

# ATS

MARZEC  
1936  
Nr. 3

## AUTO i TECHNIKA SAMOCHODOWA



Do artykułu p. St. Szydelskiego p.t.:

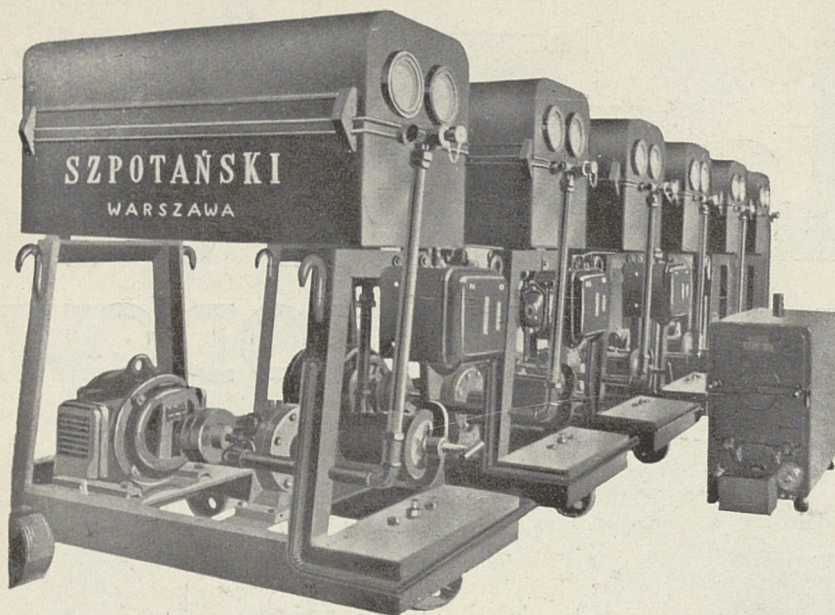
### POLSKIM FIATEM 508

### NAD ADRJATYK

(Wewnątrz numeru).

CENA 1zł





# Nie niszczyć oleju

Posiadanie pras do filtrowania oleju jest koniecznością nie tylko dla dużych przedsiębiorstw samochodowych. Nawet przy mniejszych ilościach oczyszczanego oleju prasa amortyzuje się szybko, warto więc zastanowić się nad kupnem prasy typu 701 — wyrobianej w Polsce. Szereg ulepszeń konstrukcyjnych zapewnia jej dużą dokładność oczyszczania oleju z zawiesin mechanicznych i wody.

## K. SZPOTAŃSKI i S<sup>KA</sup> S. A.

Fabryka Aparatów Elektrycznych — Warszawa 4 — Kałuszyńska 2-4-6

77

### STACJE-AUTOMATY

kompletne do napełniania OPON samochodowych, typy najnowocześniejsze

### AUTOPOMPY

kompresorowe dla garaży, warsztatów i t.p.

### AGREGATY NATRYSKOWE

do lakierów i farb, pistolety rozpylacze.

„TECHNOGAZ” — POZNAŃ,

UL. DĄBROWSKIEGO 81, TELEFON 6874.

5X2

Generatory prądu trójfazowego małych mocy (do 15 kVA). — Maszyny prądu stałego i przetwornice, — Syreny alarmowe, — Transformatory, — Automaty rozruchowe, — Aparaty elektryczne do suwnic, dźwigów i żórawi, — Nastawniki, elektromagnesy hamulcowe, wyłączniki krańcowe i t. p., — Rozruszniki i regulatory obrotów do silników większych mocy (ponad 100 KM).

WYTWÓRNIA APARATÓW ELEKTRYCZNYCH

**K. i W. PUSTOŁA**

Spółka Komandytowa

Warszawa, Mazowiecka 11. Tel. 5-03-30

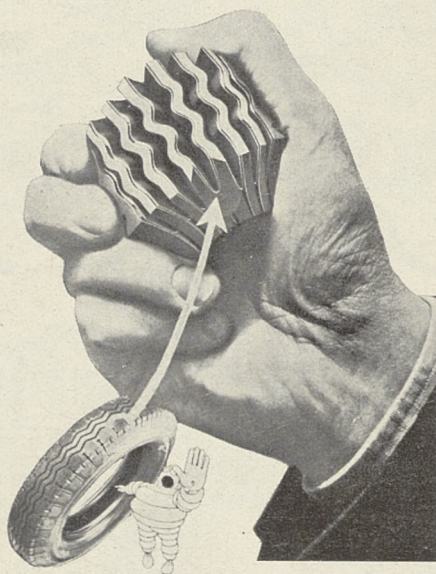
53

### PRZECIWKO ZARZUCANIOM

NOWA OPONA

## MICHELIN STOP

o płytkach karbowanych



Płytki usuwają błoto i wodę, dzięki czemu opona przylega do suchej jezdni.

INFORMACJE:

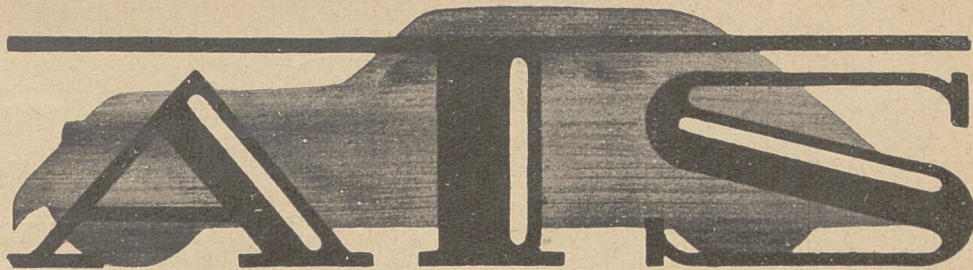
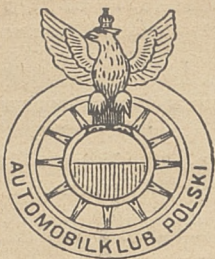
GENERALNE PRZEDSTAWICIELST. NA POLSKĘ

**JACQUES HAUVETTE**

WARSZAWA Królewska 10 Tel. 593-27.

70



A  
U  
T  
O

## i TECHNIKA SAMOCHODOWA

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH  
ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILKLUB POLSKI ET DES CLUBS AFFILIES

ORGAN KOŁA SAMOCHODOWEGO PRZY STOWARZYSZENIU TECHNIKÓW POLSKICH

## MIESIĘCZNIK

REDAKTOR NACZELNY inż. — KAZIMIERZ STUDZIŃSKI

ZASTĘPCY:

RED. inż. ADAM MINCHEJMER

RED. ST. STRUMPH WOJTKIEWICZ

WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

NARZĘDZIA I AKCESORJA  
SAMOCHODOWE

ŚWIATOWEJ MARKI

GEDORE

J. A. MÜLLER, Warszawa  
Plac Napoleona Nr. 6, tel. 289-40

73



## GAŚNICE

do zabezpieczenia ga-  
rażów, wozów, stacyj  
benzynowych, magazy-  
nów etc.

POLECA

POLSKI KNOCK-OUT

Sp. z o. o.

WARSZAWA, Trębacka 13

86

UZNANA W CAŁEJ POLSCE ZA NAJLEPSZĄ

HERBATA

Z „KOPERNIKIEM”

SKŁAD GŁÓWNY  
WARSZAWA · BRACKA 23WARSZAWSKIE TOWARZYSTWO HANDLU HERBATĄ  
A. DŁUGOKECKI · W. WRZEŚNIEWSKI · SP. AKC

33x2

## TREŚĆ Nr. 3.

	Str.
Nikt — czy wszyscy — Stan. Strumph Wojtkiewicz	55
Drogi a turystyka — Roman Olszewski	57
Polskim Fiatem 508 nad Adrjatyk — St. Szydelski	63
Wystawa Samochodowa w Berlinie — inż. K. Studziński	71
Nowy Model Polskiego Fiata 518	80
Dział Motocyklowy	88
Na drogach świata	94
Wesoły kącik	98
Z przemysłu krajowego	99
Porady techniczne i odpowiedzi redakcji	99
Z Automobilklubu Polski	100

Old Highland Whisky

JOHNNIE  
WALKERGeneralna Reprezentacja  
HABERBUSCH i SCHIELE S.A.  
WARSZAWA

49

Niniejszem zawiadamiamy naszych P.T. Czytelników, iż wszyscy nasi prenumeratorzy otrzymają jako premję, mapę samochodową Rzeczypospolitej Polskiej, wydaną w roku bieżącym przez Automobilklub Polski.

Pierwsza fabryka lakierów nitrocelulozowych w Polsce  
POLSKA FABRYKA LAKIERÓW

I. C. KOCH

Sp. z ogr. odpow.

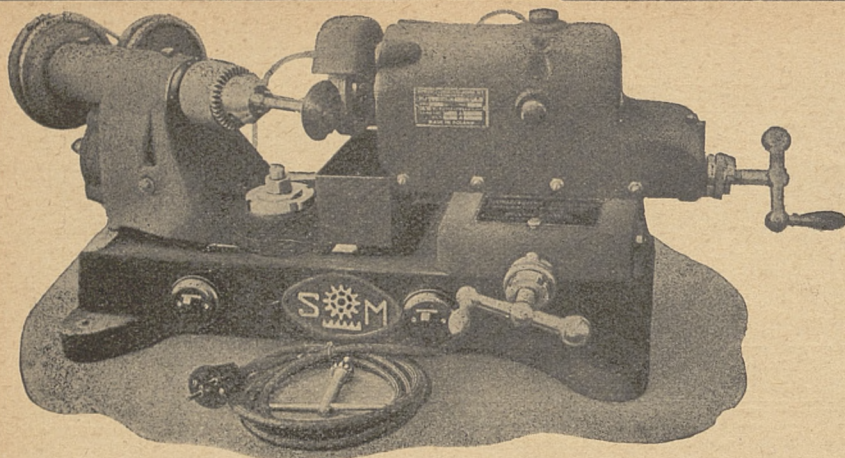
Warszawa, Piaskowa 6.

Zarząd i fabryka: 11-02-40, Biuro: 11-51-27

WYRABIA WSZELKIE LAKIERY NITROCELLULOZOWE DLA AUTOMOBILIZMU I LOTNICTWA

16x2





Szlifierka do zaworów typ. 2 SH.

## STOWARZYSZENIE MECHANIKÓW POLSKICH Z AMERYKI

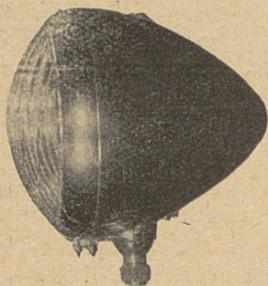
Sp. Akc.

Warszawa, ul. Marszałkowska 130

**WYTWÓRNIA OBRABIAREK  
i NARZĘDZI w PRUSZKOWIE**

**ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE  
w PORĘBIE K/ZAWIERCIA**

50



Jedyna polska  
wytwórnia sprzętu  
oświetleniowego  
i sygnalizacyjnego  
do samochodów  
— i motocykli. —

**A. MARCINIAK**

Sp. Akc.

— WARSZAWA —

ul. Wronia 23

— telefon 592-02 —

64

Sprawne i niezawodne działanie hamulców, sprzęgła  
i przegubów kardanowych osiąga się używając:

**TAŚMY I PRASOWANE NAKŁADKI HAMULCOWE  
TARCZKI SPRZĘGŁOWE  
GUMOWE PRZĘGUBY KARDANOWE**



niedoścignionej jakości  
marki

**JURID**

Przedstawicielstwo  
**A. BEREZOWY i S-ka**  
Łódź, ul. Piotrkowska 79.  
Tel. 230-19.

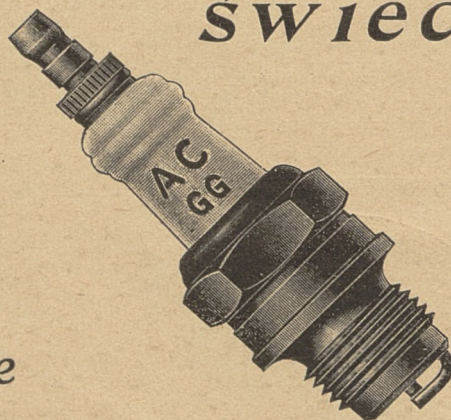
83



*świeca*

*przoduje*

*na całym świecie*



GENERALNA REPREZENTACJA NA POLSKĘ i w. m. GDAŃSK  
**CENTRALA SAMOCHODOWA**  
WARSZAWA, JASNA 10, TEL. 2.39-69 i 6.05-09

93



# Nikt — czy wszyscy?

Z dużą dozą delikatności potraktowaliśmy w No. 1 „Auta i Techniki”, w artykule wstępnym, sprawę odpowiedzialności za zdemotoryzowanie kraju. — Ponieważ nikt nigdy nie otrzymał pełni władzy, niezbędnej do przeprowadzenia reformy motoryzacji, przeto i bezpośredniego winowajcy niema — tak napisaliśmy, ale, niestety, nie byliśmy zrozumieni właściwie. Opinia szuka zawsze tego, na którego możnaby wskazać palcem: ten oto zawinił. Więc z pewnej strony posądzono nas o nadmiar uprzejmości, zamiast pojąć to, co wytrawniejszemu Czytelnikowi musiałoby się wydać jasne.

Nikt — to znaczy równie dobrze — wszyscy. Niechże ci wszyscy nie czują się rozgrzeszeni przez to, że brak jest winowajcy jednego.

Od lat przeszło trzynastu trwa na łamach prasy dyskusja, która wiele wyjaśniła, a zwykle czyniła to zawczasu. I błąd w założeniu pierwszej produkcji krajowej i błędy pierwotnej umowy licencyjnej z „Fiatem” i nierealność osławionego Funduszu Drogowego i fatalne skutki ceł prohibicyjnych, prześladowań fiskalnych, dumpingowego eksportu i obciążeń podatkowych benzyny, utrudnień paragrafowych — to wszystko było stwierdzane i oceniane z dużą dozą odwagi, z całą trafnością przewidywań. I cóż z tego, że ta publicystyka doskonale zdała egzamin w ciągu swej działalności kilkunastoletniej? Gdzieindziej przysłużyłaby się walenie sprawie, o którą walczyła. U nas zaś — z trudem osiągnęła ten jedyny wynik, że zdobyła jednomyślność opinii publicznej. Z opinią tą — niestety — nie liczy się t. zw. czynnik decydujący. Nie liczy się od wielu lat.

Dlaczego cena krajowa benzyny utrzymywana jest wciąż na niebywale wysokim poziomie? Dlaczego nie dąży się do obniżenia jej do 35 gr. za litr? Czy dla zaprojektowania i przeprowadzenia reformy benzynowej brak jest czasu i ludzi? Czy długo jeszcze przemysł naftowy będzie milcząco aprobował niebywałe obciążenia podatkowe benzyny sprzedawanej w kraju — i czy długo jeszcze — wzamian za to — czynniki urzędowe będą tolerowały wywożenie przez ten przemysł za bezcen paliwa, niezbędnego dla kraju — zagranicę? Tę wygodną, ale szkodliwą sielankę trzeba przerwać.

Za zahamowanie motoryzacji: dawniejsze i obecne, a ewentualnie i dalsze, odpowiedzialni są ci, których obowiązkiem jest kontrola gospodarki naftowej i jej racjonalizacja.

Dlaczego nie dochodzi do wielkiej produkcji krajowej samochodów? Niepodobna sądzić, żeby zabrakło inicjatywy prywatnej i środków obrotowych. Winien jest ten paragrafo- i przepisodawca, który tak znacznie zahamował wogóle ca-

ły przemysł — przez zmniejszenie jego opłacalności do absurdu. Mnóstwo w tej dziedzinie wyraźnych błędów, masa przepisów, prześladowających w okresie bezrobocia każdy wzrost zatrudnienia, obciążających każdy warsztat pracy arcyniebezpiecznym w skutkach podatkiem obrotowym i jeszcze niebezpieczniejszą progresją podatku przy rozroście stanu zatrudnienia. Cała ta jednolita a uprzykrzona polityka fiskalna... cóż o niej powiedzieć? Kraj ma dość i jej i tych, którzy ją stosują bezkrytycznie.

