

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 GODZINY 2 DO 3

FILJA W KATOWICACH: UL. KONOPNICKIEJ 5, TEL. 24-30 „AUTO“

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

KONTOKZEKOWE P. K. O. 1648

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

REDAKTOR: INŻ. R. MORSZTYN

WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

PRENUMERATA:		CENA OGŁOSZEŃ:						
Rocznie	24 zł.	$\frac{1}{1}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{16}$	Ogłoszenia kolorowe 50% drożej za jeden kolor.	
Kwartalnie	6 zł.	2 i 3-cia okładka za tekstem .	240	140	85	50	30	Ogłoszenia zawierające tabele, bilansy — 50% drożej.
Zagranicą	32 zł.	4 okł. przed tekstem i w tekście	300	180	100	60	40	Fotografie i klisze na rachunek klienta.
		Wklejka	360	210	—	—	—	

TREŚĆ NUMERU:

VI Raid międzynarodowy Automobilklubu Polski, *Marjan Krynicki*. — Wyścigi samochodowe we Lwowie, *M. K.* — Wyścigi samochodowe w Łodzi, *Marjan Krynicki*. — Emocje startowe, *Rikki*. — Koń czy motor? *B. J. K.* — Rekord bezmyślności. — Wyścigi motocyklowe w Strudze, *M. K.* — Szybki autobus (dokończenie), *Marjan Krynicki*. — Grand Prix Ameryki, *Mak*. — Samochody Farman (nadesłane). — Oczyszczacze powietrza, *Stanisław Szydelski*. — Dla kogo napisy? — Ślizgacze wodne (nadesłane). — Nowa placówka przemysłowa (nadesłane). — Kronika. — Ogłoszenia.

MARJAN KRYNICKI

VI Raid Międzynarodowy Automobilklubu Polski

Konkurs sukcesu.

TEGOROCZNY Raid międzynarodowy Automobilklubu Polski nazwany być może konkursem sukcesu. Wszystko się złożyło, aby tej ze wszechmiar udałej imprezie nadać specjalnie uroczysty charakter i dodać jej niespotykanego dotąd znaczenia i powagi. Z jednej strony nieodbycie się w roku ubiegłym raidu międzynarodowego sprawiło, że konkurs tegoroczny był oczekiwany z wyjątkową niecierpliwością i ogromnym zainteresowaniem, z drugiej strony coraz to ściślejsza współpraca Klubów afiljowanych wymagała organizacji zawodów na wielką skalę, któreby współpracę tę uwydatniły, a nakoniec wzmagający się stale ruch w handlu samochodami i zainteresowanie firm zagranicznych polskim rynkiem zadecydowały o imponującej i rekordowej ilościowo liczbie współzawodników.

Do Raidu zgłosiło się 28 konkurentów, z których 24 stanęło do startu w niedzielę 5 czerwca na Placu Saskim w Warszawie. Niesłychanie frapującą, a przytem dającą wiele do myślenia jest cyfra maszyn, które po sześciu dniach drogi przybyły do Lwowa zgodnie z regulaminem. Zaledwie bowiem trzy samochody wycofały się z konkursu i to z powodu uszkodzenia, zaś 21 wozów doszło do celu, po mniej czy więcej

udatnem zwalczeniu trudności, napotykanym po drodze. Jakże więc niesłuszne i przedwczesne okazały się głosy, które na początku sezonu można było słyszeć, a które wróżyły, że raidy samochodowe prawdopodobnie nie dojdą do skutku z powodu złego stanu dróg. Tymczasem Raid napotykał na swej trasie przeważnie drogi dobre; najlepsze były na Pomorzu i na Śląsku, najgorsze zaś w Małopolsce, lecz i tu naprawdę złe odcinki, wymagające ograniczenia szybkości, można było policzyć na palcach. Współpraca Ministerstwa Robót Publicznych, które starało się trasę raidową doprowadzić do jaknajlepszego stanu, widoczna była na każdym kroku. Zresztą najlepszym dowodem tego, że drogi polskie nie znajdują się w stanie tak tragicznym, jak się to zwykło przedstawiać, może posłużyć opinia kierowców zagranicznych, którzy brali udział w raidzie. Poruszyłem specjalnie kwestję dróg w rozmowie z włoskim kierowcą Gayem i z przyjemnością wysłuchałem jego opinii: sądząc ze swych podróży po Czechosłowacji, Rumunji, Węgrzech i innych krajach, był on przekonany, że i w Polsce znajdzie drogi w stanie bardzo złym; tymczasem znalazł nasze drogi znacznie lepsze, aniżeli w tamtych państwach.

Regulamin tegorocznego Raidu nie nastęczał współzawodnikom specjalnych trudności i był naogół

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

SKF

Specjalne łożyska: Buick, Ford, Citroën, Fiat, Chevrolet

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

dużo łatwiejszym, aniżeli przepisy raidów z lat ubiegłych. Nie obowiązywała zasada „non stop”, maski nie były plombowane, użycie obcej pomocy nie pociągało za sobą dyskwalifikacji, lecz tylko wysokie punktowanie, słowem wymagania, stawiane kierowcom i maszynom, nie były zbyt wygórowane.

Niepodobna odmówić słuszności takiemu postawieniu sprawy. Gdyby w dalszym ciągu utrzymane zostały tak wysokie wymagania regulaminu, jakie istniały na ostatnich raidach, to w końcu ten największy nasz konkurs automobilowy stałby się dostępny tylko dla kilku superasów kierownicy i w pewnym roku przyszedłoby go odwołać z powodu zbyt małej ilości zgłoszeń. Tymczasem obniżenie wymagań regulaminu, które nie jest jednak jednoznaczne z obniżeniem poziomu konkursu, umożliwiło wzięcie udziału w raidzie licznym amatorom, nawet po raz pierwszy uczestniczącym w zawodach samochodowych.

Może ktoś teraz powiedzieć, że Raid musiał być bardzo łatwy ze względu na łagodne wymagania regulaminu i dobry naogół stan dróg. Lecz tak bynajmniej nie było. Komu włosy stawały dęba z przerażenia na widok kolosalnego wzniesienia i dzikich zakrętów Kocieży, terenu górskiej próby szybkości, kto oberwał sobie wątrobę na straszliwych mostkach małopolskich, kto przyjeżdżał na etap oblepiony od stóp do głów

grubą warstwą błota i przemoczony do suchej nitki deszczem, którego niebiosy nie szczędziły, kto, słowem, był uczestnikiem konkursu, ten z pewnością potwierdzi, że i raid tegoroczny stanowił trudną i ciężką próbę wytrzymałości samochodów oraz sprawności kierowców.

Specjalnie trudne było zadanie maszyn turystycznych, które, w myśl ostatnich przepisów międzynarodowych, połączone zostały w jedną klasę z samochodami sportowymi. Te ostatnie, jako znacznie szybsze, z łatwością zdobyły pierwsze miejsca w próbach szybkości płaskiej i górskiej, otrzymując tym sposobem największą ilość punktów i spychając w klasyfikacji na plan dalszy wozy turystyczne.

Maszyny i kierowcy.

Międzynarodowy charakter konkursu został utrzymany w całej rozciągłości, gdyż uczestniczyło w nim trzech kierowców zagranicznych. Pierwszy z nich, von Wentzel-Mosau, jeden z najbardziej znanych raidowców niemieckich, zwycięzca ogromnej ilości samochodowych konkursów turystycznych, prowadził olbrzymiego sześciolitrowego Mercedesa z kompresorem. I ten kompresor właśnie zgubił go. Kilkominutowe zaledwie włączenie tego aparatu podczas płaskiej próby szybkości pod Poznaniem spowodowało rozsadzenie głowicy cylindrów. Wentzel zmobilizował pół Poznania dla naprawy swej maszyny, jednak w przeciągu kilkunastu godzin nie dało się w dostatecznym stopniu zreperować silnika i znakomity konkurent niemiecki musiał odstąpić od udziału w raidzie.

Francuski samochód Hotchkiss Nr. 14 był prowadzony przez zawodowego kierowcę tej firmy, znanego jeźdźcę Vasselle, również uczestnika wielu głośnych zawodów automobilowych. Francuz okazał się pierwszorzędnym



Zakończenie Raidu międzynarodowego we Lwowie. Park samochodowy na Placu Marjaćkim.

kierowcą, przeprowadzając przez wszystkie etapy ze znakomitą szybkością swą ciężką turystyczną maszynę i klasyfikując się w tak silnej konkurencji na dobrem siódmym miejscu. Jest to również zasługą silnej, nadzwyczaj elastycznej i doskonale skonstruowanej maszyny.

Ósme miejsce w klasyfikacji raidu przypadło trzeciemu kierowcy zagranicznemu, którym był zawodowy jeździec firmy Fiat, Gay, uczestnik sławnego włoskiego wyścigu 1000-milowego. Ten młody, drobny kierowca z istic włoską brawurą prowadził swego małego Fiata, klasyfikując się na czele zespołu tej marki. Team Fiata składał się z trzech wozów (model 503), które mimo swego niewielkiego litrażu przeszły cały raid ze zdumiewającą szybkością i regularnością. Zespół ten niewątpliwie zakończyłby raid bez punktów karnych, gdyby nie górską próbę na Kocieży, morderczą dla wszystkich małych maszyn. Punkty ujemne, otrzymane na próbie górskiej, zostały anulowane przez punkty dodatnie z próby płaskiej, tak, że w rezultacie team Fiata zaklasyfikował się tylko z punktami dodatnimi. Pozostałe dwa Fiaty prowadzili bardzo rutynowani kierowcy: Rahnenfeld i Perczyński.

Najsprawniejszym zespołem okazał się na raidzie team znakomitej marki amerykańskiej Chrysler, którego trzy wozy prowadzone były przez Bitschana, kierowcę, który potrafi łączyć zdumiewającą pewność i precyzję jazdy z porywającym temperamentem, inż. Hahna, jeździec spokojnego i opanowanego, oraz bardzo dobrego Swobodę. Co najbardziej zdumiewało w maszynach Chrysler, to ich nadzwyczajna elastyczność, tak, iż prawie bez przesady można powiedzieć, że „im większa górką, tem lepiej Chrysler ciągnie“. Regularność zespołu była na wszystkich etapach bardzo dobra mimo przedziwnego pecha, który w balonowe Fiski tych wozów pchał niezliczone ilości gwoździ. Na niektórych etapach zdarzało się, że Chryslery zmieniały opony po sześć lub siedem razy, dochodząc mimo to do celu w przepisany czas. Takim wyczynem mogą się poszczycić tylko najbardziej pierwszorzędni kierowcy i nienaganne skonstruowane maszyny. Nagroda Automobilklubu Polski dla zespołów, zdobyta po raz pierwszy przez team Chryslera, przypadła bezwzględnie zespołowi najlepszemu.

Zespół marki Tatra składał się w tym roku z trzech maszyn małego typu, prowadzonych przez swych właścicieli. I tak jeden z wozów prowadził Bogdanowicz z Poznania, dwa pozostałe Rychter i Koziański z Warszawy. Tatra Koziańskiego była skarosowana jako limuzina i trudne było zadanie kierowcy doprowadzić do celu tą małą, a tak ciężko obciążoną maszynę. Co się tyczy Tatory Rychtera, to była to maszyna bardzo stara, która przeszła już około 140.000 kilometrów, a mimo to przebyła cały raid w znakomitej formie i z najlepszą regularnością z pośród wszystkich wozów, dowodząc tem, że „Tatra jest jak wino, im starsza, tem lepsza“. Wiele jest w tem zasługi świetnego jej kierowcy Rychtera, który za swój naprawdę niezrównany wyczyn otrzymał nagrodę Ministerstwa Spraw Wojskowych. Dla zespołu Tatory zabójczą okazała się górską próbę na Kocieży, gdzie otrzymał on punkty karne, co zresztą praktycznie nie zmniejszyło wyniku doskonałych wózków koprzywnickiej fabryki, ani ich sympatycznych kierowców.

Ostatni wreszcie zespół marki Austro Daimler miał w tym roku wyjątkowego pecha, gdyż jeden z jego wozów, a mianowicie luksusowa limuzina sportowa, prowadzona przez Adama hr. Potockiego, wycofał się z raidu z powodu głupiego uszkodzenia silnika, które unieruchomiło ten piękny wóz w Katowicach. Zato dwa pozostałe Austro Daimlery wiernie dochowały tradycji lat ubiegłych, inkasując na swoją korzyść rekordową ilość punktów dodatnich na próbach szybkości płaskiej i górskiej, które to punkty zdecydowały o czwartym z kolei zwycięstwie świetnej marki austriackiej w polskim raidzie międzynarodowym. Największą rewelacją tegorocznego konkursu jest bezwzględnie zwycięstwo Szwarczsteina, kie-



Po zakończeniu Raidu międzynarodowego. Grupa uczestników w parku samochodowym.

rowcy, który zaledwo miesiąc temu dał się poznać na wyścigach w Łodzi, a dziś wygrał największe polskie zawody w konkurencji międzynarodowej, z trzema punktami przewagi nad rutynowanym Liefeldtem. Słabszy wynik tego ostatniego został wywołany złem funkcjonowaniem silnika, który zatarł się podczas płaskiej próby szybkości i aż do końca raidu nie pozwolił kierowcy na rozwinięcie wszystkich możliwości maszyny.

Z pozostałych konkurentów znakomity wynik osiągnął Ripper senior, na swej srebrzystej Lancji, kończąc raid na pewnym trzecim miejscu, mimo dziesięciu punktów ujemnych, które otrzymał w drodze za dolewanie wody, wywołane złem funkcjonowaniem pompy wodnej. W bardzo ładnej formie ukończyli również konkurs: stary weteran raidowy, Grabowski na Ansaldo, zdobywca nagrody naszego pisma, oraz Widawski na Dodge.

Mały Steyr typu XII mógłby być osiągnąć znacznie lepszy rezultat, gdyby nie nieokiełznany temperament kierowcy Boguckiego, który cały raid przejechał w tempie nieomal wyścigowym. Na pokrytej grubą warstwą błota szosie pod Poznaniem maszyna, pędząca z ogromną szybkością, skutkiem pęknięcia pneumatyka zarzuciła i uderzyła o drzewo, zginając sobie oś przednią. Długotrwała reperacja wozu, oraz użycie obcej pomocy przy naprawie, zapisały na konto tej maszyny kilkaset punktów karnych.

Jedyny samochód krajowej produkcji, C. W. S. konstrukcji inżyniera Tańskiego, przebył pod sterem świetnego kierowcy Mrajskiego cały dystans, klasyfikując się narówni z najlepszymi fabrykatami zagranicznymi i dowodząc tem samym swej przydatności do jazdy po polskich drogach.

Na zakończenie słów kilka o samochodach wojskowych, nie klasyfikowanych wraz z prywatnymi maszynami raidowymi. Stanęło ich pięć: Dodge, Chrysler, Hotchkiss, Ford i Tatra. Były one naogół dobrze prowadzone, za wyjątkiem tylko Hotchkissa. Maszyna ta po niezbyt świetnym przejechaniu wszystkich etapów, tuż pod Lwowem wpadła na krowę i wywróciła się, nie kończąc wcale raidu. Inne wozy wojskowe doszły do celu w zupełnie dobrej formie.

Organizacja.

Zawdzięczając usilnej, wyteżonej i ofiarnej pracy komandora raidu Janusza Regulskiego, vicekomandorów Włodzimierza Zeydowskiego i Huberta hr. Krasieńskiego, jak również gospodarza Ryszarda Bormana, oraz starszego komisarza Czesława Zakrzewskiego, raid został przeprowadzony z całkowitą sprawnością, bez żadnych większych tarć i zgrzytów.

Wyjazd z Warszawy został urządzony znakomicie i wypadł naprawdę imponująco. Po nadaniu przez radio krótkiego przemówienia komandora Regulskiego i tuszu syren samochodowych, maszyny wyjeżdżały kolejno z placu Saskiego w ulicę Ossolińskich, nabitą tłumem publiczności tak gęsto, że nie było gdzie wetknąć szpilki. Warszawa odniosła się do raidu

z ogromnym zainteresowaniem, jak zresztą wszystkie miasta, przez które przejeżdżaliśmy. Ze szczególnym entuzjazmem witano raid w Częstochowie oraz w miastach śląskich. Bydgoszcz i Terespol pomorski powitały raid serdecznymi napisami, zaś Starogard wpadł na szczęśliwy pomysł wytknięcia krętej drogi przez rynek białym pasem z wapna. W niektórych większych miastach droga przez ulice była zaznaczona czerwonymi strzałkami z napisem „Raid“. W ten sposób zbłądzić na tegorocznym raidzie było niepodobna, za wyjątkiem pewnego odcinka trasy, o którym mówić będę osobno. Służba bezpieczeństwa na całej przestrzeni funkcjonowała z imponującą sprawnością. Ilość policji, wyznaczonej do czuwania nad niesfornością ludzi i zwierząt, przekroczyła najśmielsze marzenia raidowców.

Jedynym fatalnym odcinkiem drogi raidowej była przestrzeń od Wadowic do Krakowa, gdzie raid przyjęto już nietylko nie z obojętnością, lecz nawet z nienawiścią. *Na odcinku tym nie było ani jednego policjanta, zaś błądzących automobilistów wyrostki wiejskie obrzucały kamieniami, a zapytane o drogę, naumyślnie wskazywały zły kierunek.* Na prośbę Krakowskiego Klubu Automobilowego raid zbaczał z drogi i przejeżdżał przez ulice Krakowa aż do Sukiennic, skąd zawracał z powrotem na normalną trasę. Wszystko to było zupełnie niepotrzebne. Kraków przyjął raid z kamienną obojętnością. Przechodnie nie raczyli nawet spojrzeć na przejeżdżające samochody. Słowem z okolic Krakowa wynieśliśmy wrażenie jaknajgorsze.

Kluby Afiljowane przyjmowały raid bardzo serdecznie, starając się poczynić wszelkie ułatwienia i uprzyjemnić automobilistom pobyt w danym mieście. Szczególniej gościnnie podejmował nas w Katowicach Śląski Klub Automobilowy.

Próby szybkości.

Próba szybkości płaskiej nie odbyła się, jak było projektowane, na etapie drugim, lecz została urządzona na początku etapu czwartego, tuż pod Poznaniem. Zmiana ta została wywołana decyzją komandora Regulskiego, który dla względów bezpieczeństwa publicznego nie zgodził się na odbycie próby szybkości pod Grudziądzem, lecz zarządził kontynuowanie raidu do Gdyni, sam zaś wyjechał bezpośrednio do Poznania i tam zajął się osobiście organizacją zawodów. Automobilklub Wielkopolski z godną najwyższego podziwu energią i sprężystością, w ciągu kilkunastu godzin zestawiał cały uciążliwy aparat chronometrażu, i próby szybkości odbyły się pod Poznaniem w pełnym porządku.

Górska próba szybkości na Kocieży na etapie piątym stanowiła gwóźdź, największą atrakcję, a zarazem największą trudność raidu. Kto widział te serpentyny, wznoszące się stromo nad kilkudziesięciometrowymi przepaściami, ten nie będzie się dziwił, że aż 14 samochodów nie zrobiło tam wyznaczonego minimalnego czasu i dostało punkty karne. Można powiedzieć śmiało, że Kocież była punktem decydują-

cym całego tegorocznego Raidu. Wyścig na Kocieży zorganizował znakomicie Krakowski Klub Automobilowy.

Główne wyniki w płaskiej próbie szybkości, rozegranej na przestrzeni dwóch kilometrów ze startem z miejsca (przyczem czasy mierzone były na obu kilometrach oddzielnie), są następujące:

1. von Wentzel - Mosau (Mercedes) 40 sek. + $29\frac{1}{5}$ sek. = $69\frac{1}{5}$ sek.
2. Szwarcsztein (Austro Daimler) $43\frac{2}{5}$ sek. + $29\frac{2}{5}$ sek. = $72\frac{4}{5}$ sek.
3. Liefeldt (Austro Daimler) $44\frac{1}{5}$ sek. + $29\frac{3}{5}$ sek. = $74\frac{2}{5}$ sek.

Główne wyniki próby górskiej, odbytej również na dystansie dwóch kilometrów, lecz ze startem lotnym, wypadły, jak następuje:

1. Szwarcsztein (Austro Daimler) 2 m. $18\frac{2}{5}$ sek.
2. Liefeldt (Austro Daimler) 2 m. $26\frac{2}{5}$ sek.
3. Ripper (Lancia) 2 m. $28\frac{2}{5}$ sek.
4. Swoboda (Chrysler) 2 m. 45 sek.

Wyścigi samochodowe we Lwowie

ZAWODY szybkości Małopolskiego Klubu Automobilowego, zorganizowane na szosie za rogatką stryjską we Lwowie w dniu 12 czerwca, nie odniosły takiego sukcesu, jak w roku ubiegłym, ze względu na mniejszą ilość współzawodników oraz bardzo zły stan trasy wyścigowej.

Do ostatniej chwili nikt nie wiedział ile samochodów stanie do zawodów. Pod tym względem panują we Lwowie przedziwnie idylliczne stosunki. Większość maszyn zgłoszono do konkursu na kilkanaście minut przed startem. W rezultacie startowało jedenastu współzawodników, z których najpoważniejszymi byli: Liefeldt na swej wyścigówce Austro Daimler, Regulski na Bugatti oraz Zangl na Steyr. Z uczestników międzynarodowego raidu samochodowego brali udział w wyścigach, poza Liefeldtem i Regulskim, którzy zresztą nie jechali na maszynach raidowych, tylko Potocki na swej sportowej limuzynie Austro Daimler oraz Ripper junior, który na raidzie był mechanikiem ojca, a w wyścigach sam prowadził srebrzystą Lanię.

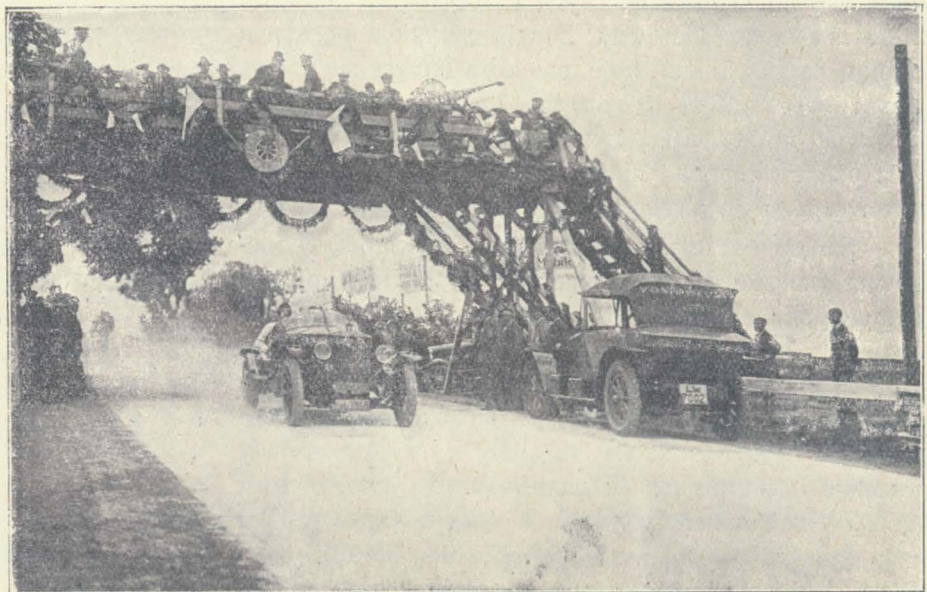
Szosa wyścigowa znajdowała się w stanie poniżej wszelkiej krytyki. Była to niewątpliwie najgorsza szosa, na jakiej kiedykolwiek urządzano w Polsce wyścigi. Nie jest to zresztą winą Małopolskiego Klubu Automobilowego, który do ostatniej chwili nie otrzymał kredytów przyznanych przez Ministerstwo na remont szosy i był zmuszony urządzić zawody na drodze nie naprawianej nieomal od roku. Trasa wyścigów, trudna już sama przez się ze względu na kilka poważnych wzniesień i zakrętów, była

Ostateczna klasyfikacja Raidu.

