

AUTO



ILUSTROWANE CZASOPISMO
SPORTOWO-TECHNICZNE

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI
ORAZ KLUBÓW AFILOWANYCH

REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE
DE L'AUTOMOBILE

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

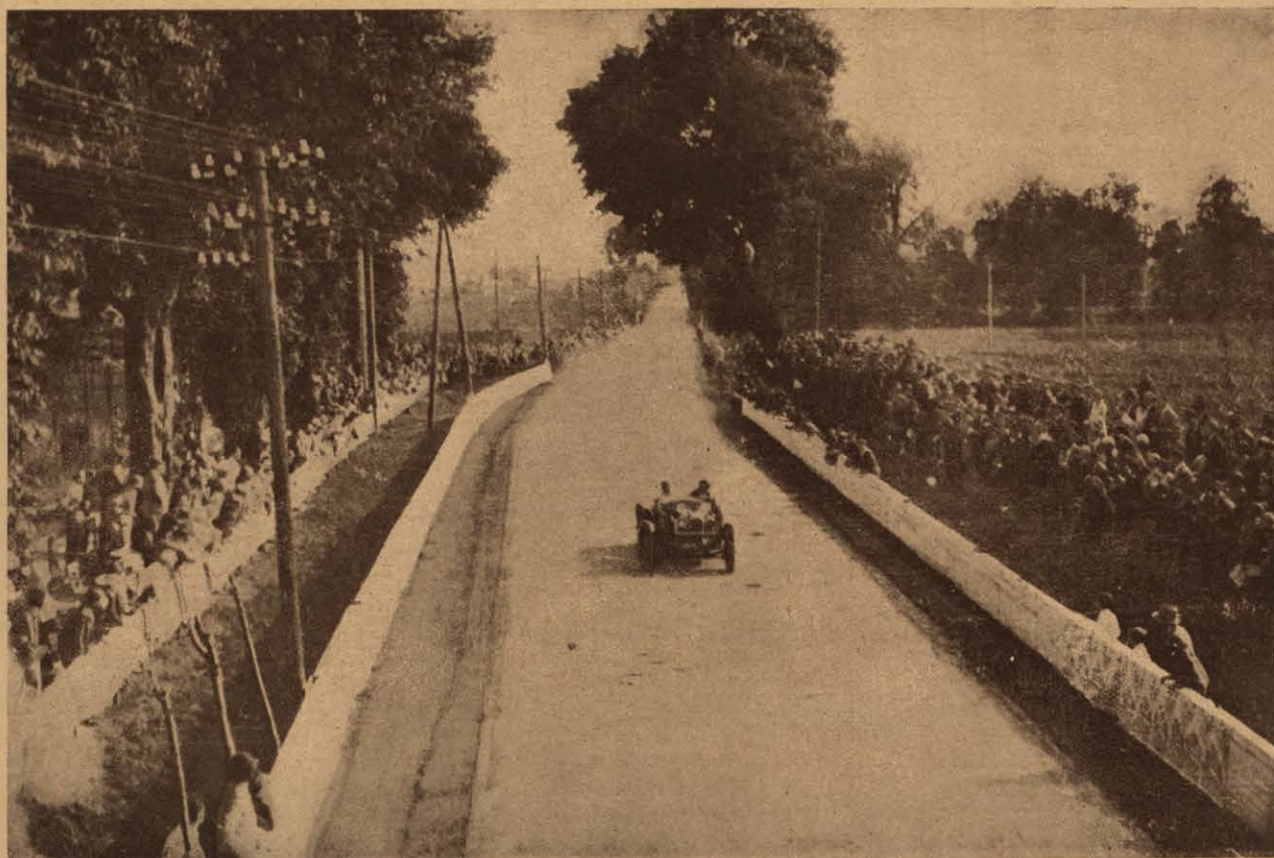
WYCHODZI RAZ W MIESIĄCU

REDAKTOR: KAZIMIERZ WALLMODEN

WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

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

NA MECIE MIĘDZYNARODOWEGO WYŚCIGU PŁASKIEGO WE LWOWIE



Skolimowski na samochodzie Alfa Romeo mija metę, ustanawiając najlepszy czas dnia w klasie wozów sportowych.

(Własne zdjęcie Redakcji „Auto”).

Międzynarodowy Wyścig Płaski we Lwowie



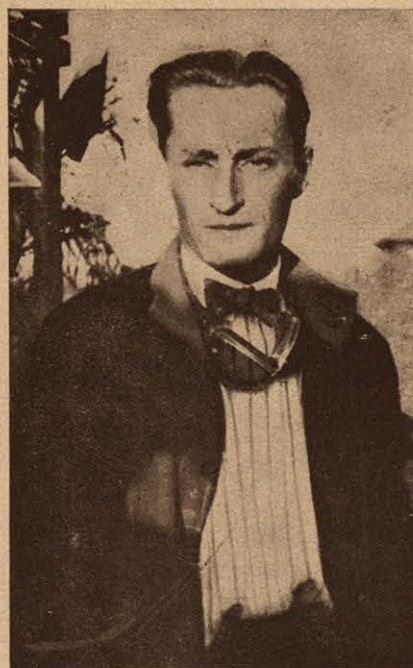
N A P I S A Ł
MARJAN KRYNICKI

(własne zdjęcia
Redakcji „Auto”)

Ostatnią rozgrywką tegorocznego Mistrzostwa Polski był 20-kilometrowy wyścig płaski we Lwowie, zorganizowany w dniu 25 sierpnia przez Małopolski Klub Automobilonowy. Wyścig ten ma już za sobą wieloletnią piękną tradycję, to też nie dziwnego, że w tym roku wciągnięto go do międzynarodowego kalendarza sportowego i rozegrano pod nazwą zawodów międzynarodowych.

Niestety „międzynarodowość“ zawodów lwowskich ograniczyła się tylko do nazwy, gdyż na starcie nie stanął ani jeden konkurent zagraniczny. Przyczyny tego szukać należy, podobnie jak w wyścigu tatrzańskim (o czym pisałem w poprzednim numerze) przede wszystkim w braku nagród pieniężnych dla zwycięzców wyścigu. Dowody na to mamy pod ręką. W teczce Komisji Sportowej Automobilklubu Polski spoczywa list znanego kierowcy francuskiego Raoula de Rovin, który jeszcze na początku roku zainteresował się wyścigiem lwowskim, lecz swój ewentualny przyjazd do Polski uzależnił od wysokości nagród pieniężnych. I niema mu się czego dziwić. Wyjazd na zawody zagraniczne jest imprezą zbyt kosztowną, aby kierowca choć w części nie chciał sobie zwrócić poniesionych wydatków.

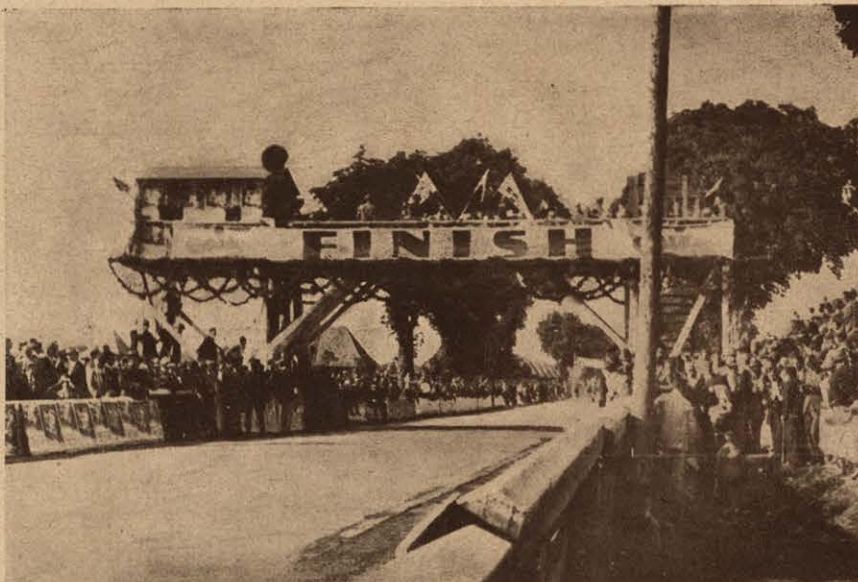
Dla tych samych przyczyn, które szeroko omawiałem w swym poprzednim artykule o wyścigu tatrzańskim, była również bardzo nieliczną i konkurencją krajową, gdyż startowało zaledwie 14 samochodów. Mimo tego sportowy bilans dnia wypadł nadzwyczaj imponująco. Wszystkie rekordy konkursu zostały pobite, co najlepiej dowodzi, jak poważną i doborową konkurencję zgromadziły te piękne zawody.



Edward Zawidowski, zwycięzca I Międzynarodowego wyścigu płaskiego we Lwowie.

Największe zainteresowanie wzbudzała naturalnie ostateczna rozgrywka Mistrzostwa Polski, której rezultaty do ostatniego momentu pozostawały pod znakiem zapytania. Po czwartej imprezie, liczącej się do Mistrzostwa, to znaczy po wyścigu tatrzańskim, na pierwszym miejscu w klasyfikacji znajdował się Jan Ripper, mając jeden punkt przewagi nad Szwarecsteinem. Trzecie miejsce zajmował Zawidowski a czwarte Liefeldt, obaj ze znacznie większą ilością punktów. Niewielka różnica dzieląca dwóch pierwszych zawodników, z obu czyniła kandydatów do tytułu Mistra, przy czym w wyścigu lwowskim lekką przewagę miał teoretycznie Szwarecstein, który posiadał szybszy samochód, a w razie równej ilości punktów miał na swoją korzyść lepszy rezultat Raidu Międzynarodowego. W tych warunkach wytworzyła się na wyścigu lwowskim atmosfera niewidzianego jeszcze u nas nigdy podniecenia i zdenerwowania.

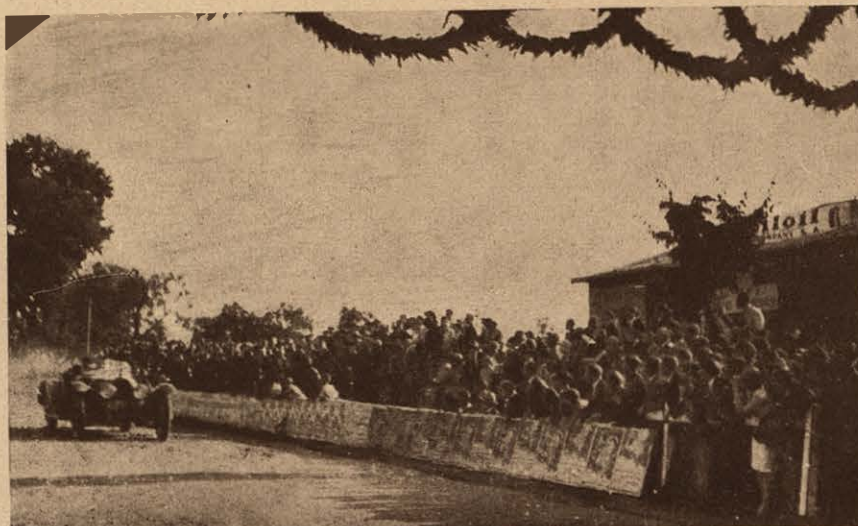
Ripper, który startował najpierwszy w klasie wozów wyścigowych, uzyskał rezultat naprawdę zdumiewający, wyciągając ze swej małej maszyny wspaniałą przeciętną 146 km./g. Wynik ten przyjęty został z szalonym entuzjazmem, który przerodził się w najwyższe zdenerwowanie z chwili, gdy ze startu wy-



Widok trybun i pomostu z chronometrażem na mecie.

uszył Szwarcsztejn. Wszyscy wlepiili oczy w chronometry, licząc mknące szybko minuty. W końcu minął czas Rippera, a Szwarcszteina jeszcze nie było na mecie. Sympatyczny ten kierowca przejawiał ostatnio zadziwiający spadek formy, który i tym razem nie pozwolił mu na osiągnięcie lepszego rezultatu. W ten sposób Ripper zatrzymał swoje pierwsze miejsce w klasyfikacji do Mistrzostwa Polski.

Nie na tem był jednak koniec emocyj i niespodzianek w tym ze wszzech miar udanym dniu. Młody kierowca Zawidowski, na którego, po ostatniej przegranej w Zako-



Hr. Maurycy Potocki na samochodzie Austro Daimler na finiszu.



Bogucki na samochodzie Bugatti zbliża się do mety.

panem, nikt poważnie nie liczył, za-
błysnął pełnią swego obiecującego
talentu, osiągając najlepszy czas
dnia z rekordową szybkością prze-
ciętą 152 klm./g. W klasie samo-
chodów sportowych niespodzianką,
choć może łatwiejszą do przewidzenia,
było zwycięstwo Skolimowskiego
na pięknym samochodzie Alfa
Romeo z kompresorem, który pobił
zeszłoroczny rekord, uzyskując
doskonałą przeciętną 128 klm./g.

Rezultaty zwycięzców w poszczegól-
nych kategoriach, to znaczy Bog-
uckiego, Sommersteina i hr. Mau-
rycego Potockiego stoją również na
bardzo wysokim poziomie, przyno-
sząc zaszczyt kierowcom i maszy-
nom.

Wyniki wyścigu, rozegranego na
przeźrzeni 20 kilometrów z kilkoma
zakrętami, w terenie urozmaiconym
spadkami i wzniesieniami, wypadły
następująco:

Samochody sportowe.

Kat. 1500 ccm.: 1. Bogucki —
M. K. A. (Bugatti) 10 m. 53,26 s.,
szybkość średnia na godzinę
110,210 klm.

Kat. 2000 ccm.: 1. Skolimowski—
M. K. A. (Alfa Romeo) 9 m. 23.20 s.,
najlepszy czas samochodów sporto-
wych, szybkość średnia na godzinę
127,840 klm., rekord (poprzedni re-

kord: Szwarcstein na samochodzie Bugatti 9 m. 31,49 s.).

Kat. 3000 ccm.: 1. Maurycy hr. Potocki — A. P. (Austro-Daimler) 10 m. 06, 10 s., szybkość średnia na godzinę 118,792 klm.; 2. Lępkowski — M. K. A. (Lancia) 11 m. 47,12 s.; 3. Wilhelm Ripper — K. K. A., kierowca Wanicki (Lancia) 12 m. 47,03 s.; 4. Stokalski — M. K. A. (Chrysler) 15 m. 02,33 s.; 5. Leder — L. A. K. (Delage-Timuzyna) 15 m. 36,25 s.

Kat. 5000 ccm.: 1. Sommerstein — M. K. A. (Steyr) 10 m. 18,69 s., szybkość średnia na godzinę 116,374 klm.



Jan Ripper (na prawo) ze swym bratem, który jechał jako mechanik, przyjmują owacje i powinszowania.



Skolimowski, zwycięzca w klasie samochodów sportowych.

Samochody wyścigowe.

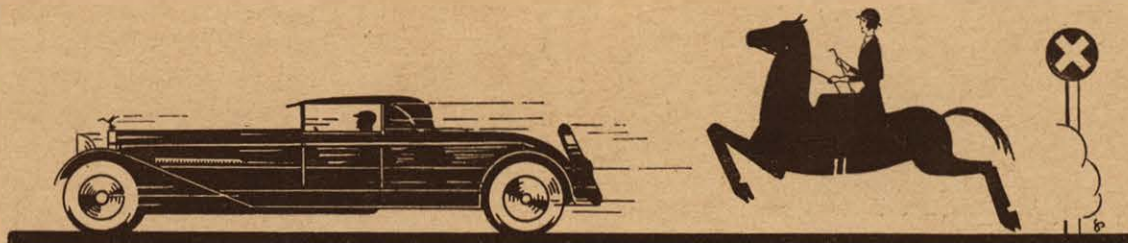
Kat. 1500 ccm.: 1. Jan Ripper — K. K. A. (Bugatti) 8 m. 14,43 s.,

szybkość średnia na godzinę 145,622 klm.

Kat. 3000 ccm.: 1. Zawidowski — M. K. A. (Bugatti) 7 m. 53,21 s., najlepszy czas dnia, szybkość średnia na godzinę 152,152 klm., rekord (poprzedni rekord: Liefeldt na samochodzie Austro-Daimler 8 m. 34,40 s.); 2. Szwarcstein — K.K.A. (Bugatti) 8 m. 25,08 s.

Osobny ustęp poświęcić muszę organizacji zawodów, która przeszła wszelkie oczekiwania. Małopolski Klub Automobilowy, zarządzając swój wyścig od szeregu już lat, stworzył pewien stały aparat organizacyjny, który z roku na rok jest ulepszany i coraz to sprawniej funkcjonuje. W tym roku organizacji wyścigu absolutnie nic nie można było zarzucić. Szosę doprowadzono do bardzo dobrego stanu przez wyremontowanie nawierzchni

i podwyższenie zakrętów. Na finiszu i przy najciekawszych zakrętach wybudowano trybuny, gdzie potężne megafony utrzymywały w ciągłym napięciu uwagę widzów, podając im uzyskane czasy i szybkości oraz nowe wiadomości z przebiegu wyścigów. Biegi rozpoczęły się bardzo punktualnie, chronometraż działał sprawnie, tak iż przebieg wyścigu był bardzo szybki i ożywiony. Jeśli dodać do tego idealną pogodę, oraz niewidziane dotychczas nigdy tłumy widzów, to w połączeniu z omówionymi doskonałymi wynikami sportowymi otrzymamy całokształt tej imprezy, którą niewątpliwie zaliczyć trzeba do najbardziej udanych zawodów tegorocznego sezonu. Małopolski Klub Automobilowy i jego Komisja Sportowa mogą być dumni z osiągniętego sukcesu.

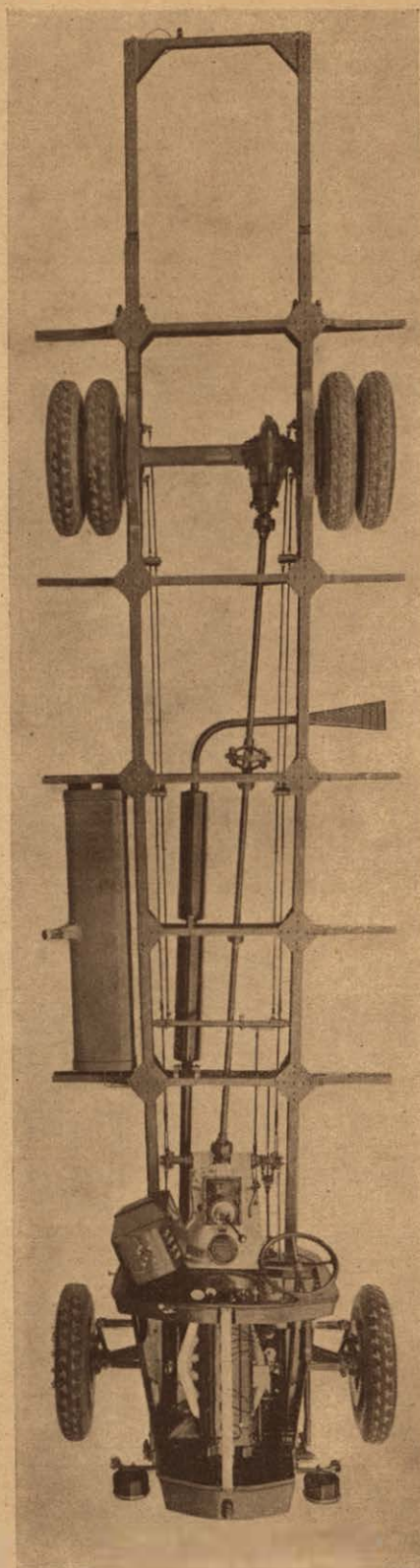


LANCIA „OMICRON“

JAKO TYP WZOROWEGO PODWOZIA AUTOBUSOWEGO

Nie tak to dawne jeszcze czasy, gdy podwozia autobusowe traktowane były narówni z podwoziami ciężarówkami. Pod niejakim bowiem względem obydwie te rodzaje samochodów były do siebie podobne. Wtedy, gdy dla uniesienia większego ciężaru, oprócz go można było jedynie na pełnym ogumieniu t. zw. masywach, co bezapelacyjnie ograniczało szybkość każdego takiego pojazdu do 30 klm. najwyżej na godzinę, nie było logicznej racji traktować inaczej podwozia przeznaczonego na autobus niż to, na którym miało być umieszczone pudło ciężarowe. Przy masywach nie było możliwości powiększenia szybkości i wygody samochodu — przez długi szereg lat komunikacja autobusowa rozwijała się na większą skalę jedynie w miastach o gładkich nawierzchniach ulic, w których z natury rzeczy nie były potrzebne większe szybkości. Do wojny nie istniał ani jeden typ specjalnego podwozia autobusowego dla komunikacji międzymiastowej, a pamiętamy jednak wszyscy przedwojenne autobusy większych stolic Zachodu, które w budowie podwozi niczym nie różniły się od samochodów ciężarowych tych samych marek.

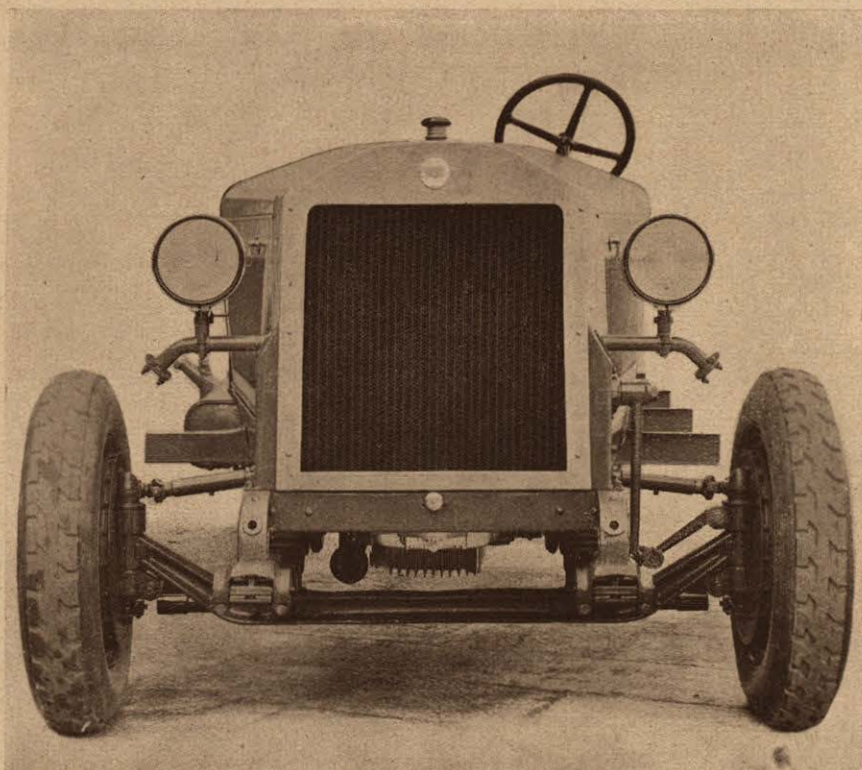
Po wojnie jednak przyszły epokowe ulepszenia w fabrykacji gum samochodowych. Wytrzymałość opon pneumatycznych została doprowadzona do granic, o których nie marzyli nawet automobilści przedwojenni. Niemcy i Amerykanie zaczęli fabrykować gumy „olbrzymy”, wkrótce potem przyszły opony balonowe, stosowane początkowo nieśmiało jedynie na najlżejszych samochodzikach, później na samochodach osobowych, a wreszcie nawet i na wozach ciężarowych. Z tą chwilą zaczęło się panowanie auto-



Podwozie Lancia „Omicron“. Widok z góry.

busów. Postawione na oponach pneumatycznych o dużym przekroju twarde podwozia ciężarowe zaczęły nosić niegorzej od samochodów osobowych i, co najważniejsze, można było powiększyć znacznie ich szybkość. Adaptacja podwozi ciężarowych do celów pasażersko-komunikacyjnych wyraziła się więc przede wszystkim w zamianie obręczy gumowych pełnych na pneumatyki, następnie w powiększeniu szybkości podwozi przez zastosowanie innego stosunku przekładni. Do bardzo niedawna mieliśmy wyłącznie tego rodzaju „przerobione” podwozia ciężarowe, które o tyle o ile sprawnie spełniały swoją rolę w przedsiębiorstwach komunikacji pasażerskiej.

