

Auto

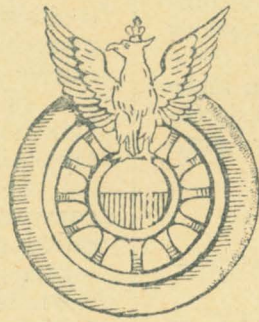
ILUSTROWANE CZASOPISMO
SPORTOWO-TECHNICZNE
ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI
ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

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

WYCHODZI DWA RAZY W MIESIĄCU

REDAKCJA: UL. OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05
(AUTOMOBILKLUB)
REDAKTOR PRZYJMUJE W ŚRODY I PIĄTKI OD 5—7

ADMINISTRACJA: OSSOLIŃSKICH 6 — TELEF. 287-05
(OTWARTA CODZIENNIE OD 10 DO 2)
KONTO CZEKOWE P. K. O. 4764



REDAKTOR: INŻ. R. MORSZTYN

WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

KIEROWNIK DZIAŁU TECHNICZNEGO: STAN. SZYDELSKI

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

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

Fotografie i klisze na rachunek klienta.

TRZEŚĆ NUMERU:

Automobilklub Polski (protokół). — Automobilklub Wielkopolski. — Polski Klub Motocyklowy. — Oddział motocyklistów Tow. Sport. „Unja”. — Wielka Nagroda Europy. — Wielka Nagroda Belgji. — Światowy szampionat automobilowy. — III Polski Wyścig samochodowy i motocyklowy. — Maszyny i kierowcy III polskiego wyścigu samochodowego — *M. Krynicki*. — Nowa szkoła kierowców samochodowych. — Targa i Coppa Florio — *Mak*. — Urzędowe. — Na szlaku raidowym — *Zdz. Kleszczyński*. — Targa e Coppa Florio 3 maggio 1925 (korespondencja) — *Z. Borawski*. — Kronika. — Ogłoszenia.

SKF

SZWEDZKIE ŁOŻYSKA KULKOWE I ROLKOWE

NORMALNE I KONICZNE

WARSZAWA, KOPERNIKA Nr. 13

TEL. 12-14

OTWARTE BEZ PRZERWY



Automobilklub Polski

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

PROTOKÓŁ

KOMISJI SĘDZIÓW III-go POLSKIEGO WYŚCIGU SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLOWEGO

Komisja Sędziów III-go Polskiego Wyścigu Samochodowego i Motocyklowego w osobach: przewodniczącego Karola hr. Raczyńskiego i członków pp. Rappé, Meyera, Sznarbachowskiego, Fuchsa, płk. Mrozińskiego, Moldenhawera i Zakrzewskiego, zebrawszy się w dniu 17 maja 1925 r., o godz. 20 w Warszawie, w lokalu Automobilklubu Polski, skonstatowała, że termin reklamacji upłynął ostatecznie o godz. 18 m. 30 i że reklamacje żadne nie wpłynęły. Wobec tego Komisja Sędziów przystąpiła do ustalenia wyniku wyścigów i przyznania nagród.

Wyniki okazały się:

Klasa „F”. Samochody turystyczne.

Kat. I. „Citroën” — Irena Jaworska — 18.53.8/10 — szybkość przeciętna 63.100 klm/g.

Kat. II. „La Perle” — R. Polakiewicz — 14.21 — szybkość przeciętna 83.626 k/g.

Kat. IV. „Lancia Lambda” — M. Bogusławski — 10.57.4 — szybkość przeciętna 109.528 k/g.; „Lancia Lambda” — Z. Rakowicz — 11.6.7 — szyb. przeciętna 107.844 k/g.; „Lancia Lambda” — Ludmiła Bogusławska — 14.41.3 — szyb. przec. 81.808 k/g.; w tejże kategorii przejechał poza konkursem na „Ralf Stetysz” S. hr. Tyszkiewicz — 12.14.2 — szyb. przec. 98.066 k/g.

Kat. V. „Renault” — J. Kowalski 10.19, szybkość przeciętna 116.22 k/g.; „Minerwa” — M. Ciechanowicz, 10.31.5, szyb. przeciętna 114.012 k/g.; „Minerwa” — J. Radoński, 10.47.5, szybkość przec. 111.196 k/g.; „Steyr” — J. Srzednicki, 12.15.2, szybkość przeciętna 97.932 k/g.; „Fiat 519” — H. Liefeldt, 12.24.7, szyb. przec. 96.683 k/g.

Klasa „D”. Motocykle z wózkiem.

Kat. VI. „Indian” — Rudawski, 12.58, przeciętna szybkość 92.500 k/g.; „Indian” — T. Koziański, 15.15, szyb. przec. 78.687 k/g.

Klasa „C”. Motocykle.

Kat. I. „B. S. A” — C. Marszewski, 19.6, szyb. przec. 62.827 k/g.; „A. J. S.” — W. Rychter, 13.30, szyb. przec. 88.888 k/g.; „A. J. S.” — W. Ryl, 16.54. Poza konkursem „A. J. S.” — H. Drews, 11.48.2, szyb. przec. 103.078 k/g.

Kat. IV. „Indian Scout” — C. Rybiński, 19.18, szyb. przec. 64.766 k/g.

Kat. V. „Indian Standard” — J. H. Choiński, 11.9, szyb. przec. 107.619 k/g.; „Indian Chief” — Duma — 12.45.4.

Kat. VI. „Indian Big Chief” — R. Gunsch, 11.46.5, szyb. przec. 101.910 k/g.

Wobec tego przyznano:

a) plakietę i dyplom A. P., jako zwycięzcom kategorii: Irenie Jaworskiej, R. Polakiewiczowi, M. Bogusławskiemu, J. Kowalskiemu, Rudawskiemu, C. Marszewskiemu, W. Rychterowi, C. Rybińskiemu, J. H. Choińskiemu i R. Gunschowi.

b) *Nagrodę Komisji Sportowej A. P.* — puchar kryształowy, za największą bezwzględną szybkość dnia, ogólną dla samochodów wszystkich klas i kategorii, — p. Jerzemu Kowalskiemu na Renault.

c) *Nagrodę K. hr. Raczyńskiego* dla samochodów turystycznych, pojemności do 2-ch litrów, za największą szybkość — p. Robertowi Polakiewiczowi na La Perle.

d) *Nagrodę Pawła Bitschana* — puchar srebrny wędrowny za największą bezwzględną szybkość dnia, osiągniętą przez członka A. P., — p. M. Bogusławskiemu na Lancia Lambda.

e) *Nagrodę Stanisława Wapińskiego* dla fabryki, której maszyna 3 razy z rzędu osiągnie największą szybkość, — fabryce Renault.

f) *Nagrodę Adama Kaplińskiego* — figurka bronzowa dla jeźdźcy motocyklowego lub samochodowego, człoka A. P. lub klubu afiliowanego, który podczas wyścigu dn. 17 maja 1925 r. osiągnie najlepszy czas w klasie najlepiej obstawionej, — p. Julianowi Srzednickiemu na Steyr.

g) *Nagrodę Komisji Sportowej* dla motocykli, dla jeźdźcy, który na motocyklu osiągnie największą szybkość, — p. J. H. Choińskiemu na motocyklu Indian Standard.

h) *Nagrodę firmy Steyr* w Wiedniu za drugą najlepszą szybkość dnia — p. M. Ciechanowiczowi na Minervie.

Prócz tego przyznano: p. Stefanowi Tyszkiewiczowi wyróżnienie i plakietkę za doskonałe działanie samochodu Ralf Stetysz i osiągnięte wyniki, a p. Herbertowi Drewsowi wyróżnienie i plakietkę za wysoce sportową jazdę. Nagrody Tow. „Iskropol” nie można było przyznać z powodu niezadośćuczynienia określonym warunkom.

(—) Karol Raczyński.

(—) Mieczysław Rappe.

(—) Czesław Zakrzewski.

Automobilklub Wielkopolski

Powołując się na uchwałę Zarządu i Komitetu Automobilklubu Wielkopolski z dnia 17 marca r. b., uznającą „Auto” jako organ oficjalny A. W., administracja „Auta” prosi uprzejmie tych pp. członków Automobilklubu Wielkopolski, którzy jeszcze nie nadesłali opłaty za prenumeratę za kwartał I i II-gi, o możliwie szybkie wyrównanie należności.

Konto czekowe „Auta” w P. K. O. № 4764.

POLSKI KLUB MOTOCYKLOWY

Adres tymczasowy: Boduena 4. (Interpol).

Sekretariat czynny w poniedziałki od 6—8 wieczorem.

Na ostatnim posiedzeniu komisji balotującej przyjęto na członków zwyczajnych klubu:

Aleksander Mroziński, pułkownik, Warszawa, Nalewki 4; Adam Tuszyński, urz. Tow. Elibor, Warszawa, Foksal 13; Stanisław Szydelski, kapitan, Warszawa, Fort Wola; Kazimierz Groszlik, kapitan-inżynier, Warszawa, Koszykowa 19 m. 10; Bohdan Werner, student, Warszawa, Polna 76 m. 5; Witold Rychter, ekspert do spraw samoch. Kom. Rządu, Warszawa, Złota 6; Stanisław Ogorzałek, kapitan, Lublin, 2-gi Dywizjon samoch.; Jerzy Peplowski, por., Warszawa, Nowogrodzka 19 m. 28; Eugenjusz Pietrzykowski, handlowiec, Warszawa, Marszałkowska 120 m. 20; Czesław Rybiński, porucznik, Warszawa, Fort Wola; Aleksander Andrzejewski, przemysłowiec, Warszawa, Wspólna 75; Leopold Franciszek Piątkiewicz, porucznik, Benjaminów; Kazimierz SAYSSE-Tobiczyk, przemysłowiec i dziennikarz, Warszawa, Piękna 8; Stefan Czarnecki, kapitan, Warszawa, Królewska 10; Stanisław Biernacki, dziennikarz, Warszawa, Mazowiecka 8 m. 5; Czesław Kowalski, porucznik, Warszawa, Sosnowa 4 m. 39; Teofil Mękarski, inżynier-chemik, Warszawa, Śniadeckich 3 m. 3; Zygmunt Stanisław Drozdowski, kapitan, Kraków, 5-ty Dywizjon samoch.; Jan Henryk Choiński, kier. warszt. samoch. XX D. O. K. 1, Warszawa, Wilcza 1 m. 7; Tadeusz Wolski, kapitan, Warszawa, Fort Wola; Henryk Lipiński, art. malarz, Warszawa, Nowy-Swiat 49 m. 30; Bronisław Rafalski, kapitan, Żurawica 1, pułk. czołgów; Tadeusz Koziański, student, Warszawa, Smolna 28 m. 4; Bronisław Jabłoński, porucznik, Warszawa, Fort Wola; Stefan Zygmunt Knapne, student, Warszawa, Hoża 37 m. 4; Bolesław Jędrychowski, kapitan, Warszawa, Marszałkowska 147; Antoni Kossakowski, technik, Warszawa, Koszykowa 44 m. 20; Jan Jesionek, porucznik, Warszawa, Fort Wola; Julian Bartnicki, inżynier, Warszawa, Złota 35 m. 19; Stefan Chlebowski, porucznik, Bydgoszcz, 8-my Dywizjon samoch.; Jerzy Strenkowski, kapitan, Bydgoszcz, 8-my Dywizjon samoch.; Maksymilian Tyffert, porucznik, Bydgoszcz, 8-my Dywizjon samoch.; Stanisław Mędrzecki, handlowiec, Warszawa, Środkowa 11 m. 6; Michał Lubicz-Zaleski, porucznik, Przemysł, 10-ty Dywizjon samoch.; Wiesław Modzelewski, sekretarz Zarz. Zakł. Mech. Ursus, Warszawa, Chmielna 11 m. 5; Piotr Witkowski, pporucznik, Warszawa, 1-szy Dywizjon samoch., Smolna 2; Wacław Karczewski, inżynier-chemik, Warszawa, Wilcza 61 m. 20.

W myśl Dziennika Rozkazów Ministerstwa Spraw Wojskowych Nr. 3 z 1925 r. oraz dodatku do Rozkazu Nr. 56 Dowództwa Okręgu Korpusu Nr. 1, z dnia 30 kwietnia b. r. L. dz. 38966. Wyszcz. wolno oficerom w stanie czynnym i nieczynnym należeć do stowarzyszenia „Polski Klub Motocyklowy“ z tem, że dotychczasowi oficerowie członkowie powyższego towarzystwa nie mogą podlegać sądom honorowym, a nowoprzyjmowani członkowie nie mogą podlegać balotowaniu i sądom honorowym tego stowarzyszenia.

ODDZIAŁ MOTOCYKLISTÓW

TOWARZYSTWA SPORTOWEGO „UNJA“ W POZNANIU

Program na rok 1925.

Czerwiec 28. Jazda zręczności na motocyklach na boisku tow. sport. „Unja“ oraz zawody w piłkę nożną na motocyklach. Impreza międzyklubowa.

Lipiec 7. Wycieczka do Zakopanego w trzech etapach — 14 dni.

Sierpień 6. Wycieczka na wybrzeże morskie, z dwudniowym postojem w Bydgoszczy, z okazji jazdy promiennej i korsa kwiatowego w dniach 7 i 8 sierpnia r. b.

Wrzesień 20. Międzyklubowa jazda wytrzymałości dla motocykli na przestrzeni Poznań—Bydgoszcz i z powrotem.

Październik 25. Jazda zręczności dla motocykli na boisku tow. sport. „Unja“.

Dla braku dokładnych terminów wyścigów międzynarodowych nie możemy, niestety, takowe w naszym programie umieścić, lecz urządzamy najprawdopodobniej wycieczki do Berlina, z okazji wyścigów na Avus oraz do Paryża, o ile takie wyścigi odbędą się w lipcu lub sierpniu.

Poza wyżej wymienionymi imprezami, jeźdźcy naszego oddziału będą, w miarę możliwości, brali udział we wszystkich imprezach bratnich klubów.

WIELKA NAGRODA EUROPY

CENY MIEJSC NA TRYBUNACH

Królewski Automobilklub Belgijski ustalił już ceny miejsc na trybunach w czasie przyszłych zawodów o „Grand-Prix“ Europy, które rozegrane będą na torze Francorchamps 28 czerwca 1925 r.

Łoża czteroosobowa fr. 400

Trybuna i miejsca numerowane „ 40 za miejsce

Miejsca dookoła trybun „ 25

Już dziś można miejsca te rezerwować. Zamówienia zwracać należy do Komisji Sportowej Królewskiego Automobilklubu Belgijskiego, 58, Avenue des Arts w Brukseli.

WIELKA NAGRODA BELGJI

NOWE ZAPISY

Królewski Automobilklub Belgijski otrzymał zapisy dodatkowe na 2 wozy Amilcar i jeden Chiribiri na zawody 24-o godzinnego „Grand-Prix“ Belgii.

Światowy szampionat automobilowy

Regulamin na r. 1925

Art. I.

W celu zachęcenia do przyjmowania udziału w zawodach o Międzynarodowe „Grand-Prix“ szybkości o ujednostajnionej formule, Międzynarodowa Komisja Sportowa Międzynarodowego Związku Automobilklubów Uznanych na propozycję Automobilklubu Włoch stworzyła Światowy Szampionat Automobilowy, wyposażając go w nagrodę 100.000 fr. francuskich, dla marki, która osiągnie najlepszą klasyfikację przez dodanie punktów, jakie otrzyma, stając do zawodów o „Grand-Prix“, odbytych w poszczególnych krajach świata o ujednostajnionej formule Międzynarodowej.

Art. II.

Ujednostajniona formuła międzynarodowa jest ustalana co rok przez Komisję Sportową Międzynarodowego Związku Automobilklubów Uznanych.

Art. III.

Zawody „Grand-Prix“ o ujednostajnionej formule międzynarodowej, ważne dla klasyfikacji dla Świato-

wego Szampionatu Automobilowego na rok 1925, są następujące:

Grand-Prix	Indianapolis
"	"
"	Europy
"	Automobilklubu Francji
"	Włoch.

Art. IV.

Aby mieć prawo do klasyfikacji Szampionatu, marki współzawodniczące będą musiały obowiązkowo brać udział w zawodach „Grand-Prix” kraju, organizującego Szampionat, a prócz tego w dwóch zawodach wyżej podanych.

Art. V.

Tylko te zawody będą obowiązywać, które w rzeczywistości się odbyły.

Art. VI.

Klasyfikacja skuteczną będzie w sposób następujący:

Współzawodnikom przyznana będzie pewna liczba punktów, równa miejscu, które zajęli oni w poszczególnej klasyfikacji każdego „Grand-Prix”, aż do miejsca 3-go, to znaczy dla każdego zawodu:

1-mu	liczyć się będzie	1	punkt
2-mu	"	"	2 punkty
3-mu	"	"	3

Wszystkim współzawodnikom klasyfikowanym liczyć się będzie 4 punkty.

Współzawodnikom, którzy startowali, ale nie ukończyli wyścigu, liczyć się będzie 5 punktów.

Współzawodnikom, którzy nie brali udziału w zawodach, liczyć się będzie 6 punktów.

Markom, które przyjmą udział w wyścigach kilku wozami, przyznana będzie za każdy wyścig odpowiednia liczba punktów, osiągniętych przez maszynę najlepiej klasyfikowaną.

Punkta w ten sposób osiągnięte w klasyfikacji poszczególnych zawodów będą dodane, a zwycięzca Szampionatu będzie marka, która osiągnie najmniejszą liczbę punktów.

Art. VII.