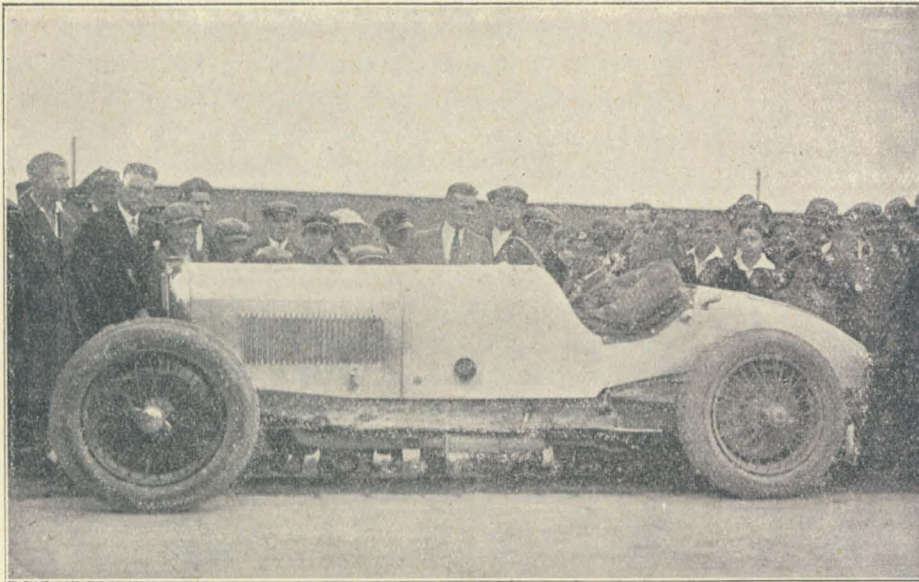
1. Szwarcsztein (Austro Daimler) + 41 punktów;
2. Liefeldt (Austro Daimler) + 38 punkt.; 3. Ripper (Lancia) + 13 punkt.; 4. Hahn (Chrysler) + 12 punkt.;
5. P. Bitschan (Chrysler) + 11 punktów; 6. Swoboda (Chrysler) + 10 punkt.; 7. Vasselle (Hotchkiss) + 8,8 punkt.; 8. Gay (Fiat) + 7,2 punkt.; 9. Rahnenfeld (Fiat) + 3,4 punkt.; 10. Perczyński (Fiat) + 1,5 punktów;
11. Grabowski (Ansaldo) — 2 punkt.; 12. Rychter (Tatra) — 16,5 punkt.; 13. Bogdanowicz (Tatra) — 17,5 punkt.; 14. Koziański (Tatra) — 19,8 punktów; 15. Widawski (Dodge) — 22,9 punkt.; 16. Mrajski (C. W. S.) — 56,4 punkt.; 17. Bogucki (Steyr) — 796,2 punktów.

Od Redakcji. Ze względu na to, że fotograf Dederko, wysłany przez nas na Raid, nie wypełnił przyjętego zobowiązania i nie dostarczył do Redakcji ani jednego zdjęcia raidowego, ilustracje do powyższego sprawozdania z VI Raidu międzynarodowego A. P., wykonane z fotografii amatorskich, ukażą się w następnym (7-ym) numerze.

nieślychanie wyboista zaś na wirażach poprostu niebezpieczna. Krzywizny zasypane zostały luźnym szutrem, na którym przy dużej szybkości zarzucało w niemożliwy sposób. Wogóle nie rozumiem dlaczego coraz częściej zaczyna u nas, a szczególnie w Małopolsce, wchodzić w zwyczaj „reperowania“ szos przez zasypywanie ich nieubitemi kamieniami. Dla kogo jest to pożytecznym? Przecież nie dla samochodów, które na luźnym szutrze, rozkładanym, nawiasem mówiąc, ze szczególną lubością na zakrętach, wystawione są na poważne niebezpieczeństwo, a w najlepszym razie rujną sobie pneumatyki, obijają podwozia i karoserje i rozbijają zbiorniki. Przecież i nie dla pojazdów konnych, gdyż zwierzęta kaleczą sobie kopyta na ostrych kamieniach. Że też panowie inżynierowie drogowi nie mogą zrozumieć takiej prostej rzeczy! Czas naj-



Na finiszu.



Liefeldt na Austro Daimler po zwycięstwie.

wyższy skończyć z tym skandalicznym systemem „naprawy“ dróg polskich!

Wracając do wyścigów lwowskich muszę zaznaczyć, że organizacja ich nie przedstawiała pozatem nic do życzenia. Na finiszu wybudowane zostały trybuny, mieszczące około 1000 osób, pomost ponad szosą, na którym mieściło się Jury, przedstawiciele władz, chronometrzyści, centrala telefoniczna i gigantofon, objaśniający publiczności przebieg zawodów, samą zaś szosę na mecie wyasfaltowano na przestrzeni kilkuset metrów.

Na wyścigach byli obecni, poza kompletnym Wydziałem M. K. A. z prezesem p. Lamezanem na czele, również przedstawiciele innych klubów samochodowych. Automobilklub Polski reprezentował p. mec. Sznarbachowski, Śląski Klub Autom. — p. Szydelski, Krakowski Klub Autom. — p. Bukowiecki. Pozatem licznie przybyli przedstawiciele władz i wojskowości oraz prasy z całej Polski.

Podczas wyścigów zdarzył się okropny wypadek, który mógł być skończyć się tragicznie, szczęśliwie jednak nie miał poważniejszych następstw. Samochód Steyr śląskiego kierowcy Zangla skutkiem pęknięcia opony na przednim kole przekoziółkował się cztery razy i legł w zbożu doszczętnie rozbity. Na szczęście kierowca i mechanik wypadli z maszyny do rowu, wóz przeleciał ponad niemi, i skończyło się tylko na nieznacznych potłuczeniach.

Zawody składały się z dwóch wyścigów, jednego na przestrzeni 20 kilometrów o starcie z miejsca i drugiego na dystansie 5 kilometrów o starcie z rozbiegu.

Pomimo wypadku Zangla, startującego jako № 1, który wywołał zrozumiałą konsternację wśród pozostałych współzawodników, rezultaty wyścigów przeszły wszelkie oczekiwania. Główny zwycięzca dnia, Liefeldt na Austro Daimler, wykazał w pierwszym wyścigu czas 9 m. 11,3 sek., w drugim zaś 1 m. 55 sek., osiągając nieprawdopodobne w tak trudnych warunkach szybkości 130 i 156 klm. na godz. Znakomite rezul-

taty osiągnęli również: Regulski na Bugatti, Potocki na limuzynie Austro Daimler oraz Kellermann na samochodzie Voisin, także skarosowanym jako limuzyna.

Szczegółowe rezultaty wyścigów są następujące:

I. Wyścig 20-kilometrowy.

Samochody sportowe.

Kategoria 1500 cm.³: 1. Regulski (Bugatti) 12 min. 26,8 sek., szybkość średnia na godzinę 96 klm. 505 m.

Kategoria 2000 cm.³: 1. Frühling (Steyr) 13 min. 52,5 sek., szybkość średnia na godzinę 86 klm. 538 m.
2. Faliszewski (Metallurgique) 15 m. 14,8 s.; 3. Hulimka (Bignan) — uszkodzony w drodze.

Kategoria 3000 cm.³: 1. Potocki (Austro Daimler) 11 m. 09,4 sek., szybkość średnia na godzinę 107,5 klm.; 2. Ripper (Lancia) 11 m. 39,9 sek.; 3. Rubczyński (Lancia) 11 m. 54,5 sek.

Kategoria pow. 3000 cm.³: 1. Kellermann (Voisin) 12 m. 22,5 sek., szybkość średnia na godzinę 96 klm. 983 m.; 2. Dąbcański (Benz) 14 m. 07 sek.

Samochody wyścigowe.

Kategoria 3000 cm.³: 1. Liefeldt (Austro Daimler) 9 m. 11,3 sek., szybkość średnia na godzinę 130,5 klm.

II. Wyścig 5-kilometrowy.

Samochody sportowe.

Kategoria 1500 cm.³: 1. Regulski (Bugatti) 2 m. 43,2 sek. szybkość średnia na godzinę 110,5 klm.

Kategoria 2000 cm.³: 1. Frühling (Steyr) 3 m. 17,8 sek. szybkość średnia na godzinę 91 klm.

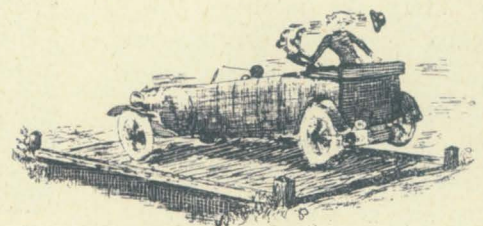
Kategoria 3000 cm.³: 1. Potocki (Austro Daimler) 2 m. 18,9 sek. szybkość średnia na godzinę 129 klm.; 2. Ripper (Lancia) 2 m. 45 sek.

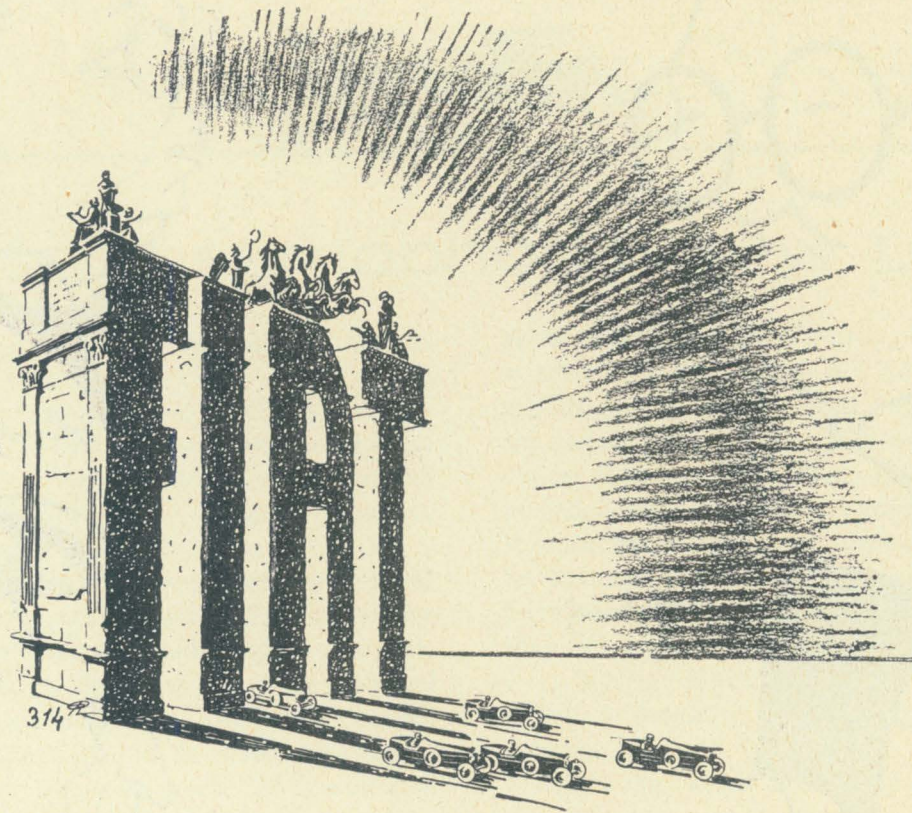
Samochody wyścigowe.

Kategoria 3000 cm.³: 1. Liefeldt (Austro Daimler) 1 m. 55 sek. szybkość średnia na godzinę 156 klm. 521 m.

Na finiszu samochód Liefeldta mknął z szybkością dochodzącą do 200 klm./g. a mimo to kierowca prowadził go jedną ręką, przesyłając drugą ukłony rozentuzjowanej publiczności. Zaiste! Liefeldt jest wielkim wirtuozem steru!

M. K.





**W VI Raidzie Międzynarodowym
Automobilklubu Polski**

3 MAŁE

FIATY

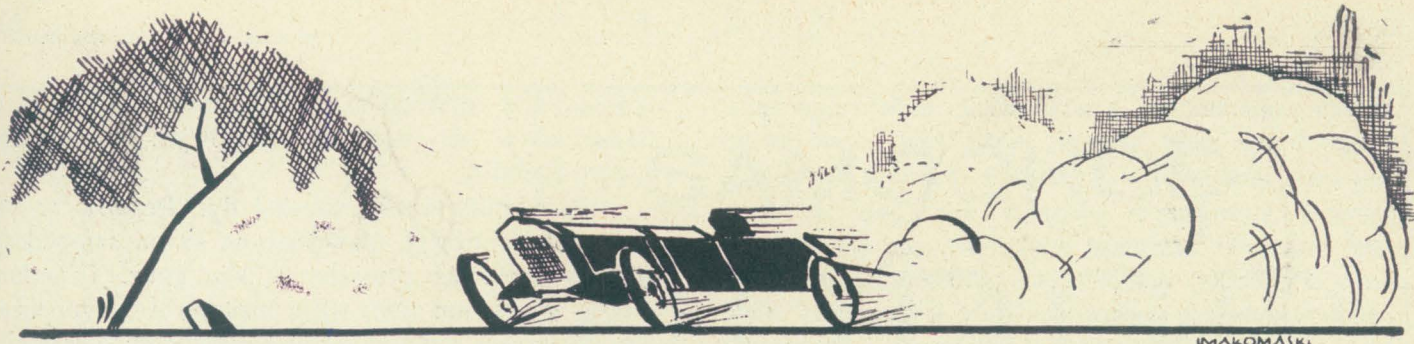
model 503 z silnikami o pojemności cylindrów
niespełna 1 $\frac{1}{2}$ litra dotrzymały kroku 7-u znacznie
silniejszym maszynom

**i ukończyły Raid z punktami dodatnimi
w doskonałym stanie**

Identyczne maszyny na składzie w Sp. Akc. POLSKI FIAT
WARSZAWA, HOTEL EUROPEJSKI



Sylwetki z Wyścigu Łódzkiego, 1) P. Karol Wilhelm Scheibler, prezes Ł. K. A.; 2) p. Edmund Tesche, Generalny Sekretarz Ł. K. A.; 3) hr. Adam Potocki; 4) p. Tadeusz Sułocki; 5) p. Płoszajski.



Wyścigi samochodowe w Łodzi

NOWOPOWSTAŁY Łódzki Klub Automobilowy, pragnąc dać wyraz energii, z jaką bierze się do pracy nad zaniedbanym nieco w tamtejszym rejonie sportem samochodowym, zorganizował pod Łodzią w dniu 15 maja wyścigi samochodów. Protektorat nad nimi objął Automobilklub Polski, dodając przez to imprezie wiele powagi i znaczenia.

Jako teren wyścigów wybrany został pięciokilometrowy odcinek szosy, prowadzącej z Konstątnowa do Zgierza. Trasa była niezbyt trudna, gdyż posiadała jeden tylko ostry zakręt, drugi zaś wiraż nie odbiegał wiele od linii prostej. Nie było również większych wzniesień. Szosę doprowadzono do stanu zadawalniającego, jedynie tylko zbyt miękkość jej powierzchni wywołała prędkie rozoranie toru na starcie przez ruszające z miejsca samochody, oraz na głównym zakręcie. Poza tem szosa, jak na wyścigi, była nieco za wąska, co szczególnie przykro dało się odczuć na finiszu. Został on wybrany dość niefortunnie, gdyż wśród mokradeł, co spowodowało, że publiczność musiała się tłoczyć niezbyt wygodnie na wąziutkich skrawkach szosy, zajmując część i tak zamałej jej szerokości.

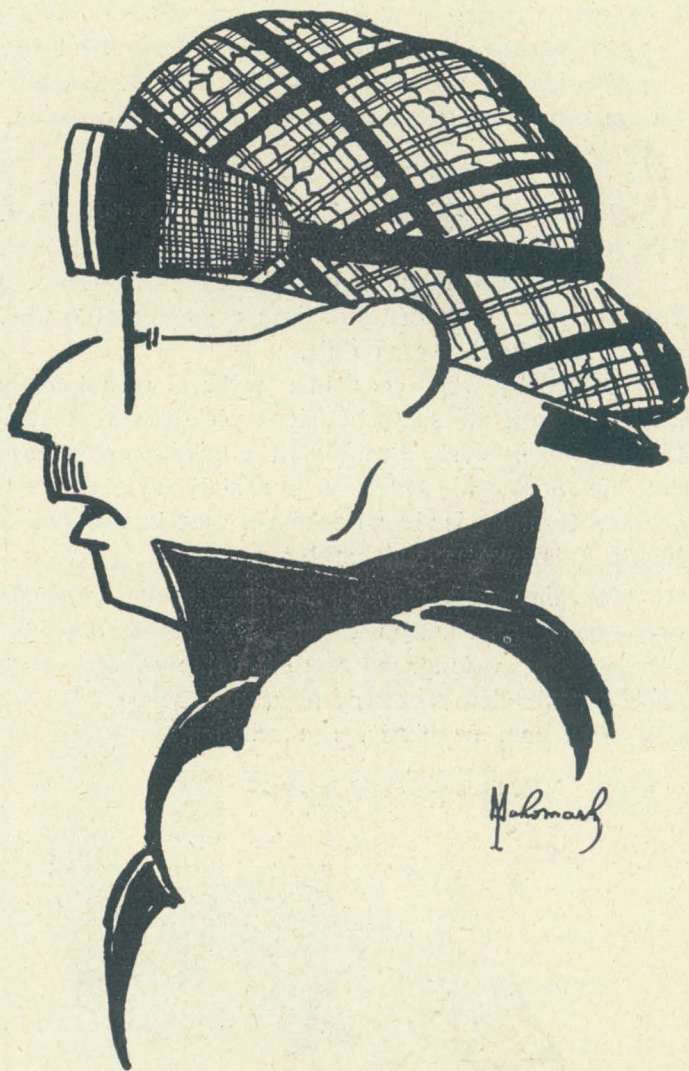
Było to jednak, należy stwierdzić, jedyne uchybienie organizacyjne. Poza tem cały wyścig został urządzony i przeprowadzony z wzorową precyzją, przynoszącą zaszczyt Komisjom Sportowym zarówno młodego Klubu Łódzkiego, jak i Automobilklubu Polski, które wspólnie organizowały te zawody. Kierownikiem wyścigów był p. Sułocki z Łodzi. Funkcje starterów spełniali: inż. Zejdowski z Warszawy i p. Schicht z Łodzi. Chronometraż prowadził p. Widawski z Warszawy.

Zainteresowanie wyścigami było dosyć znaczne i wyraziło się w pokaźnej ilości widzów, którzy wzdłuż całej trasy obserwowali z zajęciem przebieg zawodów. Na szczególną zaś uwagę zasługuje ogromny zjazd samochodów z Łodzi, Warszawy i innych miast polskich. W parku samochodowym przy finiszu aż ciasno było od maszyn, przeważnie wspaniałych i luksusowych. Publiczność, mimo niewystarczającej ochrony policyjnej, sprawowała się wzorowo. Przejeżdżając podczas biegu trasę wyścigową na jednym ze współzawodniczących samochodów, z przyjemnością stwierdziłem, że, mimo wąskości szosy, kierowca mógł z całym spokojem prowadzić maszynę, bez obawy najechniania na kogokolwiek.

Miarą zainteresowania wyścigiem Łódzkiego Automobilklubu był liczny w nim współudział sportowców

automobilowych z całej Polski. Startowało 17 wozów, w czem 9 z Warszawy, 6 z Łodzi, 1 z Poznania i 1 z Bielska. Tak pokaźna ilość współzawodników zebrała się dzięki temu, że kilku kierowców, jak przedewszystkiem Rychter (Tatra) lub Riesenberg (Fiat), którzy posiadali samochody stare i zużyte i nie mieli skutkiem tego żadnych szans, nie zawahało się jednak stanąć do konkursu dla samej przyjemności sportowej i uświetnienia zawodów, a nie w celu zdobycia nagrody. Przykład piękny i godny naśladowania!

Wyścig, zapowiedziany na godzinę drugą po południu, w ostatniej chwili został przełożony na 3-cią i zaczął się dość punktualnie. Otworzyła bieg pani Marchlewska, która prowadziła najsłabszy z uczestni-



P. Witold Rychter, najbardziej znany w Warszawie Taternik.

czących samochodów, a mianowicie maleńkiego sportowego Fiata, tego samego, który brał udział na jesieni roku ubiegłego w wyścigach o rekord szybkości. Wprawna kierowczyni potrafiła wyciągnąć ze swej małej maszynki szybkość doskonałą. Za nią co kilka minut wyruszały dalsze, coraz to silniejsze wozy, zamknęły zaś bieg dwa samochody wyścigowe: dwulitrowka Bugatti Płoszajskiego z Poznania i trzylitrowy Austro-Daimler Liefeldta.

Osiągnięte zostały w poszczególnych kategoriach następujące czasy i szybkości:

Samochody sportowe.

Kategoria 1100 cm.³: 1. Pani Marchlewska (Fiat) 3 min. 37 sek., szybkość średnia na godzinę 82 klm. 863 m.; 2. Rychter (Tatra) 4 m. 44 sek.

Kategoria 1500 cm.³: 1. Regulski (Bugatti) 3 m. 17,8 sek., szybkość średnia na godzinę 91 klm. 254 m.; 2. Morsztyn (Fiat) 4 m. 02 sek.; 3. Piał (Ceirano) 4 m. 13 sek.; 4. Riesenberga (Fiat) 4 m. 37 sek.

Kategoria 2000 cm.³: 1. Sułocki (O. M.) 3 min. 26,3 sek., szyb. średnia na godzinę 87 klm. 379 m.

Kategoria 3000 cm.³ i powyżej: 1. Zangl (Steyr) 2 m. 39,4 sek., szybkość średnia na godzinę 113 klm. 208 metrów, najlepszy czas samochodów sportowych; 2. Szwarczstein (Austro-Daimler) 2 min. 47,8 sek.; 3. Pani Poznańska (Austro-Daimler) 3 min. 32 sek.; 4. Werner (Lancia) 3 m. 34,2 sek.; 5. Richter (Buick) 3 m. 34,4 sek.; 6. Schreier (Buick) 3 m. 34,8 sek. 7. Emde (Austro-Daimler) 4 m. 14,6 sek.; 8. Zakrzewski (Austro-Daimler) — uszkodzony w drodze.

Samochody wyścigowe.

Kategoria 2000 cm.³: 1. Płoszajski (Bugatti) 3 m. 31,8 sek., szybkość średnia na godzinę 85 klm. 167 m.

Kategoria 3000 m.³: 1. Liefeldt (Austro-Daimler) 2 m. 22 sek., szybkość średnia na godzinę 126 klm. 627 m. — najlepszy czas dnia.

Najlepszy więc czas dnia wykazał niepokonany mistrz Liefeldt na samochodzie wyścigowym Austro-Daimler. Jego błyskawiczny start z miejsca, w którym mu nie dorównał żaden z pozostałych kierowców, świetna technika jazdy na zakręcie, oraz oszałamiające tempo finiszowe musiały zrobić swoje.

W klasie samochodów sportowych najlepszy czas, który był zarazem drugim z kolei czasem dnia, osiągnął Ślązak Zangl na Steyr Supersport, wykazując także wielki talent kierowcy i ogromne zalety maszyny pod względem szybkości i akceleracji. Trzecim kie-

rowcą, który rozwinął szybkość ponad 100 klm/g., był Szwarczstein na wielkim sportowym samochodzie Austro-Daimler.

Znakomity wynik uzyskał dyr. Regulski w kategorii półtoralitrowej, rozwijając na swym samochodzie Bugatti szybkość przeszło 91 klm./godz. i pozostawiając w pobitem polu wiele maszyn o dużym litrażu. Świetnym jest również rezultat pani Marchlewskiej na małym Fiacie, o pojemności cylindrów niepełny litr, który to rezultat kwalifikuje p. Marchlewską na pierwsze miejsce wśród kierowczyń polskich.

Osobny ustęp poświęcić należy pani Poznańskiej, która, po raz pierwszy prowadząc samochód w zawodach, zdobyła się na zdumiewający spokój i pewność siebie. Ona jedna tylko ze wszystkich współzawodników jechała zupełnie sama w samochodzie, nawet bez mechanika, a osiągnięta przez nią na dużej i ciężkiej turystycznej maszynie szybkość 85 klm/g. dowodzi wysokiej klasy sympatycznej automobilistki. Doprawdy, pani Poznańska zapowiada się jako wielka gwiazda polskiego sportu samochodowego.

Dwóch kierowców padło ofiarą pecha. Zakrzewski na samochodzie Austro-Daimler musiał zrezygnować i zakończył bieg w tempie spacerowym z powodu poważnego uszkodzenia silnika. Poznańczyk Płoszajski, który ze swej dwulitrowej wyścigówki Bugatti mógł wyciągnąć wielką szybkość, z powodu złego funkcjonowania silnika osiągnął czas bardzo słaby.

Wieczorem po wyścigach Łódzki Klub Automobilowy podejmował swych gości wspaniałym bankietem, w którym brało udział około 80 osób. Wśród szeregu przemówień i hucznych owacji na cześć zwycięzców, odbyło się wręczenie nagród.

