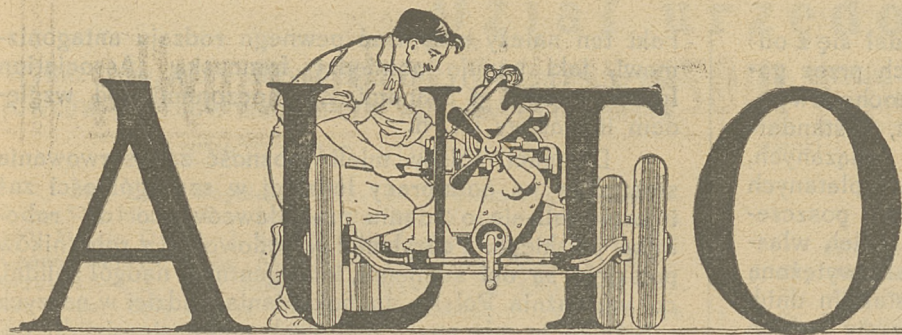


ILUSTROWANE CZASOPISMO SPORTOWO-TECHNICZNE

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI



Wychodzi każdego 1 i 15 w miesiącu
Po l kierown. STANISŁAWA SZYDELSKIEGO

Redakcja zastrzega sobie prawo zmian i poprawek w nadesłanych artykułach.

Wszelkie prawa przedruku, przeróbek i reprodukcji zastrzeżone.

Niezamówionych rękopisów redakcja nie zwraca

AUTOMOBILIZM — LOTNICTWO — SPORTY

F & H

ŁOŻYSKA KULKOWE i ROLKOWE
ORAZ KULKI STALOWE

TEL. 29-60.
WARSZAWA

BRACIA LILPOP

TEL. 29-60
MAZOWIECKA 7

Z. B.

Wszechświatowy kongres samochodowy w Detroit

W dniach 21 — 24 maja b. r. odbył się w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, w Detroit, wszechświatowy kongres samochodowy, poświęcony sprawom rozpowszechnienia samochodu, jako uniwersalnego środka komunikacyjnego, zwołany przez Narodową Izbę Handlową Stanów Zjednoczonych.

Kongres ten zgromadził delegatów 56 państw, w liczbie przeszło 260 osób. W Polsce zainteresowanie kongresem było znaczne, zawdzięczając to w pierwszej linii przedsiębiorczości i rzutkości tutejszej Izby Handlowej polsko-amerykańskiej z jej prezesem p. L. Kottowskim na czele.

Z ramienia Polski wyjechali na kongres p.p. Włodzimierz Ostoja-Zagórski, generał grygady, szef departamentu przemysłu wojennego w ministerjum spraw wojskowych, oraz p. L. Straszewicz, członek Automobilklubu Polski. Należy ze szczególnym uznaniem podnieść głębokie zrozumienie doniosłości i ważności omawianego problemu, jakie okazali poszczególni członkowie Rządu, udzielając swego moralnego poparcia, w szczególności zaś P. Minister Spraw Wojskowych, zezwalając na wyjazd generałowi Zagórskiemu. Cennych materiałów informacyjnych dla delegacji udzieliły ministerja: spraw wojskowych, przemysłu i handlu, spraw wewnętrznych, robót publicznych oraz główny urząd statystyczny. Ulg paszportowych i poparcia udzieliło ministerjum spraw zagranicznych. Koszt wysłania delegacji poniosły polskie sfery przemysłu i handlu samochodowego.

W Izbie Handlowej polsko-amerykańskiej odbyło się przed niedawnym czasem posiedzenie licznie ze-

branych tutejszych sfer przemysłowych i handlowych, na którym delegaci zaznajomili zebranych z rezultatami swojego pobytu w najogólniejszych zarysach.

Delegacja polska była przyjmowana ze szczególnymi honorami z powodu, że prócz gospodarzy, była jedyną delegacją upoważnioną przez rząd. Wszystkie inne bez wyjątku państwa wysłały jedynie delegatów bądź to przedstawicieli klubów, bądź sfer przemysłowych lub handlowych. P. generał Zagórski był przyjęty z wielkimi honorami przez Armię Stanów Zjednoczonych, były strzały armatnie na powitanie, kompania honorowa, stały adjutant przez cały czas pobytu w Stanach, samochody wojskowe do dyspozycji i t.p.

Delegacja polska przedstawiła kongresowi projekt wszechświatowych dróg samochodowych, opracowany wraz z mapą dla całej Europy w najdrobniejszych szczegółach przez p. generała Zagórskiego. Projekt ten przewiduje połączenie wszystkich ważniejszych miast Europy, od Portugalii aż po Ural, siecią dróg specjalnych, przeznaczonych wyłącznie dla wehikułów motorowych prowadzonych nad lub pod krzyżującymi się z nimi torami kolejowymi i zwyczajnymi szosami. Projekt ten obudził bardzo znaczne zainteresowanie wśród wszystkich przedstawicieli państw europejskich i jest bardzo prawdopodobne, że na przyszłym kongresie będzie stanowił jeden z punktów porządku dziennego, oraz, że projekty podobne przedstawia również i przedstawiciele pozostałych części świata.

Delegacja polska przywiozła z sobą tak obfity i cenny materiał, że uznano za stosowne i pożyteczne opublikować go w książce, która ukaże się w jesieni.

SKF

SZWEDZKIE ŁOŻYSKA

KULKOWE i ROLKOWE
Normalne i koniczne

Warszawa, ul. Kopernika № 13, otwarte bez przerwy. Tel. 12-14

oooooooooooo Prosimy o łaskawe propagowanie i rozpowszechnianie „AUTA”. ooooooooooooo

Kongres właściwy trwał 4 dni i składał się z odczytów, względnie referatów przygotowanych przez gospodarzy, traktujących o przemyśle samochodowym, o zastosowaniu i eksploatacji samochodu, o standaryzacji, o przemysłach z samochodowym związanych, o budowie i konserwacji dróg i t. d. przeplatanych bardzo krótkimi przemówieniami delegatów poszczególnych państw o stosunkach panujących w ich własnych krajach, których cały kongres słuchał z wyteżoną uwagą. Delegat Polski przemawiał w ostatnim dniu, kiedy nastrój kongresu był najbardziej uroczysty i w tym też dniu był przedstawiony kongresowi projekt dróg wszechświatowych pomysłu generała Zagórskiego przez niego samego.

Uczestnicy kongresu mieli możliwość zwiedzenia podczas kongresu i po ukończeniu tegoż licznych fabryk samochodowych, dróg różnych systemów w okolicach Detroit, przyczem danem było im widzieć „ostatnie słowo” drogi z żelazobetonu, które wchodzi w użycie w Stanach, a nawet po części i w Europie.

Samo Detroit, największe miasto samochodowe na świecie, siedziba fabryk Forda, liczy około 1.000.000 mieszkańców i ma zarejestrowanych około 270.000 samochodów t. j. o jedną trzecią mniej niż cała Francja i jest szczególnie godnym widzenia ze względu właśnie na swój przemysł samochodowy. Mieszczą się tam prócz wielu innych fabryki Forda, połączone własną koleją z własnymi kopalniami węgla, własnymi lasami, własną hutą szklaną, własną papiernią i t. d. Zatrudniają one 47.000 robotników, samej elity robotniczej Stanów, i produkują razem z montowniami rozmieszczonymi w kilku miastach Stanów oraz w kilku krajach Europy, około 7.000 samochodów dziennie t. j. około 2 milionów rocznie. Przed fabrykami Forda stoi dzień i noc 12.000 samochodów, którymi przyjeżdżają robotnicy do pracy. Dla robotnika dostanie się do fabryk Forda stanowi karierę, dlatego też zespół jego robotników jest jedyny chyba na świecie.

Kongres nasunął uczestnikom szereg myśli, które formują się w szereg następujących postulatów.

Sam kongres ani też szereg kongresów po sobie następujących nie mogą z natury rzeczy przeprowadzić wykonania żadnych swych uchwał jako organizacja przemijająca, czyli że znaczenie ich będzie czysto platoniczne. Wynika z tego konieczność utworzenia jakiejś stałej delegacji kongresu podobnie jak nią jest Liga Narodów w stosunku do wszystkich państw.

Delegacja owa winna dzielić się na 5 wydziałów, a mianowicie: 1) organizacyjny, 2) techniczny (standaryzacja, wymiana doświadczeń, ulepszeń i wynalazków), 3) komunikacyjno-eksploatacyjny, 4) finansowy, który miałby za zadanie zbieranie funduszy na finansowanie projektów delegacji o ile nie byłyby one finansowane przez poszczególne państwa, samorządy, stowarzyszenia lub jednostki, 5) wydział propagandy.

Dyskusja na ten temat rozwinie się zapewne niebawem w prasie poszczególnych państw i będzie można powziąć wyobrażenie jak się na tę sprawę zapatrują.

Francja świeciła nieobecnością na kongresie, był jedynie delegat fabryki „Citroën” jako jedyny Francuz.

Fakt ten należy przypisać pewnego rodzaju antagonizmowi, jaki panuje pomiędzy francuską „Association Internationale” a Stanami Zjednoczonymi pod względem inicjatywy i t. d.

Delegaci polscy mieli możliwość zaobserwowania stosunków na polu pracy ludzkiej w szczególności zaś informowali się o zdaniu pracodawców co do robotnika polskiego. Fabrykanci są zadowoleni z robotników polskich, są oni sumienni, inteligentni i naogół solidni, co upoważnia Polskę do pokładania nadziei w naszych robotnikach, gdy nasz przemysł podniesie się do poziomu przemysłu wielkich państw zachodnich. Smutne wrażenie robią natomiast walki partyjne, będące wierzchołkiem naszych stosunków w kraju, również niepocholebnie sądzą normalnych emigrantów, nic nie umiających, bez dostatecznych środków do życia, którzy przyjeżdżają do Ameryki po złote runo. Waśnie partyjne osłabiają znaczenie stosunkowo licznej ludności polskiej w Stanach, a ponieważ są przytem w stosunku do przeciętnych obywateli Stanów, ubodzy, przeto wpływ ich na kształtowanie się opinii amerykańskiej o Polakach i Polsce jest wprost znikomy.

Kwestją pierwszorzędnej wagi jest zła a właściwie żadna propaganda prasowa polska. Nie wiadomo, czy Polska Agencja Telegraficzna nie ma dość filii w Ameryce, czy jest za uboga, czy za mało ruchliwa, dość że gazety amerykańskie czerpią swoje informacje o Polsce ze źródeł niemiecko-żydowskich, usposobionych dla Polski jak najnieprzychylniej. Ztąd też pochodzi brak zaufania ogółu ludności do Polski, mającej wręcz takie mniemanie o Polsce, jakie my mamy o Bolszewji. Nastrój dla Polski jest nieomal nieprzychylny.

Żaden kraj na świecie nie powinien sobie lekceważyć najpotężniejszego i najbogatszego państwa, jakim są Stany Zjednoczone. Posiadają one przeszło połowę wszystkiego znajdującego się na świecie złota, a ogólna produkcja towarów wszelkiego rodzaju wynosi, wedle ostatnich badań 86% całej światowej produkcji. Z tego na eksport idzie około 10%, reszta zaś jest konsumowana w kraju.

Nasuwać się ciekawe porównania socjal-komunistyczne. Oto 110 milionów ludności Stanów Zjednoczonych konsumuje 76% produkcji światowej, a reszta około 1.400 milionów pozostałe 24%. W Stanach każdy przeciętny obywatel—robotnik czy fermer—ma własny domek z ogrodem, garaż, a w nim samochód i to nie zawsze Forda, trafia się często Buick, Cadillac lub inny podobny. Każdy korzysta ze wszelkich udogodnień, jakie daje do najwyższego wykwit posunięta nowoczesna kultura—jest to jednym słowem, urzeczywistnienie niedoścignionych na naszym gruncie pragnień socjalistycznych, zrównanie wszystkich stanów na platformie wspólnego dobrobytu, urzeczywistnionych jednak nie przez rowolucję, lecz przez wytrwałą pracę całego narodu.

Wiele innych ciekawych wiadomości przywiozła jeszcze delegacja polska, będą one stanowić treść mającego się niebawem ukazać sprawozdania w wydaniu książkowym.

Prosimy bardzo wszystkich naszych przyjaciół o łaskawe podawanie adresów osób którym należałoby posłać N-ra o k a z o w e naszego pisma.

Dział urzędowy

Wykaz osób, które dotychczas złożyły egzamin na kierowców pojazdów mechaniczn. wg. nowych przepisów.

