

WTO



R.1930

N
A
G
W
I
A
Z
D
K
E



SAMOCHODY **C.W.S.**

1⁷⁵
zł

EGZ. OD R. 1879

E. ZAREMBA

EGZ. OD R. 1879

PRACOWNIA UBIORÓW MĘSKICH UL. MARSZAŁKA FOCHA 4 (Nowosądecka 4)
UWAGA: FIRMA ŻADNYCH FILJI NIE POSIADA.

Katar, nieprzyjemny gość.

jest słusznym przedmiotem obaw, gdyż prowadzi często do poważnych chorób. Z tego powodu wskazane jest, aby już przy najmniejszych oznakach kataru, a również każdego innego zaziębienia zażywać natychmiast oryginalne tabletki Aspiryny.

Istnieje tylko jedna

ASPIRINA



Każde opakowanie i każda tabletki oryginalnej Aspiryny opatrzone są znakiem BAYER.



Apteczki autobusowe Polskiego Czerwonego Krzyża

Zatwierdzone przez Min. R. P. i Min. Spr. W.
 Dep. Służby Zdrowia dnia 1 lipca 1930 r.

DETALICZNIE:

Warszawa: Centr. Związek Wł. Autobusów Długa 11

Łódź: Dworce Autobusowe w Łodzi

Kraków: Auto-Szawie Plac Św. Szczepana

Lwów: L. Arnold, Szkarpcwa 3

Poznań: Wielkopolski Związek Przedsięb. Autobusowych ul. Zwierzyniecka

Wilno: Skład Apteczny Pumpiański, Rudnickiego 9

Białystok: „Brossexauto”, Sienkiewicza 18

oraz we wszystkich składach akcesorii samochodowych

HURTOWO:

Laboratorium D-rów B-ci Hepner, Warszawa Elektoralna 18. tel. 405-14.

AUTO-PRZEWODNIK

TECHNICZNO-HANDLOWY-TURYSTYCZNY

UKAŻE SIĘ W STYCZNIU 1931 ROKU

da wyczerpującą odpowiedź każdemu automobiliście

Dział ogólny

zawiera wszelkie potrzebne wskazówki dotyczące ruchu kołowego w Polsce, rejestracji wozów, uzyskania prawa jazdy, tryptyków, odpowiedzialności, asekuracji i t. d. Kalendarz sportowy na rok 1931. Statystyka samochodów na 1930 r. Automobilklub Polski i Turing Klub.

Dział techniczno-handlowy

wskazuje charakterystyczne techniczne cechy wszystkich marek samochodów, adresy wszystkich przedstawicielstw, szkół kierowców, fabryk karoserji, składów części zamiennych i akcesorii (z wyszczególnieniem do 100 artykułów), opon, benzyny, oliwy i t. p.

Dział turystyczny

poda niezbędne dla każdego automobilisty wskazówki, odnośnie większych miast w kraju (około 220), nazwy przejazdowych ulic (planu większych miast) i adresy: 1) Automobilklubu i Touring Klubu, 2) Przedstawicielstw samochodów, składów części i akcesorii, opon, wulkanizacji, szkół kierowców i t. d., 3) Garaży, 4) Warsztatów samochodowych, 5) Pomoc ulicznych benzynowych i oliwy, 6) Hotelu od najdroższych do najskromniejszych, 7) Restauracji, kawiarni i t. d. i t. d.



OPONY i DĘTKI

FISK
AIR-FLIGHT

Jeneralne Przedstawicielstwo na Polskę i W. M. Gdańsk
FRANK, PATSCHKE I ŻAJKOWSKI

Sp. z o. o.

Warszawa, Nowy-Swiat 34, telefony: 611-19, 502-03, 788-34 i 421-95

Adres telegr.: „FISKOPON“



PAŃSTWOWY MONOPOL S P I R Y T U S O W Y



WÓDKI CZYSTE

W BUTELKACH POJEMNOŚCI L. 1/1 1/2 1/4 1/10

Z W Y K Ł A

40°	Złotych	6.—	3.20	1.80	
45°	„	6.60	3.50	1.90	0.76

WYBOROWA

40°	Złotych	6.90	3.70	2.—	
45°	„	7.60	4.—	2.20	

LUKSUSOWA

45°	Złotych	10.40	5.50		
-----	---------	-------	------	--	--

S P I R Y T U S

na cele lecznicze i domowe

95°	Złotych	14.50	7.50	4.—	
-----	---------	-------	------	-----	--

DENATURAT

(spiryтус skażony)

92°	Złotych	1.60	0.85		
-----	---------	------	------	--	--

100 %_o-wy

AUTOMOBILISTA NIE WYSTARTUJE
BEZ APARATU FOTOGRAFICZNEGO
I DOBREJ LORNETKI PRYZMATOWEJ

„FLAMMARION“

TO ULUBIONA FIRMA MISTRZÓW KIEROWNICY

Aparaty fotograficzne i kinematograficzne nowocześniejszych systemów oraz wszelkie przybory w najwyższych gatunkach stale na składzie Laboratorium do robót amatorskich na miejscu
Lornetki pryzmatowe polowe, myśliwskie i teatralne Zeissa i innych marek

Okulary automobilowe, busole, odległościomierze

Okulary i binokle ze szkłami Zeissa Punktal
Barometry i termometry
Bogaty dział radiowy

KREDYT!

FLAMMARION

WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA 96

TEL. 284-59



NAJTAŃSZY
SAMOCHÓD
LUKSUSOWY

ŠKODA

W A R S Z A W A

MAZOWIECKA 11

TEL. 309 - 59

CHRONĆIE WASZE SAMOCHODY
OD POŻARU

NAJMNIEJSZA I NAJSKUTECZNIEJSZA
Z GAŚNIC

„KNOCK OUT” TYP DUŻY

do autobusów i samochodów ciężarowych

„KNOCK OUT” TYP BABY

do samochodów osobowych



POLSKI KNOCK OUT

WARSZAWA, TRĘBACKA 13. TEL. 322-85

KRAKÓW, Szpitalna 40

LWÓW, Syktuska 22

KATOWICE, Poprzeczna 3/11

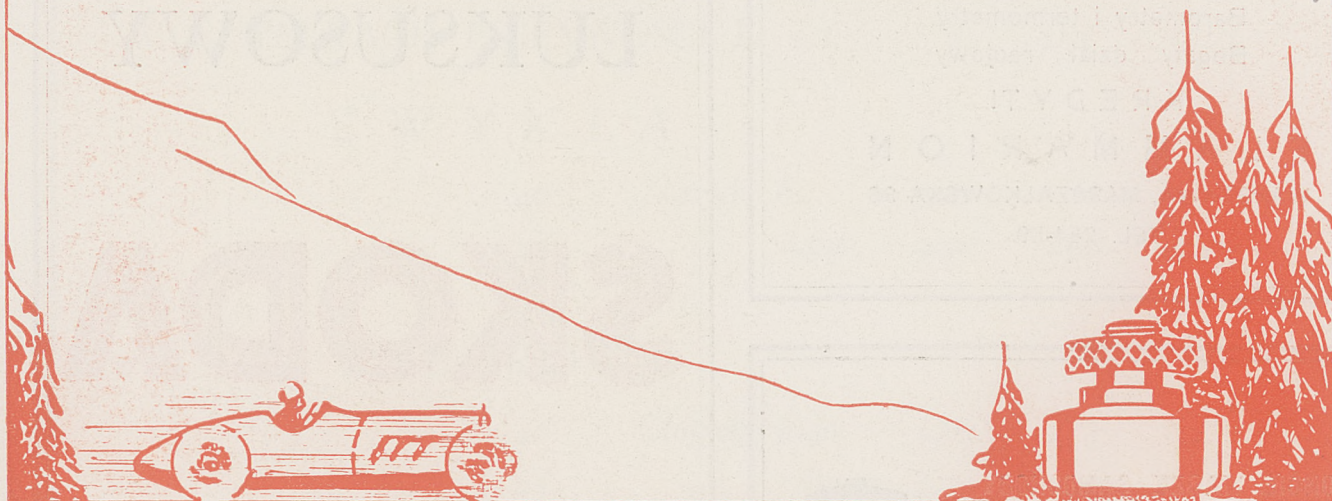
POZNAŃ, Al. Marcinkowskiego 23

ŁÓDŹ, Piotrkowska 88

LUBLIN, Krak. Przedmieście 51.



Stosując świece CHAMPION do samolotu, samochodu
lub łodzi motorowej, otrzymasz maksimum wydajności
motoru.



CHAMPION



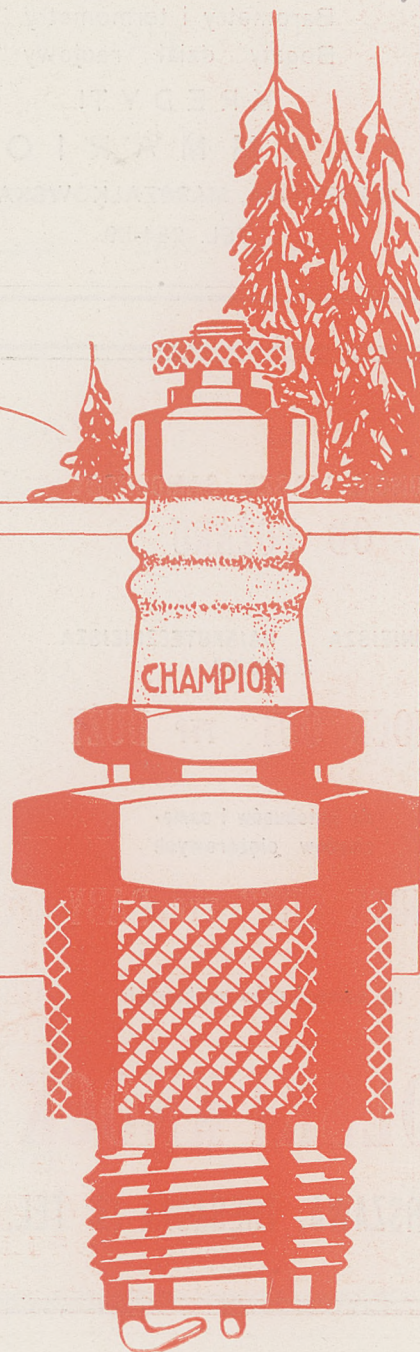
Wylężczne przedstawicielstwo

MOTOR-STOCK

WARSZAWA, PLAC NAPOLEONA 3.

Telef. 259-14 i 284-97.

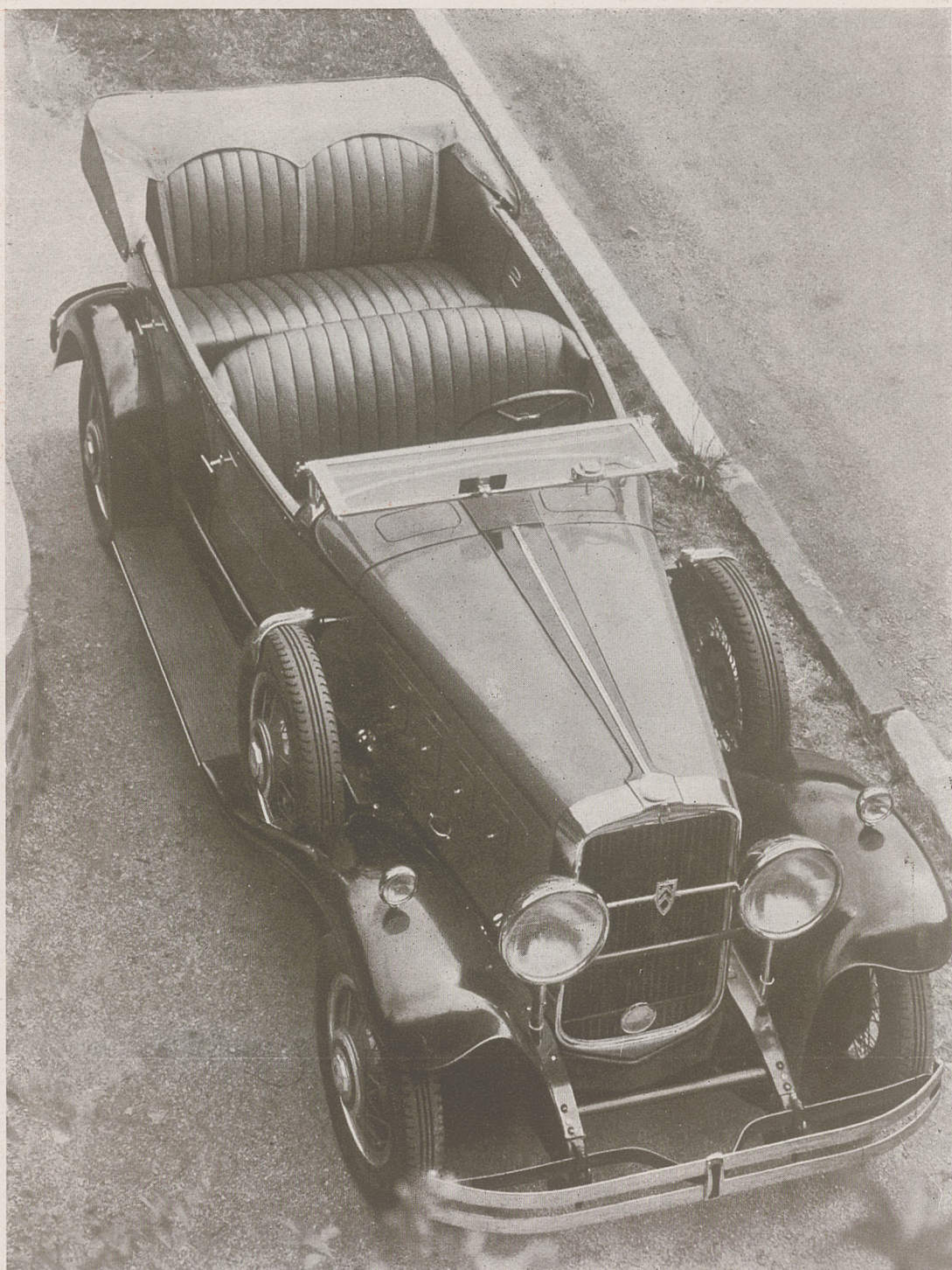
NAJWIĘKSZY WYBÓR AKCESORYJ SAMOCHODOWYCH



Przyjemna jazda



na oponach
Goodrich



Generalne Przed-
stawicielstwo na
Polskę i Wolne
miasto Gdańsk

W.de Gruell
Sp. z o. o.

PEERLESS

MOTOR CAR CORPORATION

SALON WYSTAWOWY

WARSZAWA

MONIUSZKI 2, TELEFON 761-77

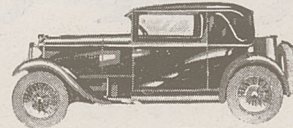


K A R P O L

PŁYN ŚWIATOWEJ
SŁAWYDO CZYSZCZE-
NIA I KONSERWACJI
LAKIERU KAROSERYJ
SAMOCHODOWYCH

FABRYKI
RECKITT & SONS, Ltd.,
HULL, (ANGLJA).

Wyłączne przedstawicielstwo na
Polskę i w. m. Gdańsk



ALEKSANDER KAMIŃSKI
Warszawa, Elektoralna 53, tel. 410-87.

UZNANA W CAŁEJ POLSCE ZA NAJLEPSZĄ

HERBATA Z KOPERNIKIEM



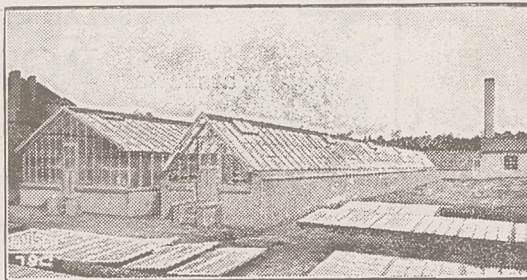
SKŁAD GŁÓWNY
WARSZAWA · BRACKA 23

WARSZAWSKIE TOWARZYSTWO HANDLU HERBATĄ
A. DŁUGOKECKI · W. WRZEŚNIEWSKI · SP. AKC.

Kwiaty zwiększają
radość życia

Najszlachetniejsze
kwiaty wyhodu-
jesz w Höntsch'a

cieplarni.



HÖNTSCH I S-KA, POZNAŃ - RATAJE 14.

Największa specjalna „Fabryka Budowy Ciepłarni” i Odlewnia Kotłów

Samochód wyścigowy
marki

BUGATTI

w znakomitym stanie, wyciąga-
jący 190 km./godz. 4-cylindrowy
z kompresorem, typ 37a, za
przystępną cenę do sprzedania.
Łaskawe zgłoszenia pod adresem:

Centralny Zarząd

Dóbr Węgierka p. Pruchnik
woj. Lwowskie

„VESTA”

Bank Wzajemnych Ubezpieczeń w Poznaniu
rok założenia 1873.

Zawiera ubezpieczenia samochodowe na bardzo korzystnych warunkach, ubezpieczając jedną po-
lisą właściciela od odpowiedzialności cywilno-prawnej, jadących od nieszczęśliwych wypadków,
samochody od rozbicia. ODDZIAŁY: w Bydgoszczy — ul. Dworcowa 30, Grudziądzu — Plac 23
Stycznia 10, Katowicach — ul. 3 Maja 36, Krakowie — Straszewskiego 28, Lublinie — Krakowskie-
Przedmieście 29, Lwowie — ul. Długosza 1, Łodzi — ul. Piotrowska 81, Poznaniu — ul. Rzeczy-
pospolitej 9, Warszawie — ul. Ordynacka 15, róg Nowego-Światu, Gdańsku — ul. Stadtgraben 18
Reprezentacje i Agenty we wszystkich miastach Rzeczypospolitej Polskiej.



AUTO

miesięcznik

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI
ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILKLUB
POLSKI ET DES CLUBS AFILIÉS

Nr. 11-12 Listopad-Grudzień 1930

SPIS RZECZY

	Str.
Przed Zjazdem Klubów Automobilowych —	
K. Wallmoden	11
XXIV Salon Samochodowy w Paryżu —	
J. Regulski	12
Wycieczka do Afryki — J. Regulski . . .	17
Wrażenia z Ameryki — A. Minchajmer . .	26
Szosa czy bruk — Z. Klaczyńska	31
Piękne Samochody	33
Przedni napęd i jego obecne zastosowanie —	
Inż. A. Glück	41
Sport	44
Zagranica i my — Z. Przewłocka	53

Redaktor: KAZIMIERZ WALLMODEN
Wydawca: AUTOMOBILKLUB POLSKI

Redakcja i Administracja:
WARSZAWA, AL. SZUCHA 10. TEL. 805-94.

WARUNKI PRENUMERATY

	na papierze zwykłym	na papierze kredowym
Rocznie	24 zł.	36 zł.
Półrocznie	12 „	18 „
Kwartalnie	6 „	9 „

Prenumeratę należy wpłacać do P. K. O. na konto
Automobilklubu Polski Nr. 1648, zaznaczając na blankiecie
wpłatowym: „Prenumerata Auto“.

PRZED ZAKUPEM WOZU

OBEJRZYJ NOWE WZMOC-
NIONE i ULEPSZONE MODE-
LE AUTOBUSÓW i SAMO-
CHODÓW CIĘŻAROWYCH

FEDERAL

MOTOR TRUCK COMPANY

NAJNOWSZE MODELE 1931:
SILNE, EKONOMICZNE, WY-
TRZYMAŁE, SPECJALNIE PRZY-
STOSOWANE DO WARUNKÓW
DROGOWYCH W POLSCE

UKAZĄ SIĘ W STYCZNIU 1931 R.

ŁAŃCUCHY

prześlizgowe na opony
pojedyncze i bliźniacze i
na gumy pełne

POLECA
SKŁAD HURTOWY

Warszawa **ROTAX** Niecała 1

Łańcuchy rolkowe, rozdzielcze, transmissyjne
dla celów przemysłowych na składzie.



Pierwsza Krajowa
Fabryka Akumulatorów

„ERGS”

Warszawa, Elektoralna 10

Tel. 193-59, 110-08.

Fabryka ul. Zagłoby 9.

ODDZIAŁY:

w Poznaniu w Krakowie
Bydgoszcz Łodzi
Katowicach Kielcach
Lwowie Lublinie

Boksy murowane

Duże Zł. 60. — Ogrzewane Zł. 75.

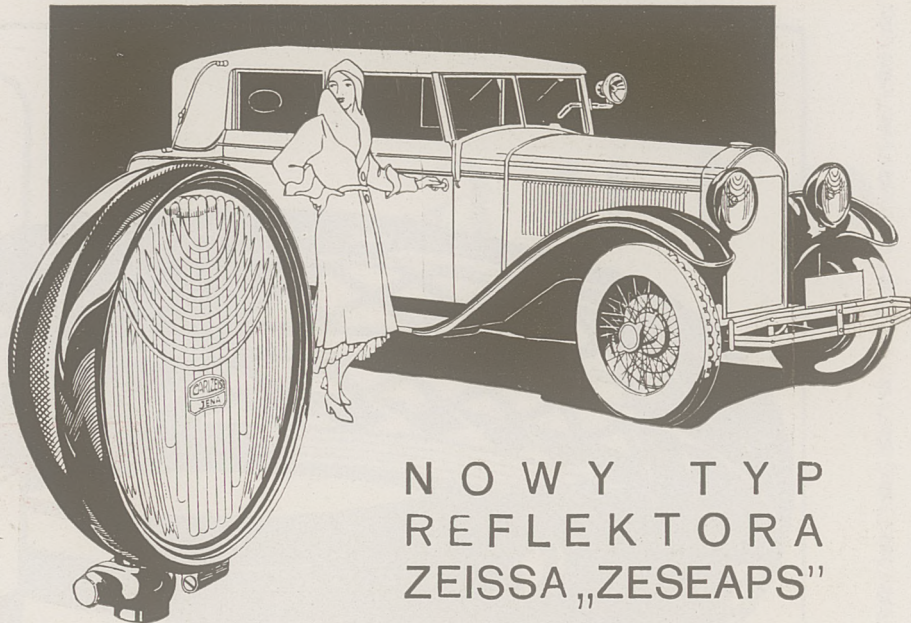
Wolne od 1-go grudnia.

Tylko na prywatne wozy

Pompa, oleje, telefon,
obsługa na miejscu.

Informacje:

„MAGNET” Hoża 33.



NOWY TYP REFLEKTORA ZEISSA „ZESEAPS”

Nowego rodzaju sposób przyciemniania. Wygodne elektromagnetyczne włączanie. Jasne żółte światło, jednocześnie jako światło na mgłę w czasie niepogody. Optyczne urządzenie do przyciemniania odchyła promienie ukośne na jezdnię, dając doskonały rozdział światła i boczne rozproszenie. Umożliwia to szybką jazdę nawet przy dużym przeciwnym ruchu samochodów, nie powodując oślepiania. Unika się zbyt mocnych przebiegów przy przełączaniu z pełnego światła na przyćmione.

Przytem znane mocne światło Zeissowskie, sięgające bardzo daleko, oświetlające jezdnię równomiernie bez smug i cieni.

ZEISS REFLEKTORY SAMOCHODOWE ZEISSA

Pokazy i dostawy przez sklepy samochodowe. Szczegółowy opis „Auto 353” z wykazem na żądanie bezpłatnie wysyła CARL ZEISS, JENA.



BACZNOŚĆ! ZIMA!

STOSUJĄCIE DOMIESZKĘ DO BENZYNY

WING-OIL

UŁATWIA ROZRUSZANIE!

Górne smarowanie



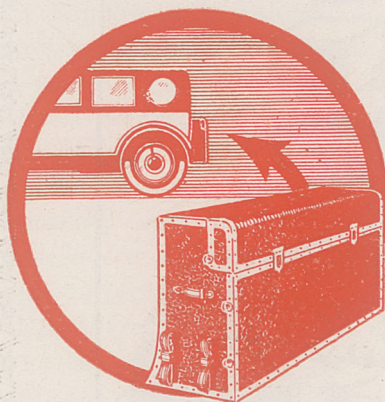
USUWA OSADY
W KARBURATORZE
I CYLINDRACH.
KONSERWUJE
MOTOR.

ŻĄDAJCIE SZCZEGÓŁOWYCH
PROSPEKTÓW

BIURO TECHNICZNE
JÓZEF BREITKOPF

AL. JEZ. JER. 16.

Żądać w garażach i składach
artykułów samochodowych.



KUFRY SAMOCHODOWE

DO WSZYSTKICH TYPÓW SAMOCHODÓW

ORAZ

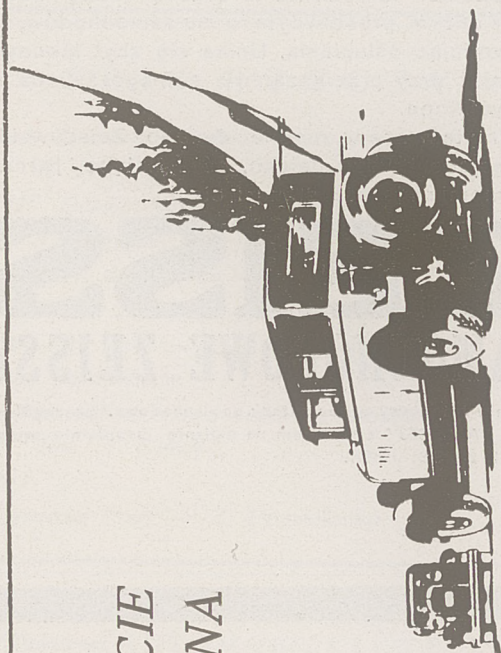
WSZELKIE PRZEBORY PODRÓŻNE

I WYKWINTNĄ GALANTERJĘ SKÓRZANĄ

POLECA **STANISŁAW KRAUSE I S-KA**

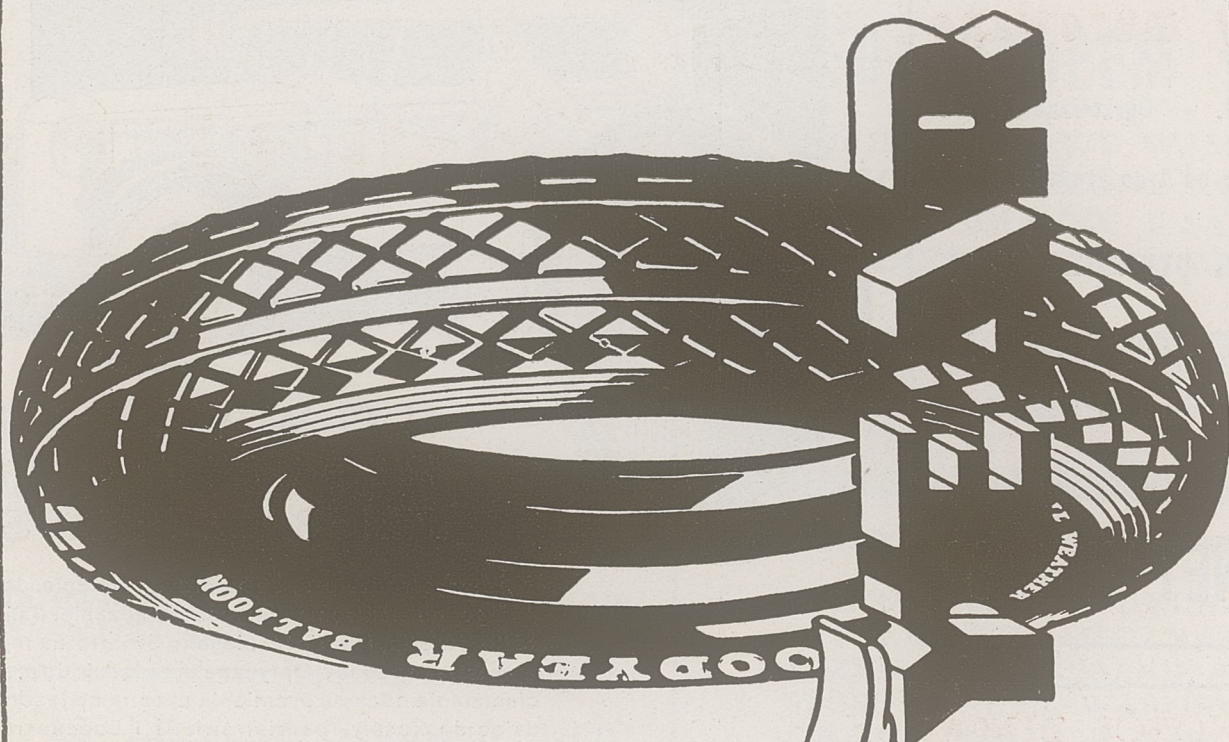
FABRYKA I MAGAZYN PRZEB. PODRÓŻNYCH
WARSZAWA, ULICA KRÓLEWSKA 1. TEL. 614-86.

CZY POTRAFICIE ZAHAMOWAĆ NA MIEJSCU?



Wasze hamulce działają, lecz czy uczynią to również i opony? Od tych kilku kwadratowych cali gumy, które dotykają drogi, zależy często bezpieczeństwo Wasze i współjadących. Zabezpieczcie się, by opony Wasze posiadały głęboko wcięte romby protektora AWT. Znana niezawodność tego protektora jest jedną z wielu przyczyn, dla których na całym obszarze świata więcej ludzi jeździ na oponach GOODYEAR, aniżeli na oponach innych marek.

GOODYEAR



PRZED ZJAZDEM KLUBÓW AUTOMOBILOWYCH

Gdy numer ten dojdzie do rąk naszych Czytelników, w Warszawie odbywać się będzie doroczny Zjazd Delegatów Klubów Automobilowych.

Właściwie należałoby powiedzieć krótko: Zjazd Automobilowy, bowiem sprawy, które stanowią zawsze program Zjazdu, nie są sprawami klubowymi, a dotyczą automobilizmu jako całości i jako jednej z najważniejszych dziedzin nowoczesnego życia.

Działalność Klubów Automobilowych rozwija się coraz bardziej, coraz bardziej wykracza poza ścisłe grono członków i obejmuje swym wpływem wszystkich automobilistów w ogóle.

Sport stanowi ważną gałąź tej działalności i wspiera imprezy — jak Wyścig Tatrzański, Wyścig okrężny we Lwowie, Wyścig Łódzki — wzbudzają tak ogólne zainteresowanie i gromadzą takie ilości widzów, jakich nie znają chyba żadne inne zawody.

Dzięki temu kluby automobilowe znane są szerokiemu ogółowi przede wszystkim ze swej działalności sportowej. Ale praca w innych gałęziach jest nie mniejsza, jest tylko może mniej efektowna i dlatego nie tak łatwo daje się zauważyć. O ile wspaniałe wyścigi są zasługą Klubów Afiljowanych, a więc Krakowskiego Klubu Automobilowego, Małopolskiego Klubu Automobilowego i Łódzkiego Automobil-Klubu, o tyle ta inna praca prowadzona jest przede wszystkim przez Automobilklub Polski.

Na pierwszym miejscu tej działalności wymienimy organizowany corocznie Wielki Raid A. P. Jest to najważniejsza w Polsce próba maszyn, wyniki której ustalają opinię poszczególnych marek na rynku polskim, utrwalają dobrą sławę solidnych, usuwają poza nawias maszyny na nasze drogi nieodpowiednie. Wyniki raidu wyczekiwane są zawsze z zainteresowaniem przez wszystkich polskich automobilistów, są też poważnie

oceniane zagranicą, a ogłoszenia firm o zwycięstwach, odniesionych przez ich wozy w Polsce, przyczyniają się pośrednio do spopularyzowania naszej imprezy we wszystkich bodaj częściach świata.

Inna dziedzina działalności A. P. to turystyka. Wydawnictwo przewodników turystycznych, współpraca przy opracowywaniu map, pobudzanie przemysłu hotelowego przez wprowadzenie tarcz polecających, wydawanie tryptyków, opracowywanie marszrut — oto zasadnicze linje tej działalności. Jeżeli sobie uprzedzimy, jak wielkie korzyści przynosi turystyka w postaci zarówno pieniędzy przywożonych przez turystów, jak i w postaci opinii jaką oni o zwiedzonym kraju wyrabiają, to musimy powiedzieć, że działalność A. P. w tym względzie stoi na poziomie ogólnopaństwowego znaczenia.

W łączności z turystyką stoi działalność Wydziału Drogowego A. P., który wystawił na naszych drogach 7.000 znaków ostrzegawczych, a w roku przyszłym wystawi dalsze 5.000. Znaki te, które stanowią niezbędne uzupełnienie nowoczesnej drogi, ustawione zostały przez A. P. z odciążeniem Skarbu Państwa od wszelkich na ten cel wydatków.

Nie mniej ważną funkcją A. P. jest reprezentowanie automobilizmu polskiego zagranicą. Należy podkreślić, że dzięki dobremu wynikom imprez, organizowanych przez Kluby Afiljowane, jak również dzięki zasługom osobistym reprezentujących nas jednostek, pozycja nasza na terenie międzynarodowym jest obecnie bardzo mocna. Dokonany w ubiegłym roku wybór polaka (p. Janusza Regulskiego) do Międzynarodowej Komisji Sportowej, wprowadzenie Wyścigu Tatrzańskiego w skład rozgrywek Górskiego Mistrzostwa Europy — oto dowody tego mocnego stanowiska.

dokończenie na str. 12

XXIV Salon Samochodowy w

napisał J. REGULSKI.

W okresie trwania salonu automobilowego cały Paryż żyje pod znakiem automobilizmu. Różnojęzyczny tłum zalega ulice, hotele, restauracje, teatry. Sklepy automobilowe otwarte do późnej nocy. Wszędzie reklamy w postaci ulotek, afiszów dochodzących do potwornej wielkości, napisów świetlnych, zalewających potokiem migocących lamp fasady domów, dachy, ba nawet wielki dźwig budującego się domu. Gdzie tylko padnie oko wszędzie coś, co samochód lub jego części przypomina. W jakimś sklepie z męską konfekcją widziałem nawet stos krawatów upstrzonych markami różnych firm samochodowych.

