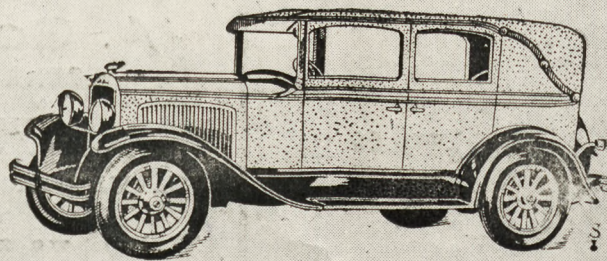


RUCH SAMOCHODOWY

**Świetnym interesem
jest eksploatacja
dorożek samochodowych**



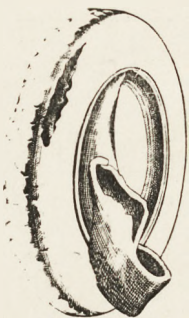
jeżeli możliwem jest kupno
w przystępnej cenie
oszczędnej w użyciu,
trwałej i eleganckiej taksówki

Tym wszystkim warunkom
odpowiada tylko
fabrycznie skarosowany

PLYMOUTH

Produkt Chrysler'a

JENERALNA REPREZENTACJA NA POLSKĘ I W. M. GDAŃSK
Auto-Koncern, Warszawa, Wierzbowa 8, tel. 123-29.



**AMERYKAŃSKI
ZAKŁAD
WULKANIZACYJNY
„CORD“**

Warszawa,
ul. Wronia 46.

Wykonujemy wszelką
Reperację Opon i Dętek
samochodowych, jak Ranty
Protektory, Lamowania
płótnem Cord i t. p.
Za szybkie, solidne i
trwałe wykonanie gwa-
rantujemy.

Kupno i sprzedaż nowych i używanych
opon i dętek samochodowych.
Ceny konkurencyjne.

**Zakład lakierniczy
samochodowy**

Bernard Poławski

Warszawa, Leszno 38.
Tel. 40-10.

**Zakłady
Akumulatorowe**

SYSTEMU

„TUDOR“

S-Ka Akc.

Warszawa, ul. Złota 35
Tel. 404-94, 17-45 121-74

polecają swoje znakomite
akumulatory starterowe

Sprzedaż na m. stoł. Warszawa w firmie

„MAGNET“

ul. Hoża 33. Tel. 19-31.

!!!WAŻNE NA CZASIE!!!

Liczniki kilometrów i szybkości
Taksometry przerabia, napra-
wia, konserwuje.
Karburatory naprawia.

J. Unieszowski

Wytwórnia optyczno-mechaniczna
w Warszawie, Chłodna 37, 1 piętro.
Telefon 215-24



**ZAKŁADY
Samochodowo-Powozowe**

A. Gołębiowski

CHŁODNA 48. — Tel. 109-95.

WYRABIA KAROSERJE SAMOCHODOWE NOWE
Z CAŁKOWITEM WYKOŃCZENIEM, A TAKŻE
WSZELKIE REPARACJE I ODNÓWKI TYCHŻE.

**Wykonywa zamówienia odnówki
i reparacje powozów.**

Firma egzystuje od 1911 roku jako 1-sza w Warszawie.

Spawalnica metali

A. WOJNOWSKI

Warszawa ul. Wolska 30.

SPAWANIE MOTORÓW RÓŻNEGO TYPU, GŁO-
WIC MOTOROWYCH, CYLINDRÓW SAMOCHO-
DOWYCH, KARTERÓW ALUMINJOWYCH, PIECY
CENTRALNYCH I WSZELKICH METALI.

Na żądanie wyjeżdżam na montaż motorów.

Przyjmuję remont samocho-
dów różnego typu.

Roboty wykonuję z gwarancją.

RUCH SAMOCHODOWY



DWUTYGODNIK ILUSTROWANY, POŚWĘCONY SPRAWOM KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ,
Organ Właścicieli Samochodów Eksploatacyjnych R. P.

Redakcja i Administracja: ul. Smolna 38, tel. 254-20. Otwarta od g. 9 — 1 pp. i od 3—7-ej wiecz.

Redaktor przyjmuje w poniedziałki, środy i piątki od godz. 6—7 wiecz.

Konto Czekowe P. K. O. 17.175.

W A R S Z A W A

Lwów — Kraków — Poznań — Toruń — Łódź — Wilno — Bydgoszcz — Lublin

Wykonujemy Kompletny remont Samochodów

osobowych i ciężarowych.

Budowa i remont chłodziw samo-
chodowych wszelkich typów.

Zakłady Przemysłowe

„Dr. LUDWIK ZIELIŃSKI“

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

W obrębie Wielkiej Warszawy własnymi środkami prze-
wozowymi zabieramy samochody i chłodziw do remontu.

WYKONANIE SOLIDNE I TERMINOWE.

Podwyżka taryfy samochodowej.

W myśl uchwały ostatniego Walnego Zgromadzenia Właścicieli Dorożek samochodowych Zarząd Związku wystąpił do Urzędu Przemysłowego Magistratu m. st. Warszawy o podwyższenie taryfy dorożek samochodowych do 80 gr. za każdy następny kilometr bez zmiany pierwszego kilometra.

Konieczność podniesienia taryfy motywowano podrożeniem kosztów eksploatacji przedsiębiorstw dorożek samochodowych. Dotychczasowa taryfa nie odpowiada istotnym stosunkom ponieważ datuje się od roku 1925, gdy ceny zarówno materiałów pędnych jak wszelkie inne koszty handlowe były znacznie niższe.

Początkowo Urząd Przemysłowy nie tylko nie uznał za możliwe podwyższenie taryfy, lecz wystąpił z projektem obniżenia ceny za przejazd pierwszego kilometra do 50 groszy. Według opinii Urzędu Przemysłowego tylko tania i elegancka taksówka zmusić może przestarzałe dorożki konne od odwrotu z ulic Warszawy. Dziwne to było stanowisko Magistratu i dość oryginalna logika aby kosztem jednych rugować drugich.

Po przeprowadzeniu kalkulacji specjalnie opracowanej w tym celu, która wykazała, że każdy przejechany kilometr wynosi 90 groszy, Magistrat doszedł do przekonania, że projekt jego to kpiny ze zdrowego rozsądku i czym prędzej projekt powyższy wycofał! W prasie stołecznej, która otrzymywała pierwsze wiadomości z Magistratu, o żądaniu podwyższenia taryfy samochodowej, zawrzało jak w ulu. Na czoło wszystkich pism wysunął się oczywiście brukowiec „Czerwoniak”, który stanowczo sprzeciwiał się wszelkiej podwyżce taryfy. W ślad za prasą znalazło się kilku właścicieli starych, już do użytku publicznego nie zdatnych taksówek, oraz kierowników garaży, którzy eksploatują cudze dorożki, tytułem zaś wynagrodzenia otrzymują X procentów od sumy brutto, a którym nie na rękę podwyżka taryfy w obawie przed zmniejszeniem się frekwencji, a tym samym i dochodu niedbając zupełnie o stan dorożki oraz dochód właściciela, zgłosili się do Magistratu z oświadczeniem, że są przeciwni podwyżce taryfy. Na tej podstawie Magistrat wystąpił do Rady Miejskiej o podwyższenie taryfy do 60 groszy za każdy następny kilometr, bez zmiany pierwszego, lecz nie obowiązującej wszystkich właścicieli. Rada Miejska w myśl wniosku Magistratu podwyżkę zatwierdziła, przyznając następującą takse:

1) Taryfa dzienna od godz. 6 rano do godz. 23 m. 30 za pierwsze 1.000 metrów 1 zł. za każde następne 333 m. 20 gr.

2) Taryfa nocna od godz. 23,30 do godz. 6 rano za pierwsze 666 m. 1 zł. za każde następne 222 m. 20 gr.

3) Postój — zamówione oczekiwanie na pasażera: za każde 2½ min. 20 gr. tak w porze dziennej jak i nocnej, czyli za każdą godzinę 4 zł. 80 gr.

Chorągiewka przy liczniku i napisy po bokach taksówki „Taryfa 60 groszy za kilometr” winny być koloru czerwonego. Taryfa obowiązuje od 1. 3. r. b.

Słuszne a zarazem i konieczne żądania nasze nie uwzględniono całkowicie. To też związek Wł. Dor. Sam. a z nim 90% właścicieli sprzeciwia się takiej podwyżce taryfy która wprowadza dwojaki rodzaj taksy dowolnej.

Rok 1925 przekonał nas o nieracjonalności wprowadzania dwojakiego rodzaju taryfy, gdyż taksówki o lepszym wyglądzie estetycznym zostały wycofane z ruchu. Aczkolwiek taryfa obowiązuje od dn. 1. III. r. b. to do dnia dzisiejszego kilku zaledwie właścicieli przerobiło liczniki. Biorąc pod uwagę że, w czasach obecnych przejazdy są wyłącznie krótko dystansowe, które się wahają od 1 do 2 kilometrów stwierdzić musimy, że podwyżka przy takich przejazdach nie odznacza się absolutnie a dopiero wzwyż 3 kil. unosi się do 10%, dla ściślejszego wyjaśnienia dam przykład: a) Według niższej taryfy.

pierwszy 1000 m.	1 zł.
następne 2000 m.	1 zł. Razem 2 zł.
Według podwyższonej taryfy:	
pierwszy 1000 m.	1 zł.
następne 2000 m.	120
Razem	2.20

Jak widzimy z powyższego zestawienia, podwyżka taryfy przy 3 kilom. wynosi 10%.