WOJEWÓDZTWO KRAKOWSKIE

546) Leon Woycicki—I, 5. 547) Franciszek Woźniak—I, 3a. 548) Mieczysław Seip—I, 2a. 549) Zygmunt Walter—I, 5. 550) Marcin Opiela—I, 2a. 551) Władysław Klimek—I, 2a. 552) Casper Henryk—I, 2a. 553) Marja Cybulska. 554) Rupert Zakrzewski—I, 5. 555) Józef Twardowski—I, 2a. 556) Józef Górski—I, 2a. 567) Janesz Mieczysław Walczak—I, 5. 558) Jan Zenon Orłowski—I, 2a. 559) Józef Hodob—I, 2a. 560) Feliks Nowak—I, 2a. 561) Zygmunt Garzyński—I, 5. 562) Julja Garzyńska—I, 5. 563) Jan Stanecki—I, 2a. 564) Józef Wilczek—I, 2b. 565) Oskard Edward Frost—I, 2a. 566) Edward Górski—I, 2. 567) Tadeusz Bardel—I, 2a. 568) Stefan Proszek—I, 2a. 569) Józef Hendzel—I, 2a. 570) Adam Lerner—I, 2a. 571) Stanisław Dobrzyński—I, 5.

WOJEWÓDZTWO WOŁYŃSKIE

Feliks Kowalski—I, 2a. Antoni Solar—I, 3b. Michał Swoboda—I, 5. Jan Gawryczenko—I, 3b. Andrzej Łapszyn—I, 2a. Antoni Zytyński—I, 2a. Inż. Jerzy Wachowski—I, 2a. Antoni Głagolski—I, 3a.

WOJEWÓDZTWO KRAKOWSKIE

572. Stanisław Szybowicz—I, 2a. 573. Ludwik Gross—I, 2a. 574. Dr. January Zubrzycki—I, 2a. 575. Marjan Wierzbę—I, 2a. 576. Stanisław Bieniarz—I, 2a. 577. Dr. Karol Pers—I, 2a. 578. Adam Didur—I, 1. 579. Zygmunt Domaradek—I, 5. 580. Jan Grodyński—I, 2a. 581. Władysław Groyecki—I, 2a. 582. Ludwik Madeyski—I, 2a. 583. Jan Bizanc—I, 2a. 584. Inż. Tadeusz Leszczyński—I, 2b. 585. Józef Masior—I, 2a. 586. Jan Motyka—I, a. 587. Władysław Wójcik—I, 2a. 588. Inż. Franciszek Tögel—I, 2a. 589. Tadeusz Mielnicki—I, 2a. 590. Władysław Marjan Ochęduszko—I, 1. 591. Zygmunt Balicki—I, 2a. 592. Jan Taborzki—I, 2a. 593. Ireneusz hr. Żaluski—I, 2a. 594. Elżbieta Jakubowska—I, 2a. 595. Antoni Maciejewski—I, 2a.

596. Elżbieta Łachowa—I, 2a. 597. Dr. Leon Łach—I, 2a. 598. Adam Noworyta—I, 2a. 599. Jan Urbański—I, 2a. 600. Stanisław Gregorczyk—I, 5. 601. Stanisław Makowiecki I, 5.

WOJEWÓDZTWO LWOWSKIE

420. Świąs Kazimierz—I, 2a. 421. Hennik Stanisław—I, 2a. 422. Brzęski Karol—I, 2a. 423. Sokół Franciszek—I, 2a. 424. Nowak Mieczysław—I, 2a. 425. Nirenberg Wolf—I, 2a. 426. Łupak Jan—I, 2a. 426. Jastrząbek Antoni—I, 2a. 428. Fedyna Karol—I, 2a. 429. Gawron Leon—I, 2a. 430. Dobrzyński Bronisław—I, 2a. 431. Cybulski Marjan—I, 2a. 432. Dron Władysław—I, 2a. 433. Danek Artur—I, 5. 434. Röscher Adolf—I, 5. 435. Ileczo Wiktor—I, 2a. 436. Hołowij Zygmunt—I, 2a. 437. Migden Józef—I, 2a. 438. Borkowski Stanisław—I, 2a. 439. Kober Alfred—I, 2a. 440. Kraft Józef—I, 2a. 441. Lindenberger Zygmunt—I, 2a. 442. Dr. Ihnatowicz Kazimierz—I, 2a. 443. Popiel Roman Jan—I, 2a. 444. Inż. Naszkiewicz Stanisław—I, 2a. 445. Chorbowski Bogusław—I, 2a. 446. Inż. Machalski Karol—I, 2a. 447. Basista Władysław—I, 2b. 448. Kwieciński Tomasz—I, 2a. 450. Inż. Starkel Władysław—I, 2a. 451. Folt Władysław—I, 2a. 452. Myszkowski Ludwik—I, 2a. 453. Derkacz Stefan—I, 2a. 454. Szczerba Jan—I, 2a. 455. Towarnicki Władysław—I, 2a. 456. Brzeski Józef—I, 2a. 457. Inż. Juhre Aleksander—I, 2a. 458. Krasinski Włodzimierz—I, 2b. 459. Inż. Bielski Tadeusz—I, 2a. 460. Ciśek Jan—I, 2a. 461. Barach Teofil—I, 2a. 462. Malik Wiktor—I, 3a. 463. Simon Emanuel—I, 2a. 464. Landau Paweł—I, 2a. 465. Pogonaski Kazimierz—I, 2a. 466. Drobinak Jan—I, 2a. 467. Ginter Piotr—I, 2a. 468. Dr. Jerzymaski Wojciech—I, 2a. 469. Rański Jan—I, 2a. 470. Burzyński Kazimierz—I, 2a. 471. Bylicki Stanisław—I, 2a. 472. Dr. Jarosz Roman—I, 2a. 473. Faber Walter—I, 2e. 474. Wisniawski Józef—I, 2a. 475. Feiweil Adolf—I, 2a. 476. Dr. Fryze Stanisław—I, 2a. 477. Hamer Joachim—I, 2a. 478. Wieleżyński Ignacy—I, 5. 479. Pfefer Ignacy—I, 2b. 480. Angermann Jarosław—I, 3. 481. Angermann Karol—I, 5. 482. Pieńkaski Józef—I, 2a. 483. Długoszewski Klemens—I, 2b. 484. Pytel Jan—I, 2a. 485. Ochmann Marjan—I, 2a. 486. de Lapiet Jan—I, 2a.

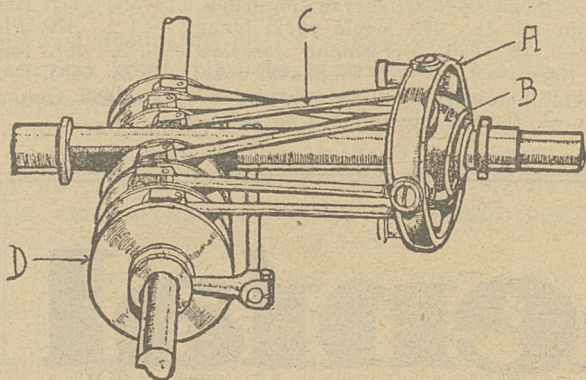


Kpt. STANISŁAW SZYDELSKI

Nowe systemy przekładni i napędu w samochodzie

(DE LAVAUD — HEALEY — CONSTANTINESCO)

Wszyscy samochodziarze wiedzą, że słabą stroną samochodu jest jego przekładnia gdyż pomijając trudność cichego włączania biegów co stanowi główną bodaj umiejętność dobrego szofera pod względem prowadzenia samochodu, także system przenoszenia ruchu zapomocą trybów powoduje duże straty na tarcie, a nie będąc dostatecznie stopniowym nie pozwala na należyte wykorzystanie mocy silnika i co zatem idzie daje straty na materiale pędym, i powoduje zbytne zużycie gum. To też nic dziwnego, że ciągle powstają nowe systemy dążące do usunięcia tych właśnie wad istniejących sposobów przenoszenia ruchu obrotowego od silnika na koła tylne. Dzisiaj jeszcze wśród istniejących konstrukcji znajdujemy dwa zasadnicze typy. Najwięcej rozpowszechnionym jest system gdzie pomiędzy silnik a koła tylne samochodu wstawiamy zmiennik szybkości i wyrównywacz wraz z napędem, inni konstruktorzy stosują koła cierne lub też jednostronny napęd łańcuchowy. Już z własności silnika spalinowego z jednej strony a z wymagań jakie stawiamy pojazdowi mechanicznemu z drugiej strony, wynika konieczność zastosowania możliwości zmiany przekładni i wyrównywacza (deferencjału) gdyż inaczej niemożliwibyśmy odpowiednio zmieniać szybkości pojazdu i jeździć po nierównych drogach lub brać skrety.



Rys. 187. Napęd de Lavaud'a. Wewnętrzny mechanizm z 6 drążkami posuwowymi. A — krążek zewnętrzny, B — krążek wewnętrzny, C — jeden z drążków posuwowych, D — koło wewnętrzne którego znajduje się jeden z mechanizmów zapadkowych.

Próby dokonywane z elektrycznymi i hydraulicznymi zmiennikami szybkości nie doprowadziły dotychczas do zadawalających konkretnych wyników tak, że obecnie dalej szukają konstruktorzy mechanicznego rozwiązania problemu. Tylko po należytem skonstruowaniu napędu i zmiennika przekładniowego będziemy mogli odpowiednio wykorzystać silnik a zatem ekonomiczniej ustosunkować zużycie materiałów pędnych i przejechanych kilometrów wzgl. przewiezionego ciężaru.

Obecnie duży procent mocy silnika zużywa się nadaremnie po drodze od tegoż do kół tylnych — moc tą zużywają zęby i łożyska kół zębatych. Ostatnie salony samochodowe wykazały jak duży procent konstruktorów samochodowych zaprzęgniętych jest rozwiązaniem tej kwestji, a zarazem wykazały też, że żadne dotychczasowe projekty nie odpowiadają zadaniu. Mimo najróżnorodniejszych prób i doświadczeń nie udało się dotychczas stworzyć trwałego, oszczędzającego moc silnika i praktycznego systemu napędu i zmiany biegów. Sądzę jednak, że nie będzie nudnem poinformowanie Czytelnika jakimi drogami poszły badania

i w jaki sposób niektórzy konstruktorzy obmyślili swe konstrukcje mające brakowi dotychczasowemu zaradzić. Konstrukcje te są albo bardzo mechanicznie skomplikowane albo też wskazują nam drogi jakimi poszła najnowsza nauka o drganiach. Podam w niniejszym artykule trzy opisy konstrukcji rokujące jak najlepsze nadzieje, z których nawet jeden system a mianowicie De Lavauda przyjęła fabryka samochodów Voisin i dokonała nadzwyczaj ciekawych i udanych prób.

De Lavaud obmyślił i zbudował napęd działający stopniowo i samoczynnie. System de Lavauda pozwala na pełne samoczynne wykorzystanie mocy silnika przy najrozmaitszych warunkach pracy bez jakiegokolwiek współudziału szofera — napęd działa zupełnie automatycznie. Na końcu wału silnika nasunięty jest tu krążek. Sworzeń przechodzący przez krążek powoduje obracanie się tegoż gdy wał się obraca jednak może się on na tym wale wychylać. Całość wygląda podobnie jak przegub Kardana. Na tym pierwszym krążku nałożony jest współśrodkowo drugi krążek osadzony na łożysku kulkowym tak, że przy obracaniu się pierwszego drugi może dzięki łożysku stać w miejscu. Ponieważ pierwszy krążek, podczas ruchu wału silnika, układa się na nim współśrodkowo gdy nie działają na niego żadne inne poboczne siły więc drugi będzie wtedy stał w miejscu jeżeli tylko będzie go powstrzymywała siła równa tarcia jakie powstaje w łożysku znajdującym się pomiędzy oboma krążkami. Wiemy już — że pierwszy krążek może wahać się na sworzniu jaki łączy go z wałem silnika. Jeżeli krążek ten wychyli się nieco ze swego współśrodkowego położenia to wtedy zaczyna on wichrować to znaczy, że jakiś punkt położony na jego obwodzie dokonuje ruchu, który zostawiłby po sobie ślad spiralny dookoła wału. Krążek zewnętrzny chociaż nie jest pod względem obrotów połączony z pierwszym to jednak będzie odbywał też ruch alternatywny w przód i wstecz. Punkt znajdujący się na jego powierzchni będzie wykonywał tem większe przesunięcia wprzód i wstecz im więcej nachylony będzie krążek pierwszy do sworznia przechodzącego przez wał silnika. Widać z tego, że nachylając rozmaicie krążek pierwszy dookoła sworznia będziemy mogli zmieniać i regulować przesuwania się punktu na krążku drugim. Na kilku punktach drugiego krążka umocowane są drążki, które biorą udział w przesuwaniu się tych punktów podobnie jak łączniki tłokowe w maszynie parowej. Końce tych drążków zaczepiają o mechanizmy zapadkowe umieszczone na osi tylnej. Jeżeli drążek taki porusza się od przodu (silnik) ku tyłowi (most tylny) to nie wpływa na tryby działające wtedy jak wolnobieg natomiast gdy porusza się on od tyłu ku przodowi to wtedy zaczepia o umocowane na osi tylnej koło zapadkowe i pociąga je ku przodowi o taki kawałek o jaki sam się posuwa — gdy zacznie zaś poruszać się w kierunku przeciwnym to wtedy zapadka działa znowu jako wolnobieg. Drążki działają na zapadki krótkimi uderzeniami — ponieważ jest ich jednak na krążku drugim aż sześć więc na poszczególne mechanizmy zapadkowe rozdzielają się te uderzenia, a osł tylna otrzymuje wiele krótkich, napędzających ją impulsów. Działanie to można by wyjaśnić na następującym przykładzie: wyobraźmy sobie cyklistę jadącego na rowerze opatrzonym w wolne koło. Jedzie on w ten sposób, że naciska jeden pedał tylko przez moment potem cofa pedały wstecz i znowu na-

ciska jeden moment i znowu cofa i tak w taki sposób jedzie naprzód. W systemie de Lavauda następują oczywiście te naciskania bardzo szybko po sobie a mianowicie jest ich 24 do 96 na jeden obrót silnika. Dla zgęszczenia tych uderzeń załączona jest pomiędzy silnikiem a wałem napędowym przekładnia 4:1, przy ciężkich samochodach 1:16 co daje właśnie tak wysoką liczbę uderzeń posuwowych (impulsów).