* * *

Wokoło Grand Palais, gdzie mieści się rok rocznie Salon Automobilowy, atmosfera super-automobilowa. Poczynając od Champs Elysées i dalej na wszystkich ulicach i uliczkach rzędy, kolumny całe samochodów próbnych pokazowych.

Niebezpiecznie wprost zatrzymać się przy nich, bo cię zaraz wsadzą do środka każą podziwiać zryw, to znów hamowanie, jazdę pod górę czy też na śliskich skrętach. Jak ktoś ma zdrowie i dużo czasu wolnego,

Przed Zjazdem Klubów Automobilowych — dokończenie

Chociaż mowa tu tylko o reprezentacji sportu automobilowego, to nie należy nie doceniać dodatniego wpływu, jaki wywiera dobre stanowisko naszego automobilizmu na ogólną naszą opinię zagranicą. Przecież opinia o danym kraju urabia się z szeregu wrażeń o poszczególnych dziedzinach życia. Opinia o polskim sporcie samochodowym jest dodatnia i dlatego my automobiliści możemy sobie powiedzieć, że w swoim zakresie wywiązujemy się z zadania. Oddaliśmy dużą usługę naszej propagandzie zagranicznej i zrobiliśmy to zupełnie o własnych siłach.

Streszczając się możemy powiedzieć, że Kluby Automobilowe stają się instytucją, której praca zalega się z pracą państwową. Nie należy wątpić, że zaleganie to posuwać się będzie coraz dalej i że Polskie Kluby Automobilowe dzięki swej silnej i solidnej organizacji będą mogły przejąć ku pożytkowi automobilistów szereg funkcji spełnianych dotychczas przez urzędy państwowe, jak zresztą piękny przykład ku temu dają silne kluby zagraniczne.

KAZIMIERZ WALLMODEN

może tak jeździć cały tydzień bez przerwy na wszystkich maszynach, poczynając od wspaniałego Talbota, czy też Voisina, kończąc na mikroskopijnym a zadzierzystym Rosengarcie.

Jeźdnie i chodniki usiane milionami reklam, ulotek, pism. Setki roznosiciele wykrzykując na różne tony wypycha przeróżne druki przechodniom do rąk, wrzuca przez okna do samochodów.

Wko'lo powoli krąży samochód z ogromnym głośnikiem na dachu i ponad wielkim gwarem rozmów wykrzyków i sygnałów samochodowych, góruje potężny, tubalny głos:

— Lisez l'Auto! Lisez l'Auto!

* * *

Na schody Grand Palais płynie powoli czarny tłum. Rozbity na chwilę przy kasach i kontrolnych krzyżach, przenika do środka i wciąż zasila tysięczną masę ludzką, zalegającą szczelnie szerokie przejścia pomiędzy stoiskami. Powoli i nieznacznie fala się posuwa. Czasami tworzą się zatory, ani w prawo ani w lewo. Przez jakąś barierkę otaczającą mniej obleżone stoisko dostają się do środka — ocalałem. Naprzeciw napewno rozłożył swój obóz Citroën, Renault, lub jakaś inna z popularnych i tanich marek. Na takich stoiskach jak na najciaśniej-szych ulicach Paryża. Tarcze ze strzałami wskazującymi kierunek ruchu i inne ogłaszające: „Sens unique”. Tłum nastrojony jest kontemplacyjnie. Wdzięczą się doń podwozia całkowicie obnażone, to znów przystrojone w bogate i lśniące karoserje. A tłum milczy i wpatruje się w poszczególne części, widzi kolor i formę przeważnie nie rozumiejąc do czego właściwie one służą. Ale do tego nikt się nie przyznaje. Wszyscy rzucają z namaszczeniem uwagi takie ogólnikowe, nieobowiązujące.

Jakieś poważne małżeństwo rozsiada się wygodnie na tylnych siedzeniach potem na przednich, dotykając po kolei do wszystkich rączek i guzików. Mały chłopak prawdopodobnie ich synek gorączkowo ogląda motor, chłodnicę i hamulce. — To jest osiem cylindrów — woła, ale tam widziałem 12 cylindrów, a Cadillac ma już 16! — Głupstwo z temi cylindrami, rzuca zgryźliwie ojciec, jeden lub dwa a dobre wystarczyłyby. Robią ich tyle, żeby było więcej do psucia, a pożytku żadnego. W oczach małego entuzjasty maluje się gniew i litość nad ignoracją ojca: — Czy ty wiesz co Bugatti ma zrobić? — 24 cylindry! Zobaczysz co to będzie! Słyszałem jak mówili o tem po cichu na ich stoisku. Ojciec ruszył tylko ramionami przezornie nie wdając się w dalszą dyskusję techniczną.

Paryżu

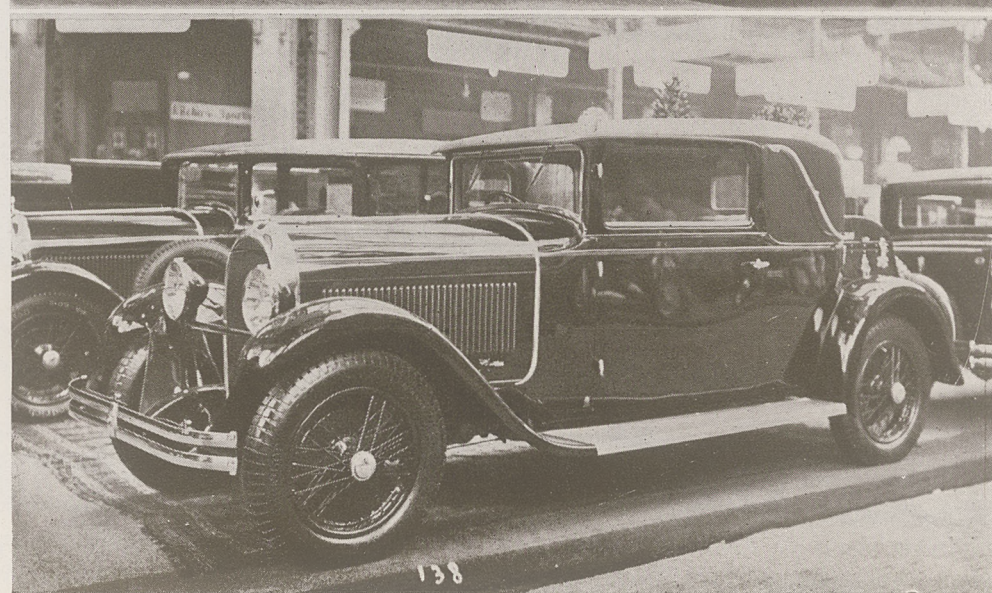
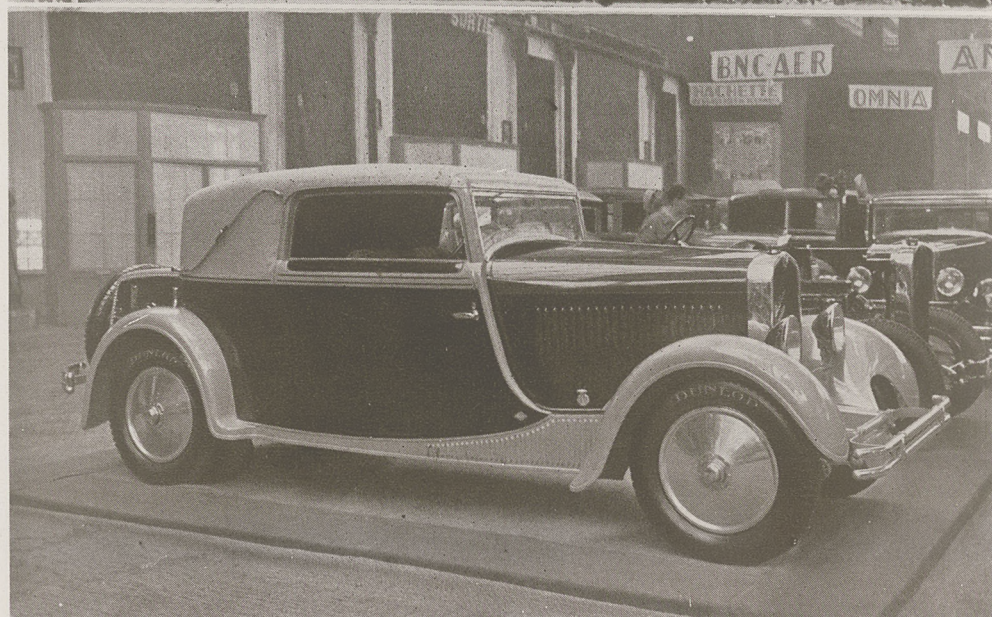
Jakiś młody człowiek nie patrzy wcale na maszyny, zbiera tylko prospekty i katalogi. Niesie ich pełną torbę. Takich jest setki.

Salon to rozkosz nie tylko dla tych co chcą kupić samochód, ale i dla tych, których jest znacznie więcej i którzy nawet nadziei nie mają, że kiedykolwiek będą mogli go posiadać. Oglądają, badają, targują, próbują i mają wrażenie, że to rzeczywiście, naprawdę.

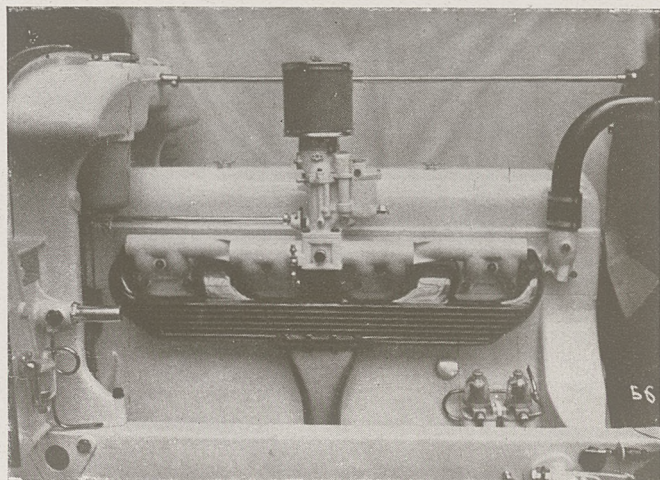
* * *

Doroczny Salon Paryski — to rewja ujawniająca trzymane dotąd w tajemnicy nowości na rok przyszły. Wszyscy oczekują odeń rzeczy nadzwyczajnych i zwykle spotyka ich zawód. Rok rocznie słyszy się opinie, że właściwie nic nowego na Salonie. W zdaniu tem jest tyleż racji co i błędu. Rzeczy nadzwyczajne i jako takie od razu uznane zdarzają się bardzo rzadko. Wieleż jest jednakże pomysłów i wynalazków początkowo nawet niezauważonych, lub lekceważonych, które przeobrażają się w rzeczy faktycznie nadzwyczajne?

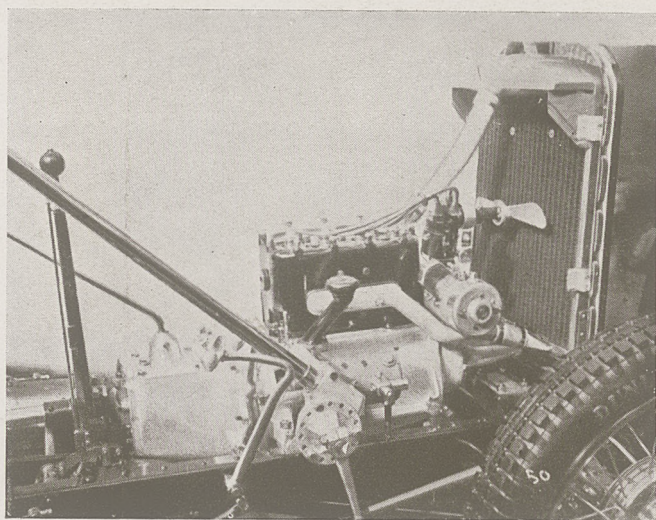
Jakże to było z pneumatykami? W początkach swych były one zupełnie gładkie i kiedy lat temu dwadzieścia jakiejś niemieckiej fabryczce przyszło na myśl ubrać je w karby, we Francji śmiano się, nazywając to ironicznie „rzeźbą na oponie”. Dziś bataljony techników myślą nad stworzeniem idealnego rysunku opony, jako elemen-



Karosjerje na Paryskim Salonie: 1) Karosjerja Million Guiet w/g licencji Vizcaya, 2) Kabriolet de Dion, 3) Kabriolet Hotchkiss.



Nowy Austro-Daimler. Silnik od strony karburatora.



Rosengart, silnik i skrzynka przekładniowa.

tu zasadniczej wagi w należytem spełnianiu przez opone jej funkcji. A potem balony. Początkowo drwiono z tego, a wkrótce potem nikt innych opon jak balony już nie używał. A hamulce na cztery koła? Głupstwo, przecież musi się wywrócić samochód. Kazano malować trójkąt na skrzydle tylniem, ażeby ostrzegał innych przed warjactwem. A dziś? Czy istnieje jeszcze choć jeden samochód z hamulcami tylko na tylnich kołach? Wprawdzie nasze władze wymagają nadal malowania trójkąta, ale to tak tylko z rozpędu. Właściwie należałoby surowo nakazać ażeby samochód z hamulcami tylko na 2 kołach, o ile taki jeszcze się znajdzie, obwieszony był ze wszystkich stron trójkątami, a szczególnie z przodu, jako najniebezpieczniejszy wehikuł.

A więc i ten Salon wbrew pozorom zewnętrznym niewątpliwie przyniósł wiele rzeczy nowych, z których niejedna okaże się wielkiej wagi i znaczenia. Która? — Czas i życie pokaże.

* * *

W roku ubiegłym zdecydowanie weszły w życie 8-miocylindrowe motory. Czołowe marki europejskie,

jak Delage, Talbot, Lancia i parę innych reprezentowały wówczas w Salonie swe piękne ósemki.

W roku bieżącym to istna powódź ósemek. Łatwiej byłoby raczej wyliczyć te marki, które jeszcze ósemek nie fabrykują. A awangarda już jest znów daleko na przodzie.

Voisin wystąpił z dwunastką o wyglądzie zewnętrznym ultra-modernistycznym. Ba, nawet Tatra czeska, dotąd taka spokojna i nie goniąca za sensacją, również wystawiła dwunastkę. Największą arystokratką w tej kategorii jest Bugatti o 12 cylindrach w linję, wykazujących pojemność bez mała 14 litrów. A przed nimi są jeszcze Cadillac z 16 cylindrami, no i Bücciali z taką samą ilością cylindrów. Ten ostatni na tem większą zasługuje uwagę, że poza tem ma w sobie wszystko co jest najnowszego w technice automobilowej, a więc napęd na przednie koła i wszystkie cztery koła niezależne.

Ale wróćmy na chwilę do ósemek, bo te wydają się być dzisiaj jeszcze granicą rozsądku. Otóż Renault posiada już trzy typy ósemek, z których najdroższa Reina-Stella, jako karetka, kosztuje w Paryżu 180.000 fr. t. j. 63.000 złotych, zaś najtańsza Nerva 8 kosztuje, również jako karetka, zaledwie 48.000 fr., czyli 17.000 zł., Ktoś nazwał to największą sensacją Salonu. I rzeczywiście wiele przesady w tem określeniu niema.

Duże zainteresowanie budził Austro-Daimler, który debiutując w Salonie zaprezentował rzeczywiście piękną, nową swą ósemkę.

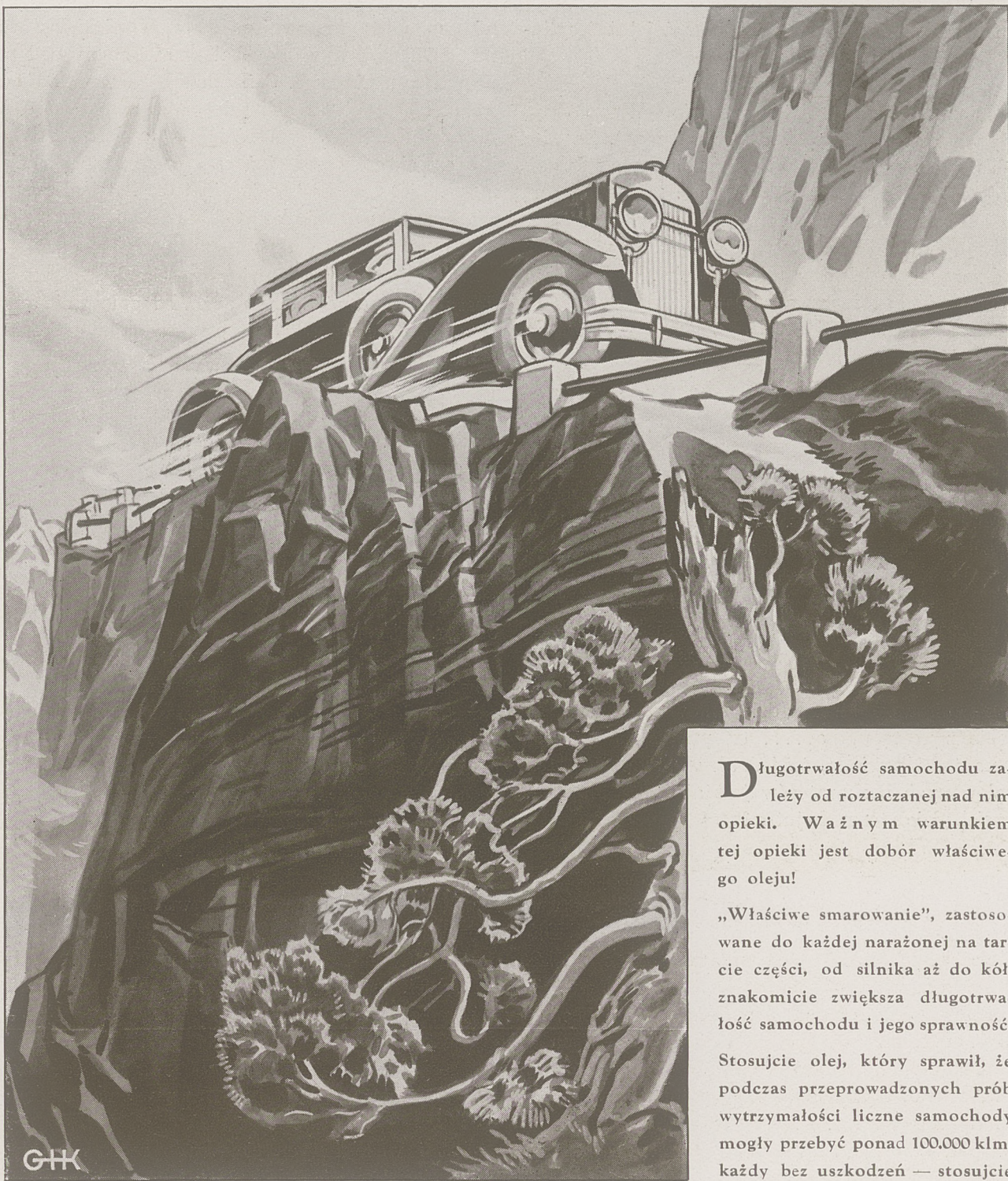
Nasz dawny znajomy Mathis „zdobywca polskich dróg”, a właściwie tylko niedoszły kandydat na to stanowisko, również ma ósemkę, a poza tem przedstawił całą gamę typów, kończąc na malutkiej i naprawdę zręcznej 6-konnej maszynce, która jakoby zrobiła sensację aż w Ameryce.

Wagę piórkową, wśród tej falangi 500 wystawionych wozów, reprezentuje 5-konny Rosengart, maszynka tak mikroskopijna, choć nawet i zupełnie foremna, że patrząc się na nią, mimowoli rodzi się pytanie — czy to też chodzi?.

Markiz de Dion, jeden z najpierwszych pionierów automobilizmu, bardzo sceptycznie zapatruje się na te tuziny cylindrów. To wszystko głupstwo — mówi do mnie — wszyscy młodzi konstruktorzy są na fałszywej drodze, ludzą siebie i publiczność. Do czterech litrów nie powinno być więcej niż 4 cylindry. To jest idealny samochód. Ponad cztery litry niech sobie robią wiele chcą cylindrów. Niech pan pamięta, co panu powiedział stary de Dion:— „jeden litr - jeden cylinder” To jest formuła.

Nie śmiem krytykować szanownego i tak milego nestora automobilizmu, ale wolno mi przypuszczać, że aczkolwiek w tej formule jest i dużo słuszności, to jednak tkwi i pewna przesada.

W każdym razie większość tych „młodych” konstruktorów godzi się dziś mniej więcej na 50%, t. j. do 1750 cm.



Długotrwałość samochodu zależy od roztaczanej nad nim opieki. Ważnym warunkiem tej opieki jest dobór właściwego oleju!

„Właściwe smarowanie”, zastosowane do każdej narażonej na tarcie części, od silnika aż do kół, znakomicie zwiększa długotrwałość samochodu i jego sprawność.

Stosujcie olej, który sprawił, że podczas przeprowadzonych prób wytrzymałości liczne samochody mogły przebyć ponad 100.000 klm. każdy bez uszkodzeń — stosujcie



Gargoyle Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY S. A.

CZECHOWICE — WARSZAWA

4 cylindry, do 4-ch litrów — 6, a powyżej już 8 cylindrów.

* * *

W dziedzinie karburacji — sensacja. Wywołał ją nowy karburator amerykański Stromberga*). Za nim poszedł popularny u nas Zenith, rzucając w kąt dawny i tak ogólnie lubiany typ.

Przedewszystkiem działa on jako „down — draft”, to znaczy ssanie od dołu. Instaluje się taki karburator nie pod rurą ssącą, jak dotąd, lecz na niej. Rozwiązanie to wydaje się być rzeczywiście niezwykle logicznem. Przecież w ten sposób mieszanka zamiast iść w górę do rury ssącej, opada do niej swym własnym ciężarem i z natury rzeczy motor nasycany jest nią znacznie lepiej i prawidłowiej. Twierdzą, że przy tym systemie motor zyskuje aż do 10% siły! Czy nie jest to jedną z tych nadzwyczajnych rzeczy, o których mówiłem powyżej? W każdym razie nie jest tego zdania groźny konkurent Zenitha — Solex. Twierdzi on w artykułach i ulotkach, że w karburacji postęp prawdziwy wyraża się w ewolucji, w ulepszaniu stałem istniejących typów, fabrykowanych w setkach tysięcy egzemplarzy.

Karburator to nie suknia, którą w jakiś czas się wyrzuca i jak moda każe, raz się ją nosi do kolan, a raz z trenem. A Zenith tymczasem śmieje się. Zajmuje wszystkie pierwsze strony dzienników i ogłasza, że kpi sobie z postępu, bo..... on prześcignął postęp. Solex na to odpowiada, że jednak w Salonie na 482 zainstalowanych karburatorów jest aż 299 jego typu.

A jaki będzie stosunek jutro?

* * *

Dyskusja na temat napędu na przednie koła, jak chcą moderniści, czy na tylnie, jak upierają się konserwatyści, prowadzona jest dalej i to coraz goręcej. Dla mnie jako tylko dla kierowcy, nieobciążonego wiedzą techniczną, oddawna już wydaje się napęd na przednie koła niezwykle pojętnym. Jechałem na francuskiej Tracta i przekonałem się o ile wyżej stoi samochód „ciągniony” od „pchanego”, pod względem brania skrętów, zrywu, wyzyskania siły motoru, możliwości obniżenia karoserji i t. d.

Że w tych samochodach wszystko przeniesione zostało na przód, że te biedne przednie koła niosą na sobie i napęd i hamulce, a jednocześnie są kierownicami, o to niech się martwią technicy.

Zresztą zmartwienia ich zdaje się już przeważnie minęły. Widzimy znakomite rozwiązania jakie prezentuje Cord, Bucciali, Tracta i inne typy, które w liczbie już przeszło dwudziestu chodzą dziś po świecie.

Drugim ważnym zmartwieniem techniki automobilowej, jest problem wszystkich czterech niezależnych kół, czyli nie związanych z sobą jednolitemi osiami. Jakoby tylko niezależne przednie koła dają prawdzi-

*) O karburatorze „odwróconym” wzmiankowaliśmy w Nr. 4 „Auto”.

wie spokojną kierownicę, usuwają piekielny taniec przednich kół, wywołany balonami i znany pod pularną nazwą „shimmy”. O ile chodzi o dobre zawieszenie wozu, trzymanie drogi i tylne koła winny być jakoby niezależne. W każdym razie na tę drogę całkowicie lub częściowo wszedł już cały szereg fabryk, jak np. naturalnie Bucciali, dalej Tatra, Cottin-Desgouttes, Sizaire, Austro-Daimler, Ceirano i wiele innych.

* * *

Nie będę państwa nudził nowościami w akcesoriach. Jest ich naturalnie bardzo dużo. I regulowanie amortyzatorów podczas jazdy za pomocą gałki umieszczonej na desce rozdzielczej, i aparaty do szybkiego i prawidłowego regulowania hamulców, i nowości w oświetleniu, sygnalizacji i t. d. Natomiast zatrzymam się jeszcze na karoserjach, budowa których stanowi dziedzinę w której bardzo wiele jest jeszcze do zrobienia. Hasło dnia — to zmniejszenie wagi karoserji. Zdajemy sobie łatwo sprawę z tego jak ważnym jest to zadaniem, jeśli przypomnimy sobie, że dzisiejsze większe karoserje ważą koło 600-700 kg., podczas kiedy udowodnionem zostało, że taką samą karoserję, można zrobić w wadze o przeszło 300 kg. lżejszej!

Wieleż to razy martwimy się, czy do naszych samochodów możemy wziąć 4 czy 5 osób, to znaczy 250 do 300 kg. czy to nie obciąży zbyt wiele naszych resorów na złej drodze, a czy motor nie zmęczy się w górach? A równocześnie nie wiemy, że w samej naszej karoserji wozimy stale wagi martwej o 300 kg. za dużo?

Sensację w tej dziedzinie stanowi karoserja patentu Vizcaya, wyrabiana przez firmę Million -Guiet. Zrobiona ona jest z blach aluminiowych o zagiętych brzegach i izolowanych pomiędzy sobą warstwą gumy. W ten sposób uzyskaną została elastyczność karoserji, brak rezonansów no i lekkość przy równoczesnej wielkiej solidności. Ani kawałek drzewa. Nie poruszam już różnych drobnych a ładnych i dowcipnych rozwiązań, całość jest niesłychanie ciekawa i bardzo a traktacyjna. Zresztą karoserję taką mieliśmy już sposobność oglądać na ostatnim Konkursie Piękności w Warszawie na samochodzie pani Maurycowej hr. Potockiej.

Jest i wiele innych ciekawych rzeczy, szczególnie co do linii i rysunku karoserji. Również i w kierunku uniwersalnej karoserji, czyli karety, którą można całkowicie otworzyć, poszukiwania i próby trwają, choć rozwiązania definitywnego jakoś jeszcze nie widać.

Widziałem nawet dach, który za naciśnięciem guzika otwiera się i zamyka poruszany maleńkim motorkiem. Ale to wydaje się raczej zabawką.

* * *

Naogół wynosi się z tegorocznego Salonu wrażenie, że technika automobilowa całym frontem ruszyła z miejsca i w całokształcie swym dzieło udoskonalenia samochodu, tego pupilka dzisiejszego pokolenia ludzkości, znów znaczne poczyniło postępy.

WYSCIECZKA DO AFRYKI

JANUSZ REGULSKI

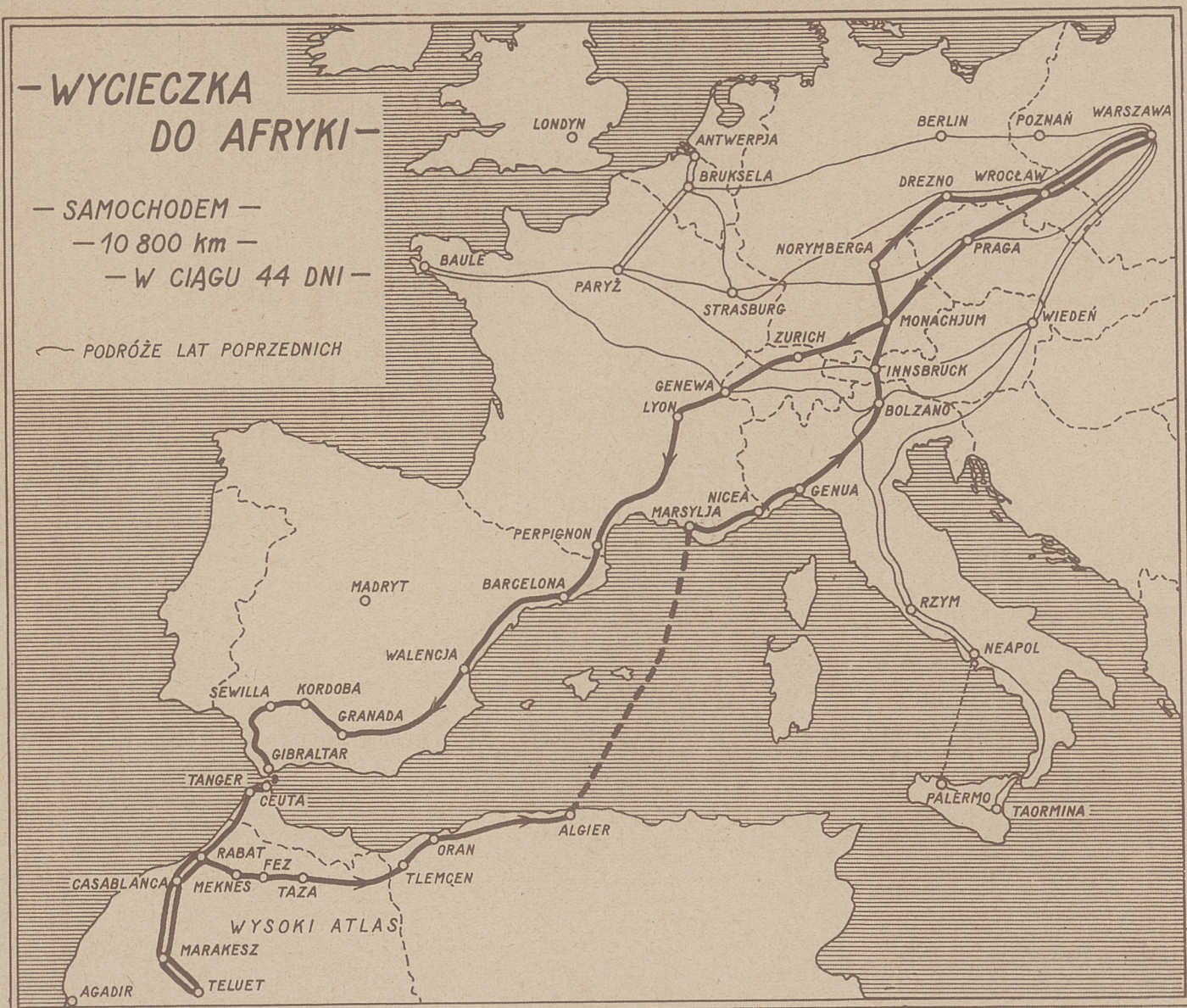


RUINY GROBÓWKA
SUŁTANÓW
MERMIDÓW
GÓRUJĄ PONAD
FEZEM.

- WYCIECZKA DO AFRYKI -

- SAMOCHODEM -
- 10 800 km -
- W CIĄGU 44 DNI -

— PODRÓŻE LAT POPRZEDNICH

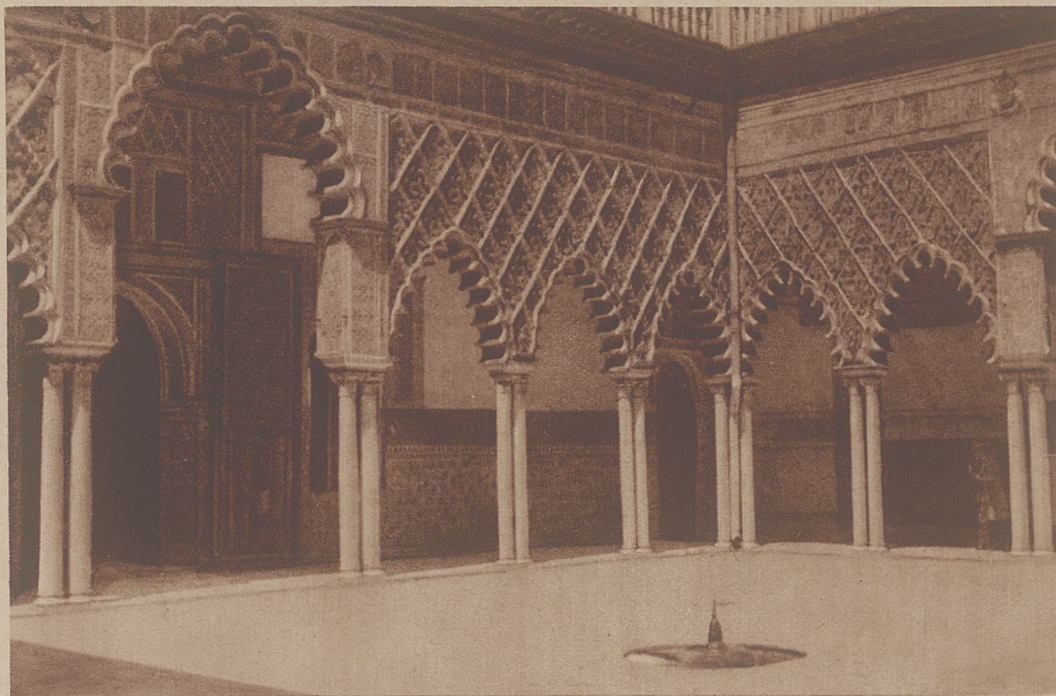


Wyjazd z przed Automobillklubu Polski.