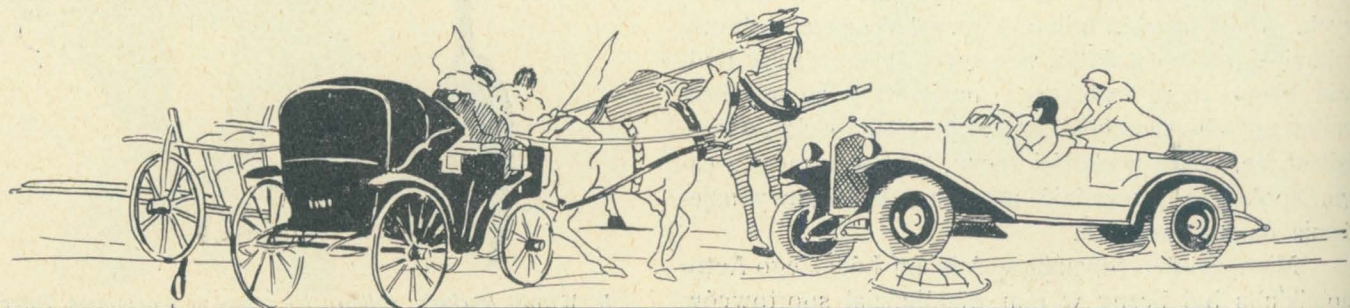
Główną nagrodę Automobilklubu Polski za najlepszą bezwzględną szybkość dnia otrzymał inż. Liefeldt.

Drugą wielką nagrodę, t. j. Nagrodę Łódzkiego Klubu Automobilowego w handicapie, to znaczy za najlepszy rezultat w stosunku do litrażu, przyznano pani Marchlewskiej.

Nagrodę p. Scheiblera, prezesa Łódzkiego Klubu Automobilowego, zdobył Zangl, zaś nagrodę wiceprezesa tegoż klubu p. Sułockiego — Szwarczstein.

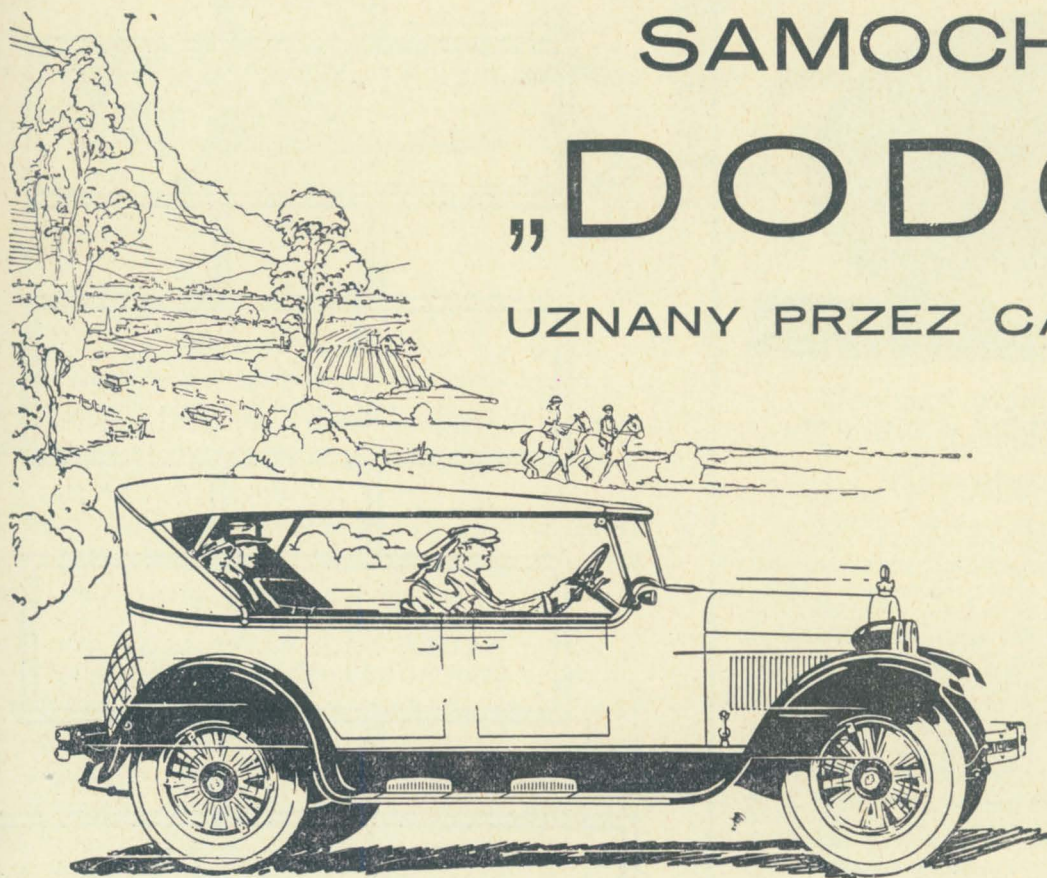
Pani Poznańska za najlepszy wynik bezwzględny pań otrzymała nagrodę wiceprezesa Sułockiego, który znów zdobył dla siebie nagrodę p. Szwiekerta, przeznaczoną dla najlepiej klasyfikowanego członka Ł. K. A. Nakoniec Zangl dostał nagrodę specjalną firmy Bosch za najlepszy wynik, osiągnięty ze świecami tej marki.

Marjan Krynicki.



SAMOCHÓD „DODGE“

UZNANY PRZEZ CAŁY ŚWIAT



„VARSOVIE-
AUTOMOBILE“

Sp. Akc.

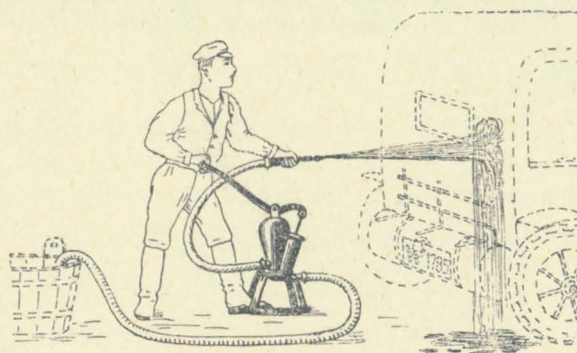
WARSZAWA
Kopernika 4/6
tel. 237-22, 236-64

Ericsson

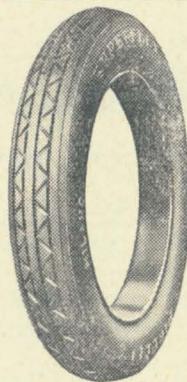
Polska Akcyjna Spółka Elektryczna

Warszawa — Al. Ujazdowska 47
Łódź — Piotrkowska 79

*Kable, sznury i wszelkiego rodzaju
przewodniki dla słabych prądów
Druty miedziane w izolacji
jedwabnej i emaljowej*



Pompy do mycia samochodów, oraz pompy studienne,
Sikawki i narzędzia ogniowe poleca
STANISŁAW TRĘBICKI, Warszawa, Kopernika 33

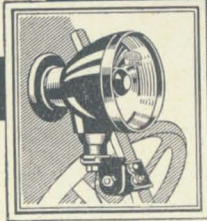
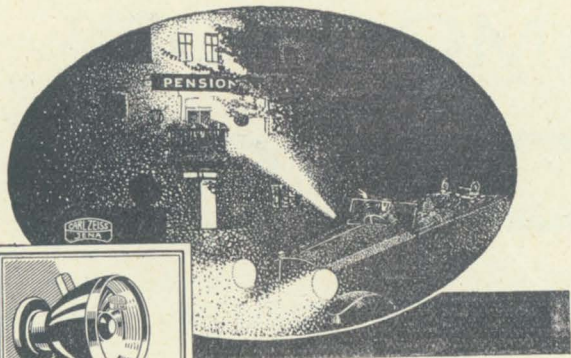


OPONY BALONOWE DO KÓŁ
normalnych

PIRELLI-SUPERFLEX-Cord

715 × 100 do kół 26 × 3
opona zł. 118.50 dętka 23.70
830 × 130 do kół 765 × 105
opona zł. 218.50 dętka 39.80
845 × 145 do kół 820 × 120 lub 835 × 135
opona zł. 268.— dętka 40.80
31 × 4,45 do kół 30 × 3 1/2
opona zł. 160.50 dętka 26.60

dostarczają wszystkie firmy samochodowe lub reprezentant
H. SCHWIDEWSKI, KATOWICE, Szosa Wełnowska



Numery kamienic Szyldy uliczne Drogowskazy

znajdziesz i przeczytasz łatwo w nocy przy pomocy reflektora ręcznego ZEISSA. Zaopatrzony w taki sam wypróbowany system optyczny jak w latarniach samochodowych ZEISSA, daje on jasne, daleko sięgające światło, łatwe do skierowania w każdym kierunku. Na skrętach, przy jeździe w tył samochodem w wąskich uliczkach i przy represjach ręczny reflektor ZEISSA jest nie do zastąpienia. Ręczny reflektor ZEISSA daje się łatwo przytwierdzić tak do odwiernika, jak do ściany zewnętrznej karoserji, lub do każdego innego odpowiedniego punktu. Zaopatrzony w odpowiedni sznur i oddzielny kontakt służy równocześnie jako lampa ręczna.



Reflektor, jako
lampa podręczna

ZEISS

Ręczne reflektory samochodowe

PROSPEKTY GRATIS NA ŻĄDANIE WYSYLA:

Jeneralne przedstawicielstwo na Polskę
Firmy CARL ZEISS JENA

TELEF.: 57-54 i 57-55. ADRES TELEGR. SEG WICZ - WARSZAWA

WARSZAWA, UL. SZPITALNA № 3

Dom Handlowy J. SEGAŁOWICZ



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

GARAŻE
z blachy falistej z kompletnymi urządzeniami
POMPY ELEKTRYCZNE DO OPON

RESORY
Z NAJLEPSZYCH MATERJAŁÓW DO
SAMOCHODÓW WSZELKICH MAREK

**TOWARZYSTWO
DLA
PRZEMYSŁU ROLNEGO**
Warszawa - Galerja Luxemburga 61
Telefony: 221-44, 247-54

**MONTAŻ STACJI BENZY-
NOWYCH w ciągu 3-ch dni
ŻADAĆ OFERT I KOSZTORYSÓW**

FARB
NAJWIĘKSZA W POLSCE ZAT. W R. 1880 FABRYKA FARB I LAKIERÓW
W. KARPINSKI & W. LEPPERT.
WARSZAWA - JEROZOLIMSKA 30. OFERTY NA ŻĄDANIE.
LAKIERY

BENZOL — motorowy i czysty — BENZOL

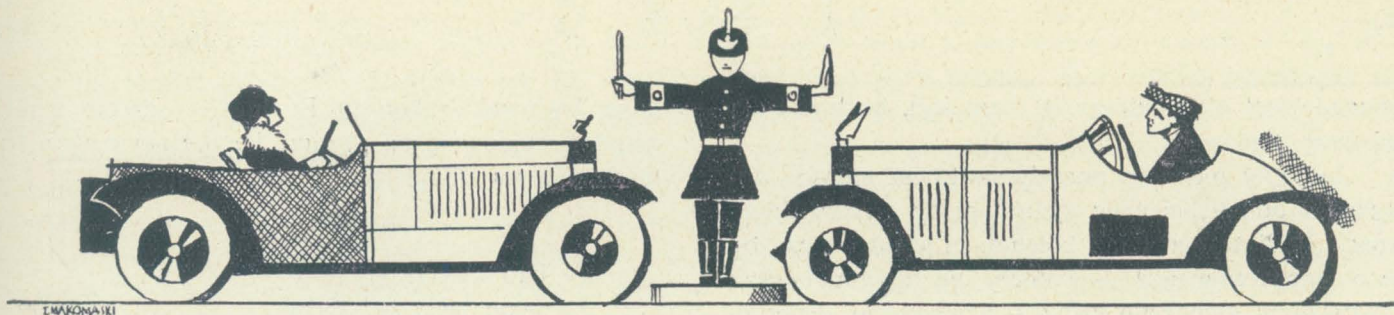
Solwentnafta, oleje smołowe, oleje karbolowe, karbolineum,
● ● ● smoła preparowana, pak, lakier do żelaza i t. d. ● ● ●

FABRYKA CHEMICZNA MIEJSKICH ZAKŁADÓW GAZOWYCH

WARSZAWA, WOLA, DWORSKA № 25

Skrzynka pocztowa Nr. 84.

Adres dla depez AMONIAK — WARSZAWA



RIKKI

EMOCJE STARTOWE

DZIEN przed startem padał deszcz. Komandor odesłał wszystkie maszyny do domu. Pocóż mają przez noc moknąć?

Koło piątej przed lokalem Automobilklubu trwały jeszcze: srebrna Lancia, błękitno-granatowy Mercedes i mała komandorska Bugatti...

Nazajutrz start. Maszyny w ordynku bojowym, jedna koło drugiej. Niektóre skromnie ukryte pod plandekami, inne częściowo przed deszczem troskliwą ręką kierowców zakryte, inne wreszcie, deszczu się nie obawiające, dumnie świecące fabrycznie nową powłoką świeżego lakieru. Wszystkie pewne siebie, dumne z zaszczytu, jaki im w udziale przypadł — z zaszczytu brania udziału w raidzie.

— Jesteśmy, widocznie, najlepsze z najlepszych!

Stoi w prawym końcu znajoma moja wczorajsza, srebrna Lancia. Pyszni się nieopodal niej prawdziwe arcydzieło sztuki, luxus-limousin'a, szara cała, skromna — a tak pyszna; pobok nich rzędem dwa torpeda: zielonkawe, wypieszczone troskliwie i drugie, mocne, podniszczone zewnątrz, szlachetnie niedbałe, pijane zwycięstwem. To team Daimlerów. Ten ostatni — taki sam, jak raidowe ubranie mistrza polskiego. Oboje, maszyna i ubranie — jego ukochane dzieci... A dalej Chryslery, Fiaty, maleńkie Tatry, Dodge, Hotchkissy, wreszcie, bezczelnie odważny Ford (złośliwi twierdzą, że pojechało za nim dwa inne, by go zbierać po drodze) i duma automobilizmu polskiego, duma inżyniera Tańskiego i duma C. W. S-u — sam CWS. — w swej własnej osobie. Tym razem znów „z pod pilnika“ — lecz punktualniejszy, niż przed dwoma laty!

Kilkanaście osób zamienia się powoli w tłumek. Tłumek — w tłum. Zjawiają się wyżsi przedstawiciele policji — porządek utrzymać, staje się powoli coraz trudniejszą rzeczą. Aparat kinematograficzny nakręca roześmiane twarze uczestników wielkiego boju benzynowego — a w chwil kilka potem, donośnym głosem przemawia komandor Raidu, przemawia do Polski całej, bo przed ad hoc ustawionym mikrofonem. Czy Polska cała słyszała? Czy odczuła? Czy zrozumiała treść tego jędrnego przemówienia i potęgę, tkwiącą w tym końcowym, „na sucho“ wzniesionym toaście...

„Automobilizm polski“ — niech żyje!!!

— POLSKI!!!

— Niech żyje — powtórzyło echo zebranego tłumu.

Zdaje się, że bez przekonania. Tłum jeszcze nie rozumie, jeszcze trzeba uświadamiać. Ale trzeba koniecznie.

Okrzyk zagłuszył tusz syren samochodowych — a gdy umilkły, odezwał się niski, bulgoczący, jak-gdyby z otwartym tłumikiem działający, ale równy i mocny głos motoru. Jeszcze jedno — dowidzenia! — jeszcze raz — Panie Januszu!... Pomyślności — i mała Bugatti uwozi komandora Regulskiego. Wśród tłumu miga poraz ostatni biała czapka...

— Jedź z Bogiem, wodzu rycerzy dróg polskich!!

Tłum się skupia, tworząc szpaler. Wicekomandor Zejdowski przyjmuje startujące maszyny. Podjeżdża Mercedes, przepasany wstęgą zdobytych nagród. Startuje pierwszy. Cicho, spokojnie pracuje motor — silniej odzywa się może przy pierwszym łagodnym zwolnieniu sprzęgła z pod ucisku stopy. Ruszył.

I co minutę — „Uwaga! — Odjazd“...

Podjeżdżają kolejno dwa Dodge'e, i cztery świeże Chryslery. Widzimy twarze roześmiane i pewne siebie starych weteranów raidowych, Hahna i Bitschana, słyszemy równą i cichą pracę amerykańskiej produkcji. Team wozów, które podobno nie boją się żadnych wiraży. Ano — zobaczymy — na górskiej próbie... Nadjeżdża srebrna Lancia, smukła, strojna, gibka, uwożąc Ripper'ów Ojca i Syna, strzelając zlekka — czyżby źle uregulowanym gaźnikiem? Za nią solidne, przypominające niemieckie wozy, dwa Hotchkiss'y, a po nich ów ośmieszony przez złośliwych Ford, pod wprawną ręką kapitana Jaworskiego. Dziwne — ale oboje, maszyna i kierowca, robią wrażenie bardzo pewnych siebie...

Chwila przerwy i serja „szlagierów“. Sam, jako się rzekło, CWS pod pewną ręką tego, który „zawsze da sobie radę“ — i w istocie inż. Mrajski jest pewnym siebie. Twarz jego zdradza te same cechy charakteru i te same przeżycia, jakie malowały się na niej wtedy, gdy Mu na zwycięskim OM-ie, już na moście Poniatowskiego, zgasł motor, przysparzając pierwszych punktów karnych. Spokój absolutny i pewność, boć przecież i próba elastyczności z programu została usunięta. Idą za nim najszczerze, najserdeczniejsze życzenia tych wszystkich, którym sprawa polskiego automobi-

lizmu nie jest obca, którzy ją rozumieją, kochają i dla niej chcą pracować.

Już, gdy pierwsze poczęły startować motory, dołatywał z oddali bajeczny grzmot pracy trzech Daimlerów. Podjeżdżają teraz kolejno. Liefeld — czyżby nieco zdenerwowany? — Potocki na owym szarym przepysznym arcydziele sztuki — Szwarcstein, najmłodszy z obsady. Jakgdybyś przedziwnej czystości drobniusiennie brylanty w niezliczonej ilości na szczerol złotą sypał tacę, tak grają te trzy motory, grają czarówną pieśnią siły, w nich zakłętej, mienia się wszystkimi tonami, gamą barw i kolorów dźwięków, zrozumiących tylko przez tych, którzy automobilizm naprawdę ukochali. Miljon — zda się — uderzeń motoru na sekundę, a każde słycać oddzielnie, czysto, wyraźnie, przepyszenie... Pojechali, a gdy ruszył pierwszy złożyły się ręce do oklasków... na chwilę! To by hołd dla najlepszego kierowcy polskiego.

Jeszcze Ansaldo i Steyr pod wodzą młodziutkiego inż. Boguckiego, jeszcze trzy Fiaty i cztery Tatry

gdzie królował znakomity Rychter — jeszcze wicekomandor Zejdowski na swoim, kapryszącym dnia tego nieco, białym Daimlerze... i plac opustoszał.

— Kto zwycięży?

— Jakie będą rezultaty?

Padają nazwiska, jedno po drugim, wśród powracającej do domu publiczności. Padają głośno wymawiane życzenia, niesłyszane już przez tych, którzy pojechali...

Wieczorem studjo Polskiego Radja w Warszawie zakomunikowało:

— Według pierwszych nadeszłych wiadomości, do Bydgoszczy przybyło szesnaście wozów...

A pozostałych osiem? Co z nimi? Czemu milczysz tajemniczo, o — boski wynalazku! Czemu nie zaspokoisz tak łatwo usprawiedliwionej ciekawości i niepokoju...

Czemu?...

Koń czy motor?

W STANACH Zjednoczonych Ameryki Północnej przypada, według ostatnich danych statystycznych, jeden samochód na każdych 5.34 mieszkańca. Nie o wiele gorzej przedstawia się sprawa w Kanadzie, gdzie jeden samochód przypada na każdych 12.2 mieszkańców. W Europie żadne państwo nie może poszczycić się takimi wynikami, a najnowsze dane statystyczne wskazują, iż na jeden samochód przypada mieszkańców:

W Anglii 31	W Niemczech 118
„ Francji 51	„ Holandji 122
„ Danji 54 ^{1/2}	„ Włoszech 337
„ Szwecji 72	„ Austrii 374
„ Turcji 95	„ Polsce 2001
„ Norwegji 103	„ Rosji 8900
„ Szwajcarji 104	

Zważywszy taki stan rzeczy, a w szczególności zważywszy silne dążenie np. w Niemczech do zupełnego zbenzynowania wszelkiego ruchu osobowego i towarowego, należałoby przypuszczać, iż samochód i motor benzynowy całkowicie wyprą siłę pociągową zwierzęcą, przedewszystkiem zaś konia, przekazując go, jako przedmiot bezwartościowy, lamusom i ogrodom zoologicznym. W rzeczy samej sprawa ma się jednak najzupełniej inaczej. Najprawdopodobniej zaś będzie stanowić rewelację stwierdzenie, iż w Niemczech liczba koni zatrudnionych wynosi dziś około 100.000 więcej, aniżeli przed wojną. W wielkich miastach, jak np. w Berlinie, liczba koni zatrudnionych wynosiła w dniu 1 grudnia 1924 roku 44.663, w rok zaś później wzrosła do cyfry 45.134. Ogólna zaś cyfra koni, zatrudnionych w wielkich miastach Rzeszy, wynosiła na 1 grudnia 1925 roku 3.914.821 koni. A to samo rzecz można i o Stanach Zjednoczonych, gdzie przecież ruch

jest bodaj-że najbardziej na kuli ziemskiej zbenzynowany. Stany Zjednoczone zatrudniały w samym tylko przemyśle w dniu 1 grudnia 1926 roku ni mniej, ni więcej, jak 28 milionów koni!

W rzeczywistości tedy nie można mówić o zupełnym wyparciu konia przez motor nawet w najbliższej czy dalszej nieco przyszłości. Wyparty on będzie niewątpliwie we wszelkich przejawach ruchu osobowego tak, jak niegdyś wyparła była konia lokomotywa. Jeśli jednak chodzi o wszelki inny ruch, to już poczynają się pojawiać objawy, stwierdzające niezbiecie powrót od automobilizmu do przestarzałego konia, w szczególności w pewnych gałęziach ruchu, gdzie siła pociągowa zwierzęca oddaje niepomiernie większe usługi od motoru. Berlińskie zakłady przewozowe mają na swe usługi coprawda 200 samochodów użytkowych, lecz równocześnie zatrudniają 8.000 koni! Przy niewielkich transportach na krótkich przestrzeniach, nieprzekraczających 5—6 klm. lub też przy konieczności częstego na tych przestrzeniach zatrzymania się, koń bezwzględnie — jak twierdzą Niemcy — przewyższa samochód. Dodać zaś do tego należy, iż z pośród owych wspomnianych 200 samochodów berlińskich domów przewozowych stale około 80 jest unieruchomionych wskutek ciągłych remontów, poprawek i t. d. Również i w gospodarstwie rolnem koń zyskuje z powrotem coraz większe prawo obywatelstwa.

Sprawa niewątpliwie przedstawiałaby się inaczej, gdyby rolnictwu oddano do dyspozycji niezawodne i przedewszystkiem tanie traktory. Naówczas warunki dla zmotoryzowania pracy rolnej polepszyłyby się znacznie i najprawdopodobniej znów bylibyśmy świadkami wypierania konia przez samochód. Tu tedy otwiera się wielkie pole do działania dla konstrukto-

rów i fabrykantów, mogących dostarczyć na rynek traktory dobre i tanie. Niewątpliwie też we wszystkich krajach Europy rozpocznie się, wślad za Niemcami, twórcza praca stwarzania jaknajdogodniejszych dla zbenzynowania ruchu warunków. Polska, jeśli nie chce uzależnić się całkowicie pod tym względem od zagranicy, w pierwszym zaś rzędzie od agresywnych handlowo Niemiec, powinna nie tracić czasu i spręży-

ście zająć się tą sprawą. Koń niechaj pozostanie tam, gdzie jest konieczny. Że wyprzeć go nie będzie rzeczą łatwą, tego najlepszym dowodem są przytoczone powyżej dane statystyczne Ameryki i Niemiec. Ale utrzymywać go tam, gdzie motor odda większe usługi, jest rzeczą bezcelową, która prędzej czy później odbić się musi na stanie gospodarczym Polski.

