



WRZESIEŃ

1935

Nr. 9.

AUTO

Organ Automobilkлубu Polski oraz klubów afiliowanych.

Organe officiels de l'Automobilklub Polski et des clubs affiliés

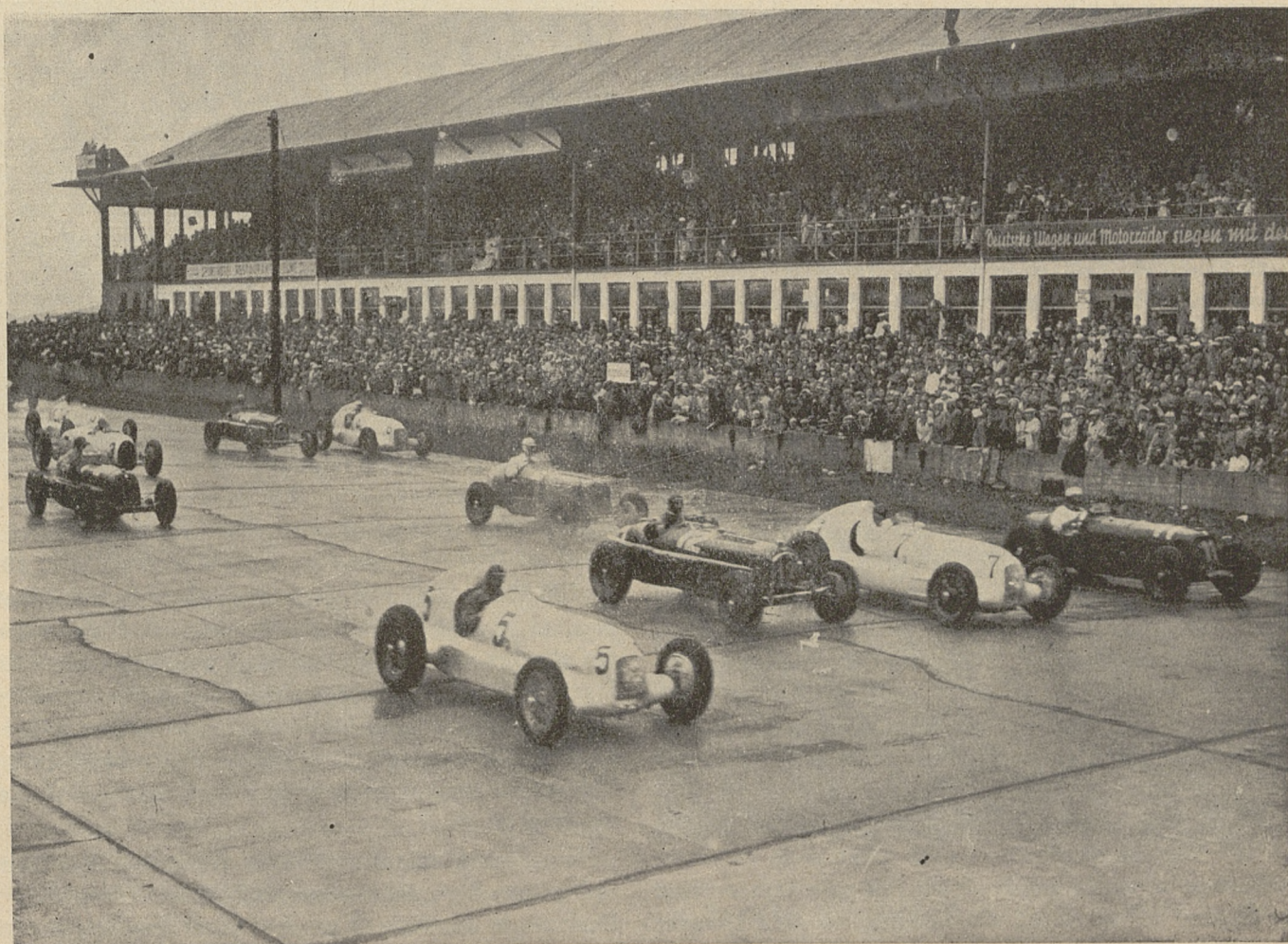
MIESIĘCZNIK

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: Znaczenie motoryzacji jest dla obrony państwa olbrzymie. — Rudolf Caracciola — Najpopularniejszy Kierowca Europy, J. M. — Głębokie przemiany gospodarki drogowej Niemiec, Z. K. — Grand Prix Niemiec, inż. Fritz Wittekind — Wytwórczość Daimler Benz-Mercedes godna naśladowania, Janusz J. Makowski. — Wykaz ilości pojazdów mechanicznych na dz. 1/VII 1935 r. — Wykres ilości pojazdów mechanicznych w Polsce. — Drogi, motoryzacja-turystyka, Roman Olszewski — Problem regeneracji olejów samochodowych, inż. J. Kranc — Kronika sportowa.



(Press Photo-Service).

Start do Grand Prix Niemiec na Nürburgring w dn. 28. VII. 1935.

W 1 rzędzie od lewej strony Caracciola (Nr. 5) — Mercedes Benz. Nuvolari (Nr. 12) Alfa-Romeo, v. Brauchitsch (Nr. 7) Mercedes-Benz i Balestrero (Nr. 01) Alfa-Romeo.

ZNACZENIE MOTORYZACJI JEST DLA OBRONY PAŃSTWA OLBRZYMIĘ

Znaczenie motoryzacji jest dla obrony państwa olbrzymie. Jest ono tak duże, że organizując narodową siłę zbrojną, musimy na pierwszym miejscu postawić motoryzację i mechanizację lądowej armji, a na drugim dopiero modernizację i rozrost lotnictwa.

Gen. Władysław Sikorski
w Nr. 232 Kurjera Warszawskiego.

Numer niniejszy „Auta” poświęcamy prawie w całości automobilizmowi zachodniego naszego sąsiada. Choć w ostatnich czasach stale pomieszczyliśmy liczne artykuły, obrazujące obecny stan motoryzacji i sprawy drogowej w Niemczech, jednak to, co w tych dziedzinach dokonuje się obecnie w Trzeciej Rzeszy i to bogactwo materiałów stale napływających z Niemiec do naszej redakcji i ilustrujących szalony, bezprzykładny wprost rozmach ich motoryzacji skłania nas do poświęcenia temu tematowi całego numeru i zapoznania Czytelników naszych z ostatnimi zdarzeniami i posunięciami na polu motoryzacji Niemiec.

Jeżeli poświęcamy aż tyle miejsca i uwagi temu, co w dziale motoryzacji i budowy dróg dzieje się w obcym państwie, to skłania nas do tego nie tylko prawdziwy podziw, dla wszystkiego co tam widzimy, ale przede wszystkim troska i obawa o nasze własne Państwo. Wszak zawsze pamiętamy o tem, że to obce, podziwiane przez nas państwo, to nasz najbliższy sąsiad, sąsiad, od którego w ciągu całych dziejów wiele się uczyliśmy, wiele braliśmy, ale też i z którym wiele walczyliśmy. Zapominać nie możemy, że to państwo w ciągu całych dziejów stale nastawało na nasze granice, że wielka jego część na naszych powstała ziemiach, że niedawniej jeszcze, jak kilka lat temu hasło odebrania nam zachodnich naszych dzielnic rozbrzmiewało tam ogólnie, jak długie jest to państwo i szerokie. I jeżeli w chwili obecnej łączą nas z tem państwem poprawne stosunki sąsiedzkie, poparte paktami, umowami, i sojuszami, to jednak pamiętamy i o tem, że niema pod słońcem nic bardziej kruchej od paktów i sojuszów, na wieczne nawet podpisane czasy, a cóż dopiero od takich, które obowiązują mają tylko w ciągu lat 10-u. Krucha to przyjaźń, która z góry stawia sobie kres! I dla tego nie ludziemy się, że w chwili obecnej jesteśmy tylko w okresie 10-ioletniego rozejmu z Niemcami, rozejmu, który wykorzystują oni do pośpiesznego zbrojenia się, umacniania i obwarowywania. Motoryzacja i budowa autostrad to jeden tylko odcinek ogólnego zbrojenia się Niemców i zupełnie jawnie, jak ilustrują to pomieszczone w tym numerze fotografie, w ten sposób sprawę tę oni traktują. W wielkim obozie wojennym, którym stały się obecnie Niemcy, motoryzowana jest na rozkaz nie tylko armja, ale i cała ludność, ta rezerwa armja w czasie wojny. I tak jak całe wychowanie publiczne w Niemczech ma obecnie na celu przede-

wszystkiem stworzenie doskonałego i uświadomionego żołnierza, tak również i cała akcja motoryzacyjna ma na celu zapewnienia armji w czasie wojny jaknajliczniejszego taboru motorowego. W dążeniu do zaopatrzenia swej armji w jaknajbardziej udoskonalone uzbrojenie i w jaknajliczniejsze pomoce techniczne akcja motoryzacji doznaje w Niemczech niezwykle silnego i skutecznego poparcia państwa. Wartość militarna samochodu i znaczenie strategiczne dobrych dróg stawiane są bowiem przez nowoczesne armje narówni, jeśli nie wyżej, z wartością i znaczeniem kolei i nie do pomyslenia jest dzisiaj jakaś akcja wojenna, bez pomocy samochodu i bez budowy dobrych dróg. Najlepszy tego przykład dają nam obecnie Włosi, gdy podbój Abisynji zaczynają od budowy szos, które mają im umożliwić w przyszłej kampanji masowe użycie samochodów. Budowa autostrad i powszechna motoryzacja, to tylko jeden odcinek ogólnego wyścigu zbrojeń, i jeżeli doskonale pojmujemy konieczność dotrzymania innym państwom kroku pod względem organizacji i uzbrojenia armji, to również uznać musimy konieczność budowy dobrych dróg i zmotoryzowania swego kraju. I dlatego bacznie obserwować musimy wszystko to, co dzieje się w tych dziedzinach przede wszystkim u naszych sąsiadów i z tego co tam widzimy wyciągnąć dla siebie naukę i wskazówki. W ogólnym wyścigu zbrojeń nie wolno nam na żadnym odcinku pozostać w tyle!

Niemcy wyszły z wojny europejskiej z najkompletniej zdewastowanym taborzem samochodowym, na dopełnienie którego brakowało im w czasie wojny surowców — i z kompletnie zniszczonymi drogami, na naprawę których brakowało im rąk, czasu i funduszy. Przemysł samochodowy niemiecki po wojnie, za ledwo wegetował, a niemiecka technika samochodowa pozostała znacznie w tyle za innymi krajami. Dziś co za odrodzenie! W r. 1924 Niemcy liczyły już 102.808 samochodów, co stanowiło 0,9% udziału w światowym stanie taboru samochodowego. W r. 1934 mają już Niemcy 866.238 samoch. i 2,6%-owy udział w światowym taborze samochodowym. Produkcja samochodów z kilkudziesięciu tysięcy po wojnie wzrosła w r. 1934 do 186.500 sztuk i stoi na 4-em miejscu wśród państw świata. Na polu techniki samochodowej Niemcy tworzą obecnie rzeczy zadziwiające i pod względem śmiałości rozwiązań przodują światu, jak stwierdziły to tegoroczna wystawa berlińska i niebywałe sukcesy niemieckich wozów wyścigowych. O rozwoju dróg w Niemczech znajdują Czytelnicy w tym numerze obszerny artykuł.

W przemówieniach swoich na Kongresie Międzynarodowego Związku Automobilklubów Uznanych w Berlinie, w dn. 11 i 12 maja r. b., przywódcy nowych

Niemiec, a mian. kanclerz Hitler, Minister Komunikacji baron von Eltz-Rübenach i Korpsführer Hünlein z naciskiem podkreślali międzynarodowy charakter ostatnich posunięć w dziedzinie budowy dróg i motoryzacji Niemiec. Mówcy ci zapewniali, że polityka Niemiec w tych dziedzinach jest nawskroś pokojowa i celem jej jest jedynie ułatwienie zbliżenia międzynarodowego, wzajemnego poznania się a przez to i zapewnienia i umocnienia pokoju. Nie mamy żadnego powodu wątpić, by zapewnienia te w danej chwili nie były szczere. Ale z drugiej strony zapominać również



(Atlantic
Korpsführer Hünlein przyjmuje defiladę NSKK (oddziałów motorowych)

runku jedynie potrzeb pokojowych społeczeństwa amerykańskiego. Trudno również byłoby dopatrzeć się tendencji wojennych w rozbudowie sieci drogowej Anglii, gdy cała struktura społeczna tego kraju jest antytezą jakiegokolwiek militarizmu. Co do Niemiec — to pomimo zapewnień kanclerza Hitlera i Korpsführera Hünleina, nasuwać się musi myśl, że jednak cały ten wspaniały rozwój motoryzacji, to dzieło czysto militarne. Potwierdza to zarówno fakt, iż cały ten rozwój stworzony został sztucznie dzięki przemożnej ingerencji państwa, że przywódcami ruchu motorowego Niemiec są wojskowi, że sieć budowanych obecnie wspaniałych autostrad ma charakter wybitnie strategiczny, że w organizacjach i zrzeszeniach motorowych panuje ustrój i dyscyplina zupełnie wojskowa, że typy budowanych obecnie samochodów ciężarowych i traktorów zadziwiająco się nadają do celów wojskowych, że większość wewnętrznych motorowych zawodów terenowych stawia zawodnikom do wypełnienia



(Press Photo Service)
Kanclerz Hitler przemawia na otwarciu tegorocznej Wystawy Berlińskiej.

nie możemy, że motoryzacja i budowa dróg, służąc rzeczywiście sprawie zbliżenia międzynarodowego, jednocześnie mogą być narzędziami wojny. Zależy to prosto od takiego czy innego nastawienia ogólnej polityki państwowej. Nikt nie posądza, aby olbrzymi rozwój motoryzacji w Stanach Zjednoczonych, albo rozbudowa sieci drogowej w Anglii miały jakieś cele militarne. Rozwój motoryzacji w Stanach Zjednoczonych odbywał się spontanicznie w łonie samego społeczeństwa, bez żadnej ingerencji państwa, z przychylnym tylko z jego strony nastawieniem, w kie-



(Atlantic
Korpsführer Hünlein przechodzi przed frontem oddziałów motocyklowych — NSKK.



(Press Photo Service)

Sceny z rajdu po Prusach Wschodnich w kwietniu r. b.

zadania takie, jakie spotyka się w kampanji wojennej, ale nie w kraju o tak świetnych drogach, co są Niemcy, lecz w kraju o większości dróg gruntowych... oczywiście w kraju nieprzyjacielskim. No i wreszcie — czyż umieszczone w numerze niniejszym fotografie najlepiej nie uzmysławiają prawdziwego charakteru motoryzacji Niemiec?

Czyż wspaniałemu, prawie bezprzykładowemu rozwojowi motoryzacji Niemiec przeciwstawić mamy naszą pod tym względem nędzę? Przedstawialiśmy ją już nieraz na łamach naszego pisma i biliśmy na alarm. Nie my zresztą jedni. Większość prasy codziennej od dłuższego już czasu stale porusza ten bolesny temat. Niestety, wszystko to pada, jak groch o ścianę. Ostatnia, pomieszczona w numerze niniejszym, statystyka pojazdów mechanicznych w Polsce to potwierdza. Zamiast wielkiej, na szeroką skalę zakrojonej akcji motoryzacyjnej, takiej, na jaką zdobyły się dwa lata te-

mu Niemcy, stosujemy tylko nieśmiało i to na niektórych tylko odcinkach, tego problemu, półśrodki. No i zostajemy coraz bardziej w tyle za innymi państwami. Trzeba wreszcie zrozumieć, że sprawa motoryzacji i sprawa drogowa, to nietylko sprawy prestiżu narodowego lub sprawy gospodarcze, ale to przede wszystkim sprawy bezpieczeństwa państwa. Chcemy wierzyć, że dobre stosunki z naszymi sąsiadami nie zostaną zakłócone, przynajmniej w najbliższej przyszłości, ale i tego jesteśmy pewni i zresztą potwierdza to nietylko historia, ale i rozgrywający się na naszych oczach dramat afrykański, że pokój utrzymać można jedynie za cenę jaknajsilniejszego zbrojenia się. A zbrojenie się w dzisiejszych czasach, to nietylko zaopatrzenie żołnierzy w karabiny i armaty, ale to przede wszystkim rozwinięcie w kraju wszystkich czynników kultury i postępu. A więc sieci drogowej i motoryzacji. Bowiern „si vis pacem — para bellum”.