Na pierwszy rzut oka możnaby sądzić, że w tytule tym kryje się, powiedzmy, pewna przesada. A jednak kiedy zapomnę, że w tej chwili zimny wiatr gwałtownymi podmuchami gnie drzewa i zrzuca z nich omdlałe, od jesiennego chłodu liście, kiedy sięgnę pamięcią szereg miesięcy wstecz i ogarnę nią naraz kilkunastotysięczną wstęgę naszej drogi, wijącą się pomiędzy górami, lasami i rzekami tylu krain; kiedy uświadomię sobie z jak wielką łatwością to wszystko odbyło się, bez jakiegokolwiek przeszkód, trudności i czarnych chwil, to jednak słowo — podróż — wydaje mi się

Hiszpanja
Sewilla Alkazar.

Marokko
u bram Meknesu.



zbyt przesadnem. zbyt gatunkowo ciężkiem. W tej chwili innego określenia jak—wycieczka — dla tej naszej jazdy w krainę słońca naprawdę nie znajduję.

Umyśliliśmy sobie z żoną już w roku ubiegłym, że właściwie trzeba wyrzeć trochę poza tę starą Europę, której większość szlaków już przecież przemierzyliśmy kołami samochodu. Zbadaliśmy już prawie wszystkie ciekawsze jej kąty, poza północą. Ale stamtąd jakiś chłód wieje, instynktownie coś mnie odpycha od tych zimnych krain, zimnych ludzi, białych dni i białych nocy.

Tego wszystkiego mamy dosyć i u nas a więc dla prawdziwego wypoczynku, wszystko musi być inne. Gorące jak ogień słońce, inni ludzie, inna ziemia, wogóle inny świat.

A więc dokąd? Naturalnie tylko do Afryki. A ponieważ zawsze jestem zdania, że przede wszystkim należy najcięższy kamień odwalić, jedźmy więc w najdalszy, normalnie dosięgalny, jej koniec, czyli do Marokka i dalej aż w tajemnicze góry Wysokiego Atlasu.

* * *

Marokko państwo Szeryfa, Marokko wolne jeszcze od tej zachłannej kultury europejskiej,

żyjące, swemi przedwiecznymi tradycjami i legendami, pełne niezrozumiałych dla Europejczyka żądzi i pragnień, ukrytych, a falujących pod zimną i spokojną na pozór zewnętrzną pokrywą, niezem lawa gorąca pod czarną skorupą ziemi.

Przecież zaledwie 18 lat temu weszli tam Europejczycy, dopiero podczas wielkiej wojny ostatecznie

owładnęli krajem, a i do dzisiejszego dnia duże połacie górskie Wysokiego i Średniego Atlasu wolne są jeszcze od nich.

Przecież trzy lata temu zaledwie skończyła się krwawa wojna z plemionami Rifu, która, nie wiele brakowało, a objęłaby znów pożogać całe Marokko.

Rozumiecie też państwo, z jak

szaloną ciekawością parliśmy w stronę tej, egzotycznej i pełnej dla nas rzeczy nieznanych, krainy.

Tysiące kilometrów dzielących nas od tego głównego celu, bo też ta Warszawa tak się źle ulokowała, były dla nas tylko drogą dojazdową, zwykłą, nieciekawą.

Lecieliśmy jednym tchem przez polskie równiny, jeszcze pełne wiosennych chłodów, deszczów i wiatrów, dalej przez Wrocław, a potem Góry Olbrzymie, gęsto polatane wielkimi płachtami śniegu, dalej przez Bawarię, Szwajcarię — dolinami u podnóża dumnych, śnieżystych Alp, aż nad brzeg Lemanu.

* * *

Tu czar natury już zaczyna działać. Niesposób z zamkniętymi oczami minąć olbrzymi lazur jeziora.

Po drugiej stronie wspaniała i groźna panorama wielkich Alp, pośród których króluje Mont-Blanc, cały okryty, jak zresztą i mniejsze jego siostrzyce, masą skrzącego się w słońcu śniegu.

Podziwiamy i zachwycamy się. Zaraz, tylko minę ten samochód wlokący się przedemną — drażni mnie.

Gazu i mijam. Już się twarz układa do pełnego zachwyty uśmiechu, naraz wyskakuje z za drzewa policjant i staje na środku drogi:

— Stój! — jechał pan 300 mtr. w 15 sekund, czyli 72 klm. na godzinę. Mandat karny 20 franków.

Ręce mi opadły. Cóż za gwałtowny przeskok od nastroju poetycznego, do twardej i brutalnej rzeczywistości.

— Imię pańskie, ojca, miejsce urodzenia, zamieszkania — indaguje, gruby o sumiastym wąsie, szwajcar, zadowolony ze złapanej ofiary. Ulegle odpowiadam.



Typy Berberów z Wysokiego Atlasu.



Typy Berberów z Wysokiego Atlasu.

— A imiona dzieci niepotrzebne?
Podejrzliwe, dłuższe spojrzenie
i przeczący ruch głową.

— A to szkoda — rzucam.

— Dlaczego?

— No bo już chciałbym, ażeby za
te 20 franków cała moja rodzina
zapisana była w kronikach wolnych
stanów Szwajcarii.

Dłuższa pauza, poruszały się nie-
zdecydowanie wąsiska, w końcu
parsknął śmiechem.

— A farceur, dobre żarciki pan
sobie robi.

Po chwili ja pytam.

— A jak pańskie nazwisko?

— ?

— No tak, ponieważ jadę jako
przedstawiciel Automobilklubu Pol-
ski, a więc po powrocie, kiedy będę
opisywać moją podróż, chciałbym



zaznaczyć, jak to mile przyjmowa-
nym się jest w Szwajcarii i dodam
już przez kogo.

Wąsiska znów zadrgały, jakby
z odcieniem pewnego niepokoju
i niezdecydowania.

— A co pan będzie pisał?

Wyjaśniam mu już obszerniej
o podróży do Afryki, o propagandzie
turystyki, o dziwnych zwyczajach
szwajcarskich. Ziarno padło na do-
bry grunt.

— No to niech pan już jedzie
i niech pan napisze, że nie wszyscy
szwajcarzy są tacy źli.

— Do widzenia, życzymy zdro-
wia żonie i dzieciom. — Żegnam
wesołym machaniem ręki rozbawio-
nego policjanta, ruszyliśmy do Ge-
newy.



Marokko. W drodze do Marakeszu. Pierwsze zetknięcie sam na sam z tłumem arabskim.



Na przełęczach Wysokiego Atlasu 2520 mtr. n. p. m.



Przybywam do szczytów. Święte miasto Mula i Idris.

* * *

I tu na chwilę przerywam opowiadanie. Za chwilę wjedziemy w dolinę Rodanu, który zaprowadzi nas w stronę Morza Śródziemnego.

Tam stopniowo w szablón europejski, zaczął się wplatać pamiątki architektoniczne z czasów rzymskich i średniowiecznych, czasami mniejsze, wtłoczone pomiędzy nowożytnie bezwartościowe kamienice, to znów imponujące swym ogromem i rozmachem, przytłaczające olbrzymią masą dzisiejsze budyneczki. A dalej już przedsmak tego prawdziwego, egzotycznego południa.

Zanim wprowadzę państwa stopniowo w ten zaczarowany świat, chcę skończyć z tem, od czego właściwie powinienem zacząć, to jest podać dane i cyfry dotyczące tej naszej eskapady, ażeby do tego już po tem nie wracać.

A więc wyjechaliśmy z Warszawy 28 marca i byliśmy z powrotem 10 maja, czyli wszystko to trwało 44 dni, z których 19 dni stanowiły postoje, zaś 25 dni pełnych jechaliśmy. W tym czasie łącznie przejechaliśmy 10.800 kilometrów, co wynosi przeciętnie ok. 430 kilometrów dziennie. Teoretycznie wydaje się to dużo, w praktyce jednak tak nie jest. Po paru dniach jazdy, tak się z tem człowiek oswaja, że najmniejszego zmęczenia nie odczuwa. Prawdziwość moich słów stwierdza moja żona, zresztą jej dyny świadek, gdyż i tym razem wędrowaliśmy po pięknym świecie sami we dwoje.

Jeszcze parę słów należy się temu, któremu właściwie wszystko zawdzięczamy, to jest naszemu 10-letniemu Austro-Daimlerowi. W zeszłym roku obwoził nas po Europie



Na bezdrożach Wysokiego Atlasu spotykamy już tylko karawany.



W górach Wysokiego Atlasu mostów jeszcze niema.

i w tym roku z takim samym spokojem i pewnością przerzucił nas do Afryki. Pomimo, że musiał przecież dobrze się uwijać, ażeby dać nam te kilkanaście tysięcy kilometrów wrażeń, a jednak nie pozwolił sobie ani razu na żadne kaprysy, nawet na bezdrożach gór-

skich Wysokiego Atlasu, szanując mój czas wypoczynkowy i nieobecność szofera, jego właściwego opiekuna.

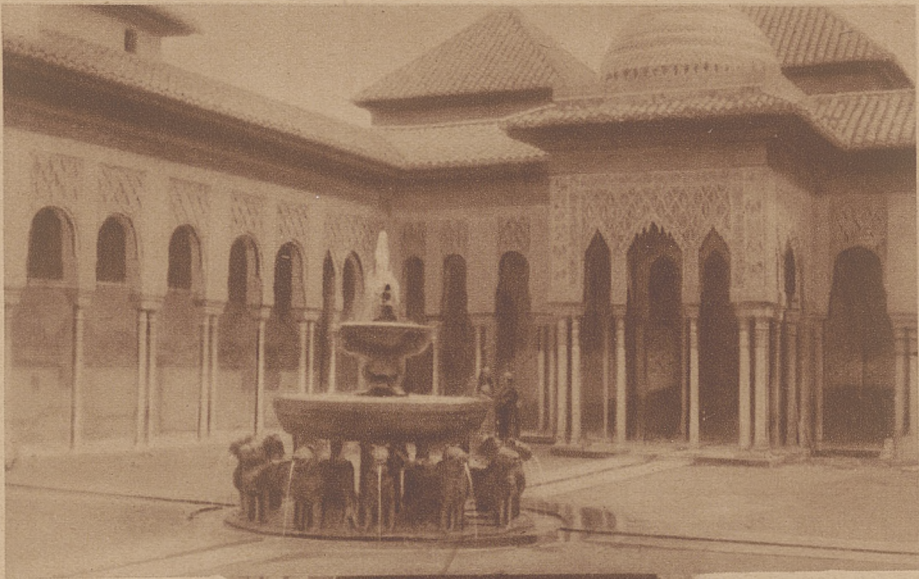
I tutaj muszę się przyznać do pewnej słabości. Kiedy nasi mili przyjaciele i koledzy tak serdecznie nas żegnali przed klubem, jedna

myśl psuła mi tę chwilę.

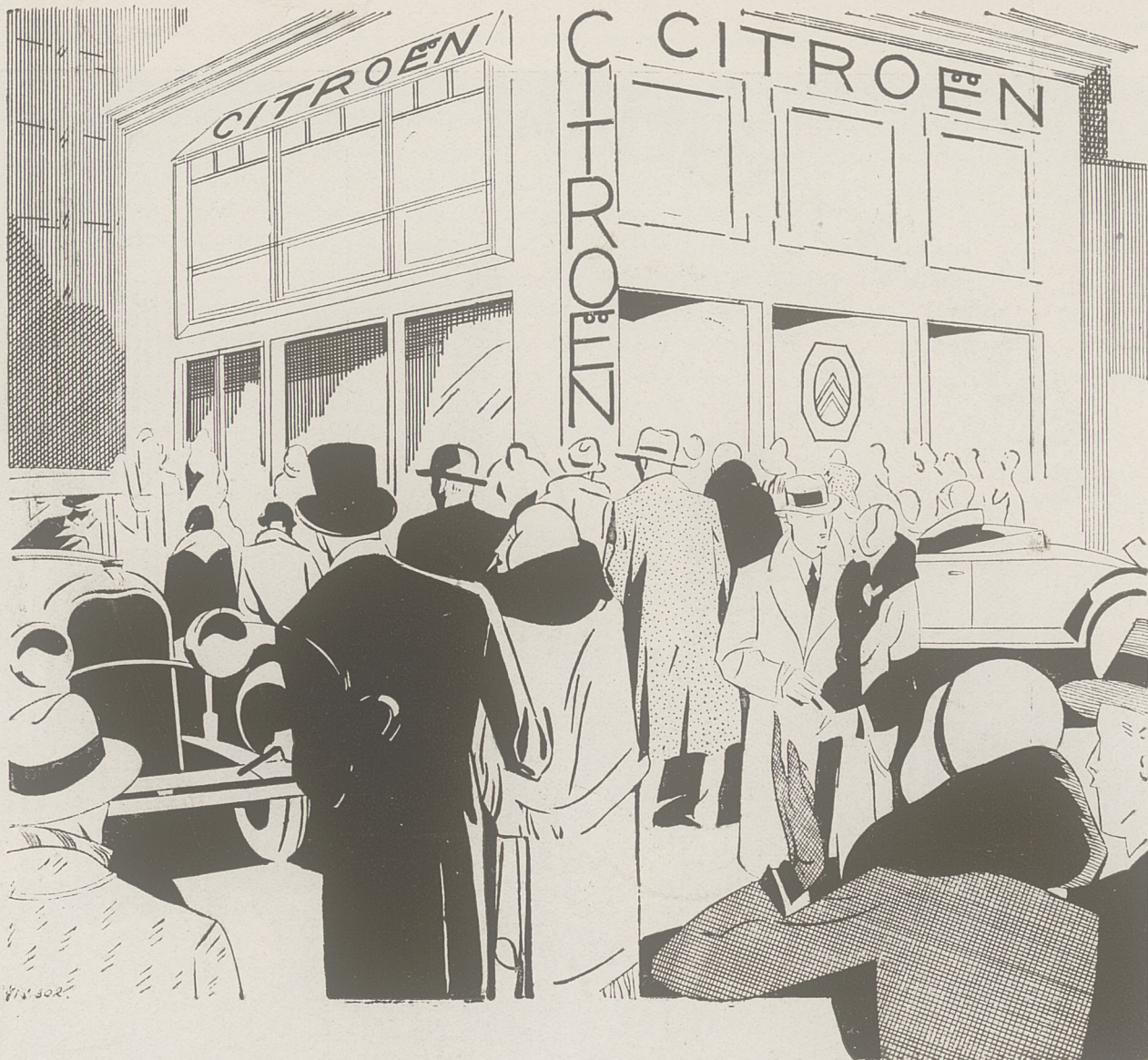
A co będzie jeśli maszyna zawiedzie. Tu cię tak szumnie błogosławią na podróż do Afryki, a nuż tymczasem staniesz gdzieś pod Wrocławiem i koniec?

A jednak nie zawiodła i za to ją błogosławię.
(d. c. n.)

Granada Alhambra.



Tlemsen u handlarza dywanów.



SALON WYSTAWOWY

CITROËN

WIERZBOWA 6

przyciąga stale tłumy wielbicieli piękna i doskonałości

POLSKIE TOWARZYSTWO SAMOCHODÓW CITROËN W WARSZAWIE

CZERNIAKOWSKA 199, TELEFON 540-77

SALON WYSTAWOWY WIERZBOWA 6, TELEFON 314-67



Dowiadując się z pism, że w Stanach Zjednoczonych jest przeszło dwadzieścia sześć milionów samochodów, a na jeden samochód przypada nawet mniej niż pięciu mieszkańców, przeciętny Polak wyobraża sobie ruch samochodowy w Ameryce przeważnie w dość uproszczony sposób: ot poprostu po ulicach i drogach krąży więcej samochodów niż u nas i tam, gdzie się w Warszawie widzi jeden, to w Nowym Yorku, czy innym Chicago, jest ich kilkadziesiąt.

I ja sam w znacznej mierze holdowałem temu uproszczonemu światopoglądowi dopóki o jego błędności nie przekonałem się własnymi oczami podczas, urządzonej w lecie bieżącego roku, wycieczki Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej do Stanów Zjednoczonych.

Charakterystycznym bowiem dla rozwoju automobilizmu za oceanem nie jest to, że tam rzeczywiście ilość samochodów jest wprost nieprawdopodobnie wielka, ale to, że wytworzyły one zupełnie odrębne warunki życia, wycisnęły wybitne piętno na każdym poczynaniu amerykańskiego, stały się punktem oparcia nowego sposobu

patrzenia na świat, a nawet, zaryzykowałbym twierdzenie, nowej filozofji.

Czem dla koczownika wóz, koń lub wielbłąd, tem dla amerykańskiego samochodu, który stał się niemal podstawą jego istnienia, a w każdym razie, przedmiotem codziennego użytku, równie niezbędnym jak stół, łóżko, łazienka, gramofon i ośmiolampowe radio.

Może komu z czytelników wyda się niewłaściwym zestawienie samochodów jako przedmiotu codziennego użytku z radjem i gramofonem, które w naszym pojęciu uchodzą w każdym razie za przedmiot luksusu, muszę więc zwrócić uwagę, że przystępując do oceny użyteczności przedmiotów, nie możemy się w tym wypadku kierować stosunkami polskimi i musimy pamiętać, że ogólna stopa życiowa jest w Ameryce znacznie wyższa.

Tam występują właściwie tylko dwie skrajności: bieda, albo to, co Europejczyk uważa już za komfort, a co w Stanach Zjednoczonych jest w zupełności dostępne dla każdego, kto posiada jakie takie zajęcie. Dla jasności dodam, że zarobek robotnika, zwłaszcza wykwalifikowanego, jest jednym z lepszych, a warunki

codziennego życia ludzi o bardzo nawet wielkiej rozpiętości dochodów, nie wiele się między sobą różnią.

A na to wszystko składają się takie czynniki, jak wysokie zarobki, płacone przez przemysł i przedsiębiorstwa świadomie w celu zwiększenia siły nabywczej społeczeństwa, masowa produkcja dostępnych dla wszystkich przedmiotów i urządzeń, ułatwiających i uprzyjemniających życie, wyrabianych w niewielu odmianach. Najważniejszą jednak rolę odgrywa tu odpowiednie zorganizowanie sprzedaży, stworzenie dogodnych warunków spłat na raty, a przede wszystkim wszechwładztwo reklamy, świecącej tu istne orgie oszalańczenia i oglupiania tłumów.

Amerykanin nie kieruje się swojemi własnymi zamożnościami i potrzebami, nie żyje poprostu swoim własnym życiem: wszystko sprawia tu wrażenie jakiegoś wspaniałego jednolitego systemu, pomyślanego i narzuconego przez świat przemysłu i handlu. To nie amerykanin tworzy swój dom, ale ten dom wraz z dwiema łazienkami, refrygeratorem, gramofonem i radjem jest jakgdyby stworzony zawczasu i dany mu przez Molocha businessu, w zamian za wyświadczenie pewnego minimum usług i pracy. Tu nie można wybrać tego co się chce, bo w całym tym systemie chodzi przede wszystkim o interes, a nie rzeczywiste uczucia, zadowolenie lub potrzeby jednostki, schodzącej do roli składowej części wspaniałego pomyślanego mechanizmu amerykańskiego życia, do roli czynnika mającego tylko przyczyniać się do obrotu walorów gospodarczych.

Na takim właśnie tle całości „Kultury amerykańskiej”, można dopiero zrozumieć doniosłość roli, jaką odgrywa tu samochód, ten najbardziej charakterystyczny wytwór amerykanizmu i bezwzględnie najważniejszy jego składnik. Ameryka mogłaby się doskonale obejść bez gramofonu i radja, ale bez samochodu nie do pomyślenia jest tam praca, rozrywka, odpoczynek, utrzymywanie stosunków z ludźmi, spędzenie wakacji i wogóle korzystanie ze wszelkich dobrodziejstw i przejawów życia, w tej formie, w jakiej się ono obecnie rozwinęło.

Rozpowszechnienie samochodu jest tu rezultatem mądrej i konsekwentnej działalności przemysłu samochodowego, który potrafił nim zainteresować publiczność, a następnie uczynić nie tylko użytecznym, ale wprost niezbędnym, udostępniając przy tem nadzwyczajnie jego nabycie.

U nas nabycie samochodu jest sprawą długiego namysłu i mnóstwa zachodów i kłopotów, a fakt ten wzbudza niemalą sensację w gronie przyjaciół i znajomych.

W Ameryce samochód jest rzeczą tak zwyczajną, tak powszechną, że się go właściwie nie zauważa i wzbudza raczej zdziwienie, gdy go ktoś nie posiada.

Samo już kupienie maszyny jest tu znacznie ułatwione, chociażby przez to, że ceny maszyn w stosunku do zarobków i kosztów utrzymania są wprost śmiesznie niskie, a dogodne warunki kredytowe umożliwiają na-

bycie bez żadnych wkładów kapitału, ot wprost z dochodów bieżących. To ostatnie zwłaszcza stało się podstawą szybkiego wzrostu liczby samochodów, co zresztą zupełnie wyraźnie wykazują dane statystyczne: w okresie od 1918 do 1922 roczna produkcja w Ameryce wynosiła przeciętnie 1.650.000 maszyn, a w roku 1923, gdy wprowadzono system sprzedaży na raty i zdobyto w ten sposób nowe szersze rynki zbytu wśród ludzi mniej zamożnych, produkcja podskoczyła od razu do 3.840.000 i wciąż rozwijając się osiągnęła w roku 1929 zawrotną sumę przeszło 5 milj. maszyn.

Wybór maszyny jest tu też znacznie łatwiejszy, niż u nas w Europie, gdzie amatorowi kupna zaofiarowywane są oprócz maszyn amerykańskich, liczne europejskie, odznaczające się ogromną różnorodnością cen i właściwości nawet w grupach samochodów tego samego rodzaju i mocy. Amerykanin wybiera tylko z pośród nielicznych obecnie marek amerykańskich, a przy tem typ amerykańskiego samochodu jest na ogół dość jednolity i ma się do czynienia z wyraźnym podziałem na kategorie jakości, cen i przeznaczenia.

Gdy już, ktoś wie, jakiego typu maszyna jest mu potrzebna ze względu na jego zajęcie i warunki materialne, to już sprawa zdecydowania się właśnie na Chryslera, Buicka czy Studebakera zależy od mniejszej lub większej podatności na hipnotyczno-ogłupiający wpływ reklamy i od sprytu i obrotności miejscowego sprzedawcy.

Pewien amerykanin mówił mi na przykład, że dla tego tylko nabył swojego Willys Knighta, ponieważ przy tej maszynie odpada kłopot docierania zaworów, czego by on zresztą i tak sam nie robił, a nie umiał przytem wymienić żadnej istotnej konstrukcyjnej lub eksploatacyjnej cechy, wady czy zalety silnika bezzaworowego. Nie dało mu też nic do myślenia, ani go specjalnie nie zmartwiło zatarcie się silnika po dwóch tygodniach jazdy: to był tylko kłopot wytwórni, dającej roczną gwarancję i która musiała wstawić mu nowy silnik.

Wynika to wszystko z tego, że w parze ze spowszednieniem i spopularyzowaniem samochodu idzie tu brak zainteresowania się nim, nie tylko już jako narzędziem sportu, w ścisłym tego słowa znaczeniu, ale wogóle czemś, co może być przedmiotem zamilowania, tak zwanem po angielsku „hobby”. Z przeciętnym europejskim samochodziarzem można całemi dniami prowadzić, nigdy nie kończące się, dysputy o samochodach wogóle, a jego maszynie w szczególności. Mówi o niej zawsze z wielkiem przejęciem, zna historję każdej niemal śrubki, umie wynieść pod niebiosa każdą jej zaletę a zbagatelizować i wytłumaczyć wady.

Amerykanin na samochodach się przeważnie nie zna, a cała z nim rozmowa ogranicza się do tego, że jemu na przykład parę dni temu policjant przyczepił kartkę z karą, lub, że tygodni parę temu „coś” mu się zepsuło i, że musiał zapłacić na stacji obsługi tyle to i tyle dola-

rów, przy tem najczęściej nie wie, co to był za defekt i jak mu go zreperowano.

Bardzo jest w Stanach rozpowszechniony handel samochodami używanymi, które można tu nabyć wprost za grosze (oczywiście w pojęciu amerykańskim). Fordy i Chevroletki można kupić już od 35 dolarów, a za 300—400 są już doskonale Buicki czy Auburny. Doprawdy dziwne uczucie wzbudzała w nas świadomość, że mogliśmy każdej chwili wejść do sklepu i kupić za nasze skromne studenckie fundusze zupełnie przyzwoitą maszynę!

Handel taki jest teraz w Ameryce bardzo poważnem zagadnieniem, z którem musi się liczyć każdy producent i kupiec samochodowy. Rynek tamtejszy jest już w znacznej mierze nasycony, każdy więc nowy samochód może być sprzedany tylko na miejsce maszyny rozbitej lub niezdatnej już do użytku, albo też wymieniony na używaną, ale będącą w dobrym stanie. Normalnym więc jest zwyczajem, że kupując nowy samochód, daje się zamiast pierwszej wpłaty swój stary, a resztę należności spłaca się w ciągu roku lub dwu, faktycznie więc rzecz biorąc, ma się w Ameryce do czynienia z wynajmowaniem nowych maszyn, a sprzedawaną zostaje dopiero maszyna stara.

We wszystkich więc amerykańskich miastach widzi się obok salonów samochodowych znacznie liczniejsze przedsiębiorstwa, sprzedające „used cars”, reklamujące się niskością cen i doborem marek, wystawiające swój towar w pięknie urządzonej sklepach, lub wprost na świeżem powietrzu, na wolnych budowlanych placach.

Od niedawna rozproszony ten handel organizuje się i skupia, powstają związki i zrzeszenia, przystępujące z amerykańską znajomością rzeczy do badania warunków i potrzeb rynku, poszczególne przedsiębiorstwa zaczynają się specjalizować w handlu samochodami jednej tylko marki, a wielkie koncerny, produkujące samochody, postawiły i ten punkt w naczelnym wytycznych swej „polityki” handlowej, skupując systematycznie na szmela zupełnie poniszczone maszyny lub roztaczając specjalny nadzór i kontrolę nad będącymi w znośnym jeszcze stanie.

Obecnie więc na przykład, każda, zaofiarowana do sprzedania przez kupca używana Chevroletka, posiada dokument, stwierdzający jej przeszłość, dokonane naprawy i obecny stan. Niektóre maszyny idą nawet z roczną gwarancją.

Ogół amerykańskich maszyn, takich jakie się widzi wszędzie po drogach i po miastach, nie jest tak elegancki i efektowny, jak w Europie, a dzieje się to przede wszystkim dzięki temu, że się ma tu do czynienia z przeważającą masą źle utrzymywanych użytkowych samochodów, między którymi tylko gdzieś widzi się wykwintniejszą maszynę, a i wśród nich panuje pewien

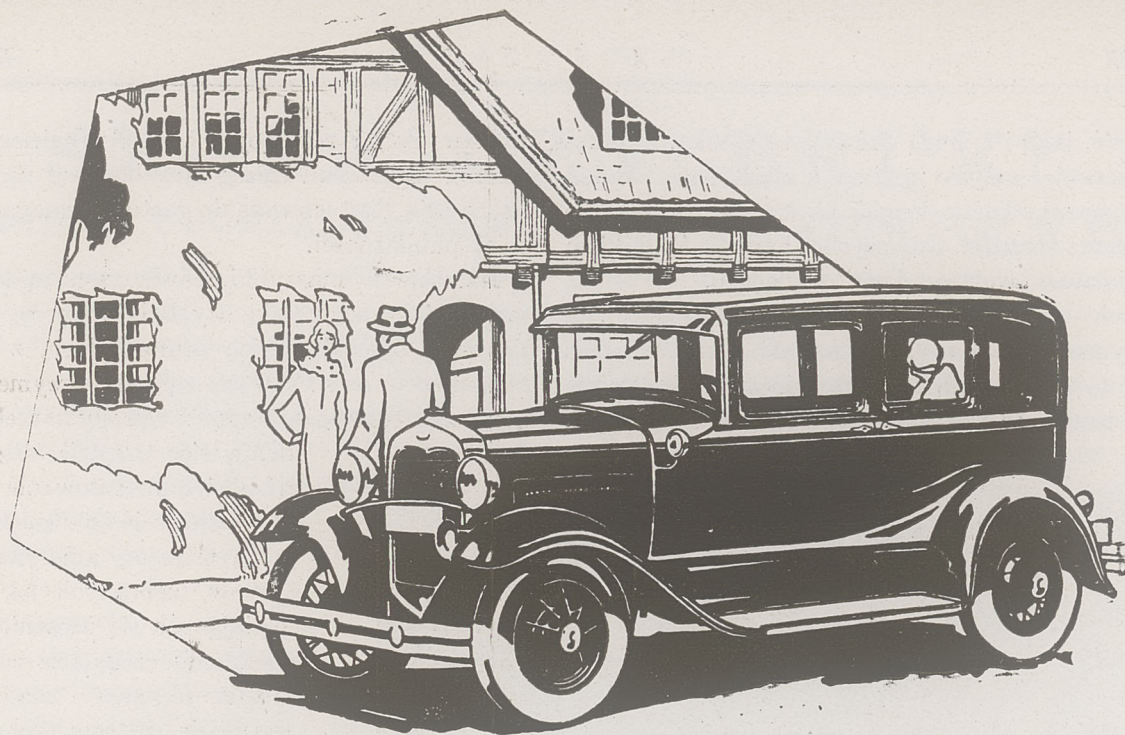
amerykański szablon i brak wozów o tej artystycznej indywidualności, która tak zdobi francuskie maszyny.

Tak wysoko u nas ceniony Packard, jest w Ameryce maszyną średniej jakości, trochę tylko może wyżej cenioną od Chryslerów i Buicków, a do prawdziwej arystokracji należą tu dopiero importowane przez snobów Rolls Royce i rodzime Lincolny, Duesenbergi i Cadillaci, których fabryka wypuściła na rynek w styczniu br. wspaniałą szesnastocylindrowką. Maszyna ta, sprzedawana w cenie od 6500 do 15000 dolarów loco fabryka, bez akcesorji, imponuje rozmiarami i wykończeniem. Jej druciane koła o niklowanych szprychach i zaopatrzone w wielkie balony, mają modne obecnie, bardzo grube piasty, a pod długą maską kryje się silnik, składający się z dwóch ustawionych pod kątem 45% ósemek, z zaworami w głowicy, sterowanymi popychaczami. Całość konstrukcji silnika jest bardziej przejrzysta, niż w dawnej ósemce i odznacza się bardziej celowym i wygodnym rozmieszczeniem przewodów i karburatorów. Zastosowano tu też po raz pierwszy automatyczną regulację luzu między zaworem i dźwigienką popychacza dzięki czemu usunięto zupełnie możliwość stukania, a także, użyty już przez Studebakera i Chryslera, akustyczny tłumik na rurze wlotowej, szesnastocylindrowy więc smok nie zdradza zupełnie żadnym dźwiękiem, że wogóle ma jakiś silnik.

Do maszyn luksusowych zalicza się także w Ameryce i dość często widywany Cord, który nawet zdołał wprowadzić do amerykańskiego przemysłu samochodowego nową modę, nie tyle co do napędu na przednie koła, co poza nim zastosował, nie cieszący zresztą większem powodzeniem Ruxton, ile co do kształtu chłodnicy, zastosowanego na ostatnich najnowszych modelach Chryslera i Studebakera.

Zwłaszcza piękne są nowe ósemki Chryslera, wypuszczone na rynek dopiero w lipcu, odznaczające się długą i niską maską, trochę załamaną i skośnie w dół opadającą żuluzjową chłodnicą i ślicznie ukształtowanymi, szeroko wywiniętymi przednimi błotnikami. Poziomy pręt, łączący latarnie i usztywniający błotniki, przeprowadzony jest pod żaluzjami, pomiędzy nimi i właściwą chłodnicą, nie przecina więc harmonijnych linii przodu maszyny, podkreślonych u dołu śmiałym fantazyjnym zderzakiem. Rama nowej konstrukcji silnie wygięta i dostosowana kształtem do kształtu nadwozia, zwięża się znacznie ku przodowi i jest usztywniona krótką, wewnętrzną pomocniczą ramą, przytem całość efektu artystycznego osiągnięto nawet znacznem uproszczeniem budowy i metod fabrykacji.

Z inowacyj technicznych warto wspomnieć o wprowadzonym na nowym „Prezydencie” Studebakera wbudowanym w skrzynkę biegów „wolnem kole”, opartem na tej samej zasadzie co i w rowerze, i które wyłącza automatycznie tylne koła z chwilą, gdy szybkość ich obrotów, dzięki rozpędowi samochodu, stanie się większa,



Po pierwszych 50.000 kilometrów

Wartość dobrej konstrukcji, dobrego materiału i starannego wykonania samochodu ujawnia się dopiero po przebyciu pierwszych 50,000 kilometrów. Niezwykłą jakość samochodu Ford można poznać i należycie ocenić dopiero po dłuższem użyciu, ponieważ został on skonstruowany specjalnie w celu zapewnienia przyjemnej i taniej jazdy przez wiele dziesiątków tysięcy kilometrów.

Wybitna jakość i trwałość konstrukcji i materiału nie są jednakże jedynymi zaletami samochodu Forda — wytworne piękno linii i kombinacji kolorów jest również jego cechą. Te dwie doniosłe właściwości — trwałość i piękno — są przyczyną, dlaczego nowy Ford stał się ulubionym samochodem całego świata.