B. J. K.

Rekord bezmyślności

TO, co obecnie widzimy na ulicach Warszawy, śmiało nazwać można rekordem bezmyślności Magistratu m. Warszawy. Chwalebna energia w doprowadzeniu do porządku zniszczonych jezdni ulic zamieniła się wprost w orgję szalonych poczynań, w jakiś niesamowity taniec św. Wita różnych wydziałów magistrackich. Jeżeli już nawet prasa codzienna spostrzegła ten dziki szal rozwalania jezdni i nazwała go skandalem, to widocznie szanowny Magistrat stanowczo już przesolił. Zobaczmy bowiem, co się to dzieje. Oto najgłówniejsze arterje zostają *jednocześnie* zagrodzone dla naprawy bruków lub wymiany szyn tramwajowych i to arterje równoległe. Wystarczy zacytować szereg przykładów: Most Kierbedzia zagrodzony od kilku tygodni — cały ruch skierowano na most ks. Józefa, a tymczasem w Alei Zielenieckiej poprawia się bruk między torami tramwajowymi i zagradza się ją do połowy szerokości. Na ulicy Nowiniarskiej zmieniają bruk — cała jezdnia zagrodzona, jednocześnie na Nalewkach, jedynej równoległej ulicy w tej dzielnicy, również zmienia się bruk między torami i zagradza się ją. Bracka zagrodzona dla naprawy nieudanego asfaltu, jednocześnie Nowy-Świat zostaje zagrodzony od Alei Jerozolimskiej do placu Trzech Krzyży — i lawiny pojazdów zostają kierowane zygakiem z ulicy Brackiej przez w Aleje Jerozolimskie — Nowy Świat do Chmielnej i tędy do Szpitalnej, co tworzy niesłychane i do tej pory niewidziane jeszcze w Warszawie zatory na rogach Nowego Świata i Jerozolimskiej oraz Chmielnej. Podobnie szereg ulic równoległych do Marszałkowskiej, między tą ostatnią a ulicą Chałubińskiego, zostaje jednocześnie zagrodzonych i t. d. i t. d. — możnaby przytoczyć jeszcze długi szereg podobnych faktów.

Czyż naprawdę niema w Wydziale Technicznym Magistratu choćby jednej głowy, która umiałaby opracować plan robót w sezonie; czyż niema jednego głównego kierownika, któryby posiadał władzę nad poszczególnymi wydziałami i niedozwolił im samowoli w zagradzaniu ulic? Czyż potrzeba na to genjusza, aby skombinował tak prostą rzecz, że najprzód należy poprawić zniszczony bruk Al. Zielenieckiej, co wymaga stosunkowo krótkiego czasu, a potem przystąpić do

dłuższej pracy zmiany pomostu na moście Kierbedzia. I czyż wreszcie nie możnaby w takim tempie prowadzić robót, aby jedna ulica nie była zagrodzona tygodniami? Przecież wszędzie na świecie roboty na jezdniach uważane są za roboty najpilniejsze, które wykonywane są na trzy zmiany robotników, bez przerwy całą dobę. Tylko w Warszawie Magistrat uważa, że ulice są jego niepodzielną własnością (a nie ogółu mieszkańców) i że wolno mu robić na nich różne eksperymenty i grzebać się, nie śpiesząc, tygodniami, nie dopuszczając na nie publiczności.

Wszystko to jest oburzającym lekceważeniem wygod i interesów mieszkańców, ale gdy jeszcze dodać do tego złośliwość zagradzania i zabarykadowywania ulic równoległych i dopełniających się i zmuszania ludności do niesłychanych objazdów i kołowania, co w sumie naraża ją na olbrzymie straty, — to słowo skandal nie będzie wcale za słabem. W każdym razie mamy tu przykład szczytu lekkomyślności, czy też bezmyślności odnośnych władz magistrackich, które nie spostrzegły może jeszcze, że Warszawa stała się już dużym miastem i posiada nadzwyczaj ożywiony ruch, którego dziś lekceważyć już niewolno. Możliwe, że biurokraci magistracy, zasuszeni w swych papierzykach, nie zauważyli, że Warszawa od wojny jednak się zmieniła i że życie coraz intensywniejsze stolicy wysunęło problemy, o których za dobrych czasów przedwojennych nigdy nie słyszeli. Miara jednak już się przebrała, a dowodem tego — ogólny protest całej naszej prasy. Po zapuszczeniu bruków, a potem niebywałych fuszerkach, obecnie Magistrat przystępuje do racjonalnego utrzymywania jezdni, ale znowu w sposób, który obrzydzić musi i w tej sympatycznej czynności jego gospodarkę. Czyż naprawdę Magistrat Warszawy nic nie potrafi wykonać w sposób racjonalny? Czyż każda jego działalność musi być antypatyczną dla mieszkańców, jak to jest, niestety, dotąd w dziale technicznym? A teraz, czyż Komisarjat Rządu nie zechce zainterwenjować, aby ruch kołowy i pieszy, który poddany jest pod jego kompetencję, nie podlegał tak kompletnemu zdezorganizowaniu przez bezplanowy, wprost bezmyślny porządek robót magistrackich?

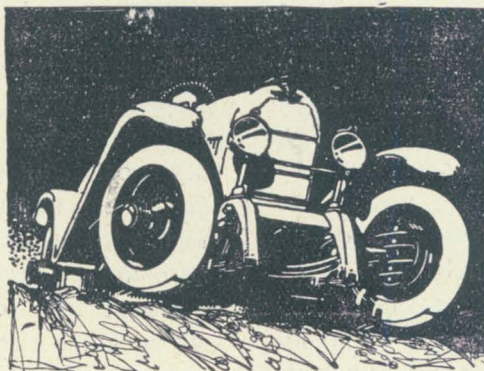
Czwarty raz z rzędu AUSTRO-DAIMLER

a b s o l u t n y m

Z W Y C I Ę Z C Ą VI RAID POLSKI 1927 R.

Pierwszy p. Stanisław Szwarcstein. Drugi p. Henryk Liefeldt
obydwaj bez punktów karnych na samochodach

AUSTRO-DAIMLER



Bezpośrednio po raidzie odbyły się we Lwowie wyścigi samochodowe na przestrzeni 20 klm., na których p. Liefeldt uzyskał najlepszy czas dnia na samochodzie Austro-Daimler, drugi hr. Adam Potocki na sportowej limuzynie Austro-Daimler, najlepszy czas dnia samochodów sportowych. W pięciokilometrowej próbie szybkości z rozpędem pobił inż. Liefeldt swój rekord zeszłoroczny, osiągając szybkość 156.5 klm. na godzinę.

Inż. Liefeldt zdobył definitywnie wędrowny puchar miasta Lwowa.



Warszawa, ul. Wierzbowa Nr. 6, telefon 9-86

POZNAŃ — Św. Marcin Nr. 48. KRAKÓW — Sławkowska Nr. 11. LWÓW — Pasaż
Mikolascha. ŁÓDŹ — Piotrkowska Nr. 175. BYDGOSZCZ — Gdańska Nr. 158.



George Souders wygrywa tegoroczny Indianapolis Grand Prix — najtrudniejsze wyścigi świata — na samochodzie Duesenberg zaopatrzonym oponami

Firestone

Na przestrzeni 800 klm. została osiągnięta przeciętna szybkość 157 klm. na godzinę. Również dalsze 9 wozów doszło do mety na balonach tej samej marki bez defektów, wykazując tem samem niezrównaną ich dobroć.

Tow. „ZAWBOR“

WARSZAWA, UL. CZACKIEGO № 3

Auto SKODA

SKODA HISPANO-SUIZA

Samochody Luksusowe

TORPEDO
CABRIOLET
LIMUSINY

„L & K“

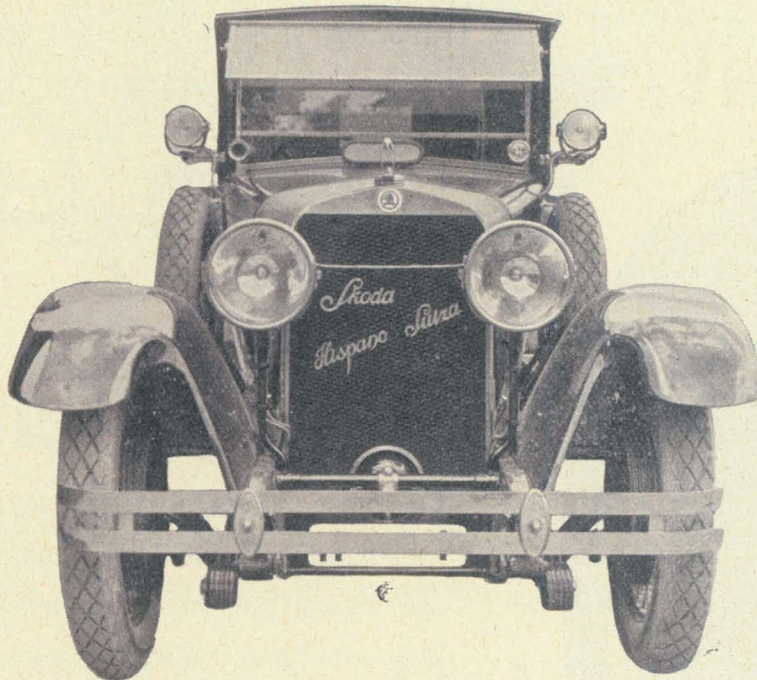
Samochody osobowe 4 i 6
cylindrowe: Torpedo,
Transformable, Cabriolet,
Limusiny.

„Z“

Samochody lekkiego
typu — 2 cylindrowe.

Samochody ciężarowe
nośn. 1, 1½, 2,5, 4,5 ton

AUTOBUSY



SKŁAD AKCESORJI
SALON

„AUTO SKODA“

WARSZAWA
MAZOWIECKA 11

Główna Dyrekcja:

POLSKIE TOW.
ZAKŁADÓW
SKODY

WARSZAWA
KRÓLEWSKA 10
TELEFON 10-44

Żądajcie
prospektów!



ZAKŁADY AKUMULATOROWE
SYST. „TUDOR“

SPÓŁKA AKCYJNA

WARSZAWA, ZŁOTA 35. Tel. 17-45 i 404-94

ODDZIAŁY:

BYDGOSZCZ, Błonia № 7. Telefon № 13-17

POZNAŃ, Mostowa № 4-a. Telefon № 11-67

Baterje starterowe ORYGINALNE „TUDOR“

Stacja do ładowania w Warszawie, Złota 35. Tel. 404-94

LAKIERY ANGIELSKIE

(ORYGINALNE)

DO SAMOCHODÓW FIRMY
JENSON & NICHOLSON Ltd.

W LONDYNIE,

ISTNIEJĄCEJ OD 1821 ROKU

POLECA WYŁĄCZNY PRZEDSTAWICIEL

M. GERSON, WARSZAWA, WSPÓLNA 25, tel. 95-11

DO NABYCIA RÓWNIŻ AUTOPLYTA I KAUCZUK SUROWY

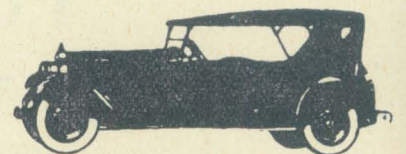
BRACIA OSTROWSCY i S-KA

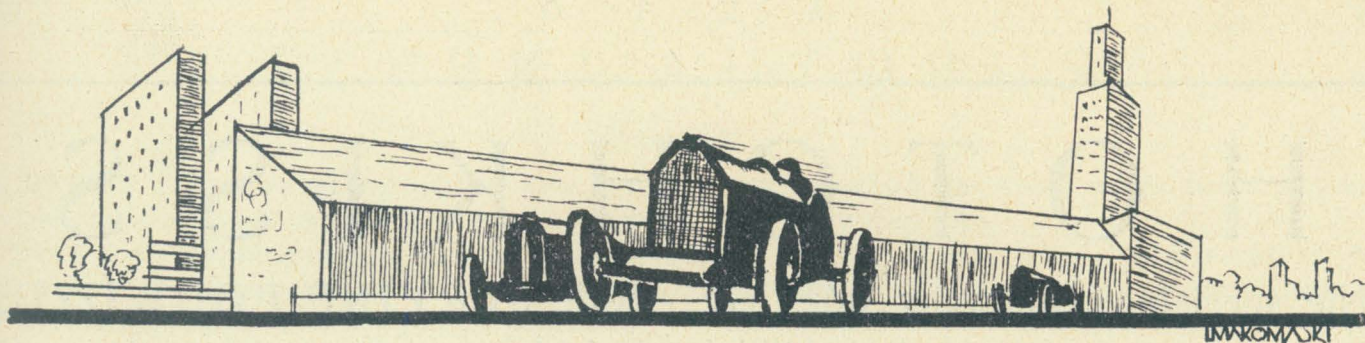
SP. Z OGR. ODP.

FABRYKA POWOZÓW i KAROSERJI

WARSZAWA, UL. ŁUCKA Nr. 11

Przyjmują zamówie-
nia karoserji wszel-
kich typów, nadbu-
dówki do otwartych
karoserji oraz wszel-
kie reparacje i od-
nówki karoserji.





Wyścigi motocyklowe w Strudze

(POD WARSZAWĄ)

POLSKI Klub Motocyklowy pierwszy przerwał posępna martwość, jaka zapanowała u nas od dłuższego już czasu w sporcie motocyklowym, organizując w malowniczej, lesistej okolicy, w Strudze pod Warszawą szosowe wyścigi motocyklistów. Rozegrały się one na przestrzeni 6 800 metrów ze startem z miejsca.

Trasa wyścigów z natury kręta i niełatwa dla motocykli, utrudniona jeszcze została niezbyt świetnym stanem szosy, która na całej swej długości była bardzo ostra, zaś w środkowej części poorana kolejami przez wozy. Główny zakręt pod kątem prostym, zasypany grubą warstwą piasku, uniemożliwiał jazdę z szybkością większą nad 20 — 30 km/g. W dodatku ulewny deszcz zmoczył szosę tuż przed rozpoczęciem zawodów, pogarszając i tak trudne warunki wyścigu. To też motocykliści zmuszeni byli do znacznego ograniczenia szybkości.

Organizacja zawodów, zawdzięczając usilnej pracy członków Polskiego Klubu Mot. z prezesem Modzelewskim na czele, była bardzo sprawna. Rozpoczęto wyścigi z minimalnym opóźnieniem i aż do końca wszystko odbyło się zupełnie gładko. Startowało 16 współzawodników; maszyny wypuszczano ze startu grupami po dwie lub trzy. Widzów przybyła na zawody ilość znikomo mała.

Jury wyścigów stanowili: p. Modzelewski, prezes P. K. M., pułk. Orlik-Rykemann, szef wydziału wojsk sam. w Min. Spr. Wojsk., mjr. Meyer, mjr. Łodziński i p. Olechnowicz, kierownik wydziału ruchu kołowego Komisarjatu Rządu m. Warszawy. Funkcje starterów pełnili por. Rybiński i kpt. Kulesza.

Skutkiem trudnych warunków osiągnięte zostały w zawodach wyniki dość przeciętne. Najlepszy czas dnia, 4 m. 51,8 sek., wykazał utalentowany motocyklista Witold Rychter na włoskiej maszynie Frera 350 cm.³, rozwijając średnio 84 km/g. Pozatem wyróżnili się swymi wynikami: bardzo odważny jeździec Heryng na mot. A. J. S., Zbrożek na maszynie Harley Davidson starszego typu, który zwyciężył w kat. 1000 cm.³ solo, oraz por. Kacperski na motocyklu z wózkami Harley Davidson. Zaznaczyć wypada, że dwaj główni zwycięscy dnia, Rychter i Heryng, nie

używali benzyny, lecz czystego benzolu, którego im dostarczyła firma M. Zagajski T. A. (Warszawa, Żórawia Nr. 3).

Kilku motocyklistów wyrzuciło się w czasie biegów na śliskich zakrętach, na szczęście jednak żaden nie odniósł poważniejszego szwanku. Trzech współzawodników wycofało się w czasie zawodów skutkiem złego funkcjonowania silników.

Osiągnięte zostały w poszczególnych kategoriach następujące rezultaty:

Kat. 175 cm.³: 1. Rychter (Puch) 6 m. 11,75 sek., szybkość średnia na godzinę 65 km. 851 m.; 2. Bissenik (Francis Barnett) 7 m. 26,15 sek.

Kat. 350 cm.³: 1. Rychter (Frera) 4 m. 51,8 sek., szybkość średnia na godzinę 83 km. 894 m.; 2. Heryng (A. J. S.) 5 m.

Kat. 500 cm.³: 1. Hryniewiecki (A. J. S.) 6 m. 1,9 sek., szybkość średnia na godzinę 67 km. 670 m.; 2. Knappe (Triumph) 6 m. 23,9 sek.

Kat. 750 cm.³: 1. Tyczyński (F. N.) 6 m. 12,3 sek., szybkość średnia na godzinę 65 km. 754 m.; 2. Iwański (Indian) 7 m. 10 sek.

Kat. 1000 cm.³: 1. Zbrożek (Harley Davidson) 5. m. 43 sek., szybkość średnia na godzinę 71 km. 370 m.; 2. Lambert (Indian) 7 m.

Kat. 1000 cm.³ z wózkami: 1. Kacperski (Harley Davidson) 5 m. 43,2 s., szybkość średnia na godz. 71,3 km.

Bezpośrednio po zawodach, w pobliskiej willi Polonka nastąpiło wręczenie zwycięzcom imponującej liczby, bo aż trzynastu nagród, ofiarowanych przez firmę, instytucje i osoby prywatne. Pięć z tych nagród, a mianowicie za najlepszy czas dnia, za zwycięstwo w kategorii 175 cm.³, za zwycięstwo w kat. 350 cm.³, oraz nagrodę prezesa Polskiego Klubu Mot. dla członka tegoż klubu, który osiągnie najlepszy rezultat i nagrodę czasopisma „Przegląd Samochodowy i Motocyklowy“, zdobył Witold Rychter. Nagrody za pierwsze miejsce w innych kategoriach otrzymali Hryniewiecki, Tyczyński, Zbrożek i Kacperski. Nagrodę W. Rychtera dostał Knappe, nagrodę dla współzawodnika pierwszy raz startującego w wyścigach—Zbrożek, nagrodę firmy Indian—Lambert i nagrodę firmy Harley—por. Kacperski.

M. K.

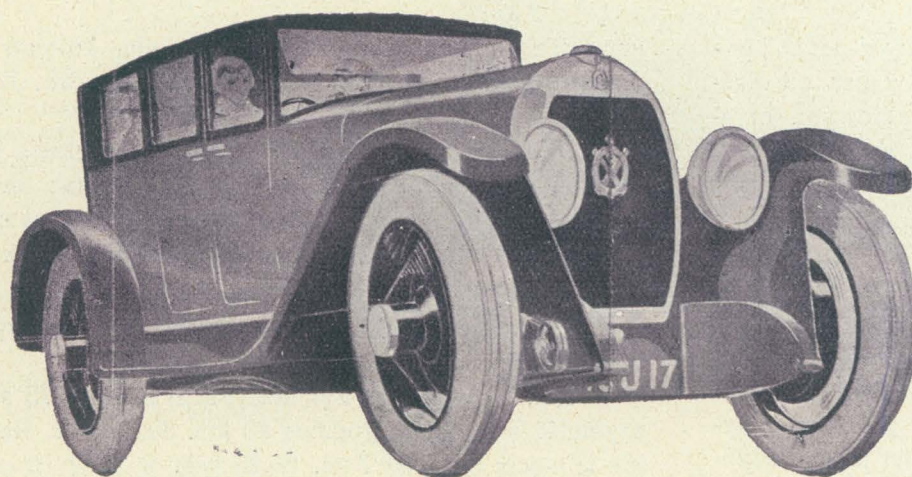


H O T C H K I S S

Nie specjalnie budowany wóz, lecz zwykle **SERYJNE PODWOZIE** uzyskuje na raidzie Automobilkłubu Polski w ogólnej klasyfikacji

8 plusów

Identyczne wozy w każdej chwili do obejrzenia. Jazda próbna na żądanie.



JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO

na

Rzeczpospolitą Polską
i wolne miasto Gdańsk

Sp. Akc.

K O O P R O L N A

WARSZAWA,

Kopernika 30. Tel. 141-14

Stowarzyszenie Mechaników Polskich z Ameryki S. A.

Warszawa, Marszałkowska 46

Telefony: 106-22, 106-06, 106-99, 106-13



Skrót telegraficzny: „Pmechanics—Warszawa“

POLECA WŁASNEGO WYROBU:

OBRABIARKI do metali i drzewa,

NARZĘDZIA PRECYZYJNE: gryzy, rozwiertaki, gwintowniki,
WIERTŁA spiralne (ze stali wolframowej) i t. p.,

PODZIELNICE uniwersalne do gryzarek,

PRZYRZĄDY do gryzowania i szlifowania na tokarkach,

ODLEWY ŻELIWNE: maszynowe, rury wodociągowe i kanalizacyjne, rury żebrze,

SPECJALNE obrabiarki i narzędzia dla przemysłu wojennego i kolejnictwa,

GWOŹDZIE i DRUT.

Szczegółowe oferty na żądanie.

Odnawianie używanych przedmiotów skórzanych za pomocą **BRAUNSA** barwników do skór „WILBRA“

Zwracamy uwagę PP. fachowców na niezastąpiony preparat do odświeżania skór, jakim jest **BRAUNSA WILBRA** (płynna farba do skór), która przez liczne doświadczenia została doprowadzona do nieznannej dotąd doskonałości. Jest nam wiadome, że niektórzy fachowcy, po nieudatnych próbach i trudnościach w stosowaniu innych preparatów, odnoszą się z nieufnością do nowo polecanych środków. Jesteśmy zarazem przekonani, że kto raz wypróbuje **BRAUNSA WILBRĘ**, żałować tego nie będzie i że pierwsza próba skłoni go do stałego stosowania tejże. Codziennie prawie zachodzi potrzeba przefarbowywania przedmiotów skórzanych, które przez użycie uległy zniszczeniu, lub też wypłowały w oknie wystawowym. W takich wypadkach spotykał się fachowiec z trudnym do rozwiązania zadaniem, gdy nie miał pod ręką odpowiedniego środka, za pomocą którego możnaby takie wyroby skórzane doprowadzić do dobrego stanu. Przy stosowaniu **BRAUNSA WILBRY** każdy fachowiec z łatwością pokonywa wszelkie trudności, może wykonywać każde zlecenie, co mu zjednywa coraz liczniejszą klientelę i oczywiście zwiększa jego zyski. Ta płynna farba, przeznaczona dla skór palonych i chromowych, posiada następujące pierwszorzędnej wagi właściwości: wsiąka znakomicie w skórę, jest trwała na światło, wodę i ścieranie, nie brudzi i nie zakrywa naturalnych deseni na skórze. Torebki damskie, teczki, kufty, **ubrania i obicia automobilowe**, obuwie, fotele klubowe i t. p. po zastosowaniu Wilbry otrzymują **zupełnie nowy wygląd**. **BRAUNSA WILBRA** dostarczana jest we wszystkich zasadniczych kolorach. Sposób użycia zupełnie łatwy. Dokładne przepisy użycia dołączamy. Żądajcie bezpłatnych prób i ofert.

Biuro Sprzedaży Barwników Braunsa W. PANKRATZ i S-ka Warszawa, ul. Grzybowska № 45

S Z Y B K I A U T O B U S

(Dokończenie).

PODWOZIE Laffly posiada następujące dane charakterystyczne: silnik czterocylindrowy w jednym bloku, o wymiarach cylindrów 90×130 mm., posiada zawory w odejmowanej głowicy; smarowanie pod ciśnieniem, karburator automatyczny z podgrzewaniem mieszanki, zapalanie magnesem wysokiego napięcia. Silnik jest zaopatrzony w starter elektryczny i dynamo. Zbiornik benzyny, o pojemności 60 litrów, umieszczony jest pod maską. Zużycie benzyny wynosi około 22 litrów na 100 klm.

Sprzęgło wielodyskowe, wykładane materią Ferodo pracuje na sucho. Skrzynka biegów w bloku z silnikiem posiada cztery szybkości. Napęd kół tylnych — kardanowy. Resory półeliptyczne. Koła metalowe zaopatrzone w balonowe pneumatyki. Hamulce na wszystkie koła. Szybkość maszyny z karoserją autobusową dochodzi do 75 klm./g.

Podwozie Laffly, jako nie przeznaczone specjalnie pod autobus różni się znacznie wymiarami od opisanych wyżej podwozi amerykańskich. Długość podwozia wynosi 5653 mm., wysokość ramy od ziemi 675 mm., rozstawienie osi 3900 mm., rozstęp kół z przodu i z tyłu 1530 mm.

