

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 RAZ W MIESIĄCU

REDAKCJA: UL. OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05
(AUTOMOBILKLUB)

REDAKTOR PRZYJMUJE CODZIENNIE OD 2 DO 3

ADMINISTRACJA: OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05
(OTWARTA CODZIENNIE OD 11 DO 4)

KONTA CZEKOWE P. K. O. 1648

REDAKCJA ZASTRZEGA SOBIE PRAWO ZMIAN I POPRAWEK W NADESŁANYCH ARTYKULACH. WSZELKIE PRAWA
PRZEDRUKÓW I REPRODUKCYI ZASTRZEŻONE. NIEZAMÓWIONYCH RĘKOPISÓW REDAKCJA NIE ZWRACA

REDAKTOR: INŻ. R. MORSZTYN

WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

PRENUMERATA:

Rocznie	24 zł.
Kwartalnie	6 zł.
Zagranicą	32 zł.

CENA OGŁOSZEŃ:

	1/1	1/2	1/4	1/8	1/16
2 i 3-cia okładka za tekstem	240	140	85	50	30
4 okł. przed tekstem i w tekście	300	180	100	60	40
Wklejka	360	210	—	—	—

Ogłoszenia kolorowe 50% drożej za jeden
kolor.
Ogłoszenia zawierające tabele, bilansy —
50% drożej.
Fotografie i klisze na rachunek klienta.

TREŚĆ NUMERU:

Karawaną samochodową z Bagdadu do Aleppo, M. Jarosławski — Polskie drogi i polski tor, B. J. Kachel. — Konkurs na najlepszy projekt zrealizowania toru samochodowego w Polsce. — Zawody w Monaco, Mak. — Ze statystyki pojazdów mechanicznych w Warszawie. — Projekty kostiumów na bal Automobilklubu Polski. — Dobrobyt Amerykański. — Ettore Bugatti, jego fabryka i samochody (dokończenie), M. Krynicki. — W dążeniu do lepszego podwieszenia, Mn. — Nowości samochodowe. — Jeszcze w sprawie angielskiego przemysłu samochodowego M. K. — Kronika. — Nowe wydawnictwa. — Ogłoszenia.



Znakomity powieściopisarz p. M. Jarosławski w otoczeniu Bedunów.

MIECZYŚLAW JAROSŁAWSKI

Karawaną samochodową z Bagdadu do Aleppo.

(Kartki z podróży na Wschód).

O perypetjach mego przedostania się z Turcji przez Syrię, Mezopotamję i Irak do Bagdadu pisałem już w różnych czasopismach. Na tem miejscu mam więc zamiar opisać jeden z ciekawszych epizodów mego powrotu.

Rzecz zrozumiała, że zależało mi na tem, aby tę

podróż powrotną innemi skierować szlakami i innych spotykać po drodze ludzi, inne zjawiska.

W tym właśnie czasie nadarzała się karawana wielbłądów. Mogłem wyruszyć z nią i wlec się około trzech—czterech tygodni. Tę perspektywę wyjątkowo niemiłej podróży stanowczo odrzuciłem, mając

PP. AUTOMOBILIŚCI powinni zawsze pamiętać—że ze względu na pewność ruchu — należy stosować tylko szwedzkie łożyska kulkowe, które

SKF

nabywać można we wszystkich większych miastach Polski. Główny skład: Warszawa, Wierzbowa 8 róg Trębackiej; telefony: 12-14, 12-15.

żywo w pamięci pięciodniowe kiwanie się na takim okręcie pustyni pomiędzy Deir-el-Zorem a Ali-Bou-Kemal wzdłuż brzegów Eufratu. Korzystając więc z wprowadzonej tu od lat kilku komunikacji samochodowej, wolałem przyłączyć się do karawany aut.

Nie tak to jednak łatwo, jakby się napozór zdawało. Samochodowe karawany z Bagdadu wyruszają na Zachód nie co dzień, a nawet nie co tydzień. Decyzja ich wyjazdu zależy zasadniczo od trzech okoliczności: 1 — od zebrania odpowiedniej ilości bagażu i pasażerów, 2 — od poczynienia wywiadów co do miejsca obozowania najbliższej bandy beduinów—plemienia Szemmar, pozostającego pod wodzą niepospolitego bandyty—Szech-Ażila i wreszcie po 3-cie od fantazji „patrona”, posiadającego garaż zaopatrzone w maszyny przeznaczone do tych ryzykownych przejazdów.

Przygotowania moje zaczęłem więc od poszukiwania takiego garażu.

Wschód, a szczególnie Bagdad ma to do siebie, że o zamiarach niezbyt dyskretnego podróżnika już w ciągu kilku godzin po jego zjawieniu się przedsiębiorcy samochodowi są najdokładniej poinformowani i odpowiednio do wysokości napięcia jego potrzeb podróżniczych śrubują cenę za przejazd. Opowiadają przytem dziwy bagdadzkie z tysiąca i jednej nocy

dość uczynić moim wyjątkowym warunkom, za to też ci wybrani przelicytowali się w podniesieniu ceny za przejazd. Każdy z nich przytem, wysilając się na grzeczności, obiecywał mi najszybszą, najwygodniejszą i najwytworniejszą komunikację, obniżając jednocześnie w mych oczach wartość swego konkurenta do poziomu złodzieja, szubrawca nieomal bandyty, który napewno sprzeda mnie beduinom przy pierwszej lepszej okazji w pustyni. Co się zaś tyczy towarzystwa, to przyrzekali mi co najmniej szejków arabskich, kajmakanów¹⁾ i mutterszerifów²⁾. A gdym nalegał dla żartu, twierdząc, że to mnie jeszcze nie zadowolnia, jeden z przelicytowujących się nawzajem patronów obiecał mi, że już za Bagdadem po drodze do jego pierwszorzędnej karawany przyłączy się były melik Hedżasu, sam Fyzel-ebn-Hussein, malowany król Iraku w Bagdadzie. Nie chciałem obrażać zagalopowanego araba twierdzeniem, że takie towarzystwo najmniej byłoby dla mnie pożądane ze względu na anglofilstwo melika, więc przyjąłem jego propozycję z zastrzeżeniem sobie prawa obejrzenia dokładniejszego jego taboru automobilowego, oraz porównania go z innymi taborami.



Karawana samochodowa we wsi Suar nad Eufratem.



Wjazd karawany do karawanseraju w Kobala.

o wielkiem swem poświęceniu, jakie dla miłości podróżnika gotowi są ponieść, zachwalają w sposób niesłychanie natarczywy swoje maszyny, podkreślają swoją wyjątkową i jedyną uczciwość i bezinteresowność oraz zapewniają na Allaha — bezpieczeństwo, wygodę, przyjemności i t. d.

Na wszystko to byłem umiejętnie przygotowany jeszcze w Wossulu, to też postanowiłem być ostrożnym i zamiarów moich ani przed patronem hotelu, gdzie zamieszkiwałem, ani też przed uslužnym przewodnikiem — arabem, a tembardziej przed przedsiębiorcami karawanowymi wyraźnie nie zdradzałem.

Ot, mówiłem, chcę wybrać się najpiękniejszą drogą, jechać najlepszym samochodem, mieć najlepiej dobrane towarzystwo, no i zgodzić się z tym patronem, który najmniej obdziera. Okazało się jednak, że metoda ta była jaknajgorsza, bo przedsiębiorcy zaczęli teraz grać nie na potrzebę mego pośpiechu w podróży, lecz na wymagany, według ich zroz-

Zacząło się tedy ciąganie mnie po zakurzonych ulicach Bagdadu z hanu do hanu, po karawan-serajach starego typu i nowoczesnie zmontowanych garażach. Mogę śmiało powiedzieć, że takiej ilości samochodów, jaką posiada dziś Bagdad, jeszcze przed wojną nie posiadała nawet Warszawa. Były wprawdzie wśród nich pudła przedpotopowe, maszyny zniszczone do ostatka, poszczepiane sznurkami, łańcuchami, bez siedzeń, pokryw i stopni, w których cudem tylko jakimś trzymał się jeszcze motor—maszyny najwidoczniej tanie i sprowadzane tu jeszcze przez nieorientujących się arabów w pierwszej chwili powstania ruchu automobilowego. Doświadczenie jednak szybko postawiło swoje wymagania, dorobieni bowiem na automobilizmie przedsiębiorcy sprowadzają już maszyny coraz lepsze, coraz bardziej przystoso-

1) Starosta. 2) Wojewoda.

wane do potrzeb trudnej przeprawy przez pustynię, podczas, gdy wycofana nieomal z obiegu tandeta kołaczy się po okolicznych bagdadzkich drogach, lub zgoła beczynnym zalega obszerne podwórza, place, rdzewieje i rozwala się doszczętnie.

Po obejrzeniu tych rupieciarni, które sprytni przewodnicy pokazują przedewszystkiem podróżnikowi, kierujemy się nareszcie ku garażom nowoczes-



nym, gdzie panuje już większy porządek i gdzie stoją szeregi maszyn solidnych i wzbudzających większe zaufanie. Dominują tu przeważnie Buick'i, a ich właściciele mają już swoje „kantory“ i przyjmują na dywanie swych klientów.

W jednym z takich karawan-serajów, którego właścicielem był Ali-ebn-Raszid, zatrzymałem się na dłużej, celem odbycia rzeczonych pertraktacji. Zaczęło się od czarnej kawy po arabsku, którą śmierdzący czosnkiem, bosonogi arab przynosił w trakcie trwającego porozumienia dokładnie co pięć minut w postaci gorącej i woniącej anyżem czarnej mazi. Nalewał ją z okopconego na mangale, mosiężnego imbryka do mikroskopijnych kolorowych filiżaneczek, zapewne nigdy nie mytych i noszonych zwykle przez niego pod pachą. Trzeba wiedzieć, że kawę podaje się w takim wypadku nie tylko bezpośrednio zainteresowanym, ale i wszystkim asystującym przy transakcji gapiom, których liczba przekracza często kilkanaście osób i wzrasta szybko w miarę przeciągania się ceremonii.

Arabi mają czas i są wrogami natychmiastowej decyzji w handlu. Zarówno sprzedający, jak i kupujący dobijają targu dopiero po wypiciu kilkunastu filiżanek kawy, nagadaniu się do siódmego potu o doskonałościach swych przodków i o wieczności Allaha, po dziesięciokrotnym sprzątaniu i ponownem

rozkładaniu towarów, wzajemnem nawymyślaniu sobie przy akompaniamencie asysty jednej i drugiej strony oraz po zapewnieniach się co do niczem nie dającej się zmącić przyjaźni jakoteż o wyjątkowej uczciwości i, co najważniejszej — po sprawdzeniu srebrnych barbutów, czy rupji, pośród których znaczny procent jest fałszywych.

Allah jest cierpliwy — In sza Allah! ¹⁾

I znamiennem jest to, że nie trzeba tu wielu słów. Długotrwałe porozumienie odbywa się za pomocą monosylab, cmokania, wzajemnego poklepywania się i przewracania oczu.

— Buick! — wymownie podkreśla uśmiechem wartość swych aut Ali-ebn-Raszid i podnosi wskazujący palec do poziomu mego czoła, aby mi tem dać do zrozumienia, że i ja zarówno oceniam wysoko zalety tych maszyn; ma mnie on bowiem za człowieka, któremu nie brakuje piątej klepki, choć jestem tak sprytny, że się z tym swym sądem nie zdradzam.

Na chybi trafi wymieniam jakąś inną maszynę, naśladując wymowny ruch araba wskazującym palcem i w rezultacie tej niepowściągliwej śmiałości i niefachowości słyszę lekceważący moje zdanie śmiech Ali-ebn-Raszida oraz wszystkich jego satelitów popijających kawę. Jest to przytem tak dotkliwa obraza dla patrona, że każe natychmiast odnieść kawę, zamyka przede mną postawione pudełko z papie-



rosami i całym zachowaniem swoim daje mi niedwuznacznie do zrozumienia, że rozmowa nasza została zakończona.

Kiedy jednak przyjmuję to do wiadomości i chcę się wycofać z transakcji, Ali-ebn-Raszid, zatrzymuje mnie nagle za rękaw, spogląda na wschód, potem na zachód i podnosi dwa palce, powtarzając znów dobitnie:

¹⁾ Niech się stanie wola Allaha.

— Buick!

Przyczem znów zjawia się kawa i pudełko z papierosami.

Ma to znaczyć, że samochód firmy Buick przebiegnie przestrzeń ośmiuset kilometrów w ciągu dwóch wschodów i zachodów słońca (dwóch dni), co uważane może być wobec wyjątkowo nieraz uciążliwego dla aut terenu, za szczyt szybkości w pustyni.

Nie wierzę w to wprawdzie, ale kawę piję, papierosa znów biorę i pertraktację prowadzę dalej, ponieważ już zgóry zdecydowałem się na jazdę Buick'iem i tylko Buick'iem, o zaletach którego w pustyni już podczas poprzedniego jej mierzenia miałem wyrobione zdanie.

Zaczyna się wreszcie dobijanie ceny przejazdu, co trwa znów godzinę i ustalenie terminu wyjazdu, gdzie zawodzą wszelkie obliczenia. Jutro bowiem może rozciągnąć się do dwóch tygodni, jakkolwiek patron zapewnia mnie, że tylko już czeka na wiadomości z pustyni, bo komplet towarów i pasażerów posiada. Nie wierzyłem i od dnia tego codziennie po kilka razy odwiedzałem patrona, kiedy miałem chęć wypicia kawy i wypalenia kilku doskonałych papierosów.

Jakoż wbrew najśmielszym moim nadziejom komplet zebrał się w ciągu pięciu dni, za co przewodnik, patron hotelu i Ali-ebn-Raszid musieli dostać specjalny bakczisz¹⁾ — nie dlatego, że się przyczynili do tego pośpiechu, ale wprost dlatego, że mnie



Adwokat uliczny w Bagdadzie.

się udało. Taka jest bowiem psychologia bakcziszu.

Pośród krzyku, nawoływań i mrówczego rojenia się arabów opuściliśmy wreszcie Bagdad i zatrzymaliśmy się na drodze wiodącej przez most na Tygrysie w pustynię, aby zademonstrować władzom angielskim nasze paszporty. Po załatwieniu tych długo trwających formalności mieliśmy już wyruszyć, kiedy naraz arabów zaniepokoiła jakaś przykra wiadomość. Zaczęła się bieganina od samochodu do samochodu, rozmowy sekretne i gwałtowne, wreszcie doszło nieomal do bijatyki pomiędzy szoferami i patronem garażu.

Po usilnym dopytywaniu się szofera mego Buick'a oznajmił mi, że główny wódz beduińskiego plemienia Szemmar—Szech-Azil, z liczną konnicą i taborem więzionem na wielbłądach idzie pospiesznym marszem

¹⁾ Napiwek.

z okolic Deir-el-Zoru, położonego na prawym brzegu Eufratu ku Kerbeli, Hille i dalej ku ujściu Chatt-el-Arabu (rękaw doprowadzający wody Eufratu i Tygrysu do zatoki Perskiej), zamierzając spotkać się z drugim naczelnym bandytą, Szech-Hajunem, który po ucieczce z więzienia angielskiego, pospiesznie organizował swą bandę, celem zaatakowania szczupłych sił armii okupacyjnej, złożonej głównie z nienawistnych muzułmanom assyryjczyków oraz hindusów w roli instruktorów.

Bajka nie bajka — pomyślałem, choć możliwość taką wyczułem z rozmów prowadzonych niejednokrotnie w Mezopotamji i Iraku z kajmakanami (starostami) i mutterszerifem Mossulu. Tak czy owak, idea taka unosiła się w powietrzu.

Mianowicie, arabom-muzułmanom opanowanym na terenie Iraku przez Anglię, sprawującą tu z ramienia Ligi Narodów dwudziestopięcioletni mandat opiekuńczy — „opieka“ taka nie tylko się nie podoba, ale wprost obraża ich najświętsze uczucia. Myśl więc o powtórzeniu powstania i połączonej z niem rzezi anglików, jak to było w Hille w roku 1920-ym, nie była obca żadnemu prawowiernemu arabowi. Środków materialnych nie szczędziłby nikt z nich, licząc na to, że po „spreparowaniu“ najeźdźcy i po pozbyciu się mocno dokuczliwej jego hegemonji politycznej i ekonomicznej nastąpią znów czasy obfitych żniw materialnych i zemsty osobistej, zabezpieczone zdobyciem stanowisk rządowych, jak to było za do-brych czasów panowania dalekich sułtanów.

Napężenie to wyczuwałem podczas mego pobytu w Mezopotamji i Iraku — wszędzie, w formie niedwuznacznej, a na przyjęciu u jednego z przedstawicieli najznakomitszych rodów muzułmańsko-arabskich — oczekiwanie odwetu było tematem ognistych przemówień, nawet w mojej obecności.

Chodzi jednak jeszcze i o to: dla czyjej sprawy winni działać wodzowie beduińscy? Dla Turcji i jej obecnego prezydenta, Mustafy Kemala-paszy, czy też dla potężnego wodza Hedżasu, Ebn-Suuta, wschodzącego słońca Arabji?

Mustafa-Kemal pasza obalił sułtanat i kalifat, zlekceważył obowiązującą dotychczas w sądownictwie księgę Koranu i na jej miejsce wprowadził prawo szwajcarskie, dając w ten sposób najważniejsze, bo wyznaniowe atuty w rękę anglikom, ale... Kemal pasza, pomimo wszystko, wysoko dzierży sztandar idei wymiecienia niewiernych, a przede wszystkim anglików z terytorjum dawnej monarchji ottomańskiej i wogóle z interesów odrodzonego Islamu. Druga koncepcja oparta na ewentualnem powodzeniu Ebn-Suuta w świecie muzułmańskim, gdyby tenże zgodził się przyjąć tytuł sułtana i eo ipso został kalifem, jest może bliższa sercu arabskiemu i już bezwzględnie zabójcza dla panowania Anglii na terytorjum arabskim.

Jednocześnie uderzenia kierowane ręką Rosji w plecy Anglii od strony Persji, Afganistanu i Indji Wschodnich oraz czołowe zbrojne ataki i posunięcia dyplomatyczne Turcji na odcinku drogi bagdadzkiej, poczynając od Nissibinu i Mardinu aż po Mossul — wszystko to szachuje wysłanników Albjonu i nie pozwala im zasnąć na tym muzułmańskim wulkanie koncepcji rewolucyjnych, pomimo technicznie zorganizowanej obrony i tradycyjnej zasady angielskiej: divide et impera.

