (10 okr.): 1. Utermoehle (Fafnir) 4:56:36; 16 MK. (10 okr.): 1. Keil (Austro Daimler) 5:05:34; 4 MK. (6 okr. = 199,200 klm.): 1. Hermanns (Opel) 3:21:18,2; 8 MK. (10 okr. = 332 klm.): 1. Engel (Ballot) 5:37:10,6; 10 MK. (8 okr. = 257,600 klm.): 1. Hintzen (N. A. G.) 5:15:23.

Dzień trzeci. Samochody wyścigowe: 1000 cm.³ (10 okr. = 332 klm.): 1. Mederer (Opel) 5:45:37; 1500 cm.³ (12 okr. = 398,400 klm.): 1. Launertz (Mercedes) 6:15:23; 2000 cm.³ (15 okr. = 498 klm.): 1. Ludwig (Bugatti) 7:55:05; pow. 2000 cm.³ (15 okr. = 498 klm.): 1. Rosa (Alfa Romeo) 6:54:48.

Stukilometrowe wyścigi rowerów z silnikami, zorganizowane przez paryską gazetę „L'Auto”, odbyły się w dniu 5 lipca na welo-dromie w Parku Książęcym. W kat. 125 cm.³ zwyciężył Lezin na Lutetia w czasie 1:18:5¹/₂, z rekordową szybkością średnią 76 klm. 825 m/godz. Zwycięzca kategorii 100 cm.³, Cheret na Griffon, również osiągnął szybkość rekordową, przebywając 100 klm. w 1:12:6²/₅ (83 klm. 210 m/godz.). Wreszcie jedyny konkurent kat. 75 cm.³, Janin na Janin, wykazał czas 1:41:42²/₅, a więc szybkość średnią 58 klm. 990 m/g., gorszą od rekordowej.

Dwudziestoczerogodzinny konkurs wytrzymałości dla samochodów, zorganizowany na torze Taunus koło Frankfurtu, ukończyli bez punktów karnych na-

stępujący konkurenci: Birk (Rabag - Bugatti), Joerns (Opel), Schobinger (Maybach), Bruck (Adler), Lauprecht (Adler), Gloeckler (N. S. U.), Cleer (Stoewer), Korde-wan (Stoewer), Rhein (Steyr), Gischel (Simson Supra), Irion (Adler), Franken (Faun), Feldmann (Hansa), pani Holville (Horch), Keil (Horch), Scholl (Horch), Sell (Faun), Stiefel (Adler) i Goerz (Opel).

W wyścigach na wzniesieniu Suze—Mont Cenis koło Turynu, rozegranych w dniu 5 lipca na przestrze-ni 22 klm. 100 m., osiągnięto następujące rezultaty: Kat. 1100 cm.³: 1. Clerici (Salmson) 23 m. 7¹/₅ s. — 57 klm. 336 m/g. rekord.; kat. 1500 cm.³: 1. Serboli (Chiribiri) 20 m. 20¹/₅ sek. — 65 klm. 202 m/godz.; kat. 2000 cm.³: 1. Maggi (Bugatti) 19 m. 29 sek. — 68 klm. 058 m/g. rekord.; pow. 2000 cm.³: 1. Sterlich (Diatto) 18 m. 43¹/₅ s. — 70 klm. 506 m/g. rekord.

Z CZASOPISM

Wyszedł zeszyt I monumentalnego wydawnictwa p. t.: „*Podręcznik inżynierski w zakresie inżynierji lądowej i wodnej*”. Redaktor naczelny: prof. dr. inż. Stefan Bryła. Nakład Księgarni Polskiej B. Połonic-kiego we Lwowie.

Dotychczas inżynier i technik polski, oglądając się za podręcznikiem encyklopedycznym, zawierającym w zwięzłym streszczeniu wszystkie działy inżynierji lądowej i morskiej oraz nauki pomocnicze wedle obecnego stanu wiedzy, skazany był na używanie wydawnictw obcych, jak Merryman: Civil Engineer's Pocket Book, Foerster: Taschenbuch für Bauingenieure lub Hütte. Luka ta zostanie obecnie wypełniona. Nad „Podręcznikiem inżynierskim” pracują najwybitniejsi fachowcy w Polsce, przeważnie z grona profesorów obu politechnik polskich, co daje wszelką rękojmię, że dzieło dorówna w zupełności najlepszym wzorom zagranicznym lub nawet je przewyższy, mając jeszcze tę zaletę, że uwzględnia w swoim układzie szczególne warunki i wymagania krajowych robót technicznych. Bardzo liczne ryciny i tabele podnoszą wartość wydawnictwa.