Oddzielną grupę podwozi autobusowych stanowią maszyny zaopatrzone w więcej niż dwie pary kół. Podwozia sześć i ośmiokołowe oddają znakomite usługi w zastosowaniu do autobusów, ze względu na swe znane powszechnie zalety pod względem wygody i ekonomii. Zarówno w Europie, jak i w Ameryce cały szereg fabryk produkuje podwozia wielokołowe, przy-

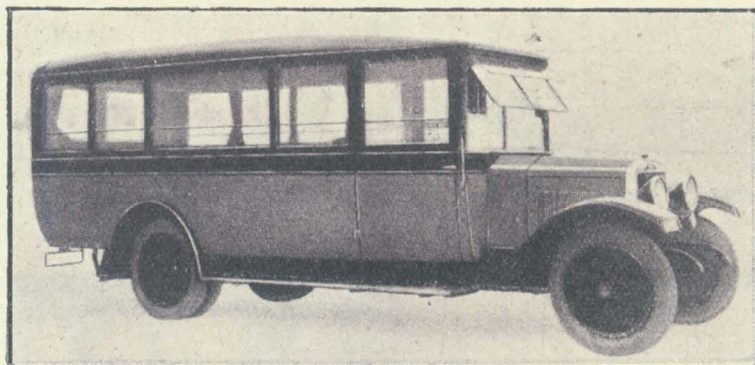
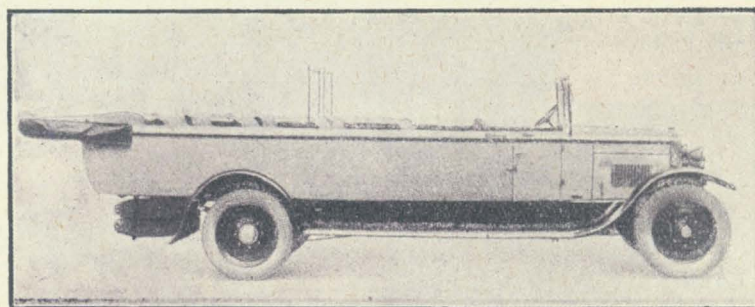
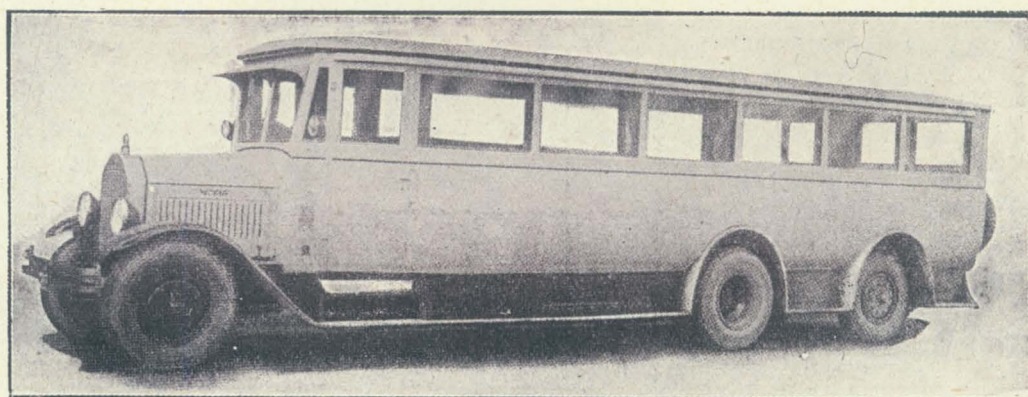
czem największą aktywność w tej dziedzinie przejawiają firmy niemieckie.

Fabryka Büssing jest jedną z pierwszych firm niemieckich, która wprowadziła w życie podwozia sześciokołowe. Najnowsze podwozie autobusowe Büssinga jest zaopatrzone w silnik czterocylindrowy mocy 55 KM. lub sześciocylindrowy 80-konny, który napędza obie pary kół tylnych. Na czterech kołach tylnych znajdują się także bębny hamulcowe. Podwozie to, z karoserją 50-osobową, może rozwijać szybkość 50 klm./g.

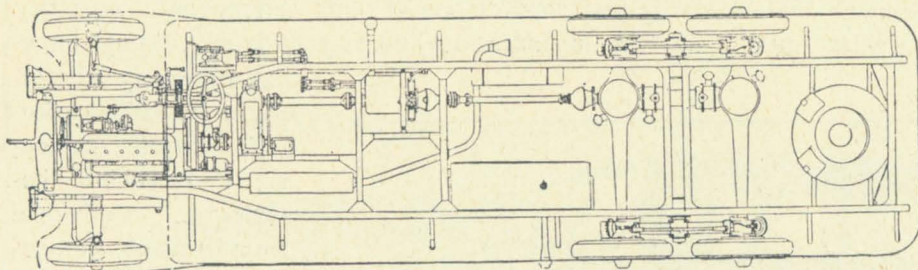
Bardzo ciekawe sześciokołowe podwozie autobusowe wykonała ostatnio niemiecka fabryka Vomag. Jest ono interesujące z tego względu, że tylko jedna, środkowa para kół otrzymuje napęd od silnika, zaś koła przednie i tylne są kołami kierującymi. Podwozie to jest wyekwipowane w silnik czterocylindrowy 70-konny, oraz hamulce na przednie i tylne koła, a z karoserją 52-osobową rozwija szybkość 45 k./g.

Znana angielska fabryka samochodów ciężarowych Karrier wypuściła ostatnio 6-cołowe podwozie autobusowe niezmiernie oryginalne, gdyż silnik i napęd są w nim rozmieszczone nie na jednej osi. Silnik jest przesunięty nieco na lewo względem osi podłużnej podwozia, zaś skrzynka biegów i dyferencjały są przesunięte o 30 cm. na prawo. Ponieważ w Anglii jeździ się lewą stroną, urządzenie to ma na celu ustabilizowanie samochodu na wypukłej powierzchni szosy, przez przesunięcie na prawo ciężaru mechanizmu.

Podwozie Karrier posiada 50-konny sześciocylin-

*Autobus Ceirano.**Autocar Ceirano.**Sześciokołowy autobus Vomag.*

drowy silnik, który przy pomocy łańcucha, zamkniętego w aluminiowej skrzynce, napędza wał kardanowy, idący do skrzynki biegów. Od skrzynki drugi wał kardanowy przenosi napęd do dyferencjału przedniej pary kół tylnych, skąd dyferencjał drugiej pary jest napędzany za pomocą ślimaka. Podwozie jest zaopatrzone w pneumatyczne hamulce Westinghouse.

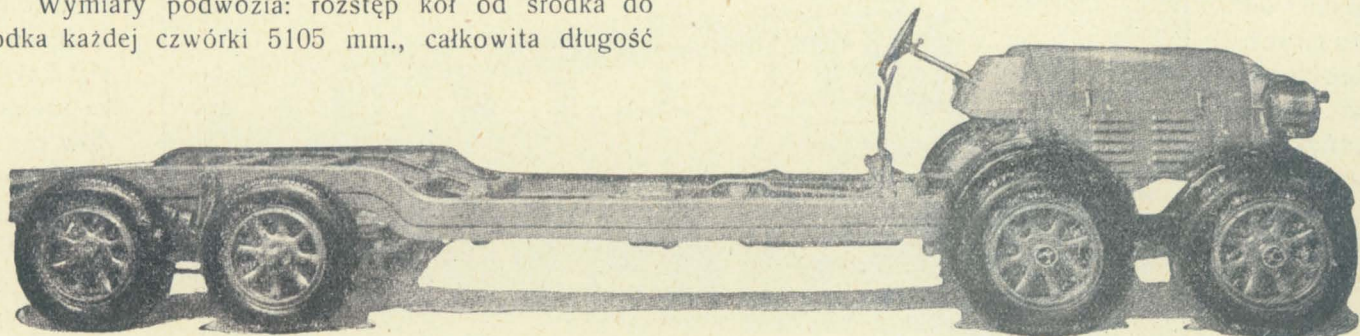


Sześciokołowe podwozie Karrier.

Z wielokołowych konstrukcji amerykańskich na uwagę zasługuje ośmiokołowiec fabryki Metropolitan Coach & Cab Corp. Posiada on sześciocylindrowy silnik Continental, o wymiarach cylindrów 108×133 mm., dający 72 KM., przy 1500 obr. na min. Wał korbowy jest wsparty na siedmiu łożyskach. Smarowanie pod ciśnieniem, karburator Zenith z dopływem benzyny przy pomocy pompy, zapalanie magnesem Bosch. Starter i dynamo North East.

Sprzęgło trzydyskowe typu Brown Lipe przenosi napęd do czterobiegowej skrzynki, skąd wał kardanowy napędza obie pary kół tylnych przy pomocy dyferencjałów. Sprzęgło, jak również hamulce na wszystkie osiem kół, są uruchamiane pneumatycznie.

Wymiary podwozia: rozstęp kół od środka do środka każdej czwórki 5105 mm., całkowita długość

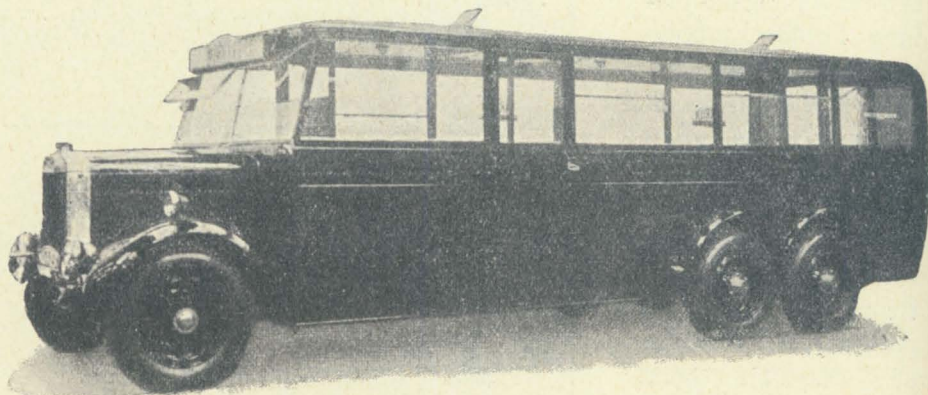


Ośmiokołowe podwozie Metropolitan.

8534 mm., rozstęp przednich kół 1664 mm., tylnych 1695 mm. Szybkość normalna wozu 56 km./g., najwyższa zaś 80 km./g.

Jak widać z powyższych opisów nowoczesny autobus przyjął formy, odbiegające daleko od konstrukcji samochodu ciężarowego. Rezultaty tego nie dały długo na siebie czekać. Szybki autobus stał się bowiem najidealniejszym środkiem turystyki, konkuru-

jąc zwycięsko nawet ze zwykłym samochodem osobowym. Okazało się, że w dłuższej drodze autobus jest w stanie wykazać szybkość średnią zupełnie równą szybkości samochodu turystycznego, a przytem przewyższyć go komfortem i ekonomją. Koszta podróży, obliczone na osobę, są niższe w autobusie niż w samochodzie turystycznym. Autobus zatem łączy w sobie wszystkie zalety i korzyści lokomocji samochodowej, to jest taniość, bezpieczeństwo, szybkość i zupełną niezależność, wraz z komfortem wagonu kolejowego. To też turystyka autobusowa rozwija się na Zachodzie z piorunującą szybkością i mało tego, bo autobus sięgać zaczyna po laury sportowe w konkurencji ze zwykłymi samochodami turystycznymi.

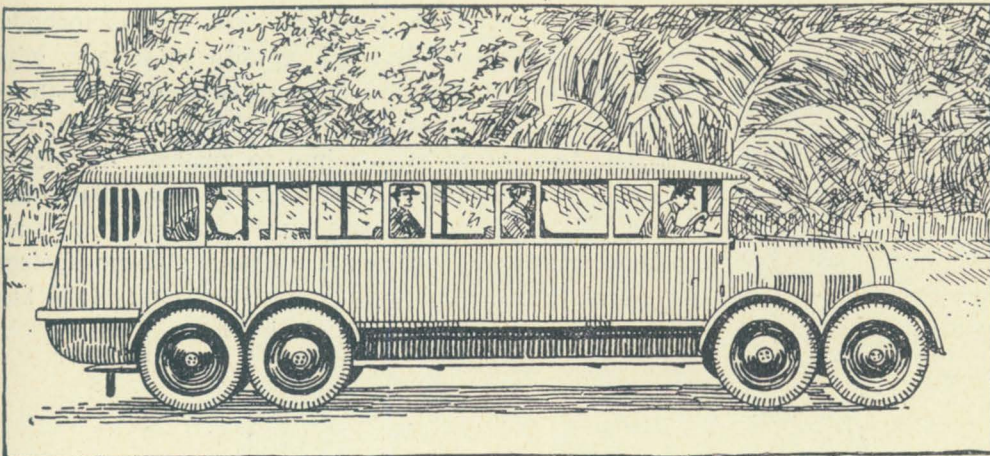


Sześciokołowy autobus Karrier.

Jak już donosiliśmy na łamach Auta, w tegorocznym zjeździe gwiazdzistym do Monte Carlo brał udział francuski kierowca Caplain, który prowadził autobus,

zbudowany na szybkim podwoziu Laffly przez fabrykę karoserji Weymanna. Maszyna ta z ośmioma pasażerami przebyła drogę ze Sztokholmu do Monte Carlo, wynoszącą około 3000 km., z szybkością średnią 37,3 km./g., najlepszą ze wszystkich uczestniczących w konkursie samochodów, i została klasyfikowana na siódmym miejscu, na ogólną ilość 45 współzawodników, przybywających do celu. Zarówno kierowca, jak i pa-

sażerowie chwalili bardzo przyjemność i wygodę jazdy autobusem, łatwość prowadzenia maszyny, która mimo niesprzyjających warunków atmosferycznych przebyła całą drogę bez żadnego defektu, jak również stosunko-

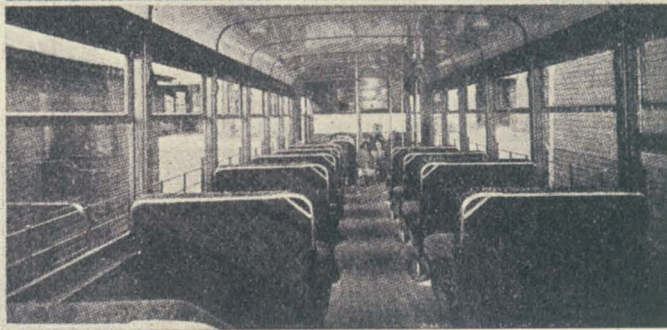
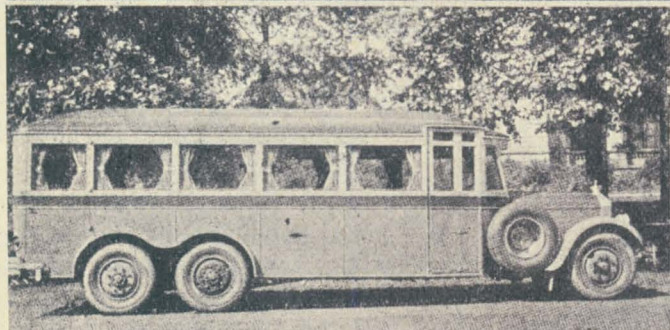
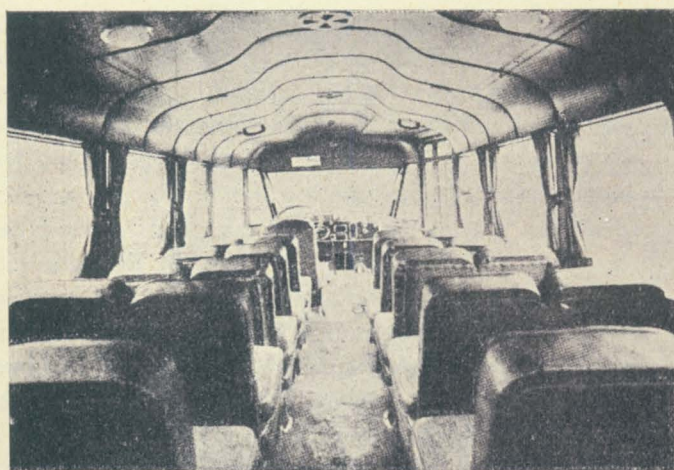


Ośmiokołowy autobus Metropolitan.

wo niewielkie koszty podróży. Wszystkie wydatki na samochód, wliczając zużycie benzyny, smarów i pneumatyków, amortyzację, pensję mechanika i szereg sum drobniejszych, wyniosły około 6000 franków franc.

do raidu Paryż — Nicea zgłosił się inny kierowca francuski, Lamberjack, z autobusem, zbudowanym również przez Weymanna, ale na podwoziu szwajcarskiej fabryki Saurer. I w tym konkursie autobus, wiozący 12 pasażerów, osiągnął rezultaty, nie ustępujące wcale wynikom zwykłych samochodów. Szybkości etapowe tej maszyny wynosiły stale około 56 km./g. W wyścigach trzykilometryowych, urządzonych podczas trwania raidu, Lamberjack osiągnął szybkość 92 km./g., jakiejby się nie powstydził niejeden samochód turystyczny. Słowem, znów autobus okazał się znakomitem narzędziem nie tylko turystyki, ale i sportu samochodowego.

Powyższe nieodosobnione fakty są naprawdę niesłychanie wymowne. Widać z nich jasno, że otwiera się zupełnie nowa era w turystyce samochodowej. Dziś istnieją jeszcze uprzedzenia do autobusu, pochodzące z tych czasów, gdy był on synonimem narzędzia udręki, ale w krótkim



Kilka wnętr amerykańskich autobusów oraz sześciokołowiec Six Wheel.

Zaznaczyć należy, że bilety kolejowe dla ośmiu osób ze Sztokholmu do Monte Carlo kosztowałyby około 50 000 franków. Przewaga komunikacji autobusowej jest aż nazbyt widoczna.

W kilka tygodni po zawodach w Monte Carlo,

czasie uprzedzenia te mogą zniknąć, zdruzgotane postępowaniem techniki, i wtedy turystyka przybierze zupełnie nowe oblicze. Zamiast wybierać się w podróż na kilku samochodach turystycznych, jak się to dziś praktykuje, przyjemniej będzie zapakować całe towa-



Autobus Saurer z raidu Paryż—Nicea.

rzystwo do autobusu, gdzie, zamiast męczyć się w ciasnych, dusznych limuzinach, lub nie chroniących przed niepogodą torpedach, będą mogli wszyscy spędzić podróż na wspólnej wymianie wrażeń, lekturze, słuchaniu radjo i innych rozrywkach.

Zniknie potrzeba przebywania setek kilometrów w jednej pozycji na wąskim siedzeniu samochodu, między bankami z benzyną i zapasowymi kołami, gdyż przestronna karoserja autobusu pozwoli go zaopatrzyć w wygodne fotele, stoliki, nawet kanapy i łóżka, jeśli zajdzie tego potrzeba, a mimo to znajdzie się miejsce na bagaże, zapasowe części, paliwo i wszelkie utensylja. W tak nieoczekiwany sposób może nareszcie zostanie rozwiązany problem nie tylko szybkiego, taniego i niezależnego, ale i wygodnego środka turystyki, którego naprawdę dotychczas nie było.

Grand Prix Ameryki

PIĘTNASTY wyścig o Grand Prix Ameryki rozegrany został na torze autodromu Indianapolis w dniu 30 maja. Zgłosiło się do niego 41 samochodów, z których dopuszczono do zawodów tylko 33 najszybsze, zakwalifikowane w przedbiegach eliminacyjnych. Pomiedzy niedopuszczonymi do konkursu znalazł się i jedyny współzawodnik europejski, rumuński amator George Fernic na samochodzie Bugatti. W ten sposób po raz pierwszy od roku 1912 wyścig rozegrał się w konkurencji wyłącznie amerykańskiej.

Dystans wyścigów wynosił 800 kilometrów (500 mil ang.) w dwustu okrążeniach czworobocznego autodromu Indianapolis. W dniu wyścigów o godzinie 10 rano stanęło na starcie 33 współzawodników, między którymi nie zabrakło ani jednego ze świetnych asów wyścigowych Ameryki. Wśród masy szybkich bolidów wyróżnić było można jedenaście maszyn z napędem na przednie koła.

Starterem był w tym roku pan Laurens B. Fisher, prezes zarządu fabryki Cadillac, który otworzył wyścig, podprowadzając za swym samochodem La Salle grupę współzawodników do linii startu z rozbiegu. Od tej chwili półtoralitrowe wyścigówki rozpoczęły morderczą walkę o zwycięstwo w największym wyścigu amerykańskim i o nagrody, których suma, jak zwykle, wynosiła około stu tysięcy dolarów.

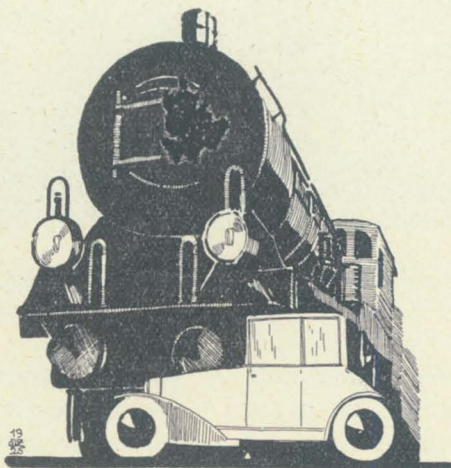
Wśród entuzjastycznych okrzyków 150000 widzów, na czoło wysunął się odrazu znakomity kierowca Lockhart, któremu zeszłoroczne zwycięstwo w tych zawodach oraz wiele innych wspaniałych sukcesów

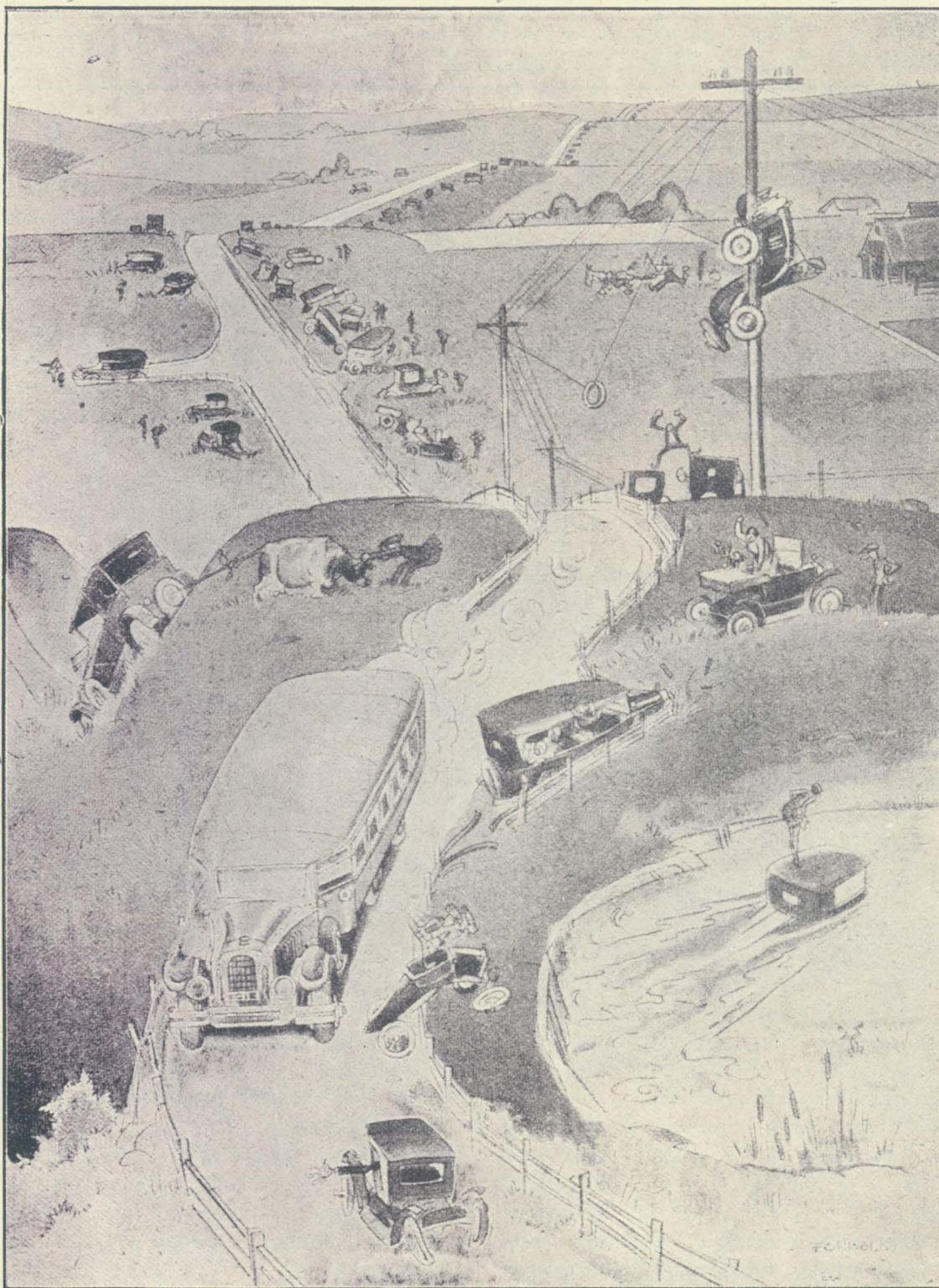
przyniosło wiele popularności. W niewielkim odstępie za nim był drugi sławny mistrz, Bob Mac Donough. Lockhart prowadził półtoralitrową wyścigówkę Miller z normalnym napędem, zaś Mac Donough maszyną Cooper z napędem na przednie koła.

