



KWIECIEŃ

1935

Nr. 4.

AUTO

Organ Automob-
ilkлубu Polski
oraz klubów
afiljowanych.

Organe officiel
de l'Automobil-
klub Polski et
des clubs affiliés

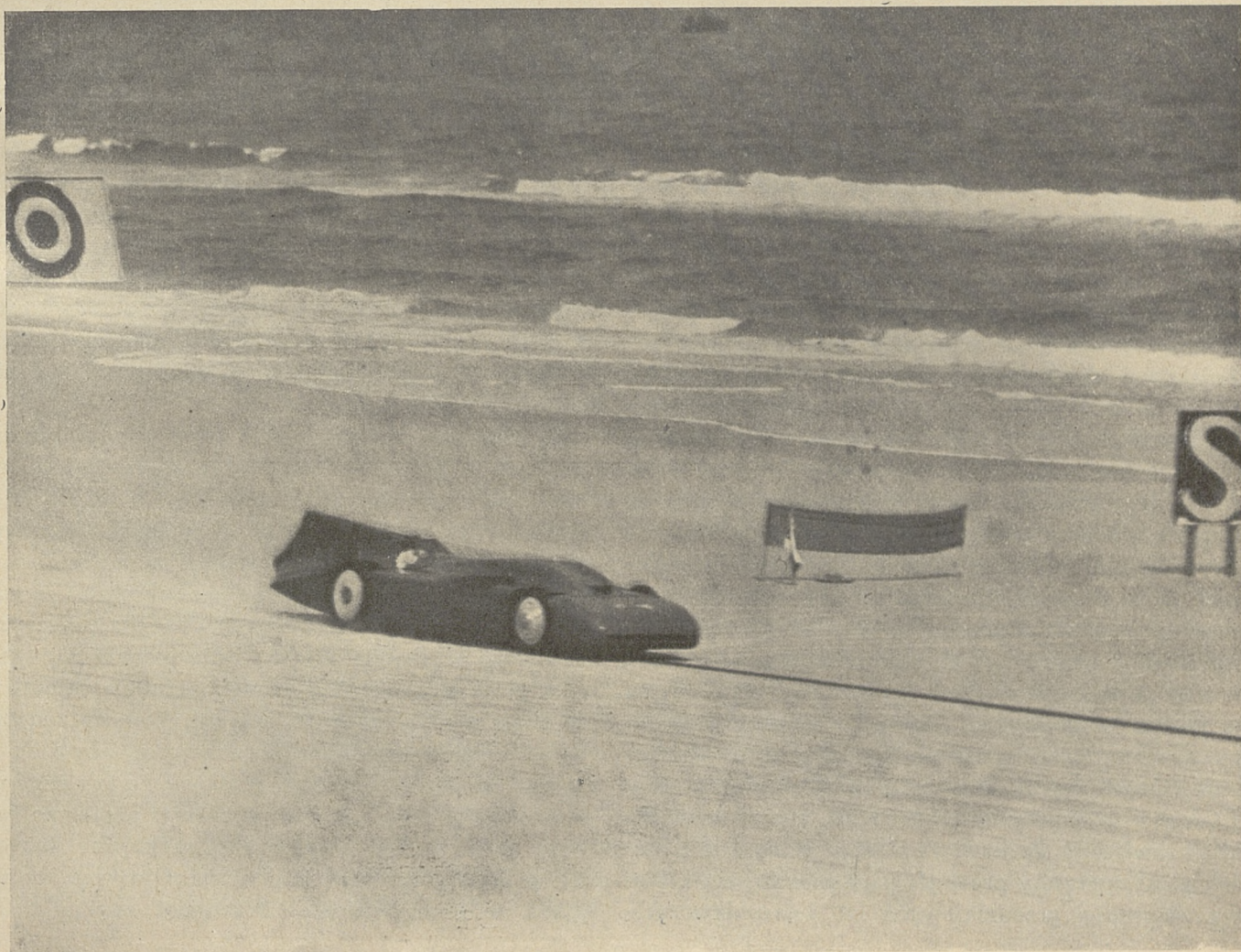
MIESIĘCZNIK

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: „Zbytek“, R. Morsztyn — Na marginesie traktatu handlowego z Anglią, R. M. — Międzynarodowa wystawa samochodowa w Berlinie, F. Wittekind. — Sieć autostradowa w Europie, J. E. — Droga na Etnę, Zofja Klaczyńska — Nowy rekord światowy Campbella — Jak uniknąć wypadków samochodowych, Marja Minchejmerowa — Drobiazgi wielkiej wagi, Henryk Glücksman — Odpowiedzialność karna za przejechanie pijanego (dokończenie) Henryk Gołogórski — Najkorzystniejsze miejsce silnika w samochodzie Stanisław Szydelski, Kronika Sportowa.



(Keystone)
Sir Malcolm Campbell bije na plaży w Daytona w dn. 7 marca światowy rekord największej szybkości w samochodzie.

„Z B Y T E K“

Orzeczenie Najwyższego Trybunału Administracyjnego w sprawie opodatkowania przez gminę m. Lwo-
wa, jako „przedmiotu zbytku” samochodu f-y Polmin
wywołało w prasie małą burzę. Rzeczywiście — fakt
jest niezwykle. W chwili, gdy motoryzacja kraju
określana jest nie tylko przez prasę, ale i w dysku-
sjach sejmowych, jako niezbędna konieczność pań-
stwowa, gdy najwyższe w Państwie czynniki zapo-
wiadają zmianę (?) kursu dotychczasowej polityki
motoryzacyjnej i zmianę nastawienia administracji w
stosunku do posiadaczy samochodów, orzeczenie Naj-
wyższego Trybunału Administracyjnego zatwierdza-
jące kwalifikację samochodu jako „przedmiotu zbytku”,
jest niezwykle rażące. Orzeczenie to jednak nie
podlega krytyce. Najwyższy Trybunał Administracyj-
ny określa tylko, czy dane zarządzenie, względnie po-
stępowanie urzędu zgodne jest z obowiązującymi usta-
wami i nic więcej ponadto. W samo meritum sprawy
Najwyższy Trybunał Administracyjny nie wchodzi i
dlatego orzeczenie jego nie znaczy bynajmniej, aby
podzielał on bezsensowny pogląd na t. zw. „przedmio-
ty zbytku” i swoim orzeczeniem sankcjonował ten
nieżyłowy termin.

Skandalem natomiast jest, że do tej pory działają
jeszcze ustawy, wydane w czasach demagogicznego
zaślepienia i że w świetle nowych potrzeb Państwa,
niektóre terminy, względnie swoista klasyfikacja t. zw.
„przedmiotów zbytku” nie uległy jeszcze rewizji. Cóż
to bowiem jest takiego „przedmiot zbytku”? Gdzie
znaleźć kryterjum tego określenia i według jakiej
skali potrzeb kulturalnych mierzyć „zbytek”? W kra-
ju tak ubogim co Polska wszystko nieomal jest zbytkiem,
gdyż przeciętny poziom życia polskiego oby-
watela — to skala życia dziada i żebraka w innych
krajach. Czy dlatego, że otoczony nędzarzami ponie-
który człowiek jada codziennie mięso, zamiast zie-
mniaków i pija kawę zamiast żuru, to już prowadzi
on życie zbytkowne, czy człowiek, który, otoczony
brudasami, kąpie się codzień i zmienia dwa razy w
tygodniu bieliznę, to sybaryta i utracjusz, czy czło-
wiek, który zajmuje własny pokój, zamiast spać na
kominie w izbie, otoczony nie tylko domownikami, ale
i świńmi i drobiem, to bogacz i rentjer, czy czło-
wiek, który zamiast żydowskich dyliżansów używa do
swych przejazdów samochodu, to nabab i krezus, nie-
wiedzący co robić z pieniędzmi? Zaiste idjotyczny
termin „przedmiot zbytku” wylądować mógł jedynie
w jakimś zakutym łbie złośliwego brudasza i głodo-
mora, który według swoich prymitywnych potrzeb
kulturalnych ustalił skalę życia całego społeczeństwa.
I ten oto twór, zamroczony nędzą, a przedewszyst-
kiem zawiścią i złośliwością mózgu jakiegoś tam biu-
rokraciny, przyjęty przez dyszące nienawiścią klaso-
wą większości przedmajowych izb ustawodawczych,

obowiązuje do tej pory, jako ustawa i reguluje po-
trzeby kulturalne, pragnącego iść z postępem społe-
czeństwa.

Podstawy logiczne określenia „przedmiot zbytku”
są bardzo wątpliwe. Jako pojęcie oderwane, stosowa-
ne do pewnej klasy artykułów czy przedmiotów, jest
ono zupełnie bezsensowne. Można by najwyżej mówić
o „przedmiotach zbytku” w połączeniu z określeniem
jednocześnie zamożności ich posiadaczy. Gdy biedny
szofer posiada piękny skórzany płaszcz, to można by
ostatecznie powiedzieć, że posiada on przedmiot zbytku,
ale gdy tenże płaszcz posiada wielki, zamożny
przemysłowiec, to nie jest to bynajmniej zbytkiem
z jego strony. Ostatecznie rozumując w sposób biu-
kratyczny doszliśmy do tego, że jako zbytek należa-
łoby określić przedewszystkiem posiadanie jakiegoś, wy-
kraczającego ponad przeciętną dla całej ludności kra-
ju — majątku i dochodów. Gdy ktoś, nie mający odpo-
wiednich środków, zechce używać artykułów kosztow-
niejszych, to nazwiemy to życiem ponad stan, ale gdy
przeciwnie, ktoś, posiadający na to odpowiednie środ-
ki, swoje życie tak układa i reguluje, że te kosztowne
artykuły należą do codziennych jego potrzeb, to to
nie będzie bynajmniej, jak chcą tego demagodzy,
zbytkiem, lecz prościej wyższą skalą życia. Ideałem
zarówno dla gospodarstwa narodowego, jak i dla fi-
skusa jest, aby wszyscy obywatele dążyli i posiadli
środki do jaknajwyższego poziomu życia, gdyż wtedy
napewno nie byłoby mowy o jakimś kryzysie gospo-
darczym, a kasy państwowe byłyby napewno peł-
niejsze, niż przy obecnym naszym życiu nędzarzy.
Kulturalne społeczeństwa zresztą doskonale to rozu-
mieją i w swoim ustawodawstwie starają się zachę-
cić obywateli do podnoszenia skali życia. I tylko w
społeczeństwach nieoświeconych, a przedwcześnie
zamroczonych nieprzetrawionymi demagogicznymi
hasłami wykwićć mogą tego rodzaju kwiatki, co usta-
wa o „przedmiotach zbytku”.

Widzieliśmy zresztą w jaki to sposób przedmioty
i artykuły, gdzieindziej pierwszej potrzeby, podno-
szone są u nas do rzędu artykułów i przedmiotów
zbytkownych. Czyż skromna i popularna na całym
świecie pomarańcza, gdy obłożono ją u nas cłem w
wysokości, przekraczającej dziesięciokrotnie jej war-
tość, nie stała się w tem zrozumieniu dla przeciętnie-
go Polaka artykułem zbytku? I oto jednym pociągnię-
ciem pióra ten, zakazany i znamionujący oszałamiają-
ce bogactwo konsumenta, artykuł, stał się znowu z
dnia na dzień artykułem pierwszej potrzeby i do te-
go stopnia nawet pierwszej potrzeby, że tak jak i dla
innych artykułów ogólnego spożycia, określono jego
cenę maksymalną i zagrożono sankcjami karnymi
dla pobierających ceny nadmierne. Oto więc jak wy-
gląda w rzeczywistości „przedmiot zbytku”. Jak

wiatr powieje w głowach biurokracji, raz dany przedmiot jest przedmiotem zbytku, to znów artykułem pierwszej potrzeby. Oto jest mądrość i logika!

Jeżeli jakiś przedmiot jest potrzebny pewnej klasie ludności, to nie może on już być przedmiotem zbytku. A ostatecznie prawie wszystko co stworzyła cywilizacja jest komuś i na coś potrzebne, inaczej nie byłoby ono tworzone i produkowane. I sam przez się żaden przedmiot, czy artykuł nie jest zbytkownym, gdyż uprzystępnijmy go szerokim masom, a stanie się on przedmiotem i artykułem codziennej potrzeby. Udostępnić go zaś możemy, albo przez obniżenie jego ceny aż do poziomu zdolności nabywczej szerokich mas, albo też przez podniesienie tej zdolności nabywczej, t. j. ogólnej zamożności. W dobrze zorganizowanych, a idących z postępem, społeczeństwach obydwie te czynniki uruchamiane są równorzędnie i skutecznie, jak widzimy, podnoszą, ku powszechnemu napewno dobru, ogólną skalę życia. Nie zapominajmy jednak, że i popularny kartofel, że kawa, żearówka, radio i tyle, tyle innych artykułów i przedmiotów codziennej naszej potrzeby były w swoim czasie, w tem pojęciu, artykułami i przedmiotami wielkiego nawet zbytku, dostępnymi tylko dla najbardziej zamożnych a często nawet tylko dla książąt i królów. Ale gdyby w swoim czasie, artykuły te były zaliczane do artykułów zbytku, gdyby spożywający je byli za to obciążani ogromnymi podatkami, gdyby nakładano na nie cła prohibicyjne, to nigdyby np. kartofel nie stał się u nas pokarmem ubogich i prawdziwym dobrodziejstwem ludzkości. Pod tym więc względem nasi

pradziadowie mieli znacznie więcej od nas zdrowego rozsądku, a przedewszystkiem nie mieli jeszcze naszej sławetnej, tak płodnej w nieżyciowe pomysły, biurokracji.

„Przedmioty zbytku” więc jako takie same przez się nie istnieją. Stworzyła ten termin jedynie intencjonalnie, jako hasło demagogiczne, zaślepiona nienawiścią klasowa, a jednocześnie jako przedmiot wygodnej eksploatacji, zachłanny, nie liczący się z dalszymi skutkami swego postępowania — fiskus. Zbytek — mówią protagoniści tego terminu — *to jest rzecz zbędna, bez której można się obejść*. Ale kto może się obejść — pytamy? Jeden bez tego może się obejść, drugi bez czego innego — jest to kwestja gustów, przyzwyczajenia i wychowania. Człowiek prosty obchodzi się bez wielu rzeczy, bez których życie dla człowieka kulturalnego jest nie do pomyślenia. I mój Boże — ostatecznie, z punktu widzenia życia zwierzęcego, można się obejść nawet bez wszystkiego tego co stworzyła cywilizacja i powrócić do prymitywnego życia dzikusów. Byli i tacy zaślepieńcy, którzy to w życie wprowadzali. Tylko że w dalszem rozumowaniu dojdziemy również i do tego, że wtedy niepotrzebne są i współczesne formy życia — a więc i skarb, tak troskliwie pielęgnujący pojęcie zbytku, no i... cała współczesna biurokracja skarbowa. Co do tej ostatniej, to stwierdzić należy, że coraz powszechniej w umęczonym i utrzymywanym przez nią na stopie życia, zbliżonej już do życia prawdziwych dzikusów, społeczeństwie, daje się słyszeć zdanie, że największym zbytkiem to jest właśnie... ona.

