

cenor 12z

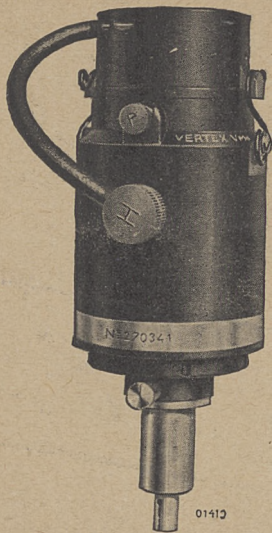
auto

NOWY DORÓBEK STOLICY: STACJA OBSŁUGI
POLSKIEGO FIATA NA PL. MARSZAŁKA
PIŁSUDSKIEGO



PIOTR

w 10 wrześniennik 1934



W OGÓLNOPOLSKIM ZJEŹDZIE
GWIAŹDZISTYM DO STOLICY

1 MIEJSCE W KAT. SPORTOWEJ
ZAJĄŁ P. J. ŻOCHOWSKI
na samochodzie DELAGE
z ISKROWNIKIEM

SCINTILLA - „VERTEK”

WARSZAWA

TEL. 286-77

KRÓLEWSKA 16



KOMBINEZONY

WIATRÓWKI, PŁASZCZE,
KURTKI i t. p.

VARSOVIENNE

WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA 104
(wprost dworca)

PRACOWNIA WYROBÓW ARTYSTYCZNYCH
W BRONZIE, SREBRZE I ZŁOCIE

W. GONTARCZYK

Wykonuje: NAGRODY SPORTOWE, PUHA-
RY, PLAKIETY, MEDALE i t. p.

WARSZAWA, ul. Miodowa 19, Pałac Arcybiskupi
telefon Nr. 5-21-84



Zabezpieczajcie wasze
samochody od ognia
**GAŚNICAMI
KNOCK-OUT**

do
motocykli, samochodów osobowych,
ciężarowych i autobusów

POLSKI KNOCK-OUT

WARSZAWA
Trębacka 13 Tel. 5.22-85

Towarzystwo Sosnowieckich Fabryk Rur i Żelaza

Spółka Akcyjna

Zarząd: Warszawa, ul. Moniuszki Nr. 10, tel. 667-35
Biuro Sprzedaży: Sosnowiec, Nowopogońska 2, tel. 58

WYRABIA:

RURY cienkościennie bez szwu do samolotów, rowerów,
motocykli, aparatów cukrowniczych, mebli nowo-
czesnych i innych celów.

RURY ze stali wysokogatunkowej z pieców elektrycznych.
RURY żebrowe kute patentu Favier i grzejniki z nich
do ogrzewania centralnego.

WSZELKIE WEŻOWNICE, rury gięte i konstrukcje z rur.
LEMIESZE, ODKŁADNICE, PŁOZY ze specjalnej stali do
plugów konnych i traktorowych — wszelkich syst.

CAŁKOWITE GŁOWICE z odkładniami z trzechwarstw-
owej pancernej stali marki SFZ 5 G „Niedźwiedź”.
SPRĘŻYNY, RADLICZKI, OSTROGI.

ODLEWY ze stali specjalnej z pieca elektrycznego.



Nr. 10.

AUTO



Organ Automobilkлубu Polski oraz klubów afiliowanych.

Organe officiels de l'Automobilklub Polski et des clubs affiliés

MIESIĘCZNIK

Redaktor: Inż. ROGER MORSZTYN
Wydawca: AUTOMOBILKLUB POLSKI

Redakcja i Administracja:
WARSZAWA, AL. SZUCHA 10. TEL. 8-45-11.

Redaktor przyjmuje interesantów od 20 do 30/31 każdego miesiąca codziennie od godz. 13 do 15-ej.

TREŚĆ NUMERU: Ogólnopolski Zjazd Gwiazdzisty do stolicy. — Ś. p. Karol Wilhelm Scheibler. — Igraszki ze śmiercią. — Wielkie Zawody Międzynarodowe: Grand Prix m. Nicei, Grand Prix Szwajcarji, Grand Prix Italji. — Katastrofy na autodromie w Monzy przed sądem. — Z życia klubów. Echa Zjazdu do Wilna P. A. — Budowa specjalnych dróg samochodowych w Niemczech, inż. Ryszard Minchejmer. — Kronika Przemysłu-Handlowa. — Wykaz ilości pojazdów mechanicznych w Polsce na dz. I. VII 1934 r. — Wykres ilości pojazdów mechanicznych w Polsce. — Granice odpowiedzialności towarzystw ubezpieczeń za „autocasco“, H. Gologórski. — Szlakiem Polskiego Fiata. — Szybkobieżne silniki Diesela, L. Kapitaniak. — Kronika Sportowa.



(Prasa-Polska)

Ogólnopolski Zjazd Gwiazdzisty do Stolicy. Delegacja klubowa składa na lotnisku p. Prezydentowi meldunek. (Pani Prezydentowa ogląda wręczoną Jej złotą plakietkę pamiątkową Zjazdu).



Plac Marsz. Piłsudskiego. Miejsce odpoczynku po zjazdowych trudach. Na lewo część samochodów zjazdowych.

Na placu funkcjonowało doskonale Biuro propagandy Turystycznej m. st. Warszawy.

Pobyt w Parku uprzyjemniała muzyka z aparatury dźwiękowej Philipsa. (J. Rózewicz)

VII OGÓLNOPOLSKI ZJAZD GWIAZDZISTY DO STOLICY

Turniej lotniczy z takim staraniem przygotowywany przez Polskę wzbudził w najszerszych sferach gorące zainteresowanie toteż nic dziwnego, że i w Automobilklubie Polski i w klubach afiliowanych postanowiono przyczynić się do jego uświetnienia, Aeroklub R. P. mimo szalonej pracy, jaką miał z organizacją turnieju lotniczego poparł zamierzenia R. P. używając pozatem uczestnikom zjazdu gościny na lotnisku oraz fundując nagrodę.

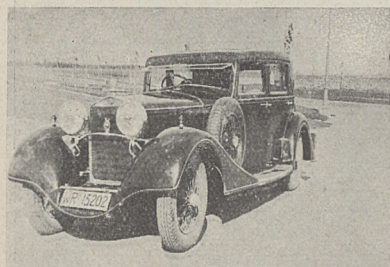
Opracowano w komisji sportowej A. P. regulamin dający możliwość udziału w zjeździe automobilistom „z krwi i kości” oraz tylko „z kości. Regulamin ten znalazł poparcie w klubach prowincjonalnych, zaś prasa zainteresowała nim szerokie koła automobilistów.

Pomimo kryzysu i demotoryzacji skutek był niespodziewany — około 160 (słownie sto sześćdziesiąt) samochodów zapisało się do zjazdu z czego 144 samochody wypełniły warunki regulaminu i przybyły do mety w Warszawie. Z biorących udział w Zjeździe 158 samochodów za pośrednictwem A. P. zapisanych było 50, w czym 1 z Małop. Klub. Autom., za pośrednictwem Ł. A. K. — 84, za pośrednictwem A. W. — 6, za pośrednictwem K. K. A. — 6, za pośrednictwem P. A. — 4, pośr. Śl. A. K. — 5 i za pośr. W. A. K. — 2. Cyfra ta jest na stosunki polskie imponującą i świadczy o dużym zainteresowa-

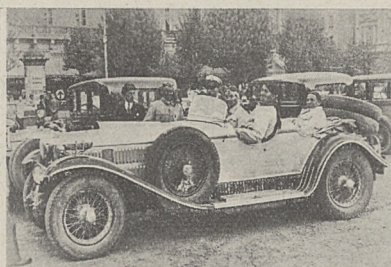
niu turniejem. Około 1/2 procent samochodów polskich wzięło udział w zjeździe. Gdyby np. we Francji jakaś impreza była podobnie obelaną musiałoby w niej uczestniczyć ok. 1500 samochodów. Muszę tu podkreślić specjalnie żywy oddźwięk jaki apel A. P. znalazł w Łódzkim Automobil-Klubie, który dostarczył ok. 50% wszystkich uczestników. Świadczy to o żywotności i sprężystej organizacji tego klubu.

Uczestników zjazdu oczekiwał cały szereg pięknych nagród, wśród których głównym magnesem była nagroda Aeroklubu R. P., przeznaczona dla zwycięzcy w kategorii sportowej.

Dnia 15 września plac Marszałka Piłsudskiego przygotowany i ozdobiony pięknie przez A. P. zaczął od godziny drugiej zapełniać się samochodami, przy czym największe nasilenie panowało pomiędzy godz. 16 i 18-tą, t. j. przed zamknięciem parku. Panował tu żywy ruch — serdecznym powitaniem i sportowej koleżeńskości nie było końca. W jednym z rogów parku zorganizowano oazę wypoczynkową w cieniu drzew, kwiatów i namiotu z bufetem. Pobyt uprzyjemniała aparatura dźwiękowa Philipsa. Na mecie urzędowała komisja chronometrażystów zapisująca czasy przyjazdu, a w pobliskim namiocie Gremjum Komisarzy Sportowych pracowało wyteżenie by już w dniu przyszłym podać wyniki, do czego trzeba było przeliczyć karty drogowe 144 uczestników. Zbiórka naznaczona



Sam. Delage p. Maryańskiego I-go w kat. turystycznej (opony Englebert).



Sam. Delage p. J. Żochowskiego I-go w kat. sportowej (opony Englebert).



Sam. Citroën p. Dzierżyńskiego III w kat. turystycznej.

Z w y c i ę z y.

(J. Rózewicz)

była na godz. 12-tą dnia 16 września. Wszystkim uczestnikom rozdano nalepki na samochody oraz legitymacje cyrkulacyjne na lotnisko. W pół godziny później wzdłuż pl. Marszałka i ul. Królewskiej ustawili się, pod przewodnictwem samochodu komandorskiego, zdobnego w proporzec klubowy, długi korowód samochodów. Samochody zajmowały około 1,5 km. i z chwilą gdy pierwsze samochody wjeżdżały na lotnisko, koniec korowodu był jeszcze koło dworca głównego. W samochodzie komandorskim zajął miejsce prezes A. P. p. Karol hr. Raczyński. Samochody zjazdowe przedelfilowały na lotnisku przed trybunami, objechały lotnisko dookoła, przyczem uczestnicy mieli sposobność obejrzeć samoloty turniejowe, a po powrocie ustawiły się w karnym ordynku w zarezerwowanym dla nich parku. Na wiadomość, że p. Prezydent R. P. zaszczyli swoją obecnością moment startu samolotów, uczestnicy Zjazdu ustawili się w długim szeregu, w czapkach klubowych przed parkiem, witając p. Prezydenta klubowem pozdrowieniem, poczem w połowie zawodów delegacja złożona z Prezesa A. P. oraz przedstawicieli klubów i kierownictwa Zjazdu złożyła p. Prezydentowi meldunek o obecności Zjazdu na lotnisku i prosiła p. Prezydenta i Jego Małżonkę o przyjęcie pamiątkowych złotych plakiet zjazdowych, które Oboje raczyli przyjąć. Po ukończonych zawodach komandor wyprowadził korowód samochodów z powrotem do parku na pl. Marszałka.

Wieczorem w salonach klubowych przy Al. Szucha odbyła się uroczystość rozdania nagród wyróżnionym zawodnikom. Nagrodami regulaminowemi były marmurowe przyciski ozdobione medalami pamiątkowymi turnieju, ofiarowanemi przez Aeroklub Polski. Pozatem zawodnicy otrzymali cały szereg pięknych i cennych nagród. W kategorii sportowej zajął pierwsze miejsce klasyfikacyjne p. Jerzy Żochowski (A. P.) na sam. Delage, przebywając 1268 km. z szybkością średnią 73,4 km., II-gie miejsce p. Michał Czylingarjan (Ł. A. K.) na sam. Mercedes-Benz, przebywając 1121 km. z szybkością średnią 66,8 km., III-cie miejsce p. Lucjan Borowik (A. P.) na sam. Tatra przebywając 1024 km. z szybkością średnią 58,8 km. W kategorii turystycznej I-sze miejsce zajął p. Jan Marjański (A. P.) na samochodzie Delage, II-gie p. Jerzy Korfanty (Śl. K. A.) na sam. Polski Fiat, III-cie p. Euzebjusz Dzierliński (A. P.) na sam. Citroën.

Nagrody A. P. i Aeroklubu R. P. przyznano p. Jerzemu Żochowskiemu, Łódzkiego Automobilklubu p. Janowi Marjańskiemu, Śląskiego Automobilklubu p. Jerzemu Korfantemu.

Nagrodę zespołową przechodnią Komisji Sportowej Łódzkiego A. K. zdobył po raz I-szy Automobilklub Polski, nagrodę Towarzystwa Ubezpieczeń „Pa-



(J. Różewicz)

Park samochodów zjazdowych na placu Marsz. Piłsudskiego.

tria" po raz I-szy Łódzki Automobilklub. Nagrodę Komisji Sportowej A. P. dla Pań przyznano p. Halinie Regulskiej, jadącej na samochodzie Tatra, która pozatem zajęła IV miejsce w ogólnej klasyfikacji, kategorii turystycznej.

Taki był przebieg największego polskiego zjazdu gwiazdzistego. Podnieść należy sprawną organizację zjazdu, dobre opracowanie regulaminu, (zasługę i dzieło przedewszystkiem komandora Zjazdu, inż. Włodzimierza Zeydowskiego), oraz nadezystko dyscyplinę sportową automobilistów polskich, którzy mimo ciężkich czasów tak licznie zmanifestowali swoją żywotność, uświetniając licznym zjazdem turniej międzynarodowy i dając dowód, że sport samochodowy ma jednak u nas licznych zwolenników i w razie potrzeby staje do apelu.

Za dwa lata, gdy Polska dzięki wspaniałemu zwycięstwu tegorocznemu ponownie organizować będzie Międz. Turniej Lotniczy, a A. P. znowu ogłosi Zjazd Gwiazdzisty — to wierzymy, iż na mecie w Warszawie stanie nie 144 lecz 500 samochodów. Zarzysowujące się obecnie „lepsze czasy” motoryzacji pozwalają nam mieć tę nadzieję.

Stanisław Szydelski.



Park samochodów zjazdowych na lotnisku. (J. Różewicz)

Ś. P. KAROL WILHELM SCHEIBLER

PRZES ŁÓDZKIEGO AUTOMOBIL-KLUBU

Dnia 12 września r. b. zmarł nagle w Southampton, podczas podróży do Anglii, ś. p. Karol Wilhelm Scheibler, długoletni Prezes Łódzkiego Automobil-Klubu, wybitny przemysłowiec i zasłużony na niwie pracy społecznej obywatel.

Zwłoki sprowadzono do Łodzi, a sam widok konduktu pogrzebowego, kierującego się w dniu 20 września b. r., z kościoła Św. Jana na miejsce wiecznego spoczynku, mówił, kim musiał być dla społeczeństwa łódzkiego Ten, którego śmiertelne szczątki kryła charakterystyczna angielska trumna.

Na wrzaskliwych i hałaśliwych ulicach Łodzi zapanował rzadki spokój; tramwaje cofnęły się do swoich remiz, ciężko załadowane wozy i osobowe pojazdy stały, ulice, któremi odbywał swą ostatnią podróż ś. p. K. W. Scheibler, okoliły tłumy publiczności łódzkiej i schyliły głowy; górą szły poważne tony kościelnych dzwonów.

Cała Łódź знаła ś. p. K. W. Scheiblera, a kto nie znalazł sposobności poznać go osobiście słyszał o Nim setki razy.

Nie to bowiem pociągało i przywiązywało do osoby ś. p. K. W. Scheiblera, że był przedstawicielem wielkiego przemysłu i potentatem dzierżącym w swym ręku losy tysięcy robotników i setek wyższych i niższych urzędników — pociągał i przywiązywał przyjacielski sposób, w jaki ś. p. K. W. Scheibler zwykł był rozmawiać z ludźmi bez względu na to, czy byli to prości robotnicy czy dyrektorowi oddziałów; mówiono też o Nim, że nie umiał nikomu niczego odmówić.

Ś. p. Karol Scheibler urodził się w r. 1888 w Łodzi. Po ukończeniu szkoły średniej, studjował na politechnice w Dreźnie, poczem przechodząc praktykę w różnych firmach włókienniczych angielskich i czeskich, przygotowywał się pilnie do objęcia w przyszłości kierownictwa największej

w Polsce przędzalni założonej przed 85-u laty przez swego dziadka.

Kierownictwo to objął w trudnej dla firmy chwili, kiedy zrujnowany skutkiem wypadków wojennych łódzki przemysł włókienniczy, trzeba było niemal od gruntu odbudowywać. W tej żmudnej i trudnej, zupełnym powodzeniem uwieńczonej pracy, okazała się w całej pełni niespożyta energja i głęboka znajomość spraw włókienniczych ś. p. Scheiblera.

