

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

REDAKTOR: KAZIMIERZ WALLMODEN

WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: WARSZAWA, OSSOLIŃSKICH 6, TELEFON 287-05

PRZED ZAPISAMI DO VIII RAIDU MIĘDZYNARODOWEGO AUTOMOBILKLUBU POLSKI

W roku bieżącym Automobilklub Polski kończy 20 lat swego istnienia. W ciągu tego poważnego okresu zmieniali się ludzie, stojący na czele polskiego sportu automobilowego, a z nimi i poglądy na cele i zasady tego sportu, oraz sposoby ich urzeczywistniania. — W jednym jednakże punkcie nie było nigdy rozbieżności zdań a mianowicie co do celowości i znaczenia dla rozwoju automobilizmu wielkich raidów. Wyścigi szosowe czy też torowe mają niewątpliwie pierwszorzędne znaczenie tak pod względem sportowym, jak i propagandowym. Zawrotne szybkości osiągane w tych zawodach dają chlubne świadectwo dzisiejszemu poziomowi techniki automobilowej oraz fenomenalnej zręczności i umiejętności kierowców.

Jest rzeczą jasną, że dla osiągnięcia tych wspaniałych zaszczytnych wyników muszą być budowane maszyny specjalne, przeważnie bardzo małe, albo też i nie mające wspólnego ze swymi siostrzycami użytkowymi. Są one żywym świadectwem umiejętności konstrukcyjnych fabryk, które je stworzyły, ale nie dowodzą o dobroci maszyn użytkowych przez te fabryki budowanych.

A więc wśród wielu cennych rezultatów, jakie wyścigi przynoszą, brak jest jednego bardzo ważnego, a mianowicie próby wszechstronnej samochodów, przeznaczonych do użytku ogólnego.

W krajach, w których automobilizm jest dopiero w początkowym stadium swego rozwoju, jak to ma miejsce w Polsce, taka próba ma bodajże znaczenie największe.

Z drugiej strony Polska z jej ogromnym obszarem i 30 milionową ludnością, z jej bogatym rolnictwem i różnorodnością prosperującego przemysłu, stanowi

znakomity teren dla rozwoju automobilizmu, szczególnie wobec stosunkowo słabej sieci dróg żelaznych.

Z tych też założeń wychodząc Komisja Sportowa Automobilklubu Polski na czele polskiego programu sportowego stawiała zawsze długodystansowe zawody turystyczne, jako wszechstronną próbę samochodową, organizowaną w warunkach trudnych, ale życiowych.

Zawody te, naturalnie z pominięciem okresu wojennego, były prawie z roku na rok powtarzane. Regulaminy ich ciągle ulegały zmianom, stawiając coraz to nowe zadania konkurentom i maszynom.

Regulamin tegorocznego Raidu Międzynarodowego Automobilklubu Polski już ósmego z kolei opiera się na głębokiej analizie długoletnich doświadczeń i stawia konkurentów wobec całego szeregu prób, które w całokształcie swym jaskrawo uwypuklą walory, no i braki wszystkich typów maszyn zaś od kierowców wymagać będą ogromnej rutyny, umiejętności i wytrzymałości oraz doświadczenia sportowego.

Nie chcę przez to powiedzieć, że regulamin ten jest ideałem w ogólnym swym założeniu czy też w budowie poszczególnych jego elementów, twierdząc jednakże, że tegoroczny raid rozegrany na zasadach w tym regulaminie przewidzianych stanowi będzie próbę tak trudną i ciekawą, że wzmoże on jeszcze zainteresowanie jej wynikami polskich władz rządowych i polskiego społeczeństwa, a tem samym nie może nie poddać się jej ani automobilista, mający wyższe aspiracje sportowe, ani też firma samochodowa, którą polski rynek interesuje.

Nie wątpimy również, że powstający polski przemysł samochodowy i w roku bieżącym stanie do konkurencji, udowadniając publicznie, że już w pierwszym okre-

sie swego istnienia godzien jest swych starszych wspólników zawodników zagranicznych.

Dodać jeszcze muszę, że w roku bieżącym trasa Raidu Międzynarodowego Automobilklubu Polski po raz pierwszy biec będzie w części swej i po za granicami Polski.

Korzystając w tej mierze z uprzejmej gościnności naszych sąsiadów, chcemy przez to rozszerzyć znacznie sferę zainteresowania naszymi zawodami i ich wynikami, co przyczyni się w większym jeszcze stopniu do popularyzacji automobilizmu.

Janusz Regulski

OGÓLNE ZEBRANIE CZŁONKÓW AUTOMOBILKLUBU POLSKI

Tegoroczne Ogólne Zebranie Członków Automobilklubu Polski, odbyte w dniu 6 lutego, przejdzie niewątpliwie do historii Klubu, jako jeden z najważniejszych momentów w jego rozwoju. Uchwały powzięte na zebraniu wykazują z jednej strony ogromny rozwój Klubu w ostatnim okresie jego działalności, z drugiej zaś strony są wielkim krokiem naprzód w kierunku dalszego rozszerzenia tej działalności dla dobra automobilizmu i automobilistów polskich.

Ze względu na wszechstronny rozwój Klubu niezbędnym okazało się wprowadzenie zmian w Statucie, które zreferował zebranym Sekretarz Generalny p. Franciszek Szarbachowski. Zmiany te dotyczą w pierwszej linii ustanowienia Komisji Turystycznej, która zajmować się będzie sprawami tak zaniebawianymi u nas jeszcze turystyki samochodowej. Istniejące w Klubie od roku Biuro Turystyczne służyć będzie jako organ wykonawczy Komisji, co przyczyni się do powiększenia zakresu jego pożytecznej dla automobilistów pracy. Prezesem Komisji Turystycznej wybrany został p. inż. Mieczysław Rappe.

Dalszą doniosłą zmianą Statutu, uchwaloną przez Ogólne Zebranie, jest obniżenie składek dla członków nadzwyczajnych. Składki te wynoszą obecnie: 40 złotych wpisowego i 40 złotych rocznie dla osób fizycznych oraz 100 złotych wpisowego i 100 złotych rocznie dla osób prawnych. Tak małe opłaty pozwolą wszystkim, nawet najmniej zamożnym automobilistom na należenie do Klubu i korzystanie ze wszystkich udogodnień, jakie z tego tytułu wynikają. Obniżenie składek jest również korzystne dla automobilistów zamieszkujących, którzy po zapisaniu się na członków rzeczywistych nie mogliby, zamieszkując na prowincji, korzystać z lokalu klubowego. Obecnie wszystkie korzyści, wynikające z należenia do Klubu, prócz możliwości odwiedzania lokalu towarzyskiego, są im udostępnione przy znacznie niższej składce.

Członkowie odwiedzający często lokal Klubu przyjmują z najwyższym zadowoleniem uchwałę Ogólnego Zebrania, upoważniającą Zarząd do nabycia nieruchomości przy Alei Szucha, przeznaczoną na siedzibę Klubu. Obecny bowiem lokal nie wystarcza na pomieszczenie

wszystkich biur i pokoi klubowych, to też życie towarzyskie Klubu było ostatnio bardzo skrzępowane. Z uwagi na to, że reprezentacyjny Klub trzydziestomilionowego państwa powinien posiadać odpowiednie pomieszczenie, oraz we własnym interesie członków, Zarząd Klubu postanowił nabyć oddzielną nieruchomość, które to postanowienie zostało przez Ogólne Zebranie usankcjonowane.

Własna siedziba Klubu zakupiona zostanie za pieniądze uzyskane od członków drogą wypuszczenia 5% wewnętrznych obligacji. Nakłada to na członków obowiązek przyścia Klubowi z pomocą finansową, z uwagi jednak na cel, który temu przyświeca, obowiązek ten z pewnością dla nikogo nie będzie przykry. Potwierdza to fakt, iż na samym tylko Ogólnym Zebraniu obecni członkowie zadeklarowali nabycie obligacji na sumę około 40.000 złotych.

Dla informacji podajemy, iż dom wybrany na siedzibę Klubu jest budynkiem jednopiętrowym, z czego parter przeznaczony zostanie na biura, pierwsze zaś piętro na właściwy lokal klubowy, tak, iż oba te działy nie będą sobie nawzajem przeszkadzały, jak to ma miejsce dotychczas. Ponadto w posesji Klubu urządzone zostaną garaże do dyspozycji członków. Jak więc widzimy uważyć siedziba Automobilklubu Polski posiadać będzie wymagany charakter reprezentacyjny i odpowie wszelkim potrzebom członków.

Porządek dzienny Ogólnego Zebrania zawiera oprócz powyższych spraw jeszcze sprawozdanie Komitetu z działalności za rok 1928, zreferowane przez Prezesa p. Karola hr. Raczyńskiego, sprawozdanie z działalności sportowej, wygłoszone przez Prezesa Komisji Sportowej p. Janusza Regulskiego, sprawozdanie rachunkowe i protokół Komisji Rewizyjnej, przedstawione przez Skarbnika p. Tadeusza Marchlewskiego, uchwalenie budżetu na rok 1929 oraz wybory nowych członków Komitetu, Komisji Balotującej i Komisji Rewizyjnej. Dzięki uniejętnemu przewodnictwu Vice-prezesa p. Franciszka Karpińskiego obszerny ten porządek dzienny wyzerpany został stosunkowo szybko.

Po Walnem Zebraniu Członków A. P.



Wobec zmian w Statucie Automobilkłubu Polski, uchwalonych na ostatniem Ogólnem Zebraniu, do Zarządu Klubu weszli: p. dyr. Janusz Regulski jako czwarty Vice - prezes (z lewej strony) i p. inż. Mieczysław Rappe jako Prezes Komisji Turystycznej (z prawej strony).



PRZYSZŁA SIEDZIBA AUTOMOBILKLUBU POLSKI



Nieruchomość przy Alei Szucha Nr. 10, która została wybrana na siedzibę Automobilkłubu Polski.

AUTOMOBILKLUB POLSKI

składa niniejszem

PODZIĘKOWANIE

firmom:

AUSTRO-DAIMLER

TOWARZYSTWO BUDOWY MOTORÓW S. A.

POLSKI FIAT S. A.

POZNAŃSKO-WARSZAWSKIE TOWARZYSTWO UBEZPIECZEŃ

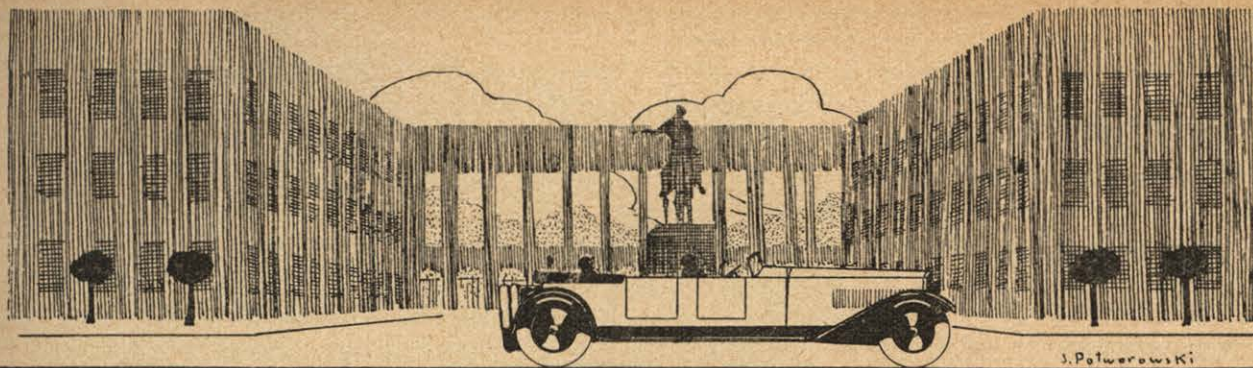
POLSKIE TOWARZYSTWO ZAKŁADÓW SKODY S. A.

TOWARZYSTWO „ELIBOR” S. A.

VARSOVIE AUTOMOBILE S. A.

AUTO KONCERN S. A.

które przez zapisy na wewnętrzne obligacje Automobilklubu
Polski przyczyniły się do powiększenia środków
na nabycie własnej siedziby Klubu.



PRZED WPROWADZENIEM NOWEJ TARYFY CELNEJ

POLITYKA CELNA NIE POWINNA HAMOWAĆ ROZWOJU KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ. — OBLICZANIE CŁA „AD VALOREM”. — UPROSZCZENIE FORMALISTYKI CELNEJ.

Jesteśmy w okresie przed rewizją taryfy celnej. Niewątpliwie dość sprzeczne poglądy będą się ścierały przy ustalaniu nowych stawek celnych, tak jak dość sprzeczne muszą być interesy producentów krajowych i importerów. Mamy jednak dowody, że tak jedna jak i druga strona potrafi się wznieść ponad swoje doraźne interesy i patrzeć na sprawę z punktu widzenia rozwoju automobilizmu, jako całości. Z tego też punktu widzenia i my będziemy patrzyli na to zagadnienie.

Pierwsze pytanie brzmi: podnieść czy obniżyć stawki celne? Za podniesieniem stawek przemawia chęć ochrony powstającego przemysłu krajowego. Przemysł ten jest nam konieczny i wielokrotnie dowodziliśmy, że na nim musi się oprzeć w znacznej mierze ogólny dobrobyt kraju i jego rozwój gospodarczy. Ale przemysł samochodowy dopiero zaczyna się rozwijać i wykazuje się jeszcze bardzo małą produkcją. Zamknąwszy więc dowóz samochodów przez bardzo wysokie cła, zahamowalibyśmy rozwój automobilizmu, a przede wszystkim komunikacji samochodowej na dłuższy okres czasu, gdy przecież rozwój tej komunikacji jest wprost konieczny dla gospodarczego ożywienia całych połaci kraju, szczególnie dla tych, które nie mają dostatecznie gęstej sieci kolejowej. Stawki celne nie mogą więc być tak wysokie, by miały hamować normalny rozwój nowoczesnego życia.

Dopóki wytwórnie krajowe produkują zbyt małe ilości wozów, by mogły pokryć choć połowę wewnętrznych zapotrzebowania, musimy znaleźć inny sposób, by je poprzeć, ale bez szkody dla rozwoju motoryzacji wogóle. Mogą posłużyć do tego celu przede wszystkim specjalne premje, które byłyby wypłacane wytwórcom za każdy samochód zbudowany w kraju, lub innego rodzaju środki, mające na celu poparcie wytwórni krajowych bezpośrednio, a nie zapomocą zahamowania dowozu samochodów wogóle. Powiem nawet więcej,

zbyt silne ograniczenie dowozu nie leży obecnie w interesie samych wytwórni krajowych, gdyż dla swego rozwoju na przyszłość muszą mieć one rynek zbytu, którego pojemność wyrabia się w miarę rozwoju automobilizmu.

Nie znaczy to, żebyśmy rewizję dotychczasowych stawek uważali za zbyteczną. Chodzi nam tylko o to, aby wielkie korzyści ogólne, jakie przynosi rozwój komunikacji samochodowej, nie były pominięte przy rozważaniach nad nową taryfą celną.

Tyle co do wysokości stawek; więcej mamy do powiedzenia w sprawie sposobu ich obliczania i klasyfikacji samochodów.

Wszyscy zgodzą się z tem, że stawki celne powinny faworyzować samochody użytkowe w przeciwieństwie do zbyt kosztownych. Samochód luksusowy charakteryzuje się przede wszystkim wysoką ceną, to też cło winno być, naszym zdaniem, obliczone od wartości samochodu. Na wysokość cła nie powinny wpływać takie lub inne cechy konstrukcyjne, które dzisiaj są może stosowane tylko na samochodach luksusowych, ale jutro mogą się znaleźć na wszystkich samochodach użytkowych. W ciągu ostatnich paru lat mieliśmy dużo przykładów pod tym względem, że wymienię chociażby rozpowszechnienie się karoseryj zamkniętych, hamulców na przednie koła, silników 6-cio cylindrowych i inne.

Niższe cło na podwozia jest najzupełniej słuszne i będzie niewątpliwie utrzymane. Cały pięknie rozwijający się przemysł karoseryjny temu właśnie zawdzięcza swą powstanie.

Pozostaje sprawa cła na części. Obłożenie wyższem cłem części składowych aniżeli samochodów kompletnych wydaje się nam nieczem nieuzasadnione. Być może, że przy ustalaniu obecnej taryfy, to znaczy kilka lat temu, ustawodawca miał na celu pobudzenie naszych

warsztatów, które nie mogły jeszcze budować całych samochodów, przynajmniej do wyrobu niektórych części. Być może nawet, że zarządzenie to było słuszne i odniosło swój skutek. Wiele warsztatów próbowało wyrobu części i zdobyło dzięki temu już pewne doświadczenie i śmiałość w poczynaniach na własną rękę. Doświadczenie to przydaje się obecnie naszym wytwórciom do budowy swych własnych samochodów, ale wyrób części samochodów zagranicznych nie leży obecnie w naszym interesie i nie może się opłacać. Tak więc jeżeli wyższe cło na części miało swe uzasadnienie poprzednio, to go teraz już nie ma. Sądzymy więc, że cło na części powinno być obliczane w tej wysokości, jak na podwozia, i proporcjonalnie do wartości danej części a nie w stosunku do wagi. Kryterjum wagi byłoby tu jeszcze bardziej zawodne aniżeli w zastosowaniu do całych samochodów, bo najdroższe części są często właśnie najlżejsze.

Mówiąc powyższe mieliśmy na myśli części składowe danego samochodu, a nie części składowe wspólne jak

magneta, świece, prądnice, akumulatory i t. p. Takie części powinny stanowić oddzielną grupę i cło na nie winno być zależne od tego, czy są w kraju wytwórcie, które do ich fabrykacji przystępują.

Na zakończenie jeszcze jeden dezyderat.

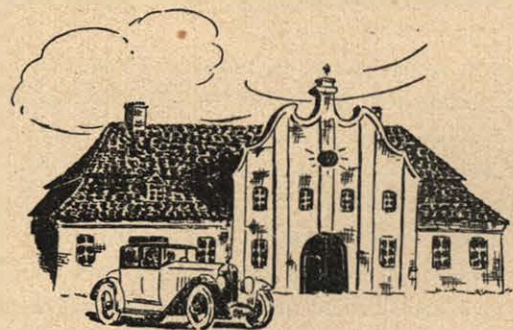
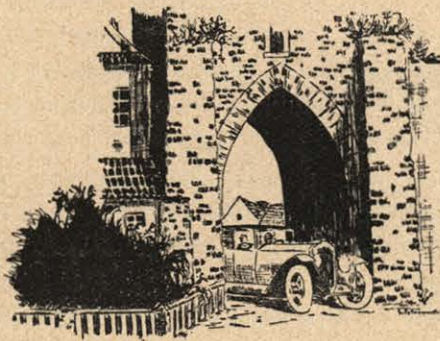
Nowa taryfa celna musi być prosta w swym układzie. Obliczenie cła nie powinno stanowić sztuki, dostępnej tylko dla specjalistów. Chodzi nam z jednej strony o uniknięcie nadużyć, a z drugiej zależy nam na tem, by importer nie tracił nieprodukcyjnie czasu i zabiegów na ocenie samochodów, bo to podnosi znacznie t. zw. „koszty handlowe“, które w rezultacie opłaca nabywca samochodu. Jeżeli przeciwstawiamy się zbyt niemu podwyższeniu ceł, z których dochód idzie przecież na rzecz Skarbu, to tembardziej musimy zwalczać haracz za skomplikowaną procedurę celną, która nikomu nie przynosi pożytku.

Kuzimierz Wallmoden.

BIURO TURYSTYCZNE AUTOMOBILKLUBU POLSKI

W A R S Z A W A
OSSOLIŃSKICH 6

T E L. 96-54



Udziela wszelkich wiadomości z dziedziny turystyki automobilowej w kraju i zagranicą. Układa szczegółowe marszruty dla podróży samochodowych. Informacje o stanie dróg, hotelach, restauracjach, warsztatach samochodowych i garażach w całej Europie. Sprzedaż map i przewodników automobilowych.



MONTE CARLO

MOJE WSPOMNIENIA I MONTE CARLO

NAPISAL

MARJAN KRYNICKI

Przystępując do skreślenia swych wspomnień i wrażeń z tegorocznego Zjazdu Gwiazdzistego do Monte Carlo, zająć się muszę przede wszystkim omówieniem udziału kierowców polskich w tej wspaniałej imprezie. Jak już o tem doniosła prasa codzienna i tygodniowa, kierowcy nasi, ze względu na ogromne trudności atmosferyczne, nie byli w stanie dotrzeć do Monte Carlo w przepisany terminie, podobnie zresztą, jak i czterdziestu innych konkurentów. Niema zatem powodów do załamывania rąk nad tym rezultatem, gdyż w sporcie samochodowym, a szczególnie w tych trudnych zawodach, przyczyną zewnętrzną, nieprzewidzianą okoliczności i przypadek oddziałują bardzo silnie na ostateczne wyniki. Co więcej, trudności wzrastają proporcjonalnie do kwadratu lub sześciannu wielkości podjętego zadania, a zauważyć należy, że zadanie kierowców naszych nie należało do najłatwiejszych. Jakiegokolwiek bądź zresztą są osiągnięte rezultaty, tegoroczny udział polskich kierowców i — weźmy to dobrze pod uwagę — polskiego samochodu w pięknych zawodach International Sporting Clubu, przedstawia wiele momentów jaknajbardziej korzystnych, dających jaknajpiękniejsze nadzieje na przyszłość.

Nie są to wcale gołosłowne twierdzenia, gdyż fakty przemawiają za nimi niezbitie. Przede wszystkim

trzeba tu wziąć pod uwagę ilość samochodów zgłoszonych i startujących z Polski. Pomijając mało nas obchodzących zawodników zagranicznych, którzy zamierzali od nas startować, ale, za wyjątkiem sympatyycznego i dzielnego Petita, zrezygnowali z tego zamiaru, wyruszyć miało do Monte Carlo aż sześć samochodów prowadzonych przez kierowców polskich. Z tej liczby nie pojechali tylko dwaj krakowianie Ripper i Rostworowski i to jedynie dlatego, że nieprzebyte zasypy śnieżne uniemożliwiły im dotarcie do



Nagroda zdobyta przez p. Gorzeńskiego na samochodzie Sielysz na konkursie komfortu w Monte Carlo.

punktów startu. Z pozostałej czwórki trzy samochody przebiegły całą Europę, docierając do Monte Carlo i osiągając pełny sukces, jeżeli chodzi o zainteresowanie sportowej opinii zagranicznej. Znakomite czasy Gorzeńskiego i Tyszkiewicza na ich wspaniałym Stetyszu, chlubie naszego automobilizmu, fenomenalne przeciętne Tuchowskiego na wielkim wozie Renault i nieporównany animusz sportowy niez mordowanego Kołaczkowskiego na jego małej Zbrojówce — wszystko to wzbudziło szczere zainteresowanie i podziw zarówno w sferach samochodowych, jak i w całej prasie zagranicznej. W Paryżu Tuchowski i Gorzeński byli na czele wszystkich samochodów, startujących ze wschodniej i środkowej Europy, to też prasa wysuwała ich, jako murowanych faworytów, kandydatów na pierwszą nagrodę. Jak nam opowiadano później w Monte Carlo, nieprzybycie na czas polskich wozów wywołało ogólną konsternację, gdyż nikt nie przypuszczał, aby po zwaleniu tytułu trudności, mogły zajść jakieś nieprzewidziane wypadki na najłatwiejszym odcinku drogi. Niestety, bez nadziejna walka z mgłą, zalegającą całą środkową Francję, zmogła do reszty siły fizyczne Tuchowskiego i Kołaczkowskiego, którzy niemal bez przerwy prowadzili swe wozy od Warszawy, a nagła choroba mechanika opóźniła jazdę Gorzeńskiego

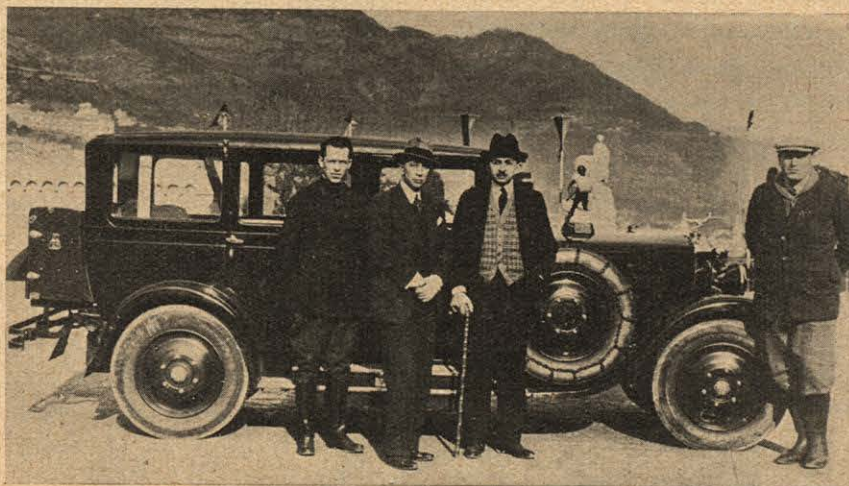


Tak wyglądał Stetycz i jego Dzielna obsada, przy opuszczeniu zaśnieżonej Polski...

W ten sposób kierowcy polscy niemal na progu zwycięstwa, zrezygnować musieli z pewnych laurów. Nie znaczy to jednak, aby wysiłek ich był bez znaczenia. Do ostatnich możliwości bronili oni honoru polskiego sportu automobilowego i z honorem wyszli z zapasów, tak iż wszyscy musieli skłonić głowę przed ich wyczynem.

Tyle jeśli chodzi o opinię zagraniczną. Dla nas tegoroczny udział kierowców polskich w zjeździe do Monte Carlo posiada stokroć większe znaczenie, gdyż wykazał on niezłomie, że sport automobilowy rozwija się w Polsce jaknajpomysłniej i szybko postępuje naprzód. Udział w imprezach zagranicznych ma tę dobrą stronę, że przez porównanie z obcymi widzi się własne braki i wady, lecz także i swoje punkty dodatnie. Tegoroczny Zjazd Gwiazdzisty do Monte Carlo pokazał jak na dłoni, że w sporcie samochodowym tych punktów dodatnich przybyła nam ostatnio ilość znakomita.

Ten krótki wstęp uważałem za rzecz konieczną dla oświetlenia stanowiska, z jakiego spoglądać należy na rezultaty uzyskane w Monte Carlo przez kierowców polskich. Teraz przejść już mogą do swych właściwych wspomnień.



...a tak wyglądał po przybyciu na słoneczną Rivierę.

Drogę do Monte Carlo odbywałem jako pasażer samochodu Renault, zgłoszonego do udziału w Zjeździe przez p. Zdzisława Skarbek-Tłuchowskiego. Początkowo zamierzaliśmy wyruszyć ze Lwowa, aby przebyć jaknajwiększą ilość cennych kilometrów, to też na dwa dni przed startem, czyli w piątek 18 stycznia, wyjechaliśmy z Warszawy, aby zawczasu przybyć na miejsce. Chodziły naprawdę głuche wieści, że na drodze do Lwowa leżą ogromne zasypy śniegowe, ale wtedy nikt sobie jeszcze z tegorocznej zimy nie robił. Ufni w moc silnika i w łopatki, przytroczone z tyłu samochodu, przebyliśmy gładko sto pierwszych kilometrów, na której to przestrzeni nie było wcale zasp. Dalej

jednak zaczęło być gorzej. Wjechałszy w wygrzebany w śniegu kołyz, którego białe ściany przekraczały gdzieś metrową wysokość. Przebiliśmy się rozpędem przez kilka mniejszych zasp i wreszcie pod jakąś górką utknęliśmy. Trzeba było wysiąść z samochodu i podjechać go do szczytu góry, poczem przejechaliśmy kilka kilometrów i utknęliśmy po raz drugi. Tu już wykopywanie zajęło nam przeszło godzinę, a gdy wreszcie maszyna ruszyła — zdołała się posunąć zaledwie o kilkanaście metrów i... ugrzęzła na dobre. Z pomocą sprowadzonych ze wsi ludzi i koni wygrzeby-

waliśmy się z tej pułapki aż do zmroku. O dotarciu do Lwowa nie mogło być mowy, gdyż dalej, za Lublinem, zasyły leżały jeszcze większe.

Po przenocowaniu w pobliskiej cukrowni Garbów, gdzie nas gościnnie przyjmował „Klub kawalerski“, nie bez poważnych trudności powróciliśmy do Warszawy, wśród szalonej zadyмки, zasypującej momentalnie nasze ślady.

Wobec niemożliwości dotarcia do Lwowa uzyskaliśmy pozwolenie na start z Warszawy i wyruszyliśmy w drogę w niedzielę 20 stycznia o godzinie 9 i pół wieczorem. Do celu w Monte Carlo dotrzeć należało w środę, najpóźniej do godziny 4 po

poł., tak, iż na przebyciu 2614 klm. mieliśmy niecałe 67 godzin.

Na drodze do granicy niemieckiej nie napotkaliśmy już ani jednej zasp. Po szosie, przykrytej równiutką warstwą zmarzniętego śniegu jechaliśmy pierwszorzędnie, to też Poznań mineliśmy o 1 w nocy, a w niepełną dwie godziny później przekroczyliśmy w Gorzycku granicę.

Jeszcze przed Berlinem śnieg zniknął zupełnie i pogoda uczyniła się niemal wiosenna. Do Berlina wjeżdżamy o 9 rano i, pobłądziwszy trochę po mieście, wpadamy na Leipziger Platz przed siedzibę Automobilklub von Deutschland, gdzie przyjmują nas bardzo uprzejmie i wzywają nam przejazd w książce drogowej.

W ciągu całego dnia przecinamy Niemcy, monotonna, płaska droga, wiodąca przez Brandenburg, Magdeburg, Braunschweig, Hameln i Dortmund. Jedyne urozmaicenie podróży są szosy, pokryte warstwą śliskiego lodu, na którym samochód zdradza wyraźną tendencję zatańczenia od rowu do rowu. Trzeba jechać

tomobilistów, udających się na Zjazd do Monte Carlo. Trudno policzyć, ile tam padło wymysłów i złorzeczeń. Zagłębie Ruhry jest to bowiem jakby jedno wielkie miasto, ciągnące się niemal bez przerwy na przestrzeni osiemdziesięciu kilometrów. Droga idzie tam stale ulicami, wijąc się przez przeróżne zaułki, to też automobilista ciągle błądzi i nawraca, a w rezultacie nakłada drogi i kłnie. Dość chyba powiedzieć, że jechaliśmy przez to piekło równo cztery godziny.

Wyrwawszy się z Zagłębia mijamy prędko Kolonję i Akwizgran, skąd już niedaleko do granicy belgijskiej. Na kilkaset metrów przed granicą mineliśmy Kołaczkowskiego, który wyjechał z Warszawy dzień przed nami. Miał on przejścia z akumulatorem i stracił dużo czasu, ale mimo to jedzie dalej, nie tracąc otuchy.

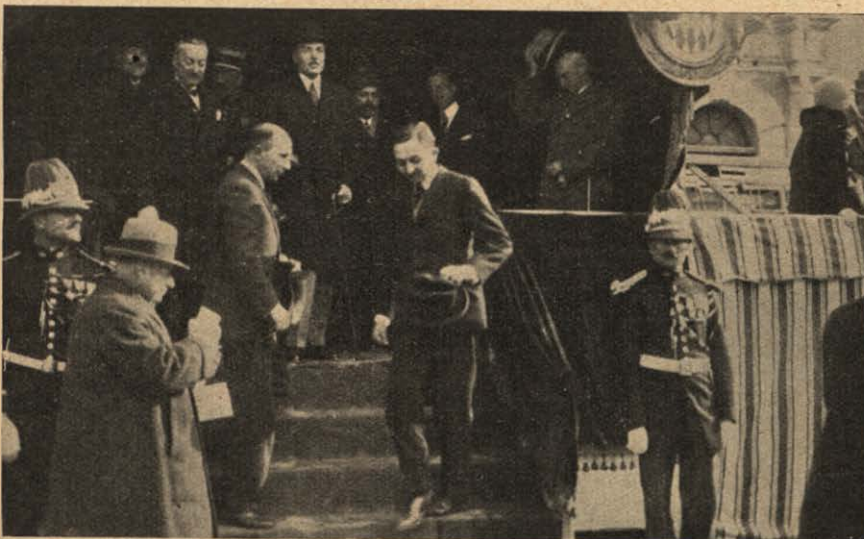
Nočna jazda przez Belgię nie należała do przyjemności, gdyż szosy były śliskie, a w dodatku mgła utrudniała orientację. Dopiero o szóstej rano, w słabym blasku wschodzącej

całą noc panowie. Po załatwieniu formalności i wypiciu kawy jedziemy dalej w kierunku granicy francuskiej.

We Francji mgła zaczęła wzmagać się, pokrywając świat nieprzenikniętą zasłoną. W końcu nie widzieliśmy nawet nadjeżdżających z przeciwka samochodów i w biały dzień posuwaliśmy się pomału, z zapalnikami latarniami, z szybkością nie większą, niż 30—40 klm/g. W ten sposób jadąc, dotarliśmy do Paryża dopiero o 5 po południu, a zatem w porze największego ruchu. Zanim więc załatwiliśmy formalności w Automobile-Club de France i zanim kupiliśmy nowy sygnał, minęło prawie dwie godziny. Wyjechaliśmy więc z Paryża już po ciemku, kierując się na Lyon.

Pod miastem mgła była tak nieprzenikniona, że jechać mogliśmy jedynie w długim sznurze samochodów, poruszających się naprzód krok za krokiem. O wymijaniu nie mogło być mowy, gdyż groziło to niechybną katastrofą.

Dalej mgła przerzedziła się nieco, tak iż w niezłym tempie przejechaliśmy przeszło sto kilometrów. Niestety na tem się skończyło. Mleczny тумan, wirujący przed samochodem w blasku reflektorów, zgęstniał ponownie, zmuszając nas znowu do ograniczenia szybkości. Posuwaliśmy się żółtym krokiem zmęczenia i wyczerpania do ostatecznych granic. Oczy kleiły się i omdlewały znużone członki. W końcu, gdy straciliśmy tyle czasu, że przyjazd na termin do Monte Carlo stał się więcej niż pro-



Konstruktor Stetyusza br. Stefan Tyżkiewicz (z prawej strony) i p. Gorzeński po otrzymaniu nagrody z rąk księcia Monaco.

bardzo ostrożnie i wolno — a tu czas ucieka.