W razie równej ilości punktów w klasyfikacji Szampionatu zorganizowanym zostanie wyścig 200 ki-

lometrowy, dostępny tylko dla równych punktów, a zwycięzca powyższego zawodu będzie uznany za zwycięzcę Szampionatu. Wyścig ten odbyć się będzie musiał w 48 godzin po ostatnim wyścigu.

Wozy, biorące udział w wyścigu, będą zaplombowane po skończeniu „Grand-Prix” i będą przekazane do dyspozycji współzawodników nie wcześniej, niż na godzinę przed wyjazdem na ten wyścig.

Art. VIII.

Zwycięzca będzie posiadał tytuł Szampiona Świata, aż do przyszłego rozstrzygnięcia oraz otrzyma nagrodę, złożoną z dzieła sztuki, wartości 30.000 fr. i 70.000 fr. w gotówce.

Art. IX.

Każdy, biorący udział w jednym z wyżej wspomnianych wyścigów, ubiega się tem samem o Szampionat.

Art. X.

Pierwszym krajem, któremu wyznaczono zorganizowanie Światowego Szampionatu Automobilowego na r. 1925, będą Włochy, od których wyszła inicjatywa i które pierwsze ofiarowały nagrodę.

W latach następnych Międzynarodowa Komisja Sportowa wskaże kraj, który zorganizuje stosownie do par. 4b o regulaminie „Grand-Prix” Europy, z pośród krajów, które przyjmą zobowiązanie zabezpieczenia dotacji nagród, w wysokości conajmniej 100.000 fr.

W razie, gdyby żaden kraj nie ubiegał się o zorganizowanie Światowego Szampionatu Automobilowego, Automobilklub Włoch zobowiązuje się utrzymać conajmniej taką samą sumę nagród na r. 1926, według tychże zasad powyższego regulaminu.

Art. XI.

Światowy Szampionat Automobilowy będzie zorganizowanym stosownie do przepisów Międzynarodowego Regulaminu igrzysk sportowych, z chwilą, gdy tenże regulamin przyjęty będzie przez Międzynarodowy Związek Automobilklubów Uznanych.

Organizacja strony materialnej Światowego Szampionatu zostanie poruczoną każdego roku krajowym władzom sportowym, wyznaczonym stosownie do art. 10.

III-ci Polski wyścig samochodowy i motocyklowy

DZIWNEM wydać się może wielu czytelnikom, iż wyścig tegoroczny Automobilklubu Polski w kołach fachowych uznany był za wyjątkowo trudny. Zdawałoby się, iż wyścig na prostym, bez żadnych zakrętów, wyjątkowo dobrze utrzymanym i przygotowanym torze nie powinien przedstawiać żadnych specjalnych trudności nawet dla mniej doświadczonego kierowcy. I, rzeczywiście, pod tym względem tor tegoroczny był łatwy — wystarczyło wypuścić maszynę i trzymać ją nadal w prostej linii, nie troszcząc się o nic więcej. Ale dlatego również był on dla maszyn wyjątkowo trudnym. Utrzymanie na przestrzeni 20 klm. stałej maksymalnej szybkości dla samochodu turystycznego (gdyż w naszych warunkach narazie niema jeszcze mowy o specjalnych samochodach wyścigowych) jest rzeczą niezmiernie trudną. Mało który silnik seryjny jest w stanie pracować czas dłuższy bez żadnych nie-

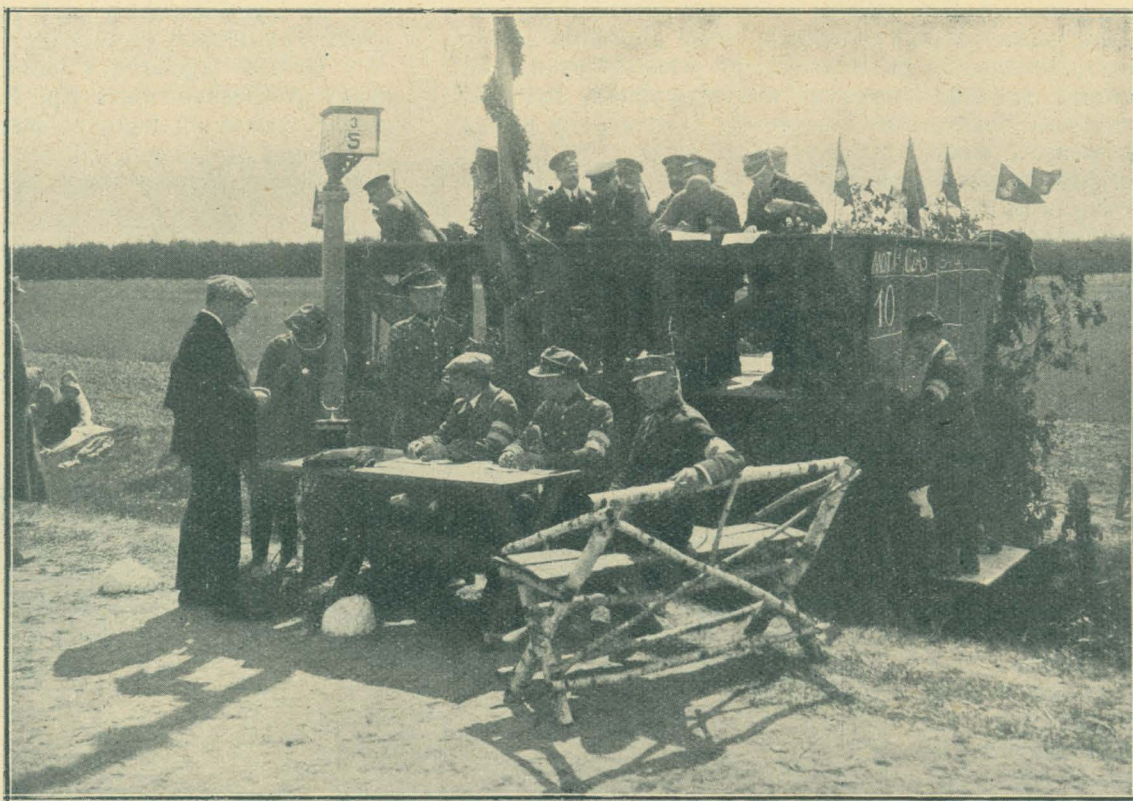
regularności i perturbacji na najwyższym swym regimie. Doprowadzenie silnika do takiej regularności wymaga przygotowania, na które zdobyć się może tylko zasobna fabryka; w naszych warunkach jednak zbyt trudno o takie przygotowanie. Dlatego też i osiągnięte rezultaty mierzyć należy uwzględniając te niezwykle trudne dla maszyn warunki.

Rezultaty wyścigów znajdują czytelnicy „Auta” w zamieszczonym w niniejszym numerze protokole Komisji Sportowej A. P. Jak widać, osiągnięte szybkości zwycięskich maszyn są wcale nienajgorsze. Utrzymanie szybkości 116 klm. na godzinę na przestrzeni 20 klm. jest rezultatem wcale ładnym. Wszak jest to zupełnie inne i stokroć trudniejsze zadanie, niż wyciągnięcie nawet 130 klm. na przestrzeni 1 lub 2 kilometrów. W wielkich rekordach międzynarodowych widzimy podobne zjawisko — iż szybkość osiągnięta

dla małej przestrzeni jest znacznie większą, niż rekord szybkości na dłuższej przestrzeni. Tak np. rekord szybkości 1 klm. wynosi przeszło 235 klm., gdy tymczasem na 10 klm. spada on do 203 klm., a dla 10 mil, co odpowiada mniej więcej długości toru III-go Polskiego wyścigu, — 195½ klm. Są to, oczywiście, cyfry dla najszybszych samochodów wyścigowych, tych prawdziwych „potworów szybkości“, osiągnięte na specjalnych torach, które pomimo doskonałego stanu naszej szosy Wyszaków — Serock, przewyższają ją znacznie. Osiągnięte więc przez zwykłe seryjne samochody turystyczne rezultaty są zupełnie dobre;

podzielić przeto nie możemy głosów wielu widzów wyścigów, którzy byli rozczarowani małymi niby szybkościami. Dało nam się słyszeć wielu amatorów, którzy z przekąsem wyrażali się o osiągniętych rezultatach, zaznaczając, iż im nieraz udawało się osiągnąć szybkości 130, a nawet 140 klm. Bardzo wierzymy, ale twierdzimy, iż napewno dłużej, jako w ciągu 3 lub 4 minut, szybkości takiej nie byli oni w stanie utrzymać.

Tutaj dodać należy, iż naogół samochody lepiej się spisały od motocykli. Należało bowiem spodziewać się, iż największa szybkość dnia osiągnięta będzie

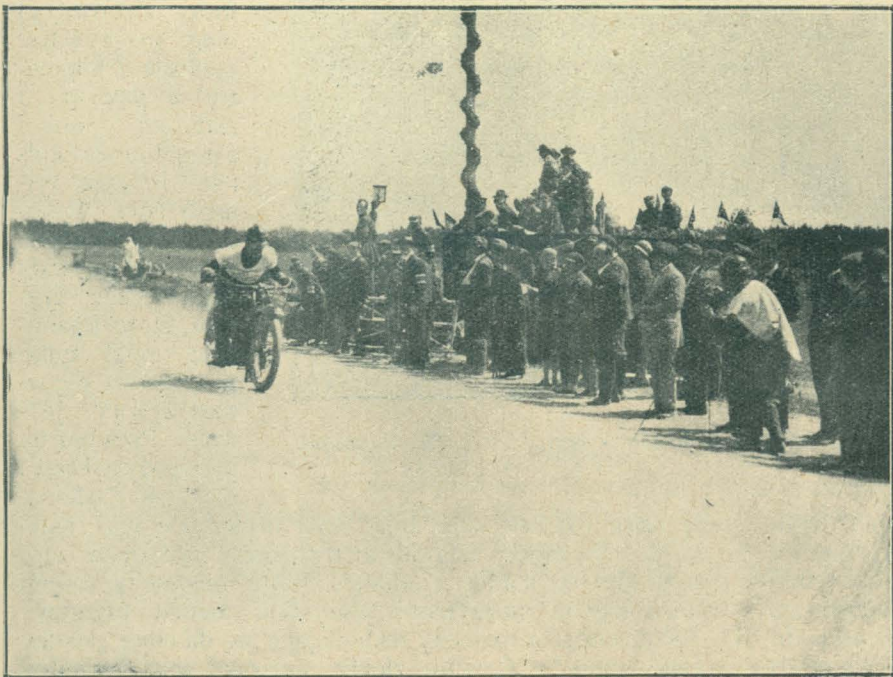


Rys. 189. Trybuna sędziowska i stół chronometrystów.

Fot. Majcherski.

przez motocykl, gdyż zapisanych było do wyścigu kilka specjalnych motocykli wyścigowych. Takie motocykle, jak „Indian Standard“ p. Choińskiego lub 3—A. J. S., a nawet F. N., należą do maszyn bardzo szybkich, które osiągnąć powinny były szybkość około 120 klm. Prawdopodobnie na gorszy rezultat ze strony motocykli wpłynęła pewna ostrość szosy na przestrzeni kilku kilometrów przed finiszem, co musiały one odczuć w stopniu silniejszym, niż samochody.

Jak trudnym dla maszyn był ostatni wyścig, dowiódł już tego uprzedni trening, podczas którego kilka zapisanych samochodów uległo uszkodzeniu i wskutek tego udział w wyścigach nie przyjął. Karburacja i zapalanie w samochodach poddane były w III Polskim wyścigu ciężkiej próbie. Charakterystycznym jest, iż faworyci — najszybsze maszyny sportowe próby tej nie przetrzymały. Najlepszy polski jeździec, p. Liefeldt, miał wyjątkowego pecha: obie maszyny, na których przyjmował udział, zapadły na tę samą chorobę — niedokładne działanie karburacji (zły dopływ benzyny) i przerywane wskutek tego działanie silnika. Dlatego czasy osiągnięte przez p. Liefeldta nie dają żadnego wyobrażenia o tem, do czego zdolne są dwie prowadzone przez niego maszyny słynnych marek włoskich. Podobnego niepowodzenia doznał drugi, również dobry i doświadczony jeździec p. J. Szrednicki, którego Steyr na treningu wykazał szybkość o 50% wyższą od osiągniętej na wyścigu, oraz jeden z szybszych samochodów wyścigu Laurin Clement p. Morowa. Zasilanie karburatorów zapomocą aparatów próżniowych (vacuum), posiadając liczne zalety, zawodzi jednak często w chwili, gdy od silnika wymaga się największego wysiłku.



Rys. 190. P. Choiński na „Indian Standard“ na finiszu.

Fot. Majcherski.

Pod tym względem większą gwarancję pewności daje zasilenie paliwem pod ciśnieniem. Inny podobnie szybki wóz „Mercedes“, pomimo takiego właśnie urządzenia, również zawiódł. Przyczyną w tym wypadku był bezwarunkowo okrzyczany kompresor. Zastosowany po raz pierwszy w wozach turystycznych przez „Mercedesa“, kompresor, jak się okazuje, nie jest wstanie przez czas trochę dłuższy współpracować w harmonii z resztą mechanizmu. Zbyt wysoka kompresja, a co za tem idzie również temperatura i gwałtowność wybuchu, wymaga specjalnego przygotowania maszyny, jeżeli kompresor ma być stale włączonym na dłuższej przestrzeni, a nie tylko chwilowo, dla pokonania krótkiej przeszkody, do czego jedynie został on przez Mercedesa zastosowany. Kilkakrotnie już mieliśmy dowód, iż niema seryjnych świec pierścieni tłokowych, któreby przez czas dłuższy wytrzymać mogły brutalność działania kompresora. Zgadza się to zresztą z instrukcją fabryki w Untertürkheim, która dozwala używać kompresora jedynie przez kilka sekund, dla nadania maszynie szybkiego rozbiegu — rzucenia jej niejako naprzód.

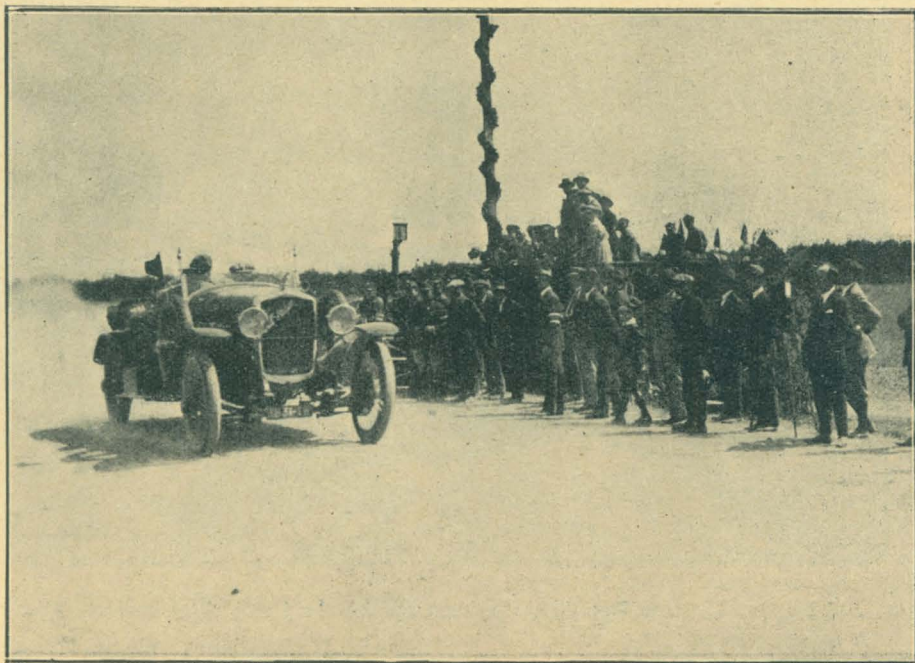
Prawdziwą rewelacją było wystąpienie poza konkursem pierwszego polskiego samochodu „Ralf Stetysz“. Twórca jego, hr. Stefan Tyszkiewicz, w skromności swej oczerniał swoje dziecko, rozgłaszając, iż maszyna „Ralf Stetysz“ daje maksymalną szybkość 80—90 klm. na godzinę. Tymczasem przepisowe 20 klm. przejechał hr. Tyszkiewicz z szybkością 98.066 klm., przyczem miało się wrażenie, iż hr. Tyszkiewicz to potwierdził, iż akcelerator nie był przyciśnięty do maximum i że maszyna jego była wstanie stanowczo przekroczyć nawet 100 klm. Jest to świetny sukces dla samochodu, stworzonego dla innych zadań, niż tryumfy wyścigowe. To też wszyscy szczerze winszo-

wali hr. Tyszkiewiczowi tak pięknego rezultatu długoletniej i wytrwałej jego pracy.

Bardzo regularną i ładną szybkość dały 2 Minerwy p. Ciechanowicza i p. J. Radońskiego, osiągając prawie maximum tego, co maszyna ta może osiągnąć na krótkiej przestrzeni. Świadczy to bardzo pochlebnie o solidności słynnej marki belgijskiej i o opanowaniu sportowem prowadzących je kierowców. Podobnie dobre rezultaty dały 2 Lancie — p. Bogusławskiego i Z. Rakowicza, przebywając przestrzeń wyścigową z różnicą zaledwie 9 sekund. Czasy, osiągnięte przez stające do wyścigów panie, oczywiście, ustępują bardzo czasom zawodników męskich, jednakże zauważyć należy, iż jedna z pań, mianowicie pani Jaworska, wyciągnęła ze swojej maszyny (Citroën 5 HP.) maximum tego, co dać może tak słaby wóz ze względnie ciężką karoserją (transformable).

