

Te niezdrowe czasy spekulacji samochodowej na szczęście minęły i samo kupiectwo polskie, na zjeździe niedawno odbytym w Poznaniu, w szeregu referatów, wypowiedziało się za oparciem handlu samochodowego na zdrowych zasadach, które między innymi wymagają szczególnie troskliwej opieki nad wozem już sprzedanym.

Opieka taka w praktyce istnieje od dawna w kilku poważniejszych firmach, ale pozostawia jeszcze bardzo wiele do życzenia — z punktu widzenia nabywców.

\*

Przejdziemy do przykładów, prosząc naszych licznych informatorów o wybaczenie, że nie będziemy zarzutów konkretyzowali przez wymienienie firm, których największą troską, w dobrze zrozumianym własnym interesie — będzie w najbliższym czasie usunięcie niedomagań obsługi.

Nabywca decyduje się na jazdę próbną. Prowadzi sam inżynier. Pneumatyki są zrobione „na miękko”, żeby klient nie poczuł szybkości 90 klm. na kociach łbach. „Tak się jeździ na naszych wozach”. Wóz kupiony. Po 4000 klm. klient przyjeżdża: każdy wie, co to znaczy. Rozmawia się z nim jak z łaski i nikt nie ma teraz dla niego czasu. W końcu udziela mu się nauki: resory siadają? — proszę założyć sobie karetowe — policzymy niedrogo; łaagi pękają? — za łaagi nie odpowiadamy, to nie nasz wyrób; bagażnik odlatuje? — także nie nasza wina; wszystkie drzwiczki nie zatraskują się? — bo pan jeździ za szybko; jaka średnia? — co — 60, proszę pana, to za wiele, niech pan jeździ najwyżej 40.

Inny wóz idzie do kapitalnego remontu. Trwa to zamiast obiecanych 10 dni. — miesiąc albo i dwa. W końcu klient odbiera maszynę i konstatuje, że hamulce nie są podcignięte, że akumulator wyładowany, że gaźnik rozregulowany, że w skrzynce dyferencjału nie ma ani kropli smaru, że wreszcie kierownica ma niedopuszczalny luz i t. p.

Pewien mój znajomy zatarł tłoki na drodze tylko dlatego, że zapomniano mu w warsztatach powiedzieć o tem, że właśnie założone zostały w jego maszynie nowe tłoki. Ktoś inny pojechał w daleką drogę, nie wiedząc o tem, że w prawej przedniej oponie wiezie tyłkę. Skutki opłakane.

Znane przedsiębiorstwo instalacji elektrycznych, przyjąwszy wóz do przejrzenia, naprawiło starter, ale wypuściło wóz z nowym defektem: na szosie okazało się, że po tym dwudniowym ogólnym przeglądzie, który słono kosztował, przestał działać sygnał.

I tak dalej...

Zamiana świec, narzędzi i t. p. — zdarza się bardzo często — i to nie zawsze na korzyść klienta. W chaotycznie prowadzonej pracy większości naszych warsztatów jest tyle przypadkowości, że trud-

no się temu wszystkiemu dziwić. Wskutek takiego chaosu cierpi nie tylko klient, cierpi także dobra sława zakładu.

Automobilista polski czeka na zreformowanie takich warsztatów. Tymczasem w wielu wypadkach jedyną racją jest: znać się samemu na motorze i bezzastannie trwać przy maszynie podczas remontu. Na to jednakże nie każdy ma czas.

Osobna sprawa, to koszt części zapasowych, które często kosztują w Polsce dwa lub nawet trzy razy drożej, niż w państwach sąsiednich.

Bodajże wystarczyłyby palce jednej ręki, gdyby się chciało policzyć te warsztaty fabryczne i niefabryczne w Warszawie, którym można wóz powierzyć śmiało i spodziewać się, że uległ on rzetelnemu, jeneralnemu remontowi, bez liczenia słonych cen.

Cóż zatem się dziwić tak licznym skargom i narzekaniom?

I jeszcze jedno, w sprawie paliwa: oto ktoś z automobilistów dostarczył nam garść ziaren pszenicznych — które — z całą pewnością można to było stwierdzić, — znalazły się w baku po napełnieniu go benzyną z ulicznego kranu jednej z renomowanych firm naftowych.

To już wzbudza podziw...

\*

Słowem, jeśli samochód ma się w Polsce upowszechnić, co jest pragnieniem kupiectwa (i naszego), to obsługa klienteli i opieka nad samochodem powinna być tak zorganizowana, żeby tysiące i dziesiątki tysięcy automobilistów mogły po cenach niewygórowanych mieć zapewniony dokładny i szybki remont.

„Kurj. Warsz.” Str. Wojt.

### Balony, czy nie balony?

W Anglii i w Stanach Zjednoczonych Am. Półn., jak również i w Niemczech, przeprowadzono ostatnio wiele ścisłych prób porównawczych z jazdą na oponach balonowych i dawnych, t. j. twardo dętych. Próby te wypadły nad wyraz korzystnie dla balonów.

Kilka długich raidów, odbytych na tych samych szlakach w identycznych warunkach i na tych samych wozach, raz na balonach i raz na oponach twardo łanych, wykazały niezbicie, że jedyną zaletą opon dawniejszych jest to, że maksymalne szybkości wozu są przy ich użyciu nieco (o 9 do 10%) wyższe, niż przy balonach.

Przy oponach balonowych natomiast wykazano, że w porównaniu z dawnymi oponami, wzrosła bardzo znacznie szybkość średnia w drodze, co daje się zauważyć zwłaszcza na średnich i złych szosach. Na szczególnie wyboistych odcinkach, gdzie na dawnych oponach można było jechać najwyżej 20 klm. na godzinę, te same wozy szły na balonach z prędkością 50 i nawet 60 klm. na godzinę.

**Koledzy, rozpowszechniajcie nasze pismo!**