„Podręcznik inżynierski” wychodzi w zeszytach po 3—5 arkuszy, a całość obejmie około 100 arkuszy (1600 stron).

Kilka słów o samochodach Gray

OD KILKU miesięcy na naszym rynku samochodowym pokazały się przepiękne samochody o wszechświatowej sławie amerykańskiej fabryki Gray Motor Corporation (Detroit, Michigan USA), której to fabryki jeneralnym reprezentantem na Polskę jest p. K. S. Rymowicz.

Wozy fabryki Gray, jak się okazało, rywalizują w pełnym znaczeniu tego słowa z wszystkimi bez wyjątku wozami tańszymi na całym świecie i są pod każdym względem na naszym rynku absolutnie bezkonkurencyjne.

Jak się przekonali tutejsi fachowcy, samochody fabryki Gray posiadają w sobie tak wiele zalet, iż nawet najzjadliwsza krytyka konkurencyjna nie mogła w nich znaleźć nic ujemnego.

Wozy te bowiem posiadają, jak rzadko które, przepiękną linię budowy karoserji, odznaczają się niebywałą oszczędnością w zużyciu benzyny (zużywają

bowiem zaledwie do 6-ciu litrów benzyny na 100 kilometrów), motor ich jest niezwykle precyzyjny, wyjątkowo mocne ramy podwozia i silna konstrukcja resorów.

Dzięki powyższym zaletom, wozy fabryki Gray na każdej międzynarodowej wystawie stale uzyskują pierwsze nagrody.

Fabryka Gray, jak donosi nam jej jeneralny reprezentant, p. Rymowicz, produkuje nie tylko wozy osobowe, lecz i półciężarowe, ciężarowe oraz prześliczne autobusy marki „Tilling-Stevens” gazowo-elektryczne. (Temi ostatnimi posługuje się przeważnie prawie cała Ameryka i Wielka Brytania).

W dowód doskonałości wozów fabryki Gray p. Rymowicz naszej redakcji przedstawił szereg listów dziękczynnych od jego klientów, wśród której są poważne instytucje, jako to: Polska Akc. Spółka Telefoniczna w Warszawie, Zarząd Pogotowia Lekarzy Specjalistów i t. d. i t. d.

Na potwierdzenie powyższego faktu pozwalamy sobie przytoczyć tutaj dosłowną treść jednego z ostatnich listów dziękczynnych, a mianowicie:

POGOTOWIE PRYWATNE
LEKARZY SPECJALISTÓW
Marszałkowska 77
tel. 75-75.

Warszawa, dn. 9 lipca 1925 r.

Do firmy

K. S. Rymowicz i S-ka.
Reprezentanta na Polskę samochodów
fabryki
GRAY MOTOR CORPORATION
W WARSZAWIE
ul. Nowowiejska 22.

„Potwierdzając odbiór nabytego przez nas u WPanów samochodu fabryki Gray Motor Corporation, oświadczamy z największą przyjemnością co następuje:

Otóż samochód powyższy otrzymaliśmy w Gdańsku, przy czym, aby przekonać się w zachwalanej przez WPanów wartości samochodów Gray, postanowiliśmy wypróbować go na naszych

nieszczególnych polskich drogach, udając się odrazu w podróż 600-kilometrową bez wycieczki w drodze, oraz robiąc na godzinę od 50 do 80 kilometrów.

Wóz wywiązał się z tego zadania wprost znakomicie, z Gdańska bowiem, jadąc przez Bydgoszcz, Inowrocław, Toruń, Ciechocinek i Włocławek, przyjechaliśmy do Warszawy bez najmniejszego szwanku, a nawet pęknięcia kiszek i opon marki „Goodrich“, pędząc z największą szybkością, zupełnie bez dania odpoczynku motorowi. Jednym słowem dziś śmiało możemy WPanom potwierdzić, iż samochody fabryki Gray zasługują w pełni słowa na jak największe zaufanie klientów i, nie zważając na ich taniłość, wcale nie ustępują w swej wartości markom znacznie droższym.