(Press Photo Service)

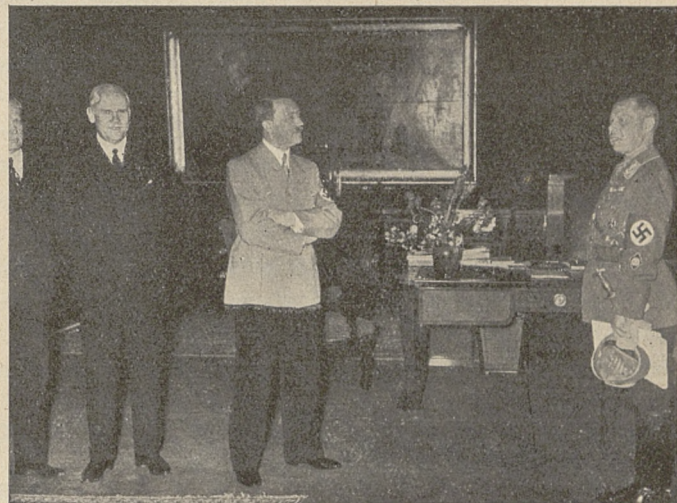
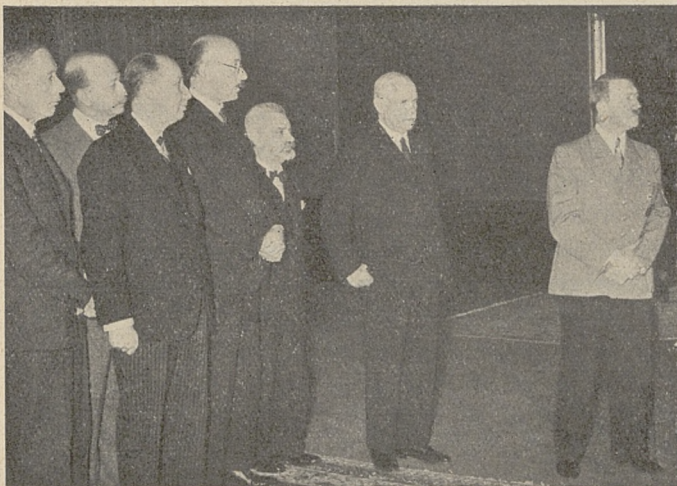
Sceny z rajdu po Prusach Wschodnich w kwietniu r. b.



(Press Illustration Hoffman)

Kanclerz Hitler przemawia do delegatów A. I. A. C. R. na zjeździe w Berlinie w dn. 12 maja r. b.

Od prawej ku lewej: 1) Konsul Fritsch O. N. S. 2) Baron Nothomb z A. C. Royal Belgji, Prezes Komisji Sportowej A. A. C. R. 3) Książę Ghika Royal A. C. Rumunji. 4) Mervil O'Gormon Royal A. C. Anglii. 5) Kanclerz Hitler, 6) Vicomte de Rohan A. C. Francji, 7) Pułk. Perron sekretarz A. I. A. C. R. 8) hr. Raczyński, A. K. Polski, 9) Mende, Prezes A. C. Szwajcarji, 10) J. Hunsez A. C. Belgji, 11) Baron Harixman A. C. Holandji, 12) dr. Kalva A. C. Czechosłowacji.



(Presse Illustration Hoffman.)

Kanclerz Hitler przyjmuje delegatów za Zjazd A. I. A. C. R. w Berlinie w dn. 12. V. r. b.

Od prawej strony do lewej: 1) Kanclerz, 2) Kons. Fritsch, 3) ks. Ghika, 4) M. O'Gormon, 5) Vicehr. de Rohan, 6) hr. Liederkerhe-Beaufort, Prezes C. C. T. I. 7) Pułk. Perron.

RUDOLF CARACCIOLA, NAJPOPULARNIEJSZY KIEROWCA EUROPY

Bezsprzecznie najbardziej obecnie dysponowanym kierowcą niemieckim i najpopularniejszym w Europie — jest Rudolf Caracciola.

Urodzony w Remagen nad Renem 30 stycznia 1901 roku — jest Niemcem, pomimo nazwiska o obcym brzmieniu. Od najwcześniejszej młodości interesuje się dziedziną sportów motorowych, by w późniejszych nieco latach brać częsty udział w szosowych wyścigach motocyklowych. W tym też już czasie ogarnia go poprosu nałóg szybkości, która stanie się wkrótce jego żywiołem.

Nadchodzi wreszcie rok 1922, który jest w jego życiu przełomowym — startuje bowiem po raz pierwszy w wyścigu samochodowym na torze Avus. Od roku 1923, już jako kierowca fabryczny Mercedesa prowadzi markę tę do zwycięstw. Lecz dopiero w roku 1929 rozpoczyna swą karierę światowej sławy jeźdźca niemieckiego. Kto obserwował rozwój jego kariery, pamięta chyba dobrze zwycięstwa jakie odnosił Caracciola na obwodzie Nürburg przez 3 lata pod rząd: 1929—30—31. Posługiwał się wówczas ciężkim lecz świetnym skądinąd modelem Mercedesa SSK — dystansując najlepszych kierowców konkurencyjnych na niejednokrotnie doskonałych maszynach. Dalej odnosi wspaniałe zwycięstwo w 1000 milowym wyścigu (Brescia), gdzie po 16-ogodzinnej walce zwycięża z szybkością przeciętną ponad 100 klm/g, dystansując następnego zawodnika o przeszło godzinę. W tym też czasie odnosi szereg wartościowych zwycięstw: wyścig Klausen, niemiecki rekord górski, International Tourist Trophy i wiele innych o mniejszym znaczeniu.

W roku 1932, kiedy nie startują wozy niemieckie, za pozwoleniem fabryki Mercedesa prowadzi Alfę Romeo. Przy treningu jednak z tym wozem do Grand Prix Monaco rozbija wóz, odnosząc ciężkie obrażenia. Po wyzdrowieniu wraca do Mercedesa, gdzie dostaje odrazu do rąk nowy, całkowicie już wypróbowany wyścigowy wóz o niezależnie zawieszonych kołach. Zwycięża znów: Nürburgring i wreszcie Klausenpass — dając przez to zwycięstwo fabryce serię nowych rekordów tego wyścigu, a więc w kat.: turystycznej, sportowej i wyścigowej. Do końca roku 1934 odnosi szereg wspaniałych sukcesów obok swego kolegi fabrycznego Fagiolo — zdobywając poza tym szereg niesłychanych wyników rekordowych. Na

rekordowej trasie Królewskiego Automobil klubu Węgiei w Tat (pod Budapesztem) i na torze Avus pod Berlinem — bije międzynarodowy rekord szybkości i światowy rekord na 1 milę (ze startu stojącego). Osiągnął wówczas szybkość 320,855 klm/g, co daje cyfrę 89 mtr. na sekundę!

W roku obecnym we wspaniałej formie prowadzi do zwycięstw Mercedesa, rywalizując z jednym bo-



Rudolf Caracciola.

dajże tylko zawodnikiem, fabrycznym kolegą Fagiolim. Najwspanialszem jego dotychczasowem zwycięstwem był tegoroczny wyścig w Trypolisie, gdzie doskonałą taktyką i niepojętą wprost precyzją prowadzenia wozu zadeklarował się już na najlepszego kierowcę obecnego sezonu.

J. M.

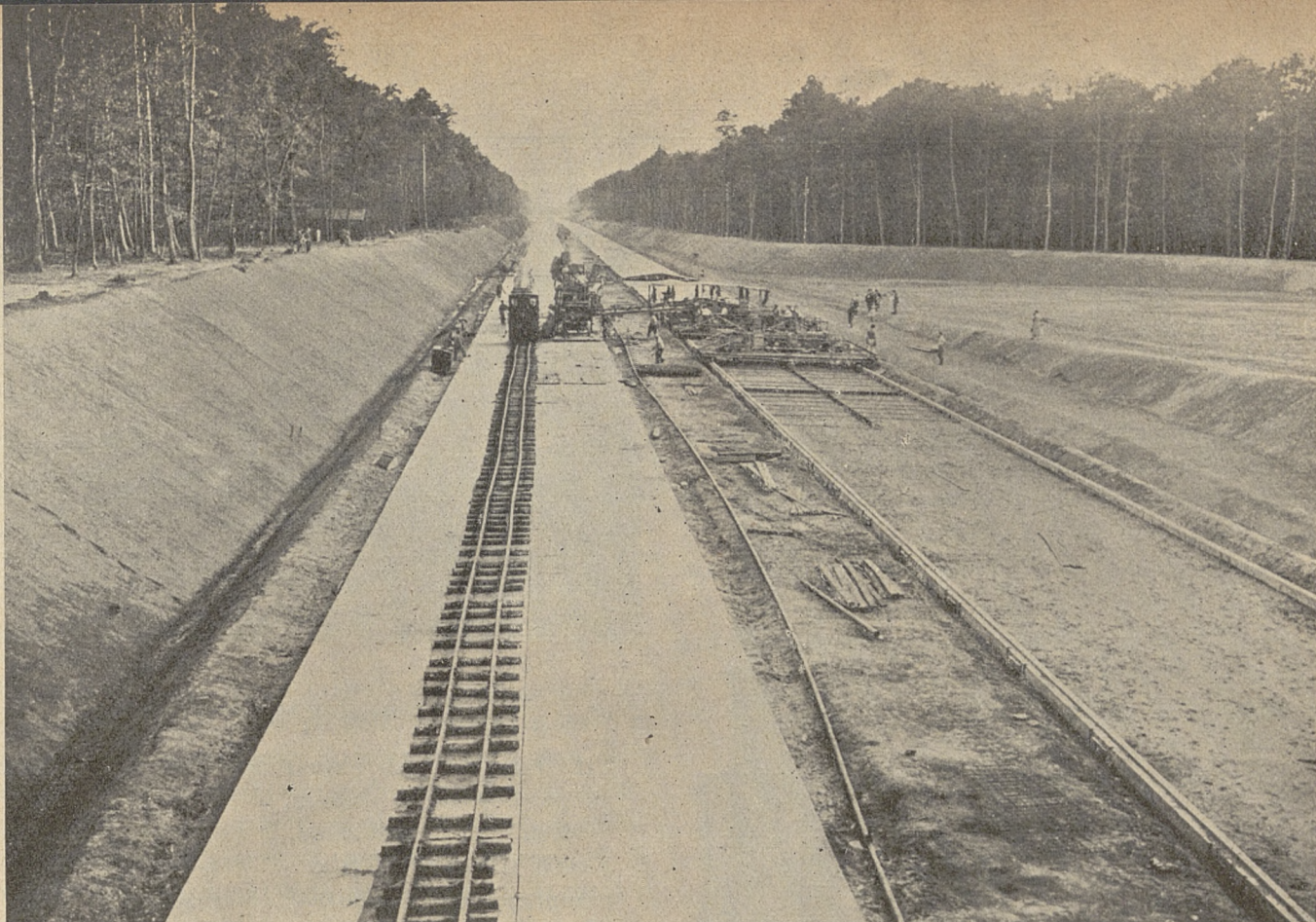
O P O N A

Englebert

ZWYCIĘŻYŁA W GRAND PRIX NIEMIEC
ZDOBYWAJAC I-sze MIEJSCE, DAJĄC RAZ JESZCZE DOWÓD,
ŻE JEST

N I E Z A S T A P I O N A

NAGRODA W TURNIEJU MIĘDZYKLUBOWYM W DNIU 1.IX.35.
NAGRODY W ZJEŹDZIE GWIAZDZISTYM DO WARSZAWY 15.IX.35.



Wykańczanie Autostrady Frankfurt nad Menem — Darmstadt w rok po rozpoczęciu budowy.

(Press Photo Service)

GŁĘBOKIE PRZEMIANY GOSPODARKI DROGOWEJ NIEMIEC

W ciągu ostatnich dwóch lat nastąpił w gospodarce drogowej Niemiec szereg niezwykle doniosłych zmian kierujących ją na zupełnie nowe tory. Wstępem do nich staje się wielka polityczna mowa kanclerza Hitlera, wygłoszona 1 maja 1933 r., w dniu Święta Pracy, w której zapowiada zorganizowanie przez Państwo celem zwalczania bezrobocia, robót publicznych na szeroką skalę, obejmujących przede wszystkim wielkie inwestycje drogowe, w postaci budowy gigantycznej sieci autostrad, ogólnej długości około 7.000 km.

Wkrótce potem zaczynają następować jeden po drugim historyczne fakty w dziejach drogownictwa niemieckiego.

Dnia 26 czerwca 1933 r. Gabinet Ministrów uchwala utworzenie specjalnego przedsiębiorstwa państwowego dla budowy i eksploatacji autostrad, oraz ustanowienie w związku z tem bezpośrednio podległego kanclerzowi Państwa Urzędu Generalnego Inspektora Drogowego, wykonywania zwierzchniego nadzoru nad budową tych autostrad. W parę dni potem stanowisko Generalnego Inspektora Drogowego zostaje powierzone inż. F. Todtowi, młodemu pełnemu energii i inicjatywy, wybitnemu fachowcowi.

Dnia 25 sierpnia 1933 r. ukazuje się rozporządzenie o utworzeniu i zakresie działania „Przedsiębiorstwa Państwowych Autostrad”, związanego organicznie z przedsiębiorstwem Kolei Państwowych.

Dnia 23 września 1933 r. odbywa się uroczyste rozpoczęcie budowy autostrad w Frankfurcie nad Menem, przy osobistym udziale kanclerza Hitlera na czele kolumny 700 robotników.

Dnia 30 listopada 1933 r. następuje zamianowanie Urzędu Generalnego Inspektora Drogowego — naczelną władzą państwową dla całego drogownictwa niemieckiego.

Dnia 26 marca 1934 r. ukazuje się ustawa drogowa wprowadzająca jednolite zasady administracji drogowej na terenie całego państwa i nową odmienną klasyfikację dróg.

Dnia 28 maja 1934 r. ogłoszone zostają nowe przepisy o ruchu na drogach, jednolite dla całego państwa.

Dnia 19 maja 1935 roku odbywa się we Frankfurcie n/M. niezwykle wagi akt w życiu gospodarczym i politycznym państwa niemieckiego — oddanie do użytku pierwszego odcinka sieci budowanych autostrad, między Frankfurtem n/M. a Darmstadtem. W obecności 600.000 rozentuzjasmowanych tłumów składa generalny inspektor, inż. Todt, kanclerzowi Hitlerowi, u wjazdu na autostradę w Frankfurcie n/M., historyczny meldunek, padają następujące cyfry:

„250.000 robotników zajętych bezpośrednio lub pośrednio przy budowie autostrad.

4.000 urzędników, inżynierów i techników, zatrudnionych przez przedsiębiorstwo Państwowych Autostrad, w kierownictwach i zarządach budowy.

Przeszło 1.000 przedsiębiorstw niemieckiego przemysłu drogowego otrzymało zamówienia na wykonanie różnego rodzaju robót przy budowie autostrad.

1.500 km. autostrad znajduje się już w budowie, z tej liczby 23 km. zostaje oddane dziś do użytku, a 375 km. będzie ukończonych i oddanych do użytku jeszcze w ciągu bieżącego roku".

Osiągnięte dotychczas wyniki w akcji budowy autostrad przez Przedsiębiorstwo Państwowych Autostrad przedstawiają się następująco w bliższych szczegółach, na dzień 1.V 1935 r.

Prowadzone obecnie roboty na przestrzeni 1.500 km. obejmują odcinki:

Giessen — Frankfurt n M. — Karlsruhe	160 km.
Stuttgart — Ulm	60 "
Monachjum — granica państwa	105 "



(Press Photo Service)

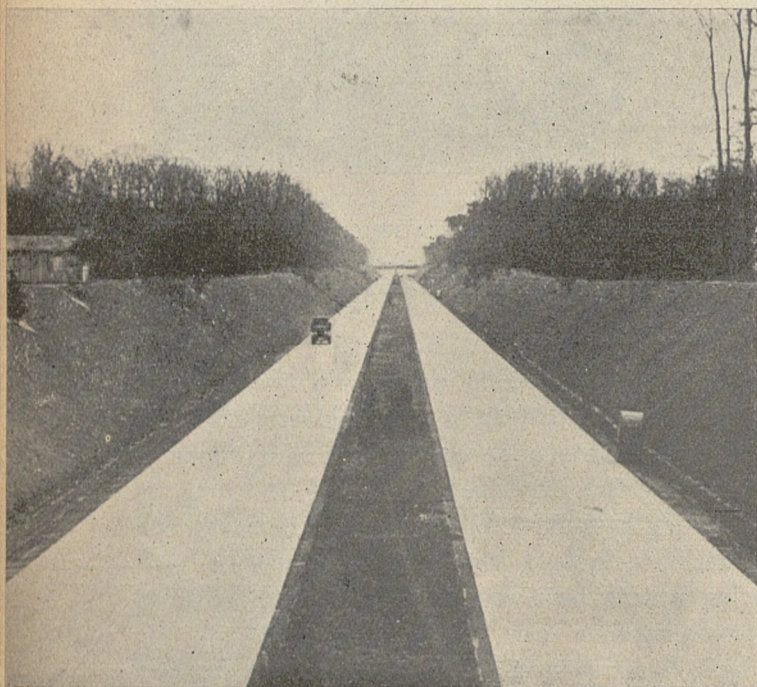
Most na Autostradzie Monachjum-Granica.

Przy robotach tych wzniesiono 60.000.000 m³ ziemi, zużyto 800.000 m³ betonu, 90.000 m³ żelazobetonu, 72.000 t. żelaza i stali, przepracowano 18.000.000 dni roboczych.

Dla prowadzenia robót zostało zorganizowanych przez przedsiębiorstwo Państwowych Autostrad, 15 Naczelnych Kierownictw i 68 Zarządów Budowy, podporządkowanych tym Kierownictwom.