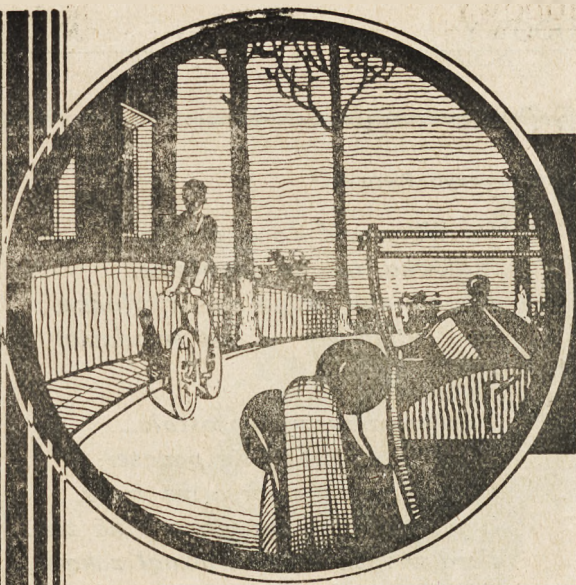
Przejazdy powyżej 3 kil. należą do wyjątków, a przeto niema najmniejszego interesu przerabiać licznik, narażając się na kosztą przeróbki licznika i postój w najlepszym razie jeden dzień. Opłatę tramwajową tenże Magistrat podwyższył od 1925 r. o 60% zaś taryfę samochodową jak widzimy zaledwie o 10%. To też postanawiamy, nie w celu wzbogacenia się ale przed czochającym niedostatkiem wystąpić jeszcze raz do Urzędu Przemysłowego, który ma bezpośredni kontakt z nami z natury swych czynności, a który wie doskonale ile przedsiębiorstw taksówkowych zlikwidowano dla uratowania reszty kapitału włożonego nieświadomie do przedsiębiorstwa nie dającego żadnego zysku, aby zechciał przychylić się do słusznych i koniecznych żądań naszych i powtórnie wystąpił do Rady Miejskiej o zatwierdzenie podwyżki do 80 gr. za każdy następny kilometr a obowiązującej wszystkich.

Komunikacja pocztowa w Syrii.

W starożytności, za czasów państwa Perskiego i Greckiego, jedynym połączeniem Mezopotamji z Morzem Śródziemnym był stary trakt handlowy, przecinający pustynię Syryjską, który umożliwiał wymianę towarów między Wschodem a Zachodem. Od czasu zaprowadzenia żeglugi droga ta coraz bardziej wychodziła z użycia i, można powiedzieć, że przez 2000 lat noga ludzka nie powstała na tej pustyni. Dopiero Wojna Światowa i lata następne wprowadziły pewne zmiany. W roku 1923 dwóch oficerów angielskich, Norman i Herald Nairn, zaprowadzili regularną komunikację pocztową między Bagdadem a Damaszkiem, obsługiwaną przez samochód marki Cadillac. Początkowo uśmiechano się pobłaźliwie na wiadomość o niedorzecznym napozór przedsięwzięciu obu braci, ale okazało się niebawem, że słuszność była po ich stronie.

Postanowili oni przebyć przestrzeń 965 klm. przez piaszczystą pustynię, jadąc bez zatrzymywania się, z wyjątkiem jednego postoju w oazie Rutba Wells, jedynej jaką spotyka się na całym tym odcinku drogi. Od samego początku przedsięwzięcie to odniosło sukces zupełny. Obecnie poczta kursuje przez pustynię według ustalonego rozkładu jazdy i utrzymuje kilka dużych samochodów pasażerskich. Przejazd przez pustynię trwa 26 godzin i nie przedstawia żadnych większych niebezpieczeństw. Teren pustyni jest tak płaski i twardy, że kpt. Malcoem Campbell nosi się nawet z zamiarem odbycia tam właśnie swych najbliższych prób pobicia rekordu w szybkiej jeździe samochodowej. Pośród ogólnego dobrego stanu drogi wyróżnia się kilka miejsc nierównych i poprzeczanych głębokimi rowami; w kilku innych miejscach trzeba przejeżdżać przez wyschłe łożyska rzek, któremi tylko w zimie płynie woda. Na zachód od Rutba, mniej więcej w połowie drogi, gościniec na przestrzeni 480 km. prowadzi przez teren twardy i stały. Duże samochody osobowe przebywają tę część drogi z przeciętną szybkością około 70 km. na godzinę. Powszechnem zjawiskiem stał się na tych drogach samochód pancerny marki Cadillac, który ze względu na niespokojne plemiona tybulcze, zamieszkujące okolice, przez które prowadzi droga, eksportuje stale samochody pocztowe, gwarantując podróżnym zupełne bezpieczeństwo.

Dzięki uruchomieniu tych samochodów pocztowych można obecnie dostać się z Bagdadu do Londynu w przeciągu 9 dni, a z Port—Saidu w 48 godzin. W Bagdadzie można znaleźć połączenia kolejowe z miastem Barsa, zatoką Perską i granicą państwa Perskiego. Auto pocztowe stanowi więc bezpośrednie, szybkie połączenie z Persją i północną częścią Indji. Podróżni rekrutują się przeważnie z pośród handlarzy skór, amerykańskich i angielskich turystów oraz rodzin oficerów angielskich.



O nieszczęście nie trudno!...

BĄDŹ PRZEZORNYM I ZA-
OPATRZ LATARNIE SWEGO
SAMOCHODU W ŻARÓWKI

**DUPLO I TRIPLO
PHILIPSA**

**Nie oślepiają przechodniów!
Nie męczą oczu kierowcy!
Zawsze pewne i trwałe!**

W KAŻDYM SAMOCHODOWYM
I ELEKTROTECHNICZNYM SKLEPIE
SĄ DO NABYCIA.

**Kup za dnia, za-
nim pełna niebez-
piecznej ciem-
ności noc nadej-
dzie!**

PHILIPS

PHILIPS

„NIESTETY!...”

(Opowieść z doli i niedoli samochodowego kierowcy).

Ciężko chorował szofer Karol,
Nie wiedząc nic o Bożym świecie;
Los na Karola zagiął parol,
Niemocą, jak szczypcami gniecie...
Aż się choróbsko przesiliło,
Gdy Maj przy ciepła wszedł akordzie...
Ach! jak to rażno, jak to miło,
Znowu wyjechać na swym Fordzie!

Ulica w blaskach słońca tonie...
Lecz co za dziwny wygląd miasta!?
Znikły zupełnie z ulic konie!
Po jezdniach tłum gap się nie szasta!
A wśród taksówek gęstej rzeszy,
Choć szofer bacznie rzuca okiem,
Policjant konny ani pieszy
Nie razi oka swym widokiem!

Kto protokoły pisać będzie?..
A kto odbierze prawo jazdy?..
Wtem zatrzymuje się Ford w pędzie:
Księżę i dwie filmowe gwiazdy.

Do Wilanowa! To ci gratka!
Majówka, tak na zawołanie!
Niczem stół droga równa, gładka,
A w Wilanowie — fest śniadanie!

Tam towarzystwo pozostało...
Z powrotem trafił się pasażer;
Wydobył srebra garść nie małą,
Sypnął, jak ziarna ptactwu na żer...
Ford w różne miasta mknął zakątki;
Ale tak jeździć jakże miło:
Nikt nie wymagał reszty z piątki!
Co się z Warszawy tej zrobiło!?

Los — kpiarz u marzeń tkwi podwoi
I wali człeka pięścią w ciemie;
Mróz, Ford na stacji w śniegu stoi
Przy kierownicy Karol drzemie,
A budząc się, w takich wyrazach
Żegna widziane w drzemce wety:
„Psiakrew! to po wczorajszych „gazach”
We śnie-m to wszystko miał, niestety!”

Wukar.

Nowoczesne konstrukcje włoskich samochodów.

W jednym z czasopism zagranicznych umieszczono ciekawy artykuł o konstrukcji nowoczesnych włoskich samochodów, który przytaczamy w streszczeniu.

Włoski przemysł samochodowy zajmuje obecnie niepoślednie miejsce w Europie. Produkcja włoskich firm jest b. ciekawa, odznacza się swoistością i nadzwyczaj małym dążeniem do „amerykanizacji”. Zaznaczyć należy, iż nowe prądy w automobilizmie zawsze znajdują zastosowanie we włoskich konstrukcjach, jak to: hamulce na 4 koła (Isotta-Fraschini), zasilanie silnika pod ciśnieniem (Kiribiri, Marino), oraz stosowanie ciężkich paliw do samochodów (Memini, Borello).

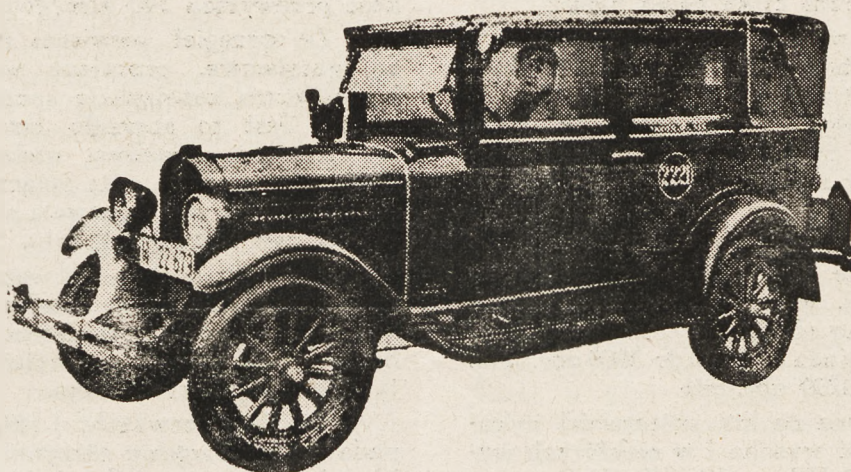
Włoskie samochody posiadają po większej części silniki cztero-cylindrowe; tłumaczy się to tem, iż większa połowa silników posiada pojemność nie przekraczającą 1500 cm³. Samo-

chodów sześć i więcej cylindrowych jest 3,8%, przyczem $\frac{2}{3}$ przypada na specjalne samochody wyścigowe. Silniki z ośmiu cylindrami w rzędzie (pupile amerykańskie) zaczynają stopniowo pojawiać się i w Europie. Spotykamy je u Isotta-Franschini 8 A.

W stosunku do pojemności cylindrów silniki dzielą się następująco:

27,8 %	o pojemności do 1100 cm ³
25,3 %	„ od 1100 do 1500 cm ³
11,4 %	„ od 1500 do 2000 cm ³
16,5 %	„ od 2000 do 3000 cm ³
8,8 %	„ od 3000 do 4500 cm ³
10,2 %	„ ponad 4500 cm ³ .

Dominującą konstrukcją rozrządu są zawory ulokowane w głowicy cylindrów; nieco mniej rozpowszechnione są zawory boczne. Bezzaworowych silników jest zaledwie 3,8 %. Odchylenie od zwykłego typu spotykamy w



Wytworna taksówka przyciąga pasażerów

Zaobserwujcie w miejscach postoju dorożek samochodowych, jakim powodzeniem się cieszą taksówki „Chevrolet”. Jak z pośród innych samochodów wyróżniają się one wytworną linją, komfortowo urządzeniem wnętrzem i wygodnymi siedzeniami.