Ś. p. K. Scheibler był członkiem i kierownikiem całego szeregu instytucyj i towarzystw religijnych, dobroczynnych i sportowych a między innymi był też pierwszym i następnie rok rocznie obieranym prezesem Łódzkiego Automobil-Klubu.

Pomimo nawału pracy na tak szerokim polu działania, ś. p. K. Scheibler interesował się żywo losom Łódzkiego Automobil-Klubu, brał często udział w posiedzeniach Zarządu tego Klubu, radził i pomagał.

Wśród członków Klubu z dobył sobie wielu przyjaciół a szacunek u wszystkich.

Łódzki Automobil-Klub stracił swego Prezesa a stracie tej towarzyszy współczucie wszystkich zaprzyjaźnionych klubów a przede wszystkim Automobilklubu Polski w

W-wie, którego ś. p. K. Scheibler był członk. honor.

Odszedł od nas nazawsze ś. p. K. W. Scheibler, Prezes Zarządu Zjednoczonych Zakładów Włókienniczych w Łodzi, długoletni Vicekomendant Łódzkiej Ochotniczej Straży Pożarnej, Fundator Gimn. im. Marsz. Piłsudskiego, hojny ofiarodawca na rzecz katedry św. Stan. Kostki, honor. Konsul Gen. Rzeczyp. Austriackiej, Prezes Łódzkiego Automobil-Klubu i t. d. Człowiek... który nie umiał niczyjej prośbie odmówić.

Automobilizm Polski traci w osobie ś. p. K. Scheiblera jednego z najwybitniejszych swoich przedstawicieli i propagatorów.

Cześć Jego pamięci po wieczne czasy!



IGRASZKI ZE ŚMIERCIA

Przeglądając tabele wyścigów samochodowych i motocyklowych za ostatnie kilka lat, jeśli zechcemy zająć się statystyką przyczyn i ilości tragicznych wypadków na treningach i w czasie zawodów, to przyczyny ich będziemy mogli podzielić wg. trzech zasadniczych grup: 1-o Niewłaściwy odruch kierowcy, 2-o Wadliwe działanie maszyny, 3-o Przyczyny natury zewnętrznej.

Przyczyny którejkolwiek z wymienionych grup, przy obecnej szerokiej skali szybkości, z reguły doprowadzają do śmiertelnych konsekwencji wypadku. A w rzadkich tylko sytuacjach, przypadkowy zbieg okoliczności, pozwoli kierowcy pozostać przy życiu. Jest rzeczą wiadomą, że każdy kierowca startujący w imprezach zdaje sobie sprawę z konsekwencji najmniejszej nieprawidłowości w prowadzeniu przy wielkich szybkościach. Zaciętość jedynie i dziwny niezrozumiały optymizm zmusza ich do ciągle nowych startów, na coraz ostrzejszych maszynach.

Dzisiejsze skale szybkości, których granica dla motocykli waha się około 200 klm/g., a dla samochodu dochodzi do 300 klm/g., stwarza specjalne warunki jazdy, którym podołać mogą kierowcy, posiadający trzy podstawowe warunki: doskonałą znajomość cech maszyny, całkowite opanowanie systemu nerwowego i wielką siłę fizyczną, którą utrzymuje się przez stałe ćwiczenia gimnastyczne i sportowe. Trzy te warunki w połączeniu z maszyną przygotowaną fabrycznie stwarzają pierwszorzędą jednostkę w zawodach.

Zagadnienie kierowcy-amatora i jeźdźca-fabrycznego, pominiawszy moment dochodów finansowych, rozszerza się, jeśli się weźmie pod uwagę zestawienie

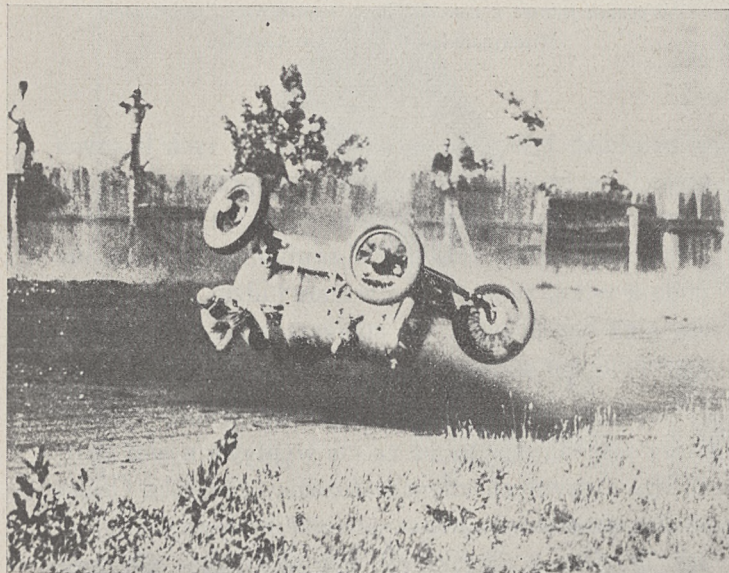
czynnika sprawności i wydajności maszyn, jakimi dysponują przedstawiciele obu tych grup kierowców.

Otóż nimb „fabrycznej maszyny”, ciągle wzrasta. Wiele wypadków spotykano, kiedy samochody z identycznej serji różniły się widocznie pod względem wydajności. Kierowca fabryczny, który jest tylko kierowcą, pozostawia pieczę o swe maszyny nie mechanikowi, którym posługuje się amator, lecz fabryce, która posiada laboratorja, warsztaty doświadczalne i hamownię. Dlatego też jeździec prywatny skazany jest na pozostawanie w tyle w czasie wyścigu, gdyż nigdy nie osiągnie on za żadne pieniądze takiego „ustawienia” maszyny, jakie posiadają jeźdźcy oficjalni. Stąd to własne przeróbki, powodowane chęcią dorównania maszynom fabrycznym, które albo dają nikłe rezultaty, albo też — jak to bywa w większości wypadków — niszczą maszynę powoli, lecz systematycznie.

* * *

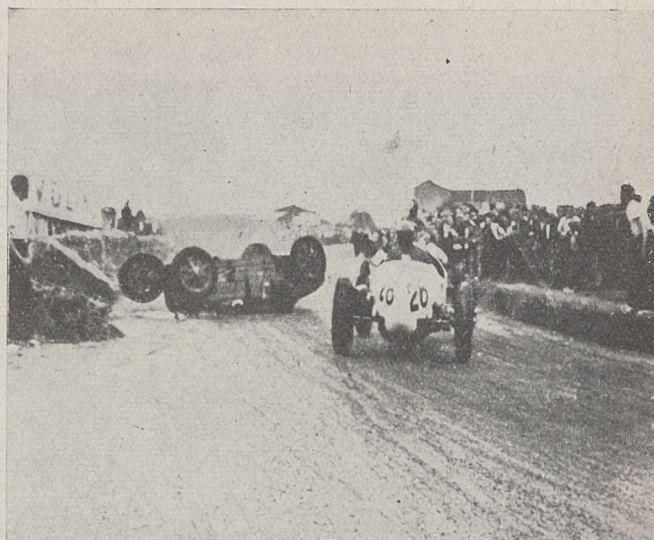
Celem budowy maszyn wyścigowych przez kilka zaledwie fabryk jest trzy: 1-o — demonstracja wyników pracy konstrukcyjnej fabryki, 2-o — doskonała odskocznia reklamowa dla sprzedaży maszyn sportowych i seryjnych wyścigowych, 3-o — dostarczanie wysokosprawnych maszyn jeźdźcom zawodowcom, których dochodami są starty w specjalnie planowanych imprezach, obliczonych na dochód kasowy.

Wychodząc z założenia, że fabryka jest interesem, nie można w jej kierunku stawiać pytań, poco buduje maszyny dla ludzi, którzy wyżej stawiają poklask tłumu od życia, lub którzy wybrali sobie ten ryzykowny lecz łatwiejszy od innych sposób zarobkowania.



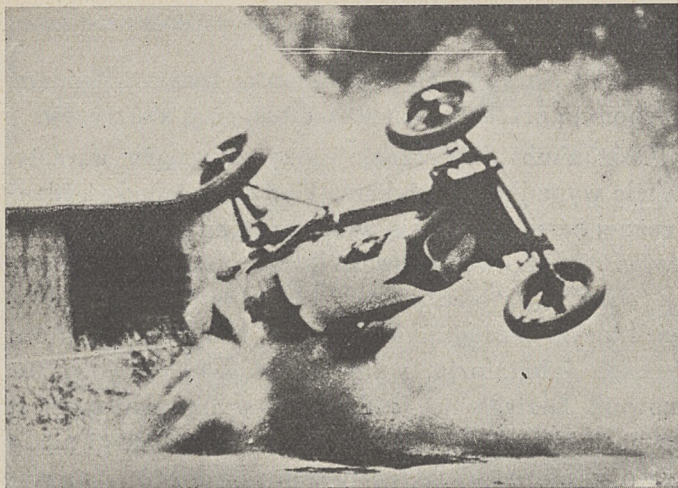
(Keystone)

Wypadek na amerykańskim torze wyścigowym.



(France-Press)

Wypadek w czasie tegorocznego wyścigu w Albi. Hamilton z trudem wymija wywrócony wóz Romani'ego.



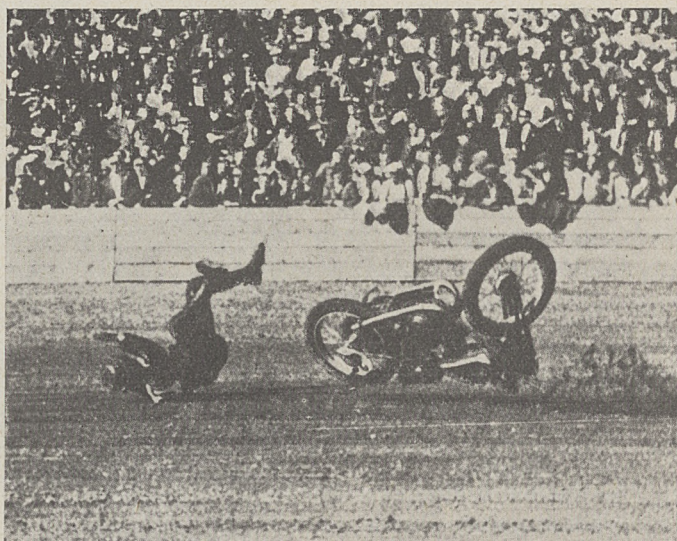
(Kdysztone)

Wypadek znanego kierowcy amerykańskiego Bob Sallia na tegorocznym wyścigu w Albany Altamont, z którego wyszedł on cudem cało.

Niejednokrotnie w prasie fachowej krajowej i zagranicznej odzywały się głosy krytyków, którzy w jasny sposób zastanawiali się nad celowością i nawet moralnością urządzanych wyścigów. Dowodzili niezbicie, że najdrobniejszy niewłaściwy odruch w prowadzeniu powodował ciężkie konsekwencje dla kierowcy, który często pociągał za sobą sprawnie jadących kierowców, a którzy niemogli zapobiedz sytuacji wówczas, gdzie walka rozgrywała się o ułamki sekundy. Z drugiej strony podkreślali fakt, że dzisiejsza technika doprowadziła do osiągnięcia takich szybkości, przy których już prawie kończy się sprawność psychiczna kierowców, i przy których najmniejszy defekt maszyny doprowadza do tragedji. Na terenie światowego 'motocyklizmu miały miejsce dwa charakterystyczne wypadki. W zeszłorocznym Tourist Trophy kierowca

Longman zabija się przez drobny defekt widelca. W tym roku słynny Crabtree ginie, gdyż zbyt późno chciał wejść w wiraż, w konsekwencji czego przez spóźnioną reakcję zamiast w wiraż wjechał na przydrożną bramę. W tegorocznych motocyklowych wyścigach o Grand Prix Niemiec, przewraca się angielski kierowca Rusk, pociągając za sobą Belga, Noir i Szweda, Kalen, który rozbija czaszkę. W dalszym wypadku, przed wejściem w wiraż zabija się Belg Dementer, powiększając liczbę śmiertelnych ofiar tej imprezy do trzech.

I teraz, kiedy najnowsze depeze donoszą o śmierci dwóch kierowców w zawodach niemieckich, i dwóch motocyklistów w rozgrywce o Grand Prix Belgji — zastanowić się należy nad ogromem ofiar pochłanianych przez wyścigowy automobilizm i motocyklizm



(France-Press)

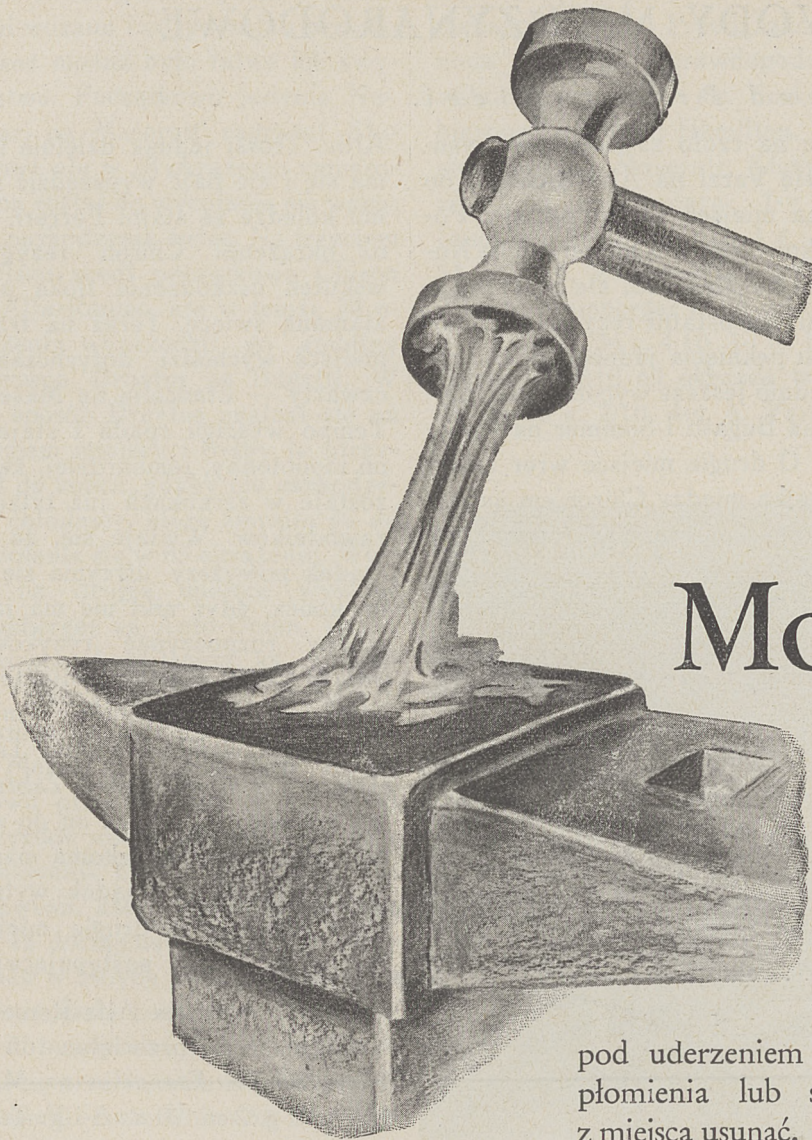
Wypadek jednego z zawodników w tegorocznym Szampionacie Międzynarodowym w Pradze Czeskiej.



Wypadek Karugi (Czechosłow.) na Grand Prix Polski 1933 r.

w ostatnich tylko miesiącach. Tragizm tych licznych wypadków rzuca się w oczy, gdy się przegląda tabele wyników imprez, zaopatrzonych w suchą, krótką wzmiankę o śmierci któregoś zawodnika. Kroniki nie podają tylko, że są to przeważnie ludzie młodzi, którzy giną bez pożytku dla społeczeństwa, i są szybko zapomniani przez swych niedawnych entuzjastów.

Ostatnie sezony zbierają ogromne żniwo śmierci, które jest tem tragiczne, że nie wypływa z idei sportu i ze szczytnych intencji służenia ludzkości. Ofiary te giną przeważnie w zawodach, których cel jest b. niski: impreza o charakterze widowiskowym, z nazwiskami startujących zawodowców, do znużenia niezmiennymi.



Mobilgrease

pod uderzeniem młota, pod wpływem gorącego płomienia lub silnego prądu wody, nie da się z miejsca usunąć. Zawsze pozostanie cienutka smarna powłoka, która dokładnie oddziela od siebie metale, obniża tarcie, słowem doskonale smaruje.

Mobilgrease jest najbardziej odpowiednim produktem do smarowania sworzni, resorów...

Mobilgrease zapobiega drażniącemu nerwy skrzyżowaniu podwozia.

Czem Mobiloil dla silnika, tem jest Mobilgrease dla podwozia!



Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY S. A.