O zmroku wjeżdżamy w Zagłębie Ruhry. Ten odcinek drogi ma już ustaloną smutną sławę w opinii au-

go dnia, wjeżdżamy w szerokie aleje Brukseli. W pięknej siedzibie Royal Automobile Club de Belgique powitali nas ze zdecydowaniem zaspaleni i znużonymi minami dyżuru-



Plakietka za ukończenie Zjazdu, przyznana p. Gorzeńskiemu na samochodzie Stetyusza.

blematycznym, uznaliśmy, że rozsądniej będzie zrezygnować z dalszej jazdy. W mieście Moulins zapadliśmy na zasłużony odpoczynek.

Tak się przedstawia w krótkim zarysie przebieg jazdy i przyczyna rezygnacji Tłuchowskiego. W identycznych mniej więcej warunkach wycofał się również Kołaczkowski. Natomiast przyczyną niedojechania na czas Gorzeńskiego nie były trudności atmosferyczne.

Wyruszył on z Warszawy o siedem godzin wcześniej niż nasz Renault, to też przez zamgloną Francję przejechał w ciągu dnia i, mając znacznie łatwiejsze warunki, dotarł do Lyonu już we wtorek o 9 wieczorem. Stąd do Monte Carlo pozostawało tylko niespełna 450 km, tak że dojechanie na czas było rzeczą absolutnie pewną.

Niestety wkrótce za Lyonem jeden z mechaników gwałtownie zachorował, tak iż tempo jazdy Stetysza musiało być o połowę zmniejszone. Na kontroli w Avignon choroby nie mógł już wysiąść z samochodu, a w dalszej drodze stan jego pogarszał się z każdą chwilą. W Bri-

gnolles zdecydowano się zawezwać lekarza, który stwierdził ostry atak ślepej kiszki i polecił umieścić chorego w szpitalu. Po telefonicznym porozumieniu się z kierownictwem Zjazdu w Monte Carlo, pozostawiono mechanika w Brignolles pod opieką lekarską, poczem wyruszone w dalszą drogę, obciążając samochód przepisany balastem. Niestety wszystkie te czynności zabrały tyle czasu, że do Monte Carlo dojechał Stetyusz już po zamknięciu kontroli.

Jury Zjazdu, uznając ten wypadek „siły wyższej“, przyznało Gorzeńskiemu plakietę za ukończenie zawodów. Ponadto otrzymał on jeszcze pierwszą nagrodę na konkursie komfortu w grupie wozów stojących poza konkursem. Tak więc pierwszy występ polskiego samochodu na terenie międzynarodowym zakończył się bardzo pięknym sukcesem.

Do Monte Carlo przyjechaliśmy drogą przez Marsylję zamiast w środę dopiero w sobotę 26 stycznia w południe, tak, iż ze wszystkich imprez zdążyliśmy zobaczyć tylko wyścig górski na wzniesieniu Mules. Wyścig ten organizowany jest na

dystansie trzech kilometrów, na trasie obfitującej w bardzo ostre skrzyty.

Start znajduje się niedaleko miasta, bo zresztą w księstwie Monako wszędzie jest niedaleko. Po przejechaniu kilku stromych ulic wydostaliśmy się na szosę wykutą w skale, tak wąską, że dwa samochody mogą się na niej wyminąć jedynie wtedy, jeśli jeden z nich przystanie na boku. Policjanci wskazują nam drogę poprzez jakieś dzikie wiraże, których nasz długi Renault ani rusz nie chce wziąć bez użycia tylnego biegu.

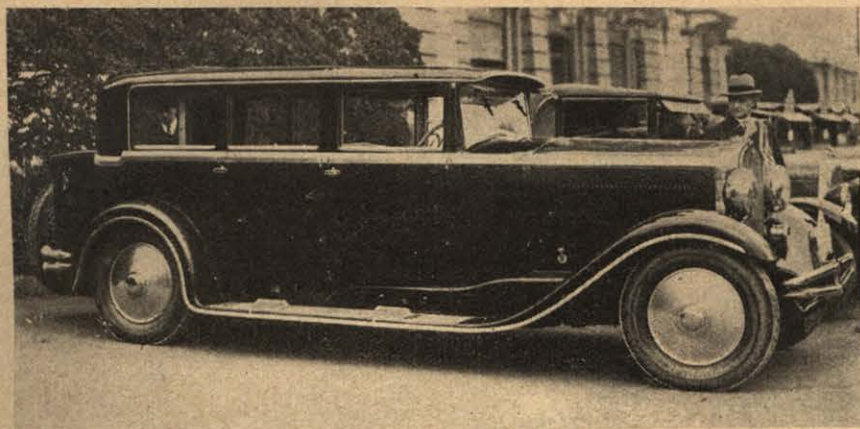
Im wyżej wjeżdżamy, tem wspanialszy roztacza się widok na leżące u stóp góry miasto i błękitne morze

Jeszcze kilka skrętów i jesteśmy na starcie. Niema tu wcale wyścigowej atmosfery, gdyż stoi tylko trochę samochodów rajdowych i uwija się kilkadziesiąt osób z ich obsady, bez żadnego zresztą zdenerwowania i rozgorączkowania. Widzów ani na lekarstwo, czemu się wcale nie należy dziwić, gdyż o tej porze są w Monte Carlo same stare Angielki, które zbyt mało się interesują sportem samochodowym, aby wylazły na tak stromą górę dla zobaczenia niezbyt ciekawego wyścigu.

Konkurs ma rzeczywiście przebieg dosyć monotony. Co kilka minut wyrusza ze startu jakaś maszyna i w spacerowym tempie pnie się pod górę, przyhamowując w dodatku bardzo na ostrych wirażach. Poszedłem i ja do góry, aby zobaczyć owe skrzyty i przy tej okazji zauważyłem rzecz, która przejęła mnie zgrozą. Oto na trasie biegu widniały głębokie na kilkanaście centymetrów koleiny, a zakręty pokryte były dołami tak kiejże niemal głębokości. Nigdy nie przypuszczałem, aby we Francji było to możliwe. Zły stan szosy przyczynił się bezwątpienia do stosunkowo słabych rezultatów osiągniętych w tegorocznym wyścigu, na co złożył się pozatem brak specjalnych sportowych wozów na starcie i brak wybitniejszych lub też dobrze obeznanych z trasą kierowców. Długie i ciężkie limuzyny niezbyt ochotnie



Jeden z uczestników Zjazdu na konkursie regularności.



Wspaniała Delage, który zdobył pierwszą nagrodę na konkursie komfortu.

pięły się pod górę, a kierowcy na ogół słabo dawali sobie radę z szalonymi wirażami. Tak więc wyścig na Mont des Mules nie bardzo mnie zbudował. Stwierdziłem stanowczo, że u nas imprezy tego rodzaju urządza się znacznie lepiej i efektowniej

Z samochodami, które brały udział w Zjeździe, zapoznałem się bądź to na wyścigu górskim, bądź to na niedzielnej defiladzie, bądź też poprostu na ulicy. W garażu, gdzie stał nasz Renault, miałem ponadto sposobność dokładnie obejrzeć ciekawą węgierską maszynę Weiss Manfred, która o mały włos nie zdobyła pierwszego miejsca w klasyfikacji Zjazdu. Maszyna ta, wyglądająca co najmniej na dwulitrowkę, posiada małe, czterocylindrowy, dwutaktowy motorek o pojemności zaledwie 875 cm³. Aż się nie chce wierzyć, że ten lilipuci silnik mógł przynieść z Bukaresztu, w tak trudnych warunkach drogowych, tę ciężką wielką maszynę z przestronną karoserją i czterema pasażerami — i to w dodatku z przeciętną szybkością prawie 41 km/g.

Inną ciekawą maszyną z dwutaktowym silnikiem był niemiecki samochód D. K. W., na którym Ma cher przybył poza konkursem z Królewca. Wóz ten posiadał jednakże tylko dwa cylindry, podobnie, jak dwutaktowa Zbrojówka Kołaczkowskiego.

Z małych samochodów wyróżniał się pozatem La Licorne, jedyna ma-

szyna, która przybyła z Warszawy w przepisany czas. Coprawda niewiele brakło jej kierowcy Petitowi do spóźnienia się, gdyż na ostatnią kontrolę wpadł on na dwadzieścia sekund przed ostatecznym terminem.

Na defiladzie wyróżniała się swą wspaniałą linją i błyszczącym lakierem ogromna limuzyna Delage z rozsuwanym dachem. Był to wóz znanego lyońskiego fabrykanta karoseryj Ottina, który przybył z Lyonu po to tylko, aby zdobyć pierwszą nagrodę na konkursie komfortu. Sport sportem, a interes interesem.

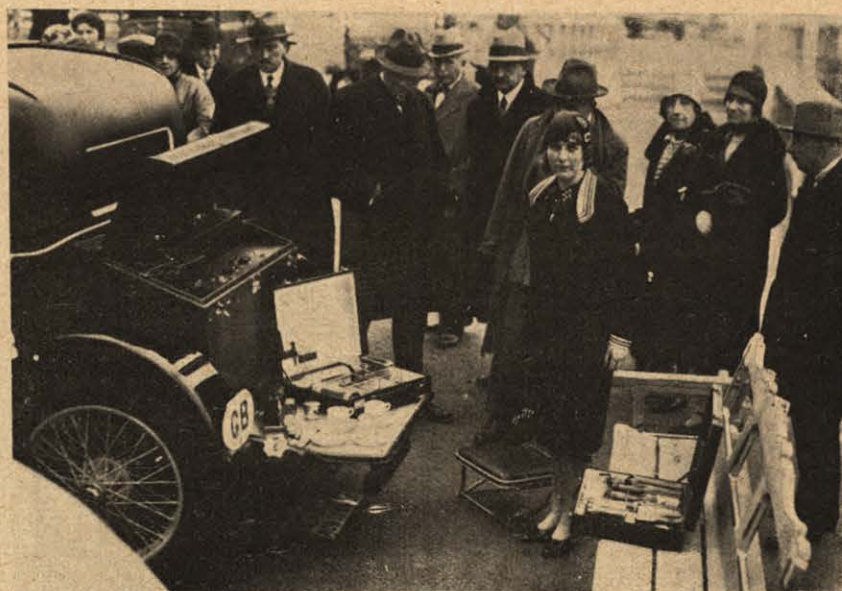
Bardzo komfortowymi karoseryjami odznaczały się również samochody angielskie, zdobywając szereg od-

znaczeń na konkursie. Jedna maszyna Sunbeam miała także rozsuwany dach na piękną pogodę.

Kiedy już mówię o Anglikach nie od rzeczy będzie wspomnieć, że wszyscy angielscy uczestnicy Zjazdu Gwiazdowego, których widziałem w Monte Carlo, mieli wyjątkowo poure miny. Pochodziło to, jak się domyślam, stąd, że ani jeden Anglik nie uzyskał dobrego miejsca w klasyfikacji Zjazdu. Wszystkie wozy angielskie przebyły coprawda bardzo duży dystans, przyjeżdżając aż z John O'Groats, ale ze względu na opady śnieżne uzyskały dosyć niewielkie szybkości przeciętne. Stąd strata punktów i w rezultacie rzadkie miny.

Dobrym humorem odznaczała się jedynie Miss Brunell, która w klasyfikacji Zjazdu uzyskała dopiero dwudzieste miejsce, ale zato zdobyła sobie ogromną popularność dzięki ciekawym urządzeniom w karoserji swego samochodu. Thumy otaczały stale jej angielskiego Talbota, skarosowanego jako kabriolet zielonego koloru z ciemno żółtymi obwódkami. Na drzwiach tej karety z obu stron widnieje napis „Ketty“ — imię jasnowłosej Miss.

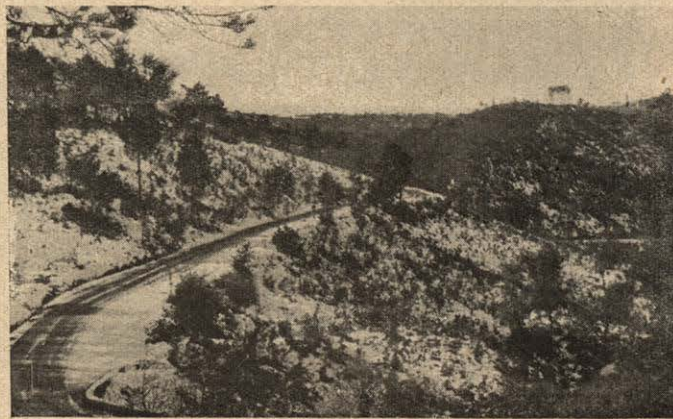
Karoseryja wewnątrz wybita do-



Miss Brunell prezentuje swój bar.



Renault p. Tlucbowkiego i jego obsada.



Dróg do Nicei pokryta była śniegiem.

skonałą skórą; poduszki i oparcia przykryte białymi haftowanymi zarzutkami. Główną jednak uwagę zwraca tablica rozdzielcza, na której umieszczono sześć zegarów, około dziesięciu różnych guzików, oraz z prawej strony jakiś tajemniczy, mały, niklowany lewarek, pod którym widnieje wąski otwór, zakończony srebrną muszlą.

Miss Brunell prosi z uśmiechem o pociągnięcie za lewarek. Po dwudziestu sekundach, ku ogólnej radości, z otworu wypada do muszli zapalony papieros.

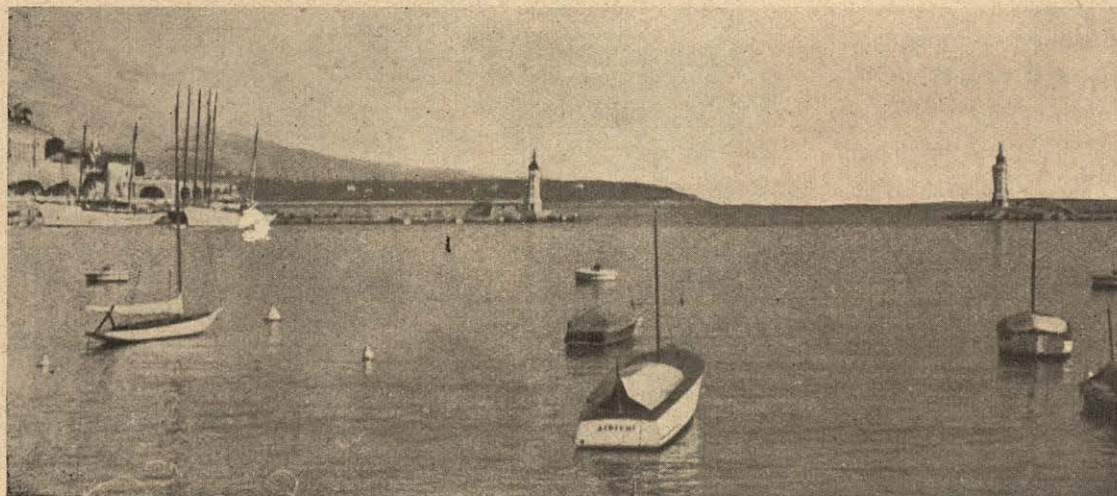
Jeszcze większą sensację wzbudził prawdziwy bufet, zainstalowany w samochodzie Miss Brunell. W trzech hermetycznych kuferkach, umieszczonych z tyłu wozu mieści się

nakrycie dla czterech osób, jedzenie i napoje, wszystko dostępne w ciągu kilkudziesięciu sekund.

Wielki zwycięzca Zjazdu Gwiazdowego, Holender doktor Van Eijck musi być człowiekiem bardzo skromnym, gdyż nigdzie nie można go było dostrzec. Coprawda samochód jego nie przedstawiał nic osobliwego, gdyż był to zwykły, seryjny Graham Paige, jednakże zawsze przyjemnie jest obejrzeć zbliżenie triumfatora. Zwłaszcza, że o zwycięstwie jego należy powiedzieć parę słów. Van Eijck jest bowiem pierwszym automobilistą, który wygrał Zjazd do Monte Carlo na samochodzie amerykańskim. Zwycięski Graham Paige posiadał czterobiegową skrzynkę z dwoma złączeniami bezpośrednich,

którą firma ta wprowadziła niedawno w swych ostatnich modelach. Nie będę ryzykował twierdzenia, że ta konstrukcja skrzynki biegów dopomogła Holendrowi do uzyskania pierwszego miejsca w Zjeździe, powiem jednakże, że jest rzeczą ciekawą, iż właśnie ten, a nie żaden inny samochód amerykański wygrał tak trudne i poważne zawody w Europie. Zwłaszcza, że nie jest to bynajmniej wypadek odosobniony.

Nie chcąc nadmiernie przedłużać niniejszego artykułu pominąłem w nim wszystkie swe uwagi i spostrzeżenia na temat: „Jak należy jechać na Zjazd Gwiazdowy do Monte Carlo“. Spostrzeżenia te zawrę w oddzielnym artykule.



Fragment z portu w Monako

X-A MIĘDZYNARODOWA WYSTAWA ROWERÓW I MOTOCYKLI W MEDJOLANIE

Medjolan, w styczniu.

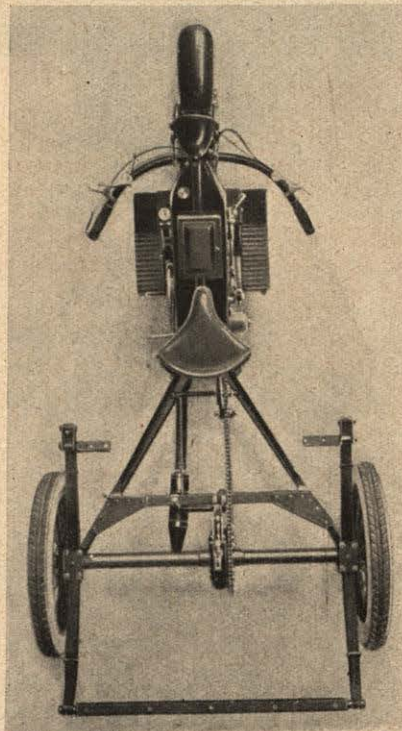
W salónach Pałacu Sztuki w Medjolanie odbyła się w dniach od 19-go do 27-go stycznia doroczna, dziesiąta z rzędu, Międzynarodowa Wystawa Rowerów i Motocykli, która właściwie była par excellence wystawą motocykli, na kilkadziesiąt bowiem stoisk było zaledwie paru wystawców rowerów.

Rewelacji konstrukcyjnych nie napotykało się, natomiast cechą charakterystyczną wystawionych obiektów było dokładne i staranne odrobienie.

Co się tyczy mocy silników, to przeważająca większość motocyklów bez przyczepki posiadała silnik o pojemności około 350 cmc, znaleźć jednak można było sporo z silnikami 250 cmc, a nawet i 175 cmc. Nieliczne sidecary opatrzone były w silniki 500 cmc. W powyższych granicach wahała się moc silnika, słabsze niż 175 cmc i mocniejsze niż 500 cmc zupełnie się wyeliminowały.

Naogół widać, że wiele intensywnej pracy włożono w udoskonalenie szczegółów, uproszczenie konstrukcji, ułatwienie i zrationalizowanie montażu. Doprowadzenie silnika do względnej doskonałości dozwoliło konstruktorom zwrócić baczniejszą uwagę na budowę ramy, ulepszenie resorów nawet tylnego koła i zharmonizowanie zbyt silnie rozwiniętego serca motocykla—silnika z resztą jego części. Nadszedł wreszcie czas, że przestano dążyć do osiągnięcia jaknajwiększej szybkości, a pomyślano o wygodzie jeźdźcy, ułatwieniu mu kierowania maszyną, kontrolowania działania silnika i t. p. Większość motocykli turystycznych posiada wbudowane w zbiorniki instrumenty „pokładowe“: zegar, licznik kilometrowy, szybkościomierz, oświetlenie elektryczne, automatyczne smarowanie i t. d.; ponadto zaopatrzone są przeważnie w bardzo silne tłumiki.

OD WŁASNEGO
KORRESPONDENTA



Podwozie moto-furgonu Guzzi.

Cały, bez wyjątku, włoski przemysł motocyklowy był na wystawie reprezentowany (z górą 30 firm). Z zagranicznych wystawców wymienić należy: angielskich: A. J. S., Ariel, B. S. A., Coventry Eagle, Douglas, New Hudson, Royal Enfield. Triumph, amerykańskich: Indian,

Harley-Davidson, niemieckich: N. S. U., D. K. W., Zündapp, belgijskich: F. N., Gillet. Większość z nich jest na rynku warszawskim znana, ograniczę się więc do pobieżnego opisu ważniejszych marek włoskich.

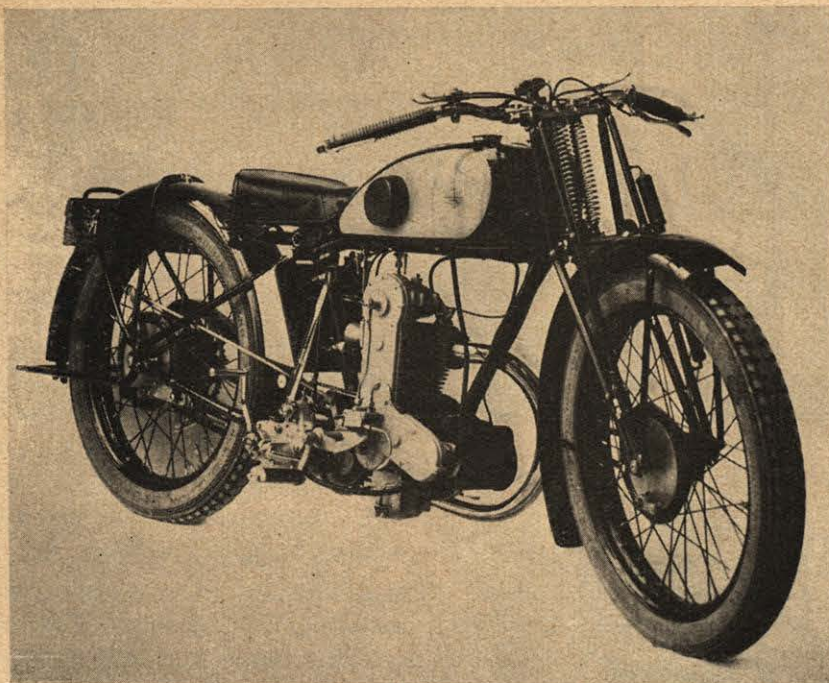
„Ancora“ wystawiła dwie lekkie motocykletki z silnikami 175 i 250 cmc dwusuwowymi, trzy szybkości, sprzęgło cierne.

W stoisku znanej firmy „Moto-guzzi“ znajdowały się dwa motocykle — sportowy i turystyczny, oba z silnikiem 499 cmc, poziomym, zaopatrzone w bardzo pomysłowe automatyczne smarowanie. Ponadto wystawiony był moto-furgon z tymże silnikiem, dla podwójnego użytku: rama jego składa się z dwóch części, z których tylna jest wymienna. Przy sprzężeniu przedniej części ramy z podwoziem typu samochodowego na dwóch kołach otrzymujemy wózek do przewożenia towarów o nośności 350 kg, przy sprzężeniu z normalnym kołem — zwykły motocykl.

Firma „Ardea“ prezentuje bardzo nowocześnie zbudowaną maszynę z silnikiem jednocyndrowym, poziomym, 248 cmc, o trzech szybkościach i automatycznym smarowaniu.

Bracia Della Ferrera wystawili trzy typy motocykli: jeden z silnikiem 175 cmc o trzech, wzgl., podług życzenia klienta, czterech szybkościach, oraz dwa typy z silnikiem 500 cmc: „Alpi“ i „Super Sport“, ten ostatni osiągający szybkość do 125 km/g. Na uwagę zasługuje przy tych dwóch typach bardzo proste połączenie przywózka z ramą.

Przy motocyklach marki „Mas“ bardzo rozpowszechnionej, zwłaszcza



Motocykl Benelli „Extra Lusso“ 175 cm.

we Włoszech północnych, napotyka my dwa rodzaje silników: jeden 250 cmc, drugi 500 cmc z dwoma cylindrami pionowymi. Typ 500 cmc — turystyczny — posiada wszelkie możliwe ulepszenia i, jak widzimy z fotografii, nowoczesny i estetyczny wygląd.

Wielkiem zainteresowaniem cieszyło się stoisko jednej z najstarszych firm motocyklowych *Bracia Benelli*, szczególnie nowowypuszczony typ „extra lusso“, prawdziwe cacko.

Ciekawą i praktyczną innowację wprowadziły do budowy swoich maszyn Zakłady Mechaniczne *Rossi*. Wszystkie łatwiej zużywające się części silnika, jak tłoki, sprężyny, zawory i t. d. zostały zbudowane ściśle podług wymiarów takichże części silnika *Fiata 509*. Ponieważ ta ostatnia marka rozporządza bardzo rozgałęzioną siecią przedstawicieli w całych Włoszech, przeto właściciel motocykla *Rossi* wszędzie prawie może znaleźć części zamienne do swego silnika.

Marka *Frera*, która się wyspecjalizowała w fabrykacji motocykli dla celów wojennych (do prze-

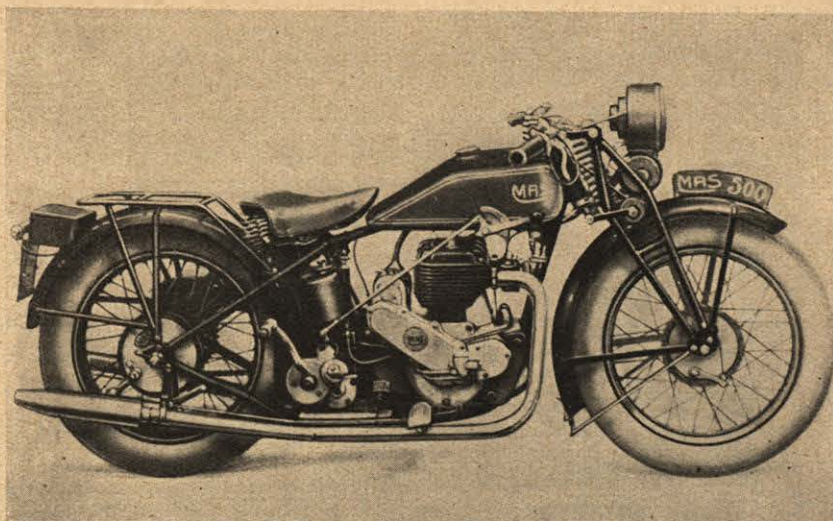
wożenia chorych i rannych, do karabinów maszynowych i t. p.), wystawiła kilka typów maszyn z silnikami 350 i 500 cmc.

Naogół zaznaczyć należy, że wystawa wzbudziła duże zainteresowanie, frekwencja publiczności była znaczna i, jak słyszę, dokonano dość poważnych obrotów. Motocykl zyskuje coraz bardziej prawo obywatelstwa we Włoszech, zwłaszcza północnych, gdzie sieć wspaniale utrzymanych dróg jest bardzo rozwinięta

i gdzie natura hojnie rozsypała swe dary. Pojemność rynku ciągle więc wzrasta, mimo to jednak, jak urzędowe statystyki stwierdzają, na 1 lipca r. z. w całych Włoszech było zaledwie 55 tysięcy motocykli, podczas gdy w Anglii 700.000, w Niemczech 400.000, we Francji 250.000. Do tak niewielkiego stosunkowo stanu posiadania przyczynia się niewątpliwie dość ciężkie jeszcze położenie finansowe Włoch, wynikiem jako rezultat stabilizacji lira, jednakże fabrykanci starają się wszelkimi siłami ułatwić kupno swoim klientom, a sprzedaż na raty jest tak rozwinięta, że cały szereg producentów rozdał łącznie z katalogami, zawierającymi normalne ceny, specjalne prospekty z warunkami sprzedaży ratowych, po cenach bardzo niewiele wyższych od cen gotówkowych. Zaznaczyć należy, że konkurencja marek zagranicznych, zwłaszcza angielskich, jest bardzo poważna i włoscy producenci bardzo się z nią liczyć muszą, co rzecz prosta, wychodzi na korzyść klienta.

Trzeba więc mieć nadzieję, że Włochy, których postępy we wszystkich dziedzinach życia są wprost zdumiewające, i na tem polu dogonią swych sąsiadów. Życzyc tego należy temu dzielnemu i energicznemu narodowi.

Erl.

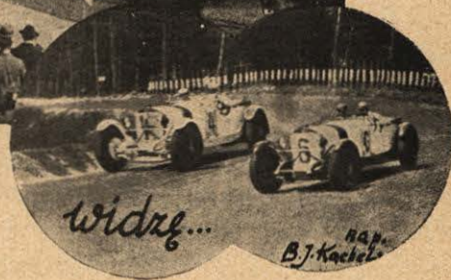


Motocykl M. A. S. 500 cm.



Jak ja

Powinniśmy zorganizować nareszcie pierwsze polskie Grand Prix dla samochodów!



widzę...

RAJ. B.J. Kaczka

Jeszcze w sprawie toru samochodowego...

Ta rzecz ma już swoją krótką historję.

W lutym roku bieżącego minęły dwa lata od chwili ogłoszenia przez piszącego te słowa na łamach „Auta“ artykułu p. t. „Polskie drogi i polski tor“, artykułu, mającego na celu wykazanie zrozumiałej dla wszystkich konieczności posiadania własnego toru samochodowego. Bezpośrednim odruchem Redakcji było natychmiastowe, w tym samym numerze, co artykuł, zamieszczone zawiadomienie o konkursie na projekt polskiego toru samochodowego. Wyznaczony pierwotnie kilkumiesięczny termin został z kolei rzeczy przedłużony. Potem nastąpiło milczenie.

Drugim, pośrednim może etapem historii naszego toru był (znów mój) artykuł, zamieszczony również w „Aucie“ (Nr. 11 z 1927 r.), w którym starałem się rzecz traktować więcej realnie: rzuciłem projekt. Rezultat był znakomity — dla mnie: dość wysokie honorarium autorskie. I cisza.

Trzecim — ostatnim etapem — był (jeszcze raz mój, za co najserdeczniej przepraszam, ale ja już taki jestem...) zamieszczony w tygodniku „Autolot“ artykuł sprawozdawczy z pierwszego polskiego wyścigu motocyklowego o Wielką Nagrodę Polski. W zakończeniu tego artykułu rzuciłem myśl realizacji toru w drodze zebrania pewnych bodaj funduszków. Zaproponowałem „system łańcuchowy“, który przecież tylekroć nie w różnych wypadkach dawał zupełnie pomyślne rezultaty. Zadeklarowałem drobną sumę, wezwałem jednego z przyjaciół — zadeklarowała pewną sumę Redakcja pisma, też wzywając swych przyjaciół — zebrano tego coś około stu złotych — i koniec.

To jest właśnie krótka historia tej rzeczy.

Grajmy w otwarte karty.

Na ogłoszony przez Redakcję „Auta“ konkurs wpłynęły, wedle posiadanych przezemnie informacji, dwie prace, z których jedna, jako niezapatrzona w kopertę, zawierającą nazwisko, a więc jako nieodpowiadająca wymaganiom regulaminu, została a priori odstawiona. Pozostała jedna — jedyna praca, jeden — jedyny projekt, znów mój, za co bardzo przepraszam. Nie chodzi mi w tej chwili wcale o bronienie tego jedynego projektu — chodzi mi o stwierdzenie faktu niesłuchanie nikłego zainteresowania się ogółu automobilistów tą sprawą wtedy, gdy istnieje oficjalna możliwość publicznego wypowiedzenia się. Przecież, gdyby na ogłoszony przez Redakcję naszego pisma konkurs wpłynęło 100—200 odpowiedzi, to, gdyby nawet żadna z nich nie nadawała się całkowicie do przyjęcia, przecież mielibyśmy pewien materiał, na którym możnaby się opierać. Byłyby to wskazówki, jednak wskazówki niezmiernie cenne. Nie można i nie wolno marzyć o torze, siedząc z założonymi rękami i czekać na pomoc rządową. Należy sprawę ująć „po amerykańsku“: pokazać, co potrafią zrobić przedewszystkiem ci, którzy dążą do posiadania toru. Jestem najzupełniej przekonany — ba, pewny, że, gdy sprawa znajdzie się na dobrej drodze, znajdzie się i pomoc rządowa w postaciach przeróżnych, nie wyłączając tych, o jakich mówiłem w powołanych artykułach, a których tu już powtarzać nie będę.

Sprawa znalazła się jednak na drodze zupełnie złej — na drodze zupełnego, jak powiedziałem, braku zainteresowania. Nie znaczy to, iżby była przegrana i dlatego jedynie poruszam ją raz jeszcze na łamach

„Auta“ — jedyne organu, który nietylko jest powołany, ale winien troszczyć się o pierwszorzędny tor samochodowy. Wyobrażam sobie, iż wśród szeregu do brych interesów, jakie na automobilizmie można zrobić, poczynając od organizowania „specjalnych działów samochodowych“ przez wszystkie powołane i niepowołane do tego pisma, a kończąc na intratnych przedstawicielstwach, nienajgorszym będzie interesem inwestowanie polskiego kapitału w polski tor samochodowy. Jak na tem wyjść może gmina, w rejonie której tor taki powstanie — tego dowodem jest niemieckie Adenau, posiadające Nürburg: gmina ta kwitnie. U nas, gdzie naogół niema milej szosy na przejazdki, szosy wolnej od furmanek ze śpiącymi chłopami i bawiącej się wprost pod samochodem dzieciarni — taki Avus opłaci się ze stawek, pobieranych za prawo przejazdki, w krótkim czasie. A przecież przedsiębiorstwo uruchomić może szereg agend ubocznych, jak zakłady gastronomiczne, lokale godziwych rozrywek i t. d. To byłyby korzyści materialne, że nie wymie-

niam już moralnych, poprostu może państwowych, płynących z tego faktu, iż tor samochodowy postawi automobilizm polski odrazu w rzędzie wielkich mocarstw samochodowych. Chociaż nie jesteśmy jeszcze mocarstwem pod względem przemysłu samochodowego.

Proponuję restytucję myśli o konkursie na polski tor samochodowy. Konkurs musi nosić wszelkie cechy poważnego przedsięwzięcia, począwszy od wymagań, skończywszy na nagrodach.

Powinniśmy przecież, mając pierwszorzędnych automobilistów, wyrównywujących dobrą klasę europejską, zorganizować nareszcie pierwsze polskie Grand Prix dla samochodów na wzorowym, reprezentacyjnym torze.

Jakkolwiek bowiem nie można odmówić słuszności twierdzeniu, iż nie należy meblować sobie salonu, gdy się niema całego krzesła w innym pokoju — to jednak dziś tor samochodowy nie będzie wcale zaprzeczeniem słusznej teorii życia, głoszącej: „wedle stawu grobla“.