Nic też dziwnego, że przywieziona przez szoferów wracających z Beyrutu wiadomość przyczepiła się natychmiast do mózgów arabskich w Bagdadzie i podnieciła ich do oporu. W pewnej chwili sytuacja stała się już tak napięta, że straciłem wszelką nadzieję wydostania się tą drogą z Iraku. A ponieważ droga na Mossul, Nissibin i Urfę ze względu na usta-

wiczne przeciwtureckie ataki kurdów była również nie do pomyslenia, więc pozostawał mi kierunek na Basrę, zatokę Perską, ocean Indyjski, Morze Czerwone i Morze Śródziemne. Droga długo trwająca, nudna i kosztowna.

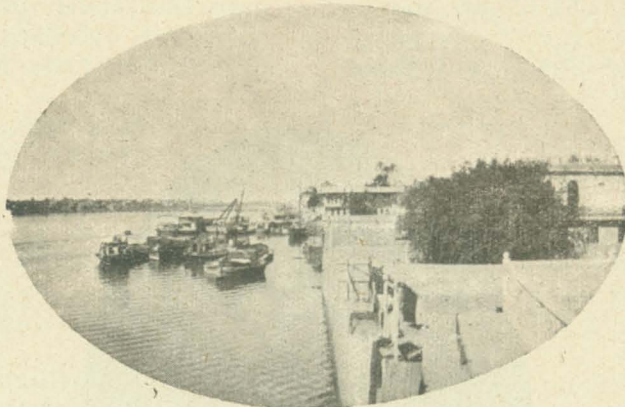
Nie zdążyłem jednak jeszcze zbyt przejąć się taką ewentualnością, kiedy w sytuacji nastąpił nagły zwrot w kierunku dla mnie pomyslnym.

Postanowiono jechać.

Warknęły motory Buick'ów, patron śmiał się uśmiechem i życzył szczęśliwej podróży.

Czemu jednak taką zmianę przypisać?

Oto businessman, jakim był przedewszystkiem właściciel garażu, po za swym po arabsku traktowanym patriotyzmem, zatelefonował ze strażnicy granicznej do władz angielskich, oznajmiając lojalnie o poruszeniach beduinów i... prosił o osłone samochodów pancernych dla swej karawany. Oczywiście Angliki w takim wypadku nie poniechają niczego, co podnosi ich autorytet władzy opiekuńczej. To też taką osłonę natychmiast przyobiecano wysłać w ślad za nami.



Tygrys przy konsulacie amerykańskim w Bagdadzie.

Dokończenie nastąpi.

BOLESŁAW J. KACHEL.

Polskie drogi i polski tor.

Możnaby zacząć tak:

— Wiele się już u nas mówiło o fatalnym stanie polskich dróg, które, jeśli chodzi o komunikację samochodową, to...

Możnaby inaczej:

— Niejednokrotnie już prasa podnosiła konieczność rozwoju polskiego przemysłu samochodowego, ale stan polskich dróg i t. d...

Zacznijmy jednak od faktu.

Dnia 9 listopada r. ub. we Frankfurcie nad Menem zawiązana została Spółka Akcyjna „Hafraba“, której założeniem jest budowa wielkiej szosy samochodowej na przestrzeni Hamburg — Frankfurt — Bazylea. Szczegółów nie znamy. Wiadomym jest jednak, że koszt budowy rzeczonyj drogi wynosić ma około pół miljarda marek niemieckich, czyli około miljarda z górą złotych. Rzecz prosta, iż konsorcjum, angażujące tak potężne kapitały w przedsięwzięciu, nie robi tego z motywów filantropji, ani z chęci udogodnienia posiadaczom samochodów miłych przejażdżek w zawrotnym tempie. Celem takich inwestycji jest rzeczowa i racjonalna eksploatacja drogi, a wątpić należy, czy angażowano kapitały bez uprzedniego skalkulowania ich rentowności. A więc rzeczopłaca się. Lecz rzecz możliwa jest w kraju w którym kwitnie przemysł samochodowy i który zdaje sobie znakomicie sprawę z roli, jaką samochód obecnie odgrywa. Wy-

chodzące w Niemczech, a wydawane przez jedną z najpotężniejszych fabryk przemysłu samochodowego, przez Tow. Akc. Robert Bosch w Stuttgarcie, pismo fabryczne p. n. „Bosch-Zuender“ podaje niezmiernie

ciekawe dane porównawcze między komunikacją przy pomocy koni i motoru benzynowego. Gdy niegdyś tramwaj konny mógł być zabrać jednorazowo 15 osób i poruszać się z szybkością 8 klm./godz., dziś autobus benzynowy zabiera osiem pięćdziesiąt i mknie z szybkością 30 klm./godz. Platforma drabiniasta do przewożenia piwa, zaprzężona w dwa konie, zabierała 22 beczki o pojemności 75 kg. każda, czyli 1650 kg i rozwioża to z szybkością 5 klm./godz. — obecnie ciężarowy Buessing z przyczepką bierze 132 beczki o wadze 75 kg. każda, czyli 10.000 kg. i rozwioża to z szybkością 18 klm./godz. Wreszcie beczka z wodą przeznaczona do skrapiania ulic w miastach zawierała do 1.500 ltr. wody i była w stanie skropić dziennie 60.000 mtr. kw., gdy obecnie benzynowy wóz-skrapiacz zabiera 5.000 litrów. i skrapia dziennie 270.000 mtr. kw. powierzchni jezdni. Cyfry mówią same za siebie. Nic tedy dziwnego, iż ruch benzynowy rośnie w Niem-

czach z godziny na godzinę i drogi takie, o jakich wspominałem mają rację bytu.

Dalecy jesteśmy i od produkcji niemieckiej i od niemieckich (nie wspominając o amerykańskich) dróg.



P. Stanisław Grodzki, Prezes Automobilklubu Polski.

Równocześnie zauważyć należy, iż budowa tak potężnych szos, przeznaczonych dla szybkości powyżej 120 klm./godz., w zasadzie mija się z celem. Rozwój lotnictwa daje pewne gwarancje, że dla bardzo spieszących się samolot będzie środkiem o wiele dogodniejszym od samochodu; przewóz towarów takiej szybkości nie będzie wymagał i wątpić należy, by w najbliższej przyszłości spodziewać się można wozów ciężarowych, rozwijających takie szybkości; wreszcie — zagadnienie nader ważne — kto i w jakiej formie będzie ponosił koszt utrzymania dróg tak kosztownych. Podatki? jednym słowem odpowiedzieć na pytania, dotyczące budowy takich dróg, należałoby „Nie“. Tajny Radca Stanu: prof. Robert Otzen, pierwszy prezes wspomnianego konsorcjum „Hafraba“ jest innego zdania*) i wychodzi z założenia, iż „jesteśmy dziś zbyt biedni, by nie posiadać własnego samochodu“, a paradoks ten potwierdza szeregiem dowodów, opartych przedewszystkiem na tym, dobrze znanym fakcie, szalonego tempa współczesnego życia, w którym zatracą się powoli i czas i przestrzeń; a dalej dowodzi na podstawie cyfr, że podatki winny być opłacane przez posiadaczy samochodów, a to wszystko, łącznie z kosztem samochodu i jego amortyzacji wyniesie mniej, niż używanie wszelkiego typu płatnych środków lokomocji i przewozu. Może!...

Jeśli chodzi o Polskę, to raczej jednak należałoby zrezygnować z tego rodzaju przedsięwzięć i ograniczyć się do budowy dobrych i dobrze utrzymanych

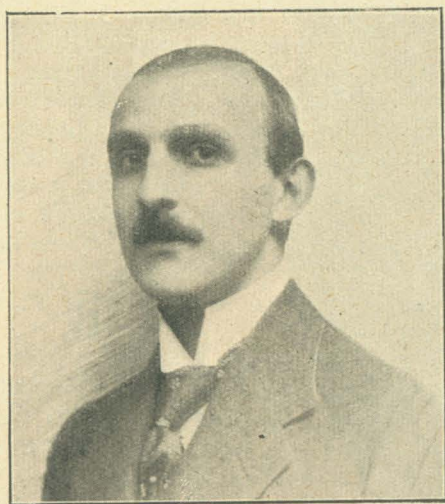
nawet nie tak złotym, jak go usiłuje przedstawić prof. Otzen, to w każdym — bądź razie połączonym i nie wolno wykluczać tego wypadku, iż krajowe, a może i zagraniczne kapitały połąkomiłyby się na ową poźłotę, na zdrowej kalkulacji opartej. Należałoby jednak odpowiednie czynniki, krajowe i zagraniczne, zainteresować Polską, która już i teraz coraz częściej jest na ustach obcokrajowców, jako źródło eksportu i rynek zbytu. Jednakże Polską samochodową zainteresować można zagranicę tylko specjalnymi sposobami, ujawniającymi przedewszystkiem nasze dążenia do posiadania dróg i szos. Mam tu na myśli budowę pierwszego na wielką skalę, samochodowego toru wyścigowego. Może być, iż niejedynym głosem rozsądnym uważać będzie takie postawienie sprawy za luksus, jednak zważyć należy, iż posiadanie własnego toru samochodowego pozwoli na częstsze, niż dotychczas, odwiedzanie nas przez obcokrajowców, którzy na dobrą sprawę, będą mieli jedyną ku temu sposobność w czasie zapowiadzanego raidu międzynarodowego w r. b.

Projektowany państwowy podatek od samochodów ma być przeznaczony na utrzymanie dróg w należytych stanie. To znaczy — na naprawę dróg. Co

zaś do budowy toru samochodowego dla wyścigów i konkurencji, to sprawa nie leży bynajmniej w granicach utopji. Wystarczałoby niewielkie, np. w stosunku 10 — 25 złotych, od samochodu opodatkowanie jednorazowe wszystkich posiadaczy samochodów prywatnych, by zdobyć kapitał zakładowy do rozpoczę-



P. Adrjan Chelmicki, Vice-Prezes A. F.



P. Stefan Fuchs, Sekretarz Generalny A. P.



P. Jan Tomicki, Sekretarz i kierownik kanc. A. P.

dróg, a ściślej mówiąc — do przebudowy dziś istniejących u nas sieci komunikacyjnych. Wymaga to dużego nakładu kapitału i pracy, lecz przedewszystkiem wymaga energii i inicjatywy. Przypuszczać należy, iż eksploatacja dróg samochodowych, przynajmniej w świetle cytowanych wywodów jest interesem, jeśli

*) p. „Motor“, № 1 z r. b. „Wollen wir Auto-Strassen?“, str. 21 sp.

cia prac. Zbudowanie toru, któryby odpowiadał współczesnym wymaganiom techniki; któryby zadość czynił zasadzie wolnej formuły, mającej rozpocząć swe panowanie za lat dwa; toru który pozwoliłby bodaj raz na rok i u nas rozgrywać zawody z udziałem jeźdźców zagranicznych — przyczyniłoby się w znakomity sposób do popularyzowania idei ruchu benzynowego w kraju, a oczy zagranicy inaczej patrzyłyby zaczęły na ową, nieznaną im dziś bliżej, Polskę.

Sprawę doprowadzenia dróg naszych do stanu używalności i budowy pierwszego polskiego toru samochodowego nagli. Już czas najwyższy. Niezadługo — a może być zbyt późno!!

OD REDAKCJI.

Podzielając w zupełności pogląd wyrażony w artykule powyższym na konieczność stworzenia w Polsce

toru samochodowego — Redakcja *Auta* nie uważa za realny, proponowany przez sz. autora sposób zdobycia potrzebnych na ten cel funduszków.

Rozumiejąc jednakowoż wielką wagę poruszonego zagadnienia i pragnąc dać możliwość ogółowi automobilistów wyrażenia swego na sprawę tę poglądu — „*Auto*“ ogłasza niniejszem swój *pierwszy konkurs*, który nazwiemy

KONKURS NA NAJLEPSZY PROJEKT ZREALIZOWANIA TORU SAMOCHODOWEGO W POLSCE.

Do wzięcia udziału w konkursie uprawnieni, a nawet proszeni są wszyscy automobiliści polscy.

Zadanie konkursowe polegać będzie na podaniu projektu zrealizowania toru samochodowego w Polsce. Przyjmujący udział w konkursie winni nadesłać Redakcji „*Auta*“ „Ossolińskich 6“ krótkie referaty — długości najwyżej 150 wierszy druku, t. j. jednej strony „*Auta*“, w których wskażą projektowane przez nich miejsce, nadające się na tor samochodowy, oraz proponowany sposób sfinansowania powyższego przedsięwzięcia. Konkurs nie obejmuje technicznego wykonania toru, lecz jedynie projekt zdobycia odpowiedniego terenu i potrzebnych środków, względnie projekt odpowiedniego przedsięwzięcia.

Za najlepszy projekt Redakcja „*Auta*“ przewiduje nagrodę w wysokości **zł. 100**. Za projekt najlepszy uważany będzie projekt najodpowiedniejszy i najmożliwszy do zrealizowania. Sąd konkursowy stanowić będzie gremium Komisji Sportowej Automobilkłuba Polski.

Ostateczny termin nadawania referatów konkursowych wyznacza się na dzień 15 kwietnia 1927 roku. Każdy projekt winien nosić godło, które powtórzone być musi na zapie-

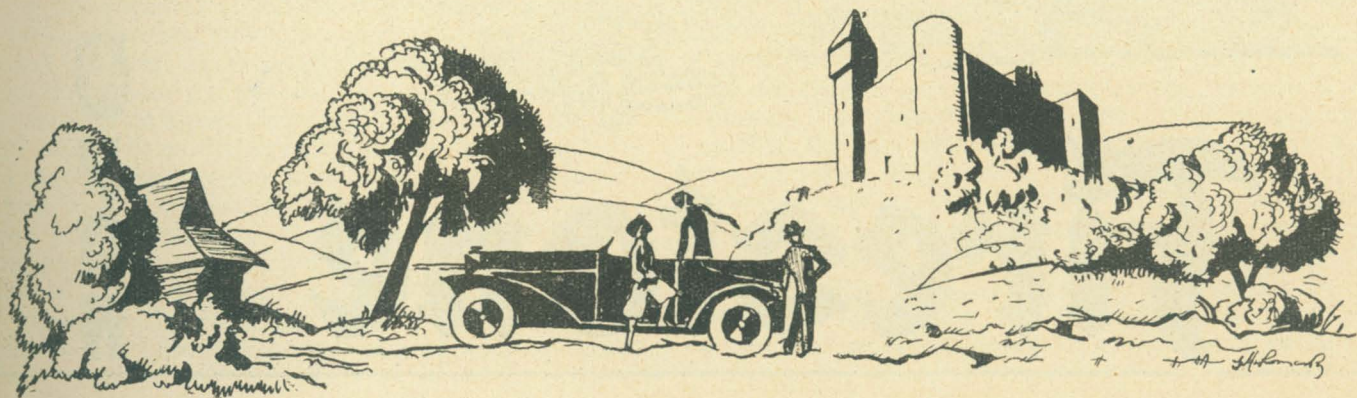
czętowanej kopercie, zawierającej imię i nazwisko oraz adres autora.



P. Janusz Regulski
Nowy przewodniczący Komisji Sportowej A. P.

Dla informacji zamierzających przyjąć udział w konkursie, Redakcja „*Auta*“ wyjaśnia, iż tor samochodowy niekoniecznie musi być na terenie specjalnym, zamkniętym. Również torem być może zupełnie obwód kilku szos, jednak drugorzędnych, t. j. takich, na których można zamykać na pewien przeciąg czasu ruch publiczny. Tor musi się znajdować w bliskości stolicy i posiadać dobry dojazd t. j. środki lokomocji zbiorowej. Obwód toru winien wynosić co najmniej 3,5 km., zakręty są pożądane, szerokość co najmniej 12 m., przytem pożądane jest, aby tor na całym obwodzie był widoczny z jednego miejsca, w którym powstaną trybuny. Środki potrzebne na budowę podobnego toru, jeżeli powstałby on musiał od fundamentów, wynosiłyby około 800.000 do 1.000.000 zł., jeżeliby zaś na cel ten zostały przystosowane w całości lub częściowo istniejące drogi, to koszt wyniosłby około 400.000 — 500.000 zł.

Projekty, uznane za najlepsze, drukowane będą w „*Aucie*“ i wynagrodzone według zwykłych norm autorskich.



!41 dni 19 godz. 12 minut!



GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO
NA RZECZPOSPOLITĄ POLSKĄ

I. KESTENBAUM

WARSZAWA

WILCZA 29. TELEFON 170-87, 259-09.

WŁASNE WARSZTATY REPARACYJNE
LESZNO 121. TELEFON 286-13.

W czasie zakończonej w dniu 9 lutego r. b., a trwającej przez przeciąg

1000 GODZIN

próby produkowanych przez Centralne Warsztaty Samochodowe Ministerstwa Spraw Wojskowych (C. W. S.) motorów, które przez wspomniany okres czasu pracowały

BEZ PRZERWY

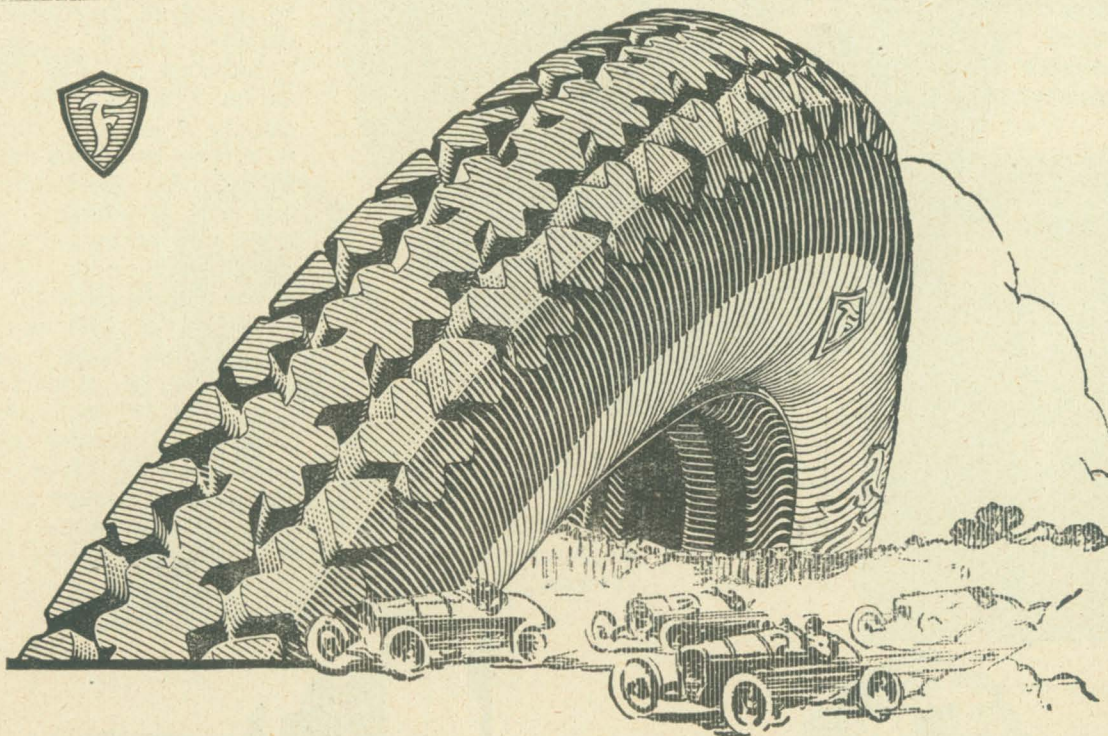
zastosowane były na dwu motorach

ŚWIECE BOSCHA

normalne, typu rde, nie wykazując najmniejszych defektów, przyczem po zakończonej próbie okazały się one zdolne do dalszej pracy. Tego rodzaju próba, jakiej żadna świeca dotychczas poddana nie była, stwierdziła jedyną w swoim rodzaju wytrzymałość i doskonałość świecy

BOSCHA

stawiając ją bezapelacyjnie na czele wszystkich, tak krajowych, jak zagranicznych fabrykatów.



