



30

groszy

ILUSTROWANY TYGODNIK

Numer 28

Samochód

Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

14. kwietnia 1929

Wizyta 600 motocyklistów



Motocyklistów francuskich, którzy w ubiegłym roku zwiedzali Niemcy, rewizytowało w tych dniach 600 motocyklistów niemieckich. Wycieczkę tę prowadził od granicy francuskiej do Paryża p. Robert Senechal, delegat Unji Motocyklistów Francuskich.

(New York Times)

Samochodem dookoła Europy

Paryż, w kwietniu.

W palmową niedzielę, wczesnym rankiem przed Automobilkлубem Wielkopolski w Poznaniu panował ruch, jak na tak rychłą godzinę, niezwykle. — Ulicę Kantaka zatarasowały liczne samochody, z których trzy doskonale wyekwipowane, gotowe do dalszej drogi.

Po gorącej herbacie w lokalach klubowych punktualnie o godzinie 9 nastąpił odjazd. Pierwszy ruszył „Voisin” pana Antoniego Bernarda, druga „Alfa-Romeo” pana Edmunda Rychtera, trzecia czterocylindrowa limuzyna „Tatra” pana inżyniera Marjana Duszyńskiego, a dalej kilka samochodów, które wybrały się wraz z nami, by nam towarzyszyć w pierwszym krótkim etapie drogi. W Pniewach nastąpiło pożegnanie Ruszyliśmy dalej wartko ku granicy.

Szosa naogół nie zła wiedzie nas do Gorzycka. Jediną przeszkodę stanowi mgła, wisząca uparcie nad ziemią i oblepiająca nam przednie szyby.

W Gorzycku oczom naszym przedstawia się widok niezbyt budujący. — Graniczna barjera oddziela od siebie dwa posterunki celne. Zdaleka rzuca się w oczy wielki i czysty, murowany dom komory niemieckiej, w którym mieszczą się na dole biura, na górze mieszkania funkcyjnarzyszy, a w obejściu obórki dla krów

i trzody. Po polskiej stronie stoi skromniutko, z desek cienkich zbita chatynka, jakby z owej bajki wyjęta, co to „jedno w niej było okienko i jeden wchód do niej”. Skromne urządzenie wewnętrzne składa się z dwóch miniaturowych przedziałów, w których urzęduje celnik i policjant. Obaj ci dzielni ludzie mieszczą w Międzychodzie, a drogę do miejsca

pierwszy. Nie mogę powiedzieć, bym został olśniony. Ogromne jest to miasto, lecz jakże mało posiada uroku. Całe jest puste i ściężale, a jedynie szczuplutkie centrum usiłuje kłócić życiem.

Przejeżdżamy liczne dzielnice, jakby zagrożone w drzemce, mijamy kolorowe sygnaly regulacji ruchu, który przy niedzieli jest minimalny, idziemy do jakiejś restauracji przy Friedrichstrasse, gdzie w niemilem półoświetleniu traktują nas „Eisbeinami” i kaselską pieczenią.

Wieczorem oglądamy sławetny Vaterland Kempfińskiego. „Prachtvoll!” — W jednym gmachu kilka czy kilkanaście restauracji, urzędowych w przeróżnych stylach — w hiszpańskim, tureckim, wiedeńskim, bawarskim, arizońskim, nadreńskim... Za wejście płaci się markę. Zrozumiałe: poczciwi berlińczycy przychodzą tu, by się pogapić, jeśli nikt nie ma zamiaru — tak jest tamniej.

Do sali „palmowej” wchodzi się za trzy marki, które potem odliczają od rachunku za kolację. Jest tu dancing i występy.

Panuje tu przepych, który dba o to, by go każdy dokładnie zauważył. To się należy za trzy marki!

Ludzie przy stołach siedzą godnie i poważnie, przyglądają się wszystkiemu, tańczą tłumnie, zresztą mają miny znudzone.



Nasza „Tatra” nad Wannsee pod Berlinem.

Fot. „Samochód”

swego urzędowania odbywają kilka razy dziennie na rowerach.

Po załatwieniu formalności, które trwały półtorej godziny, ruszamy dalej. — Do Berlina droga dobra, lecz naogół monotonna. W Kistrzyniu przejeżdżamy przez groźnie

wezbraną rzekę Odrę. Orientację ułatwiają nam gęsto i celowo ustawione wskaźniki, dzięki którym przy odrobinie uwagi niepodobna zbłądzić.

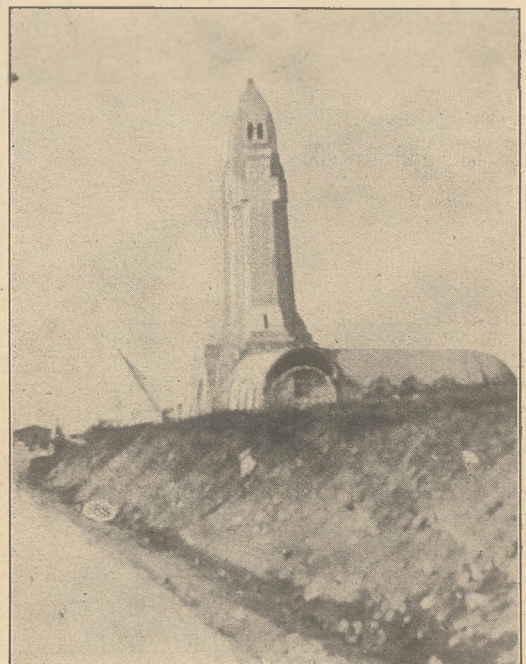
Lecz na tym odcinku przesładuje nas pech. Najprzód łapiemy gwóźdź w lewe tylne koło, następnie — o parę kilometrów dalej — w lewe przednie. Montowanie zabiera nam raz 10, raz 8 minut czasu. — Jak dotąd, aż do samego Paryża okupiliśmy się temi dwiema „pannamami”. Nasza „Tatra” idzie bez zarzutu.

Tuż przed Berlinem następny gwóźdź na gładkim asfalcie łapie „Voisin”.

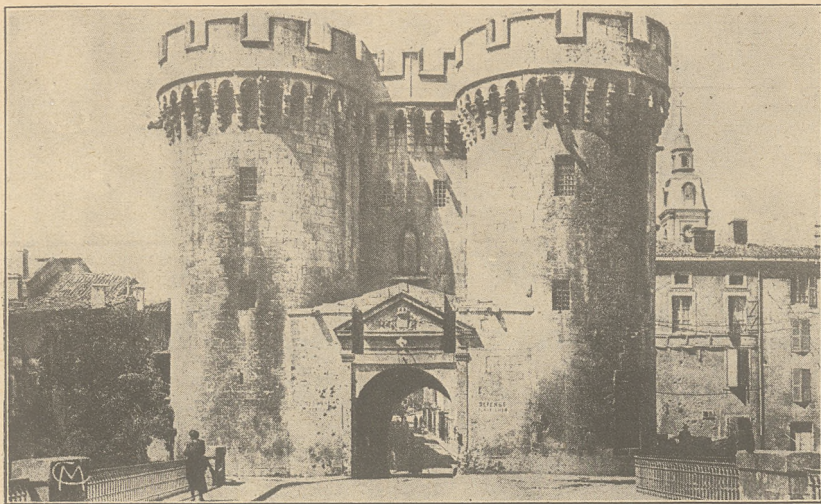
O godzinie 4 wjeżdżamy do Berlina. Dla mnie osobiście jest to data pamiętna, gdyż mimo dość licznych włóczęg po świecie, w stolicy Kaiserów jestem po raz



Piękna katedra w Naumburgu. Fot. „Samochód”



Mauzoleum poległych pod Verdun Fot. „Samochód”



Verdun. Potężna starożytna brama fortecna.

Fot. „Samochód”

Przykre miasto. Tak bardzo chciałoby być i piękne i imponujące.

Niemiecka gospodarność, dokładność, solidarność itp. też widać kędyś wywiał. Nasz ranny wyjazd opóźnił się o trzy godziny z powodu niebывalego nieporządku we wspaniałym garażu, gdzie ani nam gum na czas nie zwulkanizowano, ani węża do pompy nie umiano odnaleźć, ani... Słowem — czyżby się zanosiło na narodziny nowego przysłowia: „Preussische Wirtschaft”?

Dopiero koło południa ruszyliśmy dalej. Nad Wansee „Voisin” znów miał „pannę”, co zabrało nam sporo czasu, tak że na obiad zajęliśmy ledwie do Poczdamu, skąd ruszyliśmy dalej we dwie maszyny — „Tatra” i „Alfa Romeo” — trzecia zaś pozostała z powodu drobnego defektu i dognała nas w Halli.

Dnia tego naszą ekspedycję przesładować widać pech, gdyż tym razem z Beelitz i „Alfa Romeo” poczyna czegoś niedomagać, zresztą niegroźnie. Jedyna nasza „Tatra” trzyma się dzielnie i nie wykazuje najdrobniejszych kapryśków. Za Poczdamem, gdzie przez kilkanaście kilometrów mamy szosę tak niedzną, jakiej ani przedtem ani potem nie spotkaliśmy nigdzie, doświadczamy błogosławieństwa działania lamanej tylnej osi, która idealnie poprostu amortyzuje wszelkie wstrząsy.

— Jakto? Czy my mamy złamaną oś? — pyta nagle przerażony pan Ż., nasz pasażer, automobilista bardzo początkujący.

— Tak, tylną — odpowiadam.

— No, to stańmy, na Boga! Przecież o katastrofie nietrudno!

Obawy naszego towarzysza rozwiał dopiero mały wykład techniczny.

Po tym dniu pełnym nieprzewidzianej miętkości, docieramy na noc do prześlicznego Naumburgu, gdzie zajeżdżamy do hotelu „Schwarzes Ross”.

I miasteczko i hotelik jest czarujący. Czyściutko tu i schludnie. Powietrze wspaniałe. Czuć ożywczy powiew gór. — Ten nocleg i ranne pobieżne zwiedzanie tego cudnego zakątka Turynji wynagradzają nam z nawiązką dotychczasowe niemiłe wrażenia berlińsko-poczdamskie.

Wyruszamy wreszcie wśród tkliwych powiewów porannych. Po drodze przejeżdżamy u podnóża góry, na której szczycie wznosi się piękny zamek Weimarski, dalej mijamy

miasto Goethego, Weimar, następnie Erfurth, pelen pamiątek luterzańskich, dalej Gothe i zjeżdżamy na kiepski obiad do Eisenach, gdzie dopędza nas „Voisin” i gdzie podziwia-



Czołg niemiecki przy drodze z Reims do Paryża. Fot. „Samochód”

my z zewnątrz zabudowania fabryczne samochodów „Dixi”.

Pod Wiesbaden, dotąd zbliżamy się już trochę, byliśmy świadkami przykraj ka-

tastrofy, że tak powiem, wtórnej. O godzinę wcześniej zderzyły się tam ze sobą dwa samochody ciężarowe, które spadły z nasypu szosowego, lecz po jednym z nich pozostał wóz przyczepny. Pozostawiono go na szosie bez światła. Na ten właśnie wóz pełnym pędem najechała taksówka z Frankfurtu, która chwilę wcześniej wyminęła wszystkie nasze, ostrożnie po nieznannej drodze jadące, samochody.

Stanęliśmy jak wryci i pobiegliśmy na miejsce wypadku, skąd dochodziły nas przeraźliwe krzyki. Cała maska samochodu zdruzgotana. Wszystkie szyby rozbite, a wewnątrz krzycząca rozpaczliwie, młoda dziewczyna. Wypadek nie był śmiertelny, lecz mój Boże — obie wargi przecięte szkłem, to twarz oszpecona na całe życie.

Pod przykrem wrażeniem i z poczuciem, że ta zbyt rozpędzona taksówka ocaliła być może któregoś z nas, dojechaliliśmy na nocleg do Wiesbadenu.

Wiesbaden jeszcze śpi, gdy ruszamy w dalszą drogę. Przejeżdżamy przez miasto, przyglądając się po drodze pięknym budowlom i zwracamy się w kierunku Saarbruecken. — Dalszą drogę odbywa nasza „Tatra”, zawsze niezmordowana i oszczędna, bez towarzyszących reszta wycieczki zatrzymuje się w Wiesbaden i traci z nami łączność, obierając inną trasę.

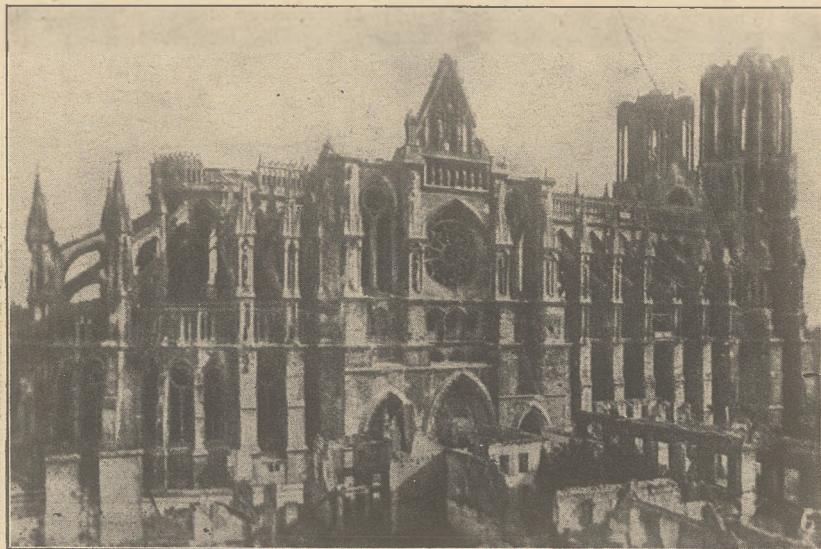
Granicę francuską napotykałyśmy wcześniej niżśmy myśleli, bo już przed Saarbruecken. Formalności paszportowe i celne ograniczają się istotnie jedynie do formalności. Po kwadransie postoju i wesolej pogawędce z urzędnikami, którzy nie mogą się dość nadziwić naszemu motorowi chłodzonemu powietrzem, jakiego we Francji mało są rozpowszechnione, ruszamy w głąb kraju.

Do Metz u nich się to prawie nie różni od Nadrenji i Palaty. Długie panowanie niemieckie i tu pozostawiło pewien charakterystyczny zwnętrzny nałot.

Dopiero od Metz droga zmienia wygląd najzupełniej. Ta połącz Francji jeszcze w jedenaście lat po wojnie to wrażenie wstrząsające. Wydaje się, że jedziemy

przez kraj najbardziej wyludniony w Europie. Po obu stronach drogi ciągną się pagórkowate, faliste pola zrzadka uprawne, poorane

(Dokończenie na str. 11-tej.)



Katedra w Reims, zniszczona w wielkiej wojnie przez artylerię niemiecką. Fot. „Samochód”

Komunikacja autobusowa Polski

Linje autobusowe na tle pozostałych środków lokomocji.

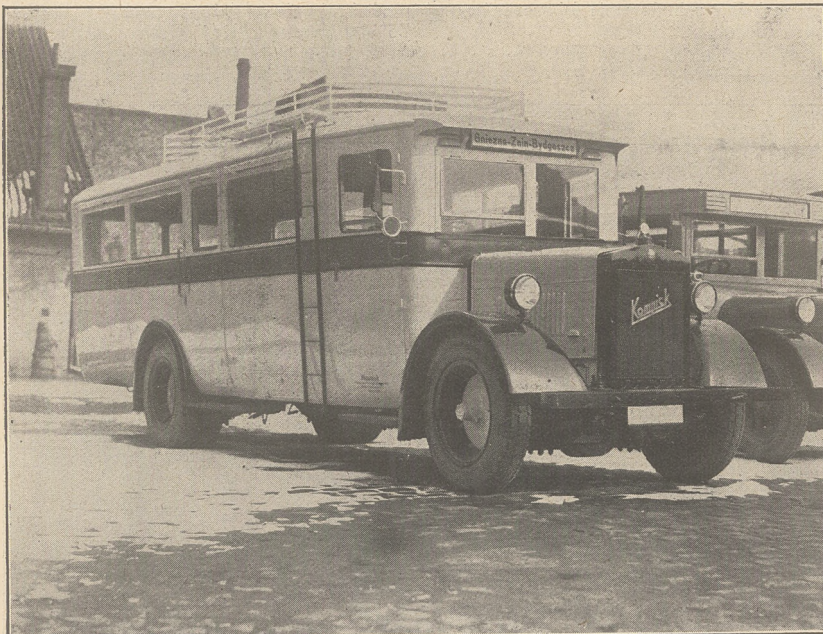
W numerze 26-tym naszego pisma wyraziliśmy żal z powodu braku świeżego materiału statystycznego do porównania długości szlaków, na których kursują autobusy, z długością normalnotorowej sieci kolejowej w Polsce. Podaliśmy dane za rok 1927 (sieć autobusowa: 23.997 km, sieć kolejowa 16.997 km.) Przytem wyraziliśmy przypuszczenie, że stosunek dwóch tych cyfr w r. 1928 musiał ulec poważnej zmianie na korzyść komunikacji autobusowej w związku z wejściem w życie nowej ustawy przemysłowej, która zwolniła (15. 12. 1927) z pod koncesji przedsiębiorstwa autobusowe i uczyniła je przemysłem wolnym; spowodowało to oczywiście gorączkową działalność kapitału prywatnego, zachęconego wysokim stopniem rentowności komunikacji autobusowej.