R. Morsztyn.

NA MARGINESIE TRAKTATU HANDLOWEGO Z ANGLJĄ

Prasa codzienna obecnie szeroko omawia zawarty ostatnio z Anglją traktat handlowy i wynikające z niego zmiany w dotychczasowej polityce motoryzacyjnej. Powszechnie podnoszony jest fakt, że niewielkie zniżki celne przypadły tylko samochodzikom najmniejszym, t. zw. „voituretkom”, które nigdzie na świecie nie odegrały w motoryzacji większej roli, pod względem zaś militarnym nie przedstawiają żadnej wartości. Ale nawet i w tej klasie zniżki te nie są decydujące. Jak obliczyliśmy — gdy dawniej przeciętny mały samochodzik obciążony był kosztami dodatkowymi, zanim dostał się do rąk konsumenta polskiego w wysokości ok. 250% wartości fabrycznej, to obecnie taki samochodzik podróżuje o ok. 100 do 150% w stosunku do ceny w kraju macierzystym. Tak więc nabywca polski płacić będzie musiał jeszcze za samochodzik około 2 razy wyższą cenę od znacznie od niego zazmożniejszego nabywcy zachodnio-europejskiego. Większe samochody w dalszym ciągu będą 2 i ½ raza droższe niż zagranicą, największe zaś podróżują jeszcze w stosunku do cen z przed traktatu. Jak pod-

noszą pisma codzienne, względy motoryzacyjne odgrywały przy zawieraniu traktatu rolę minimalną i dlatego z tej strony narazie nie możemy oczekiwać żadnej zmiany na lepsze w nieszczęsnej sprawie motoryzacji Polski. Gdy oddawaliśmy do druku ostatni numer (3) Auta, traktat handlowy z Anglją był już podpisany i znane nam były nowe stawki celne na samochody. Dlatego więc nie uważaliśmy za potrzebne zmieniać cokolwiek w naszym artykule wstępnym p. n. „Salus Rei Publicae”. Artykuł ten w całej rozciągłości jest nadal aktualny, i jeżeliśmy chcieli cokolwiek w nim zmienić, to tylko chyba dla wyrażenia większej goryczy, że społeczeństwo raz jeszcze zostało zawiedzione i że jeszcze w dalszym ciągu rozwiązanie sprawy motoryzacji ulega zwłoce. W naszym zrozumieniu każdy dzień zwłoki to klęska coraz większa, coraz tragiczniejsza, coraz groźniejsza. I dlatego, gdybyśmy dzisiaj artykuł wspomniany składali, to byłbyśmy zamiast wyżej zacytowaną maksymą, zakończyli go wykrzykiem: „Quousque tandem!?”

R. M.



Międzynarodowa wystawa samochodów w Berlinie. — Widoki hali wystawowej.

(Press Photo Service)

MIĘDZYNARODOWA WYSTAWA SAMOCHODÓW W BERLINIE

Berlińska Wystawa Samochodowa, która w ostatnich latach mieściła się w trzech halach, rozpostarła się w tym roku na dziewięć, przyczem cała wyzyskana powierzchnia obejmowała 30,000 mkw. Mimo tak gigantycznych rozmiarów wystawy, ilość wystawionych marek wozów osobowych zmalała w tym roku do 25-u, wobec 35-u w roku ubiegłym. Wzrosła tylko ilość wystawców wozów ciężarowych, omnibusów i przyczep. Udział zagranicy na tej wystawie nie był nadzwyczajny. Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że Citroën i Ford, którzy, jak wiadomo fabrykują w Niemczech, mają tam już niejako prawo obywatelstwa, to udział międzynarodowy ograniczał się do Austrii (Steyer), Anglii (Austin), Francji (Renault), Włoch (Fiat) i Czechosłowacji (Praga i Tatra). Niestety brakowało zupełnie Ameryki, która na wystawie 1934 roku była jeszcze reprezentowana przez 10 firm.

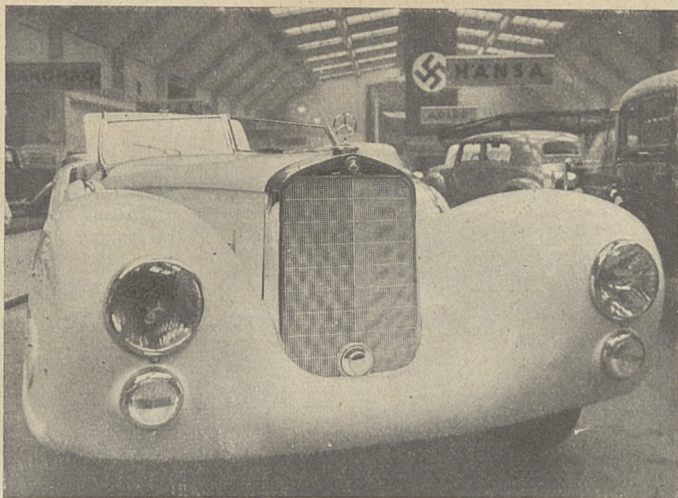
Zgóry było wiadomem, że wystawa nie da t. zw. „wozu popularnego”, bo problem ten, decydująco zależny od bardzo licznych czynników, o ile może być wogóle rozwiązany, to napewno nie w przeciągu jednego roku. Jeżeli zważymy, że najtańsze konstrukcje Forda, Opla i DKW kosztują dziś tylko 1850 wzgl. 1865 marek, jeżeli weźmiemy pod uwagę dalej, że są to już pełnowartościowe, „wyrośnięte” samochody, których ceny zdają się być wykalkulowane już do granic możliwości — to nie można im odmówić określenia: „wóz popularny”, gdyż jest wprost zdumiewające, co te dwie fabryki dają za tak niską cenę.

W ostatnich latach okazało się wyraźnie, że nie należy oczekiwać motoryzacji ze strony najmniejszych samochodów trzy- lub czterokołowych. Samochód o trzech kołach nie zdobył sobie zwolenników w ilości godnej wzmianki. Dlatego wywołuje pewne-

go rodzaju zdumienie, że fabryka Kaiser próbuje obecnie wskrzesić znów ten typ samochodu. Ten samochodzik, któremu zresztą nie wróżymy długiego życia, jest o tyle ciekawy, że jego wykonanie konstrukcyjne jest częściowo zapożyczane od konstrukcji samolotów. Z czterokołowych samochodzików pozostały na zeszłorocznej wystawie Framo „Piccolo” (Motor 192 ccm) i Standart „Superior” (motor 500 ccm), lecz wózki te nie znalazły dotychczas wielu nabywców. Samochód zaczyna się bowiem dopiero od Opla, DKW albo Forda.

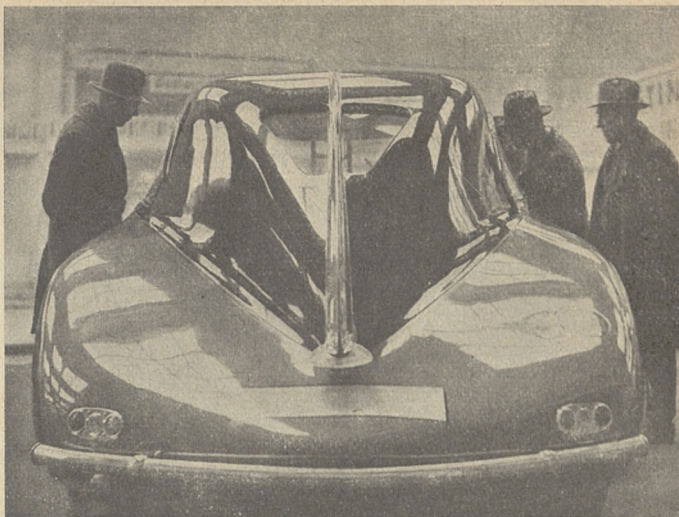
Wiemy, że ostatnie lata stały pod znakiem gwałtownego rozwoju konstrukcji samochodów. Niezależne sterowanie kół, zastosowanie gumy jako elementu budowy, napęd na przednie koła i silnik ztyłu — to są problemy, które zaprzętały uwagę konstruktorów w ostatnich latach. W tym zakresie powstały też konstrukcje, które można bezwzględnie uważać za wypróbowane i dojrzałe, i które jaknajlepiej odpowiadały wymaganiom. Rozumie się samo przez się, że konstruktorzy nie mają powodu zarzucać tych wypróbowanych konstrukcji. Dlatego też ilość innowacji była na wystawie niewielka. Większość konstruktorów ograniczyła się do ulepszenia i wygładzenia swoich dotychczasowych typów i modeli. Mimo tego nie należy myśleć, że obecnie niema już w budowie samochodów żadnych problemów do rozwiązania.

Dla oceny konstrukcji odgrywa decydującą rolę stosunek wydajności silnika do ciężaru wozu. Korzystniejsze ułożenie tej proporcji jest bezwzględnie konieczne i wysiłek w tym kierunku daje się wyraźnie dostrzec, gdyż cały szereg konstruktorów stara się zwiększyć wydajność swoich silników (przeważnie przez powiększenie wysokości skoku). Toteż znaj-



(Associated Press)

Przód samochodu Mercedes-Benz.



Tył limuzyny „Maybach“ 140 KM.

(Press-Photo Service)

dujemy Adlera „Trumpf“ i „Primus“, już tylko z silnikami o 1,7 l. (przedtem 1,5). Stöwer poszedł w swojej małej czterocylindrowce na 1,5 litra, Wanderer i Audi z 2 na 2,25 l., żeby tylko przytoczyć kilka przykładów. Odwrotną metodę zastosował Opel przy swoim 1,5-litrowym typie. Stwarzając nowy model „Olimpia“, zatrzymał dotychczasową wydajność silnika, przy równoczesnym obniżeniu wagi samochodu. Wybrano budowę bez ramy i samonośną karoserję, oszczędzając w ten sposób 150 kg. całej wagi. Takie obniżenie wagi wydaje się olbrzymie przy względnie małym wozie i wskazuje wyraźnie, że właśnie w tym kierunku otwierają się jeszcze przed konstruktorem ważne zadania, gdyż obniżenie wagi wozu jest zawsze jeszcze bardzo pożądane. Coprawda konstrukcja bez ramy i z samonośnym nadwoziem od dawna nie jest już rzeczą nową. Można ją tu było zobaczyć na Tatrze „77“, na nowych samochodach Citroëna z napędem na przednie koła i na DKW „Schwebeklasse“.

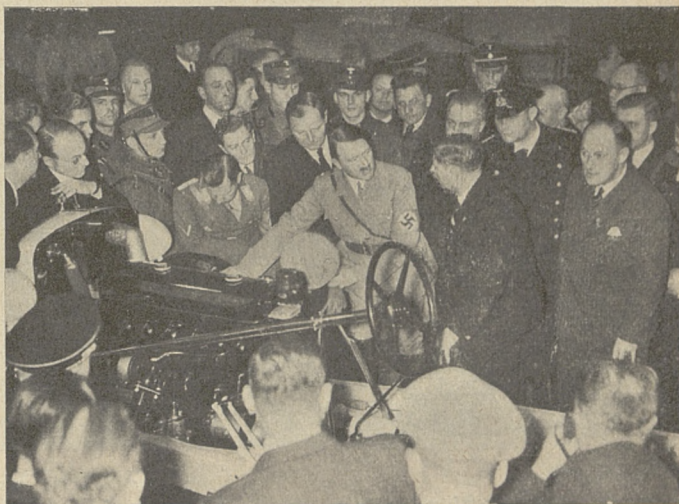
Dyskusja nad pro i contra napędowi na przednie koła umilkła już dawno, gdyż ten rodzaj napędu od-

powiedział w zupełności i w najcięższych warunkach na tysiącach jednostek konstrukcji: Adler, DKW, Stöwer i Audi. Ponieważ w zeszły mrok także i Citroën przeszedł na ten napęd, trzeba uważać, że złożyły się na to poważne przesłanki nie tylko „kaprys mody“.

O ile chodzi o urzeczywistnienie samochodu z silnikiem ztyłu, (przyczem nie będziemy się tu zajmowali wyraźnymi „samochodzikami“), wykonali Mercedes-Benz i Tatra bardzo cenną pracę. Wiemy, że przy typie 130 Mercedes-Benz cały agregat napędowy znajduje się za tylną osią. Przez typ 150 powstał nowy rodzaj wozu z silnikiem ztyłu, na którym cały blok z urządzeniem napędowym został przesunięty przed tylną oś. Osiąga się przez to lepszy rozkład ciężaru, niestety kosztem miejsca użytkowego, tak że samochód ten nadaje się tylko jako sportowy na dwie osoby. Wbudowany tu silnik 1,5-litrowy, posiada zawory wiszące, oraz, jako szczególną nowość, skombinowane chłodzenie wodą i sprężonym powietrzem. Samochód Tatra „77“ ze swoim 3-litrowym 60 KM. silnikiem chłodzonym zapomocą powietrza, swojemi



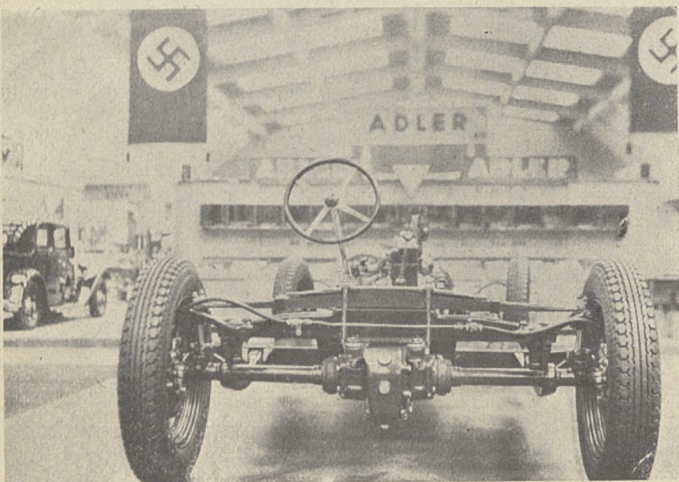
Kancelarz Hitler ogląda eksponaty.