Poza będącymi w budowie odcinkami autostrad na ogólnej długości 1,500 km, zostały ponadto już oddane do wykonania roboty na dalszych 1,500 km, a na ukończeniu są szczegółowe projekty budowy 2,000 km, oraz opracowany jest już całkowicie generalny projekt całej sieci autostrad długości 7,000 km.

Autostrady służyć będą wyłącznie ruchowi motorowemu. Zaprojektowane zostały one w ten sposób by w miarę możliwości omijały osiedla i przebiegały przez miejscowości zalesione. Skrzyżowania z innymi arteriami komunikacyjnymi są eliminowane zapomocą od-



(Keystone)

Wykończony odcinek autostrady Frankfurd-Darmstadt.

Monachjum — Berlin (pomiędzy Norymbergą a Lipskiem)	180 "
Halla — Lipsk	35 "
Glauchau — Chemnitz — Drezno	60 "
Wrocław — Lignica — Górny Śląsk	90 "
Prusy Wschodnie	90 "
Berlin — Szczecin	130 "
Berlin — Frankfurt n/O. i pierścień autostrad naokoło Berlina	130 "
Berlin — Hannover	210 "
Brema — Hamburg — Lubeka	125 "
Dortmund — Duisburg — Düsseldorf — Kolonja	80 "
Getynga — Kassel	25 "
Kaiserlautern i Plauen	20 "



(Press Photo Service)

Stan autostrady Monachjum-Granica w rok po rozpoczęciu budowy.

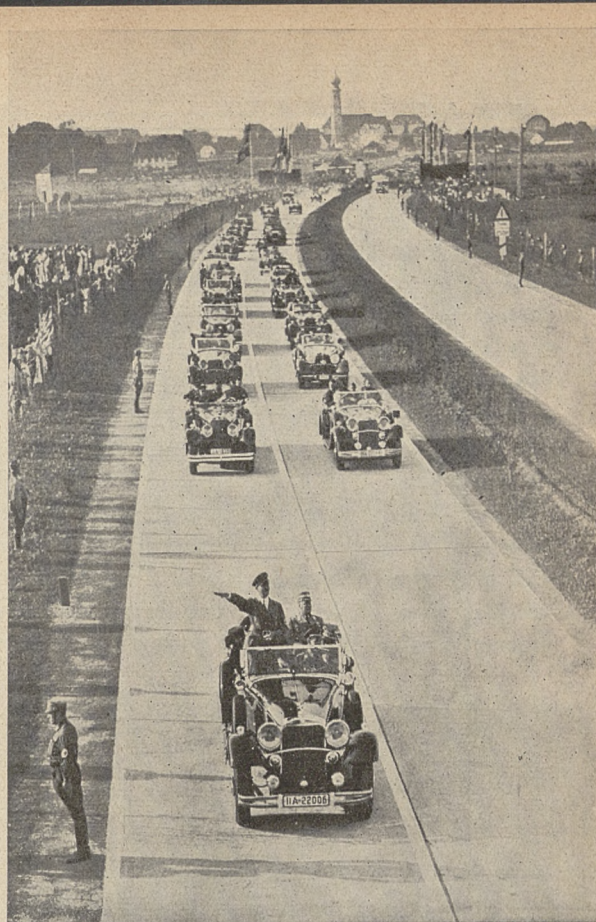


(Press Photo Service)

Uroczyste otwarcie przez kanclerza autostrady Frankfurt-Darmstadt 19 V. 1935.

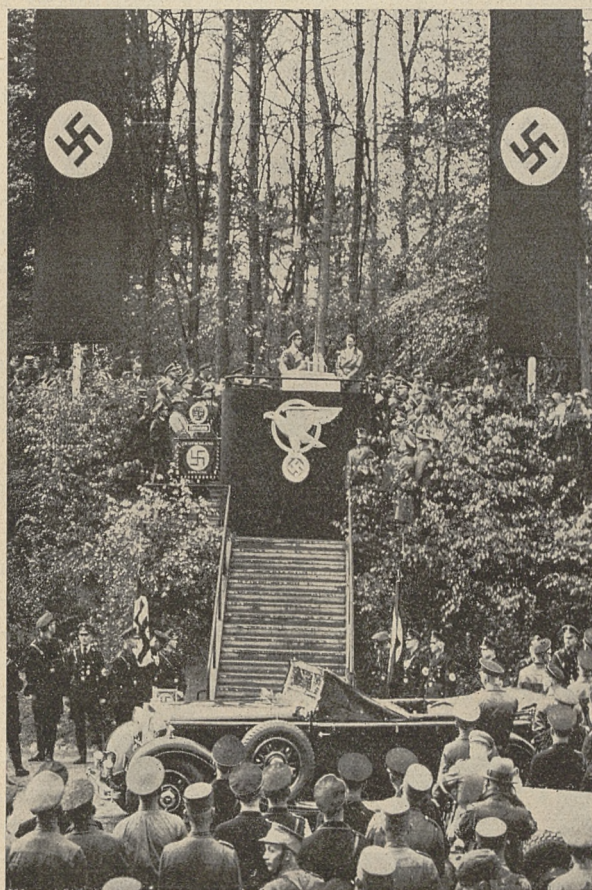
powiednich obiektów, pod lub nad poziomem autostrad budowanych.

Dla każdego kierunku jazdy wykonane są na nich dwie jezdnie, szerokości po 7.50 m, przedzielone 5 m pasem ziemi obsadzonym krzewami, służącymi jako osłona przed oślepiającym działaniem latarni samochodowych. Razem z pobocznymi po 2 m każde, całkowita przeciętna szerokość autostrad wynosi 24 m. W niektórych jednak wypadkach, gdy na to nie pozwala brak miejsca, są czynione od tej zasady odstępstwa, wyrażające się zmniejszeniem poboczny do



(Press Photo Service)

Uroczyste otwarcie odcinka Autostrady Monachjum-Holzkirchen przez kanclerza w dn. 29. VI. 1935.



(Press Photo Service)

Uroczyste otwarcie Autostrady Frankfurt-Darmstadt. Przemawia Minister Dr. Goebbels — obok kanclerz Hitler.

szerokości po 1.50 m każde, a także i pominięciem pasa środkowego. Niekiedy też urządzone są na autostradach specjalne poszerzenia długości 30—50 m, które mają służyć jako miejsca postoju dla obejrzenia pięknego krajobrazu lub też odpoczynku w lesie.

Jako nawierzchnie stosowane są głównie beton cementowy (80%) i kostka kamienna, a w nader ograniczonych rozmiarach smoła i asfalt. Przyjąwszy zasadę, że autostrady nie mogą służyć jako pole do doświadczeń technicznych, budowane są jedynie takie nawierzchnie, które już w ciągu długiego szeregu lat prób, wykazały się niezawodnymi zaletami.

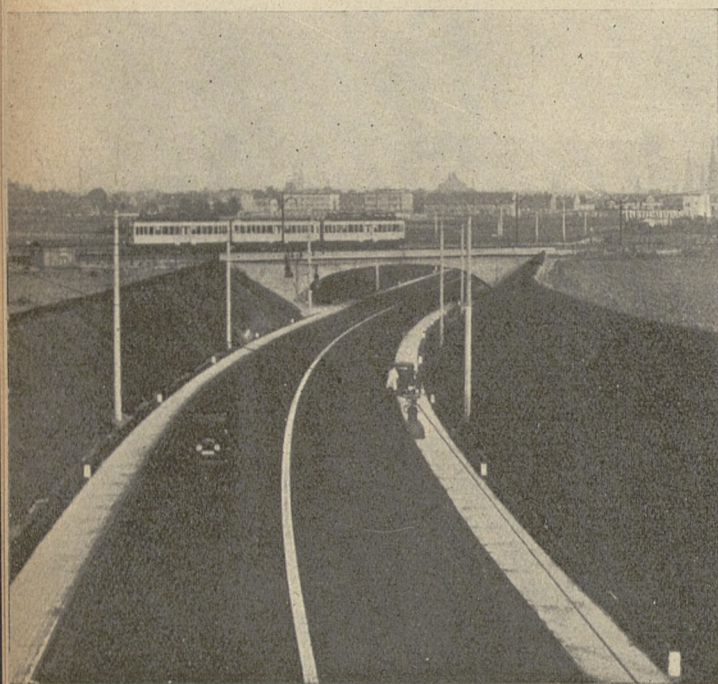


(Press Photo Service)

Uroczyste otwarcie odcinka Autostrady Monachjum-Holzkirchen. Przemawia Minister Wagner.

W wytyczeniu kierunku trasy autostrad, unikana jest, o ile możliwości monotonność. Odcinki biegnące po prostej przeważnie nie przewyższają 6 km. długości. Spadki poprzeczne i łuki stosowane są odpowiednio do charakteru okolicy. Specjalny nacisk został położony na właściwe szarmonizowanie autostrad z krajobrazem miejscowości, przez które przebiegają. W tym celu ustanowione są przy Naczelnych Kierownictwach Budowy, oddzielne wydziały, które mają powierzone sobie to zadanie.

Przeprowadzona analiza kosztów budowy autostrad wykazała, że główną pozycję wydatków wynoszącą 75% stanowi robocizna, z czego 40% przypada na robociznę bezpośrednią, a 35% na płace robotników w przemyśle zatrudnionych przy dostawach drogowych.



Autostrada Bonn-Kolonja.

(Press Photo Service)

Wydatek na materiały wynosi 18%, a na różne inne wydatki jak np. wywłaszczenie gruntów — 7%.

W łączności z otwarciem pierwszego odcinka autostrad, ukazało się tymczasowe rozporządzenie regulujące ruch na nich. Oddane do użytku odcinki będą narazie podlegały próbnemu ruchowi, dopiero po zebraniu odpowiednich doświadczeń zostaną opracowane obowiązujące na przyszłość przepisy.

Jednocześnie z podjęciem akcji budowy autostrad w Niemczech, przeprowadzona została tam gruntowna reforma całokształtu gospodarki drogowej na podstawie zacytowanych wyżej ustaw z dn. 30.XI.1933 r. i 26.III.1934 r., w tym celu wydanych. Dotychczas w Niemczech nie było jednolitej administracji drogowej, nie było też dróg państwowych. Każdy kraj, względnie prowincja wchodząca w skład Rzeszy, za-

rzadzała we własnym zakresie istniejącymi na jej terenie drogami, według lokalnych ustaw i rozporządzeń drogowych, które w przeważającej części były przestarzałe, datujące się w niekiedy jeszcze z XVII i XVIII wieku.

Wydana dn. 26 marca 1934 r. ustawa drogowa, jednolita dla całego terytorjum państwa niemieckiego wprowadza: a) nową klasyfikację wszystkich dróg Rzeszy, w zależności od znaczenia ich dla ruchu i usuwa b) szkodliwe rozdrobnienie administracji drogowej.

Nowa klasyfikacja dróg obejmuje oprócz autostrad, około 40.500 km. dróg państwowych, służących ruchowi dalekobieżnemu. Są to najważniejsze arterje komunikacyjne Niemiec, obowiązek ich utrzymywania wzięło na siebie państwo, oraz około 83.000 km dróg I rzędu, utrzymywanych przez kraje oraz prowincje pruskie.

Długość dróg II rzędu nie została jeszcze ostatecznie ustalona. Znaczenie ich jest raczej lokalne, a obowiązek utrzymywania spada na powiaty i gminy.

Administracja dróg państwowych i dróg I rzędu została skupiona w zarządach drogowych krajów oraz prowincyj pruskich, pozostających w myśl ustawy z dn. 30 listopada 1933 r. pod bezpośrednim zwierzchnim nadzorem Generalnego Inspektoratu Drogowego, tak administracyjnym jak i technicznym. Również i drogi II rzędu podlegają temu nadzorowi.

Na mocy wydanych niedawno rozporządzeń państwowych, wszelkie roboty budowlane na drogach oddawane są do wykonania firmom prywatnym drogą przetargu, jedynie nieznaczne roboty konserwacyjne mogą być wykonywane sposobem gospodarczym. Przetargi bywają ograniczone lub nieograniczone i urządzane są przeważnie publicznie. O otrzymaniu dostaw decyduje głównie fachowość danej firmy i jej solidność, a nie taniość kosztorysu. Jednocześnie polityka Inspektoratu Drogowego odnośnie rozplanowania robót idzie po linii zatrudnienia jak największej ilości firm.

Przytoczony tu szereg zarządzeń państwowych zmieniających do gruntu całą dotychczasową gospodarkę drogową Niemiec, nie wymaga komentarzy. Pozostaje chyba tylko wyrazić głębokie uznanie dla niezwykłego zmysłu państwowego nowoczesnych Niemiec, które potrafiły szybciej, niż gdzieindziej, ocenić zasadnicze znaczenie problemu drogowego w życiu gospodarczym, politycznym i państwowym kraju, idąc po myśli starej wypróbowanej przez wieki zasady ekonomicznej, że bez dobrych dróg nie może być rozkwitu ekonomicznego i dobrobytu ludności, ani bezpieczeństwa kraju i silnego państwa.

K.



Przed podróżą...

należy zaopatrzyć się w odpowiednią markę wysokowartościowego oleju smarnego, jeśli się nie chce narazić na przykrości, związane z usuwaniem defektów, powstających często w drodze wskutek niewłaściwego smarowania.

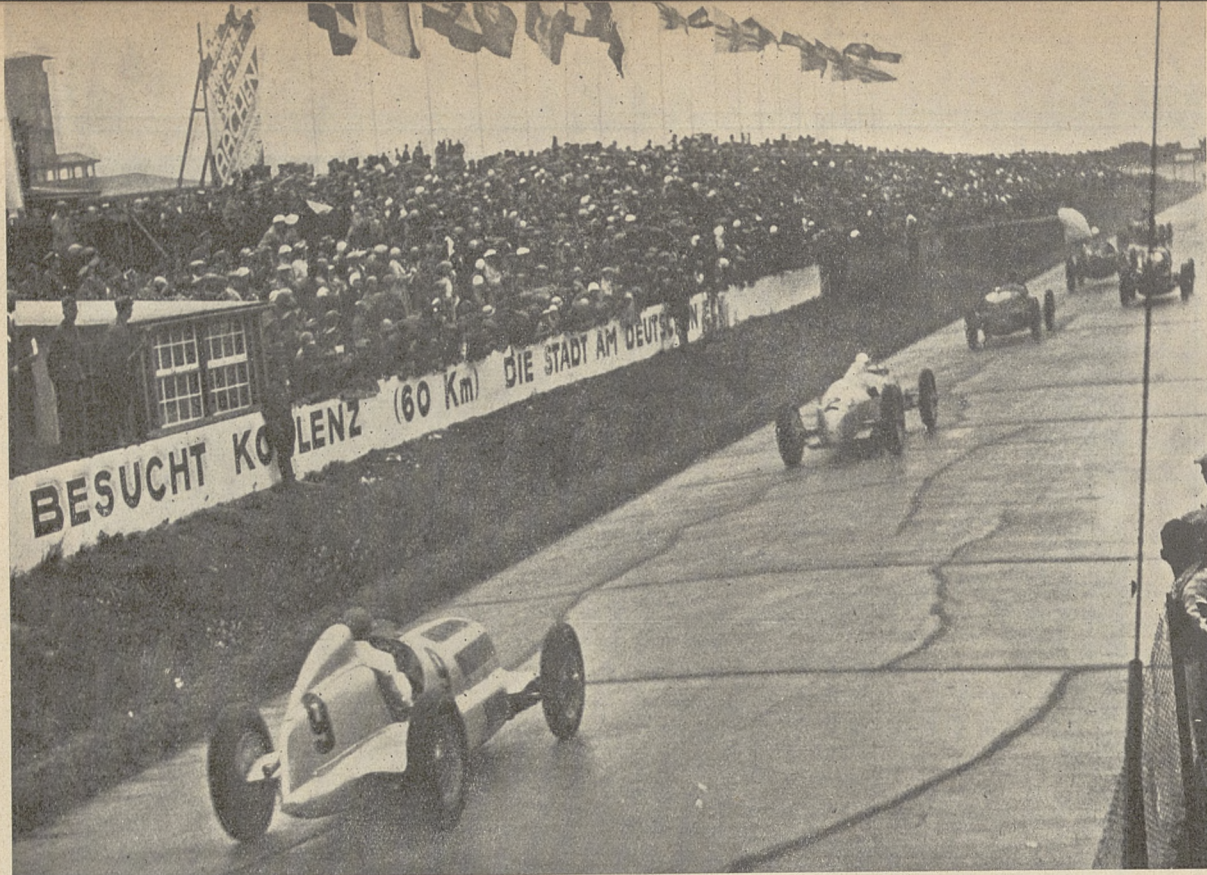
Takim wysokowartościowym olejem smarnym jest niedoścignionej jakości Mobiloil dobrany do warunków pracy silnika zgodnie ze wskazówkami Tabeli Polecającej.

Stosując Mobiloil osiągniecie sprawne funkcjonowanie samochodu, a temsamem pełne zadowolenie z jazdy!



Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY S. A.