Obecnie możemy się podzielić z Szanownymi Czytelnikami codopiero ogłoszoną statystyką za r. 1928, przy czem uprzedzamy, że rozwój komunikacji autobusowej w ubiegłym roku przekracza znacznie nasze przewidywania. Mianowicie, podczas, gdy sieć kolejowa wzbogaciła się o 149 km. (wzrosła z 16 997 do 17.146 km.), sieć autobusowa zgęściła się o... 15 987 km. (dochodząc z 23 995 km do 39 982 km) ... Zajął się w następującym zestawieniu ilości przewozów, dokonanych przez rozmaite środki lokomocji na terenie Polski w ostatnim roku:

Rodzaj komunikacji:	Długość linii eksploatowanych km	Przewóz osób	Przewóz bagażów i towarów ton
Koleje państwowe normalnotorowe	17.146	159.385.862	73.692.458
Koleje państwowe wąskotorowe	2.231	1.547.654	4 606.956
Drogi wodne wewnętrzne:			
żeglowne (na statkach i barkach)	1.863	700.000	1.175.000
słupne (na tratwach)	6.450	—	1.013.000
Żegluga morska: P. P. „Żegluga Polska”	—	—	305.648
Linje autobusowe	39.982	20.000.000	—
Linje lotnicze	2.738	7.764	240



Niezwykle ruchliwe przedsiębiorstwo komunikacji autobusowej „Auto” w Gnieźnie zakupiło 8 autobusów luksusowych. Na rycinie: nowy typ autobusu, widziany z boku.



Nowy autobus przedsiębiorstwa komunikacyjnego „Auto” w Gnieźnie. Widok z przodu. Park samochodowy towarzystwa wraz z nową serją dosięgnął imponującej cyfry 28 autobusów.

Z zestawienia powyższego widać, że wprowadzie długość szlaków, obsługiwanych przez autobusy, jest przeszło jeszcze raz tak długa, jak szlaków kolejowych, wszakże w ruchu osobowym komunikacja autobusowa odgrywa znacznie mniejszą od kolei rolę, przewożąc około 12% ogólnej ilości podróżnych. Niemniej i to już jest wynikiem wspaniałym, jeśli się zważy, że komunikacja autobusowa istnieje zaledwie od lat 4-ech. W statystyce nie uwzględniono przewozu towarów samochodami, nie jest on bowiem rejestrowany.

W interesie państwa leży możliwie równomierny rozwój najrozmaitszych środków komunikacyjnych, wzajemnie się uzupełniających i dających każdemu rodzajowi wytwórczości możliwość korzystania z takiej drogi transportu, która odpowiada najbardziej zdolności płatniczej towaru, jego potrzebie dostawy terminowej, warunkom bezpieczeństwa przed uszkodzeniem itp.

W zakresie dróg wodnych wewnętrznych cel ten osiągnąć być może w drodze możliwie rychłej regulacji głównej naszej arterji, Wisły; rozwój komunikacji morskiej zależy od zwiększenia środków na zakup dalszych statków; lotnictwo cywilne, będące u nas w zaczątku, opiera się również całkowicie na dotacjach państwa; tylko komunikacja autobusowa, w miarę poprawy stanu dróg, ma wszelkie widoki dalszego szybkiego rozwoju. Dla należytego uregulowania ruchu samochodowego w interesie zarówno publiczności, jak i samego automobilizmu, leży jedynie możliwie rychłe wprowadzenie w życie złożonego już ciałom ustawodawczym projektu ustawy o podatku drogowym oraz rozwiązanie kwestji reglamentacji przemysłu autobusowego.

Co do sprawy drogowej — życzyć sobie należy, aby zrealizowała się zapowiedź ministra robót publicznych, p. inż. J. Moraczewskiego, zawarta w następującej enuncjacji:

„Samochód, jako środek komunikacji, spowodował renesans dróg, ale ze znacznie większami od nich wymaganiami, niż najmielsze żądania ruchu kołowego. Jeżeli praca pójdzie dotychczasowem tempem, drogi nasze nie pozostaną w tyle za ruchem samochodowym”.

Autodrom za 12 milionów marek

Adenau, w kwietniu.

Niedaleko Kolonji, na lewym brzegu Renu, ciągnie się pasemko niewysokich gór Eifel, znanych dotychczas ze swojej nieużyteczności. Mieszkańcy kilku wiosek pędzili życie ciche i biedne, ponieważ nikt nie zaglądał w tamte strony. Strumień turystów i letników płynął dolinami Renu i Mozeli, gdzie wśród winnic i na tle starych ruin śpiewa się do upadłego „Trink Brüderlein, trink“...

Obecnie góry Eifel są Eldoradem automobilistów całej Europy. Kto ma czas i pieniądze, ten zawraca z międzynarodowej trasy Kolonja—Wiesbaden i przez Bononję i Altenahr spieszy do miasteczka Adenau, będącego podnóżkiem jedyne w swoim rodzaju autodromu, „Nürburg-Ring“.

Landrat tamtejszego powiatu, p. Creutz, rodem z Prus Wschodnich, automobilista zawołany, doszedł przed kilku laty do wniosku, że na otaczających go wzgórzach można zbudować szosę samochodową, nadającą się do wyścigów górskich i specjalnych prób wytrzymałości.

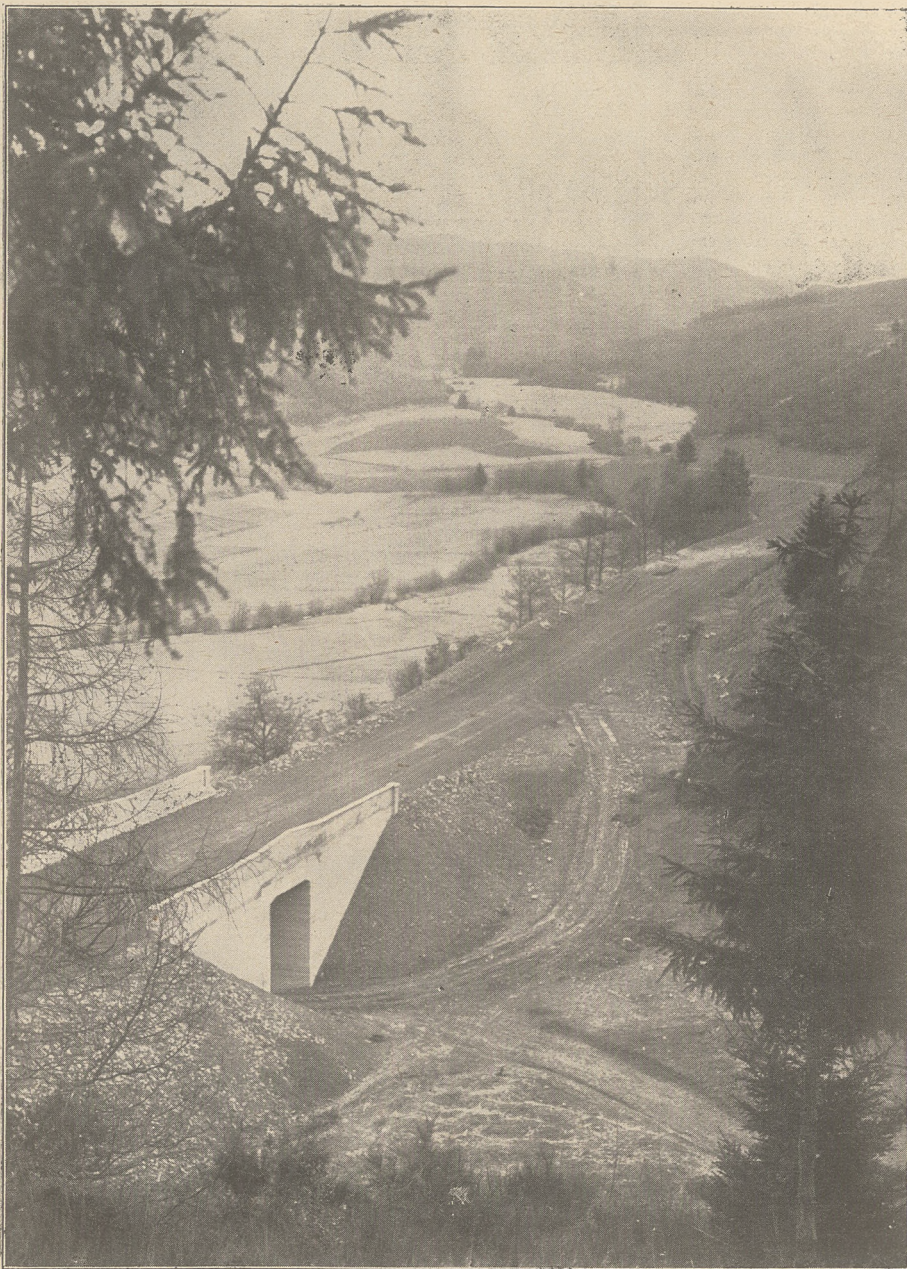
Projekt znalazł aprobatę Sejmiiku i rządu pruskiego, zaś powiatowi bezrobotni — prace, mniej więcej produktywną. W latach 1925—27 stanął sławny już „Nürburg-Ring“. Kosztował więcej, aniżeli drobnośc — dokładnie 12 milionów i 380 tysięcy marek.

„Nürburg-Ring“ jest tylko torem dla samochodów. Nie jest drogą publiczną

i pozbawiony jest pieszych, wozów chłopskich, dzieci, psów i kaczek. Figura przypomina krzywą ósemkę, mierzącą wkoło prawie trzydzieści kilometrów. Główny obwód wynosi 21, zaś drugi 7,75 km. Obwody przecinają się na najwyższym punkcie terenu, pod ruiną dawnej siedziby miejscowych raubritów, Nürburgiem, który dał nazwę autodromowi.

„Nürburg-Ring“ posiada 172 zakręty, 88 w lewo i 84 w prawo. Różnica pomiędzy najwyższym i najniższym punktem wynosi 700 metrów. Oprócz wzniesień do 17 proc. i spadków do 11 proc. (po „Nürburg-Ring“u” samochody krążą tylko w jednym kierunku) jest jeszcze specjalna jezdnia (450 metrów) o fantastycznym nachyleniu 27 proc. Samochody

bazaltowy na podkładzie smołowcowym. Pokrycie takie schnie prędko, nie jest za twarde, ani za miękkie, nie daje kurzu. Nie jest gładkie ani zbyt chropowate. Wszyscy automobilści przyznają, że jest to droga idealna. Praktycznie nie daje się zastosować wszędzie, ponieważ wymaga zbytnej pieczołowitości i kosztuje wiele.



Nürburg-Ring. Trasa wyścigowa, wznosząc się łagodnie, opuszcza dolinę.

sportowe mają prawdziwe użycie. „Nürburg-Ring“ nie jest autodromem w dosłownym znaczeniu tego wyrazu. Jest to raczej specjalna szosa samochodowa o przeciętnej szerokości dziewięciu metrów. Ostre zakręty są trochę podwyższone ze strony zewnętrznej, ale nie wyglądają jak autodromowe wiraże. Nawierzchnia jest godna uwagi. Miejscami jest beton i asfalt, przeważnie jednak żwir

nieważno przysłuży się kasie administracji obywatelskiego autodromu, gdyż — interesy tej instytucji posiadają też mniej wesołe strony. Jak już wspomniałem, budowa „Nürburg-Ring“ kosztowała przeszło 12 milionów marek. Tak wielkie koszty inwestycyjne, a również nie małe koszty utrzymania toru sprawiły, że dotychczasowa administracja obciążona była poważnymi długami. Aby zapewnić dal

Na „Nürburg-Ring“ dostajemy się za specjalną opłatą, pobieraną od samochodu. Z doliny wspinamy się wydłużoną serpentyną i podziwiamy rzadki w Niemczech „dziki krajobraz“. Różnoliste drzewa i krzewy rozrzucone są w nieladzie, zaś łąki nie są geometrycznymi figurami. Koszt budowania podobnej drogi tłumaczy nam nadzwyczajną różnorodność terenu. Mijamy lasy i jesteśmy na plażach, gdzie wzdłuż szerokiego na 20 metrów startu ciągną się trybuny, pawilony dla sędziów, garaże i warsztaty. Po betonowej ścieżce sunie kremowy Mercedes, model „S. S.“. W sekundach przebył prawie trzy kilometry prostej trasy i niebawem zniknął. Po chwili mignął jeszcze raz przez drzewa i tyle było go widać. Sportowcy trenują do wielkiego wyścigu o 100.000 marek, który rozegrany będzie w dniu 14 lipca. Fatyga może się opłacić.

Wyścig ten, według przewidywań organizatorów, ma przyciągnąć na „Nürburg-Ring“ niezliczone tłumy ciekawych, — co

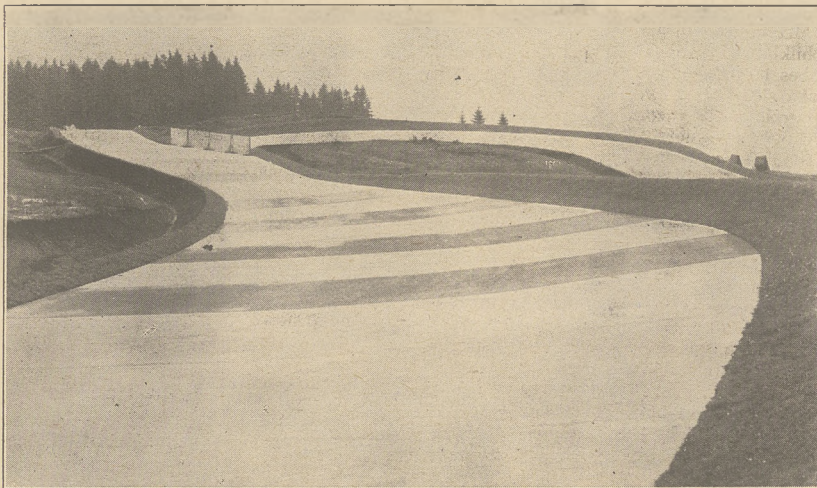
szce istnienie pożytecznej zresztą instytucji i rozszerzyć zastęp zainteresowanych, założono w tych dniach spółkę pod firmą „Nürburg-Ring G. m. b. H.“ z kapitałem zakładowym 100 000 marek, której zadaniem będzie spłacenie długów powiatu Adenau w sumie 1,5 milionów marek, jak też i wszystkich innych długów, ciężących na „Nürburg-Ring“; poza tem towarzystwo to winno się wystarać o dalsze pół miliona marek na konieczne naprawy toru, bez których tegoroczne wyścigi nie mogłyby się wcale odbyć.

Tak więc „Nürburg-Ring G. m. b. H.“ przejmie ogółem około 4 milionów marek długu. Udziałowcami nowej spółki są: Rzesza Niemiecka z udziałem 40 procent, Prusy z udziałem 30 procent, prowincja Nadreńska z udziałem 9 procent, powiat Adenau z udziałem 1 procent, a wreszcie Niemiecki Związek Przemysłu Samochodowego (Reichsverband der Automobilindustrie) z udziałem 10 procent i Automobilklub von Deutschland oraz Allgemeiner Deutscher Automobil-Club z udziałem po 5 procent. Przystąpienie do spółki Związku Przemysłu Samochodowego wywołało w całej prasie samochodowej żywe komentarze, gdyż Związek ten krótko przedtem uchwalił, że jego członkowie w roku bieżącym nie będą wysyłać maszyn na żadne wyścigi, ani też na rajdy wytrzymałości. Wtajemniczeni twierdzą, że uchwała ta będzie też miała znaczenie wylącznicze tylko teoretyczne.

Mimo wszystkich tych trudności finansowych, kierownik nowej spółki administracyjnej, mjr. Böhmer, jest jaknajlepszej myśli, a optymizm swój opiera na obszernym kalendarzu sportowym tegorocznym i na licznych zamówieniach toru na próby wytrzymałości przez fabryki samochodowe, nawet zagraniczne. Przewidywania mjr. Böhmera zdają się być zupełnie uzasadnione, w każdym razie wskazywałyby na to ożywiony trening przedwyścigowy. Przekonywujemy się o tem raz jeszcze naocześnie i po przeszło



Nürburg-Ring. Nagła niespodzianka: zamiast szosy żwirowanej — tor betonowy.