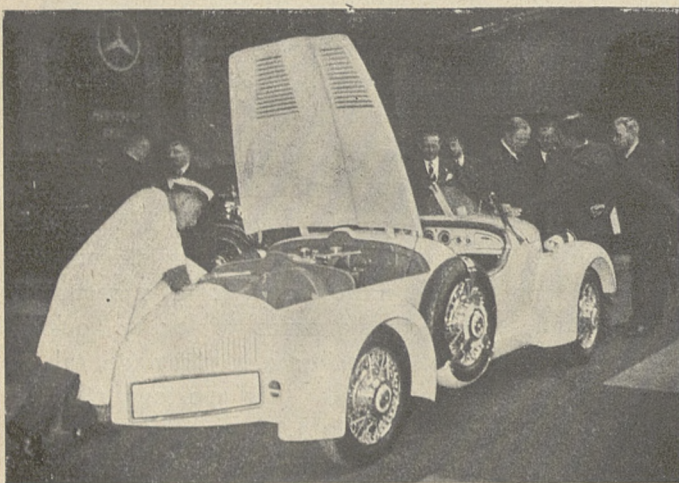
(Press-Photo Service)

łamaniami osiami i swoją słynną aerodynamiczną samonośną karoserją, wywołał już przed rokiem wielkie wrażenie, następnie w październiku w Paryżu (gdzie zresztą buduje go teraz Lorraine na podstawie

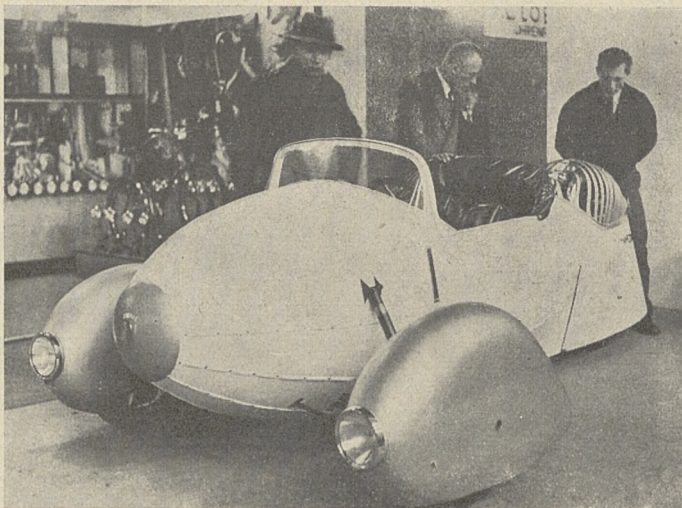
licencji); dziś zaś znów można powiedzieć, że ten wzorowy i współczesny twór Ledwinki wyprzedza swoją epokę o całe lata. A nie jest to pierwszy wypadek, że Ledwinka wskazuje kierunek nadchodzącego rozwoju.



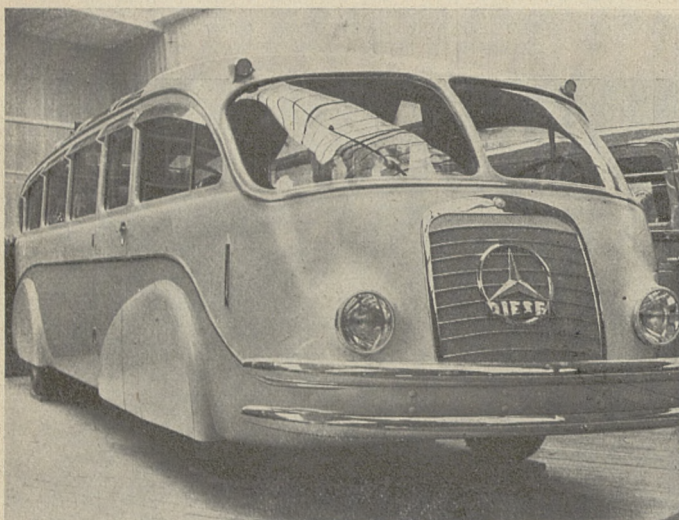
(Wittekind)



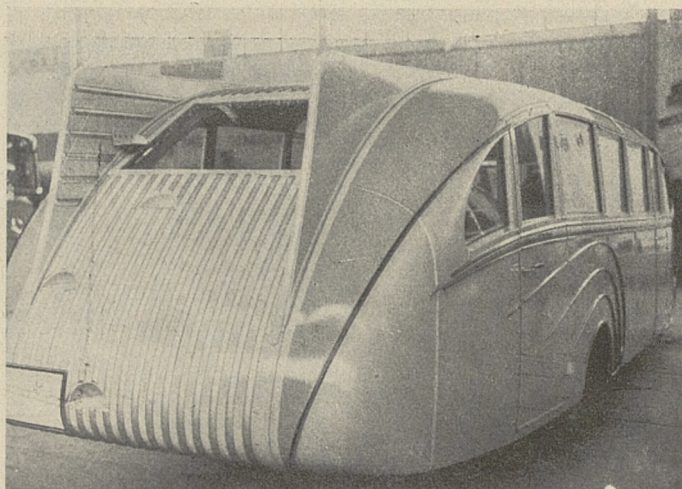
(Associated Press)



(Press-Photo Service)



(Press-Photo Service)

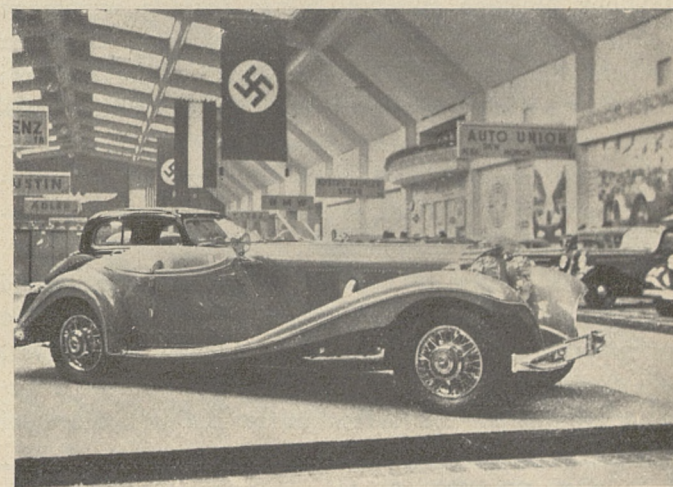
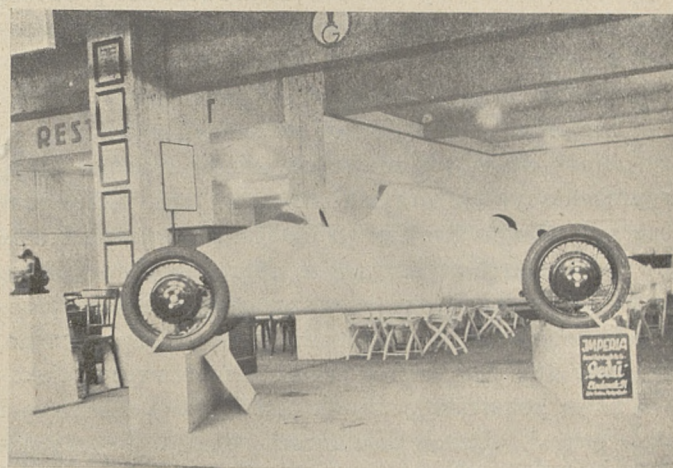
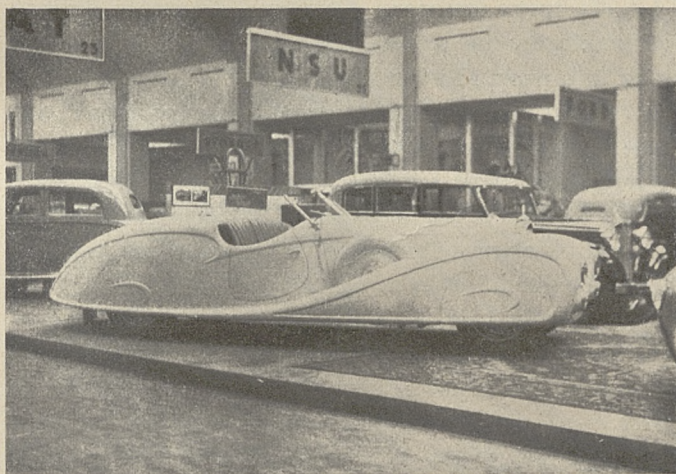
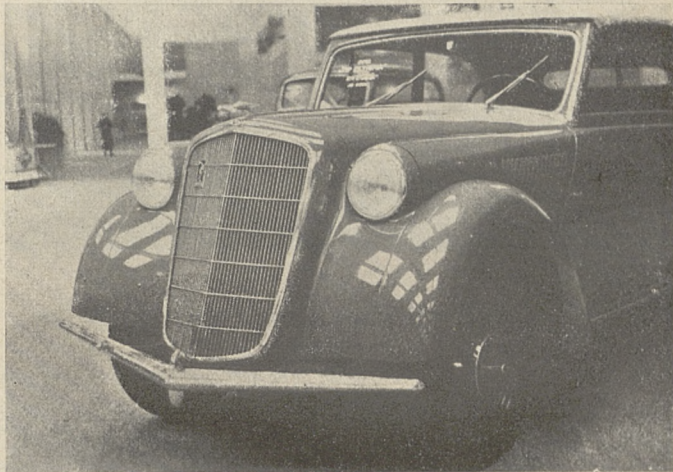
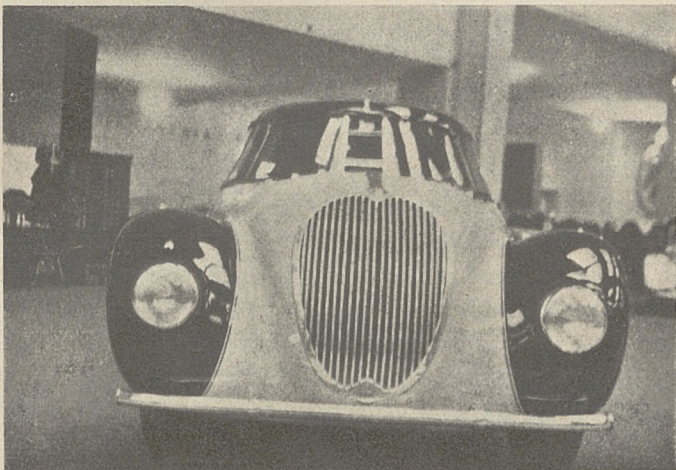


Nowe konstrukcje na wystawie samochodów w Berlinie

1) Tylony most sam. Hansa. 2) Tylony most i zawieszenie sam. Maybach Typ. SW. 35 (3,5 ltr. 140 KM.). 3) Mercedes Benz sportowy z silnikiem ztylu. 4) N. S. U. sportowy (500 ccm.). 5) Autobus Mercedes Benz Typ LO 3100 (95 KM.). Diesel. 6) Tyl jednego z autobusów

Teraz wskażemy kilka nowości, które można było zauważyć na różnych stoiskach. Modele DKW o przednim napędzie, otrzymały teraz — abstrahując od nowych karoserji — sztywną centralną ramę skrzynkową, a do zawieszenia kół tylnich zastosowano, znaną z jednolitrowego typu, doskonałą oś zawie-

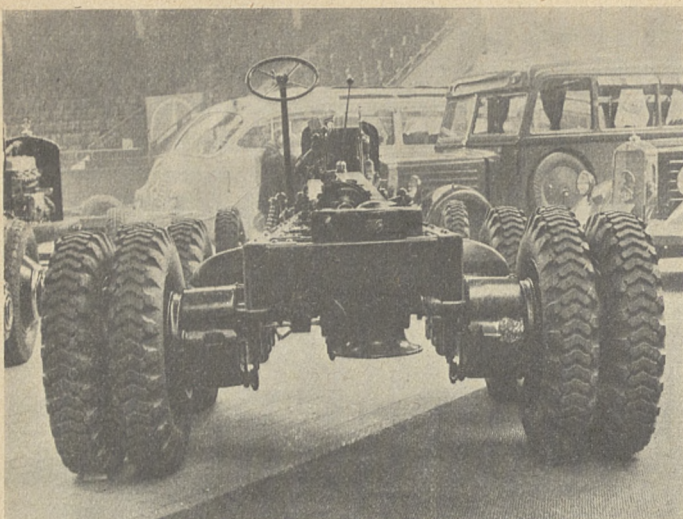
szoną, przez co mogły zostać znacznie ulepszone właściwości drogowe. Oprócz tego zwiększono znacznie wydajność silników DKW przez ulepszenie konstrukcji komory spalinowej. Horch ma obecnie w swoich 3-litrowych modelach (3,2 i 3,4) zawieszenie przednich kół bez osi, podczas gdy oś tylna skonstruowana



Nowe modele na wystawie samochodów w Berlinie

(Photo Wittekind)

- 1) Przód sam. Maybach w/g rysunku Jaray. 2) Przód sam. Opel „Olympia“ (1,3 ltr.). 3) Mercedes Benz z nadwoziem Erdmanna i Rossi. 4) Imperia wyścigowa z 3 cylindrowym dwutaktowym silnikiem. 5) Praga „Super Piccolo“ (1,6 ltr.) 6) Mercedes Benz typ 500 ze sprężarką (5 ltr.).



(Press Photo-Service).

Podwozie 3-o osiowe wozu ciężar. Mercedes-Benz Typ. LG. 3000

jest jako oś o podwójnym stawie i temsamem korzysta z podobnego rozwiązania, jakie spotykaliśmy przed mniej więcej 30-u laty u De Dion Bouton. Bardzo starannie przepracowany jest nowy Steyer, Typ „120 Super”, dwulitrowy sześciocylindrowiec z przednią osią łamaną, ramą platformową i bardzo piękną karoserją. Adler stworzył cały szereg przepięknych karoserji dla swojego słynnego „Trumpf Junior”. Adlera „Diplomat”, ten 3-litrowy sześciocylindrowiec, który należy do najpiękniejszych wozów średniej klasy reprezentacyjnej, otrzymał nowy wygląd. BMW rozszerzył wzwyż swój program przez wprowadzenie dwulitrowego 6-cylindrowca, Mercedes-Benz zastosował ciekawe ulepszenia w szczegółach, Hansa przerobiła resorowanie i porzuciła znów resory spiralne, podczas gdy Maybach prezentuje nadzwyczaj ciekawą nową konstrukcję. Silnik jest sześciocylindrowy i daje przy 3,5 litrach pojemności 140 KM. Zawory wiszą skośnie w głowicy cylindra i są sterowane przy pomocy płaskich sprężyn. Silnik posiada wymienne tuleje żeliwne. Skrzynka przekładniowa z czterema cichymi biegami jest umieszczona na karterze tylnej osi. Rama podwozia jest wykonana jako silnie wgłębiona rama skrzynkowa. Ciekawe jest niezależne zawieszenie przednich i tylnych kół przy użyciu sprężyn spiralnych i dość wysoko umieszczonych poprzecznych resorów płaskich.