Pasażer za swoje pieniądze chce mieć największą wygodę i komfort. Tem się tłumaczy tak wielka ilość

dorożek samochodowych marki „Chevrolet”.

Właściciele taksówek wiedzą, że powodzenie samochodów „Chevrolet” zapewnia im poważne dochody. Wiedzą również, że są one trwalsze i oszczędniejsze od innych samochodów.

Dogodne warunki płatności umożliwiają każdemu nabycie tego wartościowego samochodu.



Upoważnione zastępstwo

„ELIBOR”

Spółka Akcyjna handlowo-przemysłowa

Ł. J. BORKOWSKI

WARSZAWA, PLAC NAPOLEONA 1

tel. 422-22, 123-60.

SPA 24, który posiada w każdym cylindrze dwa wlotowe i dwa wydechowe zawory. Silnik dwutaktowy stosuje jedna tylko firma Figari.

Lekkie tłoki są b. rozpowszechnione, 61% wszystkich samochodów posiadają lekkie tłoki ze specjalnego spławu.

Stosunek skoku tłoka do średnicy cylindrów, po większej części, zwykły od 1,2 do 1,7. Jednak spotykamy silniki zbliżone do kwadratowych np. Figari 64 mm. \times 65 mm. oraz wydłużone np. Spa 9000 c posiada 95 mm \times 200 mm.

Konstrukcyjne detale silników, o których wspomniano wyżej, wskazują, iż prawie wszystkie one są szybko obrotowe. Około $\frac{2}{5}$ ogólnej liczby silników posiada od 2600 do 3000 obr./min. i $\frac{1}{5}$ od 3000 do 3700 obr./min.

Moc efektywna na liter pojemności cylindrów również dość wysoka i w niektórych wypadkach osiąga 62 HP. na liter (Kiribiri).

Z firm produkujących karburatory największą popularnością cieszą się Zenith i Solex, zaś z firm elektrotechnicznych-Bosch i Marelli. Z silników o specjalnej konstrukcji najciekawszym jest Lancia, który posiada 4 cylindry o wymiarach 79,37 mm \times 120 mm = 2376 cm³. (model 1926 r.) Cylindry odlane w jednym bloku i ułożone nakszałt litery V. Mechanizm rozrządczy umieszczony nad cylindrami i przykryty łatwo zdejmowaną przykrywką. Rura ssąca znajduje się między cylindrami; rur wydechowych dwie, po obu stronach bloka. Karburator ułożony z tyłu. Moc silnika przy 3200 obr./min. równa się 70 HP. Jest to pierwszy wypadek ułożenia czterech cylindrów w jednym bloku na kształt litery V.

Ciekawym również jest silnik Kiribiri (wyścigowy) z kompresorem. Posiada on nadzwyczaj wysoką moc na liter pojemności. Zawory umieszczone pod kątem 45° w głowicy cylindra, poruszane za pomocą dwóch wałów rozrządczych umieszczonych w górze bloku. Moc silnika przy półtora litrowej pojemności cylindrów (4 cyl. 65 \times 112 mm) osiąga 93 HP, maksymalna ilość obrotów — 5700 na minutę.

Dwutaktowy silnik Figari posiada 4 cyl. o wymiarach 64 \times 65 mm. = 840 cm³; przy 5000 obr./min. osiąga 24 HP. Dotychczas dwutaktowe silniki dawały 3000 obr./min. w b. rzadkich wypadkach.

Z silników stosowanych do lekkich samochodów trzeba wyróżnić TOD (de Bendetti). Mały model posiada 4 cyl. 50 \times 72 mm = 565 cm³. Silnik ten niezważając na wyjątkowo mały wymiar, nie jest uproszczony, posiada górne zawory i moc ok. 20 HP.

Dwuosobowy samochód z tym silnikiem wykazuje 75 klm./godz., zużywa 3,6 kg. benzyny na 100 klm. Duży wyścigowy model posiada 8 cylindrów ułożonych nakszałt litery V

o wymiarach 50 \times 70 mm. = 1099 cm³. Moc silnika przy 6000 obr./min. wynosi 45 H P., szybkość przewyższa 140 klm./godz.

Ze sprzęgieł najwięcej rozpowszechnione są warstwowe, pracujące w oleju. Ciekawą i praktyczną konstrukcję sprzęgła posiada Itala 61. Jest to sprzęgło tarczowe, pracujące w oleju, co umożliwia nadzwyczaj spokojne włączanie, a mała waga połączonego ze skrzynką biegów sprzęgła pozwala na włączanie przekładni, bez żadnego zgrzytu.

Skrzynki biegów we wszystkich samochodach zwykłego typu. Umieszczenie skrzynki w jednym bloku z silnikiem przeważa (84%) Skrzynkę biegów wraz z tylnym mostem spotykamy u Kiribiri—Milano.

Biegów przeważnie 4 (64,1%), reszta przypada na trzybiegowe skrzynki. Skrzynek przekładniowych o innej ilości biegów nie spotykamy wcale. Lewarek szybkości, po większej części, umieszczony pośrodku; umieszczenie go z prawej strony spotykamy u Fiata model 503, 507 i 512, oraz u Bianchi. Kierownica prawie zawsze po stronie prawej, jako wyjątki stanowią niektóre modele Fiata, Stala 61 i A. G.

Odchylenia od zwykłej konstrukcji ramy spotykamy u Lanci, gdzie stanowi ona jedną całość z nadwoziem, oraz u Tod'a. W tym samochodzie rama sztaampowana z jednego kawałka wraz z dolną częścią karteru i skrzynką biegów tak, iż silnik, skrzynka biegów i rama stanowią jedną całość.

Resory przeważają opóleptyczne ($\frac{3}{4}$ wszystkich samochodów). Cwierćeliptyczne są stosowane do osi przednich i rzadziej do tylnych. Zawieszenie za pomocą 4-ch ćwierćeliptycznych resorów (jak tylna oś Citroen'a) spotykamy u samochodów Gar, Saba—Etelvio i innych lekkich samochodów. Zupełnie odmienne zawieszenie kół przednich spotykamy u Lanci za pomocą sprężyn spiralnych z amortyzatorami olejnymi, przyczem koła są niezależne, oś przednia jest rurowa trapezoidalnej formy.

Koła we wszystkich samochodach zdejmowane, najwięcej rozpowszechnione typu Rudge—Whitworth ze szprychami. Kół drewnianych niema prawie wcale. Rozpowszechnione są również koła metalowe z wydrążonymi szprychami jak u Fiata. Konstrukcja ta jest typowo włoska. Koła tarczowe tak rozpowszechnione w Europie i Ameryce, we Włoszech nie znalazły powodzenia. Gumy balonowe zakłada się jedynie na życzenie nabywcy. Hamulce na 4 koła są b. rozpowszechnione jak na ciężkich tak i na lekkich maszynach. Zaznaczyć należy, iż pionierem w tej dziedzinie była włoska firma Isotta—Franschini, która już w roku 1912 zaczęła stosować je na swych dużych modelach. Niektóre firmy stosują hamo-

wanie nie tylko wszystkich kół lecz i wału kardanowego (Alfa Ronico), jednak system ten znacznie komplikuje konstrukcję, nie dając jednocześnie większych zalet.

Nadwozia są tak budowane, ażeby można było zastosować je do każdej pogody. Pod tym względem najciekawszą konstrukcję wypuściła firma karoseryjna „Chavicioli Ceci”, gdzie jeden człowiek w ciągu 3—5 minut może z torpedy zrobić limuzinę z kierownicą wewnątrz.

Oświetlenie zawsze elektryczne; karbido-we zniknęło dawno. Starter stosuje się nawet na najmniejszych samochodach.

Rynek włoski obfituje w maszyny różnych typów, począwszy od wykwintnych i najdroższych (Isotta—Franschini, Alfa Ronico), i do małych, lekkich i stosunkowo tanich, obliczonych na średnio zamożnego nabywcę (Fadin, S A M., Gar i in.). Koszt eksploatacji tych ostatnich jest niewielki, gdyż zużywają one

5—6 kg. benzyny na 100 klm., zużycie zaś gum dzięki małej ich wadze jest również nieznaczne.

Prócz normalnych typów wiele firm produkuje modele sportowe i stosunkowo niedrogie. Naprzykład Fodin 25 z dwoma pasażerami wykazuje 100 klm./godz., kosztuje 20.250 lirów, zużywa 5 kg. benzyny na 100 klm. Firma Kiribiri prócz drogich szybkobieżnych (180 klm./godz.) produkuje również maszyny 1½ litrowe, czteroosobowe. Tego rodzaju maszyna jeśli niezadowolili sportowca, to w każdym razie do jazdy po mieście jest nadzwyczaj odpowiednia. Szybkość jej dochodzi do 80 klm./godz. zużywa 7 kl. benzyny na 100 klm.

Sportowe maszyny włoskie posiadają od dawna światową sławę. Tak Alfa Ronico przez czas dłuższy była championem świata szybkości, a Fiat posiada wszelkich nagród nie mniej od niejednej amerykańskiej lub europejskiej firmy.

Daimler-Benz

W/g. czasopisma „Motor”.

Rozwój i powodzenie przemysłu samochodowego w Ameryce zmusiły niemieckich konstruktorów do zwrócenia uwagi na stronę konstrukcyjną samochodu, biorąc za zasadę konieczność zniżenia cen samej produkcji. To, do czego doszła w tym kierunku Ameryka, okazało się niedostępnym dla Niemiec. Przebudowa niemieckich fabryk samochodowych na wzór Amerykańskich, byłaby prawie niewykonalną i nie osiągnęłaby celu. Z jednej strony niemiecki nabywca żąda od samochodu zupełnie innych wymagań, aniżeli amerykanin, z drugiej zaś strony rynek niemiecki, niezważając na duży popyt, jest jeszcze dalekim do masowego rozpowszechnienia samochodu.

Konstruktorzy niemieccy wzięli za zadanie zbliżenie samochodu do żądań nabywców pod względem dostępności cen, fabryki zaś starają się przy tych warunkach utrzymać jednak wszystkie zalety produkowanych maszyn.

Pierwszeństwo w tym kierunku należy do firmy „Auto-koncern-Daimler-Benz”, wobec czego ciekawem jest, chociażby w krótkim zarysie, zapoznać się z konstrukcją nowych maszyn, wypuszczonych na rynek przez wspomnianą firmę.