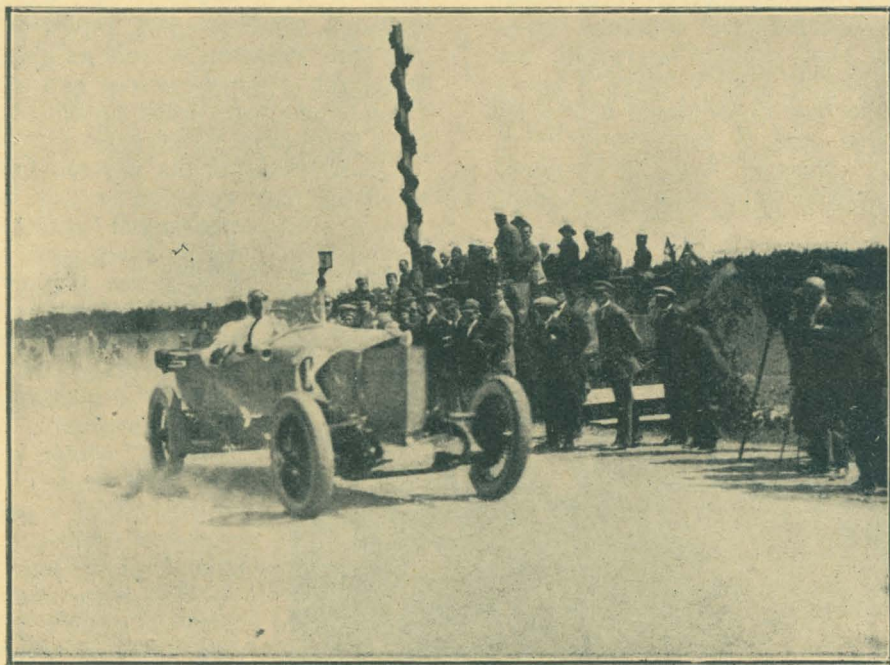
Między motocyklistami wyróżnili się pp. Rychter i Choiniński, a zwłaszcza startujący po raz drugi (poza konkursem) p. Herbert Drews, który zakończył bieg, przebywając ostatnie 2 kilometry z pękniętą i zlatującą oponą i z pogubionymi kulkami łożyska tylnego koła. Wskutek tego maszyna jego wykonywała fantastyczne zyg-zaki, które opanować mógł tylko prawdziwie pierwszorzędnny jeździec. Pomimo tej przygody p. Drews osiągnął doskona-

ły czas 103.078 klm., bijąc inne motocykle tejże kategorii. Najwięcej nagród w wyścigach motocykli zdobyła słynna marka „Indian“, która obstarwiła swemi doskonałemi maszynami wszystkie niemal kategorie. Nieobecnością świeciły reklamujące się dawniej „Harley Davidson'y“. Czyżby zlekły się one współzawodnictwa, czy też świadczy to o zmierzchu słynnej dawniej marki? Faktem jest, iż większość najlepszych polskich sportmenów przeszła do czerwonych „Indianów“. Po-



Rys. 191. „Ralf Stetysz“ mija celownik.

Fot. Majcherski.



Rys. 192. „Stejr“ p. Srzednickiego.

Fot. Majcherski.

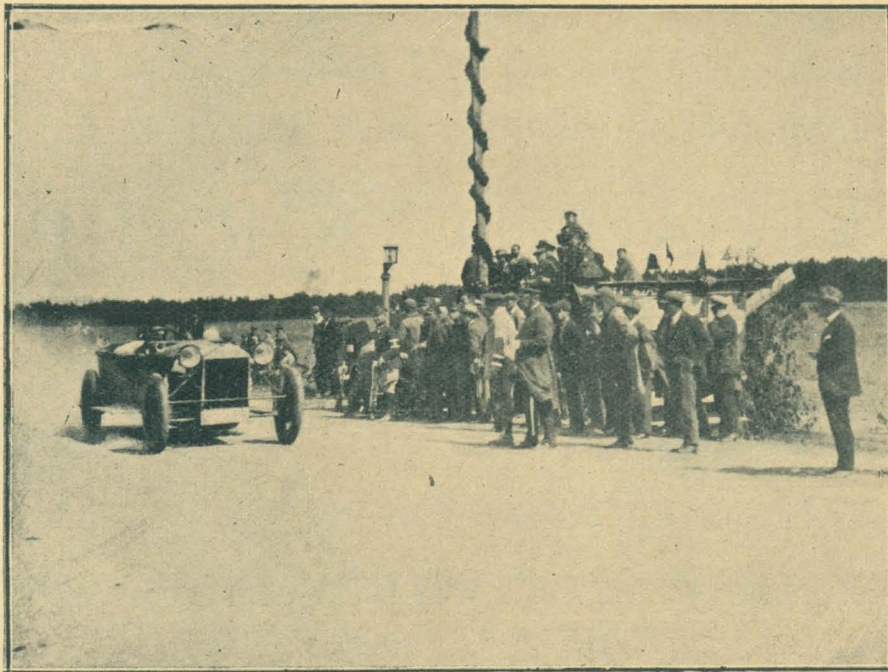
wodzeniem również cieszyć się zaczynają motocykle angielskie, których doskonałych przedstawicieli podziwialiśmy podczas wyścigu w 3-ch konkurujących A. J. S. i jednym B. S. A.

Podnieść tu należy nadzwyczaj sprawną i umiejętną organizację wyścigu. Zawdzięcza się to w pierwszym rzędzie energii niezmordowanego organizatora wszystkich naszych zawodów samochodowych p. P. Bitschana. Tor bystrany był wyjątkowo dobrze. Idealnie prosta, szeroka szosa z łagodnymi wzniesieniami, z długim spadkiem ku finiszowi, równa i płaska — doprowadzona została do stanu, jak na nasze warunki, doskonałego. Jedyną wadą była ostrość szosy na ostatnich kilku kilometrach, którą spotęgowała susza i uprzedni trening. Dało się to odczuć zwłaszcza na motocyklach. Miejsce dla finiszu wybrano doskonale. Przydrożne pagórki pozwoliły wszystkim zupełnie dokładnie obserwować zawodników na przestrzeni kilku kilometrów. Służba pomocnicza funkcjonowała doskonale i wyścigi rozpoczęły się z angielską punktualnością. Służba bezpieczeństwa prowadzona była umiejętnie, w miarę energicznie i taktownie, dzięki doświadczeniu komisarza policji powiatu Pułtuskiego p. Marjana Skorzyńskiego. Dzięki niemu, jak również dzięki umiejętnemu wyborowi miejsca dla publiczności, uniknięto nieporządku i zająć. Pogoda i tym razem dopisała urodzonemu

„szczęściarzowi“, jakim jest sympatyczny prezes podkomisji wyścigowej p. Bitschan. Cudowne majowe słońce z południowo-wschodnim wiatrem zjawiały

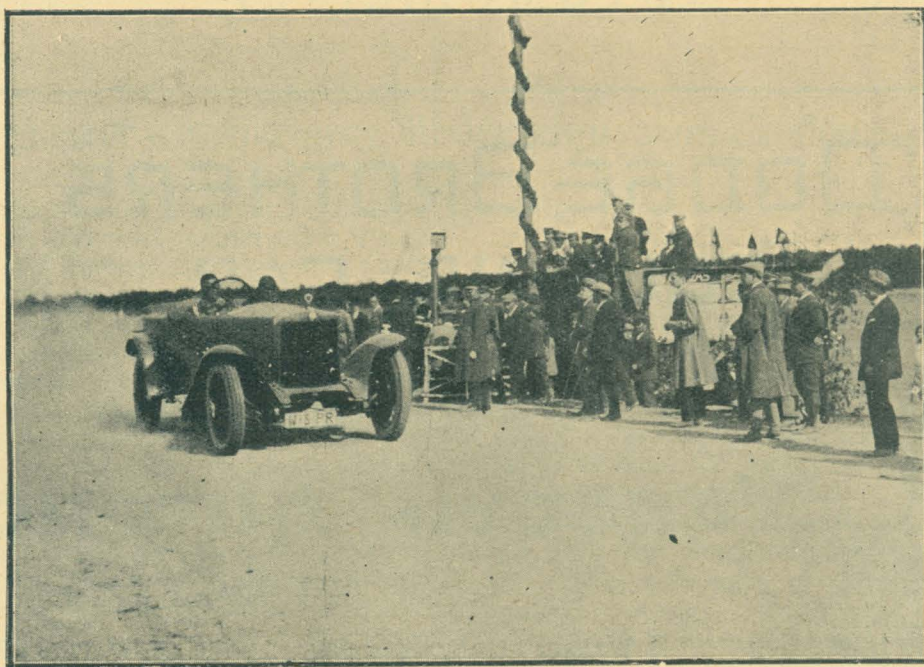
się jak na obstalunek, by opałać twarze licznych sportladies i szybko rozwiewać na boki tumany kurz, które wznosiły pędzące bolidy. Publiczność również w miarę dopisała w tym dniu, w którym wszystko było w miarę: pogoda, ilość zawodników, osiągnięte szybkości i — humory. Dwie rzeczy tylko były nie w miarę: ilość wypitych w doskonałym bufecie butelek napojów chłodzących i... grzejących i ilość... gwoździ pozbiieranych po drodze do Warszawy przez powracające samochody. Pod tym ostatnim względem zdaje się rekord światowy został znowu pobity, gdyż widzieliśmy na drodze całe szeregi „zagwożdżonych“ samochodów. Pytanie, skąd się bierze tyle gwoździ w kraju, w którym tak mało się buduje, zostało bez odpowiedzi, jednakże ktoś wyraził przypuszczenie, czy nie był to podarunek dla samochodów przydrożnej ludności? Rzecz ta warta zbadania, gdyż naprawdę było to zjawisko nienormalne, a tyle jeszcze codziennie doznajemy dowodów przychylności dla samochodu ludu polskiego, iż niewykluczone jest powstanie, ku dopełnieniu „kalwarji polskiego automobilisty“, nowego zajęcia — siewców gwoździ.

Mn.



Rys. 193. P. Bogusławski na „Lancia“.

Fot. Majcherski.



Rys. 194. P. Liefeldt na „Fiat“ 519 Sport.

Fot. Majcherski.

BACZNOŚĆ!

AUTOMOBILIŚCI

BACZNOŚĆ!

Największa, bogato zaopatrzona w wszelkie
artykuły samochodowe jest tylko firma

LEONARD KRUPKA

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

DEWIZA:

NAJLEPSZY TOWAR
DUŻY OBRÓT

NAJNIŻSZE CENY
MAŁY ZYSK

DETAL

OBSŁUGA FACHOWA

HURT

OPONY: MICHELIN, CONTINENTAL, GOODYAR

WSZELKIE WYMIARY NA SKŁADZIE

BACZNOŚĆ!

AUTOMOBILIŚCI

BACZNOŚĆ!

DODGE BROTHERS TOURING CAR

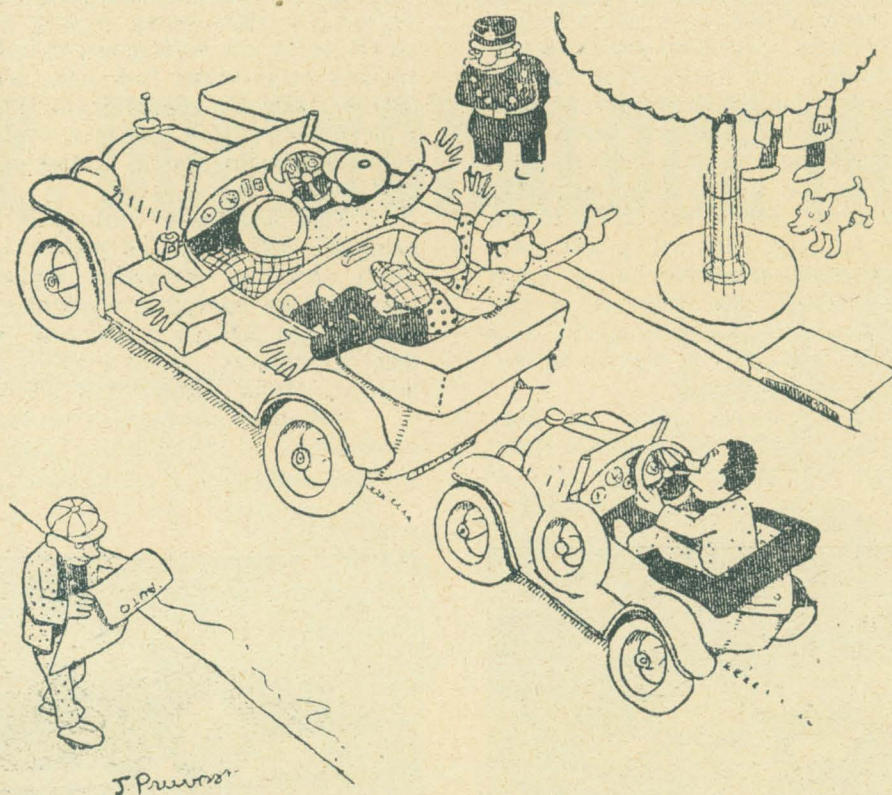
PRZEDSTAWICIELSTWO

„VARSOVIE - AUTOMOBILE”

SP. AKCYJNA

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





Rys. 195. Na prawo, czy na lewo? Bądź tu mądrym! (zbytnia gorliwość stosowania się do przepisów). (Z „L'Auto”).

MARJAN KRYNICKI

Maszyny i kierowcy III wyścigu samochodowego

CHOCIAŻ na tegorocznych wyścigach nie został pobity polski rekord szybkości, ustanowiony w roku ubiegłym przez p. Zwiernika na samochodzie Excelsior, to jednak nie należy sądzić, aby miało to oznaczać obniżenie się poziomu naszych kierowców. Było do przewidzenia, że rekord nie zostanie pobity, gdyż do wyścigu nie zgłoszono żadnego samochodu, któryby był specjalnie zbudowany na sezon 1925 r. i przewyższał swą konstrukcją samochody zeszłoroczne. Do wyścigu stanęły maszyny, które istniały już w roku zeszłym, a były nawet takie wozy, które uczestniczyły i w poprzednim rekordzie szybkości, nie mogły więc te samochody, w znacznie trudniejszych warunkach tegorocznego wyścigu, rozegranego na dwukrotnie większej przestrzeni, wykazać lepszej szybkości, niż wynosi rekord p. Zwiernika.

Wyniki, osiągnięte w tegorocznym rekordzie, utrzymały się bez wyjątku na poziomie średnim, a kilka rezultatów zakwalifikować można nawet, jako dobre. W innym miejscu znajdują Czytelnicy wykaz czasów i szybkości, osiągniętych przez poszczególne maszyny; mojem zadaniem jest skreślić tutaj ogólne cechy współzawodników i usprawiedliwić ich wyniki.

Samochód komandorski „Ralf Stetysz“, który pod kierownictwem swego konstruktora, p. hr. Tyszkiewiczza, rozpoczął wyścig samochodów, była to ta sama maszyna, o której przybyciu z Francji do Polski niedawno pisaliśmy. Samochód ten odbył już ciężką pracę na drogach całej prawie Europy, a mimo to zdołał rozwinąć w wyścigu szybkość blisko 100 klm/g., co, jak na maszynę o normalnej karoserji turystycznej, z błotnikami, szybą i t. p., jest wynikiem zadawalniającym. Cześć zatem polskiemu konstruktorowi! Obyśmy do-

czekali się jaknajprędzej, aby samochód „Ralf Stetysz“ zaczął być budowany w kraju!

Entuzjastycznie przyjęty został rezultat pani Ireny Jaworskiej, która na małym, pięciokonnym Citroënie (pojemność silnika 750 cm.³), również z całkowitem wyekwipowaniem turystycznym, osiągnęła szybkość doskonałą. Druga dama, znana z poprzedniego rekordu, pani Ludmiła Bogusławska, wykazała na swym samochodzie Lancia Lambda (bez błotników i szyby) czas zupełnie zadawalniający. Na takież samej Lambdzie startował po niej p. Rakowicz, a nieco później p. Bogusławski, przyczem obaj przekroczyli znacznie 100 klm/g., co także jest dobrym wynikiem.

Triumfator dnia, p. Kowalski, jechał na wielkim, osiemnastokonnym Renaultcie, również pozbawionym tamujących szybkość błotników i szyby. Podobno zwycięska maszyna oddawna już pracuje w prywatnych rękach.

Maszyną, od której znacznie lepszego spodziewaliśmy się wyniku, był cudowny, półwyścigowy Steyr p. Srzednickiego, jeden z tych wielkich Steyrów, głośnych z doskonałych wyścigów na wielkich torach europejskich. Niestety źle funkcjonujący silnik sprawił, że p. Srzednicki nie dociągnął nawet do setki na godzinę.

Dwie olbrzymie Minerwy panów: Radońskiego i Ciechanowicza zajęły drugie i trzecie miejsce w wyścigu. Osiągnęłyby one niewątpliwie znacznie lepsze rezultaty, gdyby i im odjęto błotniki i szyby.

Sliczna półwyścigówka La Perle nie osiągnęła, jak mi się zdaje, maksimum swej wydajności. Jest to coprawda maszynka mała, o pojemności cylindrów 1500 cm.³, ale niemniej wynik jej mógłby być znacznie lepszy.

Największy zawód sprawił wszystkim rezultat p. Liefelda na wielkim, sześciocyndrowym samochodzie Fiat 519, o sportowej karoserji, przystosowanej do rozwijania znacznych szybkości. P. Liefeld miał na nie-szczęście taki sam wypadek, jak i p. Szrednicki, a mianowicie: źle funkcjonujący silnik nie dał całej swej mocy, co spowodowało znaczne zmniejszenie szybkości.