WIELKIE ZAWODY MIĘDZYNARODOWE

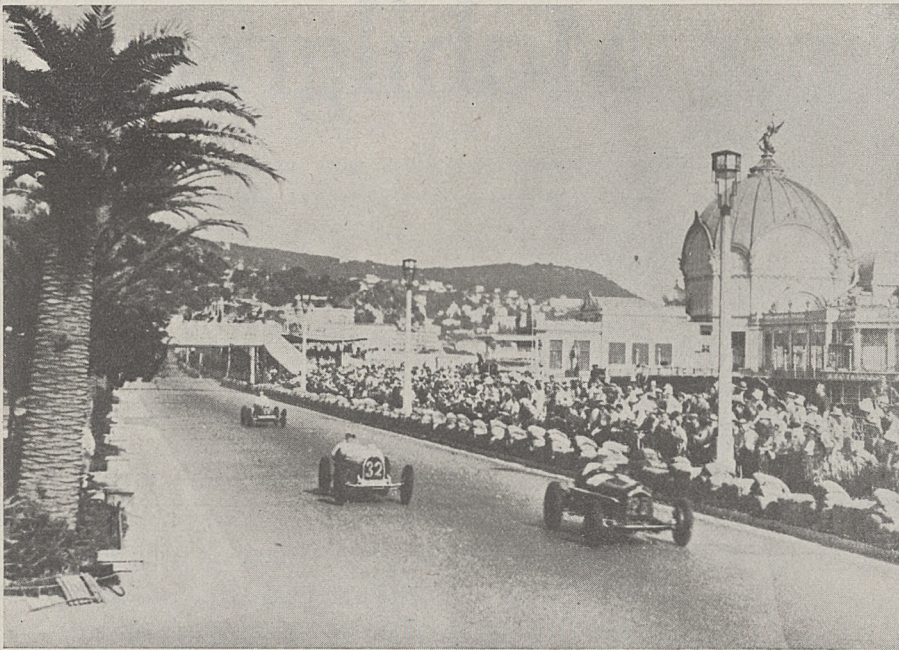
Grand Prix m. Nicei.

Grand Prix m. Nicei zostało rozegrane po raz drugi w dn. 19 sierpnia na przepięknych bulwarach tego miasta. Tor posiadał długość 3 km. 214, obowiązywało zaś 100 okrążeń, czyli 321 km. 400. $\frac{3}{4}$ toru stanowiły zresztą szerokie jezdnie Promenade des Anglais, ciągnącej się nad morzem. Do startu stanęło 18 zawodników na wozach 3 marek: Bugatti, Alfa-Romeo i Maserati. Od początku wy-

ścigu na czoło zawodników wysuwa się Varzi na Alfa-Romeo i do końca miejsce to zatrzymuje. Początkowo zagraża mu poważnie Nuvolari na Maserati, ale w 22 okrążeniu ten ostatni rezygnuje, z powodu pęknięcia jednego tłoka. Poprzednio jeszcze wycofali się Dreyfus na Bugatti i Sommer na Maserati. O drugie miejsce wrer zacięta walka między Chiron'em na Alfa-Romeo a Trossi'm również na

Alfie. Trossi jednak dzielnie trzyma się i nie daje wyprzedzić swemu koledze ze stajni Ferrari, a w 62 okrążeniu Chiron rezygnuje wskutek uszkodzenia tłoka przez złamaną świecę. Teraz na trzecie miejsce wychodzi dotychczasowy czwarty — Etancelin na Maserati. Tempo wyścigu spada i staje się on monotony, tembardziej, że pozostaje w szrankach już tylko 10 zawodników. Wydaje się, że porządek powyższy utrzyma się już do końca, gdyż nikt nie ma jakoś ochoty rozpocząć ryzykownej walki i każdy woli się kontentować uzyskanem już miejscem. Tymczasem nagle w 86 okrążeniu Trossi staje o 200 m. od trybun. Zabrakło mu benzyny i powraca on do swego stoiska pchając rękoma maszynę. Ten głupi przypadek wytrąca mu z rąk pewne drugie miejsce. Klasyfikacja jest następująca:

1-y A. Varzi na Alfa-Romeo w 3 g. 2 m. 19 s. (przeciętna 105 km. 772); 2-i Ph. Etancelin na Maserati w 3 g. 2 m. 20 s.; 3-i F. Trossi na Alfa-Romeo w 3 g. 2 m. 44 s.; 4-y de Villapadierna na Maserati; 5-y Zehender na Maserati i 6-y P. Veyron na Bugatti.



(Associated-Press)

Scena z Grand Prix w Nicei na Promenade de Anglais.

Grand Prix Szwajcarii.

W roku bieżącym odbył się po raz pierwszy wyścig o Grand Prix Szwajcarii. Wyścig ten rozegrany został w Bernie w dniu 26 sierpnia na wspaniałym torze w lesie Bremgarten, długości 7 km. 280. Tor ten będący cudowną szeroką szosą nie ma ani jednej prostej i tylko jeden ostry zakręt, a poza tem składa się tylko z szeregu łagodnie powyginanych krzywych i łuków i dla tego umożliwia osiągnięcie bardzo dużych przeciętnych

szybkości. Wyścig o Grand Prix Szwajcarii poprzedzony był wyścigiem małych wozów (do 1,500 cm³.) rozegranym z rana tego samego dnia. W wyścigu tym wzięło udział 23 zawodników, między nimi zaś nasza dzielna rodaczka p-i Koźmianowa na swojej nieśmiertelnej Bugatti. Grand Prix voiturerek rozgrywany w 14 okrążeniach toru, t. j. na dystansie 101 km. 920, wygrał po ostrej walce z Veyron na Bugatti — Seaman na M. G.

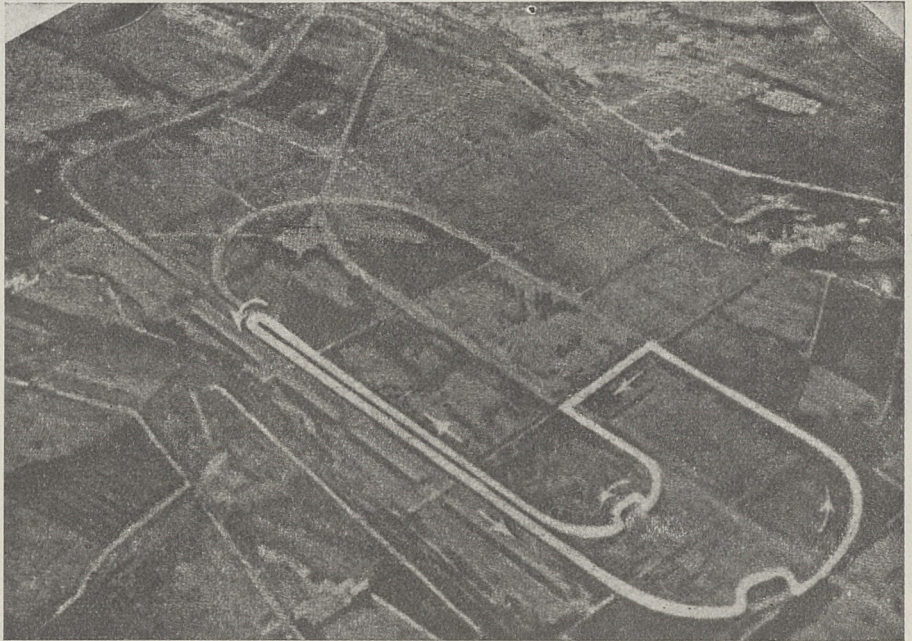
w 50 m. 43 s. $\frac{4}{10}$, t. j. z przeciętną 120 km. 559. Drugim był Veyron, 3-im Burggaller na Bugatti. P-i Koźmianowa zajęła 10-e miejsce po drugiej w tym wyścigu kobiecie p-i Itier również na Bugatti.

Wyścig o Grand Prix Szwajcarii, który rozegrany został w 70 okrążeniach toru, t. j. na dystansie 509 km. 600 i w którym startowało 17 zawodników, poprowadził od początku v. Stuck na Auto-Union. W ciągu całego wyścigu zresztą

Auto-Union górowały nad pozostałymi wozami i od początku przewidywać można było łatwe ich zwycięstwo. Początkowo jedynie Nuvolari na Maserati zagroził Stuck'owi, ale w 28 okrążeniu zmuszony on został do wycofania się wskutek uszkodzenia świec. Na trzecim miejscu szedł początkowo Chiron na Alfa-Romeo, ale w temże 28 okrążeniu wyprzedził go ambitny kierowca Dreyfus na Bugatti. W ten sposób Dreyfus znalazł się na drugim miejscu i byłby je utrzymał do końca, gdyby nie uszkodzenie chłodnicy, które zmusiło go do wycofania się w 65 okrążeniu. Wtedy na drugie miejsce wyszedł Momberger na Auto-Union. Trzeci kierowca Auto-Union ks. Leinigen zrezygnował w 20 okrążeniu wskutek uszkodzenia zapłonu. Wozы Mercedes-Benz tym razem znowu prześladował pech, gdyż wszystkie miały kłopoty bądź to z hamulcami, bądź z pompkami paliwowymi, które widocznie jeszcze nie są dociągnięte. Marka ta zwycięska w innych wyścigach tym razem musiała kontentować się dalszymi miejscami w klasyfikacji. Wyścig zresztą wskutek widocznej przewagi Auto-Union'ów był dosyć monotony i mało emocjonujący. Pozatem ulewny deszcz utrud-

niał jazdę, czyniąc tor śliskim i niebezpiecznym. Przed zakończeniem wyścigu prawdopodobnie wskutek tego zabił się doskonały kierowca angielski Hamilton, który startował na Maserati. Klasyfikacja była następująca: 1-y Von Stuck na Auto-Union w 3 g. 37 m. 51 s. 6/10, z przeciętną 140 km. 350, 2-i Momberger na Auto-Union w 3 g. 37 m. 54 s. 4/10, 3-i R. Dreyfus na Bugatti 69 okrążeń w 3 g. 38 m. 10 s. 2/10, 4-y A. Varzi na

Alfa-Romeo, 5-y L. Chiron na Alfa-Romeo, 6-y L. Fagioli na Mercedes-Benz, 7-y Ghersi na Alfa-Romeo, 8-y Biondetti na Maserati, 9-y lord Howe na Maserati i 10-y Caracciola - Geier na Mercedes-Benz. W wyścigu tym znowu wozy niemieckie dowiodły znacznej swojej wyższości nad wozami innych krajów, gdyż różnica czasów między 2 zwycięskimi Auto-Union'ami a następnym wozem była wybitnie duża.



Zmodyfikowana trasa na torze w Monza z lotu ptaka.

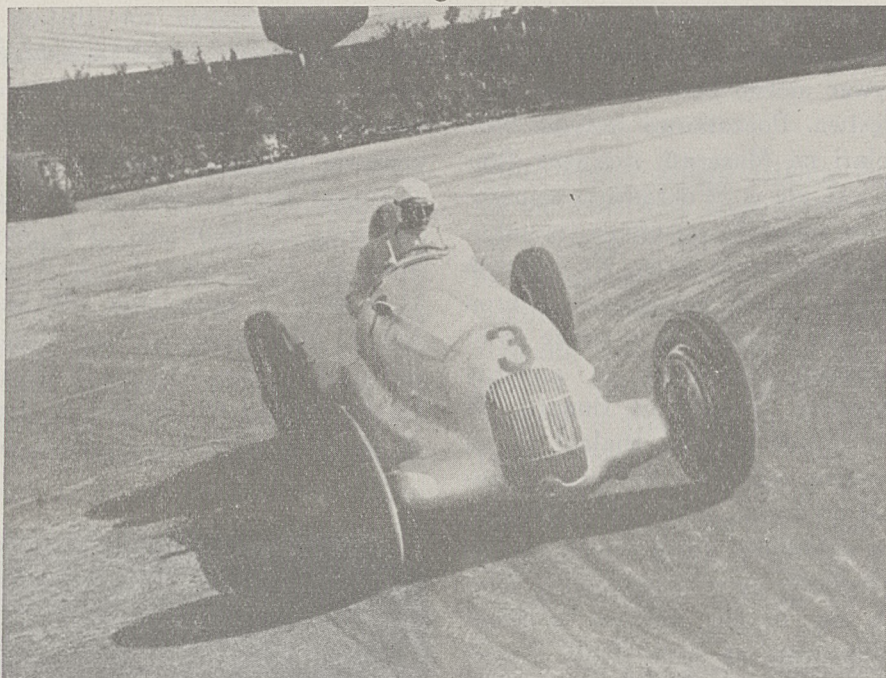
Grand Prix Italji.

Po zeszłorocznym tak tragicznym Grand Prix Italji, tor w Monzy pod Medjolanem został częściowo przerobiony tak, aby zmusić zawodników do ograniczenia swej szybkości. W tym celu przez dodanie dwóch załamań w dwóch głównych łukach toru i przez ograniczenie jego długości w odcinkach prostych powiększono znacznie ilość zakrętów, a przez to zmuszono zawodników do ciągłego hamowania. Długość toru została w ten sposób zredukowana do 4 km.

310, natomiast liczba ostrych zakrętów powiększona do 11-u. Grand Prix Italji rozgrywane było na dystansie jak zwykle 500 km. co wymagało zrobienia 116 okrążeń toru (dokładnie — 499 km. 960). Na starcie w dniu 9 września stanęło 15 zawodników w czym 3 na Auto-Union, 3 na Mercedes-Benz, 4 na Alfa-Romeo, 4 na Maserati i 1 na Bugatti. Wkrótce po sygnale startu Stuck wysuwa się na pierwsze miejsce, za nim idzie Caracciola, a następnie Varzi, Nuvolari, ks. Lei-

ningen, Fagioli, Trossi i t. d. W 7-em okrążeniu Nuvolari spycha Varzi'ego z 3-ego miejsca, ale w 10 okrążeniu 3 miejsce zajmuje ks. Leinigen. Po 100 km. na czwartym miejscu znajduje się Momberger, a za nim dopiero Varzi i Nuvolari. W ten sposób bezkonkurencyjne wozy niemieckie prowadzą bez walki wyścig, osiągając nad przeciwnikami taką przewagę, iż zaczynają obecnie mijać ich po kolei, t. j. zdobywać na nich całe okrążenie. Po 200 km. Momberger, który mu-

si zmienić pneumatyk spada na 6-e miejsce po Varzi'm i Trossi'm. W połowie wyścigu po zaopatrzeniu na pierwsze miejsce wychodzi Fagioli na wozie Caraccioli. Stuck straciwszy przy swem stoisku więcej niż inni czasu spada na drugie miejsce. W 65 okrążeniu odpada ks. Leiningen. Stuck znowu zatrzymuje się przy stoisku na 2 minuty i wtedy na drugie miejsce wychodzi Trossi, trzecim jest Varzi. Po 400 km. pierwszym jest w dalszym ciągu Caracciola, drugim Varzi, trzecim zaś z powrotem Stuck, czwartym Trossi, 5-ym Nuvolari. Wkrótce potem Varzi zatrzymuje się a Trossi wychodzi na drugie miejsce. Przed końcem jednak wyścigu spycha go z tego miejsca ks. Leiningen na wozie Stuck'a. Klasyfi-

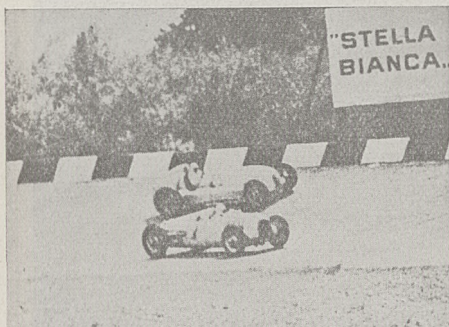


(France-Press)

Fagioli-Caracciola na Mercedes Benz wygrywa Grand Prix Italji.

chód; Niemcy wyprzedzani byli nie w walce, ale jedynie w czasie przymusowych dłuższych ich postojów. Poza to modyfikacja toru w Monzy okazała się nieudaną, gdyż przesolono w kierunku ograniczenia szybkości i przez to kierowcy właściwie nie mieli możliwości wy-

kazania swojej umiejętności, zaś wozy poddawane były tylko próbie hamowania; szybkość nie odgrywała właściwie już żadnej roli. W ten sposób idea wyścigu została całkowicie zatraconą. Zresztą w roku przyszłym tor w Monzy ma być gruntownie przebudowany.



(Keystone)

Fagioli na Mercedes Benz (u góry) mija Auto-Union.

kacja wypadła następująco: 1-y Caracciola-Fagioli na Mercedes-Benz w 4 g. 43 m. 47 s. z przeciętną 105 km. 175. 2-i Stuck-Leiningen na Auto-Union, 3-i Trossi na Alfa-Romeo, 4-y Chiron na Alfa-Romeo, 5-y Nuvolari na Maserati, 6-y Comotti-Marinoni na Alfa-Romeo, 7-y Momberger-Sebastian na Auto-Union, 8-y Straight na Maserati, 9-y Ruesch na Maserati i 10-ty Howe na Bugatti. Wyścig tegoroczny był naogół monotony i mało stosunkowo ciekawy, gdyż znowu od początku zarysowała się bezsprzecznie wyższość wozów niemieckich, z którymi walczyć właściwie nie mógł żaden inny samo-



(Keystone)

Zwycięzcy w Grand Prix Italji: Fagioli (na prawo) i Caracciola (w środku).