Rozpatrzmy tu najciekawsze typy:

Pierwszy z nich posiada dwulitrowy 6 cylindrowy silnik o pojemności 1990 cm.³. Średnica cylindrów 65 mm., skok—100 mm., Odległość między osiami 2800 mm., waga podwozia 800 kg., waga całej maszyny 1100 kg.

Silnik monoblok. Wał korbowy posiada 7 punktów oparcia. Skrzynka biegów zblokowana z silnikiem. Maszyna łatwo bierze wzniesienia. Zużycie benzyny wynosi 9 kg. na 100 klm. Typowy ten samochód zastosowany specjalnie do pracy znalazł szerokie rozpowszechnienie w Niemczech do miejskich i zamiejskich jazd.

Drugi typ posiada trzylitrowy silnik o średnicy cylindrów 76 mm., skoku tłoka 115 mm., i pojemności 3131 cm.³. Waga podwozia 1100 kg. Waga całego samochodu—1700 kg. Zużycie benzyny 12 kg. na 100 klm. Maszyna rozwija szybkość 100 klm./godz. Obydwie te maszyny zajęły lepsze miejsca w odbytym ostatnio raidzie.

Trzecim typem jest samochód ciężarowy 3½ tonowy z sześciocylindrowym silnikiem. Średnica jego cylindrów wynosi 100 mm., skok—150 mm., ilość obrotów na minutę—1600. Umieszczenie zaworów jednostronne, moc silnika 70 H. P. Szybkość—40 klm./godz. Odległość między osiami 4200 mm. Waga maszyny—4050 kg.

Samochód posiada starter i elektryczne oświetlenie. Sprzęgło warstwowe. Szybkości cztery. Dyferencjał umieszczono na tylnej osi. Koło tarczowe zdejmowane na pneumatykach. Hamulec na 4 koła, z zastosowaniem dodatkowego pneumatycznego wakuu—hamulca systemu „Bosch—Dewandr—Serwo”.

Charakterystyczną cechą samochodów tego typu jest specjalna konstrukcja napędu na tylne koła. Dyferencjały umieszczono nie w poch-

wie tylnego mostu, lecz przed tylną osią, która w danym wypadku pełni rolę jedynie osi niosącej. Na końcach dyferencjału osadzono cylindryczne tryby (Ritzel), ząbujące się z trybami o tymże profilu, umieszczonemi na praskach kół tylnych. Specjalna pochwa zabezpiecza cały system przed błotem i kurzem.

Zawdzięczając temu uproszczeniu zmniejsza się waga osi tylnej i zwiększa się jej moc. Konstrukcja tego rodzaju łączy w sobie wszystkie zalety napędu kardonowego i łańcuchowego.

NOWE SYGNAŁY DROGOWE.

Stosowany obecnie system sygnalizacji przewiduje ustawianie znaków, które byłyby widzialne nie tylko w dzień, lecz i w nocy. Pociąga to za sobą przede wszystkim duże wydatki na utrzymanie specjalnej służby drogowej, któraby gasiła i zapalała znaki ostrzegawcze, następnie zaś wydatki na utrzymanie w porządku samego sprzętu (lampki, szkło, akumulatory, nafta i t. p.). Jednak najbardziej nawet troskliwa opieka nie zapewni wzorowego funkcjonowania tych sygnałów, a więc tem samem nie obroni przed nieszcześliwym wypadkiem.

Zagranicą zaczęto stosować w ostatnich czasach nowy, samoświecący się typ znaków ostrzegawczych, które z powodzeniem zastępują stosowane dotychczas sygnały.

Znak ten składa się ze szklanej płyty z narysowanym znakiem, umocowanej na słupku. Odwrotna strona płyty pokryta wynealowanym ostatnio samoświecącym się środkiem, posiadającym właściwość silnego odbijania padających na niego promieni. W dzień znak ten jest dobrze widoczny wskutek odbicia promieni słonecznych, wieczorem zaś i w nocy znak zaczyna świecić przy zbliżaniu się do niego samochodu z zapalonem światłem.

W danym wypadku działanie sygnału zaczyna się w odległości 1000—1300 mtr., czyli na przestrzeni całkowicie zabezpieczającej jego działanie ostrzegawcze. Znak ten umieszcza się z takim obliczeniem, ażeby światło latarni padało na powierzchnię szklanej płyty. Samoświecący środek pozwala na nadawanie literom lub znakom na sygnałach dowolnych odcieni i kolorów, stosownie do miejscowych, topograficznych i innych warunków.

Znaki tego rodzaju mają dużo zalet nawet przed znakami elektrycznymi, a mianowicie: 1) taniość urządzenia nie wymagająca żadnych przewodników, 2) nie wymagają codziennego zapalania i gaszenia, oraz zamiany lampek, żarówek i t. p., 3) automatyczne działanie znaku w nastaniu zmierzchu, niezależnie od woli

człowieka, 4) lepsza konserwacja i mniejsza wrażliwość na deszcz, śnieg, wiatr i t. p., umożliwiającą długotrwałość jego działania.

Zastosowanie nowej sygnalizacji okazało się tak wygodnem dla szoferów, że np. w niektórych miastach Niemiec usunięto sygnalizację elektryczną i zastąpiono ją samoświecącymi znakami ostrzegawczymi.

LINIE AUTOBUSOWE JAKO DOPEŁNIENIE DROG ŻELAZNYCH.

„La Revu des Agents” podaje ciekawe dane o rozpowszechnieniu się autobusów we Francji. Niektóre Towarzystwa kolejowe w szczególności zaś Towarzystwo sieci kolejowej P. L. M. (Paryż — Lyon — Morze Śródziemne) zakładają liczne linie autobusowe, jako uzupełnienie sieci dróg żelaznych.

Tak np. wymienione Tow. P. L. M. posiadało w roku 1911 — 22 linie autobusowe ogólnej długości 1,125 klm.

W roku 1913 toż samo tow. posiadało już 26 linii ogólnej długości 2.760 klm.

W roku 1921 — 40 linii ogólnej długości 4.300 klm.

W roku 1924 — 85 linii ogólnej długości 9.600 klm.

W roku 1926 — 156 linii ogólnej długości 18.700 klm.

W roku tym ilość przewiezionych pasażerów dosięgła cyfry 250.000 osób, a suma wpływów wyraziła się cyfrą milionów franków.

W Stanach Zjednoczonych A. P. i w Kanadzie stosowanie autobusów przez koleje jest tak rozwinięte, że w roku 1926 pięćdziesiąt dwie linie kolejowe miały zorganizowaną własną służbę autobusową, bądź dla przewozu pasażerów, bądź też dla przewozu bagażu.

W Anglii mamy do czynienia z wyraźnem poparciem rządowem w stosunku do samochodów ciężarowych, szczególnie w stosunku do samochodów trzy - tonowych na sześciu kołach.

Subwencje w wysokości rocznej około 40 funtów sterlingów udzielane są przez angielskie Ministerjum Wojny posiadaczom takich samochodów, pod warunkiem, że samochody te będą utrzymywane we wzorowym porządku i że w razie potrzeby będą mogły być nabyte przez Ministerstwo na potrzeby wojskowe.

(Prz. Sam.)

KOMUNIKATY

Zarządu Związku Właścicieli dorożek samochodowych i autobusów.

W dniu 28 lutego r. b. Zarząd Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych złożył memorjał do Pana Ministra Robót Publicznych i Spraw Wewnętrznych treści następującej:

Na mocy ust. b. § 73 Rozp. Ministra Robót Publicznych i Spraw Wewnętrznych pozwolenie na prowadzenie samochodów przeznaczonych do użytku publicznego uzależnione jest od posiadania przez petenta przynajmniej przez rok pozwolenia na prowadzenie samochodów do użytku publicznego nie przeznaczonych. — Przepis powyższy miał niewątpliwie na celu podwyższenie kwalifikacji kierowców samochodów użyteczności publicznej. — Przepis ten jednakże mija się ze swym celem zasadniczym albowiem kierowcy otrzymujący pozwolenie na prowadzenie samochodów, nie przeznaczonych do użytku publicznego, jako nie budzący zaufania na samochodach prywatnych, posad nie otrzymują i po roku nie reprezentują. większych gwarancji niż bezpośrednio po zdaniu egzaminu, uzyskanie zaś zezwolenia na prowadzenie samochodów, przeznaczonych do użytku publicznego, żadnych innych wymogów prócz formalnego posiadania rocznego zwykłego prawa jazdy. — Wskutek jednak wydania powołanego Rozporządzenia stworzył się brak kierowców na rynku pracy, co właściciele samochodów, przeznaczonych do użytku publicznego dotkliwie odczuwają, samochody ich bowiem stoją z braku kierowców.

Szczególnie zaś dotkliwie dotknęło powołane Rozporządzenie tych właścicieli, którzy sami prowadzą swe samochody, nie posiadają zaś wymogów do uzyskania pozwolenia z § 73 Rozporządzenia. — Właściciele ci nie mogą sami prowadzić swych samochodów, narażeni są na straty materialne przez konieczność angażowania kierowców posiadających odnośne zezwolenia, którzy wskutek silnego popytu, a słabej podaży na rynku pracy stawiają wygórowane żądania.

Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych rozumie i aprobuje dążenie do podniesienia kwalifikacji kierowców, uważa jednak, iż metoda przyjęta przez powołane Rozporządzenie nie daje żadnego wyniku praktycznego, narażając jednocześnie na straty materialne właścicieli samochodów, przeznaczonych do użytku publicznego. — Za słuszną i właściwą drogę Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych uważa podniesienie wymogów, stawianych szkołom kierowców przez przedłużenie czasu trwania kursów, powiększenie jakości i ilości

wykładów, a w szczególności ilości jazd szkolnych z obowiązkiem przedstawienia do egzaminu kwalifikacyjnego dyplomu szkoły — oraz obostrzenie samych egzaminów.

Z powyższych zasad Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych ma zaszczyt prosić Pana Ministra:

O uchylenie cz. 2 § 63 z p. b. § 73 powołanego Rozporządzenia a przede wszystkim o wydanie zezwoleń na prowadzenie samochodów przeznaczonych do użytku publicznego wszystkim właścicielom dorożek samochodowych, którzy posiadają jedynie zezwolenia na prowadzenie samochodów do użytku publicznego nie przeznaczonych.

Z życia związków.