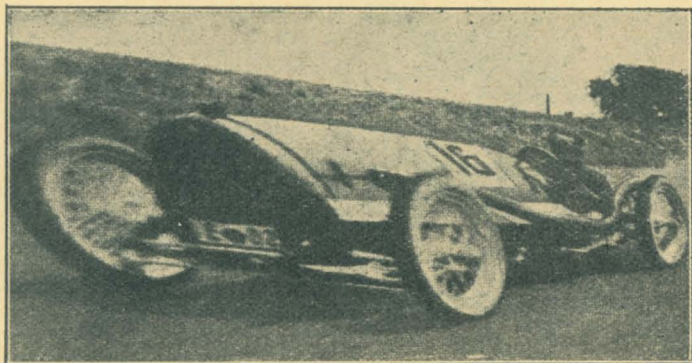
Skutkiem zepsucia się po drodze nie ukończyły wcale wyścigu trzy maszyny: Mercedes p. Łącznego, O. M. p. Dzierlińskiego i Laurin Klement p. Morowa. Pięciu zatem kierowców padło ofiarą pecha, w czym jest tylko jedna rzecz dziwna: oto wszyscy ci kierowcy wspaniale się zapowiadali na treningach. Cóż zatem mogło spowodować słabsze ich wyniki w wyścigu?

Zeszłoroczny rekord szybkości odbył się przy zupełnej abstynencji motocyklistów. W tym roku brało udział w wyścigu dziesięć motocykli, które, na specjal-

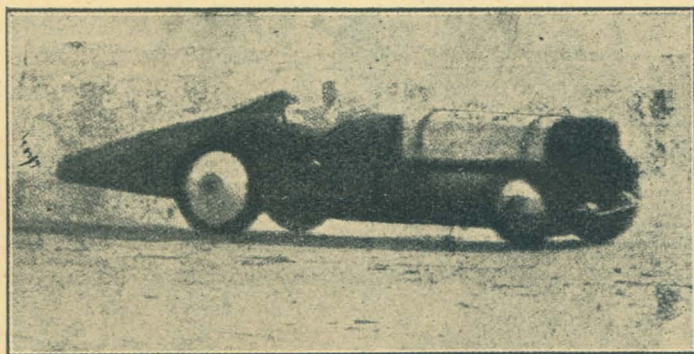
nie dla motocykli trudnym torze, rozwinęły niezłe szybkości. Rekordowy wyścig zrobił p. Choiński na swym torowym wyścigowym Indianie. Wszystkie inne Indiany turystyczne (tak solo, jak i z wózkami) przeszły w czasie nienajgorszym; zły czas wykazał tylko p. Rybiński, który, jadąc z wielką szybkością na zupełnie nowej maszynie, zatarł ją i z ledwością skończył bieg.

Trzy angielskie motocykle A. J. S. należały do kategorii 350 cm.³. Te piękne maszynki, o ogromnej ilości obrotów, wszystkie wykazały dużą szybkość, przyczem na specjalne wyróżnienie zasługuje bieg zagranicznego jeźdźca p. Drewsa, który, jadąc pod koniec na obręczy, gdyż z tylnej gumy uciekło mu powietrze, zdołał przekroczyć 100 km/g.

Nakoniec najmniejszy motocykl, B. S. A. p. Marzewskiego, o pojemności 250 cm.³, wykazał czas zupełnie dobry.



Rys. 196. Czego u nas, niestety, nie można jeszcze zobaczyć.



Rys. 197. „Bolid“ w pełnym biegu nie daje się wyraźnie sfotografować.

NOWA SZKOŁA KIEROWCÓW SAMOCHODOWYCH

W dn. 4 b. m. został dokonany akt poświęcenia „Centralnych Kursów Kierowców Samochodowych“ w Warszawie, przy ulicy Marjensztadt Nr. 4. Założycielem i głównym kierownikiem tej nowej placówki jest znany w sferach samochodowych kap. rez. wojsk sam. Eugenjusz Hoppen. Nic więc dziwnego, iż od samego początku uwidoczniła się w nowej organizacji pewna ręka gruntownego fachowca. Nowe kursy posiadają obszerny własny lokal z dużą salą wykładową, warsztatami i zbiorem szkolnym. Liczne modele i rysunki, kilka dobrych maszyn szkolnych, no i w pierwszym rzędzie dobór pierwszorzędných sił profesorskich stawiają kursy te na pierwszym miejscu między szkołami kierowców zawodowych. Wykłady

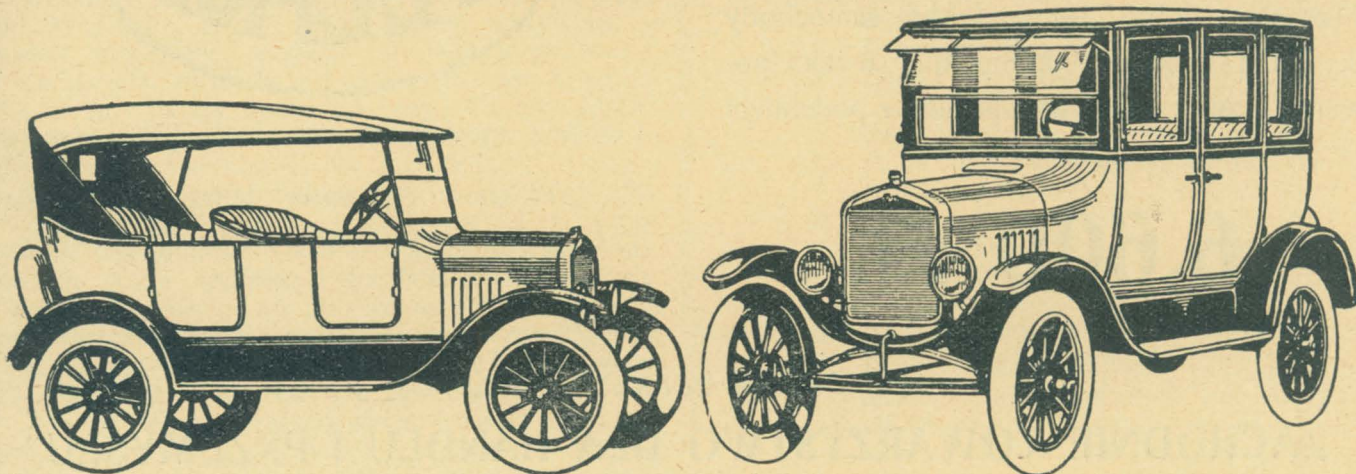


Rys. 198. Grupa kierowników i zaproszonych gości podczas poświęcenia „Centralnych kursów kierowców samochodowych“. Siedzą od lewej ku prawej stronie: kap. Stanisław Szydelski, major Hryniewiecki, gen. Wejtko, kap. rez. E. Hoppen, założyciel i kierownik kursów.

w „Centralnych Kursach“ objął weteran automobilowy p. inż. W. Junosza-Stępowski. Inne działy poprowadzą p. Szyndler, sympatyczny współpracownik „Palatinu“, prezes sekcji samochodowej, stud. politechniki warszawskiej, oraz p. Możdżeński, wiceprezes tejże sekcji. Na wykłady zapisało się odrazu 300 słuchaczy. Jest to dowodem tego, jak potrzebna była na europejską skalę zakrojona uczelnia kierowców w samochodowych obecnie, gdy automobil zdobywa sobie tysiące nowych adeptów. Nowe kursy kap. Hoppena odpowiadają bezwzględnie tej palącej potrzebie i wykształcą pod tak fachowym kierownictwem solidnych i

umiejętnych kierowców. Nowej szkole redakcja „Auta“ przesyła życzenia powodzenia i szerokiego rozwoju.

NOWE, UDOSKONALONE MODELE



FORD MOTOR COMPANY dostarcza obecnie najnowsze modele z podwoziem obniżonym o 9 cm.

Dzięki zastosowaniu niższego podwozia w nowych udoskonalonych modelach, samochód Ford zyskuje ogromnie na zewnętrznym wyglądzie.

Obniżenie środka ciężkości umożliwia znacznie pewniejszą jazdę, szczególnie przy szybkim tempie i zakrętach na mokrych i śliskich drogach.

Doniosłe to ulepszenie nie wpłynęło wcale na cenę samochodów, które obecnie pod względem taniości i jakości o wiele przewyższają wszystkie dotychczasowe modele zakładów FORD MOTOR COMPANY.

Normalne wyposażenie nowych modeli obejmuje opony balonowe oraz piątą zapasową obręcz z oponą i dętką. Modele otwarte w czterech kolorach, zamknięte zaś w trzech kolorach.

Ford

PRZEDSTAWICIELE NA POLSKĘ i W. M. GDAŃSK:

WARSZAWA

„Elibor“ Sp. Akc. Handl.-Przem. Ł. J. Borkowski.

ŁÓDŹ

Spółka dla Sprzedaży Samochodów.

KRAKÓW

Ludwik Hubicki.

WILNO

W. Malinowski
Dom Przem.-H. Sp. z o. o.

OSTRÓW (Wielkop.)

Kielman i Wentzel.

POZNAŃ

„Elibor“ Sp. Akc. Handl.-Przem. Ł. J. Borkowski.

KATOWICE

„Elibor“ Sp. Akc. Handl.-Przem. Ł. J. Borkowski.

LUBLIN

Lubelski Syndyk. Rolniczy Sp. Akc.

KIELCE

Bracia Z. & S. Przygodzcy.

GDAŃSK

„Elibor“ Sp. Akc. Handl.-Przem. Ł. J. Borkowski.

POZNAŃ

J. Zagórski & A. Tatarski.

KATOWICE

Dr. Eryk Sydow.

BYDGOSZCZ

Wytwórnia motorów jezdnych „Stadie“

SOSNOWIEC

Tow. Przem.-H. „Oskard“ Sp. z ogr. odp.

GDAŃSK

von Alvensleben & Thiel
G. m. b. H.

ŁÓDŹ

„Elibor“ Sp. Akc. Handl.-Przem. Ł. J. Borkowski.

LWÓW

„Eshape“ Spółka Handl.-Przemysłowa Z. O. P.

TORUŃ

Centrala Sam. i Akcesorji
M. Hartwig i S-ka.

RADOM

Inż. W. Kechel Biuro T.-H.

NYTYCH

J. Klein.

P. 8.

Standard

Małe, lecz dobre, bo angielskie samochody 2, 3 i 4-osobowe, kompletnie wyekwipowane, wraz z cłem, transportem i podatkiem luksusowym

6,600 zł.



Ostatnie modele na rok 1925 już nadeszły
Na składzie rozmaite typy karoserji:
TRANSFORMABLE, LIMOUSINE'Y, WOZY SPOR-
TOWE I TORPEDO

JENERALNA REPREZENTACJA

ZACHODNIE TOWARZYSTWO DLA HANDLU I PRZEMYSŁU

SPÓŁKA AKCYJNA

Tel. 290-91

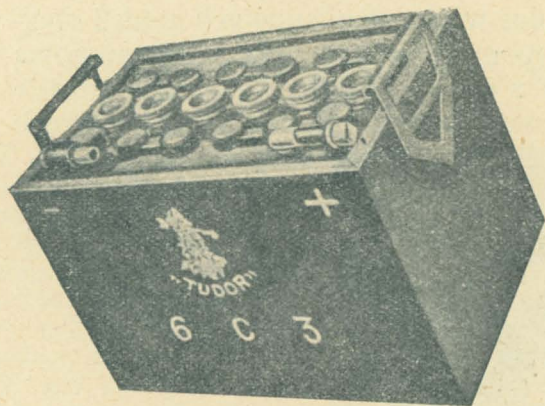
WARSZAWA, SENATORSKA № 10

Tel. 290-91

SALON WYSTAWOWY: Senatorska 26, tel. 33-32.

GARAŻE: Okopowa 14.

ODDZIAŁ W ŁODZI: Traugutta 6



Zakłady Akumulatorowe syst. „TUDOR“

INŻYNIER FR. MÜLLER

Warszawa, Al. Jerozolimskie 45. Telefon 17-45

ODDZIAŁY:

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

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

Baterje starterowe ORYGINALNE „TUDOR“

STACJA DO ŁADOWANIA W WARSZAWIE, ZŁOTA Nr. 35

ŁAŃCUCHY
SAMOCHODOWE
FRANCUSKIE
KARBURATORY
ZENIT
FRANCUSKIE

ROTAX

SP. z OGR. ODP.

WARSZAWA

NIECAŁA № 1, TELEFON 154-87

OPONY I KISZKI:
MICHELIN
GOODYEAR

MASYWY:
BERGOUGNAN

CENY PRZYSTĘPNE



WARUNKI DOGODNE

Targa i Coppa Florio 1925

UDZIAŁ firm samochodowych w tegorocznych wyścigach Florio był niezdecydowany aż do ostatniej chwili. Wprawdzie przed dawnym już czasem wiele fabryk wciągnęło swe wozy na listę zapisów, co jednak, kiedy na kilka tygodni przed wyścigiem, jedna firma po drugiej, zaczęły cofać zapisy, motywując to różnymi względami, a często nie motywując wcale. W ten sposób wycofały się z uczestnictwa w wyścigach Targa i Coppa firmy: Sunbeam, Delage, Diatto, a ostatnio i Mercedes, skutkiem czego, po zamknięciu listy zapisów, znalazło się na niej tylko 25 maszyn. Dwadzieścia pięć samochodów jest to już zastęp dość pokaźny, to też nie byłoby jeszcze powodu do rozpacz—niestety jednak z tej liczby tylko 13 wozów stanęło do startu w dniu 3 maja na torze Madonie. W ostatnim momencie nie przybyli na zapasy tak groźni konkurenci jak dwa samochody Steyr, wyścigówka Fiata, słynny Masetti na samochodzie wyścigowym Itala, oraz kilku mniej ważnych zawodników.

Mimo nielicznego współdziałania maszyn, szesnasty wyścig Targa Florio miał przebieg dosyć ciekawy, ze względu na to, że dał on pole do zaciętej walki dwóch wspaniale przygotowanych obsad, francuskich firm: Bugatti i Peugeot. Natomiast srodze się zawiedli ci wszyscy, którzy obiecywali sobie użyć emocji przy śledzeniu za wynikiem ostatecznej rozgrywki o nagrodę Coppa. Oto bowiem z siedmiu firm (Itala, Isotta Fraschini, Fiat, Nazzaro, Ballot, Peugeot i Mercedes), dopuszczonych do ostatecznego wyścigu o tą nagrodę, dwie zaledwie, to jest: Peugeot i Itala, pokusiły się o jej zdobycie, a co gorsza Peugeot zwyciężył zupełnie bez walki.

Do startu wyścigów Targa i Coppa Florio, z których pierwszy rozegrał się na przestrzeni 540 klm. w pięciu okrążeniach toru Madonie, a drugi na przestrzeni 432 klm. w czterech okrążeniach tegoż toru, stanęły następujące samochody:

Kat. 1100 cm.³: Huckel (Tatra). Sponer (Tatra).

Kat. 1500 cm.³: Plate (Chiribiri).

Kat. 2000 cm.³: Constantini (Bugatti). Piotr de Vizcaya (Bugatti). Ferdynand de Vizcaya (Bugatti). Balestrieri (O. M.).

Kat. 3000 cm.³: Ginaldi (Alfa Romeo). Devitis (Itala).

Kat. pow. 3000 cm.³: Boillot (Peugeot). Wagner (Peugeot). Dauvergne (Peugeot). Rigal (Peugeot).

Wyścig, jak zwykle, poprowadził Boillot na Peugeocie, pociągając za sobą wszystkie francuskie maszyny, za którymi nadążały samochody włoskie i czeskie. Wszyscy konkurenci ukończyli pierwsze okrążenie (108 klm.):

1. Boillot (Peugeot) . . . 1:28:44.
2. Wagner (Peugeot) . . . 1:28:58.
3. Dauvergne (Peugeot) . . . 1:29:57.
4. Constantini (Bugatti) . . . 1:32:05.
5. Rigal (Peugeot) . . . 1:33:25.
6. P. de Vizcaya (Bugatti) . . . 1:35:45.
7. F. de Vizcaya (Bugatti) . . . 1:35:45.
8. Balestrieri (O. M.) . . . 1:39:50.
9. Ginaldi (Alfa Romeo) . . . 1:44:51.
10. Huckel (Tatra).
11. Sponer (Tatra).
12. Devitis (Itala).
13. Plate (Chiribiri).