Nikt, ale to absolutnie nikt palcem dziś nie ruszy dla zorganizowania przemysłu choćby w przewidywaniu pewnych zysków, a to poprostu dlatego, żeby nie narażać się na niezwykle skomplikowane kłopoty z urzędem skarbowym i ubezpieczalnią. Konstruktor i fabrykant ma aż nadto troski z przezornym wyborem typu do fabrykacji, z konkurencją, z rynkiem sprzedaży, z troską o rozwój i perspektywę dalsze swego przemysłu.

Ten, który stworzył tę całą podatkową, tak zagmatwaną i nic nie obiecującą na przyszłość machinę, jest winien. Ten, co nie zmienia fałszywej podstawy życia gospodarczego — jest także winien. Trzeba przebudować złe podstawy, trzeba dać krajowi jasne i proste warunki pracy. Wtedy praca ruszy, wtedy minie i kryzys. Dochody skarbowe są zależne tylko od dochodów obywateli.

Zdawałoby się, konsekwentnie, że w warunkach niebywałych utrudnień dla inicjatywy przemysłowej prywatnej — powstaną niezwykle korzystne warunki dla przemysłu państwowego. Istotnie, warunki te powstały. I cóż? Przemysł państwowy w drobnej zaledwie części spełnia całość zadania... W warunkach ogólnogospodarczych, które wytworzyły się, przemysł państwowy ma obecnie do wyboru: albo ograniczyć się do wytwarzania samochodów na użytek państwowy, t. j. jego organów (wojsko, urzędy), albo zorganizować prawdziwie wielką produkcję, zaspakającą potrzeby całego kraju.

Podwajanie produkcji do 7000 sztuk jest pożądane, ale jeszcze sprawy motoryzacji kraju nie rozwiązuje — właśnie hamuje ją, gdyby miało to być jedyną akcją. Motoryzacja bowiem musiałaby czekać — Polska również — aż państwowa produkcja zdoła rozwinąć się, okrzepnąć.

Dlaczego nie dochodzi u nas nic do skutku? Dlaczego prywatny przemysł krajowy nie zdradza najmniejszych chęci uruchomienia produkcji samochodów w Polsce? Dlaczego za środek podtrzymania krajowej produkcji samochodów uznano zamknięcie barjerami celnymi całego kraju przed samochodem zagranicznym?

Dlaczego wreszcie mimo usilnych zabiegów nie można znaleźć takiej firmy zagranicznej, któraby



zdecydowała się wybudować fabrykę samochodów dla zaspokojenia potrzeb 33-miljonowego narodu?!

A dlatego, że przemysł zagraniczny wie dobrze o sytuacji. Wie, że 33 miliony mieszkańców Polski żyje albo w skrajnej nędzy, albo w warunkach, wykluczających możliwość normalnego, ludzkiego dorobienia się, wypracowania sobie lepszych warunków bytu. Wie, że nabywców samochodu jest przeraźliwie u nas mało. Wie, że gospodarka nasza przypomina swoją praktyką mały sklepik, nie wielki, racjonalnie prowadzony magazyn.

Wie, że obywatel polski nie znajduje dla siebie wyjścia z labiryntu murów i płotków, którymi zasłonięto mu horyzont, które uniemożliwiają mu nie tylko zyskową produkcję, ale nawet spokojne, znośne spożycie. Wie, że kraj nasz jeszcze nie dojrzał, nie dojrzał... do samochodu.

Dlaczego w każdy fragment naszego życia włoży przepis, niezyciowy wogóle, albo przestarzały. Dlaczego taksówki warszawskie muszą być koniecznie jednakowo (a brzydko) malowane? Dlaczego obkłada się szoferów taksówkowych podatkiem — skoro żyją oni ze swej pracy i ze swych własnych zużywających się w dodatku oszczędności? Dlaczego urządza się „tygodnie ciszy” zamiast tygodni kasowania tysięcy niepotrzebnych

przepisów, paragrafów, obciążeń? Dlaczego utrudniamy życie sobie — utrudniamy bezustanku?

Pytania dalsze możnaby mnożyć bez końca. Jedno jest najważniejsze. Dlaczego nie pojmujemy tego, że motoryzacja jest olbrzymim niezależnym programem gospodarczym, może jedynym, zdolnym dziś do wyprowadzenia z bezwładu naszego życia gospodarczego. Czy przykład Stanów, Francji, a ostatnio i Niemiec — nie wystarcza?

Temu, co dzieje się u nas — nie jest winien nikt. Ale winni są temu — wszyscy. Wszyscy ci, którzy więcej dbają o politykę lub polityczkę, o prestiż lub o jego pozory, o wszystko raczej — ale nie o stworzenie krajowi fundamentalnej prosperity, opartej na motoryzacji. Winni są także ci, którzy prawdy te rozumieją, lecz przekładają własny spokój, nad obowiązek realizowania przemiany.

Z wielką goryczą naszą muszą się pogodzić niektórzy, zainteresowani temi sprawami Czytelnicy. Smak prawdy nie zawsze jest słodki. Żądamy od władz najwyższych, aby postawiły zagadnienie motoryzacji na warsztat — jako rzecz najpilniejszą. Okres zapowiedzi i obietnic minął.

Sprężysta akcja zdołałaby wiele tu zdziałać. Czy znów nikt nie zechce brać na siebie ciężaru pracy i odpowiedzialności. Czy nadal podziela jej brzemień... wszyscy? Czy nadal będzie cisza w tej sprawie?

**Stan. Strumph Wojtkiewicz**



*Aleja Jana III w Barszczowicach.*



Roman Olszewski

## Drogi a turystyka.

Turystyka motorowa na całym świecie rozwija się z ogromną szybkością. Turysta motorowy, szczególnie w ruchu międzynarodowym, stanowi na zachodzie Europy bardzo poważny składnik ilościowy w ogólnym ruchu turystycznym. W ostatnich latach liczba podróżujących samochodami lub motocyklami w Szwajcarii i w Italii przewyższała liczbę turystów przybywających pociągami. W roku 1934 z przeszło 3 milionów cudzoziemców, którzy podróżowali w obrębie Italii, około 2 milionów stanowili podróżujący samochodami i motocyklami.

W Polsce turystyka motorowa znajduje się jeszcze w powijakach, gdyż rozwój motoryzacji jest u nas ciągle hamowany. Cudzoziemcy natomiast unikają naszych dróg. Turysta zagraniczny, przyzwyczajony do doskonałych dróg, dostosowanych do ruchu samochodowego, jest u nas prawie nie spotykany. Przyjechawszy zaś raz, nie wraca już, nie chcąc więcej łykać kurzu naszych dróg, nara-

zać się na niebezpieczeństwo jazdy po wybojach i bezdrożach i niszczyć lub łamać swego samochodu.

Tymczasem kraj nasz posiada naturalne warunki rozwoju turystyki przez swoje piękno przyrody, pewien egzotyzm, przyciągający cudzoziemców, liczne zabytki kultury i sztuki, uzdrowiska, zakłady kąpielowe oraz długi szereg osobliwości etnograficznych, jak np. Łowieckie, Podhale, Huculszczyzna. Posiadamy również pięknie położone i niezmiernie pociągające dla turystów motorowych drogi górskie. Niestety stan nie tylko tych dróg, lecz również całej naszej sieci drogowej był doniedawna w zupełnym zaniedbaniu. Drogi były często niedoprzebycia dla turysty motorowego.

Niezbędnym warunkiem dla rozwoju turystyki są dobre, nowoczesne drogi. Niema turystyki bez dobrych dróg!

Dla setek tysięcy, a nawet milionów posiadaczy samochodów na świecie, uprawiających turystykę motorową, cel podróży i miejscowości pośrednie są często obojętnymi fragmentami. Taki a taki punkt na mapie istnieje poto, aby go przebyć. Może on być etapem, noclegiem, może nawet dać wypoczynek na kilka dni lub być koniecznym dla reparacji motoru. Ale każdy taki punkt przeminie, bo jest tylko częścią składową — dróg.

*Droga do Morskiego Oka.*







*Droga do Żabiego.*

Droga sama przez się jest celem turysty motorowego. Droga sama nęci, pociąga i dostarcza wrażeń. Droga daje bogactwo przeżyć, widoków, daje możliwość pokonywania przestrzeni wśród najciekawszych warunków. Oto dlaczego droga jest właściwą treścią podróży.

Państwa zachodnie, modernizujące swoje drogi, dostosowują je do wymagań turystyki motorowej, dbając o ich piękno i dostosowanie do krajobrazu. Budowane są również drogi specjalne turystyczne jak np. w Italji droga na Etnę i w Austrii Grossglocknerstrasse.

Przy budowie autostrad w Niemczech specjalna uwaga jest zwrócona na krajobraz i wyzyskanie jego piękna. Dla osiągnięcia tego celu przy każdym kierownictwie budowlanem przewidziane jest stanowisko „rzecznika krajobrazu” (Landschaftsanwalt), którego zadaniem jest dostosowanie przydrożnych sztucznych budowli do charakteru drogi i okolicy. W okolicach turystycznych podgórskich i górskich, przy szerokich, bo 20-to metrowych autostradach płasko zbudowana jezdnia nie pozwalałaby jadącym po części położonej pod górą podziwiania pięknych widoków doliny. Dla

odsłonięcia widoku i dla dania możliwości, jadącym po takich drogach, poznawania pięknych okolic, projektuje się podniesienie połowy jezdni położonej pod górą, a więc buduje się jezdnie położone na innych poziomach dla każdego z dwóch kierunków.

Nowe autostrady niewątpliwie ogromnie wpływają na rozwój ruchu turystycznego motorowego. Wskazują to dane o intensywności ruchu na otwartym odcinku autostrady Frankfurt n/Menem—Darmstadt, na którym kursuje dziennie 2.500 pojazdów w dniu powszednie i około 6.000 pojazdów w dniu świąteczne. Te 3.500 nadwyżki w dniu świąteczne wskazują, jak powszechne jest używanie w Niemczech pojazdów mechanicznych dla celów turystycznych, względnie dla wyjazdów na week-end.

Italja, która ma opinię najbardziej nadającego się dla turystyki kraju w Europie, rozbudowując swoją sieć drogową i pierwsza rozpoczynając budowę autostrad, miała i ma na uwadze rozwój turystyki motorowej. Przyrost samochodowego ruchu turystycznego w Italji przypisać należy niewątpliwie polityce drogowej rządu.



Kalkulacja co do rentowności autostrad włoskich była oparta na spodziewanej na nich licznej frekwencji turystów, gdyż w latach poprzedzających budowę, samochodowy ruch turystyczny do Włoch stale wzrastał. Przewidywania, co do wpływu turystów jednak częściowo się nie sprawdziły, a to naskutek szerzącego się na całym świecie kryzysu.

Wszystkie autostrady włoskie, poza jedną budowaną specjalnie dla ciężarowego ruchu, mają wybitne znaczenie turystyczne i stwarzają dogodne warunki dla ożywienia tego ruchu do miejscowości, położonych na ich trasie.

W roku 1934 wykończył rząd włoski specjalną drogę turystyczną na szczyt Etny. Budowę tej drogi uważać należy za bardzo udane posunięcie dla rozwoju i popierania turystyki.

Francja i Anglja — państwa z największą ilością samochodów, posiadają całą sieć najważniejszych szlaków całkowicie dostosowaną do samochodowego ruchu, więc kwestja drogowa nie stawia żadnych przeszkód do pełnego rozwoju motorowego ruchu turystycznego.

Mniejsze państwa doceniają również znaczenie turystyki i pomimo kryzysu rozbudowują swoją sieć dróg turystycznych. Ostatnio w Austrii została oddana do użytku droga o niespotykanych walorach turystycznych t. zw. Grossglockner-

Hochalpenstrasse. Widokowo szlak ten należy do najpiękniejszych górskich dróg automobilowych.

Czesi, którzy narówni z innemi państwami dbają o swoje drogi, mają cały blok Wysokich Tatr opasany wstęgą dobrej szosy, łączącej wszystkie główne miejscowości uzdrowiskowe, położone na południowej stronie Wysokich Tatr. Dlatego też ruch samochodowy po stronie czeskiej jest w Tatrach znacznie większy niż po naszej.

Dla turysty motorowego największy urok posiadają drogi, prowadzące grzbietami gór i wogóle drogi górskie. Niemalą satysfakcję sprawia automobiliście zdobywanie coraz większych wysokości i rozkoszowanie się przepysznemi górkami widokami.

Ciekawa jest więc lista najwyższych górskich dróg w Europie: (cyfry dotycz. wysokości ponad poziomem morza):

- 1) Sierra Nevada przez Granade (w Hiszpanji) 3.100 m
- 2) Col d'Iseran (francuskie Alpy) . 2.769 m
- 3) Galibier (francuskie Alpy) . . . 2.645 m
- 4) Col du Parpaillon (francuskie Alpy) 2.645 m
- 5) Luquet obok Pic du Midi (Pireneje) 2.640 m

*Droga w pow. Wągrowieckim.*







*Droga wiejska na Mazowszu.*

- 6) Grossglocknerstrasse (Edelweisspitze) . . . . . 2.571 m
- 7) Umbrailpass (szwajcarskie Alpy) . . . . . 2.505 m
- 8) Puero d'Envalira (Pireneje) . . . . . 2.500 m
- 9) Grosser St. Bernhard (szwajcarskie Alpy) . . . . . 2.487 m

Wszystkie te drogi są chętnie używane przez turystów motorowych, dając niezapomniane wrażenia widokowe.

W Polsce górskie drogi są w bardzo złym stanie. Podhale i Tatry, najchętniej uczęszczane przez turystów, są najbardziej w Polsce do tego ruchu przygotowane, a jednocześnie posiadają najgorsze drogi. Dla rozwoju więc motorowego ruchu turystycznego do Podhala niezbędne jest połączenie jego dobrymi drogami z Warszawą i Katowicami przez Kraków. Temi szlakami komunikacyjnymi kierować się będą również turyści zagraniczni, przybywający do Polski z Niemiec i Czechosłowacji.

Program ułożony przez władze turystyczne przewiduje dla Podhala nawiązanie z szosami Słowaczyny drogami istniejącymi lecz znajdującymi się w złym stanie, a mianowicie: Sucha Hora — Witów — Kościeliska — Zakopane — Łysa Poła-

na — oraz Sucha Hora — Czarny Dunajec — Nowy Targ — Czorsztyn — Niedzica. Poza tem na Podhalu potrzebne są jeszcze połączenia Nowy Targ — Białka — Bukowina — Poroniec — Łysa Polana, oraz Niedzica — Trybsz — Białka. Wskazane jest również dla wytworzenia szos widokowych przełożenie dróg istniejących na grzbiecie górskim Gubałówki i Galicowej Grapy.

Zachodnie Podkarpacie znajduje się w znacznie lepszych warunkach drogowych, gdyż Śląsk, przodujący w gospodarce drogowej w Polsce, nie tylko połączył Katowice ze wszystkimi miastami powiatowemi województwa drogami o trwałej nowoczesnej nawierzchni, lecz również wybudował takie drogi do miejscowości klimatycznych, jak Ustroń, Wisła, Istebna.

Wśląd za wybudowaną w roku 1934 drogą na Równicę, mającą ogromne znaczenie turystyczne, gdyż udostępnia ona przepiękne tereny, projektuje się przedłużenie tej drogi do Brennej i dalej do doliny Malinki w Wiśle oraz połączenie Brennej ze Szczyrkiem, położonym już w województwie Krakowskiem.