Firestone

KRÓLOWA OPON

Dowodzi niebywalej lekkomyślności**WYPADKI MNOŻĄ SIĘ!**

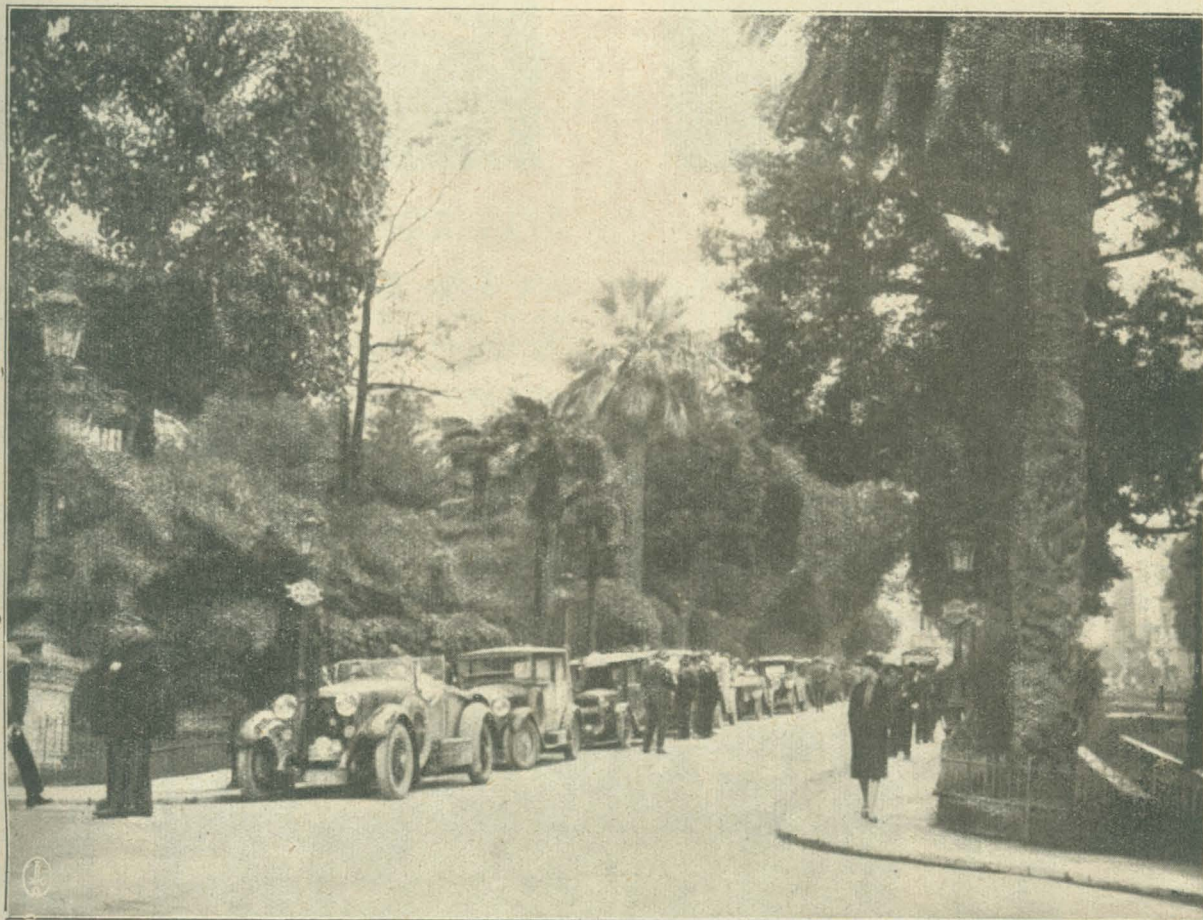
u właścicieli samochodów, jeżeli jeżdżąc nie ubezpieczają się od odpowiedzialności cywilno-prawnej od wypadków i samochodów od rozbicia i uszkodzenia.

NIEBEZPIECZEŃSTWO NA KAŻDYM KROKU!

Na korzystnych warunkach przyjmuje wymienione ubezpieczenia:

„VESTA” BANK WZAJEMNYCH UBEZPIECZEŃw POZNANIU, Św. MARCIN 61.
af. w r. 1873.

w Bydgoszczy, Dworcowa 30; Grudziądzu, Plac 23 Stycznia 10; Katowicach, 3 Maja 36; Krakowie, Straszewskiego 28; Lublinie, Krak. Przedmieście 39; Lwowie, Długosza 1; Łodzi, Piotrkowska 73; Poznaniu, Fr. Ratajczaka 7; Warszawie, Mazowiecka 13; Wilnie, Jagiellońska 8; Reprezentacje i Agencje w większych miastach całej Rzeczypospolitej. Koncern Zakładów ubezpieczeniowych „VESTA” w Poznaniu jest najpoważniejszym w Polsce. W roku 1925 zebrał zwyż 9,000,000 zł. składek, wpłacił szkód zwyż 4.700 000 zł.



Rys. 1. Zjazd gwiazdzisty w Monte-Carlo. Widok konkurentów zebranych na zlocie.

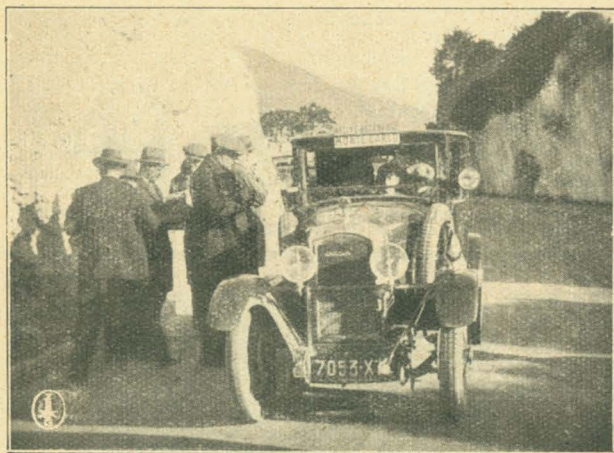
ZAWODY W MONACO.

Na skutek ogromnego rozpowszechnienia sportu i turystyki samochodowej w ostatnich kilku latach, międzynarodowe zawody, organizowane przez Turing Klub w Monaco pod nazwą „Zjazd Gwiazdzisty do Monte Carlo” cieszą się wzrastającym stale powodzeniem. Do tegorocznych, czwartych z rzędu, zawodów zapisało się 66 współzawodników ze wszystkich stron Europy, a świetne wyniki osiągnięte przez nich ponownie podkreśliły konieczność tego rodzaju konkursów.

Zjazd gwiazdzisty, jest jak wiadomo odmianą rajdu samochodowego, polegającą na tem, że współzawodnicy przyjeżdżają z obranych przez siebie miejscowości do wspólnego punktu zbornego. W Zjeździe Gwiazdzistym do Monte Carlo punkt ten stanowi placyk przed pałacem Sztuk Pięknych w Monaco, gdzie naprzekąd w tym roku wszyscy konkurenci mieli się stawić w dniu 20 stycznia między godziną 10 a 16. Oczywiście przy wyjeździe z obranej miejscowości oraz w większych miastach po drodze, uczestnicy są kontrolowani przez miejscowe automobilkluby, względnie delegowanych komisarzy, i w ten sposób wiadomą jest trasa podróży każdego współzawodnika oraz

czas, który zużył on na jej przebycie. Jak w każdym konkursie turystycznym szybkość przejazdu jest ograniczona i to w sposób bardzo ciekawy. Mianowicie najwyższa ilość punktów, jaką zdobyć można za przebycie drogi, wynosi 175, co przy najdłuższej turze odpowiada szybkości średniej 35 km./g. Kto osiągnie szybkość niższą, ten dostaje mniej punktów, kto zaś wyższą ten nic sobie punktów nie przysparza. Ponadto rozwinięcie szybkości średniej ponad 40 km./g. i poniżej 20 km./g. powoduje dyskwalifikację współzawodnika.

Zadanie, postawione uczestnikom zjazdu, nie kończy się jednak z chwilą szczęśliwego przybycia do Monaco. W dniu następnym obowiązuje współzawodników konkurs regularności, który polega na tem, aby na szosie koło Col de Braus wykazać na przestrzeni 83 kilometrów szybkość średnią możliwie najbliższą do szybkości wyznaczonej, w zależności od kategorii samochodu, w granicach 30—34 km./g. Dopiero potem wynik każdego współzawodnika zostaje obliczony na punkty z uwzględnieniem przebytej w Zjeździe Gwiazdzistym przestrzeni, mocy silnika samo-



Rys. 2. Zjazd gwiazdzisty w Monte-Carlo.
Zwycięzca Lefebvre-Despeaux na Amilcar.



Rys. 3. Zjazd gwiazdzisty w Monte-Carlo. Autobus Laffly p. Caplain'a wyrusza ze Stokholmu do Monte-Carlo.

chodu, rozwiniętej w drodze szybkości średniej, ilości przewiezionych pasażerów oraz różnicy między szybkością wyznaczoną a osiągniętą w konkursie regularności, i ten konkurent, który zdobędzie największą ilość punktów, staje się zwycięzcą konkursu. Pierwszych dziesięciu współzawodników w klasyfikacji otrzymuje cenne nagrody i dyplomy.

W celu oświetlenia zawodów odbywa się jeszcze wyścig na wzniesieniu Mules na dystansie 3 kilometrów oraz konkurs piękności karoserji, których zwycięscy otrzymują również szereg pięknych nagród. Zawody te nie mają jednakże żadnego wpływu na klasyfikację samego Zjazdu Gwiazdzistego.

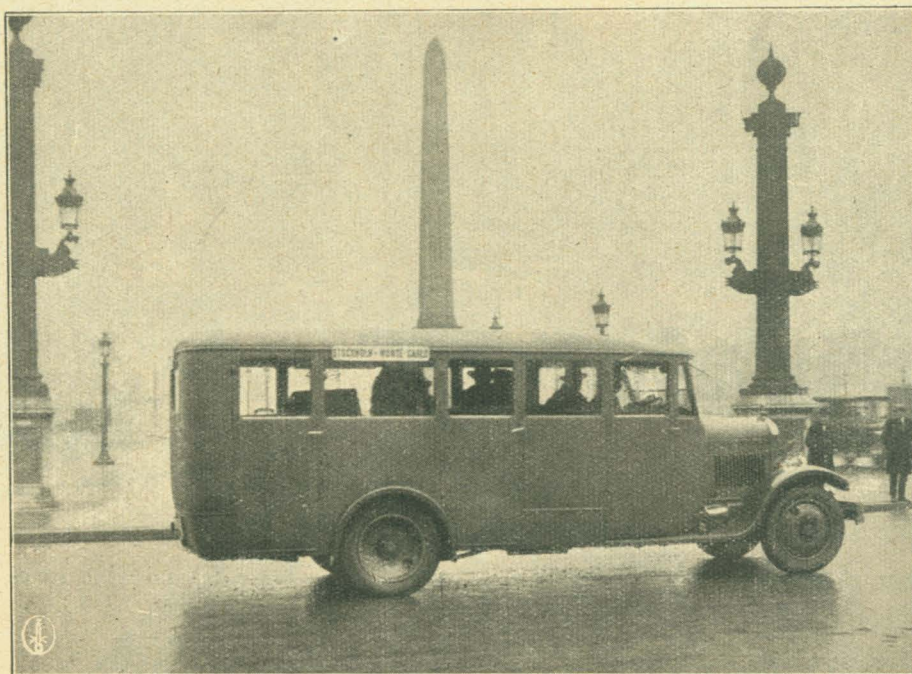
Z pomiędzy 66 współzawodników, zgłoszonych do udziału w tegorocznym Zjeździe, 52 wyruszy-

ło w drogę do Monaco, a 45, w czym cztery damy, przybyło do celu zgodnie z regulaminem. Między innymi doskonale ukończył podróż francuski kierowca Caplain, który, po raz pierwszy w zawodach samochodów turystycznych, prowadził luksusowo wykonany, pullmanowski autobus Laffly.

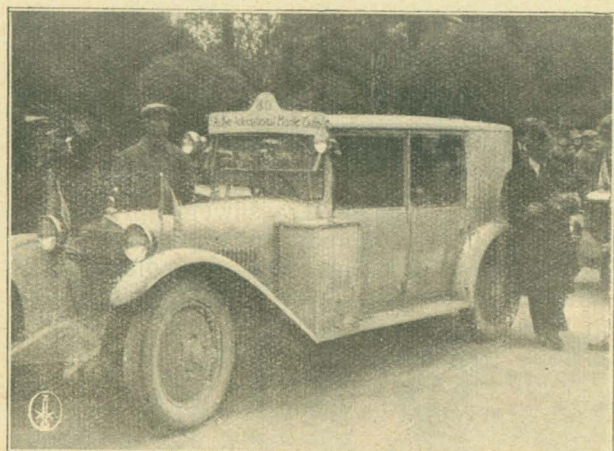
Siedmiu konkurentów odpadło po drodze, bądźto z powodu uszkodzenia samochodów, bądź też skutkiem złych warunków atmosferycznych. Silne opady śnieżne dotknęły szczególnie konkurentów, wyruszających z Hiszpanji, uniemożliwiając przez dłuższy czas

przejazd przez Somo Sierra w Pirenejach.

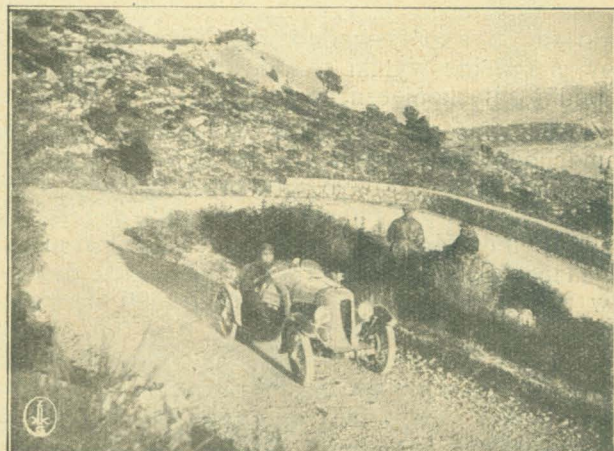
Wszyscy uczestnicy, którzy przybyli do celu, zostali klasyfikowani; czołowe miejsca zdobyli:



Rys. 4. Zjazd gwiazdzisty w Monte-Carlo—Autobus Laffly w drodze ze Stokholmu do Monte-Carlo na placu Zgody w Paryżu.



Rys. 5. Zjazd gwiazdzisty w Monte-Carlo.
Steyr ks. Racovitza przybył z Bukaresztu (3108 km.)



Rys. 6. Wyścig z boczna Mont des Mules.
Moller na Amilcar.

1. Lefebvre-Despeaux (Amilcar 1098) miejsce startu Królewiec, dystans 2643 km., szybkość średnia na godzinę 35 km. 635 m., punktów 279,983.

2. Clause (Celtic-Bignan 1090) Królewiec, 2643 km., 35 km./g., 272,619 p.

3. Busienne (Sizaire fr. 1993) Królewiec, 2643 km., 35 km. 631 m./g., 271,369 p.

4. Lamarche (F. N. 1490) Belgrad, 2512 km., 35 km. 180 m./g., 269,459 p.

5. Racovitza (Steyr 1570) Bukareszt, 3108 km., 35 km. 724 m./g., 267,620 p.

6. pani Bruce (A. C. 1990) John O'Groats, 2461 km., 35 km. 495 m./g., 266,025 p.

7. Justrabo (Talbot 1491) Królewiec, 2643 km., 35 km. 185 m./g., 264,645 p.

8. Caplain (Laffly 3300) Sztokholm, 2968 km., 37 km. 292 m./g., 264,520 p.

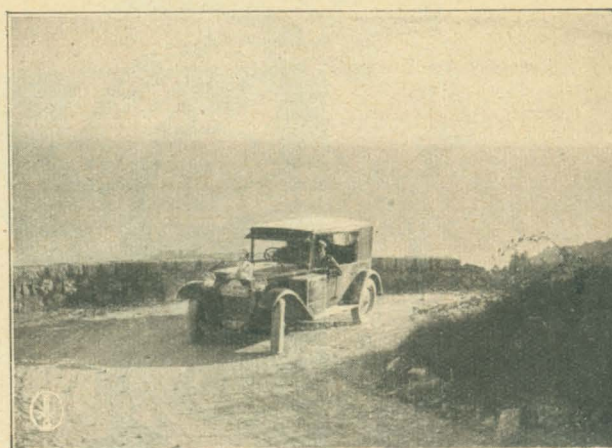
9. Gregoire (Mathis 1660) Gibraltar, 2315 km., 35 km. 111 m./g., 263,805 p.

10. Malaret (Talbot 2990) Królewiec, 2643 km., 35 km. 076 m./g., 263,767 p.

Należy zwrócić specjalną uwagę na to, że oba pierwsze miejsca w klasyfikacji zajęły samochody o pojemności cylindrów zaledwie 1100 cm.³, przyczem zwycięski Amilcar zaopatrzony był w kompresor Cozette. Również wiele mówi fakt, że wszystkie pierwsze miejsca zajęły samochody skarosowane jako limuzyny, oraz że karoserje zamknięte posiadała większość wozów uczestniczących w zawodach.

W wyścigach na wzniesieniu Mules, rozegranych na przestrzeni 3 km., osiągnięto w poszczególnych kategoriach następujące wyniki:

Kat. 1100 cm.³: 1. Hardouin (Senechal) 4 m. 18,6 s.; 2. Molter (Amilcar) 4 m. 36,2 s.; 3. Samuelson (Ratier) 4 m. 45,2 s.



Rys. 7. Wyścig zbocza Mont des Mules. pani Alexander na Steyrze.

Kat. 1500 cm.³: 1. Lamarche (F. N.) 3 m. 51,2 s. rekord wyrównany. 2. Justrabo (Talbot) 4 m. 36,8 s.; 3. pani Versigny (Fiat) 5 m. 4,8 s.