AUTOBUSY A KOLEJE

Jak w różnych państwach przedstawia się sprawa konkurencji tych dwóch środków lokomocji

Jednym z palących zagadnień gospodarczych jest obecnie konkurencja samochodu i kolei. W naszych warunkach wobec 30.000 samochodów, wysuwanie tej sprawy na czoło zagadnień ekonomicznych jest jeszcze przedwczesne, jeżeli jednak przyjrzymy się temu, co się dzieje na zachodzie Europy lub w Ameryce, to się przyznamy, że współzawodnictwo, czy też współpraca, kolei i samochodów mają pierwszorzędne znaczenie gospodarcze. Obecny olbrzymi rozwój przemysłu i handlu na całym świecie jest w znacznej mierze zasługą kolei, które pierwsze stworzyły duże i sprawnie działające lądowe sieci komunikacyjne i zdobyły wyłączny niemal monopol na transport podróżnych i towarów. Monopol jednak został zachwiany z chwilą pojawienia się i rozwielmożnienia samochodu i koleje stanęły wobec faktu zmniejszenia się wpływów z eksploatacyjnych linii.

Wpłynęła na to w pierwszej mierze okoliczność, że teraz wiele osób rozporządza swym własnym wygodnym i sprawnym pojazdem mechanicznym i nie korzysta już z usług kolei podczas podróży czy to za interesami, czy to dla turystyki, czy też dla wyjazdu na lato. Strata tej „klijenteli“ jest jeszcze dotąd dla kolei nie groźna, bo zrównoważona jest ogólnym powojennym wzrostem zamiłowania do podróżowania i tury-

styki. Jednakże wzrastać będzie w miarę coraz większej popularyzacji samochodu.

Z drugiej strony wiele przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych zaopatruje się w samochody ciężarowe i transportuje samo swoje towary i wytwory z pominięciem kolei.

Ta konkurencja prywatnego samochodu godzi w podstawy bytu ekonomicznego kolei i jest o tyle bezpieczna, że kolej właściwie pozbawiona jest bezpośrednich środków walki z nią, bo tu współzawodnictwo odbywa się na różnych płaszczyznach. Dotąd kolej posiadała, jak już zaznaczyłem, wyłączny niemal monopol na transport osób i towarów, i ten monopol stwarzał charakterystyczne dla każdego monopolu warunki pewnej dyktatury i nieliczenia się z klijentem. A teraz klijent przestaje korzystać z usług kolei nie dlatego, żeby przeszedł do innego konkurenta, ale dlatego, że poprostu kolei już nie potrzebuje, mając swój własny środek komunikacji. Kolej zaczyna się znajdować poniekąd w sytuacji kupca czy też przedsiębiorcy, mającego do zbycia mało potrzebny towar. Musi więc zacząć reklamować się, poszukiwać klijenta, dbać o zaspokojenie jego potrzeb i o to, żeby go nie stracić.

Najniebezpieczniejszą jednak dla kolei odmianą samochodu jest autobus. Jest dla niej tem groźniejszy,

że włązi na jej własne podwórko, i jest konkurentem, współzawodniczącym w tejże samej dziedzinie komunikacji publicznej i odbierającym najlepszych klientów.

O tej właśnie konkurencji słyszy się coraz więcej u nas, a na zachodzie jest ona palącą sprawą, grożącą nieraz ogólnej równowadze gospodarczej. Dowodem znaczenia, jakie się jej przypisuje jest chociażby to, że wyływała już kilkakrotnie nawet na forum międzynarodowe, jak np. na Kongresie Międzynarodowych Izb Handlowych w Sztokholmie w r. 1927, oraz na Światowych Kongresach Transportu Mechanicznego w Londynie w r. 1927 i w Rzymie w r. 1928.

Dla zaznajomienia więc polskiego czytelnika z rozwojem tych spraw zagranicą i ze środkami przedsięwziętymi dla jaknajpomyślniejszego rozwiązania tego zagadnienia, pozwolę sobie na podstawie artykułów p. Jacques Thomas'a z zeszłorocznych jesiennych numerów „Revue générale des Routes“, opisać pokrótce obecny stan walki, a raczej dążeń do stworzenia współpracy kolei i autobusów w ważniejszych krajach Europy i Ameryki.

Najostrzejszą formę tej walki widzimy w Anglii, w kraju klasycznego liberalizmu gospodarczego. Jak dotąd niema tam mowy o jakiejś współpracy przedsiębiorstw kolejowych i autobusowych, a czynniki miarodajne nic prawie nie zrobiły dla poprawy sytuacji. Przedsiębiorstwa autobusowe podjęły, nie kierując się żadnymi innymi względami, prócz zysku, ostrą walkę z prywatnymi przedsiębiorstwami kolejowymi, które na tej walce wychodzą jaknajgorzej, bo np. w okresie od r. 1921 do 1927 ruch osobowy i towarowy zmalał o 25%. Wskutek tej walki, jak również wobec ogólnego kryzysu przemysłowego i wprowadzenia na kolejach ośmiogodzinnego dnia pracy, straty eksploatacyjne przedsiębiorstw kolejowych są oceniane na milion funtów sterlingów miesięcznie! Konkurencja obejmuje nie tylko dziedzinę współzawodnictwa na danych szlakach komunikacyjnych, ale także i dziedzinę walki taryfowej. Tak np. w sierpniu r. u. przedsiębiorstwa kolejowe zdobyły się nawet na to, że wprowadziły specjalne bilety powrotne dla wyjazdów na t. zw. „week-end“, przy czym cena takiego biletu jest niższa od ceny pojedynczego normalnego na tymże dystansie i bilet jest ważny od piątku rana do wtorku wieczór. Manner tak miał na celu zachęcenie week-end'owiczów do korzystania dla swych wyjazdów z usługi kolei. Przedsiębiorstwa autobusowe, zrzeszone w silne „Stowarzyszenie transportu samochodowego“ odpowiedziały natychmiast jeszcze większym obniżeniem swych taryf.

Dla wyjaśnienia sytuacji i stworzenia jakiegoś znośnego „modus vivendi“ powstała niedawno tak zwana „Królewska Komisja do spraw kolejowych i samochodowych“, mająca za zadanie doprowadzić do porozu-

mienia między przedsiębiorstwami kolejowymi i autobusowymi. Jakie będą rezultaty prac tej komisji, trudno przewidzieć, a tymczasem pisma codzienne donoszą, że przedsiębiorstwa kolejowe noszą się z zamiarem wykupienia wszystkich linii autobusowych.

Przeciwieństwem stosunków angielskich są stosunki panujące w Niemczech, gdzie sieć kolejowa tworzy jednolity system i zależy całkowicie od państwa. Przedsiębiorstwa autobusowe, rozproszone dotąd i drobne, zgrupowane zostały ostatnio w wielkie towarzystwo akcyjne, tak zwane „Gemischte Wirtschaftliche Gesellschaft“, którego 55% kapitału należy do Rzeszy i poszczególnych krajów. Taka organizacja przedsiębiorstwa, analogicznego poniekąd do towarzystwa „Lot“, eksploatującego obecnie polskie linie lotnicze, pozwala drogą pewnego przymusu stworzyć współpracę linii autobusowych i kolejowych. Jeżeli weźmiemy jeszcze pod uwagę to, że poczta eksploatuje liczne własne linie autobusowe, to widzimy, że w Niemczech kierownictwo całości sieci komunikacyjnych jest skoncentrowane w ręku państwa.

Pośrednie natomiast rozwiązanie zagadnienia konkurencji autobusowo - kolejowej widzimy w Stanach Zjednoczonych i Francji, gdzie prywatne przedsiębiorstwa kolejowe od razu zrozumiały znaczenie autobusu i samochodu ciężarowego, widząc w nim przedewszystkiem współpracownika, który odpowiednio potraktowany, może przysporzyć duże korzyści. W Kanadzie i St. Zjednoczonych 60 towarzystw kolejowych, a także 260 tramwajowych eksploatuje własne linie autobusowe. a 55 towarzystw kolejowych posiada stale zorganizowany przewóz towarów samochodami ciężarowymi, obejmując nie tylko samo dostarczanie towarów ze stacyj do składów klienta w obrębie danego miasta, ale także i transport na większe odległości. Szlaki linii samochodów ciężarowych stanowią dalszy ciąg linii kolejowych lub też mają na celu połączenie stacyj z miejscowościami dalej położonymi od kolei, ale w wielu wypadkach biegną także równolegle do samej linii kolejowej i mają za zadanie szybki transport ładunków mniejszych od wagonowych na dystansie do 80 klm. Przewóz ten uskuteczniają przedsiębiorstwa kolejowe własnymi samochodami lub też zawierają kontrakty z przedsiębiorstwami stale prowadzącymi transport samochodami ciężarowymi.

Najdokładniej charakteryzuje p. J. Thomas stosunki francuskie. Tu przedsiębiorstwa kolejowe, prawie wyłącznie prywatne, zrozumiały znaczenie automobilizmu, zajęły się same, korzystając ze swej doskonałej organizacji, stworzeniem komunikacji samochodowej, ubiegając w ten sposób ewentualną konkurencję. Rozwój więc prywatnej komunikacji autobusowej, niezależnej od kolei, nie jest dla nich groźny, zwłaszcza, że we Francji rozpowszechniło się subwencjonowanie li-

nij autobusowych przez państwo, departamenty i gminy, a podania o subwencję rozpatruje specjalna komisja w Ministerstwie Robót Publicznych, która może odrzucić podanie linii, grożącej konkurencją kolejom lub innym istniejącym już samochodowym liniom o charakterze publicznym. Rozwój komunikacji autobusowej wstrzymał jedynie rozbudowę nowych linii tramwajowych lub też kolei podjazdowych.

Współzawodnictwo prywatnego samochodu zmusiło koleje do zrewidowania polityki taryfowej i do wzmożenia reklamy i propagandy, mającej na celu zjednywanie i utrzymywanie klienteli, przede wszystkim po dróżnych. Wydano więc w ostatnich latach mnóstwo plakatów, afiszów, ulotek, broszur i innych wydawnictw, opisujących i zachwalających miejscowości, letniska i zdrojowiska, leżące na terenie obsługiwanym przez daną linię kolejową. zorganizowano biura turystyczne, zwiększono w wagonach komfort i wygodę; stworzono nowe pociągi pospieszne, załatwiono sprawę zatrzymywania się pociągów na mniejszych stacjach, wprowadzono ulgowe bilety miesięczne, podróże kombinowane koleją i autobusami, przedłużono ważność biletów i t. p. Poza tym przedsiębiorstwa kolejowe weszły w ścisły kontakt ze związkami i zrzeszeniami turystycznymi.

Dla zachęcenia do korzystania z usług kolei osób, wyjeżdżających na letnisko i pragnących mieć ze sobą samochód, wprowadzono bilety rodzinne oraz przewóz samochodów koleją za niewielką opłatą. Poza tym na rodzinny bilet można zabrać szofera.

Najważniejszym jednak wysiłkiem francuskich przedsiębiorstw kolejowych było zorganizowanie własnych linii autobusowych. Już nawet przed wojną poszczególne linie zorganizowały komunikację autokarami, obsługując tereny turystyczne. Były to linie wycieczkowe okrężne lub też linie stanowiące przedłużenie linii kolejowych i docierające do ciekawszych i ładniejszych miejscowości, oddalonych od kolei. Pierwsze takie linie stworzyło towarzystwo kolei P. L. M. — Paris — Lyon — Méditerranée, organizując w roku 1911 linie autokarowe w Alpach. W roku 1914 eksploatowało już 40 linii, pokrywających rocznie 400.000 klm. i przewożących 45.000 pasażerów. W zeszłym roku eksploatowało „P. L. M.” 200 linii autokarowych, przejeżdżających 3.000.000 klm. i przewożących 250 tysięcy osób rocznie.

Inne linie kolejowe utrzymują intensywną komunikację autobusową turystyczną na południu wzdłuż brzeżu, w Jurze, Pirenejach, Wogezach, Alzacji, Rengji, Bretanii, Ardenach, Auvernji i na północnym wybrzeżu Francji nad kanałem La Manche. Obok linii turystycznych koleje stworzyły liczne linie autobusowe, obsługujące potrzeby komunikacyjne terenów przemysłowych i handlowych i uzupełniające sieć kolejową

danych towarzystw. Przez odpowiedni dobór szlaków oraz rozkładów jazdy osiągnięto jaknajdalej idącą współpracę tych dwóch najpotężniejszych środków komunikacji. Sieć autobusowa uzupełnia wydatnie sieć kolejową i dzięki doskonałemu rozplanowaniu można obecnie przejechać z jednego końca Francji na drugi, korzystając jedynie z autobusów.

Część linii autobusowych eksploatują i prowadzą same towarzystwa kolejowe, część zaś specjalne tak zwane „Société Auxiliaire des Transports Automobiles”, czyli pomocnicze towarzystwa transportu samochodowego, do których towarzystwa kolejowe wnoszą większą część kapitału. Resztę pokrywają koleje dojazdowe i izby handlowe. Zadaniem tych towarzystw jest zorganizowanie i prowadzenie komunikacji autobusowej w ścisłej łączności z ruchem kolejowym. Poza tym „P. L. M.” udziela koncesje przedsiębiorstwom prywatnym na eksploatację jego linii autobusowych.

Kończąc swój artykuł, p. J. Thomas z zadowoleniem zaznacza, że francuskie towarzystwa kolejowe idą w znacznej mierze na rękę rozwojowi komunikacji samochodowej, dając jej jaknajlepsze warunki rozwoju i stwarzając z niej dzielnego współpracownika. Ostrożnie jednak przed zbyt daleko idącym faworyzowaniem i przecenianiem samochodu, ponieważ kolej zawsze będzie miała w niektórych dziedzinach większą wartość. Chodzi o to, że kolej posiada daleko większy stopień bezpieczeństwa niż samochód, ponieważ posługuje się specjalnymi szlakami, wyodrębnionymi od innego rodzaju dróg publicznych i przytem sam ruch na kolei jest daleko lepiej zorganizowany i uporządkowany niż na drodze jezdnej. Tak np. według danych ogłoszonych przez koleje francuskie na miliard pasażero-kilometrów przypada 1.87 zabitych na kolei, a dla komunikacji samochodowej 67.5 (z czego 46.1 przypada na przechodniów, 21.4 na jadących samochodem).

Zwiększenie liczby kursujących samochodów przyczyni się do dalszego zmniejszenia bezpieczeństwa ruchu, o ile nie zostanie równocześnie przeprowadzona idealna jego reglamentacja, co jest praktycznie nieosiągalne. W interesie samych automobilistów leży nie zatłaczać dróg nadmiarem pojazdów i pozostawić kolejom ten rodzaj transportu, których przewóz drogą jezdnią nie daje oczywistych korzyści.

W końcu stwierdza p. J. Thomas, że należy dążyć do ogólnej racjonalnej organizacji przewozów, a zagadnienie, to, żywotne dla interesów kolei i przytem ściśle związane z całokształtem gospodarki krajowej, powinno być należycie rozważone przez władze i wszystkich w tem zainteresowanych, żeby znaleźć rozwiązanie najbardziej korzystne dla całego społeczeństwa.

A Minchejmer
Stud. Pol



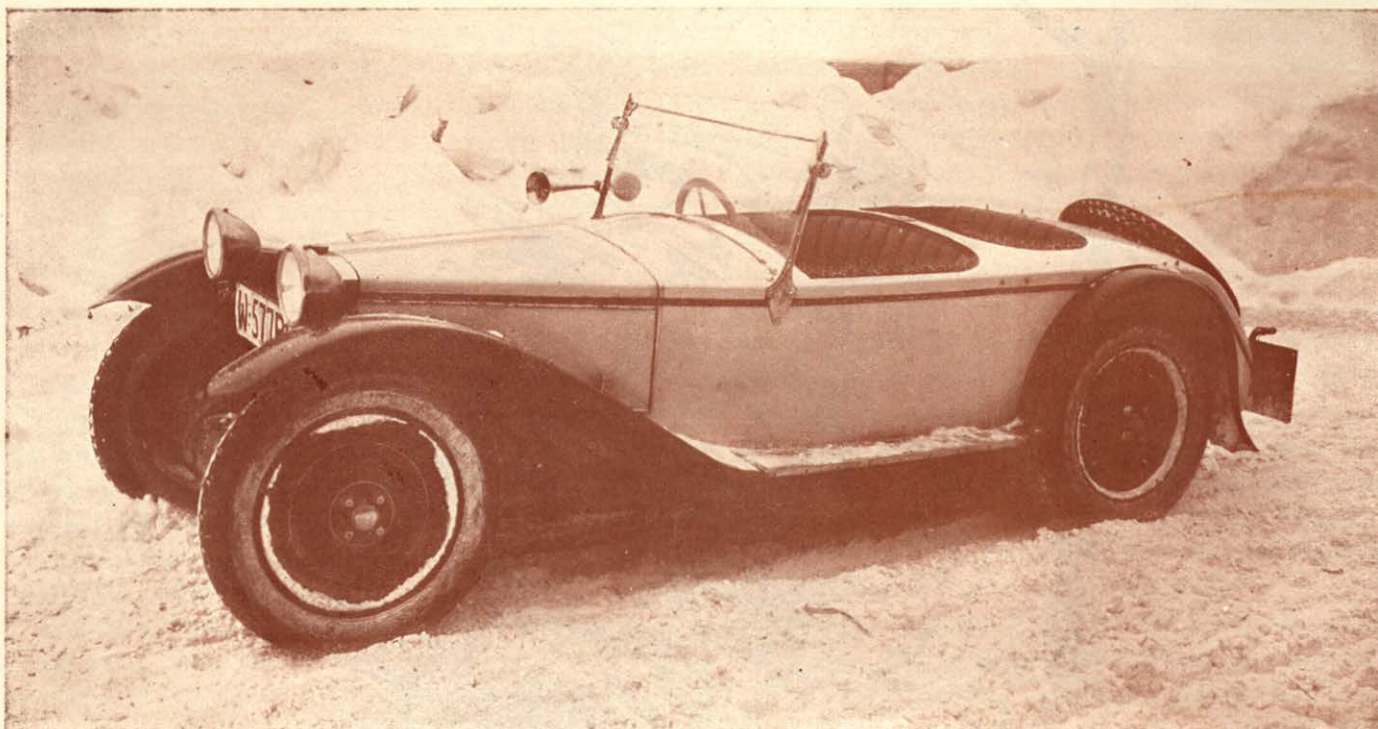
Niebezpieczeństwa złych dróg!

Złe drogi nadwyrężają silnik w najwyższym stopniu, wymagając odeń nadzwyczajnego wysiłku. Takie warunki pracy wymagają jednak oleju o wielkiej wydajności. Olejem tym jest właśnie Gargoyle Mobiloil. Nabądźcie tedy w najbliższym składzie markę Gargoyle Mobiloil, dostosowaną specjalnie do Waszego silnika, ustalając ją na podstawie Tabeli Polecającej

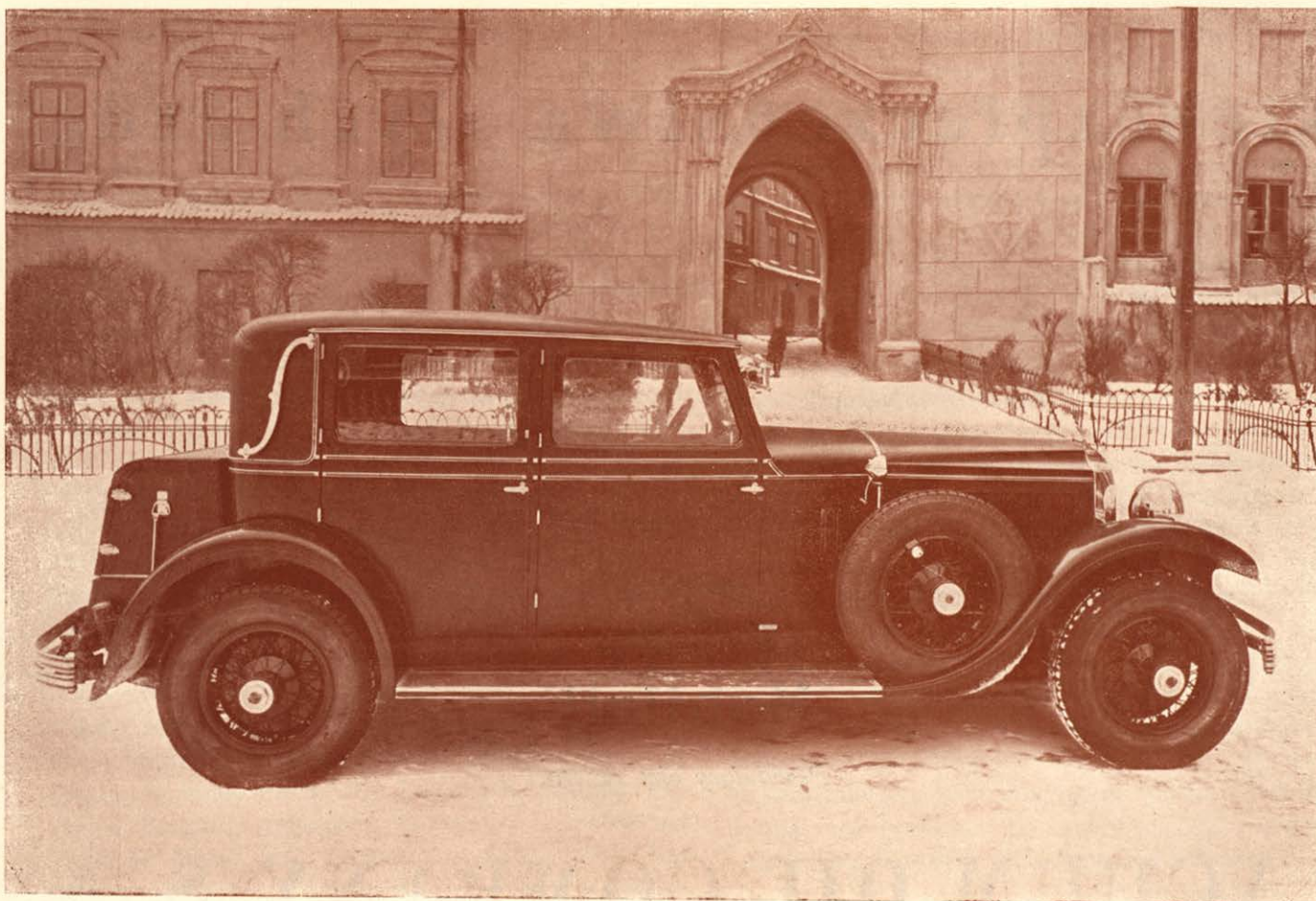


VACUUM OIL COMPANY S. A.

WARSZAWA — CZĘCHOWICE.



Pomimo śniegu i mrozu polski samochód WM z powodzeniem odbywał próbne jazdy.



Samochód Chrysler Imperial z karoserją wykonaną w Zakładach Mechanicznych E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie. Własność Konstantego hr. Zamoyskiego.

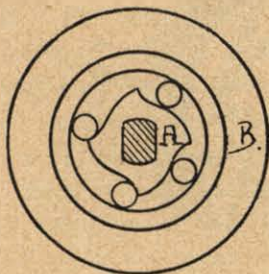
NAPĘD Z WOLNOBIEGIEM

JEGO WADY I ZALETY

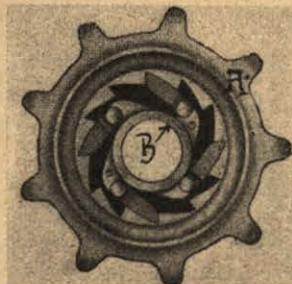
Kto zna historję rozwoju rowerów (bicykli), ten na pewno pamięta, że do rozpowszechnienia cyklistyki przyczyniło się ogromnie zastosowanie wolnobiegu. Dla nieznających tego ulepszenia przypomnę pokrótce zasady działania. Otóż jak wiadomo w rowerze, podobnie jak i w samochodzie, napędem jest koło tylne. Koło to posiada na piaście koło zębate połączone łańcuchem wałkowym z drugim kołem osadzonym pod nogami cyklisty i opatrzonym w pedały. Otóż jeżeli rower niema wolnobiegu, to wtedy cyklista musi zawsze poruszać nogami razem z pedałami czy rower idzie w górę czy pod górę. Może nawet pedałami hamować. Przy zastosowaniu wolnobiegu (p. rys. 1) koło tylne umiezależnione jest od kola pedałowego, to znaczy, że może się poruszać także wtedy gdy pedały stoją w miejscu. Urządzenie takie jest nader proste, jak widzimy z rysunku 1 i 2. Piaśta koła tylnego połączona jest z zapadkami (rys. 2), a koło zębate łańcuchowe za pośrednictwem zębów z łańcuchem. Jeżeli teraz pociągamy koła zębata, to wtedy zapadki zaczepiają o zęby i wieniec zębaty pociąga piastrę, a z nią i koło. W przeciwnym wypadku piaśta, a z nią i koło idzie wolno (luźem) i wieniec zębaty porusza się niezależnie od piastry.

Jakie nam daje korzyści takie urządzenie? Po pierwsze biedny cyklista jadąc z góry może sobie doskonale wypocząć, gdyż może nogi zostawić w spokoju, a rower i tak własnym ciężarem zjeżdża. Tak samo może dodać nogami „gazu“ czyli rozpędzić swego Bucefała, a potem jechać już samym rozpędem, także przytem odpoczywając. Rezultat: cyklista mniej się nakrepi pedałów własnymi nogami, więc oszczędza mięśni.

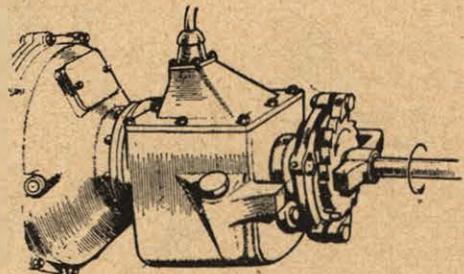
Przetłumaczmy to teraz na samochód. Tym biednym cyklistą oszczędzającym swych nóg jest w samochodzie silnik, który oszczędza na obrotach, a więc na zużyciu, benzynie i smarach. Jaka część w samochodzie odpowiada przekładni w rowerze. Naturalnie wał kardana względnie półoski. Tam więc należy zastosować wolnobieg. Analogja jest — tak uderzająca i korzyści tak widoczne, że aż dziwnie, że dopiero teraz konstruktorzy wpadli na pomysł wypróbowania wolnobiegu na samochodzie. Jak widzimy na rys. 3. wolnobieg zastosowany jest pomiędzy wałem kardana a skrzynką biegów. Wyobraźmy sobie teraz co za korzyści daje nam wolnobieg no i jakie za sobą pociąga niedogodności? Wróćmy do naszego cyklisty. Mając wolnobieg na rowerze nie może on hamować pedałami więc i my też na samochodzie nie będziemy mogli hamować silnikiem wzgl. mieszanką przeciwnie samochód posiadający znacznie większą bezwładność od roweru będzie nam uciekał, jeżeli nie zastosujemy jakiegoś wyłącznika wolnobiegu. Jeżeli więc wolnobieg ma być naprawdę ulepszeniem musi posiadać wyłącznik tak, byśmy w danej chwili mogli wolnobieg skasować, inaczej musielibyśmy zanadto zużywać hamulce. Poza tem tak samo jak cyklista nieprzyzwyczajony do wolnobiegu będzie się z początku czuł nieswojo na rowerze z wolnobiegiem, tak samo i kierowca będzie się czuł bardzo niepewnie na samochodzie z wolnobiegiem, jeżeli nie jest do niego przyzwyczajony. Wylczyłem na początek wady wolnobiegu — przystąpimy teraz do zalet. Są one następujące:



Rys. 1.



Rys. 2.

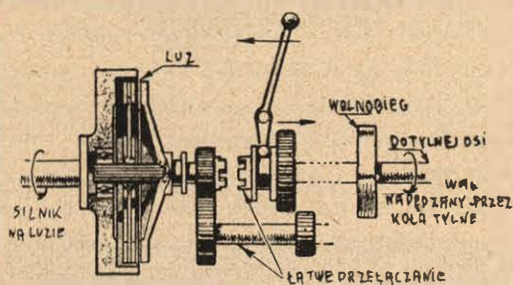


Rys. 3.

Rys. 1. Zasada wolnobiegu. Część B połączona jest z kołem, część A z łańcuchem napędzającym. Jeżeli A obraca się szybciej od B to wtedy kulki zostają wciśnięte i wskutek tego i część B musi się poruszać razem. Wolnobieg jest wtedy nieczynny. W przeciwnym wypadku kulki przesuwają się i część B czyli koło tylne idzie luźem, a A może stać w miejscu, lub obracać się w przeciwną stronę. Rys. 2. Wolnobieg rowerowy. Koło zębate odpowiada części A z rys. 1. Działanie wyjaśnione przy opisie rys. 1. Rys. 3. Schematyczny rysunek przedstawiający sposób zastosowania wolnobiegu w samochodzie. Umieszczony on jest pomiędzy skrzynką biegów a wałem kardana. Na rysunku mamy tylko szemat działania, dla łatwiejszego zrozumienia narysowane są zwykłe zapadki. W rzeczywistości konstrukcja wolnobiegów jest dosyć skomplikowana.

- 1) Znacznie łatwiejsza zmiana biegów.
- 2) Oszczędność na benzynie i oliwie około 12 — 20% (wedle prób przeprowadzonych w Anglii).
- 3) Unikanie zaoliwienia świec i przedłużenie żywota silnika oraz sprzęgła.
- 4) Zwiększenie przyjemności jazdy i unikanie nadmiernych obrotów silnika.

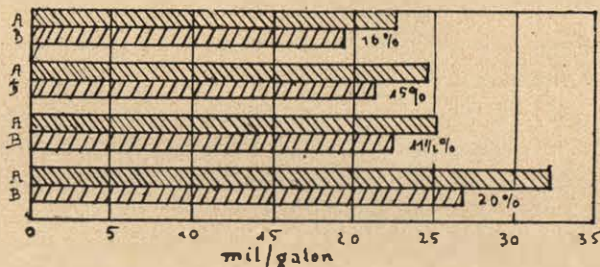
Postaram się po kolei uzasadnić moje twierdzenia. Patrzymy na rys. 4. Widzimy na nim, że podczas wyłączania sprzęgła obie strony skrzynki biegów napędzana i napędowa są wolne więc i tryby są zdane zupełnie na swoją wolę, wskutek tego najbardziej niezdarne przełączenie biegu nie spowoduje nadmiernego zgrzytu trybów. Przy wprawnym posługiwaniu się wolnobiegiem będziemy mieli masę takich sytuacji, gdzie samochód będzie mógł chodzić własnym rozpędem, a silnik na małych obrotach, dzięki czemu oszczędność na benzynie i oliwie jest oczywista.



Rys. 4. Sytuacja podczas przełączania biegów przy napędzie wolnobiegowym. Jak widzimy skrzynka biegów jest i od strony wału kardana swobodna, wobec czego przełączanie jest nader ułatwione, gdyż wszystkie wały skrzynki są swobodne.

Ponieważ zamiast jazdy na wyłączonym sprzęgle jechać możemy na wolnobiegu, więc sprzęgło jest znacznie oszczędzane, silnik nie cierpi wskutek ustawicznego włączania i wyłączania, a świece się nie zaoliwiają, gdyż niema wypadków, kiedy samochód napędza silnik przy zamkniętym gazie.

Jadąc po szosie lub po wolnej ulicy, możemy od czasu do czasu nabrać rozpędu i długi czas jechać na wolnobiegu, dzięki czemu samochód idzie zupełnie cicho przy silniku idącym na zupełnie małym gazie. Także przy zjazdach z góry lub przy szybkiej jeździe nigdy nie zajdzie taka sytuacja, by samochód napędzał silnik, wskutek czego powstaje nadmiar obrotów.



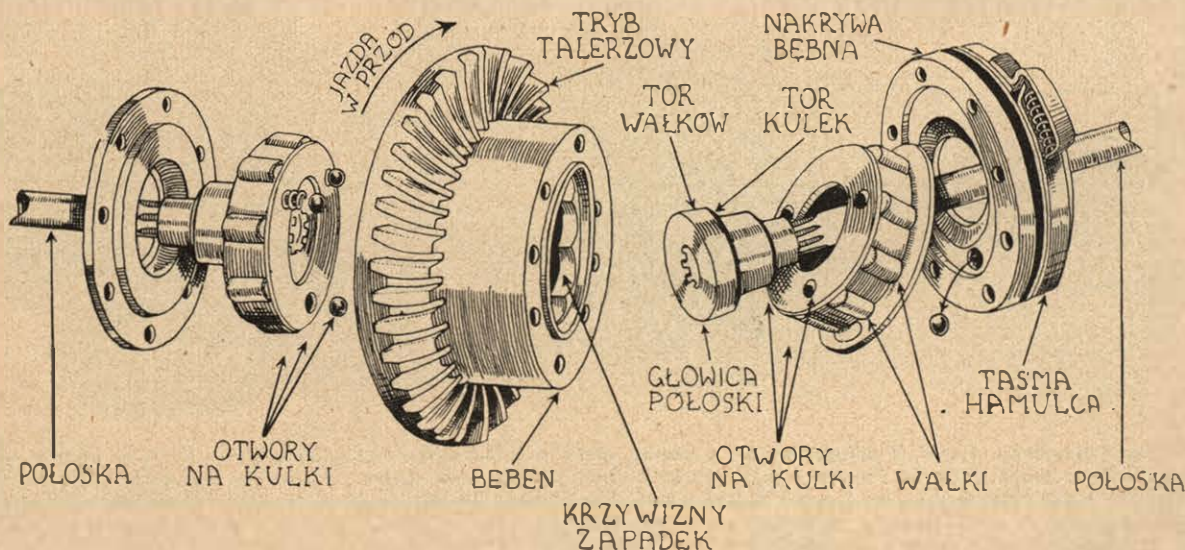
Rys. 5. Graficzne przedstawienie rezultatów prób drogowych na zużyciu benzyny. A oznacza samochody bez napędu wolnobiegowego, B—samochody z napędem wolnobiegowym. Różne procenta ekonomii na zużyciu benzyny powstały wskutek tego, że samochody chodziły po różnych drogach. W każdym razie stwierdzono oficjalnie oszczędność na benzynie w granicach od 11,5% do 20% zależnie od terenu i rodzaju drogi.

Wolnobieg bywa zastosowany nie zawsze pomiędzy wałem kardana i skrzynką biegów. Istnieją także konstrukcje np. de Lavauda, gdzie wolnobiegowe są obie półoski. (Rys. 6).

Ciekawe są bardzo próby przeprowadzone w Anglii z samochodami co do zużycia benzyny. Wzięto po parze samochodów typów identycznych, z których jeden miał wolnobieg a drugi nie. Rys. 5 przedstawia graficznie wynik prób. Wykazane oszczędności na benzynie są bardzo zachęcające, gdyż dochodzą do 20%.