Dobre drogi na Śląsku Cieszyńskim winny otrzy-



# FORD V-8



## ZWYCIĘZCA RALLYE MONTE CARLO

Ze wszystkich stron Europy, na trasach pokrytych lodem i śniegiem, przewyżając najróżnorodniejsze trudności, samochody różnych marek światowych walczyły o palmę pierwszeństwa w známym zlocie gwiazdzistym do Monte Carlo

Ford V-8 potwierdził swą wyższość, zdobywając

**1, 4, 6, 9 i dalsze miejsca**

i następujące nagrody główne

Puchar International Sporting Clubu  
Puchar Pań

Nagrodę Automobilklubu Portugalji

Nagrodę Kr. Automobilklubu Rumunji

Nagrodę ks. Ghika

Nagrodę Automobilklubu Norwegji

Nagrodę Automobilklubu ks. Monaco

Nagrodę Kr. Automobilklubu Grecji

Nagrodę Bałtycką

i t. d. i t. d.

Przy kupnie samochodu, fakt ten powinien zaważyć na szali

---

**FORD MOTOR COMPANY**

---



mać połączenie nowoczesnymi drogami przez Żywiec — Suchą — Maków — Skomielną — Mszanę — Limanowę lub od Skomielnej przez Nowy Targ — Czorsztyn — Szczawnicę z Nowym Sączem. Szlaki te o charakterze widokowym i turystycznym będą częścią wielkiego podkarpackiego szlaku.

Piwniczna, jak również Krynica i Muszyna muszą być połączone dobrymi drogami z krajem. Na dalszym Podkarpaciu istnieje szereg tras, które otwierają wspaniałe widoki i tereny o znaczeniu turystycznym.

Podkarpacie Wschodnie, które ma wszelkie dane do rozwoju turystyki, musi jaknajprędzej być połączone dobrymi drogami z całą Polską. Problem drogowy o charakterze wybitnie turystycznym posiada Worochta. Połączenie Worochty przez Ardżeluże drogą wojenną przez Hordie na Kosmacz z Kołomyją stworzy pierwszorzędną drogę turystyczną z przepięknymi widokami na Czarnohorę. Przedłużenie drogi w górę Czeremoszu na Żabie — Czywczyń lub Hryniawę otworzyłoby również duże możliwości turystyczne.

Omówione najważniejsze szlaki górskie lub podgórskie są brane pod uwagę w programie władz turystycznych.

Należy udostępnić też, motorowy ruch turystyczny na Polesie, Wołyń, Nowogródczyznę i Wileńszczyznę. Te olbrzymie połacie kraju z powodu rzadkiej i złej sieci drogowej są często niedostępne dla turysty motorowego, a napewno miałyby dla niego duży urok.

Rozpoczęta w roku zeszłym realizacja drogowego programu Ministerstwa Komunikacji oraz duże postępy w robotach na najważniejszych szlakach komunikacyjnych otwierały dla turysty motorowego w Polsce nowe widoki. Projektowane ułożenie ulepszonych nawierzchni na drogach łączących Warszawę z granicami państwa we wszystkich kierunkach oraz większych miast między sobą, łącz-

nie z nielicznymi co prawda istniejącymi drogami, dostosowanymi do wymagań ruchu motorowego, stworzyłoby podstawową sieć dla turystów motorowych. Drogi te pozwoliłyby także cudzoziemcom do przejazdu po dobrych drogach nie tylko do stolicy Polski, ale również do niektórych ośrodków turystycznych.

Plan sześcioletni przewidywał między innymi również zaopatrzenie w nowoczesną nawierzchnię wielkiego traktu podkarpackiego Biała — Żywiec — Wadowice — Głogoczów; Nowy Targ — Krościenko — Szczawnica; Nowy Sącz — Grygów — Jasło — Krosno — Rymanów — Stary Sambor — Drohobycz — Stryj — Stanisławów.

W miarę rozbudowy nowoczesnych dróg i prowadzenia odpowiedniej akcji propagandowej zagranicą na rzecz turystyki motorowej do Polski cudzoziemcy przyjeżdżaliby do nas coraz liczniej i chętniej, pozostawiając w kraju tak potrzebne skarbowi i życiu gospodarczemu dewizy.

Niestety, zaledwie dwa miesiące dzieli nas od rozpoczęcia się nowego sezonu budowlanego, a dotychczas niema ani w budżecie Państwa na rok 1936/7, ani w budżecie Funduszu Drogowego lub Funduszu Pracy kwot przeznaczonych nie tylko na nowe roboty objęte programem Ministerstwa Komunikacji, ale nawet na konieczne utrzymanie dróg. Praca na drogach rozpoczęta w roku zeszłym może zostać zmarnowana i tylko po zaledwie rocznej poprawie w gospodarce drogowej stoimy znowu przed klęską drogową, przed powrotem do bezdroży.

Trzeba mieć jednak nadzieję, że czynniki miarodajne nie pozwolą marnować się kapitałowi narodowemu włożonemu w drogi i doceniając znaczenie dróg dla gospodarki, dla obrony państwa dla motoryzacji i turystyki, szeroko uwzględnią roboty drogowe w zamierzonych na najbliższe lata robotach inwestycyjnych, przeznaczając na nie sumy pozabudżetowe.

**FABRYKA WYROBÓW SREBRNYCH I ZŁOTYCH  
W. KRUPSKI i J. MATULEWICZ**  
WARSZAWA, LESZCZYŃSKA 12 (dom własny) TELEFON 208-77.

papierośnice złote i srebrne, puderniczki, grzebnyki, kryształ, tacki, kubki, kieliszki, nagrody sportowe etc. 74

## 62 TARGI MASZYN ROLNICZYCH



Esport maszyn i narzędzi rolniczych — Urządzenia przemysłowych zakładów rolnych — Nawozy.

Ogólne budownictwo maszyn — Instalacje silnikowe — Narzędzia i maszyny do narzędzi. — Środki transportowe — Samochody.

Wodociągi — Urządzenia sanitarne i przeciwogniowe.

Elektrotechnika — Radioaparaty.

Instalacje techniczne — Budownictwo i materiały budowlane. Urządzenia biurowe.

**Import płodów rolnych i surowców — UDZIAŁ ZAGRANICY**

Wszelkich informacji udziela Towarzystwo Targów i Wystaw Wrocławskich (Wrocław 16) Niemcy.

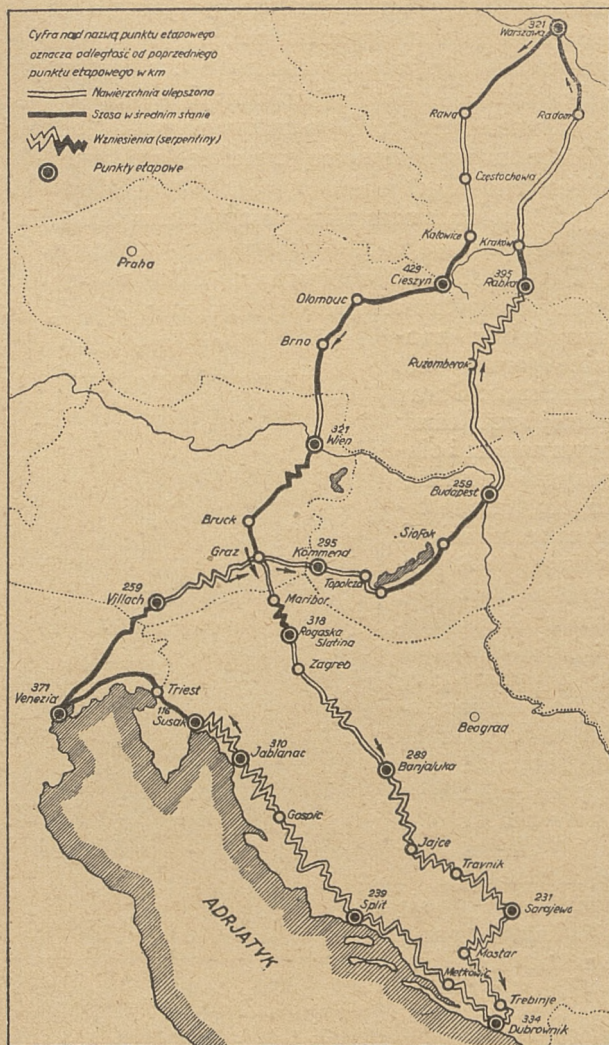
72 **WYSTAWA POŁUDNIOWO - WSCHODNIA WROCŁAW 7-10 MAJA 1936**



St. Szydelski

# Polskim Fiatem 508 nad Adriatyk.

Tak się w ubiegłym roku złożyło, że mogłem wykorzystać urlop dopiero w jesieni. Po długich debatach z „komendą domu” uchwaliśmy wyjazd do Jugosławii. Wstępna kalkulacja wykazała, że wyjazd ten będzie dużo droższy od wyjazdu w kraju, a jednak będzie przyjemniejszy i wykorzystamy jeszcze słońce i winogrona nie mówiąc o kąpielach w morzu.



Ponieważ Polski Fiatek staje się coraz popularniejszy w Polsce, a masę osób dzięki turystycznym paszportom wyjeżdża do Jugosławii więc uważam, że opis tej podróży może zainteresować Czytelników ATS. Celem mojego opisu będzie nie tylko podanie swoich wrażeń, ale także i przybliżonych kosztów oraz trasy. Z opisu jazdy poznają Czytelnicy zalety i możliwość Polskiego Fiata 508, który jak żaden inny mały samochód, nadaje się do takiej podróży, dając nieporównanie więcej wrażeń i przyjemności od jazdy koleją przy niewielkiej różnicy w kosztach samej jazdy. Jeżeli natomiast chodzi o noclegi i jedzenie to jadąc samochodem ma się możliwość zawsze taniej mieszkać i jadać. Naszą

zasadą było nie nocować w dużych miastach i dużych hotelach tylko w niewielkiej odległości od dużych miast, natomiast na dzień dojeżdżać do nich dla zwiedzania. Możliwość obrania dowolnej trasy, zatrzymania się w dowolnym miejscu dla zobaczenia pięknego widoku czy zrobienia ładnego zdjęcia, dana jest tylko przy podróży samochodem. Także w samej Jugosławii oszczędza się wiele, mając możliwość w każdej chwili urządzenia wycieczek do ciekawszych miejscowości.

Nasz Fiatek miał przed podróżą tylko 3420 km a więc był zaledwie dotarty. Jest to samochód wyprodukowany w P. Z. Inż. i może dzięki temu nie miałem przez cały czas podróży najmniejszego kłopotu i dosłownie poza koniecznością zmiany trzech gum nie dotykałem narzędzi. Jako wyekwipowanie miałem dwa koła zapasowe, komplet narzędzi wydany przez fabrykę, miernik ciśnienia do opon i apteczkę do klejenia gum. Ponieważ nastraszone mnie w Warszawie co do wytrzymałości cewek krajowych „Magnet” wziąłem niepotrzebnie ze sobą zapasową cewkę i jedną świecę IES. Dziś mój Polski Fiat ma przeszło 10000 km i do tego czasu nie ruszałem cewki i nie wykręcałem ani razu świecy. Stomile także zachowały się bez zarzutu. Jako oliwy używałem Castrol XL.

Dla otrzymania paszportu do Jugosławii trzeba wykupić w Orbisie akredytywę na dynary i to w stosunku 100 złotych od osoby i od tygodnia pobytu.

Paszport kosztuje z wizami przejazdowymi czeską, austriacką i węgierską oraz pobytową (kąpielową) jugosłowiańską około 90 złotych od osoby. Po trzech dniach formalności te załatwiłem i dnia



Fiatek na granicy po opłombowaniu przez celnika (Cieszyn)

23 września o godzinie 8,30 wyruszyliśmy we dwójkę z żoną w drogę.

Jedziemy przez Rawę—Tomaszów—Kamieńsk—Częstochowę—Katowice do Cieszyna, dokąd dojeżdżamy o godzinie 18.30. Na liczniku 3849 km



Odliczając postoje na obiad i branie benzyny zrobiliśmy jadąc zupełnie turystycznie przeciętną 47 km/godz. Po drodze spotykamy kilka tylko samochodów, w tym jedną „Arditę” naprawiającą pneumatyk pod Tomaszowem.

W Cieszynie stajemy pod „Brunatnym Jeleniem” — samochód muszą odwozić daleko do garażu, za który chcą mi liczyć 5 złotych za noc. Po targach godzimy się na 3 zł. Następnego dnia jesteśmy o 8.50 na granicy na moście. Samochód zostaje opłombowany, melduję aparat fotograficzny, który też opłombowują. Wydany przez Automobilklub Polski „Carnet de passages en douanes” zostaje na czeskiej granicy po raz pierwszy użyty. Na granicy czeskiej należy oddać kartkę z wypisa-

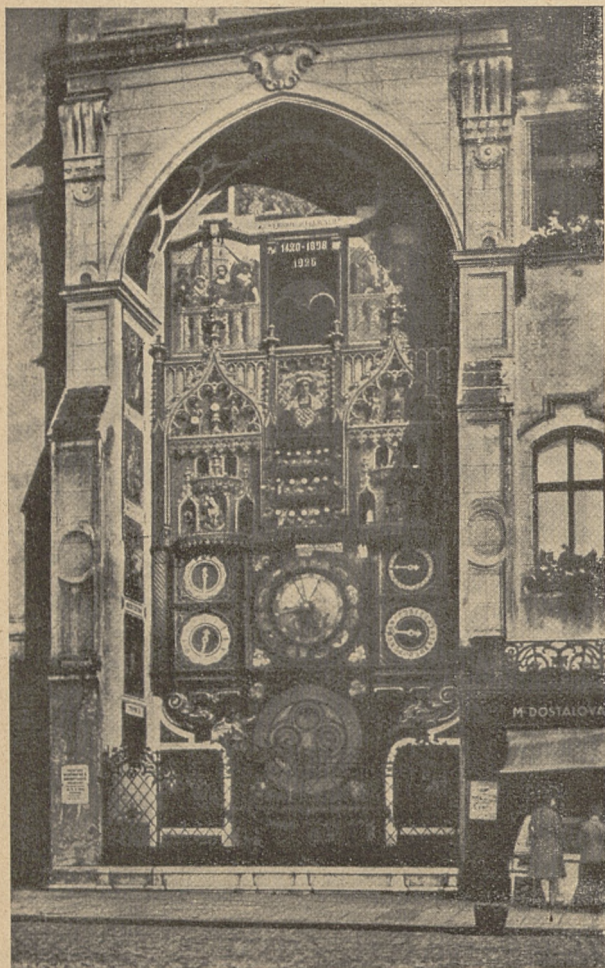
że jedziemy szybko przez Příbor, Nowy Ičín, Hranice, Lipník do Olomuńca, gdzie dojeżdżamy na godzinę 11.50. Stajemy na rynku, by przyjrzeć się biciu godziny 12-tej na słynnym zegarze, poczem kupujemy benzynę (po 3 Kc za litr), jemy śniadanie i o godzinie 12.40 ruszamy w dalszą podróż. Droga dalej doskonała, ruch samochodowy większy, furmanki jadą prawidłowo, cykliści nie pętają się po szosie, jednym słowem „Europa”. Mijamy szybko schludne miasteczka i duże wsie, przejeżdżamy w szybkim tempie Brno Morawskie i o godzinie 15.05 jesteśmy w Mikułowie na granicy. Formalności trwają bardzo krótko, jedziemy dalej do Austrii. Natrafiamy na austriackiej granicy na moment odbierania jakiejś pani buczków zakupionych w Czechach, urzędnik graniczny każe mi opisać w „Carnecie” radio, które mamy w samochodzie i zapisuje mi w paszporcie posiadane waluty.

Pozatem wszystko idzie szybko — w kiosku Touring Clubu dają nam piękne mapy stanu dróg, bierzemy benzynę (po 0,66 szylinga) i jedziemy dalej. Przy drodze co jakiś czas widzimy napisy kto i kiedy dany kawałek szosy budował, ale droga mimo tablic znacznie gorsza, niż w Czechach. Coraz częściej spotykamy wozy z winem i cieszymy się już na Heuringera (młode tegoroczne wino). O godzinie 16.30 jesteśmy w Wiedniu. Licznik 4170 km. Przejechaliśmy 321 km z przeciętną 55,83 odliczając postój w Olomuńcu i na granicach. Stajemy na przedmieściu w hotelu Touring Clubu (Linzersstrasse 101) i zatrzymujemy się w Wiedniu przez dwa dni. Zwiedzamy Burg, Muzea, i idziemy do Opery na Onegina.