Kat. 2000 cm.³: 1. pani Bruce (A. C.) 4 m. 25,8 s.; 2. Holzknecht (Steyr) 4 m. 32,8 s.; 3. Grouchy (Sizaire fr.) 4 m. 35 s.

Kat. 3000 cm.³: 1. Steegh (Alfa Romeo) 4 m. 11,8 s.; 2. Cocagne (Cottin Desgouttes) i Falck (Hotchkiss) 4 m. 32,2 s.; 3. Hams (Delage) 4 m. 40,4 s.

Kat. 5000 cm.³: 1. Bedot (Delage) 4 m. 50,6 s.

W konkursie piękności karoserji zostali nagrodzeni: w klasie samochodów otwartych Ghica na Buick, w klasie samochodów przemiennych Marchand na Panhard Levassor i w klasie sam. zamkniętych Cocagne na Cottin Desgouttes. Poza konkursem Caplain na autobusie Laffly. Mak.

Ze statystyki pojazdów mechanicznych w Warszawie.

1. Pozwoleń na prawo kierowania pojazdami mechanicznymi (samochodami i motocyklami) wydano w roku 1926:

Zawodowych 2.677, niezawodowych amatorskich 187, razem 2.864

Ogółem do dn. 31 grudnia 1926 r. Komisarjat Rządu wydał pozwoleń (zawodowych i niezawodowych) 9.099

1. Nowych pojazdów mechanicznych zarejestrowano przez Oddział Ruchu Ulicznego w 1926 r.:

	S a m o c h o d ó w			
	Osobowych	Ciężarowych	Motocykli	R a z e m
Styczeń	24	2	—	29
Luty	20	5	4	29
Marzec	34	10	6	50
Kwiecień	35	6	10	51
Maj	38	4	9	51
Czerwiec	39	5	5	49
Lipiec	24	14	4	42
Sierpień	57	3	15	75
Wrzesień	40	12	3	55
Październik	24	6	1	31
Listopad	32	4	5	41
Grudzień	26	7	1	37
Ogółem	396	780	63	537

W dniu 1 stycznia 1927 r. było zarejestrowanych w Warszawie pojazdów mechanicznych:

	Osobowych	Dorożek	Autobusów	Ciężarowych	Ogółem	Ilość motoc.	Ilość specjal.	Ogółem
Od początku rejestracji do dn. 31 grudnia 1926 r.	1.649	1.404	11	730	3.794	381	4	4.179

PROJEKTY KOSTJUMÓW NA BAL AUTOMOBILKLUBU POLSKI



Wielki Wódz Daimlerów.

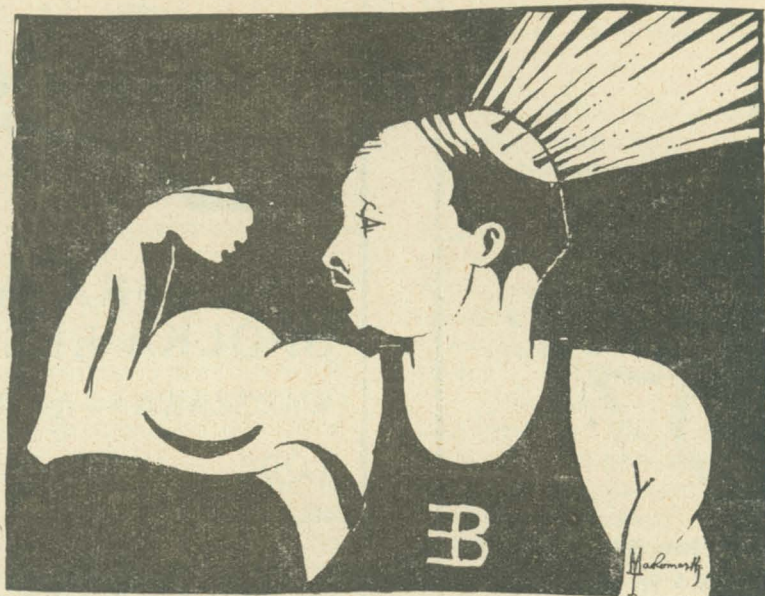


Dura Charleston sed Charleston.



Polski — Ford.

PROJEKTY KOSTJUMÓW NA BAL AUTOMOBILKLUBU POLSKI



Sita i Światło

DOBROBYT AMERYKAŃSKI.

Pod tytułem powyższym Kurjer Warszawski zamieścił w numerze z dn. 23 stycznia r. b. nadzwyczaj ciekawy artykuł, z którego przytaczamy najciekawszy ustęp.

„Jak każde zjawisko niezwykle, zdumiewający dobrobyt Stanów Zjednoczonych, wobec którego nasza staruszka Europa, pokrywająca powojenną biedę strasznie już podziurawionym płaszczem pożyczek bez końca, przedstawia zaiste obraz godzien litości, jest dziś przedmiotem dociekań tak ekonomistów i finansistów, jak — polityków w rodzaju p. Poincarégo, usiłujących przez pomysły genialne, nalać z pustego w próżne.

Bo co też to za dobrobyt !

— Posiadamy — sypie liczbami w rozmowie ze znanym publicystą francuskim, p. Stefanem Lauzanne p. Clarence Barron, redaktor nowojorskiego pisma giełdowe „The Wall Street Journal“ i innych, a zarazem jeden z najbardziej renomowanych finansistów i ekonomistów amerykańskich — połowę złota całego świata, trzecią część jego bogactw i więcej nieco, niż połowę (95 proc.) jego dochodów, choć istniejemy dopiero od wieku, zajmujemy tylko 6 proc. powierzchni kuli ziemskiej i stanowimy zaledwie 7 proc. ludności naszej planety.¹⁾

Rzeczywiście zestawienie zdumiewające?

Ale publicysta francuski chciałby wiedzieć, co za przemysł przyczynia się obecnie najwięcej do bogactwa Ameryki. Na to p. Barron odpowiada:

— Najpotężniejszym przemysłem w Stanach Zjednoczonych jest dziś przemysł samochodowy. Dane statystyczne dowodzą tego niezbicie. Dziesięć największych w Ameryce korporacji wyrobów stalowych zarobiło w ciągu ubiegłego roku 179 milionów dolarów, gdy tymczasem dziesięć największych

firm samochodowych zarobiło 209 milionów. Przemysł samochodowy, ze wszystkimi swemi przemyśłami dodatkowymi, przedstawia obrót roczny 12 miliardów dolarów, gdy tymczasem koleje żelazne w Stanach Zjednoczonych posiadają tylko 6 miliardów obrotu.

Wynikałoby zatem, że samochód zabija koleje.

— Bynajmniej — woła ekonomista amerykański. — Samochód przyszedł w pomoc kolejom, pozwolił bowiem znieść wszystkie małe linie kolejowe, przynoszące kiepski dochód i ograniczyć nieprzynoszący dochodu przewóz podróźnych. Poza to samochód umożliwił stabilizację naszego przemysłu i przeszkodził gromadzeniu towarów. Nigdy nie zdolamy wyrazić w pełni wdzięczności naszej dla samochodu, gdyż jemu to zawdzięczamy nasz dobrobyt nie do uwierzenia“.

Jakże wobec faktów powyższych wydawać się musi zacofaną Polska. W Ameryce przemysł samochodowy jest obecnie najpotężniejszym wśród najpotężniejszych na świecie innych gałęzi przemysłu. W krajach zachodniej Europy przemysł samochodowy zajmuje również miejsce dominujące — a w Polsce... przemysłu tego wcale nie mamy, choćby nawet w zaczątkach. I jakby na urągawisko samochód, który zrodził niesłychany w dziejach świata dobrobyt dobrze rządzącego się kraju — w Polsce uważany jest nadal przez koła oficjalne za luksus i niepotrzebny zbytek. Cóż za krótkowzroczność granicząca ze szkodnictwem! Podczas gdy przemysł lotniczy korzysta z wybitnej opieki i pomocy Rządu, to przemysł samochodowy, który, jak widzimy, stanowi w dzisiejszych warunkach jedną z podstaw potęgi państwa — jest nietylko zupełnie zignorowany, ale w dodatku jest traktowany nieprzychylnie, jako przemysł zbędny i zbytekowny. Oby tak swoista logika zaczerpnięta ze źródeł demagogji nie zemściła się kiedyś na naszej skórze, tak jak obecnie mści się ona na naszej kieszeni!

¹⁾ Le-Matin № 15644.



WINA SZAMPAŃSKIE: Pommery & Greno, Reims
 WINA BORDOSKIE: Ed. Kressman & Co, Bordeaux
 WINA BURGUNDZKIE: Bouchard, Aîné & Fils, Beaune
 WINA MOZELSKIE: Etablissement Vogel, Strasbourg (Alzacja)
 LIKIER: La Vieille Cure, Genon
 KONIAK: G-ve Martineau & Co, Cognac
 RUM: St. James (Martinique) G-ve.

Przyjmujemy zamówienia na beczkowe wina bordoskie i burgundzkie.

DOM HANDLOWY

ANTONI BERNHARD

WARSZAWA, ALEJE JEROZOLIMSKIE 25, TELEFON 204-64
 ADR. TELECR. ABERNAR, WARSZAWA

Generalne przedstawicielstwo na Polskę i w m. Gdańsk

Ericsson

POLSKA AKCYJNA
 SPÓŁKA ELEKTRYCZNA
 WARSZAWA — AL. UJAZDOWSKA 47
 ŁÓDŹ — ULICA PIOTRKOWSKA 79

AKUMULATORY
 „NIFE”

Najlepsze i najtrwalsze aku-
 mulatory. Łatwe ładowanie.
 Nieczułe na wstrząśnienia.

„P A T R I A”

Polskie Towarzystwo Asekuracyjne i Reasekuracyjne

Spółka akcyjna — Warszawa, Jasna 4, tel. 141-92 i 29-91

U B E Z P I E C Z A:

SAMOCODY od rozbicia, ognia, kradzieży.

WŁAŚCICIELI samochodów od odpowiedzialności cywilnej.

PASAŻERÓW I SZOFERÓW od następstw nieszczęśliwych wypadków.



DOBRA PRACĘ MOTORU SPOWODUJE ZAWSZE
 DOBRA ŚWIECA LION!

Tania, trwała i solidna! W 12 odmianach!

SPECJALNE TYPY DO FORDÓW, BUICKÓW, MATHISÓW
 I CHEVROLETÓW!

JENERALNE ZASTĘPSTWO

WARSZAWA „ARTOS” SP. Z O. ODP.

PIĘKNA № 41. TELEFON № 118-12.

MARJAN KRYNICKI

Ettore Bugatti, jego fabryka i samochody

(dokończenie)

Ettore Bugatti w myśl swych zasad buduje zawsze samochody niewielkie, ale nie przesadnie małe. Z jego zakładów nie wyszedł jeszcze nigdy samochodek, wózek tani ale niewytrzymały. Wszystkie maszyny Bugatti są solidne, dobrze skonstruowane, starannie przygotowane, doskonale zawieszane, a drogie, przy najwyższych szybkościach, trzymają często lepiej niż kilkotonowy samochód ciężarowy. W chwili obecnej fabryka Bugatti poświęca się prawie wyłącznie budowie samochodów półtora i dwulitrowych, o czterech lub ośmiu cylindrach, a więc maszyn, które cieszą się największym powodzeniem wśród sportowców.

Nowe modele Bugatti, które z każdym dniem zyskują coraz to większą sławę, są rezultatem poważnej i usilnej pracy oraz długoletniego doświadczenia. Samochody te są budowane w dwóch typach: sportowym i wyścigowym. Typy sportowe mają to samo rozwiązanie mechaniczne, co i wozy wyścigowe, jednakże posiadają przytem ogromne zalety pod względem komfortu i łatwości prowadzenia przy największych nawet szybkościach.

Silnik, bardzo nerwowy, pozwala na niezmiernie szybkie przyspieszenia; jego wielka moc umożliwia przytem branie wszelkich wzniesień bez straty szybkości. Ogromna elastyczność silnika sprawia, że samochodem Bugatti jeździć także można bez trudu po zatłoczonych szosach lub ulicach wielkich miast, do czego dopomaga również wielka jego zwrotność. Podwozia są tak zbudowane, że można na nich osadzić karoserję szeroką, wygodną i komfortową, jakiej nie posiada żaden inny niewielki samochód sportowy. Resory, konstrukcji specjalnej, dają zawieszenie delikatne, choć niezbyt miękkie.

Wszystkie samochody Bugatti są lekkie, świetnie zrównoważone i odporne na najcięższe warunki. Dzięki małej pojemności cylindrów zużywają niewiele benzyny, a dzięki swej lekkości oszczędzają pneumatyki. Są to zatem wozy zarazem doskonałe, jak uniwersalne i przynoszą wielką chwałę swemu konstruktorowi. Przyjrzyjmy się bliżej ich budowie.

Sportowe podwozie półtoralitrowe, czterocylindrowe o 12 zaworach i wymiarach cylindrów 60 x 100 mm., jest konstruowane w dwóch typach, różniących się tylko wymiarami: jeden z nich ma rozstawienie osi 2564 mm., a drugi 2714 mm. Silnik posiada cylindry w bloku, odlane wraz z koszulką wodną. Dwa zawory wpustowe i jeden wydechowy na cylinder, są umieszczone w głowicy i uruchamiane przez wał rozrządczy od góry. Wał pionowy, umieszczony z przodu silnika, przenosi napęd z wału korbowego na rozrządczy, pędząc przytem pompkę wodną. Tłoki aluminiowe, smarowanie pod ciśnieniem. Karburator automatyczny; dopływ benzyny przy pomocy aparatu ssącego. Zapalanie skutecznia się przez dystrybutor; regulacja zapłonu od ręczna. Wał korbowy jest podparty w pięciu punktach.

Sprzęgło wielodyskowe, metalowe, pracujące w oliwie (patent Bugatti) mieści się w karterze silnika. Skrzynka szybkości nie jest połączona w jednym bloku z silnikiem; ma ona cztery biegi naprzód i jeden wstecz, przytem czwarty bieg w złączeniu pośrednim.

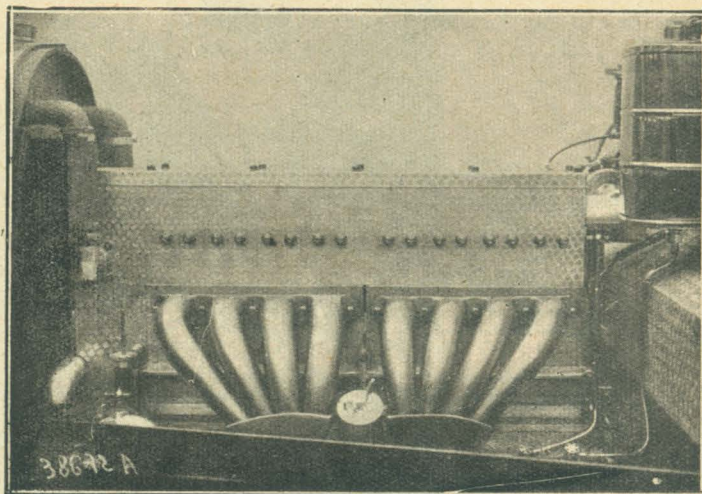
Hamulec ręczny działa na koła tylne zaś nożny na przednie i tylne. Kierowanie normalne, ślimakiem, dobrze zamortyzowane.

Most tylny składa się z dwóch połówek aluminiowych, umocnionych stalą. Napęd trybami stożkowymi i dyferencjałem.

Podwozie jest zawieszane na czterech resorach. Resory przednie są półeliptyczne, tylne zaś ćwierćeliptyczne, umocowane w specjalny sposób ku przodowi (patent Bugatti). Zawieszenie to daje samochodowi nadzwyczajną stabilizację podłużną i poprzeczną, co się objawia doskonałym trzymaniem kierunku.

Koła metalowe, druciane o wymiarach pneumatyków 27x4,40. Zbiornik benzyny, umieszczony z tyłu podwozia, ma pojemność 60 litrów. Nakoniec samochód jest zaopatrzony w cztery specjalne amortyzatory (patent Bugatti).

Czterocylindrowy typ wyścigowy posiada tą samą konstrukcję, różni się tylko w wymiarach, drobnych szczegółach i naturalnie karoserją.



Najnowszy 8-cylindrowy silnik Bugatti.

Prócz powyższego fabryka buduje jeszcze specjalny typ półtoralitrowej wyścigówki zwany „Grand Prix“ o silniku ośmiocylindrowym w jednym szeregu, mającym wymiary cylindrów 60x66 mm. Na żądanie klienta może on być zaopatrzony w kompresor. Poza tem typ ten różni się od poprzedniego tylko szczegółami konstrukcyjnymi. Między innymi zamiast kół o szprychach druczianych posiada on charakterystyczne koła o podwójnych szprychach aluminiowych (patent Bugatti).

Sławne dwulitrowki Bugatti są wszystkie zaopatrzone w silniki ośmiocylindrowe w jednym szeregu. Silnik składa się z dwóch bloków objętych wspólną koszulką wodną; wymiary cylindrów 60 x 88 mm. Wał korbowy jest oparty na trzech łożyskach kulkowych. Poza tem konstrukcja silnika i podwozia nie odbiega w ogólnym rysunku od konstrukcji typów półtoralitrowych. Różnicę zachodzą tylko w wymiarach oraz nielicznych szczegółach.

Poza dwulitrowym typem sportowym wyrabia się dwa typy dwulitrowek wyścigowych, które zwą się „Imitation“ i „Grand Prix“. Nie różnią się one między sobą prawie niczem, nawet wymiarami, a na oko rozpoznać je można tylko po kołach, gdyż typ „Imitation“ posiada koła druciane, a typ „Grand Prix“ — specjalne aluminiowe. Ten ostatni typ może być na żądanie klienta zaopatrzony w kompresor.