Wielki błąd! Nowoczesny szybki autobus nie ma już nic wspólnego z samochodem ciężarowym, upodabnia się natomiast do luksusowego samochodu osobowego. Pasażer współczesnego autobusu żąda dużej szybkości i wygody oraz musi mieć zapewnione bezpieczeństwo. W walce konkurencyjnej, jaką podjął autobus z kolejami czynniki te muszą być bezwzględnie uwzględnione, jak niemniej i taniść przewozu pojedynczego pasażera. Tę ostatnią osiągnąć można jedynie przy pomocy jaknajwiększej nośności autobusu. Tak więc współczesny autobus musi być szybki, mieć bardzo dobre podwieszenie, mieć dużą nośność oraz dużo miejsca na obszerną karoserję, musi być absolutnie bezpieczny, to jest posiadać potężne i nie zawodzące hamulce, sprawny system kierowniczy, doskonałą równowagę osiąganą przez obniżenie środka ciężkości, a w dodatku dla zapewnienia akuratałości komunikacji musi on posiadać pewien nadmiar mocy t. j. potężny silnik. Czyż nie są to, za



Podwozie Lancia „Omicron”. Widok z przodu.

wyjątkiem tylko wielkiej nośności, wszystko charakterystyki luksusowych samochodów osobowych. I czyż nie było błędem poważnym przeznaczać do tej tak odpowiedzialnej pracy zwykłych podwozi ciężarowych, którym stawia się zazwyczaj znacznie mniejsze wymagania.

Nieracjonalność adaptacji zwykłych podwozi ciężarowych do celów komunikacji pasażerskiej spostrzegła pierwsza Ameryka a za nią Niemcy. W krajach tych od kilku lat już budują niektóre fabryki specjalne podwozia autobusowe, w których uwzględniono wszystkie, wyżej wymienione, cechy. Powstały tam nawet fabryki, budujące wyłącznie autobusy jako zupełnie specjalny rodzaj samochodów. Obecnie niektóre większe fabryki samochodów również i w innych krajach wypuściły specjalne podwozia autobusowe. Dziś więc istnieje już spory wybór specjalnych podwozi autobusowych różnych marek, a dla przykładu w jaki sposób osiągnięto w nich wyżej wymienione postulaty,

opiszemy tu jedno z najbardziej wybitnych podwozi autobusowych włoskiej marki „Lancia”, mianowicie ostatnią kreację tej fabryki — podwozie autobusowe „Omicron”.

Przedewszystkiem powiedziec należy, iż podwozie „Omicron”, przy własnej wadze 3650 kg. posiada nośność od 7000 do 8000 kg. t. j. iż w pełni odpowiada warunkom wielkiej nośności, przy której staje się możliwem dać pasażerom maximum wygody, takiej jak w prywatnym samochodzie, nie każąc im płacić za to wyższej ceny za przejazd. Decydujące znaczenie w tym wypadku ma stosunek własnej wagi podwozia do nośności. Im mniejszy ciężar martwy, t. j. własny dźwiga podwozie, tem oczywiście wypada taniej transport ciężaru użytecznego. W podwoziu „Omicron”, jak widzimy, stosunek ten jest niezwykle korzystny, gdyż nośność jest w nim dwa razy większa od własnej jego wagi. Jest to możliwem, jedynie w bardzo dużem podwoziu. Gdy w małych podwoziach ciężarowych uwa-

ża się za właściwy stosunek nośności do wagi własnej 1:1, to w miarę powiększania nośności stosunek (i to ten nietylko w samochodach) kształtuje się coraz korzystniej. Autobusy Lancia „Omicron” odpowiednio skarosowane pomieścić mogą do 70 pasażerów w tem conajmniej 35 na miejscach siedzących.

Silnik tego ciekawego podwozia jest, jak przystoi nowoczesnemu samochodowi, silnikiem sześciocylin-drowym. Średnica cylindrów wynosi w nim 100 mm., skok zaś 150 mm. Całkowita pojemność cylindrów wynosi zatem trochę powyżej 7 litrów, ilość obrotów dozwolona, jako autobusowi 1500, przy których rozwija on moc 85—90 KM. Przy 1800 obrotów, które może on robić po odłączeniu regulatora, rozwija on moc powyżej 100 KM. Cyfry te wskazują, iż silnik ten na dzisiejsze warunki należy do wolno-obrotowych, co w zrozumieniu jego konstruktora, miało zabezpieczyć go od niespodziewanych zaburzeń w regulacji i od szybkiego zużycia, któremu tak często niestety podlegają wysokowydajne współczesne silniki szybkoobrotowe. Tem niemniej konstruktor starał się uzyskać w nim jaknajwiększą wydajność i dla osiągnięcia tego celu nie zaniedbał zastosować w nim wszystkich tych ulepszeń, które to mają na celu. Tak więc znajdujemy w nim hemisferyczne komory wybuchowe z umieszczonemi w środku świecami, po dwa zawory każdego rodzaju na każdy cylinder, dwa wały rozrząd-cze, umieszczone nad głowicą i atakujące zawory garbami bezpośrednio bez jakichkolwiek dźwigni, lekkie tłoki, wykonane ze specjalnego stopu aluminiowego.

Ze cel swój on osiągnął — tego dowodem cyfry przytoczone powyżej. Piękny ten silnik, łączący w sobie ulepszenia wozów wysokiej klasy z prostotą i mocą silnika transportowego postaramy się opisać szczegółowo w oddzielnym artykule w jednym z następnych numerów

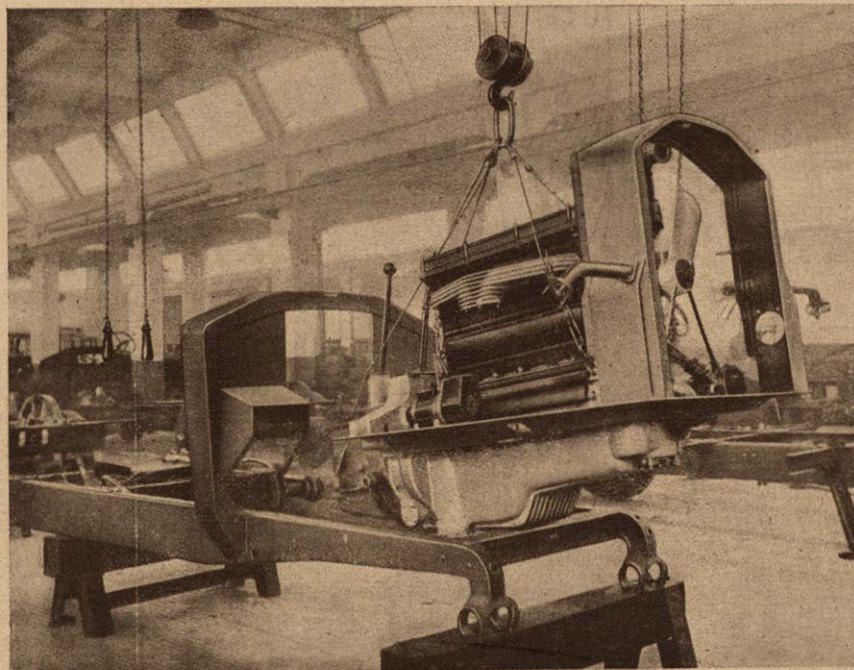
„Auta”, tutaj wymienię jeszcze jedynie kilka najbardziej charakterystycznych jego cech. Wał korbowy w silniku Lancia „Omicron” oparty jest na 7 panewkach. Sam wał posiada dużą średnicę, a panewki znaczną szerokość, wał jest przytem jaknajstaranniej zrównoważony zarówno statycznie jak i dynamicznie. Korbowody, bardzo długie, w celu zmniejszenia kąta parcia tłoka na ścianki cylindrów a co za tem idzie i owalizacji tych ostatnich, — są wykonane z prasowanej stali chromo-niklowej i posiadają przekrój podwójnego T. Smarowanie oczywiście pod ciśnieniem za pomocą pompek trybikowych w połączeniu z filtrami i specjalnym oczyszczaczem oliwy. W górnej połowie karteru umieszczono z każdej strony zamknięte szerokie otwory-drzwiczki, przez które można z łatwością dojść, a nawet w potrzebie wymienić korbowody i tłoki bez rozbierania silnika. Zapłon zapomocą dynamo-magneta „Bosch”, karburacja zapomocą karburatora „Zenith”, o potrójnym rozpylaczu, z podgrzewaniem mieszanki zapomocą wody, zaopatrzonego w filtr powietrzny „Zenith”. Pompa wodna, dodatkowa pompa oliwna oraz dynamo-magneto umieszczone są na jednym wale podłużnym z lewej strony, wzdłuż górnej połowy karteru. Wentylator powietrzny umieszczony jest na połowie wysokości silnika i napędzany od wałka pionowego, (pędzącego górne 2 wały noskowe), zapomocą przenośni ciernej. Tenże sam wał pionowy napędza regulator obrotów a w dolnym swym końcu główną pompę oliwną. Instalacja elektryczna jest marki „Bosch”.

Zwrócić specjalnie należy uwagę na specjalną budowę i duże przekroje najbardziej pracujących organów: wału korbowego, korbowodów i panewek. Smarowanie zostało potraktowane z niezwykłą starannością w imię zasady iż jedzie się wtedy tylko pewnie, gdy się dobrze smaruje. System rozrządu nie-

tylko daje możliwość zastosowania hemisferycznych komór wybuchowych, najkorzystniejszych, jak wiadomo, pod względem wydajności, ale odznacza się dużą prostotą i nieobecnością organów, wymagających częstej regulacji. Jakby jednak nie wystarczyło zbudować tak silnik, aby narażony był on jaknajmniej na rozregulowanie lub uszkodzenia, konstruktor „Omicronu” rozmieścił i uprzystępniał w ten sposób wszystkie organy swego silnika aby w razie jakiegoś uszkodzenia, naprawa odbyć się mogła możliwie szybko, bez potrzeby rozbierania całego silnika. To jest szczegół, na który niestety konstruktorzy dzisiejszych samochodów za często nie zwracają zupełnie uwagi, i narażają nabywców swych maszyn na długie kłopotliwe i kosztowne naprawy nawet w razie uszkodzenia jakiegoś drugorzędnego organu.

Podobna staranność i zwrócenie uwagi na drugorzędne nawet szczegóły konstrukcyjne charakteryzuje i inne zespoły mechaniczne tego pięknego podwozia. Równie celem w budowie swej jest sprzęgło. Jest ono jednotarczowe suche o tarczy ferodowej. Jest to obecnie naj-

trwalszy typ sprzęgła, specjalnie dobrze wytrzymały częste włączanie i wyłączanie i dzięki swej lekkości i małej inercji nie działający w kierunku hamowania. Sprzęgło to może być rozebrany i wmontowany w podwozie niezależnie od silnika i skrzynki chyżości. Ta ostatnia jest typu czterobiegowego i tworzy z silnikiem jeden blok. Niezależnie od wyszczególnionych powyżej udogodnień i ułatwień w naprawie poszczególnych mechanizmów, w Lancji „Omicron” znajdujemy jeszcze jedno, w innych markach samochodów niespotykane, udogodnienie, ważne zwłaszcza dla przedsiębiorstw komunikacyjnych, eksploatujących kilka podwozi. Mianowicie cały przedni zespół mechaniczny, to jest silnik, sprzęgło, skrzynka chyżości, mechanizm sterowy, chłodnica i tablica rozdzielcza mogą być w ciągu kilku zaledwie minut wyjęte z podwozia i zastąpione przez takiż zespół zapasowy. Daje to możliwość uskutecznienia dużych nawet napraw przy tych zespołach, bez potrzeby unieruchomienia całego samochodu i pozwala przedsiębiorstwom komunikacyjnym utrzymy-



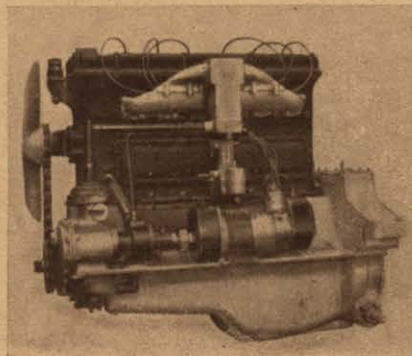
Wymiana przedniego zespołu mechanicznego w podwoziu Lancia „Omicron”.

wanie jednego takiego zespołu zapasowego zamiast całego samochodu zapasowego.

Równie starannie zostało wystudjowane w omawianym podwoziu podwieszenie i równowaga. Wysokość ramy pod pełnym obciążeniem nad powierzchnią drogi wynosi za ledwie 60 cm. t. j. podwozie to należy do typu silnie obniżonych, co ma na celu, jak wiadomo, obniżenie środka ciężkości a co za tem idzie uzyskanie t. zw. dobrego trzymania się drogi. Aby uzyskać możliwość obniżenia dalszego jeszcze karoserji w stosunku do ramy bez konieczności urządzania wewnątrz karoserji t. zw. tunelu na wał transmisyjny, co by było nawet niemożliwym w autobusie o centralnym korytarzu, zastosowano tu dowcipne i oryginalne rozwiązanie. Dyferencjał, mianowicie, został umieszczony nie pośrodku w osi podłużnej ramy, lecz przesunięty na lewo ku lewym kołom. W ten sposób wał kardanowy idzie ukośnie i podchodzi pod boczne ławki, gdzie niema już żadnej trudności umieszczenia „tunelu”. W rozwiązaniu tem półoski są różnej długości, jednakowoż prócz korzyści, jakie daje to rozwiązanie pod względem łatwości budowy karoserji i pod względem równowagi na dro-

dze, uzyskuje się jeszcze lepsze warunki pracy dla dyferencjału, który na wypukłej szosie nie podlega poręcznym wyginaniom, oraz lepszą stateczność, dzięki przeniesieniu ciężkiej masy dyferencjału bliżej ku środkowi wypukłej drogi.

Podwieszenie za pomocą resorów półelitycznych, które składają się z dużej ilości bardzo cienkich piór, przytem zawieszono są nie zapomo-



Silnik od strony karburatora.

caj uszów na sworzniach, lecz w specjalnych wieszakach suwakowych zaopatrzonych w rolki. System sterowy typu ślimakowego z trybem helikoidalnym i silnie nachylnym sterem może być umieszczony, zależnie od życzenia klienta bądź na lewo bądź na prawo.

System hamulcowy, jak przystało przy tego rodzaju ciężkim i szyb-

kim samochodzie został potraktowany z niezwykłą starannością. W ostatnich egzemplarzach zastosowano jeszcze servo-hamulec hydrauliczno-oliwny.

Z innych szczegółów mechanicznych wymienić należy jeszcze, iż rozstaw osi wynosi w Lancii „Omicron” 5,125 m. a największa długość podwozia 7,020 m. Rozstaw kół przednich 1,866 m. największa zaś szerokość podwozia — 2,184 m. Jak widać więc podwozie to posiada znacznie większą szerokość od zwykłych podwozi ciężarowych, co nie tylko ułatwia zmontowanie na niem wygodnej karoserji, ale zapewnia większą równowagę całości. Zbiornik benzynowy posiada pojemność 120 litrów, zasilanie odbywa się przy pomocy dodatkowego zbiornika i mamki próżniowej. Koła są oczywiście wymienne, tarczowe, na tyle bliźniacze o pneumatykach o dużym przekroju. Pojemność baterji akumulatorów jest 160 amperogodzin.

Jak wynika z powyższego pobieżnego opisu tego wybitnego podwozia, zostało ono zbudowane przy jaknajskrupulatniejszym uwzględnieniu wszystkich postulatów, którym odpowiadać powinno podwozie autobusowe.

Pal.



Autobus na podwoziu Lancii „Omicron”.

Samochodem po Hiszpanji

W roku ubiegłym odbyłem dłuższą wycieczkę po Hiszpanji i chcę nie tyle tu się podzielić bogactwem wrażeń, ile dać krótką informację o podróży autem po tym pięknym kraju.

Przedewszystkiem muszę powiedzieć, że jechałem tam z pewnym niepokojem: niepokojem o pneumatyki i samochód. We Włoszech i we Francji z powątpiewaniem mówiono o wartości dróg hiszpańskich. Cokolwiek pocieszał mnie jedynie doskonały, jak się później okazało „Guide bleu“ twierdząc, że „najpraktyczniej jest podróżować po Hiszpanji autem i że drogi nie zasługują na swą dawną złą opinię“. Okazuje się, że „Guide bleu“ najlepiej zna półwysep.

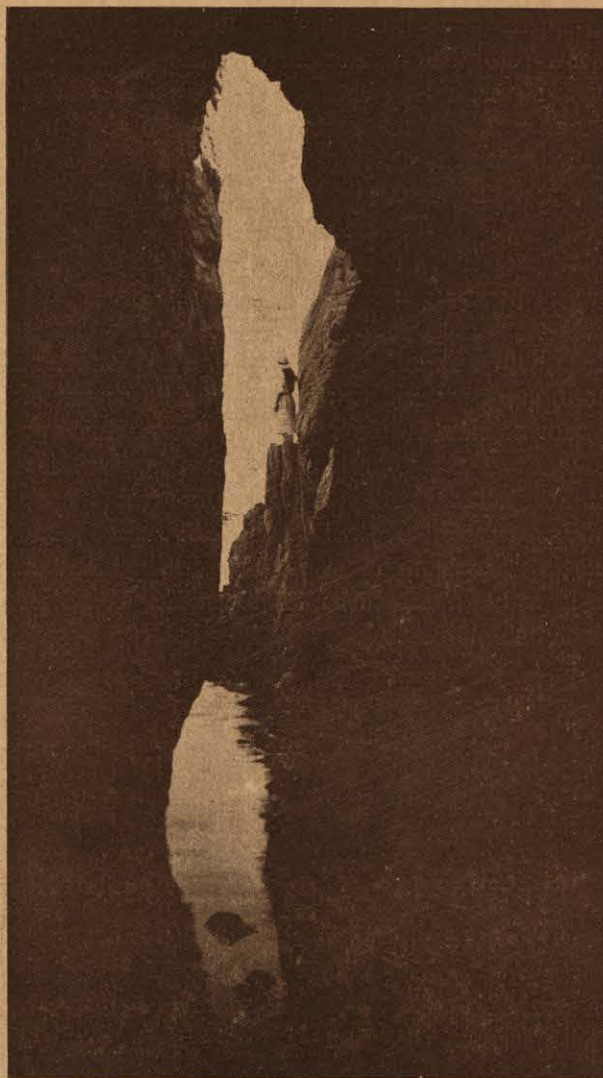
Drogi kraju są naogół w dobrym stanie, niektóre w bardzo dobrym. Przejechałem kilka tysięcy kilometrów od Prowansalji do Gibraltaru i z powrotem przez Andaluzję, obie Kastylje, Aragon i kraj Basków i wszędzie odniosłem wrażenie jednolite: — Hiszpanja buduje drogi! Buduje pierwszorzędnej wartości asfaltowe gościńce dla ruchu samochodowego o dostatecznej szerokości. Kraj posiada gościńce, zwłaszcza w partjach górskich, jakich mu może pozazdrościć nawet Francja czy Austria. Na drogach hiszpańskich poraz pierwszy w Europie widziałem świetlne sygnały na każdym znaku drogowym. Każdy zakręt w górach, na skrajach mestety ich również nie brak, jest jakby zamknięty białym długim płótkiem ze sztachet, który, rozumie się, nie zatrzymałby spadającego auta, ale doskonale wczas ostrzega kierowcę. W nocy ten płótek jest oświetlony, jak każdy znak drogowy, przez zaznaczenie na nim kilku punktów fosforyzujących. Pod tym względem Hiszpanja wyprzedziła inne kraje.

Krzywizny dróg są wszędzie rozwiązane. Wszędzie na zakrętach tor drogi ma odpowiednie pochylenie. Czuję się też trochę przykro pewnej nocy, kiedy jadąc bardzo wolno w górach na zakręcie poczułem, że prawe koła są co najmniej o czterdzieści stopni wyżej od lewych. Jadący naprzeciw mnie Hiszpan zatrzymał swój wóz i czekał aż przejadę. Znał widać drogę i wiedział, że należy jechać w tym miejscu z pewnym rozpędem co też uczynił, a wówczas pochylenie nic mu nie zaszkodziło. No, nie chciałbym się znaleźć tam podczas ślizgawicy. Co prawda niema mrozów w tym kraju słońca (było to na Lewancie) gdzie przez 260 dni w roku niebo nie zna chmurki.

Wielokrotnie natknąłem się na duże prace zmian profilu drogi. Wobec sporej ilości gór, jakie posiada półwysep, sprawa budowy jest utrudniona bo trzeba wykonywać roboty o wielkim rozmachu. Tak też Hiszpanja czyni, budując drogi samochodowe dla przyciągnięcia rze-

szy turystów. Nie są to płaskie, twarde, równe na zakrętach drogi niemieckie dla ciężkich koni i wolno posuwających się wozów, ale luksusowe gościńce dla ruchu szybkobieżnych maszyn. Hiszpanja buduje je na wielką skalę i z największym komfortem. Więc z krawężnikami, bez rowów bocznych najczęściej niepotrzebnych w tym suchym kraju. Dzisiaj rozbudowa tej sieci jest na tyle rozwinięta, że wszystkie góry kraju da się z łatwością przejechać, Pireneje, jak i góry Andaluzji czy Kastylji.

Drogowskazy naogół są gorsze od francuskich czy austriackich wielkich tarcz zdala widocznych, przy których nie trzeba zwalniać biegu, lecz są lepsze od nikłych, gdzieś pod dachem przyczepionych tabliczek niemieckich czy polskich, które trzeba odszukiwać i stawać przy



Widok nadmorski w Katalonji w pobliżu portowego miasteczka Palamos.

nich dla odczytania. Ale drogowskazy w Hiszpanji naogól są mało potrzebne, ponieważ gościńce nie mają odgałęzień. Półwysep nie zna plagi prześladowającej automobilistów między innymi w Polsce t. j. mało zwrotnego czterokołowego wozu czy też powolnych wołów we Włoszech czy w Rumunji.

Oprócz Andaluzji, gdzie środkiem lokomocji jest koń, cały półwysep jeździ na osiołku. Osioł dźwiga człowieka, oliwki, beczkę wina i wszystko co da się w słomiane sakwy włożyć, począwszy od rudy ołowianej w Union do baniek z mlekiem. Wóz w postaci dwukołowej biedki spotyka się w Katalonji lub zrzadka na mesecie. Wobec braku wozu nie istnieją drogi boczne w naszym pojęciu. Z pysznego gościńca osiołek autochtona skręca na pionowe, wydaje się, skały i o dziwo idzie po nich równie pewnie jak przed chwilą po gładkiej asfaltowej drodze.