Kwadrans, spędzony przy kierownicy Forda, staje się dla każdego pamiętmem zdarzeniem; każdy więc powinien odwiedzić upoważnionego przedstawiciela Forda i zwrócić szczególną uwagę na ten samochód.

LINCOLN



FORDSON

FORD MOTOR COMPANY

niż szybkość, jaką im mogą dać obroty silnika. Zmniejsza to znacznie zużycie paliwa i zniszczenie silnika i pozwala przechodzić z drugiej na trzecią przekładnię bez wyłączenia sprzęgła. Gdy się chce hamować silnikiem można działanie „wolnego koła” wyłączyć.

Z innych samochodowych sensacyj zasługuje na uwagę wypuszczenie na amerykański rynek małych Austinów, typu Bantam, budowanych przez specjalnie zawiązane towarzystwo pod nazwą American Austin Co.,

Buttler Pa., i różniących się od angielskich pierwszorzędów niektórymi szczegółami budowy ramy podwozia i karoserją, dostosowaną do gustu i wymagań amerykańskiej publiczności.

Malutkie te maszynki, bardzo zresztą ładnie skarosowane jako limuzynki, wyglądają wprost karykaturalnie przy amerykańskich samochodach, z pośród których nawet nowy Ford jest wprost olbrzymem w porównaniu z tym, przesiedlonym z Europy karzełkiem, wzbud

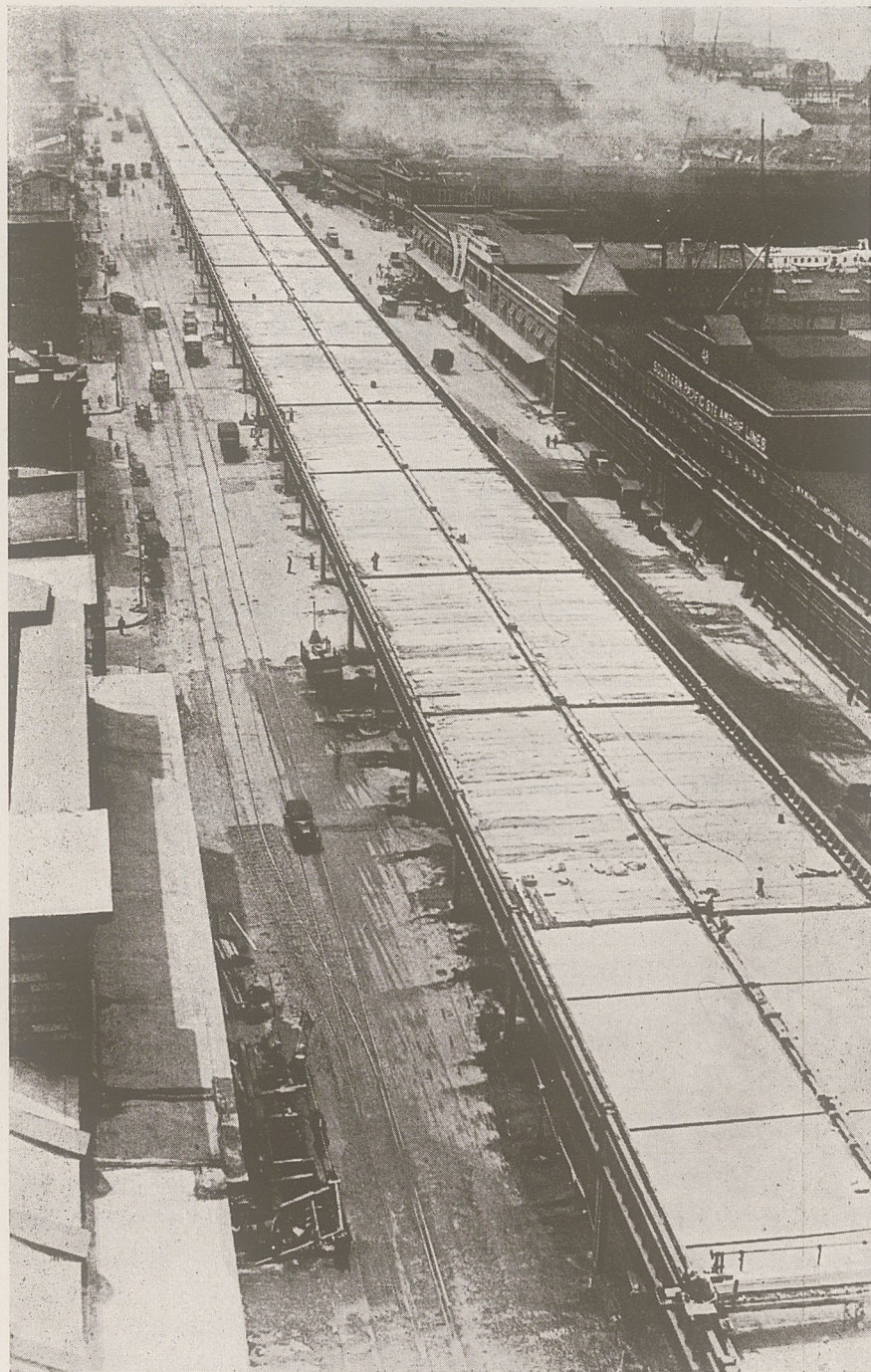
dzają więc wszędzie zrozumiałe zdziwienie i zainteresowanie wśród przyzwyczajonych do swoich standardowych maszyn, Amerykanów. Tłum gapiów, zebranych na ulicy i przyglądających się uważnie czemuś niewielkiemu, czego z za ich pleców nie można rozeznaczyć, znamionuje niewątpliwie, że tam stoi mały niebieski Austinek.

Po raz pierwszy na widok publiczny wystawiono je na tegorocznym styczniowym salonie samochodowym w Nowym Yorku, gdzie obok nich ukazały się i dwa inne małe konstrukcje: Littlemac i James V. Martin. Te ostatnie były maszynami próbnymi, a na rynek poszły tylko Austiny, jednakże wkrótce okazało się ich wypuszczenie pomysłem chybionym, bo w Ameryce nie odgrywa jeszcze żadnego znaczenia sprawa oszczędności benzyny, a cena 445 dolarów za małą, słabą, niewygodną i niezbyt szybką maszynę jest stanowczo, jak na Amerykę, za wysoka, bo za 490 dolarów można tu mieć znacznie mocniejsze i szybsze Coupe Forda, a dobre używane maszyny są znacznie tańsze.

Prowadzona z wielkim zapalem kampanja reklamowa ucichła już i zapomniano o zapowiedzianej 100.000 rocznej produkcji, a jako rezultat całego przedsięwzięcia, pozostało na drogach i ulicach paręset, najwyżej do tysiąca czterokołowych małych kupionych przeważnie prosto przez ciekawość.

A. MINCHEJMER

Student Pol.



Budowa drogi przejazdowej w New-Yorku. Celem umożliwienia szybkiego przejazdu przez miasto budowana jest obecnie w New-Yorku specjalna droga „przejazdowa” przerzucona śmiałą linią ponad zatłoczonymi ulicami, a niekiedy i ponad domami.

SZOSA CZY BRUK?

ZAGADNIENIE UPORZĄDKOWANIA DRÓG GRUNTOWYCH W POLSCE.

Ogólna długość dróg publicznych w Polsce sięga około 300,000 km.; z tego 50,000 km. posiada nawierzchnie bite (zwykle szosy). Pozostała ilość 250,000 km. są to drogi gruntowe, tak zwane „polskie drogi”. Pod względem administracyjnym dzielą się wszystkie drogi w Polsce na państwowe i samorządowe. Drogi państwowe stanowią mniej więcej trzecią część wszystkich dróg bitych; są one utrzymywane kosztem państwa. Drogi gruntowe prawie w całej swej ilości 250,000 km. zaliczają się do dróg samorządowych i utrzymywane są z funduszów komunalnych.

Jaki jest stan dróg gruntowych, wszystkim nam wiadomo, nadają się one do użytkowania zaledwie przez bardzo krótki okres roku; w czasie dżdżystych jesieni i wiosennych roztopów stają się zupełnie nie do przebycia.

Jest to olbrzymia sieć drogowa niedostosowana zupełnie do potrzeb rozwijającego się coraz bardziej życia gospodarczego kraju, niezdadna w swej ogromnej większości dla celów komunikacji i transportu. Rozkwit i przyszłość naszego przemysłu i handlu, naszego automobilizmu są związane bezpośrednio ze sprawą uporządkowania dróg gruntowych.

Wylania się teraz pytanie, w jaki sposób należy uporządkować te drogi, by je dostosować do potrzeb ruchu.

Czy:

1) przez budowę dróg o nowoczesnych trwałych nawierzchniach

2) przez budowę zwykłych szos (o nawierzchni z makadamu).

3) wybrukowanie ich kamieniem polnym

4) zwirowanie.

Ciężki stan finansów komunalnych wymaga wielkiej rozwagi i liczenia się z możliwością wydania na ten cel nader szczupłych sum.

Pomoc Państwa w tej sprawie musi być zgóry wykluczona, a to ze względu, że Państwo stoi obecnie przed nader trudnym problemem konieczności przebudowy głównych dróg tranzytowych, na drogi o trwałych nowoczesnych nawierzchniach, a przynajmniej, chociaż utrwalenia makadamu zapomocą smoły, czy bitumów.

Nie mogąc zatem liczyć na pomoc Państwa, muszą samorządy dokonać przebudowy dróg gruntowych wyłącznie własnymi środkami. Może to być uskutecznione jednak pod warunkiem zastosowania najtańszego sposobu przebudowy.

W bardzo ciekawem i śmiałem ujęciu rozważają to zagadnienie dwaj wybitni fachowcy na polu naszego drogownictwa inż. M. S. Okęcki i J. B. Ćwikiel w artykule „Bruk z kamienia polnego i łamanego, jako racjonalna nawierzchnia większości naszych dróg i ulic”, zamieszczonym w Nr. 40 Wiadomości Stowarzyszenia Członków

Polskich Kongresów drogowych. Zdaniem autorów przebudowa większości dróg gruntowych na drogi o trwałych ulepszonych nawierzchniach nie może być brana pod uwagę, jako niezmiernie kosztowna i niecelowa ze względu na drugorzędne znaczenie dróg gruntowych.

Niecelowem również byłoby przebudowanie stopniowe tych dróg na szosy do niedawna uważane jako jedyne rozwiązanie tej sprawy.

Gdyby nawet przyjąć, że 1 km. szosy dałoby się wykonać przeciętnie za 20,000 zł. — przebudowa wszystkich dróg gruntowych pochłonięłaby około 5 miliardów złotych. Wielkość tej kwoty mówi za siebie i nie wymaga dalszych komentarzy. Co jednak nastąpiłoby, gdyby wszystkie drogi były już przebudowane na zwyczajne szosy? Niewątpliwie byłoby to powiększenie majątku społecznego o znacznie większą wartość, niż 5 miliardów zł., ale społeczeństwo nie miałoby środków dla utrzymania tego majątku, który bez stałego i kosztownego utrzymania rozwiąłby się z kurzem w ciągu krótszego, lub dłuższego czasu w zależności od intensywności ruchu, wpływów atmosferycznych i t. p. Pesymizm taki nie jest nieuzasadniony; wszyscy dobrze wiedzą, że nawierzchnia bita wymaga konserwacji, a konserwacja taka staje się nadmiernie kosztowną przy ruchu samochodowym. Nowe wymagania ruchu zmuszają nas do zerwania z przestarzałą tradycją, że szosa jest najtańsza z trwałych nawierzchni — przeciwnie — staje się najdroższą ze względu na koszty utrzymania. Niewątpliwie istnieją sposoby utrwalenia nawierzchni bitej (makadamu) przez pokrycie jej taką, lub inną powłoką, ale sposoby te wymagają środków finansowych niewiele mniejszych od przyjętych wyżej kosztów budowy, a nie odpadają potem duże jeszcze koszty stałego utrzymania, które w naszych warunkach ruchu mieszanego mogą pozostać znacznymi.

Klasyceznym przykładem może posłużyć w danym wypadku Anglja, gdzie gospodarka drogowa już przed wielu laty przeszła fazę przebudowy wszystkich, praktycznie biorąc, dróg gruntowych na szosy. Tymczasem nieoczekiwanie zupełnie w wyniku rozwoju ruchu samochodowego nastąpił przed kilku laty w Anglii gwałtowny kryzys drogowy, który udało się zażegnać po wielkich wysiłkach finansowych, głównie zawdzięczając stworzeniu funduszu drogowego. Zdawało się, że sytuacja jest opanowana; lekki ruch samochodowy przestał zupełnie niszczyć utrwalone drogi bite; koszty utrzymania szybko spadły. Stan taki trwał jednak bardzo krótko, równorzędnie z ruchem lekkim zaczął się coraz intensywniej rozwijać na drogach ruch ciężkich pojazdów mechanicznych, którego powierzchniu utrwalone szosy nie mogły wytrzymać. Zarysowała się

obecnie bliska perspektywa nowego kryzysu drogowego, która zmusza społeczeństwo i rząd do nowych radykalnych środków. Powyższy przykład, zmusza do wyciągnięcia przynajmniej ogólnego wniosku, że lepiej byłoby, gdyby zamiast zwykłych nawierzchni bitych drogi posiadały innego rodzaju nawierzchnie, w tej samej cenie, jeżeli nie można wybrać nawierzchni tańszych, ale koniecznie więcej trwałe.

Przy takim postawieniu kwestji wysuwa się przede wszystkim pytanie, czy na drogach o niepierwszorzędnej znaczeniu w bardzo wielu wypadkach dla potrzeb naszego ruchu nie byłoby wystarczające doprowadzić tylko drogi gruntowe do porządku, należyście je odwodnić i systematycznie utrzymywać w sposób znany, nie wymagający tutaj omawiań, ewentualnie przy użyciu równaczy mechanicznych. Dalszym stopniem rozwoju, tam gdzie są miejscowe żwiru, byłoby zwyczajne żwirowanie dróg — sposób tani i szeroko stosowany w wielu krajach, np. Stanach Zjednoczonych (50% głównych dróg tranzytowych), Francji, Szwajcarii i t. d. Na drogach wymagających ze względu na większy ruch nawierzchni twardych, mieliśmy do wyboru: budowę szosy, lub ułożenie bruku. Dotychczas zasadniczo wybierano szosę, co było technicznie zupełnie uzasadnione, gdyż przy ruchu konnym typ nawierzchni bitej doskonale nadawał się do potrzeb tego ruchu; jezdnia taka była równa, trwała i dogodna dla jazdy. Ale przyszedł samochód z szybką jazdą z obręczami elastycznymi gumowymi i rujnuje ten makadam.

Okazało się, że nawierzchnia bita, makadam, nie może być nadal uważaną za nawierzchnię odpowiednią dla ruchu samochodowego; nawierzchnia bita nawet dla słabego ruchu samochodowego nie nadaje się i to musimy sobie wyraźnie powiedzieć.

Prawie wszędzie, gdzie na drogach drugorzędnych budujemy szosy, mogą zamiast szos być wykonane dobre bruki z tychże kamieni polnych, które niszczyliśmy rozbijając na tłuczeń — a więc nie tylko niszczyliśmy największą zaletę tego kamienia — jego wytrzymałość, ale robimy to ze znacznym nakładem kosztów poto, żeby zamiast trwałego bruku dać warstwę makadamu, dobrą na podkład, ale nie na nowoczesną jezdnię. — Budujemy więc przy pomocy kosztownych maszyn warstwę, która jak zgóry wiemy, musi otrzymać powłokę trwałą, a na tę zawsze już brak pieniędzy, lub nim pieniądze się kiedyś znajdą — zostanie do tego czasu zniszczona pierwsza warstwa, podczas gdy zwykły bruk mógłby najspokojniej bez żadnych prawie kosztów utrzymania, przetrwać do chwili, kiedy znaczenie drogi i finansowa zasobność jej gospodarzy tak wzrośnie, że nastąpi możliwość jej ulepszenia. Wówczas zagadnienie ulepszenia utrwalonego bruku, również jak zwykłego makadamu, nie przedstawiałoby żadnych większych trudności — jak o tem świadczą wykonane na wielkich przestrzeniach ulepszenia bruków zwykłych zagranicą.

Bruki zwyczajne, zarówno z kamienia polnego jak i z kamienia łamanego, należyście wykonane, są tańszą i najodpowiedniejszą nawierzchnią twardą na drogach nie mających charakteru reprezentacyjnego i nie stanowiących arterji tranzytowych dla szybkiego ruchu dalekobieżnego; bruki takie odpowiadają najważniejszym wymaganiom nowoczesnego ruchu, gdyż, pod warunkiem należytego wykonania, posiadają nawierzchnię dostatecznie równą, a przytem bardzo trwałą, nieulegającą prawie żadnemu zużyciu i łatwą do naprawy bez żadnych maszyn i przy każdej pogodzie.

Teza nasza, że zamiast szos należy wszędzie, gdzie kamień nadaje się na bruk, budować na drogach i ulicach drugorzędnych dobry bruk z kamienia polnego, lub łamanego spotka się niewątpliwie z różnemi zarzutami, oprócz jednego chyba tylko, żeby jej budowa i utrzymanie miały więcej kosztować od budowy i utrzymania nawierzchni bitej. Jednym z najcięższych zarzutów, opartych na rzeczywistym stanie większości istniejących bruków, jest ten, że stare bruki są bardzo przykre dla jazdy, a nawet niebezpieczne ze względu na spadki w przekroju poprzecznym i że równa z początku nawierzchnia bruków nowych tak szybko staje się pełną zagłębień i wzniesień poszczególnych kamieni, uniemożliwiających szybką i dogodną jazdę.

Zarzuty te są słuszne w odniesieniu do większości obecnych bruków, ale przyczyna braków tkwi w nieumiejętnym i niewłaściwym wykonaniu.

Bruk zwyczajny będzie nawierzchnią trwałą, dogodną dla jazdy i najtańszą w utrzymaniu tylko wtedy, jeżeli przy jego wykonaniu zostaną ściśle zachowane następujące wymagania techniczne:

a) podłoże bruku musi być trwałe i dobrze odwodnione;

b) kamień na bruk musi być bezwzględnie sortowany;

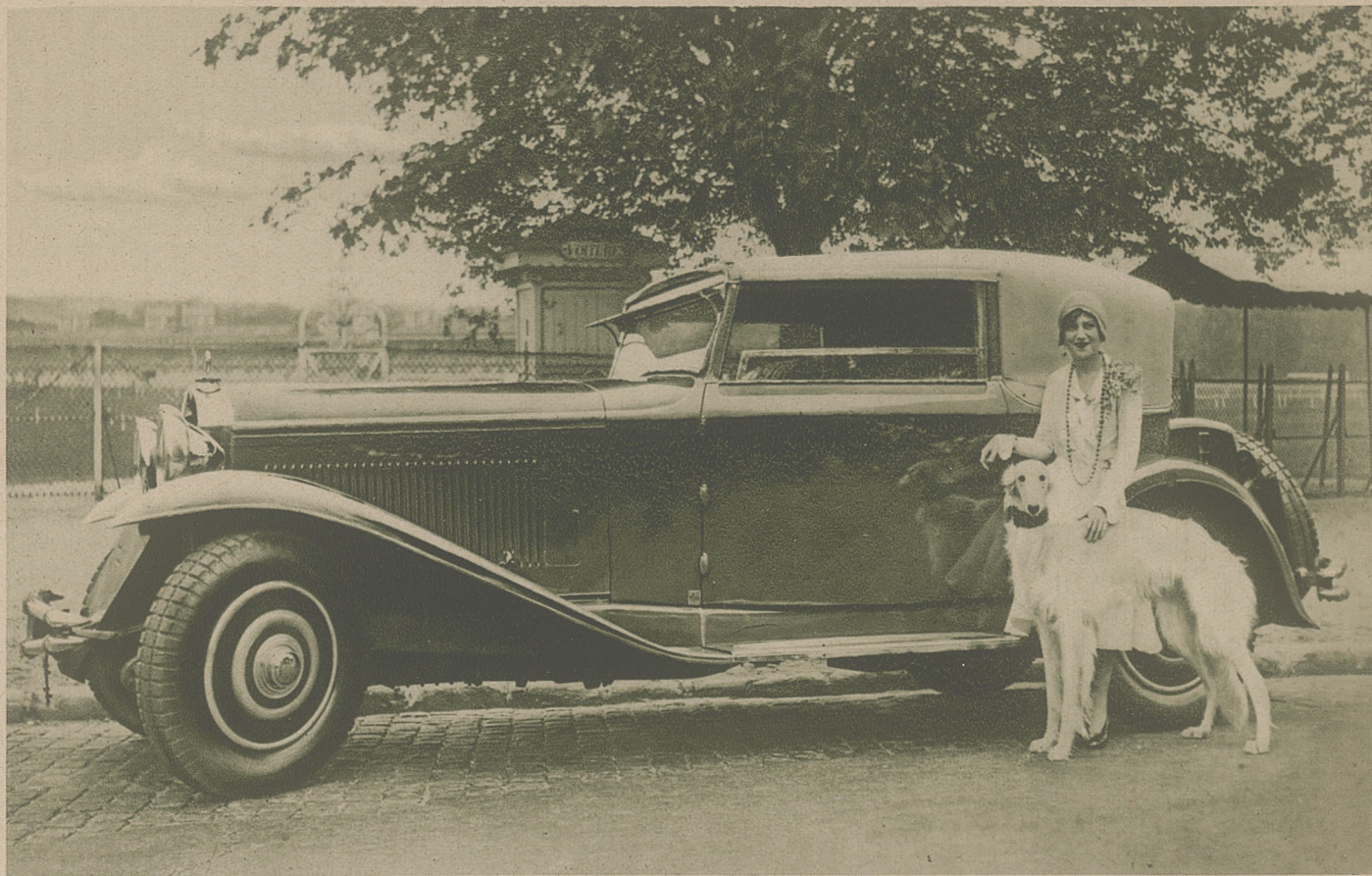
c) układanie bruku musi być wykonane umiejętnie i poszczególne należyście dobrane kamienie muszą być dobrze umocowane i tak ustawione, żeby tworzyły wiązania;

d) do zapelnienia powstałych przestrzeni wolnych między kamieniami należy używać tylko należyście dobrane materiały, posiadające albo lepiszcza naturalne, lub też zasilone lepiszczami obcemi;

e) dla udogodnienia jazdy przekrój poprzeczny jezdni brukowej nie powinien być nadmiernie wypukły; spadki poprzeczne ponad 2% nie są uzasadnione i potrzebne ani ze względu na trwałość nawierzchni, ani ze względu na odwodnienie.

Dalsze ulepszenie bruków zwyczajnych przez pokrywanie ich powłokami smołowanymi lub bitumowanymi nie nastrocza przy obecnym poziomie techniki drogowej większych trudności, niż także ulepszenie nawierzchni bitych.

Zofja Kłaczyńska



Mlle Quesnel przy swym DELAGE'u. Grand Prix d'Honneur w Vichy. Grand Prix d'Elegance Feminine w Barritz.

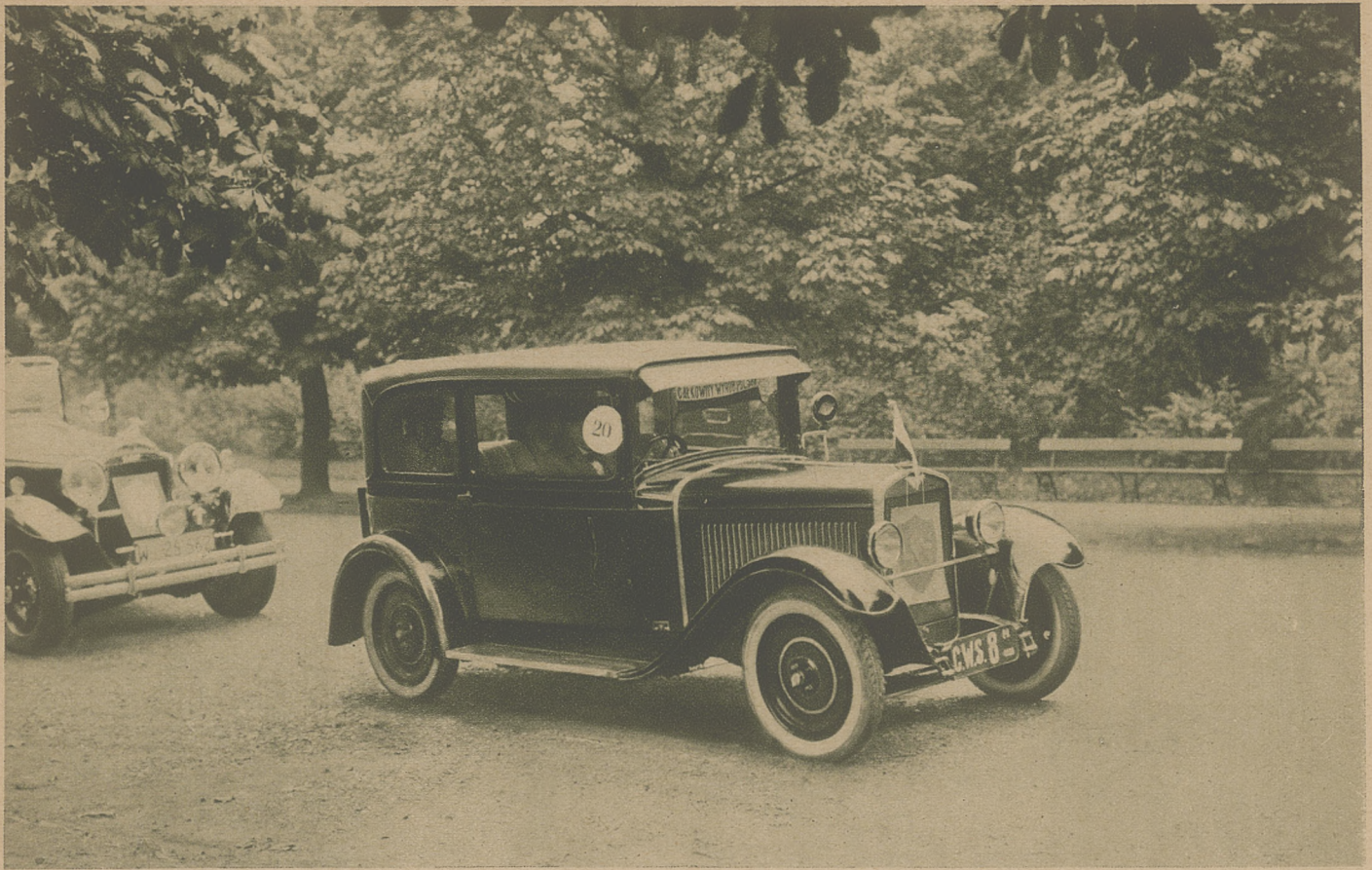
PIĘKNE SAMOCHODY

Wobec daleko posuniętych udoskonaleń mechanicznych i ogromnego uproszczenia w obsłudze, forma zewnętrzna samochodu odgrywa coraz ważniejszą rolę. Niejednokrotnie dla nabywcy samochodu, który ma do wyboru maszyny, pod względem mechanicznym stojące na jednakowym poziomie, piękno linii zewnętrznych staje się ostatecznym motywem do powzięcia decyzji.

Biorąc to pod uwagę, Automobilklub Polski obok swych dorocznych długodystansowych raidów, które są egzaminem sprawności i trwałości mechanizmów, organizuje obecnie również corocznie konkursy piękności samochodów, na których nagrody i wyróżnienia przyznawane są za piękne kształty zewnętrzne i wytworne wykończenie karoserji.

Sprawozdanie z ostatniego konkursu piękności, jaki odbył się dnia 5-go października w parku im. Paderewskiego w Warszawie, zamieściliśmy w poprzednim numerze naszego pisma. Zebranie fotografii i należyte opracowanie reprodukcji, które dałoby rzeczywiste pojęcie o wyglądzie maszyn, wymagało dość dużo czasu, to też dopiero w tym numerze dajemy szereg zdjęć, tworzących niejako album samochodów, gdzie obok maszyn, jakie brały udział w konkursie zamieściliśmy i takie, które w konkursie udziału z tych czy innych względów nie brały, ale ze względu na swe kształty zasługują na uwagę.

Następny pokaz i konkurs piękności samochodów, już w znacznie szerszych ramach, projektowany jest przez Automobilklub Polski na wiosnę przyszłego roku. Być może, że przy sprzyjających warunkach dotychczasowe, zaledwie kilkugodzinne pokazy przekształcą się w „Polski Salon Samochodowy”. Powodzenie jakim cieszyły się dotychczasowe pokazy przemawia za tem wyraźnie.



Karetka CWS. T 2, 4 cylindry, 24 KM. Zdjęcie z Konkursu Piękności Samochodów, w parku im. Paderewskiego.



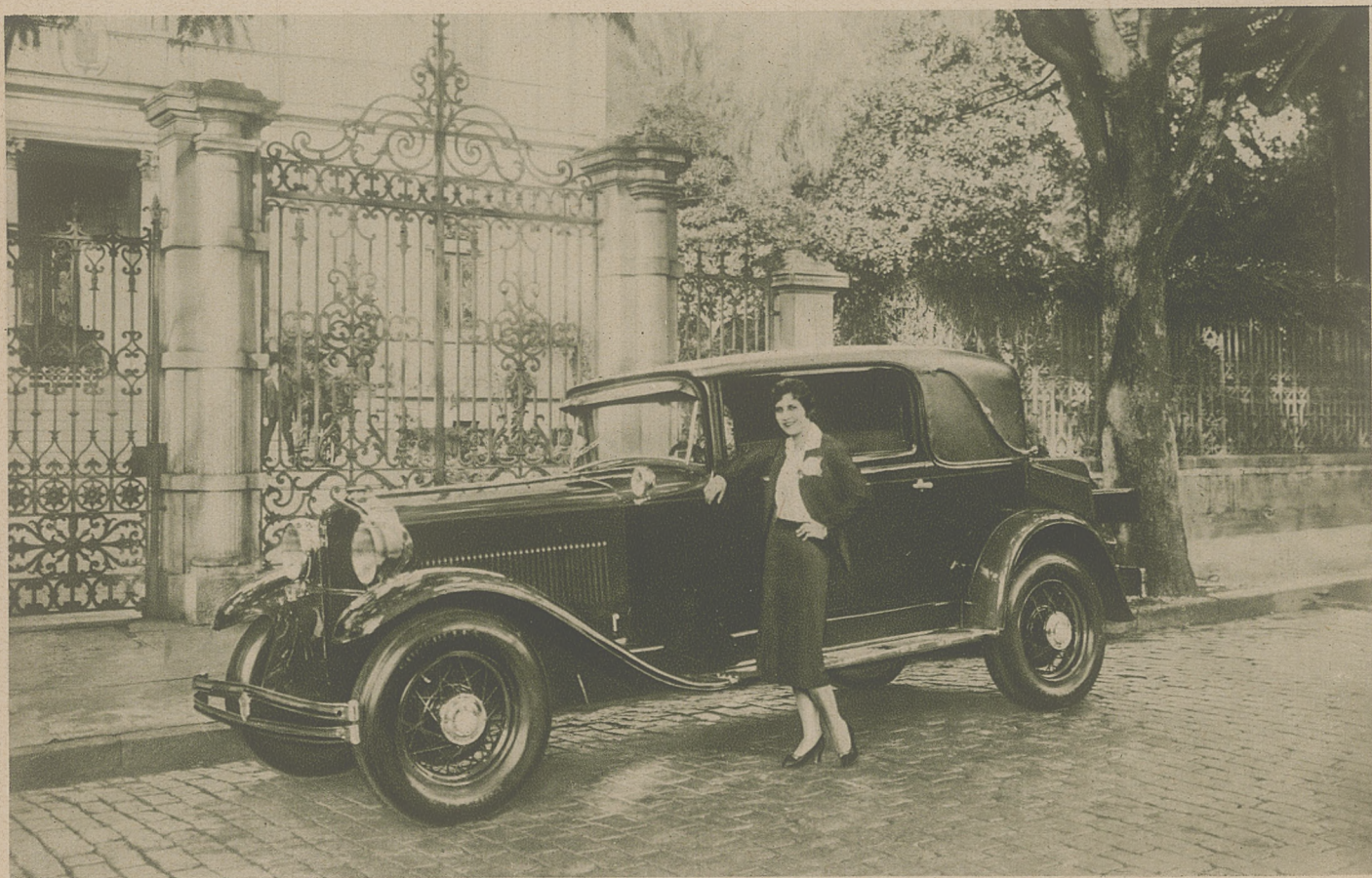
Limuzyna CWS. T1, siedmioosobowa; silnik 4 cyl. 45 KM. Grand Prix M. W. K. T.



Delage pani Vavon z Opery Komicznej w Paryżu. Grand Prix d'Excellence w Vichy. Grand Prix des Dames w Meeting Internationale de R. P.



FIAT 525 skarosowany jako berline-landau.



„Miss San Paolo” kandydatka do Konkursu Piękności w Rio de Janeiro przy swym kabrioecie FIAT 525/N, 6 cylindrów, mocy 22/90 KM.



Autobus URSUS karosowany przez P. Z. Int



CITROËN 6-cio cylindrowy, Berline Grand Tourisme, nagrodzony na Konkursie Piękności A. P. w liczbie pierwszych pięciu samochodów.



CITROËN 6-cio cylindrowy, skarosowany jako Cabriolet 4-ro osobowy.