Dwie gwiazdy amerykańskiego sportu samochodowego prowadziły wyścig przez połowę całego dystansu. Po 250 milach Lockhart zatrzymuje się dla nabrania benzyny, z czego korzysta Mac Donough i przechodzi na pierwsze miejsce. Jednak po trzechsetnej mili oblicze wyścigu zmienia się radykalnie. Zarówno Lockhart, jak większość innych superasów, wycofuje się z zawodów z powodu defektów samochodów, zaś Mac Donough jest zmuszony z tejże samej przyczyny zatrzymać się na czas dłuższy, tracąc wszelkie szanse zwycięstwa. I oto pod koniec na czoło wychodzi zupełny outsider, nieznany nikomu młody student z uniwersytetu w Purdue, George Souders, doprowadzając bieg do końca na swym samochodzie Duesenberg. Z pośród bardziej znanych kierowców do celu doszło tylko dwóch, kończąc wyścig na dalszych miejscach. Ostateczna klasyfikacja wypadła następująco:

1. George Souders (Duesenberg) przebył 800 klm. w 5 godz. 7 min. 33 sek., szybkość średnia na godzinę 156 klm. 970 m.
2. Earl de Vore (Miller).
3. Anthony Gulotta (Miller).
4. Wilbur (Duesenberg).
5. Mac Donough (Cooper).
6. Eddie Hearne (Miller).

Mak.





A jednak i autobusy mają swe złe strony...

(z „The Spur”).

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:

Założony w r. 1873 „VESTA” BANK WZAJEMNYCH UBEZPIECZEŃ w Poznaniu, Św. Marcin 61.

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. składki, wpłacił szkód zwyż 4.700.000 zł.

SAMOCCHODY FARMAN

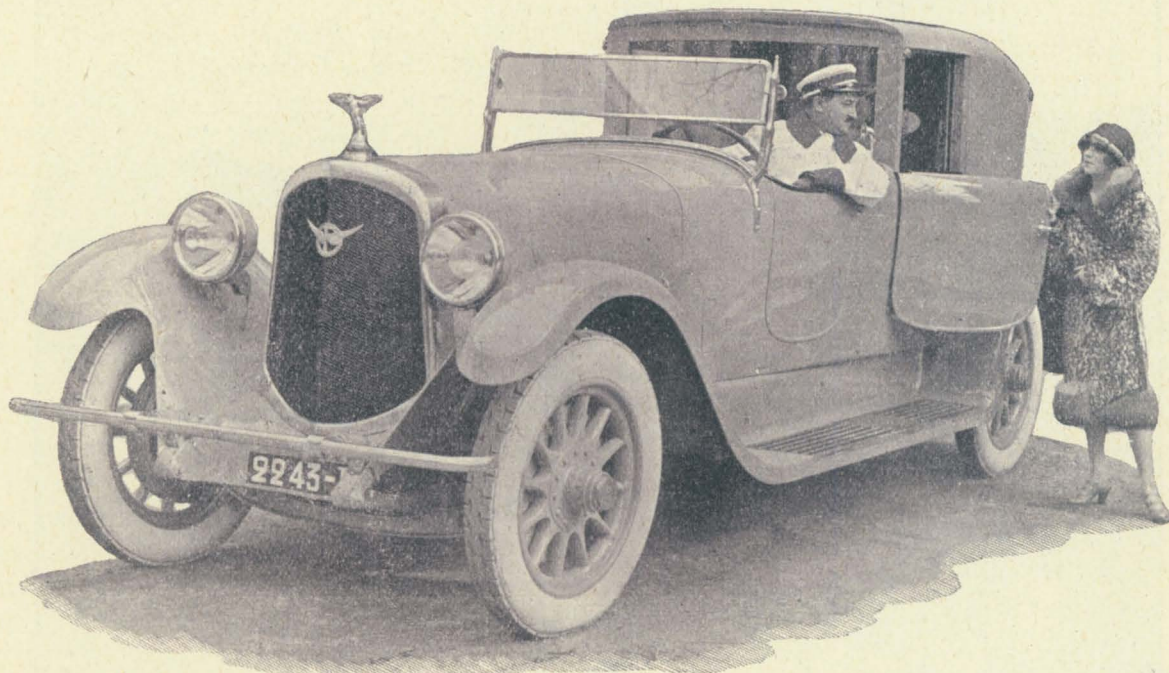
(Nadestane).

W POLSCE, gdzie poczucie piękna jest silnie rozwinięte, i tylko warunki ekonomiczne są przyczyną tego, że tylko arystokracja może sobie pozwolić na posiadanie samochodu luksusowego — takowe uważane są tylko za „maszyny drogie” — przyczem nie zwraca się uwagi na maximum komfortu i ostatnie udoskonalenia techniczne, cechujące tego rodzaju samochody.

Takim jest najnowszy typ samochodu światowej marki „FARMAN’A”.

się. Trudno opisać w krótkim artykule wszystkie zalety „Farman’a”. Tylko próba wozu może dać pojęcie, jaka jest różnica pomiędzy zwyczajnym samochodem i Farman’em. Ustalona opinia zagranicą mówi, że „une voiture roule, une Farman glisse...”

Jedną z wielu zalet Farman’a, jest jego absolutna bezszumność, dzięki której nawet najdłuższe podróże nie męczą. Specjalny system hamulców daje poczucie bezpieczeństwa, oficjalne próby wykazały, że samo-



Główne zalety jego budowy są: silnik 6-cio cylindrowy 40 C. V. (francuskich), posiadający tylko niektóre części z żeliwa, a resztę z materiałów lekkich i spławów specjalnych — co daje dużo oszczędności w zużyciu jak opon tak i benzyny; w ten sposób waga wozu zmniejszona została o 400 kg., dzięki zastosowaniu specjalnych spławów i w innych częściach podwozia; podwójne zapalanie przez magneto i akumulator; sprzęgło złożone z 16-tu talerzy, które, mając bardzo małą siłę do przeniesienia, nie psują się nawet przy nieprawidłowym włączaniu. Łożyska kulkowe są zamienione przez łożyska rolkowe, prawie zupełnie nie zużywające

chód „Farman’a”, idący z szybkością 100 kilometrów na godzinę, może być zahamowany w ciągu 6 sekund. Bez zmiany biegów bierze prawie najwyższe wzniesienia drogi.

Fabryka daje gwarancję na 5 lat.

Jeżeli samochód „Farman” należy do jednych z najdroższych wozów, to będąc eleganckim i dając maximum komfortu, zachowuje po latach swoją pierwotną wartość.

Przedstawicielstwo na Polskę i w m. Gdańsk posiada „Polskie T-wo dla Handlu z Francją”, Warszawa, ul. Ks. Skorupki 8, m. 7. Tel. 196-33.

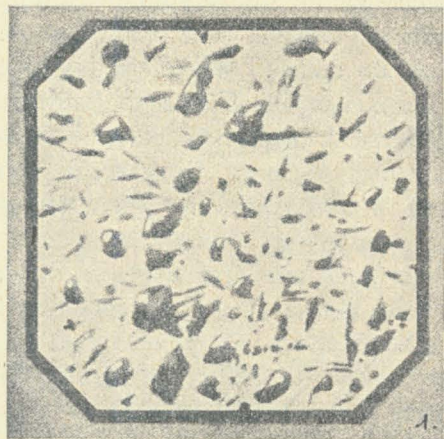
ŚLIZGACZE FARMAN’A

NAJLEPSZY ŚRODEK KOMUNIKACJI WODNEJ

POLSKIE T-wo DLA HANDLU Z FRANCJĄ
Warszawa, ul. Skorupki 8 m. 7, tel. 196-33
Adres telegraficzny: „PROPELLER”

OCZYSZCZACZE POWIETRZA

DZIWNEM się wprost wydaje, że kwestja tak ważna jak oczyszczanie powietrza doprowadzanego do wnętrza silnika dopiero od niedawna weszła na tory praktyczne. Jeżeli weźmiemy pod uwagę kolosalne ilości powietrza wprowadzane do silnika podczas jego pracy, a mianowicie 12.000 litrów na jeden kilogram benzyny, to dopiero staje się jasnym, jak duże ilości kurzu dostają się wraz z niem do wnętrza silnika niszcząc bezlitośnie wszystkie powierzchnie cierne. Nawet normalny pył drogowy zawiera bardzo twarde cząsteczki, które badane pod mikroskopem, nie mają bynajmniej kształtów delikatnych. Znajdziemy tam wszystko, od ślicznych iglic aż do rozmaitych

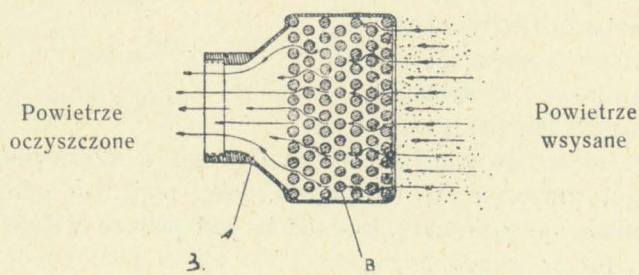


Rys. 1.

kanciastych i ostrobieżnych bryłek. Części te zawierają do 75% twardego i bardzo szkodliwego piasku kwarcowego. Wielkość bryłek waha się pomiędzy 0,03 do 0,3 mm. Pył ten, zmieszany z oliwą silnika, daje bardzo delikatny i skuteczny środek do szlifowania, podobny w działaniu do szmerglu. Badania krusty oliwnej wykazały, że zawiera ona do 80% pyłu wesoanego przez silnik ku własnej swej zgubie. Na rys. 1 widzimy próbkę pyłu drogowego widzianą okiem, uzbrojonym w mikroskop.

Jeżeli przyjmijemy, że niebardzo wzburzone powietrze na szosie zawiera tylko 100 mhr. pyłu na 1 metr sześcienny to przy przejeździe 100 km. wejdzie do silnika 12 gramów pyłu gdyż zużywając średnio 10 kilogramów benzyny, spotrzebujemy w czasie naszej jazdy 120.000 litrów powietrza.

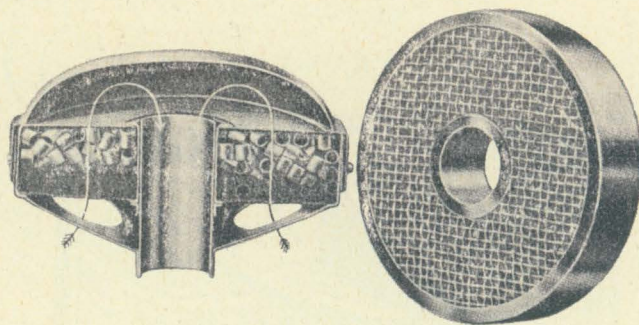
Rysunek 2 sporządzony wedle amerykańskich doświadczeń wykazuje dosadnie zgubny wpływ kurzu na silnik. Do doświadczenia tego użyto dwu silników z których każdy szedł przez 36 godzin. Jeden otrzymywał powietrze oczyszczone, drugi zaś powietrze wprost przez rurę ssącą. Wsysane powietrze w obu



Rys. 3.

wypadkach było tego rodzaju, że przez cały czas próby silnik bez oczyszczacza wchłonił około 300 gr. pyłu.

Jak z doświadczenia powyższego dosadnie wynika oczyszczanie powietrza jest dla silnika kwestją długiego lub krótkiego żywota, jednak sprawa nie jest taka prosta, gdyż każdy oczyszczacz z natury rzeczy będzie



Rys. 4.

musiał powietrzu wsyanemu stawiać pewien mniejszy lub większy opór wskutek czego nastąpić musi mniejsze lub większe niedokarmienie silnika. Wedle mego zdania są tu dwie drogi jakimi pójść muszą konstruktorzy silników z oczyszczaczem powietrza, a mianowicie: albo budować przewody odpowiednio szersze tak, by ewentualne niedokarmienie silnika przez to wyrównać, albo też przed oczyszczaczem wbudować swego rodzaju kompresor, któryby powietrze zmuszał do wchodzenia przez oczyszczacz w dostatecznej ilości. Ważne to jest szczególnie przy obecnym prądzie budowania silników wysokoobrotowych, wskutek czego i tak już mamy zawsze niebezpieczeństwo niedokar-

CZĘŚCI SILNIKA	Gdzie mierzono zużycie	PRZECIĘTNE ZUŻYCIE W MILIMETRACH
Ściany cylindrów	u góry	0,38 mm. — 0,02
	pośrodku	— 0,23 — 0,02
	u dołu	— 0,01 — 0,006
Tłoki	górny brzeg	— 0,18 — 0,006
	dolny brzeg	— 0,08 — 0,006
Górny pierścień tłokowy	wysokość	— 1,17 — 0,08
	grubość	— 0,58 — 0,006
Średni pierścień tłokowy	wysokość	— 1,04 — 0,02
	grubość	— 0,43 — 1,006
Dolny pierścień tłokowy	wysokość	— 0,99 — 0,02
	grubość	— 0,28 bez zużycia

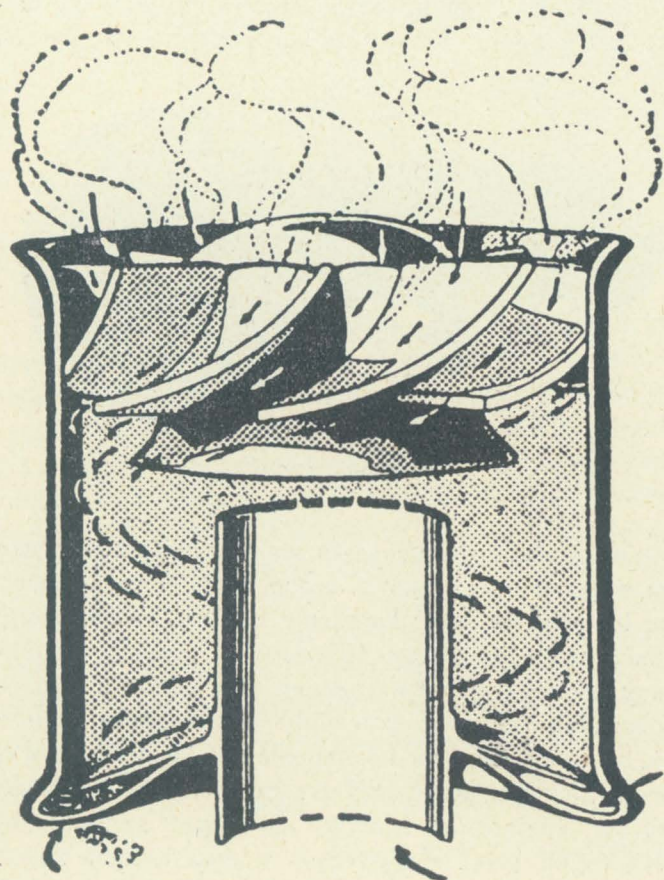
Rys. 2.

mienia silnika czyli niedostatecznego napełnienia komory spalinowej mieszanką. Im więcej obrotów robi dany silnik tem mniej ma czasu na takt ssania i tem mniej ma czasu powietrze do nasycenia się benzyną i wypełnienia komory. Ze zwiększoną szybkością przepływu gazów w przewodach rosną też opory tarcia gazów o ściankę tychże.

W dalszej części niniejszego artykułu zobaczymy jakimi drogami poszli konstruktorzy, by rozwiązać ten problem i jakie osiągnęli dotychczas wyniki. Zanim się zajmiemy szczegółami chciałbym zaznaczyć, że kwestja oczyszczania powietrza bynajmniej nie jest nowa w technice, tylko obecnie przystosowuje się ją do silnika samochodowego i motocyklowego, przyczem w motocyklu, jako mającym silnik zupełnie nie osłonięty, kwestja ta jest jeszcze ważniejszą, niż w samochodzie.

Praktyka z istniejącymi już filtrami okazała, że kwestja oporu powietrza da się sprowadzić do minimalnych wymiarów (oczywiście przy silnikach samochodów turystycznych nie wyścigowych) jeżeli wielkość oczyszczacza została odpowiednio dobrana.

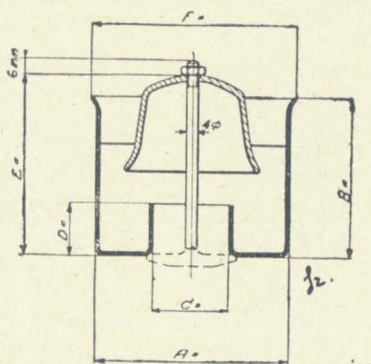
Powietrze zmieszane z pyłem.



Kurz uchodzący z oczyszczacza.

Oczyszczone powietrze.

Rys. 6.

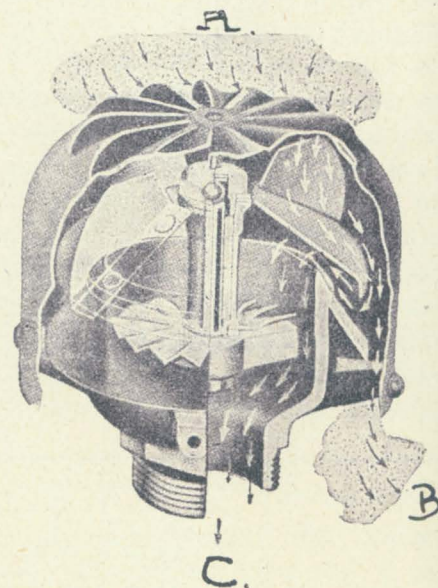


Rys. 5.

Jako pierwszych oczyszczaczy (filtrów, przesączników, precedzaczy) używano wilgotnych lub mokrych płacht, siatek włosiennych i t. p. Wszystkie te przyrządy miały tę wadę, że albo się szybko osuszały, albo też zatykały zupełnie. Następną konstrukcją był oczyszczacz składający się z całego szeregu siatek niezbyt gęstych. Siatki te pokrywane były warstwą oliwy. Powietrze muskające o te siatki zostawiało część pyłu na oliwie (rys 3). Wadą takiego filtra była konieczność częstego bardzo przemywania i zanurzania na nowo w oliwie, w przeciwnym bowiem wypadku pył zamiast wchodzić do silnika stopniowo odrywany potem byłwał całymi grudkami wraz z oliwą ze ścianek siatki i wchodził do silnika. Wynikiem dalszych prób jest filter firmy niemieckiej (Deutsche Luftfilter Gesellschaft, Berlin Halensee), mającej wieloletnie doświadczenie w budowie oczyszczaczy. Oczyszczacz ten, przedstawiony na rys. 4, skonstruowany jest w ten sposób, że powietrze zmuszone jest przepływać przez cały szereg króciutkich rurek, umieszczonych w grzybku. Oczyszczacz ten trzeba też nasycać oliwą specjalną, nazwaną przez firmę VISCINOL'em. Co pewien czas, w zależności od stanu oczyszczacza, należy go zdjąć, przemyć w benzynie (bez rozbijania) i zanurzyć w Viscinol'u. Dzięki temu, że przepływające przez oczyszczacz powietrze musi w tym systemie zmieniać ciągle kierunek, muszą też pyłki kurzu uderzać o ścianki, do których się wskutek tego przyklejają i zostają w oczyszczaczu.

System ten, jakkolwiek dobry, nie nadaje się do użycia dla przeciętnego amatora, gdyż wymaga częstego babrania się w benzynie i oliwie, inaczej sprowadzić może skutki wprost przeciwne od tych, jakich się od niego wymaga. Inne systemy oczyszczaczy kroczą pod innym hasłem, a mianowicie wyzyskać pragną bezwładność pyłu wsysanego i, odbijając pył ten o ścianki odpowiednio ustawione, powodują wyrzucenie ich poza obręb rury ssawnej. Przykładem takiego oczyszczacza w rodzaju żmijki używanej w rolnictwie do sortowania ziaren jest oczyszczacz systemu Hirta (rys. 5).

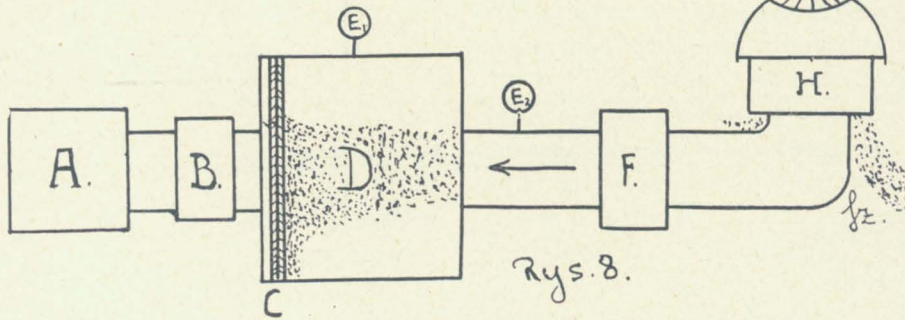
Przed ujściem rury ssącej umieszczony jest grzybek, który powoduje zmianę kierunku wpływającego powietrza (zasada stosowana w hutnictwie przy oczyszczaniu gazów uchodzących z wielkiego pieca, a stosowanych do napędu silników). Na grzybku tym są jeszcze skrzydełka podobne do skrzydełek na rys. 6, dzięki



Rys. 7.

temu powstają wiry powietrzne, wzmagające odrzut pyłu na boki. Pył ten trafia zatem poza brzegi rury ssącej i zostaje wyrzucany przez szczeliny boczne.

Oczyszczacz systemu HANDY-EISEMAN (rys. 6) polega na umieszczeniu skrzydełek na początku rury ssącej. Zbiornik oczyszczacza jest zamknięty wkłesłą nakrywą, służącą do gromadzenia odbijanego pyłu. Pył ten zostaje wyrzucany na zewnątrz przez jeden otworek. Jeżeli otworek ten się zatka, pył może się dostać z powrotem do rury ssącej, jeżeli zaś dla uniknięcia tego zrobimy więcej otworów, to wtedy działanie oczyszczacza staje się gorsze, gdyż wiry powietrzne słabną.



Rys. 8.

Dla zatrzymania tego pyłu umieszczono pomiędzy D i B specjalne filtry sukienne C. Ponieważ filtry te stawiają duży opór powietrzu, więc szybkość prądu powietrza mierzono dopiero w miejscu E₁. Dla lepszej kontroli mamy drugi punkt badania szybkości prądu wssyanego powietrza w miejscu E₂. Nieszczelności pomiędzy przewodami

wykażą zaraz te dwa aparaty E₁ i E₂, gdyż powstają wahania ciśnienia. Dla wytworzenia warunków analogicznych co w silniku spalinowym założono w miejscu F normalny karburator, a dopiero na jego kolanku badany oczyszczacz H. Nad tym oczyszczaczem

zawieszono zbiorniczek, opatrzony w otwory, zawierający ściśle odmierzoną ilość kurzu. W oznaczonym czasie wypuszcza się ze zbiorniczka kurz na oczyszczacz, który częściowo go odrzuca, częściowo zaś wpuszcza do zbiornika D. Dzięki temu sprytnemu urządzeniu możemy aparatem takim porównywać doskonale działanie oczyszczaczy rozmaitych systemów.

Próby porównawcze przeprowadzono dla badanych systemów w równych ilościach czasu, przy równych ilościach kurzu. Jako materiału próbnego używano najpierw drobnoziarnistego piasku, następnie proszku grafitowego, a na koniec drobno sproszkowanego węgla drzewnego. Wyniki były następujące:

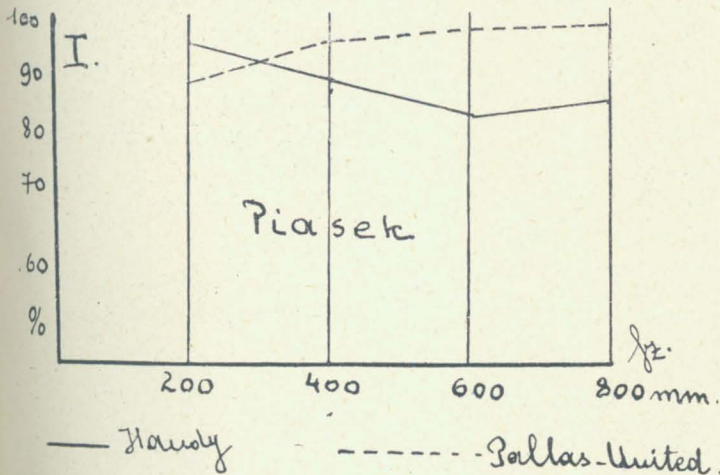
Oczyszczacz Handy Eiseman:

Siła ssania w mm.	Czas próby w min.	Pył w silniku w gr.	Pył odrzucony w gr.	Działanie w %
Piasek drobnoziarnisty 183 gr. (200 gr.)				
800	11 (11)	22 (1,5)	161 (198,5)	88 (99,25)
600	11,5 (10,5)	25 (4)	158 (196)	86 (98)
400	11,5 (11)	17 (7,5)	166 (192,5)	91 (96,25)
200	11 (10,5)	7 (18)	176 (182)	96 (91)
Pył grafitowy 200 gr. (200 gr.)				
800	14 (13,3)	60 (4)	140 (196)	70 (98)
600	14,5 (15)	50 (7)	150 (193)	75 (96,5)
400	14 (15)	48 (21)	152 (179)	76 (89,5)
200	15 (14,5)	23 (31)	177 (169)	88,5 (84,5)
Sproszkowany węgiel drzewny 100 gr. (50 gr.)				
800	16 (11)	52 (14)	48 (36)	48 (72)
600	16 (11,5)	53 (18)	47 (31)	47 (62)
400	16 (11)	43 (21)	57 (29)	57 (58)
200	16 (11)	26 (22)	74 (28)	74 (56)

(Cyfry bez klamer — aparat Handy, w klamrach — aparat United Air Cleaner).