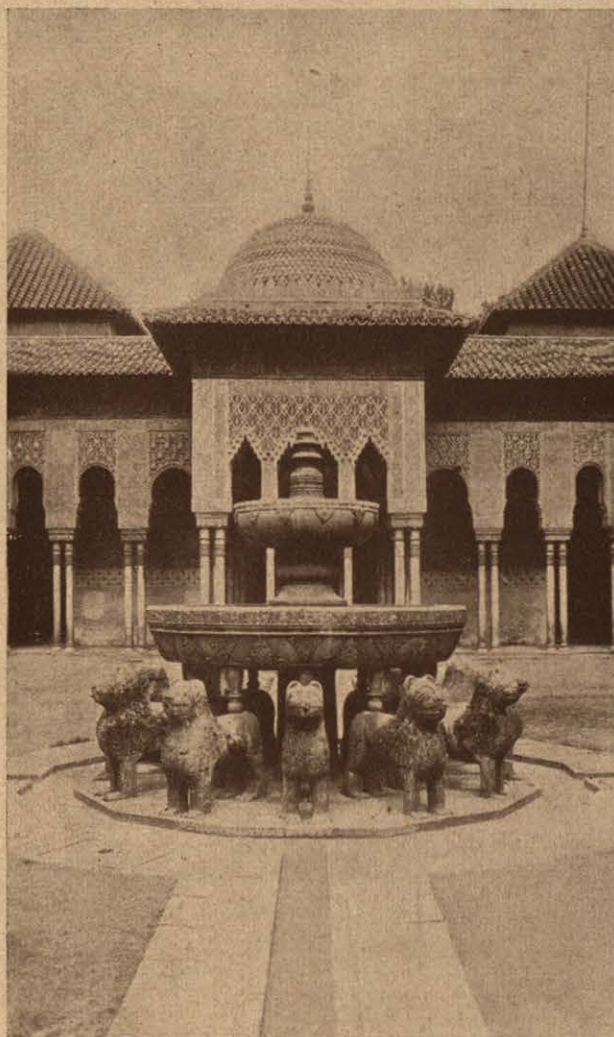
Brak więc dróg bocznych, niepotrzebnych dla osła, głównego środka lokomocji, sprawia, że trudno tu zabłądzić, a nawet wprost niepodobna. Droga ciągle jest jedna, samotna, rzadko się z drugą krzyżuje, a gdy rozdziela się na dwie, to dzieje się to zawsze w jakiejś miejscowości, gdzie o informację łatwo.

Z tym brakiem dróg bocznych łączy się też charakterystyczna cecha — oto w Hiszpanji rzadko gdzie można zjechać z gościńca, choćby dla kilkogodzinnego odpoczynku a w okolicach górskich jest to wogóle niemożliwe (tak jak we Włoszech).

Osobliwością dróg hiszpańskich jest policja. Wszystkie drogi są patrolowane przez karabinierów. W każdej wsi wita cię dwóch pięknie ubranych panów, poważnie spoglądających na mijające ich auto. Trzy, cztery razy dziennie należy przedstawiać się spotkanym patrolom i informować skąd i dokąd jedziesz. Szczególnie spotykasz się z tem na pograniczu z Francją, a zwłaszcza w Katalonji zalanej policją. Ta ciągła kontrola nie wpływa mile na cudzoziemców. Dodać należy, że wszelkie te zetknięcia z władzami na gościńcach są utrzymane w tonie wykwińskiej uprzejmości na jaką tylko chyba jeden Hiszpan umie się zdobyć.



Woziwoda w Granadzie.



Dziedziniec Lwów w Alhambrze. Cudo architektury maurytańskiej w Granadzie.

Pod względem sportowym jazda po gościńcach Hiszpanji nie da się porównać z żadnym innym krajem europejskim. Szybkość można rozwinąć dowolną i stale ją utrzymywać. Wpływa na to: brak wozów z leniwymi woźnicami, stąd koleiny niszczące pneumatyki, są rzeczą tam nieznaną. W związku z tem brak na gościńcach (co za szczęście!) żelastwa, które dziurawi opony. Osły są zwierzętami inteligentnymi i na widok samochodu przewodnik karawany, złożonej z pięciu—siedmiu osiołków, bez namowy poganiacza skręca do krawężnika i staje, a nie na podobieństwo wołów we Włoszech, czy zdesperowanych koni w Polsce pcha dyszel w chłodnicę. Brak leniwych woźniców (przekleństwo Włoch i Polski!) również jest w tym kraju rzeczą miłą. Zsłyszawszy sygnał każdy obywatel hiszpański gwałtownie skręca czy to jadąc biedką, czy na osiołku czy też idąc pieszo i daje drogę. Jedź człowieku, który się spieszysz! A nawet nie trzeba dawać sygnału, w tym kraju ludzie mają słuch jakiego można im pozazdrościć. Usłyszawszy zdaleka warczenie silnika schodzą w prawo. Z początku nie rozumiałem tego. W Polsce dobrze trzeba nahałaso-



Typ hiszpanki.

wać żeby ci drogę dali, we Włoszech możesz wyladować akumulatory gniotąc klakson, aby ci dali przejazd, a tu — nic. Wszyscy ci ustępują z drogi jakby tknięci prądem, czy to nakaz policyjny?—Teraz wiem, że jest to wynikiem kultury ludu hiszpańskiego. Moment pierwszego zetknięcia się dwóch nieznanym sobie ludzi cechuje w tym kraju życzliwa uprzejmość, a w stosunku do cudzoziemca — każdy się tu czuje gospodarzem. Drobnym epizodem zilustruje lepiej od długich pochwał moje słowa. Gdzieś między Madrytem a Saragossą, wracając już do domu w porze deszczowej, asfaltowy gościniec posypano dla ochrony gliną. Po kilku dniach deszczu glina lepiała się niemiłosiernie i wreszcie gęsta warstwa zaklepała mi całe podwozie, koła, hamulce, nawet biegi przestały działać. Musiałem nocować na drodze. Rano wziąłem się do czyszczenia wozu. I wówczas przybiegł pędem jakiś „camíneros“, dróżnik. Obywatel ten w lachmanach z największym zapalem czyścił wraz ze mną kilka godzin wóz, nie wziął napiwku i na pożegnanie ofiarował kosz winogron ze swej winnicy.

Tak więc jazda na gościńcach Hiszpanji jest najmil-

szą w Europie. Nie są to martwe włoskie autostrady, lecz żywe drogi, gdzie spotyka się miłych i uprzejmych ludzi. Ruch automobilowy jest nikły, oprócz Madrytu i Barcelony, gdzie trochę tłoczno, rozumie się, że nie tak jak w porcie marsylskim, ale tłoczno.

Stacji benzynowych więcej jak w Polsce. Ceny benzyny niższe. Wozy polskie kursują bez żadnych ograniczeń. Coprawda przy wjeździe w Junqura złupiono ze mnie, jak się później okazało nieprawnie, dziesięć pesetów wydając „patento turistico“, na którym było napisane, że „aduana salida“ to jest posterunek celny wyjściowy ma odemnie ściągnąć dwa pesety za każdy dzień pobytu. Tymczasem posterunek celny w Roncevalles był lepiej poinformowany i nie wziął nic, robiąc honory pierwszej polskiej maszynie, która tędy przechodziła.

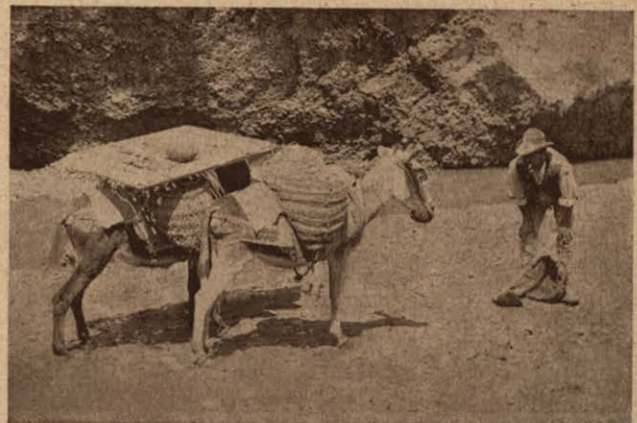
Garaży więcej jak w Polsce, części zamienne jak wogóle wszystkie fabrykaty bardzo drogie. Za drobiazg do maszyny kosztujący we Francji piętnaście franków zapłaciłem dwanaście pesetów to jest czterdzieści osiem franków.

Mapy automobilowe półwyspu, już bodaj w całości, wydał znany fabrykant gum Michelin. Mapy te są dokładne i dobre.

Muszę dodać, że niepokój mój co do pneumatyków okazał się usprawiedliwiony. Zniszczyłem je zupełnie na objazdach, a raczej z powodu braku objazdów. Tu górą Niemcy czy Austriacy, gdzie istnieje kult dla objazdów. Część odcinków dróg Hiszpanji jest jeszcze w budowie, wogóle tempo rozbudowy dróg pierwszorzędne. Możliwość budowy objazdów w górach jest utrudniona a nawet wykluczona. Coprawda dałoby się tu i ówdzie zrobić jedną stronę drogi, lecz przedsiębiorcy hiszpańscy nie ustępują naszym i walą ostro szuter na cały tor.

Sądząc z tempa prac Hiszpanja zakończy całkowicie budowę swych głównych gościńców za jakieś dwa lata. Wobec suchości klimatu i braku stałych i wytrwałych niszczycieli (wody, wozów i koni) drogi te będą w stanie przez długie lata znakomitym nawet bez konserwacji.

R. Umiaśtowski.



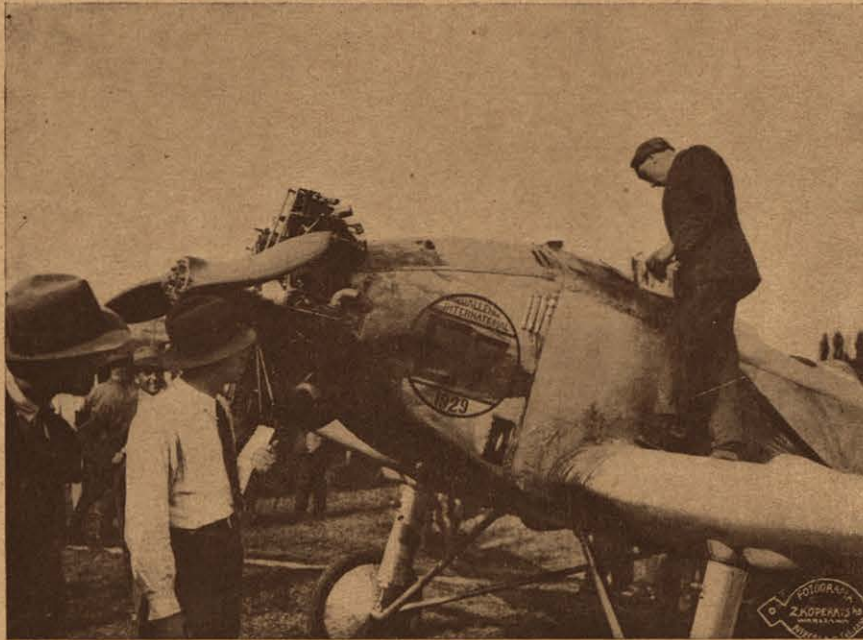
Środek lokomocji w Hiszpanji.

MIĘDZYNARODOWY RAID AWIONETEK W PRZELOCIE PRZEZ WARSZAWĘ

Nr 9

A U T O

ROK VIII



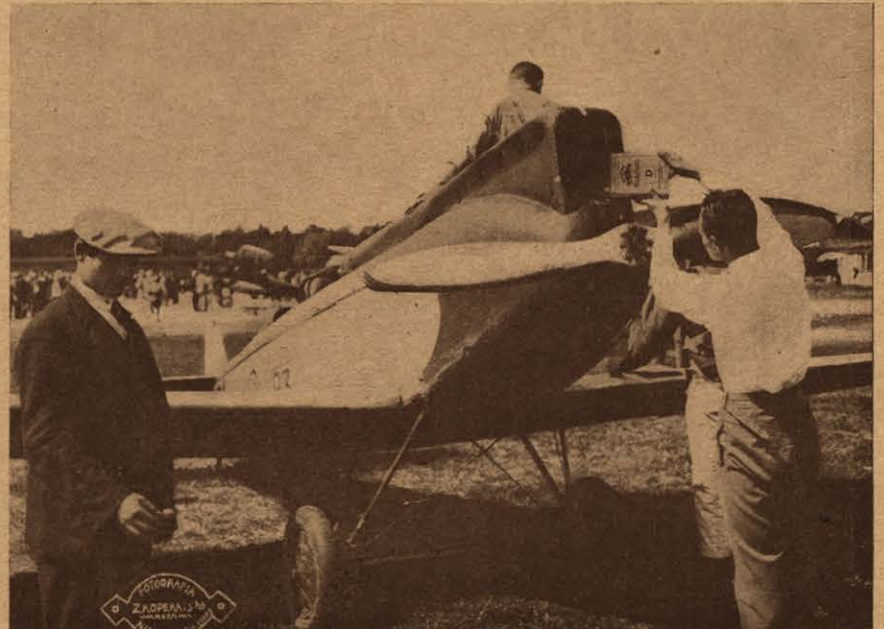
Lotnik Delmotte na samolocie Caudron z silnikiem Salmson.



Dyr. Inż. Tadeusz Marchlewski i pilot Suster przed aparatem Fiat A. S. I.



Zespół samolotów Fiat A. S. I.



Lotnik Carberry na samolocie R. K. 25 z silnikiem Cirrus.

NIEBEZPIECZEŃSTWO ULICY

Minęły wprawdzie czasy, kiedy to człowiek był bezwolnie poddany naturze. Minęły i czasy wielkiej wojny, która kosztowała dziesiątki tysięcy żyć ludzkich. Zdawać-by się mogło, że poziom kultury i techniki XX-go wieku zapewnia jaką-taką możliwość spokojnego życia i że nie grozi nam specjalne niebezpieczeństwo utraty cennego materiału ludzkiego. Tymczasem jednak...

Minęła wielka wojna i walczyliśmy w dalszym ciągu z wrogami w postaci raka, gruźlicy i chorób nagminnych, obok nich zaś z rozwijającą się w zastraszającym stopniu plagą śmiertelnych wypadków samochodowych. Jeden z najpoważniejszych niemieckich autorów, dr. K. Volkmann z Düsseldorfu, czołowy niemiecki bojownik w imię bezpieczeństwa ulicy powiedział, iż „o ile stosunki uliczne w Niemczech nie ulegną zasadniczej zmianie, to w przeciągu 20 lat kosztować one będą Niemców tyle żyć ludzkich, ile ich kosztowała właś-

Napisat

BOLESŁAW J. KACHEL



Chroń się przed niebezpieczeństwem!

nie wielka wojna, to jest około 2 milionów“. Jeśli zważymy groźbę takiego powiedzenia, to zrozumiemy, jak doniosłą jest sprawą walka o bezpieczeństwo ulicy. Wypadki samochodowe, które przed wojną europejską zajmowały w statystyce wypadków miejsce ostatnie, ustępując wypadkom, wywołanym pijaństwem czy pożarami, zajmują dziś bezapelacyjnie pierwsze miejsce. Wszystkie typy wypadków dały się w mniejszym lub większym stopniu wypełnić przez odpowiednią propagandę, przez tłumaczenie szkodliwości nieprzestrzegania przepisów lub nadużywania czynników, które je wywołały, przez poprawę warunków pracy — jedynie wypadki samochodowe uporeczywie wzrastają i osiągnęły przeciętnie bez mała 20-krotne zwiększenie się ich w stosunku do czasów przedwojennych. Tłumaczenie, iż wzrosła ilość samochodów, nie wytrzymuje krytyki. Wiemy przecież dobrze,

jak znacznie w czasie wojny i po niej wzrósł alkoholizm, który jednak nie wywołuje dziś tak zastraszającego spustoszenia, jak automobilizm. A przecież, gdy alkohol jest objawem niezdrowym, automobilizm uważany jest za wykładnik postępu kultury!

Brak naukowych podstaw o przyczynach wypadków samochodowych musi pociągać za sobą bezplanowość walki z temi wypadkami. Jeśli w Polsce przystępujemy do rozpatrywania jakiegoś nowego problemu, jakim jest właśnie walka z wypadkami samochodowymi, to zwracamy się przede wszystkim do ustawodawstwa, nakazów i zakazów, utrudnień i ułatwień. Lecz tak, jak trudno jest jedynie przy pomocy przepisu usunąć wypadki, związane z pracą w zakładach przemysłowych, tak samo wyłącznie prawo nie usunie plagi wypadków samochodowych. Nieznajomość znaczenia poszczególnych grup przyczynowych jest tu błędem najważniejszym.



Jedź ostrożnie! Unikaj tragicznych wypadków! W ciągu ostatniego roku padło ich ofiarą 7000 dzieci!



Oglądaj się dla własnego bezpieczeństwa! Stojące wzdłuż chodnika samochody zasłaniają niebezpieczeństwo jeźdni!

Zwalczanie wypadków ruchu ulicznego musi być oparte na naukowym zbadaniu przyczyn tych wypadków. W tym celu niezbędną jest przede wszystkim dokładna statystyka wypadków ruchu ulicznego, statystyka, u nas niestety dotychczas nieprowadzona, podczas gdy Anglja czy Ameryka prowadzą takie wzorowe statystyki od szeregu lat. Prowadzimy w Polsce statystyki pojazdów mechanicznych, kierowców, tryptyków, liczby zagranicznych samochodów, przybyszających do nas — nie prowadzimy jedynie koniecznej statystyki wypadków. A jednak wtedy dopiero, gdy na podstawie dokładnej i szczegółowej statystyki poznamy najważniejsze przyczyny wypadków, wtedy dopiero walka z nimi w poważny sposób da się przeprowadzić.

Już dziś jednak na podstawie doświadczeń amerykańsko-angielskich stwierdzić można, iż niezmiernie doniosłym czynnikiem zwalczania wypadków ruchu ulicznego jest **w y c h o w a n i e** wszystkich, użytkujących ulicę. Anglja wyplenila 50% wypadków w fabrykach jedynie przez wychowanie robotnika, Ameryka zmniejszyła o 75% wypadki samochodowe dzięki dwunastoletniej stałej i na programie opartej pracy wychowawczej*). I to mimo stale wzrastającego ruchu ulicznego i rozwoju automobilizmu. Wychowanie musi jednak postępować drogą nie rewolucyjną, a ewolucyjną — żadne nagłe zmiany nie tu nie pomogą. Nie pomogą ani wzmożone kary doraźne na kierowców i przechodniów, tak, jak nie pomoże jednorazowo zorganizowany, najkapitałniejszy nawet, tydzień czy miesiąc nauki chodzenia po ulicach. Potrzebną tu jest pomoc władz, nauczycielstwa, prasy, filmu,

*) Cyfry dotyczące wypadków samochodowych w Ameryce i niektórych innych krajach podane były w artykule p. Minchejmera p. t. „O stworzenie racjonalnej statystyki wypadków samochodowych“, zamieszczonym w № 1 „Auta“ z r. b.



Co za rozpacz!!

duchowieństwa, radja, klubów samochodowych i t. d. i t. d. Przy takich pomocach pracowały Safety-First, organizacje, mające na celu polepszenie warunków bezpieczeństwa ruchu ulicznego w Anglii, Ameryce, Kanadzie i od lat dwu w Australji. W każdym z tych krajów walka z niebezpieczeństwem ulicy stała się dzięki specjalnym metodom poniekąd ruchem mas ludności, jej programem. Wielkie plakaty w szkołach, garażach i miejscach widocznych, filmy, ilustrujące ulicę w ruchu, konkursy wśród młodzieży szkolnej, do których stanęło w tym roku około ćwierć miliona dzieci, propaganda ustna w najmniejszych nawet dziu-

rach prowincjonalnych, organizacje samowychowawcze, t. zw. Order of the Road, o których w swoim czasie obszernie na łamach „Auta“ pisałem, wielkie meetingi Safety First Association, kongresy drogowe, odczyty fachowców, specjalne dorywcze i perjodyczne wydawnictwa — wszystko to uczy w Anglii i Ameryce, Kanadzie i Australji o niebezpieczeństwie ruchu ulicznego i o unikaniu tego niebezpieczeństwa. Taka stała i na programie oparta nauka musiała przecież dać dobre rezultaty. Jak to wygląda w praktyce, tego dowodem, iż w Ameryce przygotowano na rok bieżący 100 nowych pomysłów plakatów propagandowych dla zwalczania niebezpieczeństwa ulicy. Z liczby tych plakatów 50 przeznaczono dla wychowania dzieci, które pozatem poddawane są planowej kampanji w szkołach i przy pomocy specjalnego wydawnictwa Safety Education Magazine.

Recz prosta, dalecy jesteśmy od podobnej organizacji i nie prędko ją osiągniemy. Nietylko my, ale inne kraje europejskie, na czele których kroczą Niemcy, gdzie po raz pierwszy w roku ubiegłym ogłoszono dokładnie przeprowadzoną statystykę wypadków w Prusach. Statystyką ta, podana poniżej, wykazuje, iż wypadki w Anglii, U. S. A. i Kanadzie są znikomo małe w porównaniu z Prusami.

Wypadki śmiertelne na 1000 samochodów w roku 1928:

Prusy	10.2
Anglja	2.23
U. S. A.	1.1
Kanada	0.6

Cyfry mówią same za siebie. Powinniśmy mieć cyfry polskie i na nich, poza wszystkim innym, opierać walkę. Na ich wymowie. Zanim je jednak osiągniemy, zanim zorganizujemy ich zebranie dokładne, plon, jaki zbiera śmierć na ulicy, winien nas spowodować do natychmiastowej energicznej akcji ratunkowej.





GRAND PRIX POLSKI

Rozwój sportu motocyklowego ciągle u nas postępuje kulawo i to, co jest najbardziej irytujące, nie tyle z powodu niesprzyjających warunków, które z roku na rok stają się coraz to lepsze, ile z powodu wadliwej, niedołężnej organizacji. Wszystkie niemal kluby i związki motocyklistów pogrążone są u nas w martwocie i bezczynności, a wszelkie próby zaradzenia złemu spełzały dotychczas na niczem.

Wielkie nadzieje pokładane są obecnie w poważnej zmianie, jaka dokonana została ostatnio w ustroju polskiego sportu motocyklowego. Mianowicie siedzibę Polskiego Związku Motocyklowego przeniesiono kilka tygodni temu do Katowic, przyczem zmieniono także władze Związku, wybierając je zśród wybitnych jednostek Śląskiego Klubu Motocyklowego, największego obecnie i najruchliwszego Klubu motocyklowego w Polsce. Jakie będą skutki tej reformy — pokaże przyszłość, przyczem można być pewnym, że gorzej niż dotychczas napewno nie będzie, bo być

nie może. Tymczasem zaś, jako skutek przeniesienia siedziby Związku na Śląsk, tam właśnie zostały ro-

Właone zdjęcia Redakcji „Auto”.



Znana motocyklistka pani Loteczkowa brała udział w wyścigach o Grand Prix Polski

zegrane drugie zawody o Grand Prix i o Mistrzostwo Polski.

Lokalną organizacją zawodów, które odbyły się w niedzielę 1 września, zajął się Śląski Klub Motocyklowy. Organizatorzy wzięli się do dzieła z dużą dozą energii i zapału, a mając zapewnioną daleko idącą pomoc władz, stworzyli imprezę zakrojoną na bardzo szeroką miarę. Jednak pomimo wszystkich starań nie osiągnęli oni stuprocentowego sukcesu i to właśnie skutkiem ogromnego rozmachu całego przedsięwzięcia. Wszystkie nasze Kluby, nie tylko motocyklowe lecz i samochodowe, cierpią na wspólną bolączkę, jaką jest brak ludzi chętnych do pracy przy urządzeniu imprez sportowych i z tem nie policzyli się organizatorzy Grand Prix, biorąc na siebie w rezultacie, w kilka zaledwie osób, zadanie ponad siły. Dlatego ostateczne wrażenie, jakie wyniosłem z zawodów, nazwać mogę z pewną dozą przesady, rozpętaniem żywiołów.