Największe góry i piachy, jak się to okazało, wcale nie mają znaczenia dla samochodu Gray; przy pełnym obciążeniu brał takowe bez zmiany szybkości.

List niniejszy z całą przyjemnością podpisuje ten, kto wóz powyższy odebrał w Gdańsku i osobiście go prowadził jako amator-sportowiec samochodowy.

Załączając wyrazy wdzięczności i uznania, kreślimy się

Z poważaniem

Dr. F. Hłasko

Kierownik Pogotowia Prywatnego
Lekarzy Specjalistów“.

POWRACAJĄC do sprawozdania naszego z wyścigów Warszawskich, Poznańskich i Bydgoskich, które odbyły się w ubiegłych miesiącach, musimy podkreślić liczny udział samochodów marki Lancia, które dopiero w tym roku wzięły większy udział w tego rodzaju zawodach sportowych.

Fabrykat ten, wprowadzony w Polskę dopiero od zeszłego roku, budził ogólne zainteresowanie w sferach sportowych i nabywców samochodowych ze względu na cały szereg inowacji w konstrukcji samochodowej, zastosowanych przy samochodach tej marki. Zagranicą posiada marka ta dawną już ustaloną sławę, a zresztą jest i u nas znana z czasów przedwojennych z pierwszorzędnymi jakością dawnych swych typów.

Nowości konstrukcyjne tych maszyn, zmierzające do tego, by uczynić maszynę jaknajlepszą, mając na względzie przede wszystkim małe zużycie materiałów palnych i opon, a przytem dostosować wóz równocześnie do najtrudniejszych warunków terenowych, okazały się po przeszło półtorarocznym doświadczeniu w naszych warunkach za specjalnie dostosowane do ciężkich naszych stosunków drogowych.

Dziś już widzimy we wszystkich dzielnicach Polski cały szereg tych Lancji, wyróżniających się swą piękną linją, tak estetyczną jak i sportową, oraz zwracających uwagę przez swą zwrotność i ruchliwość nadzwyczajną.

Na wyścigach Warszawskich, kiedy chodziło przede wszystkim o wykazanie wielkiej sprawności maszyn i odporności ich na długotrwałe największe napięcie, ogólny podziw wzbudziła właśnie maszyna Lancia,

która prowadzona przez pana Rakowicza, a potem Michała Bogusławskiego nie tylko raz, ale dwa razy z rzędu startowała i osiągnęła pierwszorzędny czas.

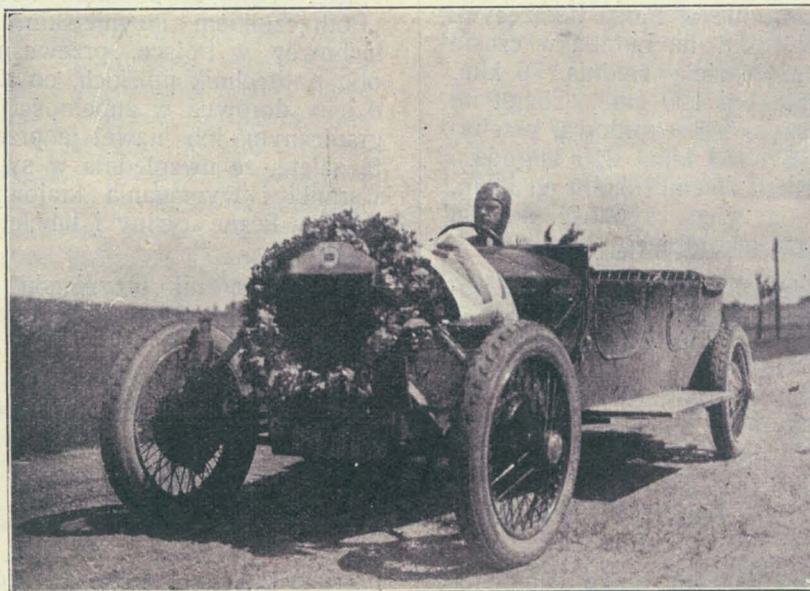
Na wyścigach Poznańskich wykazała kilka tych maszyn wyjątkową zwrotność i pewność na zakrętach, zdobywając tam także najpiękniejsze nagrody.