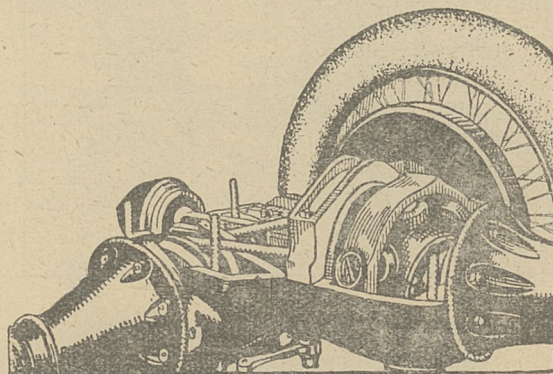
Z konstrukcji wynika fakt, że droga (skok) będzie tem większa im więcej przekreśli się krążek wewnętrzny na swoim sworzniu, tak, że poszczególne uderzenie posuwowe o tem dłuższy kawałek drogi popchnie samochód im większe będą wychylenia krążka z płaszczyzny prostopadłej przebiegającej do kierunku wału silnika. Celem umożliwienia dostosowania mocy silnika do każdorazowego oporu jaki daje most tylny, wstawiona jest silna sprężyna, która wychyla wewnętrzny krążek jak najwięcej z płaszczyzny prostopadłej do kierunku wału silnika wskutek czego silnik musi zawsze powodować możliwie długi skok drążków posuwowych. Daje się to naturalnie uskutecznić tylko przy pewnym danym oporze jaki stawia teren po którym jedziemy. Przy ruszaniu z miejsca, niemożliwe jest szybkie ruszenie z miejsca gdyż nie możemy uzyskać długich uderzeń posuwowych.

Na początek zaczną się tylko całkiem krótkie takie uderzenia. Siła sprężyny jest tak obliczona, iż przewyższa nieco opór jazdy przy niekorzystnych warunkach, a więc gdy samochód stoi w miejscu. Gdy silnik rusza przy stojącym samochodzie to wtedy krążek wewnętrzny będzie się starał ustawić jak najkoncentryczniej do wału silnika, przewyciężając nacisk sprężyny, gdyż wtedy uderzenia posuwowe będą bardzo krótkie albo też i ustaną więc silnik będzie szedł prawie próżno. Będzie mu jednak w tem przeszkadzała siła sprężyny i będzie on jednak musiał powodować krótkie może, ale stałe uderzenia drążków posuwowych. Gdy samochód zacznie poruszać się wskutek tych uderzeń coraz szybciej to wtedy opór ruchu będzie się zmniejszał i krążek będzie się ustawiał coraz skośniej, posuwy będą coraz dłuższe i szybkość jazdy będzie się powiększać. W ten sposób uzyskujemy zupełnie samoczynne regulowanie silnika w stosunku do oporu jazdy i nie potrzebujemy przełączania biegów. Przy jeździe pod górę opór ruchu się zwiększa więc uderzenia posuwowe będą się zmniejszać stosownie do

wzniesienia. W ten sam sposób będzie działać zwiększenie liczby pasażerów lub też zła droga.

Konstrukcja de Lavauda pozwala więc na zupełnie samoczynne wykorzystanie mocy silnika i to bez pośrednictwa trybów zużywających dużą część tej mocy na tarcie.

Wedle pism francuskich zapomocą opisanej konstrukcji można wykorzystać 98% mocy efektywnej silnika. Gdyby nawet w tych danych była pewna przesada, gdyż i tu mamy do czynienia z jednym przeniesieniem trybowym, a i łożyska kulkowe zużywają też



Rys. 188. Mechanizm de Lavaud'a wbudowany w most tylny samochodu Voisin (górna nakrywa zdjęta dla pokazania mechanizmu).

trochę mocy na opór tarcia, to jednak pod względem dynamicznym system de Lavauda stoi napewno wyżej od dotychczas używanych systemów. Co do mechanicznej przewagi to kwestja pozostaje otwartą gdyż należy sobie uprzytomnić jak duże wymagania stawia taki system materiałom co do wytrzymałości! Jak duże bowiem powstają obciążenia w wolnobiegu i w drążkach gdy przy każdym obrocie silnika otrzymujemy najmniej 24 posuwy! Próby dokonywane przez Voisin'a z tym systemem dały wprawdzie dobre wyniki jednak nie daje nam to pewnika, iż na dłuższy czas wytrzyma on konkurencję solidnej skrzynki biegów, przy tak skomplikowanych ruchach bowiem poszczególnych części mechanizmu i dużej ilości tych ruchów, wisi zawsze niebezpieczeństwo nadmiernego zużycia się materiału co powodować może szybkie zepsucie się tego rodzaju napędu. (C. d. n.)

SAMOCCHODY

SPECIAL DODGE BROTHERS MOTOR CARS IN FOUR TYPES

W LUKSUSOWEM WYKONANIU

NA Oponach BALONOWYCH

ZAPEWNIĄĄ DOSKONAŁĄ i ELASTYCZNĄ JAZDĘ NA ZŁYCH DROGACH

DO OBEJRZENIA i NABYCIA

VARSOVIE-AUTOMOBILE

WARSZAWA, KOPERNIKA 4/6. TEL.: 12-78, 99-85

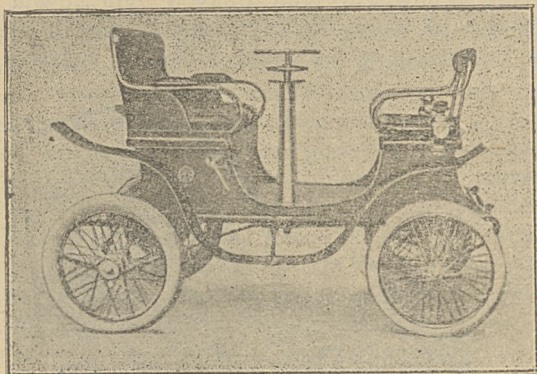
MARJAN KRYNICKI

Nowoczesne Karoserje

(DOKOŃCZENIE)

III.

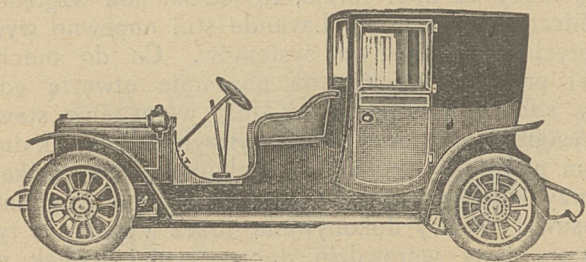
Po rozpatrzeniu ogólnych różnic między karoserjami przejdziemy do omówienia poszczególnych typów.



Karoserja z końca ubiegłego stulecia.

Poza podziałem na zamknięte i otwarte, wprowadzić jeszcze możemy podział karoserji według wartości miejsc, to jest na jedno i wieloosobowe.

Karoserje jednoosobowe są używane tylko na niewielkiej ilości podwozi wyścigowych i dlatego stanowią niesłychanie rzadkie okazy. Dopiero karoserje



Karoserja przedwojenna.

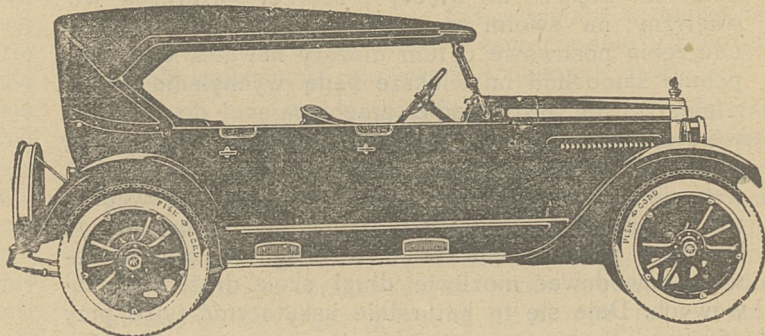
dwumiejscowe rozpoczynają szereg praktycznych typów nadwozi, które znajdują zastosowanie w życiu codziennym.

Karoserje dwumiejscowe rozpowszechniły się po wojnie, kiedy zaczęto budować w wielkich ilościach cyclecary i samochodziki o niewielkim rozstępie osi, nie pozwalającym na dłuższe nadwozie. Ten rodzaj karoserji nie nadaje się na duże i silne podwozie, ponieważ nie wyzyskuje całkowicie ani jego długości ani mocy. Dlatego też na dużych podwoziach spotykamy karoserje dwumiejscowe przeważnie tylko jako luksusowe i sportowe. Również rzadko są stosowane dwuosobowe limuzyny, bo na małym podwoziu trudno jest o stosowną proporcję wymiarów takiej karoserji.

Dwumiejscowe nadwozie charakteryzuje się zawsze specjalnem zakończeniem tylnej części. W typach sportowych tył taki przyjmuje kształt ostrego dzioba a la wyścigówka. W normalnej karoserji tył ten jest zwykle płaski i szeroki i służy jako miejsce na narzędzia i bagaże. Często jest tam także

trzecie składane i zamykane siedzenie. Gdy zamiast tylnego dzioba mamy stałe miejsce, otrzymamy karoserję trzyosobową.

Karoserja czteroosobowa stanowi nadwozie najchętniej stosowane na podwoziach średniej mocy. Jako typ otwarty nie przedstawia ona nic specjalnie cieka-

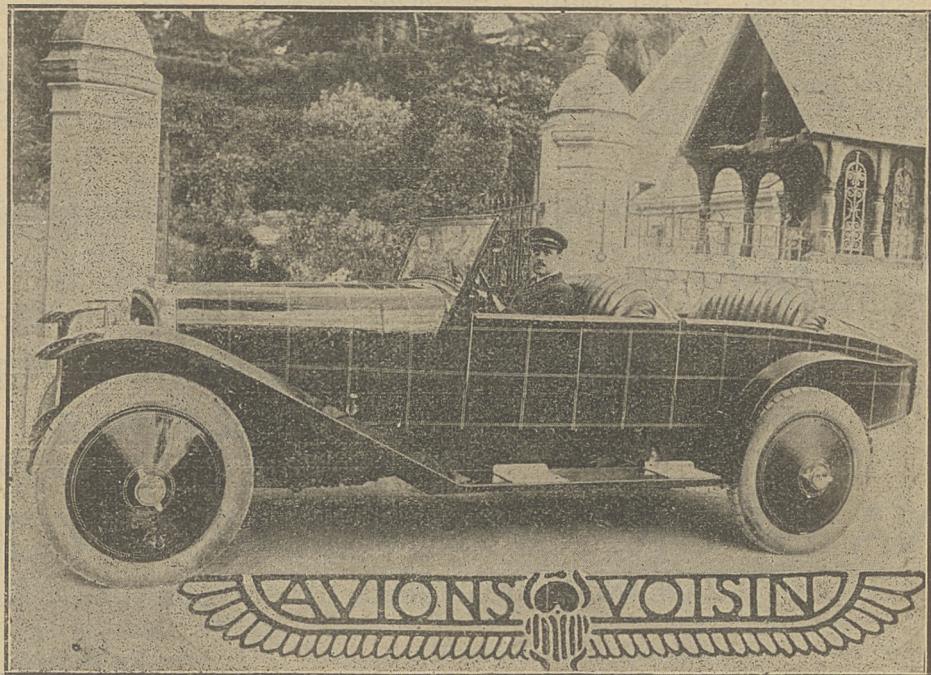


Typowa amerykańska karoserja turystyczna.

wego, interesującą jest natomiast czteroosobowa limuzyna z kierowaniem wewnętrznym. Ten typ limuzyny rozpowszechnił się po wojnie, gdy wzrosła liczba kierowców-amatorów i znikła potrzeba odgradzenia pasażerów od szofera. Dlatego czteroosobowa limuzyna z kierowaniem wewnętrznym nie posiada zwykle przegrody między siedzeniami przednimi i tylnymi. Często taka limuzyna posiada tylko jedną parę drzwi i w tym wypadku, aby umożliwić dostęp do wszystkich siedzeń, jedno z nich jest składane.