Inż. ADAM GLUCK

PRZEDNI NAPĘD I JEGO OBECNE ZASTOSOWANIE

Zalety napędu na przednie koła samochodu są dostatecznie znane i dlatego nie będę ich tutaj wyliczał. Wspomnę tylko jeszcze o jednej możliwości, a raczej konieczności spowodowanej zastosowaniem tego napędu: zjednoczeniu dosłownie całego mechanizmu w jedną zwartą całość — blok.

Zasadniczo konstrukcja blokowa była przez długie lata celem, do którego dążyli z większym lub mniejszym powodzeniem konstruktorzy samochodowi. Dziś samochody o oddzielonej od silnika skrzyni biegów są rzadkością, gdyż zapanał niemal całkowicie zwarty blok maszynowy, utworzony z elementów wbudowanych w przedniej części wozu. Nie dziwnego, albowiem zalety takiej budowy są wielkie, a nieliczne, wprawdzie często zarzucane wady w lepiej przemysłanych konstrukcjach nie istnieją. To też wśród konstruktorów pojawili się że tak powiem, wyznawcy „zblokowania” całego mechanizmu popędowego, co przy stosowaniu obecnie standardowego napędu na tylne koła znalazło swój wyraz w samochodach o silniku wbudowanym z tyłu.

Choć na pozór trudno uwierzyć, aby samochód z silnikiem z tyłu był przedwstępem do zastosowania napędu na przednie koła, ale rzeczywiście tak jest i fakty to potwierdziły. Przypomnijmy sobie np. przed paru laty wprost sensację wzbudzającą konstrukcję Rumplera (samochód kroplowy z silnikiem wbudowanym z tyłu), która z biegiem czasu przeistoczyła się w napęd na przednie koła.

W technice samochodowej podobnie jak w wielu innych dziedzinach istnieje pewna ciągłość; choć pozornie bywa ona czasowo przerywana, trwa dalej i stwarza okoliczności, torujące drogę zdrowym pomysłem. Odnosi się to również do indywidualnego resorowania kół przy pomocy t. zw. łamanych osi.

Łączność problemu zastosowania napędu na przednie koła i indywidualnego resorowania ich jest oczywista i wprost niepodobna sobie wyobrazić jednego bez drugiego.

Trudno być prorokiem, ale wydaje się, że wehikułem przyszłości będzie samochód o napędzie na przednie koła, które jak i tylne koła będą niezależnie, indywidualnie resorowane. Niewątpliwie tym zasadniczym cechem konstrukcyjnym towarzyszyć będzie cały szereg innych udoskonaleń, okrytych dziś jeszcze mgłą tajemnicy.

A teraz nasuwa się pytanie: dlaczego obecnie przedni napęd z niezależnie reso-

rowaniami kołami znajduje tak słabe zastosowanie? Przyczyny mogą być różnorodne, a na pierwszy plan wyłania się wprost niewolnicza zależność konstruktora od inwestowanego w wytwórni kapitału na urządzenia, narzędzia, formy i tym pod. przystosowane do obecnie standardowego wozu, która w obecnej chwili prawie wiąże mu ręce i nie pozwala na wielkie skoki, jakich wymagałyby zasadnicze przeistoczenia wytwarzanych typów. Rewelacyjne nowości konstrukcyjne znajdują wykonawców najczęściej w nowopowstałych fabrykach, które z jednej strony nie są krępowane obciążeniami kapitałowymi z tytułu poprzedniej fabrykacji lub tradycjami, a z drugiej strony pragną zdobyć szybko rynek rzucając nań coś nowego przy jednoczesnej silnej reklamie. Obecnie prawie w całym świecie przemysł samochodowy przeżywa poważny kryzys, wobec czego trudno jest, aby teraz powstały nowe wytwórnie.

Dalej wypada zadać pytanie: czy w obecnym stadium uważać można problem przeniesienia napędu na przednie koła konstrukcyjnie i praktycznie za zupełnie rozwiązany? Choć w niektórych próbnych wozach o przednim napędzie osiągnięto zadawalające rezultaty, a nawet dwie poważne firmy

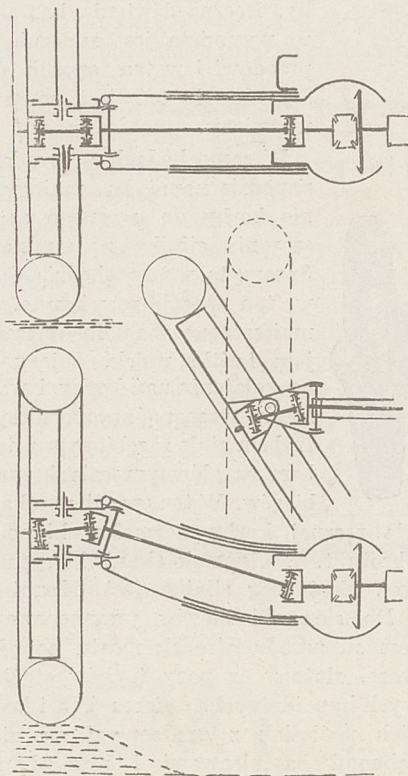
przeszły ostatnio do seryjnego wytwarzania tego rodzaju samochodów, sądzę, że obecne rozwiązanie przejdzie rozmaite modyfikacje zanim osiągnie praktyczną doskonałość.

Sprawa indywidualnego resorowania kół przy pomocy t. zw. łamanych półosi nie przedstawia już obecnie trudności, albowiem posiadamy kilka dostatecznie wypróbowanych europejskich konstrukcji. Dziwnem może wydawać się dla czego niezależne resorowanie, zdobywające w Europie coraz więcej sympatyków, nie znajduje wcale zastosowania w Ameryce — właściwej krainie samochodów. Wprost przeciwnie, dotąd amerykański przemysł automobilowy kurczowo trzyma się sztywnych osi. Zaraz to zobaczymy na konkretnym przypadku samochodzie Cord-Auburn, gdzie rozwiązanie konstrukcyjne wprost narzuca indywidualne resorowanie przednich kół napędowych, ale mimo tego nie zastosowano go i ominięto drogą dość brzydką.

Przy olbrzymim rozwoju automobilizmu w Stanach Zjednoczonych A. P. rozbudowa specjalnych dróg dotrzymała mu kroku i dlatego problem indywidualnego resorowania nie jest tam tak aktualnym i pięknym, jak w Europie.

Z samochodów z napędem na przednie koła przedewszystkiem należy wymienić: angielskie Alvis, francuskie Tracta, Bucciali, Brasier, niemieckie Rumpler i Voran i amerykańskie wyścigówki Miller. Później przybyły do tej grupy wozy amerykańskie Cord (fabrykowane przez firmę Auburn), wzorujące się na konstrukcji Miller oraz Gardner i lekkie angielskie trzykołowiec BSA, zbliżony nieco konstrukcyjnie do Alvis. Z wszystkich wspomnianych wyżej marek o przednim napędzie seryjnie wytwarzane są obecnie tylko wozy Cord i BSA.

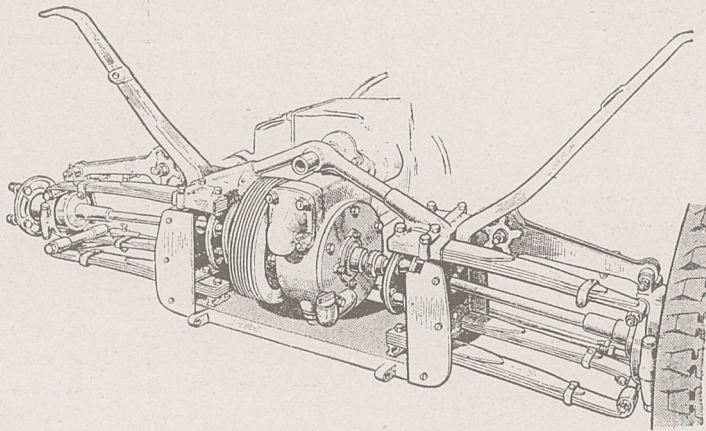
Cord jest typowym amerykańskim samochodem turystycznym. Na pierwsze spojrzenie rzuca się w oczy jego niezwykle wydłużona maska, znamienna dla wozów o przednim napędzie, w których musi zakrywać nietylko silnik z jego przynależnościami, ale i organy, pośredniczące w przenoszeniu pracy, normalnie skryte pod podłogą karoserji. W przyszłości prawdopodobnie inaczej będzie się budowało tego rodzaju wozy, co umożliwi zastosowanie mniejszego rozstawu osi. Jak to zaraz zobaczymy, konstruktor Corda poszedł po linii najmniejszego oporu i utworzył blok maszynowy przeważnie z elementów, stosowanych w wozach standardowych.



Schemat napędu w samochodzie Voran.

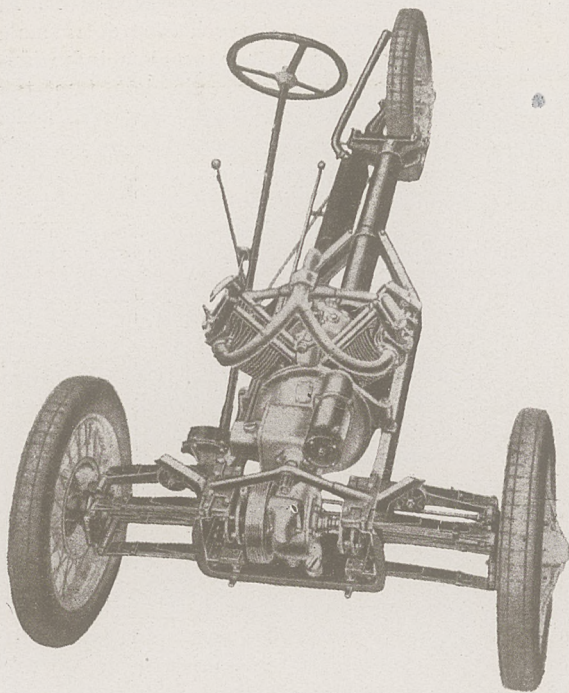
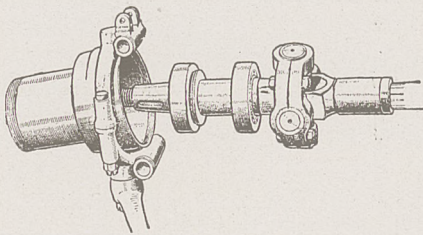
Nie obeszło się oczywiście bez pewnych koniecznych zmian.

Ośmiocylindrowy jednorzędowy silnik Lycoming obrócono poprostu o 180°, czyli wbudowano go w ramę kołem roz-machowem ku przodowi, a następnie



Trzykołowiec B. S. A.

u góry: Zawieszenie przodu na resorach ćwierćeliptycznych bez sztywnej osi. U dołu: Ogólny widok trzykołowca. Obok: Półoska i jej obsada w obrotnicy.



w tym samym kierunku złączono go ze sprzęgłem, skrzynką biegów i dyferencjałem, tworzącymi jeden zwarty blok, z którego po obu stronach wystają króciutkie półoski, do napędu przednich kół. Co się tyczy wspomnianych koniecznych przystosowań w silniku, to musiano zmienić głowicę cylindrów dla osiągnięcia właściwego połączenia przewodu wodnego do chłodnicy, wannę

oliwną na spodzie karтеру i napęd pomocniczych urządzeń dla uzyskania łatwiejszego dostępu. Także łańcuch wału rozdzielczego umieszczono od strony koła roz-machowego. Pozatem silnik ma normalną budowę, posiada 4,7 litra pojemności, 8 cylindrów w rzędzie, boczne zawory i rozwija maks. moc. 120 KM.

Trzybiegowa skrzynka różni się tem od zwykłej przekładni, że wał przystawki umieszczono w jednej płaszczyźnie z wałem głównym, a nie pod nim. W ten sposób zmniejszono wysokość skrzynki biegów, uzyskując więcej wolnego miejsca w kierunku pionowym. Do przestawiania lewarka zmiany biegów służy długi drążek poziomy, przeprowadzony nad silnikiem i jest zakończony po przejściu przez deskę instrumentową rękojeścią. Przez wsuwanie lub wysuwanie przy ewent. przechyleniu rękojeści zostają w skrzynce przestawione odpowiednie tryby. Ręczna dźwignia hamulcowa wysunięta jest znacznie ku przodowi i w ten sposób dostęp do siedzeń jest znacznie ułatwiony.

W samochodach o przednim napędzie napotyka umieszczenie korby do ręcznego zapuszczania silnika na trudności. Sprawę tą w samochodzie Cord w ten sposób rozwiązano, iż umieszczono w pudle dyferencjału krótki wałek, dający się po założeniu nań korby i wciśnięciu sprzęgła z pomocniczym trybem na głównym wale skrzynki biegów. W ten sposób uzyskano dla ręcznej korby normalny kierunek obrotu t. j. kierunek skazówki zegarowej, choć bieg silnika jest odwrotny.

Do skrzynki biegów przymocowany jest od przodu ośrodek mostu popędogo, złożony z pary trybów stożkowych-hypoidalnych, dyferencjału i krótkich półosi z osadzonemi na nich bębnami hamulcowymi i przegubami. Oś trybu atakującego znajduje się 2 cale

ponad osią trybu talerzowego, a dyferencjał odznacza się masywną budową, na co śmiało można było sobie tu pozwolić, gdyż nie należy on do masy nieresorowanej.

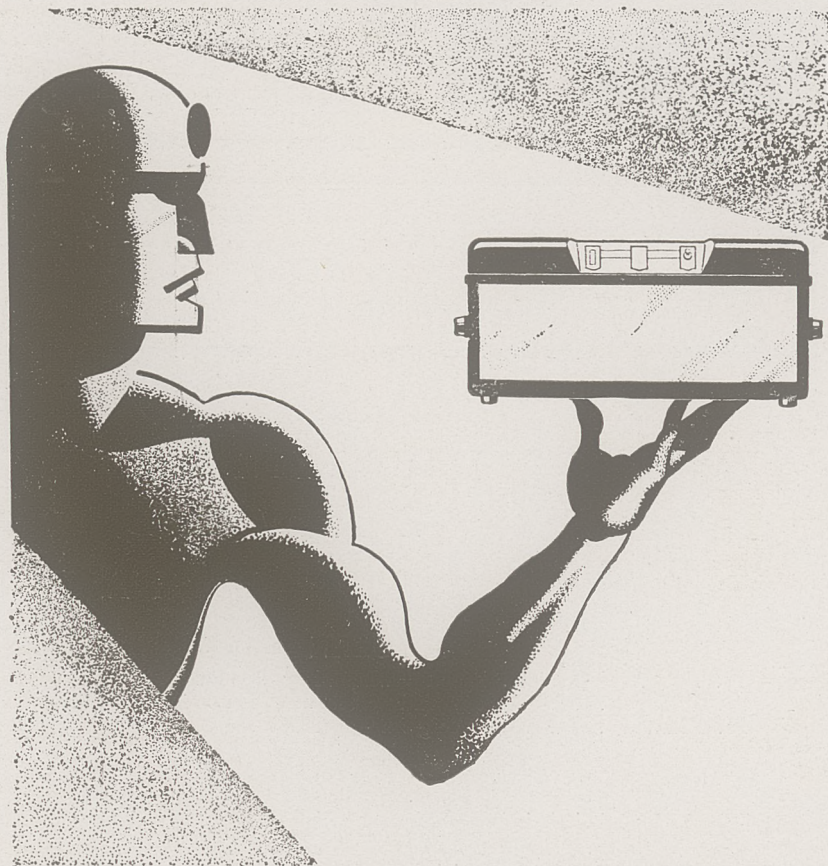
Każda z właściwych półosi, przenoszących ruch do koła zaopatrzona jest w trzy przeguby. Jeden uniwersalny przegub normalnego typu znajduje się tuż obok dyferencjału, zaś dwa pozostałe umieszczone są blisko zewnętrznego końca i piasty koła. Rola tych dwóch przegubów, stanowiących jeden zespół nie ogranicza się tylko do samego przenoszenia pracy silnika na koło; one sprawiają, że nawet przy znacznym odchyłaniu osi koła, dochodzącem do 40,5°, ruch jest ujednolajniony wolny od wstrząsów i szarpnięć. Z zewnętrznego przegubu przedostaje się ruch do koła krótkim wałkiem, na którym odpowiednio zaklinowana jest piasta.

Konstrukcja półosi z przegubami w samochodzie Cord jest nader podobną do urządzenia zastosowanego w wozie marki Voran, przedstawionego szematycznie na załączonym rysunku. Z tego powodu podobno toczy się spór sądowy.

Istnym dziwologiem w Cordzie jest wspomniana sztywna oś, umieszczona przed blokiem maszynowym na samym przodzie wozu, zaopatrzona w znacznie ku tyłowi wygięte widlaste końce i złączona z ramą samochodu z każdej strony przy pomocy równoległych podwójnych resorów ćwierćeliptycznych. Posiadając dzięki użyciu łamanych półosi wszystkie warunki do zastosowania indywidualnego resorowania kół, konstruktor Corda mimo tego, jakby przemocą, w ostatniej chwili zespół usztywnił, łącząc obydwie koła wspólną osią. Wydaje mi się, że sztywna oś rzuca cień na samochód Cord, który mimo swej w ogólnych zarysach nawskroś postępowej budowy zajmuje pośrednie miejsce między typami niedawnej przeszłości i bliskiej przyszłości.

A teraz przejdźmy do BSA. Wprawdzie chodzi tu o trzykołowca, ale jest to dla nas obojętne, gdyż napędzane są dwa przednie koła, a jedno tylne obraca się luzem. Jakkolwiek konstrukcji tej niejedno można zarzucić, trzeba jej przyznać, że jest nawskroś nowoczesną, co wydaje się tembardziej dziwnem, iż twórcami jej są znani z swej konserwatywności Anglicy. Zdaje się, że konstruktorzy BSA stanowią tu chlubny wyjątek, co zresztą dało się spostrzec w ostatnich modelach ich motocykli.

Przedewszystkiem należy zaznaczyć, że samochódzik BSA, posiadając przedni napęd, ma indywidualnie resorowane koła zawieszone w resorach wogóle bez zastosowania osi. Powietrznie chłodzony



Odbiornik, o którym tyle można powiedzieć...

Elektryczny Odbiornik PHILIPSA 2511

Zdobywca pierwszych nagród
w Wilnie, Londynie, Barcelonie,
Sewilli, Pradze Czeskiej,
Antwerpii, Leodjum.

Zaopatrzone w słynne lampy
złotej serji Philipsa.

Niezwykła prostota strojenia:
przy pomocy jednej tylko gałki.

Silny, czysty, wierny odbiór
mnóstwa stacyj europejskich.
Cena zł. 1750.—

Żądajcie broszur i prospektów od
Waszych dostawców lub pod adresem:

POLSKIE ZAKŁADY PHILIPS S. A., Warszawa, Karolkowa 36/44

silnik jest dwucylindrowy V pod kątem 90° o pojemności 1021 ccm. posiada w głowicy zawory, obsługiwane popychaczami i tworzy razem ze skrzynką biegów i ośrodkiem mostu napędowego jeden blok. Rama utworzona jest z dwóch podłużnic, złączonych na przodzie mocną blachą poprzeczną, sprasowaną w kształcie litery U (na niej osadzony jest most napędowy); ku tyłowi mniej więcej koło siedzenia zbiegają się one dla utworzenia uchwytu dla rury, która wpuszcza na między podłużnice, stanowi przedłużenie ramy podwozia. Podobny szkielet posiada jeden ze znanych u nas do brze samochodów. Tylne koło umocowane jest w jednostronnym, a więc niesymetrycznym uchwycie, stanowiącym jakby połówkę widelca. Uchwyt ten osadzony jest na końcu rury podwozia, może się względem niej odchylać, przy-

czem jest podparty na ćwierćeliptycznym resorze, wbudowanym we wnętrzu rury. Powodem zastosowania tej „trochę ryzykownej” konstrukcji była niewątpliwie chęć jaknajwiększego ułatwienia wymiany tylnego koła.

Przednią oś zastąpiono 8 ćwierćeliptycznymi resorami, osadzonymi na blaszanej poprzeczce ramy, a tworzącymi po dwa równoległe podwójne resory dla każdego koła. Taki czteropunktowy zespół resorowy uzupełniony jeszcze amortyzatorem stanowi nie tylko podparcie koła, ale służy też do przeniesienia na ramę momentów reakcji napędu.

Po lewej stronie pudła dyferencjału znajduje się bęben hamulcowy, a za nim pierwszy przegub utworzony z dwóch elastycznych tarcz (dysków) Hardyego. Taki sam przegub umieszczono oczywiście symetrycznie w prawej półośce. W osa-

dzie piasty każdego z przednich kół znajduje się uniwersalny przegub metalowy, a oś obrotu leży w płaszczyźnie jego symetrii. Na załączonych rycinach widoczne są rozmaite szczegóły tej konstrukcji. Dotąd nie miałem sposobności poznać bliżej trzykołowca BSA, podobno nie jest on jeszcze eksportowany na kontynent; znając jednak z innych maszyn wysoką jakość wyrobów tej wytwórni, przypuszczam, że większość usterek konstrukcyjnych jest bardziej natury teoretycznej, niż praktycznej. Na zasadnicze obranie formy wpłynęły niewątpliwie angielskie przepisy podatkowe, które znacznie faworyzują trzykołowce, a szkoda, bo gdyby BSA ten swój nowy twór zaopatrzyła i z tyłu w dwa koła (naturalnie niezależnie resorowane), byłby to bezsprzecznie najnowocześniejszy samochódzik.

☆ CHEVROLET ☆ PONTIAC ☆ OLDSMOBILE ☆ OAKLAND ☆ BUICK ☆ LA SALLE ☆ CADILLAC ☆ CHRYSLER ☆

INSTALOWANIE I NAPRAWA USTROJÓW ELEKTRYCZNYCH

DELCO - REMY i AC

Jeneralne Przedstawiciel-
stwo i Autoryzowana
Obsługa

ELIS

Warszawa
Kazimierowska 74, tel. 301-48.

☆ ERSKINE ☆ AUBURN ☆ PACKARD ☆ STUTZ ☆ PIERCE-ARROW ☆ FIAT ☆ RENAULT ☆ CITROEN ☆ MINERVA ☆

Dzięki zastosowaniu
DO SAMOCHODÓW ŁOŻYSK

SKF

osiąga się szybkość i pewność
biegu

SKF

ODDZIAŁY:

w Poznaniu, Gwarna Nr. 20,
w Katowicach, 3-go Maja Nr. 23,
w Łodzi, Piotrkowska Nr. 142,
we Lwowie, Sykstuska Nr. 2,
w Krakowie, Wiślna Nr. 9.

SZWEDZKIE ŁOŻYSKA KULKOWE, SP. Z O. O. WARSZAWA, ULICA WIERZBOWA Nr. 8.

Sport

Wielkie automobilowe imprezy zimowe w Zakopanem.

Ruchliwa Komisja Sportowa Krakowskiego Klubu Automobilowego od dawna opracowała plany, by dotychczas martwy dla sportu automobilowego sezon zimowy uruchomić i by właśnie ze względu na trudne w tym okresie dla automobilisty warunki terenowe i atmosferyczne nie zrazić się żadnymi przeciwnościami, lecz zorganizować w tym okresie pewne imprezy.

Nie chcąc odrazu wystąpić z tą nowością w sporcie automobilowym na szerszą arenę, gdyż opierając się na dotychczasowych wynikach swojej pracy sportowej, pragnął K. K. A. i tę imprezę tak jak wszystkie inne postawić odrazu na wysokim poziomie organizacyjnym i sportowym — przeprowadzono w ciągu dwóch lat doświadczenia organizując w zamkniętym kółku Krakowskiego Klubu Automobilowego „Jazdę Zimową” do Zakopanego i „Wyścig Torowy” na specjalnie przygotowanym torze śniegowym na stadionie zimowym w Zakopanem.

W ciągu ubiegłych dwóch lat aura nie sprzyjała odnośnym imprezom. W roku 1929 „Jazda Zimowa” z Krakowa do Zakopanego odbyła się w bardzo trudnych warunkach, gdyż wszystkie drogi były zasypane głębokim śniegiem i przejazd był trudny, a poza tem jazda odbywała się przy 40° mrozie.

W roku 1930 w przeddzień „Jazdy Zimowej” do Zakopanego spadł olbrzymi śnieg, który pokrył warstwą do 1½ m. wszystkie szosy, tak, że w tych warunkach trzeba było naprawdę heroicznych wysiłków wszystkich zawodników i obsady wozów by dosięgnąć celu jazdy t. j. Zakopanego. Mimo tych wysiłków nie wiadomo czy samochody byłyby się przebiły przez najwyższe wzniesienie — Obidową gdyby nie to, że zawsze przychylna poczynianiom Krakowskiego Klubu Automobilowego Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych w Krakowie przetarła odnośny odcinek drogi pługiem motorowym i umożliwiła przejazd samochodom. W tych heroicznych wysiłkach zawodników wziął również udział jeden

samochód z Poznania, który zagroził w śniegu w dolinie ojcowskiej i w czasie postoju został do połowy zasypany śniegiem. Dzięki nadludzkim wysiłkom

MIĘDZYNARODOWY ZAWODÓW NA ROK

STYCZEŃ

- 9—13. Łotwa Zjazd Gwiazdzysty do Rygi.
16—21. Monaco X Zjazd Gwiazdzysty do Monte Carlo
24. Francja Wyścig na Mont des Mules.

LUTY

22. Szwecja Wyścig okrężny.

MARZEC

15. Italia VII Grand Prix Trypolitanji.
22. Francja Wyścig na wzniesieniu Turbie.
29. Francja Grand Prix Tunisu.

KWIECIEŃ

6. Wielka Brytania . Mityng otwarty B. A. R. C.
6. Francja Grand Prix Casablanki.
6. Francja Wyścig okrężny w Esterel Plage.
6. Węgry Grand Prix Węgier.
12. Italia V Wyścig tysiącemilowy.
19. Monaco III Grand Prix Monaco.
26. Italia VIII Wyścig na obwodzie im. Piotra Bordino.

MAJ

3. Italia VII Wyścig Dokoła Sycylii.
8—9. Wielka Brytania . Mityng otwarty Junior Car Clubu w Brookland.
9—14. Niemcy Konkurs w Wiesbaden.
10. Italia XXII Targa Florio.
17. Francja Wyścigi na wzniesieniu Camp.
17. Italia VI Wyścigi w Messynie.
17. Francja Grand Prix Algeru.
17. Hiszpanja Wyścig na wzniesieniu Rabassada.
25. Wielka Brytania . Mityng otwarty B. A. R. C.
30. Stany Zjednocz. . Grand Prix Indianapolis.
31. Italia VI Grand Prix Rzymu.
31. Czechosłowacja . Wyścig na wzniesieniu Zbraslav-Jiloviste.
22 maj-4 czerwiec Niemcy . Raid na przestrzeni 10.000 klm.

CZERWIEC

- 1—8. Rumunja Raid Międzynarodowy.
5—6. Irlandja Grand Prix Irlandji.
7. Polska Wyścigi okrężne we Lwowie.
7. Francja Grand Prix Wystawy Kolonjalnej.
7. Italia X Wyścig okrężny w Mugello.
7. Belgja Wyścig na wzniesieniu Malchamps.
13—14. Francja Konkurs 24-godzinny w Mans.
14. Niemcy Wyścig na wzniesieniu Kessel.
14. Italia I Targa de Puglie.
14. Austrja Grand Prix Wiednia.
14. Francja Grand Prix Lyonu.

obsady tego samochodu w osobach p. Kozłowskiego, Szulczyńskiego i Czerwińskiego zawodnicy wyczerpani zupełnie zziębnięci i przemoczeni zdolali jednak

choć w spóźnionym terminie dobrać do Zakopanego.

Urządzony w tym roku „Wyścig Torowy” na torze śniegowym odniósł pełny

sukces i dzięki doskonałej organizacji zjednał sobie jaknajwiększą przychylność ze strony zawodników.

Opierając się na dotychczasowych doświadczeniach i widząc, że te dwie imprezy zimowe automobilowe są nader interesujące i budzą bardzo wielkie zainteresowanie w szerokich rzeszach zawodników Komisja Sportowa K. K. A. będąc pewną, że na podstawie dotychczasowej praktyki zdoła te imprezy zorganizować bez zarzutu i postawić je na odpowiednim poziomie sportowym i organizacyjnym zdecydowała się w roku bieżącym zorganizować w dniach od 19 — 22 lutego 1931 ogólnopolski Zjazd Zimowy Automobilowy do Zakopanego i „Wyścig Torowy” na specjalnie przygotowanym torze śniegowym w Zakopanem.

W tym celu K. K. A. wszedł w porozumienie ze stałym Komitetem Imprez Sportowych w Zakopanem i dzięki nadzwyczaj przychylnemu stanowisku tegoż, a w szczególności p. Prezesa M. Jarmontta zapewnił sobie współpracę tegoż Komitetu w przygotowaniu „Wyścigu Torowego” zimowego w Zakopanem.

Należy wyrazić nadzieję, że tę nowość w sporcie automobilowym w Polsce zarówno wszyscy zawodnicy jak i publiczność powita z jak największym uznaniem. Inicjatywie Krakowskiego Klubu Automobilowego i poparciu tejże inicjatywy przez Komitet Imprez Sportowych w Zakopanem należy się jaknajwiększe uznanie. Możemy się spodziewać, że odnośne imprezy rozwiną się do miary bardzo poważnych imprez automobilowych i że staną się z czasem odpowiednikiem zimowym „Wyścigu Tatrzańskiego”.

Grand Prix San Sebastian.

Ostatnie w tym roku wielkie wyścigi samochodowe rozegrane zostały w dniu 5 października w Hiszpanji, na obwodzie szosowym w Lasarte koło San Sebastian. Dały one pole do zacieklej walki pomiędzy kierowcami francuskimi i włoskimi, przyczem fenomenalni Włosi, którzy dosiadałi nowych, niezwykle szybkich wozów Maserati, odnieśli druzgoczące zwycięstwo nad reprezentantami Francji, jadącymi zresztą tego dnia z wyjątkowym pechem.

Wyścig rozegrany został przy udziale 15 współzawodników, na dystansie 520 klm. w 30 okrążeniach toru. Odrazu po starcie kierowcy włoscy Varzi i Maggi objęli prowadzenie i aż do końca biegu

KALENDARZ AUTOMOBILOWYCH

1 9 3 1.

- 21. Francja Grand Prix Francji.
- 21. Italia III Coppa Bianchi.
- 21—28. Polska X Raid Międzynarodowy Automobilklubu Polski.
- 24—26. Niemcy Konkurs w Baden-Baden.
- 28. Italia Wyścig na wzniesieniu Pontedecimo-Giovi.
- 28. Czechosłowacja Zjazd Gwiazdzysty w Wysokie Tatry.
- 28. Francja Wyścig Toul-Nancy.

LIPIEC

- 4—5. Belgja Wyścig 24-godzinny dla samochodów seryjnych.
- 5. Francja VII Grand Prix Marne.
- 5. Italia Wyścig na wzniesieniu Suze-Mont Cenis.
- 11. Wielka Brytania Wyścig na wzniesieniu Shelsley Walsh.
- 12. Belgja Grand Prix Belgji.
- 19. Niemcy Grand Prix Niemiec.
- 26. Niemcy Rekord górski A. D. A. C.-u.
- 31 lipiec-7 sierpn. Szwajcaria, Niemcy, Austria, Francja, Italia — Międzynarodowy Raid Alpejski.

SIERPIEŃ

- 2. Italia Coppa Ciano.
- 3. Wielka Brytania Mityng otwarty B. A. R. C.
- 9. Austria Wyścig na wzniesieniu Geis.
- 9—16. Francja Tydzień w Comminges.
- 16. Italia VII Coppa Acerbo.
- 16. Polska Wyścig Tatrzański.
- 17—23. Szwajcaria Tydzień w Saint Moritz.
- 22. Wielka Brytania Angielskie Tourist Trophy.
- 23. Szwajcaria Wyścig na wzniesieniu Berniny.
- 30. Francja Wyścig na wzniesieniu Ventoux.

WRZESIEŃ

- 6. Italia Grand Prix Italji.
- 12. Wielka Brytania Mityng otwarty B. A. R. C.
- 13. Austria Wyścigi na wzniesieniu Semmering.
- 13. Francja Wyścigi Automobilklubu Północnego.
- 19. Italia Próby bicia rekordów w Cremonie.
- 20. Italia V Wyścig okrężny w Cremonie.
- 19—20. Francja Wyścigi okrężne w Pau.
- 20. Węgry Wyścig na wzniesieniu Schwab.
- 27. Czechosłowacja Wyścig na obwodzie im. Masaryka.
- 27. Rumunja Wyścig na wzniesieniu Feleac.

PAŹDZIERNIK

- 3. Wielka Brytania Wyścig 500-milowy w Brookland.
- 4. Austria Wyścig na wzniesieniu Zirl.
- 4. Hiszpanja Grand Prix Hiszpanji.
- 11. Węgry Kilomètre lancé.

nie dozwolili dojść do siebie żadnemu innemu zawodnikowi. Ponieważ najlepsi kierowcy francuscy, Dreyfus, Etancelin i Lehoux na samochodach Bugatti, wycofali się z wyścigu skutkiem defektów, więc też dwa dalsze miejsca w klasyfikacji zajęły niespodziewanie samochody Peugeot, które prowadzili mniej znani kierowcy, Stoffel i Ferrand. Ostateczna klasyfikacja wyścigu wypadła następująco:

1. Varzi (Maserati) 3 g. 43 m. 05 s., szybkość średnia 135,2 kilometrów na godzinę,
2. Maggi (Maserati) 4 g. 05 m. 03 s.,
3. Stoffel (Peugeot) 4 g. 08 m. 48 s.,
4. Ferrand (Peugeot) 4 g. 10 m. 10 s.,
5. Fourny (Bugatti) 4 g. 13 m. 58 s.,
6. de Maleplane (Bugatti) 4 g. 15 m. 46 s.,
7. Montier (Ford).