W operze zadziwia nas nas kompletne przepełnienie i fantastyczne ceny biletów.

Dopiero w Wiedniu oceniam wartość naszej warszawskiej stacji obsługi na placu Marszałka. W przedstawicielstwie Fiata na Rennwegu nie mają nawet dźwigu i traktują mnie smarowaniem ręcznym tłoczniakiem takim samym jaki mam ze sobą. Jadę do największego garażu przy ul. Gussausstrasse 26-30, jednak i tutaj mają tylko jeden dźwig i żadnych nowoczesnych urządzeń. Fiatka smarują na kanale ręczną pompką, co trwa dłużej i kosztuje 3 szylingi.

Następnego dnia o 10-tej jedziemy dalej. Licznik 4230 km, gdyż Wiedeń zabrał nam 60 km jaz-



Słynny zegar w Olomuńcu.



Przed bramą pałacu Schönbrunne.

nem zestawieniem walut, urzędnik go potwierdza i potem na drugiej granicy przy wyjeździe odbiera. Trzeba o tem pamiętać, gdyż inaczej można się narazić na nieprzyjemności. Mamy szczęście, gdyż jeszcze dzień przedtem nie przepuszczano nikogo przez tę granicę z powodu demonstracji antycznych. Zaraz za granicą spotykamy dużo wojska na manewrach. Ponieważ w wielu miejscach droga jest w naprawie, więc przejazd i mijanie się z wojskowymi samochodami utrudniają przejazd. Już od Mistka jednak droga jest doskonała tak,



# PAŹDZIERNIK

1	C	Jana z D.
2	P	† Aniołów
3	S	Terezy od D.
4	N	Franciszka
5	P	Placyda
6	W	Brunona
7	S	NMP. Refano
8	C	Pelagj
9	P	† Dionizego
10	S	Franciszka
11	N	Placydy
12	P	Maksymiljan
13	W	Edwarda
14	C	Kaliksata
15	N	Jadwiga
16	P	† Maryna
17	S	Małgorzata
18	N	Lewaszu
19	P	Piotra z
20	W	Jana Ka
21	S	Orszul
22	C	Kordula
23	P	W. S. K. yna
24	S	Rafala Arch.
25	N	Krysolina
26	P	† Franciszka
27	W	† S. dz. Ch. Kr.
28	S	† Szymon i Lad.
29	C	Maryzja
30	P	† Józefina
31	S	† S. dz. S. w. L.

# LISTOPAD

1	N	Wsz. Świętych
2	P	Dzień Zaduszy
3	W	Huberta
4	S	Karola Bor.
5	C	Zachariasza
6	P	† Leonarda
7	S	Nikandra
8	N	Godfryda
9	P	Teodora i Oresta
10	W	Andrzeja
11	S	Marcelina
12	C	Marcelina P.M.
13	P	† Stanisława K.
14	S	Jukunda
15	N	Leopolda
16	P	† Edmunda
17	W	Alberta
18	S	Odona
19	C	Elzbiety Wd.
20	P	† Feliksa
21	S	Ofiar. NMP
22	N	Cecyli
23	P	Klemensa
24	W	Jana od
25	S	Katarzyna
26	C	Piotra P.M.
27	P	† Wiktora
28	S	† Wiktora
29	C	† Wiktora
30	P	† Wiktora
31	S	† Wiktora

# GRUDZIEŃ

1	W	Eligjusa
2	S	Bibjanny
3	C	Franciszka
4	P	† Barbary
5	S	Sabby
6	N	Mikołaja
7	P	Ambrozego
8	W	Niep. P. NMP.
9	S	Walerji, Leok.
10	C	NMP. Loret.
11	P	† Damazego
12	S	Aleksandra
13	N	Łucji, Otyli
14	P	Dyoskora
15	W	Walerjana
16	S	† S. dz. Euzeb.
17	C	Kazarka
18	P	† S. dz. Gracjana
19	S	† S. dz. Darjusza
20	N	Teofila
21	P	Tomasza
22	W	Honorata
23	S	Wiktorji
24	C	† Wig. Irminy
25	P	Narodz. Ch. P.
26	S	Szczepana
27	N	Jana Ap
28	P	Hodźiankow
29	W	ymasza
30	S	uzenpusza
31	C	ylwestra

# STYCZEN

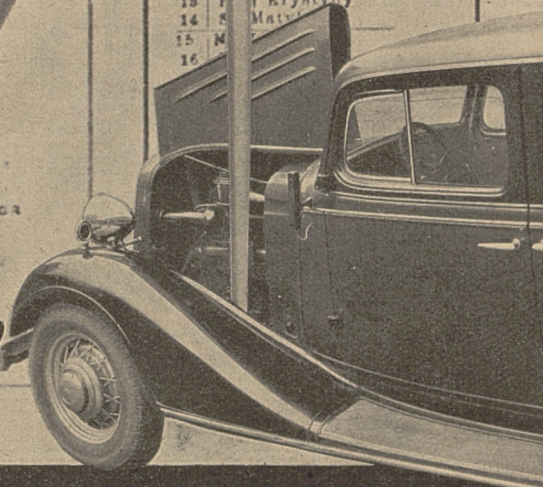
1	S	N. Rok Młoc
2	C	† Jan. J. Młoc
3	P	† Danila M.
4	S	Tycho B.
5	N	Talego M
6	W	† Czech Król
7	P	† W. J. J. Lucj
8	S	Severyna Op.
9	C	Marcelina P.M.
10	P	† J. J. J. P.
11	S	Honorata
12	N	Arkady Młoc
13	P	Weronika
14	W	Hilaryna B. W
15	S	Pawła P.M.
16	C	Marcelina
17	P	† Arkady Młoc
18	S	Kat. i Piotr
19	N	Hedryg
20	P	Kajana B.
21	W	Arkady Młoc
22	S	Włodzisław
23	C	Hilaryna
24	P	† Arkady Młoc
25	S	Narodz. Ch. P.
26	N	Feliks
27	P	† Arkady Młoc
28	W	Arkady Młoc
29	S	Włodzisław
30	C	Hilaryna
31	P	† Arkady Młoc

# MARZEC

1	M	Ibiza
2	P	Jeleny
3	V	Kanegundy
4	S	† S. dz. Kazim.
5	C	Adrijana i Ezeb.
6	P	† S. dz. Wiktora
7	S	† S. dz. Tomaz
8	N	W. Wincenc.
9	P	Franciszki
10	W	10 Męcennik
11	S	Konstantego
12	C	Grzegorza W.
13	P	† Krynyny
14	S	Maty
15	N	Maty
16	P	Maty

**GALKAR Z-LUX**  
POLSKI OLEJ SAMOCHODOWY  
NAWET NA SYBERYJSKI MRÓZ  
PRZY -30°C PŁYNNY

»KARPATY«



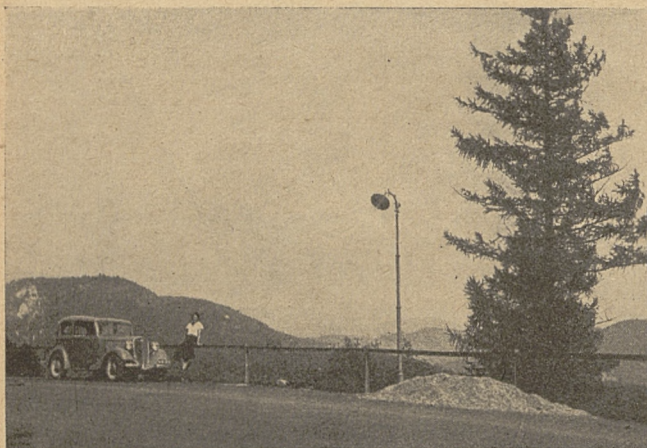
W tym okresie tylko





Miasteczko austriackie  
Neunkirchen.

ale po pewnym przyzwyczajeniu nabiera wigoru tak, że na Semmering wyjeżdżamy trzecim i czwartym biegiem. Wprawia mnie to w zdumienie, gdyż rok temu musiałem na tej samej drodze stawać kilkakrotnie dla ostudzenia silnika (w motocyklu). Droga jest przepiękna — góry, lasy i wymarzona



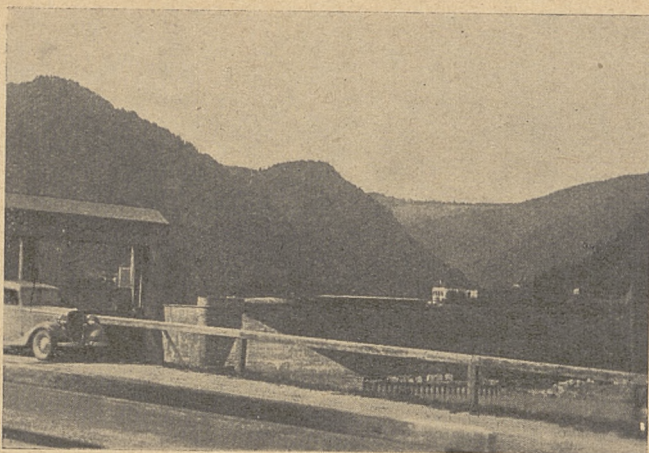
Odpoczynek na Semmeringu.

pogoda. Semmering pusty — spotykamy zaledwie parę osób. Na górze rozkoszujemy się widokiem i powietrzem i widzimy jak jakiś cudzoziemski samochód winduje się do góry. Okazuje się hiszpan. Zaczynam go gonić i o dziwo Fiaterk przez długi czas siedzi mu na ogonie, chociaż widać, że hiszpana to denerwuje.

W Frohnleiten zatrzymujemy się na obiad, poczem dojeżdżamy do Grazu na godz. 15.30. Od Grazu droga coraz gorsza, domy brudne o bardzo wysokich dachach. Na polach masa kawonów i dyni.

Przed Spielfeldem bierzemy za ostatnie szylingi benzyny i za parę minut stajemy u wrót Jugosławii na granicy austriackiej. Granica jugosłowiańska nazywa się St. Ilj. Żołnierze w mundurach przypominających dawne serbskie. Znowu trzeba się spowiadać z tego, co się ma przy sobie

dy. Z pewnym trudem wydostaje się z Wiednia przez piękne przedmieścia i miasteczka na szosę. W Schönbrunn (pałac cesarski) i Neunkirchen robię fotografie. Szosa wspaniała pozwala na każdą szybkość. Jedziemy ciągle 90 — 92 km/godz. dopóki niema wzniesień. Za Neunkirchen zaczynają się już góry. Fiaterk zrazu okazuje się opornym i niechętnie się winduje do góry,



Piękna zapora wodna za Bruck.

— znowu dają kartkę na waluty. Ponieważ celem naszej podróży jest Jugosławia więc zaczynamy się już czuć jak w domu, tembardziej, że droga zaczyna być zupełnie polska. Większość dróg w tej części Jugosławii, którą zwiedziliśmy, jest w ten sposób konserwowana, że dróżnicy posypują ją tłuczniem bez piasku i bez następnego wałowania. Na tak konserwowanej szosie tworzą się od kół wozów i samochodów dwa pasy gładzsze, tak, że jechać można dosyć szybko, jednak gdy wpadnie się na kawałki gdzie niema pasów to tłuczeń rozpryskuje się na wszystkie strony, robiąc niesamowite wrażenie z powodu obijania się o błotniki. Przez pierwsze parę dni często stawałem by sprawdzić, czy akumulator jeszcze cały. Na szczęście nic mu się przez całą drogę nie stało, ale radzę wszystkim automobilistom, udającym się do Jugosławii, owinać od spodu części delikatniejsze gumą lub plandeką, tak by kamienie o nią się obijały. Droga przypominającą pod każdym względem nasze okolice, dojeżdżamy do Mariboru (Marburg). Tutaj stwierdzam po raz pierwszy, że mimo rzekomego podobieństwa polskiego i słoweńskiego języka porozumieć się najłatwiej po niemiecku. Od Mariboru towarzyszy nam burza przez jakiś czas, wskutek czego zamiast dojechać do Zagrzebia, jak postanowiliśmy, zatrzymujemy się w Rogaskiej Slatinie o godzinie 19-tej. Po raz pierwszy w swym życiu Fiaterk nocuje na dworze, gdyż garaż pensjonatu zapełniony jest jabłkami. Pensjonat czysty i miły. Okazuje się, że Rogaska Slatina jest miejscowością leczniczą i posiada źródła skuteczne na wątrobę, żołądek i artretyzm. Sezon kończy się 30-go września, więc już pustawo. Pijemy po raz pierwszy jugosłowiańskie wino i jemy krajową kurę. Miejscowość chyba nie jest jednak modna, gdyż przy stolikach grają w taroka i marjaża, a o bridge'u ani słycho — a może ta miła epidemia jeszcze do Jugosławii nie dotarła?

Etap ten wypadł nieszczęśliwie. Licznik 4548 km. Od Wiednia tylko 318 km z przeciętną 48,9 km/godz.

Rano pogoda marna — zimno i wietrznie i deszcz mży. Szosa wąska, nienajgorsza, ale błoto.

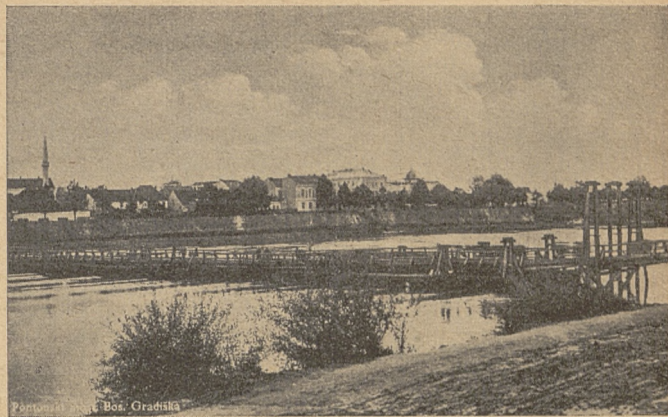


Jedziemy zrazu wśród gór i lasów, przypominających okolice Worochty, następnie równiną. Po bokach winnice, sady i pola kukurydzy. Chałupy małe — pełno przy nich indyków i gęsi. Pod wzgórzami łączki pełne krokusów. Gęsi nader inteligentne — przed samym samochodem wzbijają się w górę. Droga podróżuje wiele kobiet z dużymi koszami na głowie.

Przed Zagrzebiem szosa w budowie — objeżdżamy ją przez dzielnicę z pięknymi willami i domkami w zupełnie nowoczesnym stylu. Przed samym Zagrzebiem kawałek szosy asfaltowej. W mieście małe tramwaje przypominające Kraków. Miasto nowoczesne z dużymi placami. Szukam Autoklubu Siedziba klubu przy Zriuski trg. 19 bardzo ładna. Wspaniały dom — pełno marmurów. Uprzejmy sekretarz obdarza mnie mnóstwem marszrut, które później cały czas doskonałą oddały mi przysługę oraz pokazuje lokal klubu. Piękne stare meble i obrazy. Pokazują mi pokój, w którym kiedyś nocował Napoleon. Żałuję, że nie mam klubowej chorągiewki, by ją oddać Klubowi w podziękę za tak uprzejme przyjęcie.

Zagrzeb, drugie co do wielkości miasto Jugosławii ma ok. 150000 mieszkańców. Założony w końcu X wieku jest centrem Kroatji. Składa się z górnego i dolnego miasta. Górne, położone jest na wysokości 169 m i połączona z dolnym koleją linową oraz schodami.