Nürburg-Ring. Tuż przed metą tor rozszerza się nagle do szerokości 20 metrów. W głębi po prawej wylania się odcinek specjalnego toru doświadczalnego o wzniesieniu 27 procent.

półgodzinnej jeździe jesteśmy z powrotem u punktu wyjścia. Pozwalamy sobie na jeszcze jedno okrążenie toru pełnego niespodzianek i zmieniających widoków, poczem już zwyczajną drogą wracamy do pobliskiego Adenau. — W otwartym samochodzie jeszcze zimno, chociaż wiosną nietylko czuć w powietrzu, ale już widać w przyrodzie.

Dr. S. B.

Nürburg-Ring 1929

(sp) Kalendarz sportowy niemieckiego toru „Nürburg-Ring“ na rok 1929 przedstawia się jak następuje:

21 kwietnia. — Bieg regularności o Puchar Nadreński (motocykle).

9 maja. — Złoty Wieniec Nürburg-Ring'u (motocykle) („Motorsportklub, Kolonja).

26 maja. — Wyścig Eifel (samochody sportowe i motocykle).

30 maja. — Bieg regularności Zachodu (samochody turystyczne).

4—17 czerwca. — II. Bieg regularności ADAC'u (pojazdy motorowe wszelkiego rodzaju).

30 czerwca. — IV. Bieg regularności w Eifel (samochody turystyczne).

14 lipca. — Grand Prix des Nations (samochody sportowe (Automobilklub von Deutschland).

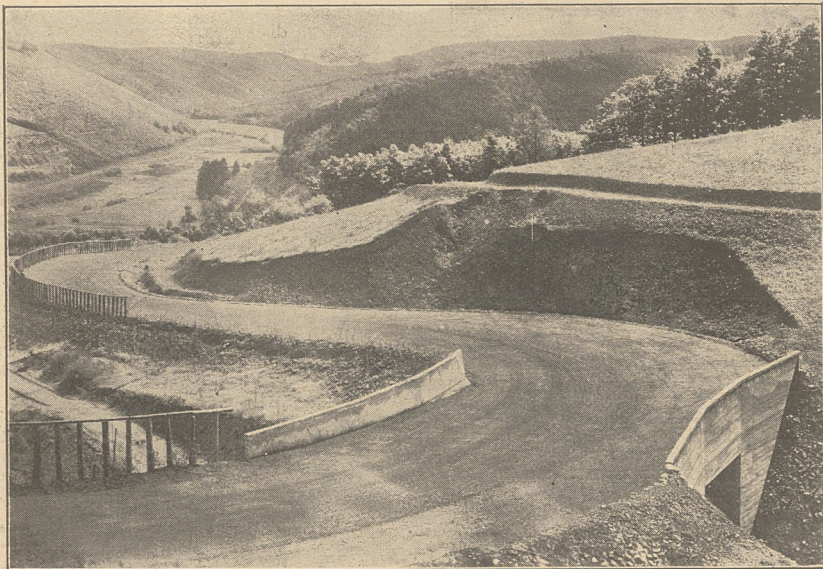
28 lipca. — Grand Prix Niemiec dla motocykli.

25 sierpnia. — Ośmiogodzinny bieg regularności ADAC'u (samochody turystyczne).

9 września. — Mistrzostwo zachodnie dla motocykli.

14 września. — Wyścig VI. turnieju samochodowego w Bad Neuenahr (samochody sportowe i motocykle).

(Po lewej:) Nürburg-Ring. Miejscami tor pnie się ku górze w zawrotnych serpentynach.

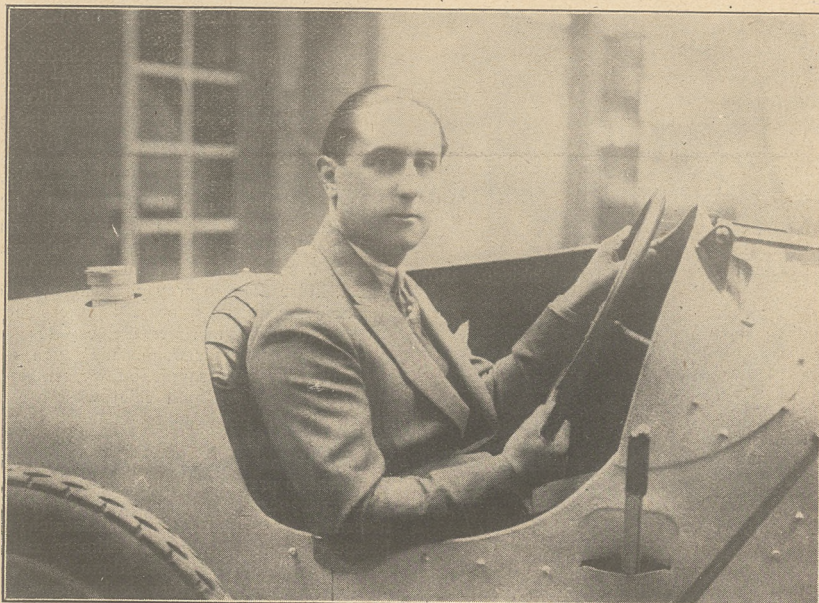


Na torach wyścigowych

Sezon wyścigów automobilowych w Anglii został zapoczątkowany oficjalnym otwarciem słynnego autodromu w Brookland. Otwarcie to odbyło się przy jaknajlepszej pogodzie, w obecności tłumów publiczności. Na trybunach zasiadło przeszło 40 000 osób, podczas gdy w „parkingu“ naliczono przeszło 5 000 samochodów. Tak wielki natłok ciekawych spowodowany był w mniejszej mierze biegiem „handicap“ o Złoty Puchar dla samochodów wyścigowych, jak raczej zapowiedzia Kaye Don'a, że podejmie próbę ustanowienia nowego rekordu szybkości na tym torze. O pomyślnym wyniku tej próby donosiliśmy w poprzednim numerze „Samochodu“. Bieg o Puchar Złoty na dystansie 11 km zakończył się zdecydowanym zwycięstwem nowego typu 8-cylindrowego „Bugatti“ z kompresorem, po trudnej walce z „Delage'm“ kapitana Millera, podczas gdy ciężkie 12-to cylindrowe samochody wyścigowe „Sunbeam“ Bouts'a i „Delage“ Turner'a od samego początku żadnych nie miały szans. W biegu samochodów lekkich zwyciężył po trudnej walce Dykes na „Alvis“ (z napędem na przednie koła), osiągając szybkość przeciętną 163,55 km/g.

Równocześnie i Francja miała swoją atrakcję, a był nią „Meeting d'Antibes-Juan-Les-Pins“, jedna z najbardziej znanych imprez motorowych na Riwierze. Meeting ten zorganizowany przez Automobilklub d'Antibes-Juan-Les-Pins, miasto Antibes i zarząd kasy na w Juan-Les-Pins, odbywa się na tak zw. Circuit de la Garoupe, niezwykle trudnej szosie górskiej o niezliczonych ostrych i niebezpiecznych zakrętach. Ogólna długość jednego okrążenia wynosi około 4 km. Na „Meeting d'Antibes“ składają się 3 biegi, a więc bieg motocyklowy na 20 okrążeniach trasy, bieg o Grand Prix du Conseil General dla samochodów na 25 okrążeniach trasy i, w następny dzień, bieg o Grand Prix International du Cap d'Antibes, który rozgrywa się na dystansie 305 km, to jest na 75 okrążeniach trasy.

Rozgrywek poszczególnych biegów meetingu cały europejski świat sportowy oczekiwał z niezwykle zainteresowaniem, gdyż zapowiadał się tam niezwykle zacięty pojedynek



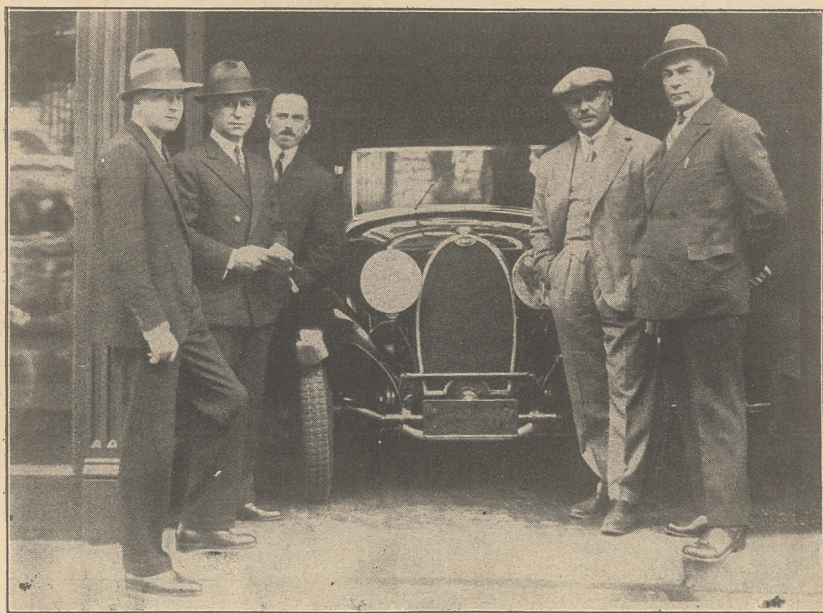
André Lepori zwyciężył w biegu o Grand Prix International du Cap d'Antibes na samochodzie Bugatti 2000 ccm, ustanawiając nowy rekord toru. Fot. Londyński

między markami „Bugatti“ i „Alfa Romeo“ (i to nietylko, jak zazwyczaj, w kategorii 1 500 ccm, lecz także w kategorii do 2 000 ccm) i ciężka walka pomiędzy stalymi przeciwnikami, jakimi są „Amilcar“ i „Salmson“. Rzeczywiście też wszystkie te marki stały się z najlepszymi swymi kierowcami, a żądna sensacji publiczność, która przybyła na tę imprezę nie miała czego żałować, tembardziej, że trybuny ustawiono bardzo pomyślowo tak, iż zasiadając na nich, można było obserwować bieg równocześnie na kilku wyżej i niżej przebiegających serpentynach. W Grand Prix dla motocykli na dystansie 80 km, który zgro-

madził 80 konkurentów, zwyciężył w kategorii 175 ccm Hommaire na „Monet Goyon“ w 1 g. 20 m. 2 sek., osiągając szybkość przeciętną 61 km/g. Drugie miejsce zajął Rospide na tej samej marce w czasie dłuższym o 2 m. 25 sekund. W kategorii 250 ccm na pierwszym miejscu znalazł się Ghersi na „Moto-Guzzi“ w 1 g. 15 m. 52 sek., z szybkością średnią 64,380 km/g, a jako drugi minął metę Sartoris na „Motosacoche“ w 1 m. 12 sek. później. W kategorii 500 ccm zwyciężył Boetsch na „Magnat Debon“ w 1 g. 09 min. 33 sek., z szybkością średnią 70,110 km/g, podczas gdy drugie miejsce uzyskał Dawson na „Terrot“ w 1 g. 10 m. 36 sek. Na czele kategorii 350 ccm stanął Meyer na motocyklu własnej konstrukcji w 1 g. 15 m. 10 sek., podczas gdy drugie miejsce zajął Bauwens na „Magnat Debon“ z różnicą 53 sek. W biegu motocykli z przyczepkami zwyciężył w kategorii 600 ccm Laos na „Brough Superior“ (czas 1 g. 24 m. 03 sek.), a w kategorii 1 100 ccm Couvelier na „Terrot“ (czas 1 g. 27 m. 56 sek.).

W biegu dla samochodów wszelkich kategorii bez kompresora o „Grand Prix du Conseil General“ zwyciężył Etancelin na samochodzie „Bugatti“ 2 500 ccm, pokrywając 25 okrążeń trasy w 1 g. 22 m. 53 sek., to jest z szybkością średnią 73,650 km/g. Następne miejsca zajęli Zanelli na „Bugatti“ 2 000 ccm (1 g. 20 m. 41 sek.), Signoret na „Salmsonie“ 1 100 ccm (1 g. 28 m. 18 sek.). Jourdan na „Salmsonie“ 1 100 ccm i de Kreuznach na „Bugatti“ 1 500 ccm.

Bieg o „Grand Prix International du Cap d'Antibes“ był niezwykle emocjonujący i pełen nieoczekiwanych wypadków, tak więc na wstępie dowiedziano się, że znany zawodnik niemiecki Stuck na „Austro-Daimlerze“ nie weźmie udziału, gdyż rozbił swój samochód podczas treningu. Drugą niespodziankę spowodowało silne słońce i niezwykle wysoka temperatura powietrza. Organizatorzy meetingu, aby uniknąć kurzu, polecieli poleć trasę gudsonem, niestety jednak uczyniono to dopiero na kilka dni przed biegiem i preparat smolowcowy nie zdążył jeszcze wsiąknąć (Dokończenie na str. 11-tej.)



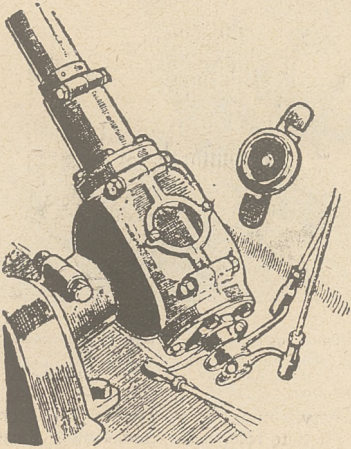
Drużyna wyścigowa fabryki Bugatti udala się w tych dniach na trening do wyścigu o Targa Floria. Na rycinie widzimy nowy typ samochodu „Bugatti“, przeznaczony na ten wyścig. Po prawej konstruktor p. Ettore Bugatti. Fot. Londyński

Ostatnia rewija przed sezonem

Salon automobilowy w Genewie. — Bilans techniki samochodowej.

Genewa, w marcu.

Właściwe wielkie pokazy przemysłu samochodowego, a raczej nowych typów na rok 1929 mamy już dawno poza sobą. Paryż pokazał nam wszystkie „niespodzianki“, zgotowane przez poszczególne firmy swym odbiorcom — a także konkurencji; widzieliśmy tam wszystkie nowości amerykańskie, jak i postępowe pomysły konstruktorów francuskich. Londyn dał nam generalny przegląd doskonale rozwiniętego przemysłu angielskiego, znów



W samochodach Hispano-Suiza filtr do ropy umieszczono w osłonie kierownicy.

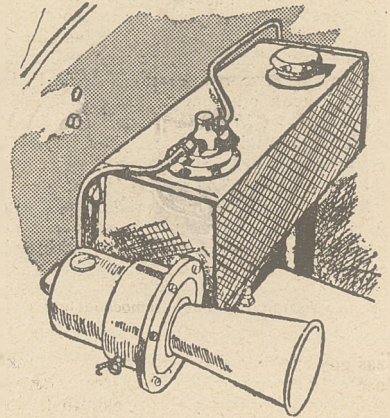
w towarzystwie nowości amerykańskich, które spotkaliśmy poraz trzeci w Berlinie wraz z pokazem nowych typów niemieckich. W Rzymie czekały nas nowe konstrukcje nieliczne, lecz bardzo żywotnych i pomysłów fabryk włoskich, które dotychczas z powodzeniem zdołały się przeciwstawić inwazji amerykańskiej, słowem — wszelkie kraje, posiadające poważnie rozwinięty przemysł samochodowy pokazały wszystko, co miały do pokazania.

Zdawałoby się więc, że Salon Automobilowy w Genewie jest imprezą o znaczeniu raczej lokalnym, nie posiadającą zresztą poważniejszej wartości. Że tak nie jest, dowodzi tego najlepiej niezwykle liczny udział przemysłu samochodowego całego świata, czyż można bowiem przypuszczać, że obecność poszczególnych marek w Salonie ma swój powód jedynie w osobistych sympatiach przemysłu samochodowego do kierownictwa wystawy? Znamy dostatecznie wyrachowanie potentatów samochodowych, aby zrozumieć całą śmiešność podobnego twierdzenia. Rzeczywiście też znaczenie Salonu Automobilowego w Genewie ma uzasadnienie bardzo głębokie.