Podczas prób stwierdzono, że przy oczyszczaczu Handy'ego pozostawały duże ilości pyłu w samym aparacie. Pył ten mógłby oczywiście podczas jazdy, przy wstrząśnieniach, dostać się do silnika. Nowa konstrukcja tego aparatu, przedstawiona na rysunku, pozwala jednak na uniknięcie tego, gdyż zbiorniczek jest wkłesły i ma otwór, którym pył uchodzi. (Do doświadczeń

Oczyszczacz systemu Pallas United Air Cleaner (rys. 7) jest w zasadzie podobny do poprzedniej konstrukcji, jednak udoskonalony, gdyż wewnątrz oczyszczacza obraca się drugie koło skrzydełkowe na jednej kulce jako łożysku i napędzane zostaje przez małą turbinkę, poruszaną przez prąd wpływającego powietrza. Łożysko turbinki jest tak skonstruowane, że nie może zostać zanieczyszczone pyłem. Jest to bardzo ważne, gdyż zatrzymanie się turbinki powoduje w tej chwili



Rys. 9.

wadliwe działanie oczyszczacza. Jak widać z fotografii, aparat ten jest ładnie skonstruowany i praktyczny w użyciu, jednak dosyć drogi.

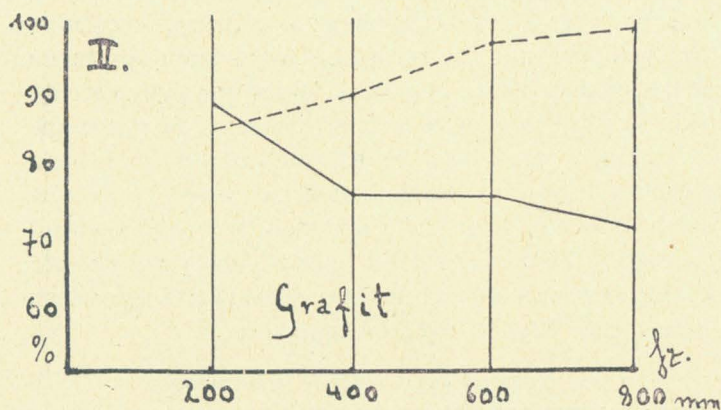
Z dwoma ostatnimi aparatami robiono ciekawe próby, które podaje niemiecki Motor u. Sport. Do tego celu zastosowano następujące urządzenie (rys. 8): Silnik elektryczny porusza kompresor A, który wytwarza ssanie powietrza, podobnie jak silnik spalinowy. Prąd ten można regulować przepustnicą B. Zamiast silnika mamy duży zbiornik D, w którym gromadzi się zanieczyszczone powietrze, nie zatrzymane przez oczyszczacz.

czeń użyto jeszcze starszego systemu od przedstawionego na rysunku).

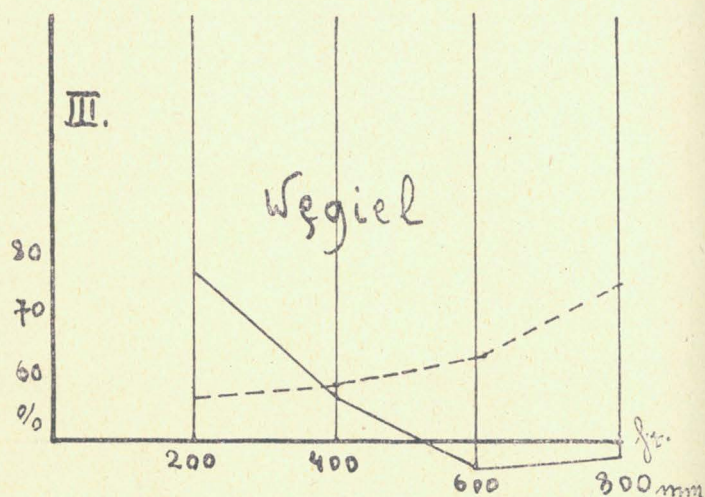
Na wykresach uwidoczniliem graficzne wyniki prób, co daje jaśniejszy obraz różnicy pomiędzy obydwojema aparatami.

Omówienie wyników:

Wszystkie trzy krzywe wykazują jedną wspólną cechę, a mianowicie, United i Handy mają przebieg przeciwny. Handy działa dobrze przy małych różnicach ciśnienia, a działanie jego pogarsza się znacznie przy dużych różnicach. Powodem tego jest to zjawisko, iż przy dużych szybkościach prądu nie może nieruchome koło skrzydełkowe tak skutecznie wprawiać w wir powietrza, inaczej powiedziawszy powietrze wpływa już do rury ssącej zanim się zdąży oczyścić. W aparacie United sprawa przedstawia się wprost przeciwnie. Przy większym prądzie turbina obraca się szybciej i działanie odrzutowe wzrasta. Można by z tego wyciągnąć wniosek, że Handy będzie lepszy np. przy pługach motorowych, gdzie silnik nieraz działa w tumanie kurzu. Jednak przy ruszaniu z miejsca musimy akcelerator podusić, wskutek czego ciśnienie będzie nietylko słabe, ale będzie też się wahało i turbina w aparacie United



Rys. 10.



Rys. 11.

szybko zacznie się obracać i działanie aparatu się wzmoże.

Porównując wszystkie trzy krzywe, dojdziemy do wniosku, że aparat Handy będzie działał gorzej, chociaż najniebezpieczniejsze kurze (piasek) wydziela on nienajgorzej. Przy maszynach droższych, gdzie koszt aparatu nie gra tak dużej roli, lepiej będzie oczywiście zastosować aparat w rodzaju Pallas United Air Cleaner.

Oczywiście używanie tych aparatów w Europie jest na razie tak minimalne, że nie można zebrać danych zaczerpniętych z praktyki. Najbardziej powołane do zabrania głosu w tej sprawie byłyby fabryki, stosujące takie oczyszczacze w samochodach budowlanych przez siebie. Widocznie, że jeszcze rzecz ta ma swoje „ale“, kiedy tego nie czynią.

Mam wrażenie, że przecież oczyszczacze takie zmniejszają moc silnika szczególnie przy dużych obrotach. Pomócby tu mógł tylko racjonalnie skonstruowany kompresorek. Czas pokaże, czy mam rację. W każdym razie problem bardzo ciekawy i bezwątpienia ważny dla rozwoju automobilizmu.

Dla kogo napisy?

Obecnie, gdy Ministerstwo Robót Publicznych przystępuje do wymiany ostrzegawczych znaków na nowe, zgodne z wzorem międzynarodowym, — nie od rzeczy będzie zwrócić uwagę na niektóre niewłaściwości i błędy, popełniane stale przy umieszczaniu sygnałów i napisów ostrzegawczych.

Na wszystkich prawie mostach, zwłaszcza drewnianych, obowiązuje wszelkie pojazdy ograniczenie szybkości. Wobec złego stanu większości mostów, rzecz ta jest zapewne słuszną. Jeżeli jednak wypada ograniczać szybkość pojazdów na mostach, to należy przecież uprzedzić jadącego o tem, że zbliża się on do mostu, dając mu możliwość ograniczenia swej szybkości. Otóż najczęściej na dużych nawet magistralach niema żadnych znaków ostrzegawczych, sygnalizujących mosty, i dlatego jadący szybko automobilisci nie są obowiązani do ograniczania szybkości. Dopiero

przy samym wjeździe na most umieszczona jest nieduża tablica, z mało widocznym napisem, iż na danym moście szybkość musi być ograniczoną dla samochodów do 6, nawet do 4 (!?) klm. na godzinę.

Jakież skutek może dać w ten sposób umieszczona tablica? Jeżeli nawet jadący w szybkim pędzie automobilista zdoła ją przeczytać, to i tak nie będzie mógł ograniczyć już swej szybkości, gdyż na zahamowanie samochodu potrzeba kilkudziesięciu metrów, to jest tyle, ile wynosi długość większości znaczniejszych mostów. Dlatego samochody przejeżdżają mosty w całym pędzie, nie zwracając żadnej uwagi na przepi-sowe ograniczenie szybkości.

A teraz co do samej cyfry dozwolonej na mostach szybkości. Dlaczego 6 czy 4 klm. na godzinę? Czyż stwierdzono, że przy tych właśnie szybkościach samochód udziela najmniej wstrząśnień i wibracji jezdni,

FARMAN

**POLSKIE TOWARZYSTWO
DLA HANDLU Z FRANCJĄ**

Warszawa, ul. Ks. Skorupki 8 m. 7
Telefon 196-33
Adres telegraficzny — ERWEKA

po której się posuwa? Technicznie ograniczenie do tej właśnie cyfry szybkości samochodów w miejscach niepewnych nie ma uzasadnienia. Samochody osobowe bowiem najmniej wstrząśnień wywołują przy średnich szybkościach (10—20 km. na godzinę), zresztą niema władzy, któraby zmusiła kierowcę samochodu do posuwania się z szybkością 4 km. na godzinę, to jest dwa razy wolniej, niż piechur. Jest to żądanie zbyt absurdalne, które wybaczyć można różnym zacietrzewionym, a ciemnym burmistrzom małych miasteczek, ale nie inżynierom drogowym, względnie Okręgowym Dyrekcjom Robót Publicznych, które umieszczają śmieszne napisy w podobnie bezsensowny sposób. Pożądanym więc byłoby, aby Ministerstwo Robót Publicznych, które tak dobrze pojmuje sprawy automobilizmu, pouczyło podwładne Dyrekcje do jakiej cyfry ograniczyć należy szybkość samochodów, aby nie być śmiesznym, i w jaki sposób umieszczać napisy, aby słuszne żądania Władzy mogły być wykonane, a nie, jak to się w Polsce dzieje (często nawet z musu), omijane.

P. S. Napisy na mostach (na Wieprzu) zaobserwowano na szosie Warszawa — Lublin.



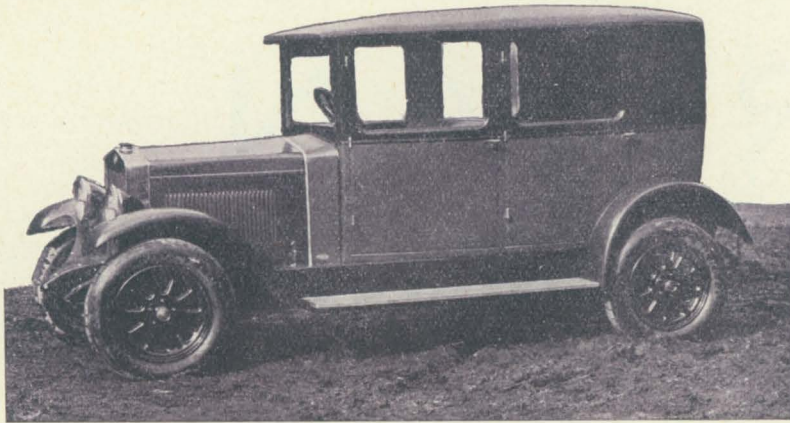
**OPONY
ENGLEBERT**

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ
LUDWIK PIĘTKA i S-ka

SP. Z OGR. ODP.

WARSZAWA, UL. WARECKA № 9. TELEFON № 194-28

ENGLEBERT
LE
PNEU
QUI DURE



E. PLAGE i T. LAŚKIEWICZ

ZAKŁADY MECHANICZNE W LUBLINIE

WYKONYWUJĄ:

NADWOZIA SAMOCHODOWE wszelkich typów

BIURO WARSZAWSKIE
ul. Smolna 23. Tel. 325-11

ŚLIZGACZE WODNE

(Nadestane).

NADZWYCZAJNY rozwój lotnictwa w ostatnich latach wogóle, a w szczególności próby robione z hydroplanami, były przyczyną, że powstał nowy środek komunikacji wodnej: ślizgacz.

Hydroplan dlatego żeby unieść się w powietrze, potrzebuje rozwijać szybkość 80 do 90 klm. Szybkość taka może być osiągnięta tylko dzięki dobrej pracy śmigła i specjalnej formy pływaków i gdy raz taka szybkość była osiągnięta przez hydroplany, było zupełnie naturalnie starać się zbudować statki wodne, które mogłyby się poruszać z a p o m o cą śmigła z dużą szybkością, mając jednocześnie małe zagłębienie.

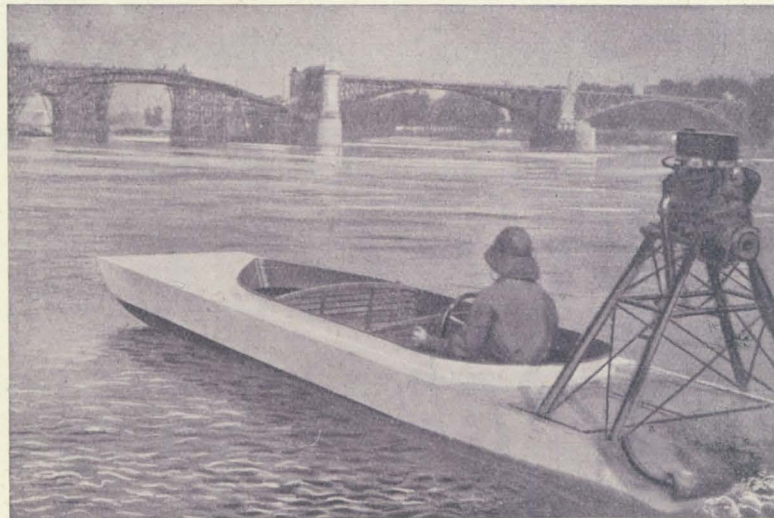
Braciom Farman, którzy byli jednymi z pierwszych pionierów awiacji, udało się zbudować takie statki, które od samego początku spotkały się z wielkim powodzeniem i którym rokując wielką przyszłość.

Rozwój w budowie ślizgaczy idzie wielkim tempem i mamy już ślizgacze, które rozwijają szybkość 140 klm. na godzinę, jak ślizgacz „Farman” typ „Rekord du Monde” 500 K. M. motor Farman, który wziął I-szą nagrodę imienia Prezydenta Republiki Francuskiej w wyścigu „Paris à la Mer” w 1926 r.

Ślizgacze szczególnie nadają się na nasze wody, gdyż mają zagłębienie nie więcej jak 8 do 10 centymetrów, zależnie od typu.

Najpopularniejszym typem ślizgacza jest „Passe-Partout” Farmana, który będąc bardzo ekonomicznym i nie drogim jest bardzo prostej konstrukcji, szybkim i bardzo łat-

wym do pilotowania. Jeneralne przedstawicielstwo ślizgaczy Farman na Polskę i Gdańsk posiada Polskie T-wo dla Handlu z Francją, Warszawa, Skorupki 8, m. 7. Tel. 196-33.



Ślizgacz Farmana „Passe-Partout”.

„POLSKA LINJA LOTNICZA“

Przewóz: PASAŻERÓW — POCZTY — TOWARÓW

INFORMACJE: { WARSZAWA, Telefony: 9-00 i 8-50. LWÓW, Telefony: 6-10 i 22-75. KRAKÓW,
Telefony: 32-22 i 35-58. GDAŃSK, Telefony: 415-31. WIEDEN, Telefony: 75-5-75 i 45-4-62.

UWAGA: KOMUNIKACJA CODZIENNA Z WYJĄTKIEM NIEDZIEL

DOSTAWA POCZTY I PRZESYŁEK W TYM SAMYM DNIU

POWÓZ DO I Z LOTNISKA Z WYJĄTKIEM W WARSZAWIE I GDAŃSKU UWZGLĘDNIONO W CENIE BILETU

Nowa placówka przemysłowa

(NADEŚLANE)

KILKAKROTNIENIE już pisaliśmy na tem miejscu, że jednym z koniecznych warunków powstania przemysłu samochodowego w Polsce jest stworzenie przemysłów pomocniczych, przemysłu drobnych mechanizmów, koniecznych przy budowie samochodu. Tyczy się to w pierwszym rzędzie przemysłu aparatów i maszyn elektrycznych, które w działaniu samochodu odgrywają rolę pierwszorzędną. Budowa magnetów i instalacji oświetleniowo-starterowych stanowi dziś w uprzemysłowionych krajach, produkujących samochody, bardzo poważną gałąź przemysłu i nie można sobie wyobrazić, by gdziekolwiek przemysł samochodowy mógł się obyć bez krajowego wytwórcy tych aparatów.

tów dla lotnictwa, a nie zapominajmy, iż tego rodzaju naprawa wymaga aż nazbyt często dorabiania niektórych, nawet głównych organów.

Zachęcony osiągniętymi doskonałymi rezultatami, p. Popławski opracował typ własnego magneta, do seryjnej fabrykacji którego wkrótce już przystąpi. Wątpić nie można, iż magneta polskiej fabrykacji w niczem ustępować nie będą renomowanym fabrykatom zagranicznym, gdy się widzi nakład wiedzy fachowej i zdolności organizacyjnych, rozwinięte przez energicznego właściciela „Magneta“ przy urządzeniu nowej swej wytwórni.

Poza ostatniego typu precyzyjnymi obrabiarkami znajdujemy w warsztatach „Magneta“ szereg urządzeń,



1) Probiernia i kontrola wykończonych magnet.

4) Główny dział mechaniczny.

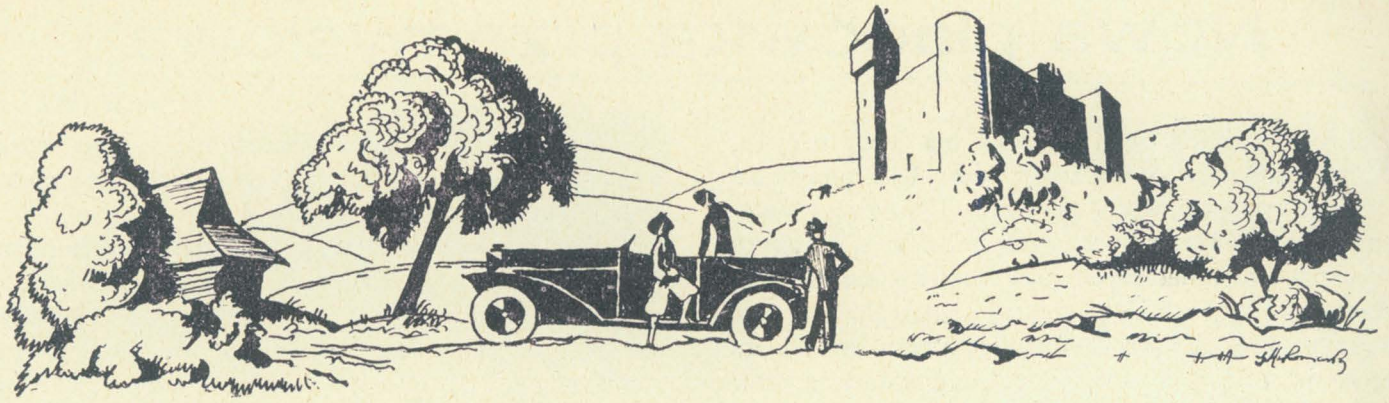
3) Dyrekcja wraz z grupą pracowników z okazji 5-o lecia firmy.

2) Dział naprawy dynamomaszyn i starterów.

5) Dział naprawy seryjnej magnet.

Widocznie zbliża się już moment narodzin polskiego przemysłu samochodowego, gdy zanotować możemy szczęśliwy fakt powstania pierwszej wytwórni aparatów elektryczno-samochodowych, w jaką przetworzył się znany już od lat kilku na rynku warszawskim warsztat reperacyjny p. f. „Magnet“, własność p. Zygmunta Popławskiego. Założona w r. 1922, przy ul. Koszykowej 25, firma „Magnet“, dzięki energii swego założyciela, rozrastała się w tak szybkim tempie, że po 5 zaledwie latach dotychczasowy lokal stał się już dla niej za szczytym. Przeniesione na ulicę Hożą 33 do obszerniejszych lokali, warsztaty Magneta zamieniają się w prawdziwą wytwórnię, z oddzielnymi pracowniami dla naprawy i fabrykacji poszczególnych części aparatów elektrycznych. Mając już odpowiednio urządzoną pracownię, może p. Popławski podjąć się tak poważnego zamówienia, jak seryjna naprawa magne-

aparatów i instalacji próbnych własnego pomysłu p. Popławskiego, które zapewniają mu możliwość sprawdzania i kontroli wypuszczanych magnet i dynamo. Warsztaty „Magneta“ zatrudniają obecnie ponad 50 stałych pracowników, co stawia „Magnet“ w rzędzie większych już wytwórni. Metodyczny rozwój tej firmy i racjonalne stopniowane rozszerzanie fabrykacji, zapoczątkowanej jedynie reperacjami, które przeszły w fabrykację szeregu części od prostszych do coraz trudniejszych i bardziej skomplikowanych w miarę rozwijania się zdolności wytwórczych i specjalizowania się personelu,—każde wierzyć niezłomnie, iż czeka ją wielka przyszłość, jako pierwszej w Polsce wytwórni aparatury elektryczno-samochodowej. Nie widzimy wprawdzie dzisiaj jeszcze przyszłego polskiego „Ford“ lub polskiego „Renault’a“, ale zato widzimy już przyszłego polskiego „Bosch’a“.



K R O N I K A

Automobilizm na Wystawie Sportowej we Lwowie. W głównym pawilonie lwowskiej Wystawy Sportowej eksponowane były samochody i motocykle. Wystawiono 16 różnych marek samochodowych, a mianowicie: Ansaldo, Austro Daimler, Citroën, Chevrolet, Chrysler, Dodge, Essex, Fiat, Hudson, Lancia, Mercedes, Praga, Renault, Steyr, Tatra i Wolseley. Fabryk motocykli reprezentowano cztery: A. J. S., B. S. A., F. N. i Puch. Ogółem eksponowano 34 samochody i 8 motocykli. Najpiękniej prezentowało się stoisko samochodów Steyr, na którym wystawiono cztery maszyny skarosowane i jedno podwozie.

Wobec spodziewanego kryzysu naftowego.

Wbrew pesymistom, którzy przepowiadają rychłe, bo przed upływem lat 50-u, wyczerpanie kompletne zapasów ropy naftowej, dr. Eglöff obiecuje zaopatrzenie świata w benzynę na lat jeszcze co najmniej 800. Dr. Eglöff mianowicie wynalazł rzekomo metodę zamiany smoły bitumicznej na benzynę przy pomocy krankingu. Wynalazca zapewnia, że benzyna jego, otrzymywana w ten sposób, przewyższa nawet pod względem jakości benzynę zwykłą, dzięki wysokiej zawartości w niej węglowodanów aromatycznych nienasyconych. Ponieważ oceniają światowe złoża węgla bitumicznego na 3.154.000.000.000 ton, z czego 1.600.000.000.000 ton tylko w Stanach Zjednoczonych, z których przy destylacji w niskiej temperaturze otrzymać można 800.000.000.000 beczek smoły, przeto ostatecznie przy dalszej przeróbce tej ostatniej dr. Eglöff obiecuje światu bagatelkę, bo 230.000.000.000 beczek benzyny!

Nowy Trust amerykański. Jeden z najczynniejszych i najbogatszych bankierów amerykańskich, znany i w Polsce, p. M. Dillon, właściciel Banku Dillon, Read w Nowym Jorku i od niedawna fabryki Dodge Brothers, ma zamiar podobno utworzyć wielki trust samochodowy dla budowy seryjnych samochodzików typu europejskiego, który cieszy się obecnie w Ameryce wielkim powodzeniem. Konsorcjum obejmowałoby następujące firmy samochodowe: Dodge Brothers, Continental Motors, Star, Graham Bros, Stutz, Locomobile, Studebaker, Peerless, Haynes, Hunt Body, Spicer Co i Adams Axle. Zadaniem nowego trustu miałyby być produkcja tanich samochodów, oraz fabrykacja takich organów i akcesorji, które do tej pory produkowane były przez inne przemysły. W ten spo-

sób cały amerykański przemysł samochodowy dąży do połączenia się w kilka wielkich konkurencyjnych grup. Obok konsorcjum Forda i General Motors byłaby to trzecia wielka grupa fabryk samochodowych.