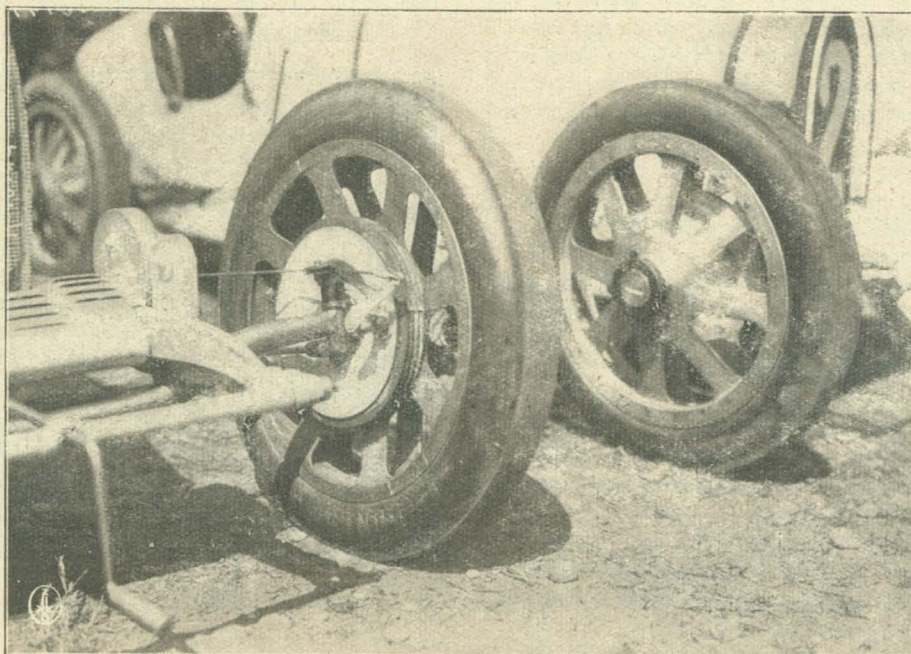
Poznańsko - Warszawski Bank Ubezpieczeń Sp. Akc. w Poznaniu

Ubezpiecza: właścicieli samochodów od prawno-cywilnej odpowiedzialności; pasażerów i szoferów od następstw nieszczęśliwych wypadków;
Samochody—od rozbicia (Auto-Casco), ognia i kradzieży. Dożywnie ubezpieczenia od następstw nieszczęśliwych wypadków z jednorazową opłatą składki.

JENERALNY REPREZENTANT NA MIASTO WARSZAWĘ p. RYSZARD CHEŁMICKI
ODDZIAŁ W WARSZAWIE CZACKIEGO 2 TEL. 15-67, 250-82, 502-82.

Gamę modeli samochodów Bugatti uzupełniają jeszcze trzy typy: wyścigowy o pojemności 1100 cm³, który w roku ubiegłym po raz pierwszy startował na zawodach w Strassburgu, wyścigowy o pojemności 2300 cm³, budowany specjalnie na górskie tereny, jak do wyścigu Targa Florio, oraz ostatnia kreacja Hektora Bugatti, potworny samochód z silnikiem o pojemności prawie 15 litrów, wolnoobrotowym i niesłychanie elastycznym. Samochód ten, z którym dopiero niedawno czyniono pierwsze próby, jest maszy-

noszonych przez tą markę we wszelkich konkursach. Niepodobna wyliczyć tu wszystkich sukcesów samochodów Bugatti, gdyż liczba ich sięga cyfr ogromnych, które wzrastają z dnia na dzień. Od roku 1920 do 1924 samochody Bugatti zdobyły w konkursach 172 pierwsze miejsca. W samym tylko roku 1925 ilość pierwszych miejsc wyniosła już 289. A w roku ubiegłym, od stycznia do września, marka Bugatti święciła przeszło 500 zwycięstw, w czym 350 pierwszych miejsc i 47 rekordów. Na liczby te składają

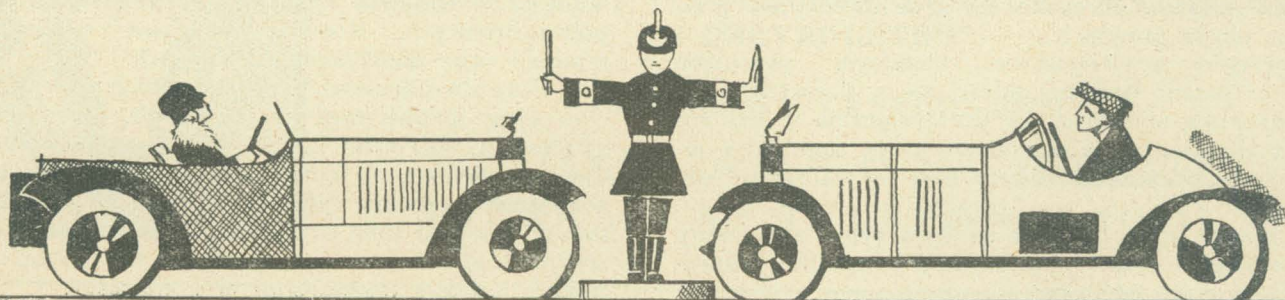


Charakterystyczne koła aluminiowe Bugattiego.

ną niezmiernie luksusową i kosztowną. Zresztą jeszcze nic pewnego o niej nie wiadomo, gdyż zarówno jej konstrukcja, jak wyniki prób są przez fabrykę trzymane w wielkiej tajemnicy.

Tyle się w najkrótszym ujęciu da powiedzieć o samochodach budowanych przez alzacką fabrykę. Wybór jej modeli jest bardzo duży i interesujący, to też każdy sportowiec znajdzie między nimi maszynę, która mu będzie odpowiadać. Tem się poczęści tłumaczy ogromne rozpowszechnienie samochodów Bugatti i w tem leży przyczyna ogromnej ilości zwycięstw od-

się przede wszystkim wyniki osiągnięte w zawodach przez amatorów na ich prywatnych maszynach. A niemiernie imponująco, nietyle liczbą ile treścią, przedstawia się lista sukcesów, osiągniętych przez oficjalną obsadę wyścigową fabryki Bugatti, której kierowcy: Costantini, Goux, Friderich, Maggi, Minoia, Dubonet, bracia de Viscaya, Charavel i in. wygrali w roku 1926 następujące zawody: Mistrzostwo Świata, Mistrzostwo Państw Łacińskich, Targa Florio (po raz drugi z rzędu), oraz Wielkie Nagrody: Europy, Francji, Włoch, Hiszpanji, Medjolanu i Rzymu. Doprawdy, niewielu konstruktorów poszczycić się może tak zupełnym spełnieniem swoich idei.



EMAKOMAJKI

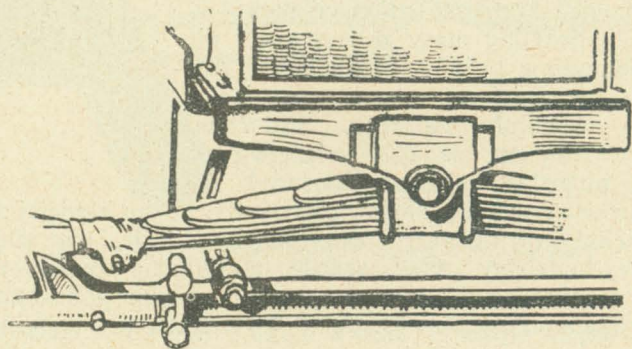
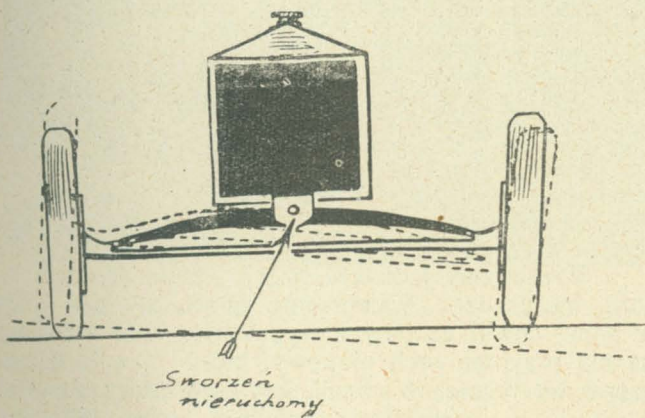
W DAŻENIU DO LEPSZEGO PODWIESZENIA.

Wśród wszystkich poszczególnych organów samochodu, podwieszenie t. j. uresorowanie—najmniej do tej pory zostało ulepszone. Przeniesione bez większych zmian z pojazdów konnych na samochód—uresorowanie pozostało nawet w szczegółach takim samym, jakim było na pierwszych samochodach, pomimo, iż wszystkie cechy samochodu: szybkość, nośność i t. d. zostały wielokrotnie od tej pory powiększone. Było to anomalją tem dziwniejszą, iż resor w dotychczasowej formie nigdy nie był uważany za organ doskonały, i że liczne jego wady od dawna są dokładnie znane. Można powiedzieć, że pomysłowość wynalazców niewiadomo z jakich powodów zignorowała ten organ, pochłonięta całkowicie problemem udoskonalenia silników, hamulców, sprzęgieł i t. d. Prawda, że resor posiada jedną ogromną zaletę, a tą jest duża prostota, a dzięki temu i niewysoka cena. Uszkodzenia resorów uważane więc są za wypadek normalny i lekki, gdyż nie pociągają one za sobą większych kosztów. — Niewygoda, wywołana przez

wieszenia samochodów. W czasach dopiero ostatnich konstruktorzy sprawą tą zajęli się na serio, badając dokładnie działanie dawniejszych resorów i rewidując ich przydatność.

Przypomnijmy więc tutaj w krótkich słowach zasadę działania zwykłego resora warstwowego t. j. piórowego, oraz główne jego wady. Przedewszystkiem zauważyć należy, iż resor powozowy jest właściwie wielką sprężyną płaską, w której działanie pojedynczego pióra jest identycznym z działaniem zwykłej sprężyny spiralnej. Działanie złożonego z płaskich piór resora będzie już nieco innym, ponieważ w grę wchodzi tu tarcie wzajemne przylegających do siebie piór. Narazie jednak nie bierzemy pod uwagę powyższego działania i resor traktować będziemy jako pojedynczą sprężynę płaską.

Wiadomo, że przy obciążeniu takiej sprężyny pewnym ciężarem ugina się ona. Wysokość spłaszczenia resora wyrażona w milimetrach, pod obciążeniem 100 kg. jest miarą spłaszczenia resora. W ten sposób 30-o procentowe np. ugięcie znaczy, że resor pod obciążeniem 100 kg. ugiął się o 36 mm. Oczy-



Rys. 1. Detale podwieszenia samochodu Ansaldo.

niedość sprawne działanie resorów przy większych szybkościach na niezawsze dobrych drogach usuwana była paljatywami, w pierwszym rzędzie za pomocą dodatkowego organu również niedoskonałego, a przytem kłopotliwego, którym są amortyzatory. Prócz tego zostały dokonane liczne ulepszenia w pneumatykach, które przytłumiły braki resorów, lecz ich nie usunęły. Dla dokonania prawdziwego postępu w tej dziedzinie, należało śmiało przystąpić wprost do dzieła i zaatakować sam resor w dzisiejszej jego formie lub też dotychczasowy sposób jego zastosowania w połączeniu z przyległymi organami. Nadszedł już bowiem bezwątpienia najwyższy czas zrewidować dotychczasowy układ podwieszenia. Wszystkie inne ulepszenia samochodu dały mu bowiem możliwość osiągnięcia dużej przeciętnej szybkości, tego ostatecznego jego zadania, gdy jednocześnie stan dróg przeważnie nie nadążył za ulepszeniami w dziedzinie mechaniki samochodowej i pozostał naogół na tyle marny, że te wysokie przeciętne szybkości, do których zdolny jest dzisiejszy samochód, nie mogły być osiągnięte, a to głównie z tego powodu, że podwieszenie samochodów obliczone jest na dobre drogi przy dużych szybkościach, albo na małe szybkości przy złych drogach. Ponieważ nie należy się spodziewać w czasie niedługim radykalnej poprawy stanu dróg, przynajmniej w ubogiej Europie, gdyż sprawa ta wiąże się ze skomplikowanymi zagadnieniami polityki finansowej państw — przeto pozostało jedynynie wyjście: ulepszenie równorzędne pod-

wicie spłaszczenie resora zależy od twardości materiału, jako też od jego wymiarów grubości, szerokości i długości. Otóż kombinując wzajemnie te czynniki, możemy otrzymać całą skalę sprężyn czy resorów rozmaitej twardości, resor bowiem mało uginający się pod dużym obciążeniem nazywamy twardym w przeciwieństwie do resora miękkiego, znacznie się uginającego już pod małym obciążeniem. Ugięcie się resora, to jest sprężyny wykonanej z dostatecznie elastycznej stali, tak, aby pod wpływem obciążenia spłaszczenie nie wywoływało stałych deformacji, jest stałym i proporcjonalnym do obciążenia; np. jeżeli wynosi ono dla 200 kg.—16 mm. to przy 400 kg. będzie ono podwójnym, to jest wyniesie 32 mm.

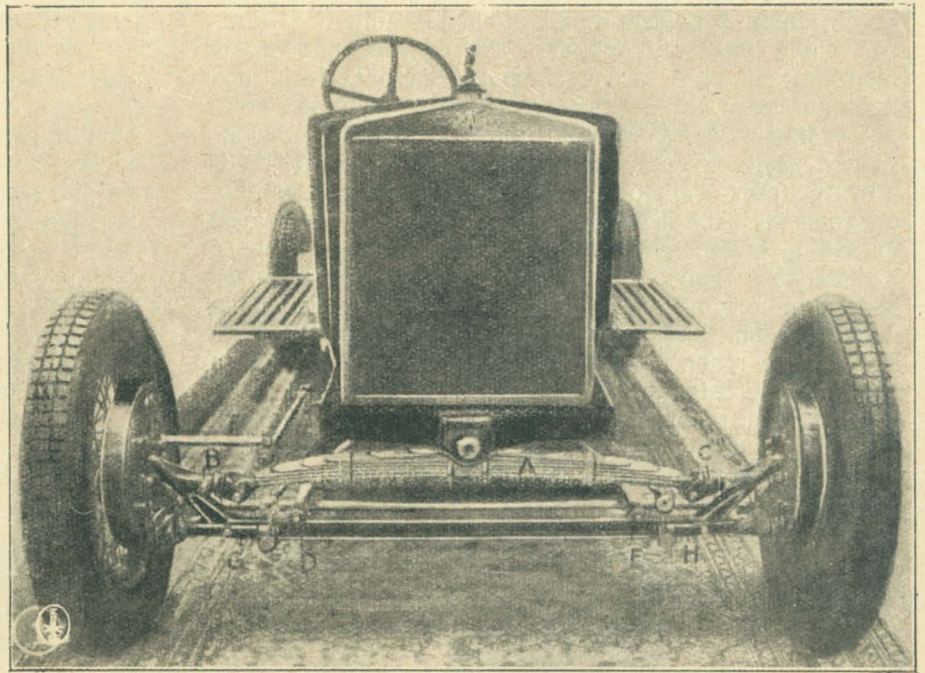
Zobaczmy teraz jak działać będzie resor umieszczony na podwoziu.

Jest on jak wiadomo umocowany z jednej strony do ramy z drugiej zaś do osi. Sposób umocowania nie gra tu oczywiście roli, w grę wchodzi tu jedynie masa organów, podtrzymywanych przez resor, oraz zawieszonych na nim. Pierwsze nazywamy masą zawieszoną, drugie masą nie zawieszoną. Masę zawieszoną stanowi cały samochód ze wszystkimi organami, umieszczonymi nad resorami, oraz ładunkiem, masą niezawieszoną zaś są same resory, koła, osie i najczęściej tylny most. Jeżeli podniesiemy na lewarku samochód do góry w ten sposób, by os wisiła na resorach, to wywołując jakąś deformację resora zauważymy, że cała os przyjmie szybkie ruchy wahadłowe z góry na dół,

wokoło położenia równowagi, do którego szybko następuje powrót. Jeżeli teraz samochód swobodnie stojący na ziemi rozbijamy na resory, to zauważymy, że górna jego część, to jest masy zawieszona przyjmą ruchy wahadłowe, jednak znacznie dłuższe i dłużej trwające niż poprzednie, pomimo iż ruchy te wywołane są tak w jednym jak i drugim wypadku przez te same resory. Gra tu oczywiście rolę stosunek mas zawieszonych i niezawieszonych. W pierwszym bowiem wypadku resor dźwiga znacznie większy ciężar niż ten, który na nim wisi i dlatego energia zmagazynowana przy jego spłaszczeniu wyrzuci masy nie zawieszona z przyspieszeniem, równym tyle razy przyspieszeniu siły ciężkości, wiele razy masy zawieszona są większe od mas niezawieszonych. W drugim wypadku, gdy resor opiera się na osi, będącej teraz punktem stałym, to siła spłaszczonego resora równać się będzie masie podwieszona i dlatego nada jej przyspieszenie, równe zaledwo przyspieszeniu siły ciężkości t. j. około 10 m. na sekundę. Od tego zależy więc szybkość oscylacji mas.

Jeżeliby masy zawieszona i niezawieszona były w samochodzie równe, to działanie resora jako takiego równałoby się zeru. Widocznym jest bowiem, że rolę właściwą gra tu powyżej wskazany stosunek mas zawieszonych do niezawieszonych i, że im bardziej powiększymy pierwsze i zmniejszymy drugie, tem większe będziemy mieli szanse utrzymania pierwszych w stanie nieruchomym przy gwałtownych podskokach drugich na nierównościach. Tu odrazu po wyjaśnie-

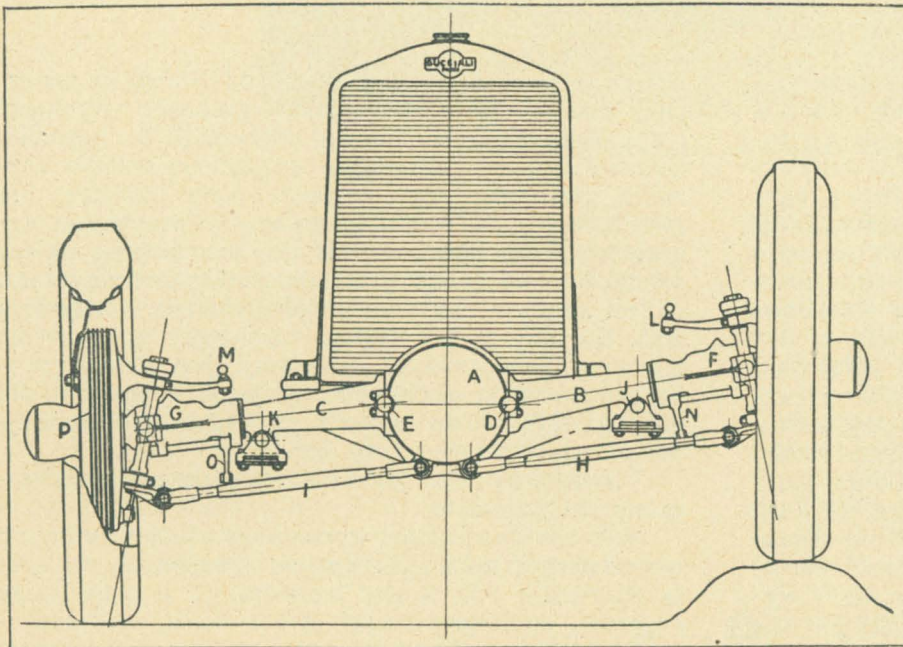
garszają się warunki podwieszona. Dla utrzymania dobrego podwieszona przy zmiennym obciążeniu samochodu należałoby zastosować takie resory, których stopień uginania się byłby zmienny w zależności od obciążenia.