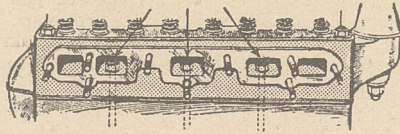
Trzy główne wystawy samochodowe — w Paryżu, w Londynie i Berlinie — odbyły się jesienią, dzieli nas od nich okres kilku miesięcy, w którym wydziały konstrukcyjne poszczególnych fabryk zapewne nie były bezczynne. Nowości spotkane w konstrukcjach konkurentów na niejedną nową naprowadziły myśl, i aczkolwiek nie można już było dokonywać zmian zasadniczych w zapoczątkowanej już fabrykacji seryjnej, to jednak ulepszano jeszcze w szczegółach, wyglądano niedociągnięcia, które dopiero przy porównaniu z konkurentami rzucały się w oczy. I jeszcze jedno. W Paryżu, Londynie, Berlinie, czy też Rzymie, w stolicach państw, posiadających silnie rozwinięty przemysł samochodowy, ten ostatni siłą rzeczy nadawał ton całej wystawie, zaciemniając do pewnego stopnia konkurencję zagraniczną. Chęć spotkania się w równych warunkach na terenie neutralnym, celowość powtórnego przypomnienia się odbiorcom tuż przed rozpoczęciem sezonu sprzedaży, i konieczność zademonstrowania ostatnich drobniawych ulepszeń — wszystko to zadecydowało o pełnym sukcesie Salonu Automobilowego w Genewie, który zasługuje w całej pełni na miano „Ostatniej rewiji“.

Wzorem Paryża w roku bieżącym podzielono Salon genewski na dwie części, z których pierwsza obejmowała wystawę samochodów osobowych, druga zaś zawierać będzie wystawę samochodów ciężarowych, motocykli i —

carja jest reprezentowana przez jedną jedyną markę samochodową — „Martini“. Przemysł samochodowy w Szwajcarii nigdy jakoś nie miał szczęścia i zakładane tam od czasu do czasu fabryki samochodów zniknęły po krótkim istnieniu, a w rezultacie utrzymała się tylko firma „Martini“, która zarazem jest jedną z najstarszych fabryk samochodów, gdyż istnieje od roku 1897. Wyrabia ona jeden typ o pojemności cylindrów 3 000 ccm, o którym zresztą niewiele ciekawego można powiedzieć. Robi on wrażenie dość ciężkie i niema w so-



Aby zapewnić silnikowi dostateczną ilość paliwa, „mami“ otrzymały bardzo wielkie rozmiary.



Śruby, przytrzymujące głowicę cylindrów, w niektórych silnikach ukryte są w rurach ssących.

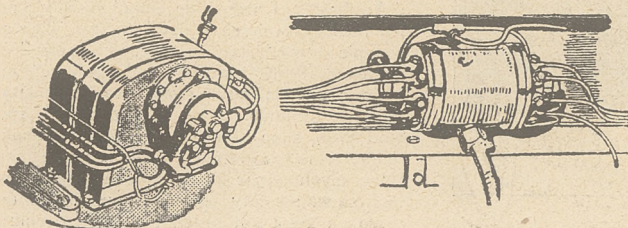
dla ożywienia tej części — samolotów komunikacyjnych, a przede wszystkim sportowych. Podział ten wywołał zresztą wielkie niezadowolone firm motocyklowych, które poczuły się upośledzone zestawieniem motocykli i samochodów ciężarowych i częściowo wycofały swoje zgłoszenia. Druga część Salonu otworzy swe podwoje dopiero w dniu 28 kwietnia.

Salon samochodów zgromadził niemniej jak 76 marek samochodowych, z czego przypada 31 na Amerykę, 22 na Francję, 8 na Niemcy, 7 na Włochy, 3 na Anglię i po jednej na Czechosłowację, Austrię i Szwajcarię. Wystawę uzupełniają jeszcze niezliczona ilość wystawców z zakresu akcesoriów samochodowych. Jak wynika z powyższego zestawienia, Szwaj-

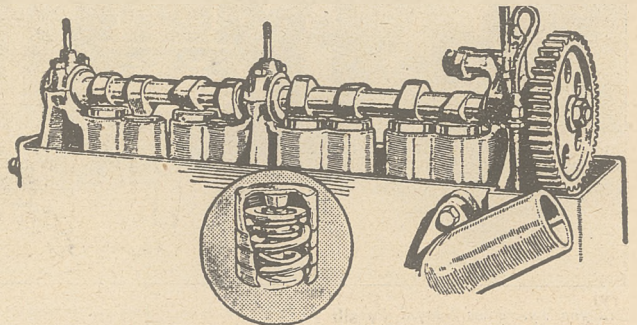
carja jest reprezentowana przez jedną jedyną markę samochodową — „Martini“. Przemysł samochodowy w Szwajcarii nigdy jakoś nie miał szczęścia i zakładane tam od czasu do czasu fabryki samochodów zniknęły po krótkim istnieniu, a w rezultacie utrzymała się tylko firma „Martini“, która zarazem jest jedną z najstarszych fabryk samochodów, gdyż istnieje od roku 1897. Wyrabia ona jeden typ o pojemności cylindrów 3 000 ccm, o którym zresztą niewiele ciekawego można powiedzieć. Robi on wrażenie dość ciężkie i niema w so-

bie nie postępowego, odznacza się natomiast niezwykle precyzyjnym i starannym wykonaniem i — dość wysoką ceną. Wszystkie niemal marki samochodowe zagraniczne opisywano już w „Samochodzie“ z okazji Salonów poprzednich, powtarzanie i wyliczenie wszelkich typów niebardzo by więc było celowe, natomiast niezwykle liczne zgromadzenie wszelkich typów samochodowych doprasza się wprost o zestawienie całokształtu reprezentowanych tam tendencji konstrukcyjnych i ustalenie — że tak się wyrażę — bilansu technicznego techniki samochodowej na rok 1929.

Mimo pozornej różnorodności typów przejawia się wszędzie niezwykle silna tendencja ku normalizacji i to narazie normalizacji typu przeciętnego pojazdu użytkowego. Normalizację części spotykamy do pewnego stopnia jedynie w Stanach Zjednoczonych, gdzie niektóre fabryki kupują od fabryk specjalnych kompletne bloki silnikowe, osie tylne, osie przednie, skrzynki biegów itp. Na terenie europejskim dążenia te objawiają się w stwo-

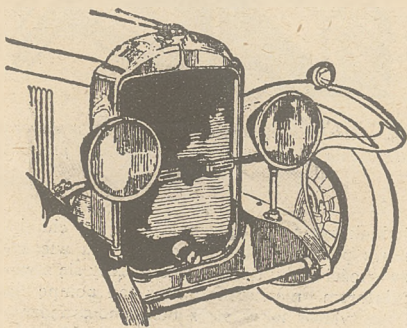


Instalacja dla centralnego smarowania podwozia oraz obszerna „mami“ w samochodach Mercedes-Benz.

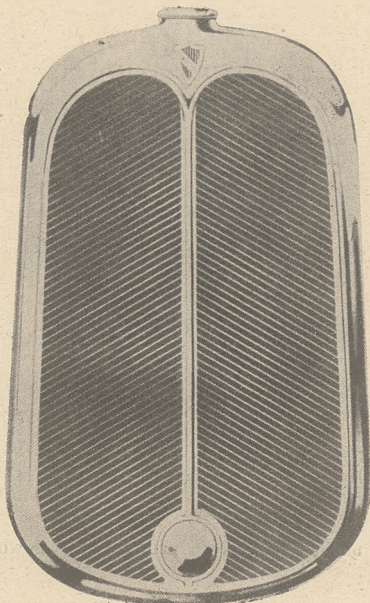


Nowoczesny rozrząd zapomocą wału noskowego ponad głowicą z bezpośrednim uruchamianiem zaworów.

zeniu biura normalizacyjnego, francusko-belgijsko-włoskiego i w pracach w zakresie automobilizmu niemieckiego „Normenausschuss“. Normalizacja typów występuje najwyraźniej przy porównywaniu pojazdów bez karoseryj, większość bowiem podwozi wykazuje identyczne cechy zasadnicze za wyjątkiem niektórych tylko samochodów, reprezentujących kierunki wybitnie postępowe. Dla ogółu konstruktorów samochodów przestał być maszyną, robioną „na miarę“ dla amatorów, a stał się wyraźnie przyrządem dla zyskania czasu. Takie postawienie sprawy wymagało spełnienia trzech zasadniczych warunków, któremi są: łatwa obsługa maszyny, małe wymagania tej ostatniej pod względem obsługi i jaknajwiększa wydajność przy łatwym kierowaniu. Pod-



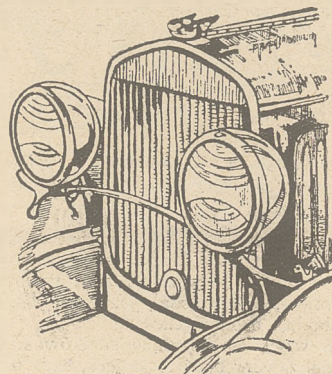
Nowy kształt chłodnicy samochodów Buick.



Chłodnica samochodu Oakland, typ 1929.

od silników 4-oro cylindrowych. Praktycznie dają one niezwykle korzyści przez bieg zrównoważony i bez wstrząsów — nawet przy najniższych obrotach — dzięki czemu przekładanie biegów ogranicza się do minimum.

Silnik 4-oro cylindrowy spotykamy, z małymi wyjątkami jedynie poniżej 2 000 ccm. Tutaj jednak, wskutek jego niezwyklej ekonomji, nie łatwo go będzie zastąpić. Powyżej 4 000 ccm znajduje się domena silników 8-mio cylindrowych, które w ub. roku rozmnożyły się wprost nieprawdopodobnie. Stan ten można przyjąć jako stan stały, gdyż w tej klasie pojazdów mniej już decyduje cena, a jedynie zwiększone udogodnienia przy prowadzeniu



Chrysler również zastosował nową oryginalną chłodnicę.

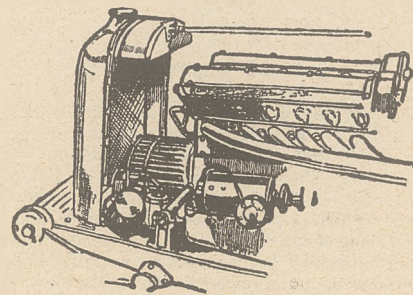
czas gdy spełnienie każdego z tych warunków osobno było niezbyt trudne, to jednak wzajemne ich ustosunkowanie w ostatnich latach stało się powodem niezliczonych kłopotów. Dopiero poważne kryzysy przemysłowe ostatniego czasu zmusiły konstruktorów do ponow-

podchwycony przez Amerykan, stosujących obecnie również silniki mniejsze o większej wydajności.

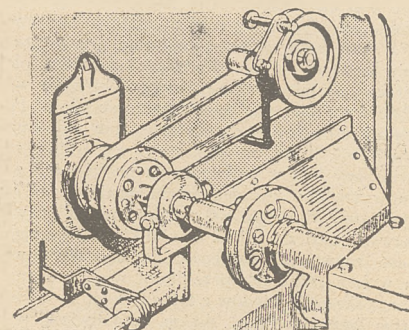
Dzisiejszy przeciętny samochód użytkowy różni się niezmiernie od samochodu sportowego. Jest on więc po pierwsze w przeszło 95-ciu procentach zaopatrzony w karoserje zamknięte i nie osiąga też takich szybkości, jakich możnaby się spodziewać po jego rozmiarach. Szybkość 100 do 110 km/g. jest tutaj maksimum, wzamian zato jednak na biegu bezpośrednim bez trudności można jechać z szybkością 5 km/g. Resorowanie jest bardzo miękkie i działa doskonale przy szybkościach normalnych. Pod względem mocy silnika większość samochodów użytkowych figuruje w kategoriach od 1 500 do 3 500 ccm, jednakże przy starannej konstrukcji dostateczne walory jazdy znajdujemy aż w dół do 1 100 ccm, przy czem pod względem akceleracji i zdolności pokonywania wzniesień różnicę pomiędzy większymi a mniejszymi pojazdami są minimalne. Poza stosunkiem przekładni w napędzie tylnym decyduje tu stosunek ogólny efektywnej mocy silnika do wagi pojazdu, przy czem przeciętnie stosunek ten przedstawia się jak 1 do 28.

Samochody od 2 000 do 4 000 ccm wyposażone są prawie bez wyjątku w silniki 6-cio cylindrowe. Rozwiązanie to odpowiada najlepiej wymogom teoretycznym, gdyż osiąga się w ten sposób bardzo korzystną wydajność termiczną i mechaniczną przy danych wielkościach cylindrów. Przez zastosowanie nowoczesnych metod fabrykacji masowej dzisiejsze silniki 6-cio cylindrowe są niewiele droższe

maszyny. Silnik 8-mio cylindrowy odgrywa więc dziś tę rolę, jaką przed dwoma i trzema laty odgrywał silnik 6-cio cylindrowy. Początkowe trudności w budowie silników 8-mio cylindrowych, objawiające się w niekorzystnym rozdzielaniu mieszanki, jak i w powstawaniu



Typowy silnik sportowy z kompresorem i podwójnym wałem rozrządczym nad głowicą.



Ciekawy sposób napędzania licznika w samochodach sportowych Bugatti.

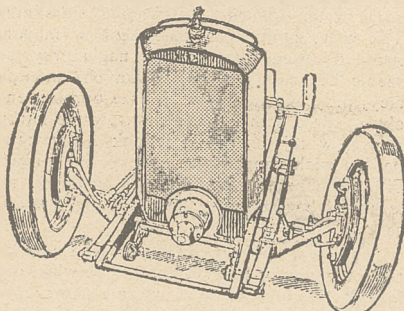
nego sprawdzenia swych kalkulacyj konstrukcyjnych, a w rezultacie większość z nich stanęła mimowoli na wspólnym stanowisku. Europejczycy stwierdzili, że można się wiele nauczyć od Amerykan, Amerykanie zaś nauczyli się doceniać europejskie wymogi konstrukcyjne.

Za wzorem amerykańskim większość przemysłu europejskiego podniosła zdolność swych samochodów do ruchu miejskiego, który obecnie wymaga przedewszystkiem wielkiej akceleracji przy łatwej obsłudze, przy czem szybkość maksymalna nie odgrywa już tak wielkiej roli, jednakże w Europie ten sam rezultat osiągnięto innymi środkami, podczas bowiem gdy Amerykanie osiągnęli to przy pomocy nadmiernej mocy silników i lekkich karoseryj, to w Europie te same wyniki uzyskano przez podniesienie obrotów silnika i rozległe zastosowanie metali lekkich w budowie pojazdu. Ten punkt widzenia został natychmiast

drgań wału korbowego, zostały definitywnie pokonane.

Wydajność silników w stosunku do pojemności podniosła się znacznie i przekracza dziś bardzo często 20 KM na 1 000 ccm i to przy motorach turystycznych. Rezultat ten osiągnięto poczęści przez powiększenie stosunku sprężania, które dochodzi do 1:5½, a w niektórych samochodach specjalnych do 1:7. Te ostatnie wymagają oczywiście specjalnego paliwa niedetonującego, lub też dodawania do benzyny zwykłej preparatów antidetonacyjnych.

Drugim czynnikiem, wywierającym wielki wpływ na podniesienie wydajności silników jest podwyższenie ilości obrotów na minutę. I tutaj posuwamy się coraz dalej, a nawet przy wyraźnych silnikach użytkowych, u których wielką wagę odgrywa długożywość, spotykamy maksymalne obroty 3 500 na minutę. Prawie wszystkie silniki przekraczają 3 000 obrotów na minutę, która to cyfra przed kil-



Nowy 8-mio cylindrowy Amilcar wyposażony jest w obniżoną oś przednią.

ku laty uchodziła za najwyższą dopuszczalną granicę przy silnikach turystycznych.

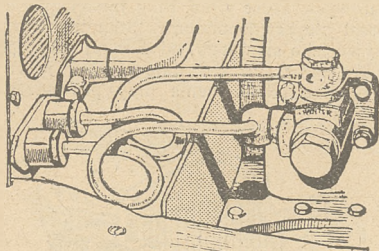
Kryzys finansowy i trudności wewnętrzne, nie pozwalające na kosztowne próby, odwróciły nieco uwagę konstruktorów od problemu silników kompresorowych, istniejące natomiast konstrukcje wykazały pełną swą sprawność. Najnowsze typy kompresorów są znacznie uproszczone tak, że doskonały ten środek na podniesienie wydajności i elastyczności

W ogólnej konstrukcji silnika rzuca się w oczy tendencja lania bloku cylindrów w jednej sztuce z górną częścią karteru. Ten system budowy, pochodzący z Ameryki, umożliwia równocześnie potaniecie fabrykacji przy zwiększonej odporności i lepszym wyglądzie bloku, natomiast konstrukcje te stwarzają pewne niedogodności przy wszelkich naprawach i rewizjach silnika. Dla zmniejszenia wagi, niektórzy konstruktorzy stosują dla całego bloku cylindrów odlew ze stopu metali lekkich, przyczem w cylindrach wprasowuje się cienkie puszki stalowe. Najnowszą zdobyczą jest hartowanie puszek tych przez nitrowanie, które w stosunku do cylindrów lanych przedłuża żywot ich kilkakrotnie. Metody te oczywiście wchodzą tylko w rachubę dla wyrobów bardzo drogie.