Grand Prix Niemiec na Nürburgring w dn. 28.VII r. b.
W 22 okrążeniu — na lewo Nr. 9. Lang na Mercedes, dalej Nr. 2. Varzi na Auto-Union.

(Press Photo-Service)

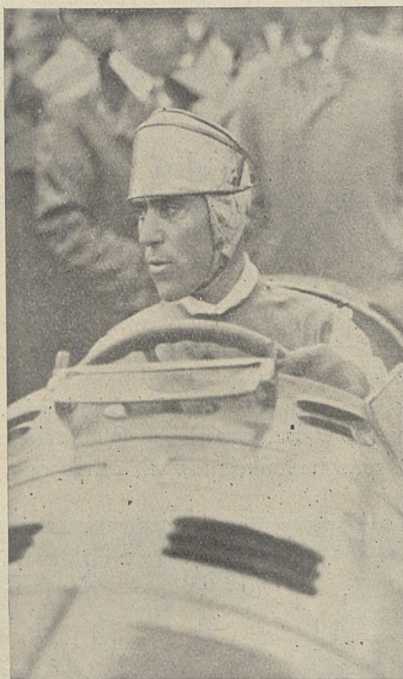
GRAND PRIX NIEMIEC

Sprawozdanie własnego korespondenta Auta w Berlinie, inż. Fritza Wittekinda.

Wyścig na dystansie 500 km na torze „Nürburgring” stanowi bezsprzecznie niezwykle próbę wytrzymałości materiału. Niezliczone zakręty, liczne wzniesienia i ciągle powtarzające się spadki — wystawiają zwłaszcza hamulce, tryby i przekładnie na bardzo ciężką próbę. Skoro mimo tych warunków z 20 wystartowanych wozów tylko 8 na tym 500-kilometrowym dystansie miało odpaść, to wynik ten należy uważać za dobry.

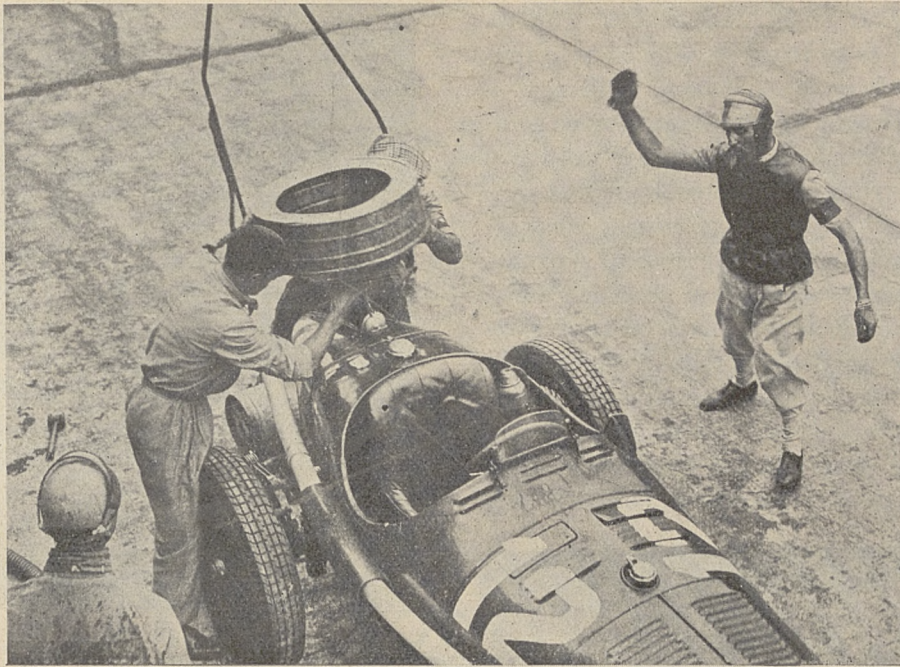
Było wielkiem pytaniem, czy Mercedes-Benz będzie mógł dodać do niezrównanego łańcucha swych tegorocznych zwycięstw jedno jeszcze ogniwo. Od czasu „Grand Prix A. C. Francji” zajmował się bowiem konkurencyjny Auto-Union usuwaniem braków, spowodowanych pewnymi zmianami konstrukcyjnymi. Trening i wyścig pokazały jednak, że Auto-Union zdaje się stać znów na wysokości.

Coprawda dwa z jego wozów, kierowane przez Stuck'a i Pietsch'a,

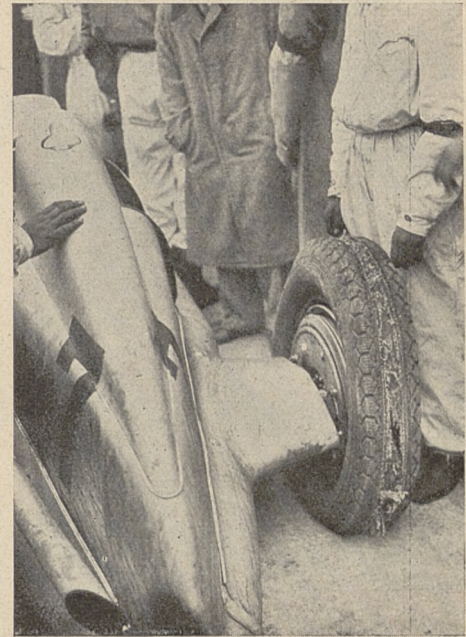


(Press Photo Service)
Zwycięzca Nuvolari.

doznały opóźnienia na starcie, gdyż silniki ich zatrzymały się i musiały być na nowo puszczane w ruch. Bardzo szybko, już od startu, wysunął się na czoło całego gonu Caracciola (Mercedes-Benz) i zdołał utrzymać się na tem miejscu do końca dziewiątego okrążenia. Przejściowo prowadził potem Nuvolari (Alfa Romeo) i Fagioli, (Mercedes Benz), aż do czasu, kiedy podczas trzynastego okrążenia, von Brauchitsch (Mercedes-Benz) zajął pierwsze miejsce. Tymczasem wywiązała się gwałtowna walka o następne miejsca. Z początku trzymał się Nuvolari na drugim miejscu, spadł on jednak później o kilka miejsc dalej. Następnie zdołał on jednak dzięki znakomitej metodzie jazdy wysunąć się naprzód i zająć znów drugie miejsce. Ostro walczyli między sobą Fagioli, Rosemeyer i Brauchitsch, aż w końcu, jak już powiedziano, ten ostatni zdołał wysunąć się na czoło. Ba-



Nuvolari tankuje.



(Press Photo-Service)

Opony Brauchitsch'a

lestrero (Alfa Romeo) musiał wycofać się już w pierwszym okrążeniu, gdy usunięto jego wóz z toru. Taruffi (Bugatti) i Chiron (Alfa Romeo) odpadli w czasie piątego okrążenia. Ostatniemu z nich udało się krótko przed tem zrobić skuteczny wypad do grupy czołowej i przedostać się na czwarte miejsce. Również drugi kierowca Scuderia Ferrari, Włoch Brivio, musiał póź-

nież zrezygnować z powodu złamania się tłoka silnika.

Sz szczególnie zacięcie walczył młody Rosemeyer (Auto-Union). Chociaż, ścinając rów w szóstym okrążeniu, uszkodził jedno tylne koło, tylną oś i przekładnię, pogonił on za zawodnikami i zdołał nawiązać kontakt z grupą czołową.

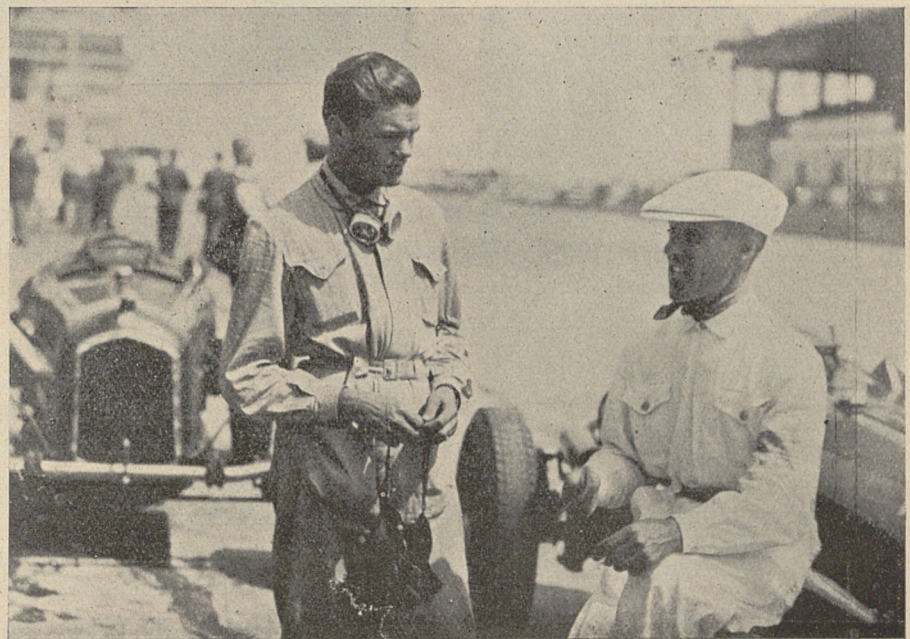
Począwszy od trzynastego okrążenia v. Brauchitsch z wielką wer-

wą prowadził całe grono; w każdym okrążeniu zwiększa on szybkość i dystans względem znajdującego się na drugim miejscu Nuvolariego o prawie 100 sekund. Ale Włoch wyciąga jeszcze więcej ze swego wozu, dodaje szybkości, zmniejsza coraz bardziej odległość i w ostatnim okrążeniu obydwu zawodników dzieli już tylko 9 sekund. Niesłychany wyczyn Włocha! Mimo tego



(Press Photo-Service)

Korpsführer Hühnlein wręcza wieniec zwycięzcy Nuvolariemu.



Nuvolari ze swoim synem po zwycięstwie w Grand Prix Niemiec.



Hans v. Stuck.

(Press Photo-Service)

uważano nadal v. Brauchitscha za pewnego zwycięcę. Czy miałyby to być nowy sukces Mercedes-Benz? Ale na kilka kilometrów przed metą stało się inaczej! Z wozu v. Brauchitscha odleciała lewa tylna obręcz, skutkiem czego musiał on przepuścić Nuvolari'ego, który dzięki temu zdobył Grand Prix Niemiec, robiąc wyłom w ciągnącym się od kilku miesięcy łańcuchu zwycięstw Niemców, dla których utrata ich Wielkiej Nagrody jest niewątpliwie



Manfred von Brauchitsch.

(Associated-Press)

wydarzeniem tragicznym. Zapewne, że zwycięstwo Włocha było spowodowane „pechem” Niemca — mimo to byłoby niesłusznie uważać ten wynik jedynie za rzecz przypadkową. Nuvolari jechał znakomicie. Po początkowym pozostawaniu w tyle, wypracował się znów dobrze naprzód, w ostatnich okrążeniach deptał Niemcowi energicznie po piętach i od okrążenia do okrążenia zmniejszał poważnie dystans. Silnemu zastępowi Niemców nie udało się już wyprzeć go z tej pozycji. Tymczasem pokazało się,



Rudolf Caracciola.

(Keystone)

że nawet stary wóz wyścigowy Alfa-Romeo może wytrzymać konkurencję z wozami wyścigowymi niemieckimi.

Stuck (Auto-Union) miał, po złym starcie później jeszcze to nieszczęście, że stanął mu niechący w drodze jadący przed nim kierowca. Mimo tej przeszkody jechał w końcu znakomicie i zdobył ostatecznie drugą nagrodę.

Nuvolari zwyciężył z średnią szybkością 121,1 klm/godz., przy czym cała średnia szybkość była w stosunku do roku ubiegłego o ca. 2



Bernard Rosemeyer.

(Press Photo-Service)

km. mniejsza. Stuck osiągnął 120,3 km/godz. Caracciola 119,9, Rosemeyer 119,1. Dopiero na piątym miejscu zdołał „pechowiec” v. Brauchitsch dojść do mety z 118,4 km/godz., po którym przyszedł jeszcze Fagioli z 117,7 km/godz. Geier (Mercedes-Benz). Pietsch i ks. Leiningen, obydwoj na Auto-Union, skończyli o jedno okrążenie

(Dokończenie na str. 240).



Hermann książę Leiningen.

(Atlantic)

NIEMIECCY MISTRZOWIE STERU.

PAŃSTWOWE ZAKŁADY INŻYNIERJI WARSZAWA

TERESPOLSKA Nr. 34/36.

TEL. 5-48-10 (Centrala)

SAMOCODY

„POLSKI FIAT”, całkowicie budowane w kraju, specjalnie wzmocnione i dostosowane do dróg polskich.

„POLSKI SAURER” samochody ciężarowe i autobusy z silnikiem syst. „Diesel”, niezwykle oszczędnym w eksploatacji. Specjalnie wzmocnione.

MOTOCYKLE

„C.W.S.” polskiej konstrukcji, wypróbowane w najcięższych warunkach terenowych, świetne dla turystyki i rekordu.

Model „M-III” dwucylindrowy (1000 cm³).

Model „RT” jednocylindrowy (570 cm³), będzie wypuszczony seryjnie w najbliższej przyszłości.

ZESPOŁY NAPĘDOWE DO WAGONÓW MOTOROWYCH. ● ZESPOŁY
OŚWIETLENIOWE i POMPOWE. ● SILNIKI SPALINOWE PRZEMYSŁOWE
i MORSKIE. ● MOTORÓWKI. ● ODLEWY. ● WYROBY KUTE Z METALI
PÓLSZLACHETNYCH.

WYTWÓRCZOŚĆ DAIMLER BENZ — MERCEDES GODNA NAŚLADOWANIA

Obecnie, kiedy wiele umysłów w Polsce zaprzęta zagadnienie organizacji wytwórni samochodów, na czasie będzie podać krótką charakterystykę wytwórczości zakładów Daimler Benz: jest to wytwórnia, która — nie zapatrzona w produkcję „wielkich serji” — buduje wozy najwyższej wartości za ceny umiarkowane. Znany ten koncern osiąga pozytywne rezultaty we wszelkich przedsięwzięciach, opierając swą pracę na programowym działaniu i korzystając ze współpracy fachowców tylko z dziedziny przemysłu samochodowego.

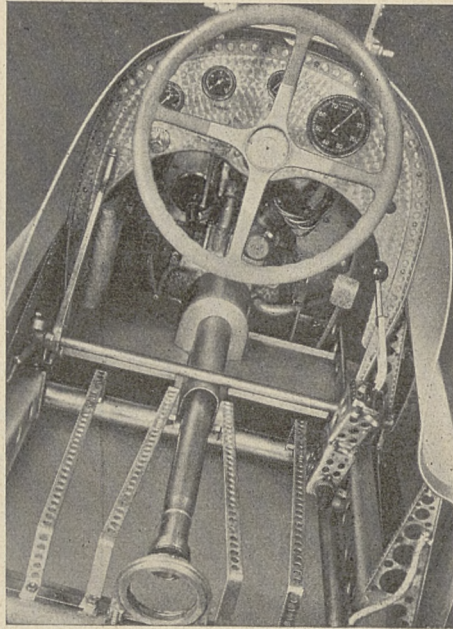
Wytwórnice samochodów Daimler-Benz cieszą się bodajże największym uznaniem z pośród niemieckich wytwórni samochodów. Przeszło 40-letnia już praca twórcza tych fabryk przysporzyła wiele światowej sławy technice samochodowej Niemiec. I chociaż pod względem rocznej cyfry sprzedaży zakłady Daimler Benz nie stoją dziś na czele niemieckich fabryk samochodów, to nie znaczy to wcale, by zakłady te zatrzymały się w swym rozwoju lub też upadały. Ten stan rzeczy wypływa stąd, że i dziś tak jak i przed laty koncern produkuje wozy tylko wysokiej klasy.

Dlatego też wozy, zwane do dziś

Mercedesami, nigdy nie zawodziły swych nabywców i do dzisiejszego dnia jak zawsze, są jednymi z wartościowych naprawdę fabrykatorów przemysłu kontynentalnego. Znajdują więc one uznanie wybrednej klienteli i chętnych nabywców — przy najsilniejszym nawet wpływie na rynki sprzedaży fabryk samochodów wyrabianych w dużych

mie — Gottlieb Daimler wspólnie z Wilhelmem Maybachem założyli warsztat doświadczalny w pewnej fabryce maszyn w Cannstatt — dla przeprowadzenia doświadczeń z wynalazkami Daimlera. W roku już 1890 założono towarzystwo Daimler Motoren Gesellschaft z kapitałem 600.000 marek. Rozwój fabryki spowodował zakupienie terenów w Unterturkheim (258.000 m²), dokąd przeniesiono produkcję samochodów z powodu spalenia się fabryki w Canstatt.