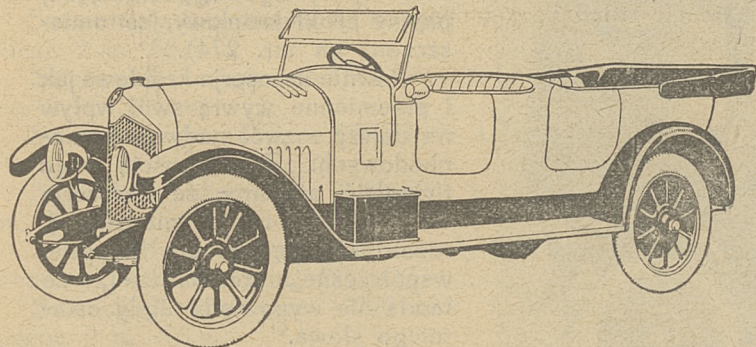
Karoserje zawierające więcej niż cztery miejsca są wbudowywane na silniejsze podwozia. Rozkład siedzeń jest różnorodny, zawsze jednak z przodu są tylko dwa miejsca, reszta zaś mieści się z tyłu.

Na duże podwozia, posiadające stosunkowo wiele miejsc, ustawiane są chętnie różne rodzaje zamkniętych nadwozi. Bardzo rozpowszechniony przed wojną



Francuskie nadwozie sportowe. Oryginalny pomysł konstruktora—karoserja w kratę. Charakterystyczny sportowy dziób z tyłu.

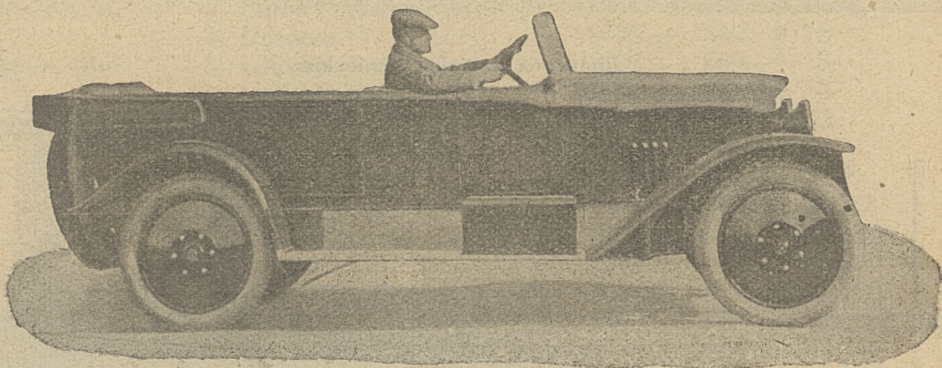
typ zwyczajnej limuzyny z dachem nad przednimi siedzeniami ale bez szyb bocznych, wychodzi obecnie z mody, jak również typ kabriolet, przedstawiający się jako limuzyna o dachu w tylnej części otwieranym. Natomiast bardzo jest dziś lubiany typ coupé o przed-



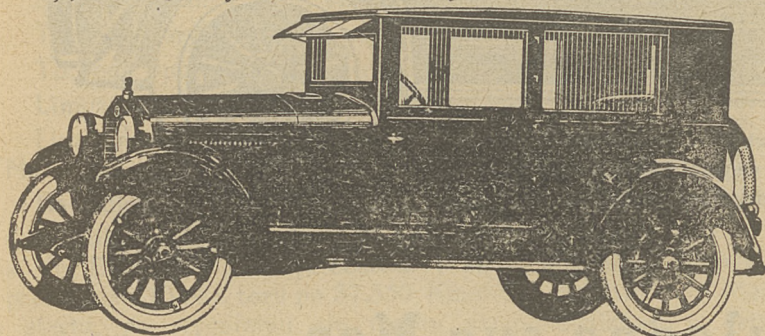
Karoserja angielska. Zaokrąglone linje. Maska nieco obniżona.

nich siedzeniach zupełnie otwartych. Powojenny piękny typ karoserji zamkniętej stanowi limuzyna z kierowaniem wewnętrznym o odgrodzonych siedzeniach przednich. Taka duża limuzyna, w przeciwieństwie do opisanej wyżej czteroosobowej, posiada dwie pary drzwi.

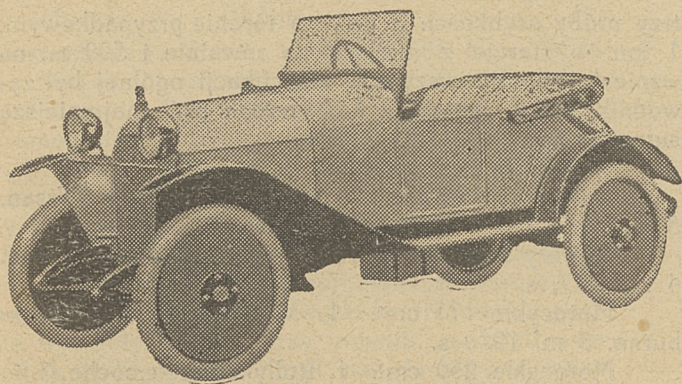
Każda karoserja posiada charakterystyczne cechy wskazujące na jej zastosowanie. Karoserja turystyczna jest obszerna i mocno zbudowana, aby zapewnić pasażerom wygodę i szczęśliwe ukończenie dalekiej podróży. Nadwozie do jazdy miejskiej, zwykle wykonane jako limuzyna, aby ochronić jadących od kurzu i gwaru miejskiego, nie potrzebuje mieć tak solidnej konstrukcji, bo nie odbywa dalekich i ciężkich



Czteroosobowa karoserja turystyczno.



Czteroosobowa limuzyna o kierowaniu wewnętrznym z jedną parą drzwi.



Karoserja dwumiejscowa.

Płaski tył służy jako miejsce na zapasowe koło.

który zastępują małe stopnie umieszczone przy drzwiach. Minimum wagi i wygody ma karoserja samochodu wyścigowego, obywająca się pozatem zupełnie bez błotników. Wszystkie te rzeczy są jej niepotrzebne podczas najwyżej kilkogodzinnego występu na doskonałej szosie lub specjalnym torze.

IV.

Trwający od lat wielu spór o to, jaka karoserja jest więcej praktyczna, otwarta czy zamknięta, znalazł przed niedawnym czasem niespodziewane rozwiązanie w genialnym wynalazku angielskim, karoserji przemiennej.

Karoserja ta pozwala na dowolną zmianę samochodu na otwarty lub zamknięty, w ciągu kilku minut i bez specjalnego wysiłku. Rzecz oczywista, że karoserja taka musi posiadać bardziej skomplikowaną konstrukcję i nieco większą wagę, co jednak nie zmniejsza wiele jej zalet, tak, że uważać ją możemy za najpraktyczniejszy w chwili obecnej typ nadwozia samochodowego.

Możność przemiany takiej karoserji została osiągnięta przez zastosowanie w niej podwójnych ścian bocznych, wewnątrz których mieszczą się ramy z szybami tak jak w wagonach kolejowych. Wystarczy wyciągnąć szyby ze ścian karoserji i rozpiąć odpowiednio urządzoną skórzaną budę a otrzymamy z karoserji otwartą limuzynę, którą laik niełatwo odróżni od limuzyny normalnej.

Karoserje przemienne, ze względu na swą praktyczność, mają ogromne szanse dobrego rozwoju. Doczekamy może takiego czasu, gdy większość samochodów posiadać będzie przemienne nadwozia.

W jednym jeszcze kierunku idą wysiłki konstruktorów. Pragną oni zwiększyć wydajność samochodu



Overland Sedan

Czteroosobowa limuzyna o kierowaniu wewnętrznym z dwiema parami drzwi.

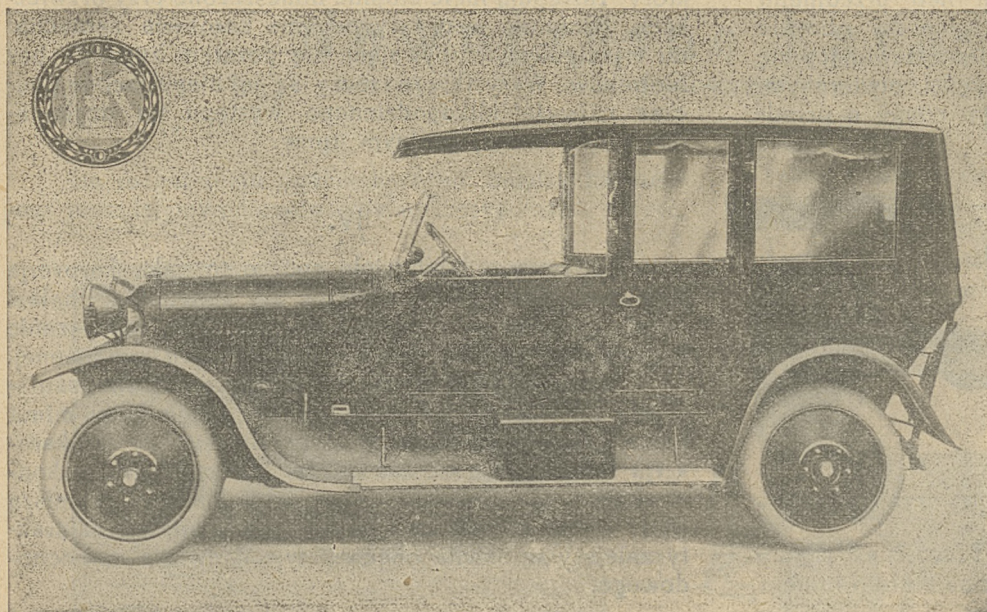
podróż. Karoserja sportowa musi być wytrzymała a zarazem lekka, co się osiąga przez zmniejszenie jej wymiarów kosztem, rzecz oczywista, wygody. W celu zmniejszenia oporu powietrza, karoserja sportowa posiada specjalne błotniki, często nie połączone stopniem,

przez zmniejszenie oporu, jaki stawia karoserja w powietrzu podczas ruchu samochodu. Aby to osiągnąć nadają oni karoserji kształt wzorowany na wziętym z natury profilu spadającej kropli, który to kształt powoduje znaczne zmniejszenie oporu powietrza.

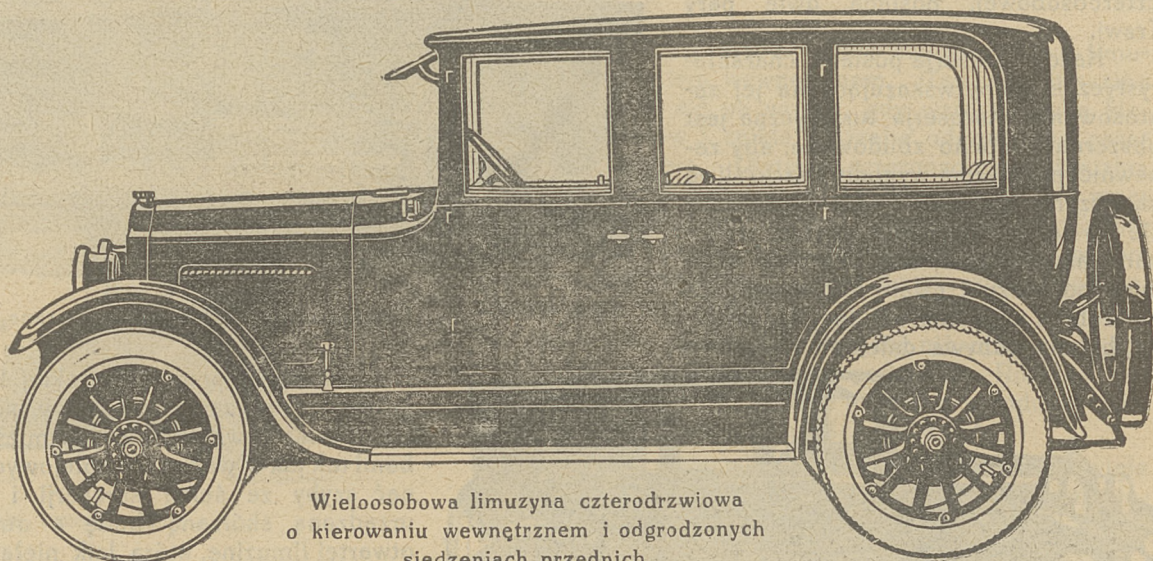
Próby jakie się z temi karoserjami odbyły dały zadawalające wyniki. Samochód z karoserją kropłową

(na przykład Jaray lub Rumpler — patrz „Auto“ № 22 i 23) zużywa znacznie mniej benzyny i wogóle odznacza się większą wydajnością. Mimo to karoserja kropłowa nie zdobyła sobie uznania na świecie, a to głównie dzięki swej brzydocie. (Fotografia najnowszej karoserji wyścigowej, posiadającej piękny profil kropłowy, jest umieszczona na str. 274).