Bardziej niż w roku ubiegłym daje się zauważyć tendencja do wozów sportowych. Nietylko karoserje otrzymały pewną nutę sportową (nawet zamknięte), ale częściowo wozy te są wyposażone w silniki o dużej wydajności. Na samochodzie BMW sportowym

(1,5 i 2 litr., sześć cylindrów) silniki mają większe sprężenie i oprócz tego trzy karburatory. Bardzo ładne wozy sportowe prezentują oprócz tego Adler, Mercedes-Benz, Hanomag, Fiat, Steyer i Renault. Zupełną nowością jest tu nowy „Imperia”. Jest on wyposażony w 750 ccm. trzycylindrowy, dwutaktowy silnik gwiazdowy, chłodzony sprężonym powietrzem z przedmuchem, który przy 4500 obrotów na minutę daje 45 koni i jest umieszczony w tyle wozu. Podwozie składa się z centralnej rury stalowej, przednie koła są bez osi zawieszone na równoległoboku, tylne koła na wahadłowo zawieszonych półosiach. Jako resorowanie zastosowano progresywnie działające resory gumowe Neimana. Rozstaw osi wynosi 2,6 m, rozstaw kół z przodu 1,2 m, z tyłu 1 m. Przy karoserji jednoosobowej wyścigowej waga całego wozu wynosi tylko 280 kg i wóz rozwija szybkość 165 km/godz., przy karoserji dwuosobowej limuzyny sportowej o liniach aerodynamicznych 400 kg i 140—150 km/godz. Można z niecierpliwością oczekiwać praktycznych wyników tej nowej konstrukcji, która w obydwóch powyższych wykonaniach kosztuje 3450 marek.

Co się tyczy karoserji aerodynamicznej większość konstruktorów nie wyszła poza nieśmiałe zaznaczenie jej na tyle wozu i na tylnych błotnikach. Tatra „77” jest pod tym względem zawsze jeszcze najzupełniej i najbardziej postępowo opracowana. Dłuższa próbna jazda wykazała nam, jak korzystnie wpływa aerodynamiczna karoserja na szybkość i zużycie materiałów pędnych. Ciekawy samochód aerodynamiczny, oparty na patentach Jaray’a, można było oglądać na stoisku Maybacha. Limuzyna aerodynamiczna Praga „Super-Piccolo” wykazuje jeszcze brak koniecznej konsekwencji. Na stoisku fabryki karoserji Erdmann & Rossi — Jos. Neuss stały dwa samochody, na których zrobiono próbę zupełnego zakrycia kół przednich, nie wciągając jednak błotników i maski silnika w linię aerodynamiczną, tak że wozy te nie stanowią postępu w tworzeniu wozu aerodynamicznego.

Na zakończenie należy wspomnieć, że część hali wozów osobowych była urządzona jako dział retrospektywny. Począwszy od pierwszego samochodu Benz’a i Daimlera aż do najnowszego wozu wyścigowego Mercedes-Benz i Auto-Union, które miały takie powodzenie w roku ubiegłym, dano tu doskonały przegląd rozwoju samochodu w Niemczech. Tu była również reprezentowana prasa fachowa krajowa i zagraniczna na dwóch oddzielnych stoiskach, gdzie spotkaliśmy się i z naszym czasopismem „Auto”.

F. Wittekind.

„META”

Poleca

Sp. z o. o. w Krakowie.
ul. Kościuszki 49, tel. 137-20

Części zamienne do wszystkich typów samochodów „LANCIA”

Ceny obecnie znacznie niższe

Do każdego silnika właściwy olej samochodowy:



Galkar 110

średnio gęsty olej samochodowy, o
dużej płynności i odporności na wy-
sokie temperatury.

Galkar 115

lekki olej samochodowy – do wozów
o oliwieniu rozpryskowem lub mixt.

Galkar 120

gęsty olej samochodowy – do więk-
szości wozów na lato, szczególnie
odporny na wysokie temperatury.

Galkar 130

szczególnie gęsty olej samocho-
dowy – do wozów o chłodzeniu powietrz-
nem oraz do silników przeciążonych.



KARPATY

SPRZEDAŻ PRODUKTÓW NAFTOWYCH

S-KA Z OGR. POR.

Tankujcie wyłącznie wypróbowane PALIWO SAMOCHODOWE
„GALKAR” z naszych błękitnych stacji ulicznych.

KIERUJCIE SIĘ NASZĄ TABELĄ POLECAJĄCĄ!

SIEĆ AUSTRADOWA W EUROPIE

Twórca promieniujących z Medjolanu, pierwszych na świecie autostrad, senator Piero Puricelli, występuje obecnie ze śmiałym projektem pokrycia całej Europy (za wyjątkiem Sowietów), siecią autostrad. W artykule (Le Strade, Medjolan), poruszającym tę sprawę, stwierdzając, iż pierwsze dziesięć lat istnienia (autostrada Medjolan — Jeziora Włoskie oddana została do użytku 21 września 1922 roku), dowiodły rzeczywistej potrzeby nowego typu drogi, dochodzi on do wniosku, że dalszym etapem rozwoju tej idei jest utworzenie sieci, obejmującej cały kontynent, tak jak lat temu sto tworzono sieć kolejową w Europie.

„Przeciwnicy autostrady — pisze autor — widzą dwa niebezpieczeństwa w ich budowie: pierwsze wojny, drugie konkurencji dla zwykłych dróg i kolei. Niebezpieczeństwa są jednak pozorne tylko. Autostrady jeszcze bardziej łączyć będą ze sobą poszczególne narody, zbliżać do siebie państwa, to znaczy służyć sprawie pokoju, a nie wojny. Co się dotyczy drugiego niebezpieczeństwa, to już dziś, z doświadczenia widzimy, że autostrady i zwykłe drogi, kołowe wzajemnie się uzupełniają: pierwsze służą dalekobieżnemu, drugie miejscowemu ruchowi, tak jak w organizmie duże i małe naczynia krwionośne przy obiegu krwi. Co zaś do kolei, to ponieważ autostrady, jak obecnie ma to miejsce we Włoszech, będą musiały być upaństwowione, to jest w ręku państwa, jako posiadacza obu sieci, będzie uzgodnienie współpracy pomiędzy nimi, tak jak w obecnej chwili dąży się do uzgodnienia pracy pomiędzy ruchem kolejowym a kołowym. Wierzę jednak głęboko, że polemiki te kiedyś wywoływać będą ten sam pobłażliwy uśmiech, z którym mówimy dzisiaj o polemikach na temat kolei z połowy zeszłego stulecia.

Sieć kompletna autostrad, obejmująca Europę, liczyć będzie 36.575 km, z czego na poszczególne państwa przypada:

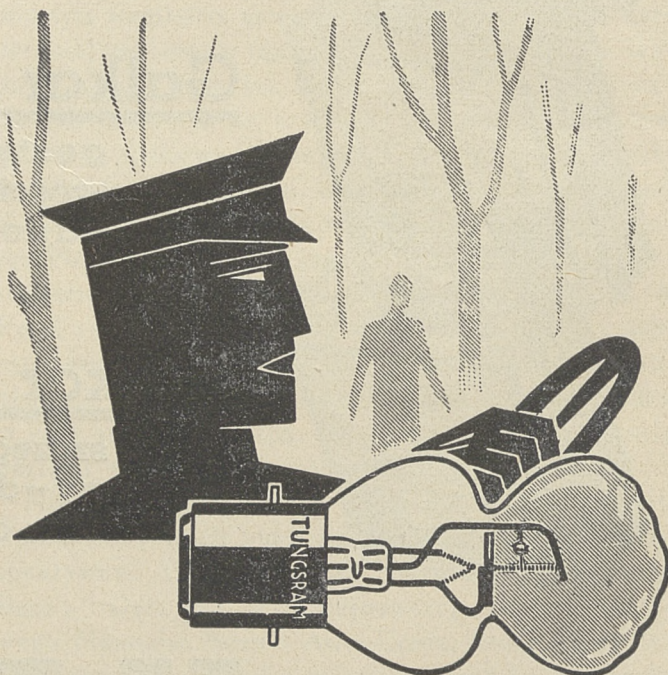
Albanja	200 km	Jugosławja	1170 „
Austria	1280 „	Niemcy	6415 „
Belgia	335 „	Polska	2965 „
Bułgaria	350 „	Portugalia	250 „
Czechosłowacja	1170 „	Rumunja	2865 „
Francja	7365 „	Szwajcaria	625 „
Grecja	825 „	Turcja	325 „
Hiszpanja	2650 „	Węgry	1175 „
Holandja	120 „	Włochy	5060 „
		Razem	36575

„Cyfry te wydają się fantastyczne, dla tych jednak tylko, którzy jeszcze uważają autostradę za zbytek. Otóż autostrada już dzisiaj nie jest zbytkiem, prze-



ciwnie, jest nader użyteczną, niemal konieczną. Błędem jest twierdzić: „czekajmy lepszych czasów”. Autostrady, które już przy budowie dadzą pracę licznej rzeszy bezrobotnych, przyczynią się niewątpliwie do zwalczania kryzysu, ułatwiając wzrost i dając nowy impuls stosunkom gospodarczym, handlowym i turystycznym pomiędzy krajami Europy”.

J. E.



TUNGSRAM
FILTROWKI
GWARANTUJĄ BEZPIECZEŃSTWO
W NOCY I PODCZAS MGŁY



Etna — Główny wulkan.

(Fot. R. Aeronautica Italiana)

DROGA NA ETNĘ

Najgroźniejszy z wulkanów Europy — dzika i wspinała Etna, dominująca władczą nad całą Sycylią i rozległą roztoczą wód morza Śródziemnego, pozostała aż po nasze czasy tak samo prawie tajemnicza i niedostępna, jak ongiś przed tysiącami lat, gdy oglądali ją i opisywali poeci, filozofowie i historycy starożytnego świata.

Niepokojąca zagadka straszliwych sił przyrody, ponura i przerażająca potęga usymbolizowana w Etnie, kontrastująca tak jaskrawo z beztroską radością południowego słońca, ze słodyczą i urokiem zachwycającego kolorytu nieba Sycylii, z majestatycznym spokojem i wspaniałością otaczającego morza, wzbudzała w szerokich masach raczej lęk i odrazę, niż chęć jej zbadania. To też mijały jeden po drugim liczne wieki, zanim pomyślano o zbudowaniu drogi umożliwiającej dostęp do kraterów i na szczyt góry i jeszcze aż po ostatnie miesiące roku ubiegłego, można tam było dotrzeć, pnąc się tylko po stromych, niebezpiecznych ścieżkach z narażeniem się na wiele trudów i niewygód. Przedstawiało to przytem wyprawę niebyłą, wymagającą niepowседневnych sił i zahartowania, skoro w takich warunkach trzeba było przebyć około 2600 m,

od ostatniego osiedla położonego na poziomie 700 m, aż do wierzchołka na wysokości około 3300 m.

Pierwszy projekt budowy drogi na Etnę powstał równo sto lat temu. Zamierzenie to miało na celu ściągnięcie cudzoziemskiego ruchu turystycznego na Sycylię. Twórcą projektu był książę Manganelli, intendent Katanji. Za jego to sprawą zbudowano w 1835 r. pierwszy odcinek tej drogi od Katanji do Nicolosi, skąd miała się ciągnąć dalej, aż do wysokości 2450 m.

Ale ze śmiercią księcia Manganelli, która niebawem następuje, w niwecz obraca się cały projekt budowy i na długi czas idzie w zupełną niepamięć. Wydobywają go znowu na widownię w 1914 r., po 75 latach zapomnienia, dwaj sycylijscy obywatele, bracia Platania Scammacca, którzy na swój koszt powierzają inż. E. Puglisi, wykonanie technicznego projektu drogi od Nicolosi do budynku Obserwatorium Uniwersytetu Katańskiego. Ale wybuch wojny światowej niweczy znowu podjętą inicjatywę. Wprawdzie po wojnie w 1921 r., projekt inż. Puglisi zostaje ofiarowany nowopowstałemu Towarzystwu Propagandy Turystycznej „Pro Etna”, ale do wykonania go nie można było przystąpić, skutkiem całego szeregu przeszkód róż-



Etna — Główny krater

(Fot. R. Aeronautica Italiana)

nej natury i dopiero w erze faszystowskiej następuje realizacja inicjatywy księcia Manganelli.

W latach 1929—1931 przy poparciu czynników rządowych, tworzy się specjalne konsorcjum, do którego przystępują z udziałem finansowym, instytucje i stowarzyszenia zainteresowane w budowie drogi na Etnę. Kierownictwo budowy obejmuje inż. O. Priolo, naczelny inżynier Prowincjonalnego Urzędu Technicznego, zaś wykonanie robót powierzono światowej sławy firmie włoskiej Società Anonima „Puricelli”.

Szczegółowy opis przebiegu robót został przedstawiony przez inż. Priolo w wytwornej publikacji, ozdobionej licznymi artystycznymi zdjęciami i stanowiącej w całości piękną i pamiątkową monografię drogi na Etnę.

Budowa tej drogi była nielada zamierzeniem. Jedną z największych trudności z nią związanych, stanowiło pokonanie niezwykle uciążliwych warunków terenowych przy jednoczesnym osiągnięciu najkrótszego przebiegu trasy. Nawet nie znając naocznie tych miejsc, można sobie z łatwością wyobrazić, biorąc pod uwagę ich wulkaniczny charakter, jakie przeszkody piętrzyły się tam, bądź to w postaci wygasłych kraterów, lub zwałów zastygłej lawy, rozpadlin i wyrw głębokich, pól całych ruchomego, czarnego pyłu wulkanicznego, zboczy gór pokrytych gęstymi krzewami, albo wysokopiennymi drzewami.

Pomimo tak wyjątkowo skomplikowanych warunków terenowych, tem trudniejszych do przewyciężenia, że połączonych z koniecznością liczenia się z jak najdalej posuniętą oszczędnością wydatków, udało się jednak uniknąć zbytniego wydłużenia trasy i zrealizo-

wać najdogodniejsze warunki techniczne dla ruchu mechanicznego, któremu droga ta będzie głównie służyć.

Zaprojektowana, jako dalszy ciąg odcinka z Katanji do Nicolosi, wybudowanego w 1835 r., ciągnie się droga na Etnę od tej ostatniej miejscowości, leżącej na wysokości 698 m i przebiegając około 18 km, kończy się na wysokości 1880 m, koło budynku Obserwatorium Uniwersytetu Katańskiego, z którego to miejsca rozpościera się wspaniały widok na całą prawie Sycylię.