KATASTROFA NA AUTOSTRADZIE W MONZY PRZED SĄDEM

W ubiegłym miesiącu zapadły w sądzie medjolańskim dwa wyroki w sprawach odszkodowań za wypadki na autodromie w Monzy.

Pierwszy z nich odnosi się do katastrofy w czasie rozgrywki Grand Prix Włoch w 1928 roku, kiedy wóz Materassiego, wyskoczywszy z toru i wpadłszy w publiczność, zabił 19 osób, ciężko ranił kilkanaście. Jeden z najbardziej poszkodowanych, p. Essinger z Pizy, wystąpił w swoim czasie przeciwko organizatorom zawodów: Królewskiemu Automobilklubowi Włoskiemu i właścicielowi autodromu „Società Autodromo Monza” i, po przeprowadzeniu sprawy przez cały szereg instancji, uzyskał wreszcie wyrok skazujący pozwanych na zapłacenie mu lirów 690,487,90 z odsetkami oraz około 70 tysięcy lirów kosztów sądowych.

W drugiej sprawie, wdowy po

zabitych, w czasie zeszłorocznego Grand Prix Monzy, zawodników Borzacchini i Campari, pozwały wyżej wymienione instytucje, domagając się odszkodowania, w wysokości miliona lirów każda, za śmierć mężów, wywołaną, według ich zdania (nb. i ogólnej opinii) złym stanem nawierzchni toru. Trybunał, opierając się na opinii ekspertów orzekł, że wprawdzie na fatalnym łuku nawierzchnia przy kraju zewnętrznym była faktycznie pokryta warstwą odpadków gum z opon i zwilgocona smarami oraz lekkim deszczem, to jednak organizatorzy, przed rozpoczęciem biegu, polecieli warstwę tę usunąć i tor posypać piaskiem, ponadto ostrzegli zawodników o grożącym im w tym miejscu niebezpieczeństwie. Z tego założenia wychodząc Trybunał uznał, że „wypadek, w którym obaj championi utracili życie nie wychodzi z za-



kresu tych wydarzeń, które stanowią ryzyko, związane z przyjęciem udziału w podobnego rodzaju imprezie, jak rozegrane w dniu 10 września 1933 roku zawody w Monzy, wobec czego odrzucił pretensje wdów, jako nieuzasadnione, skazując je na opłatę kosztów.

Z ŻYCIA KLUBÓW

POLSKIE SUKCESY
ZAGRANICĄ

Rok rocznie wzrasta podziw zagranicy dla świetnych zwycięstw polskich reprezentantów sportu w różnych jego dziedzinach. Stosunkowo najmniej zwycięstw odnieśliśmy w sporcie automobilowym. Lecz i tu mamy w ostatnim czasie miłe niespodzianki. Prasa zagraniczna notuje nowe zwycięstwo chluby naszego automobilizmu p. Marji Ludwiki Koźmianowej, która w Eymoutiers zdobyła w 2-ech kategoriach pierwszą i drugą nagrodę. P. Koźmianowa, odniósłszy już raz wspaniałe zwycięstwo w Linthal, podkreśla doskonałą jakość opon „Stomil”, które w trudnych warunkach górskich wykazały wyjątkowe zalety. Według słów p. Koźmianowej, przyczynił się do jej sukcesów głównie protektor przeciwślizgowy opony „Stomil”.

ECHA ZJAZDU P. A.
DO WILNA

W dowód głębokiego uznania dla organizatorów Zjazdu do Wilna w poselstwie Pomorza, mającego na celu zcementowanie dwóch krańcowych dzielnic Rzeczypospolitej, organizowanego przez P. A. w dniach 1 i 2 lipca r. b. — Komitet P. A. uchwalił ofiarować prezesowi Wileńskiego Automobilklubu p. mec. Łuczyńskiemu i komandorowi Wil. Aut. Kl. por. Gostkiewiczowi, upominki w postaci bloków marmurowych z emblematami P. A. — 1) na wieczne zadokumentowanie zbratania się Ziemi Pomorskiej z Ziemią Kresową oraz 2) dla zaakcentowania nawiązanych ścisłych węzłów koleżeńskich z bratnim klubem kresowym.

BUDOWA SPECJALNYCH DRÓG SAMOCHODOWYCH W NIEMCZECH

W roku 1933 rząd niemiecki przystąpił do budowy wielkiej sieci dróg t. zw. „Reichsautobahnen”, przeznaczonych specjalnie dla ruchu samochodowego, na których można będzie rozwijać szybkości tak znaczne, iż 150 km. na godz. stanie się szybkością normalną.

Projektowana sieć oraz postępy budowy wskazane są na załączonej mapce.

Te drogi samochodowe, pozbawione ostrych łuków, znacznych wzniesień i skrzyżowań w poziomie, otrzymają nowoczesne nawierzchnie niesłiskie, i będą się składać z dwóch torów szerokości po 7,5 oraz poboczy po 1,5 m. z każdej strony. Między torami ciągnie się pas zieleni szerokości od 3—5 m. Tory będą nachylone ku środkowi, czyli ogólny przekrój poprzeczny nawierzchni drogi będzie wklęsły.

Całkowita szerokość dróg samochodowych wynosi przeciętnie 22

m. Oczywiście, że drogi będą budowane nie wszędzie według jednego ścisłego szablonu, lecz przystosowane są do miejscowych warunków. Tak np. w okolicach górzystych będzie konieczne oddzielenie od siebie obu torów drogowych. W okolicach płaskich będą unikane promienie krzywizn poniżej 2000 m. Odcinki w linii prostej nie będą dłuższe niż 3—4 km., a to w celu uniknięcia przykrej jednostajności. Do budowy nawierzchni użyte będą jedynie najpraktyczniejsze materiały. Dzięki odpowiedniemu oświetleniu nawet nocą można będzie podróżować z wielką szybkością. Problemowi oświetlenia i zapobiegania oślepiającemu działaniu reflektorów poświęcono wiele uwagi. Służyć w tym celu mają liczne wynalazki w tej dziedzinie. Między innymi pomyślana jest biegnąca wzdłuż drogi linja świecąca w nocy światłem własnym lub odbitem od reflektora,

która służyłaby również i w czasie mgły.

Pod względem estetycznym będą drogi te przystosowywane do krajobrazu. W miejscowościach o charakterze rolniczym winna się droga dostosować do okolicy, tam natomiast gdzie krajobraz nie przedstawia szczególnych atrakcyjności droga ma się wyróżniać swym monumentalnym wyglądem. Myśl ta jest nader oryginalna i charakterystyczna dla autostrad niemieckich.

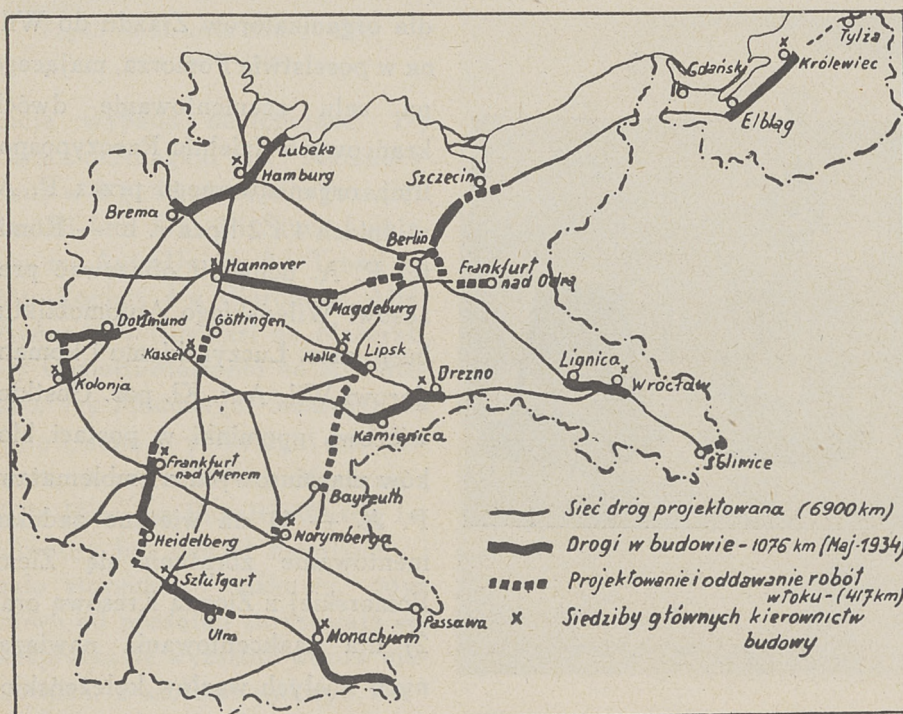
Celem tych arterji drogowych będzie nie tylko umożliwienie szybkiego osobowego ruchu automobilowego, lecz również wykorzystanie ich do przewozów handlowych, wobec czego zostaną one zaopatrzone w składy towarowe, stacje benzynowe, posterunki narpawy, a nawet hotele.

Wykonywanie ogromnego programu budowy dróg samochodowych jest już w pełnym biegu, a rozpoczęto go od budowy pierwszego odcinka z Frankfurtu n/Menem przez Mannheim do Heidelberga. Droga ta, chociaż niedawno zaczęta, jest już znacznie posunięta w budowie i nadal roboty prowadzone są w ostrem tempie. W położonych między Frankfurtem n/Menem a Darmstadtem lasach wycięta jest na przestrzeni wielu kilometrów szeroka na 40 m. linja pod przyszłą drogę.

Ku granicy austriackiej budowana jest droga z Monachjum. Niezbędne tu były przedwstępne wiercenia w wielu punktach w celu uzyskania należytych danych co do stanu podłoża budowanej drogi.

W Prusach Wschodnich prowadzona jest droga na linja Królewiec — Elbląg; przyczynia się ona znakomicie do zmniejszenia ilości

Wielkie drogi samochodowe w Niemczech (Reichsautobahnen).



bezroboczych w tej dzielnicy Niemiec.

Z innych tras należy wymienić Berlin — Szczecin oraz Düsseldorf — Kolonja. Prace na wszystkich tych drogach znajdują się w pełnym toku i posuwają się szybko naprzód.

Całkowita długość projektowanej sieci wynosi 6900 km. Koszt ogólny całej budowy licząc po 300.000 RM. (marek niem.) za kilometr, będzie stanowić przeszło 2 miliardy marek.

W celu wykonania zakrojonego na tak wielką skalę przedsięwzięcia uzyskały Państwowe Koleje Niemieckie przywilej utworzenia specjalnego przedsiębiorstwa zwanego „Reichsautobahnen” (Drogi Samochodowe Rzeszy), które przeprowadzi budowę i zajmie się eksploatacją.

Specjalny inspektor został wyznaczony przez Kanclerza Rzeszy z dyktatorskimi uprawnieniami przy określaniu dokładnych tras wielkich nowych dróg samochodowych. Do kompetencji Inspektora, jako organu najwyższego, należy ostateczna decyzja we wszelkich nieporozumieniach, wynikających w związku z wprowadzaniem w czyn programu budowy.

Przedsiębiorstwo Dróg Samochodowych oparte jest na zasadach ściśle handlowych, a fundusze niezbędne do utrzymania dróg wpływać będą z opłat pobieranych za korzystanie z nich. Przedsiębiorstwo ogłosiło ostatnio sprawozdanie z I-go roku działalności, mianowicie za okres od 25.VII do 31.XII.1933 r., z którego przytoczymy kilka szczegółów.

Program przedsiębiorstwa przewiduje na najbliższe lata budowę około 6900 km. dróg. W celu przygotowania, wykonania oraz nadzoru nad robotami przy budowie utworzono w roku sprawozdawczym 9 głównych kierownic, a mianowicie: w Altonie, Wrocławiu,

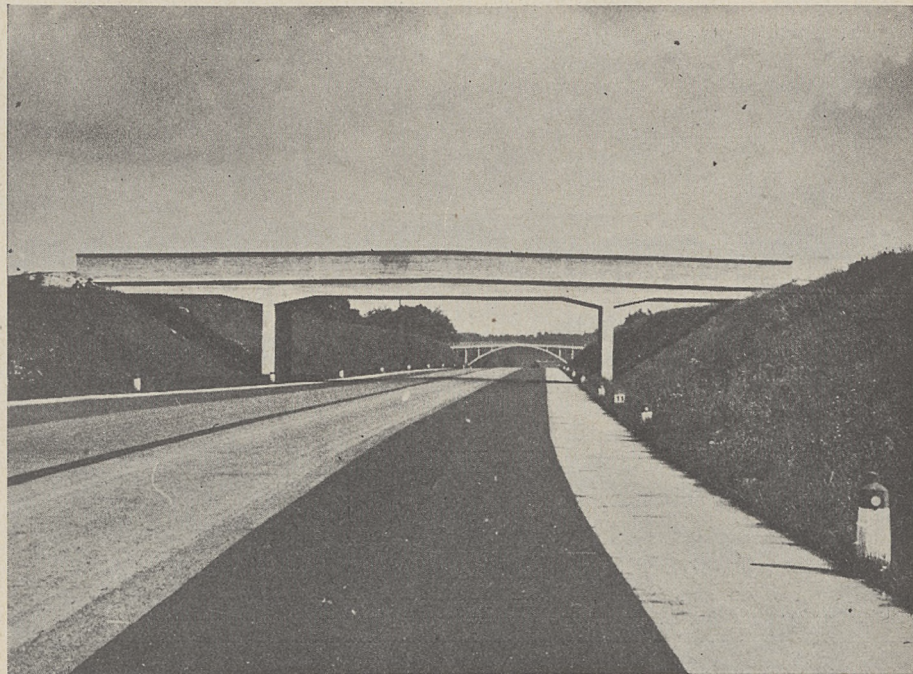
Dreznie, Essen, Frankfurtie n/Menem, Kolonji, Królewcu, Monachjum i Szczecinie. Do pewnej części prac kierownictw, niezależnych pod względem gospodarczym, korzystano za zwrotem kosztów własnych z personelu oraz urzędów Kolei Państwowych. Mimo krótkiego czasu udało się wykonać do końca roku 1933 kompletne studia i projekty budowy dla 60 km. drogi oraz rozpocząć budowę linii, znajdujących się przeważnie w obrębie głównych kierownictw budowlanych Frankfurtu n/Menem i Monachjum.

Na budowie starano się, o ile możliwości, nie korzystać z pomocniczych środków mechanicznych, a to w celu zatrudnienia jaknajwiększej ilości ludzi.

W roku 1933 wykonano ogółem robót za 15 milionów marek niem., przyczem przedsiębiorcy wykazali 117.000 dni roboczych. Z personelu własnego w części zapożyczonego od Kolei Państwowych, zatrudniało przedsiębiorstwo w r. 1933—282 urzędników, 263 pracowników stałych oraz 442 pracowników dnieńkowych.

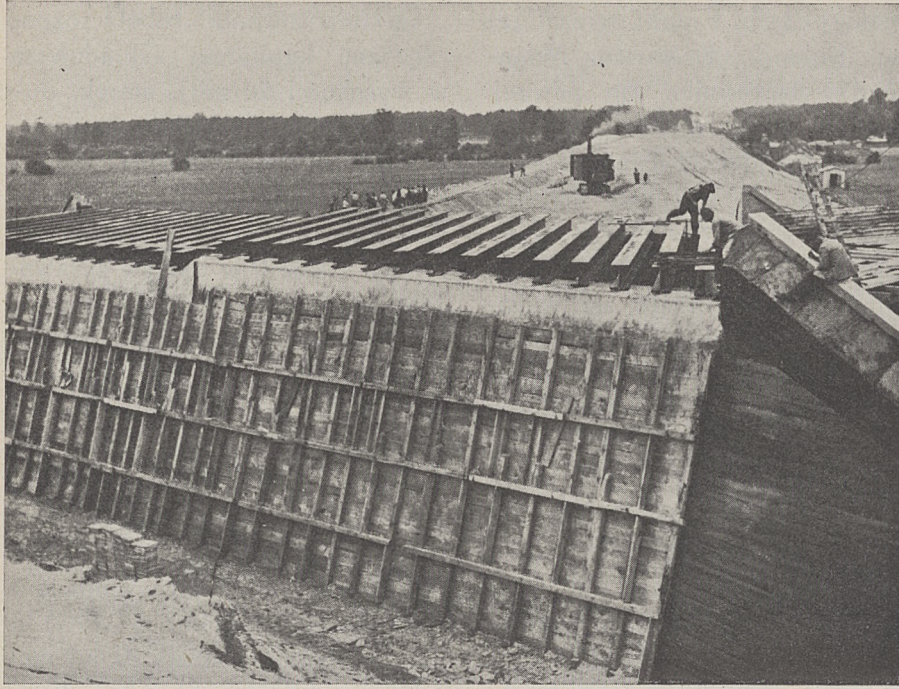
Do finansowania robót rozporządzano kapitałem zakładowym w wysokości 50 milj. marek, dostarczonemu przez Koleje Państwowe. Prócz tego zawarto porozumienie z Wirtembergią co do udzielenia krótkoterminowej pożyczki, z której w okresie sprawozdawczym jeszcze nie skorzystano.