Na wyścigach Bydgoskich brała niestety udział tylko jedna maszyna Lancia, prowadzona przez jener-

alnego przedstawiciela p. Zygmunta Rakowicza. Teren tamtejszy był wyjątkowo trudny, gdyż był najdłuższy (57½ klm.), posiadał dużo wiraży i wzniesień, oraz wypukłe mostki na gościńcu, a niebezpieczeństwo wypadku jakiegokolwiek zostało zwiększone przez to, że gościńiec był zniszczony przez całodzienną ulewę. W wyścigu ten brał udział cały szereg pierwszorzędnych maszyn, jak N. A. G., Itala, Be Dion Bouton, specjalnie sportowe wozy, dalej Austro-Daimler, Protos, Mathis, Tatra i t. d. Obsada kierowców na tych wozach była rów-

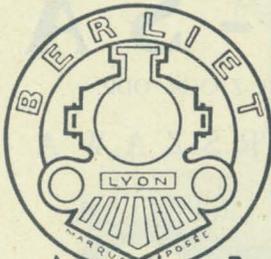
niez pierwszorzędna. Wynik tamtejszy okazał się prosto fenomenalny dla Lancji, gdyż zdobył na niej p. Rakowicz nie tylko I-szą nagrodę w swojej kategorii, ale najlepszy czas dnia, bijąc współzawodników swoich nie w czasie sekundowym, lecz w różnicach obliczonych na minuty, tak, że II-ga nagroda, którą zdobyła maszyna Protos przybyła do mety o 1 min. 53 sek. później od samochodu Lancja.

Zwycięstwo samochodu Lancja na tamtejszym terenie witano ze szczególnym entuzjazmem, gdyż był to pierwszy wypadek, gdy polski kierowca zdobył tam I-szą nagrodę.