Różnica poziomu między krańcowymi punktami, wynosząca 1182 m, została pokonana ogólnym minimalnym spadkiem podłużnym, wahającym się zasadniczo między 6 i 7% i między 7 i 9%. Tylko dwa odcinki o łącznej długości około kilometra, posiadają spadki 9,5%.

Na 17.972 m długości trasy, 11.915 m przeprowadzono po prostej, a tylko 6.057 m w łukach.



Na 4 km. między potokami lawy

(Puricelli)

Na 4 $\frac{1}{2}$ km.

cięższych był zupełny brak wody na terenach robót, którą też musiano sprowadzać zdaleka i rozwozić następnie w baryłkach do poszczególnych miejsc budowy.

Wobec tego, że droga ta będzie głównie służyć samochodowemu ruchowi turystycznemu, zwrócono specjalną uwagę na należyte zaopatrzenie jej w znaki ostrzegawcze i informacyjne. Ponadto ustawiono znaczną ilość tablic wskazujących turystom różne osobliwości terenu.

Z miejsca, w którym się droga kończy można z łatwością w ciągu czterech godzin dostać się do głównego krateru, znajdującego się na wysokości 3274 m. O ile projekt jej przedłużenia aż do starożytnych ruin z czasów rzymskich, t. zw. „Torre del Filosofo”, położonych na wysokości 2919 m, zostanie zrealizowany, co zamierzone jest w niedalekiej przyszłości, wtedy przestrzeń od końcowego punktu drogi do krateru, zmniejszyłaby się do 350 m.

Celem uniknięcia chaotycznego zabudowania terenów, leżących wzdłuż drogi i zeszpecenia otaczającego krajobrazu, konsorcjum budowy drogi poczyniło starania o zaliczenie jej w całości do obiektów podlegających ustawie z dn. 11.VI.1922 r o ochronie krajobrazu i zabytków historycznych, przedstawiając jednocześnie odnośnym władzom szczegółowy plan parcelacji tych terenów.

Pomyślano również o upiększeniu samej drogi, obsadzając ją, narazie na pierwszych 10 km, znaczną ilością drzew i krzewów, jak jesiony, sosny, oleandry i t. p. Jednocześnie Milicja Leśna wszczęła na szero-

Nawierzchnia drogi jest typu zwykłego makadamu bitumowanego powierzchniowo na zimno.

Ogólny koszt robót związanych z wykonaniem drogi, wyniósł około 5.400.000 lir., zatem wydatek na 1 km. wypada w kwocie około 300.000 lir, czyli mniej więcej zł. 140.000.

Budowa drogi trwała od końca września 1931 r. do października 1934 r., t. j. trzy lata, faktycznie jednak tylko 21 miesięcy, a to ze względu na złe warunki atmosferyczne w górach, panujące od listopada do końca marca, co powodowało wstrzymywanie robót.

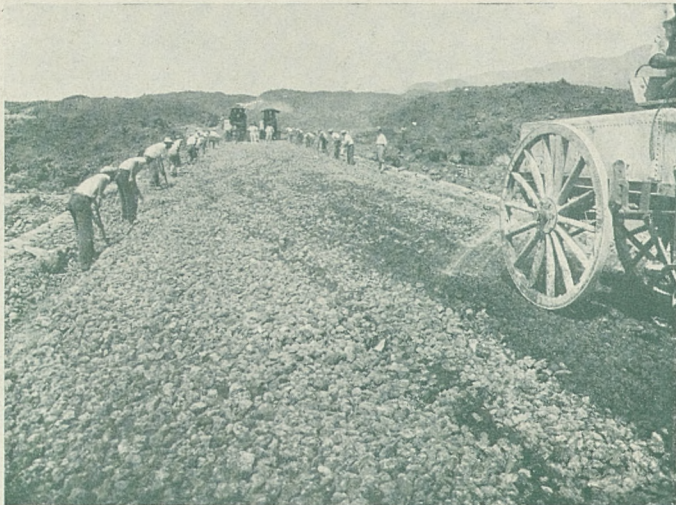
Przy robotach ziemnych wzruszono około 250.000 m³ gruntu, z czego dwie trzecie dotyczyły zwałów lawy o tak niezwykle twardości, że na ich rozsadzenie zużyto 16.000 kg. materiałów wybuchowych. Ta jedna cyfra może już dać pojęcie o olbrzymiej pracy, jaką tam trzeba było wykonać.

Wśród całego szeregu utrudnień, jednym z naj-

Etna — Wielki krater

ką skalę akcję zadrzewienia stref wysokogórskich, przylegających do drogi, leżących obecnie odłogiem, słynnych zaś w starożytności ze wspaniałych lasów, wytrzebionych całkowicie w ciągu wieków, głównie przez wandalizm ludzki.

Uroczysta inauguracja drogi dokonana osobiście przez króla włoskiego odbyła się 21 października 1934 r., wśród niebywałego entuzjazmu miejscowej ludności, oceniającej w pełni doniosłość dodatnich rezultatów natury ekonomicznej, połączonych z eks-



Widok drogi w czasie budowy

skoğórskiej stacji klimatycznej, jedynej w swoim rodzaju wśród obszarów wód morza Śródziemnego, zarówno pod względem jej położenia między śniegami, okrywającymi szczyt góry i podzwrotnikową roślinnością, opasującą dolne jej strefy, jak i wyjątkowego klimatu, umożliwiającego długie miesiące pobytu pod rozkosznem niebem południa, niezakłóconem ani jedną chmurką.

W tej chwili wre na Etnie gorączkowa praca. Budują się schroniska górskie, hotele, pensjonaty, wille prywatne. Setki ludzi znalazło nowe warsztaty pracy, tysiące bezrobotnych otrzymało zajęcie. Tysiące ich rodzin zostało wyrwanych ze szposów nędzy. Nowozbudowana droga stała się dobrodziejstwem dla ludności całego ogromnego obszaru kraju, otwierając jej nowe możliwości życiowe i nowe horyzonty gospodarcze.

Zofja Klaczyńska.



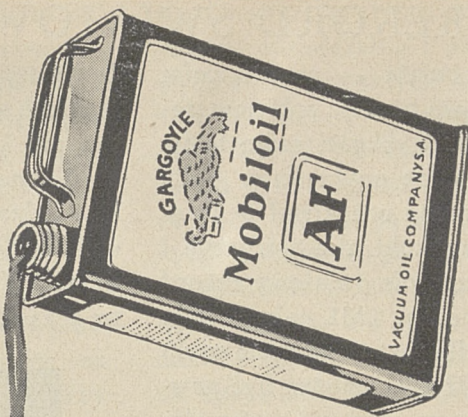
Trasa drogi na Etnę

platacją nowozbudowanej arterji komunikacyjnej, w której propaganda turystyczna Etny zyskała tak po-
 tężny atut.

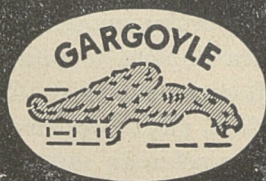
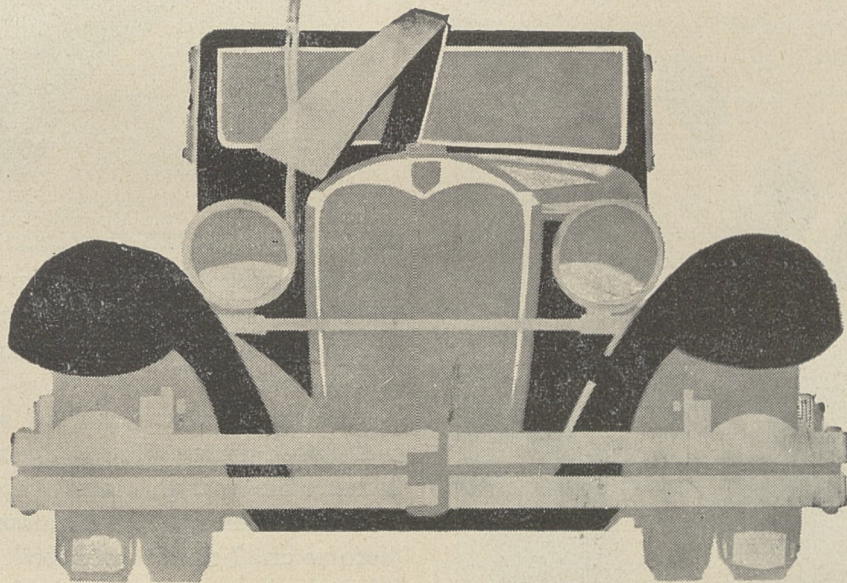
W łączności z powstaniem drogi zakresłona została na szeroką skalę, planowa akcja odpowiedniej eksploatacji walorów turystycznych, sportowych i klimatycznych Etny. Poza propagandą wysokogórskiej turystyki i sportów zimowych, a zwłaszcza narciarstwa, prawie zupełnie dotychczas przez ludność wyspy nieuprawianego, zwrócono uwagę przede wszystkim na możliwości wykorzystania Etny, jako wy-



Jedna z serpentyn



Stosuj do silnika
Mobiloil,
a przedłużysz jego żywot.



W J

Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY S. A.

NOWY REKORD ŚWIATOWY CAMPBELLA

Najszybszy automobilista świata — sir Malcolm Campbell, zelektryzował znowu świat pobiciem jeszcze raz światowego rekordu szybkości samochodu. Jak wzmiankowaliśmy w numerze poprzednim *Auta*, Campbell już od dłuższego czasu oczekiwał w Daytona Beach na sprzyjające warunki atmosferyczne i terenowe, aby zaatakować ponownie światowy rekord szybkości, który zresztą już od r. 1931 należy stale do niego. Marzeniem Campbella jest osiągnięcie szybkości 300 mil na godz., t. j. 482 km. i można być pewnym, sądząc po dotychczasowym uporze i wytrwałości Campbella, że nie spocznie on dopóki szybkości tej rzeczywiście nie osiągnie. Pomimo doskonałości swego, corocznie przerabianego i modernizowanego wozu „*Błękitnego Ptaka*”, teoretycznie zdolnego do rozwinięcia tej szybkości, każdorazowe pobicie światowego rekordu największej szybkości samochodu połączone jest z niesłychanymi trudnościami toru. Campbell, będąc człowiekiem bardzo zamożnym zjeździł już cały świat w poszukiwaniu odpowiedniego toru i ostatecznie powraca zawsze do plaży w Daytona Beach, używanej jeszcze przez nieżyjącego, dawnego rekor-

disty światowego Seagrav'a. Plaża ta daje przy sprzyjających warunkach atmosferycznych najlepszy jeszcze tor, ale tylko właśnie przy sprzyjających warunkach atmosferycznych, o które jest nad brzegiem oceanu bardzo trudno. Tem się tłumaczy, dlaczego Campbell każdorazowo tak długo oczekiwać musi na „swoją dzień”. Zbyt silny wiatr, za suchy albo zbyt wilgotny piasek na plaży, pomarszczenie piasku przez zbyt



Sir Malcolm Campbell

(Keystone)



(Keystone) *Radość mechaników Campbella po pobiciu przez niego światowego rekordu największej szybkości*

silną falę przypyływu i t. d. wszystko to są przeszkody, które nietylko obrócić mogą w niwecz w największym trudzie poczynione przygotowania, ale mogą kosztować go życie.

Miesiąc przeszło oczekiwał w tym roku Campbell w Daytona na sprzyjające warunki. Zniecierpliwiony kilkakrotnie w tym czasie, czynił on próby pobicia rekordu światowego, ale zawsze bezskutecznie. Dopiero w dn. 7 marca Campbell doczekał się wreszcie jako tako lepszych warunków i pomimo jeszcze silnego wiatru, wystartował do próby, nie uprzedzając tym razem publiczności, która dopiero w ostatniej chwili zbiegła się na huk 2500 konnego silnika. Zresztą publiczność niewiele widziała, gdyż *Błękitny Ptak* podnosił tak szalony tuman piasku, że sam wóz ginął w nim zupełnie. Przeciętna szybkość osiągnięta przez Campbella w jeździe w obu kierunkach wyniosła na dystansie 1 mili 445 km. 493 (13.007 sek.), co jest największą dotychczas osiągniętą szybkością przez po-

JAK UNIKNAĆ WYPADKÓW SAMOCHODOWYCH?

Aby kierowców samochodowych zachęcić do ostrożnej jazdy rozpoczęło amerykańskie towarzystwo National Safety Council w r. 1931 wydawać zaświadczenia dla „kierowców bez wypadków” przedsiębiorstw komunikacji samochodowej, a mianowicie dla wszystkich kierowców zainteresowanych przedsiębiorstw, którzy mogli udowodnić, że przez cały rok nie byli zamieszani w żaden wypadek. Ten okres został rozszerzony dla odpowiednich zawodników na dwa lata, trzy lata i cztery lata. W swoim czasie zostało przez tow. wyznaczone blisko 10.000 jednorocznych zaświadczeń, około 2.400 dwuletnich, blisko 500 trzyletnich i 40 czteroletnich, na ogólną liczbę kursujących 27.800 samochodów (422 firmy). Podział zaświadczeń jest bardzo znaczącym sukcesem dla wszystkich zainteresowanych i zajmuje każdorazowo w gazetach bardzo wiele miejsca.

W Stanach Zjednoczonych ogłasza się corocznie konkurs na bezpieczeństwo na drogach, według następującego obliczenia punktów: każde miasto daje zestawienie statystyczne z odpowiednich działów i za każdy z działów zalicza się odpowiednią ilość punktów. 1) Statystyka wypadków: za zmniejszenie ilości wypadków 50 punktów (najwyższa granica); 2) Sprawozdanie z wypadków (5 punktów); 3) Zarzuty przeciwko ruchowi ulicznemu (10 p.); 4) Wprowadzenie przepisów ruchu (15 punktów); 5) Bezpieczeństwo dziecka (10 punktów); 6) Publiczne wychowanie (10 p.).