Poza ulepszeniami w wewnętrznej konstrukcji bloku widzimy znaczne ulepszenia we wszystkich jego częściach. Odnosi się to przede wszystkim do układu rur ssących silnika wielocylindrowego. Przez specjalne ich ukształtowanie unika się wzajemnego przeszkadzania sobie cylindrów, często zaś spotykamy podgrzewanie mieszanki, które reguluje się ręcznie, a w niektórych wypadkach nawet automatycznie, zależnie od ustawienia przepustni-

ny przy niektórych silnikach o wielkich przekrojach cylindrów, gdyż system ten przyczynia się do znacznie szybszego i równomierniejszego spalania mieszanki.

Wielką wagę przykłada się do skuteczności chłodzenia. Przy zwiększeniu pojemności chłodniczej i zastosowaniu termostatów lub też żaluzji okazało się, że chłodzenie systemem „termosyfon“ jest zupełnie dostateczne nawet przy silnikach o średniej mocy, poza-

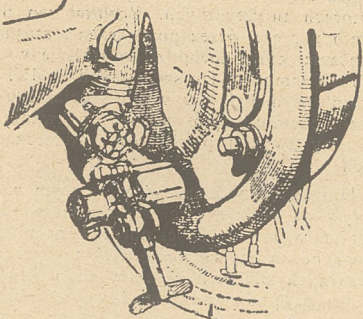


Ciekawa instalacja dla włączania i wyłączania chłodnicy dla oliwy zależnie od pory roku.

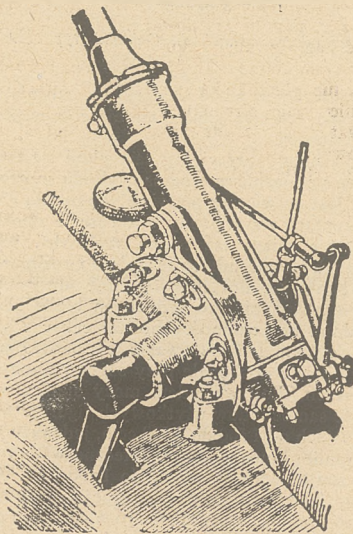
silnika w niedługim czasie znajdzie zapewne zastosowanie także w samochodach tańszych, chyba — że w międzyczasie zasada dieslowska zdola stworzyć sobie silną pozycję w zakresie samochodów osobowych.

Pod względem rozrzadu silników stosuje się nadal zawory bądź to stojące, bądź to wiążące, przyczem ilościowo reprezentanci obu grup mniej więcej się równoważą. Przy zaworach stojących stosuje się prawie wyłącznie głowice typu „Ricardo“, lub też jedną z licznych jej odmian, przyczem wszystkie bez wyjątku są do zdejmowania. Przy zaworach wiążących spotykamy coraz częściej wał rozrządczy ponad głowicą, przyczem zazwyczaj napęd uskutecznia się od strony tylnego, spokojniej pracującego końca wału korbowego, uzyskując w ten sposób bieg bezszelestny. Rozrząd suwakowy spotykamy wyłącznie u wysoko wartościowych samochodów luksusowych.

Tłoki ze stopów metali lekkich są dziś rzeczą rozumiejącą się samą przez się. Poza tłokami ze stopów aluminium nierzadko już używa się tłoków ze stopów magnezu, którego waga specyficzna jest jeszcze prawie o połowę mniejsza. Początkowo niedogodności tłoków z metali lekkich, jak np. nadmierne rozszerzanie się pod wpływem ciepła, usunięto przez specjalny kształt tłoków, lub też wkładki z metali innych o bardzo niskim współczynniku rozszerzalności. Nowe metody obróbki zapewniają tłokom tym trwałość, nie ustępującą w niczem starym tłokom żelaznym. Stopy metali lekkich zyskują nawet coraz więcej terenu przy fabrykacji korbowodów. Wały korbowe posiadają naogół po jednym łożysku pomiędzy korbami tak, że w silniku 6-cio cylindrowym wał korbowy obraca się w 7-miu łożyskach, a przy silnikach 8-mio cylindrowych w 9-ciu łożyskach.



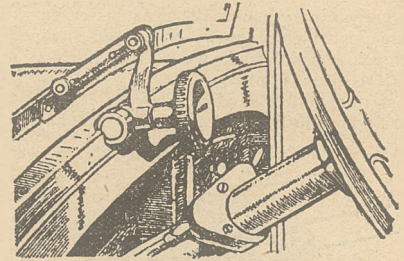
Prosty i wygodny sposób regulowania hamulców w 6-cio cylindrowym samochodzie Peugeot.



Niektóre samochody nowoczesne stosują konstrukcję kierownicy, umożliwiającą zmianę jej pochylenia.

cy. Zastosowanie rur ssących o przekroju kwadratowym powoduje, że benzyna skondensowana na dnie rury ssącej ulatnia się szybko. Naogół, za wzorem amerykańskim, przekroje rur ssących zwięzły się znacznie, gdyż w ten sposób regulacja silnika na mniejszych obrotach jest znacznie łatwiejsza. Karburatory są prawie bez wyjątku zaopatrzone w ulepszone klapy startowe, jak również w małe pompki, które przy nagłym pociśnięciu akceleratora doprowadzają dodatkową benzynę, zapobiegając w ten sposób „zadławieniu“ się silnika. Tak więc, zgodnie z dzisiejszymi wymogami ruchu ulicznego, uzyskujemy nagle przyspieszenie bez żadnych „rafinowanych“ manipulacji przy akceleratorze. Dalsze uproszczenie obsługi daje nam łatwe demontowanie karburatora, w tej dziedzinie jednak Amerykanie bardzo wiele mogli się nauczyć od Europy. Filtr do benzyny, jak i filtr do powietrza należą dziś bezwzględnie do normalnego wyposażenia silnika.

Zapłon w obecnej chwili rozwija się na korzyść zapłonu od baterji pomimo, że większość fabryk europejskich trwa wiernie przy zapłonie z magneta. W przyszłości największe szanse będzie miała kombinacja obu systemów. Narazie wprowadzano zapłon podwój-

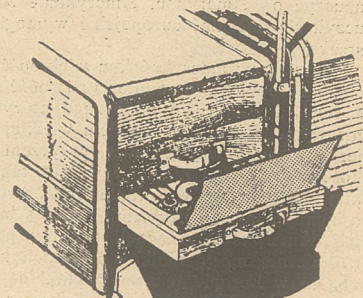


W samochodach Donnet spotykamy praktyczne urządzenie dla otwierania i zamykania przedniej szyby.

jednak sympatie przechylały się ku chłodzeniu z pompą wodną. Pompę tę, dla większej zwartości bloku bardzo często łączy się z wentylatorem, nierzadko nawet tak pompę jak i wentylator łączy się z blokiem, napędzając obie te części bezpośrednio przez wał noskowy nad głowicą. Chłodnice są wyższe i waższe, jak w roku ubiegłym, a przy wielkiej liczbie samochodów spotykamy żaluzje otwierane i zamykane automatycznie przez termostat. Tak więc należy stwierdzić, że niezwykła doniosłość utrzymania właściwej temperatury silnika została uznana w jaknajszerszych granicach.

Smarowanie prawie bez wyjątku odbywa się pod ciśnieniem. Aby uchronić olej przed zanieczyszczeniem przez mieszankę benzynową stosuje się ogólnie dokładne przewietrzanie karteru, przeprowadzając zarazem olej przez specjalne regeneratory, w których wydziela się benzynę przez ogrzanie oleju. Poza-tem stosuje się często specjalne chłodnice do oliwy. Silnik w większości wypadków zawieszony jest w podwoziu na podkładach gumowych, aby uniknąć przenoszenia drgań na podwozie. Sprzęgło i skrzynka biegów prawie zawsze tworzą całość z silnikiem. Sprzęgło jest zazwyczaj tarczowe jedno-warstwowe, a w konstrukcjach przekładni wielkie szanse mają skrzynki biegów z tak zwanym „podwójnym bezpośrednim“, które umożliwiają wygodną i bezszelestną jazdę tak na trzecim jak i na czwartym biegu.

Dla obniżenia punktu ciężkości pojazdu liczni konstruktorzy powrócili do napędu tylnego zapomocą ślimaka, który w ostatnim czasie został tak daleko ulepszony, że pracuje z dostateczną wydajnością mechaniczną. Typem pośrednim pomiędzy napędem przez



W samochodach Hala fabryka umieszcza niezwykle wygodną skrzynkę dla narzędzi.

kolo zębate i przez ślimak jest amerykański napęd hypoidalny, u którego oś napędowa kółka stożkowego umieszczona jest poniżej linii centralnej koła napędzanego.

System lamanych osi znalazł nowych zwolenników i rzeczywiście też nie można mu odmówić bardzo poważnych zalet, jak np. znaczne zmniejszenie wagi nieresorowanej, obniżenie punktu ciężkości pojazdu itp. Niestety na koncie ujemnym figurują bardzo poważne koszty fabrykacyjne tej konstrukcji.

W interesie przejrzystego układu podwozia odstąpiono zupełnie od stosowania drążków reakcyjnych, przekazując ich funkcje w coraz większej mierze resorom samym. Również zanika centralna rura reakcyjna, obejmująca zarazem wał kardanowy. Staje się ona coraz bardziej rezerwatem samochodów drogowych. W niektórych konstrukcjach specjalnych rozrosła się ona jednak do takich rozmiarów i wytrzymałości, że tworzy całe usztywnienie podwozia, zastępując zupełnie ramę. Układ ten daje znaczne obniżenie wagi podwozia przy równoczesnym podniesieniu odporności całej konstrukcji. Rzecz oczywista, że w tym układzie lamane osie są rekwizytem niezbędnym.

W dziedzinie resorowania konstatujemy ogólny powrót do resorów półeliptycznych, gdyż resory typu „cantilever“ okazały się zbyt kosztowne dla przeciętnych samochodów użytkowych, a stosowane często resory ćwierćeliptyczne w sposób bardzo niekorzystny powiększają wagę nieresorowaną, przeto obecna ich przewaga będzie trwała tak długo dopóki nie znajdzie się czegoś lepszego. W tym kierunku właśnie uwidacznia się bardzo ożywiła działalność licznych konstruktorów, której wynikiem są różne nowe systemy resorowania. Doskonałą swą sprawnością wykazały resory ze sprężyn spiralnych. Być może, że dalsze ulepszenia tych właśnie typów resorowania przyczynią się do wyparcia ciężkich resorów półeliptycznych.

Niezwykłym sukcesem w dziedzinie opon samochodowych było zastosowanie nowych obręczy wglębionych wraz z oponami o brzegach prostych na drucie. Obręcze te, wynalazku czysto europejskiego, umożliwiają łatwe wkładanie i zdejmowanie opon, powodując tamsam olbrzymie rozpowszechnienie opon balonowych i to nawet przy samochodach sportowych i wyścigowych, gdzie opony balonowe niedawno jeszcze uchodziły za niemożliwość.

Największym zmianom podlega co rok karoseria samochodowa, a w roku bieżącym podziwu godna jest nieskończona wprost liczba przeróżnych jej odmian. Mimo tej pozornej rozbieżności wszelkie odmiany prowadzą prostą drogą do tego samego celu, a mianowicie do zwiększenia komfortu. Pod tym względem fabrykacja karoseryj niezwykle poczyniła postępy i dzisiejsze limuzyny nie bez racji noszą nazwę „salon“. Możliwości techniki karoseryjnej nie są jednak bynajmniej wyczerpane, a niezawodnie niedaleka przyszłość obdarzy nas karoserią odlaną w jednej sztuce z metali lekkich. Obok karoseryj z blachy stalowej, która doskonale nadaje się do produkcji masowej, utrzymała się jedynie lekka i elastyczna karoseria typu „Weymann“. Wszelkie inne konstrukcje zniknęły prawie zupełnie. Wysiłki przemysłu karoseryjnego koncentrują się zarazem na potanieniu dotychczasowej budowy, kosztownej, bo z licznych składających się części. Dziś jeszcze automobilista ma największy wybór w różnych karoseryjach, z których największą popularnością cieszą się 4-ro osobowa limuzyna i kabriolet, a wreszcie i limuzyna z rozsuwalnym dachem. Czasem niewątpliwie obraz ten się zmieni, a w fabrykacji seryjnej znajdą się jedynie dwa lub trzy typy, dostosowane ściśle do użytku praktycznego.

Ogółem należy stwierdzić, że przemysł samochodowy wszelkimi siłami stara się pozyskać jaknajszersze warstwy, pozostawiając zainteresowania amatorów na uboczu.

Tak mniej więcej przedstawia się w zarysach bardzo ogólnych, bilans techniki samochodowej na rok 1929. Co przyniesie nam przyszłość? Bawienie się w proctwa jest właśnie na polu techniki samochodowej rzeczą bardzo ryzykowną. Wiele się próbuje, wiele się przygotowuje i niewątpliwie rok przyszedł poważnie przynieść niespodzianki. Jak one będą się przedstawiały w szczegółach, tego nie mogą przewidzieć nawet sami konstruktorzy.

Inż. R. Sowiński.

Samochodem dookoła Europy

(Dokończenie ze str. 3-ciej.)

głębokimi śladami rowów strzeleckich, poznaczone zięciami ranami od lejów granatnych, a nad rowami co krok widnieją ponure przyzmy wyoranych „szklanek“ i „lusek“ pocisków. Gdzieindziej też widać pokłębione wężowiska drutów kolezastych, wyprutych z urodzajnej gleby. Wokół znać biedę i ciężkie borykanie się z losem. Wsie i miasteczka nieliczne, napoly zrujnowane, zato wszędzie widać nagie zwaliska domów i zagrod, przydrożne cmentarze o krzyżach białych i skromnych, lub pomniki kamienne. W Conflans — dla niewinnie straconych dwudziestu pięciu obywateli, indziej dla pulku, który legł na polu chwały, indziej dla bohaterskiej dywizji, o której bohaterską pierś rozbiło się młotem wroga.

Verdun to patetyczne mauzoleum wojny. Pola bitew — forty: Donaumont, Vaux; okop bagnety; nieprzejrzan las krzyżów cmentarnych; słupy wkopane w pustkowia i tablice, świadczące, że tu oto stało ogniś miasteczko, tu wieś, a tam ferma — oto pomniki nieśmiertelne na chwałę jednych, na hańbę drugich.

Zdrugotana, zbita, zbombardowana, obdarta z dawnego przepychu sztuki katedra w Reims, to też pomnik, który ramiona wieź wznosi do nieba i o pomstę woła.

I hen aż po sam Paryż pełno tych straszliwych wspomnień. — Jeszcze kolo Meaux spotykamy ugrzęzłe w rowach i tak pozostawione na pamiętkę dwa tanki niemieckie.

Dopiero tuż u przedmieść stolicy kraj przyzbiera wygląd normalny.

Przebywszy przestrzeń 1400 kilometrów bez najmniejszego kłopotu z maszyną, wjeżdżamy przez Pantin do śródmieścia.

Dajemy nurka w nieprawdopodobny tłum samochodów, oglądani ciekawem okiem z sąsiednich maszyn i od czasu do czasu zagadywani:

— Jakże drogi w Polsce? A co to za maszyna?

Zdzisław Marynowski.

Na torach wyścigowych

(Dokończenie ze str. 7-mej.)

w nawierzchnię drogi. Skutek był taki, że pod promieniami słońca gudron zamienił się w bardzo płynną ciecz, a zawodnicy, po kilku okrążeniach toru, całkowicie byli zalani smolą. Od samego startu objął kierownictwo Georges Philippe (pod pseudonimem tym występuje w wyścigach samochodowych baron Philippe de Rothschild) na samochodzie „Bugatti“ 2000 ccm z kompresorem, utrzymując się konsekwentnie na czelu z wszelkimi szansami zwycięstwa aż do 42-go okrążenia, gdzie w krzywiźnie został wyrzucony z toru, przewracając się z maszyną. Kierowca na szczęście wyszedł bez szwanku. Etancelin, zwycięzca w Grand Prix du Conseil General, wycofu-

je się z powodu pęknięcia łożyska kulkowego w dyferencjale, dalej zaś wskutek różnych wypadków odpadają de Joucey, Fashion, Dreyfus, Gherzi, Sandri, Bouriano i Esterhazy, tak, że do mety dochodzi tylko 9 zawodników z następującymi wynikami:

Klasyfikacja ogólna: 1. Lepori (Bugatti 2000 ccm) 4 g. 9 m. 38 sek., szybkość średnia 73,400 km/g. (nowy rekord toru); 2. Louis Rigal (Alfa Romeo 1500 ccm) 4 g. 22 m. 55 sek.; 3. Chr. Dauvergne (Bugatti 2000 ccm) 4 g. 24 m. 28 sek.; 4. Scaron (Amilcar 1100 ccm) 4 g. 32 m. 32 sek.; 5. Isaia (Salmson 1100 ccm) 4 g. 32 m. 41 sek.; 6. Zehender (Alfa Romeo 2000 ccm) 4 g. 38 m. 17 sek.; 7. Marret (Salmson 1100 ccm); 8. H. de Joucey (Amilcar 1100 ccm); 9. Sandri (Maserati 1500 ccm).