LISTA SKŁADEK NA KUPNO LOKALU ZWIĄZKU

(ciąg dalszy)

Wyszomirski Stanisław	zł. 2.—
Łuczyński Antoni	" 5.—
Werminowicz Aleksander	" 5.—
Wankrac Jan	" 5.—
Sankowski Ludwik	" 1.—
Osowicz Władysław	" 3.—
Cukrzyński Józef	" 2.—
Urbanek Stanisław	" 2.—
Nest Józef	" 5.—
Razem	zł. 30.—

Łącznie z poprzednio zebranymi zł. 847.30.

AUTOTECHNIKA

Spółka z ogr. odpow.

WARSZAWA, UL. SENATORSKA Nr 6.

Tel. 273-26

Wszelkie części zamienne do „Renault”, „Donnet”, „Peugeot” pneumatyki oraz smary stale na składzie po cenach konkurencyjnych.

Przegląd prasy.

Codzienne Wiadomości Ekonomiczne (Warszawa) w No. 9 z dn. 11 stycznia r. b. w art. p. t. „Samochód w życiu państwowym”, omawiając wszelkiego rodzaju zastosowanie samochodu w działalności administracji państwowej zagranicą, gdzie samochody posiada nie tylko wojsko i władze naczelne, ale gdzie każdy komisariat policji, urząd ziemski, kuratorium szkolne, urząd skarbowy i t. d. są również zaopatrzone w samochody i motocykle bądź do celów inspekcyjnych, bądź też dla sprawniejszej działalności wogóle, zaznajamia nas bliżej z polskimi projektami rządowymi, zmierzającymi w kierunku przyspieszenia rozwoju automobilizmu.

Przedewszystkiem położono nacisk na rozwój komunikacji autobusowej. Ministerstwo Poczty i Telegrafów posiada dotychczas 3 linje. Na ten cel wstawiono do budżetu 1.000.000 zł. Rząd zamierza popierać inicjatywę prywatną. Koncesjonowanie byłoby możliwe wtedy, gdyby wzajemian za koncesję dane przedsiębiorstwo podjęło się budowy szos na większym odcinku i własnym kosztem.

Dalej Rząd proponuje cały szereg nowych opłat podatkowych, z których wpływy byłyby

całkowicie obrócone na rozbudowę i konserwację dróg bitych.

Z dn. 18. I. r. b. pismo w artykule p. t.: „1:1000” omawia przyczyny zbyt powolnego nasycania się polskiego rynku samochodowego. Średnio przypada u nas jeden pojazd mechaniczny na 1000 mieszkańców, co jest, jak mówi autor, „rozpaczliwie mało”. Przyczyn tego należy szukać przede wszystkim w traktowaniu samochodu przez Władze rządowe jako przedmiotu zbytku, oraz w braku odpowiedniej organizacji sprzedaży, która by umożliwiała nabywanie samochodu szerokim masom na dogodnych warunkach kredytowych. Zresztą, organizacja taka byłaby wogóle instytucją pośredniczącą przy nabywaniu wozów.

AUTOLOT, Warszawa, Nr. 2. z 8. z. m. nr. 3. z 15. z. m. w artykule p. t. „Zagadnienia paliwa silnikowego” omawia w związku z rozwojem komunikacji motorowej możliwość wyczerpania zapasów ropy, a tem samem i jej produktu — benzyny. Według najbardziej optymistycznych obliczeń, światowy zapas ropy wystarczy zaledwie na 80 lat.

Zapasy ropy w Małopolsce maleją, gdyż

Syrena w uściskach żywiołów.

Pierwsza eksmisja. — Walki z żywiołem. — Mróz. — Śnieg. Góry lodowe — śniegowe. Wiele hałasu o nic. — Brak opału, ale „zato” ruch kołowy w opałach. — Kto padnie ofiarą?

Po pierwszej na świecie eksmisji, co miało miejsce przy „wysiedlaniu” pierwszej pary ludzkiej z Raju, — człowiek rozpoczął od razu walkę z wrogimi mu żywiołami. Aby nie zmarznąć, odziewał się w skóry zabitych własnoręcznie zwierząt i nauczył się rozniecać ogień w zajmowanych na siedziby jaskiniach. Od palących promieni słońca chronił go olbrzymi liść, zerwany z odpowiedniej wielkości rośliny..

Upływały lata i stulecia. Człowiek z roku na rok stając się więcej inteligentnym, doszedł wreszcie do tego że, aby ochronić swe ciało w chłody i mrozy, nie jest zmuszony, osobiście pozbawiać życia w tym celu jakiegoś zwierza: poprostu za gotówkę albo na raty bierze futro z upatrzonego magazynu. Niewiasty do walki z palącymi promieniami słońca lub dżem zaopatrują się w modne (konieczne modne!) parasolki, panowie zaś — w parasole. Ciepło w jas-

kiniach — przepraszam! mieszkaniach daje mu piec, pożerający w większych osiedlach, jak np. Warszawa, mniejsze lub okazalsze porcje węgla. Aby w słoty albo śnieżycy nie narażać swego delikatnego zdrowia na szwank, do podróżowania po mieście nie używa nóg własnych, lecz tramwaju lub samochodu...

Tak bywało i działo się w czasach ostatnich, aż do pierwszych dni m. stycznia 1929 r., w tym terminie bowiem Syrena, będąca — jak wiadomo — herbem m. st. Warszawy, — wraz ze wszystkimi prawie jej mieszkańcami, ujrzała się w zupełnie innym położeniu.

Mróz, od lat wielu, wielu niepamiętany, wraz z bratem Śniegiem wzięwszy się pod rączkę jęli tropić nieszczęsną Syrenę swymi kościstymi uściskami.

Następstwa tych umizgów były i są fatalne!

Zgarniany z placów, i dachów ulic śnieg na boki jezdni utworzył we wszystkich dzielnicach miasta istne góry, zwięzając setki i tak już zbyt wązkich dla ruchu kołowego ulic w istne wąwozy. Wystarcza na takim miejscu ugrzęźnięcie jednego wozu z węglem lub innym materiałem, aby zatrzymać cały ruch ko-

stare źródła są już na wyczerpaniu, a na wiercenie nowych brak kapitału.

W zrozumieniu niebezpieczeństwa, jakieby czekała ludzkość w wypadku braku paliwa silnikowego, zwróciła się ona do zbadania środków zastępczych, zwracając uwagę przede wszystkim na spirytus, dostępny dla wszystkich bez jakichkolwiek ograniczeń produkcji:

Badania przeprowadzone w tej mierze przez uczonych polskich pozwoliły stwierdzić, że mieszanki, których zasadniczym składnikiem jest spirytus, są w zupełności zdolne zastąpić benzynę.

Przy dobieraniu składników chodziło o otrzymanie mieszanki trwałej na niskie temperatury, mającej niski punkt zapłonu i posiadającej niższą cenę niż spirytus, wreszcie — o takie połączenie składników, aby uniemożliwić otrzymywanie spirytusu do picia.

Mieszanki w ten sposób otrzymane, zastępują doskonale benzynę, lecz wymagają powiększenia otworu dyszy paliwowej w karburatorze.

Mieszanka spirytusowa daje większe sprzężenie w silniku, a tem samem pozwala na otrzymywanie wyższych szybkości, następnie spala się idealnie czysto, nie zarzucając zupełnie bezwonny wydech, co jest specjalnie pożądane w ruchu wielkomiejskim. Natomiast go-

rzej wytrzymuje niskie temperatury, przejawiając skłonności do rozkładania się na poszczególne składniki.

Reasumując powyższe, możemy powiedzieć, że mieszanki spirytusowe przedłużają zapas produktów ropnych i uniezależniają kraje nieposiadające zapasów ropy i benzyny, od importu zagranicznego.

SAMOCHÓD, Poznań. Nr. 17. z 27. z. m. w artykule p. t.: „Jazda bez wstrząsów” omawia wszelkiego rodzaju pomysły konstrukcyjne, zmierzające do większego usprawnienia resorów i pozwalające odbywać podróże samochodowe bez niemiłych wstrząsów i chybotań.

W artykule p. t.: „Wartoby nieco zamekrykanizować sądownictwo”, zwracając uwagę na niezadawalający system naszego postępowania mandatowego i sądownictwa karno — administracyjnego, opierającego się jedynie na protokole policyjnym, proponuje wprowadzenie amerykańskiego doraźnego sposobu sądenia spraw karno — administracyjnych, co gwarantuje większą bezstronność. Autor wyraża przypuszczenie, że nawet w ramach istniejącego u nas sądownictwa dałoby się tę rzecz przeprowadzić.

łowy! Sławetny zarządca Syreny, Magistrat, z ogromnym hałasem wziął się do dzieła. Wypuścił więc cały, niewielki zresztą tabor samochodów, ciężarowych i specjalnych śniegowców rzecz prosta, na ulice pryncypalne. Uprzątnięcie tego nie było znać i nie znać go do ostatniej chwili.

Natomiast, ukazały się w codziennej prasie hałaśliwe komunikaty magistrackie, opiewające, ile to już milionów wydano na uprzątnięcie śniegu, a ile będzie, wydano jeszcze?

Potem ów że zarządca Syreny zapewniał, że: śnieg będzie uprzątnięty przedewszystkiem z ulic, posiadających linie tramwajowe.

Komunikaty swoje, śnieg swoje. a naga rzeczywistość swoje.

I obecnie na iluż to ulicach, posiadających nawet linie tramwajowe (weźmy pierwszą — lepszą z brzegu, bodajby Czerniakowską) śnieg, nieuprzątnany tej zimy ani razu, potworzył istne góry śniegowo — lodowe, zamieniając ulice w wąwóz i uniemożliwiając komunikację samochodową. A co się dzieje na Ochocie? i, co w dzielnicy Woli (patrz: ulica Płocka, Karolkowa i t. d.)

Najryzykowniejszy kierowca samochodowy obawia się jechać tamtędy w dzień biały!

Gdy takimi wyczynami popisywał się śnieg, drwiąc sobie z zapowiedzi magistratu, mróz nieomieszkiał przypomnieć Syrenie o — węglu:

Okazało się, że jej zarządca nie poczynił żadnych zapasów opałów na zimę...