Podstawy bezpieczeństwa ruchu, na jakich ogłaszany jest konkurs. a) Techniczny punkt widzenia. Miasta winny postarać się o to, aby stwierdzić, co do zaszłych wypadków — ile, gdzie, kiedy, jak i dlaczego! Użyjcie te dane aby zmniejszyć niebezpieczeń-

jazd mechaniczny. Na dystansie 1 km. osiągnął Campbell szybkość 444 km. 341. Poprzedni rekord Campbella, który, jak przypominają sobie nasi Czytelnicy, był zdobyty w dn. 22 lutego 1933 r., wynosił 438 km. 490 na dystansie 1 km. i 437 km. 916 na dystansie 1 mili. W tym więc roku Campbell, w przeciwieństwie do poprzedniego swego rekordu, osiągnął większą szybkość na dystansie 1 mili. Poprzedni swój rekord największej szybkości w samochodzie pobił Campbell o 7 km. i 3 m. Nie jest to bardzo duży skok, ale w tych wysokich granicach szybkości, które prawdopodobnie zbliżają się już narazie do kresu obecnych możliwości technicznych i fizjologicznych, jest to jednak zysk bardzo wybitny. Jednocześnie z tymi rekordami światowymi pobił Campbell światowe rekordy: 5 km. z przeciętną 431 km. 975 i 5 mil z przeciętną 404 km. 496, które również należały do niego.

Tabele dotychczasowych światowych rekordów największej szybkości pomieściliśmy w Nr. 4. 1933 r.

stwo ruchu. Sporządźcie nowe znaki, sygnały, wyścieście zarządzenia i przepisy na podstawie naukowych badań, opartych nietylko na przypuszczeniach. b) Wychowanie. — Powiedźcie każdemu dziecku i każdemu dorosłemu, każdemu kierowcy i każdemu pieszemu o straszliwej odpowiedzialności za wypadki i zwróćcie im uwagę na konieczność osobistej ostrożności, dobrowolnego przestrzegania przepisów ruchu i wspieranie urzędników ruchu. c) Organizujcie policję i sądy w ten sposób, aby stosowały nowoczesne metody dla nowoczesnej komunikacji. Opierajcie się na wprowadzeniu przepisów o ruchu, które są równocześnie mocne, wyrozumiałe i apolityczne.

* * *

Bezpieczeństwo ruchu w Holandji. Dzieci w Holandji poddane są egzaminowi ze znajomości przepisów ruchu, po złożeniu którego obiecują stosować się do nich bezwzględnie. Teoretyczny egzamin przeprowadzany jest przez nauczyciela, zaś praktyczny (na ulicy) przez policjanta. Tematy zadań egzaminacyjnych układane są przez centralę związków bezpieczeństwa ruchu. Gdy uczeń zda egzamin otrzymuje odznakę „bezpieczeństwa ruchu”. Właśnie posiadanie tej odznaki wywołuje silny wpływ na współkolegów, którzy chcą taką samą zdobyć. Dzieci z prawdziwą dumą przyjmują odznaki i dyplomy (co się zwykle odbywa w większym kole w obecności rodziców dzieci, które zdały egzamin). Świadkowie takiej uroczystości stają się zwolennikami tego rodzaju pracy, która ma na celu zabezpieczyć bezpieczeństwo młodzieży w ruchu kołowym.

* * *

We Włoszech z inicjatywy Automobilklubu w Medjolanie zorganizowano tygodnie milczenia i dyscypliny ruchu, w czasie których przy pomocy kontrolerów, którzy byli ukryci przed kierowcami, kierowcy byli klasyfikowani i nagradzani, o ile stosowali się najlepiej do przepisów policyjnych. Tym zaś, którzy nie stosowali się do przepisów wysyłano pismo z określeniem błędów, jakie popełniają oraz niebezpieczeństw, jakie te błędy stanowią dla rozmaitych użytkowników dróg.

Maria Minchejmerowa.



JUŻ JEST DO NABYCIA

TOM I-SZY

„Polskiej Encyklopedji Szlacheckiej“

Cena tomu bez oprawy na bezdrzewnym papierze wynosi zł. 24; w ozdobnej, trwałej oprawie zł. 30.

Tom opracowany pod redakcją dr. fil. S. J. Starykoń-Kasprzyckiego, w objętości 374 stronic, zawiera następujące rozdziały: a) Rola szlachty na tle dziejowym, b) Geneza herbów w świetle teorii heraldycznych, c) Tytuły honorowe na tle dawnego prawodawstwa, d) Wykaz domów utytułowanych (książąt, hrabiów, baronów).

Wydawnictwo: Polska Encyklopedia Szlachecka, Warszawa, ul. Mokotowska 49/9. Konto czekowe w P.K.O. 29.357.

DROBIAZGI WIELKIEJ WAGI

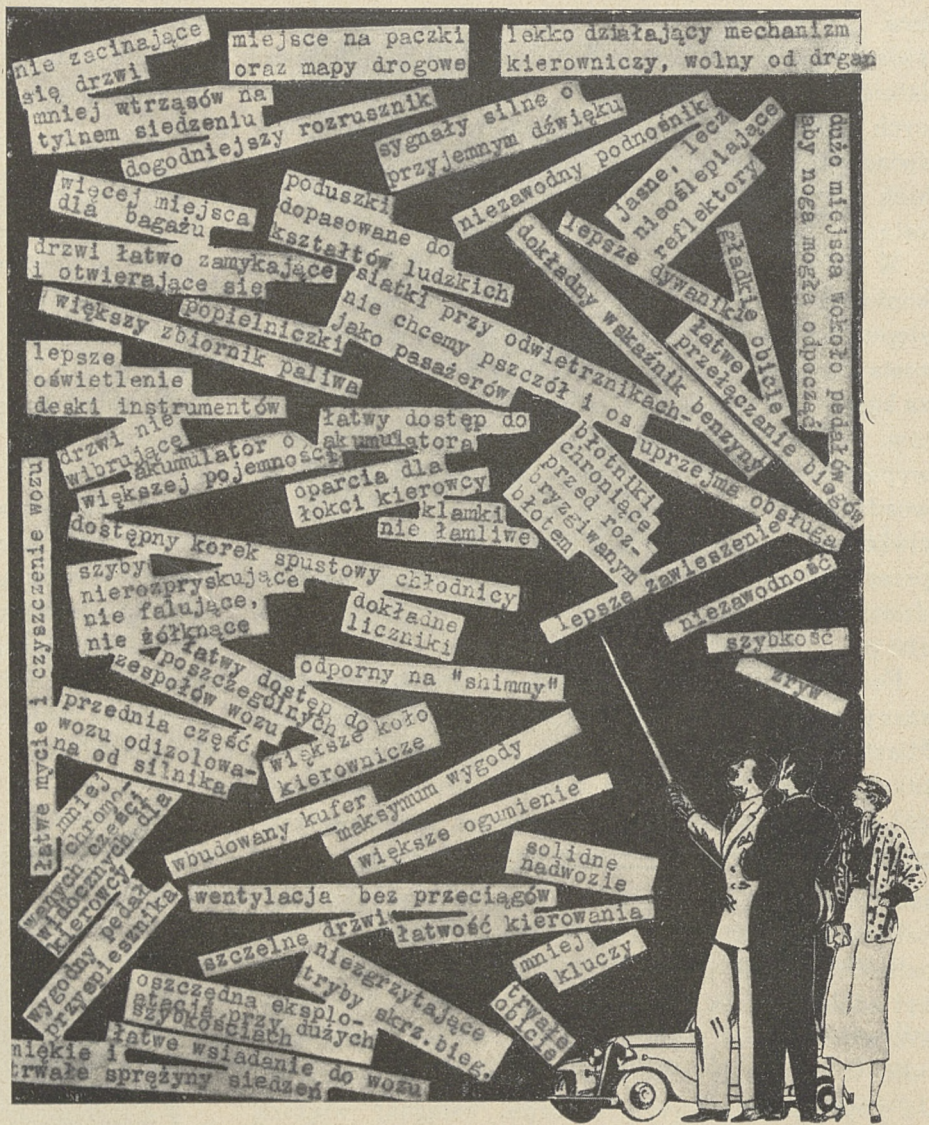
W początkach bieżącego stulecia nabywca samochodu patrzył na niego bezkrytycznie. Dość było, że się poruszał, naogół... bez pomocy koni... W tych czasach nie byli potrzebni eleganccy akwizytorzy, demonstrujący brawurowo nowe modele.. Samochody kupowano często „na pniu”, gdy w fabryce, o rozmiarach i obrabiarkach skromniejszych od dzisiejszego przeciętnego warsztatu reparacyjnego, wyrabiało się części nowego modelu samochodu, stanowiącego jeden wielki znak zapytania nawet dla samego konstruktora. Konstruktor ten był jednocześnie fabrykantem i sprzedawcą swego wozu. Samochód przychodził bezpośrednio od producenta w ręce klienta; organizacja sprzedaży, przedstawicielstwa, nie były wówczas znane.

Z rozwojem produkcji samochodowej ten stan rzeczy uległ zmianie. Samochód przychodził na świat w kreślarniach biura konstrukcyjnego; po wypróbowaniu pierwszych modelowych samochodów rozpoczynano produkcję na mniejszą lub większą skalę; po wypróbowaniu samochodów na szosach lub torach próbnych, organizacja sprzedaży dostarczała je za pośrednictwem przedstawicieli klientom. W tych czasach zaczęto już mówić o obsłudze samochodów, udzielano gwarancji, jednak naogół o dalsze losy samochodu, z chwilą oddania go w ręce klienta, mało kto się troszczył...

Wraz z produkcją seryjną, idąc w kierunku najdalszego potaniania samochodu, ograniczono, a nawet zaniechano wypróbowywania samochodu przed dostarczeniem go klientowi. Klient otrzymywał książeczkę instrukcyjną, kilka rad: jak się obchodzić z samochodem w okresie docierania silnika, i musiał z większym lub mniejszym entuzjazmem zabrać się do czynności, której wykonanie należało przedtem całkowicie do fabryki. Czyniąc to klient doszedł do wniosku, że podział samochodów

na dwie kategorie: dobre i złe wozy, jest zbyt prymitywny i nie jest miarodajnym. Miarodajnym jest natomiast jego samopoczucie, jako właściciela. Samopoczucie to jest ściślej związane z całością konstrukcji samochodu i zależne od całego szeregu czynników, które nawet rutynowany automobilista nie jest w stanie objąć okiem i które

cy — oslepiając na słońcu, mogą spowodować poważny wypadek. Niemniej piękne są klamki o nowoczesnym rysunku, lecz tym większa jest przykrość, gdy przy energiczniejszym naciśnięciu pozostają w ręku. Przy kupnie wozu rzadko kto interesuje się umieszczeniem akumulatora, to też przykrą niespodzianką jest, gdy dla

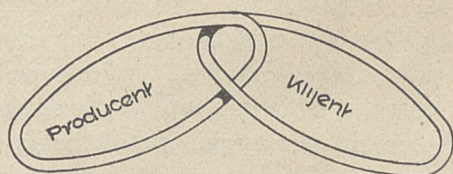


Rys. 1. Drobiazgi wielkiej wagi

sobie uprzytamnia tylko w odpowiednich okolicznościach. Są to często drobiazgi — lecz właśnie te drobiazgi wpływają często fatalnie na jego samopoczucie i są w stanie zbrzydzić mu życie.

Naprzykład części chromowane, nadające samochodowi piękny wygląd, są nie do zniesienia, gdy się znajdują w polu widzenia kierow-

dolania wody do akumulatora, lub oczyszczenia końcówek, trzeba użyć młotka i przecinaka, w celu utworzenia odnośnego schówka, zamkniętego mocno zardzewiałą i wypaczoną blachą. Siedzenia, oparcia — zdawałoby się, że to rzecz obojętna, a jednak po dłuższym etapie nietrudno jest stwierdzić, że kształt poduszek, rodzaj



Rys. 2—początki automobilizmu

i rozmieszczenie sprężyn, mają wpływ ogromny na zmęczenie kierowcy i pasażerów. Korek chłodnicy pod maską, korek wlewnika benzyny, zamykane na klucz, chronią właściciela przed utratą wiary w uczciwość ludzką: zamknięcia te nie znikają z pozostawionego na chwilę bez dozoru samochodu. Ale znów djabli człowieka biorą, gdy wychodząc do pozostawionego na ulicy samochodu, trzyma w ręku pęk kluczy: zamku zapłonu, karoserji, kół zapasowych, kufra i t. d. Wtyka coraz to inny klucz do zamku i naturalnie, gdy mu się śpieszy, właściwego znaleźć nie może. Myśli wówczas: „czy nie można byłoby wszystkie moje zamki otwierać jednym kluczem?” Zamykanie szyb zimą powoduje ich pocenie, otwieranie — stwarza przeciągi i jest przykre specjalnie dla pasażerów, siedzących styłu. Podnośnik, dla ustawienia którego pod tylnym mostem, należy wytarzać się w błocie, lub też taki, który beznadziejnie klapnie pod ciężarem wozu, to nielada utrapienie dla samotnie podróżującego gentlemana-automobilisty. Przecież nie zawsze przejeżdża drogą taksówkarz, który „za złotówkę frajerowi koło zmieni”.

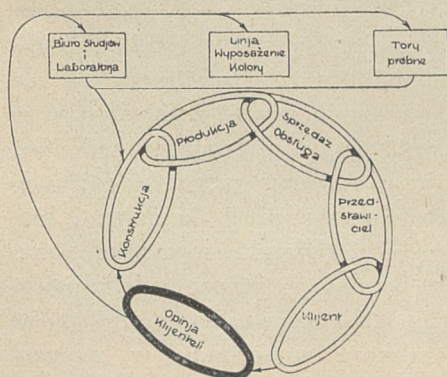
Wszystkie te spostrzeżenia są dla konstruktora samochodu bardzo cenne, gdyż fabryki samochodowe nawiązały zapomocą swej organizacji sprzedaży i swych stacji obsługi ścisły kontakt z klientem w celu wyzyskania jego doświadczenia przy budowie nowych modeli.

Mam w ręku dwie książeczki, wydane przez General Motors. Jedna z nich p. t. „Your car as you build it” (Pański samochód, taki, jakiby Pan zbudował), ozdobiona

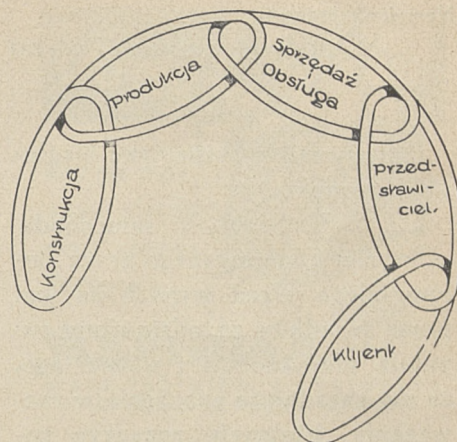
drobnymi rysunkami, ilustrującymi odmiany konstrukcji i wykonania samochodu oraz jego części. Została ona rozesłana w ogromnej ilości do automobilistów Stanów Zjednoczonych i przedstawia największą i niewątpliwie najdokładniej opracowaną ankietę w tej dziedzinie. Na pierwszej stronie jest pokazane szereg typów nadwozi (limuzyna, torpedo, cabriolet i t. d.), z prośbą skierowaną do biorącego w ankiecie udział automobilisty, aby się wypowiedział, jakie nadwozie uważa za najbardziej celowe, lub przypadające mu do gustu. Dalej poddaje się głosowaniu: kształt chłodnicy, błotników, rodzaj kół, wymiary ogumienia, kształt karoserji (aerodynamiczna?), wykonanie siedzeń, szereg przedmiotów wyposażenia (sygnał, popielniczki, wycieraczki, narzędzia, podnośnik, pompka do opon), hamulce (mechaniczne? hydrauliczne? próżniowe?), przekładnia (synchronizowana?), by wreszcie przejść do właściwości zasadniczych: niezawodność, wygoda, bezpieczeństwo, łatwość kierowania i t. d.