Wyścig 500-milowy w Brookland.

Na torze autodromu Brookland pod Londynem odbył się w dniu 4 października wspaniały wyścig samochodowy na olbrzymim dystansie 500 mil ang. czyli 800 klm. Startowało 35 samochodów o najrozmaitszym litrażu, gdyż zawody przeprowadzono w formie handicapu. Dzięki właśnie tej okoliczności, wyścig zakończył się sensacyjnym zwycięstwem

małego samochodu Austin o pojemności 750 ccm., co prawda zaopatrzonego w kompresor. Kierowcy Davis i de March, którzy na zmianę prowadzili ten wózek, uzyskali na nim świetną szybkość przeciętną 134 klm. na godzinę. Największą szybkość dnia, a mianowicie przeszło 180 klm. na godzinę, rozwinęli kierowcy Benjafield i Hall na potężnym samochodzie Bentley, jednak w klasyfikacji handicapowej wyścigu zajęli oni dopiero drugie miejsce. Na trzecim miejscu zaklasyfikowali się Burder i Cusham na samochodzie Sunbeam.

Mistrzostwo górskie Europy.

Rezultaty Mistrzostwa Górskiego Europy na rok 1930 zostały już zatwierdzone przez A. I. A.

W kategorii wyścigowej tytuł Mistrza Europy w jeździe górskiej zdobył Hans Stuck von Villiez, który na swym czterolitrowym samochodzie Austro-Daimler bez kompresora brał udział w dziewięciu imprezach na dziesięć wyznaczonych, klasyfikując się sześć razy pierwszy, dwa razy drugi i raz nie kończąc wyścigu. Uzyskał on 39 punktów, podczas gdy następny w klasyfikacji węgierski kierowca Hartmann ma tylko 16 punktów,

zebranych na sześciu imprezach liczących się do Mistrzostwa.

W kategorii sportowej tytuł Mistrza Europy w jeździe górskiej zdobył Rudolf Caracciola, który na swym siedmiolitrowym samochodzie Mercedes Benz z kompresorem brał udział w siedmiu imprezach na dziesięć wyznaczonych, klasyfikując się siedem razy pierwszy. Uzyskał on 35 punktów, podczas gdy następny w klasyfikacji jego rodak Burgaller ma tylko 14 punktów, zebranych na czterech imprezach, liczących się do Mistrzostwa.

Regulamin Mistrzostwa Górskiego Europy na rok 1931 przynosi pewne zmiany. Przedewszystkiem więc liczba imprez, liczących się do Mistrzostwa podniesiona została z dziesięciu na dwanaście. Następnie każdy kierowca, chcący się ubiegać o tytuł Mistrza, będzie musiał zgłosić swoje przystąpienie do konkurencji, opłacając wpisowe w wysokości 500 franków. Ponieważ, aby być klasyfikowanym, każdy kierowca musi wziąć udział conajmniej w połowie wyznaczonych imprez, więc zgłoszenia do udziału w Mistrzostwie przyjmowane będą aż do czasu rozegrania siódmej z kolei imprezy. Tytuły Mistrzów przyznane zostaną w kategorii sportowej i wyścigowej tym kierowcom, którzy uzyskają największą ilość punktów, biorąc udział w wyznaczonych imprezach na samochodach tej samej marki, tej samej klasy i tej samej kategorii.

Mistrzostwo Górskie Europy rozegrane zostanie w roku przyszłym na podstawie wyników następujących dwunastu imprez:

17 maja — Hiszpanja: Wyścig na wzniesieniu Rabassada.

31 maja — Czechosłowacja: Wyścig na wzniesieniu Zbraslav-Jiloviste.

7 czerwca — Belgja: Wyścig na wzniesieniu Malchamp.

14 czerwca — Niemcy: Wyścig na wzniesieniu Kessel.

5 lipca — Italja: Wyścig na wzniesieniu Suze-Mont Cenis.

11 lipca — Wielka Brytania: Wyścig na wzniesieniu Shelsley Walsh.

16 sierpnia — Polska: Wyścig Tatrzański.

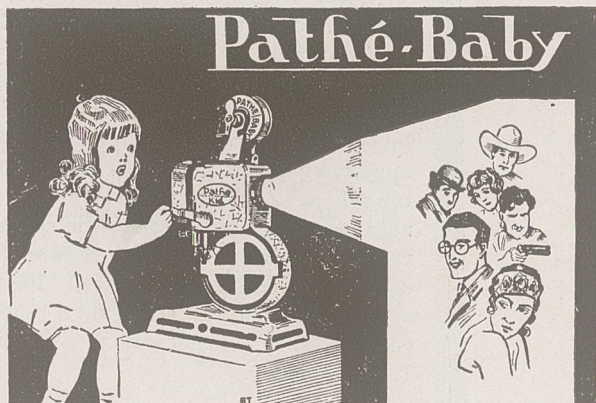
23 sierpnia — Szwajcaria: Wyścig na wzniesieniu Berniny.

30 sierpnia — Francja: Wyścig na wzniesieniu Ventoux.

13 września — Austrja: Wyścig na wzniesieniu Semmering.

20 września — Węgry: Wyścig na wzniesieniu Schwab.

27 września — Rumunja: Wyścig na wzniesieniu Feleac.



CZEM
SPRAWIĆ
NAJWIĘK-
SZĄ PRZY-
JEMNOŚĆ
SWOIM NAJ-
BLIŻSZYM

NAJMILSZYM PODARKIEM JEST KINO DOMOWE

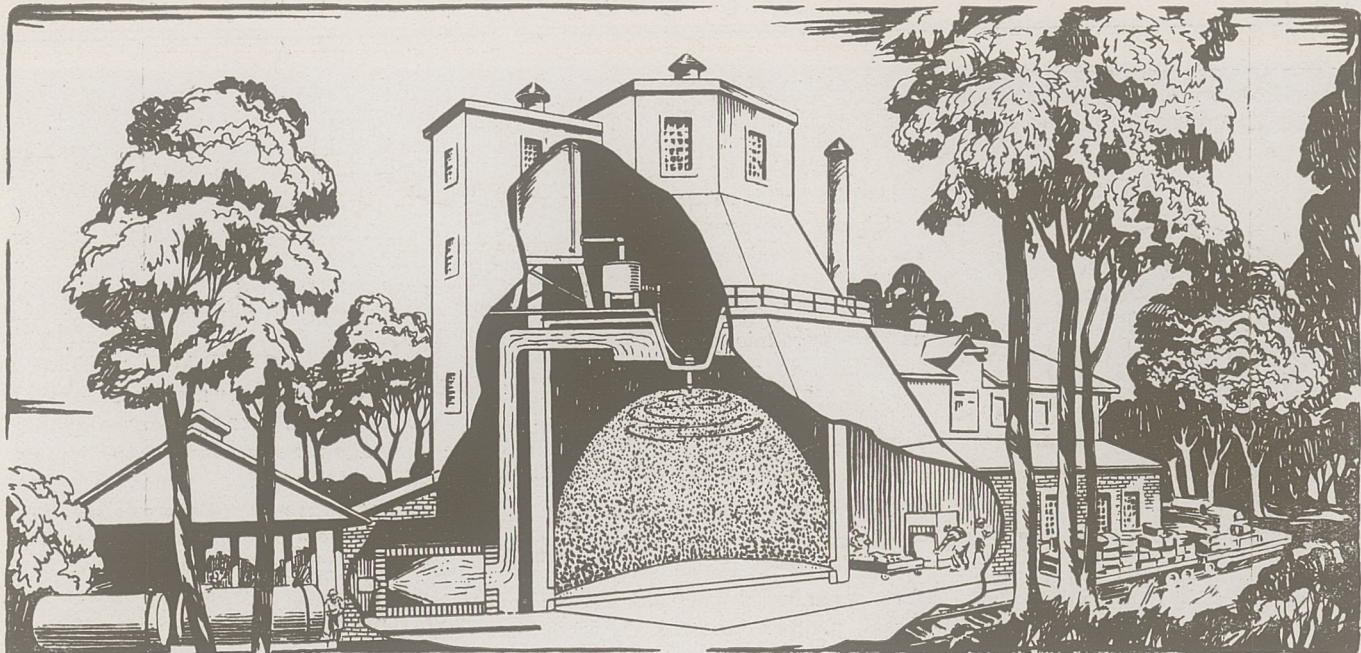
Pathé-Baby

NAJNOWSZY MODEL APARAT KOSZTUJE TYLKO ZŁ. 145 Pathé-Kid

NA SKŁADZIE POSIADAMY BOGATĄ KOLEKCJĘ FILMÓW NIEPALNYCH RÓŻNEJ TREŚCI: NAUKOWYCH, KOMIČNYCH, DRAMATYCZNYCH, RELIGIJNYCH, HISTORYCZNYCH I PODRÓŻNICZNYCH

WYPOŻYCZANIE FILMÓW ZA MINIMALNĄ OPŁATĄ

PATHÉ-BABY, WARSZAWA, SIENKIEWICZA 2 tel. 234-05



OPONY ROYAL

TO

PODSTAWA WASZEGO SAMOCHODU



Zwożenie bloków gumowych.

FABRYKA UNITED STATES RUBBER CO używa najlepszych surowców i wyrabia opony najbardziej nowoczesnymi sposobami, biorąc sobie za cel powyższe hasło

Rezultatem prac są opony ROYAL

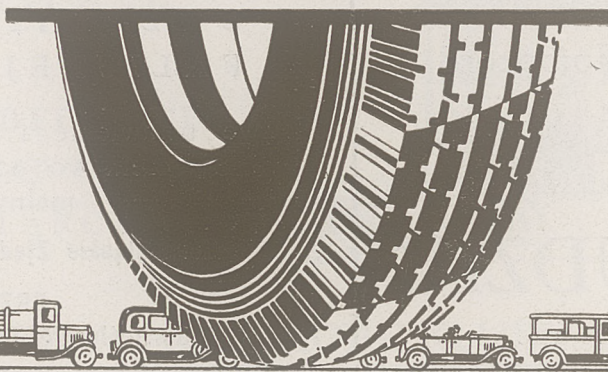
trwałe, oszczędne i odporne na nieprzyjemne warunki pracy.

Opony te zadowolą nawet najwięcej wybrednych automobilistów.

ZAOPATRUJcie WASZE SAMOCHODY W OPONY

ROYAL

wyrób największego na świecie
koncernu gumowego



WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ „OPONA“

SP. Z O. O.



Ładowanie gumy na statek do Ameryki.

WARSZAWA,

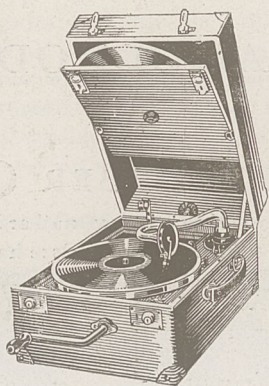
MAZOWIECKA 11.

Tel. 735-84.



Marka ochronna

NAJLEPSZE APARATY ORPHEON



Płyty
Columbia
Odeon
Parlophon
Homocord

OBECNIE WYRABIANE W KRAJU

POLECA

B. RUDZKI

ROK. ZAŁ. 1906

MARSZAŁKOWSKA 146 i 87.

Jak zatem widzimy, nasz Wyścig Tatrzański wszedł po raz drugi w skład rozgrywek Mistrzostwa Górskiego Europy. Zauważyć wypada, że impreza zakopiańska będzie akurat siódmym z kolei wyścigiem zaliczonym do Mistrzostwa, tak, że zgłoszenia kierowców do tej wielkiej konkurencji międzynarodowej przyjmowane będą w ostatecznym terminie na dwa tygodnie przed Wyścigiem Tatrzańskim, to znaczy tylko do dnia 2 sierpnia 1931 roku.

Inicjatywa Automobilklubu Polski na posiedzeniu Międzynarodowej Komisji Sportowej

Na posiedzeniu Międzynarodowej Komisji Sportowej, które odbyło się w Paryżu w dniu 13 października, delegat Polski, p. dyr. Janusz Regulski, Prezes Komisji Sportowej A. P., postawił wniosek, aby zabronione zostało używanie kompresorów w zastosowaniu do samochodów sportowych. Wniosek ten odeślany został do specjalnej podkomisji, celem szczegółowego rozpatrzenia.

Ogólne Zebranie A. I. A.

W dniu 14 października odbyło się w salonach Automobilklubu Francji w Paryżu doroczne ogólne zebranie Międzynarodowego Związku Automobilowego, na którym obecni byli delegaci 30 krajów. Zebranie przeprowadziło wybory Zarządu A. I. A. i jego Komisji, przyczem Polska utrzymała swe dotychczasowe mandaty. Prezes Automobilklubu Polski p. Karol hr. Raczyński wybrany został ponownie członkiem Zarządu A. I. A. oraz członkiem Trybunału

Międzynarodowego, a vice-Prezes i Prezes Komisji Sportowej A. P. p. dyr. Janusz Regulski został ponownie członkiem Międzynarodowej Komisji Sportowej.

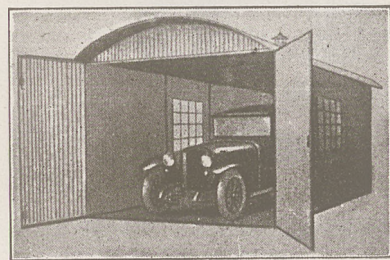
Na temże zebraniu przyjęte zostały do A. I. A. następujące kluby: Automobilklub Monaco, Automobilklub i Touring Klub Syrii i Libanu, Królewski Automobilklub Afryki Południowej, Narodowy Związek Automobilowy Meksyku.

Wycieczka krajoznawcza Śląskiego Klubu Automobilowego

Jakaż to rozkosz wyrwać się z jarzma, zajęć codziennych i pomknąć przed siebie w cudne słońcem wyłoczone dale, gdzie myśl odpręża się, a oczy zachłannie napawają się pięknoscią przyrody. Takimi przepięknymi dniami były dni 18, 19 i 20-go w których to dniach Śląski Klub Automobilowy urządził wycieczkę najpierw do Koprzywnicy aby zwiedzić tamtejszą fabrykę samochodów „Tatra”, a następnie urządzić objazdżkę po Śląsku Czeskim. W ten sposób stało się zadość maksymie łączenia utile cum dulci. Punkt o godz. 7-mej rano stanęły u startu pod Śl. Kl. Aut. w Katowicach gotowe maszyny do drogi w liczbie 11-tu i 30 wycieczkowiczów z członkiem Zarządu dyr. Gawrychem na czele. Jeszcze ostatnie rzucenie okiem ogarniającem wszystko, naznaczenie kolejności wyjazdów i po chwili ruszyła cała kalwada poprzeczana dwoma motocyklistami w drogę. Wnet rzeźwe powietrze objęło wszystkich po wyjeździe z miasta. I przełatywała jedna maszyna za drugą upajając się coraz to większym pędem na co pozwalały drogi asfaltowe i mały

GARAŻE

PRZENOŚNE
Z BLACHY
FALISTEJ



Łatwe ustawienie i przestawienie, niski koszt, bezpieczeństwo od ognia i kradzieży, minimalny koszt konserwacji.

Górnośląskie Zjednoczone Huty Królewska i Laura

PRZEDSTAWICIELSTWO

Górnośląskie Towarzystwo Przemysłowe S. A.

Warszawa, Marszałkowska 149. Tel.: 221-44, 247-54, 247-66, 323-01.
Skrót telegr.: GETEPE WARSZAWA.

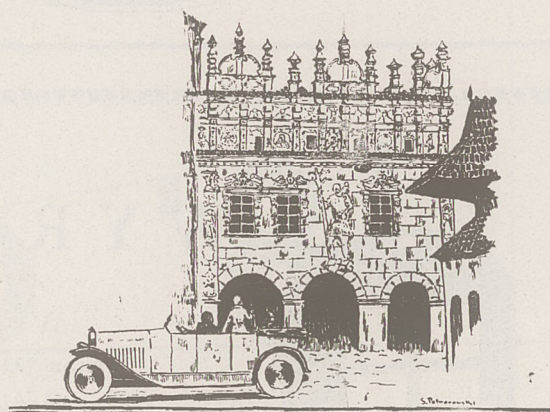
PROSPEKTY, CENNIKI I OFERTY NA ŻĄDANIE



Bankiet wydany przez Automobilklub Francji z okazji Zjazdu Międzynarodowego Związku Automobilowego (A.I.A.) w Paryżu.—W głębi sali na prawo Prezes Automobilklubu Polski Karol hr. Raczyński; przy środkowym stole Prezes Komisji Sportowej A. P. Janusz Regulski.

Wybierasz się w podróż
s a m o c h o d e m?

WSZELKICH NIEZBĘDNYCH
INFORMACYJ MAP I PRZE-
WODNIKÓW DOSTARCZY CI



BIURO TURYSTYCZNE AUTOMOBILKLUBU POLSKI

w WARSZAWIE, AL. SZUCHA 10.

w tym czasie jeszcze ruch na drogach. Gdzieniedzie tylko na drogach po nawierzchni szutrowej wzbijały się tumany kurzu, które zasłaniały świat i doprowadzały, na skrzyżowaniach zwłaszcza do gubienia śladów swoich poprzedników. Coś jakby w rodzaju zasłon dymowych stosowanych w czasie działań wojennych dla zmylenia przeciwnika. Były więc emocje w odszukiwaniu zbiegów i choć nieraz trzeba było wóz wstrzymywać aby się dowiedzieć o kierunku drogi, to jednakowoż radosna ochota nie gasła, a znalazłszy się mknęło się dalej przed siebie.

Cieszyn. Krótki postój po „Jeleniem” i defilada przed Urzędem Celnym, gdzie po krótkim i sprawnym przeglądnięciu paszportów znalazły się wkrótce wozy po drugiej stronie mostu na terenie Cieszyna Czeskiego. Tu również bardzo szybko i uprzejmie załatwiono wszyst-

kie formalności. Niezatrzymywani teraz przez nikogo pomknęli wycieczkowicze w stronę Koprzywnicy przez Frydek, Mistek i Freiberg.

Po przybyciu do zakładów „Tatra” zostali wycieczkowicze przyjęci przez dyr. Rennera i zaprowadzeni do pokoju przyjęć, gdzie powitani zostali przemową tego dyrektora, który podkreślił, że zakłady „Tatra” są jedną z najstarszych fabryk samochodów na kontynencie, i że już od r. 1898 wytwarzano wozy. Uczestnicy mieli sposobność oglądać rozwieszone w sali przyjęć światłodruki, na których była przedstawiona kolejność rozwoju samochodów aż do chwili dzisiejszej. Jakież to niedalekie wspomnienie i komiczny widok takiego samochodu na kołach od powozu i pod parasolem.

Potem przeszli uczestnicy pod kierownictwem inżynierów do hali maszyn, gdzie niezliczona ilość najnowszych auto-

matów obrabiarek wykonywała poszczególne części samochodowe. Wyczerpujących objaśnień udzielali niezmordowanie przedstawiciele fabryk. W olbrzymiej płataninie pasów transmisyjnych, w warkocie maszyn, w szcękę spadającego żelaza i w ciągłym ruchu biegających ludzi tu i tam, gubiło się orjentację w ogromie tego wszystkiego. A tu wrażenia spadały jedne za drugimi. Po wyjściu z hali maszyn, zaprowadzono zebranych do stacji próboznawczej, gdzie poszczególne części samochodu bywają poddawane próbom zanim zostaną zmontowane. Urządzenie tej stacji było pieczołowite i bardzo staranne. Stąd przeszli następnie wszyscy do montowni, gdzie składają już wozy. Wielce interesującym było oglądnięcie pozostającego w budowie dwunasto-cylindrowego czołga, który był budowany specjalnie dla celów wojskowych. W swojej konstrukcji posiadał ten czołg oprócz gasienicy pociągowej urządzenie na przednim siedzeniu, które pozwalało na włączanie pełnych kół gumowych, a wyłączanie gasienicy, co umożliwia rozwinięcie szybkości do 70 km.

Po kolei zwiedzono następnie lakiernię, tapeciarnię, gdzie stały gotowe już do wysyłki dwa omnibusy zamówione do Egiptu. Omnibusy, wykonane były wykwintnie i solidnie.

Po trzy i pół godzinnem oglądaniu fabryki zostali uczestnicy zaproszeni na obiad do Hotelu Zakładowego. W imieniu klubu złożyli podziękowanie dyrekcji za interesujący pokaz fabryki pp. dyr. Gawrych i bud. Riedel. Potem rozpoczęto podróż objazdową pod kierunkiem członka klubu p. Riedla budowniczego z Bielska przez Stramberg, Neutitschein, Fulnek, Wigstadtl do wspaniale położonego miejsca leczniczego Johanisbrunn.



Tow. Handl. Przem.

WYROBY KRAJOWE

SP. Z O. O.

Warszawa, Senatorska 24 (w podwórzu).

Telefon 723-23.

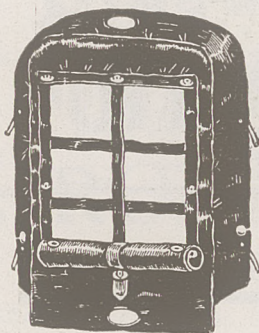
P. K. O. 51711.

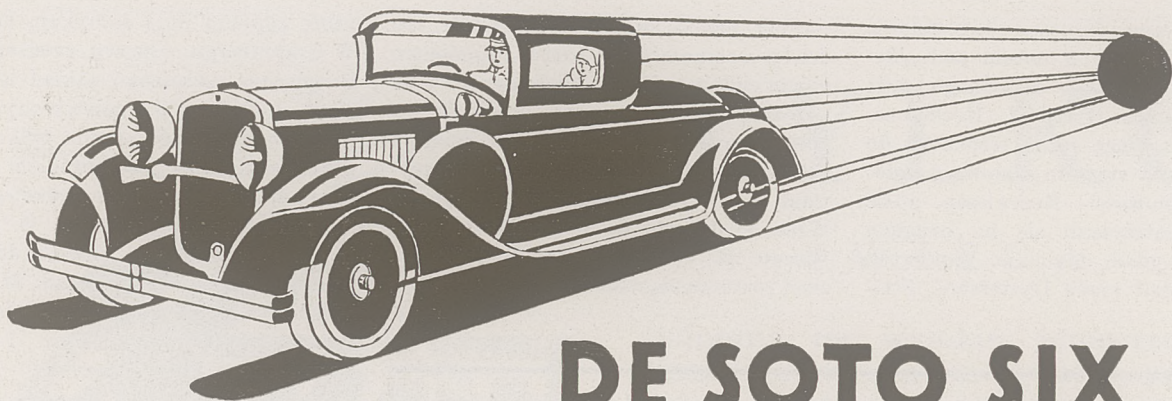
Wytwórnia pokrowców na chłodnice, maski i opony samochodowe wszystkich typów w różnych gatunkach i kolorach.

Precyzyjne i wykwintne wykonanie.

CENY KONKURENCYJNE.

Polecamy również wyrabiane przez nas: kurtki skórzane, szlemy, rękawice na futrze i kombinezony.





DE SOTO SIX **MÓGŁ BYĆ ULEPSZONY** **TYLKO SILNIKIEM** **OŚMIOCYLINDROWYM**

**Idealnie cichy silnik ośmiocylindrowy
70-io konny o niebywalej elastyczności
i akceleracji. Ulepszony karburator
i mechaniczna, a więc niezawodna,
pompa do benzyny zamiast mamki.
Hydrauliczne hamulce na czterech
kołach nadzwyczajnie czułe
i automatycznie regulujące się.
Stalowa, silna i obszerna karoserja.**

NOWY **DE SOTO '8'**

WYRÓB CHRYSLERA

PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ WARSZAWA, TRAUGUTTA 2.

Cena SEDANU 4-o drzwiowego \$ 2.550.

Stąd pojechano Krnowa (Jägerndorf), gdzie spędzono noc w hotelu pod „Tyrolczykiem”, a rano następnego dnia udano się przez Oberdorf, Hermannsstadt i przez drogę pełną serpentyn do Zuckmantla, a stąd do cudownie położonej miejscowości Reihwiesen, gdzie uczestnicy zatrzymali się na drugim śniadaniu, i gdzie dokonano wspólnych fotografii. Stąd przez Dyttershof, Frei-

waldau udano się do Gräfenbergu. Po drodze roztaczały się przed zdumionym okiem cudnie położone miejscowości wraz z rozległymi panoramami przepięknych dolin i przełęczy. W pewnym miejscu zatrzymano wozy i długo, długo wpatrywano się w roztaczający się krajobraz. Wreszcie dotarto do Gräfenbergu położonego na wysokości wzwyż 1000 m., skąd roztacza się widok na góry Altvater,

które łagodną linią zamykają horyzont. W Gräfenbergu, miejscu urodzenia d-ra. Prischnitza zwiedzono zakład leczniczy, gdzie podziwiano nadzwyczajnie wykwintne urządzenie, szkoda tylko że nie zharmonizowano z otoczeniem rozwieszonych obrazów, które przeważnie są litografowanymi kopjami. Z Gräfenbergu kontynuowano podróż do Karlsbrunn, gdzie zjedzono obiad. Stąd przez Würbenthal, Freudenthal, Bennisch, Opawę, Ostrawę, Cieszyn i Bielsk powrócono w „progi ojczyste”.

Na Śląsku Czeskim wszędzie drogi są w znakomitym stanie, nawet boczne drogi, budziły dobrem swoim utrzymaniem podziw. Po drodze widziało się dużo zadowolonych ludzi, pracujących z zadowoleniem na dobrze uprawnych polach. I jakkolwiek była niedziela, pracy ze względu na pogodę, nie przerywano.

Charakterystycznym również były napisy niemieckie, które wszędzie się spotykało. Nawet obwieszczenia gminne najpierw były podawane w języku niemieckim, a potem czeskim. Dostatek wszędzie widoczny, po miastach, miasteczkach duży ruch budowlany. Życie, a przedewszystkiem wyroby przemysłowe tańsze od naszych. Uprzejmość wszędzie bardzo wielka. Hotele i restauracje nadzwyczaj czysto utrzymane. Kawa wszędzie dobra.

Cała podróż wywarła na uczestnikach niezatarte wrażenie i życzyć by sobie należało ażeby Klub częściej urządzał takie podróże dla swoich członków, ale także i po naszej Ojczyźnie, gdzie niejednokrotnie piękno jest stokrót większe niż gdziekolwiek indziej.

Bolesław Eustachiewicz

Baczność właściciele samochodów osobiście kierujący
swoje maszyny
MOTOLECHJA—Mokotów Belgijska 5, tel. 812-81.

Garażuje, konserwuje i myje samochody podając Im własną
obsługę maszynę pod wskazane miejsce.



M. MANKIELEWICZ

Plac Teatralny

pod filarami

Bijuterja

nowe modele

Papierosnice

złote i srebrne

Drobiazgi

F. HENNE NA MOTOCYKLU B. M. W., HANNS VOM STUCK NA SAMOCHODZIE AUSTRO-DAIMLER.

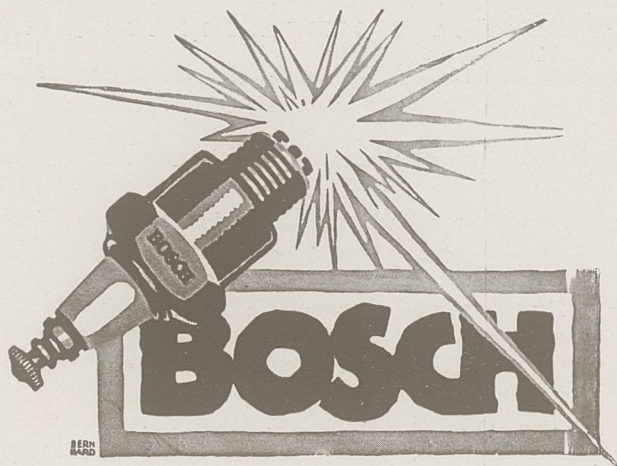
BIJĄ WSZYSTKIE REKORDY
UŻYWAJĄC OLIWY

Castrol

Generalne Przedstawicielstwo na Polskę i w. m. Gdańsk

HENRYK SUTTNER

Warszawa, Plac Żelaznej Bramy Nr. 6. Telefon 7-68-35.



TYLKO

ŚWIECA

odporna na wysokie temperatury, panujące w silniku podczas pracy, nie poddająca się wpływom zanieczyszczającym niespalonego oleju i paliwa, wytwarzająca silną iskrę— daje gwarancję nienagannej pracy silnika w najtrudniejszych nawet warunkach. Tym wszystkim wymaganiom odpowiada całkowicie świeca Boscha.

Gen. zast. I. Kestenbaum, Warszawa, Wilcza 29, tel. 770-87

Własne warsztaty reparacyjne, Wiktorska 10, tel. 8-17-17

ZAGRANICA I MY

(Uwagi z podróży)

W tych dniach wróciłem z dwutygodniowej wycieczki samochodowej przez Czechy, Austrię do Włoch i z powrotem przez Austrię, Niemcy. Nie będę się rozwodził nad pięknosciami tej podróży, bo znacznie lepiej niż ja bym to potrafił opisać p. Regulski w „Auto” prawie identyczną drogę. Chciałbym jednak podzielić się kilkoma refleksjami z czytelnikami „Auto”. Otóż co najwięcej rzuca się w oczy wracając do kraju — (a jeżeli nas niemile dotyka, to o ile więcej musi razić cudzoziemców) — to brak drogowskazów albo niedostoso-

wanie ich do potrzeb automobilizmu. Przejechałem północne Włochy i całe Niemcy w 3 dni (z Turynu przez Como, Sondrio, 5 przełęczy alpejskich, Alpy bawarskie, Augsburg, Norymbergę, Dreźnie i Lignicę) i nigdzie nie potrzebowaliśmy się pytać o drogę. Nawet w największych miastach wszędzie są olbrzymie żółte drogowskazy z bardzo czytelnymi czarnymi napisami. Ustawione przytem pod takim kątem, że jadąc nawet szybko i w nocy po zupełnie nieznanym dróżce przeczytać je zawsze można. Najlepsze drogowskazy jakie widziałem mają obecnie Włosi. Przed

każdą krzyżówką, 100 m. za znakiem skrzyżowania wymalowana jest na tablicy mapka krzyżówki, t. j. uwidocznione są szosy pod takim kątem pod jakim się w rzeczywistości rozchodzą i przy każdej z nich napisana jest miejscowość do której prowadzą. W ten sposób nie ma się nigdy niespodzianek. U nas natomiast, wjechawszy do Polski np. przez Komorę Rawicką odrazu w miasteczku Rawicz staje się bezradnie na krzyżówce na której jest jeden mały drogowskaz (dla pieszych) z napisaną na nim nazwą jakiejś wsi leżącej o 2 km. Między Rawiczem a Krotoszynem pobłądziłem z tego powodu kilka razy, nie mówiąc już o tem, że w miasteczkach stawałem co chwila, by się o drogę pytać! Jeżeli sprawa tak się przedstawia we wsiach i miasteczkach, cóż dopiero mówić o miastach! Np. z Poznania nikt nie jest w stanie wyjechać nie znając miasta bez ciągłego pytania! Czyż to nie jest niedołęstwo? Rozumiemy wszyscy dobrze, że doprowadzenie naszych dróg do porządku przedstawia olbrzymie koszty i dlatego posuwa się wolno naprzód, ale dobre drogowskazy byłyby rzeczą i łatwą

i nie tak kosztowną, gdyby się do tej sprawy z energią zabrać!

Kwestja druga to niemożliwe wprost lekceważenie przepisów szosowych przez furmanki. Pod tym względem Poznańskie stoi najniżej. Na dziesięć wozów przynajmniej pięć wcale nie zjedzie z drogi lub zjedzie na lewo. Autobusy i ciężarówki z zasady wogóle drogi nie dają, często nawet widząc, że samochód za nim jedzie. Takie rzeczy za granicą nigdy się nie zdarzają; nawet w Czechach, gdzie są bardzo złe szosy porządek panuje doskonały. Takie stosunki drogowe niesłychanie psują nam opinię wobec zagranicy

Kwestja trzecia to sprawa granic szosowych. Przejeżdżałem przez granice czeskie, niemieckie, austriackie i włoskie o każdej godzinie dnia i nocy. Zawsze urzędnicy celni nadzwyczaj grzeczni i chętnie wszystkie formalności załatwiali. Przytem o ile się przyjeżdża na granicę po pewnej godzinie wieczorem (innej zimą i latem), to płaci się karę ustawową (kilka złotych) na dobro urzędnika, którego się obudziło. U nas wystarczy się spóźnić na granicy 10 minut, a już człowieka nie wpuszczają. Zdarzyło mi się tego lata być zmuszonym do nocowania po stronie niemieckiej, gdyż spóźniłem się o godzinę na polską komorę i urzędnik mimo, że był na miejscu nawet nie spał, nie chciał mnie wpuścić.

ELEKTROTECHNIKA AUTOMOBILÓW **BOLESŁAW NAPIÓRKOWSKI i S-ka**

CZERNIAKOWSKA 221, PRZY KSIAŻĘCEJ. TELEFON 631-66.

REPERACJA MAGNETO, STARTERÓW, DYNAMOMASZYN, INSTALACJE ELEKTRYCZNE SAMOCHODÓW
ŁADOWANIE I REPERACJA AKUMULATORÓW

NADEŚLANE

KILKA SŁÓW O OPONACH AUTOBUSOWYCH.