Wyjaśnię to ściślej na kilku przykładach. Na wyścigi wybrany



Przyjęcie maszyn na rynku w Katowicach.

został piękny obwód szosowy, długości przeszło 27 kilometrów, niestety jednak coś w ostatniej chwili nie dopisało i większa część trasy nie została niemal wcale przygotowana do biegu. Na zawody przybyły ogromne tłumy widzów, które najskromniej oceniać można na 100.000 osób, co z tego jednak, kiedy byli to niemal wyłącznie widzowie darmowi, gdyż organizacja kasowa nie dorosła do wielkości zadania. W ten sposób straconą została okazja zebrania kwot, któreby może od razu postawiły na nogi Polski Związek Motocyklowy pod względem finansowym. Olbrzymie masy publiczności nastęrczały naturalnie wiele trudu z utrzymaniem porządku, który był jaki taki dotąd, dopóki czołowi zawodnicy nie ukończyli biegu. Potem ramy organizacji nie wystarczyły do powstrzymania tłumów, które zajęły szosę, tak iż maruderzy kończyli wyścig na drodze zapchanej ludźmi i pojazdami. Na starcie stanęła nieotworzona jeszcze u nas dotychczas liczba motocyklistów, niestety jednak w tej masie konkurentów potracili głowy komisarze sportowi i chronometrażysci, tak iż wielu jeźdźców robiło niepotrzebnie więcej okrążeń niż to było przepisane. Niektórym tego wcale nie zaliczono, co spowodowało pokrzywdzenie

kilku jeźdźców przy klasyfikacji. Słowem zawody były niewątpliwie wielkie i potężne, ale ta ich potęga stanowiła groźny żywioł, z którym organizatorzy nie umieli sobie poradzić. Pod tym względem wyścigi były ciekawą lekcją, na której wiele mogły się nauczyć w zakresie organizacji wszystkie nasze Kluby samochodowe i motocyklowe.

Co jest przytem najciekawsze, za wszystkie wymienione usterki organizacyjne nie należy mieć pretensji do organizatorów, stwierdzić bowiem należy ich rzetelny wysiłek i ogromną pracę, które w innych, bardziej zwykłych dla na-

szych stosunków warunkach, zapewniłyby zawodom całkowity sukces. Faktem jest, że rozmachem organizacji tegoroczne zawody o Grand Prix przeszły wszystko co dotychczas w Polsce w tym zakresie widzieliśmy. I to jest bardzo poważny zadatek na przyszłość, który każe wierzyć, że już niedługo mieć będziemy zawody ani trochę nie gorsze od najpoważniejszych imprez zagranicznych.

A teraz kilka słów o samych wyścigach. Trasa biegu, wiodła od trybun na starcie przez Murcki, Wesołą, Krasów, Kosztowy, Brzezinkę, Mysłowice i Giszowiec z powrotem na start. Długość jednego okrążenia toru wynosiła 27,4 km. Motocykle kategorii 175 i 250 ccm. miały do przebycia dziewięć okrążeń toru czyli 246,6 km., dla wszystkich zaś wyższych kategorii było przepisane jedenaście okrążeń, czyli 301,4 km.

Ze startu wyruszyło 43 motocyklistów z Polski, Niemiec i Gdańska. Zawodowi jeźdźcy niemieccy okazali się rzecz prosta najszybsi, przyczem zupełnie bezkonkurencyjni byli Huth i Brudes, startujący na silnych maszynach B. M. W. Obaj ci jeźdźcy przeszli na czele cały dystans, uzyskując w rezultacie niemal jednakowy czas ze wspólną szybkością przeciętną 100



Start kategorii 250 cm.

klm./g. Huth prowadził od startu aż do końca jedenastego okrążenia i dopiero na ostatnim zakręcie Brudes zdołał go wyminąć, wygrywając w ten sposób nagrodę Grand Prix Polski, ofiarowaną przez p. Prezydenta Rzeczypospolitej. Huth skończył wyścig na drugim miejscu z różnicą zaledwie dwóch sekund.

Dalsze dwa miejsca w ogólnej klasyfikacji przypadły również doskonałym jeźdźcom niemieckim. Trzecim był słynny Klein na D. K. W., a czwartym niemniej sławny Ernst na A. J. S. Dopiero na piątym miejscu klasyfikował się najlepszy jeździec polski, Poschadel na A. J. S.

W poszczególnych kategoriach ostateczna klasyfikacja wypadła następująco:

Kat. 175 ccm.: 1. Malicki (James) 3 g. 56 m. 57 s., szybkość średnia na godzinę 63 klm.; 2. Przybyła (Monet Goyon) 4 g. 02 m. 08 s.; 3. Pielawski (Monet Goyon) 4 g. 57 m. 38,4 s.

Kat. 250 ccm.: 1. Wargin (D.K.W.) 2 g. 52 m. 30,4 s., szybkość średnia na godzinę 86 klm.; 2. Horwitz (D. K. W.) 2 g. 53 m. 30,4 s.; 3. Kremmin (D.K.W.) 4 g. 12 m. 50 s.

Kat. 350 ccm.: 1. Klein (D.K.W.) 3 g. 12 m. 33,4 s., szybkość średnia na godzinę 93,6 klm.; 2. Ernst (A.J.S.) 3 g. 17 m. 12,4 s.; 3. Poschadel (A.J.S.) 3 g. 35 m. 20,8 s.; 4. Heryng (Raleigh) 3 g. 40 m. 14 s.; 5. Stolz (Standard) 3 g. 57 m. 50 s.; 6. Barthelt (Chater Lea) 4 g. 06 m. 52,8 s.; 7. Breslauer (Coventry Eagle) 4 g. 11 m. 30,4 s.

Kat. 500 ccm.: 1. Roehr (Ariel) 3 g. 39 m. 19,6 s., szybkość średnia na godzinę 84 klm.; 2. Drews (D.K.W.) 3 g. 50 m. 46 s.; 3. Radzicki (Ariel) 5 g. 02 m. 04,8 s.

Kat. powyżej 500 ccm.: 1. Brudes (B.M.W.) 3 g. 01 m. 45,2 s., szybkość średnia na godzinę 100 klm.; 2. Huth (B.M.W.) 3 g. 01 m. 47,2 s.; 3. Łapin (A.J.S.) 3 g. 51 m. 52,2 s.



Start kategorii 350 ccm.

Tytuły Mistrzów Polski otrzymali: w kategorii 175 ccm. Malicki, w kategorii 250 ccm. Wargin i we wszystkich pozostałych kategoriach Poschadel, który miał najlepszy

czas ze wszystkich jeźdźców polskich. Zaznaczyć wypada, że Wargin i Poschadel zdobyli tytuły Mistrzów po raz drugi z kolei.

Marjan Krynicki.

Z ŻYCIA SZKOŁY CZOŁGÓW I SAMOCHODÓW



Major Wacław Hryniewski.

Ostatnim Dziennikiem Personalnym M. S. Wojsk. został przeniesiony na stanowisko D-cy 5-go Dywizjonu Samochodowego w Krakowie Major Wacław Hryniewski, dotychczasowy długoletni Komendant Szkoły Czołgów i Samochodów w Warszawie.

Łącząc wybitne zalety energicznego i wymagającego zwierzchnika, a jednocześnie najlepszego kolegi i przyjaciela,

Major Hryniewski umiał pozyskać sobie serca wszystkich swych podkomendnych.

Po zakończeniu ćwiczeń letnich w Ośrodku Ćwiczebnym w Biedrusku i roku szkolnego, Major Hryniewski był serdecznie i z żalem żegnany przez cały personel Szkoły, zaś w dniu 3. z. m. korpus oficerski podejmował odchodzącego Komendanta obiadem, na który przybył również i Szef Broni Pancernych M. S. Wojsk. p. pułk. Madejski.

W szeregu pożegnalnych przemówień szczególnie koledzy, podnosząc wybitne zalety Majora Hryniewskiego, życzyli mu dużo szczęścia i powodzenia na nowym zaszczytnym stanowisku.

Między innymi, piękne przemówienie nacechowane serdecznością i koleżeńską wygłosił Major Liro dyrektor nauk Szkoły, wręczając jednocześnie skromny upominek od korpusu oficerskiego.

W prostych żołnierskich słowach odpowiedział na wszystkie przemówienia Major Hryniewski ze wzruszeniem dziękując zebranych kolegom za dowody prawdziwego przywiązania i serdeczności.

INŻ. O. POPOWICZ

CZEGO NAUCZYŁA NAS 5.000-KILOMETROWA WYPRAWA TURYSTYCZNA NA MOTOCYKLU?

Inż. O. Popowicz, członek P. K. M. w Katowicach nadesłał nam swe spostrzeżenia z 5.000 kilometrowej wyprawy turystycznej na motocyklu. Autor, rezygnując zupełnie z opisu zwiedzanych miejscowości, podaje w formie rzeczowego sprawozdania praktyczne, z doświadczenia wzięte dane, dotyczące wielkiej turystyki motocyklowej. W przekonaniu, że dane te będą użyteczne dla niejednego z naszych czytelników-motocyklistów przy projektowaniu podobnych wypraw, zamieszczamy w całości nadesłany nam artykuł.

(R).

Tegoroczną wycieczkę odbyłem w towarzystwie p. inż. Kozakiewicza z Chorzowa wzdłuż następującej trasy:

Królewska Huta — Cieszyn — Ołomuniec — Brno — Znajm — Wells — Salzburg — Innsbruck — Brenner — Merano — Silandro — Stelvio — Tirano — Sondrio — Lecco — Milano — Novara — Torino — Briançon — Cap — Nyons — Nimes — Montpellier — Perpignan — Gerona — Barcelona — Figueras — Carcassonne — Albi — Rodez — St. Flour — Clermont Ferrand — Moulins — Creusot — Dôle — Pontarlier — Lausanne — Aigle — Estaad — Interlaken — Brienz — Luzern — Will — St. Gallen — Bregenz — Lindau — Memmingen — München — Straubing — Pilsen — Praha — Litomyśl — Ołomuniec — Cieszyn — Królewska Huta.

Podróż odbywaliśmy jedynie dla przyjemności, bez zamiaru zdobywania jakichkolwiek rekordów odległości czy też chyżości. Jeśliśmy robili mimo to dość długie etapy dzienne, to tylko dlatego, że krótkość urlopu nie pozwalała na zatrzymywanie się w przepięknych okolicach, przez które przejeżdżaliśmy.

Traktując naszą podróż ze stanowiska turystów, a nie pożeraaczy kilometrów, wybieraliśmy drogi nieznane nam jeszcze i najbardziej interesujące, a niekiedy nieznacznie najwygodniejsze, czasem nawet tak ciężkie, że słabsza od mojej maszyna mego towarzysza, mimo całej jego rutyny w górskiej jeździe, ledwie zdołała się wdrapać na te ostre serpentyny. 20% spadku nie należało do rzadkości. Przeważną część trasy

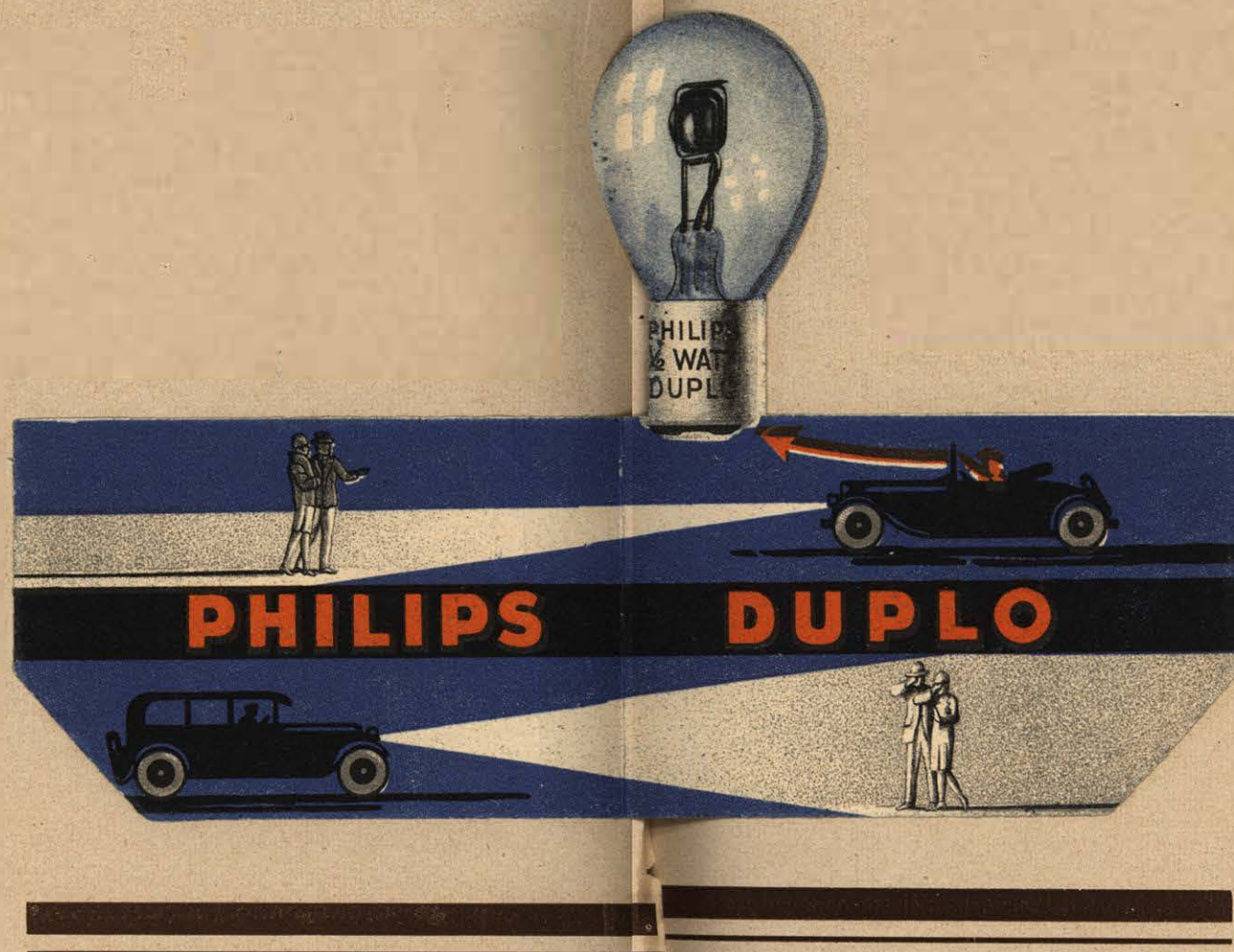
wiodła górami, punktem zaś najwyższym było Giogo del Stelvio położone 2760 m. nad poziom morza. Pobliskie Merano leży na 320 m. tylko! To może dać pojęcie o spadkach i serpentynach jakie nasze maszyny musiały pokonać.

Mój towarzysz jechał na F. N. typu Sahara 350 cm³, model z roku 1927, mający już wiele tysięcy kilometrów wiernej służby za sobą.

Ja sam miałem O. E. C. duplex steering z resorowaniem obu kół, motorem Jap. O. H. V. 500 cm³ o podwójnym wydmuchu, ze skrzynką biegów Burmana.

Obie maszyny na solo, wyekwipowane w balony 27" × 4". Niewielkie walizki fibrowe w pokrowcach z żaglowego płótna przytroczone do bagażników i kawalerskie skórzane juki wystarczały nam doskonale na pomieszczenie całego bagażu. Moja maszyna wyposażona była prócz tego w tachometr Bonniksena z napędem od przedniego koła, rejestrujący samoczynnie czas jazdy oraz kilometry dzienne i całkowite. Temu zawdzięczam dokładne i niezależne od fantazji dane średnich i maksymalnych szybkości jazdy.

Oto mój Bonniksen wykazał w końcu podróży 5017 kilometrów przejechanych w ciągu 121 godzin jazdy,



co daje średnią z całej tury 41,4 km./godz. Średnie poszczególnych etapów mniej ciekawych i bez przejazdów przez większe miasta przekraczały 60 km./g.

Podróż całą odbywaliśmy w 15 etapach robiąc przeciętnie 345 km na dzień. Najdłuższy etap dzienny był to przejazd przez Massif Central we Francji, 430 km. od Albi do Moulins ujechanych w ciągu 10 godz. efektywnej jazdy. Cała zaś wycieczka trwała 29 dni, z czego 8 dni spędziliśmy w Barcelonie, 4 w Interlaken, 1 w Creusot i 1 w Serres.

Na to wszystko spotrzebował mój Jap zaledwie 135 litrów benzyny dając mi nader niskie średnie 2,62 l. na 100 kilometrów. Wyregulowanie gaźnika na największą ekonomję nie wpływało bynajmniej ujemnie na moc motoru. Zaproszony przez pewnego Włocha do wyścigu na przestrzeni Magenta-Novara, niczego w maszynie nie zmieniając, osiągnąłem bez trudu 112 km./godz.

Za to zużycie oliwy było wcale pokaźne, gdyż według starej zasady: kto smaruje ten jeździe — smarowałem wydatnie, nie szczędząc Mobiloilu BB i zużyłem 11 i pół blaszanek, t. j. 0,445 l. na 100 km.

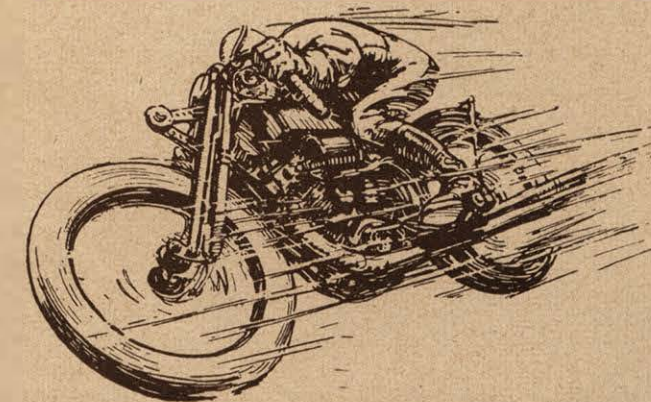
Brak mi danych dla F. N.'a, zużył on jednakże więcej benzyny od mojego Jap'a — zbyt często musiał używać pełnego gazu, by mi dotrzymać kroku.

Przed wyruszeniem w podróż opatrzyliśmy obie maszyny nader starannie. Ponadto, w ciągu podróży, zrobiliśmy dwukrotnie gruntowną inspekcję. Nie szczędząc pracy wyczyściłem za każdym razem głowicę i tłok, wypłókałem skrzynkę biegów i karter, wymoczyłem w loju oba łańcuchy, wyczyściłem sprzęgło, opatrzyłem wszystkie linki i skontrolowałem wszystkie mutry. Trud ten opłacił się sownicie. Poza temi inspekcjami, przez cały czas wycieczki nie tykałem narzędzi. Miałem jeden jedyny defekt pneumatyka — gwóźdź w tylnym kole. Tyleż miał i mój towarzysz. Dla dokładności dodam jeszcze, że raz na 400 — 500 km. czyściłem świecę.

Z części zapasowych wiozłem z sobą: 2 wentyle wraz ze sprężynami, 3 pierścienie tłokowe i 6 ogniw łańcucha. Wszystko to jednak wróciło nietykane do domu. Wyznać tu muszę, że w każdą następną podróż coraz mniej części rezerwowych zabieram ze sobą. Niejeden z czytelników mocnoby się ubawił, gdybym mu opowiedział ile i jakie części zapasowe miałem z sobą w jukach, kiedy to przed kilku laty wybierałem się w moją pierwszą podróż motocyklową.

Na zakończenie dodam jeszcze, że w ciągu całej drogi posuwaliśmy ostrożność w jeździe do ostateczności. Dzięki temu, prócz dwu kur, nie rozjechałem ani nie potrafiłem niczego i mimo kilku etapów odbytych w czasie uprzykrzonego deszczu po śliskich drogach moja maszyna ani ja nie leżeliśmy, ani razu na ziemi. Była to niemała satysfakcja, kiedy po powrocie z wycieczki i po obczyszczeniu maszyny z błota i kurzu stwierdziłem, że wygląda ona tak, jak świeżo po zdjęciu fabrycznego opakowania.

Na zakończenie, życząc wszystkim motocyklistom tyle satysfakcji z wycieczek motocyklowych ile przywożę jej za zawsze ja sam, radzę gorąco, by posuwali swą przezorność jak najdalej i nie wstydzili się nigdy nawet przesadnej ostrożności w jeździe.



Jedynie tylko przez stosowanie
DO SAMOCHODÓW ŁOŻYSK

SKF

osiąga się szybkość i pewność
biegu

SKF

ODDZIAŁY:

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

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

KRONIKA SPORTOWA

JAZDA PLAKIETOWA DO BYDGOSZCZY.

Oczekując licznego zjazdu sportowców z całej Polski na międzynarodowe zawody wioślarskie, rozgrywane w Bydgoszczy w dniu 18 sierpnia b. r., Pomorski Automobilklub postanowił wystąpić w stosunku do przybywających na te regaty członków Klubów Samochodowych niejako w roli gospodarza, ułatwiając i uprzyjemniając im pobyt w Bydgoszczy przez przydział garaży, przyjęcie na siebie troski o zakwaterowanie, sprzedaż biletów na regaty i zorganizowanie wspólnej wycieczki dla zwiedzenia okolic Bydgoszczy.

W tym celu Zarząd Pomorskiego Automobilklubu postanowił urządzić w przeddzień regat, to jest w dniach 16 i 17 sierpnia b. r., jaz-

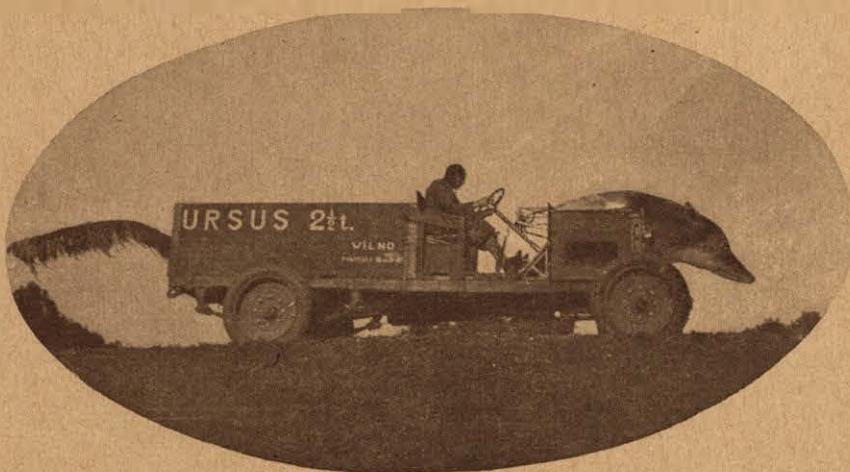
dę plakietową do Bydgoszczy, nagradzaną pamiątkowymi plakietami dla wszystkich członków Klubów Samochodowych, którzy w jednym z tych dwu dni przebędą trasę przynajmniej 150 km. Warunek aż nadto łatwy — dyktowany jednak nie tyle chęcią pokazania wyczynu sportowego, ile troską o ułatwienie pobytu w Bydgoszczy wszystkim zamiejscowym gościom.

Że myśl ta w założeniu była najzupełniej słuszną — dowodem fakt, że do godziny 18-ej dnia 17 b. m. zgłosiło się ogółem w Bydgoszczy na punkcie kontrolnym, urządzone w firmie „Elibor” przy ulicy Gdańskiej — 47 maszyn klubowych, które zdobyły prawo na otrzymanie pamiątkowej plakiety. Oprócz Pomorskiego Automobilklubu, którego członkowie obsadzili bieg najlicz-

niej, reprezentowane były w tej imprezie: Automobilklub Polski, Warszawa, Automobilklub Wielkopolski, Poznań i Łódzki Automobilklub, który stawił się w pokażnej ilości 9 maszyn.