Gwałt we wszystkich odpowiednich urzędach, wrzawa doszła aż do Sejmu. Komisarjat Rządu wysłał specjalnego delegata do kopalni o spieszniejszą wysyłkę węgla dla ratowania zamrożonej Syreny; pokażna partja czarnych djamentów nadeszła do Warszawy. W celu zapobieżenia awanturom, Komisarjat delegował policjantów do wszystkich składów węgla, gdzie ci poczciwi służbiści pilnowali gorliwie... pustych składów. Okazało się, że węgiel na kolei jest, ale nie ma odpowiedniej liczby wozów, aby dostawę można było jaknajszybciej uskutecznić. Zachęcany do pomocy w tym kierunku Magistrat, wykręcił się w ten sposób, że cały tabor wozów i samochodów nieoddozwyn mu jest do uprzątnięcia śniegu!

W chwili, gdy piszemy te słowa, zatartowane są w dalszym ciągu jezdnie i chodniki, i sytuację pogorszyła ta okoliczność że wsku-

Z Łodzi.

Od Zarz. Stow. Własc. Samoch. Zarob. m. Łodzi i Woj. Łódzkiego otrzymujemy z prośbą o zamieszczenie list następującej treści:

Szanowny Panie Redaktorze!

Dnia 30 stycznia r. b. aresztowane zostały wszystkie taksówki kursujące w obrębie m. Łodzi z przyczyn niewiadomych. Wobec czego na drugi dzień zwróciliśmy się do wyższych władz w sprawie wyjaśnienia aresztowanych taksówek (rozp. powyższe jak się okazało wydało Starostwo Grodzkie). Udawszy się na konferencję do Starostwa Grodzkiego, zostaliśmy poinformowani w ten sposób, że rozporządzenie dotyczy tylko tych kierowców, którzy nie posiadają praw jazdy na taksówkach, jednakowoż okazało się, że przy zatrzymywaniu samochodów nie robiono żadnych różnic: miał prawo czy nie miał, został zatrzymywany. W toku dalszej konferencji okazało się, że p. Starosta Grodzki wydał rozp., ażeby zatrzymywać te taksówki, które nie mają przedłużonego prawa kursowania na rok 1929. W związku z czem delegacja prosiła o przedłużenie rejestracji do pewnego terminu, natomiast p. Starosta odpowiedział krótko, że może takowy przedłużyć tylko na tydzień, czyli wynika z tego że przedłużenie rejestracji na r. 1929 nie będzie przedłużeniem

tek mrozu w bardzo wielu punktach miasta popękały rury wodociągowe. Robotnicy rozkopują chodniki, a przechodnie brnąc po jezdni w śniegu i błocie, plątają się pomiędzy wozami i samochodami, narażając na szwank całość swojej osoby i tamując ruch uliczny.

Gdy Syrenę ściskają w tak dotkliwy sposób srogie żywioły, w Radzie miejskiej ściera się wciąż z sobą wrogie żywioły: prawicowe i lewicowe, ale teraz w zasadzie godzą się na jedno: nieprzewidziane do tak wielkiego stopnia opady śnieżne, spowodowały również nieprzewidziane w budżecie w tak wielkim stopniu wydatki! Należy przeto obmąszyć środki na ich pokrycie...

Środek tego rodzaju, to... podatek nowy, albo — dodatkowy.

Kto padnie ofiarą?

A no, bezwątpienia ten, który dzięki niedołęstwa magistrackich żywiołów w mrozy szczął zębami, trzęsąc się jak galareta i który dotychczas jeszcze nie może korzystać z normalnej komunikacji samochodowej, nie tylko w śródmieściu, lecz i na krańcach wielkiej, zatopionej i zavalonej śniegiem Warszawy!..

W. K.

na tydzień a 1 dzień, bo Dyrekcja Robót Publicznych przy Województwie Łódzkim rejestruje samochody raz w tygodniu t. j. w piątek w ilości do 30 samoch. dziennie maximum, tymczasem w Województwie Łódzkim znajduje się samochodów do 4000, z których to dopiero 20% zostało zarejestrowanych na 1929 rok. Z powodu takiego zajścia właściciele samochodów narażeni byli na poważne uszkodzenia: rozmrożenia chłodnicy, cylindrów i t. p. przyczyną których był silny mróz. Prosimy wobec tego, aby na przyszłość wypadki podobne nie miały miejsca, bowiem właściciele samochodów ponoszą z tego tytułu duże straty.

BOLAŁCZKI DNIA.

Niedawno.. bo 1 stycznia r. b. wszechpożądany kartel naftowy podniósł cenę benzyny z 75 gr. do 82 gr. za litr. Jest to cena dotąd nigdy nie notowana. Według ostatnich wiadomości bezkarni paskarze naftowi wystąpili do Ministerstwa Handlu i Przemysłu z żądaniem podwyższenia benzyny do 1 zł. za litr z dniem 1 kwietnia r. b.

Jak widać apetyty rozbawionych paskarzy rosną z każdym dniem. Zwracamy się do p. ministra Kwiatkowskiego, do obowiązków którego należy troska o przemysł samochodowy, by nieuzasadnione żądania spekulantów kartelu, odrzucił.

Urząd Przemysłowy Magistratu m. st. Warszawy przystąpił do opracowania nowej deklaracji (przepisów) obowiązującej wszystkich właścicieli eksploatujących dorożki samochodowe. Miejmy nadzieję, że Urząd Przemysłowy przed wysłaniem deklaracji do Rady Miejskiej, prześle takową do Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych celem zorganizowania i dokonania odpowiednich poprawek.

Dnia 17 lutego r. b. pozostawiono w taksówce czarną skórzaną teczkę z państwowymi papierami.

Laskawego znalazcę prosimy o zwrócenie teczki za wynagrodzeniem do Sekretariatu Związku.

WALKA Z WYPADKAMI SAMOCHODOWYMI.

Liczne wypadki samochodowe w Stanach Zjednoczonych zmusiły tak władzę jak i społeczeństwo amerykańskie do poważnego zastanowienia się nad palącą kwestią bezpieczeństwa publicznego i do energicznego wystąpienia przeciwko pladze wypadków automobilowych.

General Motors Corporation, zajmujące czołowe stanowisko w dziedzinie automobilizmu i interesujące się wszystkimi przejawami w tej dziedzinie, poczęło zwracać uwagę na zastraszający wzrost wypadków samochodowych w Ameryce.

Nie bez udziału General Motors, zorganizowana została Krajowa Rada Bezpieczeństwa w celu zapobiegania wypadkom samochodowym. Badania przeprowadzone w tej dziedzinie wykazały, że zasady przyczyniające się do zmniejszenia nieszczęśliwych wypadków w warsztatach, fabrykach oraz innych zakładach przemysłowych, mogą wpłynąć również na zmniejszenie się liczby wypadków samochodowych, o ile zostaną odpowiednio zastosowane.

Stwierdzono, że liczba wypadków samochodowych zmniejsza się tam, gdzie prowadzona jest dobrze zorganizowana propaganda bezpieczeństwa.

Zalecenia Krajowej Rady Bezpieczeństwa, zmierzające do zmniejszenia nieszczęśliwych wypadków samochodowych, są następujące:

1. przyjęcie jednakowego systemu zawiadamiania o wypadkach we wszystkich Stanach i miastach, albowiem dokładne informacje mogą w dużej mierze zapobiec wielu wypadkom;

2. naukowe bezstronne zbadanie warunków komunikacyjnych w każdym mieście: poszerzenie ulic, sprawdzenie przepisów ruchu kołowego i przyjęcie takiego systemu kontroli ruchu, jaki się okaże koniecznym po sprawdzeniu warunków miejscowych;

3. przyjęcie przez wszystkie miasta i Stany ujednoliconych przepisów ruchu, jak również ujednolicienia wyglądu i sposobu użycia znaków i sygnałów oraz odpowiednich znaków na jezdni ze względu na bezpieczeństwo i wygodę, wreszcie, zorganizowanie jak najściślejszej współpracy czynników oficjalnych i organizacji, interesujących się zagadnieniami ruchu kołowego;

4. wydawanie pozwoleń na prowadzenie wozów na terenie Stanów Zjednoczonych w ten sposób, aby wyeliminować zupełnie kierowców nieodpowiednich i nieodpowiedzialnych;

5. zapoznanie wszystkich, korzystających z dróg publicznych, zarówno kierowców pojazdów mechanicznych jak również i publiczności, z przepisami, zapewniającymi bezpieczeństwo i wygodę jednym i drugim;

6. udzielanie wskazówek i przeprowadzanie ćwiczeń praktycznych z zakresu bezpieczeństwa ruchu ze wszystkimi dziećmi w wieku szkolnym; wreszcie, dostarczenie wszystkim nauczycielom odpowiednich materiałów z tego zakresu;

7. stała współpraca pism i dzienników, jak również organizacji społecznych, w dostarczaniu jak najbardziej popularnych publikacji, zapoznających czytelników z na-

stępstwami wypadków samochodowych; wreszcie zapoznanie z trudnymi warunkami pracy personelu służby bezpieczeństwa.

8. bezstronne, lecz stanowcze zmuszanie tej nielicznej grupy publiczności do poszanowania słuszych praw i przepisów, która nie chce, czy nie umie zastosować się do praw, przestrzeganych przez większość obywateli;

9. propagowanie i kordynacja tych wszystkich wskazówek przez utworzenie w każdej gminie gminnej rady lub komitetu bezpieczeństwa, niepodlegającego żadnym wpływom partyjnym, ani handlowym, a reprezentującego wszystkie zainteresowane grupy; zmobilizowanie opinii publicznej w celu współpracy z władzami w ich lojalnym wykonywaniu swych odpowiedzialnych obowiązków.

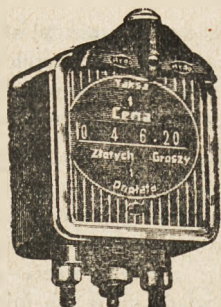
Wprawdzie liczba wypadków samochodowych w Polsce daleka jest od liczby tych wypadków w Stanach Zjednoczonych, to jednak niektóre zalecenia amerykańskiej Krajowej Rady Bezpieczeństwa mogą znaleźć i u nas pewne zastosowanie, tembardziej, że ze wzrostem liczby pojazdów mechanicznych przy naszych wąskich ulicach i niezbyt ostrożnem przechodzeniu ulic przez naszą publiczność, liczba wypadków samochodowych będzie wzrastała, o ile nie będą zastosowane zawczasu odpowiednie środki.

DOBRY I UCZCIWI KIEROWCY.

Dobry i uczciwy kierowca samochodowy to niebylejaki nabytek! A, niestety, o takiego dziś trudno. Mieliśmy możliwość słyszeć utyskiwania z tego powodu na ostatniem zebraniu właścicieli taksówek warszawskich.