Oznajmił mi przytem, że gdybym był cudzoziemcem to by mi formalności załatwił, bo takie są rozporządzenia, ale dla Polaka fatygować się nie myśli. Żeby nie to, że mam stałą wizę niemiecką i że poczciwy urzędnik niemiecki, spodziewając się takiego zakończenia sprawy, czekał na mnie, byłbym musiał nocować między szlabanami granicznymi o 80 km. od domu! A co się przytem nasłuchiłem żartów owego niemieckiego urzędnika o rodaku! Działo się to na komorze w Słupach, na głównej szosie Kępno — Ols — Wrocław. W hoteliku, w którym nocowałem w Grop-Wartenberg mówili mi, że takie wypadki zachodzą bardzo często. To są jednak rzeczy niemożliwe. Robiąc duże kursy samochodem nieraz nie jest się w stanie zdążyć na oznaczoną godzinę, przyczem nasze komory szosowe są nieczynne w południe (od 12-tej do 2-giej), a jesienią i zimą wiele z nich zamykają już o 5-tej po południu (komora rawicka od strony Lignicy). Czy nie dałoby się i u nas tak tej sprawy załatwić by niektóre, chociażby główne komory można było za jakąś opłatą przejechać i po godzinach urzędowych? Jeżeli prawdą jest, że zagraniczne maszyny mają każdego czasu wstęp wolny do Polski to jeszcze dziwniejszem jest takie traktowanie własnych obywateli.

Mamy nadzieję, że te bolączki polskiego automobilisty trafią do ucha miarodajnych czynników i że przy dobrej woli da się te braki wprędce usunąć.
Z. Przewłocka.

Doświadczony kierowca autobusowy zdaje sobie doskonale sprawę z tego, że utrzymywanie regularnej komunikacji w niemalym stopniu zależy od stanu gum. Samochód zaopatrzony w liche gumy o zjeżdżonym protektorze musi często stawać w drodze dla dokonania napraw. Kierowca ma przytem niemiłą i żmudną robotę, a pasażerowie tracą czas. Zdarza się również często, że pęknięte gumy przy większej szybkości i obciążeniu powodują niebezpieczny wypadek.

Wobec zbliżającego się sezonu zimowego warto już dziś pomyśleć o zmianie zużytych opon na nowe, aby mogły sprostać znacznie cięższemu warunkom jazdy. Na ten wydatek warto się zdobyć, gdyż posiadanie dobrych gum da przedsiębiorcy pewność, że jego wozy kursować będą regularnie.

W naszych warunkach wybór odpowiedniejszej marki opon posiada duże znaczenie, od tego bowiem zależy w znacznym stopniu koszt eksploatacji wozu. Dla naszych dróg guma musi być produktem wysokowartościowym, odzna-

czającym się wielką wytrzymałością. Projektor opony musi posiadać solidne karby, zapewniające dobry chwyt drogi na najbardziej śliskich drogach, aby wóz nie zarzucał na niebezpiecznym zakręcie.

Takimi są właśnie opony marki Goodrich. Wyrabiane są one z najlepszych surowców. Dzięki specjalnym procesom wulkanizacyjnym guma i płótna stanowią masę jednolitą, odporną i elastyczną. Kordy wykonane są ze specjalnej długowłóknistej bawełny. Pod każdym względem opony Goodrich są przystosowane do najcięższych warunków jazdy i stanowią ostatnie słowo techniki w tej dziedzinie. Ze względu na swą niedoścignioną moc i wytrzymałość opony te są tańsze od innych, przebiegają bowiem wiele tysięcy kilometrów bez najmniejszego defektu.

GASTRONOMIA



restauracja • bar • kawiarnia

Warszawa • Nowy Świat 16

HOTEL EUROPEJSKI

SP. AKC.

W WARSZAWIE

W CENTRUM MIASTA

☆☆☆☆☆☆☆☆

POSIADA 250 POKOJÓW NOWOCZEŚNIE URZĄDZONYCH Z BIEŻĄCĄ WODĄ ZIMNĄ I GORĄCĄ, CENTRALNEM OGRZEWANIEM I TELEFONAMI W KAŻDYM POKOJU. 150 POKOJÓW Z ŁAZIENKAMI. WINDY, CZYTELNIKA, SALONY RECEPCYJNE, HALL.

CENY NA POKOJE ZNIŻONE.

**WYKWINTNA RESTAURACJA
I KAWIARNIA PROWADZONA
POD WŁASNYM ZARZĄDEM.**

ZARZĄD HOTELU EUROPEJSKIEGO POSIADA DOSKONAŁE WINA PO CENACH BARDZO NISKICH Z WŁASNEGO NOWO OTWORZONEGO SKŁEPU HURTOWEGO I DETALICZNEGO P. F.

PIWNICE WIN HOTELU EUROPEJSKIEGO
znajdujące się obok wejścia hotelowego

WYKAZ SAMOCHODÓW

Reprezentowanych w Polsce, podług danych nadesłanych przez firmy. Rok 1930 w grudniu

SAMOCHODY OSOBOWE.

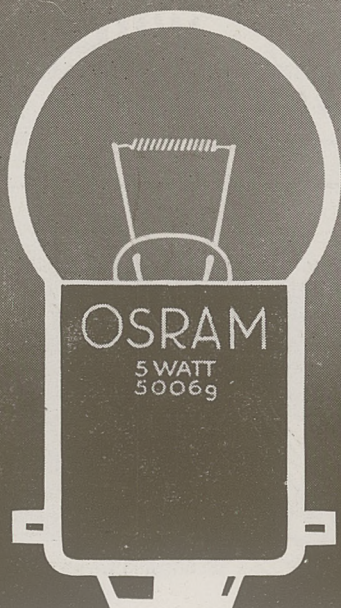
L. p.	Marka fabryczna	T y p	Moc według oznaczenia fabrycz- nego	Ilość cylind- rów	Pojemność skokowa ltr.	Ilość prze- kładni	Ciężar podwo- zia kg.	C e n a	U W A G I (jak rozumie się cena wozu)
1	Austro-Daimler	ADR	12/70	6	3.000	4	1.100	Dol. 3.950	Torpedo 6-o osobowe.
2	Austro-Daimler	ADR	12/70	6	3.000	4	1.100	„ 5.490	Limuzina 6-o osobowa.
3	Austro-Daimler	ADR	12/70	6	3.000	4	1.100	„ 5.900	Sedan 4-o osobowy.
4	Austro-Daimler	ADR	12/110	6	3.000	4	1.100	„ 5.900	Cabriolet 4-o osobowy
5	Austro-Daimler	ADR	12/110	6	3.000	4	1.100	„ 5.300	Torpedo-Sport.
6	Bugatti	40	10/50	4	1.500	4	850	„ 2.600	Torpeda 4-o lub 6-o osobowe, loco Warszawa.
7	Bugatti	44	17/90	8	2.995	4	920	„ 4.600	
8	Bugatti	49	19/100	8	3.257	4	1.080	„ 4.900	
9	Bugatti	46	30/120	8	5.350	4	1.200	„ 6.600	Torpeda 2-u lub 4-o osobowe wyścigowe, z kompresorami, loco fabryka w Molsheim.
10	Bugatti	43	13/100	8	2.300	4	850	Fr. 130.000	
11	Bugatti	35 b	13/120	8	2.300	4	800	„ 165.000	
12	Bugatti	35 c	12/90	8	2.000	4	800	„ 150.000	Torpedo 5-o osobowe Torpedo Standard 5-o osobowe wraz z kufrem.
13	Bugatti	37 a	10/80	4	1.500	4	780	„ 74.000	
14	Bugatti	37	10/60	4	1.500	4	780	„ 54.000	
15	Bugatti	47	20/150	16	4.000	4	1.250	„ 250.000	Torpedo 5-o osobowe Torpedo Standard 5-o osobowe wraz z kufrem.
16	Citroën	C 4	30	4	1.628	3	1.040	Zł. 11.900	
17	Citroën	C 6F	45	6	2.442	3	1.100	„ 13.750	
18	De Soto	6 cyl.	60	6	2.866	3	—	Dol. 1.840	Limuzina dwudrzwiowa, loco Warszawa z clem.
19	De Soto	8 cyl.	72	8	3.392	3	—	„ 1.990	Phaeton loco Warszawa z clem.
								„ 1.845	Roadster „ „
								„ 2.040	Convertible Coupe „ „
20	Delage	D. 6	17	6	3.000	4	1.150	„ 2.100	Limuzina 4 drzw. „ „
21	Delage	D. R.	14	6	2.500	4	1.125	„ 2.400	Podwozie loco Warszawa. Samo- chodów skarosowanych firma nie sprowadza!
22	Delage	D. M. N.	17	6	3.180	4	1.200	„ 2.050	
23	Delage	D. 8	23	8	4.000	4	1.400	„ 2.450	
24	Delahaye	108	14	6	2.460	4	1.000	„ 3.300	Torpedo
25	D'Yrsan	B. S.	6/25	4	0.920	4	350	„ 1.495	
26	Essex	Coupe	58	6	2.500	4	890	Zł. 6.450	
27	Essex	Standard- Saloon	55	6	2.500	4	850	„ 1.560	Kareta 4 okien. Loco Gdańsk Kareta 6 okien. łącznie ze zde- rzakami i jed- nem ogumieniem kołem zapas.
28	Essex	Coach	58	6	2.500	4	890	„ 1.580	
29	Essex	Town Saloon	55	6	2.500	4	850	„ 1.660	
30	Essex	Standard- Sedan	58	6	2.500	4	890	„ 1.690	Kareta 4 okien. Loco Warszawa Kareta 6 okien.
31	Essex	Touring Se- dan	58	6	2.500	4	890	„ 1.785	
32	Essex	Brougham	58	6	2.500	4	890	„ 1.820	
33	Fiat	514	8/28	4	1.438	4	605	„ 1.275	Pięćiosobowe torpedo
34	Fiat	521/C	15/50	6	2.516	4	815	„ 2.140	Pięćiosobowe torpedo
35	Fiat	521/N	15/50	6	2.516	4	875	„ 2.375	Siedmiosobowe torpedo.
36	Fiat	525/S	22/70	6	3.740	4	1.010	„ 2.600	Pięćiosobowe torpedo.
37	Fiat	525/N	22/70	6	3.740	4	1.030	„ 3.675	Siedmiosobowe torpedo.
38	Ford	Phaeton	40	4	3.280	4	996	„ 9.660	Torpedo
39	Ford	Tudor	40	4	3.280	4	1.050	„ 10.660	Kareta 2 drzw. Loco Warszawa Kareta 3 okien. Kareta 3 okien.
40	Ford	Standard	40	4	3.280	4	1.068	„ 11.660	
41	Ford	Town Sedan	40	4	3.280	3	1.081	„ 12.500	
42	Horch	350	16/80	8	4.000	5	1.714	„ 40.000	Limuzina Pullman, 7-osobowa, wykonanie luksusowe.
43	Horch	400	16/80	8	4.000	4	1.572	„ 34.000	Limuzina stalowa, 5-osobowa, luksusowo wykonana.
44	Horch	375	16/18	8	4.000	5	1.797	„ 44.000	Limuzina Pullman, 7-osobowa, luksusowe wykonanie.
45	Horch	500	100	8	5.000	5	1.808	„ 45.500	Limuzina Pullman, 7-osobowa, luksusowo wykonana.
46	Hillman	Limuzina	20	8	2.620	5	1.120	Dol. 3.000	Limuzina 5-osob. loco Warszawa
47	Hudson	Standard- Sedan	80	8	3.500	4	1.030	„ 2.590	z prze- Loco Gdańsk łącznie z działem kompletnem wyposaże- niem: 2 zapasowe koła 7-mio ogumione, drogowaskazy, osobowy flakoniki, zapalniczki, popielniczki etc.
48	Hudson	Touring- Sedan	80	8	3.500	4	1.045	„ 2.890	
49	Hudson	Brougham	80	8	3.500	4	1.045	„ 2.895	
50	Hudson	126 podwoz.	80	8	3.500	4	1.045	„ 2.975	Torpedo. Waga tor. wyn. 1.350 kg. Torpedo Model de Lux.
51	Lancia	Lambda	10	4	2.570	4	—	„ 3.300	
52	Lancia	Dilambda	20	8	3.960	4	1.200	„ 5.500	
53	Morgan	de Lux	8	2	0.950	2	300	Zł. 4.950	Limuzina, loco Oświęcim. Limuzina, loco Oświęcim. Limuzina, loco Oświęcim.
54	Oświęcim-Praga	Piccolo	18	4	0.990	3	690	Dol. 1.550	
55	Oświęcim-Praga	Alfa	28	6	1.496	4	780	„ 2.135	
56	Oświęcim-Praga	Mignon	45	6	2.680	4	1.200	„ 3.932	Limuzina, loco Oświęcim.
57	Oświęcim-Praga	Grand	60	8	3.390	4	1.250	„ 4.719	Limuzina, loco Oświęcim.
58	Peerless	90	—	8	4.000	4	—	„ 5.250	Kareta loco Warszawa
59	Peerless	100	—	8	5.250	4	—	„ 6.750	Kareta loco Warszawa

L. p.	Marka fabryczna	T y p	Moc według oznaczenia fabrycz- nego	Ilość cylin- drów	Pojemność skokowa litr.	Ilość prze- kładni	Ciężar podwo- zia kg.	C e n a	U W A G I (jak rozumie się cena wozu)
60	Peerless	120	—	8	5.250	4	—	Dol. 7.800	Kareta loco Warszawa
61	Packard	733	90	8	5.250	4	1.570	„ 5.010	Kareta loco Warszawa
62	Packard	740	105	8	6.350	4	1.800	„ 5.995	Karera loco Warszawa
63	Peugeot	201	6	4	1.122	3	595	Zł. 10.500	Conduite Interieure.
64	Peugeot	201	6	4	1.122	3	595	„ 11.500	Cabriolet Decapotable.
65	Reo	B. 2	60	6	3.520	3	1.045	Dol. 2.715	
66	Singer Junior	Limuzina	8	4	0.840	4	540	„ 1.200	Limuzina 4-osob. loco Warszawa.
67	Singer Six	Limuzina	16	6	1.792	4	705	„ 2.000	Limuzina 4-osob. loco Warszawa.
68	Steyr	XII	6/30	6	1.500	4	900	„ 1.400	Torpedo 4-osobowe.
69	Steyr	XII	6/30	6	1.500	4	900	„ 1.750	Limuzina 4-osob. albo Cabr. 4-os.
70	Steyr	XX	8/40	6	2.000	4	900	„ 1.990	Torpedo 4-osobowe.
71	Steyr	XX	8/40	6	2.000	4	900	„ 2.350	Limuzina 4-osobowa.
72	Steyr	XX	8/40	6	2.000	4	900	„ 3.120	Cabriolet 4-osobowy.
73	Sunbeam	16	16/50	6	2.193	4	900	„ 2.750	
74	Sunbeam	20	20/60	6	3.317	4	1.100	„ 3.750	} Torpeda 4-o lub 5-o osobowe, loco fabr. Wolverhampton, Anglja.
75	Sunbeam	25	25/80	6	3.619	4	1.200	„ 4.975	
76	Talbot	M. 67	11/40	6	1.999	4	900	„ 2.980	
77	Talbot	M. 75	14/50	6	2.504	4	950	„ 3.400	} Torpeda 4-o, lub 6-o osobowe loco Warszawa.
78	Talbot	K. 78	16/70	6	2.866	4	1.080	„ 4.300	
79	Talbot	H. 78	22/90	8	3.822	4	1.410	„ 5.600	
80	Voisin	C. 14	13	6	2.400	3	1.070	„ 2.960	} Podwozia, loco skład f-y „Saint-Didier”.
81	Voisin	C. 16	33	6	6.000	4	1.900	„ 6.100	
82	Voisin	C. 18	28	12	5.400	4	1.750	„ 6.100	
83	Zetka-Zbrojovka	Z. 18	18	2	1.000	3	580	Zł. 7.200	} Podwozia, loco granica polska bez cla.
84	Zetka-Zbrojovka	Z. 9	22 *	2	1.000	3	860	„ 8.745	

*) Z kompresor-suwakiem.

SAMOCODY CIĘŻAROWE I AUTOBUSY

L. p.	Marka fabryczna	T y p	Moc według oznaczenia fabrycz- nego	Ilość cylin- drów	Pojemność skokowa litr.	Ilość prze- kładni	Nośność podwo- zia klg.	Ciężar podwo- zia klg.	C e n a	U W A G I (jak rozumie się cena wozu)
1	Fiat	514 L	8/28	4	1.438	4	400	635	Dol. 750	
2	Fiat	614	8/28	4	1.438	4	1.000	875	„ 950	
3	Fiat	621	15/45	6	2.516	4	2.000	1.400	„ 1.650	
4	Fiat	621 RL	15/45	6	2.516	4	2.000	1.600	„ 1.820	} Podwozie autobusowe 3-osiowe
5	Fiat	621 P	15/45	6	2.516	4	3.500	1.780	„ —	
6	Fiat-Spa	30	55	4	4.390	4	3.500	2.320	„ 3.175	
7	Fiat-Spa	31	44	4	4.390	4	5.000	2.800	„ 3.650	
8	Morris Commer- cial	RE	40	4	2.513	5	2.000	1.170	„ 1.430	Podwozie.
9	Morris Commere.	TX	40	4	2.513	5	6.000	1.425	„ 1.940	Podw. ciężarówka, 6.000 kg. siła pociągowa na haku
10	Morris Commere.	TX	40	4	2.513	5	2.500	1.485	„ 2.050	Podwozie.
11	Morris Commere.	TX	40	4	2.513	5	2.500	1.640	„ 2.110	Podwozie.
12	Morris Commere.	RD	40	4	2.513	5	3.000	1.575	„ 2.500	Podw. 3 osiowe o pojedyn- czym napędzie
13	Morris Commere.	Leader	60	4	3.544	5	3.300	2.150	„ 3.000	Podwozie
14	Morris Commere.	Leader	60	4	3.544	5	3.300	2.235	„ 3.100	Podw. autobusowe
15	Morris Commere.	Leader	60	4	3.544	5	3.300	2.235	„ 5.020	Autobus 24-osobowy
16	Morris Commere.	Viceroy	70	6	4.256	5	3.300	2.270	„ 4.120	Luksusowe podw. autobus.
17	Morris Commere.	Viceroy	70	6	4.256	5	3.300	2.270	„ 6.040	Luksus. autobus. 23-osob.
18	Morris Commere.	Dictator	110	6	7.010	5	4.750	3.100	„ 5.925	Luks. ciężkie podw. autob.
19	Morris Commere.	DS	40	4	2.513	10	2.000	1.880	„ 3.300	} Podw. terenowe 3-osiowe o 2-ch dyferencjalach
20	Morris Commere.	DL	40	4	2.513	10	2.500	1.930	„ 3.400	
21	Morris Commere.	Przyczep.	40	4	2.513	10	4.500	1.565	„ 1.300	Podw. ciężarowe
22	M. A. N.	3½ TC	60/70	4	7.500	4	—	3.300	Zł. 43.400	
23	M. A. N.	5 KV B4	60/70	4	7.500	4	—	4.350	„ 48.200	} Loco Warszawa z cłem
24	M. A. N.	5 RV B6	85/100	6	9.400	4	—	4.700	„ 54.200	
25	M. A. N.	5 RV B6	90/100	6	9.400	4	—	4.700	„ 60.000	Z silnikiem Diesla, z cłem
26	M. A. N.	NOB/6	100	6	8.600	4	—	4.200	„ 80.000	Autobus kompletny
27	M. A. N.	NOB/6	90/100	6	8.600	4	—	4.200	„ 87.000	Autobus kompletny z sil- nikiem Diesla.
28	M. A. N.	NOB/6	100	6	8.600	4	—	4.500	„ 90.000	Autobus kompletny
		NOB/6	90/100	6	8.600	4	—	4.500	„ 97.000	Autobus kompletny z sil- nikiem Diesla
29	M. A. N.-Ley	V 14 L 2	60	6	3.700	3	—	1.700	„ 22.700	} Loco Warszawa, z cłem
30	M. A. N.-Ley	V 14 AL2,5	60	6	3.700	3	—	1.850	„ 25.900	
31	Oświęcim-Praga	AP	30	4	—	5	1.800	1.250	Dol. 1.898	Platforma
32	Oświęcim-Praga	L	40	4	—	5	3.500	2.200	„ 3.146	Platforma
33	Oświęcim-Praga	N	55	4	—	9	6.000	3.200	„ 4.045	Platforma
34	Walter Motor Truck Comp. Long Island City W.Y.	3½ FK	80	6	6.650	5	—	3.400	Zł. 58.000	} Loco Gdynia z cłem
35		5 FH	100	6	9.100	5	—	4.100	„ 64.000	
36		7½ THR	100	6	9.100	5	—	4.550	„ 68.000	



NOWE - GAZOWANE
OSRAMÓWKI SAMOCHODOWE
 DO OŚWIETLANIA PRZODU, BOKÓW I TYŁU SAMOCHODU

Zastąpcie swoje żarówki 3-watowe 5-watowymi Osramówkami tych samych wymiarów.
 Wydajniejsze i bielsze światło.

Gwarantowana czystość wnętrza balonika.



CITROËN

CZĘŚCI ZAMIENNE

STAŁE NA SKŁADZIE

P. Z. STACHIEWICZ

WARSZAWA, KREDYTOWA 16, TEL. 426-16

Prosimy

o odnowienie

prenumeraty

na rok **1931**

MEDAL SREBRNY na wystawie Wymalazków w Warszawie 1926 r.



PIERWSZA KRAJOWA
 WYTWÓRNI **SPRĘŻYN**
 I WYROBÓW Z DRUTU
"SPIRAL"

WARSZAWA - ŻYTNA 20. TEL. 36-39.

MEDAL BRONZOWY na P.W.K. w Poznaniu 1929 r.

BENZYNA
 OLEJE SMARY



Kazimierz Trukan

MARSZAŁKOWSKA 19. tel. 422-25.

Filja PIĘKNA 11. róg Mokotowskiej

tel. 255-41.

CZĘŚCI ZAMIENNE
 FORD i CHEVROLET
 AKCESORIA



WULKANIZACJA

REPERACJE wszelkiego rodzaju OPON DĘTEK

„WULKAN”

WARSZAWA, UL. HOŻA 33, tel. 418-30.

NOWOCZESNA TECHNIKA

ELEKTROTECHNIKA AUTOMOBILOWA

„MAGNET”

Z. POPLAWSKI SP. Z O. O.

WARSZAWA, HOŻA 33, TELEFONY: 619-31 i 419-31

FIRMA EGZYSTUJE OD 1922 ROKU.
FIRMA ODZNACZONA DYPLOMEM UZNANIANIA
WYSTAWIE LOTNICZEJ W WARSZAWIE 1928 r.

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWA:

SKŁADY I STACJE OBSŁUGI (SERVICE)

„S. E. V.” INSTALACJE SAMOCHODOWE
MAGNETA, DYNAMOMASZyny,
STARTERY, ŚWIECE I T. P.

„LUCAS” INSTALACJE MOTOCYKLOWE

„TUDOR” AKUMULATORY, PŁYTY I T. P.

NAJWIĘKSZE WARSZTATY REPERACYJNE

P.S. Dla przyjezdnych własne garaże z centralnym ogrzewaniem i obsługą.



Panflavin
w PASTYLKACH

przy niebezpieczeństwie
zarażenia się
i dla ochrony przed
chorobami z przeziębienia.

Do nabycia we wszystkich aptekach.

FABRYKA WYROBÓW BRONZOWYCH
ARTYSTYCZNYCH, ODLEWNIA FIGUR I RZEŹB

BRACIA ŁOPIEŃSCY

W WARSZAWIE, PRZY ULICY HOŻEJ Nr. 55 TEL. 17-89
MAGAZYN FABR. KRAKOWSKIE PRZEDM. 15 TEL. 21-90

wykonywa i posiada na składzie:
Ozdobne oświetlenia do elektryczności, Przed-
mioty Salonowe. Podarki okazyjne i nagrody
sportowe. Części budowlane z brązu i ozdoby
do pomników oraz wszelkie roboty według
własnych i otrzymanych rysunków.

KWAS

SIARKOWY CHEM. CZYSTY DO AKUMULATORÓW, BATERJI I T. P.
POLECA

P. Z. STACHIEWICZ

WARSZAWA, KREDYTOWA 16, TEL. 426-16.



POLSKIE TOW. AKUMULATOROWE

SP. AKC.

BIELSKO, ŚLĄSK

Telefon 2043
Telegr.: PETEA

AKUMULATORY

RADJOWE

SAMOCHODOWE

TELEFONICZNE

KOLEJOWE, STACYJNE i t. p.

Oddział Hurtowej sprzedaży: Warszawa, ul. Kopernika 13.

Tel. 338-09. Warsztat napraw i stacje ładowania.

SAMOCHODY

OSOBOWE

CIĘŻAROWE

AUTOBUSY

Oświecim Praga

OŚWIĘCIM-PRAGA

Znaczna niżka cen
wobec częściowego
wyrobu w kraju

Centralne zakłady naprawy
i składy części zapasowych
w Oświęcimiu

PRZEDSTAWICIELSTWA:

„OŚWIĘCIM-PRAGA-AUTO“

WARSZAWA: Kredytowa 4, tel. 291-34.

Telegr. „Centropług.”

WŁOCŁAWEK; ul. Toruńska 2.

CZĘSTOCHOWA: II. Aleja 42.

SOSNOWIEC: Dęblińska 7.

POZNAŃ: Plac Wolności 11, tel. 55-33.

Telegr. „Autopraga“.

TORUŃ: ul. Prosta 22.

ŁÓDŹ: Wólczańska 188.

LWÓW: Jagiellońska 7, Tel. 3-05.

KRAKÓW: Kremerowska 6, tel. 156-16
i salon wystawowy Plac Szczepański
(Gmach Starego Teatru).

KATOWICE: Plac Wolności 9, tel. 31-41

OŚWIĘCIM

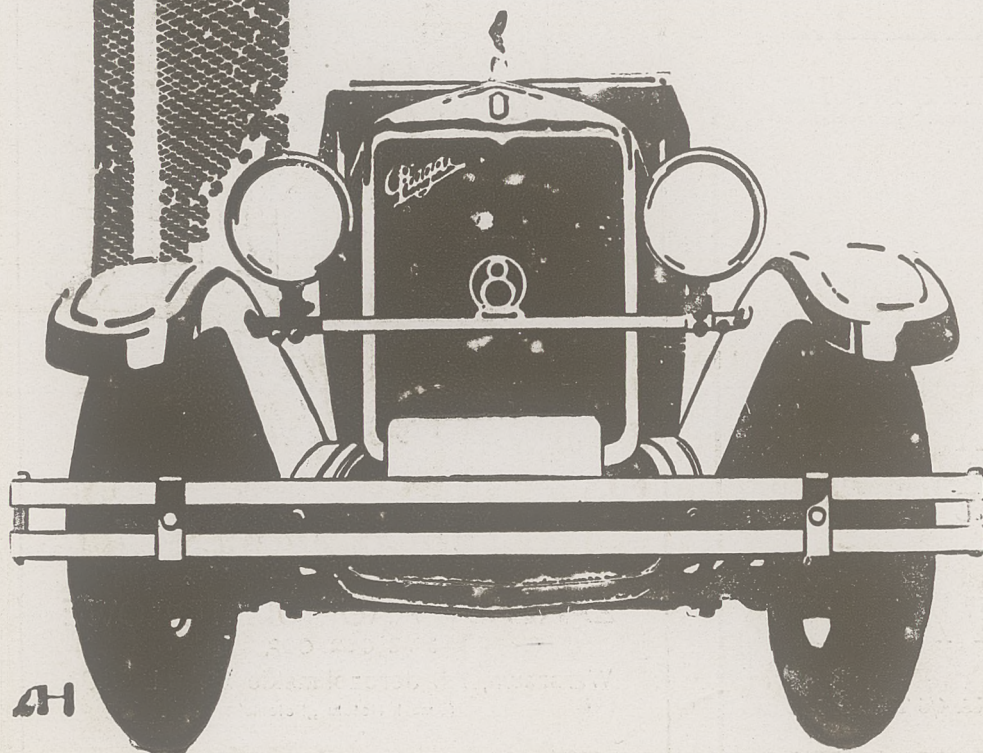
Zjednoczone Fabryki

Maszyn i Samochodów S. A.

Tel. 47

Oświęcim II

Telegr. „Famis“



41

LINCOLN *Ford* FORDSON

Przedstawicielstwo

A u t o - T r a k t o r

Warszawa Ossolińskich 1, gmach hotelu Europejskiego

Biuro 516-41 — Sprzedaż 262-51 — Dział części 670-19 — Warsztaty 758-80

**Łyżwy
Narty
Sanki**

szwedzkie o precyzyjnej krzywiznie z wysoko hartowanej stali.

turystyczne z wyborowego jesionu, kijki i więzby różnych typów

i obuwie do sportów zimowych

„Start“

Składnica Sportowa

Warszawa, Chmielna 26.

Cenniki gratis.

TYLKO ANGIELSKIE

taśmy hamulcowe stosuje automobilista, zdający sobie sprawę z odpowiedzialnej funkcji hamulców w samochodzie. Taśma angielska jest jednak droga. Naprawdę TANIA, a przytem pierwszorzędna, o wysokim współczynniku tarcia, jest tylko

ANGIELSKA TAŚMA HAMULCOWA

Przedstawicielstwo i Sprzedaż Hurtowa

“**BRAMEC**”
REGD
BRAKE & CLUTCH LININGS

ROTAX
Warszawa
Niecała 1

MOTOCYKLE

ROYAL ENFIELD i

FABRIQUE NATIONALE

O R A Z

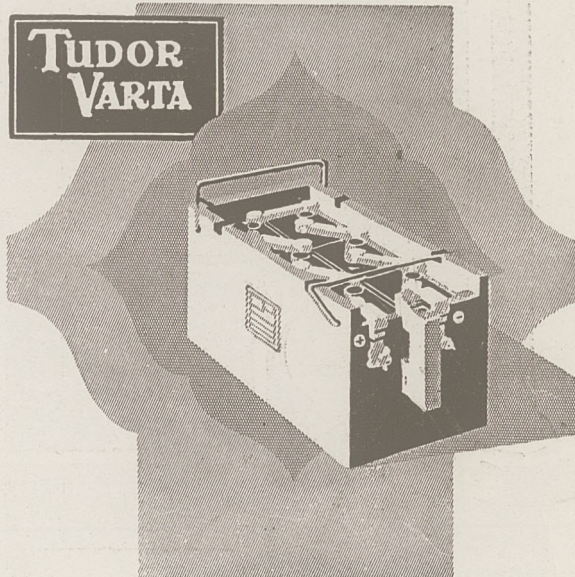
OR Y G I N A L N E
C Z Ę Ś C I Z A M I E N N E
D O S A M O C H O D Ó W

M I N E R V A
i D O D G E

MOTO-START

WARSZAWA, UL. KOPERNIKA 4/6 TEL. 237-22

**TUDOR
VARTA**



“TUDOR”

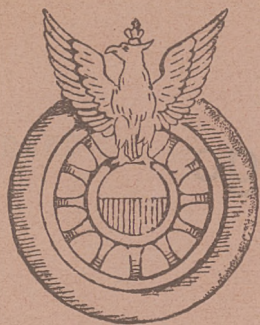
ZAKŁADY AKUMULATOROWE

SP. Z OGR. ODP.

Warszawa, Al. Jerozolimskie 39, tel. 93-92

(Gmach Hotelu „Polonia“)





Automobilklub Polski

Warszawa, Aleja Szucha 10 (dóm własny).

Sekretariat czynny od godz. 10 do 4 pp. — Telefon 845-13.

Zjazd Klubów Automobilowych afiljowanych z A. P.

odbędzie się w Warszawie w dn. 7 grudnia 1930 r. według następującego programu:

- godz. 10-ta: 1) Otwarcie Zjazdu przez Prezesa A. P., p. KAROLA hr. RACZYŃSKIEGO,
a) Sprawozdanie z ubiegłego sezonu sportowego oraz z prac na terenie międzynarodowym p. JANUSZ REGULSKI, Vice-Prezes A. P., i Prezes Komisji Sportowej A. P.
2) Posiedzenie M. K. AUT.:
a) Wybór Mistrza Polski w Jeździe Automobilowej za r. 1930.,
b) Ustalenie regulaminu Mistrzostwa Polski na r. 1931.,
c) Wybór dalszych kandydatów do ELITY POLSKICH JEŹDZCÓW AUTOMOBILOWYCH,
d) Omówienie kalendarza sportowego na r. 1931.,
e) Ustalenie KALENDARZA SPORTOWEGO na r. 1931.,
f) Wolne wnioski (nadesłane uprzednio do A. P.)
- godz. 14-ta: Śniadanie.
- godz. 16-ta: 3) Dalszy ciąg posiedzenia M. K. AUT.:
a) sprawy turystyczne.
- godz. 22-ga: Wręczenie dyplomu i plakiety Mistrzowi Polski za r. 1930,
Wręczenie dyplomów członkom E. P. J. A., wybranym w r. b. na poprzednim posiedzeniu M. K. AUT.

Dalsze zapisy na obligacje A. P.

p. Arkuszewski Kazimierz . . .	Zł. 1.000,—	p. Popowska Marja . . .	Zł. 1.000,—
„ Arkuszewski Stanisław . . .	„ 500,—	„ Tarnowski hr. Władysław . . .	„ 1.000,—
„ Dziewulski Józef . . .	„ 500,—	„ Wachowski Zygmunt . . .	„ 1.000,—
„ Grabowski Leon . . .	„ 500,—	„ Zamoyski hr. Władysław Leon . . .	„ 500,—
„ Jaźwiński Zygmunt . . .	„ 500,—	Firma: Vacuum Oil Comp. S.A. (donacja) „	1.000,—

Sprostowanie

W N-rze 10 „AUTO“ z miesiąca października r. b. w spisie członków, którzy nabyli obligacje A. P. mylnie wydrukowano nazwisko J. E. Księ-
dza Biskupa Augustyna ŁOSIŃSKIEGO oraz opuszczono zapis firmy „POLSKI FIAT“ na sumę Zł. 7.500.