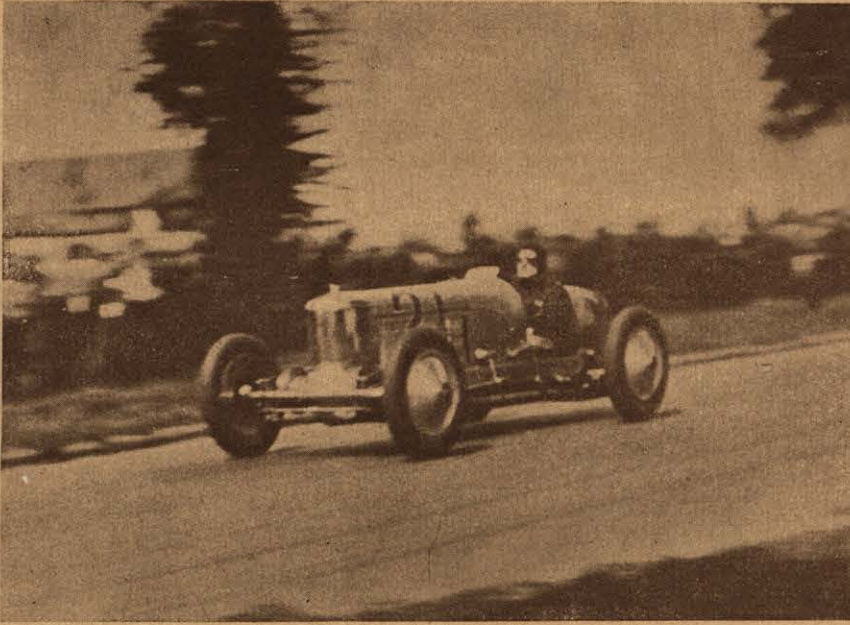
Na punkcie kontrolnym spotykał uczestników jazdy Zarząd Pomorskiego Automobilklubu, przydzielając kwatery, wyznaczając garaże i wydając na żądanie zarezerwowane bilety na regaty. O godzinie 10 wieczór odbył się w salach Kasyna Cywilnego wieczorek z tańcami, na którym goście bawili się ochoczo aż do późnej nocy, zacieśniając międzyklubowe węzły towarzyskie. Około godziny 12-ej w nocy nastąpiło uroczyste rozdanie zdobytych plakiety, które stanowiąc będą, bezsprzecznie miłą pamiątkę tej choć dorywczo zorganizowanej, lecz pod każdym względem udanej imprezy.

WILEŃSKI LIS



Wileński Klub Automobilowy na początku swej działalności sportowej organizuje często pogoń samochodami za lisem. Jak widzimy na powyższej ilustracji, wileński lis urządzony jest bardzo pomysłowo na ciężarowym samochodzie Ursus.

Na drugi dzień rano, to jest w niedzielę dnia 18 sierpnia b. r., część gości, pragnąc zwiedzić najbliższe okolice Bydgoszczy, zebrała się już o godzinie 9-ej rano w ilości 20 maszyn pod przewodnictwem gospodarzy na Placu Kochanowskiego, wyruszając stąd znaną z pięknych widoków drogą na Włóki — Trzęsacz, malowniczo wijącą się w serpentynach górskich, i dalej na Fordoń do Brdujścia, gdzie zwiedzono wspólnie służyć wiślaną i posilono się skromnym śniadaniem. Powrót do Bydgoszczy nastąpił o godzinie 1-ej po południu, poczem już każdy na własną rękę śpieszył na regaty.



Dzień rekordów w Arpajon. Leon Duray na samochodzie Packard Cable Special uzyskał największą szybkość dnia 231 klm/g.

Z samochodów, które wzięły udział w tej jeździe plakietowej — szczególną uwagę zwracał na siebie biało-czerwony samochód sportowy marki „WM”, prowadzony przez swego konstruktora inż. Wład. Mrajskiego z Warszawy. Już na pierwszy rzut oka nawet laika uderza ten czysto polski samochód wyjątkowo estetycznym wyglądem, piękną linią i proporcją. Nieduży, ale pojemny i wygodny, nęci oko fachowca lekką swoją budową. Tych, którzy mieli sposobność zapoznać się bliżej z konstrukcją i szczegółami technicznymi — wprawia w zachwyt i napawa chęcią posiadania tego praktycznego pojazdu. Niestety — będą oni musieli trochę poczekać z zaspokojeniem tej dobrze wytłumaczonej chęci, bo „W M”-y mają się ukazać na rynku dopiero z wiosną przyszłego roku.

K.

ZAWODY ZAGRANICZNE.

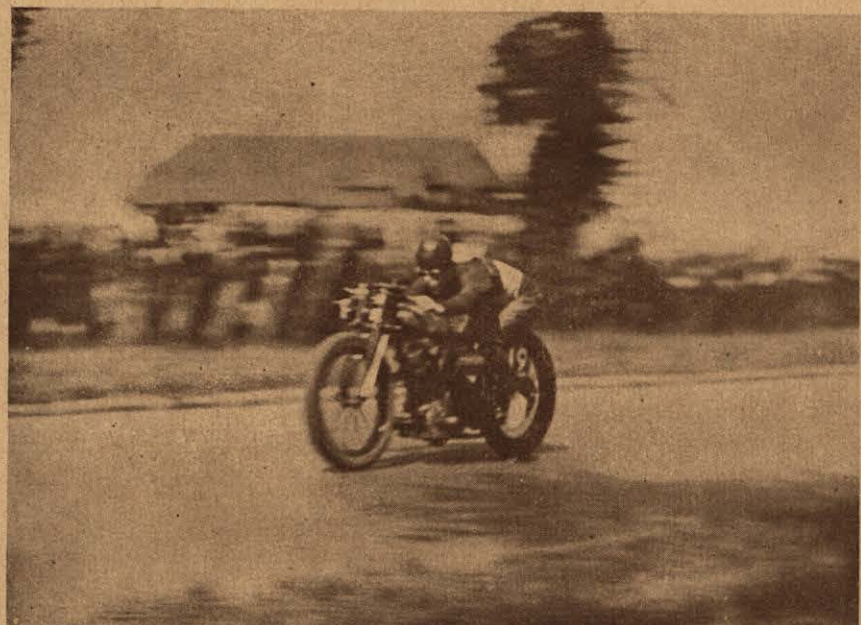
Najważniejszym wydarzeniem sportowym ubiegłego miesiąca był, rozegrany w dniu 17 sierpnia na obwodzie szosowym koło Belfastu, wyścig samochodów sportowych o angielskie Tourist Trophy. Ponieważ w Anglii zabronione są wszel-

kie wyścigi na drogach publicznych, przeto Królewski Automobilklub Wielkiej Brytanji był zmuszony urządzić zawody w Irlandji, gdzie angielskie prawo już nie dosięga.

Wyścig wzbudził olbrzymie zainteresowanie. Na starcie stanęło aż 66 samochodów angielskich, francuskich, włoskich, niemieckich i amerykańskich, prowadzonych przez najslawniejszych kierowców. Ponieważ dopuszczono do wyścigu

wozy wszelkich kategorii, więc dla wyrównania szans rozegrano zawody według ulubionej przez Anglików formuły, to znaczy pod postacią handicapu. Formuła ta zresztą nie była zbyt skomplikowana. Samochody o pojemności cylindrów ponad trzy litry startowały scratch, to znaczy miały do przebycia pełny dystans 30 okrążeń toru czyli 659 klm., podczas gdy wozy kategorii 3000 ccm. były obowiązane przebyć tylko 29 okrążeń, kategorii 2000 ccm. i 1500 ccm. tylko 28 okr., kategorii 1100 ccm. tylko 27 okrążeń i kategorii 750 ccm. tylko 25 okrążeń. Wszystkie maszyny wyruszyły ze startu jednocześnie.

Cały wyścig minął pod znakiem niezmiernie emocjonującej walki między znakomitym kierowcą niemieckim Rudolfem Caracciola na samochodzie Mercedes Benz i angielskim kierowcą Birkinem na samochodzie Bentley. Podczas, gdy ci dwaj zawodnicy walczyli o prowadzenie, słabsze samochody dzięki handicapowi były stale na czele w klasyfikacji. W rezultacie jedynie Caracciola zdołał pokonać ciężkie dla większych samochodów warunki handicapu, wygrywając wy-



Dzień rekordów w Arpajon. Le Vaek na motocyklu Brough Superior pobił rekord światowy szybkości, rozwijając 208 klm/g.

ścię przed małymi maszynami Alfa Romeo i Austin. Ostateczna klasyfikacja wypadła następująco:

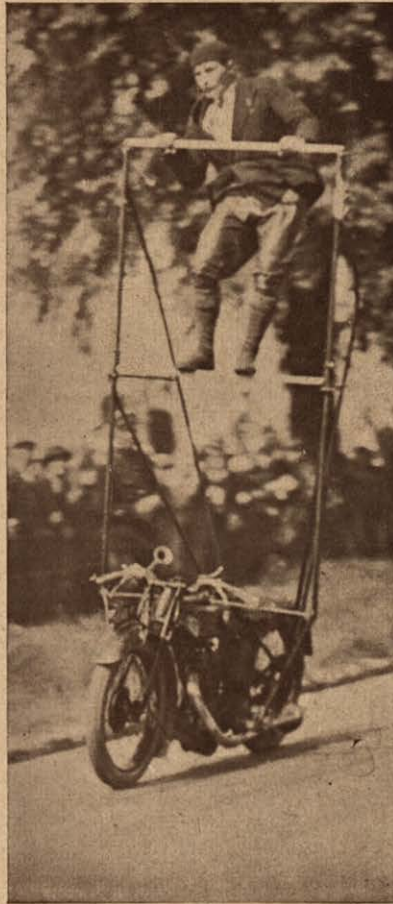
1. Caracciola (Mercedes Benz 8000 ccm.) 5 g. 37 m. 40 s., szybkość średnia na godzinę 116,5 klm.; 2. Campari (Alfa Romeo 1500 ccm.) 5 g. 39 m. 48 s.; 3. Frazer Nash (Austin 750 ccm.) 5 g. 43 m. 49 s. Do celu doszły 22 samochody.

Podczas zawodów wydarzyło się wiele niebezpiecznych wypadków, przyczem kierowca Clark, który wyrzucił się ze swym samochodem na zakręcie, zmarł w szpitalu skutkiem odniesionych ciężkich obrażeń.

Drugim wielkim konkursem rozegranym w ubiegłym miesiącu był słynny wyścig w wzniesieniu Klausen w Alpach szwajcarskich, który odbył się w dniach 17 i 18 sierpnia. Rozdział zawodów na dwa oddzielne biegi przeprowadzony został na skutek ogromnej liczby zgłoszonych samochodów i motocykli, których na starcie stanęło ogółem 120. Dystans wyścigu, który słynie, jako najdłuższy i najtrudniejszy bieg górski w Europie, wynosił 21,5 klm.

Najlepszy czas dnia uzyskał w wyścigu znakomity kierowca francuski Ludwik Chiron, startujący na wyścigowym samochodzie Bugatti, przebywając trasę w 16 m. 42,4 s. z rekordową szybkością przeciętną 77,210 klm./g. Drugi z kolei czas, 16 m. 45,6 s., wykazał Stuck na wyścigowym samochodzie Austro-Daimler. Pozatem w klasie samochodów sportowych najlepszy czas osiągnął Kalnein na Bugatti, w klasie samochodów turystycznych — Gacon na Martini i w klasie motocykli — Ceresole na Harley Davidson.

Kiedy już jesteśmy w Alpach, przejdźmy do omówienia wspaniałej imprezy turystycznej, która rozgrywaną była na alpejskich drogach między 7 i 11 sierpnia, pod nazwą „Międzynarodowego Raidu Alpejskiego“. Trasa tego niesłychanie trudnego konkursu prowadziła na przestrzeni 2716 klm. przez terytoria Niemiec, Szwajcarii, Austrii



Podczas zawodów szybkości w Arpajon popiswał się brawurowymi ewolucjami na pędzącej maszynie niezwyklej motocyklista-akrobata.

i Włoch. Start nastąpił w Monachjum, finisz zaś wyznaczony był w Medjolanie.

Klasyfikację uczestniczących w Raidzie samochodów uskutecznił jedynie na podstawie szybkości przeciętnej, która naturalnie wyznaczona była bardzo wysoko, wynosząc dla poszczególnych kategorii od 42 do 48 klm./g. Że uzyskanie w górach takiej szybkości nie było rzeczą łatwą dowodzi najlepiej fakt, iż z pośród 86 startujących wozów do celu doszło tylko 47, przyczem zaledwie 30 z zachowaniem przepisanej przeciętnej szybkości. W konkursie brało udział pozatem 13 zespołów fabrycznych, z których tylko dwa ukończyły drogę zgodnie z wymaganiami regulaminu. Były to zespoły niemieckich marek Hansa i B. M. W.

W grupie kierowców, którzy ukończyli Raid z przekroczeniem

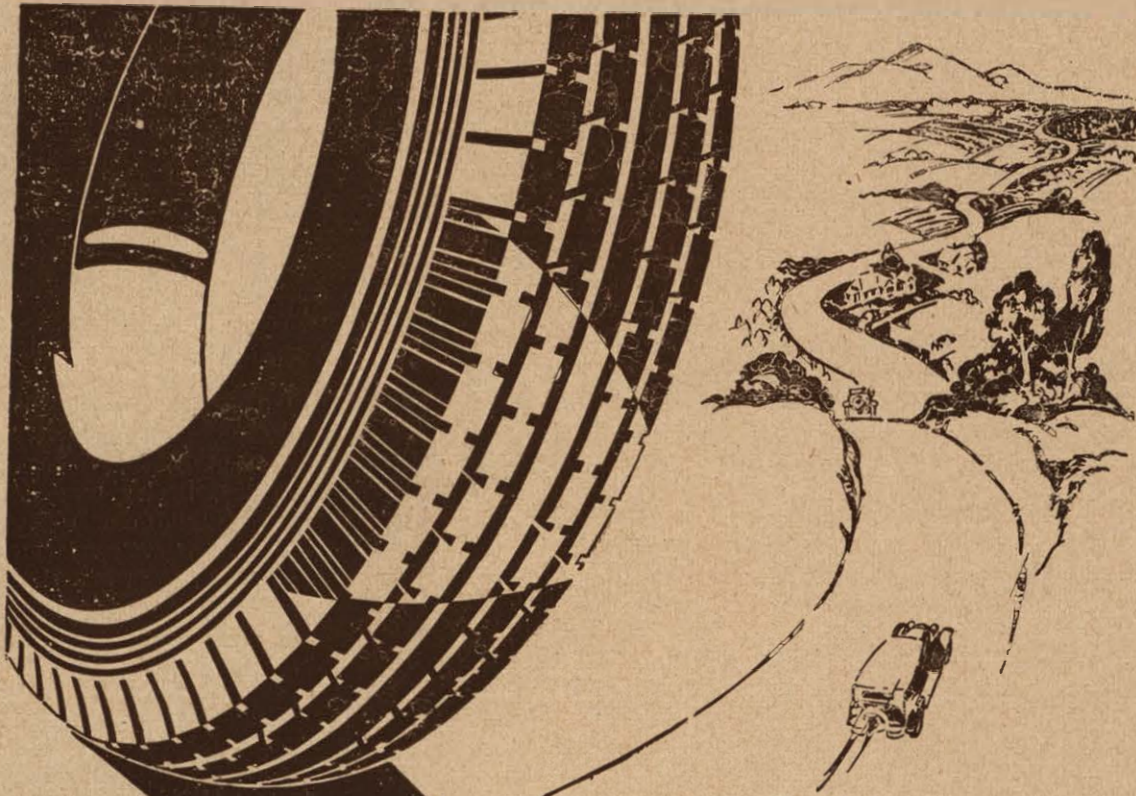
maksymalnego czasu, znalazł się i jedyny zawodnik polski Adam hr. Potocki na samochodzie Austro-Daimler, który przebył w doskonałej formie całą drogę, mając tylko na jednym etapie kilka minut spóźnienia.

Nazwiska polskie coraz to częściej się pojawiają w zawodach zagranicznych. Dwaj kierowcy polscy, Bychawski i Czarkowski, brali udział w dniu 18 sierpnia w wyścigu szosowym o Grand Prix Comminges koło Saint Gaudens we Francji. Nie odznaczyli się oni zresztą niczem szczególnym w tych zawodach, w których triumfował utalentowany kierowca Etancelin na dwulitrowym samochodzie Bugatti, przebywając dystans 360 klm. w czasie 2 g. 48 m. 09,2 s., czyli szybkością przeciętną 131 klm./g.

Etancelin na samochodzie Bugatti zwyciężył również w wyścigu o Grand Prix La Baule, urządzonym w dniu 22 sierpnia na plaży tej pięknej miejscowości kąpielowej. Zwycięzca przebył dystans 100 kilometrów w czasie 46 m. 36,4 s., rozwijając rekordową szybkość przeciętną 129 klm./g.

Na szosie w Arpajon pod Paryżem odbyły się w dniu 25 sierpnia bardzo udane próby bicia rekordów w klasie samochodów i motocykli. Największą szybkość dnia uzyskał znany amerykański „demon chyżości“ Leon Duray, który na półtoralitrowym samochodzie Packard Cable Special przebył dystans jednego kilometra z rozbiegu w czasie 15,61 s. z szybkością 230,621 klm./g. i jednej mili angielskiej z rozbiegu w czasie 27,24 s. z szybkością 212,688 klm./g. Z pośród motocyklistów najszybszym okazał się słynny Le Vack, który na litrowej maszynie Brough Superior przebył kilometr z rozbiegu w czasie 17,33 s. z szybkością 207,730 klm./g. i milę z rozbiegu w czasie 28,05 s. z szybkością 206,546 klm./g. Jest to największa szybkość jaką kiedykolwiek oficjalnie uzyskano na motocyklu.

WIĘKSZA TRWAŁOŚĆ



10 ważnych zalet nowo- wego typu opony ROYAL

- 1 — większa trwałość
- 2 — mniejsze zużycie energii silnika
- 3 — większa odporność na przebiecia
- 4 — łatwiejsze kierowanie
- 5 — spokojniejsza jazda
- 6 — lepszy chwyt drogi
- 7 — bezpieczniejsze hamowanie
- 8 — prędszy start
- 9 — ładniejszy wygląd, zewnątrz
- 10 — przyjemniejsza jazda

OPONA NOWEGO TYPU

ROYAL

Nowoczesna opona do nowoczesnego samochodu.

OTO opona, której już sam wygląd mówi, że jest trwalsza od innych. Opona Royal Cord nowego typu jest ściśle przystosowana do potrzeb nowoczesnego samochodu. Jej ulepszona budowa i protektor nowego typu gwarantują znacznie większą trwałość niż dotychczas.

KRONIKA PRZEMYSŁOWO-HANDLOWA

× W ciągu ostatniego roku budżetowego, zamkniętego w dniu 30 czerwca r. b., Szwecja pobrała 38 milionów koron podatku samochodowego. Świadczy to o wielkiem rozpowszechnieniu się oraz o szybkim rozwoju automobilizmu w Szwecji. Dla zilustrowania tego rozwoju podajemy, iż w przeciągu ostatnich 5 lat sprawozdawczych, t. j. od roku 1923, podatek ten wzrósł z 6,7 milj. czyli sześciokrotnie. 80% podatku pobrały gminy wiejskie, 20% pobrały miasta. Większość podatków inwestowano w budowie nowych dróg.

× Niemiecka produkcja motocykli stanowi w chwili obecnej przedmiot wielkiego zainteresowania prasy niemieckiej, a to ze względu na pokaźne liczby produkcji, które w latach ostatnich przedstawiały się następująco:

rok 1926	—	50.000
„ 1927	—	85.000
„ 1928	—	140.000
„ 1929	—	250.000 (prelim.)

Cyfry te, powstające ze szczegółowej analizy pojedynczych danych wykazują, iż motocykle małe i wielkie odegrały w tym wzroście rolę niewielką, podczas gdy do wzrostu przyczyniły się przeważnie motocykle o pojemności 350 i 500 ccm. W chwili obecnej fabryki takie, jak BMW, winny się liczyć z tem, iż mały samochód stanowić będzie poważną kon-

kurencję dla silniejszego motocykla i w dziedzinie produkcji takich motocykli nie należy spodziewać się nadprodukcji. Na ogół jednak, o ileby niemiecka produkcja motocykli osiągnęła preliminowaną cyfrę 250.000 w roku bieżącym, to sprawa nadprodukcji motocykli — zdaniem prasy niemieckiej — stałaby się faktem dokonanym. Z tych wychodząc założeń, prasa niemiecka podsuwa fabrykantom motocyklowym myśl dalszych fuzji na wzór omawianej przezemnie poprzednio już fuzji Wanderer Werke — NSU Werke. Fuzje takie łącznie z możliwym obniżeniem kosztów produkcji dać winny dobre rezultaty tembardziej, iż wywóz niemieckich motocykli w ostatnich czasach wzrósł poważnie (według posiadanych przezemnie danych eksport niemieckich motocykli wynosił w roku 1927 3,4 milj. Mk., w roku 1928 4,3 milj. Mk.).

× Jak donosi „Frankfurter Ztg.”, na rynku europejskim rozpoczęła pracę organizacja handlowa koncernu Sinclair, poważnej grupy wytwórców olejowych. Na początek poszły Niemcy, gdzie zorganizowano ostatnio w Kolonii Deutsche Sinclair-Petroleum G. m. b. H. z kapitałem zakładowym 500.000 Mk. Wkład za tymże pismem podajemy, iż najbliższymi krajami, w których rozpocząć ma swą działalność koncern Sinclair, mają być: Austria, Polska i Czechosłowacja.

× Niemieckie towarzystwo akcyjne Saint-Didier, stanowiące oddział paryskiej firmy tegoż imienia, wykazało za rok ubiegły straty w wysokości 39.961 Mk. przy kapitale zakładowym 1 milj. Mk.

× Kryzys na angielskim rynku samochodowym wywołał i tam poważne myśli o fuzjach. Jak donoszą, rozpoczęły się pertraktacje, mające na celu fuzję szeregu fabryk samochodowych, a m. in. The Rover Co. Ltd. London, Standard Motor Co. Ltd. London, Swift of Coventry Ltd. London, A. Harper Sons and Bean Ltd. Dudley oraz Arrol-Johnston Ltd. Heatshall. Celem mającego powstać koncernu jest wyłącznie produkcja jednego typu małego samochodu, przyczem koncern zamierza uprawiać wyłącznie eksportową politykę.

× Pomiędzy kierownictwem belgijskich fabryk samochodowych: Minerva, Imperia, Excelsior i Fabrique Nationale rozpoczęły się konferencje, mające na celu przedsięwzięcie środków ochrony przeciwko zalewowi rynku belgijskiego przez samochody amerykańskie. Rozmowy dotyczyły przedewszystkiem wspólnej propagandy oraz uzgodnienia warunków sprzedaży.

× Jeśli mowa o belgijskim przemyśle, to warto zauważyć, iż prezes dyrekcji zakładów Minerva, p. Marque, mówiąc o położeniu belgijskiego przemysłu samochodowego zaznaczył, iż Francja importuje do Belgii rocznie przeciętnie 16.000 samochodów. Stawka celna wynosi 18%. Marque twierdzi, iż podwyższenie taryfy celnej pozwoliłoby na znaczne zwiększenie belgijskiej produkcji i na zatrudnienie jeszcze około 50.000 robotników. W chwili obecnej w belgijskim przemyśle samochodowym zatrudnionych jest 15.000 ludzi. Na 25.000 samochodów, sprzedawanych przeciętnie w Belgii rocznie, przypada nieledwie 2.000 samochodów krajowych. Belgja eksportowała do Ameryki w roku 1928 wszystkiego 3.000 samochodów, z tego lwią część stanowiły wozy Minerva.

× Włoskie zakłady Fiat, Torino, za kupiły większość akcji przedsiębiorstwa Construzioni Aeronautiche Meccaniche (Marina da Pisa), które produkują znane aparaty lotnicze Dornier. Dornier ma 1/3 część udziału, wynoszącą 6 milj. lir. Od roku 1925 towarzystwo wypłaca 10% dywidendy. W ostatnich czasach zamówienia, udzielane firmie, znacznie się



Piękne linje karoserji i solidny mechanizm charakteryzują autobusy „Ursus”, które zyskują sobie coraz większe powodzenie i uznanie.



