



PIERWSZA KRAJOWA FABRYKA RESORÓW AUTOMOBILOWYCH I POWOZOWYCH

„ESPEZET”

KRAKÓW, ULICA MOGILSKA L. 86.

Wykonują resory do aut każdego typu.
Reperacje resorów na poczekaniu.
Rogatka do fabryki wolna.



ciężony omnibus parowy. Rzeczywistość okazała się jednak inną i ostatni konny omnibus znikł z Londynu w 1911 roku. W tym momencie ilość autobusów wynosiła już przeszło tysiąc. Należały one przeważnie do małych przedsiębiorstw, a hulaśliwą reklamą jednały sobie coraz więcej zwolenników. Dzisiaj wszystkie linje autobusowe w Londynie znajdują się pod zarządem i kontrolą jednego potężnego przedsiębiorstwa, które na usługi swoje posiada — jak donosi Biuro Statystyczne General Motors — przeszło 5.000 nowoczesnych autobusów.

Z racji setnych urodzin omnibusu Londyńskie Towarzystwo Komunikacji Autobusowej urządziło ciekawy pochód przez miasto wszystkich typów

omnibusów, które kursowały w ciągu tego stulecia. Pochód otwierał prawdziwy Shilibeer, sędziwy patriarcha dzisiejszych autobusów, a zamykał ten długi korowód starych omnibusów nowoczesny trzosiowy autobus.

Publiczność Londyńska mogła nawet za cenę jednego szylinga spróbować jazdy w jednym z tych starych typów omnibusu i przekonać się jak niewygodnie i wolno musieli podróżować ich przodkowie. Wracając do domu nowoczesnym autobusem można było sobie doskonale uświadomić, jaki wspaniały postęp został dokonany w dziedzinie komunikacji, dzięki zastosowaniu samochodu, tego idealnego środka lokomocji.

Nabywcy samochodów mają głos.

Pisze się i mówi bardzo wiele o rozwoju automobilizmu, o poparciu krajowego przemysłu, o ulgach dla handlu samochodowego. Sprawy te poruszaliśmy kilkakrotnie z punktu widzenia poszczególnych kół zainteresowanych. Dziś dajemy głos największej grupie osób, bezpośrednio zainteresowanych sprawą automobilizmu, a mianowicie licznej rzeszy nabywców.

Nabywców samochodowych możemy podzielić na następujące grupy: 1) właściciele taksówek i przedsiębiorstw komunikacyjnych, którzy opierają swój byt na eksploatacji samochodu; 2) przedsiębiorstwa handlowe, przemysłowe i instytucje, dla których pojazd mechaniczny spełnia pomocniczą rolę transportową; 3) coraz liczniejsza w Polsce grupa osób, potrzebująca maszyn dla użytku osobistego przy wykonywaniu swego zawodu, jak n. p.: inżynierowie, doktorzy, ziemianie, dziennikarze itp.; 4) sportsmeni i 5) osoby, utrzymujące luksusową maszynę dla celów reprezentacyjnych. Rzecz jasna, że niemal wszyscy posiadacze samochodów osobowych wyszukują w całej pełni posiadany wóz dla turystyki, w małym lub dużym jej zakresie.

Wobec znacznego w roku bieżącym rozwoju automobilizmu w Polsce można przyjąć, że kursuje obecnie po kraju trzydzieści kilka tysięcy samochodów, kupionych w olbrzymiej większości w Polsce, w przedstawicielstwach i reprezentacjach. Samochody

te należą do marek najrozmaitszych, istnieje jednak znaczna przewaga kilkunastu marek, które z tych czy innych względów zdołały sobie wyrobić w Polsce największą popularność.

Nie będziemy dalecy od prawdy, jeśli stwierdzimy, że w większości swojej nabywcy samochodów nie pozostali w idealnych stosunkach z przedstawicielstwami, w których samochody były nabyte. Błędem byłoby wysnuć stąd wniosek, że cechy nabytego samochodu nie odpowiadały wymaganiom. Przy dzisiejszym rozwoju techniki automobilowej dość bliskiem prawdy wydaje się twierdzenie, że obecnie nie ma samochodów złych. Pesymiści stawiają sprawę inaczej, ryzykując twierdzenie, że nie ma jeszcze dotychczas samochodów naprawdę dobrych. Tak czy inaczej, poszczególne klasy nie wykazują większych odchyśleń — w granicach ceny otrzymuje się, niezależnie od marki, wozy bardzo zbliżone co do swej wartości użytkowej i wybór samochodu polega głównie na uświadomieniu sobie, dla jakich celów ma głównie służyć maszyna.

Pretensje publiczności do kupców samochodowych mają za tło niedostateczną obsługę i konserwację sprzedanego wozu, oraz nadmierne ceny, liczone za nieustannie potrzebne części samochodowe. Były czasy, w których części samochodowe otrzymywało się po zaiste bajecznych cenach, a o jako takiej opiece nad sprzedanym wozem wogóle mowy nie było.

Koledzy, zasilajcie fundusz prasowy!