Tak przedstawiają się początkowe dzieje dwóch najstarszych fabryk samochodów. Intensywny rozwój tych firm datuje się do czasu światowej wojny, kiedy to pracują one tylko dla wojska. Okresem dla nich przełomowym są czasy powojenne, czasy wielkiego spadku zapotrzebowania i minimalnej ilości zamówień prywatnych. W czerwcu 1926 następuje fuzja dwóch tych firm, a nowy stworzony koncern przyjmuje nazwę Daimler Benz A.-G. Tereny koncernu wynoszą obecnie prawie 2.000.000 m², z których $\frac{1}{3}$ jest zabudowana. Fabryki



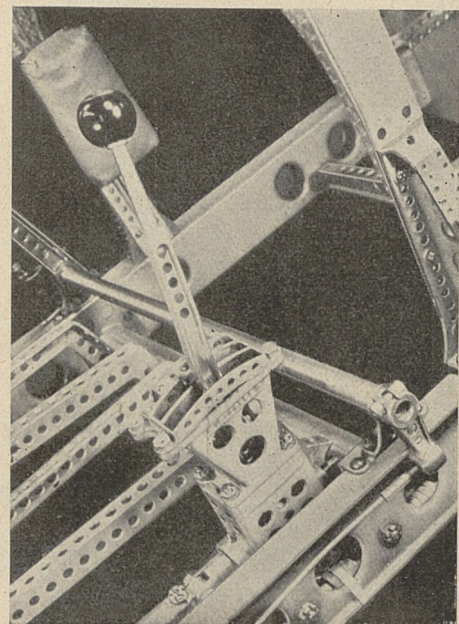
Podwozie Mercedes w części sterowej.

serjach, których przecież cecha niezwykłej nieraz taniości sięga głębiej, niż w rubrykę ceny.

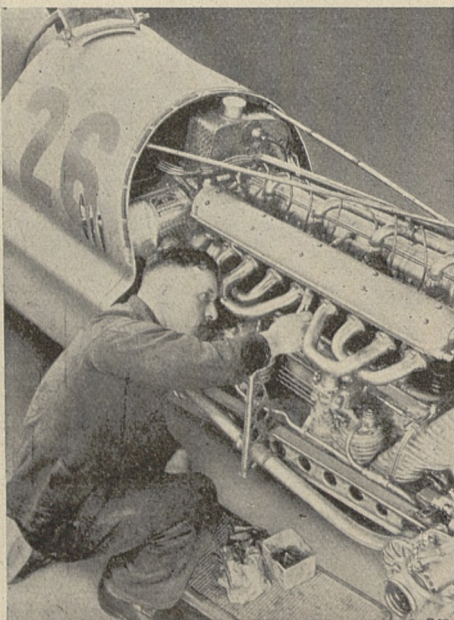
* * *

Kiedy 1 października 1833 założył Karol Benz wytwórnię „Rheinische Gasmotoren Fabrik”, to teren zajmowany przez nią w Mannheimie wynosił około 4.000 m². Firma trudniła się wówczas tylko produkcją stojących silników spalinowych, lecz szybki jej rozwój stwarza konieczność budowy nowej fabryki w Mannheim-Lutzenberg, gdzie została później scentralizowana produkcja samochodów osobowych.

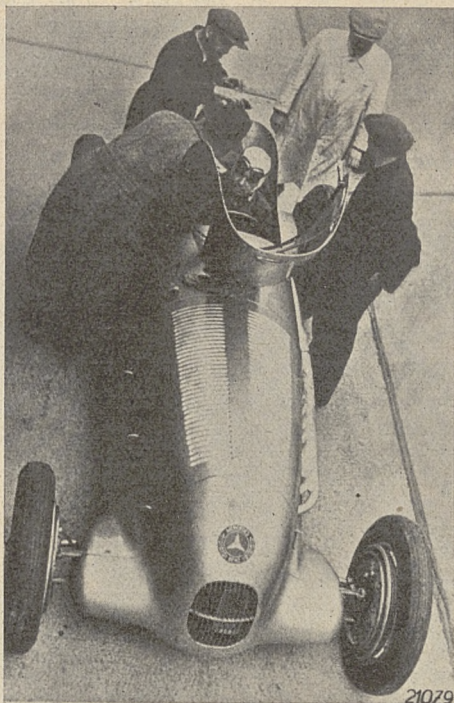
W okresie kiedy Karol Benz nabywał pierwszy teren w Mannhei-



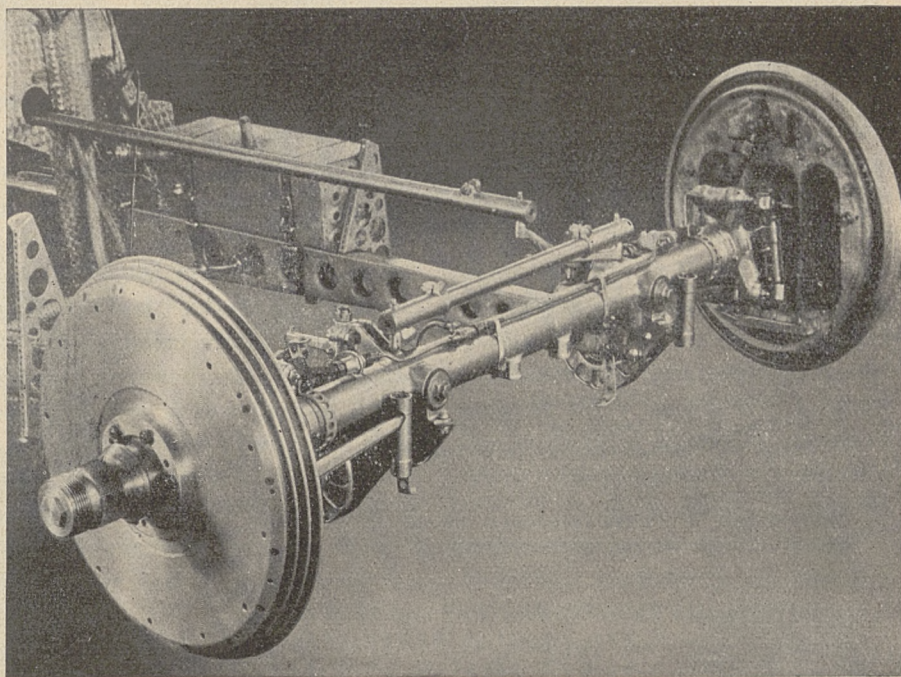
System zmniejszania wagi wyścigowego wozu Mercedes.



Silnik Mercedes Caraccioli.



Sposób otwierania karoserji w zamkniętym Mercedesie wyścigowym.

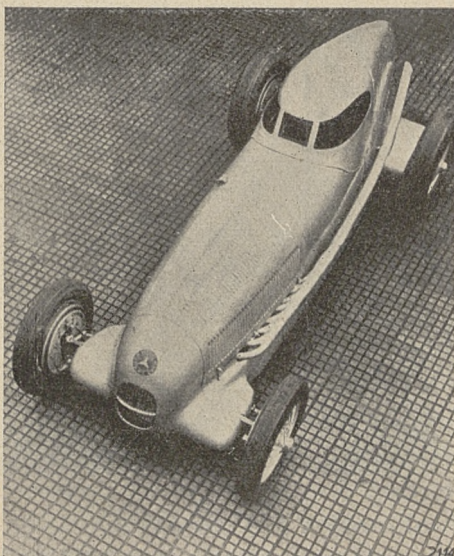


Przednia oś i niezależne resorowanie Mercedes.

znajdują się w: Untertürkheim, Gaggenau, Sindelfingen i Berlin—Marienfelde. Koncern posiada montownie i pozostaje w kontakcie z amerykańskim towarzystwem Mercedes Benz Comp. w Nowym Jorku.

* * *

Zakłady Daimler Benz produkują w roku obecnym dziesięć mode-



8-o cylindrowka wyścigowa Mercedes z zamkniętą karoserją.

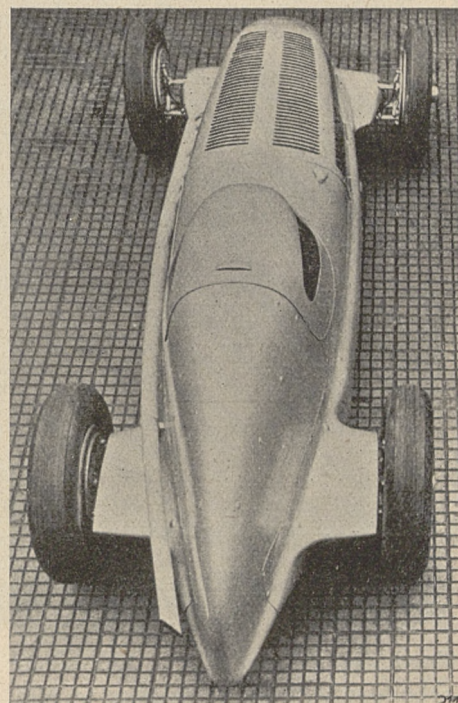
li osobowych i wiele ciężarowych o różnorodnym przeznaczeniu.

Serja wozów osobowych Daimler Benza jest nadzwyczaj ciekawa i dziwić się poprostu należy, że polska prasa fachowa, poświęcając tak wiele miejsca zagadnieniu przemysłu automobilowego Niemiec potrafi znaleźć słowa uznania tylko dla wielkiego, luksusowego modelu, który w naszych warunkach mógłby być dostępny za ledwie jednostkom.

Serję wozów osobowych Mercedes charakteryzują nowoczesne rozwiązania konstrukcyjne, solidność wykonania i przepiękne w linii karoserje.

Jeśli mowa o postępie technicznym fabryki to trzeba zaznaczyć, że Mercedes, poświęcając wiele uwagi najnowszym kierunkom budowy samochodów — posiada już 2 podwozia z silnikami z tyłu. Pozostałe modele, chociaż na pierwszy rzut oka zdają się być konserwatywne, przy bliższym przyjrzeniu się wykazują wiele ciekawych rozwiązań poszczególnych zespołów.

Lżejsze wozy reprezentują modele 130, 150 i 170. Pierwsze dwa posiadają silniki z tyłu i są wozami najpopularniejszymi bodajże teraz w Niemczech w klasie do 1,5 ltr.



Mercedes 1935 z zamkniętą karoserją aerodynamiczną widziany z tyłu.

Model 130 posiada ramę centrurową rozwidloną w tyle, gdzie umieszczony został silnik chłodzony wodą. Chłodnica jest umieszczona przed silnikiem. Przednie koła resorowane za pomocą dwóch resorów płaskich poprzecznych, tylne — zapomocą 2 sprężyn spiralnych. Typ ten dostarczany jest jako limuzyna ze stałym lub częściowo składanym dachem (Cabrio-Limousine), jako 4-osobowy wóz otwarty. Cena jego nie przekracza 4.000 marek, i wcale nie należy ją uważać za wygórowaną, jeśli się zważy nowoczesność i jakość wozu.

Typ 150 jest wyłącznie wozem 2-osobowym, sportowym. Charakterystyczny bowiem układ silnika (w tyle, przed osią), nie pozwala na stosowanie karoserji bardziej pojemnych. Jest to najnowszy wóz Mercedesa, b. oryginalny, który budowany jest wyłącznie dla użytku sportowców.

Typy 170, L 300, 200 i L 1000 są wozami o litrażu 1,7 do 2,6. Z ty-

pów tych najbardziej są rozpowszechnione 170 i 200 — nowoczesne. w cenie niewygórowane.

Modele 290, 500 i 500 k. są wozami luksusowymi. Typ 290 jest typem przejściowym od modelu wartościowego ale skromnego (170 lub 200) do typów zdecydowanie luksusowych 500. Model 500 k. posiada silnik ze sprężarką i jest tym słynnym Mercedeselem osiągającym 160 klm/g., (28 ltr. benzyny na 100 klm.) karosowanym w większości jako zbytkowny cabriolet.

Model 770 (Grosser Mercedes — przeszło 40.000 marek) jest luksusowym wozem reprezentacyjnym, którego szybkość jest niemniejsza od typu 500 k.

Omawiając choćby pokrótce osobowe wozy Mercedesa — koniecznością wprost jest wspomnieć o wyścigowym wozie tej marki, który jest już obecnie najbardziej znanym samochodem niemieckim w świecie. Bezprzykładne wprost zwycięstwa tego wozu w tegorocz-

nym sezonie sportowym są w pierwszym rzędzie sukcesem konstruktorów Mercedesa, którzy przecież pracują też nad wszystkimi modelami tej marki. Myli się ten, kto przypuszcza, że wozy wyścigowe buduje się dla zwycięstw tylko i oklasków. Zasadniczym celem budowy wozów wyścigowych jest badanie zachowania się poszczególnych zespołów samochodu w ciężkiej jeździe, by w razie stwierdzenia wartości jakiegoś ulepszenia, stosować je w typach samochodów rynkowych. Taką metodę stosują czołowe fabryki Europy i Ameryki i wychodzą na niej dobrze. Wyniki jednak wyścigów samochodowych są nie tylko sprawdzianem pracy warsztatowej i egzaminem niesłuchanie kosztownych prób laboratoryjnych w wytwórniach — ale przyczyniają się też do skutecznej propagandy pracy fabryki, przez publiczne demonstrowanie najnowszych wyników ich pracy konstrukcyjnej. *Janusz J. Makowski.*

Dane techniczne ciekawszych podwozi Mercedesa.

	130	150	170	200	290	500	500 K	770
Ilość cylindrów	4	4	6	6	6	8	8	8
D × S m/m	70/85	72/92	65/85	70/85	78/100	82,5/115	86/108	95/135
Pojemność cm ³	1308	1498	1692	1962	2867	4918	5018	7655
Stopień sprężania	6	7,1	5,75	5,75	6,4	5,75	5,5	4,7
Obr./min.	3300	4500	3200	3200	3200	3100	3400	2800
Moc KM.	26	55	32	40	68	100	160 z kompr.	200 z kompr.
Ilość biegów	3 + 1	3 + 1	3 + 1	3 + 1	3 + 1	4 + 1	3 + 1	3 + 1
Hamulce	hydr.	hydr.	hydr.	hydr.	hydr.	mech.	hydr.	mech.
Rozstaw osi m/m.	2500	2600	2600	2700 (3050)	2880 (3300)	3670	3290	3750
Rozstęp kół przód tył	1270	1300 1270	1340	1340 1380	1435 1480	1485	1515 1502	1500
Ilość miejsc	4	2	4	4 (6)	4—5 (6)	6—7	2—5	6—7
Waga podwozia	550	650	730	850 (910)	1225 (1325)	1800	1550	1950
Max. szybkość.	92	125	90	98 (93)	108 (105)	115	160	160
Opony	5,00—17	5,00—17	5,25—17	5,50—17	6,50—17	6,50—20	6,50—17	7,00—20
Benzyny l/100 klm.	9—11	14—16	22—12	12—14 (14—16)	17—19 (18—20)	22—24	26—28	28—30

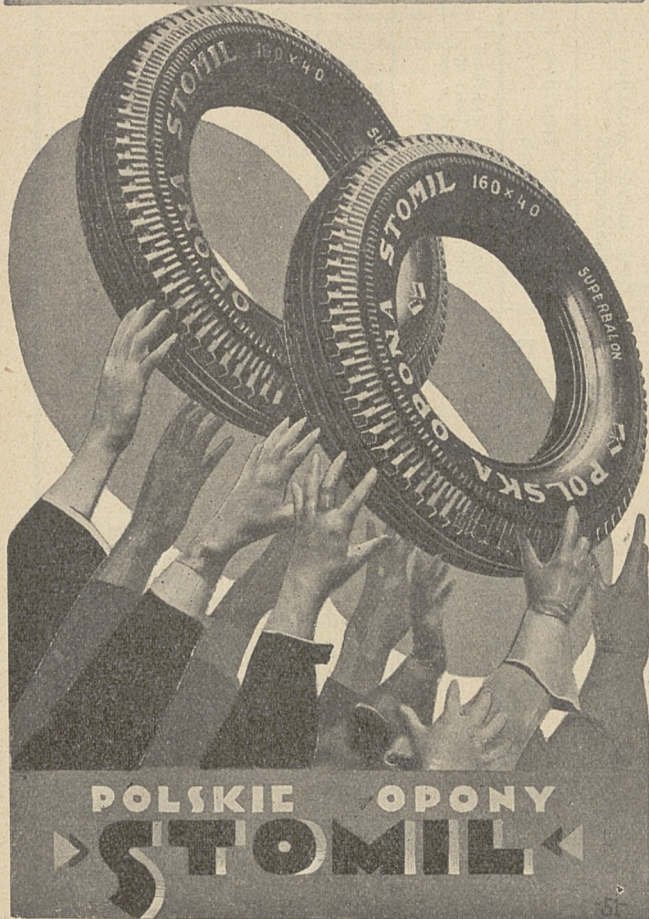
(Dokończenie artykułu ze str. 236). w tyle, podczas gdy wozy Maserati Ruesch'a, Zehender'a i Ghirsiego zakończyły wyścig zostając w tyle o dwa okrążenia.

Varzi (Auto-Union) nie był wi-

docznie w formie, gdyż oddał podczas wyścigu kierownicę ks. Leinigen. Lang (Mercedes-Benz) musiał wycofać się z powodu uszkodzenia kompresora, Węgier Hartmann (Maserati) z powodu złamania zaworu, inny Maserati pozostał już w

drugim okrążeniu wskutek złamania dyferencjału, a jedyny w tym wyścigu Anglik, Mays na nowym dwulitrowym Era, musiał w czasie trzynastego okrążenia zrezygnować z dalszej jazdy z powodu uszkodzenia silnika.