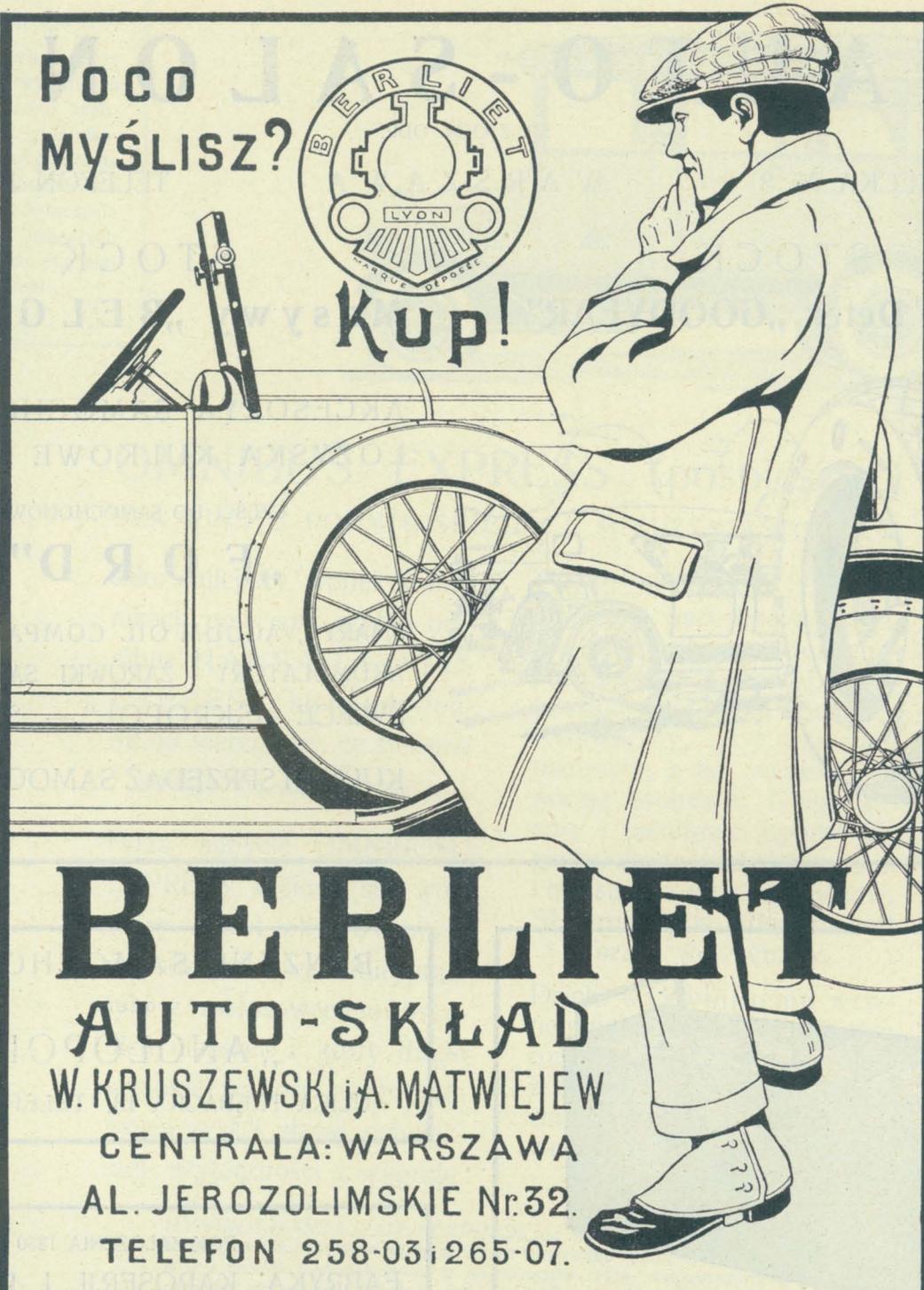


Rys. 200. Zwycięski samochód — „Lancia“.

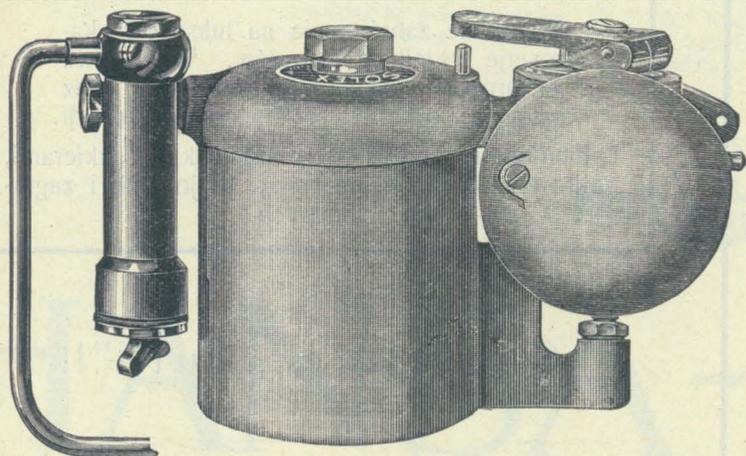
Poco
MYŚLISZ?



Kup!



BERLIET
AUTO-SKŁAD
 W. KRUSZEWSKI i A. MATWIEJEW
 CENTRALA: WARSZAWA
 AL. JEROZOLIMSKIE Nr. 32.
 TELEFON 258-03 i 265-07.



AKCESORJA SAMOCHODOWE
 ŁOŻYSKA KULKOWE „S. M. G.“

KABLE „PARIS - RHÔNE“ DO ŚWIEC ISKROWYCH

GUMY PEŁNE JENATZY

do samochodów ciężarowych

ŚWIECE ISKROWE „BETHLEEM“

CZĘŚCI ZAMIENNE DO KARBURATORÓW

poleca

„ARTOS“

Biuro Techniczne: WARSZAWA, PIĘKNA 41, Tel. 118-12

AUTO-SALON

SP. Z OGR. ODP.

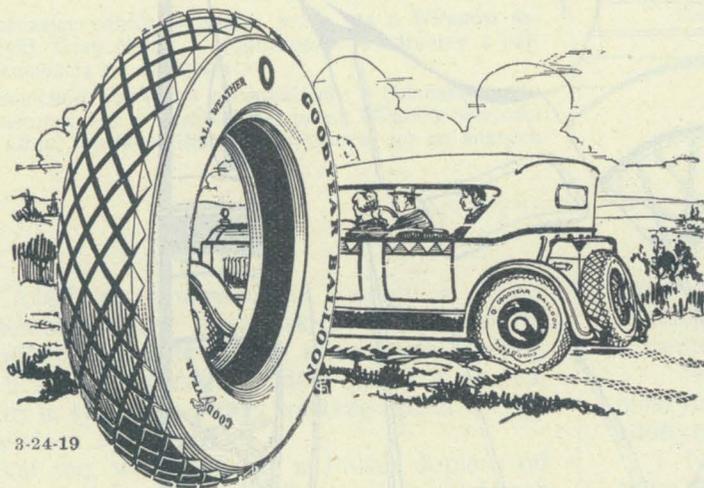
MAZOWIECKA № 8

W A R S Z A W A

TELEFON № 147-65

STOCK

Opon i Dętek „GOODYEAR”