W jednym z najbliższych numerów Auto postaram się dać opis techniczny kilku najbardziej ciekawych konstrukcji wolnobiegów.

Stanisław Szydelski.



Rys. 6. Napęd wolnobiegowy de Lavauda. W konstrukcji tej są dwa wolnobiegi w półoskach zamiast jednego w wale kardana.

INŻ. R. MORSZTYN.

(dołożenie)

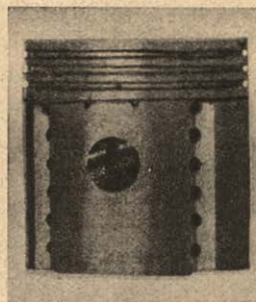
Nieco o problemie tłoków lekkich

Spółczynnik rozszerzania się żeliwa wynosi 0,0000122, współczynnik natomiast rozszerzania się dobrego stopu aluminiowego wynosi 0,0000269. Mamy więc obecnie wszystkie elementy potrzebne do obliczenia. Oznaczywszy średnicę cylindra przez D , zaś tłoka przez d piszemy wzór:

$$d = \frac{D + 0,0000122 D (100 - 20)}{1 + 0,0000269 (200 - 20)}$$

Bardziej prosty wzór dla określenia luzu dla denka tłoka, nazywając ten luz x będzie $x = D \times 0,0000269 (200 - 20)$, który daje wartość większą. Jednakowoż dla denka tłoka nie odgrywa to jak mówiliśmy większej roli, tak, że najczęściej luz ten bywa jeszcze nieznacznie powiększony, osiągając dla 100 mm średnicy tłoka cały jeden milimetr. Inaczej rzecz się przedstawia dla koszulki tłoka. Tutaj różnica temperatur, a więc i rozszerzenie się jest znacznie mniejsze, jednakże przyleganie dokładne bez nadmiernego tarcia tłoka ma wielkie znaczenie. Określenie temperatur w różnych punktach koszulki, jak widzieliśmy, jest bardzo trudne, gdyż zależne od najrozmaitszych czynników, poza tem na luz wpływają w tej części tłoka liczne stałe jego deformacje. Obliczenie najszczegółowsze dla poszczególnych nawet warstw tłoka, nie daje wcale ostatecznie pewnych wskazówek jak dany tłok będzie się zachowywał w pracy, czy będzie miał on skłonności do zatarcia się, czy też będzie klaskał? A w każdym razie jeżeli zadowolimy się jedynie teoretycznymi wskazówkami, tak jak przy budowie tłoków żeliwnych, początkowy luz przy silniku zimnym będzie tak znaczny, zwłaszcza przy tłokach

o większej średnicy, że klaskanie przed rozgrzaniem się silnika będzie nie do uniknięcia wraz ze wszystkimi jego dalszemi skutkami. Tłoki o mniejszej średnicy, poniżej 60 mm, które potrzebują niedużego luzu, pracują o tyle ciszej i lepiej, że cienka błonka zimnej jeszcze oliwy między ściankami tłoka i cylindra utrzymuje je, przylepia, że tak można powiedzieć do cylindra i zapobiega chwianiu się ich, póki silnik jest zimny. Dokładne obliczenie koniecznego luzu na podstawie znajomości temperatury korpusu małego tłoka wystarcza dla zapewnienia mu prawidłowego mniej-więcej działania.



Rys. 12. Tłok Areolite.

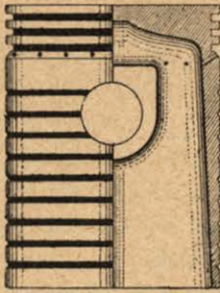
Jednym ze sztucznych środków zapewnienia tłokowi w cylindrze prawidłowego ruchu jest powiększenie powierzchni przylegania tłoka do ścianki cylindra przez wydłużenie koszulki tłoka. Jasnym jest, że wtedy kąty pochylenia tłoka przy chwianiu się będą mniejsze, a więc i amplituda chwiania się będzie mniejszą. Środek ten jednak nie może być stosowanym, w dostatecznie pełnych granicach, ponieważ z jednej strony skok nie pozwala na zbyt wielkie wydłużenie tłoka, z drugiej zaś strony korzyści użycia tłoka lekkiego byłyby zredukowane, jeżeli przez zbyt wielką długość tłoka

powiększyło się zanadto jego wagę. Naogół jednak współczesne tłoki lekkie są dłuższe od tej samej średnicy tłoków żeliwnych, co w pewnej nieznacznej mierze łagodzi ich ujemne strony.

Dla rozwiązania problemu tłoków lekkich nie pozostaje wobec powyższego nic innego jak znaleźć dla nich inne formy niż formy klasyczne tłoka żeliwnego. Przedewszystkiem najpierw nasuwającym się środkiem było chłodzenie koszulki tłoka do tak niskiej temperatury, aby rozszerzenie się jego było minimalne. W tym celu ścianki tłoka są możliwie jaknajcieńsze i posiadają żeberka wewnętrzne, które pozwalają ciepłu odpływać z łatwością.

Pozatem jeszcze przerwano ciągłość między koszulką tłoka, a denkiem przez wytłoczenie na całym obwodzie lub tylko jego części rowka poniżej rowków dla pierścieni uszczelniających. Środki te jednak skomplikowały sprawę chłodzenia koszulki tłoka w tym sensie, że ciepło rozchodzi się w nich nie równomiernie po całym obwodzie, lecz głównie wzdłuż zgrubień, podtrzymujących gniazda sworzni. Stąd nierównomierne na całym obwodzie deformacje koszulki.

Niektóre fabryki wprowadziły innego rodzaju konstrukcję, a mianowicie tłoki aluminiowo-żeliwne. Zasada tych tłoków była oparta na dostatecznie łatwym łączeniu żeliwa z aluminium metodą odlewniczą. W tłokach tych denka, ta najgrubsza i najcięższa część tłoka, wykonane były z aluminium, natomiast koszulki częściowo lub w całości były żeliwne, względnie stalowe. Do tego typu należały tłoki z szerokimi obręczkami żeliwnymi, które jednakże jak na tłoki lekkie były zbyt ciężkie i które wskutek względnie



Rys. 13. Tłok Diatherm-Alpac.

małej powierzchni przylegania, którą były właśnie te pierścienie żeliwne, używały ścianki cylindrów nie gorzej od tłoków całaluminjowych. Postępem w tym typie tłoków jest tłok Fontała. W tłoku tym górna część osi sworznia jest aluminiowa, dolna zaś całkowicie żeliwna. Ponieważ dolna część tłoka poniżej gniazd sworznia może być zupełnie cienką, ogólna waga tłoka tego typu jest za ledwo nieco większą od wagi tłoka całaluminjowego. W tłoku tym ciekawą jest metoda jego fabrykacji. Rozpoczyna się ona bowiem od odlania części żeliwnej, w górnej części której wytacza się kilka żłobków. Na ten cylinder żeliwny nadlewa się z aluminium górną część tłoka, a ponieważ aluminium posiada większy od żeliwa współczynnik rozszerzania, przeto stygnąc przywiera ona dzięki skurczeniu się nadzwyczaj ściśle do dolnej części. Wtedy całość obtacza się dostatecznie, nadając jej odpowiednią średnicę. Ponieważ dolna część tłoka nagrzewa się bardzo mało, więc wykonana z żeliwa posiadać ona może średnicę nieco tylko mniejszą od średnicy cylindra. Łaz przy tym typie tłoka w dolnej jego części może nie przekraczać 3 setnych mm. przy 80 mm. średnicy, a że przy tem żeliwo mniej łatwo podlega stałym deformacjom w porównaniu z aluminium, przeto rozwiązanie to wydaje się dość racjonalnem. Jednakże brak jeszcze dostatecznie licznych danych z doświadczeń z tłokami tego systemu.

Trzecie wreszcie rozwiązanie, to budowa tłoka o elastycznej koszulce. Zasada jest tu następująca. Dzięki przecięciu koszulki po linii pło-

nowej, skośnej lub spiralnej koszulka przy rozgrzewaniu się może się elastycznie zacisnąć. W ten sposób, jeżeli elastyczność stopu jest dostateczna, tłok choćby obliczony został z bardzo małym luzem, zatrzcć się nie może, ponieważ będzie zawsze elastycznie przystosowywał się do średnicy cylindra. Ostatecznie jest to na dużą skalę pierścieni uszczelniający. Dziś ta forma jest powszechnie przyjętą i istnieją niezliczone jej odmiany. W tego rodzaju tłokach podstawowe znaczenie ma gatunek stopu lekkiego i tam się tłomaczy, że tłoki te weszły w powszechne zastosowanie dopiero z chwilą znalezienia wysokogatunkowych stopów zwłaszcza magnezowych. Warunkiem tu jest bowiem, aby stop był dostatecznie miękki, miękniejszy od żeliwa cylindrów, tak żeby nie mógł ich rysować, a z drugiej strony, aby był dostatecznie elastyczny, by przy większym nagrzewaniu, a co zatem idzie i silniejszym ściśnięciu nie nastąpiło pokonanie granicy elastyczności koszulki i stała deformacja w postaci t. zw. okłapięcia, t. j. stałego zmniejszenia się średnicy koszulki z pozbawieniem jej elastyczności. Jak wiadomo z metalografji dwie te zalety są dosyć trudne do osiągnięcia jednocześnie i idealnego w tym znaczeniu materiału jeszcze nie posiadamy. Dla zabezpieczenia się od stałych deformacji, tłok i w tym typie posiadać musi dostatecznie duży luz, a więc wszystkie znane nam wady, dopóki jest on zimny. Tłoki tego typu wykonane są w ten sposób, iż gniazda sworznia wklęsnięte są ku środkowi tłoka, zaś na przeciwległych bokach równoległe do osi sworznia pod denkiem znajdują się przecięcia poziome. Od jednego z tych przecięć schodzi ku dołowi pod nieznacznym kątem przecięcie podłużne. Taka budowa daje jedynie całkowitą elastyczność, która bez poziomego przecięcia byłaby niewystarczającą. Oczywiście podłużny (pionowy) rowek w tłoku znajdować się powi-

nien po lewej stronie silnika, t. j. tej stronie, która podlega mniejszym naporom skośnego korbowodu. W razie odwrotnego zmontowania tłoka nastąpiłoby spłaszczenie jego ze stałą deformacją i zbyt dużym luzem ze strony przeciwnej. Na ten szczególnie powinno się zwracać baczną uwagę w warsztatach remontowych, w których nieraz monterzy nie zdając sobie sprawy z celu takiej budowy tłoka, skłonni są montować go naodwrot. W tłokach Kant-Skore Piston Co. zastosowano dwa podłużne przecięcia helikoidalne z przeciwległych stron tłoka, co daje większą jeszcze jego elastyczność. Deformacje elastyczne są w nim prawidłowe i dzięki temu ściślej przylega on do ścianek cylindra. Tłoki te mogą być obrabiane stożkowo, przyczem podstawą ściętego stożka jest dół tłoka.

W powyższych tłokach każdy detal konstrukcji ma swój cel. Kąt pochylecia podłużnego przecięcia ma duże znaczenie z punktu widzenia elastyczności i dostosowany być musi do właściwości metalu. Tak samo osadzenie gniazd sworznia, które izoluje je od koszulki i dzięki temu uniezależnia tę ostatnią pod względem elastyczności. W niektórych typach tłoków posunięto się w tym kierunku jeszcze dalej oddzielając w zupełności koszulkę od denka i od gniazd sworznia. Koszulka wtedy opartą jest jedynie na wewnętrznym szkieletie tłoka.



Rys. 14. Tłok bez ścianek

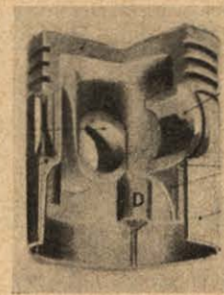
Dzięki takiej konstrukcji otrzymuje się całkowitą elastyczność i możliwie daleko posuniętą izolację koszulki od gorącego denka. Wzorem takiego tłoka jest tłok A. P., w którym zgrubienia gniazd sworzni, związane są w sposób sztywny z denkiem tłoka, zarówno jak i wycinek koszulki z tej strony, która otrzymuje reakcje korbowodn. Reszta koszulki natomiast w tłokach tych związana jest elastycznie ze szkieletem tłoka, który stanowi żeberka. Dzięki temu tłok ten posiada w punkcie, który wytrzymać musi napór boczny, dostateczną sztywność, będąc pozatem całkowicie elastycznym. Innym rozwiązaniem, dającym podobny rezultat, był tłok firmy Cole. Tłok ten posiadał koszulkę stałą o przekroju eliptycznym, to zn. szlifowaną nierównomiernie na całym obwodzie. Tłok ten w częściach po stronie otworów sworzni posiadał luz pięć-krotnie większy niż luz na wycinkach przeciwnych podlegających reakcji, a więc i tarcii. Działanie tego tłoka polegało na przyjmowaniu przez niego po rozgrzaniu prawidłowego przekroju kołowego na skutek elastyczności materiału, podczas gdy w stanie zimnym luz w płaszczyźnie reakcji był bardzo mały, a stąd tłok nie posiadał dosyć miejsca dla chwiania się. Jednakowoż poza trudnościami bardzo znacznymi obróbki tego typu tłoków



Rys. 15. Tłok Kant-Skore Piston o śrubowych przecięciach koszulki

posiadały one naogół po nagraniu się zbyt wielki luz na całym swym obwodzie. Pozatem trafiano na znaczne trudności w razie konieczności zamiany tych tłoków na nowe. Typ ten dlatego został zarzucony. Tu nadmienić należy, iż dość często stosowanym figlem w warsztatach remontowych jest nadanie tłokowi przekroju eliptycznego w wypadku znacznego zowalizowania cylindrów. Osiąga się to w tłokach lekkich zapomocą silnego ściśnienia (sprasowania) koszulki tłoka w płaszczyźnie sworzni poniżej jego otworów. Następuje więc owalizacja tłoka jako stała deformacja z przekroczeniem granic elastyczności materiału. Metoda ta więc nie jest do polecenia, prowadzi do szybkiego zniszczenia cylindrów, tembardziej, że przy tak uproszczonej metodzie obróbki, owal nie może być prawidłowym.

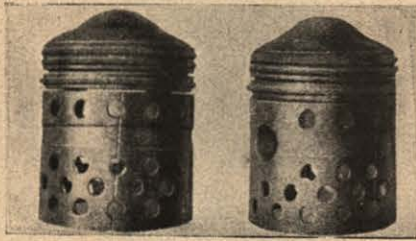
Niektórzy konstruktorzy tłoków poszli jeszcze dalej w tym kierunku usuwając zupełnie te części ścianek koszulki, które nie opierają się przy ruchu tłoków o ścianki cylindrów, lub też stosując tłok o znacznie mniejszej średnicy koszulki od średnicy cylindra z nadłaniami w płaszczyznach reakcji powierzchniami oporowymi. Jeżeli chodzi o dobre chłodzenie i lekkość tłoka to bezwzględnie ten typ posiada je w stopniu maksymalnym. Pod względem elastyczności nie możnaby im również nie zarzucić, gdyby nie podlegały one łatwiej okłapięciu, wskutek małej powierzchni związania wycinków koszulki jedynie z denkiem, ponieważ rozszerzanie się znaczne denka powoduje zbieganie się dolnej części zimnej koszulki. Pozatem trzeba tu zwrócić uwagę na jedno jeszcze zjawisko występujące w tłokach zbyt krótkich, to jest na pompowanie oliwy przez tłok do komory wybuchowej, a które następuje na skutek wło kowatości oliwy, tem silniej im krótszą drogę ma oliwa do przebieżenia między ściankami cylindra i tłoka. Przez usunię-



Rys. 16. Przekrój tłoka z koszulką oddzieloną od szkieletu i częściowo sztywną.

cie koszulki tłoka na części obwodu, temsamem skraca się w tych miejscach tłok często do wysokości niewiele większej niż denko z pierścieniami uszczelniającymi. Tą drogą więc oliwa bardzo łatwo przedostawać się może do komory wybuchowej.

Jak widzimy więc typów tłoków jest bardzo bogata różnorodność. Samo jednak istnienie w dalszym ciągu problemu tłoków wskazuje, iż idealnego typu jeszcze nie stworzono i że pomimo dużej pomysłowości konstruktorów wszystkie tłoki lekkie posiadają w dalszym ciągu swoje klasyczne wady. Wady te występują w silniejszym lub słabszym stopniu zależnie od średnicy itd., ale w każdym razie zawsze jeszcze istnieją. Charakterystycznym jest, iż często identyczne tłoki w identycznych silnikach zachowują się inaczej. Tu bowiem wchodzi w grę obróbka i wykończenie tłoka i cylindrów. Początkowo na te czynniki nie zwracano uwagi, dopiero nowsze badania wskazały, że kolejność i metody obróbki, a zwłaszcza wykończenie cylindrów i tłoków odgrywają również rolę poważną. A więc nie obojętnem jest, czy powierzchnie ścianek cylindra zostały wytoczone, wyborowane, rozwiercone, doszlifowane, dotarte czy wypolerowane. Wiadomo, iż przy wyrobie cylindrów używa się kilku z powyższych metod obróbki w pewnej kolejności. Zwłaszcza ostateczne fazy wykończenia mogą mieć

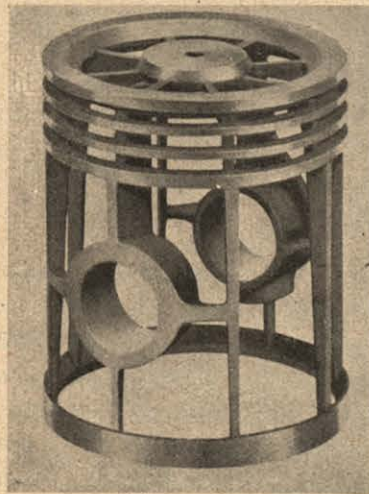


Rys 17 Tłoki silnika lotniczego.

wplyw na przyszłą pracę tłoka. I tak np. wykończenie tuleji cylindra przez docieranie ścianek często spowoduje szybkie wytarcie się tłoka w wypadku jeżeli żeliwo cylindra jest rzadkie, gdyż w porach metalu pozostaną wtedy mikroskopijne drobinki szmerglu użytego do docierania, które zniszczą gładką powierzchnię tłoka. Oczywiście ostateczne polerowanie powierzchni cylindrów zabezpieczy od powyższej ewentualności, jednak w warsztatach remontowych, w których przeszlifowuje się, a następnie przyciera zowalizowane cylindry najczęściej istnieje nieświadomość powyższego zjawiska. Samo szlifowanie daje, jak wiadomo, często powierzchnię lekko falistą, wskutek czego ruchy nieprawidłowe tłoków zostają silnie zaakcentowane — stąd szybkie ich zużycie. Ostatecznie zauważyć trzeba, że najlepsze i najprawidłowsze wykończenie zarówno cylindra jak i tłoka daje wzajemne ich dotarcie, tak jak dotarcie zaworów na ich siodełkach. Dlatego bardzo ważną rzeczą jest po zmontowaniu silnika poddać go przez czas dłuższy równomiernej pracy z napędu od innego silnika, to jest obracanie na głuch.

W wykończeniu tłoków metoda obróbki odgrywa większą jeszcze rolę, zwłaszcza w tłokach o elastycznych koszulkach, np. częstym błędem popełnianym przy obróbce tych tłoków jest obtoczenie i oszlifowanie do wskazanych wymiarów ostatecznych, a następnie przecinanie w koszulce rowków. Skutkiem tej metody jest deformacja tłoka, wywołana przez zluźnienie sił wewnętrznych powstałych przy ostygnięciu od-

lewu. Przy przecięciu cylindra tłoka wewnętrzne napięcie spowoduje rozszerzenie się jego i wyjście z granic tolerancji. Dlatego jedynie racjonalną metodą, choć z punktu widzenia organizacji pracy bardziej skomplikowaną, jest przecinanie tłoka przed ostatecznym wykończeniem i doprowadzeniem do właściwej średnicy. Niepoślednią rolę odgrywa również przy obróbce tłoka grubość wióra zdejmowanego przy obtaczaniu. Gruby wiór oznacza silne ciśnienie, które spowodować może zniekształcenie i słabsze punkty w masie tłoka. Większe jeszcze zna-

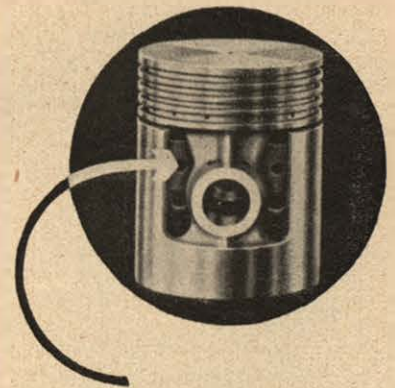


Rys. 18. Szkielet tłoka, obnażony ze ścianek.

czenie będzie miało pod tym względem szlifowanie tłoka, przy którym koło szmerglowe nie powinno nigdy zbyt silnie dociskać obrabianego tłoka i zdejmować za wiele materiału na raz. Oczywiście wskazaniem tu jest użycie specjalnych przyrządów pomocniczych. Poza to ziarnistość tarczy szmerglowej, jej szybkość obrotowa i gałunek płynu studzącego, wszystko to odgrywa rolę przy ostatecznym wykończeniu tłoka lekkiego.

Zapominać nigdy nie należy, iż tłok, podlegając siłom mechanicznym, jednocześnie opierać się musi wpływom termicznym. Walka z deformacjami tłoka pod wpływem gorąca, to główne zadanie konstruktora, gdyż przystosowanie tłoka do

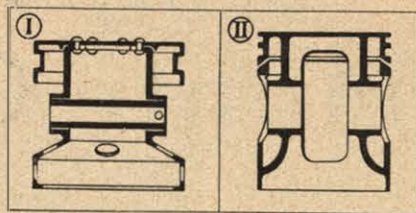
działających w silniku sił mechanicznych jest tylko igraszką. Gorąco powoduje w tłoku szereg deformacji, które znów wprowadzają w działanie siły szkodliwe dla jego trwałości. Deformacje te aż nazbyt często przyjmują formy zmian stałych. Np. tłoki jaknajściślej obliczone wykazują po pewnym czasie większą średnicę niż początkowa, gdyż wskutek znacznego rozszerzenia się metalu pod wpływem gorąca, tłok nie powrócił już po ostudzeniu do pierwotnych wymiarów. Naodwrot znów często zdarza się w tłokach elastycznych, iż po pewnym czasie tłoki te wykazują spore zmniejszenie się średnicy. Nastąpiło to znowu nie wskutek zużycia się powierzchni tłoka, lecz pod wpływem gorąca, gdy zbytne rozszerzenie się koszulki pociągnęło za sobą przekroczenie granic elastyczności metalu i tak zwane okłapanie, to jest zapadnięcie ścianek. Zjawiska te w bardzo silnym stopniu komplikują budowę tłoków i utrudniają rozwiązanie tego problemu. Jednak i o tem pamiętać należy, że nie zawsze nieprawidłowe działanie tłoka, np. klaskanie, przepuszczanie oliwy, obniżenie się sprężenia i t.p. jest skutkiem wadliwości, czy zużycia tłoka. W 50% co najmniej wypadków objawy te powstają na skutek niedbałego i nieprawidłowego ustawienia korbowodu lub jego uszkodzenia np. zgięcia. Prawidłowe dociągnięcie panewek, a zwłaszcza prawidłowy luz sworznia tłoka



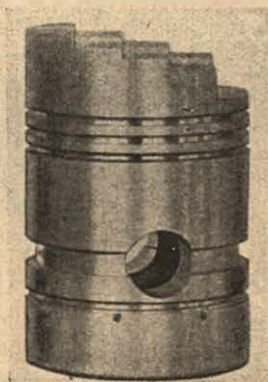
Rys. 19. Tłok Bonhalite. Strzałka wskazuje płytkę z metalu, która ma mały współczynnik rozszerzalności.

kowego w gnieździe ma pod tym względem bardzo duże znaczenie. Warsztaty remontowe na ten szczegół winny zwrócić znaczną uwagę i zanim zaczną zmieniać tłoki, dobrze zrobią, sprawdzając prostolinijność korbowodu, a jeśli zamianę tę uskutecznią, to niech dwukrotnie sprawdzą, czy sworzeń tłokowy daje się wpełznąć ręką w swoje otwory, gdyż zbyt ciasne jego obsadzenie prowadzi nieuchronnie do zowalizowania tłoków i cylindrów.

Pomijając jednak te wypadki problem tłoków lekkich istnieje w całej swojej rozciągłości. Rozwiązanie jego leży bezwzględnie nie w rękach mechaników, którzy do doskonałości doprowadzili budowę tłoka, lecz w rękach metalurgów. Tylko ulepszenia w składzie stopów metali lekkich i ewentualne użycie innych jeszcze metali, o wyższych w zastosowaniu do tego celu właściwościach fizycznych, rozwiąże ostatecznie ten



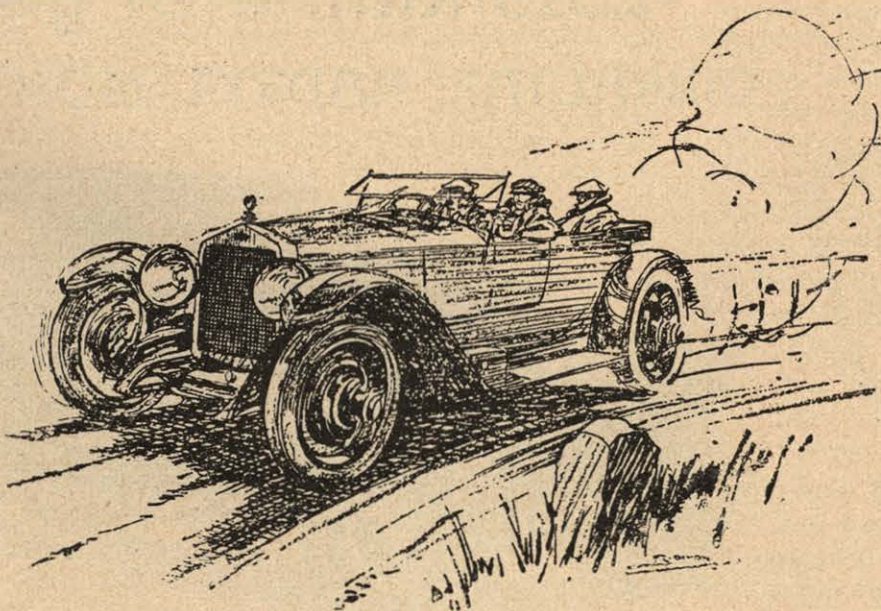
Rys. 20. Tłoki lekkie: z nałożonym denkiem i całkowicie lany.



Rys. 21. Tłok z denkiem schodkowym, jako środek zabezpieczający przed gwałtowną detonacją przy wysokim sprężaniu.

problem. Idąc jeszcze dalej wydaje się, iż sedno rzeczy leży właściwie w ulepszeniu składu żeliwa cylindrów względnie w zastosowaniu do budowy cylindrów nowych materiałów. Dotąd fabrykanci i konstruktorzy na stronę tę zwrócili za mało uwagi, i o ile w technice odlewniczej poczyniono duże postępy, to gatunek materiału używanego do odlewu cylindrów nie podążył za ogólnym postępem. Stal, jak wiadomo, z różnych powodów nie może zastąpić dla tego celu, w masowej produkcji, żeliwa, ale to nie jest powodem, ażeby po za stałą nie poszukać jeszcze innych odpowiednich metali względnie stopów. Jak bowiem w szkicu tym pokazałem, tłok nie może być rozpatrywany niezależnie od cylindra i między tymi dwoma tak blisko do siebie przylegającymi organami istnieje ścisła zależność.

R. Morsztyn, inż.



8-my Rallye de Monte Carlo 1929

-SZY Z FRANCUSKICH WOZÓW

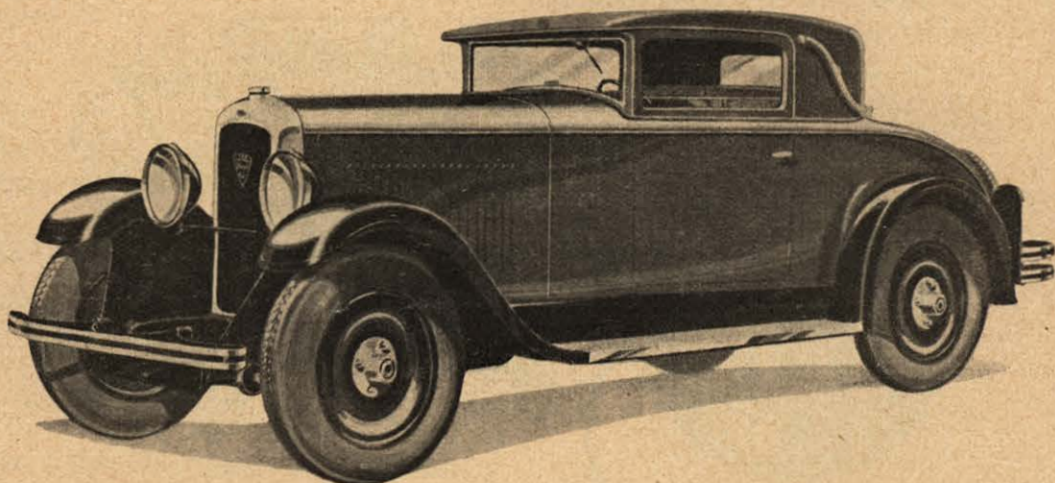
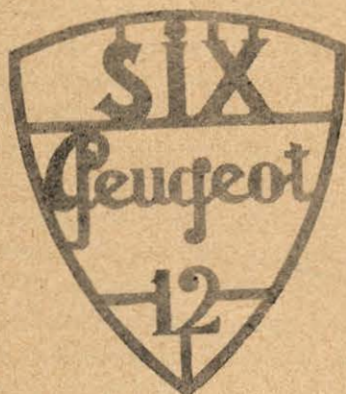
w ogólnej klasyfikacji

12 SIX

Peugeot

2315 klm. w 57 godzin

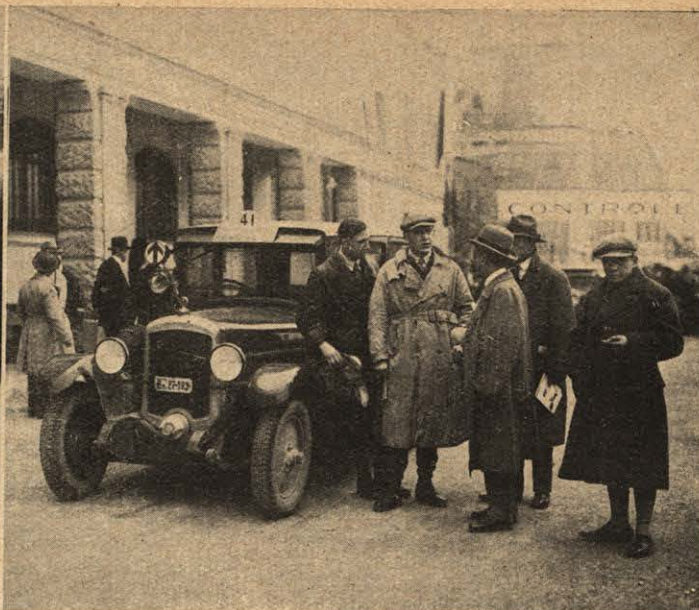
GIBRALTAR, MADRYT, MONTE-CARLO



„POLSKI PEUGEOT“

WARSZAWA, HOŻA 9. TEL. 435-55

Oddział Fabr. „S-te An. des Automobiles Peugeot-Paris“. Oddziały: Warszawa, Poznań, Lwów, Kraków, Katowice, Sosnowiec, Łódź, Lublin, Radom, Wilno, Białystok, Częstochowa i Równe.



Z lewej strony: Zwycięzca tegorocznego Zjazdu Gwiazdzistego do Monte Carlo, dr. Van Eijck na samochodzie Graham Paige. Z prawej strony: Szmiick na samochodzie Weiss Manfred, drugi w ogólnej klasyfikacji.

ZJAZD GWIAZDZISTY DO MONTE CARLO

Tegoroczny, ósmy z kolei, Międzynarodowy Zjazd Gwiazdzisty do Monte Carlo pobitł wszystkie dotychczasowe rekordy, zarówno pod względem zainteresowania jak i osiągniętych wyczynów sportowych. Ze wszystkich niemal krajów europejskich zgłosiło się do udziału w konkursie 93 współzawodników, z których tylko 64 zdołało wyruszyć w drogę do Monte Carlo. Z górą 20 samochodów nie mogło dotrzeć do obranych punktów startu lub też z nich wyjechać i kierowcy tych wozów zrezygnować musieli z udziału w zawodach. Los ten dotknął wszystkich automobilistów, którzy znęcani dużą odległością, chcieli startować z południa półwyspu Bałkańskiego oraz wielu z pośród tych, którzy zamierzali wyruszyć z środkowej lub północnej części Europy. Śroga zima tegoroczna sprawiła, że niektóre miasta, jak Ateny, Saloniki, Belgrad, Lwów lub Ryga były odcięte zupełnie od świata przez olbrzymie zasy śnieżne, które dosłownie zablokowały automobilistów,

nie pozwalając im nawet marzyć o wyruszeniu w drogę.

Jak się jednak wkrótce potem okazało, trudności startowe i związana z nimi liczba wycofanych wozów, były niezem w porównaniu z przeszkodami, które zima spiętrzyła na drogach całej Europy i wynikłymi stąd skutkami. Bez przesady mówiąc, od Warszawy do Gibraltaru, od Bukaresztu do John O'Groats, od Neapolu do Sztokholmu nie można było znaleźć jednego nawet zakątka, w którymby nie istniały utrudnienia dla komunikacji samochodowej. W Rumunii, na Węgrzech, w Czechosłowacji, Austrii, Polsce, krajach bałtyckich, skandynawskich oraz w Anglii, leżały na szosach ogromne zasy śnieżne. W Niemczech i Belgii po odwilży przyszedł przymrozek, pokrywając drogi śliską warstwą lodu. We Francji panowała niepodzielnie gęsta mgła, ten największy wróg automobilistów. Wreszcie w Hiszpanii i we Włoszech nie brakło ani śniegu, ani mgły, ani lodu. Niema więc w tem nic dziwnego,

że z 64 samochodów, które wystartowały na Zjazd odpadło po drodze aż 40!! Po bohaterskim zwyciężeniu trudności atmosferycznych do Monte Carlo dotarły w przepisany czas, to jest w środę 23 stycznia do godziny 16, następujące 24 samochody:

Van Eijck (Graham Paige) miejsce startu Sztokholm, dystans 2963 klm.; Szmiick (Weiss Manfred) Bukareszt, 2939 klm.; Berlesco (Citroën) Bukareszt, 2939 klm.; Petit (La Licorne) Warszawa, 2614 klm.; Dickson (Steyr) John O'Groats, 2461 klm.; Pass (Sunbeam) John O'Groats, 2461 klm.; Cozens (Sunbeam) John O'Groats, 2461 klm.; Miss Brunell (Talbot) John O'Groats, 2461 klm.; Samuelson (M. G.) John O'Groats, 2461 klm.; Visser (Lancia) Helsingfors, 2355 klm.; Vav (Buick) Helsingfors 2355 klm.; Morillon (Peugeot) Gibraltar, 2315 klm.; Meilheurat (Ballot) Berlin, 2054 klm.; Pani Shell (Talbot) Berlin, 2054 klm.; Pommier (Talbot) Berlin, 2054 klm.; d'Ormont (Lancia) Berlin, 2054 klm.