Równie karoserje kropłowe jak i przemienne wywrą swój wpływ na dalszy rozwój nadwozi samochodowych. Z pewnością więc twierdzić możemy, że karoserja w przyszłości nawet niedalekiej, różni się będzie od karoserji współczesnej, tembardziej, że moda nie wypowiada nigdy ostatniego słowa.



Limuzyna w stylu niemieckim.



Wieluosobowa limuzyna czterodrzwiowa o kierowaniu wewnętrznym i odgradzonych siedzeniach przednich.

MARJAN KRYNICKI

Meeting w Boulogne sur Mer

Do rzędu zawodów, cieszących się ogromnem powodzeniem i zgromadzających przy starcie olbrzymie ilości współzawodników, należy doroczny meeting w Boulogne sur Mer. Rok bieżący nie pozostał w tyle za poprzednimi — do walki o pierwszeństwo stanęło 99 międzynarodowych zawodników na motocyklach, cyclecarach i samochodach wszelkich kategorii.

Meeting tegoroczny ciągnął się przez trzy dni. W pierwszym dniu, 28 sierpnia, odbyły się próby szybkości na różnych terenach, w następnych dniach konkurs piękności karoserji oraz wyścig o Wielką Nagrodę dla cyclecarów i samochodzików, a w niedzielę 31 sierpnia wyścig o nagrodę im. G. Boillota.

Fatalna pogoda, która utrudniała niezmiernie organizację zawodów, wpłynęła także nieco na ich wyniki. Tor był oślizgły od deszczu, dzięki czemu mnożyła się ilość wycofywanych maszyn.

Program pierwszego dnia meetingu obejmował

trzy próby szybkości: 3 km. na terenie przypadkowym, 1 km. o starcie z miejsca na równinie i 500 m. na wzniesieniu. Pierwszym w klasyfikacji ogólnej był zawodnik, który wykazał z tych trzech prób najmniejszą sumę czasów.

Wyniki są następujące:

Rowery z silnikami 75 cm³: 1. Lezin — d'Yrsan. 5 m. 23 s.

Rowery z silnikami 100 cm³: 1. Lezin — d'Yrsan. 4 m. 03 ¹/₅ s.

Motocykle 175 cm³: 1. Vanneste — Rush-Blackburne. 3 m. 19 ²/₅ s.

Motocykle 250 cm³: 1. Rolly — Motosacoche. 3 m. 05 s.

Motocykle 350 cm³: 1. Rolland — Terrot. 2 m. 36 ⁴/₅ s.

Motocykle 500 cm³: 1. Péan — Peugeot. 2 m. 12 ²/₅ s.

Motocykle z wózkiem 600 cm³: 1. Rolly — Motosacoche. 2 m. 50 s.

Motocykle z wózkiem 1000 cm³: 1. Lambert—Koehler Escoffier. 3 m. 3¹/₅ s.

Cyclecary dwumiejscowe 750 cm³: 1. Sénéchal—Sénéchal. 2 m. 51⁴/₅ s.

Cyclecary dwumiejscowe 1100 cm³: 1. Doré—Sénéchal. 2 m. 28⁴/₅ s.

Cyclecary jednomiejscowe 1100 cm³: 1. Doré—Sénéchal. 2 m. 36³/₅ s.

Samochody turystyczne 1100 cm³: 1. Sauvage—Amilcar. 2 m. 56 s.

Samochody turystyczne 1500 cm³: 1. Lefèvre—La Perle. 2 m. 31⁴/₅ s.

Samochody turystyczne 2000 cm³: 1. Sénéchal—Chenard et Walcker. 2 m. 27 s.

Samochody turystyczne 3000 cm³: 1. Laly—Aries. 2 m. 31²/₅ s.

Samochody turystyczne 3600 cm³: 1. Glaszmann—Chenard et Walcker. 2 m. 47²/₅ s.

Samochody turystyczne 4000 cm³: 1. Pagniez—Peugeot. 2 m. 53 s.

Samochody turystyczne 4900 cm³: 1. Coë—Vauxhall. 2 m. 15 s.

Samochody wyścigowe 1100 cm³: 1. Sénéchal—Sénéchal. 2 m. 29¹/₅ s.

Samochody wyścigowe 1500 cm³: 1. Joyce—A. C. 2 m. 12⁴/₅ s.

Samochody wyścigowe 2000 cm³: 1. Latour—Bugatti. 2 m. 35³/₅ s.

Samochody wyścigowe 3000 cm³: 1. Cook—Vauxhall. 2 m. 01²/₅ s.

Samochody wyścigowe powyżej 4900 cm³: 1. Thomas—Leyland. 1 m. 43¹/₅ s.

Konkurs piękności karoserji, który odbył się w dniu następnym, dał następujące wyniki:

Motocykle z wózkiem: 1 nagr. Collet—Harley Dawidson.

Cyclecary turystyczne: 1 nagr. Anfray—Peugeot—Gaborit.

Cyclecary sportowe: 1 nagr. Sénéchal—Sénéchal.

Samochodziki: 1 nagr. Alexandre—Salmson.

Torpeda turystyczne: 1 nagr. Lorthiois—Voisin.

Torpeda sportowe: 1 nagr. Coë—Vauxhall.

Limuzyny sportowe: 1 nagr. Pani Bathiat—Peugeot.

Limuzyny: 1 nagr. Ravauz—Voisin—Letourneur et Marchand.

Kabriolety: 1 nagr. Têtard—Peugeot.

W sobotę, 31 sierpnia, odbył się wyścig o Grand Prix de Boulogne dla cyclecarów i samochodzików na przestrzeni 10 okr. toru po 37.350 Km.—373.500 Km.

Do startu, po wycofaniu się teamu samochodzików Buc, zgłosili się następujący zawodnicy:

Cyclecary 500 cm³. dwusiedzeniowe: Morgan I—Saladin; Morgan II—Dhôme.

Samochodziki I kat. 350—500 Kg.: Sénéchal I—Sénéchal. Sénéchal II—Doré. Sénéchal III—Dely.

Samochodziki II kat. 500—650 Kg.: Aston Martin I—Eyston. Aston Martin II—Morgan. Bugatti—Marshall. La Licorne—Collomb. Delfosse—Maréchal.

Antony I—Antony. Antony II—Frossard.

Start nastąpił o 9 rano. W pierwszym okrążeniu na czoło biegu wysunęły się samochodziki Aston Martin, które prowadziły do okrążenia trzeciego, gdzie oba się wycofały. Eaton, przy mijaniu, zawadził o samochodzik Delfosse i skończył na słupie telegraficznym, a Morgan odpadł wkrótce potem z powodu popuscia zapalania. Collomb wycofał się gdyż pękł mu wał korbowy. W rezultacie z okrążenia tego wychodzi cało osiem maszyn, gdyż odpadł i samochodzik Delfosse przetrącony przez Eatona.

Sénéchal prowadzi dalej do okrążenia siódmego, w którym mija go Marshall na Bugatti.

Odtąd między tymi dwoma toczy się aż do końca zacięta walka, z której zwycięsko wychodzi Marshall, przybawając do celu w 4:16:12¹/₅, z szybkością średnią 87,655 Km/g.

Sénéchal i Dely mijają cel koło w koło w 4:29:7¹/₅. Saladin na Morgan przebywa 8 okr. (dla cyclecarów)—299 Km. w 4:48:5³/₅, czyli z szybkością średnią 62,500 Km/g.

Pozostali konkurenci biegu nie skończyli.

Niedzielny wyścig o nagrodę G. Boillota rozegrał się na przestrzeni 14 okr. toru—523,250 Km. W wyścigu tym nie było podziału na kategorie jak lat ubiegłych, tylko handicap zawodników, to znaczy, że słabsze maszyny wyruszały wcześniej niż silniejsze.

Po wycofaniu się czterech maszyn, lista zawodników objęła 27 zapisów:

	cm ³	Kg.	czas startu. g. m. s.		
1. Gabrjel — Aries	1085	— 595	9	04	30
2. Rigal — Aries	1085	— 595	9	04	30
3. Lalaurie — Aries	1085	— 595	9	04	30
5. Benoist — E. H. P.	1204	— 665	9	08	45
6. Eaton — Aston Martin	1487	— 790	9	17	30
4. Desprez — F. D.	1496	— 800	9	18	
8. Lefèvre — La Perle	1496	— 800	9	18	
10. Ledure — Bignan	1960	— 985	9	33	
11. Matthis — Bignan	1960	— 985	9	33	
12. Ivanowski — Bignan	1960	— 985	9	33	
13. Clause — Bignan	1960	— 985	9	33	
14. Pagniez — C. A. P. Janvier	1995	— 995	9	33	52
15. Chaminade — C.A.P. Janvier	1995	— 995	9	33	52
16. Lagache — Chenard Walcker	1996	— 996	9	33	54
17. Pisart — Chenard Walcker	1996	— 996	9	33	54
18. Sénéchal — Chenard Walcker	1996	— 996	9	33	54
19. Leonard — Chenard Walcker	1996	— 996	9	33	54
23. Buck — Ballot	1996	— 996	9	33	54
24. Charlier — Ballot	1996	— 996	9	33	54
20. Briailles — Bugatti	1998	— 998	9	33	57
21. Célériér — Bugatti	1998	— 998	9	33	57
22. Mongin — Bugatti	1998	— 998	9	33	57
25. Martin — Bignan	2940	— 1285	9	58	30
26. Duray — Aries	2958	— 1290	9	58	50
27. Flohot — Aries	2958	— 1290	9	58	50
28. Laly — Aries	2958	— 1290	9	58	50
31. Coë — Vauxhall	4250	— 1560	10	26	30

W pierwszym okrążeniu, dzięki handicapowi, miejsca czołowe zajęły samochody o mniejszej pojemności. Pierwszą przechodzą Rigal i Lalaurie na Ariesach, ostatni Coë na Vauxhallu. Odpada Gabriel — Aries i Ivanowski — Bignan. Obaj prowadzący wycofują się już w drugim okrążeniu; kierownictwo obejmuje Eaton. W trzecim okrążeniu odpadają Lefèvre — La Perle, Mongin — Bugatti i Chaminade — C. A. P. Janvier. Eaton prowadzi dalej aż do okrążenia szóstego, po czym na czoło wychodzi Leonard, który doprowadza bieg do końca. W siódmym okrążeniu odpada Flohot — Aries, w ósmym Eaton — Aston Martin, w dziewiątym Célériér — Bugatti. W dziesiątym okrążeniu wycofuje się aż pięć maszyn: Martin — Bignan, de Buck — Ballot, Charlier — Ballot, Marie — Bignan i Coë — Vauxhall. W okrążeniu trzynastym odpadają Clause — Bignan i Pagniez — C. A. P. Janvier i wreszcie w ostatnim okrążeniu Duray i Laly — Aries. Bieg kończy ośmiu zawodników:

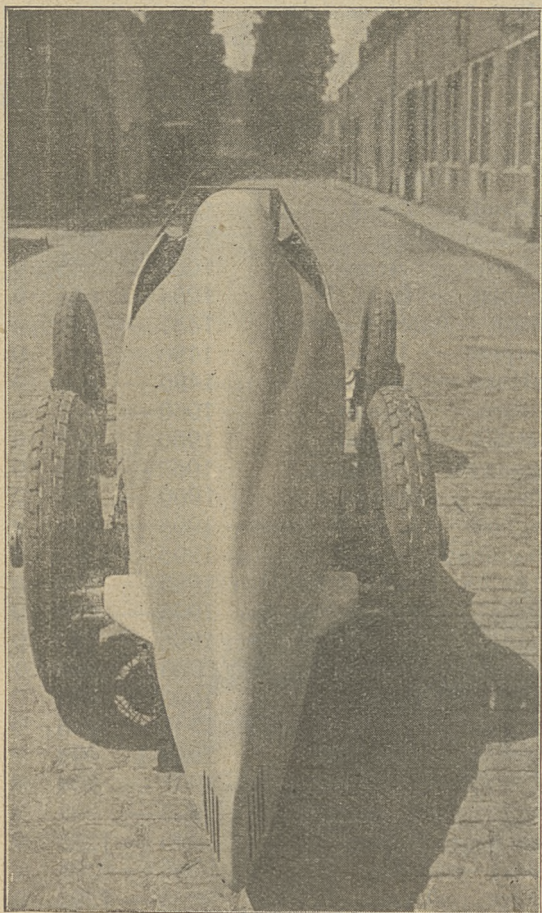
1. Leonard — Chenard et Walcker 5:47:45
Hand. 33 m. 54 s. — czas rzeczywisty: 5:13:51—100,031 Km/g.
2. Sénéchal — Chenard et Walcker 5:49:20¹/₅.
3. Chandon de Briailles — Bugatti 5:53:31²/₅.