Klasyfikacja w kategoriach: *katgoria 2000 ccm.* 1. Lepori (Bugatti); 2. Dauvergne (Bugatti); 3. Zehender (Alfa Romeo). *Kategoria 1500 ccm.* 1. Louis Rigal (Alfa Romeo); 2. Sandri (Maserati). *Kategoria 1100 ccm.* 1. Scaron (Amilcar); 2. Isaia (Salmson); 3. Marret (Salmson); 4. de Joucey (Amilcar).

I Nürburg-Ring nie chciał się obyć bez swej atrakcji. Z braku czegoś lepszego popisywał się tam znany inżynier Volkhart na samochodzie raketowym. Po przemowie konstruktora przez głośnik odbył się pierwszy start Volkharta w towarzystwie panny Waldenfels. Przy pierwszej próbie chronometrą wykazał szybkość przeciętną 130 km/g. Druga próba na raketowym motocyklu nie wypadła pomyślnie, gdyż motocykl z 6-ciu rakietami ujechał tylko 300 metrów. Następnie zademonstrowano jeszcze jedną jazdę z samochodem raketowym, tutaj jednak nie osiągnięto większych szybkości, gdyż trasa prowadziła pod górę.

W Północnej Afryce odbyły się w tym samym czasie rozgrywki o Grand Prix d'Algérie dla motocykli i samochodów z następującymi wynikami:

Samochody w klasyfikacji ogólnej: 1. Lehoux na „Bugatti“ 2000 ccm z kompresorem 3 g. 20 m. 55 sek., szybkość średnia 118,040 km/g. 2. Claire na „Amilcar“ 1100 ccm 3 g. 28 m. 55 sek. 3. Jacquin na „Amilcar“ 1500 ccm 3 g. 30 m. 25 sek. 4. Devaux na „Amilcar“ 1100 ccm.

Klasyfikacja w kategoriach: Ponad 1500 ccm: 1. Lehoux (Bugatti); od 1100 do 1500 ccm 1. Jacquin (Amilcar); do 1100: 1. Claire (Amilcar).

Wyścigi motocyklowe zakończyły się z następującymi rezultatami: *Kategoria 175 ccm:* 1. Lafargue (Terrot); 2. Escriva (Monet-Goyon). *Kategoria 250 ccm:* 1. Fornasero (Terrot); 2. Salamagne (Motosacoche). *Kategoria 350 ccm:* 1. Gaussergue (Monet-Goyon); 2. Majorel (Monet-Goyon). *Kategoria 500 ccm:* 1. Ollter (Motosacoche) szybkość 111,250 km/g. 2. Habib (Triumph). *Motocykle z przyczepką kategoria 1100 ccm:* 1. Koehler (Escoffier). Najszybsze okrążenie dnia Ollter (Motosacoche), z szybkością średnią 117,600 km/g.

Po rozegraniu pierwszych poważnych wyścigów tego sezonu zainteresowanie wszystkich automobilistów skoncentrowało się na przygotowaniach do najważniejszej imprezy automobilistycznej każdego sezonu, t. j. do wielkiej rozgrywki sycylijskiej o „Targa Florio“. Coraz liczniej zjeżdżają się na klasyczny ten tor na Sycylii drużyny wyścigowe poszczególnych fabryk, jak Bugatti, Alfa Romeo, Maserati, Mercedes-Benz itd. Sportowcy amatorów natomiast interesują szczególnie przygotowania do wielkiego rajdu francuskiego „Tour de France“ Automobilklubu Francji i tysięcmilowego rajdu „Mille Miglia“, który odbędzie się we Włoszech w Brescia. Sądząc z licznych ogłoszeń (na jedną jak i drugą imprezę zapisało się przeszło 100 uczestników), powodzenie będzie zupełne.

Speeder.

W obronie wolnej konkurencji

Znana powszechnie sprawa „Autoruchu”, przedsiębiorstwa, finansowanego przez czynniki miejskie, była w tych dniach przedmiotem obrad Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych. Starania o wyjaśnienie tej sprawy z Magistratem, jak wiadomo, nie doprowadziły do żadnego rezultatu. Natomiast przebieg zebrania ujawnił szereg szczegółów ciekawych, acz niezbyt miłych dla naszych władz miejskich.

Po przemówieniu prezesa Taczarka, sprawozdanie z zabiegów Związku w sprawie stosunkowo dawno tworzącego się „Autoruchu” dał p. Kamycezek.

Jak wynikało z przemówienia p. Kamyeczka, właściciele autodorożek uczynili wszystkie możliwe zabiegi, celem wyjaśnienia stanowiska nowego przedsiębiorstwa do władz miejskich. Z chwilą, kiedy Związek dowiedział się o zamiarach utworzenia „Autoruchu”, wysłana została specjalna delegacja do p. prezydenta Ratajskiego, otrzymując zapewnienie, że o utworzeniu podobnego towarzystwa nie ma narazie mowy. Mimo jednak tego zapewnienia z ust prezydenta Ratajskiego, dowiedziano się w krótkim stosunkowo czasie, że „Autoruch” powstaje i rozpoczął wstępne pertraktacje o zakup podwozi.

Wówczas to wysłano drugą delegację do p. prezydenta Ratajskiego, który wyjaśnił zupełnie jasno, czyją własnością jest „Autoruch” i jak się do nowego przedsiębiorstwa ustosunkowuje.

Dalsze zabiegi skierowali właściciele autodorożek do p. wojewody i do Rady Miejskiej, która wychodząc ze słusznych założeń, odmówiła pozwolenia na koncesję. Mimo jednak tego Magistrat wespół z Miejskim Urzędem Policijnym dał zezwolenie i auta nowego przedsiębiorstwa poczęły kursować na mieście już dziś, mimo, że do otwarcia P. W. K. jeszcze jest przeszło 5 tygodni.

Uchwalono następującą rezolucję (której tekst prawdopodobnie Czytelnikom naszym jest już znany z publikacji pism codziennych):

„Domagamy się, aby Rada Miejska wzięła nas, drobnych przedsiębiorców, w obronę i dotrzymała tych przyrzeczeń, jakie nam kiedyś dała; aby od 2-3 lat zalegające wnioski o koncesje w Miejskim Urzędzie Policijnym zatłwiono bezzwłocznie, by drobnym przedsiębiorcom ruchu samochodowego w mieście Poznaniu dać możliwość bytu; by nie frymarczono naszym prawem do bytu na korzyść bogatego konsorcjum „Autoruch”; by władze dotrzymały tego, co w licznych konferencjach przyrzekały, i nie lekcewały przyrzeczeń co do puszczania w ruch dorożek „Autoruch” dopiero z chwilą otwarcia Wystawy i wycofania ich z komunikacji z chwilą ukończenia Wystawy; by władze nie szykanowały nas w jaskrawej, z godnością władz nie licującej sposób, i nie faworyzowały bogatych spółników „Autoruch”; by p. prezydent miasta przypomniał sobie, co przyrzekł a o czym zapominał.

Sprawa „Autoruchu” w związku z powyższą rezolucją nastroża szereg uwag natury zasadniczej.

Przedewszystkiem, jak wiadomo, celem uzyskania koncesji na wprowadzenie dorożek samochodowej do komunikacji miejskiej przedsiębiorca prywatny musi wykupić dwie koncesje dorożek konnych. Mimo znacznego ciężaru finansowego jednak nie zabrakło takich, którzy nawet kosztem tak znacznych ofiar złożyli wnioski o koncesję, w liczbie około 150. Z tego wynika, że utrzymywanie do-

rożek samochodowych jest przedsiębiorstwem handlowo zdrowym, przynoszącym zyski.

Nie pragniemy wchodzić w „pryncypialną” stronę zagadnienia, czy zasadniczo udział czynników miejskich w tak ważnym dziale komunikacji, jak krótkie transporty osobowe w obrębie miasta, jest pożądanym, czy też w imię zasady przedsiębiorczości prywatnej powinien jej pozostawić pierwszeństwo. W świecie cywilizowanym panuje opinia, potwierdzona długim szeregiem doświadczeń praktycznych, że związki przymusowe wszelkiego rodzaju, jak państwo, samorządy terytorjalne i korporacje mogą brać na siebie rolę przedsiębiorcy prywatnego tylko tam, gdzie interes publiczny domaga się kategorycznie danego świadczenia, a gdzie handlowa kalkulacja nie rokuje widoków na rentowność, która opłaciłaby się prywatnemu kapitałowi.

Wypadek ten tu nie zachodzi!

Utarła się pozatem w świecie cywilizowanym opinia, że związki przymusowe mogą występować w charakterze przedsiębiorcy prywatnego tam, gdzie interes publiczny jest tak znaczny, a niebezpieczeństwo jego naruszenia tak wielkie, że nieprawidłowe funkcjonowanie przedsiębiorstwa mogłoby spowodować wyniki katastrofalne. Z tego powodu państwa mają w ręku koleje, poczty, telegraf i telefon, miasta mają gazownię, elektrownie, rzeźnię — przedewszystkiem to ostatnie są klasycznym tego przykładem, i t. d. Jednak we wszystkich tych dziedzinach, może tylko z wyjątkiem instytucji emisyjnych, mamy przykłady przedsiębiorczości prywatnej, funkcjonującej przeważnie bardzo sprawnie, a jeszcze częściej znacznie lepiej, niż odnośne przedsiębiorstwa publiczne. A więc i ta reguła nie jest bezwzględna, lecz bardzo sporna. O ile chodzi o ruch dorożek samochodowych w mieście Poznaniu, to po ostatnim unormowaniu cen nie było najmniejszych skarg na wadliwie funkcjonowanie tej gałęzi komunikacji.

A więc i ten powód w danym razie nie istnieje!!

Jeszcze jeden wypadek ingerencji czynników publicznych znany jest w świecie cywilizowanym, o kulturze zachodniej, zbudowanej na zasadzie indywidualnej samodzielności zarobkowej jednostki: jeżeli mianowicie przedsiębiorcy prywatni nie spełniają swych zadań w sposób dostateczny, tak co do rozmiarów, jak i sposobu świadczenia, wówczas wskazana jest interwencja czynników publicznych, które dzięki mniejszej groźbie ryzyka mogą wykazać, że przy odpowiedniej kalkulacji można osiągnąć godziwą rentowność nawet przy odpowiednich świadczeniach.

Prawda, że niejedną z dorożek samochodowych, kursujących po Poznaniu, powinna była, zamiast stać przed muzeum, ułokować się na stałe w niem, jako piękny okaz miniojnych dni, jednak są to wypadki raczej sporadyczne, bardzo rzadkie, których zresztą można uniknąć przy odpowiednim ustaleniu warunków koncesyjnych.

A więc i ten wzgląd nie zachodzi.

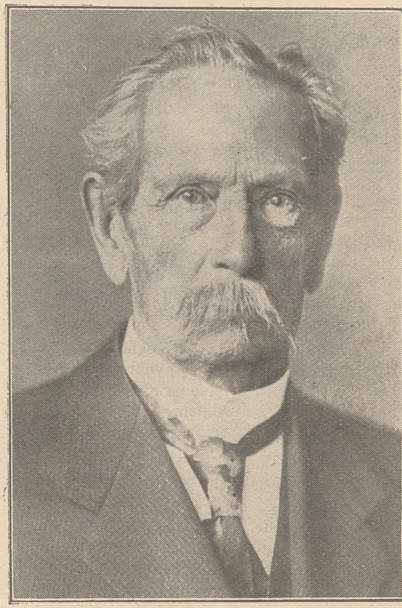
Czynniki miejskie liczą się ogromnie ze wzmożonym ruchem w okresie Powszechnej Wystawy Krajowej. Obawiają się, że może zabraknąć środków lokomocji. Z tego więc powodu założono „Autoruch”?

Gdzietam, przecież 150 koncesyj leży niezatłwionych.

A więc nie w tem tkwi sedno sprawy!!!

Jak już zaznaczyliśmy, nie nas nie obchodzi spory pryncypialne. Nam leży na sercu tylko rozwój automobilizmu jako takiego. Z tego względu jest nam obojętnym, czy połowa dorożek samochodowych, kursujących po Poznaniu, będzie własnością miejską, czy też

Zgon pioniera automobilizmu



W Ladenburgu pod Mannheimem zmarł w tych dniach dr. inż. Karol Benz, jeden z wynalazców silnika spalinowego i założyciel znanej fabryki samochodów „Benz”.

tylko część ich czwarta. Natomiast zależy nam bardzo na tem, aby przedsiębiorstwa samochodowe rozwijały się prawidłowo, zgodnie z kalkulacją handlową. Dlatego też nie będziemy mieli nic do nadmienienia, jeżeli miasto, czy nawet państwo, wystąpi z konkurencją, pod warunkiem, że będzie to konkurencja zdrowa, pod hasłem, które tam, na szerszym świecie rozumie się samo przez się:

Równe prawo dla wszystkich.

Gdyby więc Magistrat, spełniwszy wszystkie warunki, które spełnić musi przedsiębiorca prywatny, wystąpił u właściwych czynników z wnioskiem o koncesję, i w kolejności wniosków koncesję tę był uzyskał, gdyby tylko jako równy z równym wystąpił do walki konkurencyjnej z przedsiębiorcami prywatnymi, to nie mielibyśmy nic do nadmienienia. Możeby to nawet dla komunikacji miejskiej było bardzo korzystne, choć może podatnik nawet i w tym razie wolałby obniżenie i tak już nadmiernie wygórowanych podatków miejskich, niż zyskowne nawet inwestycje. Możeby jednak Magistrat wody na własnej kieszeni przekał się, że nie wystarczy, by bruki były poprzekładane, lecz by były poprzekładane dobrze, że miasto należałby wieczorem nie tylko oświetlić, lecz oświetlić dobrze. I t. d., i t. d.

Sposób jednak, w jaki zatłwiono sprawę „Autoruchu”, musi wpłynąć deprymująco na jedną z ostatnich gałęzi zarobkowania, której dotychczas nie osiągnął etyzm. Państwo już oddawna daje odczuć swym obywatelom, że jeżeli chodzi o jego dochody, to jest ono regułą wyjątków, i że wszelkie ograniczenia i regulacje konkurencyjne doń się nie stosują, dlatego tylko, że ma władzę w ręku. Dziś to samo ujawnia Magistrat miasta Poznania, przeprowadzając tem katastrofalny dla naszych stosunków publicznych dowód, że z władzy korzysta się nie w interesie obywateli, lecz w zarobkowym interesie własnym. Usuwanie na plan drugi wniosków koncesyjnych prywatnych z tego tylko powodu, że wnioskującym jest władza samorządowa nie jest może „niebowlana konkurencja” w znaczeniu prawnem, jest nią jednak z punktu widzenia gospodarczego i moralnego. (pz)

Komunikaty Automobilklubu Wielkopolski

Wycieczka klubowa do Gniezna

W niedzielę, 21. kwietnia urządza A. W. wycieczkę samochodową do Gniezna, gdzie odbywają się w tym czasie pokazy hippiczne. Program wycieczki jest następujący:

godz. 10,00 — zbiórka w lokalach klubowych, ul. Kantaka 1,
godz. 10,15 — odjazd do Gniezna,
godz. 12,00 — zwiedzanie tumu gnieźnieńskiego,
godz. 13,30 — wspólny obiad,
popołudniu zwiedzanie pokazów hippicznych,
godz. 19,00 — powrót do Poznania,
godz. 20,30 — czarna kawa w lokalach klubowych.

PP. członków z Gniezna i okolicy uprasza się o stawienie się o godz. 12 na rynku w Gnieźnie celem wspólnego dopełnienia programu. Do wszystkich pp. członków apelujemy o jaknajliczniejszy udział w pierwszej tegorocznej imprezie wiosennej.

Nadzwyczajne Walne Zebranie A. W.