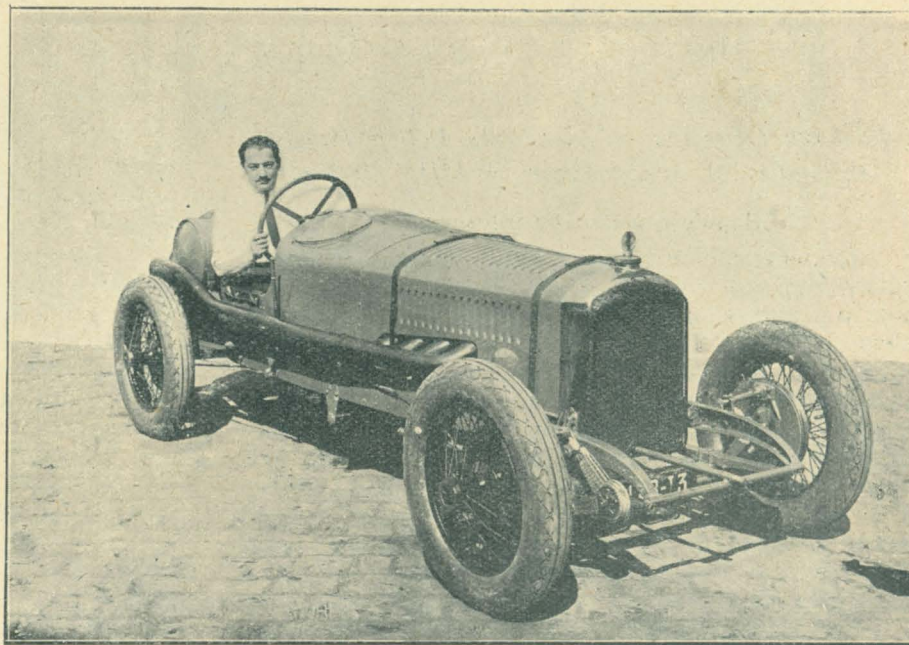
W okrążeniu drugim nikt również nie odpadł z wyścigu, jedynie tylko Wagner i Dauvergne wyprzedzili Boillota, a F. de Vizcaya pozostał w tyle, kończąc okrążenie na ostatnim miejscu. Kolejno przechodzili w tem okrążeniu (216 klm.):

1. Wagner (Peugeot) . . . 2:59:07.
2. Dauvergne (Peugeot) . . . 2:59:26.
3. Boillot (Peugeot) . . . 3:00:03.
4. Constantini (Bugatti) . . . 3:02:48.
5. Rigal (Peugeot) . . . 3:07:58.
6. P. de Vizcaya (Bugatti) . . . 3:11:30.
7. Balestrieri (O. M.) . . . 3:19:04.
8. Ginaldi (Alfa Romeo) . . . 3:30:05.
9. Huckel (Tatra) . . . 3:40:36.
10. Sponer (Tatra) . . . 3:40:47.
11. Devitis (Itala).
12. Plate (Chiribiri).
13. F. de Vizcaya (Bugatti).

W trzecim okrążeniu na czoło wyszedł Constantini. Odpadł Dauvergne, którego maszyna zapaliła się po wpadnięciu na skałę — na szczęście kierowca wyszedł bez cięższych obrażeń. Ukończyli trzecie okrążenie (324 klm.):

1. Constantini (Bugatti) . . . 4:31:48.
2. Boillot (Peugeot) . . . 4:34:30.
3. Wagner (Peugeot) . . . 4:35:27.
4. P. de Vizcaya (Bugatti) . . . 4:46:05.
5. Rigal (Peugeot) . . . 4:48:07.
6. Balestrieri (O. M.) . . . 4:58:50.
7. Ginaldi (Alfa Romeo) . . . 5:17:38.
8. Huckel (Tatra) . . . 5:31:29.
9. Sponer (Tatra) . . . 5:36:18.
10. Plate (Chiribiri) . . . 5:49:04.
11. Devitis (Itala) . . . 6:23:40.
12. F. de Vizcaya (Bugatti) . . . 7:08:47.

Po skończeniu trzeciego okrążenia dwie małe Tatry zakończyły wyścig, jako wozy o pojemności cylindrów poniżej 1100 cm.³ Odpadł Rigal, który miał przykry wypadek wydechu spalin do karburatora, co spowodowało zapalenie się i wybuch benzyny. Na szczęście i ten wypadek nie miał groźniejszych następstw.



Rys. 199. Zwycięski samochód Coppa Florio „Peugeot“ Boillot'a.

W czwartym okrążeniu wycofali się pozatem F. de Vizcaya (z powodu rozbicia karteru przez kamień), oraz Devitis. Okrążenie to (432 klm.) kończy zatem siedmiu konkurentów:

1. Constantini (Bugatti) . . . 6:03:50.
2. Boillot (Peugeot) . . . 6:04:35.
3. Wagner (Peugeot) . . . 6:07:50.
4. P. de Vizcaya (Bugatti) . 6:17:50.
5. Balestrieri (O. M.) . . . 6:42:01.
6. Ginaldi (Alfa Romeo) . . 7:02:40.
7. Plate (Chiribiri) . . . 7:44:54.

Boillot wygrywa zatem definitywnie nagrodę Coppa Florio.

W piątym okrążeniu odpadają Plate i Ginaldi, skutkiem czego szesnaste Targa Florio kończy tylko pięciu zawodników:

1. Constantini (Bugatti) . . . 7:32:27.
2. Wagner (Peugeot) . . . 7:37:20.
3. Boillot (Peugeot) . . . 7:40:33.

4. P. de Vizcaya (Bugatti) . 7:53:15.

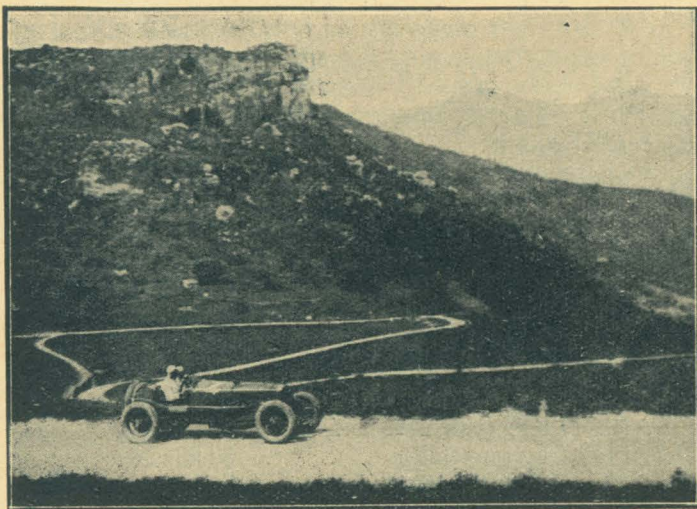
5. Balestrieri (O. M.) . . . 8:21:20.

Pierwszy występ na torze Madonie sławnej marki francuskiej zakończył się pięknym jej zwycięstwem. Constantini rozwinął szybkość średnią 71 klm. 610 mtr/godz., bijąc zeszłoroczny rekord Wenera na Mercedesie, co było zresztą do przewidzenia, bowiem tor Madonie został na tegoroczne wyścigi gruntownie wyremontowany.

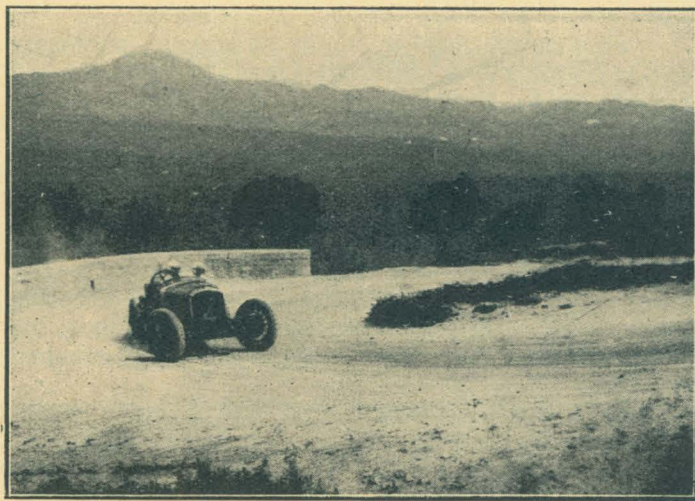
Nagrodę Coppa Florio wygrał zasłużony weteran sycylijski, Boillot, na świetnie, według kilkoletniego doświadczenia przygotowanym samochodzie Peugeot. Szkoda tylko, że pięć firm zniszczyło owoce swych zwycięstw z lat ubiegłych, nie biorąc udziału w rozgrywce Coppa Florio.

Samochody włoskie nie mogły sprostać starannie przygotowanym i wspaniałe, przez najwybitniejszych kierowców prowadzonym maszynom francuskim, nie odegrały też żadnej roli w wyścigu.

Mak.



Rys. 200. Boillot na wirażach toru Madonie.



Rys. 201. Na wirażach „Poliza“.

BACZNOŚĆ AUTOMOBILIŚCI!

Urzędowe

Z Rozkazu Dziennego Komendanta Policji Państwowej na m. st. Warszawę z dn. 14/IV 1925 r.

Regulowanie ruchu ulicznego.

Regulowanie ruchu ulicznego przez podwładne mi organy nie stoi na wysokości zadania. Zarządzenie moje o wyborze najbardziej rozwiniętych policjantów, celem pełnienia służby na posterunkach ulicznych, szczególnie o wydatnym ruchu, nie jest należycie przestrzegane. Policjanci, z nieznacznymi wyjątkami, obojętnie stoją na posterunkach, nie zwracając najmniejszej uwagi na ruch uliczny. Przdownicy, pełniący służbę na tychże posterunkach, zamiast służyć im przykładem i instruować posterunkowych, często prowadzą wspólne gawędy. Celem położenia kresu temu stanowi rzeczy, zwłaszcza wobec znacznego wzmoczenia się ruchu kołowego na ulicach, rozkazuję:

Kierownicy Komisarjatów, pod osobistą odpowiedzialnością, obowiązani są natychmiast wybrać najlepiej roztropnych i energicznych funkcjonariuszów

do pełnienia służby na posterunkach ulicznych, osobiście instruować ich na miejscu i dopilnować, aby wskazane wyżej wypadki ignorowania ruchu ulicznego przez posterunki na przyszłość nie miały miejsca.

Za prawidłowe regulowanie ruchu w czasie pełnienia dyżurów przez oficerów policji czynię ich odpowiedzialnymi.

Niebawem podane zostaną do wiadomości i wykonania sygnały, jakie policja stołeczna obowiązana będzie używać przy regulowaniu ruchu kołowego na ulicach miasta.

Z Ministerstwa Robót Publicznych.

Do Urzędu Wojewódzkiego
w Stanisławowie.

Na sprawozdanie Nr. 111/25 z dn. 4 b. m. Ministerstwo wyjaśnia, że pojęcie „warsztatów pojazdów mechanicznych“ w rozumieniu par. 24 Rozporządzenia

z dn. 6/VII — 1922 r., częściowo zmienionego Rozporządzeniem z dn. 18/X—1924 r. (Dz. Ust. Nr. 97 poz. 902), nie zawiera w sobie warunku, aby zakład był koncesjonowanym warsztatem specjalnie dla napraw samochodów. Intencją odnośnego par. Rozporządzenia było, aby kandydat rzeczywiście zaznajomił się z pracą warsztatową około samochodów w ciągu 6 miesięcy, ale jest rzeczą obojętną, czy warsztat stanowi część obszerniejszą fabryki, naprawiającej pojazdy dla swoich potrzeb, czy też zajmuje się zarobkowo tylko naprawą samochodów.

W każdym poszczególnym wypadku decyzja uznania za dostateczne świadectwa o praktyce warsztatowej kandydata zależy od Urzędu Wojewódzkiego, jako znającego miejscowe warunki.

Wobec powyższego Ministerstwo nie może uznać za słuszne stanowiska, zajętego w tej sprawie przez Urząd Wojewódzki i poleca stosować się do podanych wskazówek.

Za Kierownika Ministerstwa
Dyrektor Departamentu.

Z Kuratorjum Okręgu Szkolnego Warszawskiego.

W sprawie ruchu ulicznego w m. st. Warszawie.

Do pana Inspektora Szkolnego Dyrekcji państwowych, prywatnych szkół średnich i seminarjów nauczycielskich na terenie m. st. Warszawy.

Wzrastający coraz bardziej w Warszawie ruch uliczny powoduje niejednokrotnie nieszczęśliwe wypadki, kończące się kalectwem lub śmiercią, a które

mają częstokroć swe źródło w nieumiejętnym zachowaniu się poszczególnych osób na ulicy. Przeważna ilość osób, poszkodowanych wskutek wypadków, przypada na dzieci, które nie zdają sobie często sprawy z grożącym im na ulicach miasta niebezpieczeństwem.

Komisariat Rządu na m. st. Warszawę, jako organ powołany do regulowania ruchu ulicznego w m. st. Warszawie, zwrócił się do Kuratorjum, pismem z dnia 3 listopada 1924 r. Nr. AR/27259, z prośbą o zarządzenie we wszystkich szkołach w m. st. Warszawie specjalnych pogadań, uświadamiających młodzież szkolną o grożącym jej niebezpieczeństwie z powodu nieprzestrzegania obowiązujących przepisów, normujących ruch uliczny.

Podzielając całkowicie zdanie Komisariatu Rządu, wyrażone w zaznaczonym wyżej piśmie, że akcja uświadamiania młodzieży szkolnej o grożącym jej niebezpieczeństwie z powodu nieostrożnego zachowania się na ulicach miasta, przyczyni się niewątpliwie do zmniejszenia liczby nieszczęśliwych wypadków. Kuratorjum przesyła w załączeniu nadesłane przez Komisariat Rządu przepisy o ruchu ulicznym, celem wywieszenia na widocznym miejscu ostatniej części, p. t. „Dziesięć przykazań dla pieszych“, oraz poleca zarządom szkół pouczyć młodzież szkolną, w myśl wskazówek, zawartych w załączonych przepisach, o konieczności stosowania się do obowiązujących w tym względzie przepisów, tudzież zwrócić jej uwagę na następstwa, jakie pociąga za sobą lekceważenie tych przepisów.

Kurator okręgu szkoln. warsz.

(—) Zawadzki.

Żalówki samochodowe OSRAM

Są najpewniejszymi w urządzeniu oświetlenia wozu!

ZDZISŁAW KLESZCZYŃSKI

NA SZLAKU RAIDOWYM

I.

KORZYSTAJĄC z uprzejmości inżyniera K. Kauczyńskiego, z warszawskiej ambasady Austro-Daimlera, który z ramienia Automobilklubu Polski wyruszyć miał na objazd tegorocznej trasy raidowej, znalazłem się punktualnie o 5-ej rano, w dniu 27 ubiegłego miesiąca, na strapontinie pysznego 60-konnego ADM.

Zdawałem sobie doskonale sprawę z tego, że przemierzając szlak tegorocznej lipcowej wyprawy, zbiorę niebylejakie żniwo obserwacji i wrażeń: ta sama droga, którą pomkną niebawem nasi dzielni sportsmani, te same miasta, te same sioła...

Tylko tempo inne, spokojniejsze, turystyczne, pozwalające na dokładniejsze zbadanie krajobrazów ludzi i rzeczy.

Startujemy na Starem Mieście, z przed domu, w którym mieszkają państwo Mincheimerowie — oboje tak ściśle związani z naszym automobilizmem...

— Któż z nas nie stykał się na terenie Automobilklubu z przemiłą i dzielną Sekretarką?

— Któż z nas nie łączył się telefonicznie z Jej mężem, inż. Mincheimerem, inspektorem dróg, wybitnym urzędnikiem Ministerstwa Robót Publicznych?

Oto gazujemy już po szosie, idącej na Łomżę. Przed nami umyka inż. Mincheimer w towarzystwie swego kolegi warszawskiego; ambitny szofer powiatowej Dyrekcji Dróg tego naciska ministerjalnego Dodge'a... Mamy jednak znacznie silniejszą maszynę, więc w pewnej chwili mijamy naszych towarzyszy podróży, przesyłając im nieopisaną serję ukłonów i uśmiechów wraz z podarunkiem kurzu, którym się będą krztusić przez parę minut...

Ranek jest przecudowny. Kwitnące drzewa owocowe, tarniny przydrożne, obsypane białym kwieciami, wyniosłe topole nadwiślańskie, pozdrawiają nas w przełocie. Krajobraz w słońcu.

O 10-ej stajemy w Łomży.

Pierwsza konferencja z pp. inżynierami drogowymi: pierwsze preliminaria do lipcowego Raidu.

Przyjęci i ugoszczeni nader mile przez Łomżyńskiego inżyniera powiatowego (z podobnymi objawami staropolskiej, serdecznej gościnności spotykać się będziemy później wszędzie, gdziekolwiek panuje język polski i obyczaj polski), ruszamy w dalszą drogę.

Około trzeciej stajemy w Suwałkach.

Dla sportsmanów będzie to szczegół bez znaczenia: Krajoznawców kierunku gastronomicznego zawiadamiam natomiast, że Suwałki, miasto bardzo szanowne i odrobinę tylko brzydsze od Sieny, eksponują w jadłospisach rybę, ucharakteryzowaną znakomicie na pstrąga.

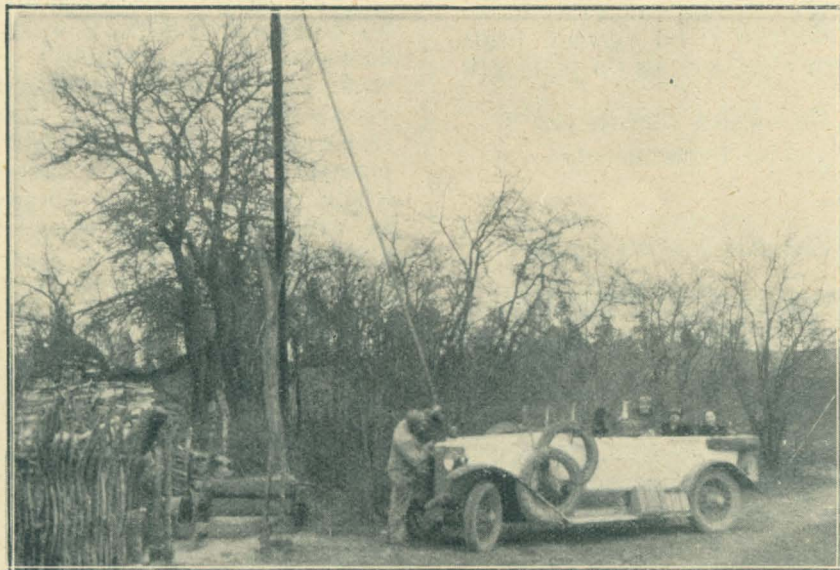
Kto taką rybę zje, otrzyma sto dni odpustu i będzie się zachowywać na stu najbliższych kilometrach milcząco i bardzo ponuro...