Druga książka „Buyer's Guide” (Przewodnik nabywcy) — jest jakby komentarzem pierwszej. Zawiera ona przede wszystkim rezultaty zeszłorocznej ankiety. Jak się okazuje gros automobilistów wypowiedziało się co do właściwości zasadniczych, stawiając na

pierwszym miejscu — niezawodność,



Rys. 4.—Dziś.



Rys. 3.—Niedawno

drugim — oszczędność w eksploatacji,
trzecim — bezpieczeństwo,
czwartym — wygląd zewnętrzny,
piątym — wygodę,
szóstym — łatwość kierowania,
siódmym — elastyczność (bezszumność),
ósmym — niską cenę kupna,
dziewiątym — zryw,
dziesiątym — szybkość.

W dalszym ciągu tej książeczki omawiane są te właściwości zasadnicze, wykazując, że są one zależne od całego szeregu czynników; np. niezawodność od dokładnego wykonania montażu, mocnej ramy, pewnego mechanizmu kierowniczego, elastycznego zawieszenia silnika, dobrego chłodzenia, niezawodnego gaźnika i systemu zapłonowego, pierwszorzędnej instalacji elektrycznej, zawieszenia amortyzatorów, hamulców i t. d. i t. d. Mniej więcej te same czynniki wpływają na bezpieczeństwo jazdy. Również te same czynniki, łącznie z rodzajem ogumienia, łatwym dostępem do poszczególnych zespołów i t. d. i t. d. wpływają w dużej mierze na oszczędność eksploatacji.

Charakterystycznym jest, że zarówno przy niezawodności, jak i bezpieczeństwie, oszczędności w eksploatacji i t. d. jest jednakowo podkreślana rola, którą odgrywa obsługa fabryczna. Wypływa z tego, że w kraju, w którym brak należytej zorganizowanej obsługi, (Dokończenie na str. 101).

Henryk Gołogórski

Odpowiedzialność karna za przejechanie pijanego.

Dokończenie

Oto wyciąg z ekspertyzy biegłego Stępowskiego:

„... II. Szybkość samochodu „Chrysler”, kierowanego przez Bobrowskiego przed wypadkiem jest przez świadków przedstawiona zupełnie niejednolicie i wobec tego, że ma zasadnicze znaczenie w rozważaniu istotnych przyczyn powstania wypadku, winna być definitywnie ustalona drogą porównawczą, jak poniżej: a) Zgodnie z Rozporz. Min. Robót Publ. z dn. 27 stycznia 1928 r. (które obowiązywało do 15 marca 1933 r., czyli w chwili wypadku) — § 38 — „w zabudowanych dzielnicach miast, uzdrowisk i innych osiedli”, do których zaliczyć trzeba i miejsce wypadku (we wsi Pyry, na wprost ul. Słonecznej) „zabrania się... prowadzenia pojazdów... osobowych z szybkością przekraczającą 40 km/godz. b) Oskarżony w swym zeznaniu u sędziego śledczego sam zeznaje, że: „jechałem przepisowo prawą stroną szosy z szybkością zmienną 40 km. lub 50 km. nie przekraczając w każdym razie 60 km/godz”. Dalej świadek jadący z Bobrowskim, wywiadowca Wyleziński, wyraźnie stwierdza w śledztwie, że samochód jechał: „zdaje się 50 lub 55 km/godz. nie więcej”, zaś inni bezpośredni świadkowie, stojący z boku szosy i obserwujący jego bieg podkreślają kategorycznie, że samochód jechał z „nadmierną szybkością”. c) Przyjmując pod uwagę, iż zgodnie z dokładnym określeniem bezpośredniego świadka wypadku Janiszewskiego, miejsce, gdzie „samochód się zatrzymał, było dopiero w odległości około 200 metrów od miejsca wypadku”, trzeba przyjść do przekonania, że samochód „Chrysler” od momentu najechania na denata został zatrzymany w odległości minimum — 100 metrów. d) Teore-

tycznie przyjmując odpowiednią szybkość hamowania porównawczo do długości przejechanej przestrzeni, zaznaczyć i podkreślić należy, że dla zupełnego zatrzymania auta zaopatrzonego w dwa niezależnie od siebie działające hamulce, li tylko dwa tylne koła, potrzeba przy szybkości = ± 40 km.

± 60 km/godz. ...IV. Zgodnie z ± 42 powyższego Rozprz. „kierowca może wyprzedzać tylko wówczas, jeśli droga jest odpowiednio szeroka, gdy przed wyprzedzającym znajduje się przestrzeń wolna i nikt nie zbliża się z przeciwnej strony”, oraz „przy mijaniu powinien kierowca zmniejszyć szybkość, aby mijanie mogło się odbyć bezpiecznie dla wymijanych, a w razie grożącego niebezpieczeństwa — wstrzymać pojazd”. — Jeśli więc



— 21 mtr. przestrzeni; przy szybkości ± 50 km/godz. — 32 mtr. przestrzeni; przy szybkości ± 85 km/godz. — 100 mtr. przestrzeni. f) Ze wszystkich powyższych danych w zestawieniu, przyjmując pod uwagę, że (zgodnie z protokołem oględzin samochodu) „hamulce i kierownica działały sprawnie”, trzeba ostatecznie wyprowadzić logicznie techniczny wniosek, że istotna szybkość samochodu w moment wypadku była nie mniejsza, niż

przyjąć zgodnie z powyższymi danymi, że szofer podawał zawczasu sygnały ostrzegawcze, oraz że szofer widział, jak sam zeznał, zdaleka „osobników”, którzy byli pijani i nie ustępowali z jezdni, więc w myśl powyżej przytoczonych obowiązujących przepisów kategorycznie należy stwierdzić, że do wypadku, kierowca widząc grożące niebezpieczeństwo, w postaci pijanych osobników nieschodzących z szosy, pojazdu nie tylko nie wstrzy-

mał, lecz nawet zbyt silnego biegu wozu nie zmniejszył... VI. Biorąc pod uwagę niezaprzeczalny fakt, że przednia szyba samochodu została rozbita przez główkę kapusty, rzuconej przez denata, należy jeszcze wszechstronnie zastanowić się nad mechaniczną czynnością szofera w momencie i tuż po wypadku zderzenia auta z denatem: 1) nie ulega wątpliwości, że szofer został skaleczony odłamkami szkła i ewent. nawet mógł chwilowo stracić panowanie nad pojazdem, lecz właśnie kierowca Bobrowski wbrew temu twierdzi w swym zeznaniu u sędziego śledczego, że „nie wiem, ile metrów przejechał samochód z zawieszonym u przodu osobnikiem, mogło to być kilka metrów od najeżdżania na niego. W każdym razie natychmiast zahamowałem. Kierownicy z rąk nie wypuściłem, inaczej byłbym wpadł na tor kolejki lub do rowu”. A więc tem zeznaniem sam wyraźnie stwierdza, że nawet po zranieniu go odłamkiem szkła szyby przedniej — zupełnie świadomie panował nad mechanizmem maszyny i kierował autem. 2) Z drugiej strony zaświadczenie lekarskie wydane w trzy dni po wypadku przez „Doraźne Pogotowie” nie wyjaśnia dostatecznie, czy rzeczywiście uszkodzenia kierowcy Bobrowskiego w chwili ich otrzymania mogłyby stracić przytomność, lub czasową niemożność pa-

nowania nad pojazdem mechanicznym, tembardziej, że jak zaznaczyłem, własne zeznanie jego, według mnie poniekąd temu zaprzecza. Dla wyjaśnienia więc tej okoliczności, że stwierdzone u szofera urazy, tak czy inaczej wpłynęły na jego wykonywanie czynności, jako kierowcy, należałoby mieć opinię biegłego sądowo zaprzysiężonego doktora medycyny, któryby ustalił i uzasadnił wyraźnie, czy uszkodzenia u szofera w danym wypadku miały wpływ i jaki na możliwość kierowania samochodem oraz przytomnego władania pedałami, drążkami i t. p. Słowem, pomimo odniesionych urazów oka, szofer winien był panować nad mechanizmem auta, tak „by bezpieczeństwo publiczne nie zostało zagrożone” (§ 37 Rozp.)....” Jak widać z powyższego dokumentu biegły Stępowski zdecydowanie przypisał winę wypadku szoferowi Bobrowskiemu. Opinia ta stała się podstawą aktu oskarżenia i rozprawy głównej.

Na krótko przed rozprawą obrońca oskarżonego, adw. Stefan Zand, wniósł do Sądu Okręgowego podanie, w którym z uwagi na wielkie wątpliwości, jakie nasuwa winą oskarżonego oraz z uwagi na to,

Artretyzm

Kto nie chce
znosić cierpień,
niech zażywa
Aspirinę

ASPIRINA

mała tabletką, a skutecznie
Do nabycia we wszystkich aptekach.



że jak w każdej sprawie, opinia biegłego do spraw samochodowych ma bardzo poważny wpływ na ocenę winy oskarżonego, biegły zaś w sprawie niniejszej nie został wezwany, a tylko zapoznawał się z materiałami w czasie prowadzonego śledztwa — prosił obrońca o wezwanie na rozprawę biegłego do spraw samochodowych; ze względu jednak, iż w sprawie powyższej wypowiedział się już jeden biegły, prosił obrońca o wezwanie innego biegłego do spraw samochodowych, proponując ze swej strony inż. Rychtera z Komisarjatu Rządu. Sąd Okręgowy wniosek uwzględnił i powołał na rozprawę obu biegłych. Zbadani na rozprawie głównej świadkowie żadnych nowych okoliczności do sprawy nie wnie-

dokończenie ze str. 99

wyżej wymienione właściwości zostają zredukowane.

Tego rodzaju ankieta zamienia łańcuch, który tworzyła dotychczas: konstrukcja, produkcja i sprzedaż samochodów, w zamknięte koło, włączając do tego łańcucha nowe ogniwo — opinia klientów, która winna stanowić punkt wyjścia dla nowych konstrukcji, w celu stworzenia wozów, jaknajbardziej dostosowanych do wymogów automobilistów.

Henryk Glücksman.



(Puricelli)

Budowa drogi na Etnę — Wśród lawy.
(do artykułu na str. 91.).

śli. Biegły Stępowski, wezwany do złożenia opinii, oświadczył, iż popiera całkowicie dawniejszą opinię swą wraz z ekspertyzą, złożone do akt sędziemu śledczemu, a w szczególności podtrzymuje trzy zarzuty, jakie postawił oskarżonemu. po pierwsze, zarzut zbyt szybkiej jazdy (60 km.) w dzielnicy zabudowanej, osiedla Pyry; po drugie, zarzut, iż oskarżony w krytycznym momencie stracił panowanie nad maszyną, podczas gdy — zdaniem biegłego — kierowca obowiązany jest w każdej bez wyjątku sytuacji panować nad autem; po trzecie, zarzut niehamowania: kierowca, widząc „pijanych” winien był hamować, a nawet przystanąć i przeczekać, aż „pijani” przejdą.

Na pytanie obrońcy oskarżonego, adw. Zanda, zwrócone do biegłego Stępowskiego, na jakiej podstawie biegły uznaje miejsce wypadku za „dzielnicę zabudowaną”, skoro, jak wykazało dochodzenie, miejsce to jest zupełnie puste i niezabudowane — biegły oświadczył, iż uczynił to dlatego, że w miejscu krytycznym, na szosie, stoją latarnie. Na pytanie sędziego Danielewicz, czy wobec tego każdy odcinek szosy zaopatrzone w latarnie biegły uznaje za „dzielnicę zabudowaną” biegły Stępowski nie udzielił wyrażnej odpowiedzi.

Zaprzysiężony biegły sądowy, inż. Witold Rychter, zapytany przez Sąd o opinię, oświadczył, iż nie zgadza się z żadnym z punktów opinii biegłego Stępowskiego; zdaniem inż. Rychtera poglądy, zawarte w ekspertyzie biegłego Stępowskiego, są błędne i niesłuszne: przede wszystkim niesłuszny jest zarzut, stawiany oskarżonemu z racji szybkości 60 km., szybkość ta mogła być zupełnie dowolna, gdyż § 38 omawianego Rozp. mówi wyraźnie o „dzielnicach zabudowanych”, zaś miejsce krytyczne było puste i niezabudowane, choć na szosie stały latarnie; następnie co do drugiego zarzutu, inż. Rychter oświadczył, iż chwilowe oszołomienie, w jakie popadł kierowca pod wpływem raniących go odłamków szkła jest całkiem zrozumiałe, nawet gdyby kierowca nie został poraniony, a jedynie ogłuszony traskiem rozpryskującej się szyby, tembardziej więc zrozumiałe i wytłumaczalne jest *krótkotrwałe bezwład psychiczne* pod wpływem urazu powiek i instynktownego zamknięcia oczu; ów bezwład psychiczny mógł zresztą trwać bardzo krótko — kilka sekund — jednakże wystarczyło to, by ujechać kilkanaście metrów, a temsamem przejechać denata; wreszcie w kwestii ostatniego zarzutu, postawionego



zawsze najlepsza

Do nabycia w pierwszorzędnych magazynach

oskarżonemu, inż. Rychter oświadczył, że pogląd biegłego Stępowskiego, jakoby oskarżony winien był na widok „pijanych” zahamować, a nawet zatrzymać maszynę, jest błędny, gdyż, jak widać, widzieli ich tylko, jak się o tem oskarżony później dowiedział — pasażerowie jego auta; sam oskarżony widział nie „pijanych”, a dwóch równo idących ludzi, a zatem miał pełne prawo przypuszczać, że minie ich, gdy posuwać się będą po tej prostej, na której on ich widział; z tych względów należy uznać za słuszne przesłanki sędziego śledczego, gdy pisze w swym wniosku o umorzenie sprawy, że „Bobrowskiemu nie można przypisać winy nieumyślnego zabójstwa, ponieważ jadąc przepisowo, *nie mógł przewidzieć wybryku Tomczyka*”.