4. Pisart — Chenard et Walcker	6:16:54.
5. Lagache — Chenard et Walcker	6:16:54 ^{1/5} .
6. Matthys — Bignan	6:49:16 ^{2/5} .
7. Desprez — F. D.	6:59:12 ^{2/5} .
8. Benoist — E. H. P.	7:22:35.
Wspaniałe zwycięstwo samochodów Chenard et	

Walcker! Cztery samochody na pięciu pierwszych miejscach to doprawdy rezultat rzadko spotykany.

Nagroda Boillota za największą regularność została przyznana Leonardowi. Zaznaczyć należy, że w roku zeszłym nagrodę tą zdobył Pisart również na Chenard et Walcker.

Nowoczesny smok



Rycina nasza przedstawia najnowszy samochód wyścigowy 300 KP zbudowany wedle planów Djeladina. Na samochodzie tym w najbliższym czasie odbędą się w Ameryce próby pobicia rekordów światowych. Samochód ten uzyskuje fantastyczną szybkość 300 kilometrów na godzinę.

Fot. Meurisse. Paryż.

TADEUSZ PIOTROWSKI

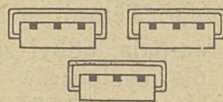
RAPORT

*I stanęli na niebieskim Rynku
wyciągnięci pod sznur na paradę
jak się patrzy, w ułańskim ordynku...
A tam w tyle jakieś widmo blade
wzrok nieśmiało podnosi ku górze,
Spojrzy KSIĄŻE:*

„Bywaj przyjacielu!

*Zbliż się! Coś zacz? W jakim to mundurze
z ułanami stajesz do apelu?”*

*„Książę! Gdy Twych ułanów skrycie mordowano,
ze Majestat Ojczyzny, gdy ich legło wielu
i ja również mą chciałbym pochłubić się raną
i wraz z nimi przed Tobą stanąć do apelu,
choć nie ułan—choć obcy—ten—z dwunastej trumny...”
A Książę chwilę myśli—całe niebo słucha—
a potem własną ręką na niebieskiej karcie
pisze imię i wręcza ją UŁANSKIEJ warcie:
„Z piątego dywizyonu, z pancernej kolumny
przyjąć w stan: szeregowy Teodor Łaptucha...”*



J. ORŁOWSKI

AUTOMOBIL ZDRAJCA

OPOWIADANIE

Pan Jan Zawisza, mistyk i poeta ożenił się dwa lata temu. Pani Irena, słodka jasno blondynka o boticellowskiej twarzyczce, była mu wierną towarzyszką życia, żyła tylko w kręgu zainteresowań męża i pilnie pielęgnowała jego zbiory.

Jako się rzekło p. Jan był mistykiem, zbierał też dziwne jakieś przedmioty, pochodzące od yogów indyjskich, posążki Buddy, stare, ciężkie klejnoty, hiszpańskie narayę na których obok rdzy widniały ślady krwi w strasznych walkach wytoczonej.

Pewnego dnia, a był to dzień imienin p. Ireny, mąż przyniósł Jej przepiękną zapinkę do włosów. W stare złoto wkute rubiny błyszczwały krwawo w świetle elektrycznym. Dokoła jak wąż obiegał tajemniczy jakiś napis, którego nikt odcyfrować nie umiał.

Klejnot ten pochodzący jakoby z Indochin, miał przed wiekami należeć do królowej Annamu, którą mąż Jej przyłapawszy na zdradzie z dowódcą straży własnoręcznie zamordował, poczem bólem obłąkany w morze się rzucił i zginął.

Odtąd klejnot kilkakrotnie kradziony po świecie wędrował, aż wreszcie do rąk starego antykwariusza doszedłszy przez Zawiszę zakupiony został.

W interpretacji starego napis na tej dziwnej, nad wyraz cennej zapince miał brzmieć:

„Jeśli pohanbisz ród Twój, odejdę od Ciebie, lub zginiesz”.

Dreszcz wstrząsnął panią Irenę i zamyśliła się głęboko... Nagle... zdecydowanym ruchem wpięła za-

pinkę we włosy. Rubiny rozbłysły, łagodnym promieniem światłem na Jej jasnych splotach.

Upłynął czas jakiś, klejnot wpięty we włosy pani Ireny błyszczał i rozlewał krwawe refleksy na jej włosach.

Pewnego wieczora Zawisza wrócił do domu zakłopotany i prosił p. Irenę o przebaczenie że dziś Jej wieczorem towarzyszyć nie może, ale właśnie znany bankier Rawicz kupił nową limousinę i chcąc „oblać” tę transakcję zaprosił paru przyjaciół na kolację do Konstancina.

— Tam będą napewno kobiety.

— Nie, przecież wiesz że Rawicz jest wierny tej tajemniczej zawołowanej damie z którą go czasem widują w samochodzie. Nie mogę mu odmówić, tak serdecznie prosił...

Pani Irena długo, uważnie popatrzyła w oczy męża.

— A zatem... jedź.

* * *

Aż raz... po powrocie ze zwykłego poobiedniego spaceru pani Irena z przerażeniem spostrzegła że tajemniczy beczenny klejnot znikł z Jej włosów. Nie pomogły poszukiwania, ani rewizje czynione u służby, klejnotu nie było.

Wreszcie Zawisza, pomimo przerażonych prośb żony, zdecydował się ogłosić w pismach o zgubie, wyznaczając dość sutą nagrodę.

Następnego dnia szofer Rawicza przyniósł zapinkę do domu Zawiszy; znalazł ją czyszcząc samochód, tkwiła mocno wbita w poduszki oparcia.

Tabor samochodowy w Polsce

W Nr. 193 „Monitora Polskiego” z dn. 23 sierpnia znajdujemy wykaz zarejestrowanego taboru samochodowego cywilnego, według stanu z dnia 30 czerwca b. r. Najwięcej samochodów posiada Warszawa — 1886, następnie województwo Śląskie — 1279, Poznańskie — 1179, Krakowskie — 605, Łódzkie — 567, Łwowskie — 528, Pomorskie — 425, Kieleckie — 382, Warszawskie — 266, Białostockie — 92, Lubelskie — 77, Wileńskie — 66, Stanisławowskie — 53, Wołyńskie — 41, Nowogródzkie — 27, Poleskie — 20, Tarnopolskie — 8. Ogólna liczba samochodów cywilnych w Polsce wynosi 7,501, w tem osobowych 5,468, cięż-

zarowych 1,973 i sanitarek 42. Motocykli jest najwięcej w Warszawie — 208, w województwie Śląskiem i Poznańskiem po 159, w Krakowskim — 141, w Pomorskim — 125, w reszcie województw jest poniżej 100 motocykli. Wszystkich motocykli w Polsce jest 923.

Przy tak słabem użyciu samochodów i motocykli niema narazie w polsce widoków na założenie większej fabryki samochodów. Amerykańska firma Forda nosi się z myślą założenia w Polsce swej filji pod Bydgoszczą, jednakże założenie jej odkłada do czasu, gdy zakup automobili wzrośnie w Polsce do kilku tysięcy rocznie.

Ś. P. Bronisław Konosewicz, pułkownik

Dnia 29 b. m. złożono na cmentarzu Powązkowskim na wieczny spoczynek zwłok ś. p. pułkownika wojsk samochodowych Bronisława Konosewicza dowódcy Centralnych składów samochodowych w Warszawie.

W zmarłym straciła Polska jednego z najofiarniejszych swych cichych pracowników, a wojska samochodowe energicznego i wysoce wykwalifikowanego oficera.

Ś. p. pułkownik Konosewicz urodzony we wsi Lipki, ziemi kijowskiej dnia 14 maja 1874 r., wstąpił do armii rosyjskiej dnia 5/IX 1891 r. Mianowany pułkownikiem dnia 6 grudnia 1916 r. Po za studjami wojskowemi ukończył moskiewski Instytut archeologiczny ze stopniem „uczonego archeologa”. Gdy nam tylko zaświtała jutrzeńka wolności w szeregach budowniczych Ojczyzny stanął ś. p. pułkownik będąc od 11 marca 1917 r. jednym z najbardziej czynnych członków Rady Związku Wojskowych Polaków okręgu moskiewskiego. Od 15 lipca 1917 r. rozwija czynną działalność jako przedstawiciel „Naczpola” na okręg moskiewski przyczem został dwa razy ranny. Posiadał też dlatego krzyż Waleczności

trzykrotnie, oraz odznakę „Naczpola”. Następnie wraca wśród niesłychanych trudności i niebezpieczeństw do kraju, gdzie już w maju 1920 r. zostaje przewodniczącym centralnej komisji odbiorczej wojsk samochodowych na którym to stanowisku rozwija żywą działalność i daje się poznać jako doskonały organizator i administrator.

Centralne składy samochodowe na Pradze są w większej swej części Jego dziełem. Nie tracąc ani na chwilę energii i sił mimo dużych trudności w jakich pracował, doprowadził składy swe do doskonałego stopnia organizacji i stanu, wiele rzeczy tworząc prawie z niczego. W stosunkach służbowych był zawsze jak najlepszym przyjacielem i dobrym starszym kolegą, toteż nic dziwnego że na pogrzebie Jego nie brakło nikogo z warszawskich samochodziarzy wojskowych, a wszystkie formacje samochodowe z poza Warszawy przysłały swoich przedstawicieli. Nad otwartą mogiłą przemawiali: przedstawiciel Związku wojskowych okręgu moskiewskiego, po nim p. Szef

Wydziału Wojsk i Samochodowych p. pułk. Mroziński, oraz przedstawiciel „Naczpola” mjr. szt. gen. Borawski.



Ś. p. pułkownik BRONISŁAW KONOSEWICZ
Dowódca Centr. Składów Samochod. w Warszawie.

Ś. p. pułkownik Konosewicz zmarł prawie że na posterunku gdyż jeszcze dzień przed operacją przyjechał do Centralnych składów by załatwić najpilniejszą sprawę, tak dalece kochał i dbał o instytucję, która Jemu właśnie w dużej mierze zawdzięcza swój

rozwoj. Pamięć zmarłego pozostanie wśród tych, którzy Go znali na zawsze świetlaną i drogą — niech Mu ziemia lekką będzie!

Stanisław Szydelski kpt.

MARJAN KRYNICKI

O b r a z k i

Trudno jest żądać, aby w najbardziej nawet „samochodowym” kraju człowiek był automobilistą — tembardziej trudno wymagać tego w Polsce. W każdym jednak cywilizowanym kraju, ludzie inteligentni, stykając się z samochodem w życiu codziennym, zdołali już zrozumieć nowoczesny automobilizm i jego wymagania. W Polsce niestety tak nie jest. Wskutek nienormalnych warunków rozwoju i uśpionej progagandy, która dopiero teraz budzić się zaczyna, szeroki ogół nie rozumie podstawowych potrzeb i zasad automobilizmu. Co smutniejsze, nawet między osobami mającymi większą styczność z samochodziarstwem, spotkać się można z karygodnym zacofaniem i niezrozumieniem. Niech powyższe, autentyczne, wzięte z życia obrazy będą tego dowodem.

W nocy z 6 na 7 lipca, zmieszany z tłumem publiczności, asystowałem przy odjeździe tegorocznego raidu. Stojący obok mnie poważny pan, zadał mi w ten sposób brzmiące pytanie: „Na ten raid to pewnie jadą sami hrabiowie i księżęta?”

Pan ten z pewnością uznaje samochód jako przedmiot zbytku i luksusu, dostępny tylko dla niezmiernie bogatej arystokracji. Iluż ludzi w Polsce posiada to błędne mniemanie?

W tydzień potem, na kilometre lancé pod Jabłonką, byłem świadkiem następującej sceny. Elegancki pan, koło wspaniałego, olbrzymiego samochodu, pytał damę w szykownym, automobilowym kostjumie, wskazując na przejeżdżającego, małego Amilcara: „Jak Ci się podoba taki samochód”. „Ach, przecież to bébé” — odpowiedziała dama, robiąc oburzoną minę, „wstydziałabym się takim jechać”.