Schaumburg (Horch) Wiedeń, 1744 klm.; Van Tuyll (Lancia) Amsterdam, 1482 klm.; Van Lawick (Horch) Amsterdam, 1482 klm.; Smith (Ford) Amsterdam, 1482 klm.; Laurent (Voisin) Charleville, 1211 klm.; Magnier (Voisin) Boulogne sur Mer, 1207 klm.; Van Vredenburg (Chrysler) Neapol, 950 klm.; Otin (Delage) Lyon, 514 klm.

W prowizorycznej klasyfikacji, zestawionej po zjechaniu się współzawodników, pierwsze miejsce, dzięki nieco większej szybkości przeciętnej, uzyskał węgierski kierowca Szmick na samochodzie Weiss Manfred, przed Holendrem Van Eijckem na samochodzie Graham Paige. Klasyfikacja ostateczna ustalona została dopiero po rozegraniu w dniu następnym konkursu regularności, na którym los spletał Węgrowi przykrego figla.

Konkurs regularności odbył się, jak co roku, na trudnej górskiej szosie wiodącej przez Col de Braus. Polegał on na tym, iż współzawodnicy przejechać mieli przestrzeń 160 klm., podzieloną na cztery odcinki, z szybkością średnią możliwie zbliżoną do z góry ustalonej. Punkty liczyło się za odchylenia szybkości, na każdym z czterech odcinków oddzielnie.

Otóż na tym to konkursie Szmick zaraz po starcie zmylił kierunek i, nawracając gwałtownie na dobrą

drogę, uderzył tylnym kołem o kamień, rozbijając koło i resor. O dalszej jeździe nie było mowy i skutkiem tego Szmick nie mógł zarobić punktów za ukończenie konkursu regularności. W tak nieoczekiwany sposób Van Eijck, który z powodu jakiegoś defektu uzyskał w konkursie regularności wynik zupełnie słaby, zdobył ostatecznie pierwsze miejsce w klasyfikacji Zjazdu. Wypadła ona następująco:

1. Van Eijck (Graham Paige) miejsce startu Sztokholm, dystans 2963 klm., szybkość średnia 39,887 klm/g., punktów 308,999.

2. Szmick (Weiss Manfred) Bukareszt, 2939 klm., 40,696 klm/g., 304,085 p.

3. Visser (Lancia) Helsingfors, 2355 klm., 40,568 klm/g., 302,237 p.

4. Morillon (Peugeot) Gibraltar, 2315 klm., 40,925 klm/g., 302,099 p.

5. Berlesco (Citroën) Bukareszt, 2939 klm., 37,947 klm/g., 301,799 p.

6. Petit (La Licorne) Warszawa, 2614 klm., 39,024 klm/g., 301,479 p.

7. Meilheurat (Ballot) Berlin, 2054 klm., 41,776 klm/g., 298,658 p.

8. Pani Shell (Talbot) Berlin, 2054 klm., 40,187 klm/g., 298,417 p.

9. Pommier (Talbot) Berlin, 2054 klm., 40,169 klm/g., 298,413 p.

10. Van Tuyll (Lancia) Amsterdam, 1482 klm., 40,326 klm/g., 289,900 p.

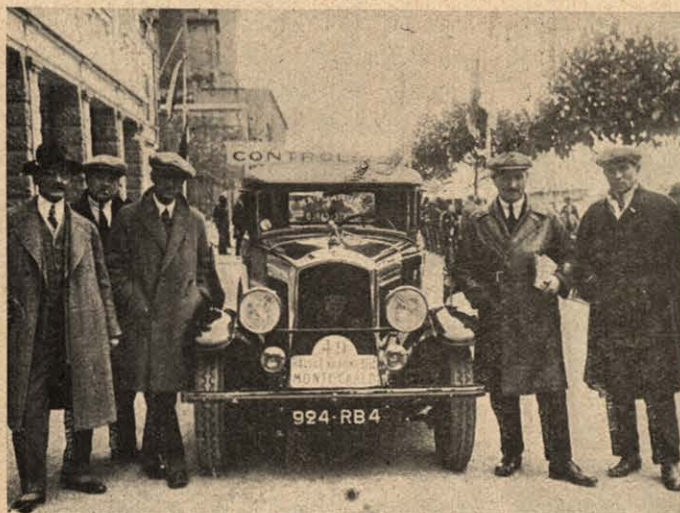
W konkursie regularności najlepsze rezultaty osiągnął rumuński kierowca Berlesco na sześciocyndrowym samochodzie Citroën, który na osiem punktów możliwych do zdobycia uzyskał aż 7,979 punkta.

W dniach następnych odbyły się jeszcze w Monte Carlo: konkurs komfortu i trudny wyścig górski na wzniesieniu Mules. Ze względu na niewielką ilość samochodów, które ukończyły Zjazd we właściwym terminie, do obu tych imprez dopuszczono wyjątkowo wszystkie wozy, które dotarły do Monte Carlo, bez względu na to, czy były one klasyfikowane, czy też nie.

Pierwszą nagrodę na konkursie komfortu zdobył Otin na wspaniale skarosowanym samochodzie Delage. W grupie maszyn przybyłych poza konkursem wielki sukces odniósł polski samochód Stetysz, zdobywając pierwsze wyróżnienie i wzbudzając powszechne zainteresowanie.

Wyścig na Mont des Mules, rozegrany na dystansie 3 klm. ze startem z miejsca, przyniósł w tym roku gorsze rezultaty, na co złożył się zarówno wyjątkowo zły stan szosy, jak i brak specjalnych sportowych maszyn. W poszczególnych kategoriach osiągnięto następujące wyniki:

Kat. 1100 cm³: 1. Petit (La Licorne) 5 m. 05,6 s., szybkość średnia na godzinę 35,240 klm.



Morillon na samochodzie Peugeot, pierwszy z zawodników francuskich.



Pani Shell na samochodzie Talbot pierwsza z klasyfikowanych dam.

Kat. 2000 cm³: 1. Meilheurat (Bal-lot) 4 m. 26,8 s., szybkość średnia na godzinę 40,475 klm.; 2. Pani Shell (Talbot) 4 m. 43,2 s.; 3. Panna Brunell (Talbot) 5 m. 03,8 s.; 4. Dickson (Steyr) 6 m. 13,2 s.

Kat. 3000 cm³: 1. Visser (Lancia) 3 m. 47,6 s., najlepszy czas dnia, szybkość średnia na godzinę 47,451 klm.; 2. d'Ormont (Lancia) 3 m. 59,4 s.; 3. Samuelson (M. G.) 4 m. 10,8 s.

Kat. 5000 cm³: 1. Van Vredenburg (Chrysler) 4 m. 11,4 s., szybkość średnia na godzinę 42,959 klm.



Mak.

Samochody zgromadzone przed kasynem w Monte Carlo na konkursie komfortu.

OBLICZANIE STRAT NA WARTOŚCI SAMOCHODU

Wobec licznych zapytań skierowanych do Klubu i redakcji „Auta” jak należy obliczać wartość samochodów przy zeznaniach podatkowych, do bilansów itp. postaram się w artykule niniejszym podać wytyczne do takich obliczeń. Stworzenie takiej, odpowiadającej rzeczywistości, normy, wedle której dałoby się obliczyć przeciętną wartość samochodu bez badania samochodu, jest oczywiście możliwe tylko w przybliżeniu, gdyż strata na wartości samochodu zależeć będzie nie tylko od jego wieku, ale też i od tego, jaką pełni służbę i w jakich jest rękach. Decydujący wpływ na straty wartości ma też klasa samochodu. Nie ulega wątpliwości, że inaczej zużywać się będzie samochód służący do prywatnych celów turystycznych, a inaczej dorożka prowadzona przez kierowcę, nie mającego zwykle wielkiego interesu w tem by maszynę pieczołowicie obsługiwać lub nie mającego wprost możliwości obsługiwać należycie maszyny, nocują

cej na ulicy i prowadzonej na zmianę przez dwu kierowców przez dzień i noc.

Są jednak pewne straty na wartości, które dadzą się doskonale wtłoczyć w zupełnie ściśle normy a mianowicie wiek i model. W Polsce jeszcze szeroka publiczność nie orientuje się dobrze co to znaczy nowy model, gdy np. zagranicą po wyjściu nowego modelu samochodu zupełnie nowe tej samej marki, al-

modelu poprzedniego, sprzedawane są grubo poniżej ceny katalogowej. Każdy samochód musi tracić na wartości tylko dlatego, że jest już modelem przestarzałym chociażby był bardzo mało używany i w doskonałym stanie. Strata taka jest zupełnie usprawiedliwiona, gdyż każdy nowy model przedstawia nam nowe ulepszenia czy to konstrukcyjne, czy też czysto użytkowe, jak np. zmniejszenie zużycia benzyny, lepsze zawieszenie itp. Wobec tego należy zdać sobie sprawę jak straty te należy obliczać i w jakim czasie kapitał włożony w kupno samochodu należy amortyzować.

Do tego celu musimy stworzyć sobie pewne kategorie wspólne dla pewnych grup samochodów, by móc przeprowadzić ściślejszą kalkulację.

Możliwym jest stworzenie trzech grup samochodów, które będą wykazywały wspólne cechy strat na wartości.

Do kategorii pierwszej należeć będą samochody najmniej narażone na



Jedynie tylko przez stosowanie
DO SAMOCHODÓW ŁOŻYSK



osiąga się szybkość i pewność
biegu



ODDZIAŁY:

w Poznaniu, Gwarna Nr. 20,
w Katowicach, 3-go Maja Nr. 23.
w Łodzi, Piotrkowska Nr. 142,
w Lwowie, Sykstuska Nr. 2,
w Krakowie, Wiślna Nr. 9.

SZWEDZKIE ŁOŻYSKA KULKOWE, SP. Z O. O. WARSZAWA, ULICA WIERZBOWA Nr. 8.

zużycie i najmniej zużyciu podlega-
jące, a więc samochody osobowe
służące do użytku prywatnego i na-
leżące do pierwszej klasy jako fa-
brykat. Znajdą się tu samochody,
których cena katalogowa podwozia
nie wynosi mniej jak 25.000 złotych.
Do obliczeń bierzemy cenę podwo-
zia a nie całego samochodu, gdyż
strata na wartości zależy przede-
wszystkiem od modelu wzgl. roku
fabrykacji i marki samochodu. Gdy
byśmy zwracali uwagę i na cenę ka-
roserji przy tworzeniu kategorii,
to musielibyśmy albo podwyższyć
granice ceny albo też w naszej ka-
tegorji znalazłyby się samochody nie
zasługujące na tak wysoką klasyfi-
kację, gdyż mogłyby posiadać luk-
susowe nadwozie przy średniej kla-
sye podwoziu. Wykonanie nadwozia

nie odgrywa w naszych obliczeniach
roli decydującej.

W kategorii drugiej znajdują się
samochody osobowe, których cena
podwozia nie przenosi zł. 25.000
(przy dolarze równym 8.90 zł.), dalej
samochody ciężarowe nie pełniące
regularnej służby przewozowej, sa-
mochody pełniące służbę tylko sezo-
nowo (gorzelnie, cukrownie itp.).

Do kategorii trzeciej zaliczamy
samochody, których cena podwozia
nie przekracza zł. 10.000, wszelkie
samochody zarobkowe (dorożki, au-
tobusy itp.), samochody pełniące re-
gularną służbę przewozową w przed-
siębiorstwach pracujących całorocz-
nie jak browary, papiernie itp.

Podzieliwszy w ten sposób samo-
chody na kategorie, możemy już
stworzyć sobie tabelkę:

Wedle tej tabelki określamy ści-
śle stopień straty na wartości w każ-
dym roku użycia.

Raz jeszcze pragnę podkreślić, że
tabelka ta daje wyniki przeciętne,
gdyż many samochody pełniące słu-
żbę przez lat dziesięć i więcej, jed-
nak należy sobie uprzytomnić, że sa-
mochody takie zwykle się nie ren-
tują, zużywając niernormalne ilości
paliwa, pneumatyków itp., a wła-
ściciele ich wydają bająnskie sumy
na naprawy, albo też nie wykorzy-
stują samochodu w pełni jako środ-
ka lokomocji. Tabela ta da nam
obraz rzeczywisty przy samocho-
dach wykorzystywanych należycie,
a tylko wtedy może się zamortyzo-
wać kapitał włożony w ich zakup.
utrzymanie kierowcy, garażu i tp.

Stanisław Szydelski, kpt.

	L A T A :						
	1	2	3	4	5	6	7
Kategoria I. Samochody osobowe służące do użytku prywatnego, których cena podwozia nie jest niższą od 25000 zł. tych. Należec tu będą też samo- chody firm przeznaczone do użytku k lku osób	25 ⁰ / ₀	20 ⁰ / ₀	15 ⁰ / ₀	10 ⁰ / ₀	10 ⁰ / ₀	10 ⁰ / ₀	5 ⁰ / ₀
Kategoria II. Samochody osobowe, których cena podwozia nie jest wyższa jak 25000 zł., samochody ciężarowe nie peł- niące regularnej służby przewo- wej, samochody pełniące służbę sezonową	25 ⁰ / ₀	30 ⁰ / ₀	20 ⁰ / ₀	20 ⁰ / ₀			
Kategoria III. Samochody osobowe, których ce- na podwozia nie przekracza 10000 zł. wszelkie samochody zarobko- we, samochody ciężarowe pełniące służbę przewozową całorocznie	3 ⁰ / ₀	30 ⁰ / ₀	25 ⁰ / ₀	5 ⁰ / ₀			

OGRANICZENIE RUCHU NA DRODZE RÓWNE — MŁYNÓW — OSTRÓW

Od Dyrekcji Robót Publicznych wo-
jewództwa Wołyńskiego otrzymujemy
następujące:

OBWIESZCZENIE.

Podaje się do publicznej wiadomości,
że ze względu na grożące niebezpie-
czeństwo do czasu odbudowania mostów
u wsi Ziembica, Bożkiewiczce, Perewer-
dów i Bokujma na drodze wojewódzkiej
Równo — Młynów — Ostrów w powiecie
rubieńskim, zabraniaemy:

1) przejeżdżać przez te mosty poja-
zdami o wadze z ciężarem ogółem ponad
3600 kg.;

2) przewozić przez te mosty w auto-
busach pasażerów (pasażerowie mają
wysiąść przed mostami i przechodzić
przez nie pieszo);

3) przejeżdżać przez te mosty z szyb-
kością ponad 8 km. na godzinę.

UWAGI. Do wartości samochodu w danym roku dodać należy koszt inwestycyjnych napraw sa-
mochodu, a więc napraw mających na celu usuwanie normalnego zużycia. Będzie tu np. należec koszt
wylania nowych łożysk z powodu normalnego zużycia się poprzednich, a nie będzie należec koszt tych
samyh łożysk, które zostały wytopione z powodu jazdy bez oliwy.

Straty na wartości oblicza się zawsze od cen pierwotnej. Pozostałe 5% ceny to wartość złomu.

W obronie skośnego cylindra

Pan inż. Rychter w 12-m zeszytcie „Przeglądu Samochod. i Mot.” z roku 1928 w swoim interesującym artykule, zatytułowanym „Nowe pomysły angielskich motocykli” poruszył sprawę kształtu ramy oraz skośnego ustawienia cylindra.

Do poglądów p. inż. Rychtera pozwolę sobie dorzucić parę własnych uwag które może zainteresują czytelnika.

Niskie położenie siodła dyktowane jest względem na jak największą stateczność maszyny na torze i łatwość kierowania nie znaczy jednak bynajmniej iżby maszyna taka była niewygodną. Kwestja naturalnej i niewymuszonej postawy na siodle jest kwestją nie wysokości siodła ponad ziemią, lecz racjonalnego ustawienia trzech zasadniczych czynników: siodła, kierownicy i stopni, i to zarówno w kierunku poziomym jak pionowym. Wszystkie współczesne motocykle posiadają dostateczne granice nastawialności trzech wymienionych ich części. Teorja nastawienia jest dość prosta — wyniki jednak są różne dla każdego typu jazdy, więc turystycznej, sportowej czy wyścigowej. Do tego tematu pozwolę sobie powrócić w przyszłości na łamach „Auto”.

Nie mogę pozatem zgodzić się ze zdaniem p. inż. Rychtera, który za wzór przesady w kierunku zmodernizowania ramy przytacza „krzywą” B. S. A. Siodło tej maszyny, jednej wreszcie z najlepszych w świecie — nie leży niżej od siodła maszyn innych firm, zresztą może być nastawione na każdą żądaną wysokość, wręcz odwrotnie, uważam tą maszynę za jedną z najwygodniejszych i najłatwiejszych do kierowania, co ze względu na nasze naogół kiepskie warunki drogowe jest rzeczą niezmiernie cenną.

Na maszynie tego typu odbyłem takie drogi jak Gdańsk—Bielsko, Bielsko—Grodno etc. etapami po 120—140 km. bez zsiadania, bez jakiegokolwiek zmęczenia w rękach, tułowiu, czy nogach (opis „Auto”, grudzień 1928). Na niej to nauczyłem się brzydkiego i nie polecanego nałogu jazdy dziesiątkami kilometrów z jedną ręką w kieszeni a drugą zaledwo końcami palców wspartą na kierownicy.

Skośne ustawienie cylindra ma swoje niezaprzeczone zalety jak:

- 1) lepsze chłodzenie głowicy cylindra,
- 2) zmniejszenie nacisku tłoka na tuleję cylindra.
- 3) możliwość swobodnego zmieszczenia pod zbiornikiem mechanizmów stawidłowych u maszyn górno-zaworowych.
- 4) łatwiejsze umieszczenie magneta w bezpiecznym miejscu poza cylindrem,
- 5) równomierniejsze rozłożenie ciężaru maszyny i jeźdźca na oba koła, co jest szczególnie ważne przy powszechnej dziś jeździe we dwójkę.

Dzięki powyższym zaletom skośne ustawienie cylindra dziś stosują firmy: B. S. A. „Coventry”, „Dunelt”, „P. i M. Panther”, „Montgomery”, „Zenith” i inne, a niektóre jak „Guzzi”, „Ascot-Pullin” i „Wanderer” stosują wprost poziome położenie.

Bezspornie, maszyny te są jak słusznie zaznaczył p. inż. Rychter, nieco „ciężkie na głowę”, ale przecież musimy zdać sobie sprawę z tego, że jazda sportowa dla której ta „ciężkość” ma pewne strony ujemne, stanowi zaledwo cząstkę możliwości motocykla, który dziś staje się przedewszystkiem środkiem lokomocji dla szerszych średnio sytuowanych sfer społeczeństwa, a przy szybkościach podróży i turystycznych „ciężkość” owa nie ma żadnych ujemnych uchwytnych wpływów na stateczność maszyny na torze.

Dr. Inż. Michał Affanasowicz.

Bielsko. 15 stycznia 1929.

SAMOCODY CIĘŻAROWE AUTOBUSY PODWOZIA AUTOBUSOWE

NAJSTARSZA
FABRYKA
SAMOCODÓW
CIĘŻAROWYCH



HERMAN MEYER

WARSZAWA

UL. TRAUOGUTTA 2. Tel 71-84

ODDZIAŁY WŁASNE:

Lwów, ulica Piłsudskiego Nr. 11.
Gdańsk, Elizabethwall 9.
Katowice, ulica Powstańców 5.

PRZEDSTAWICIELE I AGENCJE:

Kraków, „Mahag”, ulica Radziwiłłowska Nr. 23
Poznań, „Autoskład”, ulica 27. Grudnia Nr. 15
Radom, „A. Hapke”, ulica Fredry Nr. 12.
Łódź, „E. Tesche” ulica Piotrkowska Nr. 175
Kielce, „S. Przygodzki” ulica Długa Nr. 24.

„VESTA“ BANK WZAJEMNYCH UBEZPIECZEŃ W POZNANIU ZAŁOŻONY W ROKU 1873
 ubezpiecza na bardzo dogodnych warunkach jedną tylko polisą: samochody od rozbicia, pożaru, eksplozji, kradzieży, właścicieli, szoferów i pasażerów od nieszczęśliwych wypadków lub śmierci, właścicieli samochodów od wszystkich następstw z odpowiedzialności prawnej, jeżeli nieszczęśliwy wypadek wydarzy się z winy właściciela lub szofera. Koncern „Vesta“ jest czysto polski, jest jednym z najpoważniejszych zakładów ubezpieczeń krajowych, w r. 1927 zebrał przeszło 13.700.000 zł. olat ubezpieczeniowych; ODDZIAŁY: w Bydgoszczy, ul. Dworcowa 30; Grudziądzu, Pl. 23 Stycznia 10; Kątówkach, 3 Maja 26; Krakowie, Staszewskiego 28; Lublinie, Krak.-Przedm. 39; Lwowie, Długosza 1; Łodzi, Piotrkowska 81; Poznaniu „Vesta“ Bank, Ratajczaka; 7 Warszawie, Ordynacka 15, róg Nowego-Światu; Gdańsku, Stadtgraben 18. Rerezencje i Agenty we wszystkich miastach Rzeszy i w całej Polsce.

KRONIKA SPORTOWA

RAID ZIMOWY KRAKOWSKIEGO KLUBU AUTOMOBILOWEGO.

W dniu 10 lutego odbył się Raid Zimowy Krakowskiego Klubu Automobilowego na trasie Kraków - Zakopane. Każdy zawodnik jechać mógł dowolnie obraną drogą, z tem jednak zastrzeżeniem, aby przebył ją w czasie conajwyżej sześciu godzin. Ponieważ start nastąpił o godzinie 5 rano, zatem do Zakopanego przybyć należało najpóźniej o godzinie 11. Punkty dodatnie liczyło się za ilość przejechanych kilometrów, karne zaś za spóźnienie i niewykazanie przepisanej szybkości przeciętnej.

Z Krakowa wyjechało 17 samochodów, z których do celu przybyło 14. Warunki jazdy były bardzo uciążliwe ze względu na silny mróz, który na Obidowej doszedł do 41 stopni, tak iż woda w chłodnicach zamarzała u dołu, podczas gdy górą się gotowała z powodu braku cyrkulacji.

Pierwsze miejsce w Raidzie zdobył dr Adam Kwiatkowski na samochodzie Lancia, uzyskując 200 punktów, drugie Aleksander hr. Romer na samochodzie Chrysler a trzecie Marjan Lanz na samochodzie Studebaker.

Rozdanie nagród odbyło się tegoż dnia w Zakopanem w sanatorium Czerwonego Krzyża. Nagrody wręczał Prezes Międzynarodowego Związku Narciarskiego, pułkownik Holmquist.

Austrjacki Raid zimowy. W dniu 27 stycznia zorganizowany został Raid zimowy na trasie Wiedeń—Aggsbach—Wiedeń. długości około 200 km. Startowało 31 samochodów, 19 motocykli i 15 motocykli z wózkami. Rezultaty Raidu wypadły zgoła nieoczekiwanie. Ze względu na to, że szosy na całej trasie pokryte były zaspami śnieżnymi, jeden zawodnik po drugim rezygnował z ukończenia konkursu i ostatecznie do celu dobrnął tylko jeden jedyny konkurent, Berger na samochodzie Berliet.

Sześciodniowe zawody zimowe. Między 22 i 27 stycznia odbyły się doroczne zawody sześciodniowe, organizowane przez czasopisma Moto-Revue i Le Matin. Zawody polegały na przebyciu, zgodnie z wyznaczonymi warunkami, sześciu różnych dróg okrężnych, przyczem start i meta każdorazowo znajdowały się w Paryżu. Jeden z etapów przeprowadzony został w ciągu nocy, aby wypróbować również aparaty oświetleniowe. W konkursie uczestniczyło 91 współzawodników, z których 65 raid ukończyło, w czem 52 bez punktów karnych. Nagrody w poszczególnych kategoriach zdobyły następujące marki: motocykle 175 cm.³ — Rovin, 250 cm.³ — San Sou Pap, 350 cm.³ — Soyer, 500 cm.³ — Gnome Rhone, motocykle z wózkami Utilia, samochody — Deguingand.

Wyścig kilometrowy w Marsylii. Doroczny wyścig kilometrowy ze startem z miejsca, rozgrywany na bulwarze Micheleta w Marsylii, odbył się w dniu 27 stycznia. Najlepszy czas dnia, 28.2 s., uzyskał Lamy na dwulitrowym samochodzie wyścigowym Bugatti, bijąc rekord konkursu z szybkością 128 km/g. W klasie motocykli najlepszy czas, 29.2 s., wykazał Oilter na maszynie Motosacoche 500 cm.³ rozwijając rekordową również szybkość średnią 123 km/g.

W wyścigach na wzniesieniu Merluzza, zorganizowanych w dniu 3 lutego przez Automobilklub Rzymski na dystansie trzech kilometrów, najlepszy czas dnia 1 m. 21,6 s. uzyskał Tonini na dwulitrowym samochodzie wyścigowym Bugatti, rozwijając szybkość średnią 132.353 km./g. W klasie samochodów sportowych zwyciężył Caflisch na wielkim wozie Mercedes-Benz, wykazując czas 1 m. 22 s. i szybkość średnią 131,707 km./g.

Wyścig na lodzie. We fjordzie Roshilde w Danji odbył się w dniu 10 lutego

wyścig na lodzie, na dystansie jednego kilometra ze startem z rozbiegu. Najlepszy czas dnia uzyskał Petersen na czterolitrowym samochodzie Oakland, przebywając wyznaczoną przestrzeń w 33.2 sek. W klasie motocykli zwyciężył Nielsen na Nortonie w czasie 32 sek. Samochody Ford modelu A tworzyły w tym wyścigu odrębną klasę, w której triumfował Nielsen, osiągając czas 44.3 s.

Nowe rekordy na torze Montlhery. Kierowcy Desvaux, Goutte i Hasley pobili na samochodzie Lombard szereg rekordów międzynarodowych w kategorii 1100 cm.³, przebywając:

200 klm. w 1 g. 17 m. 32,94 s., szybkość średnia na godzinę 154.740 klm.

290 mil ang. w 2 g. 06 m. 59,43 s., szybkość średnia na godzinę 152,066 klm.

500 klm. w 3 g. 19 m. 32,57 s., szybkość średnia na godzinę 150.344 klm.

500 mil. ang. w 5 g. 21 m. 25,04 s., szybkość średnia na godzinę 150.239 klm.

w 3 godziny — 459 klm. 680 m., szybkość średnia na godzinę 153,228 klm.

w 6 godzin — 906 klm. 061 m., szybkość średnia na godzinę 151,010 klm.

Angielska kierowczyni pani Stewart pobila na cyclecarze M. E. B. 750 cm.³ jeden rekord szybkości, przebywając w ciągu dwóch godzin przestrzeń 258 klm. 704 m. z szybkością średnią 129.352 klm/g.

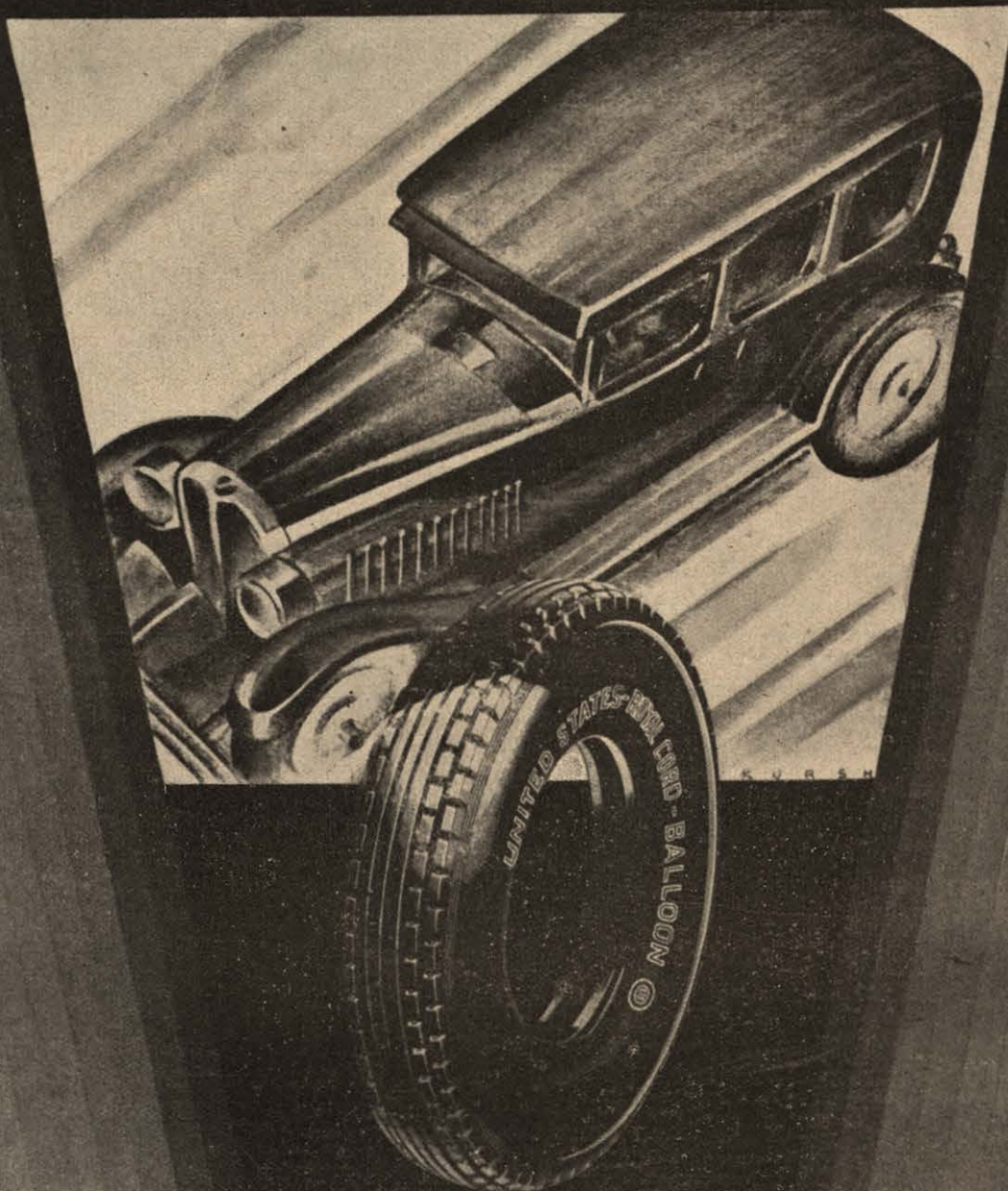
W drodze po rekord szybkości. W pierwszych dniach lutego wyjechał z Southampton na parowcu Majestic znakomity kierowca angielski major Segrave, udając się do New Yorku w towarzystwie swej żony i z całą armią mechaników.

Pod pokładem okrętu umieszczony został niedawno zbudowany bolid „Złota Strzała”, na którym pragnie Segrave odebrać Amerykanom światowy rekord szybkości, oraz wyścigowa łódź motorowa „Miss England”, na której pragnie

Do nabycia odpowiednich opon dla swego samochodu nie potrzebuje Pan ani wiadomości technicznych, ani wierzyć bezkrytycznie obietnicom, które mogą nie być dotrzymane. Wystarczy zapamiętać, że nad

U·S·ROYAL CORDS

NIEMA DZIŚ LEPSZYCH OPON.



United States  Rubber Company
Trade Mark

Wyłączne Przedstawicielstwo na Polskę i w. m. Gdańsk „OPONA“ Sp. z ogr. odp., Warszawa, Mazowiecka 11, Telefon 135-84.

on pobić światowy rekord szybkości na wodzie.

Po przybyciu do Ameryki uda się Segrave natychmiast na Florydę, gdzie niezwłocznie rozpocznie próby pobicia obu rekordów.

Drugi rekordzista. angielski, Malcolm Campbell, porzucił swój pierwotny zamiar udania się na Saharę, celem pobicia rekordu szybkości samochodowej, gdyż w Afryce południowej wynaleziono mu znacznie lepszy do tego teren. Mianowicie w odległości 400 klm. od miasta Kapstadt, w zupełnej pustyni, znajduje się wyschnięte jezioro Verneuk Pan, którego dno ma przedstawiać najidealniejszy pod słońcem teren do szybkiej jazdy. Campbell kończy pośpiesznie przygotowanie swego „Błękitnego Ptaka” i w najbliższym czasie wyrusza z całą ekspedycją do Afryki.

Amerykanie nie rezygnują bynajmniej ze swych praw do światowego rekordu szybkości samochodowej. O ile któremu z Anglików powiedzie się pobić rekord Ray Keecha, wynoszący 334 klm/g., wówczas na arenę walki wkroczy ponownie trzysilnikowy bolid „Triplex”, którego pilotować będzie prawdopodobnie sławny as amerykański Leon Duray.

Grand Prix Monaco. Automobilklub Monaco organizuje w dniu 14 kwietnia wyścig samochodowy o Grand Prix Monaco na obwodzie długości 3180 metrów, przechodzącym wyłącznie przez miasto Tor obfitujące w silne zakręty, wzniesienia i spadki. Dystans wyścigu, do którego dopuszczoną zostanie tylko ograniczona liczba 15 samochodów, wynosić będzie 318 klm. w stu okrążeniach toru Zwycięzca otrzyma 100.000 franków i nagrodę księcia Monaco.

Grand Prix Narodów dla samochodów sportowych. Automobilklub Niemiec organizuje w dniu 14 lipca r. b. na torze Nürburg Ring, wyścig dla samochodów sportowych o Grand Prix Narodów. Rozegrany on zostanie na przestrzeni 509,4 klm. w 18 okrążeniach toru. Samochody podzielone będą na trzy grupy: do półtora litra pojemności cylindrów, do trzech litrów i ponad trzy litry. Ogólna suma nagród wynosi 100.000 marek.



Po treningu z uroczą narciarką.