Prokurator popierał oskarżenie. Obrońca oskarżonego w przemówieniu swem podkreślił niezmiernie ważną dla każdego automobilisty konieczność zostania zrozumianym przez biegłego, wydającego opinię o wypadku; w konkluzji obrońca prosił o uniewinnienie oskarżonego.

Sąd Okręgowy, dzieląc całkowicie opinię biegłego inż. Witolda Rychtera oraz przychylając się do wywodów obrony, oskarżonego Bobrowskiego uniewinnił.

Henryk Gołogórski,

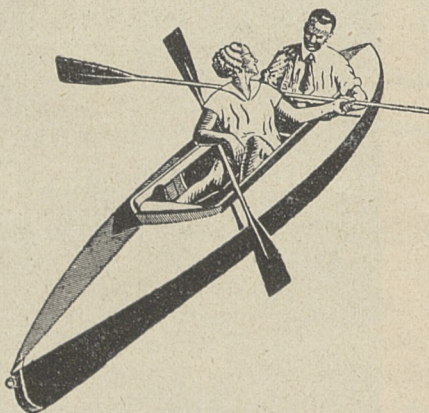
SKŁADAKI „PIAST”

PODUSZKI

MATERACE GUMOWE

ŻAGLE i inne przybory

KATALOGI WYSYŁAMY BEZPŁATNIE.



SALON WYSTAWOWY
ZAKŁADY
KAUCZUKOWE **PIASTÓW S. A.**

Warszawa, Złota 35. tel. 533-49 i 562-60.

Oddziały: Poznań, Katowice, Bydgoszcz, Kraków, Lwów, Gdańsk
Łódź, Wilno.

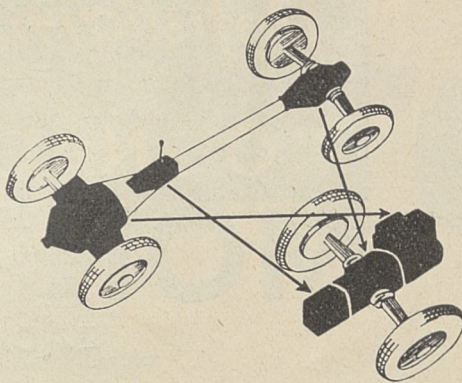


NAJKORZYSTNIEJSZE MIEJSCE SILNIKA W SAMOCHODZIE

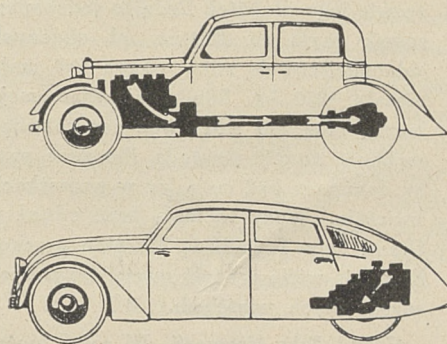
Przed paru tygodniami demonstrowano w Warszawie najnowszy typ Tatry, nazwany przez fabrykę „77”. Czytelnicy Auta znają go już z opisów technicznych więc tylko pokrótce przypomnę zasady budowy. Jest to samochód z silnikiem 8-mio cylindrowym, umieszczonym z tyłu za osią tylną. Silnik ma cylindry V pod kątem 90° po cztery z każdej strony, chłodzone powietrzem zapomocą dwu wentylatorów. Rama i nadwozie tworzą jedną całość. Wszystkie cztery koła niezależnie resorowane. Silnik, sprzęgło i skrzynka biegów tworzą jeden sztywny blok. W miejscu gdzie w innych samochodach znajduje się silnik mamy miejsce na koła zapasowe i na kufry. Jednym słowem rewolucja, ale jaka miła! Dzięki uprzejmości warszawskiej Dyrekcji Tatry miałem możliwość przejechania się tym samochodem i naprawdę trzeba się tym samochodem przejechać by móc dyskutować na temat praktyczności tej konstrukcji. Przejeżdżaliśmy Tatrą szosy o najgorszej nawierzchni w tempie ponad sto „licznikowych” kilometrów, nie czując jej wertepów, dzięki niezależnemu zawieszeniu kół. Samochód przesuwają się jak fantom bez szmeru i wstrząsów. Nie biorąc narazie pod uwagę technicznych zalet umieszczenia silnika z tyłu, muszę przyznać, że jazda samochodem z silnikiem z tyłu jest nieporównanie przyjemniejszą gdyż ma się wrażenie, że silnika wogóle nie ma. Nie czuje się żadnego swądu ani ciepła idącego od silnika tak w lecie uciążliwego, oddycha się cały czas naprawdę świeżym powietrzem nie zepsutem spalinami, pomijając inne dobre strony tej konstrukcji, jak łatwy dostęp do silnika i t. p.

Po jeździe przysłyły refleksje — jak to właściwie jest — czy lepszy jest teoretycznie napęd kół tylnych czy też napęd kół przednich, gdyż te dwie koncepcje dzisiaj walczą ze sobą?

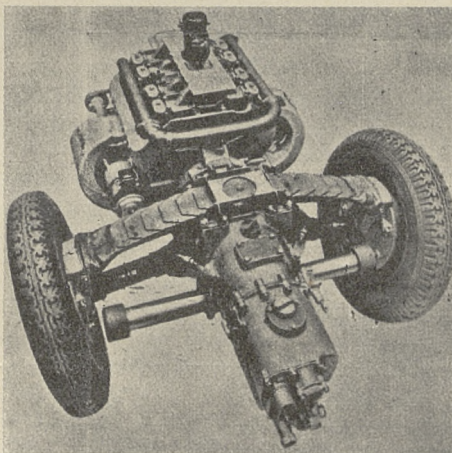
Jeżdżę obecnie stale na małym trójkołowcu „BSA” z napędem na koła przednie i uważam, że napęd ten jest bardzo dobry. Pełne zalety napędu na koła przednie odczuwa się specjalnie na zakrętach, które można „brać” z szybkością niepraktykowaną, przy normalnym obecnie napędzie kół tylnych. Napęd na koła przednie daje też pewne korzyści przy kierowaniu na śliskiej nawierzchni. Nie jest on zresztą nowością gdyż już 30 lat temu były podobne konstrukcje, które natrafiały jednak na trud-



Rys. 1. Zamiast organów napędu rozmieszczone na całej długości pojazdu, jeden zwarty blok napędowy.



Rys. 2. Napęd kół tylnych z silnikiem z tyłu daje korzyści widoczne z rysunku.



Rys. 3. Zwarty blok napędowy samochodu „Tatra” 77.

ności przy kombinowaniu kół jednocześnie napędzanych i zwrotnych. Obecnie istnieją też konstrukcje, w których silnik jest z przodu i napędza mniej lub więcej bezpośrednio koła przednie. Po-

tuje tu stara rutyna, każąca silnik umieszczać koniecznie na przodzie i dopiero potem dostosowuje do tego zwyczajnie inne nowe pomysły.

Jest to w każdym razie już wielki postęp, gdyż dzięki temu unika się szematu „chłodnica, silnik, sprzęgło, skrzynka biegów, wał kardana i most tylny”. Takie rozmieszczenie organów utrudnia obniżenie punktu ciężkości całego pojazdu i daje cały szereg zakątków trudnych do smarowania i mycia, natomiast zwarty blok napędowy daje oszczędności na materiały, a więc na wadze pojazdu, pozwala na oszczędność na miejscu w samochodzie i ułatwia obsługę samochodu.

A teraz zastanówmy się gdzie najkorzystniej ten ciężki, zwarty blok w samochodzie umieścić? Zdawałoby się, że tak, by te koła przenosiły napęd, które położone są w punkcie, który dźwiga większą część stałego i zmiennego ciężaru samochodu, to jest pojazdu i pasażerów. Od tego obciążenia zależy bowiem przyczepność kół do nawierzchni, czyli wielkość siły potrzebnej do poruszania się pojazdu w każdym wypadku. Przy napędzie kół przednich i silniku z przodu przyczepność jest prawie zawsze wielkością stałą (przy jeździe po równinie), podczas gdy przy napędzie kół tylnych i silniku z tyłu wielkość ta zmienia się wraz z powiększeniem obciążeniem pojazdu i powstać mogą wypadki, gdzie przy tych samych wymiarach pojazdów napęd przedni nie podoła tym trudnościom drogi, z których napęd tylny z silnikiem z tyłu wyjdzie zwycięsko. Jeszcze wyraźniej wystąpią te różnice w terenie górskim, gdzie w miarę powiększania się wzniesienia następuje przesunięcie punktu ciężkości ku tyłowi, które powiększa przyczepność kół tylnych, a zmniejsza przednich. Dlatego też w górach bezprzecznym korzystniejszym będzie napęd kół tylnych z silnikiem z tyłu.

Rzeczywistość nie przeczy tym rozważaniom — mimo szumnych zapowiedzi z przed kilku lat nie buduje się obecnie większych pojazdów z przednim napędem — widocznie są jakieś ale, które byłyby tembardziej zrozumiałe u nas przy naszym stanie dróg. Oczywiście, że opisany układ organów samochodu wymaga jeszcze sprawdzenia na drodze i warsztacie jednak dotychczasowe wyniki rokuja mu przyszłość jaknajlepszą.

Stanisław Szydelski.

3000 lat reumatyzmu.


Ciekawe wykopaliska z grobowca Tutenkhamena dowiodły, że mieszkańcom nizin położonych nad Nilem już wtedy znany był dobrze reumatyzm. Nie znali oni jednak napewno dzisiejszego sposobu leczenia reumatyzmu, mianowicie za pomocą Aspiryny. Badacz, który po upływie dalszych 3000 lat będzie przeszukiwał nasze groby, mniej znajdzie okazji z reumatycznymi zniekształceniami stawów.

Popularny

COGNAC

MONTBEL

ŻAŁAĆ WSZĘDZIE



KRONIKA SPORTOWA

Nowe wyścigówki stajni Ferrari. Prasa sportowa donosi, że Ferrari pracuje obecnie nad budową dwóch wozów wyścigowych wykańczanych pośpiesznie w warsztatach Alfa w Modenie. Mają to być dwusilnikowe samochody z napędem na cztery koła. Silniki ośmiocylindrowe o pojemności ok. 3 ltr. umieszczone są jakoby jeden na przodzie, drugi zaś w tyle samochodu, przyczem jeden napędzałby tylko przednie koła, drugi zaś tylne. Skrzynka przekładniowa natomiast ma być tylko jedna, przyczem specjalne urządzenie ma umożliwiać wyłączenie jednego z dwóch silników. Zbiorniki benzyny mają być umieszczone wzdłuż samochodu po dwóch jego bokach na całej

prawie jego długości. Będą to jednomiejscówki mało co dłuższe od obecnych jednomiejscówek Alfa, ważyć zaś mają niecałe 1000 kg. Silniki rozwijać mają łączną moc 540 KM., wóz zaś rozwijać szybkość do 330 km/godz. Pierwsze próby dokonane być mają już w początkach kwietnia. Wozy te mają brać udział w Grand Prix Trypolisu. Wkrótce przekonamy się wiele prawdy mieści się w tych sensacyjnych wieściach.

Grand Prix Norwegii. W roku bieżącym Grand Prix Norwegii rozegrane zostało w posiadłości Bogstac, położonej o 10 km. od Oslo. Tor na lodzie grubości 40 cmt. posiadał obwód 5 km., wyścig zaś obejmował 20 okrążeń toru, t. j. dystans 100 kl. Zwycięstwo przypadło doskonałemu zawodnikowi szwedzkiemu Windegrenowi na Alfa-Romeo w 50 m. 5 s. 4/5. 2-im był Karl Ebb, Finlandczyk na Mercedes-Benz w 53 m. 2 s., trzecim znany Hans Ruesch, Szwajcar na Maserati w 54 m. 29 s. W kategorii sportowej 1-ym był Arvid Johansen na Winfield Special w 1 g. 5 s.

Nowy rekord H. von Stucka. W dn. 15 lutego Hans von Stuck na nowej Auto-Union, 16-o cylindrowej pobił na odcinku autostrady Florencja — Viareggio w pobliżu Lucci rekord międzynarodowy 1 mili, w kategorii 5 ltr. Czas osiągnięty przez niego wyniósł 18 s. 9/100, przeciętna zaś 320 km. 267. Poprzednio rekord ten należał do Caraccioli z przeciętną 316 km. 591.

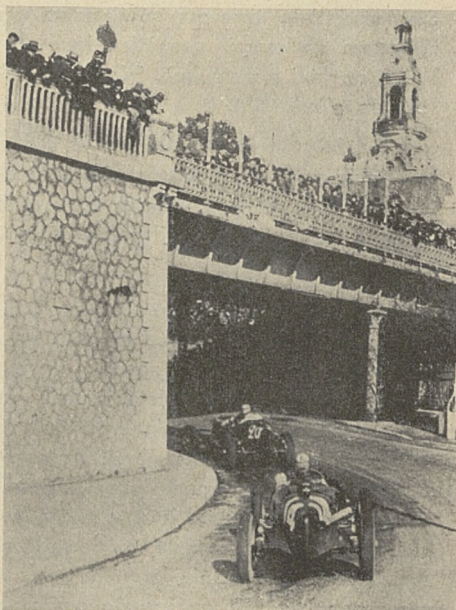
Grand Prix m. Pau. Sezon wielkich wyścigów międzynarodowych otwiera corocznie Grand Prix m. Pau. W tym roku rozegrany on został w dn. 24 lutego na zwykłym torze ulicznym m. Pau, ma-

jącym 2 km. 769 m. długości. Wyścig rozgrywany był w 80 okrążeniach, czyli na dystansie 221 km. 520. Przy pięknej w tym roku pogodzie wystartowało do wyścigu 13 zawodników, wśród których figurowały nazwiska kilku najwybitniejszych asów: Nuvolari'ego, Etancelin'a, Lehoux, Dreyfus'a. Po bardzo pięknej walce zwłaszcza o drugie miejsce, klasyfikacja zwycięzców wypadła, jak następuje: 1-y Nuvolari na Alfa-Romeo w 2 g. 38 m. 19 s. 4/5 — przeciętna 83 km. 964. 2-gi R. Dreyfus na Alfa-Romeo w 2 g. 38 m. 46 s. 3-i G. Soffietti na Alfa-Romeo. Wyścig ukończyło 9 zawodników. Jak widzimy bezapelacyjne zwycięstwo odniosła w tegorocznym Grand Prix m. Pau stajnia Ferrari.



(Keystone)

P-i D. B. Evans zwycięża na wyścigu otwarcia sezonu w Brooklands.



(Keystone)

Nuvolari prowadzi w Grand Prix m. Pau.