Dama ta, jej towarzysz, i niestety, wiele, wiele osób nie uznaje małych saamochodzików, nie rozumiejąc, że one są podstawą współczesnego automobilizmu. A jakże łatwo to zrozumieć. Wszak samochodziki Tatra, Salmson, Mathis, (należące pod względem litrażu do tej samej kategorii co i Amilcar) przebyły raid tegoroczny, wytrzymując doskonale konkurencję dużych maszyn. Nazwa „bébé”, jednego z pierwszych na świecie samochodzików, powinna być dla nich największą pochwałą, powinna znaczyć triumf zwycięskiej myśli

wielkiego konstruktora, Ludwika Peugeot’a, który miał odwagę obalić fetysza zwanego „wielkim samochodem”. Nie wolno nazwy tej lekkomyślnie ironizować.

Po raidzie zwycięskie maszyny zostały wystawione w magazynie Austro-Daimlera, przed którym wskutek tego, gromadziły się tłumy ludzi, głośno wyrażających swój podziw. Pewnego dnia, gdy przechodząc tam się zatrzymałem, zagadnął mnie jakiś młodzian:

„Panie dlaczego te samochody tu stoją takie zakurzone?”

„Te maszyny, odpowiadam, ukończyły raid samochodowy bez punktów karnych i firma się niemi reklamuje”.

„Bez punktów karnych” — kombinuje inteligentnie młodzieniec — „to znaczy, że nie zostały ukarane. Pewnie dlatego, że nikogo po drodze nie przejechały”.

O praso stołeczna! Co uczyniła twa stała rubryka p. t. „Orgje samochodowe”...

W jednym z licznych w Warszawie sklepów samochodowych, wystawiono nowiutki motocykl-fotel amerykański, marki Ner-a-Car. Trzech młodych ludzi podchodził do wystawy.

„Oo patrzcie woła jeden, co to za motocykl. Wstydzilibym się takim jeździć”!

„Żydowski automobil” — dorzuca drugi.

„A ja wam zawsze mówię — rzeczy trzeci z miłą znawcy — że najlepsze motocykle są Indian i Harley-Dawidson. Innych nie opłaci się kupować”.

Nie myślę tu bynajmniej ujmować zasług motocyklom Harley Dawidson i Indian, ani zaprzeczać ich dobroci. Chodzi mi o co innego. Firmy te, powieść można prawie bez przesady, mają w Polsce monopol na sprzedaż motocykli. Niewielu ludzi u nas wie, że w Anglii, Francji, Niemczech i innych krajach istnieją setki fabryk, wyrabiających motocykle również dobre, a pod niejednym względem lepsze, niż maszyny tych dwóch firm. Rzadko kto ma u nas odwagę jeździć na motocyklu innej marki, gdyż naraża się przez to na ironiczne spojrzenia i przemowy: „Hm... tak..., panie tego, ale najlepsze motocykle to Indian i Harley-Dawidson”.

GŁOSY CZYTELNIKÓW

Do Redakcji „Auta” w miejscu

W załączeniu przesyłamy W Panom dwa „kwiatki benzynowe” a mianowicie: jeden rachunek Michalika w Serocku, w którym liczą za 1 kg. benzyny Złp. 1.90, drugi zaś z Puław, w którym dnia 9 sierpnia b. r. ważne są jeszcze marki polskie. Czas najwyższy ażeby Urząd walki z lichwą zajął się panami fabrykującymi podobne rachunki.

N. N.

2 ZAŁĄCZNIKI

Skład materiałów aptecznych i farb
ALEKSANDER MICHALIK
w Serocku

RACHUNEK

5½ kg. benzyny lekk. à 1,96 zł. 10.45

Zapłacono.

(—) podpis nieczytelny.

11.VIII.1924

Sprzedano 22,6 kg. benzyny po 1.600.000 za klg.
Zapłacono razem 36.160.000 Mkp.
9.VIII.1924. Podpis nieczytelny.

Od Redakcji. Uważamy również, że należałoby raz nareszcie zabrać się do uregulowania cen benzyny gdyż samochodziarz któremu zabraknie w drodze benzyny jest zdany na łaskę rozmaitych paskarzy benzynowych, robiących nam wielką grzeczność sprzedając benzynę po niemożliwych cenach.

Czasopismo „Auto” w miejscu

Niniejszym podaję do wiadomości WPańów, co następuje:

Na Wybrzeżu Kościuszkowskim znajduje się pułapka na automobilistów w postaci toru kolejki wąskotorowej w ten sposób ułożonej, że prawie każdy samochód osobowy musi zawadzić spodem o szyny.

Na interwencję mojej firmy, otrzymaliśmy wyjaśnienie z Wydziału Ruchu Kołowego, które podajemy do wiadomości wszystkich poszkodowanych na tym przejeździe automobilistów z tem, że mają prawo regresu o szkody do Magistratu ewent. do elektrowni m. Warszawy.

KOMISARJAT RZĄDU

na m. st. Warszawę
Oddz. Ruchu Kołowego

26 sierpnia 1924 r.

Do firmy Austro Daimler, Nierzbowa 16

W odpowiedzi na pismo WP. L. 3735 Komisarjat Rządu zawiadamia, że tor kolejki na Wybrzeżu Kościuszkowskim o którym mowa we wspomnianym piśmie został ułożony przez Elektrownię, na co zostało wydane zezwolenie Magistratu m. st. Warszawy z dnia 12.VII br. za Nr. 1822.

Za Komisarza Rządu
Kier. Oddz. R. Kołowego

K r o n i k a

Targa i Coppa Florio 1925 r. Automobilklub Sycylijski ogłosił regulamin wyścigów Targa i Coppa Florio na rok 1925. Wyścigi te odbędą się w pierwszą niedzielę maja, Coppa na 4 okrążeniach małego toru Madonie (432 km.) a Targa na 5 okrążeniach (540 km.). Wyścig o puchar Coppa jest ostateczną rozgrywką o tą nagrodę, w której uczestniczyć mogą tylko firmy zwycięskie z lat poprzednich a mianowicie: Itala, Isotta-Fraschini, Fiat, Nazzaro, Ballot, Peugeot i Mercedes.

Wyścigi na wzniesieniu de Laffrey. Dnia 10-go sierpnia odbyły się doroczne wyścigi na wzniesieniu de Laffrey koło Grenobli, na przestrzeni 6400 m. Wyścigi te przyniosły nowy rekord szybkości, a mianowicie Benoist na 6 cylindrówce Delage, osiągnął czas 4 min. 2 sek., przebywając wzniesienie z szybkością 95.200 km/g.

W innych kategoriach wyróżnili się: Edd ura, który na motocyklu Koehler Escoffier (750 cm³.) pobił rekord wszystkich kategorii motocyklowych, Morel na cyclecarze Amilcar, Colas na samochodzie turystycznym Cottin Desgouttes oraz Vassiaux na wyścigówce Chiribiri.

Zawody w San Sebastien. Drugie, doroczne zawody automobilowe w San Sebastien, organizowane przez Automobilklub w Guipuzcoa pod protektorem króla Alfonsa XIII, odbędą się w, dniach 22, 24 i 27 września.

Pierwszy dzień zawodów obejmuje biegi motocyklistów dla kategorii 350 cm³. (266.250 km.) 500 cm³. (355 km.) i powyżej 500 cm³. (443.750 km.). Dotychczas zapisały się do tych biegów następujące motocykle: 5 Douglas, 2 B. S. A., 2 Norton, 2 Velocette, 3 Sunbeam, 4 Alcyon, 1 Guzzi i 4 Harley.

Dnia 24 września odbędzie się wyścig samochodów turystycznych, dostępny dla następ. kategorii: 1110 cm³. (177.750 km.), 1500 cm³. (213 km.), 2000 cm³. (319.500 km.), 3000 cm³. (355 km.), 4000 cm³. (408.250 km.) oraz 4500 cm³. i pow. (443.750 km.) Zapisy są następujące: w kat. 1100 cm³.—1 S.A.R.A., 1 Amilcar, 4 Hisparco. 2 S. C. A. P. i 1 Derby, w kat. 1500 cm³.—1 Mercedes i 1 Citroën, w kat. 2000 cm³.—1 Delage, 1 Bignan, 1 Bugatti i 1 Ballot, w kat. 3000 cm³.—1 Mercedes, 1 Bignan i 1 Overland i w kategorii 4500 cm³.—1 Mercedes i 1 Marmon.

27 września rozegra się główny wyścig dla dwulitrowych samochodów wyścigowych na przestrzeni 621

km. Do wyścigu tego zapisało się dotychczas 2 samochody Mercedes, 2 Sunbeam, 1 Bignan 1 Vauxhall i 3 Bugatti.

Zakończenie „Tour de France des Avionettes”. Drouhin, na samolociku Farman z silnikiem Anzani 25 MK, ukończył dnia 10 sierpnia „Tour de France des Avionettes”, przebywając 1807 km. w 20 g. 41 m. 27 s. z szybkością średnią 87.553 km/g.

Salon samochodowy w Kopenhadze został otwarty w dniu 15 sierpnia i trwał przez 9 dni.

Raid alpejski. 4 doroczny raid alpejski t. zw. „Coupe des Alpes” odbył się w dniach 10—17 sierpnia, przy udziale 15 zawodników, na przestrzeni 2830 km. w etapach: Medjolan—Fiume—Auronzo—Stresa—Turyn—Medjolan.

Wyniki:

1. Coffani—O. M. 2000 cm³. 54:23:15. 2. Minoia—O. M. 2000 cm³. 54:28:15. 3. Schieppati—Diatto 2000 cm³. 54:44:27. 4. Danieli—O. M. 1500 cm³. 54:54:35. 5. Masperi—O. M. 2000 cm³. 54:59:25. 6. Cattaneo—Ceirano 3000 cm³. 55:40:29.

Wyścigi w Fano. Doroczne wyścigi na plaży w Fano (Danja) odbyły się w dniach 23 i 24 sierpnia, na przestrzeni 1 km. o starcie z rozbiegu. Drugi dzień wyścigów obejmował finały, rozgrywane między maszynami, które wykazały najlepsze czasy w kilometrze lancé dnia poprzedniego.

W pierwszym dniu najlepsze czasy w swych kategoriach osiągnęli następujący zawodnicy:

I. Motocykle turystyczne: Petersen — D. K. W. 175 cm³. Losted—Levis 250cm³. Martens—Scott 500 cm³. Rasmussen—Nimbus 750 cm³. Larsen—Harley Davidson 1000 cm³. i Nielsen—Harley 1000 cm³. Najlepszy czas bezwzględny wykazał Nielsen—28,2 s.

II. Samochody turystyczne: Moerch — Citroën 1500 cm³. Hansen—Essex 2500 cm³. Widner—Austro Daimler 3000 cm³. Jay — Opel 4000 cm³. Joerns—Opel 6000 cm³. Najlepszy czas wykazał Joerns—28,6 s.

III. Motocykle sportowe: Nielsen—Sarolea 500cm³.

IV. Samochody sportowe: Christensen — Bugatti 1500 cm³. Fogelquist — Bugatti 2000 cm³. Kordewan—Stoewer 2500 cm³. Bake — Voisin 4000 cm³. Nielsen — Hudson 6000 cm³. i Kordewan—Stoewer

12000 cm³. Najlepszy czas wykazał Kordewan na 12 litrowym samochodzie Stoewer—21,6 s.

V. Motocykle wyścigowe: Hansen — Triumph 500 cm³. Westerberg—Harley Davidson 1000 cm³.

VI. Samochody wyścigowe: Campbell — Ballot 3000 cm³. i Sunbeam—6000 cm³. oraz Joerns — Opel 10000 cm³. Najlepszy czas osiągnął Joerns—21,29 s. Campbell, na 300 konnym Sunbeamie z silnikiem Fiat, dwukrotnie ulegał wypadkowi pęknięcia opony w biegu, przyczem za drugim razem wpadł on wskutek tego między publiczność, raniąc ciężko jedną osobę.

W drugim dniu zawodów finał motocyklistów wygrał Nielsen na Harley Davidson. W finale samochodów pierwsze miejsce zajął Durietz — Dodge 4000 cm³. drugie Joerns — Opel 6000 cm³. trzecie Nielsen — Hudson 6000 cm³. i czwarte Christensen — Bugatti 2000 cm³.

Mecz — handicap na przestrzeni 1 km. wygrał Dynesen — Fiat Mercedes 12000 cm³. przed Kordewanem—Stoewer 12000 cm³.

Wyścigi Eifel. Do najtrudniejszych na świecie wyścigów należą niemieckie wyścigi długodystansowe, odbywające się na torze Eifel w Nadrenji. Tor Eifel, na przestrzeni 1 okrążenia=33,2 km., posiada około 85 zakrętów, jest tedy niewiele łatwiejszy aniżeli tor Madonie na Sycylii, posiadający przeszło 300 zatrętów na 108 km.