Przypominamy p. członkom, że w środę dnia 17 kwietnia o godz. 19,30 odbędzie się w lokalach klubowych przy ul. Kantaka 1 Nadzwyczajne Walne Zebranie A. W. Równocześnie prosimy wszystkich pp. członków o jaknajliczniejszy udział.

Lokale klubowe

Podajemy do wiadomości pp. członkom, że lokale klubowe przy ul. Kantaka 1 otwarte są do użytku pp. członków codzień od godz. 9 do 18 oraz w środy, piątki i soboty również wieczorami.

Dział turystyczny

Na nasze prośby wysłane do Magistratów miast w Wielkopolsce i na Pomorzu oraz do naszych członków otrzymaliśmy bardzo cenny materiał informacyjny. W kilku wypadkach materiał nadesłany przeszedł nasze oczekiwania, i tak magistrat m. Środy nadesłał nam poza informacjami szczegółowo opracowany plan miasta, tak samo magistrat miasta Koźmina, oraz PP. Członkowie: Siciński — odnośnie miasta Wrześni, Nieżyłowski — miasto Ostrzeszów, hr. Maciej Mielżyński — odnośnie miasta Skarszew, Bemuth — miasta Czempania, Birschel — miasta Nakła i firma „Auto“ w Gnieźnie — odnośnie m. Gniezna. Wszystkim Magistratom oraz PP. Burmistrzom jak i PP. Członkom, którzy nam w tej sprawie tak cenny materiał udzieli, składamy na tej drodze serdeczne podziękowanie.

Plenarne posiedzenie Komisji Techniczno-Sportowej

W piątek, dnia 19 kwietnia rb., odbędzie się plenarne posiedzenie komisji techniczno-sportowej A. W. w lokalach klubowych, przy ul. Kantaka nr. 1. Na zebranie, którego początek naznaczono na godzinę 19-tą winni obowiązkowo stawić się wszyscy członkowie Komisji. Nadchodzący sezon sportowy, stojący w całości pod znakiem P. W. K., wymagać będzie wydatnej pomocy i współpracy wszystkich członków Komisji i dlatego apelujemy o regularne uczęszczanie na zebrania.

O godzinie 20,30 wygłosi p. red. Paskiewicz w ramach zebrania Komisji odczyt pod tyt. „Niebezpieczeństwa procedury sądowej w kwestjach automobilowych“, na który prosimy również PP. członków, nienależących do Komisji. Przepuszczamy, że tak osoba prelegenta jak obrany przez niego temat wzbudzą zainteresowanie w gronie naszych członków.

Nowe metody szkolenia. — Podwójna kierownica.

Kursy kierowców samochodowych J. Piątkowskiego w Poznaniu

Kurs teoretyczny i praktyczny dla zawodowców 6 do 8 tygodni, dla amatorów 4 do 6 tygodni.
Kurs normalny 95,— zł, kurs specjalny 175,— zł.

Opłata w ratach tygodniowych.
Dla zamiejscowych pomieszczenie od 15 do 20 zł miesięcznie. Zapisy przyjmuje:

„POZNAŃSKI AUTOSKŁAD“, ulica 27 Grudnia 15
i Kancelaria Szkoły, ul. Jeżycka nr. 52, telefon 39-09

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

Z WARSZAWY

Lotna kontrola samochodów

(wr) Techniczna kontrola pojazdów samochodowych odbywała się do tej pory przy corocznej rejestracji samochodów zarówno zarobkowych, jak i prywatnych. Ponieważ zdarzało się często, że właściciele samochodów specjalnie „odświeżali“ swoje maszyny na dzień przeglądu, oddział drogowy Komisarjatu Rządu postanowił wprowadzić stałą lotną kontrolę technicznego stanu samochodów. Kontrola odbywać się będzie w ten sposób, że specjalni urzędnicy oddziału drogowego Komisarjatu Rządu, w asyście policji, dokonywać będą w różnych porach dnia przeglądu kursujących po mieście samochodów zarówno prywatnych jak i taksówek, przyczem pojazdy zakwalifikowane przez kontrolerów, jako nie nadające się do użytku, wycofane będą z ruchu. Kontrola ta rozpocznie się z dniem 7 kwietnia.

Najbliższe zawody automobilowe w Polsce

(spr) Sezon zawodów samochodowych rozpocznie się u nas w tym roku z początkiem maja. Automobilklub Polski organizuje w dniu 5 maja konkurs na zużycie paliwa, który rozegrany zostanie na trasie z Warszawy do Kazimierza i z powrotem. W dniach 4 i 5 maja odbędzie się rajd otwarcia sezonu, urządzany przez Małopolski Klub Automobilowy. 12 maja odbędzie się wyścig płaski w Łodzi, połączony ze zjazdem gwiaździstym, a w dniu 19 i 20 maja rajd górski Krakowskiego Klubu Automobilowego. O szczegółach tych imprez i ich regulaminach napiszemy obszerniej po uzyskaniu szczegółowych wiadomości.

Z Pomorskiego Automobilklubu w Bydgoszczy

Dnia 21 marca 1929 r. o godz. 20,30 odbyło się w Hotelu Lengninga w Bydgoszczy pierwsze plenarne zebranie Automobilklubu Pomorskiego.

Przewodniczył wiceprezes dr. Fryling. Po przeczytaniu porządku dziennego, obejmującego pomiędzy innymi sprawozdanie zarządu z dotychczasowej działalności, p. przewodniczący przedstawił w krótkich zarysach stan pertraktacji z A. P. w Warszawie o afiliację naszego klubu oraz wiadomości obecných, że sprawa ta znajduje się na jaknajlepszej drodze i może już najbliższy czas pozwoli taką formalnie zakończyć. Zarząd dokłada wszelkich starań, aby stałe być w tej sprawie w kontakcie z A. P. i przy wydatnej współpracy p. majora Koszko wytrwale dąży do usunięcia wszelkich przeszkód do formalnego afiliowania klubu. Dzięki p. mjr. Koszko, uzyskaliśmy zawarcie z Automobilklubem Polski umowy tryptykowej na przeciąg lat trzech, co dla rozwoju naszego klubu ma znaczenie zasadnicze.

Następnie przystąpiono do omówienia kalendarza sportowego na rok bieżący, który przewodniczący kom. sport. p. Jende, opracował jak następuje:

1) Dnia 14 lub 21 kwietnia rb. proponuje się otwarcie sezonu urządzeniem wycieczki do Grudziądza i Torunia.

2) Dnia 11 i 12 maja rb. gremjalny wyjazd na Zjazd Gwiaździsty do Łodzi. Z obecnych członków zadeklarowało swój udział 14.

3) Dnia 1 czerwca wycieczka do Krakowa i Zakopanego. Wycieczka ta przewidziana jest w kalendarzu sportowym A. P.

4) Dnia 27-28 lipca Zjazd Gwiaździsty do Poznania na P. W. K.

5) Dnia 17 sierpnia rb. Międzynarodowy Zjazd Gwiaździsty do Bydgoszczy na Regaty Wioślarskie.

6) Dnia 1 września mistrzostwa klubu lub Pomorza.

O zmianę wyglądu taksówek warszawskich

(wr) Związek właścicieli taksówek zwrócił się do magistratu z memorjałem, w którym proponuje zmienić dotychczasowe przepisy o zewnętrznym wyglądzie taksówek. Właściciele chcieliby, aby zamiast czarnych wozów, krążyły taksówki w różnych kolorach. Poza tem chcieliby zezwolenia na puszczenie różnych fasonów wozów, mianowicie, poza landoletami, także limuzyn i torpedo.

Projekt ten, wraz z rysunkami, wydział przemysłowy magistratu przesłał do rady artystycznej.

Z DALSZYCH STRON

Spółdzielnia właścicieli autodorozek w Bydgoszczy

(bj) W ubiegłym tygodniu odbyło się w Bydgoszczy posiedzenie Związku Właścicieli Autodorozek, na którym w myśl relacji osobnej komisji przygotowawczej przystąpiono do założenia spółdzielni, która ma ułatwić członkom zakup smarów, benzyny oraz części zapasowych po cenach jaknajniższych.

Spółdzielnia nosić będzie nazwę: „Spółdzielnia Właścicieli Autodorozek z Bydgoszczy S. z o. o.“. Do Rady Nadzorczej nowej tej placówki wybrano pp.: Turzańskiego, prezesa, Łabuszewskiego, wiceprezesa, Wojtyńskiego, sekretarza, Białkowskiego, zast. sekretarza i Buchholza, ławnik. Rada za zgodą założycieli powierzyła kierownictwo spółdzielni, jako Zarządowi pp. Dziańskiego i Karlińskiemu.

Po dokonaniu formalności wpłacili udziałowcy po 50,— zł za jeden udział i 5,— zł tytułem wstępnego.

Na propozycję p. Jendego stworzono w komisji sportowej następujące sekcje: 1) organizacyjną: referent p. mjr. Koszko, zastępca p. por. Matuśzewski; 2) regulaminową: referent p. mjr. Meyer, zastępca p. mec. Spikowski; 3) personalną: referent p. kpt. Wukiewicz, zastępca p. Borowski; 4) prawną: referent p. dyr. Strzyżowski, zast. p. Stadie; 5) kwaterunkową: referent p. Kaz. Sokółowski, zastępcy: p. Zamiara, Stenzel, Markert i Lund.

W wolnych głosach p. mec. Spikowski zaproponował, aby przy wszelkich wspólnych imprezach sportowych, samochody klubowe były zaopatrzone w napis „Pomorski A.K.“. Propozycję tę przyjęto przychylnie, polecając komisji sportowej przygotowanie napisów.

Na wniosek p. kpt. Wukiewicza stworzono dodatkowo sekcję odczytowo-propagandową, która by miała na celu zapoznanie członków klubu, jak i szersze koła zainteresowanych z wszelkimi nowościami i wynalazkami w automobilizmie. Do sekcji tej zostali wybrani: pp: mjr. Meyer, kpt. Wukiewicz, dyr. Schab, Stadie, Mielnik, Śmigiełski i p. Zamiara.

Bardzo ożywioną dyskusję wywołała sprawa stworzenia płatnego sekretariatu, który mógłby intensywniej i sprawniej zająć się sprawami klubu, gdyż obchodzenie się dotychczasowe półśrodkiemże się odbija na całokształcie zadań, jakie ciążyą na poczynaniach Klubu. Przy dalszej jednak dyskusji i zapoznaniu się bliżej z finansami Klubu, wykazało się, że urządzenie własnego sekretariatu i lokalu klubowego wymaga znacznych nakładów pieniężnych, wobec czego upoważniono Zarząd do wynalezienia innej drogi, która by dopomogła w pracy technicznej obecnemu sekretarzowi p. Szymczakowi. P. Edmund Sokółowski stawił wniosek, aby Zarząd wystosował do członków apel dobrowolnego opodatkowania się na rzecz lokalu klubowego i sekretariatu, przynajmniej w pierwszym czasie jego istnienia. Wniosek ten Zarząd przyjął do wiadomości. Posiedzenie zamknięto o godzinie 12.15.

Odpowiedzi redakcji

Pan Mr. inż. Kazimierz Wnuk, Lwów.

Ogłoszona przez nas w numerze 21 „Samochód” statystyka pojazdów mechanicznych została opracowana przez Ministerstwo Robót Publicznych na podstawie sprawozdań nadesłanych w styczniu r. b. przez poszczególne urzędy wojewódzkie. Obrazuje ona stan naszego dorobku samochodowego w dniu 31-szym grudnia 1928 r. Zamieszczanie dla niektórych województw danych z dnia 1 lipca r. ub. wydaje się wysoce nieprawdopodobne. Przepraszamy za zwłokę w udzieleniu odpowiedzi.

P. B. Łyczywek — Kowalewo, zapytuje:

Mam zamiar sprowadzić z Niemiec do mego samochodu 6 wkładek z gumy do kół, waga 9—10 kg. Ile kosztuje clo?

Odpowiedź: Wyroby z gumy z Niemiec nie są dopuszczone do przywozu do Polski. Niema najmniejszej nadziei otrzymania zezwolenia, natomiast istnieje możliwość sprowadzenia ze wszystkich innych państw, przyczem należy przedłożyć przy odprawie celnej świadectwo pochodzenia danego towaru. Wysokość cla zależy od procentowej zawartości tkaniny impregnowanej. Czystogumowe wkładki opłacają clo, o ile ważą powyżej 100 gr 572,— zł za 100 kg, zaś, o ile mniej jak 100 gr — 1 144,— zł za 100 kg. Radzimy, wobec trudności importowych, zwrócić się do którejkolwiek z firm akcesoriów samochodowych, która znacznie łatwiej będzie mogła załatwić tę sprawę.

Pan M. B. w Poznaniu.

Znaczenie kilometrów szos uskuteczniła się przede wszystkim dla obliczenia kilometrażu całej szosy, która przechodzi przez cały szereg miejscowości. Początek więc danej szosy jest w tem miejscu, gdzie się zaczyna lub kończy druga szosa. Dla przykładu możemy wziąć chociażby szosę Warszawa — Poznań. Obliczenie kilometrażu zaczyna się w Warszawie od tego miejsca, gdzie zaczyna się inna szosa, prowadząca z Warszawy do innej jakiejś miejscowości, np. do Brzeźcia. Mowa tu oczywiście o oficjalnym oznaczeniu kilometrażu każdej szosy.

Przy obliczeniu zaś odległości między poszczególnymi miejscowościami początek i koniec szosy można brać dowolnie, najlepiej w centrum miasta, gdyż inna będzie odległość, powiedzmy, od Wrześni do Poznania, jeżeli za punkt końcowy oberniemy plac Wolności, a inna na Jeźyce lub Łazarz. Obliczając odległość na mapie według skali, gdzie poszczególne miejscowości są oznaczone punktami, otrzymujemy zazwyczaj rezultat w przybliżeniu.

Pan D. J. Zaleski, Stanisławów.

Wymieniona przez Pana marka belgijskich motocykli jest bardzo znana. Marka ta jest reprezentowana w Polsce, gdzie zdolna już zaskarbić sobie zasłużone zresztą uznanie. Buduje ona dwa najwięcej znane u nas typy 350 ccm z zaworami bocznyimi i 500 ccm, z górnymi zaworami, obydwie 4-aktowe, 3-biegowe, rozwijają one szybkość do 100 km/godz. (typ sportowy znacznie więcej).

Trudno jest porównywać je z angielskimi: motocyklami, gdyż każda marka ma zwykle swoje zalety i wady. Naogół angielskie fabrykaty, jak zresztą i w innych dziedzinach, mają swoją ustaloną sławę, dzięki doskonałemu materiałom, z których są robione, a także starannemu wykonaniu. Oprócz wymienionej przez Pana „Ariel’a”, którego 500 ccm model z podwójną rurą wydechową, z górnymi zaworami jest bardzo znany, spotykane są u nas inne marki, jak: „B. S. A.”, „A. J. S.”, „Coventry Eagle” i t. p.

Belgijski przemysł motocyklowy, znajdujący się częściowo pod wpływem angielskim, gdyż eksportuje tam dużo swych wyrobów, buduje niemniej dobre motocykle, czego najlepszym dowodem jest właśnie eksport do Anglii, natomiast belgijskie mają przed angielskimi tę olbrzymią przewagę, że są — porównując maszyny tejsamej klasy — znacznie tańsze.

Pan J. Karzkowiak, Ryżyn.

Poznań posiada cały szereg zakładów galwanizacyjnych, które przyjmują do niklowania rozmaite

przedmioty. Radzimy jednak zwrócić się do specjalnego warsztatu, zajmującego się niklowaniem precyzyjnych narzędzi, jak np. chirurgicznych instrumentów, które z natury rzeczy muszą być niklowane bardzo starannie. Adresy podamy listownie.

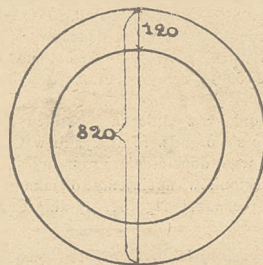
Sądymy, iż fabryka N. S. U. nie zmieni swej nazwy, tembardziej adresu przynajmniej narazie. Nie wiemy również, czy będzie ona nadal produkowała te same wyroby, czy też przejdzie na inne. O ile nam wiadomo, w Polsce nie istnieje przedsiębiorstwo tej fabryki.

„Interesant” w Poznaniu.