Rys. 2. Samochód Ansaldo—podwozie widziane z przodu.

Rozpatrzmy jednakże bliżej jeszcze działanie resora na drodze. Wyobraźmy sobie, że koło trafia w danej chwili na pewną wypukłość. Koło wchodząc na nią przyjmie ruch pionowy, który wywoła spłaszczenie się resora. W chwili, gdy koło osiągnie wierzchołka wypukłości, resor, opierając się na osi podniesie całe nadwozie lecz z szybkością o tyle mniejszą od szybkości pionowej osi, wiele razy masy niezawieszona są mniejsze od mas zawieszonych; wstrząśnienie więc, wywołane przez wypukłość jest bardzo złagodzone. Jednakże na tem nie kończy się praca resora. Energia nagromadzona przy jego spłaszczeniu wywoła podniesienie nadwozia wyżej nad poziomą normalną i jeżeli uderzenie było dość silnym, to całe nadwozie z kolei podniesie za pośrednictwem resora oś wraz z kołem, które wtedy oderwanem zostanie od drogi. Nawet, jeżeli do tego nie dojdzie, to nadwozie powracając pod wpływem siły ciężkości do położenia normalnego spłaszczy resor, który teraz zmieni swe położenie normalne w kierunku przeciwnym. Podobne zjawisko nastąpi w coraz słabszym stopniu kilka razy z rzędu, pod wpływem jednego pojedynczego wstrząśnienia na wypukłości. Oscylacje te będą tem powolniejsze im nadwozie będzie cięższym.

Podobnie rzecz się ma, gdy koło trafia na dołek; wtedy jednakże resor wypycha koła w dołek z szybkością o tyle większą niż podnosi nadwozie, w wypadku wypukłości, o wiele ciężar niezawieszony jest mniejszy od ciężaru zawieszona. Ostatecznie

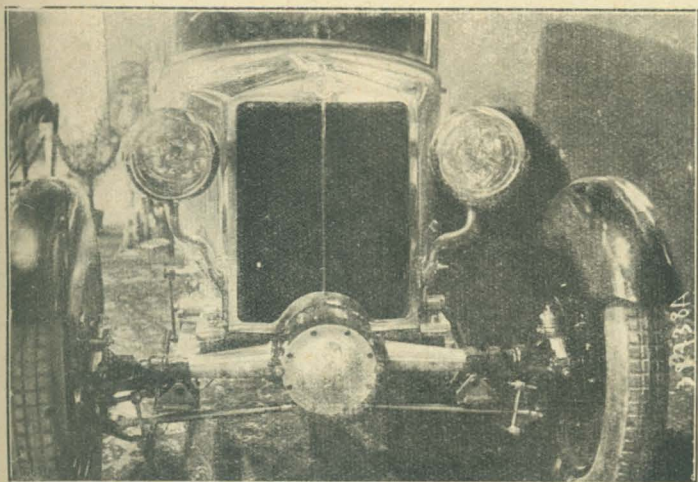


Rys. 3. Samochód Bucciali widziany z przodu.

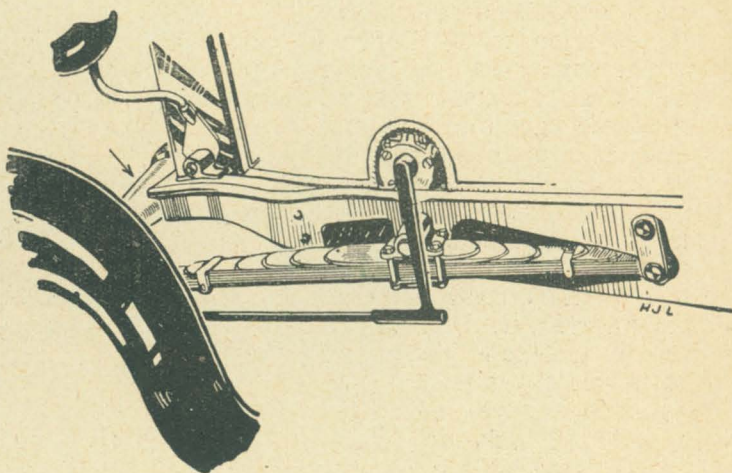
niach powyższych staje się widoczną poważna wada resora: ponieważ, jak mówiliśmy, uginanie się resora jest stałym i proporcjonalnym do obciążenia, przy mało obciążonym samochodzie stosunek mas zawieszonych i niezawieszonych zmniejsza się, to wskutek tego po-

zjawisko poprzednie powtórzy się w odwrotnym porządku i w rezultacie otrzymamy znowu szereg wahań. Jest to znane bujanie samochodu na nierównościach, które jednakże aż nazbyt często przechodzi w twarde wstrząśnienia.

Chcąc to ostatnie wyjaśnić, musimy zauważyć, iż im resor jest twardszy, to jest im mniej ugina się on pod obciążeniem, tem szybciej będzie wibrował, gdyż szybciej wraca on do stanu spoczynku. Dlatego wahania jego są krótkie i szybkie w przeciwieństwie do wahań resora miękkiego, które są długie w czasie i w przestrzeni. W ten sposób, przy zastosowaniu do samochodu resora twardego, wstrząśnienia będą o krótkiej rozpiętości i będą krótko trwałe, jednocześnie zaś wiele mniejszych uderzeń nie bywa wcale za-



Rys. 4. Samochód Bucciati widziany z przodu.



Rys. 5. Detal podwieszenia samochodu Bucciati.

mortyzowanych przez ugięcie się resora, który wskutek swej twardości reaguje tylko na większe uderzenia. Wskutek szybkości reakcji resora przy większych przeszkodach, nadwozie może otrzymać tak szybkie oscylacje, że stają się one dla pasażerów nie do zniesienia. Przy zastosowaniu resora miękkiego, wahania są długie i wolne. Zauważyć tu jednocześnie należy, iż wahania resorów twardego gasną znacznie szybciej, niż resorów miękkich, gdyż przy spłaszczeniu na przeszkodzie, pierwsze uginając się, gromadzą mniej energii, niż drugie. Jeżeli np. weźmiemy dla porównania dwa resory, z których jeden pod obciążeniem 400 kg. ugina się 20 m/m., a drugi przy temże obciążeniu o 80 m/m., to pierwszy zmagazynuje 8 kilogrammetrów, drugi zaś 32 kilogrammetry. Od wielkości nagromadzonej energii zależy wielkość i ilość oscylacji.

Z tego co powiedziano, wynikałoby, że dla wygody jadących, wystarczyłoby stosować zawsze resory jaknajmniejsze t. j. wibrujące długo i wolno i o maksymalnym ugięciu, pod obciążeniem zaledwie przewyższającym ciężar mas niepodwieszonych. Niestety jednak o, ileby to było korzystnym dla wygody jadących, to z drugiej strony mogłoby to się stać niebezpiecznym dla ich życia. Miękkie bowiem resory wywołują duże i powolne wahania, w których to wahaniami podczas ruchu do góry, pociągają za sobą przytwierdzoną do nich oś z kołami. W tych chwilach odciążają one koła i w ogromnym stopniu zmniejszają ich przyleganie do drogi, o ile wogóle nie zachodzi wypadek podnoszenia ich do góry, wskutek tego podwozie, jak to mówią, nie trzyma się drogi i poddaje się z największą łatwością wszelkim siłom, działającym poprzecznie do kierunku jazdy, np. bocznym uderzeniom

na przeszkodach i t. p. W takim wypadku przy większej szybkości, kierowanie samochodem staje się nadzwyczaj trudnym i niebezpiecznym. Wskutek powyższego użycie resorów miękkich jest do pewnego stopnia ograniczonem, a w wielu wypadkach zwłaszcza w samochodach lżejszych, staje się koniecznym użycie resorów względnie twardego. Pozostaje więc zwykle jedyne wyjście. to jest odpowiedni wybór resorów pośrednich, które jednakże nie rozwiązują wtedy w zupełności zagadnienia, ani w jednym ani w drugim kierunku. Rzadko kiedy podwieszenie resorowe nazwać możemy doskonałym, jak również rzadko kiedy nie uczujemy pewnych trudności utrzymania samochodu w prostej linii przy większej szybkości.

Jako paljatyw wspominałem tu, używają konstruktorzy amortyzatorów. Działanie ich polega na

szybkim usuwaniu długich wahań resorów miękkich. Dlatego amortyzatory przydatne są tylko w wypadku posiadania na samochodzie resorów miękkich. Przy resorach twardego działania ich jest żadnym; zresztą rolę amortyzatorów resorach spełnia tarcie po sobie poszczególnych piór. Ponieważ jednak niemożliwą jest kontrola stała odpowiedniego stanu powierzchni piór, które zanieczyszczając się i rdzewiejąc, mogą spowodować zbyt wielkie tarcie, wywołać złamanie się resora, przeto ten sposób amortyzowania wahań resorów nie przyjął się szerzej. Prawda, że oddzielne amortyzatory najrozmaitszych systemów są ogólnie dziś stosowane przez wszystkich fabrykantów. Oddają one bezwątpienia duże usługi, pozwalając stosować resory względnie miękkie, a więc dające dobre podwieszenie, jednak usuwają one w drobnej zaledwie części wymienione już wady resorów, jak również i kilka innych wad, które tu jedynie przytoczę. Jedną z największych jest ta, że resory stosowane w samochodach w dotychczasowy klasyczny sposób, wywołują poważne deformacje ramy podwozia. Za pośrednictwem bowiem resorów koła powiązane są parami na jednej osi do ramy i wskutek tego podwozie oparłe w czterech punktach, wraz z większymi ruchami pionowymi któregoś z kół, podlega silnym torsjom. Wpływa to oczywiście nadzwyczaj ujemnie na moc nadwozia przez osłabienie nitowanych wiązań rany,

Z drugiej strony, gdy jedno z kół przechodzi przez nierówności, to będąc związane nieruchomo za pomocą osi z drugim kołem, które w danej chwili znajduje się na innym poziomie, następuje pochylenie osi do płaszczyzny poziomej drogi, wskutek czego związany z nią resor wychodzi również z płaszczyzny swej pionowej i podlega silnym naprężeniom skręca-

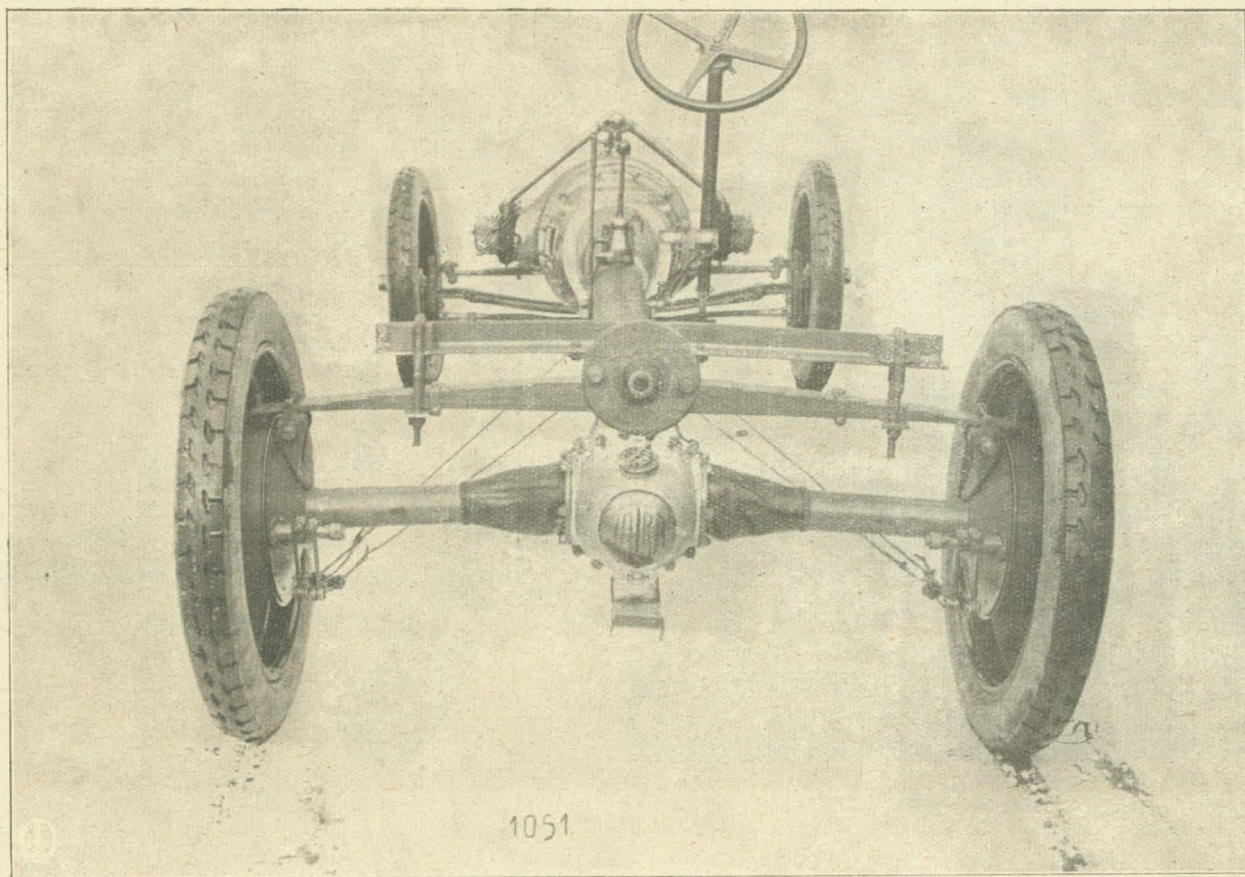
nia, gdyż umocowanie jego przy ramie musi być w tej płaszczyźnie usztywnionem.

Wynikające z tego skrócenie resorów jest dla nich samych bardzo szkodliwym, a pozatem wywołuje szybkie zużycie się połączeń resorów z ramą i hałaśliwość działania.

3-a kategoria usuwająca osie, jak organ, niepotrzebnie usztywniający podwieszenie.

4-ta kategoria usuwająca dotychczasowy resor pionowy i zastępująca go przez resor innej konstrukcji.

W pierwszej kategorii znajdujemy dwa rozwiązania.



Rys. 6. Podwozie samochodu Tatra widziane z tyłu.

Jednocześnie koła, pochylając się wraz z osią, wychodzą z pionowej płaszczyzny toczenia i opona zamiast znaczyć na drodze linię prostą, kreśli zmienną sinusoidę; wpływa to na szybkie zniszczenie gum, nie pracujących w położeniu pionowym, jednocześnie ujemnie wpływa na mechanizm sterowy samochodu, gdyż koła przednie mają w tym wypadku tendencję kierowania się po krzywej przypadkowej i osłabiają wskutek występujących z tego powodu uderzeń i naprężeń wszystkie przeguby i przenośnię mechanizmu sterowego. Wszyscyśmy wszak zauważyli, iż na nierównej drodze „kierownik nam lata w rękę” i trzeba wtedy rozwinąć pewien wysiłek, aby samochód utrzymać w linii prostej.

Wszystkie te ujemne strony dotychczasowego podwieszenia resorowego skłoniły w czasach ostatnich kilku wybitnych konstruktorów do zajęcia się sprawą ulepszenia podwieszenia. Usiłowania ich dały na tyle dobre rezultaty, że kilka nowych rozwiązań wyszło zwycięsko ze stadium prób i zostało zastosowanych przy seryjnej fabrykacji samochodów pewnych marek.

Rozwiązania nowe podwieszenia rozdzielić można na 4-y kategorie:

1-a kategoria utrzymująca dotychczasowy resor z uprzystępnieniem niezależnych ruchów pionowych każdego koła.

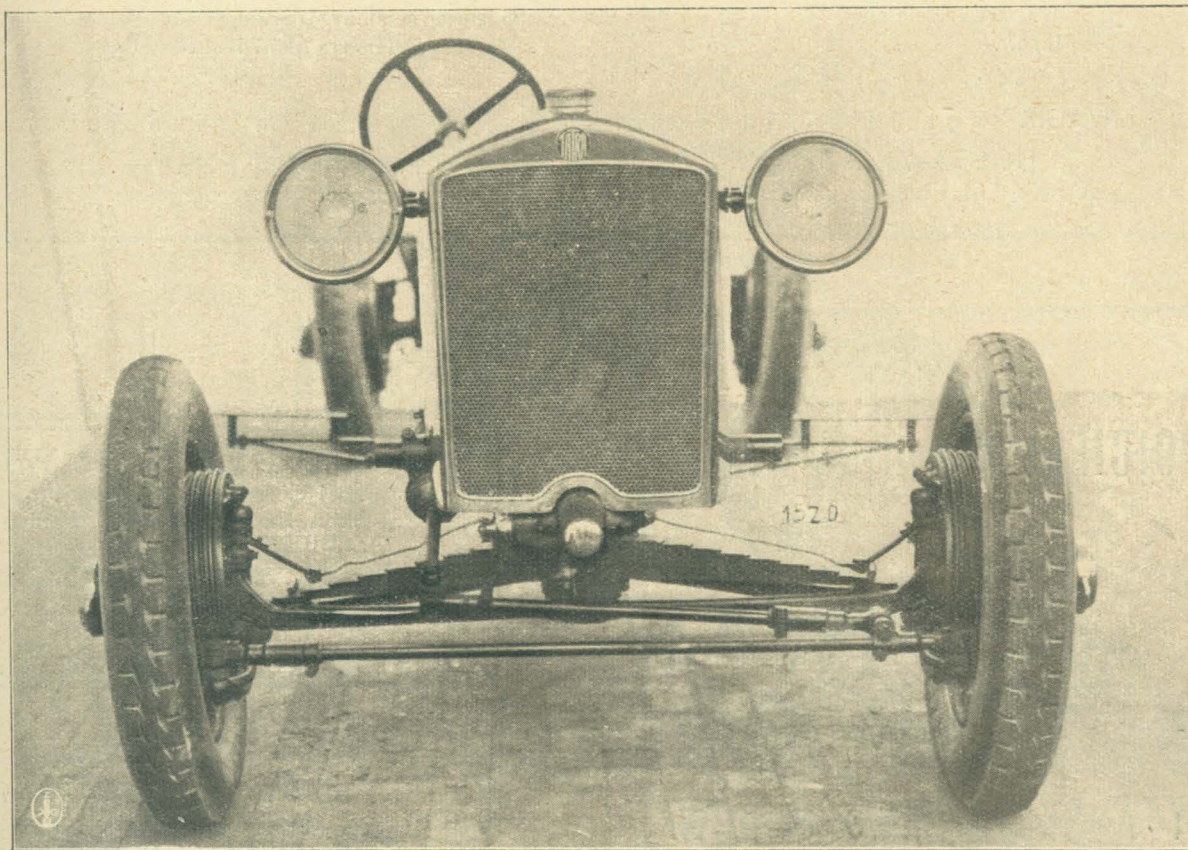
2-ga kategoria utrzymująca dotychczasowy sposób podwieszenia, ale uniezależniająca od niego samo nadwozie (karoserję).