Komunikaty Biura Turystycznego

I. Hotelowe tarcze polecające.

Poniżej podaje się do wiadomości spis, charakterystykę i cenniki hoteli, którym Automobilklub Polski udzielił swych tarcz polecających. Jedną gwiazdka przy nazwie hotelu oznacza zakład skromny, lecz dobrze prowadzony, dwie gwiazdki — zakład pierwszorzędny, trzy gwiazdki — zakład komfortowy. Cenniki obowiązują hotele w stosunku do członków A. P. i Klubów Afiljowanych, do chwili

ogłoszenia w Komunikacie Biura Turystycznego zaszłych w nich zmian.

P.P. Automobilści są proszeni o popieranie niżej wymienionych hoteli, a jednocześnie, w razie spostrzeżenia jakichkolwiek znaczniejszych braków w obsłudze hotelowej, o komunikowanie ich pod adresem Biura Turystycznego Automobilklubu Polski, 10, Aleja Szucha, Warszawa.

BIAŁOWIEŻA

„Pod Żubrem“**
ul. Stoczek 145.

Ilość NN. w hotelu — 9, restauracja, elektr. oświetl., telefon, garaż na 2 samochody, benzyna i oleje na miejscu.

Pokój 1 osob. zł. 4.
Pokój 2 osob. zł. 6.
Garaż zł. 2.

BRNO
(Czechosłowacja)

„Passage“ ***

(Szczegółowa charakterystyka i cennik hotelu zostanie umieszczony w następnym komunikacie hotelowym Biura Turystycznego).

DRESDEN
(Niemcy)

„Grand Hotel
Deutscher Hof“ ***

Ilość NN. — 75 oświetl. elektr., telefon, centr. ogrzew., woda bieżąca zimna i ciepła we wszystkich NN., z łazienkami, 5 łaz. ogólnych, winda, restauracja, kawiarnia, czytelnia, hall, pokój do korespondencji, ciemnia fotograficzna, pokoje dla szoferów garaż, stacja benz. i warsztat reparac. w pobliżu.

Pokój 1 os. bez łazienki od 8 do 12 mk.
Pokój 1 os. z łazienką od 12 do 18 mk.
Pokój 2 os. bez łazienki od 16 do 24 mk.
Pokój 2 os. z łazienką od 25 do 35 mk.
Pokój dla szofera od 6 do 10 mk.
I śniadanie 2 mk.
II (lunch) 5 mk.
obiad 5 mk.
(opłata za usługę 10 proc.)
utrzymanie szofera 13.50 mk. dziennie.
garaż 3 — 5 mk. dziennie.

KATOWICE

„Monopol“ ***
ul. Dworcowa 7.

Ilość NN. — 102, oświetl. elektr., telefon, woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., łazienki, centr. ogrzew., winda, kawiarnia, hall, garaż i st. benzyn. w pobliżu.

Pokój 1 os. 9.50 — 12.50 zł.
Pokój 2 os. 18 — 24 zł.
Od 15.X do 15.IV dodatkowa opłata za opał 1.50—2 zł.
Opłata za usługę 20%
Podatek magistr. 20%
Śniadanie 2 zł.

KATOWICE

„Savoy“ ***
ul. Marjacka 4-6.

Ilość NN. — 60, oświetl. elektr., telefon, woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., łazienki, centr. ogrzew., winda, czytelnia, restauracja, garaż.

Pokój 1 os. 13 — 17 zł.
Pokój 2 os. 24 — 34 zł.

KIELCE	„Bristol“ ** ul. Sienkiewicza 26.	Ilość NN. hotel. — 37, oświetl. elektr., telefon, restauracja, czytelnia, łazienki, pokoje dla szoferów, garaż na 5 samochodów, stacja benzynowa i warsztat naprawczy obok hotelu.	Pokój 1 os. od zł. 5 do zł. 7.50. Pokój 2 os. od zł. 11 do zł. 16. Garaż zł. 5.
KRAKÓW	„Francuski“ *** ul. Pijarska 13.	Ilość NN.—75, oświetl. elektr., telefon, centr. ogrzew., woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., 20 NN. z łazienkami 20 łazienek ogólnych, winda, rest., kawiarnia, hall, czytelnia, pokój dla korespondencji, garaż, stacja benz. obok hotelu.	Pokój 1 os. bez łazienki od zł. 10 do zł. 21. Pokój 1 os. z łazienką od zł. 21 do zł. 25. Pokój 2 os. bez łazienki od zł. 21 do zł. 25. Pokój 2 os. z łazienką od zł. 30 do zł. 35. Podat. magistracki 20%. Opłata za usługę 15%. Cena śniadania zł. 1.70 i zł. 3. Cena obiadu zł. 4.50. Kolacje à carte.
KRAKÓW	„Grand Hotel“ *** ul. Sławkowska 5.	Ilość NN. — 50, oświetl. i elektr., telefon, centr. ogrzew., woda bież. zimna i ciepła w 42 NN., 12 NN. z łazienkami, 3 łazienki ogólne, rest., kawiarnia, hall, 4 pokoje dla szoferów, stacja benzynowa w pobliżu.	Pokój 1 os. bez łazienki od zł. 8 do zł. 22. Pokój 1 os. z łazienką od zł. 22 do zł. 28. Pokój 2 os. bez łazienki od zł. 11 do zł. 26. Pokój 2 os. z łazienką od zł. 32 do zł. 50. Pokój dla szofera zł. 8. Podatek magistracki 20%. Opłata za usługę 15%. Śniadanie zł. 3.60. Obiady i kolacje à la carte.
LWÓW	„George'a“ *** Pl. Marjacki 1.	Ilość NN.—90. oświetl. elektr., telefon, centr. ogrzew., woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., 32 NN. z łazienkami 3 łazienki ogólne, winda, rest., hall, pokój dla korespondencji, 6 pokoi dla szoferów, stacja benz. przy hotelu.	Pokój 1 os. bez łazienki od zł. 7 do zł. 12. Pokój 1 os. z łazienką od zł. 16. Pokój 2 os. bez łazienki od zł. 18 do zł. 20. Pokój 2 os. z łazienką od zł. 23 do zł. 25. Pokój dla szofera zł. 7. Podatek magistracki 20%. (za pokoje z telefonem o 1 zł. więcej). Śniadanie zł. 2. Obiad zł. 6. Kolacja à la carte. Napiwek w rest. 10 proc. Utrzym. dla szofera zł. 7.
ŁÓDŹ	„Grand-Hotel“ *** ul. Piotrowska 72.	Ilość NN.—171, oświetl. elektr. woda bież. zimna i ciepła w 140 NN., 20 NN. z łazienkami, 3 łazienki ogólne, 2 windy, restauracja, kawiarnia hall, ogród.	Pokój 1 os. bez łazienki od zł. 8 do zł. 15. Pokój 1 os. z łazienką od zł. 15 do zł. 28. Pokój 2 os. bez łazienki od zł. 14 do zł. 28. Pokój 2 os. z łazienką od zł. 26 do zł. 46. Podatek magistracki 25 proc.
OLOMOUC (Czechosłowacja)	„Narodni Dum“ *** ul. Ceska 21.	Ilość NN. — 80, ośw. elektr. centr. ogrzew., woda bieżąca zimna i ciepła we wszystkich NN., 10 łazienek, winda, restauracja, kawiarnia, hall, czytelnia, pokój do korespondencji, ciemnia fotograficzna, ogród, 15 pokoi dla szoferów, garaż na 20 samochodów, warsztat repar., stacja benzynowa w pobliżu.	Pokój 1 os. od 22—26 koron. Pokój 2 os. od 44—60 koron. Apartamenty od 99—110 kor. Pokój dla szofera 17 koron. W okresie zimowym opłata za opał w pokoju 1 os. 4 kor. dziennie, w pokoju 2 os. 6 kor. dziennie. Opłata za usługę 10 proc. Śniadanie 3 — 10 kor. Obiad 15 — 30 kor. Garaż 12 — 15 kor.

OSTENDE
(BELGJA)

„Splendide“ ***
(otw. od 5 czerwca do
1 października)
Digue de mer 57.

Ilość NN. — 200, oświetl. elektr.,
telefon, woda bież. zimna i cie-
pła we wszystkich NN., 60 NN.
z łazienkami, 6 łazienek ogólnych,
2 windy, rest., hall, czytel-
nia, pokój do korespondencji
10 pokoi dla szoferów, garaż,
i st. benz. w pobliżu.

Od 19 lipca do 31 sierpnia
(w sezonie):
Pokój 1 os. bez łazienki od
85 do 160 fr.
Pokój 1 os. z łazienką od
125 do 225 fr.
Pokój 2 os. bez łazienki od
150 do 300 fr.
Pokój 2 os. z łazienką od
190 do 360 fr.
Pokój i utrzymanie (pensjo-
nat) od 160 do 260 fr. b.
od osoby.

Przed i po sezonie:
Pokój 1 os. bez łazienki od
70 do 115 fr.
Pokój 1 os. z łazienką od
100 do 150 fr.
Pokój 2 os. bez łazienki od
120 do 220 fr.
Pokój 2 os. z łazienką od
160 do 280 fr.
Pokój i utrzym. (pensjonat)
od 130 do 225 fr. od oso-
by dziennie.
I śniadanie 10 — 30 fr.
II (lunch) 40 fr.
Obiad 45 fr.
Pokój i utrzymanie szofera
dziennie 75 fr.
Opłata za usługę 10 proc.
Podatek państw. 5 proc.
Opłata pobytowa 2,50 fr.
dziennie od osoby.

PŁOCK

„Warszawski“ **
ul. Kolegjalna 20.

Ilość NN.—18, oświetl., elektr.,
telefon, 2 łazienki, rest., hall,
pokój do korespondencji, poko-
je dla szoferów, garaż na 5 sa-
mochodów, st. benz., warsztat
repar. obok hotelu.

Pokój 1 os. zł. 7.75
Pokój 2 os. od 11,60 do 12,95 zł.
Pokój dla szofera 6.15 zł.
(Ceny podane wraz z usługą).
Garaż 3 zł dziennie.
Śniadanie od 1 zł.
Obiad zł. 2,20.
Kolacja zł. 2 (w rest. za
usługę dolicza się 10 proc.).

RADOM

„Rzymski“ **
ul. Żeromskiego 15.

Ilość NN.—31, oświetl. elektr.,
telefon, 2 łazienki ogólne, rest.,
kawiarnia, pokoje dla szoferów,
garaż na 6 samoch., st. benz.,

Pokój 1 os. od 5 do 7 zł.
Pokój 2 os. od 9 do 15 zł.
Garaż 4 zł.
Podatek magistracki 25 proc.

SEMMERING
(AUSTRIA)

„Südtbahn“ ***
Semmering bei Wien.

Ilość NN.—300, oświetl. elektr.,
centr. ogrzew., telefon, woda
bież. zimna i ciepła w 200 NN.,
80 NN. z łazienkami, 8 łaz.
ogólnych, winda, hall, rest.,
kawiarnia, czytelnia, pokój dla
korespondencji, ciemnia foto-
graficzna, tereny sportowe,
ogród, 20 pokoi dla szoferów,
garaż na 80 samochodów, war-
sztaty repar., stacja benzynowa

W sezonie:
(15.XII — 15.III i 15.VII —
15.IX oraz święta Wielka-
nocne i Zielone Św.).
Pokój 1 os. 14 do 26 schil.
Z łazienką od 30 do 45 schil.
Pokój 2 os. od 22 do 42 schil.
Z łazienką od 55 do 75 schil.

Poza sezonem:
Pokój 1 os. od 10 do 14 schil.
Z łazienką od 20 do 30 schil.
Pokój 2 os. od 20 do 28 schil.
Z łazienką od 35 do 45 schil.
Pokój dla szofera 6 schil.
Garaż 7 schil.
I śniadanie 2 50 schil.
II śniadanie 9—10 schil.
Obiad 9—10 schil.
Utrzym. szofera 2 schil.
Opłata za usługę 10 proc.
Opłata pobytowa 1 schil.
— dziennie od osoby.

ŚRODA

„Hotel Hüttnera“ **
Stary Rynek 12.

Ilość NN.—20, oświetl. gazowe,
telefon, centr. ogrzew., łazienka,
restauracja, kawiarnia, garaż
na 2 samoch., stacja benzyn.
i warsztat repar. obok hotelu.

Pokój 1 os. 4 — 5 zł.
Pokój 2 os. 10 zł.
Pokój dla szofera 3 zł.
Podatek magistr. 20 proc.
Śniadanie od 1 zł.
Obiad 2 50 zł.
Kolacja à la carte.
Napiwek w restaur. 10 proc.
Utrzymanie dla szofera 4 zł.

WARSZAWA

„Bristol“ ***
 Krak. Przedm. 42/44.

Ilość NN.—250, oświetl. elektr.,
 centr. ogrzew., telefon, woda bież.
 zimna i ciepła we wszystkich NN.,
 60 NN. z łazienkami, 7 łazienek
 ogólnych, winda restauracja, hall,
 czytelnia, pokój dla korespond.,
 pokoje dla szoferów, stacja benz. w
 pobliżu.

Pokój 1 os. bez łazienki 17 — 24 zł.
 Pokój 1 osob. z łazienką 26 — 30 zł.
 Pokój 2 osob. bez łazienki 22 — 26 zł.
 Pokój 2 osob. z łazienką 41 — 62 zł.
 Pokój dla szofera 9—10 zł.
 Opłata za usługę: przy po-
 bycie do 3 dni 15 proc.,
 po 3 dniach 10 proc.
 Podatek magistr. 15 proc.
 Śniadanie 2 50 zł.
 Obiad 6 zł.
 Kolacja 7.50 zł.
 Napiwek w restaur. 10 proc.,
 za posiłek w N. 20 proc.

WARSZAWA

„Europejski“ ***
 Krak. Przedm. 13.

Ilość NN.—215, oświetl. elektr.,
 centr. ogrzew., telef., woda bież.
 zimna i ciepła we wszystkich NN.,
 85 NN. z łaz., 6 łaz. ogól. winda,
 rest., kawiarnia, hall, czytelnia,
 pokój dla korespondencji, ogród,
 st. benz. w pobliżu.

Pokój 1 os. bez łazienki od 15 do 33 zł.
 Pokój 1 os. z łazienką od 28 do 52 zł.
 Pokój 2 os. bez łazienki od 27 do 40 zł.
 Pokój 2 os. z łazienką od 37 do 100 zł.
 Podatek magistr. 15 proc.

WARSZAWA

„Polonia Palace“ ***
 Al. Jerozolimska 39.

Ilość NN —159, oświetl. elektr.,
 centr. ogrz., telefon, woda bież.
 zimna i ciepła we wszystkich NN.,
 19 NN., z łaz., 10 łaz. ogólnych,
 winda, rest., kawiarnia, hall, czytel-
 nia, pokój dla koresp. pokoje dla
 szoferów, 3 boksy, garaż, st. benz.
 w pobliżu.

Pokój 1 os. bez łazienki od 11 do 26 zł.
 Pokój 1 os. z łazienką od 30 do 32 zł.
 Pokój 2 os. bez łazienki od 24 do 28 zł.
 Pokój 2 os. z łazienką od 42 do 48 zł.
 Pokój dla szofera 11 zł.
 Śniadanie 2.50 zł
 Obiad 6.75 zł.
 Kolacja zł. 8.85.
 Garaż zł. 6.
 Opłata za usługę pierwsze 3
 dni 15 proc. nast. 10 proc.
 Podatek magistr. 15 proc.

WARSZAWA

„Rzymski“ **
 ul. Marsz. Focha 1.

Ilość NN.—90, oświetl. elektr.,
 centr. ogrzewanie, telefon, woda
 bież. zimna i ciepła w 40 NN., 10
 NN. z łazienkami, 3 łazienki ogólny-
 e, winda, restauracja, hall, pokój dla
 korespondencji, pokoje dla szo-
 ferów, garaż, warsztat reparacyjny,
 stacja benz. w pobliżu.

Pokój 1 osob. bez łazienki 12 — 21 zł.
 Pokój 1 osob. z łazienką 24 — 26 zł.
 Pokój 2 osob. bez łazienki 16 — 28 zł.
 Pokój 2 osoby z łazienką 36 — 41 zł.
 Pokój dla szofera 5.50 zł.
 Opłata za usługę przy po-
 bycie do 3 dni 15 proc., po
 3 dniach 10 proc.
 Podatek magistr. 10 proc.
 Śniadanie 1.90 zł.
 Obiad 4.50 zł.
 Kolacja 5 zł.
 Napiwek w rest. 10 proc. za
 posiłek w N. 15 proc.

WENECJA (Włochy)

Grand Hotel
 International ***

Ilość NN. — 72, oświetlenie
 elektr., telef., centralne ogrzew.,
 woda bież. zimna i ciepła we
 wszystkich NN., pokoje z ła-
 zienkami, winda, restauracja,
 czytelnia, hall, pokój do ko-
 respondencji, pokoje dla szo-
 ferów.

Pokój 1 osob. bez łazienki 18 — 25 lir.
 Pokój 1 osob. z łazienką 45 lir.
 Pokój 2 osob. bez łazienki 36 — 50 lir.
 Pokój 2 osob. z łazienką 65 — 90 lir.
 I śniadanie — 5 lir.
 II śniadanie (lunch)—20 lir.
 Obiad — 22 lir.
 Pensjonat dla szofera 35 lir
 dziennie.
 Opłata za opał — 2.50 lir
 od osoby.
 Opłata pobytowa — 2 50 lir
 od osoby
 Opłata za usługę 10 proc.

WILNO

„St. Georges“ **
ul. Mickiewicza 20.

Ilość NN. — 70, oświetl. elektr., telefon, woda bieżąca zimna we wszystkich NN., 3 łaz. ogólne, restaur., kawiarnia, hall, czytelnia, pokój dla koresp., pokoje dla szoferów, garaż na 8 samochodów, st. benz. w pobliżu.

Pokój 1 os. od 5 do 15 zł.
Pokój 2 os. od 11 do 22 zł.
Pokój dla szofera 5 zł.
Śniadanie 2 zł.
Obiad 2 zł.
Kolacja 4 zł. (ceny łącznie z usługą).
Podatek magistr. 15 proc.
Garaż 3 do 5 zł.

ZAKOPANE

„Bristol“ ***
Bulw. Słowackiego.

Ilość NN. — 85, oświetl. elektr., centr. ogrzew., telefon, woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., 9 łaz. ogólnych. rest., kawiarnia, hall, czytelnia, pokój dla koresp., pokoje dla szoferów, ciemnia fotograficzna ogród, st. benzynowa, garaż w pobliżu.

Pokój 1 os. od 12 do 18 zł.
Pokój 2 os. od 22 do 34 zł.
Pokój dla szofera od 6 do 8 zł.
(W czasie I.III — I.VII i I.IX — I.XII cennik niżony o 30 — 50 proc.).
Obiad od 5 — 8 zł.
Kolacja od 4 — 6 zł.
Pokój z utrzymaniem (pensjonat) od 26 do 30 zł.
Utrzymanie dla szofera od 5 do 8 zł. dziennie.
Opłata za usługę 10 proc.
Taksa klimatyczna tygodniowo 12 zł., mies. 26 zł.

ŻYWIEC

„Polonia“ *
ul. Kościuszki 401.

Ilość NN. — 16, oświetl. elektr., centralne ogrzew., telefon, woda bież. zimna we wszystkich NN., 12 NN. z wodą bież. zimną i ciepłą, 2 łazienki ogólne, rest., kawiarnia, garaż na 6 samochodów, st. benzynowa.

Pokój 1 os. od 6 do 8 zł.
Pokój 2 os. od 11 do 13 zł.
Śniadanie od 0,50 zł.
Obiad 1,80 zł.
Kolacja 1,60 zł.
Garaż 2 — 3 zł.

Wiadomości drogowe:

POLSKA.

1) Na drodze powiatowej Zamość-Nakły-Ostrołęka w pow. Makowskim, woj. Warszawskiego, naskutek rekonstrukcji nawierzchni, został zamknięty aż do odwołania ruch pojazdów mechanicznych na odcinku od km. 6 do km. 19.493, to znaczy do granicy woj. Warszawskiego. Objazd do Ostrołęki drogą wojewódzką Zamość-Sieluń (Młynarze) i dalej drogą państwową Nr. 2 (szlak Pułtusk-Łomża).

2) Na drodze Konin-Dąbroszyn-Pyzdry-Września, naskutek remontu mostów na rzece Warcie pod Pyzdrami (pow. Słupski, woj. Łódzkie) ruch kołowy uległ do dn. 30 czerwca 1931 r. utrudnieniu (na pow. mostach ruch otwarty tylko na jednej połowie).

3) W pow. Wieluńskim, woj. Łódzkiego, została ukończona budowa szosy wojewódzkiej Nr. 8 Łask-Wieluń na ostatnim jej odcinku między wsiami Rychłocice i Szekielów. Droga ta, stanowiąca obecnie najkrótsze połączenie między Łodzią a Wieluniem, została oddana do użytku publicznego.

4) W pow. Żywieckim, woj. Krakowskiego droga t. zw. Pietrasińska o długości 4 km., będąca przedłużeniem na terenie powyższego powiatu szosy Śląskiej Skoczów-Ustroń-Wisła-Istebna-Koniaków, z nastaniem pory śnieżnej nie jest wskazana dla ruchu samochodowego. Naprawy omawianego od-

cinka należy się spodziewać dopiero w r. 1931.

5) Na drodze woj. Nr. 5. Włodzimierz-Poryck w woj. Wołyńskim, na km. 4, wskutek budowy mostu na rz. Ług pod wsią Zimno, ruch kołowy został skierowany drogą objazdową o długości około 500 m. Otwarcie normalnego ruchu jest spodziewane w dn. 1.I.1931 r.

6) Na km. 17-18 drogi państwowej Nr. 6/7 Romejki-Liziany w pow. Kostopolskim woj. Wołyńskiego pod Stepaniem, naskutek układania bruku, ruch kołowy uległ znacznemu utrudnieniu.

7) Na drodze państwowej Nr. 8/5 Zborów-Złoczów-Kurowice, na km. 60 (odcinek Płuchów-Złoczów) ruch kołowy, naskutek przebudowy mostu drewnianego na żelazo betonowy, został skierowany na prowizoryczną drogę objazdową o długości około 100 m. Utrudnienie powyższe będzie trwało przypuszczalnie do 25/XII 1930 r.

8) Na trasie państwowym z Żółkwi do Krystynopola, na odcinku od mostów Wielkich do Turynki (12 km. od Żółkwi) w pow. Żółkiewskim, woj. Lwowskiego, ruch kołowy, naskutek rekonstrukcji drogi, uległ utrudnieniu. Ukończenia robót należy się spodziewać w drugiej połowie grudnia r. b.

9) Na drodze wojewódzkiej Nr. 331 Zagrobel-Rohatyn, na km. 52 na Złotej Lipie pod Brzeżana-

mi w woj. Tarnopolskiem, jest w toku budowa żelazo-betonowego mostu o świetle 30 m. Komunikacja odbywa się przy zwolnionej szybkości obok zbudowanym mostem drewnianym o szerokości 5 m. i długości 26 m. Budowa mostu stałego zostanie ukończona prawdopodobnie w lipcu 1931 r.

10) Na drodze powiatowej Domaradz-Strzyżów w pow. Strzyżowskim woj. Lwowskiego, z powodu przebudowy drogi o 13 km. od Domaradza i o 3 km. od Strzyżowa, ruch kołowy został do dn. 15/XII b. r. wstrzymany.

11) W pow. Suwalskim, woj. Białostockiego, został zamknięty ruch kołowy na moście znajdującym się na 15 km. szosy powiatowej IPO Suwałki-Raczki.

12) W pow. Słonimskim woj. Nowogródzkiego, w związku z porą jesienną i deszczami, uległ

utrudnieniu ruch samochodowy na szlakach: Słonim-Medwinowce, Słonim-Lubieszczyce, Dereczyn-Medwinowce, oraz Słonim-Dworzec-Nowojelnia.

13) Naskutek długotrwałych deszczów na drodze Wilno-Kobylniki w rejonie Ławrysek w woj. Wileńskim, ruch samochodowy został uniemożliwiony. Samochody mogą jedynie dochodzić do Ławrysek.

WĘGRY.

Została ukończona przebudowa i oddana do użytku publicznego droga z Wiednia przez Hainburg, Oroszvar, Győr, Komarom, Pilisvörösvár-Budapest (264 km.), przyczem na terenie Węgier (od Oroszvar) droga ta otrzymała nawierzchnię odpowiadającą najnowszym wymaganiom budownictwa szosowego.

Tryptyki austriackie.

Na mocy ostatnio ogłoszonego rozporządzenia austriackiego Ministerstwa Skarbu, cło od samochodów lub motocykli jest natychmiast płatne, o ile w terminie najpóźniej dwumiesięcznym, licząc

od daty wygaśnięcia tryptyku, względnie książeczki z przepustkami granicznymi, wywiezienie z Austrii tych środków lokomocji nie jest formalnie stwierdzone.



Małopolski Klub Automobilowy

Lwów, 4, pl. Marjacki, tel. 50-50. Sekretariat czynny od godz. 12—13 i od 18—20.

Ogłoszenie

Nadzwyczajne Walne Zebranie członków Małopolskiego Klubu Automobilowego we Lwowie, odbędzie się dnia 29. listopada 1930 r., o godzinie 18-stej, w lokalu Klubu, pl. Marjacki 4, z następującym porządkiem dziennym:

1) Odczytanie protokołu z ostatniego Walnego Zebrania,

2) Wybór członków Zarządu z powodu rezygnacji,

3) Wybór Prezydium a to Prezesa Klubu, oraz 3 Wiceprezesów i Sekretarza Generalnego,

4) Wybór Komisji Sportowej z powodu rezygnacji
5) Wybór Przewodniczącego i Wiceprzewodniczącego Komisji Sportowej,

6) Sprawa pokrycia deficytu z odbytych Wyścigów Okrężnych o Nogródę Miasta Lwowa tudzież sprawa przyszłych Wyścigów,

7) Wnioski i interpelacje,

W braku przepisanego kompletu o godzinie 18-stej, odbędzie się następne Walne Zebranie tego samego dnia o godzinie 19-stej bez względu na ilość obecnych członków.

We Lwowie, dnia 4 listopada 1930 r.

Prezes:

Agenor hr. Gołuchowski

Sekretarz Generalny:

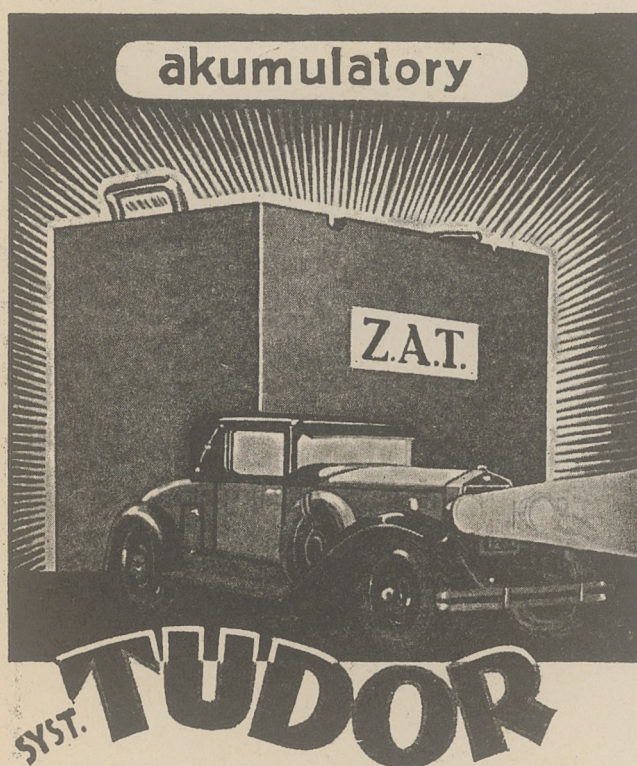
Franciszek Hulmika



PRZEWODNIK AUTOMOBILISTY

ŹRÓDŁA ZAKUPÓW, HOTELE, GARAŻE, RESTAURACJE

Firma i adres	RABATY DLA CZŁONKÓW A. P. I KLUBÓW AFILJOWANYCH, UDZIE- LANE ZA OKAZANIEM LEGITYMACJI CZŁONKOWSKIEJ NA ROK BIEŻĄCY
„MAGNET” Warszawa, Hoża 33	10% od cennika na robotach i materiałach (akumulatory)
SCINTILLA Warszawa, Bagatela 15	10% od aparatów i części
START SKŁADNICA SPORTOWA Warszawa, Chmielna 26.	5% od cennika
„WULKAN” ZAKŁAD WULKANIZACYJNY F. Mazurkiewicz — Warszawa, Hoża 33	15% od cennika



ZAKŁADY AKUMULATOROWE SYSTEMU „TUDOR” S. A.

WARSZAWA, UL. ŻŁOTA Nr. 35. TELEFONY: 404-94

Oddziały: Bydgoszcz Lwów, Poznań

KATOWICE, ULICA ŚW. PAWŁA Nr. 6 TELEFON: 26-50

Sprzedaż na m. st. Warszawę w firmie

„MAGNET”—WARSZAWA, UL. HOŻA 33. TELEFON: 19-31

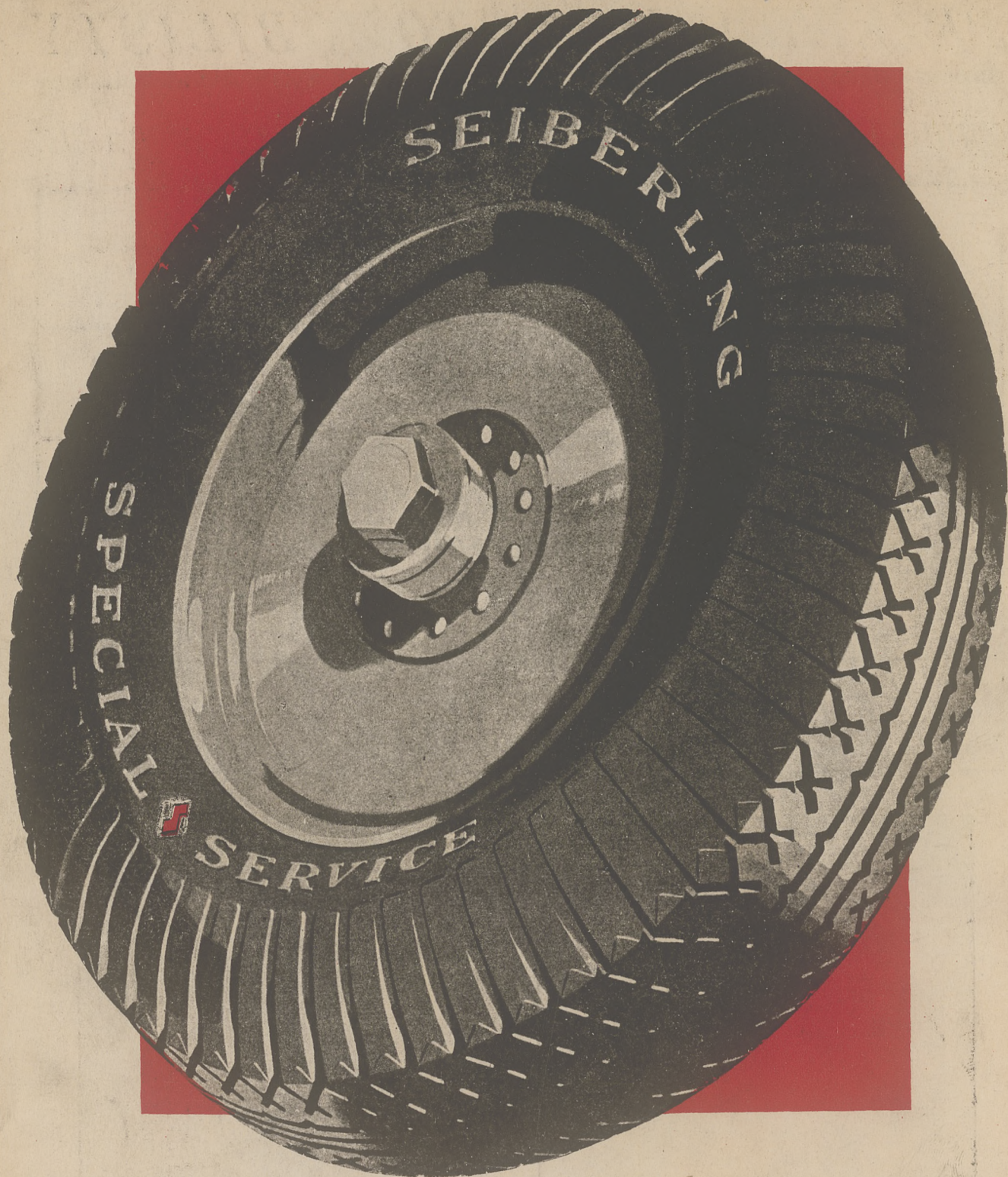


Z wysokiego gatunku stali chromo-mangano-
krzemowej, wyrabia

Warszawska Wytwórnia Nadwozi i Resosów

A. Augustynowicz i S. Szulc Sp. z o. o.

Warszawa, Chłodna 19, Tel. 275-33.



SEIBERLING

AMERYKAŃSKA OPONA WYŻSZEGO GATUNKU

Składy fabryczne dla odsprzedawców: SEIBERLING w POLSCE, Warszawa, Nowogrodzka 42, tel. 532-36.