STOCK

Masywy „BELGICA”

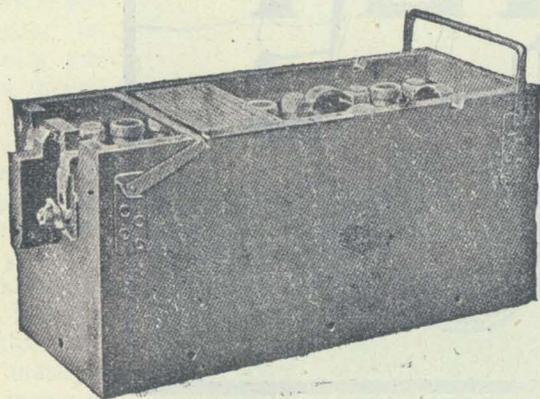
AKCESORIA SAMOCHODOWE
ŁOŻYSKA KULKOWE F. & H.

CZĘŚCI DO SAMOCHODÓW

„F O R D”

SMARY „VACUUM OIL COMPANY” S. A.
AKUMULATORY - ŻARÓWKI SAMOCHOD.
ŚWIECE „ISKROPOL” — „SPHINX”

KUPNO I SPRZEDAŻ SAMOCHODÓW



PIERWSZA KRAJOWA
FABRYKA AKUMULATORÓW

„E R G S”

wł. inż. GOLDE

W A R S Z A W A

ELEKTORALNA Nr. 10 TELEFON Nr. 193-59

Poleca wszelkiego rodzaju akumulatory (typy normalne, Bosch'a, Fiata, Dodge'a, Cadillaca i inne) do oświetlania starteru, zapalania etc. Pojemność i trwałość gwarantowana

Przyjmuje się akumulatory do naprawy i ładowania

BENZYNĘ SAMOCHODOWĄ

poleca

„ANGLOPOL”

ULICA TRĘBACKA 13, TELEFON 118-51

ROK ZAŁOŻENIA 1850

FABRYKA KAROSERJI I POWOZÓW

„JÓZEF RENTEL i S-ka”

WARSZAWA LESZNO 23 TEL. 240-33

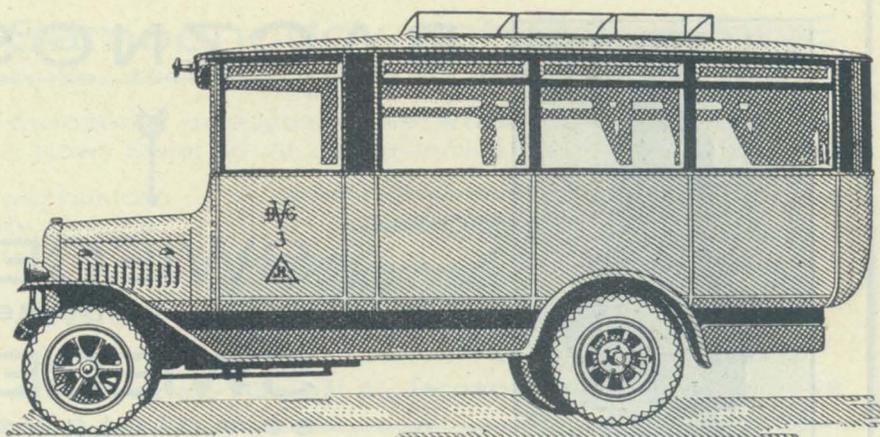
Przyjmuje zamówienia na luksusowe karoserje wszelkich rodzajów. Wykonuje ciężarowe i reklamowe karoserje, oraz wszelkie odnowki i reperacje karoserji

Lakierowanie samochodów angielskimi lakierami, pokrowce, budy z brezentów krajowych i zagranicznych

Czytajcie „Auto”!!

ROZWÓJ KOMUNIKACJI

Wzrastający ruch lokalny i międzymiastowy zmusza do tworzenia coraz szybszych środków komunikacyjnych, do przedłużania za pomocą autobusów linii tramwajowych i dołączenia w ten sposób odległych miejscowości ze stacjami kolejowymi



OMNIBUS EXPRESS (pospieszny)

DLA RUCHU PODMIEJSKIEGO I MIĘDZYMIASTOWEGO

Jako najlepszy środek komunikacji polecamy szybki omnibus HANSA-LLOYD-EXPRESS, który udowodnił od szeregu lat, że świetnie nadaje się do tego celu.