Z SEKCJI MOTOROWEJ AKADEMICKIEGO ZWIĄZKU SPORTOWEGO W WARSZAWIE

Nowopowstała sekcja motorowa A. Z. S. Warszawa z miejsca wzięła się do pracy i przez krótki czas swego istnienia (niespełna trzy miesiące) zdobyła sobie garaż, z którego członkowie korzystają bezpłatnie. Jednocześnie co niedziela urządzone są wycieczki motocyklistów z narciarzami w okolice Warszawy. Sekcja brała również udział w Kuligu, urządzonym przez Automobilklub i Związek Towarzystw Turystycznych do Wilanowa. Na szosie systematycznie przeprowadzano treningi motocyklistów z narciarzami do biegu w dniu 17 ub. m. Niestety nie sądzonem było, aby te zawody, po raz pierwszy urządzone w Polsce, doszły do skutku, gdyż obfite opady śnieżne i silne mrozy uniemożliwiły motocyklom poruszanie się z większą szybkością.

W tem miejscu należy zaznaczyć, że i u nas można by było urządzać zimowe imprezy, gdyż zainteresowania wśród sportowców istnieje, czego najlepszym dowodem jest fakt, że każda wycieczka gromadzi do 15 motocyklistów nie bojących się śniegu i mrozu. Niestety brak odpowiedniego toru i poparcia ze strony

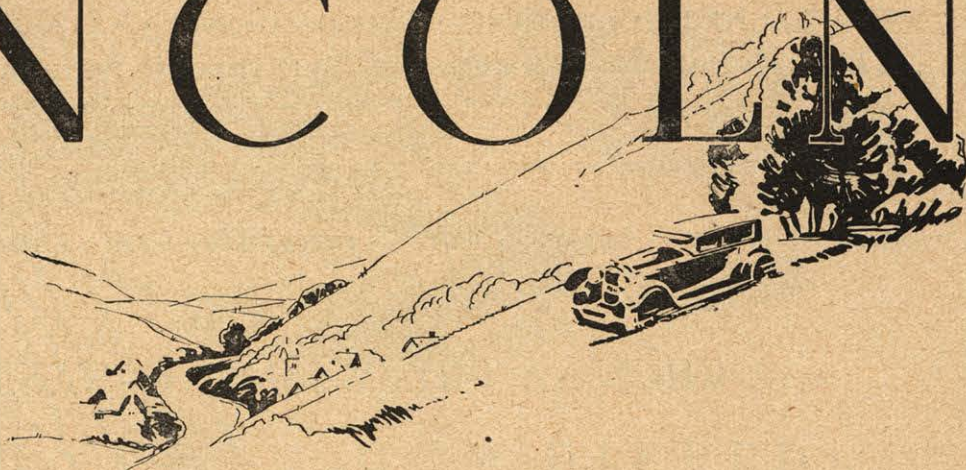
czynników miarodajnych. Najbliższemu zadaniem sekcji jest przeprowadzenie ogłoszonego „I Zimowego Konkursu Turystycznego” wewnątrzklubowego, od 1/II do 1/V b. r. Jednocześnie Zarząd sekcji robi starania w celu uzyskania własnego lokalu, co prawdopodobnie w tych dniach zostanie pomyślnie załatwione. Co do programu sportowego sekcji motorowej, to postanowiono ograniczyć się w tym roku do rozwoju turystyki w postaci niedzielnych wycieczek towarzyskich i Raidów na cieszyńskie Tourist Trophy, urządzone przez A. Z. S. Cieszyn i Zjazd Gwiazdzysty na międzynarodowe zawody wioślarskie. Ponadto sekcja ma zamiar obsadzić swymi zawodnikami wszystkie zawody, urządzone przez pokrewne organizacje. Na zakończenie podaję, że zbiórki na wycieczki są co niedziela o godz. 10 rano ul. Wilcza 1, garaż.

Bols

Sekretariat Sekcji Motorowej A. Z. S. Warszawa czynny jest przy ulicy Wilczej Nr. 1 w firmie „Motor-Sport”. Informacje codziennie od 16 do 18.



LINCOLN



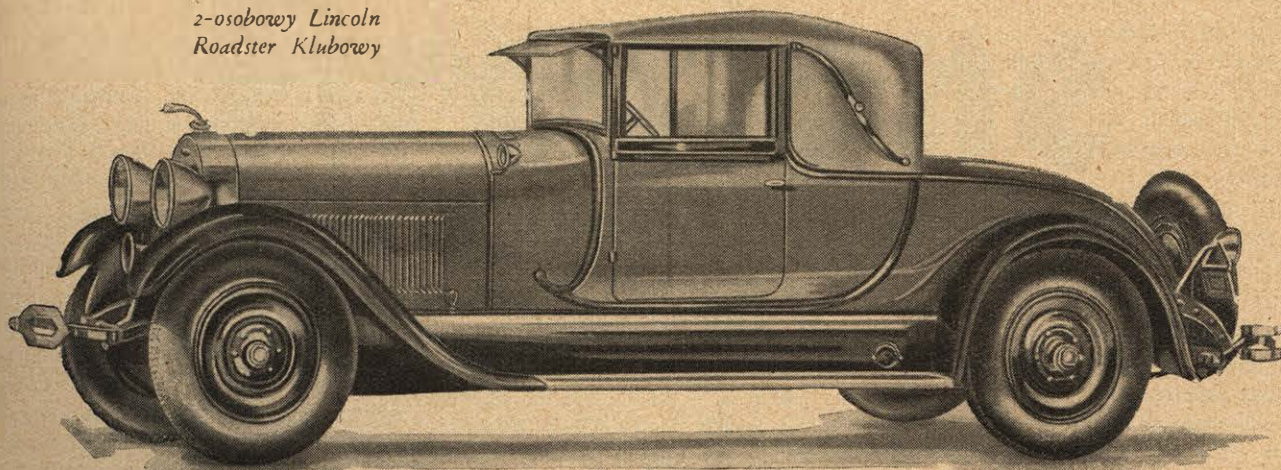
POWSZECHNIE utarło się mniemanie, że automobil wysokiej klasy musi być bardzo skomplikowany. Nie ma to miejsca z samochodem Lincoln.

Konstrukcja Lincoln jest prosta i nieskomplikowana. Nie wymaga on większej pieczy, niż każdy inny samochód. Lincoln posłuszny jest najłżejszemu ruchowi kierującego. Dlatego też jest jednym z nielicznych wozów wysokiej klasy, który kobieta może prowadzić bez najmniejszego zmęczenia.

W Lincolnie najdalej idąca precyzja łączy się z pięknoscią zewnętrzną. Powinniście zapoznać się z tym wozem. Podczas próbnej jazdy nasz przedstawiciel z największą chęcią zademonstruje Wam samochód Lincoln i jego niezrównane zalety, bez najmniejszego dla Was zobowiązania. Zażądajcie naszej ilustrowanej broszury.

8 cylindrowy silnik, pod kątem 60° V. zapalanie "nie w takt", minimum wibracji. Termostatycznie kontrolowana chłodnica wyklucza przegrzanie lub stratę wody. System 6-ciu hamulców zapewnia kompletne opanowanie wozu przy każdej szybkości.

*2-osobowy Lincoln
Roadster Klubowy*



ODDZIAŁ LINCOLN • FORD MOTOR COMPANY

• CHEVROLET • PONTIAC • OLDSMOBILE • OAKLAND • BUICK • LA SALLE • CADILLAC • CHRYSLER •

ELIS

BOBROWSCY I SŁUBICKI INŻ. ELEKTRYCZNE INSTALACJE SAMOCHODOWE
JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWA I AUTORYZOWANA OBSŁUGA

DELCO-REMY

LICZNIKI AC I AKUMULATORY WILLARD. WARSZAWA, UL. KAZIMIERZOWSKA 74, TEL. 301.48
ZAMIEJSCOWE ZLECENIA ZAŁATWIAMY ODWROTNĄ POCZTĄ.

• ERSKINE • AUBURN • PACKARD • STUTZ • PIERCE-ARROW • FIAT • RENAULT • CITROEN • MINERVA •

KRONIKA PRZEMYSŁOWO-HANDLOWA

ZWIĄZEK KUPCÓW I PRZEMYSŁOWCÓW SAMOCHODOWYCH ZIEM ZACHODNICH.

W dniu 13 stycznia r. b. rozpoczął swoją czynność „Związek Kupców i Przemysłowców Samochodowych Ziem Zachodnich”.

Siedzibą Związku jest Poznań.

Powstanie tej nowej placówki gremium osób zainteresowanych powitało z wielkim entuzjazmem, dowodem czego jest zadeklarowanie swego udziału prawie wszystkich firm na terenie byłego zaboru Pruskiego.

Władze Związku wybrane na walnym zgromadzeniu w dniu 13 stycznia r. b. tworzą następujące osoby:
Prezes honorowy — p. Stan. Brzeski.
Prezes Zarządu — inż. M. Bohatyrew,
1 wiceprezes — dyr. Sierszyński,
2 wiceprezes — p. A. Tatarski,
sekretarz — p. P. Czarnecki,
skarbnik — p. Siejkowski,
ławnicy — p. J. Pniewski, Gulczyński.

Zadaniem Związku jest skoordynowanie pracy i działalności handlowej branży samochodowej na ziemiach byłego zaboru Pruskiego w ścisłym kontakcie z prawnymi organizacjami innych części Polski.

(X) Sensację w świecie przemysłowo-handlowym branży samochodowej wywołała wiadomość, iż syn d'Anunzia reprezentować będzie w Ameryce znaną włoską markę samochodową Isotta-Fraschini. Złośliwi zaopatrują tę wiadomość w taki komentarz: „Istotnie, jeśli syn zna się na autoreklamie tak, jak ojciec na auto-reklamie, to wieszować należy fabryce dobrego przedstawiciela”.

„P. Albert Russel Erskine, prezes znanej firmy amerykańskiej samochodowej The Studebaker Corporation of America i prezes zarządu towarzystwa Pierce Arrow Motor Car Company, został ostatnio wybrany do zarządu światowej firmy Marine Trust Company, z Buffalo, w stanie New York”.

Fabryka „Zenith” wypuściła nowy typ gaźnika, zasadniczo różniący się od dotychczasowego zarówno zewnętrznym wyglądem, jak i konstrukcją. Najciekawszą zmianą jest zupełnie odmienna konstrukcja komory pływakowej. Z nowym tym gaźnikiem i jego szczegółową konstrukcją postaramy się zapoznać Czytelników w następnym numerze.

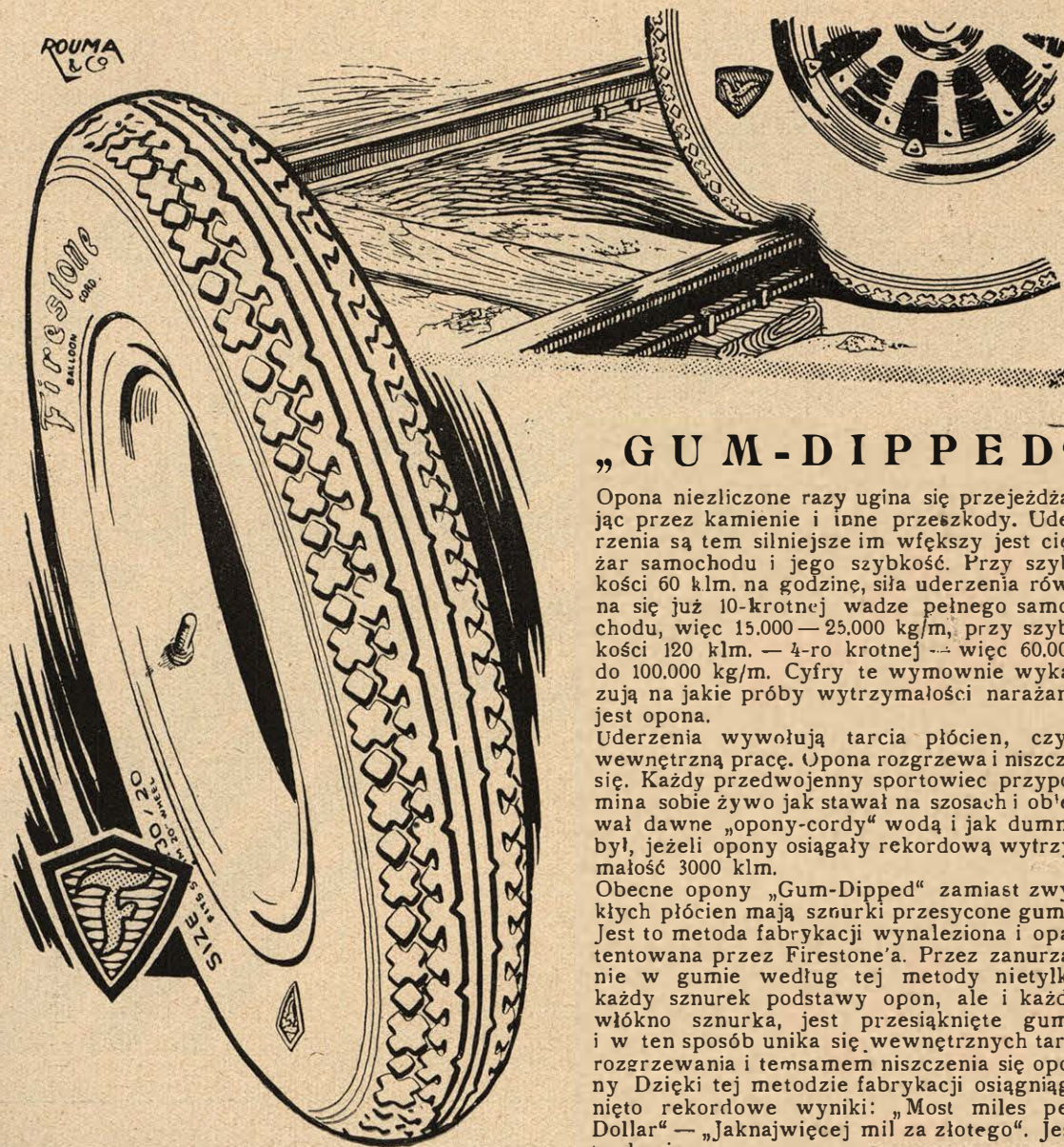
(X) W numerze styczniowym niemieckiego miesięcznika „Motor”, który doszedł do rąk naszych z wielkim opóźnieniem, znajdujemy szereg wyciągów z prasy zagranicznej, w tłumaczeniu na język niemiecki, a dotyczących głosów prasy tej o ostatniej niemieckiej wystawie. Szczególnie bogato cytowane są ustępy z pism amerykańskich i angielskich — ubożej z francuskich. Mimo szczerego zamiaru sprawdzenia dokładności tłumaczenia niemieckiego z oryginałami w języku francuskim w pismach takich, jak „La vie automobile” lub „Omnia”, które mieliśmy pod ręką — zamiar ten nie udał się. Do rąk autora niemieckiego przekładu doszły najwidoczniej jakieś unikaty pism zagranicznych, które później, w ogólnym i dla wszystkich przeznaczonym nakładzie, rzeczony wzmianki bądź-to usunęły zupełnie, bądź-też brzmienie ich zmieniły...

(X) Kapitał akcyjny Deutsche Ford-Gesellschaft A. G. wynosi 5 milionów Mk., z których trzy przejęte zostały przez angielskie Two Akc. Forda, pozostałe zaś dwa mają być pokryte w drodze publicznej subskrypcji z wiosną r. b.

(X) Stuttgarecka fabryka Robert Bosch A. G. zawarła umowę z francuską wytwórnią sprzętu elektrycznego „Lavalette”, na mocy której to umowy „Lavalette” produkować będzie we Francji wyroby Boscha. Dalszą wiadomością z dziedziny produkcji akcesorii jest, iż fabryki wyrobów precyzyjnych (przewszystkiem tachometrów), Ota i Deuta połączyły się, przy czem nie jest wykluczonem, iż do tej spółki przystąpi jeszcze znana niemiecka fabryka w dziedzinie elektrotechniki precyzyjnej — Andreas Veigel, Cannstatt.

(X) W ciągu stycznia r. b. niemiecki Urząd Patentowy zarejestrował — ni mniej, ni więcej, jak 11 nowych niemieckich wynalazków w dziedzinie automobilizmu, a m. n.: nowy sposób sygnalizacji elektrycznej dla samochodów ciężarowych, samoczynnie działający hamulec dla przyczepek samochodowych, nowe resorowanie dla samochodu ciężarowego, nowy system smarowania, nową skrzynkę biegów, w szczególności dla motocykli, nowy typ wózka elektrycznego, nowy typ elektrycznego wulkanizatora, nowy typ kierunkowskazu, nowy system resorowania samochodów trzy i więcej — osiowych, nowy typ amortyzatora i wreszcie nowy uniwersalny sposób mocowania kół zapasowych na samochodach.

Jak na jeden miesiąc — niezgorzej.



„GUM-DIPPED“

Opona niezliczone razy ugina się przejeżdżając przez kamienie i inne przeszkody. Uderzenia są tem silniejsze im większy jest ciężar samochodu i jego szybkość. Przy szybkości 60 klm. na godzinę, siła uderzenia równa się już 10-krotnej wadze pełnego samochodu, więc 15.000 — 25.000 kg/m, przy szybkości 120 klm. — 4-ro krotnej — więc 60.000 do 100.000 kg/m. Cyfry te wymownie wykazują na jakie próby wytrzymałości narażana jest opona.

Uderzenia wywołują tarcia płócien, czyli wewnętrzną pracę. Opona rozgrzewa i niszczy się. Każdy przedwojenny sportowiec przypomina sobie żywo jak stawał na szosach i obywatel dawne „opony-cordy“ wodą i jak dumny był, jeżeli opony osiągały rekordową wytrzymałość 3000 klm.

Obecne opony „Gum-Dipped“ zamiast zwykłych płócien mają sznurki przesycone gumą. Jest to metoda fabrykacji wynaleziona i opatentowana przez Firestone'a. Przez zanurzenie w gumie według tej metody nie tylko każdy sznurek podstawy opon, ale i każde włókno sznurka, jest przesiąknięte gumą i w ten sposób unika się wewnętrznym tarć, rozgrzewania i temsamem niszczenia się opony. Dzięki tej metodzie fabrykacji osiągnięto rekordowe wyniki: „Most miles per Dollar“ — „Jaknajwięcej mil za złotego“. Jest to dewiza

Firestone

PRZEDSTAWICIEL NA POLSKĘ

TOWARZYSTWO „ZAWBOR“ WARSZAWA

ULICA CZACKIEGO 3/5. TELEFONY: 92-55 i 96-47

Towarzystwo wydało bezpłatne broszury „MÓJ DORADCA“ i „PIELEGNACJA OPON“. Każdy właściciel znajdzie tam fachowe rady. Dalsze rady udziela chętnie Tow. „Zawbor“ i wszy cy sprzedawcy opon Fireston'a.

(X) Wypuszczone przez niemiecką fabrykę Hansa-Lloyd podwozie sześciokolowe pięcotonowego samochodu ciężarowego zaopatrzone jest w osie łamane.

*

(X) Fabryka Deutza rozpoczęła seryjną produkcję silników Diesel'a dla samochodów. Silnik sześciocylindrowy osiąga pręży 1.000 obr/min. moc 60 KM.

*

(X) Włoska sieć komunikacji autobusowej dzięki wielkiemu zainteresowaniu się tą formą komunikacji zarówno przez ludność, jak i przez przedsiębiorstwa prywatne, wzrosła z 9.000 klm. w roku 1913 do 100.000 klm. w roku 1928. Jak tłumaczy fakt ten prasa włoska, przypisać go należy m. in. i temu, iż przez Apeniny przechodzi jedna tylko linja kolejowa, zaś budowa nowych dróg kolejowych połączona jest z niezmiernie wysokimi kosztami. Komunikacja autobusowa natomiast, mając do dyspozycji szereg dobrych dróg, ma wszelkie szanse coraz-to intensywniejszego rozwoju. Komunikacja ta jednak obciążona jest ni mniej, ni więcej, jak 23-ma różnymi pośrednimi i bezpośrednimi podatkami i to prasa włoska podaje, jako wyłączny powód stosunkowo wysokich cen przejazdu.

*

(X) Hupp Motor Car Corporation, Detroit, Michigan, awizuje budowę nowych modeli karoserji do serii samochodów ośmiocylindrowych „Huit du Siècle”. Karoserje te są projektowane i wykonane przez zakłady Baker-Raulang. Karoserje mają odznaczać się niespotykanym dotychczas przepychem wykonania — jak donoszą pisma amerykańskie, duży procent powierzchni karoserji zajmie mahoń.

*

(X) Zakłady Timken Roller Bearing Co., produkujące słynne łożyska rolkowe, donoszą, iż dyrekcja postanowiła zorganizować nowe towarzystwo pod nazwą Timken Steel and Tube Company, mające na celu produkowanie łożysk. Oddziały fabryki zostaną uruchomione w Chicago, Los Angeles, Detroit i New Yorku. Zakłady Timkena zużywają obecnie przeciętnie 30.000 ton metalu dla produkcji swych łożysk.

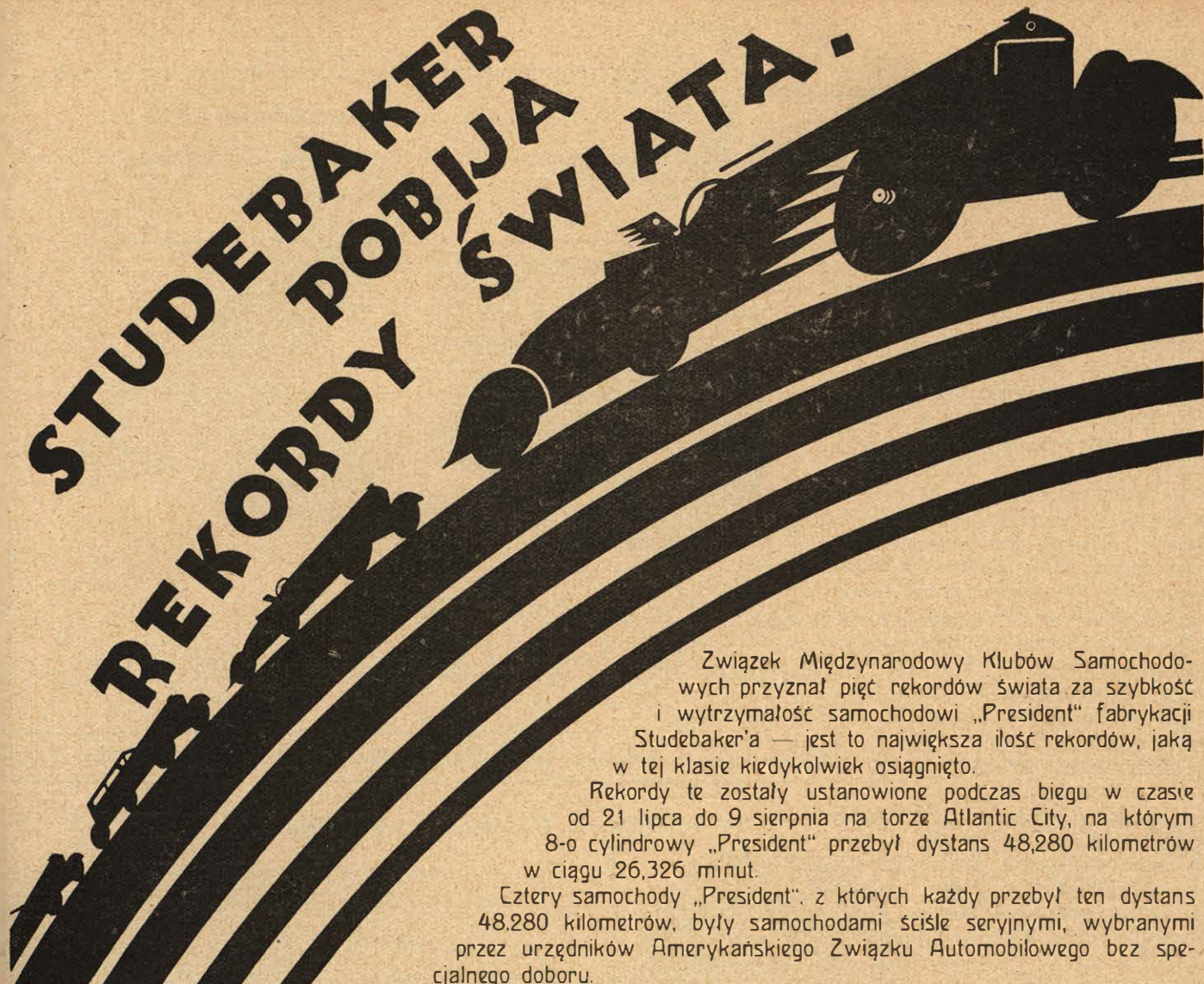
Wykaz samochodów, zarejestrowanych w Warszawie w m-cu styczniu 1929 r. według marek fabrycznych:

Marka fabryczna	I L O Ś Ć						
	Razem	Osobowe		Autobusy	Ciężarowe	Specjalne	Motocykle
		do własnego użytku	dorożki				
1. Auburn	1	1	—	—	—	—	—
2. Armstrong Siddeley	1	1	—	—	—	—	—
3. As.	2	—	2	—	—	—	—
4. Buick	2	2	—	—	—	—	—
5. Brockway	1	—	—	—	1	—	—
6. Berliet	1	—	1	—	—	—	—
7. Chevrolet	41	6	26	2	7	—	—
8. Citroën	9	2	7	—	—	—	—
9. Chrysler	7	5	2	—	—	—	—
10. Chenard Walcker	5	—	5	—	—	—	—
11. Durant	3	2	1	—	—	—	—
12. Delahaye	3	—	1	—	2	—	—
13. Dodge	1	1	—	—	—	—	—
14. De Dion Bouton	2	1	—	—	—	1	—
15. Ford	10	3	4	—	3	—	—
16. Gray	2	2	—	—	—	—	—
17. Gnome Rhone	1	—	—	—	—	—	1
18. Hupmobile	3	3	—	—	—	—	—
19. Harley Davidson	3	—	—	—	—	—	3
20. Lancia	2	2	—	—	—	—	—
21. La Salle	1	1	—	—	—	—	—
22. Minerva	1	1	—	—	—	—	—
23. Morris	17	—	12	5	—	—	—
24. N. A. G.	1	—	—	—	1	—	—
25. Overland	1	1	—	—	—	—	—
26. Packard	4	3	—	—	1	—	—
27. Peugeot	1	—	1	—	—	—	—
28. Rugby	14	—	13	1	—	—	—
29. Renault	5	1	4	—	—	—	—
30. Stetyz	1	1	—	—	—	—	—
31. Somua	1	—	—	—	1	—	—
32. Studebaker	3	3	—	—	—	—	—
33. Tatra	2	1	1	—	—	—	—
34. Unic	7	—	7	—	—	—	—
35. Ursus	1	—	—	—	1	—	—
Razem w styczniu 1929 roku	160	43	87	8	17	1	4
W dniu 1 stycznia 1929 r. pozostało	7146	2700	2655	54	1083	85	569
Razem do dnia 1 lutego 1929 roku	7306	2743	2742	62	1100	86	573
W styczniu 1929 r. zarejestrowano nawojew	27	6	13	2	4	—	2
Pozostało w dniu 1 lutego 1929 roku	7279	2737	2729	60	1096	86	571

(X) Samochody w Szwajcarii. Cyfra samochodów w Szwajcarii wzrasta w szybkim tempie i w końcu r. ub. jeden pojazd mechaniczny przypadał średnio na 45 mieszkańców, w poszczególnych zaś kantonach jeden pojazd przypada na 20 mieszkańców. Stale w ruchu jest przeciętnie trzydzięci tysięcy samochodów.

(X) Elcar Motors Export Co., Cleveland, Ohio, donosi o wypuszczeniu na rynek nowego typu samochodu tej marki pod nazwą „Typ 75”. Samochód jest zaopatrzony w silnik 6-cylindrowy Lycoming i wyekwipowany według ostatnich wymagań techniki samochodowej. Cena — frapująco niska — 795 dolarów. A u nas?..

STUDEBAKER REKORDY POBIJA ŚWIATA.



Związek Międzynarodowy Klubów Samochodowych przyznał pięć rekordów świata za szybkość i wytrzymałość samochodowi „President” fabrykacji Studebaker’a — jest to największa ilość rekordów, jaką w tej klasie kiedykolwiek osiągnięto.

Rekordy te zostały ustanowione podczas biegu w czasie od 21 lipca do 9 sierpnia na torze Atlantic City, na którym 8-o cylindrowy „President” przebył dystans 48,280 kilometrów w ciągu 26,326 minut.

Cztery samochody „President”, z których każdy przebył ten dystans 48,280 kilometrów, były samochodami ściśle seryjnymi, wybranymi przez urzędników Amerykańskiego Związku Automobilowego bez specjalnego doboru.

Każdy może osiągnąć na własność jeden z tych szampionów świata, „President Eight”, identyczny w każdym szczególe z tymi, które ustanowiły powyższe rekordy świata za szybkość i wytrzymałość.

Fabryka Studebaker’a produkuje cztery znane typy samochodów: Erskine Six, Director, Commander i President. Każdy z tych samochodów jest szampionem w swej klasie.

Części zapasowe stale na składzie.

Rekordy świata posiadane przez „President Eight”

Dystans mil. ang.	Przeciętnie km. na godzinę:
1 ^o 10,000	110,739
2 ^o 15,000	110,385
3 ^o 20,000	110,304
4 ^o 25,000	110,191
5 ^o 30,000	110,014

Generalne Przedstawicielstwa w Polsce:

„STUDERS” Sp. z ogr. odp. Warszawa, ul. Fredry 4. Tel. 238-00 i 242-00.
 MAX FISCHER & CO. Łódź, ul. Piotrkowska 177. Tel. 461. POZNANSKI AUTO-SKŁAD, Poznań, ul. 27-go Grudnia 15. Tel. 39-09. JÓZEF KOZŁOWSKI, Lwów, Biuro Hotel George’a. Tel. 6-10. „AUTO-TRADE” Sp. z ogr. odp. Kraków, Plac Szczepański 8. Tel. 4275. CARL REICHMANN, Katowice, ul. Stawowa 5. Tel. 253.
 „DAKLA” G. m. b. H. W. M. Gdansk, Kohlenmarkt 32. Tel. 28384. „DAKLA”, Tczew, Kosciuszki 15. MICHAŁ KURLANDSKI, RÓWNE, ul. 3-go Maja. Tel. 50.
 M. REMBIELIŃSKI, Włocławek.

Składnica dla Przedstawicieli w Polsce: AUTO TRADING CORPORATION A-G GDANSK, Hopfengasse 74. Adres Telegr.: AUTRA, GDANSK.

SAMOCHOBY — AUTOBUSY — CIĘŻARÓWKI — CZĘŚCI ZAPASOWE.



STUDEBAKER



(X) Pomiędzy trzema poważnymi austriackimi fabrykami, a mn. „Austro-Daimler A. G.”, „Puchwerke A. G.” i „Oesterreichische Flugzeugfabrik A. G.” nastąpiła fuzja. Nowa firma nosi oficjalną nazwę „Austro-Daimler-Puchwerke A. G.”.

*

(X) W wywiadzie, udzielonym korespondentowi „Chicago Daily Tribune” zwrócił uwagę prof. Bergius na postęp, dokonany w dziedzinie otrzymywania benzyny z węgla. Prof. Bergius uważa, że produkcja niemiecka tej benzyny w roku 1928 wynosiła 70.000 ton, przy czym w roku bieżącym produkcja ta ma osiągnąć cyfrę 250.000 ton. W przeciągu zaś 5—6 lat Niemcy będą w stanie pokrywać całkowite zapotrzebowanie benzyny jedynie na tej drodze. Na zadane pytanie, czy i o ile ten produkt syntetyczny może odegrać rolę na rynku amerykańskim, odrzekł prof. Bergius, iż to zagadnienie nie jest narazie brane pod uwagę przedewszystkiem z tego powodu, iż obecne zużycie benzyny w Ameryce wynosi przeciętnie 12 miliardów galonów rocznie, podczas gdy wytwórczość maksymalna benzyny syntetycznej nie może przekroczyć narazie 53 milionów galonów. Co do cen, to prof. Bergius oświadczył, iż zarówno benzyna syntetyczna, jak i naturalna, sprzedawana być może w jednakowej cenie, wynoszącej około \$ 0.30/za galon.

*

(X) Szwecja projektuje uruchomienie rządowej linii komunikacji autobusowej pomiędzy miejscowościami Malmö—Sztokholm na trasie ogólnej długości 600 klm. Droga w każdą stronę trwać ma trzy dni. w miejscowościach, zaś, gdzie podróźni będą nocować, wybudowane być mają hotele. Jako autobusy, w grę wchodzi fabrykaty niemieckie i amerykańskie.

*

(X) Rozpoczęte przed niedawnym czasem rokowania pomiędzy kapitalistami Venezuelli i Kolumbji, mające na celu założenie wielkiego towarzystwa akcyjnego komunikacji autobusowej z kapitałem zakładowym 150.000 dolarów, zostały zakończone. Pierwsza linja ma przebiegać z Bogata do Caracas. Przewidziane są pojazdy, zaopatrzone w silniki, które na wysokości 2.300 mtr. osiągać będą moc 75 KM. i szybkość średnią 40 klm/godz.

Wykaz nowozarejestrowanych samochodów według marek fabrycznych w miesiącu **listopadzie** 1928 r.

(Dane zebrane z województw: Białostockiego, Lubelskiego i Nowogródzkiego*)

Marka fabryczna	I L O Ś Ć					
	Razem	Osobowe		Ciężarowe	Autobusy	Motocykle
		prywatne	publiczne			
Austro-Daimler	1	1	—	—	—	—
Berliet	1	1	—	—	—	—
Chevrolet	48	4	8	11	25	—
Chrysler	1	1	—	—	—	—
De Dion Bouton	1	—	1	—	—	—
Dodge	2	1	—	—	1	—
Durant	1	1	—	—	—	—
Fiat	2	2	—	—	—	—
Ford	11	4	3	3	1	—
Oldsmobile	1	1	—	—	—	—
Puch	1	—	—	—	—	1
Renault	1	—	1	—	—	—
Rugby	2	—	—	2	—	—
Skoda	1	—	—	1	—	—
Tatra	3	2	1	—	—	—
Zbrojówka	1	—	1	—	—	—
Ogółem	78	18	15	17	27	1

*) Pozostałe województwa danych nie nadesłały.