TU ZNAJDUJĄ SIĘ OBECNIE
WARSZTATY REPARACYJNE

FIRM Y

ROBERT BOSCH S. A. STUTTGART

które przeniesione zostały do własnego budynku, specjalnie na ten cel wybudowanego i wyposażonego w najnowsze urządzenia techniczne. Warsztaty prowadzone przez wybitnych fachowców, przyjmują wszelkie roboty, wchodzące w zakres instalacji elektrycznych na samochodach, motocyklach i innych pojazdach mechanicznych.

GENERALNE ZASTĘPSTWO

I. KESTENBAUM

Biuro: Warszawa, ul. Wilcza 29, tel. 170-87.

Warsztaty: Warszawa, ul. Wiktorska 10, tel. 17-17.

Dojazd tramwajami: 1, 12, 19.

zwiększyły i to nie tylko dla urzędów włoskiego cywilnego lotnictwa, lecz i dla zagranicy.

× W Leningradzie przystąpiono do budowy fabryki motocykli. Fabryka ma produkować rocznie 15.000 motocykli solowych i z przyczepkami. Cena motocykla ma się wahać w granicach 400—1200 rubli, a to zależnie od wyekwipowania. Koszta budowy budynku fabrycznego i urządzenia fabrycznego obliczone są na 10 milionów rubli. Większość maszyn sprowadzonych będzie z zagranicy. przede wszystkim z Niemiec.

× Ostatnie roczne sprawozdanie duńskiego ministerstwa handlu określa stan handlu samochodowego w Danii, jako dobry. Okres czasu sprzedaży tanich samochodów importowanych minął. Fabryki starają się o polepszenie silnika i karoserji oraz o większą wygodę dla nabywców. Przeważnie sprzedawane są samochody zamknięte czteroosobowe, których cena utrzymana jest poniżej 5.000 koron. W zakresie samochodów ciężarowych idzie przeważnie 1,5 T. samochód. Motocykle w cenie do 1200 koron cieszą się wielkim powodzeniem. Do rozwoju automobilizmu przyczyniają się w du-

żym stopniu specjalne towarzystwa finansujące zarówno przedsiębiorstwa, jak i sprzedaż samochodów na dogodnych warunkach kredytowych. Największym powodzeniem cieszą się rzecz prosta, te marki samochodów, których montownie znajdują się na terenie Kopenhagi, jako to: Ford, General-Motors i Citroën. Fabryka Forda istnieje w Kopenhadze już od szeregu lat, co zaś do General Motors, to posiłkuje się ono dotychczas jeszcze budynkiem wynajętym, jednak na ukończeniu jest wielki budynek fabryczny, obliczony na produkcję 30.000 samochodów rocznie.

× Położenie na niemieckim rynku samochodowym w ostatnich dwu miesiącach polepszyło się nieco, jeśli chodzi o samochody osobowe i wynosi około 5% więcej sprzedanych wozów niż w miesiącach poprzednich. Jeśli chodzi jednak o samochody ciężarowe, to stan na rynku zdaje się wyraźnie pogarszać. Stwierdzają to przede wszystkim zagraniczne amerykańskie montownie, które w przeciągu ostatnich dwu miesięcy nie sprzedały nawet połowy projektowanej do sprzedaży liczby samochodów ciężarowych. Pasa niemiecka, omawiając stan rynku samochodowego, nie kryje bynaj-

mniej zadowolenia ze złego stanu interesów montowni zagranicznych.

× Na giełdzie berlińskiej rozeszły się pogłoski o zamierzonej fuzji niemieckich zakładów NAG z jedną z amerykańskich fabryk samochodów, z imienia niewymienianą. Pogłoski są przez kierownictwo fabryki dementowane.

× Produkcja samochodów we Francji w roku 1928 wg. ostatnio przeprowadzonych statystyk pochodziła z następujących zakładów: Citroën, Renault i Peugeot, stanowiąc 4% wszystkich producentów. wyprodukowały 75% wszystkich samochodów, t. j. 165.000 sztuk; Berliet, Chenard, Donnet i Mathis, stanowiąc 6% wytwórni, wyprodukowały 14% wszystkich samochodów, t. j. 32.000 sztuk. Wreszcie pozostałych 69 fabryk, stanowiąc 90% ogólnej liczby producentów, wyprodukowały łącznie nieledwie 11% samochodów.

× Według danych amerykańskich, wywóz samochodów ze Stanów Zjednoczonych wyniósł w pierwszym półroczu r. b. sumę 315 milionów dolarów (pierwsza połowa 1928 roku wykazywała cyfrę 223 milj. dolarów).

W wyniku Raidu Pań zwycięża



Towarzystwo Budowy i Sprzedaży Samochodów Sp. Akc.
Warszawa, Wierzbowa 6

Tor samochodowy dla dzieci. Szereg fabryk samochodowych jak n. p. Bugatti albo Sunbeam rozpoczął budowę małych samochodzików dla dzieci, pędzonych

jużto elektrycznością, jużto posiadających motorek spalinowych. Widocznie w dość krótkim okresie od chwili wypuszczenia pierwszego dziecięcego samo-

chodu znalazło się wystarczająco wiele młodocianych automobilistów, skoro otwarto przed kilku dniami w New Brighton, w Anglii, pierwszy, dziecięcy, wyścigowy tor samochodowy.

× Na giełdzie berlińskiej wypuszczono za 6 milionów Mk. akcji Ford-Motor Co. A. G. Z całkowitego kapitału zakładowego, wynoszącego 15 milj. Mk., reszta t. j. 9 milj. znajduje się w posiadaniu Ford-Motor Co. w Londynie. Produkcja niemieckich zakładów Forda, wynosi rocznie 17.500 podwozi osobowych i ciężarowych oraz 4.000 traktorów. Zakłady zatrudniają 351 robotników i 76 urzędników. Dywidendy dotychczas nie wypłacano.

OTWARCIE NOWEJ PLACÓWKI PRZEMYSŁU AUTOMOBILOWEGO

W tych dniach odbyło się oficjalne otwarcie w Warszawie nowopowstałej placówki przemysłu automobilowego wyrobów znanej fabryki francuskiej Panhard i Levassor.

Generalnym przedstawicielem firmy tej na całą Rzeczpospolitą Polską i wolne miasto Gdańsk jest znany w Warszawie przemysłowiec inż. Wincenty Ładyński.

Przedstawicielstwo zajmuje obszerne lokale i tereny doświadczalne w posesji inż. W. Ładyńskiego przy ul. Czerniakowskiej Nr. 186, gdzie mieści się również w specjalnym budynku salon wystawowy.

Drugi salon wystawowy mieści się we frontowym dużym lokalu przy ul. Brackiej Nr. 16.

W uroczystości wzięli udział przedstawiciele sfer przemysłowych, handlowych, wojskowości, instytutu badań technicznych, wydziału zaopatrywania m. Warszawy, sfer automobilowych i t. p. Na uroczystości tę przybył z Paryża generalny inspektor firmy p. L. Sekretioff. Po uroczystości odbyła się demonstracja wozów ciężarowych z zastosowaniem now wynalazionej przez firmę Panhard i Levassor siły pędnej, otrzymywanej z węgla drzewnego. Demonstracji tej dokonał mechanik przedstawicielstwa warszawskiego p. Marciniak, który specjalizował się w Paryżu nad wynalazkiem przerabiania węgla drzewnego na gaz do potrzeb automobilowych.

WSZYSTKIE SZKOŁY SAMOCHODOWE
UCZĄ WEDŁUG PODRĘCZNIKÓW

A. TUSZYŃSKIEGO

IDŹ WIĘC I ZAPISZ SIĘ DO JEGO SZKOŁY,
ULICA ŻŁOTA Nr. 25, m. 3. TELEFON 61-34.



E. PLAGE I T. ŁĄSKIEWICZ

ZAKŁADY MECHANICZNE W LUBLINIE

WYKONYWUJĄ:

**Nadwozia samochodowe
wszelkich typów**

BIURO WARSZAWSKIE
UL. SMOLNA 23; TELEF. 325-11.

Z OSTATNIEJ CHWILI

IV RAID PAŃ AUTOMOBIL- KLUBU POLSKI

Między 14 i 16 września odbył się czwarty z kolei Raid samochodowy Pań, zorganizowany przez Automobilklub Polski na trasie Warszawa-Zakopane-Wisła-Warszawa. Długość drogi wynosiła 1164 km. w trzech etapach. Na drugim etapie, w pobliżu Nowego Sącza, rozegrana została górską próbą szybkości, a na zakończenie Raidu pod Warszawą urządzono próbę szybkości na płaszczyźnie.

Do zawodów zgłosiło się 11 uczestniczek, z których na starcie stanęło 9. Podczas Raidu wycofały się z powodu defektów panie Regulska i de Lavaux, przyczem ta ostatnia ukończyła Raid poza konkursem na innym samochodzie.

Ostateczna klasyfikacja Raidu wypadła następująco:

1. pani Marja Koźmianowa (Austro-Daimler) 48,3 punktów dodatkich;
2. pani Zofja Maryańska (Delage) 43,1 p. dod.;
3. pani Anna Podhorodeńska (Citroën C4) 32,8 p. dod.;
4. pani Alicja Gawłowa (Citroën C4) 31,1 p. dod.;
5. panna Wiera Zahradnik (Skoda) 6,5 p. dod.;
6. pani Alicja Gebethnerowa (Steyr XII) 2,3 p. dod.;
7. panna Ludmiła Paprocka („Z”) 21,7 punktów karnych.

Komandorem Raidu był p. Józef

Grabowski, a vice-komandorami pp. Paweł Bitschan i Jan Maryański.

Szczegółowe omówienie zawodów zamieścimy w następnym numerze.

POŚWIĘCENIE NOWEJ SIEDZIBY AUTOMOBILKLUBU POLSKI

W dniu 19 b. m. odbyła się uroczystość poświęcenia nowej siedziby Automobilklubu Polski we własnym domu przy Alei Szucha Nr. 10. Aktu poświęcenia dokonał J. E. X. Augustyn Łosiński biskup kielecki, który następnie w podniosłym przemówieniu wskazał na zaszczytne cele pracy Automobilklubu Polski i życzył pomyślności w tej pracy.

Na uroczystość poświęcenia przybyli tłumnie członkowie Klubu oraz liczni goście. Wśród zebranych zauważyć było można Ambasadora francuskiego p. Laroche oraz Ambasadora włoskiego p. Franklina. Poza tym obecni byli delegaci Klubów afiliowanych w osobach pp. pułk. dr. Piotrowskiego (K.K.A.), dyr. Gawrycha i mjr. Polittkowskiego (Śl. K.A.), hr. Zaleskiego (M.K.A.), oraz mjr. Koszki (P.A.). Pozostałe Kluby przysłały telegramy gratulacyjne. Goście wygłosili szereg przemówień, składając na ręce Prezesa A.P. p. Karola hr. Raczyńskiego szczerze i serdeczne życzenia.

Uroczystość zakończyło śniada-

nie, które w miłym nastroju przeciągnęło się do popołudnia.

AFILJACJA AUTOMOBIL- KLUBU POMORSKIEGO

Mocą umowy podpisanej dnia 13 b. m. został afiliowany przez Automobilklub Polski-Pomorski Automobilklub w Bydgoszczy. Klub ten związany niespełna rok temu dał się już poznać jako bardzo dobrze zorganizowany i ruchliwy. Wystarczy przypomnieć tak liczny udział jego członków w Zjeździe Gwiazdzistym do Łodzi, oraz doskonale zorganizowaną we własnym zakresie jazdę plakietową do Bydgoszczy.

Z żalem zawsze stwierdzaliśmy brak przedstawicieli tego klubu w innych imprezach, w których z powodu przeciągającej się dość długo afiliacji nie mogli oni brać udziału na równych prawach z członkami pozostałych klubów i tym większą prętem chcemy wyrazić radość, że oczekiwana dość długo afiliacja stała się faktem dokonany i że grono zorganizowanych automobilistów powiększyło się o pokaźną cyfrę stu kilkudziesięciu nowych członków.

Będziemy bardzo radzi, jeżeli w najbliższym numerze uda nam się zapoznać bliżej naszych czytelników z klubem, który choć niedawno zorganizowany, godnie reprezentuje automobilizm pomorski.

Problem regulacji ruchu kołowego w Anglii

Ilość wypadków automobilowych wzrasta we wszystkich krajach z zaskakującą szybkością. Według specjalnych obliczeń Biura Statystycznego General Motors w samych tylko Stanach Zjednoczonych zginęło w ubiegłym roku około 28.000 osób wskutek wypadków automobilowych, co stanowi więcej, niż 30% ogółu nieszczęśliwych wypadków, zanotowanych w tym okresie. Powyższa liczba wypadków automobilowych za 1928 rok jest wyższa o 3,1% od tej samej liczby za 1927 rok, a o 30% wyższa w sto-

unku do 1921 roku. Na podstawie specjalnych sprawozdań i rejestracji obliczyło Biuro Statystyczne General Motors, że największa liczba wypadków samochodowych zdarzyła się w Stanach Zjednoczonych w okręgach farmerskich i że ilość wypadków wzrasta się specjalnie w porze jesiennej, począwszy od września.

Gdyby można było przytoczyć statystyki z innych krajów to dałyby one z pewnością niemniej groźne rezultaty. Nic więc dziwnego, że władze tych krajów,

gdzie ruch automobilowy jest bardzo silny, postanowiły uregulować w drodze zarządzeń administracyjnych ruch drogowy. Na specjalną uwagę zasługuje próba, jaką zrobiła Anglia, chcąc uporządkować swój ruch kołowy, gdyż istnieje duża analogja między polskimi i angielskimi przepisami.

Rząd Angielski już dawno mianował specjalną komisję, która miała na celu gruntowne przestudjowanie problemu regulacji ruchu kołowego na drogach publicznych. Komisja ta ogłosiła właśnie niedawno raport, w którym znajdują się bardzo ciekawe zalecenia co do sposobu regulowania i kontroli tego ruchu, które w wielu wypadkach mogą stać się wzorem dla innych państw.

Komisja uważa przede wszystkim, że należy zasady regulacji ruchu ująć w formę prawną i to jak najprędzej. Pierwszym i może najważniejszym zaleceniem komisji jest żądanie, aby Minister Transportu miał prawo, w razie wypadku samochodowego, zarządzić śledztwo w celu wyjaśnienia przyczyny wypadku z tym zastrzeżeniem, że śledztwo takie jest obowiązkowe, gdy wypadkowi uległ samochód użyteczności publicznej.

Ciekawem jest, że komisja opowiedziała się za ograniczeniem szybkości jazdy na drogach. Dopuszczalna szybkość nie powinna przekraczać 35 mil (około 56 klm.) na godzinę. Wynosi to mniej więcej tyle, co przeciętnie osiąga dziś samochód. Większość kursujących samochodów nie osiąga w Anglii i w Stanach Zjednoczonych — jak to wykazały badania Biura Statystycznego General Motors — większej szybkości, niż zalecana powyżej. Może tylko niektóre autobusy długodystansowe przebywają więcej niż 35 mil na godzinę, i te będą musiały ograniczyć szybkość swej jazdy, gdyż komisja kładzie szczególny nacisk, aby prawnie przepisana szybkość była ściśle przestrzegana.

Następne zalecenia Komisji zasługujące na uwagę, dotyczą bardzo drażliwej dla większości automobilistów sprawy, a mianowicie t. zw. „niebezpiecznego kierowania wozem“. Kary przewidziane są bardzo wysokie. Przy pierwszym złamaniu przepisów kary dochodzą do 50.— funtów sterlingów, a przy następnych — do 100.— funtów sterlingów z tem, że władze mają nawet prawo uwięzić kierowcę.

40 KONI W JEDNEJ RĘCE
 TO UCZUCIE DA-
 JE WAM



W miarę jak stopa naciska akcelerator „Duranta“ zdumienie prowadzącego dochodzi w kilka sekund do granic zachwytu nad elastycznością i szybkością tego samochodu. W silniku „Duranta“, zbudowanym według najbardziej nowoczesnych wymagań, oszczędność walczy o lepsze z chyżością i mocą. Każdy organ „Duranta“ zbudowany jest dla wygodnej i długotrwałej jazdy. Zawieszenie silnika na amortyzatorach gumowych, 2 przeguby metalowo-gumowe,

oraz 2 metalowe uniwersalne, rozrząd za pomocą cichobieżnego łańcucha, 4 hamulce całkowicie obudowane, chłodnica platerowana chromem, amortyzatory oliwne—filtr powietrza, oliwy, benzyny. Z piękną „Hayes-Hunt“ karoserją w połączeniu — „Durant“ tworzy całość, która przykuwa wzrok swą estetyką. Trzeba spróbować ten samochód w różnych warunkach drogowych, by zrozumieć, dlaczego „Durant“ zachwyił świat automobilowy na obu półkulach.

Prosimy zażądać nieobowiązującej demonstracji!

Durant „40“ Durant „60“ Durant „66“ Durant „70“
 4 cyl.—3 szybki. 6 cyl.—3 szybki. 6 cyl.—4 szybki. 6 cyl.—4 szybki.

Fabrykat Durant Motors Inc., U. S. A.

Jen. Repr. Bracia Stefan i Piotr BERGMAN, Inżynierowie
 WARSZAWA KRAKÓW
 ul. Marszałkowska 154 ul. Szpitalna 58
 Poznań Katowice Radom Lwów Piotrków
 Imperator-Auto Auto-Salon Ettinger i S-ka Auto-Sport Hugon Mantej
 Hotel Monopol Piłsudskiego 40 Żeromskiego 41 Słowackiego 2 Kaliska 3

„VESTA“

Bank Wzajemnych Ubezpieczeń w Poznaniu

rok założenia 1873.

Zawiera ubezpieczenia samochodowe na bardzo korzystnych warunkach, ubezpieczając jedną polisą właściciela od odpowiedzialności cywilno-prawnej, jadących od nieszczęśliwych wypadków, samochody od rozbicia. ODDZIAŁY: w Bydgoszczy—ul. Dworcowa 30, Grudziądzu—Plac 23 Stycznia 10, Katowicach—ul. 3 Maja 36, Krakowie—Straszewskiego 28, Lublinie—Krakowskie-Przedmieście 29, Lwowie—ul. Długosza 1, Łodzi—ul. Piotrkowska 81, Poznaniu—ul. Rzezy-pospolitej 9, Warszawie—ul. Ordynacka 15, róg Nowego-Świata, Gdańsku—ul. Stadtgraben 18. Reprezentacje i Agenty we wszystkich miastach Rzeczypospolitej Polskiej.

ŁAŃCUCZY

PRZECIWSLIZGOWE

NA OPONY
I GUMY PEŁNE

SKŁAD HURTOWY

ROTAX

WARSZAWA,
NIECAŁA № 1.
TELEFON 154-87.

„ŁOWIEC POLSKI“

Jedyny w Polsce pismo tygodniowe dla myśliwych, organ Centralnego Związku Polskich Stowarzyszeń Łowieckich, jest niezbędnym przewodnikiem dla każdego myśliwego.

Jako pismo społeczne, nieobliczone na zyski prywatne, „ŁOWIEC POLSKI“ stanowi niejako własność samych czytelników. Im ich jest więcej, tem ono może być lepsze i tańsze, oraz obfitsze w ilustracje.

Wydajemy też często numery ozdobne, znacznie powiększone, nie biorąc dodatkowej opłaty od prenumeratorów.

Cena jest względnie niska. Wynosi bowiem

28.— zł. rocznie, 15.— półrocznie,

3.— kwartalnie, 3.— miesięcznie.

Numer pojedynczy 1 zł.

ADRES REDAKCJI:

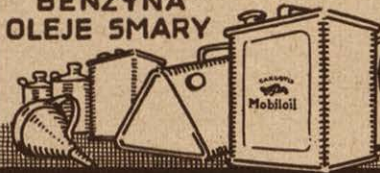
WARSZAWA,

TEL. 7-98.

NOWY ŚWIAT 35.

KONTO P. K. O. 80-8a.

BENZYNA
OLEJE SMARY



Frukana

MOKOTOWSKA 45 tel. 255-41
MARSZAŁKOWSKA 19 tel. 422-25

CZĘŚCI ZAMIENNE
FORD I CHEVROLET
AKCESORIA



Przy drugim lub następnym złamaniu przepisów, oprócz kar powyższych, władze odbierają kierowcom prawo jazdy na okres nie krótszy od 6 miesięcy. W razie, gdy stwierdzenie „niebezpiecznego kierowania“ jest bezsporne, niema wówczas żadnych wątpliwości co do stosowania odpowiednich kar. Najtrudniejszym jednak problemem jest wydanie sprawiedliwego sądu o stopniu winy kierowcy. Angielska prasa automobilowa podnosi, że jednostronna kwalifikacja ze strony policji jest niewystarczająca wobec tak surowych kar przewidzianych za przewinienia i wobec tego domaga się, aby kierowca mógł odwołać się do sądu w razie, gdyby czuł się pokrzywdzony decyzją policji.

Komisja regulacji ruchu ulicznego zaleca dalej, aby kandydat na kierowcę przedstawił uprzednio świadectwo zdrowia, przyczem proponuje ona wysokie kary w razie gdyby okazało się w przy-

szłości, iż świadectwo powyższe nie było wiarogodne. W stosunku do tego zalecenia komisji, prasa wysuwa również pewne zastrzeżenia, twierdząc, że w momencie wydania prawa jazdy kandydat mógł być zupełnie zdrowy, a dopiero potem zdrowie jego zostało nadszarpnięte, często wskutek właśnie kierowania samochodem.

Pełną natomiast aprobatę opinii publicznej zyskało zalecenie komisji, aby władze wydawały specjalne prawa jazdy dla kierowców aut ciężarowych nośności ponad 2,5 tonny oraz dla tych, którzy prowadzić będą samochody użyteczności publicznej, t. j. między innymi i autobusy. Tylko specjalnie wykwalifikowani kierowcy mogą otrzymać ten ostatni rodzaj prawa jazdy.

Wreszcie jednym z ostatnich zaleceń zasługujących na uwagę jest żądanie, aby pojazdy konne były w nocy oświetlone conajmniej światłem o takiej sile,

aby zdaleka kierowca samochodu mógł zauważyć nie tylko światło, ale i kontury samego pojazdu, co w dużej mierze ułatwia jego wyminięcie.

Cały raport komisji został przyjęty bardzo przychylnie przez opinię angielską, która oczekuje, iż w nadchodzącej jesieni parlament nada zaleceniom tego raportu ostateczną formę prawną. Naturalnie byłoby przesadą twierdzić, że samo wydanie prawa o regulacji ruchu drogowego zmniejszy liczbę katastrof autobusowych. Na to trzeba jeszcze, aby całe społeczeństwo rozumiało dobrze potrzebę dostosowania się do przepisów nie tylko pod presją kar administracyjnych, ale przede wszystkim ze względu na dobrze zrozumiany interes publiczny. Jeżeli chodzi o Anglię, to przepisy o regulacji ruchu drogowego, choćby bardzo surowe, uzyskują z pewnością pełne moralne poparcie opinii publicznej

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

ELEKTRYCZNE INSTALACJE SAMOCHODOWE

Jeneralne przedstawicielstwa i autoryzowana obsługa

DELCO-REMY

LICZNIKI I POMPKI BENZYNOWE AC.

AMORTYZATORY LOVEJOY I AKUMULATORY WILLARD.

WARSZAWA, UL. KAZIMIERZOWSKA 74, TELEFON 301-48.



• VOISIN TALBOT •

• STUDEBAKER •

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

Wprowadzenie w życie mieszanki benzynowo-spirytusowej na Węgrzech

Niedawno ukazało się na Węgrzech rozporządzenie wykonawcze Ministerstwa Skarbu do ustawy z 1927 r. zawierającej upoważnienie dla wspomnianego Ministerstwa do zarządzenia mieszania benzyny ze spirytusem.