Pragnąc wnieść poprawę w taki stan rzeczy, porozumieliśmy się ze znanym pedagogiem na polu krzewienia oświaty samochodowej, p. H. Prylińskim, który zagwarantował, że członkom Zw. Wł. Dor. Sam. w razie potrzeby będzie dostarczał kierowców dobrych i uczciwych, zasługujących na pełne zaufanie—wychowanków obecnych lub dawniejszych jego kursów samochodowych.

Kto ma wciąż kłopot ze znalezieniem dobrego i uczciwego kierowcy, niech uda się do Zw. Wł. Dor. Sam., gdzie mu polecą odpowiedniego pracownika.



„ARGO”

Sp. z o. o.

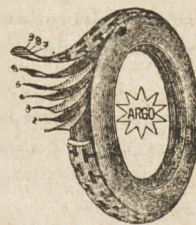
OPONY I TAKSOMETRY

Warszawa, Chmielna 116. Tel. 416-12

Adres Telegr. „TAKSOMETR”

Wyłączna sprzedaż liczników-taksometrów „ARGO”
Pierwsza Polska Fabryka Przeróbek Zużytych Opon na Nowe
WARSZTATY REPARACYJNE LICZNIKÓW.

MONTAŻ LICZNIKÓW I TRANSMISJI.
REPARACJA I WULKANIZACJA OPON I DĘTEK.



PROSTOWNIKI AUTOMOBILOWE PHILIPSA.

Przetwarzanie prądu zmiennego na stały przy pomocy przetwornic, prostowników mechanicznych lub rtęciowych połączonych jest z całym szeregiem trudności, które przyczyniają się do stopniowego zastępowania tych instalacji przez prostowniki lampowe.

Zastosowanie prostownika lampowego Philipsa czyni zbędną wszelką fachową obsługę przy ładowaniu akumulatorów samochodowych, ponadto prostownik ten nie wymaga ani fundamentów, ani instalacji rozdzielczej, ani przyrządów pomiarowych.

Prostowniki Philipsa zaopatrzone są w lampy prostownicze jonowe z niezwykle trwałą katodą tlenkową.

Niska temperatura żarzenia włókna, specjalnie skonstruowanego przez Zakłady Philipsa, pozwoliła na zbudowanie lamp prostowniczych o małych wymiarach i bardzo dużej trwałości, bo wynoszącej kilka tysięcy godzin.

Zakłady Philipsa fabrykują cały szereg typów prostowników samochodowych, dostarczających prądu od 2 do 15 amp. dla ilości ogniw ołowiowych od 1 — 30.

Najbardziej odpowiednim typem dla właścicieli samochodów, którzy sami posiadają garaże, oraz właścicieli garaży jest typ 366. Prostownik ten zaopatrzony jest w 2 lampy oporowe, dzięki którym prąd ładowania wynosi 3 lub 6 amp. bez względu na ilość ładowanych ogniw (od 1 do 7).

Typ 1370 przeznaczony jest dla właścicieli większych garaży i przedsiębiorstw, które zajmują się ładowaniem akumulatorów samochodowych. Prostownik ten ładuje od 1 do 30 ogniw prądem 3 do 6 amp.

Ważną zaletą prostownika 1370 jest możliwość szybkiego i ekonomicznego ładowania rozmaitej ilości akumulatorów samochodowych.

Prostownik ten posiada bardzo mały opór regulacyjny, gdyż najodpowiedniejsze napięcie dobierane jest przy pomocy przełącznika zmieniającego wtórne napięcie transformatora.

Konstrukcja ta zapewnia szeroką skalę regulacji prądu przy różnych ilościach ogniw, przy czym wobec usunięcia dużego oporu regulacyjnego, pochłaniającego energię elektryczną, ładowanie odbywa się w sposób bardzo ekonomiczny.

Typ 1371 wykonany jest podobnie jak 1370, umożliwia on jednak ładowanie od 1 do 30 ogniw prądem 3 do 15 amp., poza tym zaopatrzony jest w samoczynny przełącznik do regulowania wtórnego napięcia transformatora.

Prostowniki typu 1370 i 1371 zaopatrzone są w amperomierze z ruchomą cewką.

Zakłady Philipsa budują prostowniki na wszystkie napięcia sieci prądu zmiennego od 100 — 260 v. • natężeniu prądu ładowania do 40 A.

Wielka różnorodność typów prostowników wyrabianych przez firmę Philips pozwala na dokonanie właściwego wyboru.

Właściciele garaży rozszerzają znacznie krąg swych klientów, jeśli w ich garażach znajdują zastosowanie prostowniki samochodowe Philipsa ponieważ każdy klient, a zwłaszcza automobilista pragnie być jak najszybciej, a jednocześnie jak najdokładniej obsłużony.

Automobilisci, którzy przynoszą baterię do ładowania, nie mają zazwyczaj innych w zapasie, chcieliby więc, aby ich baterie zostały jak najrychlej naładowane, od tego bowiem zależy szybkie uruchomienie samochodu.

Rozczarowanie ich będzie wielkie, gdy dowiedzą się, że muszą czekać do dnia następnego, bo akumulatorownia garażu jest przeciążona pracą.

Nic łatwiejszego, jak zniechęcić w ten sposób klienta i skierować go do innego garażu, który sprawniej skutecznie ładuje.

Omawiany wyżej prostownik 1370 ma idealne zastosowanie we wszystkich garażach. Pracuje pewnie, bezszumnie i wydajnie. Garaż zaopatrzony w taki prostownik będzie mógł stale ładować na poczekaniu baterię, przy czym ładowanie nie będzie trwało o wiele dłużej niż zaopatrywanie samochodu w benzynę lub w smary.

Jest to najlepszy sposób zwiększenia rentowności przedsiębiorstwa, ponieważ zadowolony z szybkiej obsługi klienci polecać będą sprawnie obsługujący garaż innym automobilistom, a więc grono klientów automatycznie, będzie się rozszerzać.

Z. L.

PRZERÓBKA LICZNIKÓW SAMOCHODOWYCH

Przerabiam na poczekaniu (w ciągu 1 godz.)
liczniki samochodowe na nową taryfę
za zł. 10.

G. Brukarz
Warszawa, Leszno 33.
Tel. 255-36.

Rady praktyczne.

Nowe paliwo samochodowe. Wiadomem jest, iż z powodu mającego nastąpić w krótkim czasie wyczerpania źródeł ropy naftowej, co pociąga za sobą kryzys w produkcji benzyny, zagranicą pracuje się stale nad wynalezieniem innego paliwa, mogącego zastąpić benzynę.

W tym kierunku odbywa się walka dwóch obozów: jedni proponują stosowanie mieszanki benzyny z benzo-lem lub spirytusem i tym sposobem szukają nowego paliwa, jako rezultatu kombinowanego połączenia tych materiałów, inni zaś idą w kierunku dodawania do paliwa samochodowego różnych związków chemicznych, celem otrzymania tym sposobem nowego paliwa.

Zwyczajny prawdopodobnie, ten ostatni kierunek, gdyż na zeszłorocznej wystawie samochodowej w Berlinie firma „Tarbenindustrie” w specjalnym pawilonie demonstrowała nowe paliwo pod nazwą „Motol”, które po dolaniu go do silnika pracującego na benzynie ze skutkiem, natychmiast usuwało stuk i pozwalało na spokojną i nieprzerwaną pracę.

Obserwacje nad tem paliwem są prowadzone w dalszym ciągu tak, iż obecnie przedwcześnie jeszcze mówić o jego dodatnich lub ujemnych stronach.

Jak zapobiec zgrzytaniu hamulców.

Celem uniknięcia nieprzyjemnego zgrzytu hamulców jedno z pism zagranicznych proponuje stosowanie następnego sposobu: od strony wewnętrznej bębena hamulcowego umieszcza się po dwie blaszki wygięte pod prostym kątem i obrócone w stronę koła. Do każdej blaszki wkręcona pionowo śruba, koniec której uchodzi w miejsce na drugiej blaszce, umieszczonej na samej taśmie.

Długość wycięcia jest tak obliczona, ażeby taśma mogła się posuwać akurat tyle, wiele jest potrzebne dla hamowania i żeby nie miała możliwości posuwania się na boki.

Tenże przyrząd uniemożliwia odstawanie taśmy od bębna. Odległość ta może być łatwo regulowana za pomocą pionowo umieszczonej śruby.

Oryginalny pomysł. Wobec możliwości natychmiastowego zatrzymania maszyny posiadającej hamulce na 4 koła i celem ostrzeżenia jadących z tyłu szoferów, ażeby trzymali się nieco dalej, amerykańanie wpadli na pomysł umieszczenia z tyłu pod numerem tabliczki z napisem.

„Jeśli to przeczytasz — jesteś zgubiony”.

Taśma hamulcowa „Geyerit”. Z pośród mnóstwa różnego rodzaju taśm hamulcowych wyróżnia się dzięki swym zaletom azbestowa taśma „Geyerit”, jako najtrwalsza taśma hamulcowa. Jest ona impregnowana specjalnym środkiem, który ma tę zaletę, iż z powiększeniem temperatury przy hamowaniu twardnieje coraz więcej, wobec czego osiąga się bardzo wysoki współczynnik tarcia, który wynosi w stanie spokojnym 0,75, a podczas ruchu 0,75—0,78.

Prócz tego taśma ta jest nieczuła na szkodliwe wpływy oleju, benzyny, wody i ciepła. Podczas hamowania wykluczone jest wytwarzanie się iskier.

Wyrobiana z surowców najprzedniejszej jakości, jest ona trwała w użyciu, a przeto b. oszczędna; zawdzięczając zaś podanym wyżej zaletom, gwarantuje całkowite bezpieczeństwo, co jest pierwszym i najważniejszym warunkiem wymagany od samochodowych taśm hamulcowych.

Jak rozpoznać, czy mieszanka jest właściwa. Podczas regulacji silnika zachodzi niekiedy konieczność rozpoznania i przekonania się, czy dana mieszanka jest właściwa, t. j. czy posiada odpowiednią ilość benzyny i powietrza. W praktyce skutecznia się to za pomocą oka, kreśląc kolor płomienia wydostającego

się z kurka sprężania otworzonego podczas pracy silnika. Wymaga to jednak dużej wprawy. Ten sam sposób staje się b. łatwym o ile posługiwać się będziemy specjalnym przyrządem, zalecanym przez zagraniczne pisma techniczne.