Przez nabycie OMNIBUSU EXPRESS zyskuje się wóz, który został zbudowanym na podstawie wieloletniej praktyki z zastosowaniem ostatnich ulepszeń i który dzięki wysokiej wartości swego podwozia zyskał sławę największej użyteczności i wygody.

EXPRESS HANSA-LLOYD zaspakaja wszystkie wymagania stawiane nowoczesnej służbie omnibusowej. Bieg posiada on równie spokojny i elastyczny, co i samochód osobowy, a tak szybki jak pociąg osobowy. Długie resory i balonowe opony Giganty, chronią od wstrząśnień i hałasu dawnych omnibusów. Stłumiono w nim również brzęk wewnętrzny.

Dzięki wykwińtnemu wewnętrznemu wybicciu jazda tym omnibusem połączona jest z największą wygodą. Przy zimnej pogodzie jest on ogrzewany za pomocą ciepłego powietrza.

OMNIBUS HANSA-LLOYD EXPRESS nie ma nic wspólnego z dawnym trzęsącym i hałaśliwym pudłem, które nazywano omnibusem, gdyż jest to już środek komunikacyjny w najnowszym stylu, dostosowany w zupełności do służby lokalnej lub międzymiastowej jak również i do towarzyskich wycieczek w malownicze strony

HANSA-LLOYD WERKE A. G. BREMEN

Sprzedaż za pośrednictwem „G. D. A.” Koncernu Niemieckich Fabryk Samochodowych s. z. o. o. (G. D. A. Gemeindchaft Deutscher Automobilfabriken G. m. b. h.) albo jego oddziały i reprezentacje.



HANSA-LLOYD

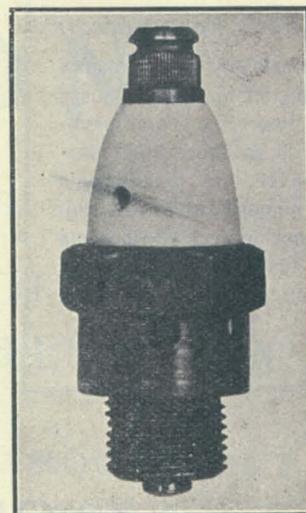


BACZNOŚĆ!!



ŚWIECE
samochodowe
ŚWIECE
samolotowe

wytwórni „ISKROPOL” pobili rekord wytrzymałości świec zagranicznych



„ISKROPOL” S-KA AKC.

FABRYKA ZAPALNIKÓW DO MOTORÓW SPALINOWYCH
I WYROBÓW METALOWYCH

Telefon 55-00 — Poznań, Dolna Wilda 35 — Telefon 55-00

Oddz. I: Wyrób zapalników do motorów spalinowych; Oddz. II: Tokarstwo Fasonowe, fabrykacja śrub i nakrętek; Oddz. III: Wyrób narzędzi precyzyjnych

WARSZTATY MECHANICZNE

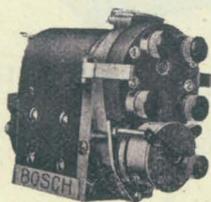


SP. Z OGR. ODP.

AUTOREMONT

WARSZAWA, Wolność 5.

TELEFON 141-37.



ELEKTROTECHNIKA
AUTOMOBILOWA

Z. POPŁAWSKI

Były współwłaściciel firmy „MAGNET” Warszawa, Koszykowa 31, Tel. 19-31

OŚWIETLENIE I ZAPALANIE AUTOMOBILI

NAPRAWA I PRZERÓBKA: MAGNET, DYNAMO, STARTERÓW, AUTOMATÓW, SPEDOMETRÓW i t. d. AKUMULATORY SAMOCHODOWE I DO RADIO, NAPRAWA, ŁADOWANIE,
: : : : : KWAS, PŁYTY i t. d. : : : : :

CZĘŚCI ZAPASOWE, ŚWIECE, ŻARÓWKI I KABELE

DUŻY WYBÓR MAGNET 1 — 2 4 i 6-cio CYLINDROWYCH SAMOCHODOWYCH ORAZ DO MOTORÓW STACYJNYCH (NISKIEGO NAPIĘCIA)