Wyścigi Eifel odbyły się w tym roku po raz drugi, po dwuletniej przerwie, przynosząc następujące wyniki:

Dzień I. Motocykle:

1500 cm ³ .	—6 okr.	—199,200 km.	—1. Beckers—D. K. W.	3:50.
250 cm ³ .	—6 okr.	—199,200 km.	—1. Schneidewind—Rover	3:32:28.
350 "	—10 "	—332 km.	—1. Patzold—Imperia.	5:20:27:4.
500 "	—10 "	—332 "	—1. Bieber—B. M. W.	4:56:9.
750 "	—10 "	—332 "	—1. Bruckner—Indian	5:29:52,2.
750 "	—10 "	—332 "	—1. Jecker—Harley Dav.	5:03:28,4.

Dzień II. Samochody turystyczne:

4 MK.	—8 okr.	—257,600 km.	—1. Flacke—Amilcar.
6 "	—8 "	—257,600 "	—1. Bittner—Fiat.
8 "	—8 "	—257,600 "	—1. Ludewig—Bugatti.
10 "	—8 "	—257,600 "	—1. Wetzka — Austro Daimler.
12 "	—8 "	—257,600 "	—1. Meurer—Oakland.
12 "	—8 "	—257,600 "	—1. Schleuer—Benz.

Dzień III. Samochody wyścigowe:

1500 cm ³ .	—12 okr.	—386,400 km.	—1. Caracciola — Mercedes.
2000 "	—15 "	—498 km.	—1. Jacobs—Fafnir.
2000 "	—15 "	—498 "	—1. Cleer—Stoewer.

Paryż—Pireneje—Paryż. Francuski raid Paris—les Pyrénées—Paris, przeznaczony specjalnie dla motocykli, cyclecarów i samochodzików, zakończył się w niedzielę, 24 sierpnia, etapem Tours—Paryż.

Dnia 17 sierpnia wyruszyło z Paryża 29 zawodników na trudną drogę, przeszło dwóch tysięcy kilometrów, rozdzielonych na siedem etapów. Piętnastu tylko po powrocie odbyło triumfalny wjazd do Paryża przez bramę Maillot, reszta raidu nie ukończyła.

Bez punktów karnych drogę przebyło ośmiu współzawodników: Guichenne i Bignon—mot. Soyer 250 cm³. Huffkens—mot. Gillet 350 cm³. Bernard i Naas—mot. Gnome Rhone 500 cm³. Printamp — mot. 750 cm³. Dugat—sam. Derby 1100 cm³. i Bouyer—sam. La Perle 1500 cm³.

Pozostali otrzymali punkty: Krebs—cycl. D'Yrsan 1100 cm³. 2 pk., Sablon — sam. 1100 cm³. 2 pk., Fardard — mot. Soyer 250 cm³. 36 pk., Cheret — mot. Rovin 175 cm³. 71 pk., Boulangier—mot. Stella 175 cm³. 94 pk., Lambert—sid. Koehler Escoffier 600 cm³. 107 pk. i Desmoulins—sam. 1100 cm³. 136 pk.

Samochód księcia egipskiego. Książę Djeladin, pragnąc wydrzeć Elridge'owi rekord światowy szybkości

na samochodzie, kazał sobie zrobić wyścigową maszynę. Nowa ta wyścigówka posiada ośmiocylindrowy, silnik o wymiarach cyl. 107x140 mm., który przy 3000 obr. daje 300 MK. oraz, rzecz oczywista, karoserję wyścigową o pięknym profilu kropłowym. Samochód ten osiąga 300 km/g. jest jednak nadzieja, że przy zastosowaniu 8 karburatorów uda się dojść do 400 km/g. Zobaczmy!

Ford Nr. 10.000.000. Do dnia 4 czerwca r. b. zakłady Forda wyprodukowały 10.000.000 samochodów. Dziesięć milionów w ciągu 21 lat, to znaczy przeciętnie przeszło 1650 samochodów na dzień. Bez komentarzy!

Nowe rekordy światowe. Dnia 2 sierpnia, na torze Brookland, motocyklista angielski Horsman pobił trzy rekordy światowe szybkości a mianowicie: 10 mil. o starcie z miejsca i 5 mil o starcie z rozbiegu na mot., 500 cm³. oraz 5 mil o starcie z rozbiegu na mot. 750 cm³.

750 cm ³ .	5 mil:	3 m. 11 s.	²⁷ / ₁₀₀ —150.926 km/g.
500 "	5 "	3 " 13 s.	² / ₁₀₀ —150.076 "
500 "	10 "	6 " 42 s.	⁵¹ / ₁₀₀ —143.874 "

Szampionat motocyklowy Austrii. Na Praterze wiedeńskim, dnia 3 sierpnia, odbył się wyścig motocyklowy o Szampionat Austrii na przestrzeni 97.920 km. Szampionat zdobył Karner na motocyklu Sunbeam, przebywając tą przestrzeń w 1 g. 2 min. 54 sek. z szybkością średnią 93.405 km/g.

W innych wyścigach, które odbyły się w tym samym dniu, osiągnięto następujące wyniki:

Row. siln.	Suchanek (D. K. W.)	6120 m.—6 m. 0 s.	⁶ / ₁₀
Mot. 150 cm ³ .	Hobel (Puch)	6120 "	—5 " 29 s. ⁴ / ₁₀
" 250 cm ³ .	Dirtl (N. Imperial)	6120 "	—5 " 45 s. ¹ / ₁
" 500 cm ³ .	Franconi (Motosacoche)	24.480 km.	—
		16 m. 34 s.	⁵ / ₁₀ .

Ogromny raid. Trzej młodzi członkowie Francuskiego Klubu Motocyklowego, Sexè, Krebs i Dumoulin, wyruszyli na motocyklach, dnia 8 sierpnia, na raid z Paryża do Konstantynopola i z powrotem. Długość drogi wynosi 6600 km.

Dnia 9 sierpnia, lotnik francuski Burri, pobił na wodnopłatawcu C. A. M. S. rekord światowy szybkości na przestrzeni 500 km., osiągając szybkość 123.946 km/g. Pasażerem podczas tego rekordowego lotu była, znana w Polsce p. Luiza Faure Favier.

Nowy rekord lotu bez silnika. Słynny francuski pilot Thoret, ustanowił w dniu 29 sierpnia nowy rekord lotu bez silnika—9 godzin 4 min., bijąc rekord Niemca, Schulza o 22 min.

PRZEBORY do Samochodów i Motocykli

Koła samochodowe, obręcze do zdejmowania, części zamienne, łożyska kulkowe dla samochodów i maszyn.

ARTYKUŁY POMOCNICZE DLA GARAŻY, OKUCIA DO KAROSERJI, LAKIERV DLA PRZEMYSŁU.

SUPER VULC NAJLEPSZY SRODEK

DO REPERACJI WĘŻÓW

ooo ALFRED BAUCH, Gdańsk — Hurtownia ooo

Główne zastępstwo i skład fabryczny
LANGGARTEN Nr. 23. TEL 22-42.

Grand Prix samolotów transportowych. Do zawodów o Wielką nagrodę Aeroklubu Francji dla samolotów transportowych, trzy tylko firmy, Farman, Bleriot i Caudron, zapisały po jednym samolocie.

Zawody, polegające na trzykrotnym przelocie z Paryża do Bordeaux i z powrotem (1030 km.) odbyły się w dniach 20, 21 i 22 sierpnia.

Zwycięzcą, po raz drugi, został płatowiec Farman Jabiru o czterech silnikach Hispano Suiza po 180 MK., który prowadzili piloci Coupet i Bossoutrou. Samolot ten wykazał w pierwszym przelocie szybkość 178.405 km/g w drugim 180.022 km/g., a w trzecim 175.713 km/g.

Drugie miejsce zajął dwupłatowiec Bleriot 135 o czterech silnikach Salmson po 230 MK., który prowadzili Bizot i Villechanoux. Ten samolot wykazał szybkości 141.590, 148.101 i 150.839 km/g.

Trzysilnikowy samolot Caudron, prowadzony przez pilotów Patin i Lebourget, miał strasznego pecha. Na każdym etapie ulegał on różnym wypadkom, które sprawiły, że nie był brany pod uwagę w ogólnej klasyfikacji.

Z OSTATNIEJ CHWILI

W dniu wczorajszym, na szosie między Wyszko-
wem a Ostrowiem, odbyły się pierwsze w Polsce wyścigi płaskie na przestrzeni 10 Km. w linii prostej, w połączeniu z ustanowieniem polskiego rekordu kilometre lancé. Do wyścigu stanęły następujące samochody turystyczne: I kat. do 1,100 cm³. — Senechal, Amilcar,

Tatra, Salmson. II kat. do 1,600 cm³. — Mathis i Fiat. IV kat. do 3,000 cm³. — Lancia i Peugeot. V kat. pow. 3,000 cm³. — Fiat, Berliet, Delage, Excelsior. W wyścigu na 10 Km. najlepsze czasy wykazali: I kat. Choiński (Amilcar). 6 m. 45 s. II kat. Winnicki (Fiat). 6 m. 35,5 s. IV kat. Bitschan (Peugeot). 6 m. 18 s. V kat. Zwiernik (Excelsior). 5 m. 06 s. W kilometre lancé najlepszy czas osiągnął Zwiernik na samochodzie Excelsior — 31 sek. (116 Km/g.). Publiczności dużo. Organizacja pod wieloma względami niedostateczna. Szczegóły w następnym numerze.

Ma. K.

NADESLANE.

DEPESZE.

Brescia. SUPERBA typ seryjny 1-szy i 2-gi w ogólnej klasyfikacji z 18 maszyn.

Wyścigi w MUGELLO OM-SUPERBA seryjny 1-szy i 2-gi w ogólnej klasyfikacji przy silnej konkurencji 18 maszyn różnych typów i pojemności cylindrów jak Ansaldo, Mercedes, Bugatti, Bianchi, Diatto Itala, Spa, Chiribiri, Lancia i Fast.

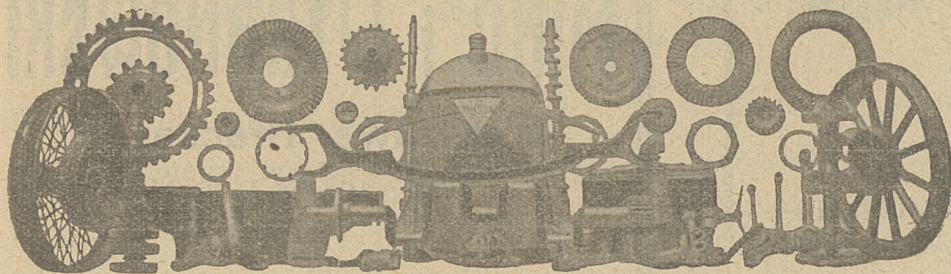
„GNOM”

FABRYKA MAŁYCH AUTOMOBILI w Nowym-Jczyńie.

Poszukujemy poważnych zastępców. Wyczerpujące zgłoszenia z referencjami prosimy skierować: Ehrlich, Kraków-Podgórze, Legionów 14. ooooooooooooooooooooo

Prosimy Sz. Prenumeratorów o niezwłoczne uregulowanie prenumeraty za kwartał IV (3 zł.), gdyż nieuregulowanie w terminie spowoduje wstrzymanie wysyłania pisma.

Administracja „Auta”



J. ADAMCZEWSKI | ARTYKUŁY TECHNICZNE | ooo WARSZAWA ooo
AKCESORIA SAMOCHODOWE | N.-Świat 12. Tel. 265-36

**Wynajem nowych luks. samochodów
i do sprzedania:**

BUICK nowy, UNIC, BENZ, SPA,
OPEL oraz FORD ślimakowy

Tamże IX Oddz. T-wa OLEUM

E. Lewandowski

WARSZAWA

Marszałkowska 14. Telefon 176-87

KONCESJONOWANA

-- WYTWÓRNIĄ PRECYZYJNO-MECHANICZNA --

J. UNIESZOWSKI

WARSZAWA, CHŁODNA № 37. TELEFON 15-24

APARATY: DOŚWIADCZALNE, MIERNICZE,
KONTROLUJĄCE, FOTOGRAF.

Specjalny dział napraw

LICZNIKÓW, CZASOMIERZY, TAKSOMETRÓW,
— DYNAMO, STARTERÓW, MAGNET —

UWAGA! Okulary ochronne i szkła optyczne.

„MAGNET”

Z. Popławski i M. Lewandowski

Warszawa, Nowogrodzka № 31. Telefon № 19-31

SPECJALNOŚĆ:

OSWIETL. i ZAPALANIE AUTOMOBILI

NAPRAWA i PRZERÓBKA: Magneto, Dynamo,
Starterów i t.d.

Akumulatorów ładowanie i naprawa.

Części zapasowe różnych systemów.

SZYBKO ooo TANIO ooo DOKŁADNIE