Zamknięcie rachunków przedsiębiorstwa za rok 1933 nie zawiera jeszcze pozycji związanych z eksploatacją dróg. Konto kapitału wykazuje wydatki w wysokości 7.780.153 mar., z których na nabyte grunty przypada 917.879 marek, objekty na skrzyżowaniach z istniejącymi drogami — 499.138 mar., przepusty i mosty 82.467 marek, urządzenia specjalne 6.302 mar., koszty administracyjne 1.656.199 mar., różne 1982 mar. Znaczna stosunkowo wysokość kosztów administracyjnych 1,656 tys. marek tłumaczy się tem, że w roku ubiegłym musiano utworzyć cały szereg głównych kierownictw budowlanych wraz z należącymi do nich oddziałami, co pociągnęło za sobą konieczność znacznych jednorazowych wydatków.



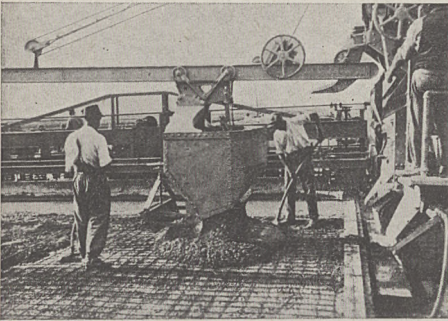
Autostrada Kolonja—Düsseldorf na odcinku Opladen—Düsseldorf.

(Presse-Bild-Zentrale)



(Scherl)

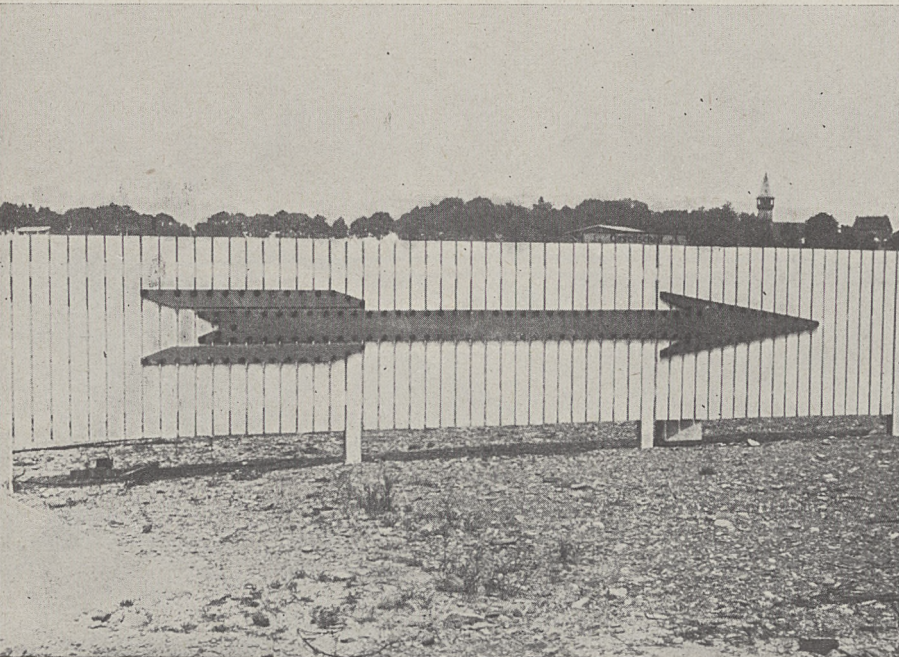
Budowa autostrady Berlin—Szczecin w pobliżu kanału Finow.



Roboty nad budowę są prowadzone w roku bieżącym jaknajintensywniej. Jeszcze przed ukończeniem sprawozdania utworzono dalszych pięć kierownictw głów-

(Scherl)

Betonowanie autostrady Monachjum—Granica.



(Presse-Bild-Zentrale)

Samoświecący kierunkowskaz na autostradzie Kolonja—Düsseldorf.

nych: w Halli (nad Saalą), Hano-
werze, Kessel, Norymberdze i w
Stuttgardzie. W ten sposób dano
możność niezwłocznego przystą-
pienia do budowy tych odcinków,
których projekty uzna inspektor
generalny za zakończone.

W maju 1934 r. wartość robót
wykonanych sięgała 80 milionów
marek, przyczem na terenach budo-
wy znajdowało w tym czasie zaję-
cie około 25.000 robotników. Obec-
nie intensywność prac jeszcze
wzrosła. Niezbędne do finansowa-
nia budowy środki zapewnione już



(Presse-Bild-Zentrale)

Samoświecący słup przydrożny na autostradzie
Kolonja—Düsseldorf.

są dzięki specjalnej umowie z
Bankiem Rzeszy.

Powzięcie i niezwłoczne prze-
prowadzenie tak śmiałego planu
zmusza i nas, jako bezpośrednich
sąsiadów, do równie odważnych
pociągnięć w dziedzinie drogowej.

Polscy uczestnicy VII Między-
narodowego Kongresu Drogowego,
który odbył się w pierwszych
dniach września roku bież. w Mo-
nachjum, mieli sposobność zapo-
znania się na miejscu ze stanem
robót przy budowie tych wielkich
dróg samochodowych.

Inż. Ryszard Minchejmer.

OGÓLNOPOLSKI ZJAZD GWIAZDZI- STY DO STOLICY

15 WRZEŚNIA 1934 ROKU.

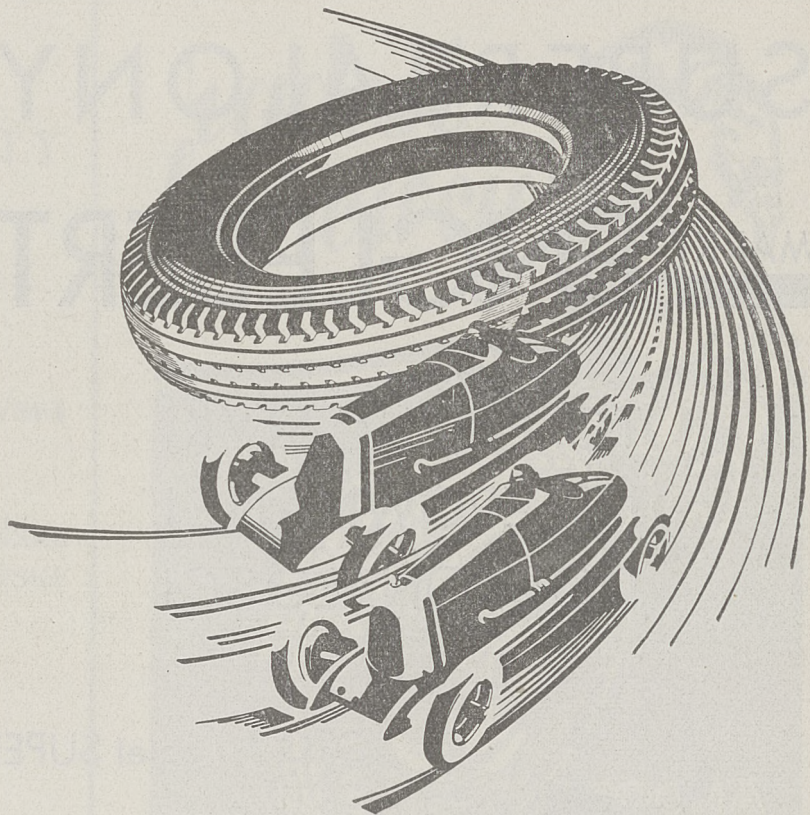
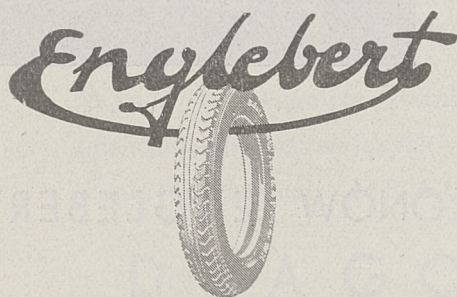
Jerzy ŻOCHOWSKI

1-e miejsce w kategorii SPORTOWEJ
(1260 km ze średnią szybkością **73 km/godz.**)

Jan MARJAŃSKI

1-e miejsce w kategorii TURYSTYCZNEJ

OBAJ NA OPONACH



Światowe sukcesy opon ENGLEBERT w roku 1934-ym

				Średnia szybkość w KM.	
25.2.34	WYŚCIG W ZAKOPANEM	1-e	miejsce	HOŁUJ na Bugatti	
2.4.34	GRAND PRIX MONACO	1-e	"	MOLL na Alfa-Romeo	90,202/godz.
		2-e	"	CHIRON "	
22.4.34	REKORD ŚWIATA (MOTO)	1-e	"	MILHOUX na F. N. 500 cm.	224,019/godz.
14.5.34	GRAND PRIX FIINLANDJI	1-e	"	BJORNSTAD na Alfa-Romeo	
		3-e	"	EBB na Mercedesie	
20.5.34	GRAND PRIX MAROCCA	1-e	"	CHIRON na Alfa-Romeo	130,512/godz.
		2-e	"	ETANCELIN na Maserati	
		3-e	"	LEHOUX na Alfa-Romeo	
		5-e	"	COMOTTI na Alfa-Romeo	
27.5.34	WYŚCIG NA WZNIESIENIU AVUS	1-e	"	MOLL na Alfa-Romeo	205,000/godz.
		2-e	"	VARZI na Alfa-Romeo	201,200/godz.
3.6.34	GRAND PRIX MONTREAUX	1-e	"	TROSSI na Alfa-Romeo	101,040/godz.
		2-e	"	ETANCELIN na Maserati	
		3-e	"	VARZI na Alfa Romeo	
10.6.34	NARODOWY CHAMPIONAT MOTOCYKLOWY	1-e	"	DEMEUTER na F. N.	140,816/godz.
17.6.34	"24 GODZIN JAZDY W MANS"	1-e	"	ETANCELIN-CHINETTI na Alfa-Romeo ze średnią szyb. 120/godz. Razem 2.886 Km. BEZ ZMIANY OPON	
1.7.34	GRAND PRIX FRANCJI	1-e	"	CHIRON na Alfa-Romeo	136,881/ % kg.
		2-e	"	VARZI na Alfa-Romeo	
		3-e	"	MOLL-TROSSI na Alfa-Romeo	
8.7.34	"10 GODZIN" PO BELGJI	1-e	"	DESIVIGNE na Bugatti kat. do 3 ltr.	
		1-e	"	BREYER na Fiat kat. 1100 cm.	
22.7.34	GRAND PRIX DIEPPE	1-e	"	ETANCELIN na Maserati	120,954/godz.
19.8.34	GRAND PRIX NICEI	1-e	"	VARZI na Alfa-Romeo	105,772/godz.
		2-e	"	ETANCELIN na Maserati	
		3-e	"	TROSSI na Alfa-Romeo	
26.8.34	GRAND PRIX COMMINGES	1-e	"	COMOTTI na Alfa-Romeo	150,234/godz.
				(385 Km BEZ ZMIANY OPON)	

WSZYSTKIE TE ZWYCIĘSTWA POTWIERDZAJĄ, ŻE PNEUMATYKI MARKI

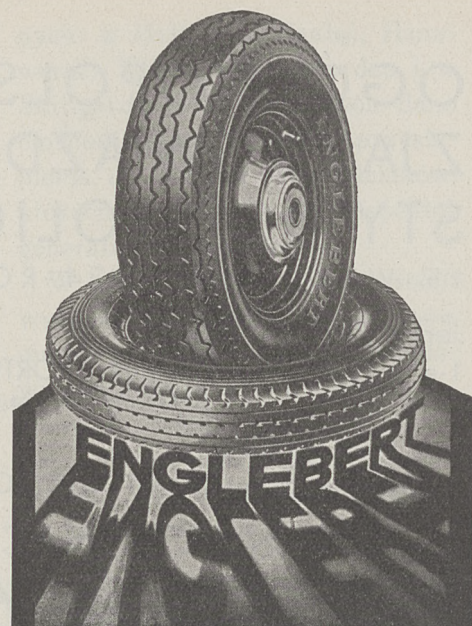
„ENGLEBERT“

SĄ BEZ KONKURENCJI!

SUPERBALONY

MARKI ENGLEBERT

TO PNEUMATYKI
NIEZRÓWNANEJ
DOSKONAŁOŚCI



OTO 10 zalet SUPERBALONÓW „ENGLEBERT”

1. Nie znają złych dróg...
2. Eliminują „zarzucanie” wozu...
3. Zmniejszają o 10% zużycie benzyny...
4. Przeciwdziałają skrzypieniu karoserji i oszczędzają samochód...
5. Ułatwiają kierowanie wozem i usuwają przemęczenie kierowcy...
6. Przedłużają „egzystencję” samochodu...
7. Zwiększają średnią szybkość jazdy, oraz przebyty kilometrów...
8. Ułatwiają hamowanie samochodu...
9. Usuwają niebezpieczeństwa wynikające przy pęknięciu opony...
10. Są znacznie wytrzymalsze w użyciu od innych pneumatyków...

Łatwość zastąpienia dotychczasowego ogumienia SUPERBALONAMI (przeważnie bez zmiany kół, w rzadkich zaś wypadkach z niekosztowną zmianą tych ostatnich) powinna skłonić każdego do zainteresowania się temi nowymi pneumatykami

SZCZEGÓŁOWE INFORMACJE NA KAŻDE ŻĄDANIE UDZIELA:

POLSKA SP. AKC.
WYR. GUMOWYCH

WARSZAWA, ul. KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE Nr. 5

Englebert

OGÓLNOPOLSKI ZJAZD GWIAZDZISTY DO STOLICY

w dniu 16 września 1934 r.

W kategorii sportowej

zajął I miejsce p. Jerzy ŻOCHOWSKI

W kategorii turystycznej

zajął I miejsce p. Jan MARJAŃSKI
„ III „ p. DZIERLIŃSKI

Wyniki te osiągnięte zostały na samochodach używających mieszanki trójdzielnej „D R A G O“

D R A G O

najlepsze i najoszczędniejsze paliwo samochodowe

Zarząd: Warszawa, Zórawia 3 tel. 550-20
Oddziały i stacje na prowincji

Radosć kierowcy



KRONIKA PRZEMYSŁOWO-HANDLOWA

Z ustawodawstwa samochodowego włoskiego. Komitet Ministrów zaakceptował projekt rozporządzenia, na mocy którego wszystkie samochody ciężarowe, budowane we Włoszech, mają w przyszłości mieć obowiązkowo kierownicę po prawej stronie; konstruktorom samochodów osobowych pozostawiono w tym kierunku swobodę.

Nawiasem mówiąc dotychczas tylko dwa państwa wydały w tej sprawie ustawy: Stany Zjednoczone, gdzie samochody muszą mieć obowiązkowo kierownicę po lewej stronie (pojazdy trzymają się prawej strony drogi), oraz Wielka Brytania, gdzie obowiązuje kiero-

wnica po prawej stronie, zaś jazdy trzymają się lewej strony.

Zakaz używania sygnałów akustycznych w nocy. Władze miejskie całego szeregu miast włoskich wydały rozporządzenia, na mocy których w godzinach pomiędzy 23-ą i 6-ą samochodom, kursującym w obrębie miasta, niewolno jest używać żadnego sygnału akustycznego, winny natomiast zwalniać biegu tam, gdzie tego zachodzi potrzeba.

Dziwactwa amerykańskie.

W Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej istnieje tyle rozmaitych ustawodawstw samocho-

wych, ile jest stanów skonfederowanych, a więc powyżej 40. Niektóre rządy stanowe nie wymagają egzaminu od kandydata na kierowcę, ale nie wydają pozwolenia zanim jakkolwiek zaprzyjaźniona z kandydatem osoba nie potwierdzi piśmiennie, że kandydat umie prowadzić samochód i że gotowa jest ponosić wspólnie z kandydatem wszelkie przypadające na niego w przyszłości grzywny, odszkodowania i t. p.

Inne rządy stanowe, naprzykład New York i New Jersey, żądają poddania się egzaminowi, przeprowadzanemu tak surowo, jak w żadnym z krajów europejskich.

WYKAZ
ilości pojazdów mechanicznych (cywilnych) na dzień 1.VII.1934 roku.