ZAWSZE POŻĄDANE NAITRWALSZE I NAITANSZE



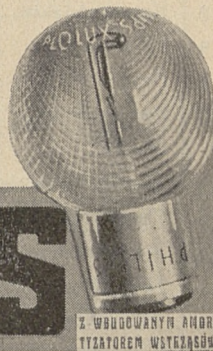
POLSKIE OPONY
STOMIL



Skok w nieznane...

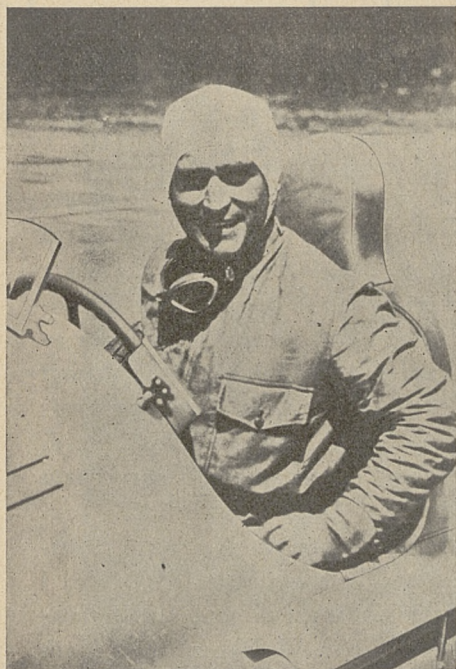
Tak nazwać można nocną jazdę samochodem, jeśli reflektory nie oświetlają należycie drogi lub światło ich nie przenika mgły. Ważnym czynnikiem bezpieczeństwa jazdy w nocy lub podczas nawet najgęstszej mgły jest żółte światło przenikające mgłę, nieoślepiające jadących z przeciwnej strony, a zapewniające jednocześnie ostrość widzenia, jakie dają

żarówki samochodowe
z ryflowanego żółtego szkła
**SUPER-DUPLOLUX
SELECTIVA**



PHILIPS

Z WYBUDOWANYM AMBRYZATOREM WSTRZASÓW



Luigi Fagioli (Mercedes Benz).

Włoscy jeźdźcy w służbie niemieckiej:

WSZYCY
PANOWIE
NOSZĄ BIELIZNĘ
„JOTKA”

Jotka

zawsze najlepsza
Do nabycia w pierwszorzędnym
magazynach:
Obecny adres
Warszawa, Wierzbowa 11 (Pl. Teatralny)



Achilles Varzi (Auto-Union).

GENT FLEURS PUDER, PERFUMY **CHERYS**
WODY TOALETOWE

WYKAZ
ilości pojazdów mechanicznych (cywilnych) na dzień 1. VII. 1935 r.

Nr. porządkowy	1	2	3 4 5 6 7					8	9	10	11	12	U w a g i
			Ilość samochodów										
			osobowych	dorozek	autobusów	ciężarowych	ogólna						
	Województwo	Liczba mieszkańców na 1. I. 1935 r.											
1	Białostockie . . .	1,714.000	219	59	53	114	445	247	28	720	+ 5,4	2.381	1. Do ilości innych pojazdów mech. (kol. 9) zaliczono cysterny pożarnicze, transportowe, sikawki, traktory i t. p. 2. Półroczny procentowy przyrost względnie ubytek w % ogólnej ilości pojazdów mechanicznych w stosunku do ilości z dnia 1. I. 1935 r. 3. Liczbę mieszkańców przyjęto na zasadzie danych Głównego Urzędu Statystycznego „Wiadomości Statystyczne” Nr. 10. z dn. 5.IV. 1935 r.
2	Kieleckie	3,070.000	635	150	100	184	1 069	362	47	1.478	- 13,7	2.077	
3	Krakowskie	2,397.000	1.038	185	94	352	1.669	619	83	2.371	- 5,5	1.011	
4	Lubelskie	2,581.000	375	46	126	89	636	187	46	869	+ 4,1	2.970	
5	Lwowskie	3,264.000	970	373	83	200	1.626	549	96	2.271	+ 13,9	1.437	
5	Łódzkie	2,753.000	1.186	345	183	448	2.162	681	51	2.894	+ 0,1	951	
7	Nowogrodzkie . . .	1,110.000	125	32	41	30	228	88	18	334	+ 24,6	3.323	
8	Poleskie	1,196.000	119	14	18	29	180	55	10	245	- 2,0	4.882	
9	Pomorskie	1,135.000	1 252	356	90	629	2.327	886	68	3.281	+ 3,7	346	
10	Poznańskie	2,208.000	2 539	592	171	705	4.007	1.323	120	5.450	+ 0,5	405	
11	Śląskie	1,357.000	1.711	135	86	610	2.542	1.327	106	3.975	+ 4,7	341	
12	Stanisławowskie	1,542.000	199	75	17	24	315	128	10	453	+ 12,7	3.404	
13	Tarnopolskie . . .	1,670.000	149	20	11	21	201	83	11	295	+ 25,5	5.661	
14a	Warszawskie . . .	2,648.000	869	96	140	267	1.372	472	60	1.904	- 0,4	1.391	
14	M. st. Warszawa	1,232.000	2.693	1.814	181	1.108	5.796	1.428	260	7.484	+ 4,0	165	
15	Wileńskie	1,344.000	196	58	64	51	369	207	9	585	+ 22,4	2.297	
16	Wołyńskie	2,197.000	163	23	62	20	268	135	26	429	+ 1,4	5.121	
	Razem	33,418.000	14.438	4.373	1.520	4.881	25.212	8.777	1.049	35.038	+ 2,5	954	

DROGI, MOTORYZACJA, TURYSTYKA

Na Wystawie Drogowej, zorganizowanej przez Ligę Drogową na terenach Politechn. Warszawskiej w dn. 7—22 września 1935 r.

Drogi, motoryzacja i turystyka były bodajże wyjątkowymi w Polsce dziedzinami pod względem zainteresowania. Wystawa Drogowa, która bardzo wszechstronnie oświetla zagadnienie drogowe i dwa z nim związane problemy motoryzacyjny i turystyczny, jest dowodem, że zarówno czynniki rządowe jak i społeczeństwo dokładnie zdały sobie sprawę z wagi tych dziedzin w życiu gospodarczym państwa, jak również energicznie przystąpiły do ich rozwiązania. Szeroki udział w Wystawie Ministerstwa Komunikacji, Ministerstwa Spraw Wojskowych, Samorządów, wszystkich grup przemysłu zatrudnionych bezpośrednio lub pośrednio przy budowie dróg, przemysłu motoryzacyj-

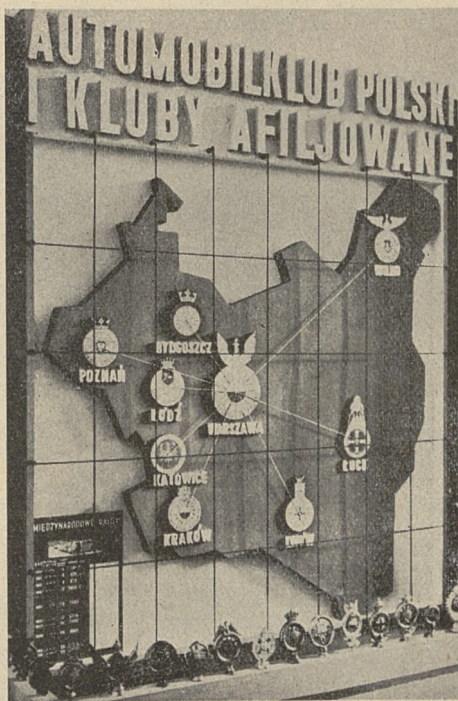
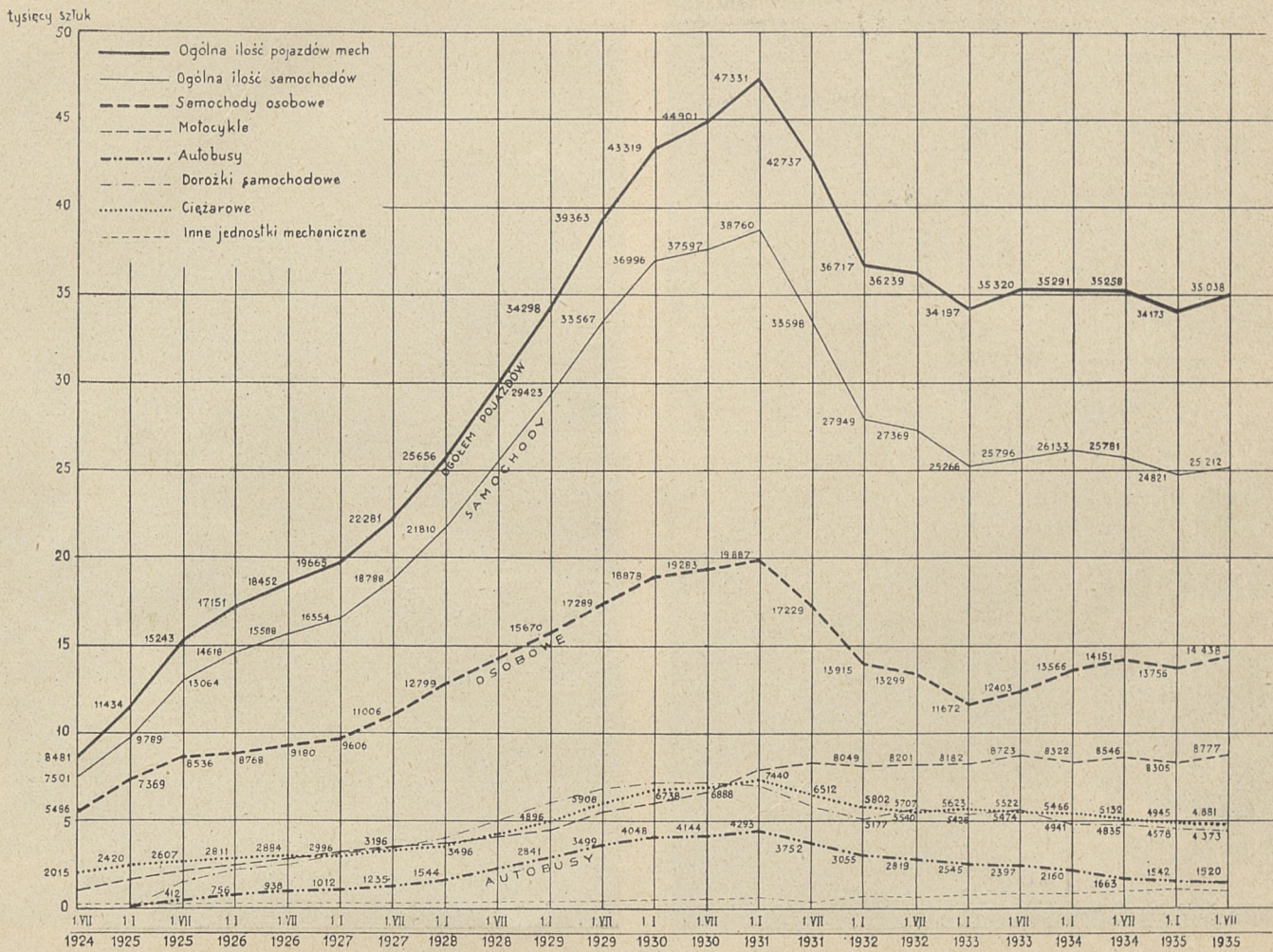
nego, stowarzyszeń i związków motoryzacyjnych i turystycznych pozwala wierzyć, że drogi, motoryzacja i turystyka doczekały się nareszcie właściwego zrozumienia.

Wystawa Drogowa poza szeregiem ciekawych statystyk podanych przez Ministerstwo Komunikacji jaskrawo przedstawiających nasze upośledzenie w porównaniu z Zachodem Europy, pokazuje jednak, że dorobek nasz w budowie dróg jest niemały. Zbudowano w Polsce w przeciągu ostatniego dziesięciolecia przeszło 8000 km. dróg bitych państwowych, wojewódzkich i powiatowych i ułożono około 1500 km. ulepszonych nawierzchni. Pod tym względem przoduje Śląsk, który już obecnie zupełnie dorównuje

Zachodowi. Specjalną uwagę zwrócono na moment propagandowy, pokazując ile tracimy dzięki złym drogom i jakie znaczenie one mają dla rozmaitych gałęzi życia gospodarczego i społecznego. Piękne obrazy: drogi a motoryzacja, drogi a obrona kraju, drogi a pożarnictwo, drogi a spółdzielczość i t. d. każdemu jasno mówią o ogromnym znaczeniu dróg.

Świetnie wprowadza w część oficjalną Wystawy Piast Kołodziej i szlaki historyczne wojenne i handlowe. Dział Wojskowy daje nam pojęcie o znaczeniu pracy wojska w dziedzinie odbudowy dróg i mostów, szczególnie na kresach i powodzi. Znaczenie dróg podczas wielkiej wojny dla zwycięstwa na

WYKRES ILOŚCI POJAZDÓW MECHANICZNYCH W POLSCE



(Foto Agencja) Część stoiska A. P. na wystawie drogowej.

froncie francuskim podane w kilku artystycznych tablicach są niezmiernie przekonujące. Udział Samorządów w gospodarce drogowej reprezentuje przedewszystkiem Śląsk.

Nieвозмоżliwym byłoby opisać nawet najważniejsze zagadnienia przedstawione w oficjalnym dziale Wystawy i wymienić wszystkich przyjmujących w nim udział.

Generalny Inspektorat Drogowy Rzeszy Niemieckiej w swojej sali dał nam tylko część swej Wystawy z Monachjum i Berlina, przedstawił jednak dokładnie zagadnienie budowy autostrad w Niemczech i jej gospodarkę drogową.

Przemysł drogowy polski cementowy, naftowy, kamieniołomy, klinierowy i t. d. zajął jedną z sal i pół ogrodu Politechniki. W szeregu ładnie rozwiązanych pawilonów

30 milionów samochodów świata ubezpieczono

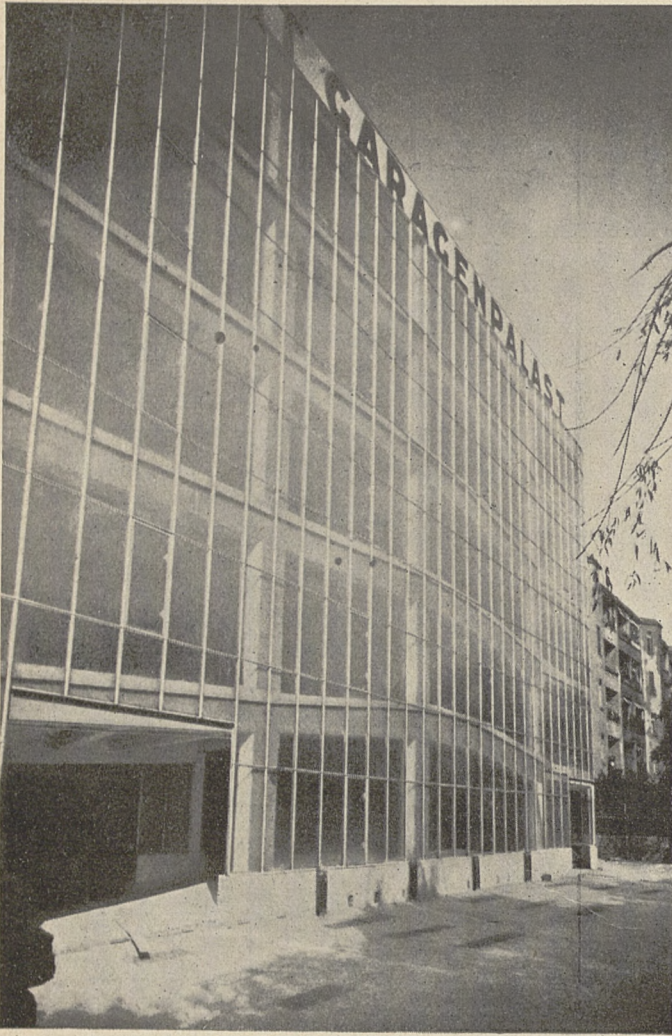
Czy Twój samochód też jest ubezpieczony od rozbicia, kradzieży i ognia?