Zwiedzamy pobieżnie miasto — na rynku widzimy pierwsze hafty i kilimy oraz masę owoców. Po drodze zachodzę do banku, gdzie wymieniam akredytywę na dinary i czuję się bogatym człowiekiem otrzymawszy za 400 złotych przeszło trzy tysiące dinarów. Złudzenie jednak mija szybko, gdy za 20 litrów benzyny płacę 156 dinarów. Cena benzyny w Jugosławii waha się w zależności od miejscowości, a właściwie od wysokości podatku, jaki dana miejscowość na benzynę nakłada. W każdym razie litr benzyny kosztuje przeważnie przeszło złoty i tem się tłumaczy to, że większość ciężarówek chodzą na gazie drzewnym, a samochody są stosunkowo mało rozpowszechnione. Obecnie rząd zniżył cło na samochody, tak, że np. Opel kalkuluje się taniej jak u nas. Wogóle widzi się

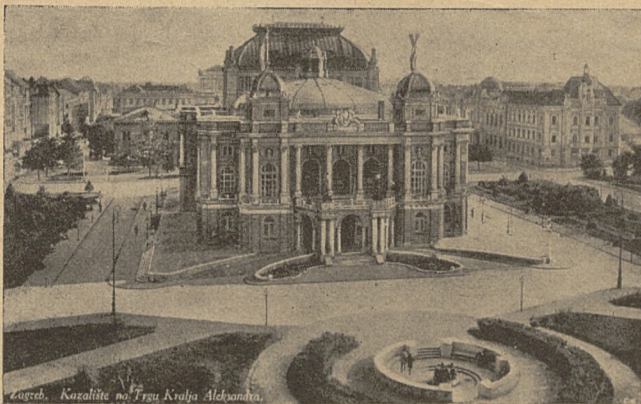


Kręty most pontonowy w Bos. Gradiska na Sawie.

w Jugosławii dużo niemieckich samochodów. Widziałem całą kolumnę wojskową złożoną z Büssingów. Po za tem widać dużo samochodów Chevrolet i Ford, ale starszego typu.

Po zjedzeniu śniadania, za które płacimy na nasze pieniądze niecałą złotówkę, wyruszamy o godzinie 12,25 dalej. Po drodze wstępuję do pięknego garażu Forda, by kupić smaru. Skład części obtłoczone zaopatrzony, obsługa miła i uprzejma. Dziwi się, że Polska ma już samochody własnej produkcji.

Droga z Zagrzebia na razie nieciekawa. Jedziemy na Sesvete, Ivanic Klostar, Križ, Lipik na Pakrac. Pod Kriżem słyszymy audycję z Katowic, co nas bardzo rozczuła. Wogóle z rozgłośni polskich najlepiej słyszeliśmy zawsze Katowice, widocznie stacja ta ma specjalnie korzystne położenie. Jedziemy wolno z powodu całych stad kur, gęsi i indyków na szosie, pozatem konie się bardzo płoszą. Od Lipika (termy jodowe) zaczyna się droga urozmaicać. Zaczynają się wzgórza, droga wiedzie wąskimi serpentynami pod górę. Przed Bos. Gradiska widzimy rzekę Sawę i na niej most pontonowy, nie wzbudzający zaufania, gdyż kręty i górzysty. Strażnik mostowy zachęca nas jednak uprzejmie do przejazdu. Na drugim końcu mostu dowiadujemy się, dlaczego — oto za przejazd płaci się 11 dinarów. Gradiska daje nam już posmak wschodu. Spotykamy na wozach zawołowane kobiety i mężczyzn w fezach. Tutaj także widzimy pierwszy minaret. Napisy orjentacyjne pisane cyrylicą. Parę kilometrów przed Banjaluką pierwszy raz łapię gwóźdź. Błoto okropne i zaczyna się już robić ciemno, a błoto na szosie takie, że strach wychodzić z samochodu. Kończę zmianę koła umorusany jak nieboskie stworzenie, ale pocieszam się tem, że widać już światła Banjaluki. Nazwa ta znanego w Polsce miasta składa się właściwie z dwu słów banja czyli kąpielisko i Luka-Lukasz, niewiadomo więc, skąd tak opaczne tłumaczenie tej nazwy. Główna ulica w Banjaluce pięknie betonowana. Dojeżdżamy do hotelu Bosna, zbudowanego w pięknym mauretańskim stylu. Licznik 4837 km, a więc cały etap tylko 289 km z przeciętną 41,3 km.



Plac króla Aleksandra w Zagrzebiu.





Meczet Ferhada Paszy  
w Banjaluce.

ne — z białych chust. Mahometanie chodzą w fe-  
zach i oryginalnych spodniach bardzo luźnych  
ztyłu. Spodnie te  
dosłownie zwisają  
ztyłu. Worki te po-  
trzebne są przy  
siadaniu „po ture-  
cku”, inaczejby się  
obięgały i tamo-  
wały swobodę w  
tej pozycji. Miasto  
jest bardzo stare  
a pod Banjaluką  
w Gornj Seher ist-  
nieją do dziś dnia  
resztki murów ła-  
zienek z czasów  
rzymskich.

W hotelu pokój  
ustrojony kilimami  
i dywanami, czy-  
sto i wygodnie. Ra-  
no dogłądałam mycia  
samochodu, które-  
go po wczorajszej  
jeździe prawie nie  
widać z pod błota.  
Sprawdzam poziom oliwy w silniku i nie znajdu-  
ję żadnego ubytku, chociaż przejechaliśmy od  
Warszawy już 1414 km.

Czyściutkim samochodem przy pięknej pogodzie  
wyjeżdżamy z Banjaluki o godzinie 11,20 w dal-  
szą drogę do Sarajewa. Tuż za Banjaluką prze-  
jeżdżamy przez piękną aleję orzechową, a nie-  
długo potem (5 km) dostajemy się w przepiękną  
dolinę rzeki Vrbas. Droga wiję się równoległe do  
rzeki, przechodząc miejscami pod sklepieniami wi-  
szących nad drogą skał. Wrażenie tych groźnych  
skał niezapomniane. Poza tym piękny koloryt: po-  
pielate skały, seledynowa woda i zielone drzewa  
wyglądają w słońcu wspaniale. Jest to bodajże

Miasto ma 46  
meczetów, z tego  
najstarszy meczet  
Ferhada Paszy z  
końca XVI wieku  
z piękną studnią  
rytualną. Prawo-  
wierny turek obo-  
wiązany jest ob-  
myć się przed ka-  
żdą modlitwą za-  
nim wejdzie do me-  
czetu. Na targu  
spotykamy już ory-  
ginalne tutejsze  
stroje. Kobiety  
chrześcijańskie w  
białych koszulach  
i barwnymi fartu-  
chami przypomina-  
ją huculki, tylko  
nakrycie głowy ma-  
ją inaczej związa-

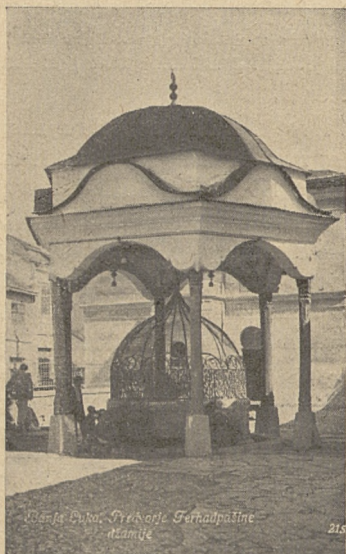


Targ w Banjaluce.

najpiękniejsza dotychczas droga. Nad rzeką co-  
chwila widzimy miniaturowe młyny i przylepione  
do skał domki, mało się odróżniające od tła. Na  
szosie małe studzienki dla pojenia bydła. Spoty-  
kamy już małe koniki objuczone drzewem lub in-  
nym towarem, jeden konik dźwiga np. na swoich  
plecach duży stół. Spotkany muzułmanin prowa-  
dzący taki zaprzęg obraża się na mnie na propo-  
zycję fotografowania i mija mnie dumnie, prowa-  
dząc muła ze zdwojoną godnością. Zdaje się, że  
fotografowanie się jest u mahometan źle widziane.  
Na przyszłość robię zdjęcia bez pozwolenia.

W jednym miejscu widzę prymitywne urządze-  
nie młyna. Woda prowadzona jest zgóry przez  
wydrążone pnie drzewne do turbiny także drewn-  
ianej, poruszającej koło młyńskie. Za Karanova-  
cem wjeżdżamy w piękny wąwóz Tjesno, ciągną-  
cy się przez 3 km, w którym droga wycięta jest  
w skale. Przy wsi Krupa na wysokiej skale ruiny  
zamku.

Kilka kilometrów przed Jajcami dolina robi się  
szerszą, wjeżdżamy pomiędzy domki pobudowane  
po obu stronach doliny i przez ładną bramę wjeź-  
dżamy do miasteczka. Jajce słynne są z przepięk-  
nych wodospadów na rzece Pliwa, przez które  
spada ona z wysokości 30 metrów do Vrbasu. Tu-  
bylcy kierują nas do hotelu Pichler, gdzie dosta-



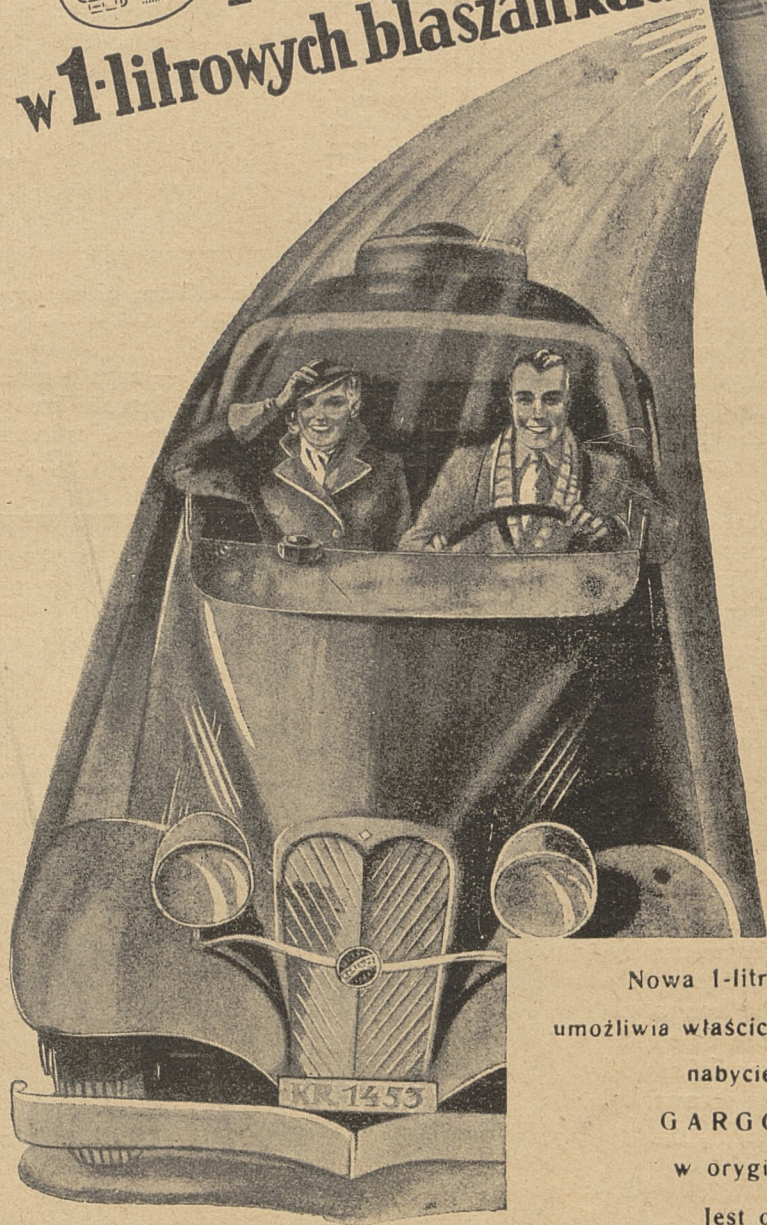
Studnia rytualna przed  
meczetem Ferhada Paszy.



Aleja orzechowa za Banjaluką.



**Mobiloil** obecnie również  
w 1-litrowych blaszankach



Nowa 1-litrowa blaszanka stożkowa  
umożliwia właścicielowi pojazdu mechanicznego  
nabycie także małej ilości  
**GARGOYLE MOBILOIL**  
w oryginalnym opakowaniu.  
Jest ona zaplombowana,  
co daje gwarancję otrzymania oryginalnego  
i absolutnie czystego Gargoyle Mobiloil.



# Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY S. A.





Studzienka przy szosie.

jemy wspaniałe pstrągi z wody. Miasto ma też wybitnie wschodni charakter, widać masę niewiast zakwefionych, muły objuczone towarami, i ładne małe tureckie domki i ładne małe meczety.



Meczet wiejski po drodze do Trawnika.

W dolinie znowu minjaturowe młyny wodne.

Z Jajec szosa wiedzie mocno w górę. Obok szosy tor kolejowy wąskotorowy, pośrodku toru na wzniesieniach zęby, po których lokomotywa wspina się w górę. Obok szosy pasie się bydlęko miniaturowe,

zupełnie inne, niż u nas. Spotykamy całe karawany włościan, ale wszyscy albo konno, albo prowadzą objuczone koniki, widocznie dojazd do wsi górskich niemożliwy wozami. Przez dział wód rzek Vrbasu i Bosny wjeżdżamy do Trawnika,



Minjaturowe młyny wodne w Jajcach.

dawnej siedziby bośniackich wezyrów. Przed Trawnikiem widać szczyty gór, pokryte śniegiem. Mijamy Vitez, Gromjak, Kiseljak i zaczynamy znów piąć się w górę. Nareszcie widzimy napis „CAPAJEBO 34 km”. Żona nie umiejąca czytać cyrylicy robi mi wymówki, twierdząc, że jedziemy w fałszywym kierunku — tłumaczę się grubo, że nie trzeba tego napisu czytać dosłownie, — zapada zmrok — zdążyła widać morze świateł — jeszcze parę kilometrów — widzimy duże miasto — to Sarajewo dawna stolica Bośni.



Przez ładną bramę przejeżdżamy do miasteczka Jajce.



Szosa w dolinie rzeki Vrbas.

**AUTOMOBILIŚCI!** zapisujcie się na prenumeratę „ATS”, gdyż jest to jedyne polskie czasopismo techniczno - samochodowe.



# Wystawa Samochodowa w Berlinie

Berlin, 14–29 lutego 1936.

Tegoroczny Salon Samochodowy w Berlinie, czwarty z kolei w narodowo socjalistycznych Niemczech, wykazuje coraz większą konsolidację niemieckiego przemysłu samochodowego, przejawiającą się w znacznym wzroście produkcji kilku większych firm oraz likwidacji firm mniejszych, które niezdolne były do nowoczesnej, taniej produkcji, a tem samem nie odpowiadały potrzebom samochodowego rynku niemieckiego.

Obecny Salon Samochodowy wykazuje w dalszym ciągu zmniejszenie się ilości wystawców z pośród wytwórców samochodowych, co z jednej strony tłumaczyć należy zanikiem wielu drobniejszych fabryczek niemieckich, z drugiej zaś strony coraz mniejszym zainteresowaniem zagranicy wewnętrznym rynkiem z powodu coraz trudniejszej konkurencji z wozami produkcji niemieckiej tak ze względu na cenę ich, jak i lokalne wymagania techniczne.

ży uznać za pewne manifestacje natury politycznej lub prestiżowej.

Z niemieckich firm produkujących samochody osobowe reprezentowanych było 11-e, czyli w porównaniu do roku zeszłego ilość ich uległa zmniejszeniu o 5. Odwrotne zjawisko można było zaobserwować w dziedzinie wozów ciężarowych gdzie ilość firm wystawiających, zresztą wyłącznie niemieckich, nie tylko że nie uległa zmianie, lecz nawet nieco wzrosła, dochodząc do ilości 13, w czym nie są uwzględnione mniejsze wytwórnie małych ciężarówek t. zw. Lieferwagen jak n. prz. Tempo, Framo, Standart i inne. Cyfra ta odnosi się wyłącznie do wytwórni specjalnych wozów ciężarowych, a więc nie obejmuje nawet tych wytwórni, które produkują ciężarówki obok wozów osobowych jak n. prz. Ford, Adler i Auto Union.