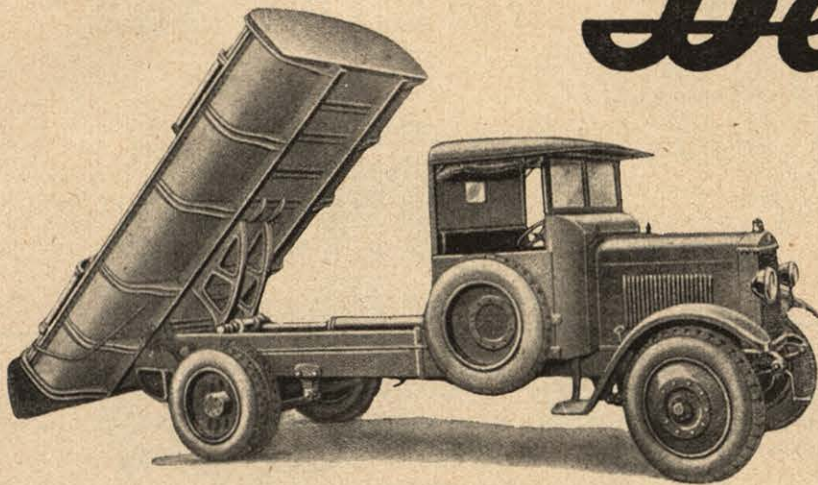
Wykaz nowozarejestrowanych samochodów według marek fabrycznych w miesiącu **grudniu** 1928 r.

(Dane zebrane z województw: Białostockiego i Lubelskiego*)

Marka fabryczna	I L O Ś Ć					
	Razem	Osobowe		Ciężarowe	Autobusy	Motocykle
		prywatne	publiczne			
Arbenz	1	—	—	1	—	—
Chevrolet	18	1	1	4	12	—
Chrysler	1	—	—	—	1	—
Fiat	1	1	—	—	—	—
Ford	5	3	1	1	—	—
Gräf & Stift	1	—	—	1	—	—
Mathis	1	1	—	—	—	—
Rugby	2	—	—	—	2	—
Skoda	1	—	—	—	1	—
Unic	1	—	—	—	1	—
Vomag	1	—	—	1	—	—
Ogółem	33	6	2	8	17	—

*) Pozostałe województwa danych nie nadesłały.

Berliet



SAMOCHODY
OSOBOWE,
CIĘŻAROWE,
AUTOBUSY.

WYWROTKI AUTO-
MATYCZNE
OD 1 TONNY
DO 12 TONN

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ I W. M. GDAŃSK:

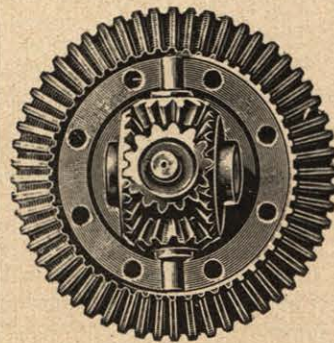
„Auto-Palace” B^{CIA} MACZYŃSCY i S^{KA} WARSZAWA, MONIUSZKI 2.

TELEFONY: 161-77 i 284-51.

G Ł O S Z N A W C Y :

Używam wyłącznie
taśmy hamulcowej
**ASBESTOS-METALLIC
STOPP**

Wyłączna sprzedaż
na Polskę
P. Z. Stachewicz
Warszawa, Kredytowa 16. tel. 426-16.



TRYBY Wszystkich światowych marek samochodowych podług nadesłanych szkiców, lub modeli dostarczamy w najkrótszym czasie. Całe dyferencjały. Kompletne osie tylne. Kompletne przekładnie ślimakowe. Ślimaki i koła ślimakowe z najlepszych stopów fosfor-bronzo-nych.

Koła zębate łańcuchowe. Tryby starterowe, wicnice i ataki.

Wyłączne przedstawicielstwo na POLSKĘ i w. m. GDAŃSK

Firmy J. WALTER, Praga specjalnej fabryki precyzyjnych trybów samochodowych.

Kosztorysy na żądanie gratis

„PEPETES” TRYBY SAMOCHODOWE
Sp. z ogr. odp. P. K. O. 17106.
Warszawa, Al. Jerozolimska 53, tel. 10-62.



Pierwsza Krajowa
Fabryka Akumulatorów

„ERGS”

Warszawa, Elektoralna 10.
Tel. 193-59

Poleca wszelkiego rodzaju
AKUMULATORY
(typy normalne, Bosch'a,
Fiata, Dodge'a, Cadillaca
i inne) do oświetlania, star-
teru, zapalania etc.

POJEMNOŚĆ
I TRWAŁOŚĆ
GWARANTOWANA

KAROSERJE

F. BERCHOLC

WARSZAWA

Wspólna 46 (róg Marszałkowskiej)
Tel. 211-13.

CIĘŻAROWE, FURGONY REKLAMOWE i AUTOBUSY

WYKONYWA

Na podwoziach
do wszystkich typów
samochodów

(X) Jak donoszą z New-Yorku, na ukończeniu jest sprawa fuzji pomiędzy firmami Du Pont de Nemours et Co a United States Rubber Co. W ostatnich dniach zaszła na naczelnym stanowisku w tem ostatniem przedsiębiorstwie zmiana, przyczem stanowisko to objęte zostało przez F. B. Davis'a zbliżonego do grupy Du Pont. Grupa ta jest w posiadaniu około 25% akcji General Motors.

*

(X) W Chicago uruchomiono przy Wacker Drive na ostatnich 25-iu piętrach 75-iopiętrowego drapacza chmur nowy garaż, mogący pomieścić 1080 samochodów. Całkowita obsługa samochodów odbywa się przy pomocy urządzeń elektrycznych. Garaż projektował i wykonał inż. B. B. Bolhem.

*

(X) W dniu 1 stycznia, r. b. liczba punktów sprzedaży olejów i smarów Vacuum Oil Company na terytorjum Rzeczypospolitej Polskiej przekroczyła cyfrę 1.200.

*

(X) Liczba pojazdów mechanicznych, kursujących w Księstwie Luxemburg, wzrasta z roku na rok i, gdy w roku 1921 wynosiła 1.400 pojazdów, w r. 1923 — 2.800, w roku 1925 — 4.100 — to w lipcu 1928 roku doszła do liczby 5.784. W małym tem księstwie reprezentowanych jest 259 różnych firm samochodowych. Na pierwszym planie znajduje się produkcja amerykańska. Z pomiędzy 22 typów samochodów, kursujących w księstwie, jest 8 typów amerykańskich z liczbą 1958 samochodów. Na drugim miejscu znajduje się Fran-

Wykaz nowozarejestrowanych samochodów według marek fabrycznych w miesiącu **styczniu** 1929 r.

(Dane zebrane z województw: Białostockiego, Lwowskiego i Nowogródzkiego*)

Marka pojazdu	I L O S C					
	Razem	Osobowe		Ciężarowe	Autobusy	Motocykle
		prywatne	publiczne			
Berliet	1	1	—	—	—	—
Chevrolet	24	2	5	3	14	—
Citroën	1	1	—	—	—	—
Dodge	1	1	—	—	—	—
Essex	2	—	2	—	—	—
Ford	8	3	—	5	—	—
Harley-Davidson	1	—	—	—	—	1
Jordan	1	1	—	—	—	—
Mercedes Benz	2	1	1	—	—	—
Morris	1	—	1	—	—	—
Peugeot	1	—	—	—	—	1
Pontiac	1	1	—	—	—	—
Rugby	1	—	1	—	—	—
Skoda	10	—	—	4	6	—
Spa	1	—	—	—	1	—
Studebaker	2	2	—	—	—	—
Tatra	2	2	—	—	—	—
Ursus	1	—	—	1	—	—
Razem	61	15	10	13	21	2

*) Pozostałe województwa danych nie nadesłały

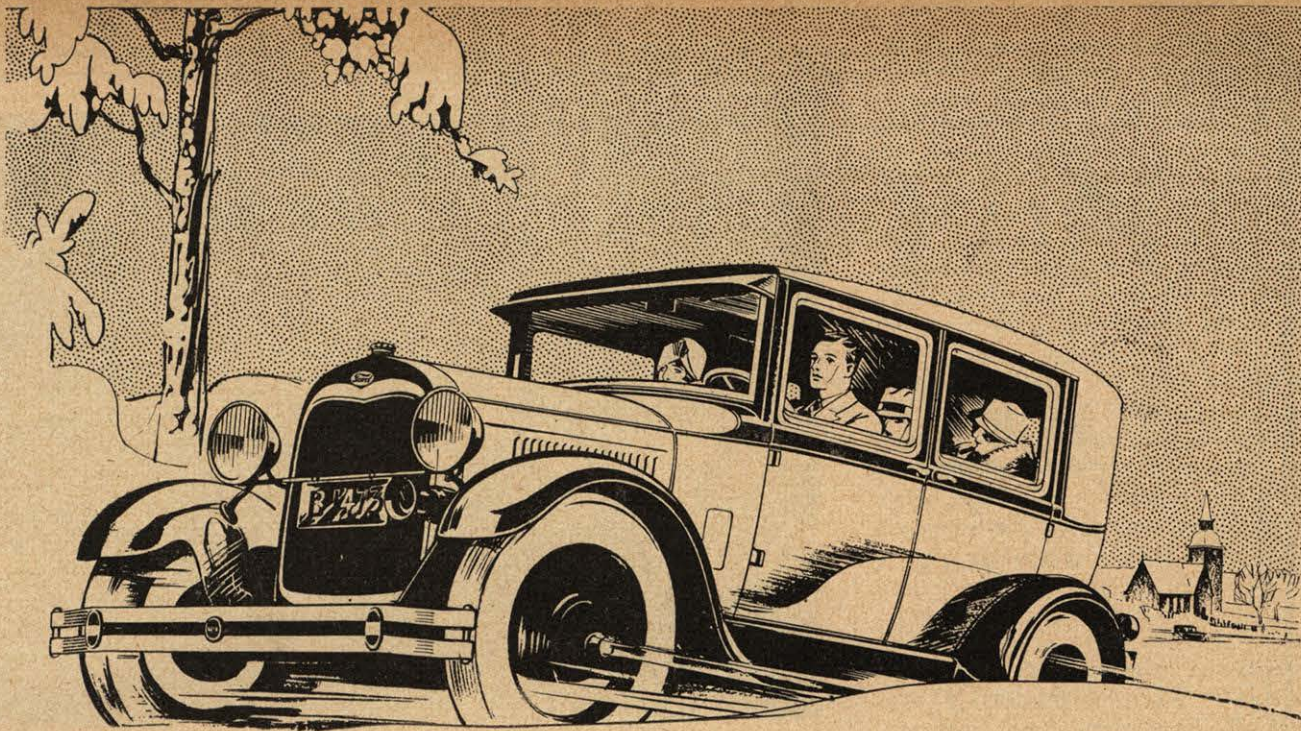
Statystyka pozwoleń wydanych w Warszawie na prawo kierowania pojazdami mechanicznymi w miesiącu styczniu 1929 r.

Na samochody z wyj. wozów użyt. publicznej	Na samochody nie wylaczając wozów użyt. publicznej	Na samochody i motocykle z wyj. wozów użyt publicznej	Na motocykle	Na wszystkie pojazdy	U W A G I
415	3	27	3	—	w tem kobiet 7

Razem w miesiącu styczniu wydano 448.

Ogółem od dn. 1 stycznia 1928 r. wydano 448.

Wszystkiego przez Komisarjat Rządu zostało wydane pozwoleń 16.903.



Z nieuszkodzonym motorem poprzez chłody zimowe

W zimie silnik narażony jest na znacznie większy wysiłek, niż podczas cieplejszej pory roku. Zimno przeszkadza normalnemu funkcjonowaniu motoru i wymaga większego użycia każdej jego części.

Silnik Nowego Forda posiada tak niezrównaną moc i tak jest niezawodny, że ani niska temperatura, ani też trudne warunki terenowe nie mogą wpłynąć na stale łagodny bieg motoru.

Lekkiej wagi, o potężnym 40-HP. silniku Nowy Ford jest niezwykle mocnym wozem. Niski punkt ciężkości, cienkie pióra resorów, mała waga nieresorowanych części i hydrauliczne amortyzatory o podwójnym działaniu czynią Nowego Forda niebywale łatwym do prowadzenia. Są to zalety, które, jeżeli dodamy do nich minimalny opór, jaki stawia powietrze, czynią wóz ten użytecznym i pewnym w jeździe nawet w najtrudniejszych warunkach. Solidna konstrukcja zapewni mu długie życie. Nawet wytężona praca nie zostawia na nim śladów.

Charakterystycznymi dla Nowego Forda jest niezwykła staranność i dokładność fabrykacji. Pod względem materiału nie ustępuje on żadnemu innemu wozowi na świecie. Gdy zobaczycie silnik Nowego Forda, zadziwi Was jego pomysłowość, a jed-

nak prosta konstrukcja, która go czyni arcydziełem nowoczesnej techniki automobilowej. Sprawdziwszy hamulce na 4 koła, przekonacie się o ich sprawnym i momentalnym działaniu i zrozumiecie, że Nowy Ford jest wozem, któremu można zaufać zarówno w zgiełkowym ruchu wielkomiejskim, jak i przy zjeżdżaniu z góry pełnej ostrych wiraży.

Co się tyczy zewnętrznych zalet Nowego Forda, niewątpliwie mile was uderzy dystyngowany rysunek wozu i jego nawskroś nowoczesne linje. Nowy Ford jest wcieleniem wszystkiego, czego nawet najwybredniejszy automobilista może wymagać od samochodu w r. 1929 — a nawet w wielu szczegółach wyprzedza swój czas i jest środkiem komunikacji, który przez wiele lat będzie źródłem zadowolenia i pożytku dla jego właściciela, tembardziej, że jest on nader ekonomiczny w użyciu. Dzięki małej wadze wozu i jego znakomitej konstrukcji, zużycie paliwa jest niewielkie, zaś skrupulatny dobór materiału redukuje koszty utrzymania wozu do minimum.

Wszędzie na całym świecie, gdziekolwiek się udacie, znajdą się autoryzowani przedstawiciele Forda i specjaliści fordowscy, którzy wykonają sprawnie wszelkie naprawy po niskiej, ustalonej cenie.



Zechciejcie oclwiedzić najbliższego autoryzowanego przedstawiciela Forda, który na życzenie chętnie zademonstruje Nowego Forda. Wypróbujcie sami, jak łatwym jest on do prowadzenia i jak wygodnie się jedzie w jego gustownie urządzonej wnętrzu. Niewątpliwie zdziwicie się, że tak znakomity wóz otrzymać można za tak niską cenę.

Roadster	Zł.	8.900
Phaeton	-	9.165
Tudor Sedan.	-	10.720
Coupe Służbowe	-	10.470
Standard Coupe	-	11.170
Coupe Sportowe	-	11.170
Fordor Sedan	-	11.690
Składane siedzenie (dla Roadsteru i Coupe)	-	415
Zderzaki	-	295

Wszystkie ceny rozumieją się f. o. b. Gdańsk łącznie z cłem. Bez podatku obrotowego.



FORD MOTOR COMPANY

cja (6 typów, 1055 samochodów), dalej zaś idą Niemcy (3—583), Włochy (1—299), Belgja (3—276), Austria (1—69) i t. d. Przy obecnym stanie ludności, wynoszącym 280.000, przypada jeden samochód na 48 mieszkańców. Zauważyć należy, iż w ostatnich latach prawie zupełnie nie sprzedawano w księstwie samochodów niemieckich, a te, które obecnie w księstwie kursują, są produktami starszej daty. Natomiast nowy typ Forda cieszy się wielkim powodzeniem. Przypuszczać można, iż w chwili obecnej najwięcej samochodów dostarczać będzie Belgja wobec zniesienia pomiędzy nią a księstwem granicy celnej.

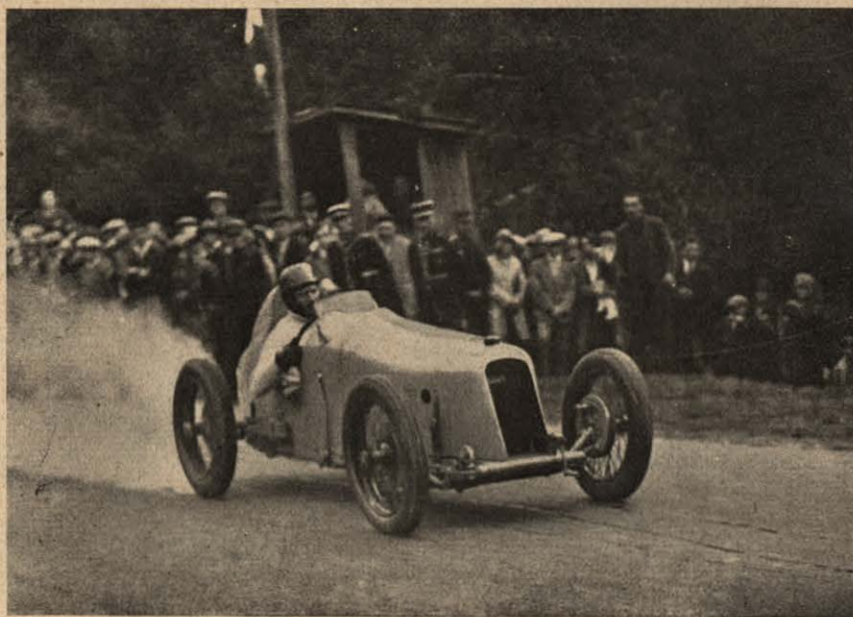
*

Znany z przelotu nad Atlantykiem znakomity lotnik amerykański, p. Clarence D. Chamberlin, został zaangażowany przez Towarzystwo United States Rubber Company w charakterze doradcy przy fabrykacji opon dla samolotów, kierownictwo zaś wydziału opon dla samolotów jest w rękach również znakomitego lotnika amerykańskiego, p. J. A. Fauchera. Władze Towarzystwa, zdając sobie doskonale sprawę z postępu, jakie poczyniło lotnictwo w latach ostatnich i w jak szybkim tempie rozwój jego postępuje naprzód, postanowiły oprzeć swą produkcję opon dla samochodów na podstawach ściśle naukowych, przy udziale najwybitniejszych fachowców w dziedzinie lotnictwa. United States Rubber Company jest znana na rynku krajowym i jej opony samochodowe—Royal Cords, cieszą się wielkim powodzeniem.

*

(X) „The Order of the Road”.

W marcu roku ubiegłego założony został pod powyższą nazwą w Anglii klub samochodowy liczący dziś przeszło 1.000 członków. Członkowie Klubu mają na swych samochodach znak klubowy w postaci orderu z literami „OR” po środku. Celem Klubu jest zmuszanie ogółu kierowców do prawidłowej i bezwypadkowej jazdy w miastach i na szosach. Aby zostać członkiem Klubu, należy wykazać się liczbą conajmniej 24.000 klm., przejechanych w przeciągu ostatnich trzech lat bez narażenia się w tym okresie czasu na jakąkolwiek karę. Pod tym względem w stosunku do każdego kandydata na członka Klubu przeprowadzony jest jaknajszczegółowszy wywiad. Jeśli natomiast członek Klubu uległ jakiemuś wypadkowi lub wykroczył przeciwko obowiązującym przepisom, winien on niezwłocznie prze-



Znany kierowca francuski Morel na samochodzie wyścigowym Amilcar, który pobił rekord światowy w swojej kategorii z szybkością 211 klm/g.

śłać swój znak klubowy łącznie ze szczegółowym raportem do Zarządu Klubu, który, po wszechstronnem rozpatrzeniu sprawy zadecyduje, czy dany kierowca może nadal pozostać członkiem Klubu. W ten sposób Klub rekrutuje najlepszych kierowców Anglii i dziś już należenie do Klubu uważane jest za wielki zaszczyt. Klub nie znajduje się w żadnym stosunku zależności od jakichkolwiek innych klubów samochodowych angielskich. Przy przyjmowaniu nowego członka nie jest brane pod uwagę jego stanowisko społeczne lub towarzyskie, a w ten sposób już dziś, obok członków Izby Lordów i autorytetów angielskiego przemysłu samochodowego, członkami Klubu są zwykli zawodowi kierowcy, nie wyłączając kierowców samochodów ciężarowych.

Przyznać trzeba, iż założenia, na jakich opierali się organizatorzy Klubu, są zdrowe. Można by nawet wyobrazić sobie, iż — o ile z czasem do „The Order of the Road” należeć będą wszyscy kierowcy samochodowi Anglii, to wypadek samochodowy będzie tam rzadkością.

*

Znane francuskie samochody Amilcar nareszcie znalazły się na rynku polskim.

Dotychczas słyszeliśmy o nich tylko z kronik sportowych. Prawie we wszystkich zawodach międzynarodowych samochody te triumfowały marówni z innymi wozami o wybitnie wysokich cenach. Otóż należy zaznaczyć, że Amilcary, zna-

ne ze swych rekordów zdobywanych corocznie w różnego rodzaju imprezach samochodowych, są również znane we Francji i całej Europie z bardzo przystępnej ceny, pomimo tego, że nie są one produkcji seryjnej.

Przedstawicielstwo Amilcara na Polskę i w m. Gdańsk otrzymało Tow. „Baltic Levant” (Warszawa, Długa 23, tel. 157-48), które spodziewa się w dniach najbliższych nadejścia pierwszych transportów tych wozów. Już więc niezadługo można będzie podziwiać sześciocylindrowe supersporty i czterocylindrowe turystyczne Amilcary. Ich wygląd estetyczny i piękne linje zdobędą napewno uznanie wśród sportsmenów i automobilistów polskich.

*

Z RUCHU WYDAWNICZEGO.

Nadesłano nam do Redakcji broszurę p. t. „Łożyska i ich smarowanie”, traktującą o smarowaniu wszelkich łożysk.

W wykładzie przystępnym i ujętym dobrą polszczyzną wypowiedziano tu całokształt opieki, jaką należy otaczać tak czułą część składową każdej maszyny jaką jest łożysko. Broszura, wydana w bogatej szacie zewnętrznej, na pierwszorzędym papierze kredowym, obficie i starannie ilustrowana, stanowi wydawnictwo wydziału technicznego Vacuum Oil Company i znaleźć się winna w rękach każdego posiadacza aparatur mechanicznych, stanowiąc nieocenioną pomoc w zakresie troskliwej opieki nad sprawnością działania łożysk.



VOISIN

13 KM. -

6-cio CYLINDROWE
BEZWENTYLOWE
2 SKRZ. BIEGÓW
SERVO - HAMULCE



-24 KM.

ELASTYCZNE
NIEZAWODNE
WYTWORNE
EKONOMICZNE

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO **SAINT-DIDIER** WARSZAWA MAZOWIECKA 9

TELEFONY Nr.: 335-84, 328-81, 328-84 i 328-87

ŁÓDŹ: L. GERHARD. UL. PIOTRKOWSKA Nr. 113. TEL. 50-40.

POSZUKIWANI PRZEDSTAWICIELE REJONOWI

Opona, która nie sprawi kłopotu
i zawodu kierowcy, to opona marki

ŻĄDAJCIE
WSZĘDZIE



ŻĄDAJCIE
WSZĘDZIE

Pneumatyki marki ENGLEBERT dzięki swoim zaletom zjednały sobie w latach ostatnich
uznanie całego świata automobilowego!

JENER. REPREZENT. NA POLSKĘ I GDAŃSK: **LUDWIK PIĘTKA i S-KA** WARSZAWA WARECKA 9.



HURTOWY HANDEL
WIN I SPIRYTUALJI
ORAZ REPREZENTACJE
ZYGMUNT JAROCKI i S-ka
WARSZAWA
SENATORSKA Nr. 11. -- TEL. 48-94 i 244-38.

NIEZRÓWNANE POLSKIE
PIANINA

najnowszej konstrukcji
pierwszorzędnej fabryki

J. KERNTOPF I SYN

odznaczonej najwyższymi nagrodami
Z DŁUGOLETNIĄ GWARANCJĄ

na 18 rat

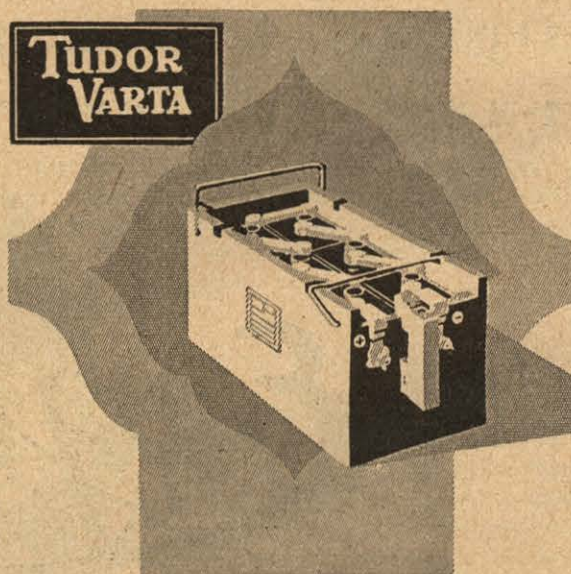
miesięcznych przy wpłacie
 $\frac{1}{3}$ należności

SPRZEDAJE

SKŁAD FABRYCZNY

Warszawa, Szpitalna 9, telefon 94-12

**TUDOR
VARTA**



"TUDOR"

ZAKŁADY AKUMULATOROWE

SP. Z OGR. ODP.

Warszawa, Al. Jerozolimskie 39, tel. 93-92

Gmach Hotelu „Polonia”

Dziwne małżeństwo

czyli

TAJEMNICZE PORWANIE

Napisał Antoni Słoń-ce

Zilustrował Pik



Najdroższa, nie opuszczaj mnie nigdy. Nie mogę żyć bez Ciebie...

Czy wiecie, co znaczy słowo „autosugestia“? Autosugestia to znaczy, że ktoś sobie wmawia, że ma auto.

Czy wiecie, co znaczy „Aut Caesar aut nihil“? Albo jeździć autem, albo wcale nie jeździć.

Czy wiecie, że „la donna est automobile“?

Jeśli to wszystko wiecie to rozumiecie sens dramatycznego zdarzenia, które wam muszę z powodów bardzo poważnych — opowiedzieć.

Działo się to w przecudny ranek wiosenny. Było tak wcześnie, że jeszcze mrok nocy czaił się w zakątkach miasta i śmiecie leżały na ulicach. Stróż nocny, wracając już na dzień do domu, przechodząc koło wielkiej szyby magazynu samochodowego, drgnął. Usłyszał szept. Przyłożył ucho do lustrzanej szyby i dobiegł go szmer cicho prowadzonej rozmowy.

— Najdroższa, nie opuszczaj mnie nigdy. Nie mogę żyć bez Ciebie...

Stróż nocny zaczął się; wiedział, że mimo wielkiego powodzenia automobili firmy Essex, o tak wczesnej porze nikt nie powinien znajdować się w składzie. Wszedł do bramy domu. Stwierdził, że drzwi od podwórza były zamknięte. Bezradny i przerażony pobiegł do najbliższego posterunku policyjnego. Gdy wrócił z policjantem, przed oknem wystawowym składu samochodo-

wego stała już grupka przechodniów. Oczom policjanta przedstawił się widok niesamowity. Przy kierownicy pięknej, lśniącej reklu-

Policjant zostawił stróża nocnego na straży i sam pobiegł do pobliskiego automatu telefonicznego. Po godzinie, gdy dostał wreszcie połączenie, zakomunikował dyrektorowi firmy samochodowej dziwne zdarzenie i prosił o przybycie z kluczami. Tymczasem tłum wciąż rosł.

— Pilnujcie drzwi frontowych — krzyknął zdyszany dyrektor — ja wejść tylnym wejściem i przyłapię tego dziwnego ptaszka.

Stalo się jednak inaczej. Gdy dyrektor wraz z woźnym wkroczyli do magazynu — tajemniczy młodzieniec ocknął się z drętwoty, przerażeniem obrzucił zgromadzonych i nacisnął pedał auta. Rozległ się warkot silnika, krzyk zebranych na ulicy i brzęk stłuczonej szyby wystawowej. Auto jednym rzutem znalazło się na ulicy. Grube kawały rozbitego szkła nie zdołały przeciąć wspaniałych opon „Dunlop“, ani nie zadrapały nawet wspaniałej emalii „Essex“.



Po godzinie, gdy dostał wreszcie połączenie...

mowej limuzyny Essex siedział młodzieniec i roniąc łzy tulił w objęciach maszynę. W pustym, ciemnym jeszcze magazynie świeciła dziwną bladością twarz nieznanego młodzieńca. Policjant zapukał w szybę. Młodzieniec nie drgnął nawet. Zdawał się nie dostrzegać, że jest obserwowany przez rosnący wciąż tłum uliczny, zdawał się nie widzieć świata i płakał dalej, pieszcząc wysmukłą dłońią kierownicę limuzyny.



Tymczasem tłum wciąż rosł.

— Trzymajcie go! Łapcie! Musimy dogonić go za wszelką cenę! — krzyczał zrozpaczony dyrektor.

Łatwo to powiedzieć, ale trudniej wykonać. Żadne z aut stojących w pobliżu, ani żadna taksówka nie mogły iść w zawody z samochodem Essex.

Na szczęście stała się rzecz nieprzewidziana. Młodzieniec, prowadzący maszynę, przejechał zaledwie paręset metrów i stanął przed pięknym pałacykiem hrabiego Zetowskiego.

— Coś pan uczynił? — krzyknął dyrektor, trzęsąc pobladłego i zrozpaczonego młodzieńca.

— Wszystko to panu wytłumaczę — niech pan wejdzie ze mną do środka. Jestem młody hrabia Zetowski — przedstawił się desperacki młodzieniec.

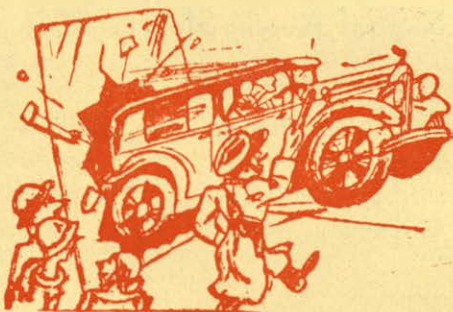
Gdy zasiedli w trzcinowych fotelach hallu — młodzieniec wyznał swą tajemnicę. Co wieczór przychodził do składu samochodów Essex pod jakimkolwiek blahym pozorem. Zakradał się niespostrzeżenie do środka reklamowej limuzyny — i tam spędzał noc. Ojciec odmówił mu kupienia tej limuzyny — „ja bez niej nie mogłem żyć“ — zakradał się więc nocami, aby się napić rozkoszą zakazanego owocu. Nocy ostatniej — cierpiałem bardziej niżli kiedy — gdyż

ojciec, widząc, że chudną i mizernieję — postanowił mnie odesłać na wieś do majątku. Ta noc to była noc pożegnania — zakończył młody hrabia Zetowski.

— Co robić teraz?

— Niech pan pomówi z ojcem, niech pan przedstawi rzecz jasno i po męsku — poradził dyrektor firmy „Essex“.

Do hallu wszedł w tej chwili starszy nobliwy mężczyzna.



Auto jednym rusem znalazło się na ulicy.

— Ojcie — rzekł młody hrabia — muszę ci wyznać wszystko; porwałem ją i nikt nas już nie rozłączy.

— Czy twoja ukochana jest młoda?

— Młodziutka i świeżutka, dziewiczka i nietknięta.

— Czy zaręczyny już się odbyły?

— Nie, ojcie, ty musisz za mnie się oświadczyć i poręczyć.

— Czy aby będzie ci wierna? — indagował ojciec.

— Nie zdradzi mnie, ani nie zawiedzie nigdy.

— Jesteś jeszcze młody, zastanów się, czy potrafisz nią należąco kierować?

— Zaręczam ci, ojcie, iż żadną kobietą mężczyzna nie potrafi tak kierować, jak ja moją ukochaną.

— Jak się nazywa twoja najdroższa?

— Przedewszystkiem nie jest wcale najdroższa. W stosunku do swych zalet jest bardzo tania. Jeśli dodam do tego, że ma sześć cylindrów...

— Kobieta, która ma sześć cylindrów? Ależ to nonsens; w Warszawie jest tylko dwu ludzi, którzy mają cylindry, to — Lechoń i Lorentowicz.

— Jeśli dodam również, że ma pięć siedzeń...

— Chłopcze! — krzyknął stary hrabia — chcesz się żenić z kobietą o pięciu siedzeniach? Chcesz popelnić mezaljans? Jak się nazywa ta uwodzicielka?

— Nazywa się „Essex“.

Stary hrabia uśmiechnął się pod wąsem.

— Nie — rzekł po chwili — to nie jest mezaljans. Weź ją i bądźcie szczęśliwi.

Antoni Słońce.



Amerykanie mówią, że mieć szczęście w życiu znaczy - skorzystać z nadarzającej się szczęśliwej okazji. Okazją taką w dziedzinie handlowej jest

POWSZECHNA WYSTAWA KRAJOWA

Najlepsze eksponaty milczą! Należy je uzupełnić, objaśnić, poprzeć zapomocą reklamy. Dla niebiorących udziału w Wystawie, zrzęcznie i na właściwym miejscu stosowane ogłoszenia mogą nawet w znacznej mierze zastąpić eksponaty wystawowe.

Najpoważniejszym środkiem reklamy w okresie całej Wystawy będą, obok ogłoszeń pra owych, bezsprzecznie

OFICJALNE KATALOGI POWSZECHNEJ WYSTAWY KRAJOWEJ

Będą one nieodzownymi podręcznikami dla tych milionowych rzesz zwiedzających, które o Wystawie i Wystawcach poinformują się nietylko na samej Wystawie, lecz w równej mierze z Katalogów. Pozatem dla każdego gościa Oficjalny Katalog pozostanie miłą i trwałą pamiątką a zarazem najbogatszą księgą adresową Polski, obejmującą dosłownie to wszystko, co w przemowej niejako chwili w Polsce żyło i pracowało

W urzędowym wydaniu Powszechnej Wystawy Krajowej a nakładem niżej podpisanego Biura Ogłoszeń ukażą się:

OFICJALNY KATALOG PRZEMYSŁU, HANDLU I RZEMIOSŁA,
OFICJALNY KATALOG WYCHOWANIA FIZYCZNEGO I SPORTU,
OFICJALNY KATALOG ROLNICTWA,
OFICJALNY KATALOG HODOWLI ZWIERZĄT.

O S T R Z E Ż E N I E

Powyższe Katalogi i Przewodniki PWK są jedynymi oficjalnymi wydawnictwami Powszechnej Wystawy Krajowej i jedynie też dopuszczone będą do sprzedaży na terenach Wystawy. Wszelkie inne reklamowe „Katalogi“, „Przewodniki“ i t. p., powołujące się bezprawnie na PWK., nie mają nic wspólnego z Wystawą, a przeciwko wydawcom tychże wdrożone zostaną dochodzenia sądowe.