Sztuczny brukowiec. Inżynier niemiecki, p. M. Krüger, wynalazł sposób fabrykacji sztucznego brukowca. Wynalazca używa odpadków z kamieniołomów, które przy pomocy własnej metody topi i, naśladując naturalne zjawisko formacji skał wybuchowych, np. bazaltów, dolomitów i t. p., nalewa je w różnorodne formy. Wytrzymałość tak otrzymanych sztucznych kamieni jest podobno nadzwyczajna, pozatem wielką ich zaletą jest stała, nawet przy starciu, chropowata powierzchnia. Twardość ich równa się twardości kamieni naturalnych. Łączenie przy brukowaniu jest bardzo ułatwione, dzięki wyraźnie odciętym ściankom sześciątów. Jednym słowem idealny materiał na pokrycie nawierzchni dróg, szkoda tylko, że w opisie tego ciekawego wynalazku nic nie powiedziano o kosztach produkcji sztucznych „naturalnych” kamieni, które prawdopodobnie muszą być również nadzwyczajne wobec ogromnych temperatur, koniecznych dla stopienia skał!

Trzydzieści pięć lat temu... W katalogu fabryki Panhard Levassor z r. 1892 znajduje się następujący ustęp: „Szybkość: Samochody posiadają 3 szybkości: małą, średnią i wielką. Wielka szybkość wynosi naogół 17 kilometrów na godzinę. Można jednak w miejscowościach płaskich i niezamieszkałych osiągać jeszcze większe szybkości, dochodzące do 20 km/g., ale te wielkie szybkości wymagają od kierowcy ogromnej uwagi i nie są nigdy zalecane. Mała szybkość jest używana na wzniesieniach i w trudnych przejazdach”.

Dziś samochód tej samej marki osiąga z łatwością 150 km/g., zaś „w miejscowościach płaskich i niezamieszkałych” przekroczyliśmy niedawno 300 kilometrów na godzinę. Jak więc potwornych szybkości spodziewać się możemy, o ile technika samochodowa równie szybko będzie naprzód postępować?

Podatki samochodowe w Anglii. Automobiliści angielscy mają nielada kłopot. Oto bardzo wysoki i obciążający szczególnie posiadaczy małych maszyn podatek od samochodów, nie zostanie zastąpiony, jak zapowiadano, taksą od benzyny, lecz będzie utrzymywany jak dotychczas, a swoją drogą taksa od benzyny

również zostanie wprowadzona. Na domiar złego ma wejść w życie ograniczenie szybkości na drogach do 50 km./g. A więc nie tylko w Polsce automobiliści mają powody do narzekania...

Kobieta zwycięża w „Bol d'Or”. Doroczny konkurs wytrzymałości w jeździe dwudziestoczęterogodzinnej dla motocykli, cyclecarów i lekkich samochodów,



Konkurs wytrzymałości „Bol d'Or”. Start motocyklistów.

zorganizowany został w dniach 5 i 6 czerwca przez Zjednoczenie Francuskich motocyklistów i cyclekarzystów. Jako teren zawodów wybrany został w tym roku tor, położony w lesie pod Fontainebleau, mierzący w obwodzie 5241 m.

W pierwszym dniu zawodów rozegrany został konkurs motocykli, do którego stanęło 55 współzawodników. W dwie godziny po zakończeniu biegu motocyklowego wystartowały samochodziki i cyclecary, których zgłosiło się 29. Do celu doszło, po dwudziestu czterech godzinach jazdy, 36 motocykli oraz 22 samochodziki i cyclecary. W konkursie motocyklowym zwyciężył Lempereur na belgijskiej maszynie F. N. 350 cm.³, przebywając rekordowy dystans 1698 klm. 084 m., z szybkością średnią 70 klm. 783 m./g. Zawody małych samochodów wygrała kobieta, znana sportsmanka francuska Violette Morris na wyścigowym samochodzie B. N. C. 1100 cm.³, osiągając przestrzeń 1619 klm. 460 m. z szybkością średnią 67 klm. 477 m./godz., gorszą od rekordowej, ustanowionej w roku ubiegłym przez Senechala.

Szczegółowe wyniki konkursu „Bol d'Or” są następujące:

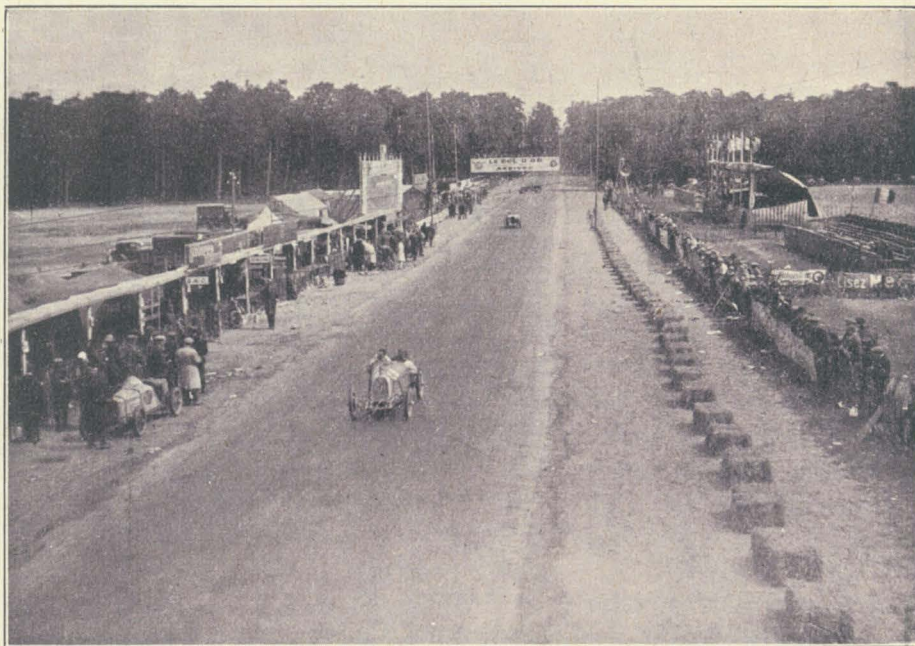
Mot. 125 cm.³: 1. Biemans (Rovin) przebył 202 okrążeń czyli 1058 klm. 682 m. z szybkością średnią 44 klm. 111 m./g.

Mot. 175 cm.³: 1. Cabet (Monet Goyon) przebył 290 okrążeń czyli 1519 klm. 890 m. z szybkością średnią 63 klm. 328 m./g. rekord.; 2. Bouret (San Sou Pap) 285 okr.; 3. Voisin (Thomann) 269 okr.; 4. Baudart (Harlette) 266 okr.; 5. Sourdout (Monet Goyon) 262 okr.

Mot. 250 cm.³: 1. Laurent (Laurent) przebył 279 okrążeń czyli 1462 klm. 239 m. z szybkością średnią 60 klm. 926 m./g. rekord.; 2. Marceau (Jean Thomann) 272 okr.; 3. Kiéné (New Map) 260 okr.; 4. Renaud (C. P. Roleo) 234 okr.

Mot. 350 cm.³: 1. Lempereur (F.N.) przebył 324 okrążeń czyli 1698 klm. 084 m. z szybkością średnią 70 klm. 783 m./g. rekord.; 2. Hommaire (Monet Goyon) 311 okr.; 3. Thézenas (Ravat) 297 okr.; 4. Andreino (Clément Gladiator) 280 okr.

Mot. 500 cm.³: 1. Debaisieux (Monet Goyon) przebył 322 okrążeń czyli 1687 klm. 602 m. z szybkością średnią 70 klm. 316 m./godz. rekord.; 2. Lovinfosse (F. N.) 309



Konkurs wytrzymałości „Bol d'Or”. Pani Violette Morris przed trybunami.

okrążeń; 3. Marc (Gnome Rhone) 307 okr.; 4. Berenger (B. S. A.) 267 okrążeń.

Mot. z wózkiem 350 cm.³: 1. Cheret (Austral) przebył 213 okr. czyli 1116 klm. 333 m. z szybkością średnią 46 klm. 513 m./g.

Mot. z wózkiem 600 cm.³: 1. Messenger (New Motorcycle) przebył 196 okr. czyli 1027 klm. 236 m. z szybkością średnią 42 klm. 801 m./g.

Cyclecary 750 cm.³: 1. Siran (d'Yrsan) przebył 206 okrążeń czyli 1079 klm. 646 m. z szybkością średnią 44 klm. 985 m./g.

Cyclecary 1100 cm.³: 1. Mottet (d'Yrsan) przebył 291 okrążeń czyli 1525 klm. 131 m. z szybkością średnią 63 klm. 547 m./g.; 2. Dumoret (Morgan) 268 okr.

Sam. sport. 750 cm.³: 1. Communier (Ratier) przebył 236 okrążeń czyli 1236 klm. 876 m. z szybkością średnią 51 klm. 536 m./g.

Sam. sport. 1100 cm.³:

1. Bouriat (E. H. P.) przebył 290 okrążeń czyli 1519 klm. 890 m. z szybkością średnią 63 klm. 328 m./g.; 2. Marguerite (Marguerite) 273 okr.

Sam. wyśc. 350 cm.³:

1. Viratelle (Viratelle) przebył 168 okrążeń czyli 880 klm. 488 m. z szybkością średnią 36 klm. 687 m./g.

Sam. wyśc. 500 cm.³: 1. Treunet (Sima Violet) przebył 298 okrążeń czyli 1561 klm. 818 m. z szybkością średnią 65 klm. 075 m./g. rekord.

Sam. wyśc. 750 cm.³:

1. Violet (Leroy - Violet) przebył 268 okrążeń czyli 1404 klm. 588 m. z szybkością średnią 58 klm. 524 m./godz.

Sam. wyśc. 1100 cm.³:

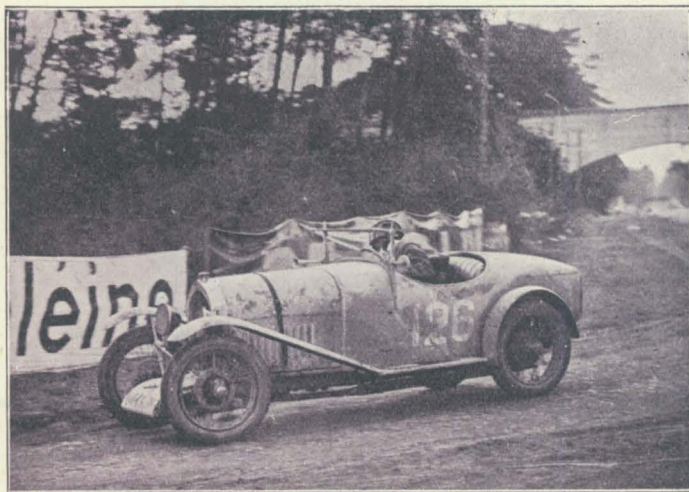
1. Pani Violette Morris (B. N. C.) przebyła 309 okrążeń czyli 1619 klm. 460 m. z szyb. średnią 67 klm. 477 m./godz.; 2. Lefebvre Despeaux (B. N. C.) 306 okr.; 3. Pedexés (B. N. C.) 292 okrążenia; 4. Vanhoof (G. A. R.) 290 okrążeń; 5. Marguerite (Marguerite) 278 okr.

Konkurs wytrzymałości w Brookland. W dniu 7 maja zorganizowany został na torze autodromu Brookland pod Londynem, sześciogodzinny konkurs wytrzymałości dla samochodów turystycznych. W zawodach brały udział 42 samochody, z których do celu doszło 17. Pierwsze miejsce w klasyfikacji zajął Duller na samochodzie Sunbeam, który przebył 620 kilometrów z szybkością średnią 103 klm./g. Drugim był Dykes na Alvis, a trzecim Birkin na Bentley.

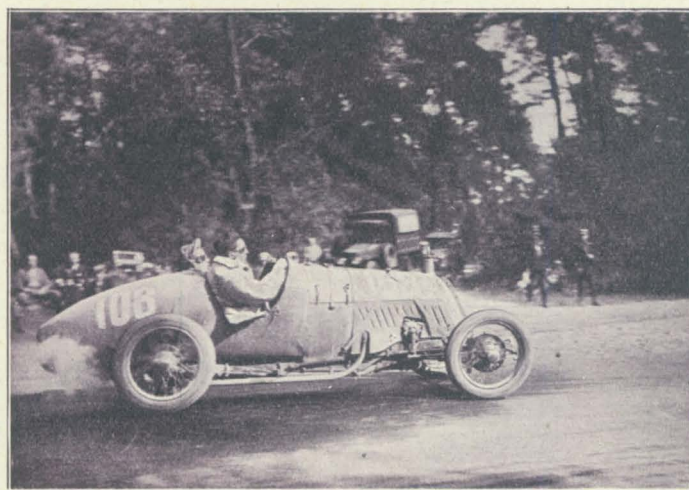
Zawody w Messynie. Automobilklub messyński zorganizował po raz trzeci w dniu 8 maja swój doroczny wyścig szosowy na przestrzeni 312 km. W wy-

ścigu tym zwyciężył Caliri na Bugatti przed Balestro na O. M. Podczas zawodów zdarzył się wypadek, w którym ciężkie, na szczęście jednak nie śmiertelne obrażenia, odniósł znany kierowca włoski, Alfred Maserati.

Klasyczne wyścigi na wzniesieniu Zbraslav Jiloviste koło Pragi rozegrane zostały w dniu 8 maja na przestrzeni 5600 metrów, odnosząc, jak zwykle, ogromny sukces sportowy. Heusser na pięciolitrowym samochodzie wyścigowym Steyr pobił rekord wzniesienia, wykazując czas 2 m. 59,9 sek., odpowiadający szybkości 113 klm./g. Poza tym w innych kategoriach wyróżnili się: Junek na Bugatti, Urban na Talbot, Hovavic na Amilcar, Purket na Skoda-Hispano Suiza, pani Einsiedel na Steyr, pani Junek na Bugatti, zaś w klasie motocykli: Mueller na D. K. W., Rolland na Terrot, Chaloupka na Scott, Bauhofer na B. M. W., Grabecz na Sunbeam i Vychodil na Montgomery.



Konkurs wytrzymałości „Bol d'Or”. Communier na Ratier—zwycięzca w kategorii samochodów sport. 750 cm.³.



Konkurs wytrzymałości „Bol d'Or”. Pani Violette Morris na B. N. C. zwyciężyła w klasie samochodów.

Doroczne wyścigi na wzniesieniu Rabassada koło Barcelony rozegrane były w dniu 15 maja na przestrzeni 4900 metrów. Najlepszy czas dnia, 4 m. 6,07 sek., osiągnął F. de Vizcaya na dwulitrowym samochodzie wyścigowym Bugatti, bijąc rekord wzniesienia.

Wyścigi samochodowe na szosie w Savio koło Ravenny, zorganizowane w dniu 15 maja na przestrzeni 290 klm., przyniosły zwycięstwo kierowcy Bona Gaspare na dwulitrowym samochodzie wyścigowym

Bugatti w czasie 2 g. 11 m. 34,6 sek. z szybkością średnią 132 klm./g. Drugie miejsce zdobył Presenti na Alfa Romeo, trzecie Sansoni na Bugatti, czwarte Fagioli na Salmson. Znany motocyklista włoski Saetti, który debiutował w tych wyścigach, jako kierowca samochodowy, zabił się wskutek nieszczęśliwego wypadku na zakręcie.

Austryjackie „Tourist Trophy” motocyklowe, zorganizowane w dniu 22 maja przyniosło zwycięstwo Thumshirna na Ardie 500 cm.³, który przebył dystans 310 km. w 3 g. 51 m. 31 sek. Drugim był Stelzer na B. M. W.

Ryzykowna wyprawa angielskiego hrabiego. — Przejazd przez Bałkany podczas rekordowego raidu.

Arystokrata angielski, hrabia Cardiganu usiłować będzie pobić rekord raidu samochodowego na przestrzeni od Konstantynopola przez Bałkany do Londynu.

Prowadzić on będzie nową maszynę marki Morris-Oxford o sile 15,9 Koni Mechanicznych, zaopatrzoną w opony Dunlopa, które wzięły wszystkie pierwsze nagrody w niedawnych próbach wytrzymałości, organizowanych w Szwecji.

Angielski hrabia, któremu towarzyszyć będzie w tej ryzykownej wyprawie podpułkownik Smith z Konstantynopola, niedawno przejeżdżał przez Warszawę w drodze do Turcji.

Tow. „Farbenindustrie“ buduje fabrykę nafty syntetycznej.

Tow. Akc. „Farbenindustrie“ rozpoczęło pod Merseburgiem w Saksonji budowę wielkiej fabryki nafty syntetycznej z lignitu. Rzecz rozpoczęto na wielką skalę, ponieważ przy budowie zajętych jest 6 tysięcy robotników. Fabryka składać się będzie z dwudziestu obszernych budynków oraz trzech wielkich hal maszynowych. Dziesięć budynków służyć będzie dla destylacji tylko lignitu. Otrzymane produkty magazynowane będą w 15 szopach. Budowa ma być ukończona w ciągu jednego roku. Przewidywana produkcja wyniesie 120.000 ton płynnego paliwa rocznie. Prócz tego towarzystwo produkować będzie w specjalnej fabryce, zaopatrzonej w dwa gazometry, o pojemności po 2.800 m³ — nitrat.

Wyścigi motocyklowe na szosie Solitude koło Stuttgartu, odbyły się w dniu 22 maja wobec 100000 widzów. Zwycięzcą został Bauhofer na litrowym motocyklu B. M. W., który przebył dystans 223 km. w czasie 2 g. 10 m. 43 sek., z szybkością średnią 102,3 klm./g.

Zawody szybkości na przestrzeni jednego kilometra o starcie z rozbiegu, rozegrane w Bordeaux w dniu 22 maja, wygrał Chiron na trzylitrowym samochodzie wyścigowym Bugatti, rozwijając średnio 208 klm./g. Świetną szybkość 193,5 klm./g. osiągnął Morel na małym samochodzie wyścigowym Amilcar

1100 cm.³. W klasie samochodów sportowych zwyciężył Boillot na Peugeot z szybkością 157 klm./g., zaś w klasie motocykli — Pean na Peugeot z szybkością 139 klm./g.

Nowy rekord jazdy godzinnej na samochodzie.

W dniu 27 maja kierowca Marchand na samochodzie wyścigowym Voisin, tym samym, który pobił niedawno rekordy 100 km. i 100 mil ang., przejechał w ciągu godziny na torze autodromu Monthlery przestrzeń 206 km. 558 metrów, bijąc tem samem poprzedni rekord jazdy godzinnej, ustanowiony przez Eldridgea, a wynoszący 203 km. 725 m.

Węgierskie „Tourist Trophy“ motocyklowe, urządzone w dniu 15 maja, wygrał Niemiec Thumshirn na Ardie 500 cm.³, pokrywając dystans 304 klm. w 3 godz. 36 m. 40 sek.

Estienne ofiarą bandytów.

Znakomity podróżnik francuski René Estienne, znany ze swych przepraw samochodowych przez Saharę i w głąb Czarnego Lądu, został zamordowany przez bandytów koło Boudenib.

Śmierć znanego kierowcy belgijskiego. Młody kierowca wyścigowy,

René de Buck, znany ze swych błyskotliwych sukcesów, padł ofiarą katastrofy podczas treningu na szosie w Chimay, ponosząc śmierć na miejscu.

Mówią, że: podobno Centralne Warsztaty Samochodowe przystąpiły już do budowy pierwszej serii 20 samochodów, które wszystkie pokryte są zamówieniami. Również podobno hr. Stefan Tyszkiewicz otrzymał szereg zamówień na swój nowego typu Ralf Stetysz 6-cylindrowy i wobec tego przystąpił już w Paryżu do budowy seryjnej swych pięknych samochodów. W każdym razie dążymy nareszcie do produkowania własnych samochodów, a co najważniejsze — mamy już klientelę, gotową kupić samochód polskiej fabrykacji.

Spis samochodów, zarejestrowanych w kwietniu w Warszawie. Chevrolet 3, OM 2, Austro-Daimler 3, Laurin Klement 1, Paige 2, Donnet Zedel 1, Essex 1, Steyr 1, Graf & Stift 1, Tatra 3, Ford 47, Citroën 4, Panhard & Levassor 1, Berliet 1, Chrysler 4, Buick 5, Renault 7, Fiat 7, Dodge 1, Peugeot 2, Ceirano 1, Puch 1, Mathis 1. Razem 100 (sto).



Przyjazd lorda Cardigana do Warszawy. Samochód Morris-Oxford przed Automobilklubem Polski — przy kierowcy lord Cardigan.

Cicca

W roku 1927 rzucono na rynek wszechświatowy
„CICCAVOX“
 Nowy ostrzegacz magneto-elektryczny

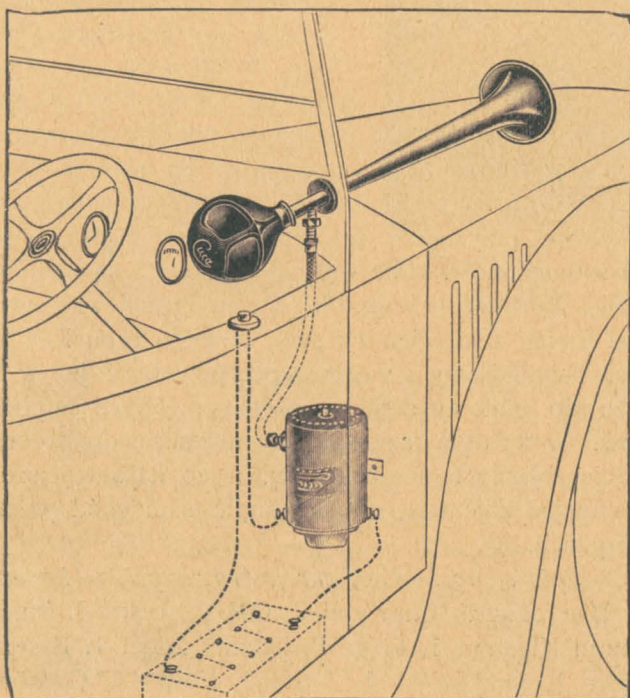
Najlepszy!



Najtańszy!

Najbardziej sensacyjną nowością jest
„CICCAPHON“ ELEKTRYCZNY
 jest to sygnał, który może działać bądź od ręcznie
 przez naciskanie gruszki, bądź też zapomocą
 prądu elektrycznego.

„Ciccaphon“ Elektryczny, jak wszystkie wyroby „Cicca“,
 jest wolny od błędów konstrukcyjnych. Firma daje pełną
 gwarancję.



PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ I W. M. GDAŃSK
„COREFA“, Warszawa, Wilcza 33. Tel. 137-94
 ŻAĐAĆ WSZĘDZIE. ŻAĐAĆ WSZĘDZIE.

RENAULT

T-wo „ESPER“

WARSZAWA

Marszałkowska 153

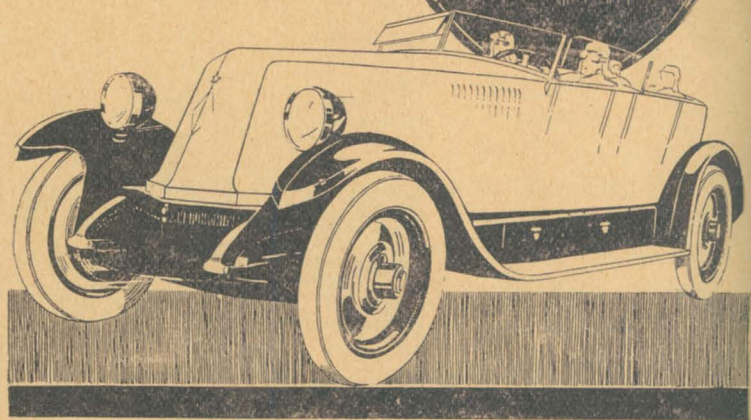
Telef. 21-64

KATOWICE

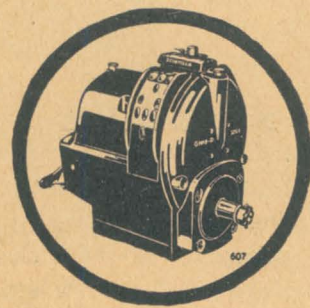
ul. 3-go Maja 45

Telef. 5-85

Samochody
 i części zamienne
 stale na składzie



SCINTILLA



MAGNETA

PRĄDNICE — ROZRUSZNIKI,
 TABLICE ROZDZIELCZE —
 REFLEKTORY, BATERJE I T. D.

Dom Handlowy **PROLABOR** Sp. z ogr. odp.
 WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA RZECZPOSPOLITA POLSKA

WARSZAWA

MARSZAŁKOWSKA 40, TEL. 73-15