Ale to tylko w nawiasie!

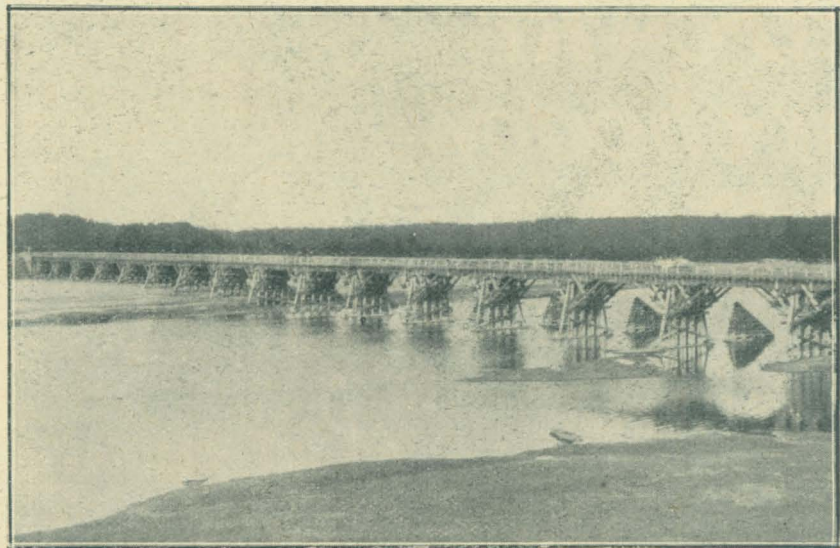
Szałym; cichym zmierzchem, przejeżdżamy przez lasy Augustowskie, robiące wrażenie zupełnie dziewicze i dzikie. Szosa pusta. Z okolicznych błot i moczarów podnosi się mleczna mgła — i we mgle tej, coraz gęstszej, falującej nad pustką borów, jedziemy kwadransami, oświetlani przez tajemniczy i dziwny sierp księżyca.

Niebawem jednak uznał świetny nasz szofer, p. Dzierliński, że 60-ka potrzebuje nieco więcej światła...

Zabłysną mocne rewerbera ADaimlera — gościniec ukaże się wyraźnie i ostro — i pomknijemy dalej, dalej, rozcinając mrok nocy dwiema smugami ostrego światła. O godz. 9-ej wieczór stajemy w Grodnie, wyjątkowo dnia tego zdenerwowanem: toczą się właśnie rozprawy w głośnym procesie przeciwko bandzie dywersyjno-bandycyckiej, która zdobyła sobie dostatecznie smutną sławę. W mieście dużo policji i przyjezdnych. Znajdu-



Rys. 202. Postęp i tradycja.



Rys. 203. Most na Niemnie.

jemy jednak jaki taki nocleg w miejscowym „Carltonie“ czy „Majestic’u“—jak kto woli), garażujemy wóz i udajemy się na kolację. Apetyty wyjątkowo nieświetne (przejścia z „Pstrągiem“ suwalskim)—ale wraca nam i dobry humor i apetyt, gdy zagłębiamy się w menu naszego zacnego hotelu...

— Czegóż tam niema:

„Antrekot z jędyka“, „Dewolaj“, „Ryzeto z półlardy“, „Bitki Patie“, „Barszcz z jaj“, „File z półlardy Soc.“.

Przytoczyłem te dziwolągi w brzmieniu autentycznym. Zdarzało mi się już jadać potrawy gruzińskie i tatarskie, tureckie i japońskie... Jadłem „Bouillabaisse“ w typowym marsylskim wydaniu, konsumowałem w Paryskiej gargocie szofrua ze szczurów, podrasowanych na kwiczoły, trulem się w Neapolu prawdziwymi, okropnymi „Frutti di mare“.

Ale coś podobnego?

— „Bitki Patie“?

— Czy to na cześć Adeliny Patti? Albo firmy Pathé?

— A owe „File z półlardy soc.“?

Co może oznaczać „soc.“?—Czyżby „Socjalistyczne“?

Jeżeli jednak chodzi o grodzieńską aktualność, to nie „soc“, a chyba raczej „Kom.“?

Śmiech ma w sobie niezwykle właściwości lecznicze, o których nie śniło się jeszcze pp. Eskulapom.

Wyśmiawszy się dosyta, konsumujemy wszystkie „soc“ i „kom“ bez szkody dla zdrowia. Inżynier Kauczyński referuje nam problem Vermouthu z takim zapalem, że popijamy go w dozach heroicznych. (Pijcie tylko Vermouth Cinzano!!!). Wreszcie ogarniają nas rozkoszne i mocne objęcia Morfeusza, bożka zaprzyjaźnionego serdecznie ze złodziejami, prowincjonalnymi burmistrzami i... automobilistami.

Drugi dzień naszej wyprawy zaczyna się doskonale. Równym, gładkim gościńcem, przy pięknej pogodzie, jedziemy przez pustkowia, otaczające z dwóch stron malownicze Grodno.

Dopiero Sapiczynski Skidel psuje nam trochę humoru: szosa doszczętnie zjeżdżona przez setki chłopskich podwódek, wożących budulec i stemple z pobliskich książęcych lasów.

Zapewniają nas jednak, że na lipiec mankamenta te zostaną usunięte.

Przyjmujemy zapewnienia pp. inżynierów powiatowych z najlepszą wiarą: dali już bowiem tysiączne dowody, że mimo arcy-trudnych warunków, w jakich im wypada pracować na kresach, mimo szczupłych kredytów rządowych, potrafią dokazywać cudów...

W południe stajemy w Lidzie.

Stąd zaczyna się trudniejszy i bardziej emocjonujący okres podróży. Wjeżdżamy na drogi gruntowe, po których tegoroczny Raid będzie musiał przebiegać niejedną setkę kilometrów...

Otwiera się przed nami uroczy Lidzki trakt, pamiętający czasy carycy Katarzyny. Szeroki, rozległy, ujęty poczwórnym rzędem brzoź, świerków i białodrzewów, zmieniających się kolejno, zależnie od charakteru gleby, wyższego lub niższego poziomu drogi.

Wyższy poziom—to znaczy, lity, szczerzy piach nie będzie groźny dla naszych automobilistów. Duże wozy wezmą go siłą, mniejsze lekkością i pędem. Ale z tym niższym poziomem? Może być „swąd“—jak mawiają w tych stronach.

Jeżeli w lipcu będzie sucho, to nic. Ale, jeżeli spadną deszcze, jak to zwykle zdarza się w Polsce w czas zniwny—będzie wtedy na co patrzeć.

Jedziemy po okresie względnej suszy. To też zdradzieckie bajorka, miśeczki, mostki i zakłębienia dają się przewyciężyć bez trudności. W paru tylko miejscach pan Dzierliński, taktyk i strateg, jakich mało, puszcza w ruch swoje niezawodne „sposoby“—no, i sprzętło.

Bryzgają dookoła pecyny błota, Adaimler warczy gniewnie, podskakujemy na resorach Hop! Siup! Chlip! Chlup! Już go mamy...

— Oglądamy się.

Za nami podąża bowiem inżynier Mincheimer na trzecim już z kolei powiatowym wozie. (Kaźda dykcja podstawiła swoją maszynę).

— Znowu Dodge. Spisuje się wcale nieźle. — Tylko rzucił..

— Istna huśtawka!

Mamy miłe spotkanie.

Wolno, wolniutko, podąża przed nami traktem baterja artylerji polowej. Działa, jaszczce, żołnierze, szar-



Rys. 204. Widok rzadko, niestety, u nas widziany. Parowa tłućarka przygotowuje materiał do naprawy drogi raidowej.



Rys. 205. Komfort prowincjonalnego hotelu (ku uwadze Touring-Klubu).

że, wszystko, jak się należy! Przypominają się nam niezapomniane momenty z roku 1920, chwile najwyższego napięcia, kiedy ot, tak samo, jak teraz, sunęły w ślad za cofającym się wrogiem dzielne nasze baterje, przypieczętowując zwycięstwo polskich sztandarów...

Podobnie, jak ta baterja — tylko w innych trochę warunkach bezpieczeństwa!

Nie umiemy się oprzeć pokusie: zjeżdżamy na półdrożek, stajemy.

Oficer, prowadzący oddział artylerji, uśmiecha się na widok wycelowanego weń aparatu fotograficznego i podniesionej wysoko flaszki podróźnej.

Salutuje uprzejmie, łyka z marsową miną strzeżennego, zagryza ofiarowanym mu keksem i odwraca się do swych chłopaków, których roześmiane i opalone twarze zdają się mówić jedno:

— O, szkoda, że te automobilisty nie mają jeszcze kilkunastu takich flaszek!..

Żałujemy tego i my. Jakże przyjemnie byłoby trącić się kieliszkiem z naszymi żołnierzami, maszerującymi pylnym, grząskim traktem litewskim... Ano, trudno. Dajemy sygnał klaksonem, wymieniamy z przygodnymi naszymi znajomymi ukłony — i ruszamy dalej, omijając maszerującą kolumnę.

O zmięczeniu dojeżdżamy do Wilna.

Przed naszymi oczami roztacza się malownicza panorama jednego z najpiękniejszych, najmilszych i najwierniejszych polskich miast.

Jakkolwiek zachmurzyło się trochę niebo i wcześniej zapadł mrok, widzimy dokładnie łamane, charakterystyczne linje dachów, wieże kościołów, mury zaułków wileńskich.

Wolno, z niejakim wzruszeniem, wjeżdżamy pod sklepienie Ostrej Bramy.

Ołtarz i Obraz dobrze widoczne. Tu i tam klęczą rozmodlone, skupione postacie.

Klęczały tak przed laty, za krwawych czasów moskiewskich, klęczą dziś, kiedy się jeszcze pali Wschód — a sąsiad nasz wyciąga chciwe ręce po miasto polskich pamiątek — klęczyć będą w przyszłości...

Zgasiliśmy duże światła przy wjeździe do miasta; doprawdy, zły to zwyczaj, choć skądinąd nieodzowny...

Zły, bo troszczy się więcej o przechodniów i spotykane pojazdy, jak o automobil!..

Ciemnawo, ciemnawo w naszym Wilenku: zupełnie jak na rogatkach warszawskich, na których uczciwy szofer, drząc zbożnie przed panem komisarzem Grzędzią, sunie zółwim tempem w tajemniczych ciemnościach...

Dojeżdżamy jednak bez szwanku do zacnego hotelu Żorża, wyładowujemy się z wozu, rozprostowujemy trochę utrzęsione na Lidzkim trakcie kości — niebawem zaś obmywszy podróźny kurz, pałaszujemy przy dźwiękach wiecznego kwartetu wieczerę.

Rozglądam się ciekawie: Wilno jest miastem mojej młodości. Tutaj, u Żorża, ogniskowało się dawniej bujne i hulaszce karnawałowe życie kresowe... Tutaj, w mieście „Najładniejszych na świecie pańien“ — prowadził niżej podpisany długie kotyljony, ubrany jeszcze w sztubacki mundur, o dziewięciu srebrnych moskiewskich guzikach... (Tyle ich być musiało, ile liter w imieniu ubóstwianej carycy Katarzyny). Tutaj lał się szampań na dobroczynnych wentach i rautach... Tutaj płodziło się niejedno potężne głupstwo — i niejedną naprawdę obywatelski, polski czyn...

Ani jednej znajomej twarzy. Część wileńskiego Beau-monde'u wyjechała — część wymarła — część poległa na placu boju...

Tylko pan Antoni, kelner wierny Wilnu i dawnym wilanom, kłania mi się ucieszony, poczem, widząc, jak medytujemy nad jądłospisem, nachyla się do mnie i szepcze konspiracyjnie;

— Indyka bym radził... Mięso dziś u nas nieważne...

— Pocziwe, kochane Wilno! Niezmienione — chociaż tak bardzo zmienione!

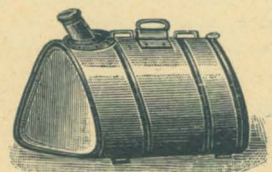
Takie same, serdeczne i swoje, jak za dawnych czasów, gdy się wszystkich prawie znało z imienia i nazwiska, a opinja polska, mimo szykan rosyjskich, stała mocno, jak mur!..

— Pocziwe Wilno!

(D. c. n.).



UWAGA! Własnej fabrykacji auto zbiorniki trójkątne do benzyny na 5, 10, 20 i 30 litrów Najtaniej **A. ENGELS** PL. NAPOLEONA 6, Tel. 53-02 Odsprzedawcom rabat.



ZYGMUNT BORAWSKI

Targa e Coppa Florio 3 maggio 1925

(KORRESPONDENCJA WŁASNA „AUTA”)

TRZECIEGO maja r. b. odbyły się wyścigi Targa i Coppa Florio na sycylijskim torze Madonie. Powstanie tego najtrudniejszego w Europie toru datuje się od r. 1902. Wtedy właśnie słynnego nazwiska winiarz Vincenzo Florio (rys. 210) wpadł na pomysł związania z potrzebami przemysłu i sportu samochodowego Sycylii, na której jest najwcześniejsza wiosna (prima vera siciliana).

Według regulaminu wyścigi samochodowe (bywają i motocyklowe) na torze Madonie są międzynarodowe.

Wyścig się składa z dwóch jednoczesnych biegów: na 532 klm. (5 okrążeń toru „Targa”) i 432 klm. (4 okrążenia toru „Coppa”); dla maszyn 1-szej kategorii, t. j. o litrażu do 1100 cm.³, obowiązujące są tylko trzy okrążenia toru—324 klm. Każda z maszyn, stających do wyścigu „Targa”, może wziąć i nagrodę „Coppa”—o ile opłaciła wpisowe (na obydwie biegi 1500 lirów, na każdy z biegów 1000 lirów).

Nagrody dzieli się właściwie na trzy kategorie:

„Targa Florio” (obecnie 16-ta) — Nagroda Królewska — wielki złoty medal i 50.000 lirów za najlepszy czas; poza tem dla maszyn każdej kategorii cztery premje (medale złote i srebrne).

„Coppa Florio” jest to nagroda ustalona przez Vincenzo Florio, która przechodzi

na własność tej firmy, której maszyny 7 razy ubiegając się o nagrodę, największą ilość razy zwyciężyły. W roku bieżącym miały prawo ubiegać się firmy: Itala, Isotta-Fraschini, Fiat, Nazzaro, Ballot, Peugeot i Mercedes (każda po 1 zwycięstwie). Każda firma nie mogła wystawić więcej ponad 5 wozów. Czas maksymalny (dla 5 okrążeń)—9 godzin. Zwycięscy dostają medale złote i srebrne według kolejno osiągniętych miejsc.

Coppa — są to nagrody specjalne: Coppa Villa Igria (Hotel) — za najlepszy czas w pierwszym okrążeniu. Coppa dell'Automobile Club di Sicilia—za naj-

lepszy czas w pierwszych dwóch biegach (okrążeniach). Coppa Ferrario—za najlepszy czas w pierwszych trzech biegach. Coppa Città di Termini — za najlepszy czas w jednym z okrążeń (pięciu).

Tor Madonie, długości 108 klm., przechodzi przez miejscowości: Cerda (tam też znajduje się stacja kolejowa, do której się dojeżdża z Palermo pociągiem), Polizzi, Collesano, Campofelice, Bonfornello, Cerda. Posiada on 500.000 mtr. kwadratowych powierzchni (czyli szerokość 5 mtr.). Na wyszukowanie toru zużyto

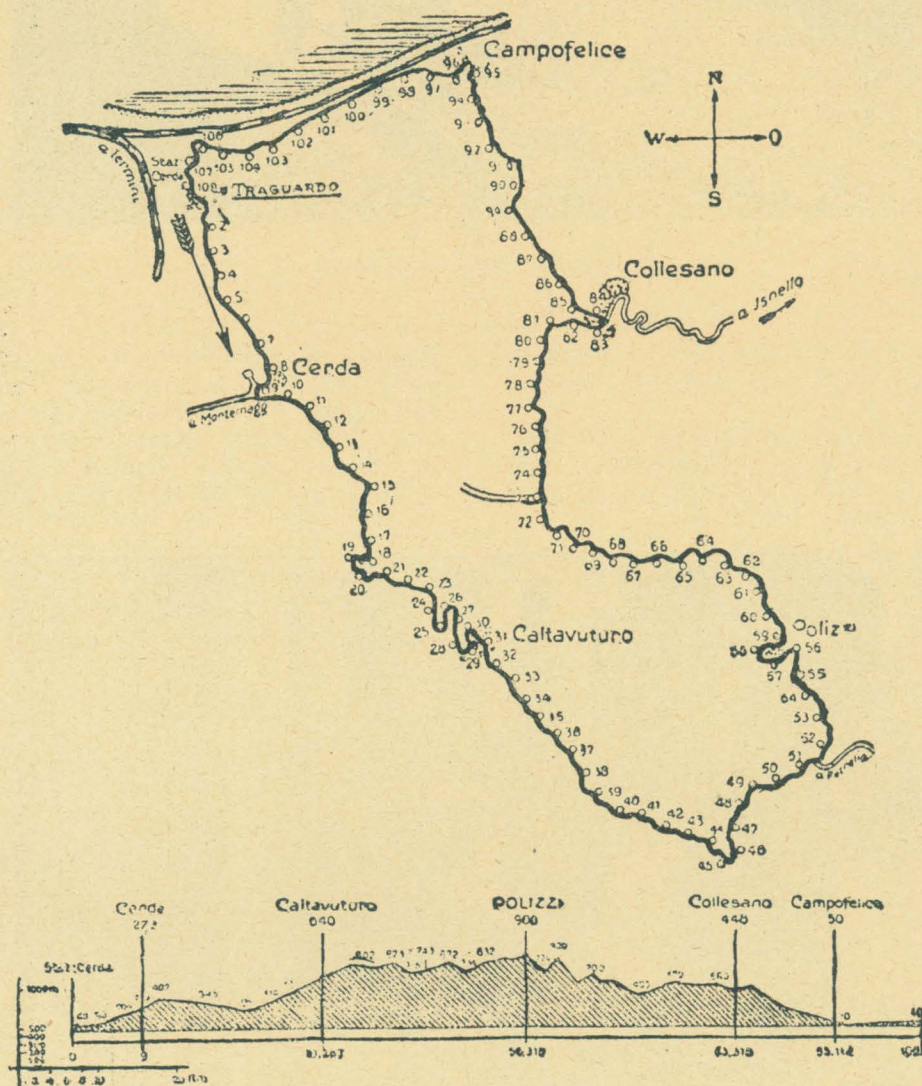
70.000 mtr.³ materiału; pracowało 30 walców motorowych i po 800 robotników dziennie.