PAR
POLSKA AGENCJA REKLAMY FRANCISZEK KRAJNA

POZNAŃ, ALEJE MARCINKOWSKIEGO 11. TEL. 44 76, 22-31, 22-35, 38-15

ODDZIAŁY:

POZNAŃ, 27-GO GRUDNIA Nr. 18. WARSZAWA, BRACKA 17. KRAKÓW, GŁ. RYNEK 46.
KATOWICE, POPRZECZNA 8. LWÓW, AKADEMICKA 14. BYDGOSZCZ, DWORCOWA 72.
TORUŃ, UL. SZEROKA Nr. 36.

Kazimierz WATRAKIEWICZ**A D W O K A T**

otworzył kancelarię przy ul. Poznańskiej 22 (tel. 137-40)

SPECJALNOŚĆ: wypadki i spory, odpowiedzialność i odszkodowania na tle ruchu samochodowego, komunikacji kolejowej, żeglugi wodnej i napowietrznej.

Przyjmuje — z wyłąc. czwartków — rano 8 — 9 i 16 — 18 g.

STYLOWE NADWOZIA.

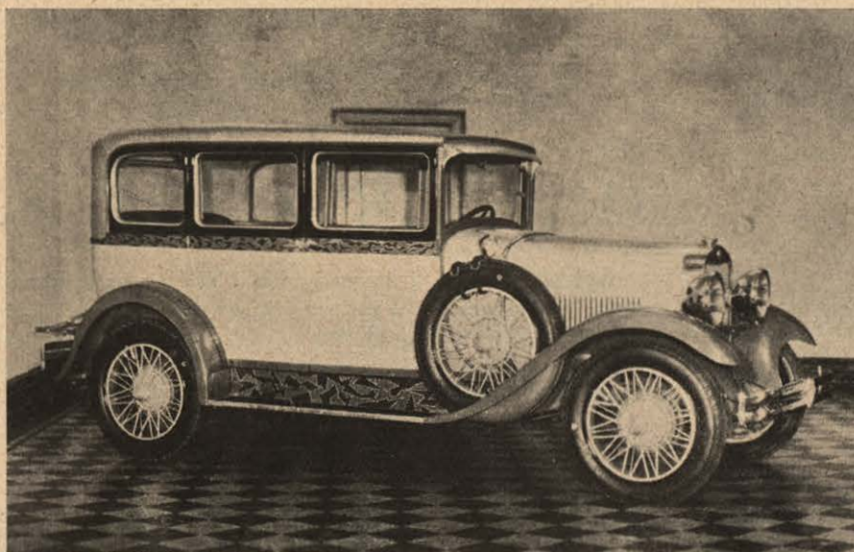
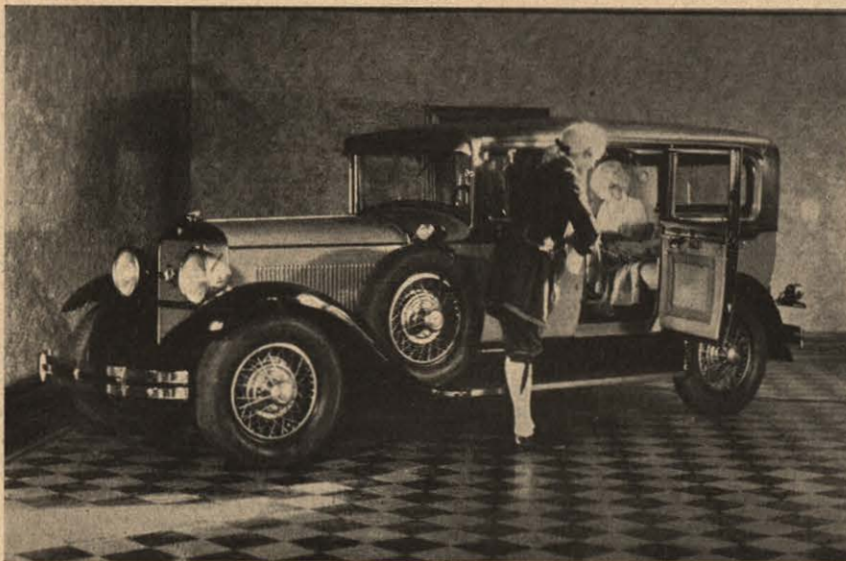
Konstruktorzy nadwozi samochodowych, w pogoni za nowymi efektami, sięgnęli ostatnio do niewyzyskanej dotychczas dziedziny stylowości. Przykładem tego są dwa samochody Studebaker, zbudowane specjalnie do wystawienia w ostatnim salonie Paryskim. Jeden z tych wozów posiada karoserję wykonaną w stylu Ludwika XIV, w kolorach błękitnym, czarnym i złotym. Motywem dekoracyjnym we wnętrzu limuzyny jest symboliczny monogram Ludwika Wielkiego, podwójna litera L. Karoserja drugiego samochodu wykonana została w stylu ekstra-nowoczesnym, i tu jako ozdoby użyte zostały futurystyczne motywy nowoczesnej sztuki. Ten wóz wykończony jest w kolorach fioletowym i srebrzystym. Załączone obok ilustracje przedstawiają oba powyższe samochody Studebaker z ich ciekawymi karoserjami.

ENTUZJASTYCZNE PRZYJĘCIE NOWYCH MODELI STUDEBAKER'A.

Kierownicy światowej firmy Studebaker Corporation of America twierdzą, że nie przypominają sobie bardziej entuzjastycznego przyjęcia nowych modeli Studebaker'a niż to, które spotkało wystawione ostatnio w salonach National Automobile Show w Nowym Yorku, nowe modele ośmiocylindrowe President'a i Commander'a.

Wśród najładniejszych samochodów na tej wystawie wyróżniały się specjalnie dwa samochody: kabrioletka „The Commander”, i pięciosobowy „brougham” na podwoziu President Eight i na podwoziu Commander. Kabrioletka Commander była wykończona w żółtym odcieniu ładnie odbijającym od stalowych szprych kół i szeregu chromoplaterowanych okuć. Wielu krytyków uważało, że kabrioletka ta była najładniejszym samochodem na wystawie.

Cały szereg szczegółów, obecnie włączonych do karoserji nowych modeli Studebaker'a dla zapewnienia wygody jazdy, łatwości prowadzenia i bezpieczeństwa, spotkał się z żywym uznaniem publiczności fachowej. Specjalnie zwracano uwagę na powiększenie szerokości i głębokości siedzeń, oraz na



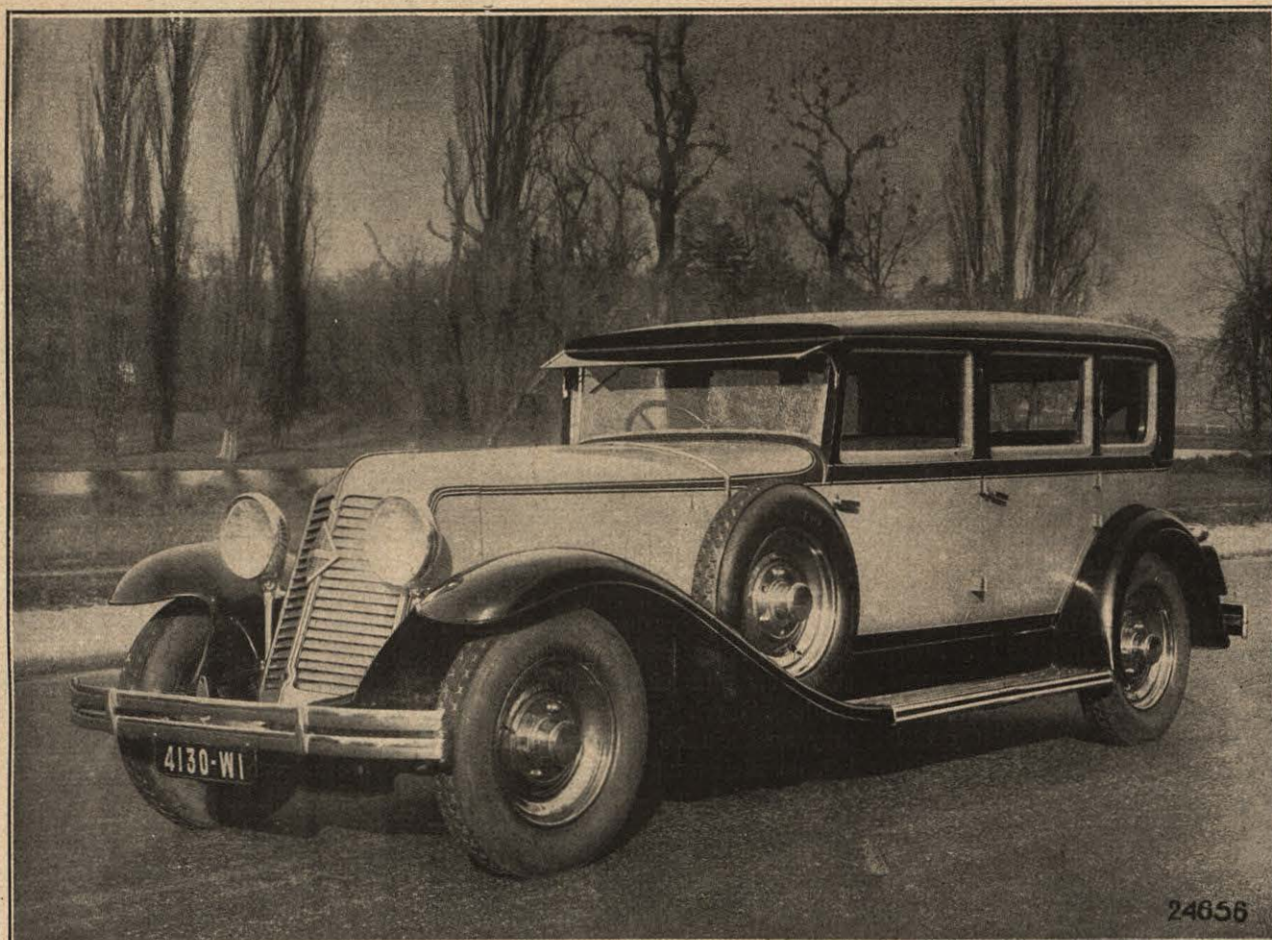
*U góry: Samochód Studebaker President z karoserją wykonaną w stylu Ludwika XIV.
U dołu: Samochód Studebaker Erskine z karoserją wykonaną w stylu nowoczesnym.
Oba wozy były podziwiane w zeszłorocznym Salonie Paryskim.*

dogodną pozycję kierowcy dzięki nowemu ustawieniu kierownicy, pedałów hamulców i sprzęgła, oraz samego siedzenia.

Ciekawą innowacją jest zastosowanie w samochodach Studebaker'a mocnych, nie pękających szyb i podwójnej automatycznej wycieraczki, zapewniającej czyste pole widzenia podczas sloty zarówno dla kierowcy jak i dla pasażera.

Entuzjastyczne przyjęcie przez publiczność nowych modeli Studebaker'a miało natychmiastowy wpływ na produkcję fabryki, która jeszcze podczas trwania wystawy ogłosiła, że program produkcji styczniowej samochodów Studebaker'a wyraża się najwyższą cyfrą miesięcznej produkcji, jaka kiedykolwiek była osiągnięta w ciągu długich lat istnienia fabryki Studebaker'a.

RENAULT



Marka **RENAULT** — to nie nazwa jednego wozu, lecz nazwa całej gamy samochodów najlepszej jakości...
... Od znakomitych, lekkich SZÓSTEK (zł. 9.750), aż do luksusowej, 8-cylindrowej REINASTELLA (zł. 80.000)...
... Od praktycznych furgonetek miejskich (zł. 9.500), aż do 10-cio tonnowych wozów, autobusów, traktorów rolniczych i czołgów wojennych, które wygrały Wielką Wojnę.

- Wśród wozów marki **RENAULT** każdy znajdzie samochód, jaki pragnie posiadać, za odpowiednią dla siebie cenę.

WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO: TOWARZYSTWO TECHNICZNO-HANDLOWE

ESPER

Warszawa, Marszałkowska 153, tel. 21-64
Katowice, Rynek Nr. 2, telefon Nr. 5-85
Kraków, Karmelicka Nr. 9, telefon Nr. 4-98

WSZYSTKIE SZKOŁY SAMOCHODOWE
UCZĄ WEDŁUG PODRĘCZNIKÓW

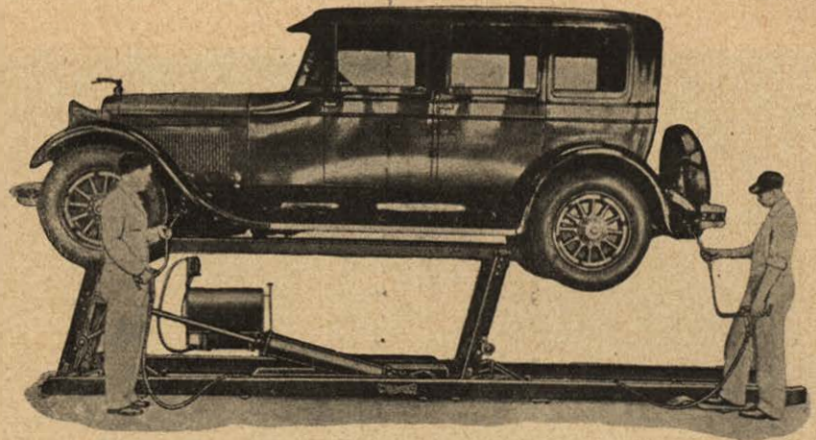
A. TUSZYŃSKIEGO

IDŹ WIĘC I ZAPISZ SIĘ DO JEJEGO SZKOŁY,
ŻŁOŻA Nr. 25, m. 3. TELEF. 61-34.

POKAZ URZĄDZEN WARSZTATOWYCH
W FIRMIE M. BOGUSŁAWSKI.

Obsługa samochodów jest u nas najbardziej zaniedbaną sprawą. Nawet drobne reperacje, które w dobrze wyposażonym warsztacie amerykańskim trwają kilkanaście minut wymagają u nas długiego czasu i dużego wysiłku. Przyczyną tego należy szukać w braku odpowiednich narzędzi, przystosowanych specjalnie do reperacji samochodów. To też z uznaniem należy podnieść inicjatywę firmy M. Bogusławski, która sprowadziła pełny asortyment urządzeń i narzędzi warsztatowych amerykańskiej fabryki Weaver. Narzędzia te są niezwykle pomysłowe i widać, że stworzone zostały przez praktyków, którzy roboty warsztatu reperacyjnego dokładnie znają i ze wszystkimi trudnościami tego zawodu osobiście się stykali.

Pomiędzy wystawionymi narzędziami zwrócili naszą uwagę przede wszystkim najrozmaitsze rodzaje dźwigni i wózków, które pozwalają podnosić, przesuwac i przechylać najcięższe samochody bez wysiłku i bez obawy uszkodzenia tych samochodów lub pokaleczenia ludzi, którzy przy tem pracują. Bardzo prak-



Aparat Weaver do podnoszenia samochodu celem nasmarowania podwozia.

tyczne wydały nam się prasy ręczne o bardzo dużej sile dociskowej, które pozwalają wykonywać najrozmaitsze czynności o wiele łatwiej i prędzej niż dotychczas stosowanymi sposobami. Poza tem firma wystawia cały szereg uchwytów specjalnych do zamocowywania różnych części samochodowych przy remoncie, do zdejmowania ciężkich kół, do zdejmowania dużych opon autobusowych i t. p.

Nie wszyscy kierownicy naszych warsztatów doceniają użyteczność tych narzędzi, ale takie warsztaty jak Autoremont i warsztaty reperacyjne przedstawicielstwa Chryslera nie wahały się przed poczynieniem zakupów.

Sądzymy, że wszyscy automobiliści powinni skorzystać z uprzejmego zaproszenia firmy M. Bogusławski i obejrzeć sprowadzone przez nią urządzenia.



FABRYKA KAROSERJI-FELIKS STRZAŁEK

OGRODOWA 62

WARSZAWA

TEL. Nr. 286-75

LIMUZINY,
AUTOBUSY,

FURGONY,
PLATFORMY.

SKŁAD METALI CH. GRÜN i S^{WIE}

WARSZAWA, NALEWKI II, TEL. 17-64 i 17-84

Poleca specjalnie dla samochodów:

BLACHE aluminiową ryflowaną, LISTWY,
PROFILE mosiężne, aluminiowe i żelazne,
RURY miedziane, CYNK angielską, OŁÓW
i t. p.

ZAKUP STARYCH METALI.

Prosimy o wpłacenie prenumeraty

na kwartał II r. b.

DERMATOIDY DO SAMOCHODÓW
WYJĄTKOWEJ JAKOŚCI

Bogaty dobór kolorów i deseni

FRANK REDDAWAY, Warszawa, Królewska 39. Telefon 17-90.

Możliwość nabycia dużego, wygodnego samochodu za stosunkowo niską cenę

PRY wyborze samochodu należy brać pod uwagę trwałość konstrukcji, wydajność silnika, przestronność siedzeń, wytworny wygląd i oczywiście cenę. Połączenie tych zalet z dostępną ceną stanowi idealny typ maszyny.

Wszystkim tym warunkom odpowiada w zupełności ostatni model samochodu Chevrolet, który mieści wygodnie pięć osób, nawet tęgie i wysokiego wzrostu, gdyż wejście i wyjście z samochodu ułatwiają szerokie drzwiczki.

Pozatem głębokie siedzenia i nadzwyczaj miękkie materacowanie dostosowane do linii karoserji zapewniają całkowitą wygodę i wypoczynek podczas najdłuższej podróży.

Samochód Chevrolet nie tylko pod względem przestronności i wygody swej karoserji przewyższa wszystkie inne maszyny nabywane

po tej samej cenie. Posiada on bowiem rozstaw kół na 2,705 metra, a zatem dłuższy, niż każdy inny samochód w tej cenie. Przytem oczywiście samochód Chevrolet, jak wszelkie inne drogie maszyny posiada: hamulce na czterech kołach, filtr do powietrza i paliwa, oraz wiele innych ulepszeń specjalnie wprowadzonych przez firmę General Motors.

Całość zaś składa się na idealny typ samochodu, który znajduje znacznie więcej chętnych nabywców, niż każdy inny. O prawdziwych wartościach tej maszyny można się łatwo przekonać podczas próbnej przejażdżki u zastępcy General Motors. *Wyrób General Motors.*

Wystawiamy na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu, w roku 1929.



Sedan 4-o drzwiowy 13.450 Zł.
*Loco Warszawa, łącznie z
podatkiem obrotowym*

CHEVROLET

GENERAL MOTORS W POLSCE, WARSZAWA

ŁAŃCUCZY

ROLKOWE
BEZSZELESTNE
(rozdzielcze)

SKŁAD SPECJALNY:

Warszawa **ROTAX** Niecała 1

Na składzie wszelkie wymiary do wozów europejskich i amerykańskich. Również łańcuchy do rusztów, utorów, gatrów, betoniarek, podnośników, transporteurów i t.p. na składzie.

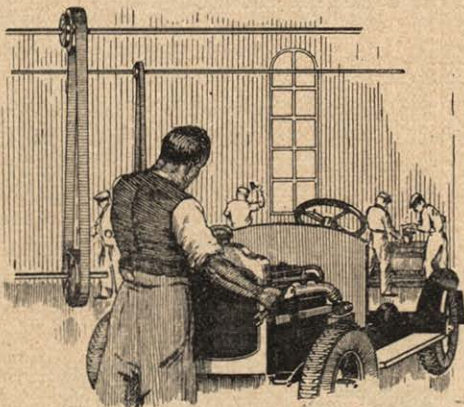
NAPRAWA I PRZERÓBKA

MAGNET, DYNAMO, STARTERÓW, AUTOMATÓW, AKUMULATORÓW RÓŻNYCH SYSTEMÓW

SZCZOTKI I KOLEKTORY DO DYNAMO FORD, FIAT, BERLIET, MATHIS, DUCELLIER I INNYCH TYPÓW

M. LEWANDOWSKI

ul Nowogrodzka 31
Telefon 409-15



ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE

Dr. LUDWIK ZIELIŃSKI

Warszawa, Wolska 169, tel. 53-62 i 53-15.

KOMPLETNE REMONTY SAMOCHODÓW OSOBOWYCH I CIĘŻAROWYCH

BUDOWA I REMONT CHŁODNIC SAMOCHODOWYCH WSZELKICH TYPÓW

WYKONANIE SOLIDNE I TERMINOWE

MOTOCYKLE ANGIELSKIE RUDGE - WHITWORTH

*Wymienne koła
Najniższe ceny
Najelegantsze linje*

4 - BIEGI
- ZAWORY
- WYMIARY

*Sprężone hamulce
Najcichszy chód
Najniższe ceny*

GENERALNE ZASTĘPSTWO:

TOWARZYSTWO HANDLU MOTOCYKLAMI SP. Z. O. O.

Telef: 435-86 WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA Nr. 31a Konto P. K. O. 19-272

Bogato ilustrowany polski katalog motocykli wysyłamy po otrzymaniu 60 gr. w znaczkach pocztowych

Żądajcie ofert i pokazów!

Elektrotechnika Automobilowa

„MAGNET” SP. Z O. O.

ZYGMUNT POPLAWSKI

UL. HOŻA 33 WARSZAWA TEL. 419-31 i 19-31

Przedstawicielstwo, skład fabryczny i warsztaty

S. E. V.

Joseph Lucas LTD.

INSTALACJE MOTOCYKLOWE

Wyłączna sprzedaż akumulatorów samochodowych

synt. „TUDOR”

Autoryzowane warsztaty i skład części zapasowych

FORD MOTOR COMPANY

i **CHEVROLET**

NAJWIĘKSZE WARSZTATY REPERACYJNE

ZAKŁADY AKUMULATOROWE

SYNT. „TUDOR” SP. AKC.

Warszawa, ul. Złota № 35. Tel. 404-94.
17-45.

ODDZIAŁY:

Bydgoszcz, ulica Błonia № 7, Telefon № 13-77;

Poznań, ul. Mostowa 4a, Telefon 11-67;

Lwów, ulica Nabelaka № 21.

Stacja do ładowania: Warszawa, Złota 35, tel. 404-94.



Sprzedaz na m. st. Warszawę w firmie
„MAGNET”, Warszawa, Hoża 33, tel. 19-31.

KAŻDY DYREKTOR

przedsiębiorstwa branży samochodowej wiedzieć powinien, że współczesna reklama stanowi dziś przedmiot nauki i odrębną gałąź wiedzy handlowej.

WYRZUCANIEM PIENIEDZY

w błoto jest reklama, oparta na widzimisię pozbawionych fachowego wykształcenia jednostek.

DO DYSPOZYCJI

w zakresie prowadzenia prac reklamowych sporządzania kampanji reklamowych i planów poszczególnych odcinków kampanji, sporządzania kosztorysów, organizacji wydziałów reklamowych i biur prasowych, układu grup tekstów reklamowych i tekstów pojedynczych, tłumaczenia katalogów z wszelkich języków obcych na język polski z całkowitą odpowiedzialnością za stylistyczną i techniczną stronę przedruku.

ODDAJE

swoje usługi: rutynowany fachowiec branży samochodowej i reklamy, sprężysty organizator.

Wziewania Sub.

„FACHOWIEC”

do Red. Aul

W A R S Z T A T Y
S A M O C H O D O W E

SPÓŁKA AKC.

B E L P O L

W A R S Z A W A, U L I C A N I S K A N r. 65

BIURO: ŻÓRAWIA 15, TELEFON 274-63, 274-03.

DRUKARNIA

WŁ. ŁAZARSKIEGO

WARSZAWA

ZŁOTA Nr. 7/9

Tel. 34-47



Tel. 136-91

DLA FABRYK KAROSERJI

KORYTKA GUMOWE DO SZYB
WĘŻE DO POMP
CHODNIKI GUMOWE
GRUSZKI DO SYGNAŁÓW
PLYTY USZCZELNIAJĄCE GUMOWE
KLINGERYT, MOONIT etc.

i wszelkie wyroby gumowe poleca:

B. BOY i S=KA

składy fabryczne wyrobów gumowych

WARSZAWA, SENATORSKA 31. TEL. 505-54 i 209-32.

przy kościele św. Antoniego.

ODDZIAŁ:

ŁÓDŹ, UL. PIOTRKOWSKA 154. TEL. 80-22.

HURT

DETAL



buty służą do mycia samochodów

„ARGO”

OPONY i TAKSOMETRY

Sp. z ogr. odp.

WARSZAWA, CHMIELNA 116, TELEFON 416-12

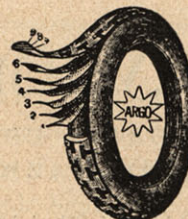
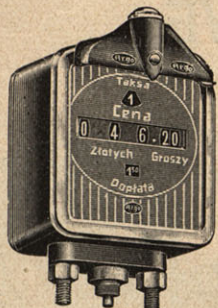
Adres telegraficzny: „TAKSOMETR”.

Wyłączna sprzedaż:

Liczników-taksometrów „ARGO”,
Aparatów kontrolujących „AUTOGRAPH”,
Liczników bilardowych

Pierwsza Polska Fabryka Przeróbek Zużytych Opon na Nowe.

WARSZTATY REPERACYJNE LICZNIKÓW, MONTAŻ LICZNIKÓW I TRANSMISJI,
WULKANIZACJA OPON I DĘTEK NAJNOWSZYM SYSTEMEM



G A R A Ż E

PRZENOŚNE, Z BLACHY FALISTEJ OCYNKOWANEJ

ŁATWE USTAWIENIE I PRZESTAWIENIE, NISKI KOSZT, BEZPIECZEŃSTWO OD OGNI A I KRADZIEŻY, MINIMALNY KOSZT KONSERWACJI

GÓRNOŚLĄSKIE TOWARZYSTWO PRZEMYSŁOWE

WARSZAWA, SEWERYNÓW 3. TEL. 221-44, 247-54, 247-66, SKRÓT TELEGRAFICZNY: GETEPE

PROSPEKTY I CENNIKI NA ŻĄDANIE.

PIERWSZY Z NAJPIERWSZYCH — ZAWSZE NAJPIERWSZY



ODDZIAŁY:
Katowice, Kraków, Lwów, Łódź,
Poznań, Wilno, Gdańsk.



MAŁY REMINGTON

To ulubiona maszyna każdego, kto pisze, kto załatwia jakąkolwiek korespondencję w domu, w biurze lub w podróży.

MAŁY REMINGTON

To najwygodniejsza z przenośnych maszyn do pisania: wszędzie można ją postawić, nawet na kolanach, jest bowiem stale zaopatrzona w mocną podstawę.

Tow. BLOCK-BRUN
SP. AKC.

Warszawa, Hotel Bristol

„WUMA“

WYTWÓRNIA USZCZELNIEŃ
METALOWO-AZBESTOWYCH

LEON PASŁAWSKI i S^{KA}

WARSZAWA, LESZNO 23

TEL. 429-73

Specjalność:

USZCZELNIENIA WSZELKICH
WYMIARÓW I FASONÓW:

MIEDZIANO - AZBESTOWE
MOSIĘŻNO - AZBESTOWE
ŻELAZNO - AZBESTOWE
OŁOWIANO - GUMOWE
FIBROWE - KLINGERITOWE
MORITOWE - TAURILOWE
OŁOWIANE - GUMOWE
ALUMINIOWE
MIEDZIANE - MOSIĘŻNE
ŻELAZNE - STALOWE

ORAZ WYROBY TŁOCZONE
I SZTANCOWANE.

SAMOCHODOWE



TUNGSRAM

POWIETRZEM CHŁODZONA

2-u LUB 4-ro
CYLINDROWA



NA MROZY

Silnik zawsze gotów do ruchu.
Niema nieprzyjemnego nalewania
wody. Chłodnica nie cieknie. Woda
nie zamarza. Koszulka silnika
nie pęka.

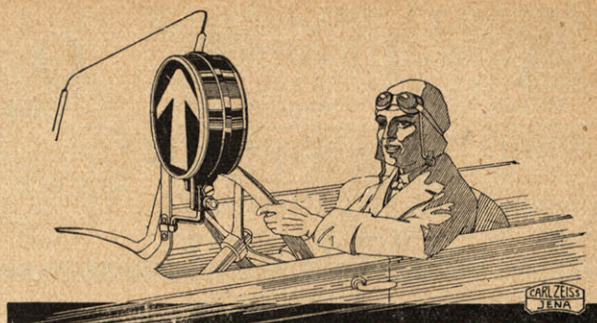
CENTRALA:

TATRA-AUTO

WARSZAWA

Al. Jerozolimskie 14

TELEFON № 409-22



ZAWSZE WIDOCZNY!

OTO WARUNEK NAJWAŻNIEJSZY KAŻDEGO KIERUNKOWSKAZU. POZA KIERUNKAMI „W LEWO” I „W PRAWO” WINIEN ON WSKAZYWAĆ I KIERUNEK JAZDY „WPROST”. PRZECHODNIE, POLICJA I KIEROWNICY INNYCH SAMOCHODÓW CHCĄ DOKŁADNIE I BEZ ŻADNYCH WĄTPLIWOŚCI WIDZIEĆ ZAMIERZONY KIERUNEK JAZDY, DLATEGO TEŻ **CONTAX** OKAZAŁ SIĘ W PRAKTYCE LEPSZYM OD KIERUNKOWSKAZÓW, WIDOCZNYCH WYRAŹNIE JEDYNIEM W CHWILI ICH UŻYCIA.

UŻYWAJCIE TĘDY JEDYNIEM

ZEISS Contax

KIERUNKOWSKAZ

Jest on bowiem najbardziej rozpowszechnionym kierunkowskazem, znajduje zastosowanie na samochodach licznych fabryk, a w Paryżu został wyróżniony nagrodą.

Żądajcie bezpłatnych i nieobowiązujących wyczerpujących katalogów
CONTAX Nr. 363.

zakładów **CARL ZEISS JENA**

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ

Dom Handlowy **J. SEGALOWICZ**

Warszawa, ul. Szpitalna № 3

Telef.: 57-54 i 57-55. Adres teleg. „Segwicz—Warszawa“



ERNEST NEUMANN

Sp. z o. o.

Warszawa, Mazowiecka 6. Telef. 54-96.



MASZYNY do PISANIA

„UNDERWOOD“, okazyjne, stale na składzie.

DRUKARKI BIUROWE

„MILLOTYPE“ do normalnych czcionek i klisz.

ARYTMOMETRY, NUMERATORY, DATOWNIKI

PIÓRA WIECZNE, Ołówki „ZAWSZE OSTRY“,

A U T O

PRZEGLĄD SAMOCHODOWY I MOTOCYKLOWY

połączone

19 marzec 29

SPIS RZECZY

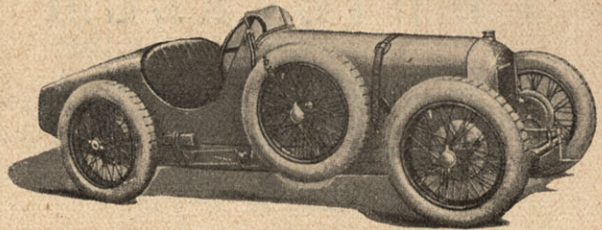
	str.
Przed zapisami do VIII Raidu Międzynarodowego Automobilklubu Polski — Janusz Regulski	7
Ogólne Zebranie Członków Automobilklubu Polski	8
Przed wprowadzeniem nowej taryfy celnej — Kazimierz Wallmoden	11
Moje wspomnienia z Monte Carlo — Marjan Krynicki	15
X-a Międzynarodowa Wystawa Rowerów i Motocykli w Medjotanie — Erl	21
Jak ja to widzę — B. J. Kachel	23
Autobusy a koleje — A. Minchejmer, stud. pol.	24
Naped z wolnobiegiem — Stanisław Szydelski	29
Nieco o problemie tloków lekkich (dokończenie) R. Morsztyn, inż.	31
Zjazd Gwiazdzisty do Monte Carlo — Mak.	37
Obliczanie strat na wartości samochodu — Stanisław Szydelski	39
W obronie skośnego cylindra — M. Affanasowicz dr. inż.	41
Kronika sportowa	42
Kronika przemysłowo-handlowa	46

WARUNKI PRENUMERATY

Rocznie	24 zł.
Półrocznie	12 zł.
Kwartalnie	6 zł.

Prenumeratę należy wplacać do P. K. O. na konto Automobilklubu Polski Nr. 1648, zaznaczając na blankiecie wplatowym: „Prenumerata Auto“.

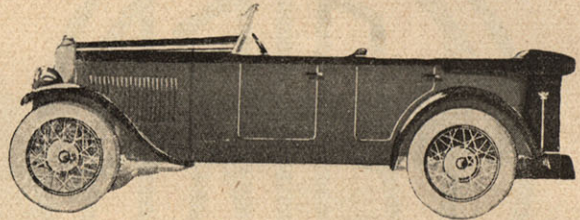
AMILCAR



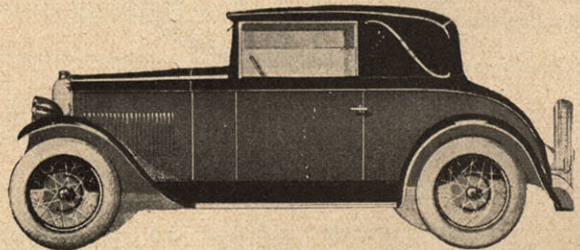
Chassis type 12 CV-6 cylindrowy „SUPERSPORT”.

Ustanowiono rekord świata w Arpajon
27. VIII. 1928 r. osiągając szybkość

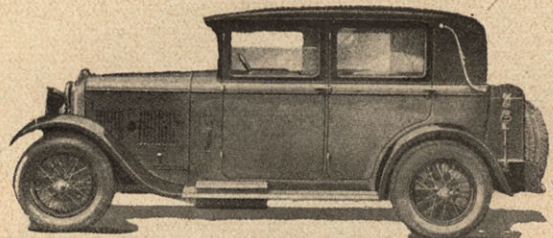
210,770 kl./g.



Chassis type 8 CV - TORPEDO 4 osob.



chassis type 8 CV - CABRIOLET „Grand-Luxe”



Chassis type 8 CV - CONDUITE-INTERIEURE

4 osob. „Grand-Luxe” hors série.

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA RZECZ-
POSPOLITĄ POLSKĄ I W. MIASTO GDAŃSK

T-wo „BALTIC-LEVANT” Ltd.

WARSZAWA, UL. DŁUGA Nr. 23.

:: TELEFONY: Nr. Nr 157-48 i 132-37 ::

Z d. 1/IV nastąpi otwarcie Salonu Wystawowego: ul. Królewska 6.