Hamowanie samochodu na dużej szybkości, o ile oczywiście nie zachodzi gwałtowna potrzeba natychmiastowego zatrzymania, powinno się odbywać stopniowo, w szczególności na mokrej lub śliskiej szosie. Należy więc, zmniejszając gaz i zwalniając skutkiem tego szybkość wozu, hamować łagodnie hamulcem, działającym na koła (tylne lub wszystkie cztery). Hamowanie hamulcem na wał kardana może spowodować, zwłaszcza w czasie ślizgawicy, zarzucenie wozu, skutkiem przeciwnego obracania się tylnych kół. O ile jednak nastąpi pewne zarzucanie sterem w tą samą stronę, w którą tył zarzucił. Nie należy robić tego gwałtownie, gdyż zamiast zapobieżenia zarzuceniu można osiągnąć skutek wprost przeciwny.

Litraż jest to ogólna pojemność cylindrów silnika, wyrażona w litrach, czyli jednostkach pojemności. Dla obliczenia pojemności, czyli litrażu silnika, musimy znać średnicę cylindra, oraz skok tłoka. Pojemność poszczególnego cylindra oblicza się na zasadzie wzoru: $3,14 \cdot r^2 \cdot l$, gdzie r — oznacza promień, czyli połowę średnicy, l — skok w cm. Obliczywszy pojemność jednego cylindra, mnożymy rezultat przez ilość cylindrów i otrzymujemy w ten sposób pojemność w ccm., co możemy zamienić na litry. Podany więc przez Pana silnik o pojemności 1 500 ccm ma inaczej 1 ½ litra.

Przy oznaczaniu wymiaru gum podaje się 2 cyfry, z których pierwsza oznacza całkowitą średnicę gumy, a druga grubość gumy. W podanym przez Pana przykładzie średnica gumy będzie 820 mm, a grubością jej 120 mm. Fabryki angielskie i amerykańskie podają wymiary w calach angielskich, gdyż w krajach tych nie jest wprowadzony system metryczny. Zresztą nawet i tamtejsze fabryki wprowadziły na swoich wyrobach oprócz wymiaru w calach, również i w milimetrach. Gumy balonowe, odznaczające się znaczną grubością, mają tą drugą cyfrę większą od typów normalnych



Zasadniczo w czasie jazdy po szosach powinno się trzymać strony prawej i w ten sam sposób brać skręty.

Jednakże w praktyce stosuje się często t. zw. „ściananie zakrętów” dla uniknięcia zarzucenia wozu pod działaniem siły odśrodkowej, która występuje tu wyraźniej, im większy jest zakręt i starsi się wóz wyrzucać poza linję drogi. Jednakże tego rodzaju ściananie może być stosowane jedynie wtedy, gdy droga za zakrętem jest dość widoczna i gdy ma się pewność, że nikt nie zbliża się z przeciwnej strony, gdyż ścinając zakręt zjeżdża się na stronę przeciwną, przeznaczoną dla jadących z przeciwnika.

Jeżeli więc zakręt jest niewidoczny, należy szybkość zmniejszyć, trzymając się przytem drogi tj. prawej strony, gdyż inozej nie trudne o wypadek.

czego brak menu samochodowi?

Pytanie. Pan L. K. z Poznania. Przed trzema miesiącami kupiłem używany 4-cylindrowy samochód francuski marki C. Przed zakupem zrobiłem próbna jazdę i samochód szedł dobrze. Według twierdzenia sprzedawcy samochód był po kapitalnym remoncie, cylindry były szlifowane, a tłoki i pierścienie dostał nowe. Przez czas dużych mrozów samochodu nie używałem; stał on w garażu. Przed paroma dniami, chcąc wyjechać; kazalem szoferowi wóz zapuścić. Przy wyjeździe z garażu zauważyliśmy, że 2 cylindry nie pała, oraz że zawróciliśmy, ażeby zbadać przyczynę, kiedy szofer dodał gazu, żeby swieca przepalił — rozległ się głośny trzask w silniku, wobec czego kazalem wóz zatrzymać.

Po rozebraniu okazało się, że w jednym cylindrze korbówód w głowce się zerwał, przebił dno tłoka oraz spowodował pęknięcie głowicy. Musiałem więc dać nowy tłok i korbówód oraz zeszwaj sować głowicę i obecnie wóz chodzi dobrze.

Przy naprawie stwierdzono, że tłoki są porysowane i miejscami mocno wytarte, a w głowicy widać wyraźnie, że pracowały tylko 2 cylindry. Jaka zatem może być przyczyna tego wypadku?

Odpowiedź. Jak Pan zaznaczył, cylindry były szlifowane i wstawione nowe tłoki i pierścienie. Po takim remoncie należy bardzo ostrożnie jechać, nie rozwijając większej szybkości ponad 35—40 km na godz. i nie puszczać silnika na zbyt duże obroty, gdyż niedopasowane jeszcze dobrze tłoki w cylindrze łatwo skutkiem rozrządania mogą się rozszerzyć zbyt i zerwać w cylindrze, co powoduje urwanie się korbówodu. Prawdo-

podobnie poprzedni właściciel nie zachował tych środków ostrożności, gdyż świadczą o tem i wytarcia na tłokach.

Oczywiście winę samego wypadku ponosi Pański szofer, gdyż wiedząc o tem, że cylindry były szlifowane, nie powinien był turować maszyny, szczególnie dlatego, że maszyna stała dłuższy czas bezczynnie, więc oliwa w niej skutkiem zimna stęzła w szczególności na ściankach cylindra i tłoka, dokąd oliwa przy systemie oliwienia pod ciśnieniem dostaje się najpóźniej i skąd najprędzej ścieka do karteru.

Ponieważ wypadek ten stał się zaraz po zapuszczeniu silnika, potwierdza to nasze przypuszczenie, że oliwienie cylindra nie było jeszcze dostateczne, co przy gwałtownym dodaniu obrotów spowodowało zażarcie tłoka i zerwanie korbówodu.

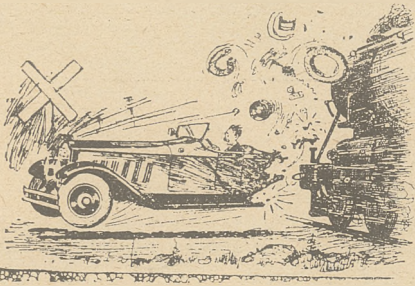
Szczęśliwie się jeszcze stało, że urwany korbówód nie uszkodził Panu wnętrza cylindra, gdyż w tym wypadku musiałby Pan zmienić blok, co pociągnęłoby za sobą duże koszty.

Radzimy Panu jednak w przeciągu najbliższego tysiąca kilometrów jechać wolno i nie przeciążać maszyny, aż się tłoki dobrze wpracują. Nie zawadzi również dolanie do benzyny w zbiorniku trochę oliwy, mniej więcej w stosunku 1:20.

Po przejechaniu około 1 000 km radzimy wylać z karteru oliwę, przepłukać silnik świeżą oliwą i nalać nowej.

HUMOR

Zainteresowanie uzasadnione



Ciekaw jestem, cóżto za straszliwy hatas za mojami plecami.

Pozwolenie

Franuś przejechał swym motocyklem pięć kur i jedna świnię...

- Czy ma pan pozwolenie jazdy? — pyta policjant.
- Oto i ono!
- Co to za żarty? Daje mi pan kartę myśliwską...
- Przepraszam, myślałem, że w tym wypadku to raczej karta myśliwska będzie na miejscu...

Uprzejma motocyklistka

- Hm, proszę pani — powiada policjant, fotografia na pani dyplomie jest tak zamazana, że niepodobna pani poznać. Czy nie ma pani tu w pobliżu kogo, kto mógłby panią zidentyfikować?
- Ależ owszem, mam tu przyjaciółkę... w przy-czepe.
- To niewiele pomoże, gdyż tej pani nie znam.
- Oh, to drobnostka, zaraz ją panu przedstawię.

Wprost przeciwnie

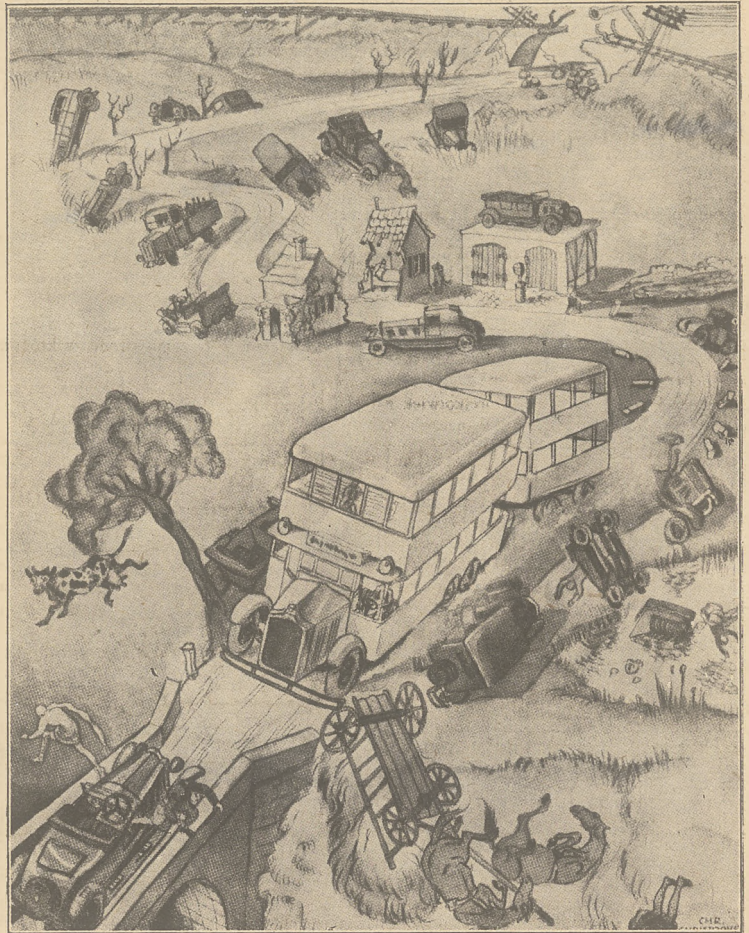
- Dlaczego pan zajężdza tak późno?
- A, bo jeszcze miałem robotę w garażu.
- Czy przy samochodzie potrzebna była jakaś prawa?
- Wprost przeciwnie, nietyle przy samochodzie, ile przy garażu.

„Harce samochodowe“



Ruch samochodowy w wyobraźni reporterów pism codziennych.

Pogrom mniejszości...



czyli: co będzie, jeżeli rozmiary autobusów będą wzrastały w dotychczasowym tempie.

To zależy

— Tatusiu, jak to się mówi na takiego człowieka, który prowadzi samochód?

— To zależy od tego, czy przejeżdża on w pewnej odległości, czy też śmiegnie tuż przed nosem.

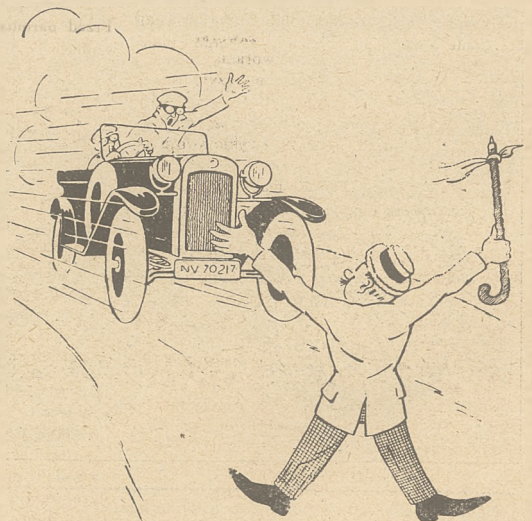
Siła przed prawem

— Panie policjancie szybko, szybko, tam od godziny jakiś człowiek bije się z tatusiem.

— A smyku zatracony, to teraz dopiero przycho-dzisz po mnie.

— Bo dotychczas tatuś był górą.

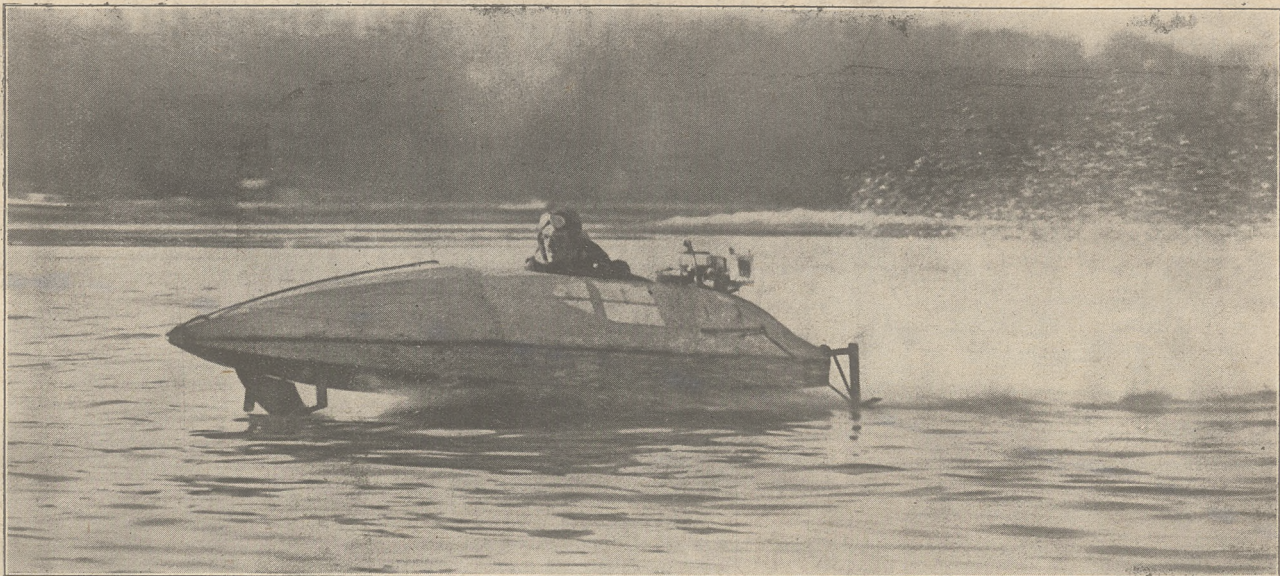
S. O. S.



— Co jest? Co się stało?

— Mam płamę na marynarce i potrzebuję troszkę benzyny.

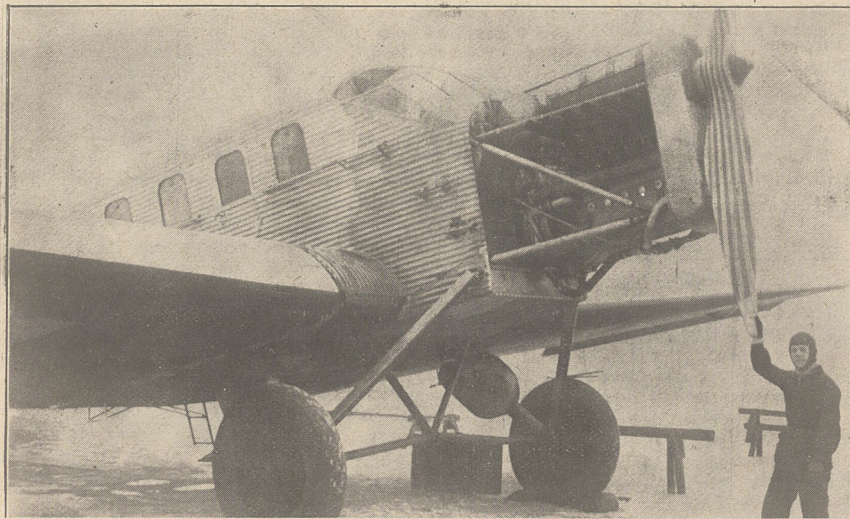
Rozmaitości ze świata



U góry: W „Biegu Maratońskim” łodzi motorowych z silnikami przyczepnymi, który odbędzie się w dniu 20 kwietnia w New York-Albany, wystartuje między innymi Sydney Breese, konstruktor nowego ślizgowca. Łódź ta odznacza się tem, że kadłub jej, dzięki działaniu pochylonych płaszczyzn podwodnych, unosi się całkowicie ponad poziom wody. Zasada ta nie jest nowa, a właściwym jej wynalazcą jest dr. Alexander Graham Bell, znany wynalazca telefonu.

Fot. Underwood and Underwood.

Po lewej: Samolot doświadczalny „Junkers G 24”, który w tych dniach na lotnisku w Dessau odbył pomyślny lot próbny. Atlantic Ph.



Na dole po lewej: Muzeum samochodowe Auto mobilklubu Francji zakupiło w tych dniach stary samochód, wypuszczony jako pierwszy z zakładów Renault w roku 1898. Pojazd ten posiada silnik 1-cylindrowy o mocy 1,75 KM.

Fot. Londyński

Po prawej: Na niektórych taksówkach berlińskich zastosowano nowe liczniki, które przy płaceniu drukują automatycznie pokwitowanie.

Fot. Keystone