W myśl rzeczzonego rozporządzenia, benzyna ciężka (to zn. o ciężarze gatunk. 0.735—0.775 przy 12° K) przeznaczona do pędzenia motorów, może być, począwszy od 1 września b. r., użytą na ten cel jedynie w postaci mieszanki, uzyskanej w drodze mieszania benzyny ciężkiej ze spirytusem odwodnionym zawierającym minimum 99.5% alkoholu. Co do składu wewnętrznego, to każdych 100 kg. mieszanki zawierać będzie 80 kg. benzyny ciężkiej i 20 kg. spirytusu.

Obowiązek mieszania nie dotyczy tymczasowo nieopodatkowanej benzyny

ciężkiej, przeznaczonej na cele pędzenia motorów rolniczych oraz używanej nie dla pędzenia motorów, a jedynie na inne cele.

Benzyna ciężka, przeznaczona na inne, aniżeli pędzenie motorów, cele, może być importowaną wzgl. odciana do obrotu ze składów rolnych albo rafinerji krajowych jedynie na podstawie osobnego zezwolenia Ministerstwa Skarbu.

Spirytus bezwodny, potrzebny na cele mieszania z benzyną ciężką, będzie do nabycia w Krajowej Spółce Akcyjnej dla zbytu Spirytusu. Spirytus ten, jako przeznaczony na cele przemysłowe, nie podlega opodatkowaniu i winien być jeszcze przed odebraniem z gorzelnii, względnie z wolnego składu celnego skażony środkiem, wskazanym przez Ministerstwo Skarbu¹⁾, a to w ten sposób, że na każ-

dych 100 litrów odwodnionego spirytusu przypadają będzie pół litra środka skażającego. W środek ten zaopatruje gorzelnia, wzgl. wolne składy spirytusowe również wspomniana powyżej Krajowa Sp. Akc. dla Zbytu Spirytusu.

Przedsiębiorstwa, obowiązane do mieszania benzyny ciężkiej ze spirytusem (jako to rafinerje, wolne składy celne produktów naftowych, importerzy) winny się zaopatrzyć w odpowiednie urządzenia techniczne, co do wyboru których mogą decydować według własnego uznania pod warunkiem, że urządzenia te będą celowi odpowiadać. Osądzenie czy urządzenie nadaje się do celów mieszania benzyny, należąc będzie do zakresu działania organów skarbowych, delegowanych dla sprawowania nadzoru nad wykonaniem mieszania. Delegowanie organów nadzorczych odhyla się na skutek zgłoszenia, dokonanego conajmniej na 24 godz. przed rozpoczęciem mieszania w odnośnej dyrekcji skarbowej. Minimalna ilość bezwarunkowo wolnej od wody benzyny ciężkiej, mogącej być przy jednej sposobności mieszania, wynosi obecnie 80 kg. Mieszanie odbywa się w obecności 2 funkcjonariuszy władzy skarbowej, z których jeden winien być urzędnikiem kontroli technicznej.

Po dokonaniu mieszania w sposób, wspomniany na wstępie stwierdzić należy dokładną ilość uzyskanej mieszanki i wziąć trzy próbki, a mianowicie z górnej, środkowej i dolnej warstwy mieszanki. Ciężar gatunkowy każdej próbki należy dokładnie stwierdzić i porównać między sobą oraz z ciężarem gatunkowym, obliczonym naprzód przed rozpoczęciem mieszania na podstawie ciężaru gatunkowego benzyny i stwierdzonego ciężaru gat. spirytusu. Odchylenie, dopuszczalne między ciężarem gatunkowym próbek pomiędzy sobą a ciężarem gatunkowym, wyrachowanym naprzód, może wynosić 0.003-ne. W razie większego odchylenia winien być zbadany powód tegoż i w razie potrzeby mieszanie należy kontynuować. O każdym wypadku nieudanego mieszania należy niezwłocznie donieść Min. Skarbu.

O mieszaniu benzyny ciężkiej ze spirytusem, o uzyskanej w ten sposób mieszance oraz o obrotach mieszanką należy prowadzić odpowiednie rejestry, potwierdzone przez organa kontroli skarbowej.

Po dokonaniu mieszania dodawanie do mieszanki jakichkolwiek materiałów jest surowo wzbronione; pilną uwagę należy zwracać na to, aby do mieszanki nie dostała się woda.

Funkcjonariusze kontroli skarbowej są uprawnieni do sprawdzania, czy powyższy przepis nie został naruszony, mogą w tym celu kiedykolwiek zapasy mieszanki zbadać i brać z nich próbki.

Cenę spirytusu odwodnionego skażającego się użyć na cele mieszania jak również cenę sprzedaży mieszanki ustali w drodze osobnego rozporządzenia Minist. Skarbu, a mianowicie w stosunku do

Wykaz pojazdów mechanicznych, zarejestrowanych w Warszawie do dn. 1. IX. 1929 r.

	OSOBOWE		Autobusy	Ciężarowe	Specjalne	Motocykle	Razem
	do użytku własn.	dorożki					
Razem do dn. 1. I. 1929 r.	2700	2655	54	1083	85	569	7146
W styczniu	43	87	8	17	1	4	160
„ lutym	19	55	1	16	2	3	96
„ marcu	34	70	1	28	—	15	148
„ kwietniu	69	53	6	38	1	32	199
„ maju	136	39	7	30	4	42	258
„ czerwcju	106	30	8	28	6	59	237
„ lipcu	77	39	7	35	—	62	220
„ sierpniu	76	34	5	36	1	27	179
Razem do dn. 1. IX. 1929 r.	3260	3062	97	1311	100	813	8643
Przerejestrowano na wojew.	80	47	23	59	—	44	253
Pozostało na dzień 1. IX. 1929 roku	3180	3015	74	1252	100	769	8390

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

Na samochody z wyj. wozów użyt. publicznej	Na samochody nie wyłączając wozów użyt. publicznej	Na samochody i motocykle z wyj. wozów użyt. publicznej	Na motocykle	Na wszystkie pojazdy	U W A G I
320	2	16	21	1	w tem kobiet 12

Razem w miesiącu sierpniu 1929 r. wydano 360.

Ogółem od dnia 1 stycznia 1929 r. wydano 3407.

Wszystkiego przez Komisarjat Rządu zostało wydane pozwoleń 19962.

¹⁾ Do celów skażenia używanym będzie crotionaldehyd.

**OSRAMÓWKI
SAMOCHODOWE**

Lepsze oświetlenie -
Bezpieczniejsza jazda

OSRAM NITRA

OSRAM BILUX
top oben

każdoczasowych cen benzyny ciężkiej i mając na oku to, że mieszanie nie powinno pod żadnym warunkiem spowodować podrozenia materiału napędowego, innymi słowy, przymusowe wprowadzenie mieszanki nie powinno oznaczać żadnego nowego obciążenia dla właścicieli motorów.

Wspomnieć należy, że odnośnie sposobu odwadniania spirytusu gorzelnie węgierskie przyjęły wypróbowaną metodę francuską, sprowadzając odpowiednie aparaty w całości z Francji.

Przez wprowadzenie mieszanki Rząd ma na celu zastąpienie do pewnego stopnia importowanej z zagranicy benzyny przez spirytus, produkowany w kraju, wzgl. polepszenie bilansu zagranicznego i uniezależnienie w pewnej mierze kraju pod względem zaopatrywania się w materiał napędowy od zagranicy. Dalszym ważnym interesem gospodarczym, który Rząd miał na oku, jest umożliwienie trwałego zużycia pewnej ilości spirytusu krajowego na cele przemysłowe w kraju i stworzenie w tej drodze pewnej podstawy dla dalszego rozwoju przemysłu spirytusowego. Według zdania miarodajnych sfer, dotychczasowy kontyngent produkcji krajowej narazie nie ulegnie zmianie, natomiast zmniejszy się przypuszczalnie eksport spirytusu, który już i obecnie walczy z trudnościami.

Co do samego faktu wprowadzenia mieszanki, to rozporządzenie Ministerstwa Skarbu wywołało w zainteresowa-

nych sferach gospodarczych bardzo żywą dyskusję. Przeciwnicy mieszanki (jak właściciele rafinerji, importerzy i t. p.) wszczęli silną kampanję w prasie, szerząc w kołach automobilistów niechęć do nowego materiału.

Głównym argumentem przeciwników mieszanki jest twierdzenie, jakoby pędzenie motoru mieszanką bez przeróbki karburatora było niemożliwym, co dalej może się stać powodem niepożądanego ograniczenia, albo ewent. i zupełnego uniemożliwienia przyjazdu automobilistów zagranicznych do Węgier. Ciekawym jest stanowisko zwolenników mieszanki, którzy powołując się na doniosłość wprowadzenia tejże ze względów ogólnego go-

spodarczych i pomyślne rezultaty, osiągnięte w innych krajach, po prostu przeczą, jakoby zachodziła konieczność dokonania jakiegokolwiek zmian w silniku, wskazując przy tem, że jedyną słabą stroną mieszanki jest wrażliwość na wypadkową domieszkę wody; temu jednak Ministerstwo w rozporządzeniu swem stara się w odpowiedni sposób zapobiedz.

Z naszej strony, rozwiązanie powyższej kwestji na Węgrzech zasługuje o tyle na uwagę, iż wprowadzenie w życie mieszanki spirytusowo-benzynowej spowoduje niezawodnie przeobrażenia w imporcie benzyny, w którym zainteresowanym jest w pewnej, jakkolwiek niedużej mierze również i eksport polski.

**NAJLEPSZY
AKUMULATOR
DO SAMOCHODÓW**

ERGS

Pierwsza Krajowa
Fabryka Akumulatorów

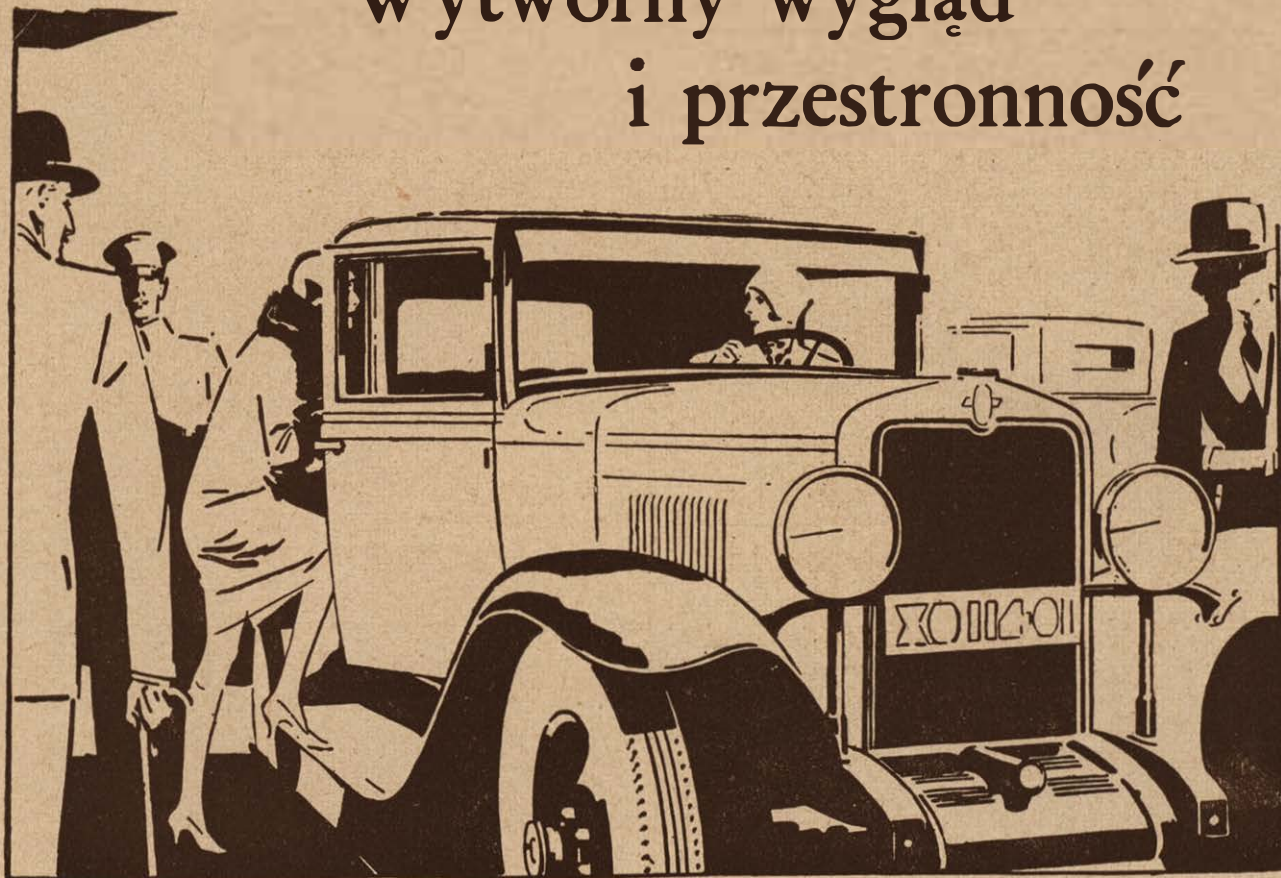
„ERGS”

Warszawa, Elekoralna 10.
Tel. 193-59

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

POJEMNOŚĆ
I TRWAŁOŚĆ
GWARANTOWANA

Wytworny wygląd i przestronność



Sześćcylindrowy Chevrolet popularność swą zawdzięcza pierwszorzędnym zaletom, wśród których uderzają przede wszystkim siła, szybkość, sprawność, komfort i wytworny wygląd.

Moc silnika powiększono o 32,6%, przez co szybkość samochodu wzrosła o 20%, pozatem wprowadzono cały szereg najnowszych ulepszeń technicznych, jak specjalną pompkę przy karburatorze, pompkę do benzyny, nowy system wentylacji karteru i oliwienia, wzmocniono wał korbowy i rozrządowy, dodano amortyzatory hydrauliczne Lovejoy.

Sześćcylindrowy Chevrolet, dzięki tym wszystkim zaletom, stał się ulubieńcem publiczności od chwili ukazania się na rynku. Pomimo tych wszystkich udos-

konaleń cena Chevroleta jest umiarkowana. Wobec ułatwionych warunków płatności jest on dostępny dla najszerszego ogółu. Najbliższe upoważnione zastępstwo udzieli wszelkich informacji. *Wyrób General Motors.*

Upoważnione zastępstwa na całym terytorjum Polski i w Wolnym Mieście Gdańsku.

Ceny:

Phaeton . . .	zł. 10.650.—	Sedan . . .	zł. 13.650.—
Phaeton — obicia		Coupé . . .	zł. 14.500.—
skórzane	zł. 10.950.—	Sport Cabr.	zł. 15.450.—
Roadster . .	zł. 11.950.—	Land.Sedan	zł. 16.500.—

loco Fabryka Warszawa.

Chevrolet, jak zresztą każdy inny samochód wytwórni General Motors, jest do nabycia na ułatwionych warunkach płatności według systemu G.M.A.C.

CHEVROLET

GENERAL MOTORS w POLSCE, WARSZAWA

akumulatory



SYST. **TUDOR**

ZAKŁADY AKUMULATOROWE SYSTEMU „TUDOR” S. A.
WARSZAWA, UL. ŻŁOTA Nr. 35, TELEFONY: 404-94 i 17-45
ODDZIAŁY: BYDGOSZCZ, LWÓW, POZNAŃ
Sprzedaż na m. st. Warszawę w firmie
„MAGNET”—WARSZAWA, UL. HOŻA 33. TELEFON 19-31.



Generalne Przedstawicielstwo na Rzeczpospolitą Polską i w. m. Gdańsk

WSZECHŚWIATOWEJ SŁAWY FABRYKI

SAMOCODÓW

„**PANHARD & LEVASSOR**”

podaje do publicznej wiadomości o otwarciu w Warszawie

2-ch SALONÓW WYSTAWOWYCH

1. przy ulicy BRACKIEJ Nr. 16, telefon 222-42,

2. „ „ CZERNIAKOWSKIEJ Nr. 186/8, telefon 91-80,

do odwiedzania których uprzejmie zaprasza miłośników
sportu automobilowego

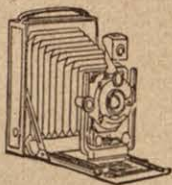
„**AUTO-RENEANS**”

właśc. WINCENTY ŁADYŃSKI

Centrala:

Warszawa, Czerniakowska 186/8, tel. 91-80.

P.S. W celu spopularyzowania wynalazku firmy „PANHARD & LEVASSOR” wydobywania gazu z węgla drzewnego, jako siły pędnej do samochodów ciężarowych, urządzone są *bezpłatnie* pokazy, mające na celu wykazanie 700% oszczędności na paliwie.



ERNEST NEUMANN, Sp. z o.o.

WARSZAWA TEL. 54-96 MAZOWIECKA 6.

KAŻDY MOŻE FOTOGRAFOWAĆ
Aparaty od Zł. 31. Cenniki i objaśnienia na żądanie.
Wywoływanie i kopjowanie klisz

Solidność i fachowość, które stworzyły dobre imię naszej firmy, egzystującej już od ćwierć wieku, dają rękojmię dobrego kupna.

Niemasz pewnej
i przyjemnej jazdy
bez amortyzatorów
„LINCOLN”

L I N C O L N
jedyne amortyzatory wszechświatowej sławy, niedoścignionej dobroci i trwałości.

Jener. reprez. na Polskę i w. m. Gdańsk
HENRYK ISZ
Warszawa, Królewska 31
Telefon Nr. 424-86



Prosimy o odnowienie prenumeraty
na kwartał IV.

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.

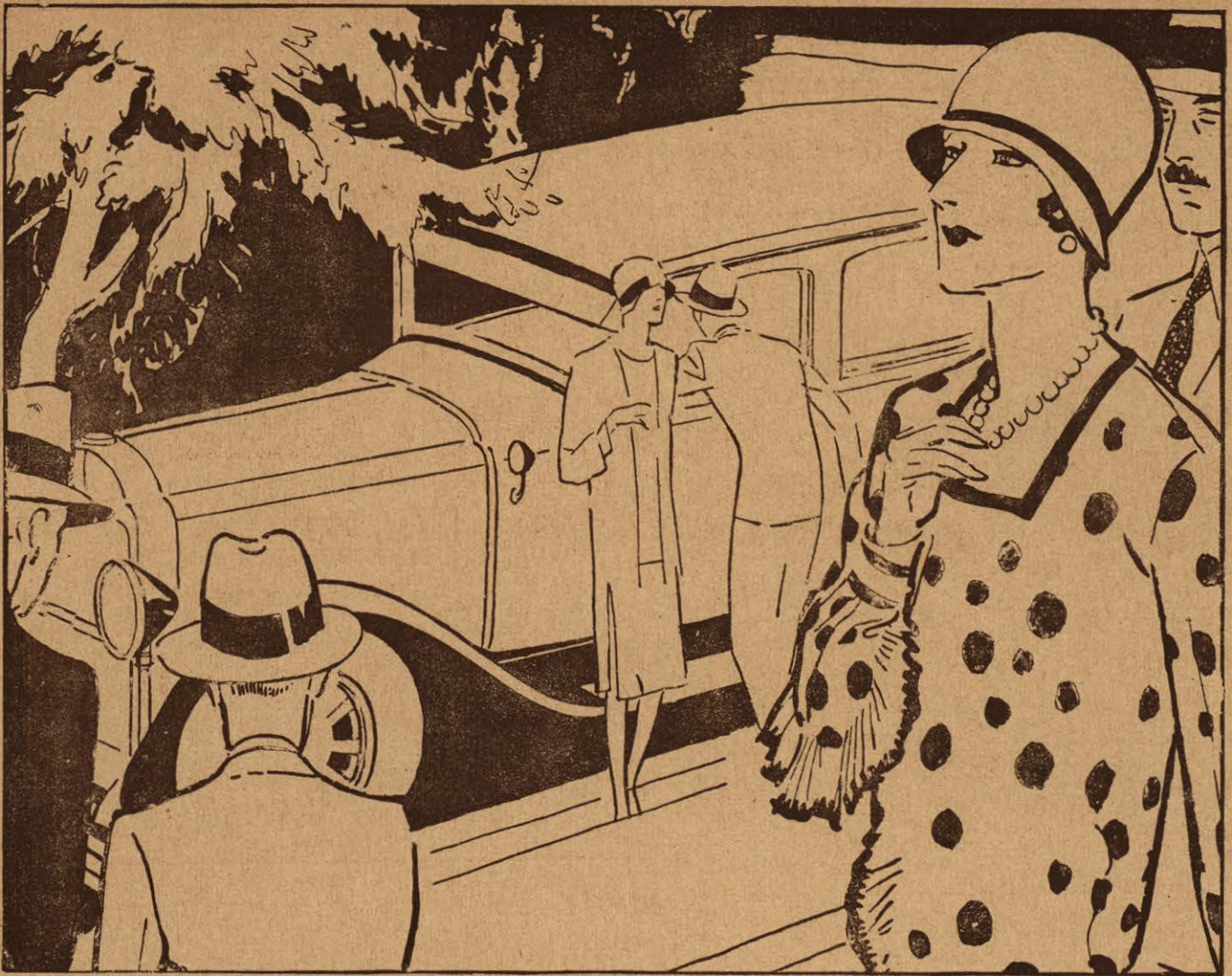
INSTALACJE MOTOCYKLOWE

Wyłączna sprzedaż akumulatorów samochodowych

sys. „**TUDOR**”

Autoryzowane warsztaty i skład części zapasowych
FORD MOTOR COMPANY
i **CHEVROLET**

NAJWIĘKSZE WARSZTATY REPERACYJNE



Prawdziwi znawcy wybierają Buicka

Prawdziwa umiejętność życia polega na zdolności oceniania rzeczywistej wartości każdego przedmiotu.

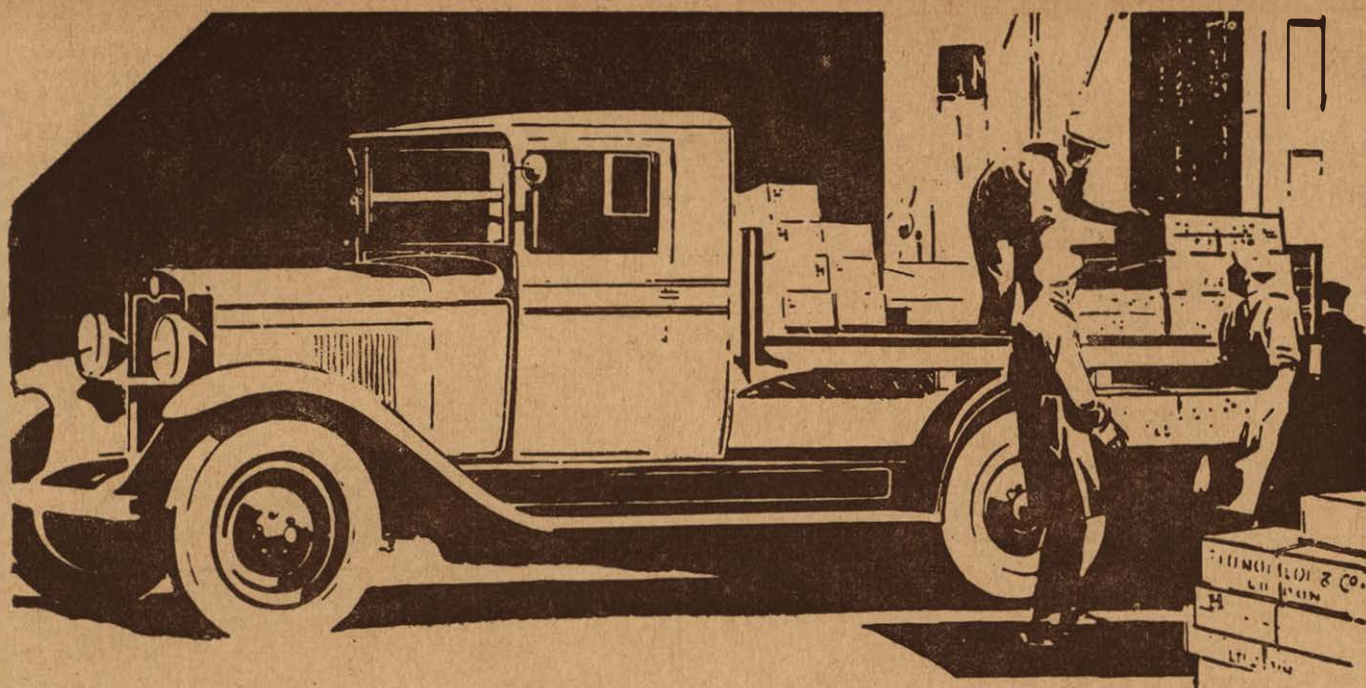
Nabywca Buicka od razu zdaje egzamin dojrzałości i trafnej oceny, co do istotnej wartości tego samochodu.