GARAŻ
I WARSZTATY
MECHANICZNE

HENRYK KORALEWSKI

WARSZAWA, ALEJA JEROZOLIMSKA № 35, TEL. 270-48 (róg Marszałkowskiej)

WYKONYWA REMONTY SAMOCHODÓW

CZĘŚCI ZAPASOWE DO RÓŻNYCH MASZYN STAŁE NA SKŁADZIE

GARAŻ
I WARSZTATY
MECHANICZNE

Kursy Kierowców Samochodowych PALATINE

Zatwierdzone przez Ministerstwo W. R. i O. P.

Kurs zawodowy i dżentelmeński, ćwiczenia praktyczne we własnych warsztatach
Zapisy przyjmuje sekretariat Od 9 do 6, Nowy Świat 36 i Al. Jerozolimskie 121, Tel.: 230-75 i 291-92

Warsztaty samochodowe, Remont wszystkich typów samochodów, Części zamienne, Drobne remonty na poczekaniu

Generalna Reprezentacja samochodów

PALATINE Sp. Akc.

Adres telegraficzny: AUTOPALAT

Biuro: N.-Świat 36, Tel.: 230-75 i 133-60, Warsztaty i Garaż: Al. Jerozolimskie 121, Tel. 291-92



**PACKARD
MOTOR
CAR**

DOM HANDLOWY

A. GEPNER

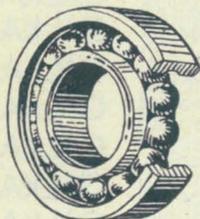
DOM HANDLOWY

WARSZAWA, UL. GRZYBOWSKA № 27

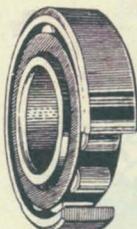
METALE

Cyna, antymon, cynk, BLACHA CYNKOWA, miedź, BLACHA MIEDZIANA, aluminium, blacha aluminjowa, BLACHA BIAŁA (pocynowana), ołów, blacha ołowiana, BLACHA MOSIĘŻNA, rury, PRĘTY, DRUTY—miedziane, mosiężne, aluminjowe, ołowiane. RURY ŻELAZNE OBCIĄGANE MOSIĄDZEM.

ZAKUP i SPRZEDAŻ starych metali oraz zamiana na nowe. Telef. 90-27 i 55-25



ŁOŻYSKA
KULKOWE
I ROLKOWE
koncentryczne
i konusowe



1-o i 2-u rzędowe, stałe i wahliwe
KULKI STALOWE LUZEM I W OPRAWKACH



KOŁA SAMOCHODOWE

„R A F“

RURY GIĘTKIE D W M

KAROL KUSKE

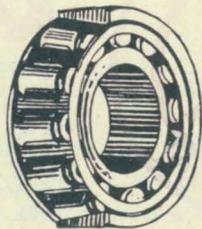
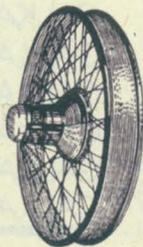
WARSZAWA

Nowogrodzka 12

Telefon Nr. 63-61

Depesze: „KARKUS“

Istnieje od r. 1909



WARSZTATY MECHANICZNO-SAMOCHODOWE
I SZWEJSOWNIA AUTOGENICZNA
inż. MICHAŁA ŁABENDZIA

WARSZAWA

UL. ŚWIETOJERSKA № 11, TEL. № 256-76

Remont samochodów, dorabianie wszelkich części samochodowych oraz szwejsowanie wszelkich połamanych części: z odlewni, żelaza, stali,
: : aluminium, miedzi i t. p. : :

Firma egzystuje od roku 1873

ZAKŁAD WYROBÓW

METALOWYCH i BLACHARSKICH

B. GRÜNBAUM



Warszawa, Elektoralna 8 — Sklep: Orla 1, telef. 181-89

Przyjmuje się wszelkie obstalunki i reperacje wchodzące w zakres branży samochodowej i powozowej

Błotniki i chłodnice po cenach konkurencyjnych

Wprawianie szyb do latarń i karoserji

Przyjmuje się do opolerowania, niklo-

: : : wania, i srebrzenia : : :

UWAGA: Za nowe i reperowane

: : : radiatorów gwarantuję : : :