Nic więc dziwnego, że tor przedstawił się doskonale, tembardziej, że jest na twardej (skalistej) podłożu; charakterystyczną jego cechą jest wielka ilość wiraży (zgórą 200) i wielokrotne falowanie (wzniesienia i spadki).

Po przyjeździe swoim do Palermo (statkiem z Neapolu) musiałem przedewszystkiem wyszukać sobie locum i dopiero potem udałem się do siedziby Automobilklubu Sycylii (L'Automobile Club di Sicilia). Klub mieści się we własnym pięknym domu przy zbiegu ulic Via della Libertà i Via Catania. Po wylegitymowaniu się (i ofiarowaniu Klubowi albumu widoków Warszawy, specjalnie w tym

celu kupionego przed wyjazdem) otrzymałem kartę wstępu na trybuny jako „stampa” (prasa). Byłem jedynym polskim korespondentem („Polski Zbrojnej”), a wraz ze swoim fotografem (amatorem) panem J. i panią J., bodaj jedynym reprezentantem Polaków. (Od Automobilklubu Sycylii otrzymałem wzamian za widoki Warszawy dwa piękne wydawnictwa Klubu).

Organizacja wyścigów była pod względem sportowo-techniczno-reklamowym bez zarzutu. Ogłoszenia o wyścigach zostały rozesłane po całym świecie (sam widziałem je przed wyjazdem z Raguzy w konsulacie



Rys. 206. Tor Madonie.

włoskim), opłaty na kolejach włoskich obniżone o 50%, na statkach, kursujących między Neapolem a Palermo, o 30%; wydano specjalne blankiety informacyjne, urządzono konkurs dla fotografów z trzema nagrodami za najlepsze zdjęcia (żałowałem bardzo, że nie mógł fotografować bawiący w Palermo na kuracji mjr. Röder, gdyż wtedy, nie wątpię, że jedna z nagród przypadłaby polakowi), efektownie dekorowano girlandami z zieleni z cytrynami i pomarańczami trybuny, na których powiewały flagi państw najrozmaitszych. Wreszcie klub wydał oficjalny program, który właściwie był całym albumem z licznymi fotografiami, ilustracjami kolorowymi oraz artykułami o pięknie Sycylii, urządzeniu trybun dla publiczności, zestawieniu zwycięzców na wyścigach w latach ubiegłych i t. p. Naturalnie wszystkie pisma dnia 3 maja umieściły obszernie artykuły o wyścigach.

Na tor Madonie, odległy od Palermo o 50 klm., udałem się samochodem i w ten sposób miałem możliwość zapoznania się i z szosą (dobrą) i precudnymi widokami na morze, góry i osiedla o wschodzie słońca (z Palermo wyjechałem o g. 4 m. 40) i rzucić okiem na osiedla pełne pamiątek z czasów przed-Christusowych: Trabia i Termini.

Moja karta „stampa“ (prasy) otwierała drogę przy licznie rozstawionych punktach kontrolnych i samochód dotarł pod same trybuny. Trybuny są dość daleko postawione od m. Cerda i — posiadając rozległy widok — mają naprzeciw siebie tablice, na których wyrzuca się tabliczki z rezultatem każdego okrążenia (giro) i średnim czasem. Przed trybunami jest też umieszczona platforma dla sędziów, którzy podają rozmaite informacje podczas biegu za pomocą napisów kredą na tablicy i megafonu. (Chronometrą został zorganizowany wzorowo przy pomocy zegarków synchronicznych; wzdłuż całego toru był też tele-

fon; służba sanitarna na samochodach wzdłuż toru). Na lewo również od trybun maszyny bieg rozpoczynały, a na prawo (po drugiej stronie drogi) umieszczono box'y dla firm, których maszyny występowały; tam zajeżdżały wozy w razie, gdy trzeba było zmienić koło z gumami. Publiczności na trybunach sporo, choć ceny są jak na tutejsze warunki bardzo wysokie (80 lirów

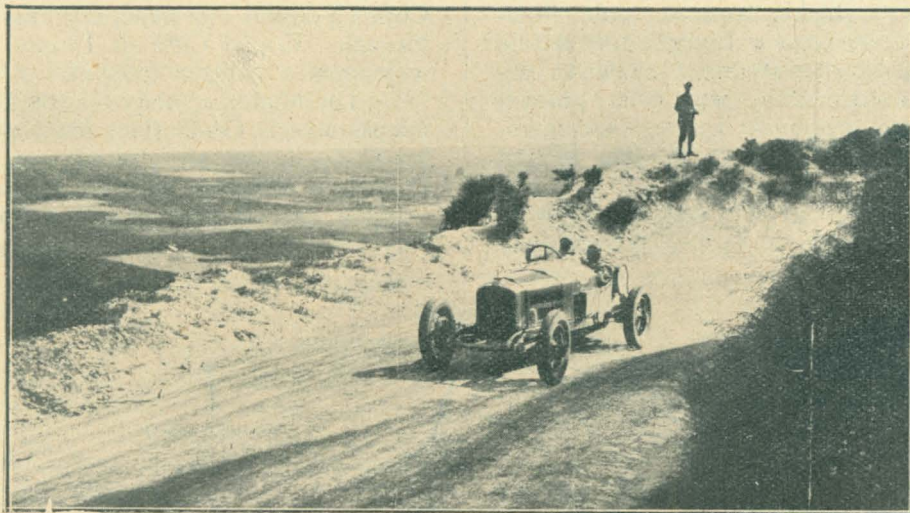
jeśli bilet był kupiony przed 3 maja w Palermo i 100 lirów w dzień wyścigów przy trybunach; box kosztował 600 lirów.

Oprócz włosków najwięcej było Niemców, trochę Czechów i trochę Francuzów. Toalety pań, mimo lekkiego wiatru, rannego chłodu (i wczesnego wstania), dość powiewne a zawsze szybkowne. Słońce świeci, czerwienią pomarańcze i żółcą się cytryny w girlandach, łopocą flagi różnobarwne na budynkach trybun, mienią się malutkie tęczowe parasolki pań, warczą maszyny, wyskakują tabliczki z cyframi kilometrów, grzmi megafon: „Allo! Allo! passa da Collesano cin quattro minuti di guadagno...“ A wszystko to na tle precudnych widoków wzgórz z porozrzucaniami to tu to tam pojedynczymi budynkami lub miasteczkami o jasnych wesółych barwach.

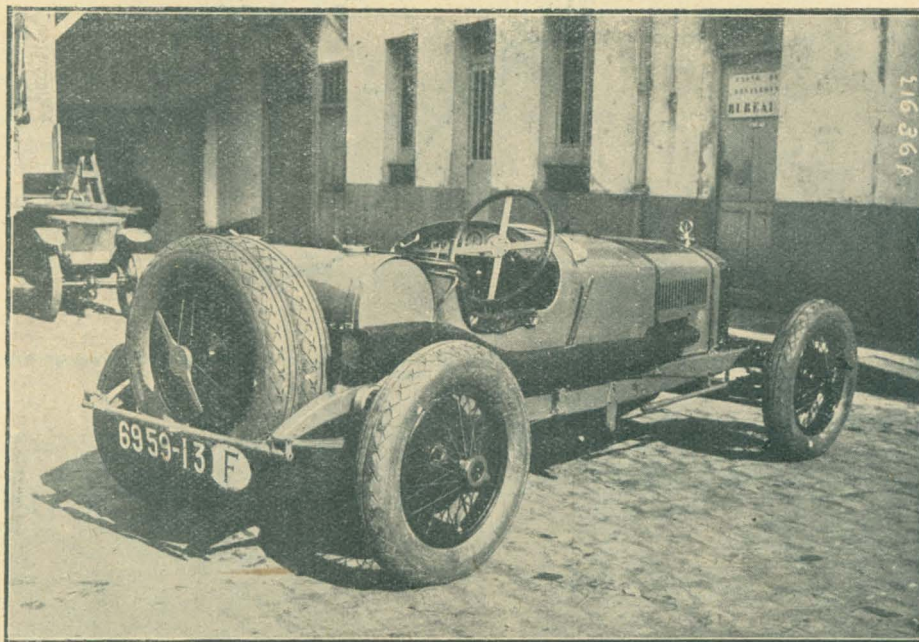
Jest trochę wesołości i trochę zmęczenia, bufety (bardzo dobrze zaopatrzone) funkcjonują z powodzeniem nadzwyczajnym, korespondenci na trybunach swych tkwiąc uparcie, kupują torebki papierowe z obiadami i opychają się ciastkami (ale to już za pieniądze). Oszczędniejsi konsumują swe zapasy na samochodach lub w specjalnym

otwartym budynku. A gdzie się okiem nie rzuciło — poza miejscem ogrodzonym z trybunami — widać wzdłuż toru (szczególniej na wirażach) stojących, siedzących i leżących — widzów słynnego Targa-Florio. (Ci na wirażach czatują na wypadek).

Początkowo do wyścigów zapisało się 22 maszyny, lecz potem cyfra obniżyła się do 20 (wycofał



Rys. 207. Na torze Madonie.



Rys. 208. Zwycięski samochód „Peugeot“ widziany od tyłu.

się Giulio Masetti na Itali i z niewiadomym kierowcą maszyna Steyr.

Według litrażu maszyny zostały podzielone na 5 kategorii.

Już podczas rozpoczętego biegu odpada 7 maszyn (Bugatti z Carlo Masetti, obydwie Bianchi, na jednej z nich Lopez; Bugatti z Antonelli'm, Alfa Romeo z Cesano, Cockerell z kierowcą Cockerell i Fiat z Piro).



Rys. 209. Constantini.



Rys. 210. Vincenzo Florio.



Rys. 211. Boillot.

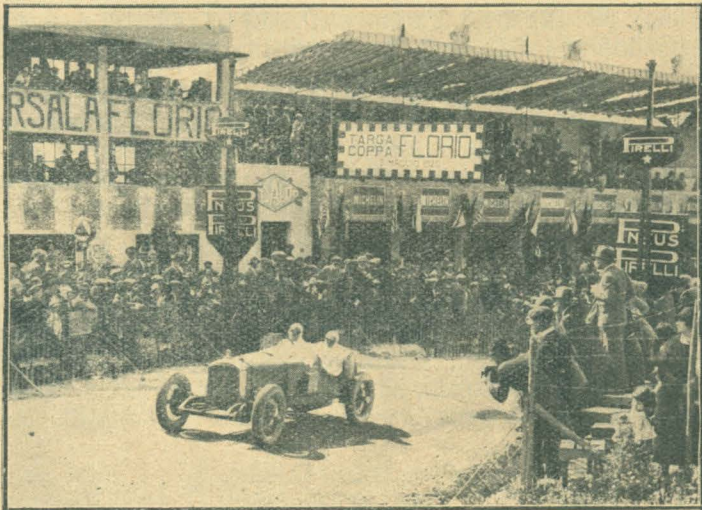
Wyścig rozpoczyna się punktualnie o g. 7. Otwierają go Peugeot'y. Dauvergne mu prorokują zwycięstwo, ale widocznie cyfra 13 naprawdę jest feralna. Zaraz po rozpoczęciu 3-go okrążenia między 13 a 14 klm. od mety Dauvergne z powodu dotąd nie ustalonego na-

dwaj poszkodowani zostali w krótkim czasie zawiezieni do Palermo, gdzie Dauvergne musiał od razu poddać się operacji. Życiu ich niebezpieczeństwo nie zagraża.

Tak więc niezwykle równo idący Dauvergne odpadł z zawodów (pierwsze okrążenie 1 g. 29' 37", drugie — 1 g. 29' 49"), a jednocześnie Wagner i Boillot ustąpili Constantini'emu na maszynie Bugatti, który od trzeciego okrążenia prowadzi bieg i wygrywa go w czasie 7 g. 32' 27" (pierw-

sze okrążenie 1,32' 51¹/₅", drugie — 1,30' 43¹/₅", trzecie — 1,28' 58¹/₅", czwarte — 1,32' 2²/₅" i piąte — 1,28' 37³/₅").

Po trzecim biegu wycofują się z wyścigu Rigal na Peugeot'ie (maszyna zapaliła się), de Vizcaya P. na Bugatti, po czwartym biegu de Vitis na Itala (który



Rys. 212. Boillot mija trybuny.



Rys. 213. Constantini po zwycięstwie.

jeżdża na zakręcie na skąd z prawej strony drogi; maszyna przewraca się, przykrywając i jego i mechanika — i zapala się. Mechanik Gremant, jak prawdziwy bohater, mimo nadwyrężenia kręgosłupa, lewego ramienia, obojczyka i dotkliwego popalenia, wyciąga z pod płomieni kierowcę i zabiega o przyspieszenie przybycia pomocy sanitarnej. Dauvergne zwichnął sobie prawą rękę, rozerwał górną powiekę lewego oka aż do grzbietu nosa i silnie popalił ręce i nogi. Oba-

zresztą wykazał jeden z najgorszych czasów (1 okrążenie — 1 g. 57' 57", 2-gie — 2 g. 9' 1¹/₅", 3-cie — 2 g. 15' 41¹/₅", 4-te — 2 g. 19' 39"). W ten sposób pięć okrążeń toru dokonało tylko sześć maszyn. Drugie miejsce zajął Wagner na Peugeot'ie, robiąc 1-sze okrążenie w 1 g. 28' 58¹/₅", 2-gie — 1 g. 30' 8³/₅", 3-cie — 1 g. 36' 19¹/₅", 4-te — 1 g. 31' 24²/₅" i 5-te — 1 g. 30' 29" (zeszłoroczny zwycięzca wyścigów — wtedy na Mercedesie pokrył 540 klm. w 8 g. 17' 13", wyprze-

dzając Giulio Masetti'ego i Guiseppe Campari'ego — obydwuch na Alfa Romeo). Trzeci przyszedł Boillot też na Peugeot'ie, przejeżdżając 1 okrążenie w 1 g. 28' 44", 2-gie—1 g. 31' 18³/₅", 3-cie—1 g. 34' 18", 4-te—1 g. 30' 4⁸/₅", 5-te—1 g. 36' 7⁴/₅"; za nim—de Vizcaya P. (czas ogólny 7 g. 53' 12³/₅"), Balestrieri na O. M'ie (czas ogólny 8 g. 21' 18") i Ginaldi na Alfa Romeo (czas ogólny 8 g. 52' 41").

Publiczność przyjmowała, szczególnie ku końcowi, żywy udział w walce Peugeot'ów z Bugatti, a gdy wreszcie ta ostatnia marka zwyciężyła, zagrzmiały wiwaty na cześć Constantini'ego i „Viva l'Italia”. Pewien francuz nie wytrzymał i krzyknął: „La Bugatti c'est une marque française”! Włosi odrzucili: „Si, ma costruita

con l'uigegno italiano e portata al traquarde da un italiano”!

Bardzo równo i spokojnie, a w zupełnie dobrym dla siebie czasie, szły obydwie Tatry, to też czesi żywo oklaskiwali i obcałowywali kierowców. Jako maszyny 1 kategorii, co do litrażu, zrobiły one tylko 3 okrążenia: Huckel—1-sze w 1 g. 50' 53", 2-gie—1 g. 49' 55", 3-cie—1 g. 50' 53"; Sponer 1-sze — w g. 50' 51¹/₅", 2-gie—1 g. 48' 55⁴/₅", 3-cie—1 g. 56' 30¹/₅".

W ten sposób główne nagrody przypadły: Constantini'emu („Targa Florio“, „Coppa Ferrario“ i „Coppa Citta di Termini“), Boillot (trzeci „Targa Florio“, „Coppa Florio“ i „Coppa Tilla Igiea“), oraz Wagnerowi (drugi „Targa Florio“, „Coppa dell Automobile Club di Sicilia“).