Polskie Towarzystwo Ubezpieczeń

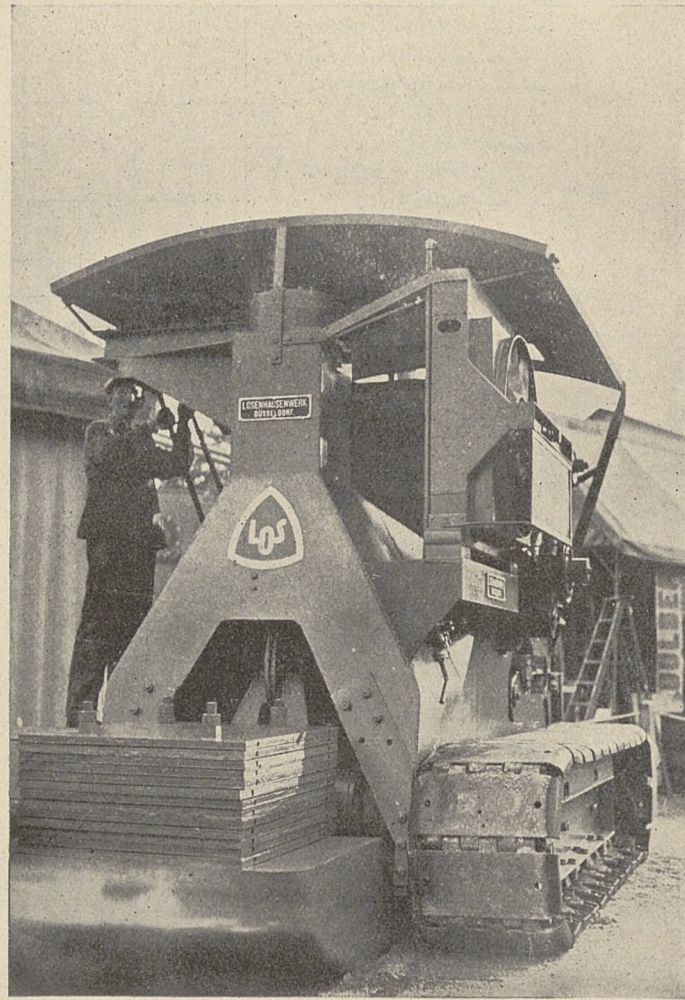
PATRIA

Warszawa, Plac Napoleona 3.

KOLOSSAL!

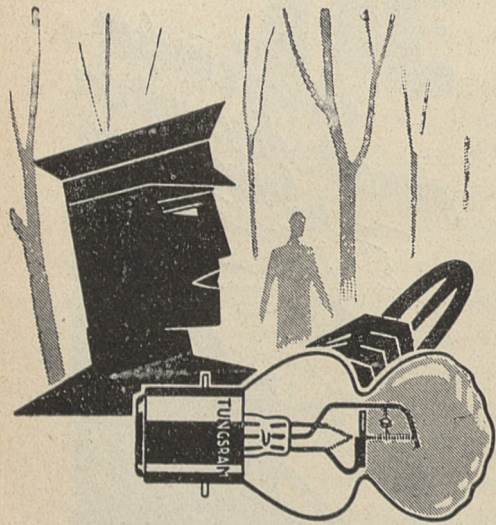


Najnowszy wielki garaż w Berlinie.

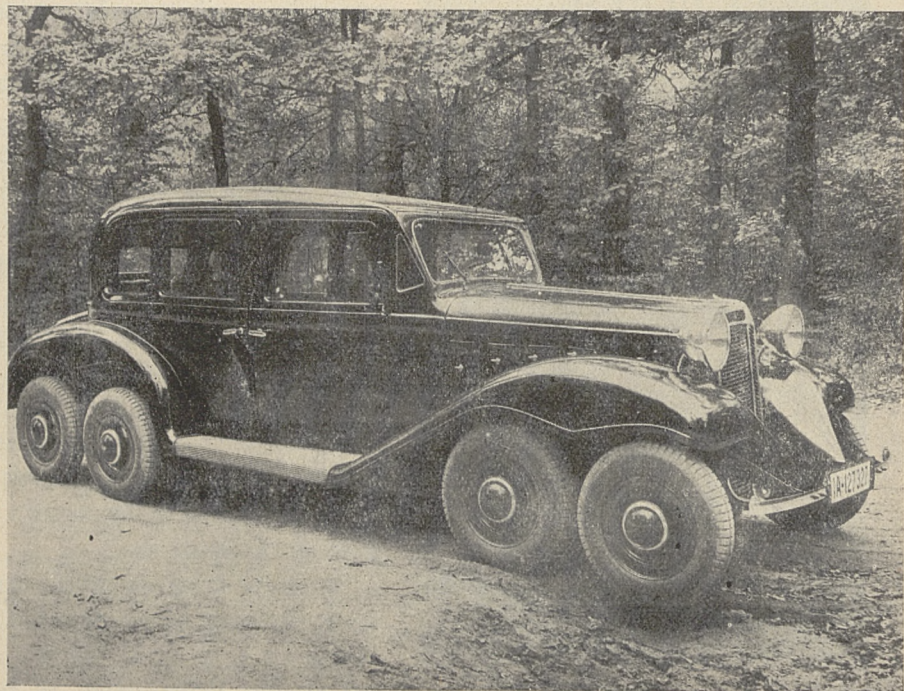


(Press Photo-Service).

Najnowsza 5-tonowa maszyna wibracyjna do budowy autostrad — konstrukcji inż. Bohuszewicza (polaka z pochodzenia).

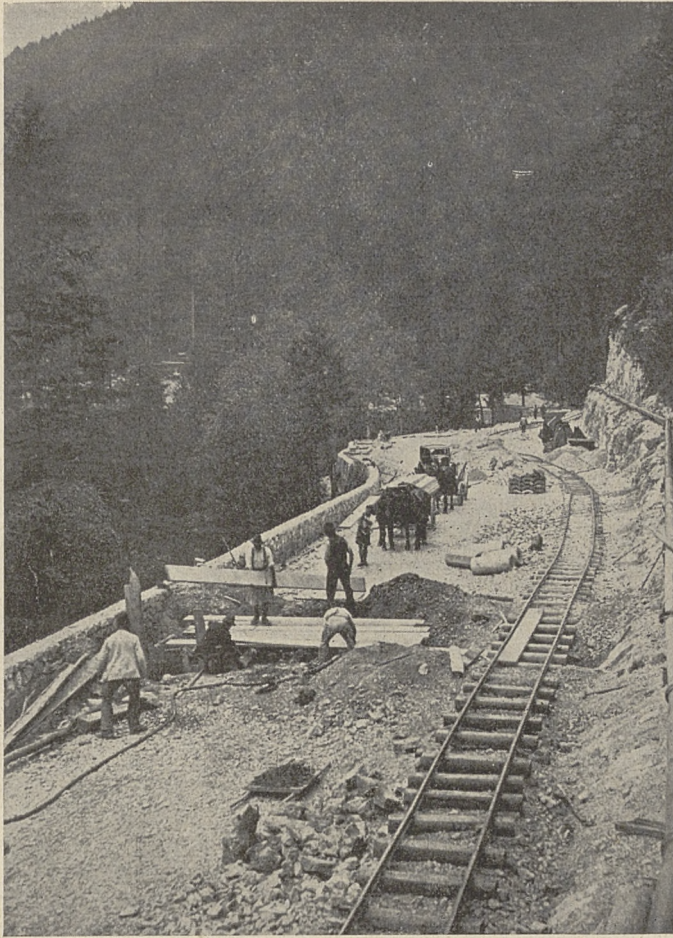


TUNGSRAM
FILTRÓWKI
 GWARANTUJĄ BEZPIECZEŃSTWO
 W NOCY I PODCZAS MGŁY



Najnowszy 8 kołowy samochód konstrukcji Gotthard'a Rimmek.

(Press Photo-Service)



(Press Photo-Service)

Budowa drogi alpejskiej między Matthaüsil i Wachtel.

i stoisk przedstawione jest, że przemysł nasz jest całkowicie przygotowany do ogromu pracy jaki mamy w dziedzinie dróg. W ogrodzie na drogach zbudowane będą próbne odcinki dróg gdzie kilkanaście firm ułożyło tam najrozmaitsze nawierzchnie jak cementowe, z kostki, z klinkieru, asfaltowe, rusztowe, drzewne.

Przemysł niemiecki maszynowy wystąpił bardzo okazale. Na terenie przeszło 1000 m² zaprezentuje wszystkie najciekawsze i najnowsze maszyny do budowy dróg.

Turystyka umieściła się w pięknym pawilonie w ogrodzie. Reprezentowane są tam — Wydział Turystyki Ministerstwa Komunikacji, Orbis, Touring Klub, Polski Klub Motocyklowy i t. d.

Dział Motoryzacyjny należy rozbić na dwie części na dydaktyczną i przemysłową umieszczone w jed-

nej sali. Na czołowym miejscu wprost wejścia znajduje się stoisko Automobilklubu Polski i Klubów Afiljowanych, pod egidą których urządzony jest dział dydaktyczny. Po zwiedzeniu tego działu, przejrzycie obrazującego stan naszej demotoryzacji, dochodzimy do smutnego wniosku, że ta dziedzina jest nadal zaniedbana i szczególnie w porównaniu z ogromnym rozrostem motoryzacji w Niemczech przedstawia się u nas katastrofalnie. Od szeregu lat ilość pojazdów mechanicznych w Polsce nie wzrasta i wynosi około 35.000, natomiast w Niemczech liczba pojazdów mechanicznych wynosiła w roku 1928 — 933.000, a obecnie — 2.150.000. Czyli, że w Niemczech na jeden pojazd mechaniczny przypada 31 mieszkańców, a u nas 954.

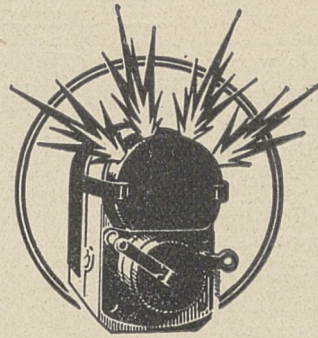
Tymczasem nasz przemysł występujący na Wystawie jako Grupa

Przemysłu Motoryzacyjnego jest zdolny nie tylko do produkowania nielicznych części samochodów, lecz może przy rozwoju prawie całkowicie zaspokoić zapotrzebowanie istniejącej fabryki i ewentualnych nowych fabryk lub montowni.

Na czele Grupy Przemysłu Motoryzacyjnego stoi P. Z. Inż. następnie idą liczne fabryki, produkujące części i akcesorja samochodowe.

Wspólnota Interesów, Huta Pokój, Starachowice, Lilpop i t. d. reprezentują produkcję części samochodów. Akcesorja samochodowe wystawiają Wahren, Steihagen i Stransky, koła — Filipowicz, magneta i syreny — Magnet, akumulatory — Tudor, opony — Stomil, akcesorja gumowe — Piastów, obicia samochodowe — Krusche i Er-

(Dokończenie na str. 248).

**BE-TE-HA**

WARSZAWA

MARSZAŁKOWSKA 17

TELEFON 554-60

**ISKROWNIKI
i URZĄDZENIA
ELEKTRYCZNE**
do samochodów, motocykli, rowerów
wyróbu firmy **ROBERT BOSCH, S. A.**
w Sztutgardzie
SPRZEDAJE, MONTUJE I NAPRAWIA
we własnej Stacji Obsługi

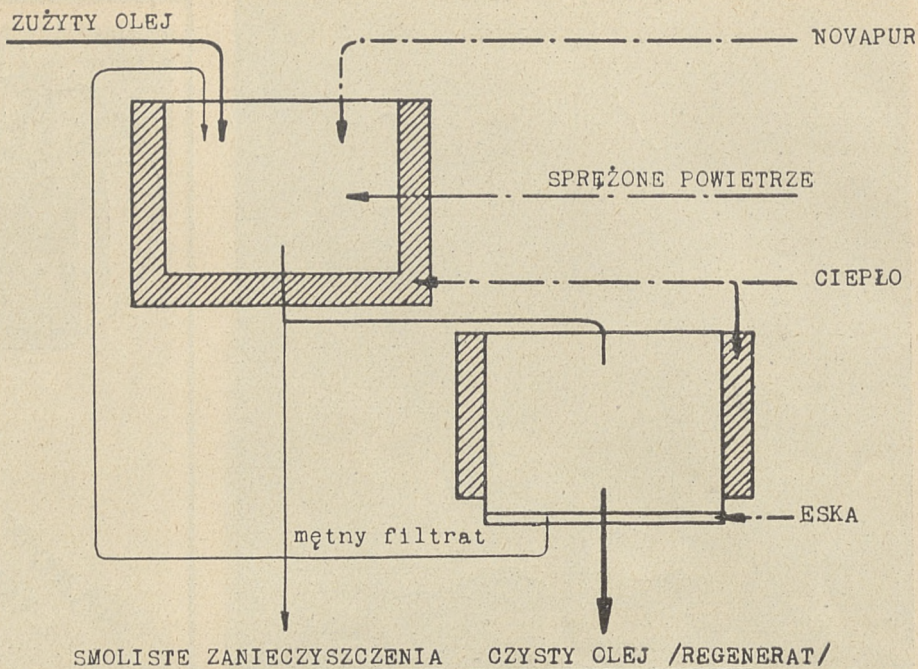


PROBLEM REGENERACJI OLEJÓW SAMOCHODOWYM.

Z dniem 1 kwietnia r. b. weszło w życie rozporządzenie, zabraniające w Niemczech używanie zużytych olejów smarowych do celów innych, jak do ich regeneracji. Rozporządzenie to ma na celu zmniejszenie przywożonych do Niemiec z zagranicy ilości olejów i temsamem zmniejszenie ilości, odpływających za te oleje za granicę dewiz.

W Polsce problem regeneracji olejów, a głównie olejów samochodowych, jako że te oraz oleje lotnicze należą do najdroższych gatunków, jest również aktualny, aczkolwiek powody, jakie przemawiają za regenerowaniem tych olejów są innej natury. Z różnych przyczyn, których tu rozstrząsać nie będziemy, ponieważ niejednokrotnie prasa zajmowała się nimi i są one wszystkim dostatecznie znane, utrzymywanie i trzymanie w ruchu pojazdów mechanicznych jest u nas związane z kosztami dość wysokimi, co w znacznej mierze przyczyniło się również do wytworzenia smutnego stanu motoryzacji naszego kraju. Wszystko zatem, co wprowadzić może oszczędności w napędzie samochodów i przyczynić się zapewne, choć pośrednio tylko może, do powiększenia naszego stanu posiadania pojazdów mechanicznych, powinno nas zająć.

Sposoby i systemy regeneracji olejów podzielić możemy na dwie zasadnicze grupy: 1) systemy, oczyszczające olej tylko od zanieczyszczeń mechanicznych i 2) systemy oczyszczające oleje sposobami chemicznymi. Do grupy pierwszej należą wszelkie urządzenia filtracyjne i wirówki. Powiedzieć tu należy, że żaden z tych systemów nie doprowadza oleju do pierwotnego jego stanu. Oleje zostają oczyszczone jedynie od zanieczyszczeń mechanicznych, wszelkie jednak chemiczne związki, jakie wytwarzają się w dość znacznych ilościach podczas używania oleju i które czynią ten olej niezdatnym do dalszego użytku, nie zostają ani przez filtrację, ani też przez wirowanie z olejów zużytych usunięte. Nawet w najnowszym systemie filtracyjnym, t. zw. „superfiltracji”, propagowanej ostatnio głównie w Anglii, oczyścić nie można zużytych olejów od ich zanieczyszczeń niepożądanych, nowowytworzonymi związkami chemicznymi, nie zostaje również usunięta tym systemem zawartość w oleju materiałów pędnych, które dostały się tam podczas użycia, a które powodują znaczny nieraz spadek wiskozji oleju. Ostatecznie zatem powiedzić można, że żaden z systemów, oczyszczających oleje jedynie od zanieczyszczeń



--- R y c i n a 1. ---

mechanicznych, nie może w praktyce dać wyników zadowalających.

Również używanie systemów regeneracyjnych, oczyszczających zużyte oleje drogą chemiczną, nie dało w praktyce, z małymi tylko wyjątkami, dobrych wyników. Jeden z takich systemów, propagowany głównie w Niemczech polega na poddaniu zużytego oleju działaniu kwasu siarkowego i następnie przesączenie go przez Florydynę. Obróbka kwasem siarkowym ma na celu usunięcie z oleju wszelkich niepożądanych związków chemicznych, co rzeczywiście się w ten sposób udaje. Następna filtracja przez Florydynę ma podwójne zadanie, a mianowicie olej w ten sposób ma zostać zobojętniony (Florydyna jest bowiem produktem słabo zasadowym), równocześnie zaś otrzymać możliwie swą pierwotną jasną barwę. Cel pierwszy zostaje osiągnięty stosunkowo rzadko, powiedzić można, tylko wtedy, jeżeli regeneracja odbywa się pod nadzorem fachowca, który przez dokładne badanie zużytego oleju, oznacza ściśle ilość kwasu siarkowego, jaką należy użyć do regeneracji. W życiu codziennym, gdzie powierzchnie regeneracji pieczy fachowca jest niewykonalne, koszty bowiem w tym wypadku byłyby zbyt wielkie, dzieje się w ten sposób, że ilość dodanego kwasu siarkowego jest zbyt wielka, tak że ilość użytej przy następnej filtracji Florydyny nie wystarcza do zobojętnienia oleju, co w konsekwencji daje regeneraty kwaśne, niezdatne do użytku. Nielepsze wyniki daje system

drugi, polegający na ogrzaniu zużytego oleju w próżni i następnej filtracji przez Florydynę. Ogrzanie w próżni usuwa wprawdzie łatwo lotne związki, zawarte w oleju, filtracja jednak przez Florydynę nie jest w stanie usunąć wszystkich szkodliwych związków chemicznych z zużytego oleju. W rezultacie otrzymuje się regenerat, zawierający jeszcze znaczną ilość związków, wytworzonych przez utlenienie podczas poprzedniego używania oleju, które w czasie jego użytkowania spowodować mogą w niekorzystnych warunkach uszkodzenie silnika. Zupełnie podobnie przedstawia się sprawa przy innej metodzie regeneracji, pochodzącej z Anglii, a polegającej na ogrzaniu zużytego oleju z wodą do temperatury 100° C, następnym odpuszczeniu wody i wysuszeniu oleju. I tu usunięta zostaje zawartość ciał lotnych (benzyna), lecz pozostają w regeneracie wszelkie produkty poprzedniego utlenienia podczas pracy w silniku. System, polegający na destylacji zużytego oleju w próżni również nie zdołał utrzymać się w praktyce, jako że urządzenie samo, jak przy każdej aparaturze próżniowej, jest skomplikowane i wymaga dla obsługi ciągłego nadzoru sił fachowych. Regenerat jest tu jednak stosunkowo dobrego gatunku i odpowiada wymogom dalszego używania. Opłacalność tego systemu istnieje jednak tylko przy urządzeniach wielkich i pracy na znaczną skalę.