Wystawa tegoroczna mieści się tak, jak i w latach ubiegłych w halach wystawowych na Kaiserdammie, z tą jedynie różnicą, iż strawione przez pożar w roku zeszłym w czasie wystawy radiowej drewniane hale koło Königin Elisabethstr. zostały zamienione nowym betonowym budynkiem. Całość wystawy została zamknięta w 8 halach, grupujących samochody osobowe, ciężarówki, autobusy, motocykle, przyczepki, przemysł pomocniczy, oficjalne eksponaty państwowe, warsztaty wzorowe i dział historyczny.

Zainteresowanie Wystawą Samochodową w Niemczech przybrało w roku bieżącym rozmiary niezwykle i mimo, iż czas trwania wystawy został wyznaczony wyjątkowo długi, gdyż wynoszący dwa tygodnie, w niektóre dni ilość zwiedzających była tak duża, że uniemożliwiała nawet normalne poruszanie się. Rekord pod tym względem i to nie tylko hal wystawowych przy Kaiserdammie, lecz i w ogóle wszystkich Salonów Samochodowych stanowiła niedziela 23 lutego, gdy przez wystawę przesunęło się przeszło 116 000 (sto szesnaście tysięcy!) osób, w czym większość przybyłych z prowincji pociągami, autobusami i samochodami osobowymi. Olbrzymie fale ludzi przewalały się przez



Kanclerz Rzeszy Hitler na otwarciu wystawy.

Cyfirowo przedstawia się to w sposób następujący: gdy w roku 1934 na Wystawie Berlińskiej było reprezentowanych 15 firm zagranicznych, a w roku ubiegłym 6, to w roku bieżącym cyfra ta spadła do 4, a mianowicie jednej włoskiej — Fiata, jednej francuskiej — Renaulta, jednej angielskiej — Austina i jednej austriackiej — Steyera. Przytem oczywiście jest, iż z wyjątkiem Fiata, który zwłaszcza ze swym nowym typem 1½-litrówki może szukać z powodzeniem zbytu na rynku niemieckim, inne firmy jak Austin, czy Renault na żaden sukces w Niemczech liczyć nie mogą, a występy ich na Salonie nale-



Ogólny widok hali wozów ciężarowych.



wszystkie hale, gniotąc się, dusząc i wywracając ekspozyty, a nawet w węższych pasażach tworząc niebezpieczne zatory. Że w tym wielkim tłumie obyło się bez groźnych wypadków, jest to w dużej mierze zasługą policji, która w trosce o bezpieczeństwo była nawet zmuszona jedenaście razy w ciągu dnia zamykać kasy biletowe, dla powstrzymania jeszcze większego napływu zwiedzających.

Tego rodzaju powodzenie wystawy jest zupełnie uzasadnione z jednej strony wysokim jej poziomem technicznym, z drugiej zaś rozbudzoną w społeczeństwie wielkim pędem do motoryzacji.

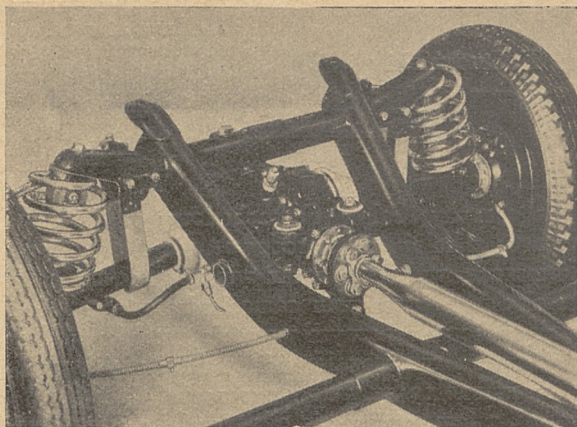
Chcąc w paru słowach scharakteryzować dominujące cechy obecnego Salonu Berlińskiego trzeba wymienić niezwykle rozwój podwozi ciężarowych, zwłaszcza dużych; nowe drogi w budowie silników Diesla, które powracają znów w tryumfie na arenę życia technicznego, zdystansowane w roku zeszłym przez silniki gazowe; oraz co najważniejsze samochody terenowe, które zaczynają w Niemczech coraz większą odgrywać rolę głównie ze względu na zaopatrzenie armji.

Przechodząc do ogólnego opisu poszczególnych działów zacząć należy, według zwyczaju, od samochodów osobowych. Mówię „według zwyczaju”, gdyż samochody osobowe zwykle stanowią na wystawie najliczniejszy dział i są jakby jej trzonem. Wzbudzają one przytem największe zainteresowanie szerokiej publiczności. Jednak o wystawie Berlińskiej powiedzieć tego nie można, gdyż ani samochody osobowe nie były reprezentowane najliczniej, ani nie wywoływały specjalnie większego zainteresowania publiczności niż inne działy. Wszędzie było rojno, wszędzie oglądano ekspozyty z niezwykle ciekawieniem i dużą znajomością.

O ile chodzi już o wskazanie ośrodka największego zainteresowania publiczności to wymienić wypada przede wszystkim halę 5-a, gdzie był zgromadzony największy dorobek przemysłu i dumy narodu niemieckiego: sprzęt motoryzacyjny armji oraz najnowsza zdobycz nauki i techniki — ekspozyty z syntetycznego kauczuku.

Wracając do wozów osobowych zaznaczyć należy, im mimo, że w dziedzinie tej Salon nie przyniósł żadnych rewelacji, to jednak niesłusznym jest zdanie większości fachowców, że wogóle nie przyniósł nic nowego. Wprost przeciwnie widać było w każdej prawie z firm szeregu ulepszeń w odtychczasowych typach lub nawet nowych wozów.

Przegląd ich zacząć należy od najbardziej zaśluzonej i największem uznaniem cieszącej się w

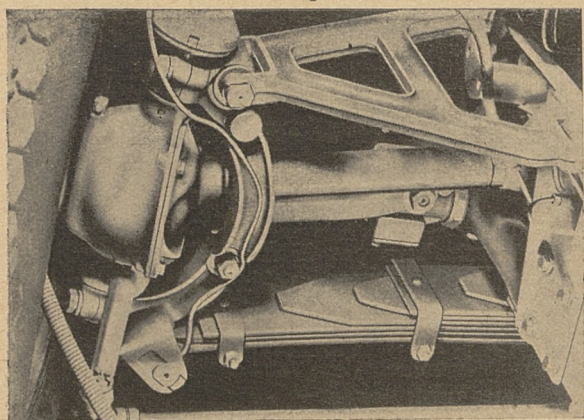


Tylny most podwozia Mercedesa typ 170 V.

Niemczech firmy „Mercedesa”. Poza dotychczasowymi, znanymi już zresztą z poprzednich wystaw typami, jak „Grosser Mercedes” z silnikiem 7,7 litra oraz modelami 500 i 290 ukazały się obecnie dwa nowe modele 170 H i 170 V. Podwozia tych wozów, zaopatrzone w czterocylindrowe silniki o pojemności 1,7 litra i mocy około 39 KM, różnią się między sobą zasadniczo tem, że jeden t. j. 170 H, posiada silnik z tyłu, t. zw. Heckmotor, a drugi 170 V — silnik z przodu.

Ze względu na umieszczenie silnika, podwozia te konstrukcyjnie różnią się od siebie w zupełności, choć posiadają wiele elementów wspólnych.

Wśród niemieckich wozów popularnych stanowią one niewątpliwie najwyższą klasę, tak ze względu na sposób wykonania, jak i zalety konstrukcyjne. Uwagę zwraca zwłaszcza rama spawana z eliptycznych rur i ukształtowana w formę X. Napęd w obu typach na koła tylne. Wszystkie koła posiadają niezależne zawieszenie, przy-

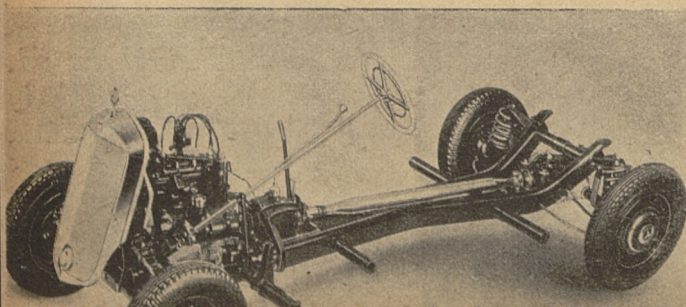


Niezależne zawieszenie i napęd przednich kół podwozia Audi.

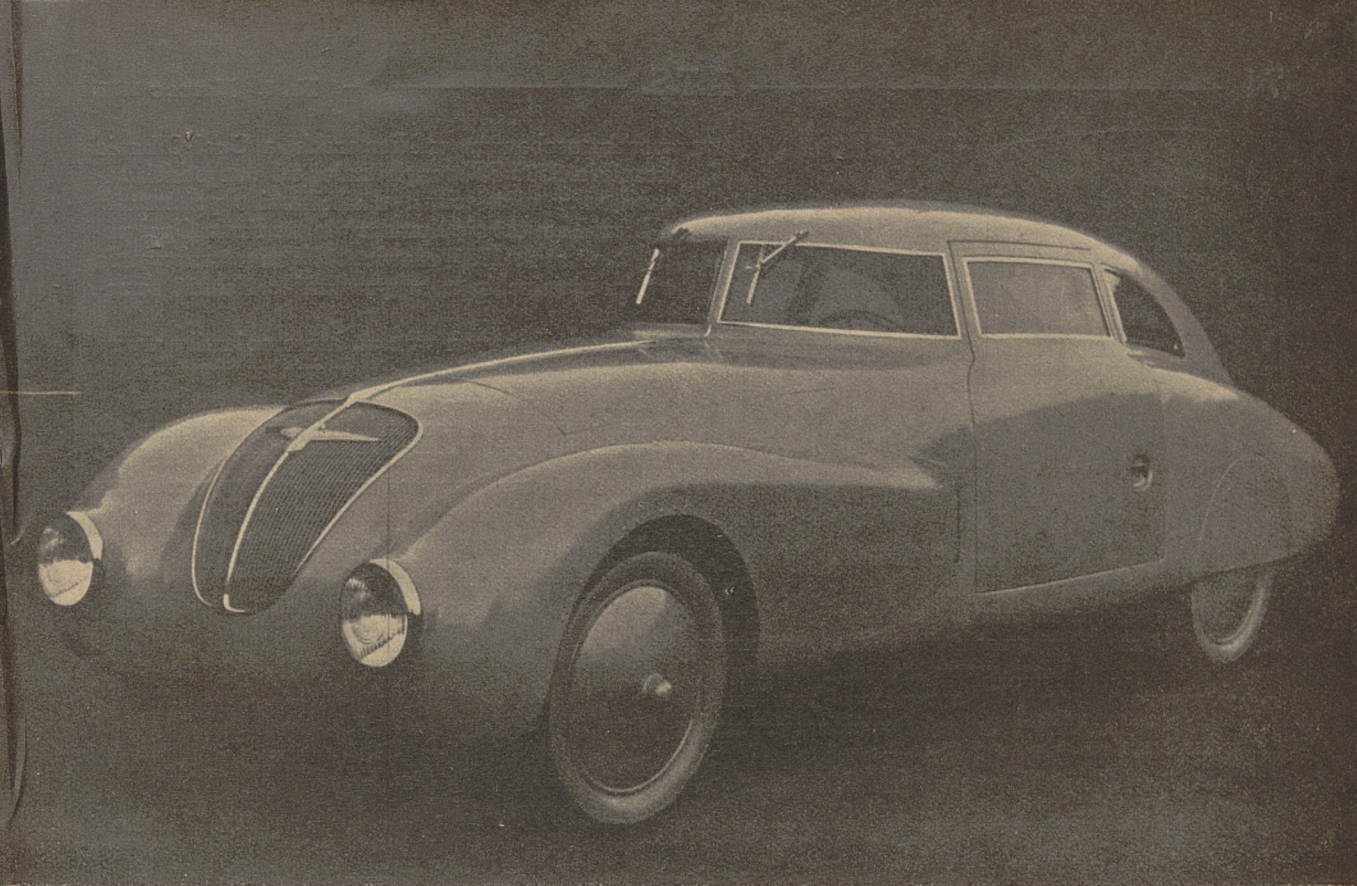
czem koła przednie uresorowane są zapomocą dwóch resorów poprzecznych, tylne zaś przez pionowe resory spiralne.

Ciekawem jest, iż firma Mercedesa wypuściła swe „170 H” i „170 V” na miejsce dotychczasowe-

Obok: Podwozie Mercedesa typ 170 V.







Aerodynamiczne nadwozie nowego Adlera, t. zw. Autobahnwagen.

go typu „130”, co pozwala na wyciąganie wniosków, iż firma ta uznała za korzystne zwiększenie swego najmniejszego modelu oraz za konieczne posiadanie podwójnego układu bloku napędowego, co świadczyłoby o pewnej jeszcze nieufności rynku do samochodów z silnikami z tyłu.

Koncern Auto Union, grupujący w swym łonie cztery marki samochodów, a mianowicie Horcha, Wanderera, Audi i DKW, na salonie tegorocznym wystąpił z poważnymi zmianami w podwoziu Horcha oraz z całkowicie nowym podwoziem Wanderera.

Najbardziej popularnymi modelami Auto Unionu są DKW z dwucylindrowym silnikiem dwutaktowym o pojemności 600 cm<sup>3</sup> i DKW z czterocylindrowym silnikiem dwutaktowym o pojemności 1065 cm<sup>3</sup> z pompą ładującą. Znane są one już dostatecznie z poprzednich salonów i żadnym większym zmianom obecnie nie uległy.

Średni typ wozów Auto Unionu jest reprezentowany przez Audi i Wanderera, z których pierwszy otrzymał nową szatę w postaci efektownej karoserji aerodynamicznej, drugi zaś uległ znacznie głębszym transformacjom przez gruntowną przeróbkę podwozia. Posiada on obecnie wszystkie koła niezależne, przyczem z przodu zawieszone na jednym resorze poprzecznym i górnym, podwójnym ramieniu prowadzącym, stanowiącym jednocześnie ramię amortyzatora, oraz koła tylne zawieszone na podłużnych wahaczach, wspierających się swym przedłużeniem również na resorze poprzecznym, umieszczonym z tyłu za tylnym mostem.

Największym modelem Auto Unionu jest Horch, którego podwozie uległo również pewnym zmianom, głównie dzięki zastosowaniu przegubowych

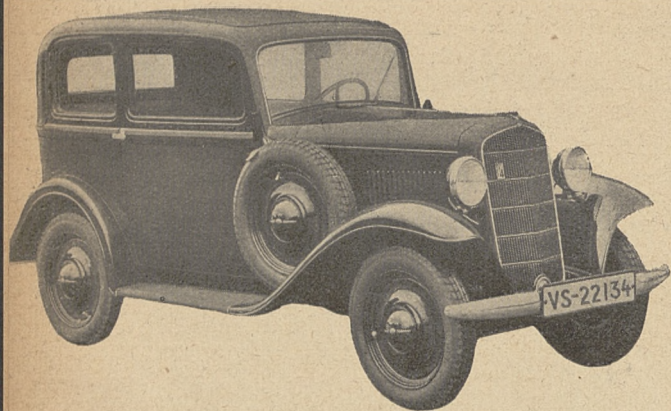
półosi, umożliwiających zamocowanie dyferencjału do poprzeczki podwozia.

Jedną z najbardziej popularnych marek wozów jest w Niemczech Adler, który na salonie wystąpił ze znanymi już dostatecznie swymi doskonałymi modelami Trumpf-Junior, Trumpf i Diplomat. Wozy te poza nowymi, bardzo udanymi, aerodynamicznymi karoserjami Trumpfa i Diplomata żadnych poważniejszych zmian nie posiadały, z wyjątkiem takich, jak n. prz. powiększenie zbiorników na benzynę, umieszczenie narzędzi w kufrze w specjalnej skrzynce i t. p. Na specjalne omówienie zasługuje jedynie wystawienie przez Adlera nowego wozu oprofilowanego, przeznaczonego na autostrady, t. zw. „Autobahnwagen”. Wóz ten zaopatrzony w piękną aerodynamiczną karoserję, stanowi dalszą ewolucję znanego wyścigowego 1,5-litrowego wozu Adlera, który na torze Avusu zdobył pięć rekordów światowych. Posiada on nadwozie z rur stalowych obciążniętych blachą aluminiową. Najciekawszym jego szczegółem jest to, iż jest on zaopatrzony w silnik o pojemności zaledwie 1,7 litra, co mu pozwala jednak na osiągnięcie szybkości około 150 km/godz.