KRONIKA

Na marginesie rekordów motocyklowych. Z ogłoszonej niedawno tabeli rekordów motocyklowych, ustanowionych do końca roku 1924, wyciągnąć można bardzo ciekawe wnioski i spostrzeżenia. Ciekawie się przedewszystkiem przedstawia kwestja, jak wielkie szybkości rozwijać mogą nowoczesne motocykle w zależności od kategorii. W poniższej tabelce znajdziemy maksymalne szybkości motocykli wszystkich kategorii:

Row. z siln.	75 cm. ³	—	70 km.	004 m/godz.
"	100 "	—	93 "	140 "
"	125 "	—	82 "	250 "
Mot.	175 "	—	117 "	840 "
"	250 "	—	143 "	620 "
"	350 "	—	155 "	310 "
"	500 "	—	154 "	040 "
"	750 "	—	165 "	440 "
"	1000 "	—	191 "	590 "
Motoc. z wózkiem	350 cm. ³	—	124 km.	560 m/godz.
"	600 "	—	134 "	070 "
"	1000 "	—	160 "	600 "

Jak widzimy na szczególną uwagę zasługują rekordy w kategoriach rowerów z silnikami 100 cm.³ i motocykli 350 cm.³, bowiem przewyższają one rekordy wyższych kategorii.

Najwięcej rekordów ustanowionych zostało na motocyklach angielskich, a mianowicie rekordami poszczycić się może 20 angielskich marek. Z francuskich firm pięć tylko posiada rekordy światowe, a na koniec między rekordzistami znajdujemy po jednej zaledwie marce włoskiej, belgijskiej i amerykańskiej.

Co się tyczy kierowców, to najwięcej rekordów ustanowili jeźdźcy angielscy: H. Le Vack, W. D. Marchant i Horsman.

Linja lotnicza Warszawa — Wiedeń. W dniu 27 kwietnia polskie towarzystwo lotnicze „Aerolloyd“ uruchomiło stałą komunikację pasażerską i pocztową między Warszawą i Wiedniem.

Włoskie ministerjum lotnicze. Jak donosi prasa włoska, projektowane jest w najbliższym czasie stworzenie włoskiego ministerjum lotnictwa.

Śmierć Adera. W dniu 3 maja zmarł w Tuluzie słynny francuski uczoney, Klemens Ader, zwany popularnie „ojcem lotnictwa“, przeżywszy lat 84.

Dalsze zapisy do tegorocznych zawodów. Do wyścigu o Wielką Nagrodę Włoch zapisane zostały w dalszym ciągu dwa samochody Diatto i jeden Eldridge Special.

Lista zapisów do konkursu wytrzymałości w Mans powiększyła się o 3 samochody O. M., 1 Sizaire Berwick i 1 A. C.

W wyścigu motocyklowym, rozegranym między Budapesztem i Hatvan w dniu 26 kwietnia, zwycięsca został Andor Gaal na angielskim motocyklu Norton.

Amerykański wyścig. W wyścigu 50 milowym (80 km. 466 m.), rozegranym w dniu 19 kwietnia na torze Culvercity, zwyciężył Harry Hartz na samochodzie Miller w czasie 22 min. 11 sek., rozwijając nieprawdopodobną szybkość średnią 217 km. 536 m/godz.

Nowy rekord lotu bez silnika. W dniu 23 kwietnia francuski pilot Thoret pobił w Istres rekord lotu bez silnika z jednym pasażerem, unosząc się na samolocie Hanriot z zatrzymaniem śmigłem przez 3 godziny i 3 minuty.

IV Włoski raid motocyklowy rozegrał się między 19 a 26 kwietnia na przestrzeni 2635 km., podzielonej na pięć następujących etapów: Medjolan — Spezia — Aquila — Pessaro — Mantua — Monza. Dwudziestu konkurentów raid ukończyło. Klasyfikacja ogólna wypadła następująco:

1. Cavalieri (Rudge) 51:43:12; 2. Moroni (Gilera). 52:12:41; 3. Farinotti (P. M.) 53:49:19; 4. Rava (Galloni) 54:34:36; 5. Arcangeli (Indian) 54:35:34 etc.

Rekord długości lotu na wodnopłatawcu. Dwusilnikowy wodnopłatawiec amerykański, pilotowany przez komendanta Stronga, pobił rekord światowy długości lotu, utrzymując się w powietrzu przez 28 godzin 35 minut.

Konkurs oszczędności w Medjolanie. Na torze Monza odbył się w dniu 19 kwietnia konkurs oszczędności, urządzony z okazji targów i wystawy samochodów w Medjolanie. Każdy konkurent otrzymał zapas 18 litrów benzyny, z którym musiał przebyć możliwie największą przestrzeń. Klasyfikacja ogólna, po uwzględnieniu pomniejszych wymagań konkursu, wypadła następująco:

Kat. 1100 cm.³: 1. Belgir (Amilcar); kat. 1500 cm.³: 1. Valenti (Fiat); kat. 2000 cm.³: Giudici (Diatto); kat. 3000 cm.³: 1. Vittadini (Lancia).

Samochód pogromcą zwierząt. Ze statystyk samochodowych dowiadujemy się co roku, jak wielu ludzi traci życie pod kołami rozpędzonych maszyn, nikt sobie jednak dotychczas nie zadał trudu, aby obliczyć ile też zwierząt pada ofiarą samochodów. Dopiero przed niedawnym czasem zajął się tą kwestją profesor uniwersytetu nowojorskiego, Stener, który po dłuższem badaniu i liczeniu ogłosił cyfry prawdziwie rewelacyjne. Oto ze statystyki prof. Stenera wynika, że w Stanach Zjednoczonych ofiarą samochodów pada w ciągu jednego tylko dnia około miliona różnych zwierząt!

Najtaniej ubezpiecza samochody!
Najszybciej wypłaca odszkodowania!

REPREZENTACJA WARSZAWSKA

TOW. UBEZP. „PATRIA” SPÓŁKA AKC.

Złota № 52

Telefon 35-23



ROK ZAŁOŻENIA 1850

FABRYKA KAROSERJI I POWOZÓW

„JÓZEF RENTEL i S-ka“

WARSZAWA LESZNO 23 TEL. 240-33

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

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

ZAKŁAD ELEKTROTECHNICZNY
I WARSZTAT MECHANICZNY
K. MAŃKOWSKI

Warszawa, Aleje Jerozolimskie № 24, telefon 138-03

Ładowanie akumulatorów i remonty instalacji
: : : : elektrycznych w samochodach : : : :

„AUTOCATALOGUE“
N A R O K 1925

NAJKOMPLETNIJSZY I NAJWIĘKSZY INFORMATOR
FRANCUSKIEGO PRZEMYSŁU SAMOCHODOWEGO

Niezbędny dla każdego zawodowca, kupca branży samochodowej i sportmana.

Podaje adresy wszystkich firm samochodowych, karoseryjnych, motocyklowych motorowych, rowerowych, akcesoryjnych, pism i wydawnictw i t. d. całej Francji, oraz dane techniczne wszystkich dawnych i obecnych samochodów francuskich.

Wielki tom w oprawie płóciennej — 15 zł. franco, wskazany adres, płatny przy zamówieniu.

Zamówienia przyjmuje administracja „Auta”: Warszawa, Ossolińskich 6

„IMPERATORAUTO“

P O Z N A Ń

UL. SEW. MIELŻYŃSKIEGO 21, HOTEL MONOPOL

SPECJALNOŚĆ:

PRZYBORY DO SAMOCHODÓW

MOTOCYKLE I SAMOCHODY

ZAKŁADY WULKANIZACYJNE
OPON I WEŻY SAMOCHODOWYCH

W U L - G U M

Właściciel ANTONI KWIATKOWSKI

POZNAŃ, WIELKIE GARBARY 8. TEL. 18-64.

FILJA: OSTRÓW (Wlkp.), WROCLAWSKA 11. TEL. 142.

PNEUMATYKI, BENZYNA, OLIWA, SMARY, AKCESORJA STAŁE NA SKŁADZIE

SPECJALNY ODDZIAŁ DLA AUTO-ELEKTROTECHNIKI.

G A R A Ż

I WARSZTATY

MECHANICZNE

HENRYK KORALEWSKI

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

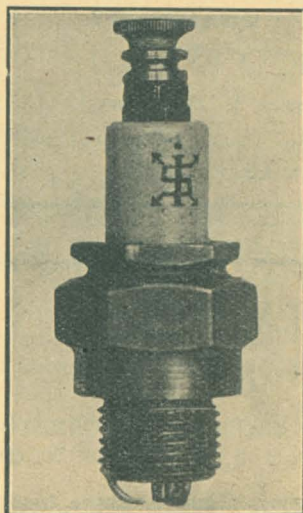
WYKONYWA REMONTY SAMOCHODÓW

CZĘŚCI ZAPASOWE DO RÓŻNYCH MASZYN STAŁE NA SKŁADZIE

G A R A Ż

I WARSZTATY

MECHANICZNE

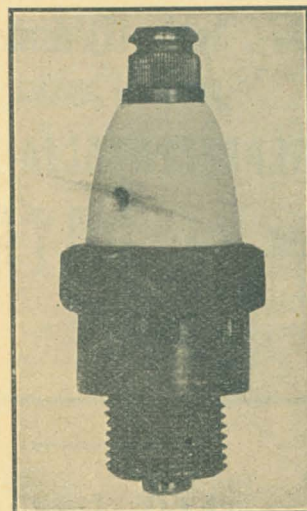


BACZNOŚĆ!!



ŚWIECE
samochodowe
ŚWIECE
samolotowe

wytwórni „ISKROPOL” pobili rekord wytrzymałości świec zagranicznych



„ISKROPOL” S^{-KA} AKC.

FABRYKA ZAPALNIKÓW DO MOTORÓW SPALINOWYCH
I WYROBÓW METALOWYCH

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

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



PIERWSZA POLSKA WYTWÓRNIA
ŁAŃCUCHÓW ROLKOWYCH

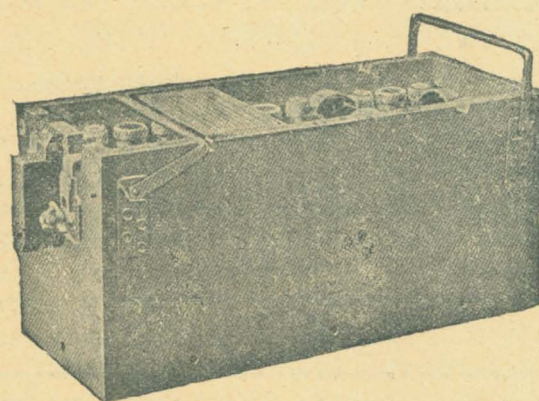
S T. K U B I A K

Warszawa, Hrubieszowska Nr. 9, tel. 75-44

POLECA łańcuchy do samochodów ciężarowych, osobowych i motocykli. Łańcuchy „GALL'A” i przegubowe do wszelkich maszyn i transmisji

PRZYJMUJE zamówienia na masowe toczenie, cementowanie i szlaczowanie od najmniejszych do największych części, posiada — prasy do 200 tonn ciśnienia

PRZEDSTAWICIELE I ODSPRZEDAWCY
WE WSZYSTKICH WIĘKSZYCH
CENTRACH POSZUKIWANI



PIERWSZA KRAJOWA
FABRYKA AKUMULATORÓW

„E R G S“

wł. inż. GOLDE

W A R S Z A W A

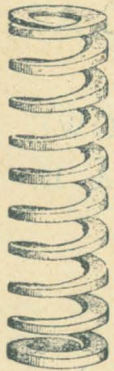
ELEKTORALNA Nr. 10 TELEFON Nr 193-59

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

Przyjmuje się akumulatory do naprawy i ładowania



PIERWSZA KRAJOWA WYTWÓRNIA SPRĘŻYN



Poleca własnego wyrobu:

sprężyny do wentyli,
sprężyny rozciągane,
linki sprężynowe,
linki Bowden'a i t. p.,
części sprężynujące
do samochodów



„SPIRAL”

Warszawa, Marszałkowska 104

Telefon Nr. 112-49

USTAWY I ROZPORZĄDZENIA ODNOSZĄCE SIĘ do ruchu samochodowego w Polsce

ZEBRAŁ I OBJAŚNIENIAMI OPATRYŁ
INŻ. E. BRATRO

Cena 1.60

Cena 1.60

NAKLAD KSIĄŻNICY - ATLASU

Warszawa, Nowy-Świat 59. Lwów, Czarnieckiego 12

Na żądanie wysyłamy bezpłatnie prospekty i katalogi naszych wydawnictw turystycznych, jako to: Przewodniki po miastach i województwach Polskich, zaopatrzone w szczegółowe mapy i plany. Mapy podręczne, specjalne i generalne.

GDAŃSKA FABRYKA KAROSERJI T. A.

(Danziger Karosseriefabrik A. G.)

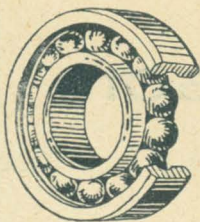
SOPOTY

Danzigerstrasse 110-114.

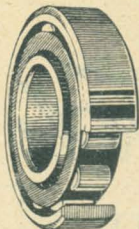
KAROSERJE SANITARNE

całkowicie wyekwipowane dla szpitali, miast i wojska oraz wykwinne karoserje osobowe, towarowe, ciężarowe, specjalne i omnibusy.

Gruntowne remonta motorów, podwozi, karoserji i ich przeróbka



ŁOŻYSKA
KULKOWE
I ROLKOWE
koncentryczne
i konusowe



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



KOŁA SAMOCHODOWE

„R A F”

RURY GIĘTKIE D W M

K A R O L K U S K E

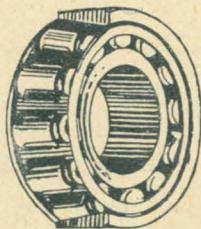
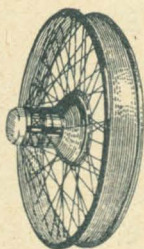
W A R S Z A W A

Nowogrodzka 12

Telefon Nr. 63-61

Depesze: „KARKUS”

Istnieje od r. 1909



WARSZAWSKA FABRYKA FOSFORBRONZU I FOSFORBABITÓW K. K. MIESZCZAŃSKI (SPADKOBIERCA)

W WARSZAWIE, LESZNO 119

TELEFON ADMINISTRACJI 23-40

„ FABRYCZNY 198-82

Odlewy z fosforbronzu, bronzu, mosiądzu i miedzi, oraz odlewy z glinu i jego stopów (podług wszelkich warunków technicznych). Biały metal. Babbit i Fosforbabbit. Miedź fosforyczna 5%, 10%, 20% dla celów odlewniczych. Cyna fosforyczna 4—5%

SKŁAD CHEMICZNY GWARANTOWANY
OFERTY NA KAŻDE ŻĄDANIE

Fabryka posiada własne laboratorium chemiczne i przyjmuje do wykonania analizy różnych metali

AUTO-SALON

SP. Z OGR. ODP.

MAZOWIECKA № 8

W A R S Z A W A

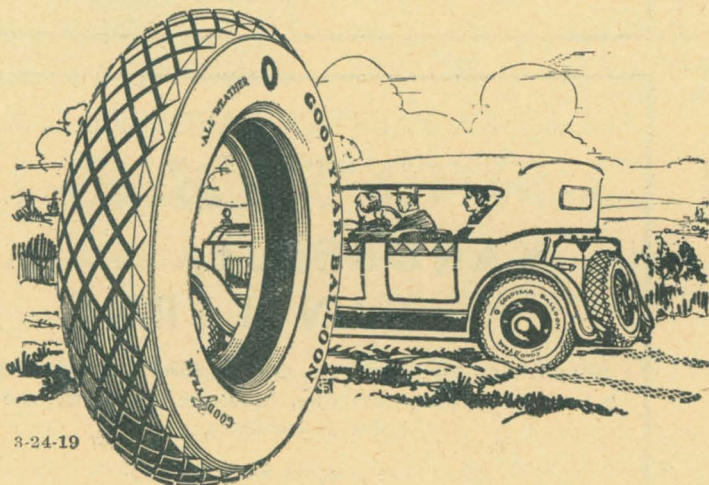
TELEFON № 147-65

STOCK

Opon i Dętek „GOODYEAR”

STOCK

Masywy „BELGICA”



AKCESORIA SAMOCHODOWE
ŁOŻYSKA KULKOWE F. & H.

CZĘŚCI DO SAMOCHODÓW

„F O R D”

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

KUPNO I SPRZEDAŻ SAMOCHODÓW

Lincoln

Ford

Fordson

DETROIT

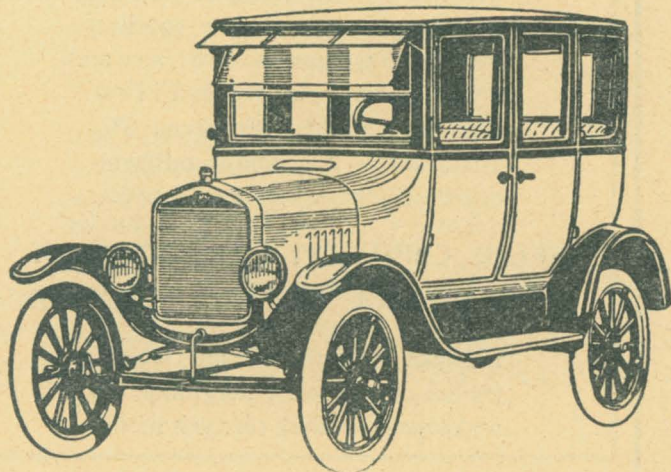
REPREZENTACJA

Spółka Dla Sprzedaży Samochodów

Sp. z o. o.

ŁÓDZ

PIOTRKOWSKA 121 TELEFON Nr. 15-06



OSTATNIE MODELE

CENY FABRYCZNE

WARUNKI DOGODNE

CZĘŚCI ZAMIENNE

STAŁE NA SKŁADZIE