Nr. porządkowy	1 Województwo	2 Liczba mieszkańców na 1.1.1934	3 Ilość samochodów					8 Ilość motocykli	9 Ilość innych pojazdów mechanicznych	10 Ogólna ilość pojazdów mechanicznych	11 Półroczny przyrost, względnie ubytek, (w %) ogólnej ilości pojazdów mechanicznych w stosunku do ilości z dnia 1.1.1934 r.	12 Liczba mieszkańców przypadająca na jeden pojazd mechaniczny	U w a g i
			osobowych	dorożek	autobusów	ciężarowych	ogólna						
1	Białostockie . . .	1 680.000	202	77	94	116	489	212	25	726	- 4,6	2.310	1. Do ilości innych pojazdów mechan. (kol. 9) zaliczono cysterny, pożarnicze transportowe, sikawki, traktory i t. p. 1. Półroczny procentowy przyrost wzgl. ubytek według poszczególnych rodzajów pojazdów mechanicznych w stosunku do ilości z dnia 1.1.1934 r. a) osobowe przyrost 4,3% b) dorożki ubytek . . 2,1% c) autobusy ubytek . 23,0% d) ciężarowe ubytek 6,1% e) motocykle przyrost 2,7% f) inne przyrost . . 11,4% Liczbę mieszkańców przyjęto według stanu na dzień 1.1.1934 r. — Wiadomości Statystyczne Nr. 10 z d. 5.IV.1934 r.
2	Kieleckie	3.020.000	920	134	127	250	1.431	405	32	1.868	- 14,9	1.620	
3	Krakowskie	2.360.000	944	259	111	352	1.666	589	63	2.318	- 11,5	1.020	
4	Lubelskie	2.540.000	378	61	95	90	624	158	25	807	- 8,3	3.150	
5	Lwowskie	3.210.000	901	398	70	205	1.574	519	62	2.155	- 4,2	1.490	
6	Łódzkie	2.700.000	976	405	290	433	2.104	585	87	2.776	- 3,3	970	
7	Nowogródzkie . . .	1.090 000	114	30	39	26	209	68	11	288	+ 25,8	3.780	
8	Poleskie	1.170.000	100	15	19	23	157	63	12	232	+ 7,9	5.040	
9	Pomorskie	1.120.000	1.312	321	98	680	2.411	934	37	3.382	+ 13,3	330	
10	Poznańskie	2.170.000	2.566	607	169	686	4.028	1.303	112	5.443	- 0,2	400	
11	Śląskie	1.330.000	1.672	139	95	647	2.553	1.387	103	4.043	+ 0,6	330	
12	Stanisławowskie . .	1.520.000	178	86	20	32	316	103	14	433	+ 18,3	3.510	
13	Tarnopolskie	1.640.000	128	17	4	19	168	72	5	245	+ 15,6	6.690	
14	Warszawskie	2.600.000	852	119	167	313	1.451	465	57	1.973	- 3,6	1.320	
14 _a	M. st. Warszawa . .	1.210 000	2.602	2.082	143	1.187	6.014	1.406	267	7.687	+ 5,0	155	
15	Wileńskie	1.320.000	157	58	63	53	331	173	9	513	+ 1,4	2.570	
16	Wołyńskie	2.150.000	149	27	59	20	255	104	10	369	+ 0,5	5.830	
	Razem	32.830.000	14.151	4.835	1.663	5.132	25.781	8.546	931	35.258	0	930	

E g z a m i n o w a n i e k i e r o w c ó w w A n g l j i

Jednym z niewielu krajów, gdzie dotąd nie poddawano egzaminowi kandydatów na kierowców samochodowych, była Anglja. Jednakże coraz bardziej rosnąca ilość wypadków samochodowych doprowadziła do tego, że konserwatywni Anglicy zdecydowali się na wprowadzenie obowiązkowych egzaminów dla wszystkich kierowców.

Porównawcze cyfry śmiertelnych wypadków samochodowych we Francji i w Anglji przedstawiają się, jak następuje:

rok 1929 Francja 3.717 Anglja 6.696
 „ 1930 Francja 4.061 Anglja 7.305
 „ 1931 Francja 4.121 Anglja 6.691
 „ 1932 Francja 4.260 Anglja 7.048
 „ 1933 Francja 4.136 Anglja 7.200

Znaczenie tych cyfr jeszcze bardziej się uwydatnia, jeśli zważyć, że w roku 1932 we Francji było zarejestrowanych samochodów 1.731.885, czyli jeden samochód przypadał na 24 mieszkańców, w Anglji było zarejestrowanych 1.633.121 samochodów, czyli jeden samochód na 27 mieszkańców. W roku 1933 cyfry te przedstawiają się następująco: Francja 1.855.174, czyli jeden samochód na 22 mieszkańców i Anglja 1.701.076 czyli jeden samochód na 26 mieszkańców.

Otóż poczynając od 1 kwietnia 1934 roku wszelki kandydat na kierowcę musi starać się o tymczasowe pozwolenie, które upoważnia go do uczenia się prowadzenia samocho-

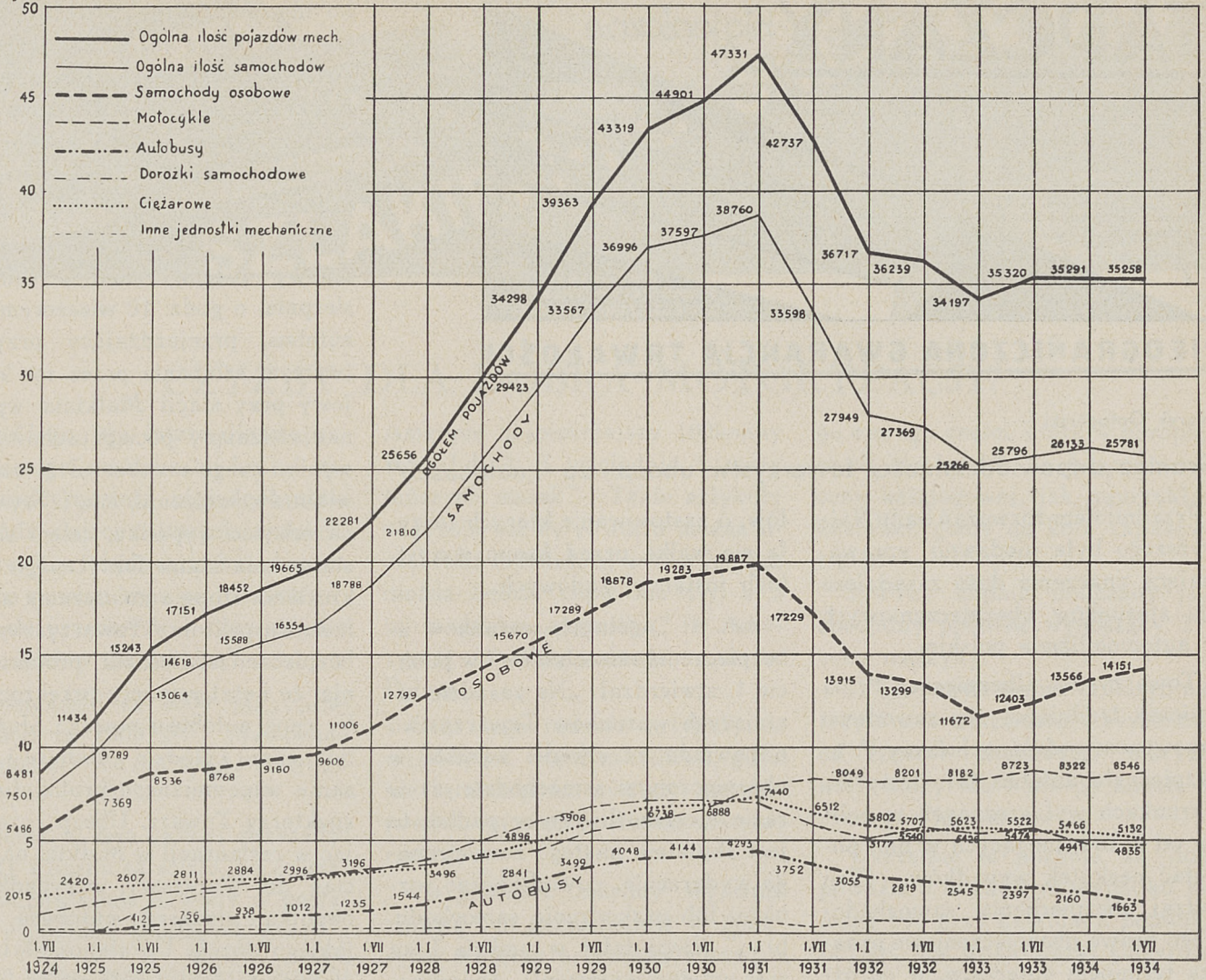
du na drogach publicznych, i pozwala mu potem stanąć do egzaminu na otrzymanie ostatecznego pozwolenia.

Egzamin musi być powtarzany, jeżeli kierowca został zasądzony na karę za „nieogłędne i niebezpieczne” prowadzenie, przyczem prawo nie daje żadnych wyraźnych określeń tych pojęć.

Mało tego, że w Anglji zaprowadzono egzaminy kierowców, ale powrócono tam do powszechnie zarzuconego ograniczania szybkości ruchu wszelkich pojazdów mechanicznych w miejscowościach zabudowanych („built up”). Szybkość ta nie powinna przekraczać 30 mil (48 kilometrów) na godzinę.

WYKRES ILOSCI POJAZDÓW MECHANICZNYCH W POLSCE

tysiący sztuk



Jeden pojazd mechan. przypadał:

1.VII-1924	na 3168 mieszkańców
1.I -1925	„ 2350
1.VII- „	„ 1763
1.I -1926	„ 1566
1.VII- „	„ 1456
1.I -1927	„ 1387
1.VII- „	„ 1241
1.I -1928	„ 1174
1.VII- „	„ —
1.I -1929	„ 889
1.VII- „	„ 775
1.I -1930	„ 714
1.VII- „	„ 689
1.I -1931	„ 658
1.VII- „	„ 734
1.I -1932	„ 875
1.VII- „	„ 892
1.I -1933	„ 955
1.VII- „	„ 924
1.I -1934	„ 930
1.VII- „	„ 930

Budżet drogowy we Francji.

Na rok 1934 wydatki związane z utrzymaniem, naprawą i budową dróg wszelkiego rodzaju we Francji obejmują w wydatkach 1.238.210.005 franków, gdy w roku 1933 wynosiły 1.180.277.450 frnków. Z tej sumy na kredyty Ministerstwa Robót Publicznych, rządzącego drogami państwowymi, przypada 973.225.000 fr. (w r. 1933 — 873.321.000 fr.). Największe pozycje stanowią: utrzymanie i naprawa dróg i mostów — 742.794.000 fr. (w r. 1933—625.400.000 fr.), oraz płace służby drogowej i świadczenia dla niej — 154.000.000 fr. (w r. 1933 — 161.000.000 fr.). Na usuwanie i poprawę warunków na przejazdach kolejowych w pozio-

mie drogi wyznaczono 12.000.000 fr. (w r. 1933 — tylko 1.800.000 fr.). Na utrzymanie jezdni w obrębie miasta Paryża państwo daje 11.820.000 fr. (taka sama suma w r. 1933).

Na budżet Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, obejmujący subwencje dla departamentów na utrzymanie wszystkich rodzajów dróg samorządowych, przypada w roku bieżącym suma 103.904.000 fr. (w r. 1933 — 152.904.000 fr.).

Należy zaznaczyć, że dochody skarbu francuskiego związane z automobilizmem przyniosą według obliczeń na rok bieżący ogółem 4.970.800.200 fr. a w roku 1933 przyniosły 4.590.104.200 fr.

TAPCZANY higieniczne

FABRYKA „ASEPTA” OKOPOWA 61

dojazd tramwajami: 8, 1 lub Z
telefon 11•85-79

NOWOCZESNE KONSTRUKCJE

NAJTAŃSZE CENY



z AUTOMATEM
PODNOŚCĄCYM WIEKO
DO UMIESZCZENIA POŚCIELI

NIEOGRANICZONA GWARANCJA TRWAŁOŚCI

Henryk Gołogórski

Granice odpowiedzialności towarzystw ubez. za „autocasco“

Przedmiotem rozważań Sądu Najwyższego była niedawno sprawa, mająca znaczenie dość zasadnicze dla stosunków ubezpieczeniowych w automobilizmie polskim.

Towarzystwo Ubezpieczeń P. na wniosek trudniącej się zawodowo przewozem podróżnych firmy V. ubezpieczyło autobus tej firmy na warunkach wyłuszczonej w polisie od szkód, mogących w nim powstać wskutek wypadków. (Ten rodzaj ubezpieczenia samochodowego prawo ubezpieczeniowe oznacza terminem *autocasco*, w odróżnieniu od pozostałych rodzajów ubezpieczenia samochodu, polegających na ubezpieczeniu *właściciela samochodu od odpowiedzialności cywilnej* oraz na ubezpieczeniu *kierowców i pasażerów od następstw wypadków*). Powyższa umowa ubezpieczeniowa między firmą V., a Towarzystwem Ubezpieczeń P. zawarta została na okres jednoroczny z tym, że umowa w braku pisemnego wypowiedzenia przez jednego z kontrahentów na dwa miesiące przed terminem upływu ubezpieczenia, przedłuża się każdorazowo na przeciąg jednego dalszego roku. Suma, na jaką samochód ubezpieczono, wyniosła 37.000 złotych.

Zpśród licznych warunków polisowych wypadnie nam tu bliżej zapoznać się z treścią paru artyku-

łów, o zastosowanie których toczyła się walka przed forum wszystkich instancji sądowych.

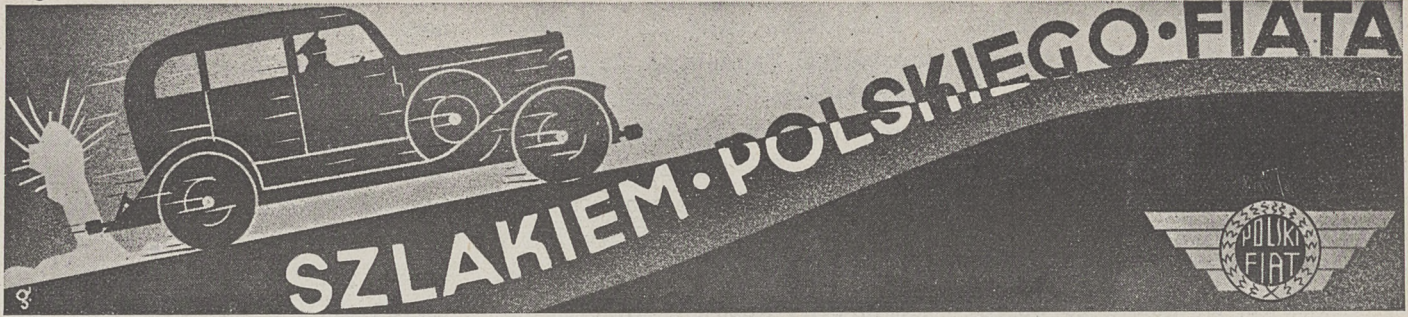
Art. 1. „ogólnych warunków ubezpieczenia samochodów” w punkcie 1. stwierdzał: „Na zasadzie niniejszych warunków Towarzystwo odpowiada za szkodę, wynikłą w ubezpieczonym samochodzie: a) w razie nieszczęśliwego wypadku, to jest skutkiem nagłego zewnętrznego wydarzenia, powodującego rozbicie, lub uszkodzenie samochodu, b)....”. Nieco dalej, w punkcie 3 ten sam artykuł wyjaśniał: „Świadczenia Towarzystwa polegają na zwrocie kosztów naprawy, wzgl. w razie zupełnego zniszczenia na wypłaceniu odszkodowania w wysokości wartości ubezpieczonego samochodu”. Art. 3. warunków polisowych w punkcie „f” stwierdzał: „Towarzystwo nie odpowiada za szkody, które ubezpieczający spowodował rozmyślnie lub z karygodnego niedbalstwa, lub które powstały z winy szofera, nie posiadającego urzędowego pozwolenia na jazdę, o ile ubezpieczający o tem wiedział lub wiedzieć musiał. (Zastrzeżenie to stało się potem osią całego procesu). Wreszcie mocą art. 10. „warunków szczególnych” ubezpieczenia samochodów zmieniono wyżej przytoczony punkt „f” art. 3: w tym kierunku, że, ze względu na specjalne ryzy-

ko ubezpieczonego obiektu (autobus, codzienna jazda) uzależniono świadczenia Towarzystwa z tytułu *autocasco* — od posiadania prawa jazdy przez szofera, każdorazowo określonego z imienia i nazwiska.