Wydaje się, iż droga, na którą wkroczyła firma Adler jest najwłaściwsza, o ile chodzi o dostarczenie użytkownikom niemieckim wozu turystycznego przeznaczonego na doskonałe autostrady niemieckie. Wóz taki, który posiadając minimalne zużycie paliwa, pozwala jednocześnie wykorzystać wszystkie zalety nowych arterji komunikacyjnych, stanowi najracjonalniejszy i logiczny sposób eksploatacji tych kosztownych dróg.

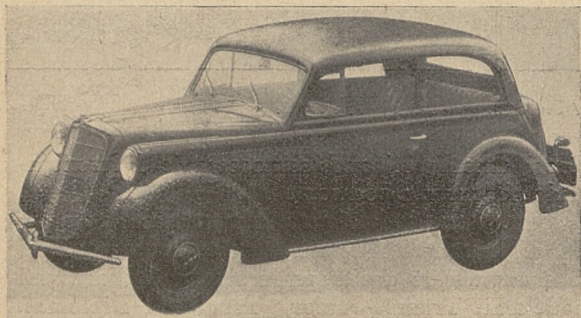
Fabryka Opla żadnych specjalnych nowości nie przygotowała na Salon z wyjątkiem sportowego wozu terenowego, który właściwie jest również





Najmniejszy, popularny typ Opla, model „P4”.

typem pochodnym od znanej dwulitówki, różniąc się od niej mniejszym rozstawem kół i wyższym nieco podwoziem. Normalny program produkcyjny wozów osobowych Opla stanowi: popularny typ „P4” z silnikiem 1,1 litra, pochodzący z zarzuconego już modelu 1,2-litrowego; typ „Olimpia” — niezwykle udany nowy model, który wiel-

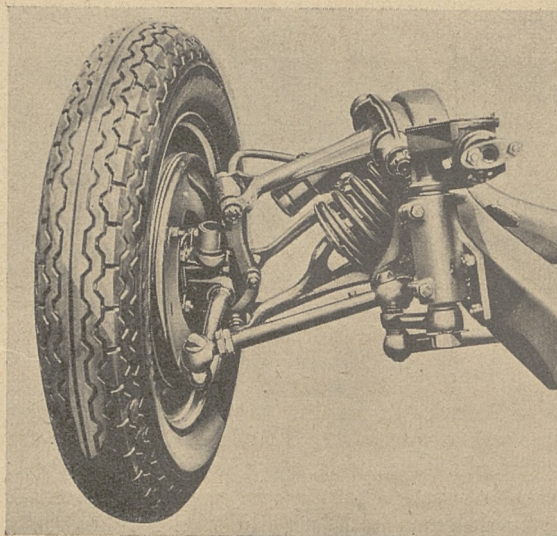


Nowy model Opla „Olympia”, z silnikiem o pojemności 1,7 litra.

ką swą popularność zawdzięcza przeważnie swemu znakomitemu silnikowi i efektownej karoserji oraz znana już 2-litówka z przednimi kołami niezależnymi. Tajemnicą wielkiego rozpowszechnienia się wozów Opla w Niemczech jest przede wszystkim ich cena, gdyż n. prz. Opel P4 kosztuje zaledwie 1 650 RM, będąc najtańszym

wozem osobowym w Niemczech, a Opel-Olimpia kosztuje 2500 RM, czyli taniej od wszystkich samochodów niemieckich z silnikami o pojemności 1 litra. Tem też się tłumaczy to, że firma Opel pokryła w roku 1935 prawie 40% zapotrzebowania rynku niemieckiego, wypuszczając 102 000 samochodów.

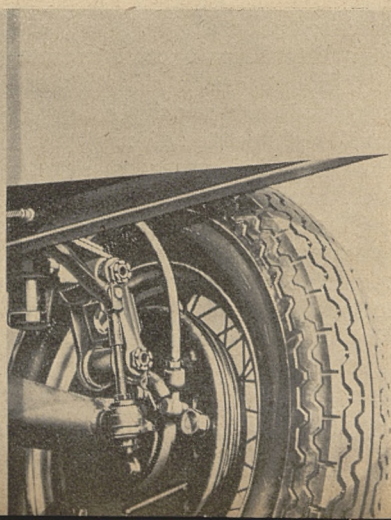
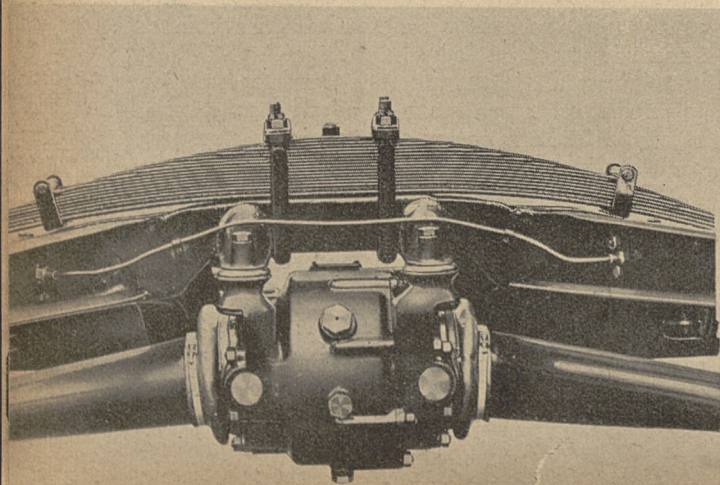
Z pośród nowych wozów, które pojawiły się na Wystawie tegorocznej, na specjalne wyróżnienie zasługuje Hansa — typ Privat, której podwozie z niezależnie zawieszonymi kołami odznacza się wielką elegancją i przejrzystością konstrukcji. Posiada ono ramę centralną, zamkniętą, w przednim rozwidleniu której wbudowany jest ośmiocylindrowy, 3,5-litrowy silnik, a w tylnym rozwidleniu umieszczony dyferencjał. Koła niezależne, zawie-



Niezależne zawieszenie kół przednich Hansy typ Privat.

szone na podwójnych ramionach poprzecznych, uresorowane są zapomocą sprężyn spiralnych. Niezbyt wysoka cena w połączeniu z efektowną karoserją aerodynamiczną wróżą temu modelowi duże powodzenie handlowe, na co w zupełności wóz ten zasługuje.

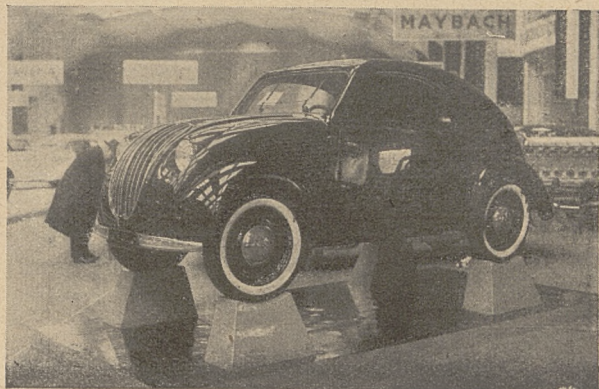
Na wyszczególnienie zasługują również nowo-



Tylny most i niezależne zawieszenie kół tylnych Hansy mod. Privat.



ści wśród nielicznie na salonie reprezentowanych zagranicznych wozów osobowych. Na pierwszy plan wysuwa się tu nowy Fiat mod 1500, który tak kształtem swego nadwozia jak i konstrukcją podwozia przedstawiał się niezwykle korzystnie nawet na tle nowych wozów niemieckich. Niezależne zawieszenie kół przednich, doskonale opracowana rama centralna; nerwowy o dużych walorach sportowych — sześciocyldrowy, górnozaworowy silnik i rasowa, o pięknych kształtach, wygodna karoserja — sprawiały, iż wóz ten zwracał na siebie powszechną uwagę, stanowiąc niewąt-



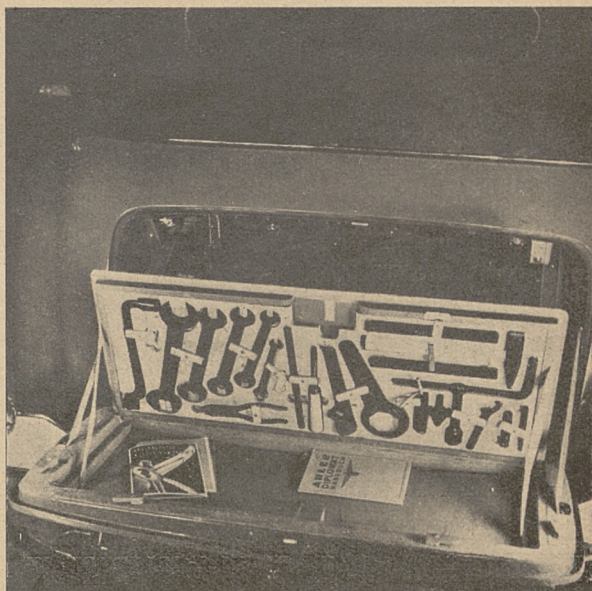
Nowy model Steyra typ 50.

pliwie bardzo udany model wozu, który zwłaszcza na znakomitych drogach niemieckich mógłby wykazać całą gamę swych zalet.

Drugim nowym gościem zagranicznym był jednolitrowy Steyr typ 50 z czterocyldrowym, leżącym silnikiem chłodzonym wodą. Mały ten popularny samochodzik znamionuje wielką oryginalność i śmiałość, dość prostych pomysłów, świadczących bardzo pochwlebie o doskonałym jego konstruktorze, Jenschkem, zaangażowanym zresztą obecnie do Adlera. Jedyna rzecz, jaką można zarzucić temu samochodzikowi, jest brak proporcji w jego aerodynamicznej karoserji, wynikłej ze zbyt małego rozstawu osi. Karoserja ta jednak mimo swej pozornej brzydoty stanowi pewnego rodzaju „Meisterstück”, gdyż przy swych bardzo nieznacznych wymiarach zapewnia zupełną wygodę dla czterech pasażerów, tak że wydaje się prawie logicznym powiedzenie, iż wóz ten posiada większe wymiary wnętrza niż kształtu zewnętrznego.

W karoserjach wozów osobowych żadnych spe-

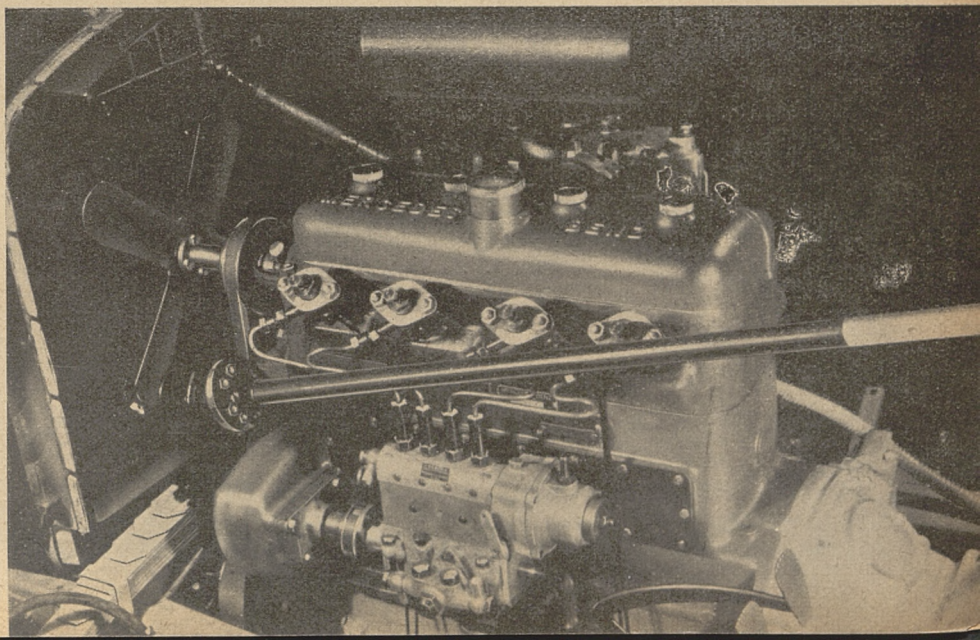
2,5 litrowy Diesel Mercedesa do wozów osobowych.



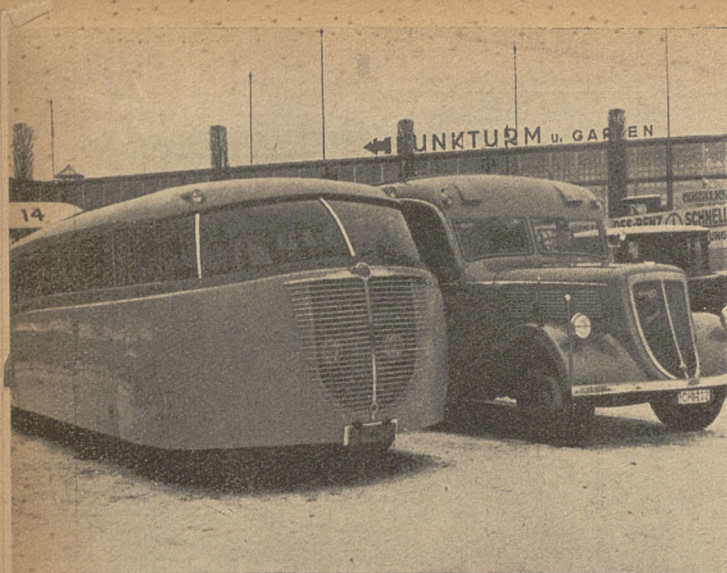
Skrzynka narzędziowa w wieku kufra w nowym modelu „Diplomat” — Adlera.

cialnie nowości nie można było zauważyć z wyjątkiem jedynie wymienionego wyżej Adlera aerodynamicznego. Większość firm jednak pewne modernizacje w swych wozach wprowadzała, tak zresztą w stosunku do kształtów zewnętrznych jak i wyekwipowania. Do zanotowania są zwłaszcza takie szczegóły, jak wydatne zwiększenie pojemności pomieszczeń na kufry, specjalne skrzynki na narzędzia w drzwiach lub w wieku kufra i. t. d. Ciekawe jest, iż prawie każda z firm niemieckich spośród gamy swych modeli posiada przynajmniej jeden model wozu sportowego, przeważnie z silnikiem o małym litrażu.

Jedną z niepowszednich sensacyj Salonu Berlińskiego było ukazanie się jednocześnie aż dwu szybkobieżnych silników Diesela do wozów osobowych: 1,6-litrowego Hanomaga i 2,6-litrowego Mercedesa. Zwłaszcza silnik Hanomaga mimo że







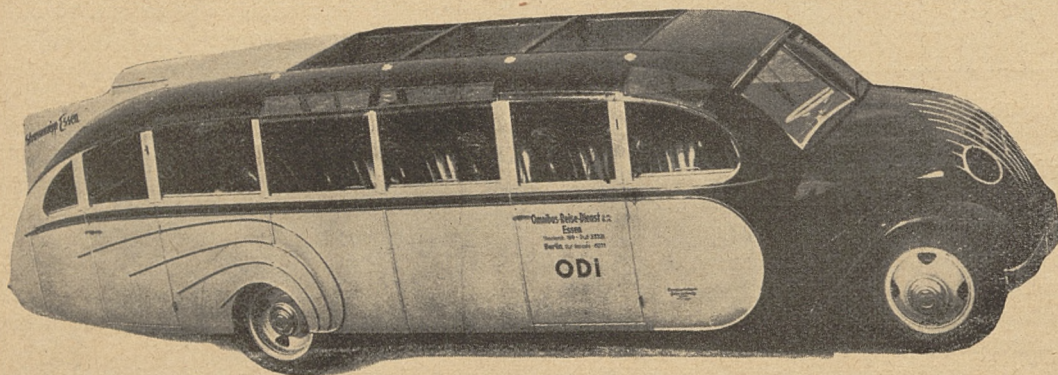
Nowe nadwozie autobusowe Büssinga.

firma nie wstawia go jeszcze do sprzedawanych wozów osobowych, gdyż dopiero obecnie ukończył przeprowadzane od roku próby, przedstawia jednak już zupełnie skończony konstrukcyjnie osobowy silnik dieslowski. Świadczy o tem jego cha-

dzaju silnikiem, a silnikiem gaźnikowym może się już zamortyzować po około 25 000 km.