Przyrząd ten można wykonać ze zwykłego kurka sprężania, do którego z obu stron włożone są rurki B i C. Średnica rurki B wynosi 5—6 mm. Koniec jej posiada nacięcia do wkręcania w cylinder w miejsce kurka sprężania. Rurka C posiada średnicę i długość 12 mm. Wewnątrz tej rurki umieszcza się cały szereg małych rurek, opartych o metalową siatkę (E). Z cylindra, do którego wkręcamy prąd, wyłączamy zapalanie i otwieramy kurek A. Wychodząca z rurek mieszanka podpada się od zewnątrz.

Prawidłowy skład mieszanki posiada charakterystyczny płomień o kolorze blade-zielonym w dole i błękitnym u góry. Żółtawy odcień płomienia wskazuje na nadmiar benzyny w mieszance. Uboga mieszankę charakteryzuje hałaśliwe jej wyjście i wybuchy w karterze.

Przyrząd ten, jak widzimy, nie jest skomplikowany i da się łatwo wykonać w garażu. Posiadając praktykę w określaniu koloru mieszanki za pomocą tego przyrządu można następnie przejść do określenia jej bezpośrednio po wyjściu z kurka sprężania, kiedy kolor jest zbyt słaby i trudno widzialny dla oka.

Reflektory „Trilux”. Reflektory „Trilux” znanej we Francji fabryki Marchal’a są nadzwyczaj silne i najbardziej luksusowe. Posiadają one trzy oddzielne światła stosowane zależnie od potrzeby, a więc oświetlenie drogowe (b. silne), miejskie i oświetlenie absolutnie nieoślepiające, zastosowane do przepisów ruchu kołowego.

Wewnątrz są one zaopatrzone w szczelnie zamknięte grubo srebrzone lustro zapewniające doskonałe odbicie światła, masywną oprawkę do żarówek, oraz skrzynkę z zaciskami do przewodów.

Fabryka produkuje reflektory trzech wymiarów; model duży, średni i mały. W modelu dużym oprawka szyby wykonana z aluminium, polerowana, reflektor czarny, emalowany lub chromowany o średnicy zewnętrznej 310 mm. Żarówki 12 v. jedna o 115 świecach, druga o 95 i trzecia o 8 świecach dla oświetlenia miejskiego. Na specjalne żądanie mogą być zakładane żarówki do 6 voltowego akumulatora. Żarówki w tych reflektorach dają jednorodny snop o dużym zasięgu oświetlając jednocześnie drogę w pobliżu samochodu.

Fabryka wykonywa do swych reflektorów specjalne widełki mogące być osadzone na podstawie, wahadłowej, pozwalającej na ustawienie reflektora w dowolnej pozycji.

Zakład blacharski B. KRASUSKI

Warszawa, Wolność № 8. Tel. 10-00

Wykonywa błotniki wszel-
kich typów
oraz obicia karoserji

Tanio terminowo i solidnie

NAJWIĘKSZE ZAKŁADY WULKANIZACYJNE W POLSCE

— „FIT” —

WARSZAWA, ZAKŁADY CHŁODNA 45. TEL. 502-33.

Biuro Ogrodowa 59. Tel. 423-39.

Przyjmuje do reparacji i nakładania protektorów najnowszym systemem. Urządza zakłady wulkanizacyjne na dogodnych warunkach, oddając poszczególne starostwa na wyłączność.

UWAGA: W NAJBLIŻSZYM CZASIE ZOSTAJE OTWARTY

SAMODZIELNY ZAKŁAD WULKANIZACYJNY POD FIRMĄ:

Lubelska Spółka Eksploatacji Wyrobów „FIT”, W LUBLINIE, LUBARTOWSKA 24.

ZAKŁAD WULKANIZACYJNY

„Rekord”

Warszawa, Poznańska 6 tel. 214-09.



Reparacja opon i detek.

Nakładanie nowych protektorów.

Sprzedaż opon okazyjnych.

Udziela 50% rabatu od reparacji
za opony marki „Goodrich”.

PREMJA

Rozwiązanie tajemnicy z poprzedniego numeru:

Na stronie 13 została pomieszczona tajemnica premji, a mianowicie: kto otrzymał numer z napisem PREMJA SAMOCHODOWA zamiast „Ruch Samochodowy” na str. 13 od góry, niech się zgłosi do Redakcji po odbiór premji.

W tym numerze również znajduje się premja.

PRENUMERATA:

Rocznie	12 zł.
Półrocznie	7 zł.
Kwartalnie	3 zł. 50 gr.

CENA OGŁOSZEŃ:

$\frac{1}{1}$ str. zł. 200, $\frac{1}{2}$ str. zł. 110, $\frac{1}{4}$ str. zł. 65, $\frac{1}{8}$ str. zł. 40.
Okładki 10 % drożej. 1 str. okł. 300 zł.
Fotografie i klisze na koszt klienta.

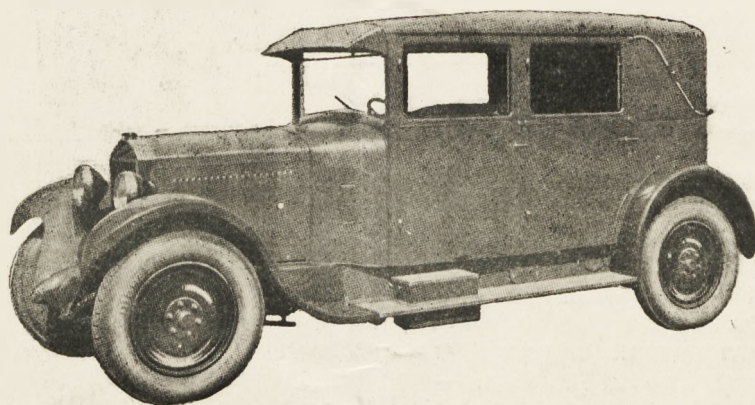
Redaktor: **Karol Weykum.**

Wydawca: **Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych.**

U N I C

JEDYNE NA POLSKĘ SAMOCHODY

EKONOMICZNE, NAJWYTRZYMAŁSZE



DOROŻKA LIMOUSINE'A TYP L 7 F — 11 Hp, 4-o cyl. — 6-o OSOBOWA

„Królowa dorożek samochodowych“

JENERALNA REPREZEN-
TACJA na POLSKĘ

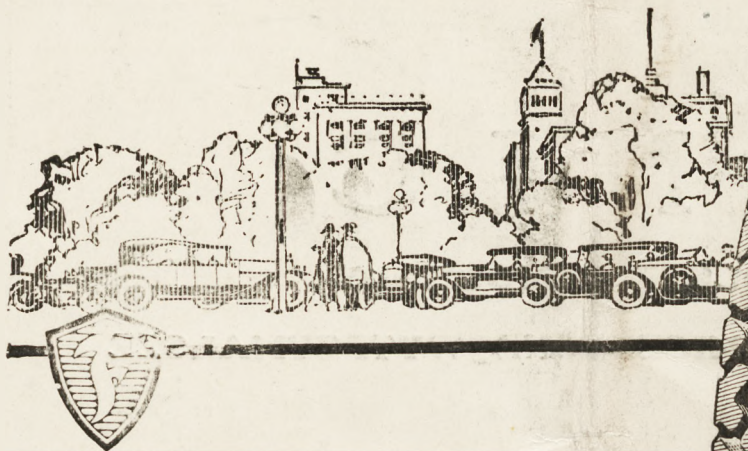
CZESŁAW ŁĄCZNY & S-ka

Warszawa, Nowy-Świat Nr. 21,

Tel. 307-54, 79-40, 420-20.

Garaże ul. Solec № 103, Tel. 427-37. Adr. tel. „AUTOUNIC-WARSZAWA“

**POZNAŃ Sub. Przed. Garaż Międzynarodowy Siejkowski i S-ka,
Brama Dębińska, Wały Kazimierza Wielkiego, tel. 13-16.**

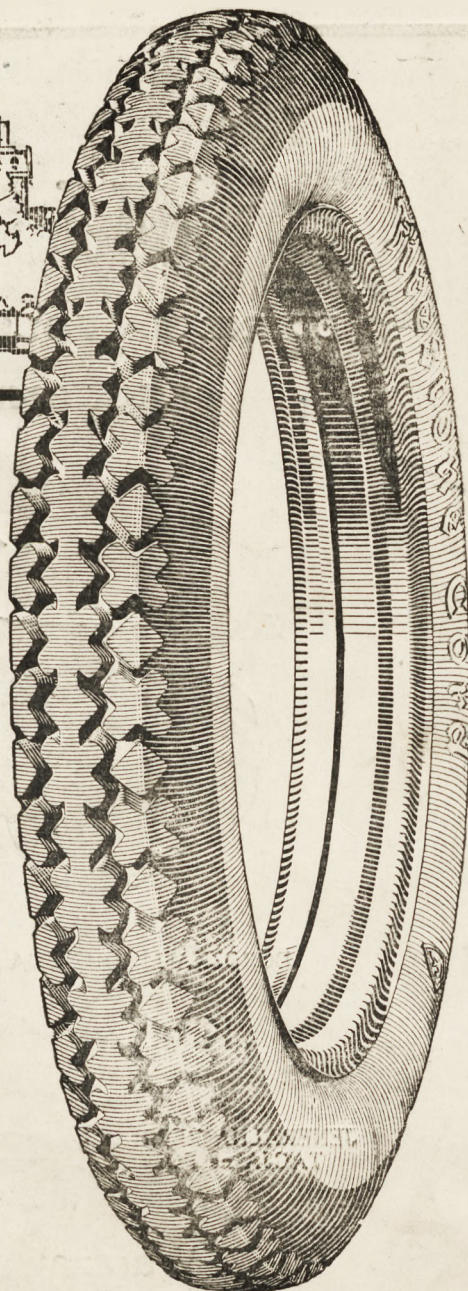


„Gum-Dipped“

Opona niezliczone razy ugięta się przez jeżdżąc przez kamienie i inne przeszkody. Uderzenia są tem silniejsze im większy jest ciężar samochodu i jego szybkość. Przy szybkości 60 km. na godzinę, siła uderzenia równa się już 4-krotnej wadze pełnego samochodu, więc 15.000 — 25.000 kg/m. przy szybkości 120 km. — 100-krotnej — więc 60.000 do 250.000 kg/m. Cyfry te wymownie wykazują na jakie próby wytrzymałości narażana jest opona.

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

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



Firestone