W kilka miesięcy po zawarciu umowy ubezpieczenia, w dniu 2 sierpnia, o godz. 10 wieczorem, na autobus, przejeżdżający przy otwartym szlabanie przez tor kolejowy przy stacji Małkinia wpadł nadjeżdżający pociąg osobowy, w wyniku czego autobus uległ całkowitemu zniszczeniu, tak, iż wysłani na miejsce wypadku, celem skostatowania stanu faktycznego i określenia stopnia zniszczenia autobusu, inspektorzy Towarzystwa Ubezpieczeń stwierdzili protokularnie, że koszt remontu przekroczyłby cenę autobusu nowego. Już po dokonaniu oględzin autobusu i spisaniu wspomnianego protokołu inspektorzy Towarz. Ubezp., czekając w restauracji w Małkini na pociąg do Warszawy, przypadkiem napotkali służącego autobusu, niejakiego Józefa U., nieposiadającego prawa jazdy i pełniącego funkcje pomocnika szofera autobusu. Z relacji jego wynikało, że jechał on w rozbitym autobusie i że w momencie wypadku on siedział przy kierownicy, a to wskutek tego, iż niezadługo przed wypadkiem, szofer Karol G., który kierował samochodem, kazał mu zamienić go i usiąść przy kierownicy.

Gdy w pewien czas po wypadku firma V. zwróciła się do Towarz. Ubezp. P. z żądaniem wypłaty sumy ubezpieczenia, Towarz. Ubezp. odmówiło wypłaty odszkodowania, wobec protokularnego stwierdzenia, że autobus w chwili wypadku prowadziła osoba nieposiadająca prawa jazdy i że zatem nie zastosowano się do wymogów art. 3 p. „f” warunków ogólnych i art. 10 warunków szczególnych.

(dalszy ciąg nastąpi).



CZYŻBY DLA DOBRA MOTORYZACJI?

Każdego, kto interesuje się zagadnieniem motoryzacji kraju, zastanowić musiała niejednokrotnie powódź najrozmaitszych notatek, a nawet artykułów, które ukazują się co pewien czas w różnych organach prasowych i dotyczą cen samochodów „za granicą”.

„Samochód za 2000 zł.”, „Samochód za 1500 zł.”, „Samochód za 1000 zł.” — oto tytuły tych notatek.

Niema w tem żadnej przesady: tytuły i liczby są ścisłe, na co mamy odpowiednie dowody w postaci wycinków z niektórych gazet.

Co mają tego rodzaju notatki na celu? — nie wiemy, orjentujemy się jedynie w ich rezultatach: szerzą zamęt w opinii i zniechęcają szerszy ogół do ewentualnego nabycia samochodów.

Możliwe, że niejeden z czytelników przeczytawszy tego rodzaju notatkę, powie sobie: za 1000 złotych samochód — może to i przesada, ale za 2000 zł. lub za 3000 zł. — to już bardziej prawdopodobne, bo „wiadomo przecież, że tylko w Polsce samochody są takie drogie, że Polska to kraj najdroższych samochodów w świecie”. W ten sposób zaczyna sobie rozumować przeciętny czytelnik i wpada mu wówczas do ręki nie krótka notatka, lecz „fachowy” artykuł, naszpikowany tabelkami statystycznymi i t. d. „Za cenę jednego samochodu w Polsce można kupić w

Ameryce najpiękniejszy 100konny wóz, lub 2, 3 względnie 4 wozy tańszych marek”. Takie artykuły w prasie już były. Jutro można oczekiwać artykułów, w których już można będzie kupić nie 4-y, a 5 lub 6 wozów „za granicą” (w Ameryce!) za cenę jednego wozu w Polsce...

Otóż tego rodzaju artykuły uważamy za wręcz szkodliwe, gdyż szerzą zamęt i... niestety nie odpowiadają rzeczywistości stanowi rzeczy.

Po pierwsze musimy wyjaśnić sprawę cen samochodów w Ameryce. Autorzy artykułów pisząc o cenach samochodów w Ameryce, nie tylko nie uwzględniają specjalnych warunków amerykańskiego rynku samochodowego, ale w dodatku, opierają się na zupełnie mylnych pozycjach cen zamieszczanych w ogłoszeniach lub katalogach.

Autorzy tych „rewelacyjnych” danych o cenach samochodów w Ameryce nie wiedzą (lub może nie chcą wiedzieć!), że ceny w katalogach amerykańskich nie są cenami, po których klient może ten samochód nabyć, gdyż:

1) ceny są podawane nie tylko loco fabryka, ale podane są jednocześnie bez tak zwanych kosztów ekspedycyjnych, które wynoszą np. przy najtańszej nawet klasie wozów, powyżej 20 dolarów.

2) Ceny są podawane bez całe-

go szeregu części, które w europejskich stosunkach są włączane do ceny katalogowej, jak na przykład zderzaki, gumy na koła zapasowe i t. p.

3) Przy kupnie doliczany jest specjalny podatek wynoszący 3% ceny maszyny.

4) Do ceny również doliczyć należy koszt transportu (niezależnie od kosztów ekspedycji fabrycznej), który dla każdego miasta w Ameryce jest inny.

Wszystkie te pozycje są dość poważne i w żadnym wypadku nie mogą być przy kalkulacji pominięte. Np. dla wozu marki Chevrolet

Czy korzystasz już?...

...ze wspaniałej stacji obsługi
POLSKIEGO FIATA
na Placu Marszałka Piłsudskiego w Warszawie.

kupionego w New-Yorku wynoszą (dla tamtejszego klienta) przeszło 20% ceny katalogowej wozu. A pomiędzy New-Yorkiem i Warszawą cena wozu, niezależnie już od stawek celnych, „narośnie” jeszcze dość poważnie. Dojdą tu dodatkowe koszty transportu i koszty handlowe, związane ze sprzedażą, które przy ograniczonym rynku w Polsce, muszą być niepomniernie wysokie dla każdej firmy samochodowej.

Wobec powyższego zainteresujemy się cenami wozów w państwach Europy Zachodniej.

I widzimy wówczas, że sprawa naszych cen nie przedstawia się bynajmniej tak tragicznie jakby to chcieli widzieć niektórzy autorzy artykułów i notatek o samochodach po... 1000 zł.!

Przejdźmy teraz do stosunków krajowych. Pamiętając, że produkcja krajowa wypuszcza obecnie wozy osobowe zasadniczo dwóch kategorii, to znaczy popularne Polskie Fiaty 508 w cenie ca. 7200 zł. i droższe Polskie Fiaty 518 w cenie ca. 13.900 zł., przekonamy się, że ceny wozów w obu tych klasach nie odbiegają daleko od cen analogicznych wozów we Francji, Anglii, Belgii i t. p.

dający (jako kategoria) polskiej W państwach tych wóz odpowiadający 508-ce, kosztuje od 6570 do 6840. Odnosnie wozów odpowiadających kategorii polskiej 518-ki, ceny wahają się od 11.190 zł. do 22.685 zł.

Nie jest naszym zadaniem wyszczególnianie cen poszczególnych wozów w obu klasach, gdyby jednak czytelnik interesował się ce-

nami poszczególnych wozów w tych kilku krajach, to możemy dla przykładu podać dokładnie, iż na przykład Dodge we Francji kosztuje zł. 20.240, Studebaker w Hiszpanji 17.605 zł., Chrysler w Niemczech 22.545 zł., Buick w Anglii 17.980 zł., Hupmobile we Francji 19.145 zł. i t. d., Chevrolet we Francji 13.925 zł. i t. d.

A mimo to nikt tam nie bije na alarm, że ceny są zbyt wysokie i nie znajdujemy w tamtejszych dziennikach alarmujących artykułów, że „za granicą” są wozy po... 1000 zł.!

Warto się nad tem zastanowić! Czy alarmując opinię publiczną „rewelacyjnymi” cenami samochodów zagranicą oddajemy dobrą przysługę motoryzacji kraju?

Obawiamy się, że nie!

NOWE SUKCESY FIATA ZAGRANICĄ

W XV Międzynarodowym szampionacie wytrzymałości samochodów, rozegranym w dniach 23—26 sierpnia na dystansie jednoetapowym Leodjum — Rzym — Leodjum, 3720 km., Fiat-Balilla pp. J. Marchal'a i H. Humbolt'a (Chaumont — Francja), osiągnęła średnią szybkość 47 km. w ciągu 79 godzin 40', przebiegając przez 5 państw i przez górzysty, trudny teren alpejski. Dowodem trudnych warunków szampionatu był fakt, że przy 46 wozach, które zapisały się i 38, które rozpoczęły udział w zawodach, zaledwie 20

wozów wytrzymało tę długą i ciężką próbę. Godzi się zaznaczyć, że wóz Fiat Balilla pp. Marchal'a i H. Humbolt'a był konstrukcji francuskiej na podstawie licencji Fiata i miał już za sobą przebyte 31.000 km. nie podlegając żadnemu remontowi i przeróbkom. Ciekawie wypadła również t. zw. próba „5 litrów”. Z tą minimalną ilością benzyny wóz „Balilla”, skonstruowany we Francji na podstawie licencji Fiata, prowadzony przez p. Buisard przebył dystans 98,154 km., zdobywając I-e miejsce w kategorii najniższej. Drugie

miejsce zajął samochód p. Baumard również Fiat-Balilla przebywając dystans 92,597 km. Regulamin konkursu przewidywał: obsadę wozu z 2 osób oraz średnią szybkość powyżej 45 km. na godzinę. Mimo, że znana jest powszechnie duża ekonomiczność 508-ek Fiata, wyniki osiągnięte w tej próbie należy zaliczyć do wspaniałych. Okazuje się, że 7 litrów na 100 km., o których stale czyta się w artykułach i ogłoszeniach firmy Fiat są liczone z dużym nadatkiem!

.....OSZCZĘDNY I NIEZAWODNY —

— JAK POLSKI FIAT 508 —

H. i M. Stankiewiczowie.

508-ką NA WSCHÓD!

VI.

Następnego dnia odbyliśmy w towarzystwie kapłana Domu Polskiego, niestrudzonego propagatora Ziemi Świętej wśród turystów polskich, wycieczkę do Jerycha i Morza Martwego.

Z górskiej Jerozolimy spadaliśmy ostremi krętymi serpentynami na dół. Mieliśmy się znaleźć wkrótce w niskiej kotlinie Morza Martwego, położonej 390 parę metrów pod poziomem morza. Na przestrzeni



Wielki banan w Tabgha nad jeziorem Genezareth.

33 klm. spadliśmy wdół o 1200 metrów! Nie trudno sobie wyobrazić, jak ostrym jest ten zjazd. Ogarniał nas typowy, właściwy niskim kotlinom duszny, parny zar. W pewnej chwili napotkaliśmy znak na szosie, wskazujący, że wjeżdża się w strefę położoną pod poziomem morza. Zrobiło się jeszcze parniej. W uszach, naskutek gwałtownej zmiany ciśnienia, zapadła jakby jakaś kłapa, zamraczając słuch. Kłapa ta otworzyła się dopiero w powrotnej drodze.

Dokoła martwota bezpłodna, — zamarty księżycowy krajobraz o wydmuchanej kopulastej powierzchni. Ponuro, niesamowicie, parno. Nad ciemną taflą Morza Martwego, tam, w dole, unosi się od wieków przekleństwo Jehowy. Ongis u stóp błękitnych gór Moabu bawiła się beztrudnie frywolna Sodoma i Gomora.

Rzucone na te miasta bezbożne przekleństwo Jehowy zawisło nad okolicą na zawsze.

Ostry zjazd z Jerozolimy nie wydał się nam jednak tak trudnym, jak sądziliśmy. Po ostatnim gwałtownym zakręcie wjechaliśmy w rozkoszną szmaragdową dolinę jerychońską. Pozostałe kilkanaście kilometrów do *Morza Martwego* — to wspaniała prosta, jak strzała, szosa, na której rozwinęliśmy niebyłą szybkość, doprowadzając ją do 92 klm. Osada arabska w dolinie jerychońskiej, to prawdziwa przepyszna oaza, o niebywale świeżej zieleni. Arabowie tej osady produkują najlepsze w całej Palestynie owoce. Klimat tu jest prawdziwie tropikalny. Jest tu też hotel europejski, w którym turyści chętnie w czasie zimy spędzają kilka dni, korzystając z ciepłego łagodnego powietrza i pysznych potężnych pomarańczy.

Obejrzelśmy bez specjalnego zachwyty martwe głązy, jakie są pozostałością starego Jerycha, kanańczyków. Forteca ta jednak nieco się różniła od współczesnych budowli palestyńskich, bo aż siedem długich dni musiał Jozue trąbić ze swoimi ludźmi pod jej murami, aż wreszcie mury uległy. Niejeden dom w Tel-Awivie od pierwszej trąby jerychońskiej rozwaliby się w puch.



Mycie Polskiego Fiata w jeziorze Genezareth.

Zostawiliśmy martwe głązy archeologom i pomknęliśmy do Morza Martwego. Powietrze stało się kompletnie nieruchome. Morze Martwe nawet w okresie ciszy jest ponure i groźne. A kiedy zimowe ołowiane chmury spadną tuż, tuż nisko, a nurty jego wzburzy zawierucha — staje się straszmem.

Woda w Morzu Martwym jest w wielkim stopniu słona i wapienna, zawierając równocześnie różne in-

ne składniki, a stosunek procentowy wody wynosi 76. To też Morze to jest istotnie martwym, gdyż żadne stworzenia w jej wnętrzu nie mogą żyć. Gęstość wody jest tego rodzaju, że człowiek nie umiejący pływać może się z łatwością utrzymać na wodzie, a stać w niej jest bardzo trudno. Widzieliśmy takiego odważnego „rodaka”, który, leżąc w wodzie, czytał gazetę.

Ale czas już wracać. Wieczorami tutaj grasuje nieuchwytny Abu Dżilde, bożyszczce Arabów, a utrapienie władz. Urządza napady bezkrwawe, (niedawno przyłapano w jaskini koło Nablus), dzieląc się łupem z biednymi braćmi-muzułmanami.

W drodze powrotnej wzniesienie do Jerozolimy nasz mały Polski Fiat pokonał sprawnie i bez trudności.

*

Po dokonaniu ostatnich przygotowań i serdecznym pożegnaniu w Domu Polskim wyruszyliśmy z naszej „stajni” o godzinie 8.30 rano.

Mieliśmy w dniu tym zrobić trasę Jerozolima — Hajfa — Bejrut razem 344 kilometry.

Droga z *Jerozolimy do Hajfy* jest wspianą makadamizowaną szosą palestyńską. Naogół niezbyt trudna, chociaż w okolicy *Nazaretu* w pobliżu góry *Tabor* wjazd jest bardzo stromy i zakręty bardzo ostre. Tembardziej nieprzyjemne, że ukryte wśród gór. Braliśmy jednak wszystkie wjazdy bez trudności. Jak stwierdziliśmy, najwięcej uwagi należało udzielać samochodom wymijającym i wyskakującym z ukrytych zakrętów. Zwłaszcza jeśli chodzi o wielkie ciężkie kamiony, zajmujące na zakręcie niemal całą szerokość szosy, ograniczonej z jednej strony zwałami górskimi, z drugiej — karkołomną przepaścią. Samochodów w Palestynie jest bardzo dużo, przepisy zaś dla kierowców nie są zbyt surowe, a temperamenty przy kierownicy znajdują swoje ujście.

Jadąc bez pośpiechu i zatrzymując się w miejscach bardziej malowniczych, trafiliśmy do *Hajfy* o godz. 12.30 po przebyciu 170 klm. Napiliśmy się naprędce czarnej kawy po turecku, zostawiliśmy część bagaży w biurze okrętowym i ruszyliśmy dalej. Było tak gorąco, że nie mieliśmy najmniejszej ochoty na posiłek solidniejszy.

Wkrótce po godz. 13-tej wzięliśmy kierunek na *Bejrut*.

Pierwszych 20 parę kilometrów do Acre droga wiedzie przez malaryczną nieciekawą pustynię. Na górzystym cyplu *Ras-en-Nakura* znajduje się stacja graniczna brytyjska i syryjska. Formalności załatwione zostały bardzo szybko, ruch bowiem samochodowy

między obydwoma krajami jest zjawiskiem codziennym. Na terenie Palestyny mieliśmy zwykłą wspaniałą pielęgnowaną bezustannie szosę.

Za granicą syryjską było już znacznie biedniej. Pierwszych 10 kilometrów to była istna plaga, kamienista, pełna wyboi. Wszędzie jednak po drodze nagromadzony był materiał, można zatem sądzić, że już w chwili obecnej droga ta jest naprawiona. Zbliżając się do Bejrutu, wjechaliśmy znowu na piękną asfaltowaną szosę. Kraina tu jest piękna i bardzo żyzna. Zwłaszcza okolice Bejrutu, o wilgotnym bardzo klimacie, odznaczają się bujną i obfitą roślinnością. Zapadł niestety, już zmrok.