W systemie mianowicie „Ansaldo”, który nowe swoje podwozie zademonstrował w tegorocznym salonie paryskim, rama samochodu zawieszona jest w trzech punktach, zasada, jak wiemy doskonała i wypróbowana przez licznych konstruktorów z Fordem na czele. Nowością w systemie „Ansaldo” jest swoboda, dana resorowi przedniemu obracania się wokoło punktu podparcia ramy. W tym celu pod chłodnicą umocowany jest do ramy specjalny uchwyt, w którym na stalowym sworzniu wbitym w brązowe tulejki obraca się resor poprzeczny w płaszczyźnie pionowej. — W ten sposób w razie deniwelacji któregoś z kół przednich, pochylenie się osi pociąga za sobą równocześnie i odpowiedni obrót resora, tak, iż rama samochodu nie doznaje najmniejszego skręcenia. Resor w każdym położeniu zmuszony jest pracować równomiernie obiema połowami. Zamocowanie resora na ośce składa się z drążków, złączonych przegubowo z tłoczkami, przesuwającymi się w cylinderkach, umieszczonych w odpowiednich występach osi. W cylinderkach tych znajdują się sprężyny spiralne, które w tym systemie pełnią rolę amortyzatorów. Wszystko razem zabezpieczone jest przez pochwy skórzane. (Rys. 1 i 2).

W samochodzie „Bucciali”, który posiada napęd i na koła przednie, oś a właściwie system przednich półosi, umieszczonych podobnie jak i w zwykłych samochodach w napędzie tylnym w pochwach rurowych, obracać się może również wokoło jednego punktu, którym w tym samochodzie jest kardán przedni. W tym

celu pochwy półosiek, a właściwie dwuprzegubowych kardaników poprzecznych obracać się mogą za pomocą złączonych z nimi wypukłych widełek naokoło kardanu przedniego dyferencjału. Czopy osi złączone są z prostokątem stawowym, utworzonym przez wyżej wspomniane pochwy i spodnie drążki, obracające się na sworzniach przy karterze dyferencjału. Urządzenie

nych kół, osiągnięta jest w małej Tatrze, dzięki przegubowemu połączeniu tylnych półosiek z dyferencjałem i miękkiemu zginającemu się połączeniu pochwy karterowych. Cały system zawieszony jest na poprzecznym resorze, przytem całość dyferencjału opiera się na resorze, dzięki czemu zmniejszono znacznie wagę mas niezawieszonych. Z przodu znajduje



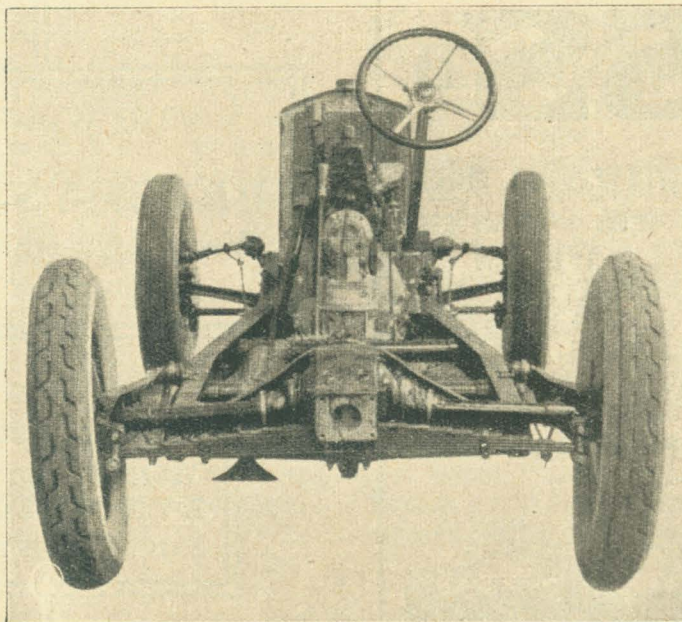
Rys. 7. Tatra typ 17. widziana z przodu.

to pozwala na grę 15-u centymetrów, co stanowi maksymalną wysokość przeszkód, które musiałyby być pokonane przez koła. Cały ten system opiera się na dwóch resorach kantilever umieszczonych w wycięciach ramy. Tylnie podwieszenie tegoż samochodu nie oznacza się niczem szczególnym i składa się z resora poprzecznego (Rys. 3, 4 i 5).

Drugie rozwiązanie w tej samej kategorii, to rozwiązanie, zastosowane przez zaszczytnie znaną firmę „Tatra”. Przedewszystkiem zaznaczyć tutaj należy, iż genialny konstruktor Tatr inż. Ledwinka najracjonalniej rozwiązał problem niezależnienia kół przez usunięcie zbędnej zupełnie, sztywnej ramy. W swoim typie małej Tatrzy, ruchy pionowe niezależne posiadają tylko koła tylne, ale ponieważ samochód zawieszony jest w 3-ch punktach, więc tem samem problem jest całkowicie rozwiązany. Jak wiemy, niezależność tyl-

my klasyczne rozwiązanie, spopularyzowane przez Forda. (Rys. 6).

W swoim nowym typie 17-ym inż. Ledwinka nadał ruch niezależny kołom przednim przez przecięcie przedniej osi na dwie połowy, z których każda obracać się może w płaszczyźnie pionowej wkoło specjalnego uchwyty, przytrzymującego jednocześnie przedni resor poprzeczny do kardanu silnika, ponieważ i w tym typie nie znajdujemy sztywnej ramy. (Rys. 7). Podobne co w małej Tatrze urządzenie znajdujemy w nowym typie małego sześciocylindrowego Steyera. I tu tylne koła mają umożliwione niezależne ruchy, przez giętkie połączenie półosiek z tą różnicą, że resor w małym Steyerze umieszczony jest pod osiami i podtrzymuje karter dyferencjału. W ten sposób z mniejszono i tu do minimum wagę mas niezawieszonych (Rys. 8).



Rys. 8. Samochód Steyer typ XII widziany od tyłu.

Mn. (Dok. nast.).

„POLSKA LINJA LOTNICZA“

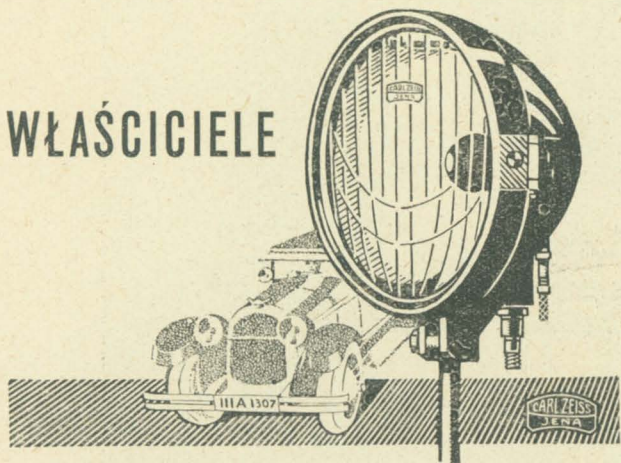
P R Z E W Ó Z:
PASAŻERÓW — POCZTY — TOWARÓW
I N F O R M A C J E:

Warszawa, Telefony: 9-00 i 8-50
Lwów, „ 6-10 i 22-75
Kraków, „ 32-22 i 35-58

Gdańsk, Telefony 415-31
Wiedeń, Telefony: 75-5-75
i 45-4-62.

UWAGI: Komunikacja codzienna z wyjątkiem niedziel.
DOSTAWA POCZTY I PRZESYŁEK W TYM SAMYM DNIU.
Dowóz do i z lotniska z wyjątkiem w Warszawie i Gdańsku uwzględniono w cenie biletu.

WŁAŚCICIELE



AMERYKAŃSKICH SAMOCHODÓW

NIE MOGĄ WYZYSKAĆ SZYBKOŚCI SWYCH WOZÓW
PODCZAS JAZDY W NOCY. POWODEM TEGO JEST NIE-
WYSTARCZALNOŚĆ REFLEKTORÓW AMERYKAŃSKICH,
NIE ODPOWIADAJĄCYCH WARUNKOM EUROPEJSKIM.

Nie należy zatem zwlekać z wyposażeniem samochodu
w REFLEKTORY

ZEISS'a

Z PRZYĆMIEWANIEM ŚWIATŁA NA MGŁĘ
Wówczas będzie można jeździć szybko i pewnie, gdyż
Z E I S S A — O Ś W I E T L E N I E
ZWIĘKSZA SZYBKOŚĆ JAZDY, PODCZAS MGŁY, DESZ-
CZU I ŚNIEGU. SPECJALNY UCHWYT UPRASZCZA-
JĄCY MONTAŻ NADAJE SIĘ DLA WSZYSTKICH SAMO-
CHODÓW AMERYKAŃSKICH.

Na żądanie wysyła się prospekt Auto 129 natychmiast.
JENERALNA REPREZENTACJA FIRMY



WARSZAWA, SZPITALNA 3 TEL. 57-54 i 57-55.

STACJE BENZYNOWE

garażowe i uliczne, stałe i przenośne.
BECZKI ŻELAZNE do benzyny, smarów i t. p.
ZBIORNIKI ŻELAZNE.

G A R A Ż E

z blachy falistej z kompletnymi urządzeniami.
POMPY ELEKTRYCZNE DO OPON.

R E S O R Y

Z NAJLEPSZYCH MATERJAŁÓW DO
SAMOCHODÓW WSZEKICH MAREK.

TOWARZYSTWO D L A

PRZEMYSŁU ROLNEGO

Warszawa-Galerja Luxemburga 61

TELEFON № 221-44, 247-54.

MONTAŻ STACJI BEN-
ZYNOWYCH w ciągu 3 dni
ŻĄDAĆ OFERT I KOSZTORYSÓW.

NOWOŚCI SAMOCHODOWE

Spółeczeństwo polskie na polu automobilizmu jest jeszcze bardzo młodem, a cechą młodości jest skłonność do bezkrytycznych zachwyków.

Każda nowa marka samochodowa jest u nas przyjmowana od razu z entuzjazmem i wykrzyknikami: świetna maszyna, ostatnie słowo techniki, ciągnie wspaniale, nie spala wcale benzyny! i t. d.

Skąd od razu wszyscy o tem wiedzą?

Jeśli jednak zaczniemy indagować takiego znawcę, to okaże się że wie on o tem od przedstawiciela, znajomych lub słyszał, że ten samochód ma świetną opinię zagranicą.

Tymczasem opinia zagraniczna jest absolutnie niemiarodajna dla Polski.

Na świetnych drogach Europy, w rękach kierowców, stanowiących zagranicą całe już wyszkolone pokolenie — nawet b. mierny samochód będzie sprawował się doskonale. Zapominamy przytem, że kraje europejskie pokryte są gęstą siecią garaży, prowadzonych przez rzeczywistych specjalistów, gdzie można w każdej chwili skutecznie drobna poprawkę i zapobiedz poważniejszym defektom na przyszłość.

U nas zaś w Polsce samochód zmuszony jest przebywać boczne drogi, o jakich jego konstruktorowi się nie śniło.

Samochód ten oddany jest w ręce świeżo upieczonego kierowcy lub amatora-właściciela, a majstrować będzie przy nim kowal wioskowy lub ślusarz z Pacanowa.

Jak w takich warunkach zachowa się „świetna zagranicą“ nowa marka?

Czy dużo takich samochodów jest już w Polsce i jaki jest ich stan po kilku latach służby?

Dlatego prawdziwy znawca chwali i kupuje samochody tylko takiej marki, która zdała egzamin w Polsce, nie w artykułach pism lub interwjuach z przedstawicielem, a na piaskach, błotach i dziurach Kongresówki, Galicji lub Kresów.

Kupować więc należy samochody tylko marek w Polsce już zdawna wprowadzonych i wypróbowanych.

Mało kto zdaje sobie przytem sprawę, że nabywca samochodu z chwilą zabrania go staje się całkowicie zależnym od przedstawiciela. Bez jego opieki jest zdanym na łaskę i niełaskę kierowców i różnych garaży, gdzie grzebią mu przy samochodzie nie orientując się zwykle w jego konstrukcji. Tymczasem nowoczesny remont polega tylko na zamianie części. Nie wolno i nie opłaca się nic dorabiać! Remont przy zapasowych częściach jest pewny, szybki, tani i nie wymaga rąk fachowców.

Niestety u nas w Polsce z powodu małej ilości pieniędzy, cały kapitał wkłada się w zakup tylko wozów, bo one dają większy zarobek. Części zamienne traktuje się jako martwy kapitał, gdyż między nimi musi być wielka ilość takich, które może nigdy nie zostaną sprzedane.

Klijentowi natomiast obiecuje się uroczyście, że potrzebna część zostanie natychmiast telegraficznie zamówiona, pocztą lotniczą sprowadzona i t. p.

Taka natychmiastowa dostawa w rzeczywistości jednak niebывa nigdy krótszą od miesiąca, a często przeciąga się do 1 roku.

Dlatego drugą kardynalną zasadą każdego nabywcy powinno być: nim dasz zadatek, obejrzyj skład części zapasowych. A tych na paru półkach pomieścić się nie da, zwłaszcza, gdy fabryka wypuszcza kilka typów.

Pozostaje dodać, że jednym z ważnych czynników, zrażających ludzi do samochodu, jest krótki żywot naszych przedstawicielstw lub częste zmienianie reprezentowanych przez nie marek.

Iluż jest nieszczęsnych posiadaczy „świetnych“ samochodów, którzy nie mają się do kogo już zwrócić z pretensją, lub o poradę!

Z powyższego wynika inna zasada: Kupujcie wozy w tych przedstawicielstwach, które wyspecjalizowały się od lat w danej marce, które są instytucją o mocnych podstawach finansowych, gwarantujących klijentowi dalsze istnienie firmy, a więc opiekę i odpowiedzialność.

Jedną z takich najstarszych i najpoważniejszych placówek samochodowych w Polsce, zorganizowanych i prowadzonych według wymienionych w artykule niniejszym postulatów, jest znane każdemu Towarzystwo Akcyjne „Elibor“ Ł. J. Borkowski, Dział Samochodowy Elibora posiada poza Fordem od 1920 roku reprezentację znanych już każdemu automobilistom w Polsce samochodów „Buick“.

Jest to rzeczywiście jedna z najstarszych i największych fabryk samochodowych w Ameryce, która z dumą może powiedzieć, że dzisiejszy model Buicka jest owocem kilkunastoletniego doświadczenia i udoskonalenia.

Wszystkie nowości w samochodzie Buick nie są lekkomyślnie zastosowane, bo tego wymaga moda, a są one wynikiem przestudjowanych, własnych patentów, gdyż fabryka Buick jest członkiem największego amerykańskiego koncernu „General Motors“, wyrabiającego wszystko, co ma zastosowanie w automobilizmie.

Czy Buick jest znanym zagranicą, o tem wie każdy automobilista, który był tam i przekonał się, że we Francji Buick jest najmodniejszą maszyną, niedającą się zwalczyć nawet przez potworne cła ochronne, że w Anglii jest ogromna ilość sportowych wozów i taksometrów Buick, w Szwecji i Norwegii Buick stanowi prawie 90% wszystkich samochodów, a w Japonii jest seryjnym wozem armji.

Wspomnieliśmy o tem, mając na względzie tych, którym imponuje opinia zagraniczna.

Czy zaś Buick nadaje się dla Polski, niech odpowie Poselstwo Amerykańskie w Warszawie, które od lat 3-ich posiada jedne i te same Buicki. Korpus Ochrony Pogranicza używa Buicków po bezdrożach Kresów Wschodnich. Ministerstwo Robót Publicznych przed 3-ma laty zakupiło Buicki dla woźdztw kresowych i obecnie nabywa więcej tych wozów. Firma Nobel posiada ich kilkanaście, Bank Handlowy kilka, wielu obywateli ziemskich co parę lat zmienia swego starego poczciwego Buicka na nowy model, pozatem opinie i pochwały posiadaczy Buicka są w Salonie firmy „ELIBOR“ na Placu Napoleona, zawsze do przejrzania.

**NAJDAWNIEJSZA I NAJLEPIEJ ZORGANIZOWANA W POLSCE FIRMA
NAJBOGATSZY MAGAZYN CZĘŚCI ZAPASOWYCH.**

KRAK. PRZEDMIEŚCIE 7
... TELEFON 85-16. ...

POLSKI FIAT

SAPIEŻYŃSKA 6
... TELEFON 85-91. ...

POLECA:

TYP 503.

FIAT

TYP 509.

NOWE MODELE KAROSERJI
CZTERODRZWIOWYCH.
Z 2 KOŁAMI ZAPASOWEMI,

ORAZ 507 i 512.

NOWE MODELE
= SKÓRĄ KRYTE =

WE WSZELKICH KOLORACH.

BOGATY WYBÓR STAŁE NA SKŁADZIE.

CENY ZNIŻONE.

WYKOŃCZENIE LUKSUSOWE.

Jeszcze w sprawie angielskiego przemysłu samochodowego.

W liście, zamieszczonym w poprzednim numerze *Auta*, pan Albert Victor Frank, dyrektor Angielskiego Biura Technicznego, występuje z ostrą krytyką mego artykułu, dotyczącego Salonu Samochodowego w Londynie. Dobrze się stało, że sprawa ta została poruszona, gdyż będę mógł z jednej strony podać do wiadomości Czytelników jeszcze nieco cyfr i faktów, odnoszących się do angielskiego przemysłu samochodowego, oraz sprostować nieścisłości, które rzeczywiście wkraśli się do mego artykułu, a z drugiej strony pokazać panu Frankowi, iż jego zarzuty są słuszne tylko części i bynajmniej mi nie udowodniły, jakoby moje spostrzeżenia nie były trafne.