Buick, bowiem, łączy w sobie wszystkie cechy idealnego wozu turystycznego z zaletami samochodu dla celów reprezentacyjnych. Potężny 6-cylindrowy motor Buick, doskonale amortyzatory, resory Love-Joy i przestronne wnętrze zapewniają przebywanie dłuższych przestrzeni szybko i wygodnie, a równocześnie wytworny wygląd Buicka świadczy wymownie o wybitnym stanowisku społecznym i zarazem o wybrednym guście jego właściciela. *Wyrob General Motors.*

Upoważnione Zastępstwa na całym terytorjum Polski i w Wolnym Mieście Gdańsku.

B U I C K

General Motors w Polsce, Warszawa



Przyśpiesza dostawy, otwiera nowe rynki i powiększa zyski

W walce z konkurencją ciężarówka Chevrolet odgrywa olbrzymią rolę. Nie istnieją dla niej, ani odległości, ani przeszkody w postaci uciążliwych dróg. Oszczędna w zużyciu smarów i benzyny, dociera z łatwością do najdalszych zakątków Polski. Obniża do minimum kosztu transportu.

Potężny, sześciocylindrowy silnik, cztery biegi wprzód, hamulce na cztery koła, wszelkie najbardziej współczesne ulepszenia, oraz silna konstrukcja ramy gwarantują trwałość i niezawodny, szybki transport.

Ciężarówka Chevrolet, nadająca się idealnie do polskich warunków, jest do nabycia po niskiej cenie na ułatwionych warunkach płatności, o których poinformuje najbliższe zastępstwo Chevrolet'a. Na żądanie zdemonstruje ono modele ciężarowe lub półciężarowe tego pierwszorzędного samochodu. Wyrób *General Motors*.

Upoważnione Zastępstwa na całym terytorjum Polski i w Wolnym Mieście Gdańsku.

Ciężarówka CHEVROLET

GENERAL MOTORS w POLSCE, WARSZAWA



HURTOWY HANDEL
WIN I SPIRYTUALJI

ZYGMUNT JAROCKI i S-ka

WARSZAWA
SENATORSKA Nr. 11. - TEL. 48-94124488.

ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE „MOTOLECHJA“

Warszawa, Okopowa 42

telefon 528-97

*

WYTWÓRNIA KAROSERJI

WYKONANIE SOLIDNE I TERMINOWE, W LINJACH —
BEZKONKURENCYJNE

TORPEDA
GRAND SPORT
LIMUZYNY
ROADSTERY
COUPE-CABRIOLET
AUTOBUSY

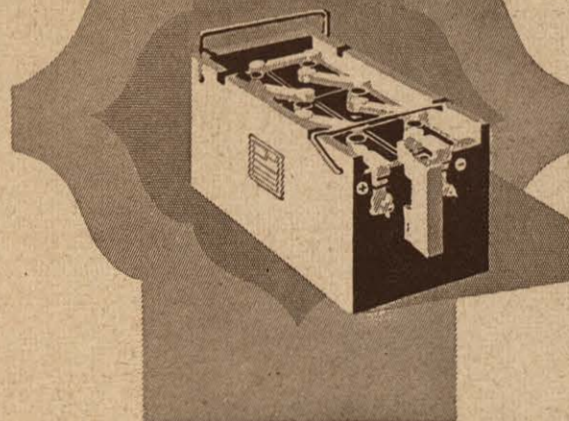
ODLEWNIA METALI

PRZYJMUJE WYKONANIE ODLEWÓW SPECJALNIE NA
ALUMINIUM Z GWARANTOWANYCH STOPÓW O PRE-
CYZYJNEM WYKONANIU

LAKIERNIA NATRYSKOWA

WSZELKIE ROBOTY WYKONYWA TERMINOWO
I SOLIDNIE

TUDOR
VARTA



„TUDOR“

ZAKŁADY AKUMULATOROWE

SP. Z OGR. ODP.

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

(Gmach Hotelu „Polonia“)



WYTWÓRNIA AKCESORJI SAMOCHODOWYCH Z. B. SCHIFFERS i S-ka.

Warszawa, Szeroka 14, Brukowa 13. Telefony: 428-20 i 237-99.

Plafony — popielniczki — wazoniki — nesesery — lampy tylne „STOP“.
Aparaty do szyb — okucia i t. p. w wielu rodzajach i wielkościach.

UWAGA! Przyjmujemy zamówienia na wykonanie przedmiotów według nadesłanych nam wzorów lub rysunków.

RESORY
samochodowe wszelkich typów

z wysokiego gatunku stali chromo-mangano-krzemowej
WYRABIA WARSZ. WYTWÓRNIA NADWOZI I RESORÓW
A. AUGUSTYNOWICZ I S. SZULC Sp. z ogr. odp.
Warszawa, ulica Chłodna № 19, telefon 275-33.

Dostawcy najpoważniejszych
firm: „Agril“, Habermusch &
Schiele, Standard Nobel, po-
selsstw i t. d.

**ELEKTROTECHNIKA
SAMOCHODOWA**

„SWEL”

**Akumulatory.
Przewijanie magnet**

STACJA OBSŁUGI „DUCELLIER“

(Peugeot, Unic, Delahaye)

CZĘŚCI ZAMIENNE

WARSZAWA, ULICA WARECKA Nr. 8. TELEFON Nr. 280-22.

Jedna z najtańszych
na kilometr to opona



Jedna z najtańszych
na kilometr to dętka

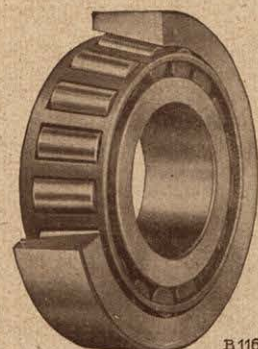
FISK



**ŁOŻYSKA KULKOWE I ROLKOWE
DO SAMOCHODÓW WSZELKICH
TYPÓW**

KAROL REISSIG

**BIURO SPRZEDAŻY KONCERNU BÖHLERA
WARSZAWA, Ś-TO KRZYSKA 5, TELEFON 431-78**



B 116



AMERYKAŃSKA OPONA WYŻSZEGO GATUNKU

Stale na składzie

w firmie

P. Z. STACHIEWICZ

WARSZAWA, ULICA KREDYTOWA Nr. 16. TEL. 426-16.

Smary, oleje, narzędzia i akcesorja.

OLEJE SAMOCHODOWE

„GALKAR”

produkowane w kraju wedle najnowszego systemu rafinacji

zapewniają

najlepszą sprawność motoru, niezawodność i pewność pracy.

„KARPATY”

Sprzedaż Produktów Naftowych
Spółka z ogr. por.

L W Ó W,
ulica Batorskiego Nr. 26.
Telef. Nr. 3-62,
3-64, 9-15, 44-60



WARSZAWA,
ul. Marszałkowska 151.
Tel. Nr. 172-74,
282-04, 224-81.

Oddziały w całej Polsce.



NAPRAWA I PRZERÓBKA

MAGNET, DYNAMO, STARTERÓW, AUTOMATÓW, AKUMULATORÓW RÓŻNYCH SYSTEMÓW

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

M. LEWANDOWSKI

ul. Nowogrodzka 31
Telefon 409-15

B-cia OSTROWSCY i S-ka

SP. Z OGR. ODP.

FABRYKA POWOZÓW i KAROSERJI

WARSZAWA, UL. ŁUCKA № 11

Przyjmują zamówienia karoserji wszelkich typów, nadbudówki do otwartych karoserji oraz wszelkie reperacje i odnowki karoserji.



OPONY I TAKSOMETRY

SP. Z OGR. ODP.

„ARGO”

ADRES TELEGRAFICZNY: „TAKSOMETR”

WARSZAWA
CHMIELNA 116

TELEFON Nr. 416-12

WYŁĄCZNA SPRZEDAŻ:

LICZNIKÓW-TAKSOMETRÓW „ARGO” Z OŚWIETLONĄ CHORAĞIEWKĄ
APARATÓW KONTROLUJĄCYCH „AUTOGRAF” i „AUTOTEX”,
LICZNIKÓW BILARDOWYCH.

PIERWSZA POLSKA FABRYKA PRZERÓBEK ZUŻYTYCH OPON NA NOWE.

WARSZTATY REPARACYJNE LICZNIKÓW, MONTAŻ LICZNIKÓW I TRASMISJI



WULKANIZACJA OPON, I DĘTEK NAJNOWSZYM SYSTEMEM

NA RAIDZIE GWIAŹDZISTYM

DO POZNANIA dnia 27 lipca r. b.

c z t e r o -
cylindrowa



powietrzem
chłodzona

z pośród 205 samochodów uzyskała

I-szą NAGRODĘ

W górskim wyścigu w ZAKOPANEM dnia 11 b. m. uzyskały
s a m o c h o d y

6-cio
cylindrowy

4-o
cylindrowy



I-szą
NAGRODĘ

I-szą
NAGRODĘ

w swojej kategorii, bijąc wozy o wiele większym litrażu.

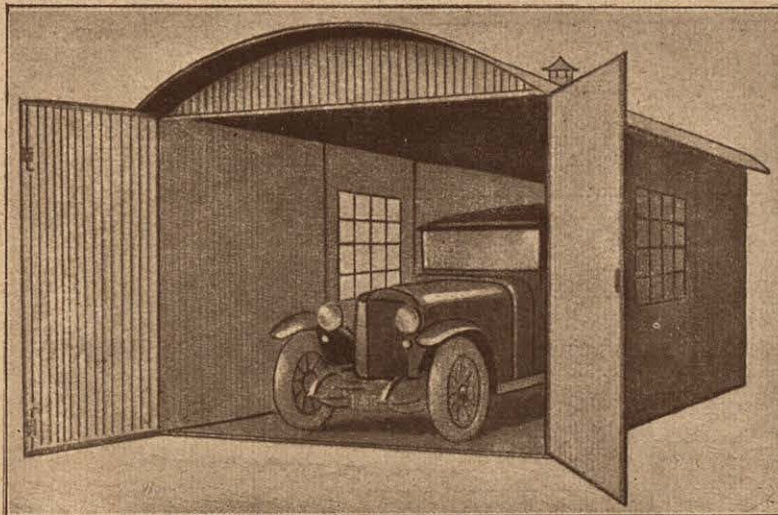
Centrala: TATRA-AUTO, Warszawa, Aleja Jerozolimska 14.

GARAŻE

PRZENOŚNE Z BLACHY FALISTEJ
OCYNKOWANEJ

ŁATWE USTAWIENIE I PRZE-
STAWIENIE, NISKI KOSZT,
BEZPIECZEŃSTWO OD OGNIA
I KRADZIEŻY, MINIMALNY
KOSZT KONSERWACJI

PROSPEKT I CENNIKI
NA ŻĄDANIE



GÓRNOŚLĄSKIE TOWARZYSTWO PRZEMYSŁOWE

Warszawa, ulica Sewerynow 3. Telefony: 221-44, 247-54, 247-66. Skrót telegraficzny: GETEPE.

PATRIA

POLSKIE TOWARZYSTWO ASSEKURACYJNE I REASSEKURACYJNE

SPÓŁKA AKCYJNA — WARSZAWA, JASNA 4.

Centrala telefoniczna: 335-94, 335-95, 335-96, 335-97, 335-98, 335-99

UBEZPIECZA: samochody od rozbicia, ognia, kradzieży, — właściciele
samochodów od odpowiedzialności cywilnej, pasażerów i szoferów
od następstw nieszczęśliwych wypadków.

CHRONIĆ WASZE SAMOCHODY OD POŻARU

Najmniejsza i najskuteczniejsza z gaśnic

„KNOCK OUT“
BABY



Posiadamy
specjalny model dla samoch. ciężarowych i autobusów

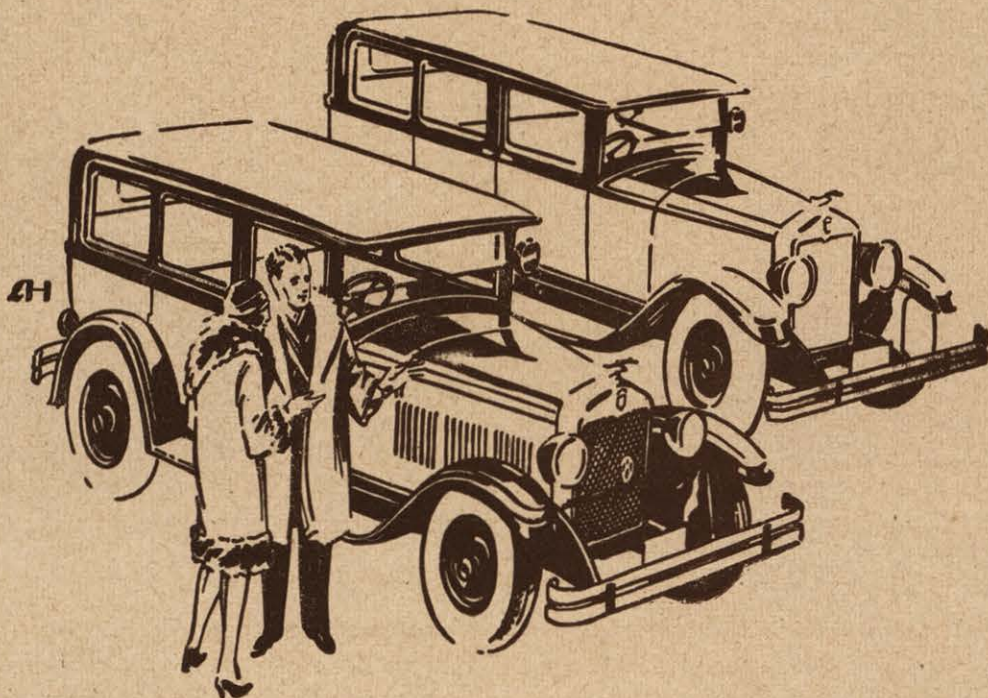
POLSKI
KNOCK OUT

WARSZAWA, UL. TRĘBACKA № 13.
TELEFON 322-85

SAMOCHODOWE



TUNGSRAM



SAMOCHODY CZESKIEJ PRODUKCJI **PRAGA**

OSOBOWE 4, 6 i 8-cylindrowe:
Torpedo, Conduite Interieure, Ca-
briolet, Taxi.

Ciężarowe: od 1½ do 6 ton.

Autobusy: od 12 do 50 miejsc.

Samochody cysterny, pompy strażackie
i do polewania ulic.

Wyłączne przedstawicielstwa na:

1) b. Królestwo Polskie i Kresy:
Inż. St. Nawakowski, Sp. z ogr. odp.
Warszawa.

Salon Samochodowy:
ulica Kredytowa Nr. 4, telefon 291-34.

2) Wielkopolskę i Pomorze — Firma
„Praga Automobile“, Poznań.

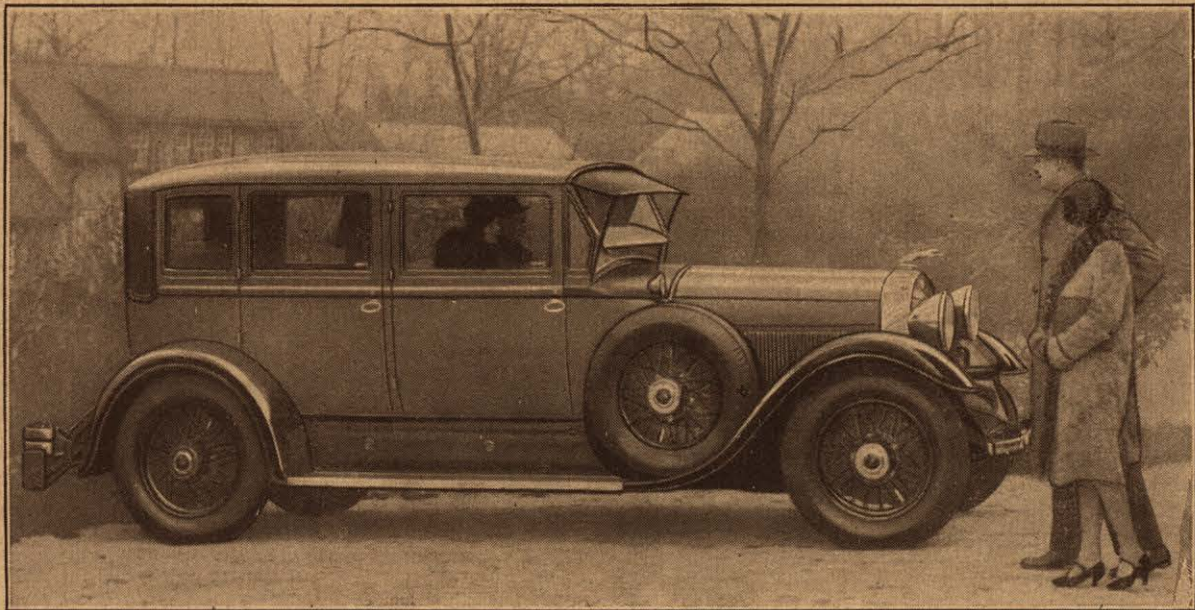
Salon Samochodowy:
Plac Wolności № 11, telefony: 55-33
i 56-55.

3) Małopolskę, Śląsk i Wołyń—Henryk
Buchstab, Lwów.

Salon Samochodowy:
ulica Jagiellońska № 7, telefon 3-05.

Wielki wybór wozów na składzie. Części
zapasowe na miejscu. Dogodne warunki
sprzedaży.

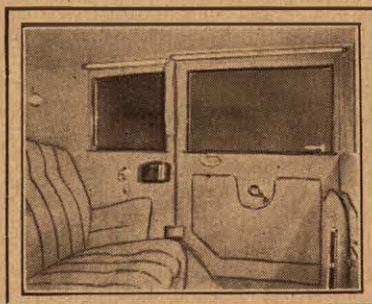




Bezpieczeństwo jest najważniejszą zasadą konstrukcyjną samochodu a przy budowie Lincoln, zasada ta uwzględniana jest w całej swej rozciągłości.

Rama jego jest nadzwyczaj mocna i ciężka; taką-że moc uwydatnia jego nadwozie, w którym, pod luksusowym obiciem, znajdujemy silne układy wzmacniające.

Na szczególną uwagę zasługuje system sześciu hamulców, który w wysokim stopniu przyczynia się do bezpieczeństwa jazdy również i przy dużych szybkościach. Wszystkie



hamulce są kryte i zabezpieczone, zapewniając prowadzącemu absolutne panowanie nad wozem podczas jazdy.

Wszystkie szyby

Lincolna są z nierozpryskującego się szkła. Doskonałe zawieszenie resorów, hydrauliczne amortyzatory oraz odpowiednia reakcja pochwy wału kardanowego w związku z wybalansowanym ciężarem wozu istotnie przyczyniają się do bardziej bezpiecznej i wygodnej jazdy.

Do tego należy dodać i piękność Lincolna. Piękno i bezpieczeństwo złączone w harmonijną całość, stwarzają wóz, w granicach możliwości najbardziej zbliżony do perfekcji.

Dla wypróbowania nowego Lincolna prosimy zwrócić się do jednego z poniżej wymienionych przedstawicieli:

Motofors Sp. z ogr. odp.
Kredytowa 9, Warszawa

"Autotraktor" Sp. z ogr. odp.
Ossolińskich 1, Warszawa

J. Zagórski
Ogrodnia 17, Poznań

Ludwik Hubicki, ul. Szpitalna 11, Kraków

"Eshape" Sp. H/P z. o. p.
Akademicka 15, Lwów

LINCOLN

DZIAŁ SAMOCHODÓW LINCOLN · FORD MOTOR COMPANY

A U T O

PRZEGLĄD SAMOCHODOWY I MOTOCYKLOWY

połączone

19 wrzesień 29

SPIS RZECZY

	str.
<i>Międzynarodowy wyścig płaski we Lwowie — M. Krynicki.</i>	9
<i>Lancia Omicron, jako typ wzorowego podwozia autobusowego — Pal.</i>	13
<i>Samochodem po Hiszpanji — Umiastowski.</i>	17
<i>Międzynarodowy Raid awionetek w przełocie przez Warszawę (ilustracje).</i>	20
<i>Niebezpieczeństwo ulicy — B. J. Kachel</i>	21
<i>Grand Prix Polski — M. Krynicki</i>	23
<i>Z życia Szkoły czotgów i samochodów</i>	25
<i>Czego nauczyła nas 5000-kilometrowa wyprawa turystyczna na motocyklu — inż. O. Popo- wicz</i>	26
<i>Kronika sportowa</i>	28
<i>Z ostatniej chwili</i>	32
<i>Kronika przemysłowo-handlowa</i>	33

WARUNKI PRENUMERATY

	na papierze wykłym	na papierze kredowym
Rocznie	24 zł.	36 zł.
Półrocznie	12 zł.	18 zł.
Kwartalnie	6 zł.	9 zł.

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

SCINTILLA

ZDOBYWA WSZĘDZIE!

WE WŁOSZECH:

TARGA-FLORIO

1. Divo na samochodzie Bugatti,
2. Minoia na samochodzie Bugatti.

WE FRANCJI:

WIELKA NAGRODA A. C. F.

1. Williams na samochodzie Bugatti,
3 i 4 na samochodach Bugatti.

W HISZPANJI:

WIELKA NAGRODA w ST. SEBASTIAN

1. Chiron na samochodzie Bugatti.

W NIEMCZECH:

MIĘDZYNARODOWE WYŚCIGI GÓRSKIE „KESSELBERG“

1. Stuck v. Villier na samoch. Austro-
Daimler.

MIĘDZYNARODOWY WYŚCIG GÓRSKI ADAC

1. Stuber na samochodzie Bugatti.

W SZWAJCARJI:

WYŚCIG GÓRSKI w MARCHAIRUZ WYŚCIG GÓRSKI w GURNIGEL

1. Stuber na samochodzie Bugatti.

MIĘDZYNARODOWE WYŚCIGI NA PRZEŁĘCZY KLAUSEN

1. Chiron na samochodzie Bugatti,
2. Stuck v. Villier na samochodzie
Austro-Daimler.

WYŚCIG MIEJSCOWY NA PRZEŁĘCZY KLAUSEN

1. Gacon na samochodzie Martini,
2. C. Caspar na samochodzie Martini.

Warszawa, Bagatela 15. Tel. 438-22.

Piękno i trwałość charakteryzują protektor All-Weather opon *Goodyear*. Duże, mocne bloki rombowne z ciągłej, trwałej gumy — dają rękojmię zupełnej pewności jazdy. Fakt, iż na całym obszarze świata więcej wozów jeździ na oponach *Goodyear*, aniżeli na oponach jakiegokolwiek innej marki, jest dowodem wysokiej jakości opon *Goodyear*.