Nic więc dziwnego, że doświadczenia jakie poczyniono dotychczas z różnymi

systemami regeneracji olejów nie przyczyniły się do szerszego ich zastosowania w praktyce i do ich popularyzacji. Stan rzeczy zachęcał jednak fachowców do tworzenia systemów nowych, któreby mogły lepiej nadać się w życiu codziennym. Istotnie stworzono ostatnio nowy system regeneracji olejów samochodowych, który, o ile wnioskować można z dotychczasowych wyników, jest znacznym krokiem naprzód w tej dziedzinie i zapewne przyczyni się do spopularyzowania i szerszego zastosowania regeneracji w praktyce. Twórca nowego systemu, zarejestrowanego pod marką Novapur, wychodził z założenia, że jedynie system, dający dobre wyniki **bez nadzoru sił fachowych** jest w stanie rozszerzyć się w praktyce. System polega na obróbce chemicznej zużytego oleju i następnej filtracji. By uniknąć możliwości zepsucia oleju zastosowano przy obróbce chemicznej odczynnik, sporządzonego wedle patentu wynalazcy, który **jest zupełnie obojętny**. Tęsamem wykluczonym jest przekwa-

sznienie oleju i dana jest pewność, że regenerat będzie zupełnie obojętny. Chemiczny odczynnik wydziela jednak wszelkie związki smołowe i nagar ze zużytego oleju i usuwa tęsamem szkodliwe związki chemiczne. Stosowany odczynnik ten nosi nazwę Novapur, od czego poszła nazwa całego systemu. Po obróbce Novapur'em następuje filtracja, mająca na celu zupełne oczyszczenie od zanieczyszczeń mechanicznych, co osiągnięte zostaje znakomicie przez dodanie drugiego regeneratora ESKA. Zastosowanie regeneratorów obojętnych, których przedozowanie nie zaszkodzić nie może jakości regeneratu, przyczem regenerat ten jest zupełnie prawie identyczny w wyglądzie i swych właściwościach ze świeżym olejem pierwotnym, eliminuje potrzebę nadzoru sił fachowych i w parze z prymywną manipulacją pozwala na oddanie urządzenia i przeprowadzenie regeneracji przez siły niefachowe, zajęte równocześnie jeszcze inną pracą. Jest to czynnikiem ważnym, przyczyniającym się w znacznej mie-

rze do ekonomicznej bardzo pracy rzezczonego systemu. Na rycinie 1. widoczny jest szemat systemu regeneracyjnego marki Novapur, z którego poznać można również jego działanie.


Nadmienić jeszcze należy, że urządzenia tego systemu wyrabiane są w kraju, a konstrukcja ich przystosowana jest znakomicie do indywidualnych potrzeb placówek przemysłowych i życia codziennego. Mając obecnie tak cenną nową zdobycz techniki, powinniśmy się zająć racjonalnym ciągnięciem z niej korzyści. Stosować ją powinny towarzystwa, prowadzące linje autobusowe, placówki przemysłowe, posiadające znaczniejsze ilości samochodów i silników spalinywych w ruchu, wreszcie możnaby też pomyśleć o tem, by Kluby Samochodowe zainstalowały urządzenia regeneracyjne i umożliwiły tęsamem swym członkom oddawanie swych zużytych olejów do regeneracji, co obu stronom przynieść może znaczne korzyści.

Inż. J. Kranc.

KRONIKA SPORTOWA

11-e Grand Prix Comminges, rozegrane zostało w dn. 4 sierpnia na torze pod Saint-Gaudens. Wyścig podzielony został na dwa przedbiegi eliminacyjne rozgrywane w 10 okrążeniach — razem na 110 km. 050 i na główną rozgrywkę w 15 okrążeniach — 165 km. 065. W 1-ej serji zwyciężył Sommer przed Etancelin i Chiron'em, w drugiej zaś Comotti przed Lehoux i Zehender'em. Nie wiadomo zresztą po co rozgrywane były przedbiegi, skoro nikt z zawodników nie został wyeliminowany i wszyscy 11-iorko zakwalifikowani do głównej rozgrywki. W tej ostatniej zwycięstwo odniósł Raymond Sommer na Alfa-Romeo w 1 g. 3 m. 46 s. $\frac{1}{5}$, t. j. z przeciętną 155 km. 316. Drugim był Raph na Alfa-Romeo, 3-im Hartmann na Maserati, 4-ym Chiron na Alfa-Romeo. Wyścig ukończyło 8-ro zawodników. Wyścig był bardzo piękny i obfitował w szereg emocjonujących pojedynków.

15-y wyścig okr. Montenero, rozegrany w dn. 4 sierpnia wygrał Nuvolari na Alfa-Romeo, pokrywając 240 km. w 2 g. 42 m. 8 s. $\frac{4}{5}$, t. j. z przeciętną 88 km. 806. 2-im był Brivio na Alfa-Romeo, 3-im Trossi na Alfa-Romeo, 4-ym Dreyfus na Alfa-Romeo i 5-ym Magistri też na Alfa-Romeo. W kategorii małych wozów do 1.100 ccm. 1-ym był Zuffanilli na Maserati, przebijając 160 km. w 1 g. 59 m. 9 s., 2-im Bianco na Maserati, 3-im Vilerosi na Fiat i 4-ym Ferrari na Fiat.



A. FRENKLER
chemisier

Warszawa, Marszałkowska 101

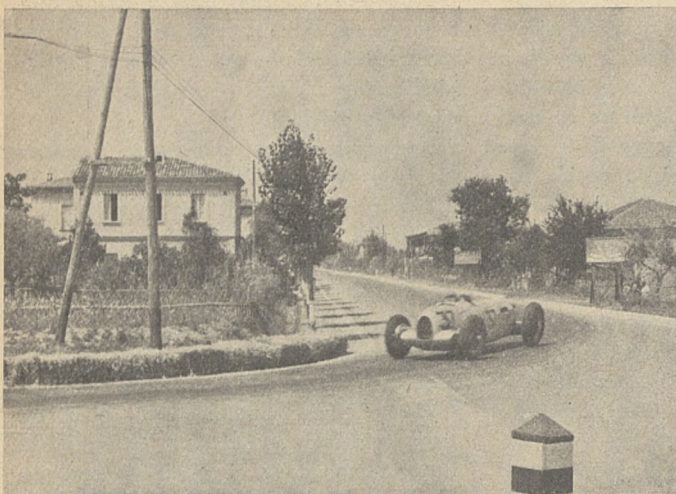
Poleca nowości pierwszorzędnych fabrykatów ANGIELSKICH, jak:

NICHOLSON — Płaszcz nieprzemakalne i jesionki.
 UHRING, SPORTEX, TOWNTEX — Kupony na garnitury.
 D. a. J. ANDERSON — Popeliny, Oxfordy, tafty, wełn. na bieliznę.
 VAN HARDING — Patentowane koszule.
 VAN HEUSEN — Patentowane kołnierzyki.
 GARRICK i GLYN'S — Kapelusze.
 WEBB i DENT'S — Rękawiczki i kurtki skórzane.
 J. H. BUCKINGHAM, HOLLIDAY i BROWN — Galanterja i krawaty.
 TENOVA i Selfix — skarpetki, Parasole, pullovery i pledy.

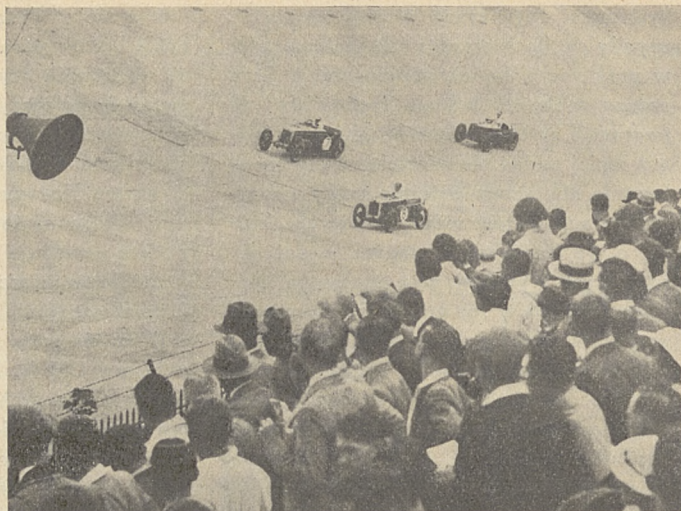
DAMSKIE: Kurtki skórzane, pantofle ranne i pullovery.

24-o godzinny wyścig w Pescara o puchar Abruzzo rozegrany został w dniu 11—12 sierpnia. Klasyfikacja w kategoriach wypadła następująco: W kat. 1.500 ccm. ze sprężarkami — nikt wyścigu nie ukończył. W kat. 1.500 ccm. 1-y Alfieri-Sciesa na Alfa-Romeo — 2232 km. 899 — przeciętna 93 km. 037. Samochody bez sprężarek kat. powyżej 2 lt. 1-y Cortese-Severi na Alfa-Romeo — 2577 km. 252 — przeciętna 107 km. 387. 2-i Rosa Comotti na Alfa-Romeo. Kat. do 2 lt. 1-y Lurani-Sorazza na Aston-Martin — 2344 km. 424 — przeciętna 97 km. 684. 2-i Cantoni-Ragnoli na Lancia. Kat. do 1.100 ccm. 1-y Bianco-Delfini na Fiat-Balilla — 2166 km. 024 — przeciętna 90 km. 251. 2-i Peronni-Pompei na Fiat-Balilla. Poza tem dalsze jeszcze 3 miejsca zajęły również Fiaty-Balilla.

11-y wyścig o puchar Acerbo rozegrany został w dn. 15 sierpnia na torze w Pescara jako zakończenie meetingu Abruzzów. Po ostrej walce między Nuvolari'm, który tym razem trzymał się taktyki obserwowania do połowy wyścigu współzawodników i atakowania ich dopiero pod koniec wyścig wygrał Varzi na Auto-Union w 3 g. 43 m. 45 s. (przeciętna 139 km. 402. 2-im był Rosemeyer na Auto-Union. 3-im Brivio na Alfa-Romeo. Comotti, Tadini i Pinatacuada — wszyscy na Alfa-Romeo ukończyli wyścig o 1 okrążenie w tyle. Taktyka Nuvolari'ego zawiodła zupełnie, gdyż silnik je-



Rosemeyer na Auto-Union w wyścigu o puchar Acerbo. (Press Photo-Service)



Z Meetingu w Brooklands.

go nie wytrzymał ostrego tempa i w 13-em okrążeniu niedawny pogramca Niemców zmuszony był wycofać się, ustępując pola 2 Niemcom, którzy już nie niepokojeni zakończyli wyścig. Godnym podkreślenia był wyczyn Rosemeyera, który i tym razem walczył wskutek gorąca ze swymi oponami i który w pewnej chwili znalazł się aż na 7-em miejscu, ale później stopniowo mijał wszystkich przeciwników aż do 3 miejsca za Nuvo-larim. Gdy ten się wycofał Rosemeyer znalazł się na 2-em miejscu, które według programu fabrycznego było mu przeznaczone. Wyścig dużych wozów poprzedził wyścig wozów do 1.500 ccm. Wyścig ten, w którym stale prowadził Seaman na Era, wykazując ogromną przewagę szybkości nad wszystkimi swymi współzawodnikami był wskutek tego mało interesujący. Klasyfikacja: 1-y Seaman na Era w 48 m. 42 s. — przeciętna 126 km. 2-i Bianco na Maserati, 3-i Steinweg na Bugatti.

Meeting w Brooklands. W dn. 5 sierpnia odbył się w Brooklands doroczny meeting samochodowy, złożony z szeregu krótkich wyścigów. W 1-y wyścigu na dystansie 6 mil z handicapem 1-a była p-anna Allan na Frazer Nash. W 2-im takimże wyścigu Baker na Graham Paige, w 3-im Eccles na Eccles Special. W 4-y wyścigu na zbieżności z handicapem na dystansie ok. 6 mil zwyciężył Oliver Bertram na Barnato Special i w 5-y takimże wyścigu Samuel na M. G. Wreszcie Bertram pobił rekord okrążenia toru z szybkością przec. 229 km. 652 a na zakończenie odbył się pojedynek między p-ą Stewart na Derby, a p-ią Petre na Delage. W matchu tym zwyciężyła p-i Petre, osiągając szybkość przec. 215 km. 947 i bijąc swą przeciwniczkę o 926 m.

Jenkins odbiera rekord światowy jazdy godzinnej. Krótko cieszył się John Cobb rekordami światowymi, które jak donosiliśmy w poprzednim (8-ym) numerze Auta zdobył on na torze w Salts Beds w Ameryce. Jenkins za sterem swego rekordowego Duesenberga zaatakował w dn. 8 sierpnia na tymże torze ponownie te rekordy. Zdołał on pobić rekord światowy jazdy godzinnej, co prawda bardzo tylko nieznacznie, gdyż o 32 metry. Przebył on w czasie godziny 244 km. 844, podczas gdy Cobb zrobił w tym czasie 244 km. 812. Jenkins jakoby pobił jednocześnie rekord światowy 200 mil, z przeciętną 244 km. 136 i rekord św. 500 km. z przeciętną 243 km. 493 (poprzednie rekordy Cobba — 235 km. 864 i 236 km. 412). Długo zapewne rekordy te się nie

ostoją, gdyż z jednej strony Jenkins niezadowolony z tak małej różnicy ma zamiar ponownie zaatakować wkrótce wszystkie rekordy światowe do 24 godzin łącznie, z drugiej zaś strony Anglik G. E. T. Eyston przybyć ma wkrótce na ten sam tor w Salts Beds z nowym wozem, zaopatrzonym w 1000 konny silnik Rolls-Royce, przygotowanym specjalnie do bicia rekordów. Jednocześnie zapowiedziany jest wyjazd w dn. 21 sierpnia do Ameryki na tenże tor w stanie Utah Sir Malcolm Campbella ze swoim Błękitnym Ptakiem.

(Dokończenie artykułu ze str. 245.

der. Wiele innych firm jest jeszcze reprezentowanych w tym dziale.

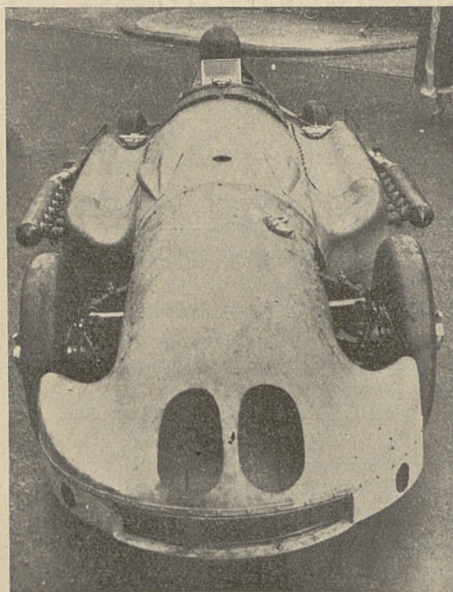
Grupę rowerów prowadzi Państwowa Wytwórnia Uzbrojenia. Reprezentowane są również polskie motocykle S. M.

Całość sali motoryzacyjnej utrzymana w kolorach: szarym i żółtym, jest bardzo pomysłowo zaprojektowana i rozwiązana.

Nafta, tak ściśle z motoryzacją związana, wystąpiła w reprezentacyjnym pawilonie w ogrodzie.

Na Wystawie jest jeszcze wiele innych działów, stoisk i pawilonów instytucyj rządowych, samorządowych i przemysłowych, związanych z problemami dróg, motoryzacji i turystyki. Niewątpliwie każdy, interesujący się temi zagadnieniami, nie poprzestanie na przeczytaniu krótkich opisów w prasie, lecz sam dokładnie zwiedzi Wystawę.

Roman Olszewski.



(Keystone)
Nowy wóz Eystona z 12-0 cylindrowym silnikiem lotniczym Rolls-Royce.