Co mię przedwzrostkiem uderzyło w liście p. Franka, to nierozróżnienie dwóch zasadniczych pojęć: bezwzględny rozwój przemysłu i rozwoju tegoż w stosunku do postępu przemysłu innych krajów. Widać to z ustępu, w którym p. Frank pisze, że ze słów mych odnosi się wrażenie, jakoby angielski przemysł samochodowy zupełnie się nie rozwijał i był pokonany przez przemysł innych krajów. Nie widzę bynajmniej, ażeby z artykułu mego wynikało, iż angielski przemysł samochodowy zupełnie się nie rozwija. Rozwój jego postępuje naprzód, gdyż jest to naturalnym wynikiem ciągłego zapotrzebowania na samochody w Anglii i poza jej granicami. Zato nikt nie może zaprzeczyć, że rozwój przemysłu samochodowego Wielkiej Brytanii nie postępuje tak szybko naprzód, jak rozwój przemysłów amerykańskiego czy francuskiego, oraz że w walce z nimi jest on pokonywany, i to, przynajmniej, wynika jasno z mego artykułu. Pan Frank pragnie jeszcze danych i faktów, pisząc, że autor nie przytacza danych statystycznych i nie podaje na czem swoje spostrzeżenia opiera. Dziwię się, że p. Frank nie spostrzegł szeregu faktów podanych w moim artykule, którymi są: odebranie Anglii przewagi na rynkach egzotycznych przez przemysł amerykański, niższa cena samochodów zagranicznych aniżeli angielskich, oraz przewaga fabryk zagranicznych w Salonie Londyńskim. Jeżeli fakty powyższe nie wystarczają mogą przytoczyć jeszcze kilka innych. W przeciwieństwie do Salonu Londyńskiego na wystawach w Paryżu lub New Yorku, większość eksponujących stanowią zawsze fabryki francuskie względnie amerykańskie. Dalej na wystawach samochodowych, licznie urządzanych co roku w większych miastach Europy i Ameryki, przemysł angielski jest reprezentowany przez nikłą ilość naj-

główniejszych tylko firm, a niekiedy nie bywa reprezentowany wcale. (Do tegorocznego Salonu Sam. w Barcelonie zgłosiło się przeszło 60 fabryk samochodowych, przyczem ani jedna angielska). A czy nie jest nakoniec najlepszym dowodem słabej pozycji angielskiego przemysłu samochodowego na rynkach całego świata, bez porównania mniejsza ilość nabywanych i użytkowanych wozów angielskich aniżeli amerykańskich lub francuskich. Po Warszawie chodzić można całymi dniami, mając setki maszyn wszelkich narodowości i nie spotkać wcale angielskiego samochodu. I przyznać trzeba, że w innych krajach jest po większej części zupełnie tak samo. Fakty te nie świadczą niestety o supremacji angielskiego przemysłu samochodowego.

Przejdę teraz do danych statystycznych, które p. Frank pomieścił w swym liście. Wynika z nich, że w roku 1923 eksport fabryk angielskich wynosił mniej niż 10% produkcji, lecz że już w latach następnych zaznacza się wzrost eksportu do $\frac{1}{3}$ części całkowitej produkcji. Dane powyższe stoją w sprzeczności z temi, które pomieściłem w swym artykule, pisząc, iż tylko 10% produkcji angielskich fabryk idzie na eksport, i to w rzeczywistości stanowi błąd mego artykułu, wywołany bezkrytycznym oparciem się o cyfry, pomieszczone w zagranicznych czasopismach. Na swe usprawiedliwienie muszę tu zaznaczyć, że pisząc swój artykuł w grudniu r. ub. nie mogłem być w posiadaniu cyfr, opublikowanych w Londynie w dn. 1 stycznia 1927, które właśnie podaje p. Frank. Pragnąc choć w części naprawić swój błąd, pozwolę sobie zamieścić tu jeszcze kilka cyfr, zaczerpniętych ze źródeł angielskich, i w ich oświetleniu rozpatrzyć dane p. Franka.

Otóż, jak podaje w jednym ze swych ostatnich numerów *czasopismo Autocar*, w roku 1924 Anglia wyeksportowała samochodów za sumę 6,513.566 funtów, podczas gdy import wyniósł 8,130.003 funtów. W roku 1925 sytuacja nie się nie poprawiła, gdyż eksport przedstawiał wartość 9,421.739 funtów, a import 11,258.845 funtów. Dopiero w roku ubiegłym eksport sumą 9,119.900 funtów przewyższył import, wynoszący 6,249.396 funtów.

Cóż wynika z powyższych cyfr? Przez lat kilka bilans handlowy angielskiego przemysłu samochodowego był wybitnie ujemny i dopiero w ostatnim roku, na skutek środków zapobiegawczych, zdołano przywrócić bilansowi aktywność. Jednak w roku 1926

daje się zauważyć drugi objaw niepokojący a mianowicie pewne zmniejszenie eksportu. Oto dla czego dane statystyczne, przytoczone przez p. Franka, bynajmniej nie wystarczą, aby mi pokazać, że spostrzeżenia moje o angielskim przemyśle samochodowym nie są trafne.

Niestety p. Frank nie przytacza szeregu dowodów, będących w jego posiadaniu, a mających stwierdzić, że automobilizm angielski zatacza coraz szersze kręgi na całym świecie. Zato w zakończeniu swego listu podaje p. Frank fakt, który rzekomo ma dowieść, jak wysoki jest gatunek i wykonanie samochodów konstruowanych w Anglii, a który w rzeczywistości nie dowodzi absolutnie niczego. Faktem tym ma być otwieranie fabryk samochodowych w Anglii przez firmy nieangielskie.

W Anglii pieniędzy nie brak, więc na miejsce oddziałów Forda lub Citroëna mogły być powstać fabryki, oparte o kapitał angielski, na których wyroby znalazłby się zbyt i tysiące funtów szterlingów nie wędrowałyby wtedy na drugą stronę kanału lub Atlantyku, lecz pozostawało w kraju. Nie można zatem powiedzieć, aby otwieranie fabryk w Anglii przez firmy nieangielskie było objawem dodatnim dla przemysłu samochodowego Wielkiej Brytanii.

Według p. Franka fakt ten dowodzi wysokiego gatunku i wykonania samochodów konstruowanych w Anglii. Pozostając w pełni uznania dla fabrykatów angielskich muszę jednakże zaznaczyć, że podobna interpretacja omawianego faktu wywoła mimo woli uśmiech na usta każdego orjentującego się

automobilisty. Przecież w angielskich fabrykach Forda i Citroëna składane są tylko części przywożone do Anglii z centralnych zakładów tych dwóch wielkich firm, a więc fabrykacja ta niema nic wspólnego z angielską produkcją samochodów. A dalej: Ford i Citroën wyrabiają na gruncie angielskim samochody niczem się nie różniące od produkowanych w Ameryce czy też we Francji. Tymczasem angielska fabryka Morris, po nabyciu francuskich zakładów automobilowych Leon Bollée w Le Mans, nietylko że nie zaczęła budować we Francji swych modeli Morris, ale lansowała nową markę samochodów Morris — Leon Bollée, które są produkowane według gustu francuskiego i nie różnią się prawie wcale od dawnych samochodów Leon Bollée. Zatem Francuzi i Amerykanie znajdują w Anglii zbyt na swe samochody, gdy przeciwnie Anglicy nie mogą sprzedać swoich samochodów we Francji. Tak samo włoskie samochody Ceirano są w Anglii budowane w licencji, natomiast żaden samochód angielski nie jest w licencji budowany we Włoszech.

Fakty powyższe wystarczą w zupełności aby pokazać panu Frankowi, że nie miał racji, próbując wykazać całkowitą błędność mych spostrzeżeń, zawartych w artykule o Salonie samochodowym w Londynie. Zarówno w tamym jak i w niniejszym artykule starałem się bowiem dać bezstronne oświetlenie prawdziwych faktów, które jest przecież zadaniem każdego dziennikarza, i które zatriumfuje zawsze nad fałszywymi poglądami.

M. K.

K R O N I K A

Polska Unja Lotnicza. Po przedwstępnych pertraktacjach przeprowadzonych w Katowicach przy udziale delegatów obydwu istniejących polskich kompanii lotniczych t. j. P. L. L. Aerolot i S. A. „Aero“, oraz p. starosty J. Potyki, prezesa L. O. P. P. w Katowicach, występującego imieniem organizującej się górnośląskiej kompanii lotniczej, przeprowadzono dalsze narady w Wraszawie, w dniach 3 i 4 lutego. W wyniku tych obrad przeprowadzonych przy poparciu Ministerstwa Komunikacji uchwalono założenie Polskiej Unji Lotniczej, obejmującej wszystkie polskie towarzystwa komunikacji powietrznej.

Celem P. U. L. jest ustalenie wspólnych zasad polityki lotniczej, wspólnej reprezentacji wewnątrz kraju i zagranicą, wspólny zakup materiałów i wzajemna pomoc.

Minister Komunikacji inż. Romocki przyjął prezesa S. A. „Aero“ w Poznaniu, który przedstawił mu treść powyższych uchwał. P. Minister odniósł się do sprawy ze szczerem zadowoleniem, ze względu na to, że fakt ten ma doniosłe znaczenie dla racjonalnego rozwoju lotnictwa polskiego.

Podróże powietrzne w styczniu. Samoloty kursujące w ubiegłym miesiącu na liniach Warszawa—Łódź—Kraków, Warszawa—Lwów, Kraków—Lwów i Kraków—Wiedeń, przelatując 52.370 klm. w 221 podróżach, przewiozły 239-ciu pasażerów, 9.692 kg. towarów i 29 kg. poczty. Statystyka bezpieczeństwa wykazuje pełne 100%.

W porównaniu z miesiącem styczniem 1926-go roku, w którym dokonano jedynie 134-ch podróży na przestrzeni 37.997 klm., wzrósł w bieżącym roku ruch towarowy z 4.964 kg. na 9.692 kg. W bieżącym miesiącu samoloty kursują na wszystkich liniach, jak w miesiącu ubiegłym.

Rozpalone opony samochodowe. Interesująca **Próba Rekordu 320 km. na godzinę.**

Opona samochodowa specjalnie sfabrykowana do użytku przy rekordowej szybkości 320 km. na godzinę była przedmiotem doświadczeń w Forcie Dunlop w Anglii w obecności majora Segrave, który użyje kompletu podobnych opon w lutym r. b. na piaszczystym wybrzeżu Dyatona we Florydzie, gdzie usiłować będzie ustanowić rekord wszechświatowy.

Doświadczenia w forcie Dunlop przeprowadzane były na elektrycznie obracanej maszynie, gdzie opony podlegają temu samemu nateżeniu, co i na drodze lub torze wyścigowym. Najpierw podległa próbie guma automobilowa starego typu. Kiedy maszyna ta osiągnęła szybkość 192 km/godz. i gdy zastosowano nateżenie jakie opona ma znosić przy podobnych drogowych warunkach, wówczas to przy odłgosi, podobnym do eksplozji, rozpalona powierzchnia gumowa opony, cała w strzępach, wyrzucona została przez drzwi ogromnej szopy, specjalnie wzniesionej dla przeprowadzania tego eksperymentu.

Wówczas przeprowadzono doświadczenie z innymi oponami, między innymi z takimi samymi, jakie major Segrave używać będzie na Florydzie. Opona ta sfabrykowana z samej gumy okazała się przy końcu eksperymentu stosunkowo chłodna.

„Jest to niebywałe“ zauważył mjr. Segrave, „albowiem przy szybkości 320 km/godz. opona obraca się 1800 razy na minutę, tak, że każdy cal obrotu tej gumy jest zgniatany między obręczą a terenem 30 razy na sekundę. Jestem prawie zupełnie pewien—dodał major Segrave,—że uda mi się przekroczyć szybkość 320 kilometrów na godzinę“.

Tegoroczny Salon Samochodowy, w Paryżu odbędzie się między 6 a 16 października, jak zwykle w hali Grand Palais.

W wyścigach kilometrowych na wzniesieniu, rozegranych w Marsylii w dniu 30 stycznia, najlepszą szybkość, 118 km./g., osiągnął Morel na wyścigowym samochodzie Amilcar 1100 cm³.

Posiedzenie Międzynarodowej Komisji Sportowej odbyło się w Paryżu w dniu 27 stycznia. Prezydentem biura Komisji wybrany został kaw. R. de Knyff (Francja), zaś wiceprezydentem senator Crespi (Włochy). Ponadto załatwiono sprawę wyścigu o Grand Prix Europy w roku 1928, którego organizacji podjęła się Anglia, oraz wprowadzono poprawkę do 71 paragrafu regulaminu sportowego.

Łańcuchy samochodowe polskiej konstrukcji. Łańcuchy starej konstrukcji, jak to wzór pokazuje, mają tę wadę, że po krótkim czasie przy silnym naprężeniu i szarpaniu, rolki wewnętrzne poczynają bardzo prędko w płytce obracać się i wyrabiają w nich duże otwory, następnie sama rolka również się wyrabia i cały łańcuch traci na podziałce, a wtenczas staje się niezdatnym do użytku. To samo dzieje się ze sworzniami, lecz te mają pozatem tę dodatkową wadę, że wyjęcie ich wymaga dużo pracy, która się w żadnym razie nie opłaca, gdyż sworzeń będąc zanitowanym, a przytem twardo cementowanym, niszczy się jak sam również niszczy i płytkę. Następnie z powodu defektu jednej rolki lub sworzni, niszczą się tryby na których łańcuchy pracują, co pociąga ogromne koszty eksploatacji.

Zalety łańcuchów typu Kubiaka, które mają być opatentowane, są następujące: wewnętrzna rolka ma obydwie boki lekko sfrezowane, więc nawet zużyta nie może się obrócić, sworzeń również ma lekko sfrezowane boki i jest przecięty. Składając taki łańcuch, rozgina się lekko sworzeń narzędziem podobnym do ścinaka tak, że takowy nie może wypaść i w płytce mocno siedzi. Gdy po pewnym czasie zauważy się, iż jakakolwiek część łańcucha jest zniszczoną, uderza się młotkiem lub wkłada się przetrźnięte miejsce sworzni w imadło i zgniata takową podnosząc płytkę przecinakiem. Teraz już można każdą część łańcucha zamienić na nową zapasową i łańcuch zamiast trzech miesięcy, może pracować do półtora roku, nie niszcząc przytem zupełnie trybów i osiągając dokładną pracę. Łańcuchy z częściami do zamiany p. Kubiak będzie wyrabiał w podziałce od 1" do 4". Wyrabianie mniejszej podziałki niż 1" nie opłaca się, ponieważ taki łańcuch jest tani.

Ile samochodów posiada Szwajcaria? W dniu 30 listopada 1926 roku Szwajcaria posiadała 72,214 pojazdów mechanicznych, w czem 38,049 samochodów osobowych, 7,870 samochodów ciężarowych oraz 26,295 motocykli. W ciągu roku 1926 ilość samochodów wzrosła o 12,982, czyli o 20%. Najwięcej samochodów znajduje się w kantonie Zurychu, a mianowicie 12.157. Najlepszy stosunek ilości samochodów i ludności wypada w Genewie, gdzie na jeden samochód przypada 21,2 mieszkańców.

Damski raid naokoło świata. Automobilistka i rekordzistka angielska, pani Violet Cordery, wyruszyła w podróż naokoło świata na samochodzie Inwicta. Szlak jej podróży przejdzie przez Holandję, Belgię, Niemcy, Francję, drogą morską do Indji, skąd znów morzem na Ceylon i do Australji. Potem przeprawa do San Francisco, przejazd przez kontynent amerykański i powrót do Europy.

Zawody o Grand Prix Francji będą się składać w tym roku z dwóch wyścigów: jednego dla samochodów sportowych wszelkich kategorii i drugiego dla półtoralitrowych samochodów wyścigowych.

Dotychczas zgłoszono do obu tych zawodów 11 męszyn, a mianowicie do wyścigu samochodów sportowych 3 Lombard, 2 Peugeot i 2 B. N. C., i do wyścigu samochodów specjalnych 3 Delage i jeden Halford.

Sześciodniowe zawody zimowe, dla motocykli, cyclecarów i samochodów, zorganizowane przez czasopismo Moto-Revue w dniach 18 — 23 stycznia, zgromadziły na starcie 52 współzawodników. Zawody polegały na przebyciu, zgodnie z wyznaczonymi warunkami, sześciu różnych dróg określonych w okolicach Paryża. Konkurs ukończyło 24 współzawodników w czem 15 bez punktów karnych, a mianowicie:

Mot. 175 cm.³: Lezin (Gnome Rhone), Bourgoin (Gnome Rhone), Andrieu (Royal Moto).

Mot. 250 cm.³: Batiford (Claude Delage), Druz (Dollar), Lobourdette (Dollar), / Cheret (Austral.), Doyen (Terrot), Roudadoux (Pierre), Parizet (Favor).

Mot. 350 cm.³: Berrenger (B. S. A.).

Mot. 500 cm.³: Bernard (Gnome Rhone).

Sam. 500 cm.³: Lemasson (Alcyon).

Sam. 1100 cm.³: Bailly (Scap).

Sam. 2000 cm.³: Pesret (Ballot).

Nowe książki

A. Tuszyński i E. Olechnowcz. Egzamin kierowcy w pytaniach i odpowiedziach wydawnictwo Trzask Everta i Michalskiego Warszawa — Książka ta podzieloną jest na trzy zasadnicze części: mechanizm samochodów, zasady jazdy i przepisy policyjne. Poza tem każda część składa się z oddzielnych rozdziałów, traktujących o poszczególnych mechanizmach lub czynnościach. Wszystkie pytania i odpowiedzi w liczbie około 1000 są ponumerowane, przytem te które wystarczają przy egzaminie na kategorię kierowcy II-B. t. j. dla Fordzistów oznaczone są literą „F.“. Ten układ książeczki nadzwyczajnie ułatwia korzystanie z niej egzaminatorom, którzy wszak nieraz tracą koncept, gdy egzaminując długie szeregi kandydatów na kierowców wyczerpią już szereg najklasycznieszych zapytań. — Doskonale opracowana ta książeczka da możność urzędowym egzaminatorom przekonania się przez zadawanie bardzo urozmaiconych i życiowo ujętych zapytań, o stopniu przygotowania kandydatów i pozwoli „odwalić“ tych, którzy, dufni w brak inwencji rzeczoznawców, wykują na pamięć stereotypowe odpowiedzi na kilka stereotypowych zapytań, nie znając zresztą wcale całości budowy, a zwłaszcza zasad działania samochodu. Z drugiej strony dla kandydatów na kierowców książeczka ta będzie nieocenionem repertorium nabytych wiadomości, które pozwoli uporządkować i posegregować w stremowanych przed egzaminem głowach. Treściwe i zwięzłe odpowiedzi nauczą kandydatów, zwłaszcza tych, co posiadają niższe tylko wykształcenie zrozumiałego wyrażania swych myśli. Autorzy, powagi na naszym gruncie w dziedzinie techniki samochodowej i ruchu ulicznego dzięki ogromnej swej rutynie pedagogicznej i egzaminacyjnej stworzyli dziełko w pewnej mierze doskonałe i nadwyraz pożyteczne. Tu zaznaczyć należy, iż egzamin kierowcy potraktowany jest u nich wyjątkowo racjonalnie łącząc stałe w pytaniach i odpowiedziach tematy czysto konstrukcyjne z szeregiem wiążących się z nimi uwag praktycznych o uszkodzeniach, brakach, regulacji i naprawach poszczególnych części.

Zwraca jeszcze uwagę czystość szaty graficznej oraz staranność korekty, zalety których niestety nie posiadają najczęściej popularne dziełka specjalne, zwłaszcza techniczne.