Do miasta wjechaliśmy o godz. 18-ej, zupełnie już po ciemku. Trarfililiśmy na najbardziej ożywioną wieczorną godzinę, trudno nam było, nieznaną miastem, manewrować wśród masy rozkrzyczanych rozlatanych samochodów w wąskich i krętych ulicach. Tem więcej, że na wielu ulicach ruch odbywał się tylko w jednym kierunku, a my oczywiście nie mieliśmy o tem pojęcia. W pewnej takiej chwili policjant francuski nakiwał nam mocno głową, robiąc nam, co prawda na wesoło, wymowne ruchy ręką, o charakterze wymówki. Wreszcie jakoś szczęśliwie, po omacku, trafiliśmy na nadbrzeże, gdzie mieszczą się niemal wszystkie hotele. Ulokowaliśmy się w jednym z nich a w pobliżu umieściliśmy samochód.

Następnego dnia, w dn. 17 listopada, oddaliśmy samochód do oddziału Fiata, gdzie szybko, sprawnie i uprzejmie załatwiono nam trzeci kupon. Wieczorem kierownik oddziału inżynier osobiście dokonał wraz z nami próby samochodu. Urządziliśmy w ten sposób krótką wycieczkę w okolice Bejrutu do skał nadmorskich *Grottes des Pigeons*, nieco podobnych w wieczornej poświacie do dumnych *Faraglioni* na *Capri*. Wolne chwile spędziliśmy na zwiedzaniu Bejrutu, który naogół nie jest ciekawy, ale za to bardzo drogi. Wieczorem zjedliśmy prawdziwie francuską kolację w oszklonej sali restauracji, w której letnie mundury oficerów francuskich odbijały żywo od cywilnych strojów przeróżnych typów Lewantu.

W sobotę już o godzinie 7.30 rano ruszyliśmy dalej. Wjazd z Bejrutu na Liban jest istotnie przepiękny. Krajobraz rozległy, pełen świeżości i zieleni. Po kamienistej martwocie Palestyny radował oczy weselem barw i pyszną urodzajnością. Na przestrzeni 34 kilometrów po wyjeździe z Bejrutu wzniesiliśmy się na wysokość 1800 metrów. To też wjazd był bardzo stromy i wiraże nie gorsze od palestyńskich. Zatrzymaliśmy się jednak parę razy na odcinkach równiejszych, zachwyceni cudną panoramą położonego nisko Bejrutu, a za nim szafirowej morskiej dali bez kresu.

L. Kapitaniak

SZYBKOBIEŻNE SILNIKI DIESEL'A

Rozwój szybkobieżnych silników Diesel'a wciąż idzie szybkimi krokami naprzód. Szczególnie w ciągu ostatnich paru lat osiągnięto znaczny postęp w budowie dieseli przystosowanych do pracy w automobiliźmie i lotnictwie. Dotychczasowe, wszechładne stanowisko silnika niskoprężnego (benzynowego) w tych gałęziach techniki zostało mocno podważone, a miejsce jego stopniowo lecz pewnie zajmuje szybkobieżny silnik wysokoprężny. Poniżej podana tablica ilustruje nam w cyfrach postęp w budowie szybkobieżnych dieseli samochodowych.

	Liczba obrotów na min.	Srednia szybkość tłoka	Ciśnienie efektywne	Ciężar silnika na 1 KM
Przeciętne wartości za rok 1930	1200	7,2 m/sek	5,25 atm	12,5 kg
Przeciętne wartości za rok 1933	1900	8,8 m/sek	5,75 atm	6,8 kg
Wzrost w procentach	58	23	9,5	45

Na szczególną uwagę zasługuje tu gwałtowny wzrost szybkości obrotowej, ostatnich modeli dieseli. Jeszcze trzy lata temu 1200 obr/min. była szybkością przeciętną w silnikach wysokoprężnych, obecnie przeciętna szybkość zbliża się do 2000 obr/min, niektóre zaś diesele posiadają maksymalną szybkość dochodzącą do 3000 obr/min (np. Lanowa — 2800 obr/min., Perkins 3000 obr/min).

Jak widać główny wysiłek konstruktorów zmierza do zwiększenia szybkości:

obrotowej, a tem samem do zmniejszenia ciężaru silnika w odniesieniu do jednostki mocy.

Stopień sprężania naogół został zachowany bez większych zmian. W silnikach z bezpośrednim wtryskiem paliwa wynosi on około 15:1, w silnikach komorowych — 18:1, a silniki z zasobnikiem powietrza przejawiają tendencję do obniżenia stopnia sprężania, tak np jeden z wy-



Do nabycia we wszystkich aptekach.

ASPIRIN

bitnych przedstawicieli tej grupy — silnik Lanowa ma stop. spręż. 12:1.

Maksymalne ciśnienia w cylindrze roboczym nie przekraczają 60 atmosfer. Największe ciśnienia maksymalne mają silniki z bezpośrednim wtryskiem paliwa. W silnikach komorowych i z głowicami zapewniającymi ruch wirowy powietrza, największe ciśnienia w cylindrze wynoszą 60 atmosfer; wreszcie: silniki z zasobnikiem powietrza pracują przy maksymalnych ciśnieniach 45—55 atm.

Ciśnienia wtryskowe naogół stosowane są poniżej 100 atm., niektóre tylko silniki (głównie lotnicze) jak Junkers, Maybach, Packard, z bezpośrednim wtryskiem paliwa, mają ciśnienia dochodzące do 300—400 atm.

Największy stosunkowo postęp dokonano w budowie silników z zasobnikiem powietrza. Tego typu silnik Lanowa — Simson pracuje przy ciśnieniu efektyw-

Marka silnika i kraj	Typ silnika	Stopień sprężenia	Maksymalne ciśnienie w cylindrze	Ciśnienie wtryskowe	Moc silnika w K. M.	Liczba obrotów silnika na minutę	Liczba cylindrów	Średnica cylindrów	Skok tłoka	Stosunek skoku do średnicy	Szybkość tłoków m/sek.	Ciśnienie efektywne	Ciężar w kg. na 1 K. M.
A. E. C Anglja . . .	komorowy, wir.	16	55	70	75	2000	4	108	146	1,35	9,5	6,2	6,25
Ailsa Craig Anglja . . .	z zasobnikiem	15,5			60	2000	6	100	140	1,4	9	4,1	
Beardmore Anglja . . .	z bezpośred. wtryskiem	15			65	2000	4	108	152	1,4	10	5,25	7,1
Büssing-N.A.G Niemcy . . .	komorowy	16,5	57	70	70	2200	4	110	130	1,18	8,7	5,8	7
Cummins Stany Zjednocz.	komorowy				80	2500	6	89	127	1,42	10,2	6,2	3,9
Deutz Niemcy	komorowy	17,6	45	80	110	1500	6	120	170	1,42	8,5	5,75	8,2
Dorman Anglja	komorowy, wir.				90	1800	4	120	177	1,47	10,6	5,5	7,4
Gardner Anglja	z bezpośred wtryskiem	13,5			86	1550	6	108	152	1,41	7,8	5,95	8
Ganz-Jędraszik Węgry . . .	komorowy	12,4			80	1750	6	105	140	1,33	7,7	5,6	7,5
Lanova-Simson Niemcy . . .	z zasobnikiem	12	45	80	70	2800	6	76	125	1,65	11,6	6,5	
Hill Stany Zjednoczone . . .	komorowy	16	57	110	40	2000	4	89	152	1,7	10	4,8	8,6
Henschel Niemcy	z zasobnikiem	12,5	45	80	62	2000	4	100	140	1,4	9,3	6,3	6,8
Krupp Niemcy	komorowy	18		85	50	2200	4	92	130	1,42	9,5	6	6,5
Leyland Anglja	komorowy, wir.	14			60	2400	6	86	127	1,47	10	5	6,4
M. A. N. Niemcy	z bezpośred. wtryskiem	15	55		85	1800	6	105	140	1,33	8,4	5,6	6,2
Maybach	z bezpośred. wtryskiem	13	60	300	150	1300	6	140	180	1,29	7,8	6,1	6
Mercedes-Benz Niemcy . . .	komorowy	17,5		75	55	2000	4	100	120	1,2	8	6,5	6,9
Magirus Niemcy	komorowy	17		80	65	2000	6	88	125	1,42	8,4	6,5	6,8
MWM Niemcy	z zasobnikiem	17,5		100	60	1850	4	105	150	1,42	9,3	5,6	9
Oberhäusli Szwajcaria . . .	komorowy, wir.	14	>45	<140	55	2200	4	90	140	1,55	10,3	5,6	7,3
Saurer Szwajccrja	z zasobnikiem	15,5	46	80	97	1800	6	110	150	1,37	7,8	6,3	8,4

nem 6,5 atm, przytem zużywa 200 gr oleju na koniogodzinę rozwijając maksymalną szybkość 2800 obr/min. Wybitną cechą tego silnika jest bardzo mały nadmiar powietrza, bowiem współczynnik tego nadmiaru wynosi 1,1 gdy przeciętny współczynnik ten jest 1,3.

W poniższej tablicy zamieszczone są dane charakterystyczne nowoczesnych silników wysokoprężnych *).

Należy zauważyć jeszcze, że szybko-

*) Automobiltechnische Zeitschrift, Nr. 3. 1934 r.

bieżne silniki Diesela osiągną wprawdzie taką samą moc na jednostkę objętości skokowej co i silniki niskoprężne, benzynowe; jednakże ciężar ich jest większy o 25% — 40% od tych ostatnich. Większy ciężar tłumaczy się tem, że diesle pracują przy znacznie większych ciśnieniach, co pociąga za sobą cięższą budowę. Uwzględnwszy ponadto kosztowną budowę pompki paliwowych konieczność stosowania tworzyw o lepszych właściwościach wytrzymałościowych, łatwo dojdziemy do wniosku, że diesle muszą być droższe w cenie (około 50%) od silników benzynowych tej samej mocy. Po-

drożenie silnika o 50% wpływa na podrożenie całego podwozia samochodowego o ca. 12%.

Zwróćmy jeszcze uwagę na ostatnią rubrykę w podanej wyżej tabeli. Zauważymy w niej, że najmniejszy ciężar silnika, przypadający na 1 konia mechanicznego posiada silnik amerykański Cummins. Ciężar jego wynosi 3,9 kg/1 K. M. podczas gdy ciężar przeciętnego silnika szybkobieżnego diesela wypadł: 6,8 kg/1 K. M. Nie odrzeczy będzie zatem podać szczegółowy opis działania i budowy tego silnika.

(Dokończenie nastąpi).

KRONIKA SPORTOWA

Pobicie światowego rekordu 24 godzin oraz 14 innych rekordów światowych. Taka sensacyjna wiadomość przychodzi z Ameryki. W dniu 18 sierpnia D. A. Jenkins pobił na torze jeziora Salt-Beds koło m. Salduro w stanie Utah 15 rekordów światowych, z których 2 najważniejsze, mian. 12 godzin i 24 godzin należały jeszcze od zeszłego roku do niego samego. Rekord 24 godzin został poprawiony w sposób sensacyjny, gdyż o przeszło 15 km. do godz. A oto lista pobitych rekordów (oficjalnie jeszcze nie potwierdzona przez Międzynarodową Komisję Sportową):

200 mil z przeciętną szybkość. 212 km. 716.

500 km. z przec. szybkość. 213 km. 181.

500 mil z przec. szybkość. 213 km. 401.

1000 mil z przec. szybkość. 213 km. 446.

1000 mil z przec. szybkość. 210 km. 664.

2000 km. z przec. szybkość. 208 km. 554.

2000 mil z przec. szybkość. 206 km. 950.

3000 km. z przec. szybkość. 206 km. 916.

3000 mil z przec. szybkość. 205 km. 231.

4000 km. z przec. szybkość. 206 km. 081.

5000 km. z przec. szybkość. 204 km. 748.

3 godz. z przec. szybkość. 213 km. 375.

6 godz. z przec. szybkość. 210 km. 500.

12 godz. z przec. szybkość. 208 km. 554.

24 godz. z przec. szybkość. 204 km. 732.

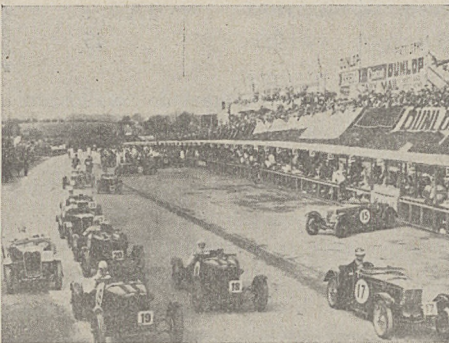
Ten ostatni rekord, który należał do Jenkinsa od 7 sierpnia 1933 r. wynosił 189 km. 615.

W ciągu 24 godzin Jenkins przejechał 4913 km. 568.

Narazie brak jeszcze wiadomości na jakim wozie Jenkins dokonał tego niezwykłego wyczynu.

Tourist Trophy Race. Doroczny angielski wyścig wozów turystycznych rozegrany został w dniu 1 września na torze Ards koło Belfastu w Irlandji, o obwodzie 21 km. 600. Obowiązywało 35 okrążeń toru. Do wyścigu stanęło 40 za-

wodników. Zwycięstwo odniósł Dodson na M. G. Magnette z przeciętną 120 km. 110. Drugim był Hall na Bentley, 3-im Forthingham na Aston-Martin, 4-ym Lewis na Lagonda.



(Scherl)

Start w Tourist Trophy Race pod Belfast.

Wyścig na zloczu Fribourg o Grand Prix górskie Niemiec, rozegrany został w dniu 19 sierpnia. Wyścig ten poprzedzony został przez wyścig okrężny Szwarcwaldu. W wyścigu Szwarcwaldu postradało życie dwoje zawodników: p-i Edith Fritsch, jedna z laureatek raidu Alpejskiego i kierowca Norden. Grand Prix górskie Niemiec zdobył Stuck na Auto-Union w czasie 8 m. 6 s., t. j. z przeciętną 88 km. 700. Drugim był Caracciola na Mercedes-Benz. Prawie we wszystkich kategoriach dawniejsze rekordy zostały pobite.

Wyścig górski na wzniesieniu Stelvio rozegrany w dniu 26 sierpnia wygrał Tadini na Alfa-Romeo w 15 m. 1 s. 2/5, t. j. z przeciętną 55 km. 911. Długość toru wynosiła 14 km., różnica zaś poziomów 1200 m.

Grand Prix Comminges pod Saint-Gaudens rozegrane zostało w dniu 26 sierpnia na przerobionym w roku zeszłym torze długości 11 km. 005. Długość trasy

wynosiła 385 km., 175, t. j. 35 okrążeń toru. Do wyścigu stanęło 15 zawodników, w czym 5-u na Alfa-Romeo, 6-u na Maserati i 4 na Bugatti. Wyścig poprowadził początkowo Straight na Maserati, ale już w 3-em okrążeniu na czoło wysuwa się Comotti na Alfa-Romeo i miejsce to utrzymuje do końca wyścigu. Etancelin na Maserati i Lehoux na Alfa-Romeo, którzy do połowy prawie wyścigu silnie zagrożali Comotti'emu, odpadają i teraz ten ostatni nie jest już niepokojony tak, że spokojnie może on do końca wyścigu spoczywać na laurach. Wyścig ukończyło 8 tylko zawodników w następującej kolei: 1-y Comotti na Alfa-Romeo w 2 g. 33 m. 49 s. 4/5 — przeciętna 150 km. 234. 2-i Zehender na Maserati, 3-i Straight na Maserati, 4-y Falchetto na Maserati, 5-y Wimille na Bugatti, 6-y de Villapadierna na Maserati, 7-y Brunet na Bugatti i 8-a P-a Hélle Nice na Alfa-Romeo.

Wyścig górski na zloczu Mont-Ventoux pod Avignon jeden z najstarszych w Europie, gdyż rozegrany w dniu 16 września po raz 26 z rzędu wygrał z łatwością Stuck na Auto-Union, bijąc jednocześnie rekord tego zlocza o prawie całą minutę. Klasyfikacja w kategoriach była następująca: Sam. sport.: powyżej 2 l. 1-y Balestrero na Alfa-Romeo 16 m. 16 s., 2 l. 1-y Hilsum na Citroën — 19 m. 58 s., 1500 cm³. 1-y Challe na Bugatti — 19 m. 31 s. 4/5, 1100 cm³. 1-y Maillard-Brune na M. G. — 18 m. 14 s. 3/5. Sam. wyścig.: 1100 cm³. 1-y Seaman na M. G. — 16 m. 5 s. 4/5, 1500 cm³. 1-y Barowski na Bugatti — 17 m. 17 s., 2 l. — 1-y Martin na Bugatti — 17 m. 50 s. 1/5, powyżej 2 l. 1-y v. Stuck na Auto-Union — 13 m. 38 s. 3/5 (dawny rekord 14 m. 31 s. 3/5) — przeciętna 94 km. 380. Drugim w tej kategorii był Straight na Maserati. Długość toru wynosiła 21 km. 600.