Znacznie większym jest, również czterocylindrowy, silnik Mercedes, który z pojemności, 2,55 litra daje 40 do 50 KM przy 2300 obr./min. i jest cięższy o około 80 kg od normalnego silnika gaźnikowego. Zużycie paliwa w wynosi 10 do 11 litrów oleju ciężkiego na 100 km. Silnik ten stanowi już zwykły obiekt handlowy i jest przez fabrykę wbudowywany do normalnego wozu osobowego model MB260, który kosztuje z tego powodu o 1000 RM więcej od takiegoż wozu z silnikiem benzynowym.

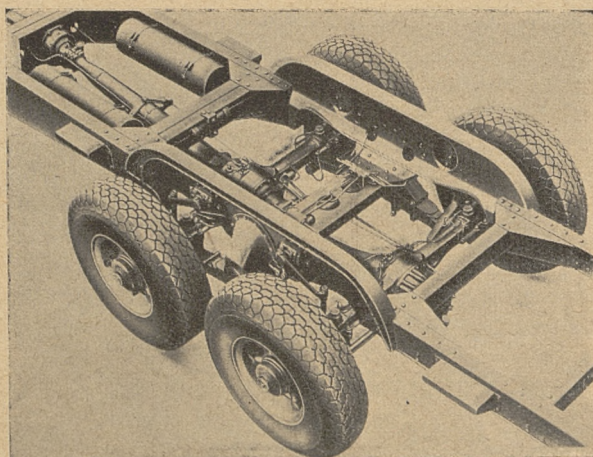
Niezwykle ciekawym działem Wystawy Berlińskiej były samochody, ciężarowe których cechy techniczne, konstrukcja i zwłaszcza ceny wyraźnie stwierdzają czołowe miejsce tej gałęzi samochodowego przemysłu niemieckiego w wytwórczości światowej. Niezmiernie wielka ilość typów podwozi ciężarowych i autobusowych, które wystawiły poszczególne firmy pozwala odbiorcy niemieckiemu na łatwe dobranie sobie takiej wiel-



Nadwozie autobusu „Blitz”—Opla, przeznaczone na autostrady.

rakterystyka: pojemność skokowa 1640 cm<sup>3</sup>, z której przy 3500 obr./min silnika otrzymano 32 KM. Rozruch niezwykle łatwy nawet przy 20° mrozie, dzięki zastosowaniu nowych żarowych spirali Bosch, umieszczonych w rurze ssącej. Silnik ten jest o około 600 RM droższy od normalnego silnika gaźnikowego, co jednak niezwykle szybko daje się zamortyzować ze względu na różnice w ilości zużywanego paliwa i jego cenę. Silnik ten zużywa około 9 litrów ropy na 100 km, gdy tej samej pojemności silnik gaźnikowy około 12 litrów paliwa. Jak więc z tego widać różnica ceny między tego ro-

kości podwozia i takiego typu, jaki jest dla niego najodpowiedniejszy. Poczynając od lekkich i szyb-



Powyżej: trzyosiowe podwozie autobusowe Mercedes type Lo 1000

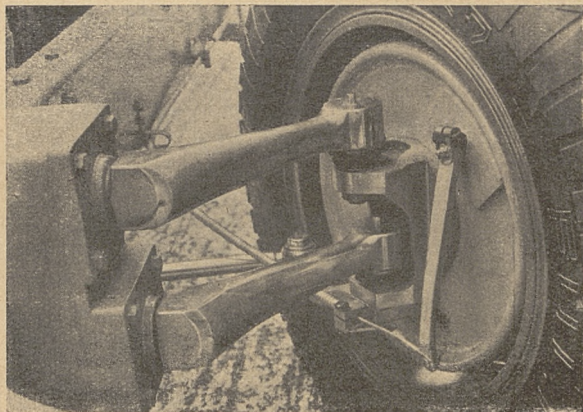
Obok.

Autobus międzymiastowy skarosowany, przez jedną z niemieckich fabryk nadwoziowych, które skutecznie konkurują cenami i wykonaniem z dużymi nawet fabrykami wozów ciężarowych.





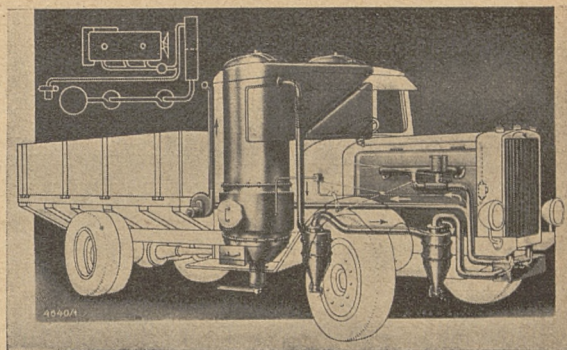
kich małych ciężarówce, przeznaczonych do małego transportu miejskiego, a kończąc na wielkich 10-tonnowych podwoziach ciężarowych, wszystkie zadziwiały rewelacyjnie niskimi cenami, które wyjaśniały po części tajemnicę niezwykle wysokiego przyrostu w Niemczech wozów ciężaro-



Niezależne zawieszenie kół przednich ciężarówki Magirusa.

wych, który w roku ubiegłym wyniósł przeszło 40 000. Z pośród podwozi dużych na uwagę zasługiwały specjalnie Henschel, Büssing i Vomag; wśród średnich Mercedes, Magirus, M. A. N.; z lekkich zaś t. zn. o nośności 2—3 tonn, — Opel, Magirus, Mercedes a przede wszystkim Hansa ze swym typem „Bremen” z niezależnymi kołami przednimi.

Niezależne zawieszenie kół przednich zastosowała również firma Magirus w swych podwoziach typ M35, które przewidziane są do szybkobieżnych 31-osobowych autobusów, przeznaczonych

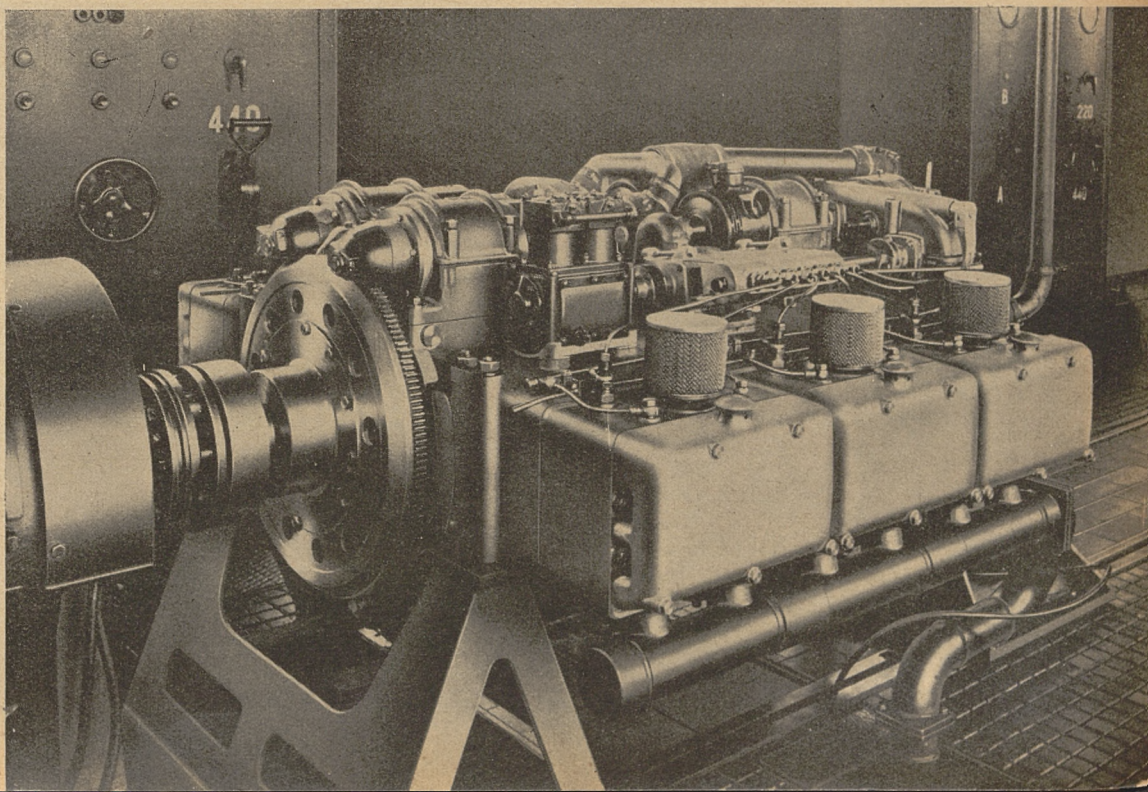


Podwozie ciężarowe Hansy z silnikiem Deutz'a na gaz antracytowy.

nawet na kiepskie drogi. Maksymalna ich szybkość wynosi około 80 km/godz.

Podwozia ciężarowe z napędem silnikami gazowymi były stosunkowo nieliczne i o ile już były to w każdym razie nie na gaz drzewny, lecz na gaz ziemny lub wielkopieczowy sprężony w butlach jak n. prz. podwozie MAN'a lub na gaz antracytowy jak Deutz'a albo na koks węglowy lub węgiel Kruppa.

Na specjalne omówienie zasługuje sprawa silników na niemieckich wozach ciężarowych. Charakterystycznym w tej dziedzinie zjawiskiem jest nawrót do silników Diesela zamiast propagowanych w roku ubiegłym silników gazowych. Tłomaczyć to należy doskonałymi wynikami produkcji sztucznych paliw oraz zupełnym opanowaniem już przez przemysł ich metod fabrykacyjnych. Potwierdzeniem tego jest olbrzymi wzrost produkcji paliw syntetycznych przez I. G. Farben-Industrie, gdzie naprzykład jej benzyna syntetyczna, t. zw.



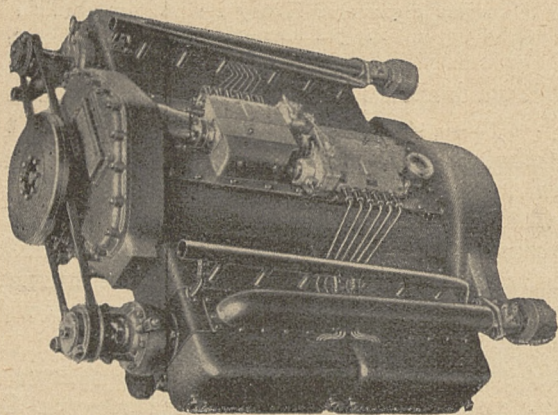
12-cylindrowy silnik leżący diesla f. Henschel o mocy 300 KM.



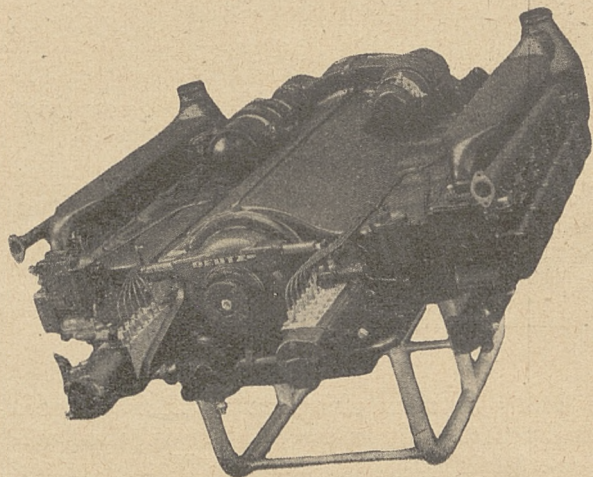
Leuna, pokrywa już obecnie dwadzieścia kilka procent całej konsumpcji niemieckiej.

Nowością jednak wśród wystawionych Dieseli jest szereg wielkich silników leżących, o cylindrach przeciwnych t. zw. Boxermotoren, przeważnie 12-cylindrowych, które dzięki swym wymiarom a zwłaszcza kształtom zyskują coraz szersze rozpowszechnienie. Zaletą tego rodzaju silników jest przede wszystkim ich kształt i wymiary, które pozwalają na znacznie lepsze wyzyskanie miejsca niż przy silnikach szeregowych. Silniki te są stosowane obecnie do wagonów motorowych i podwo-

stępująca motoryzacja Reichswehry. O planowym kierowaniu produkcją całego przemysłu niemieckiego świadczy fakt jednoczesnego powstawania we wszystkich fabrykach niemieckich analogicznych kierunków konstrukcyjnych w ich produktach, mających swe uzasadnienie w tych lub innych potrzebach władz wojskowych. Typowym tego przykładem jest również liczne pojawienie się na tegorocznej wystawie szeregu wozów terenowych oraz ciężarówek trzy, a nawet czteroosiowych z napędem na wszystkie niezależnie zawieszone koła.



Dwunastocylindrowy leżący silnik diesela-Magirusa.



Dwunastocylindrowy leżący diesel Deutza o mocy 275 KM.

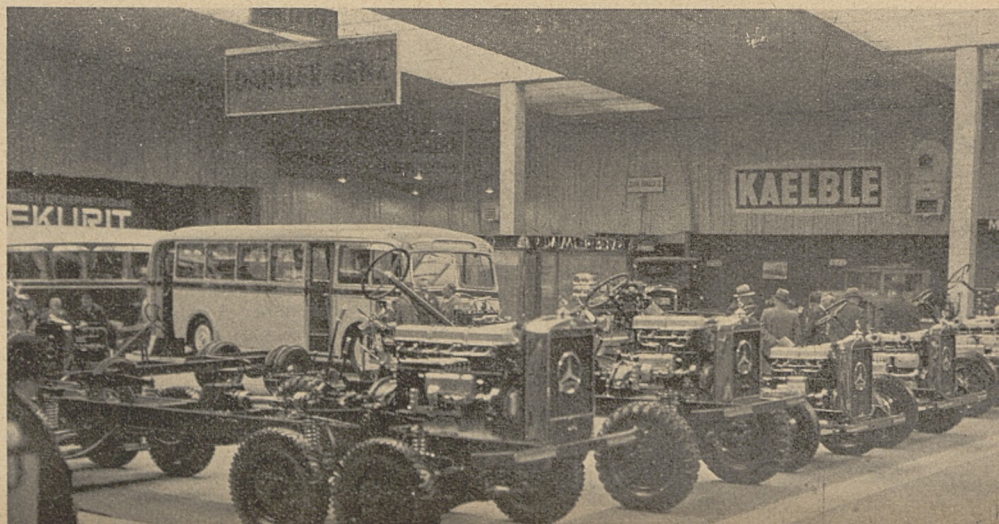
zi autobusowych. Znakomitą przykładem korzyści zastosowania silnika leżącego jest autobus dalekobieżny Henschla z dwunastocylindrowym silnikiem „Boxer”. Niewielka wysokość silnika pozwala tu na umieszczenie siedzeń obsługi na silniku, co wydatnie zwiększa jego pojemność. Autobus ten z aerodynamiczną karoserją pozwala na uzyskanie szybkości 125 km godz. Poza 12-cylindrowym, 300-konnym leżącym silnikiem Henschla na Salonie były wystawione również tego samego typu silniki Deutza i Magirusa. Silnik Deutza posiada pojemność 30 litrów i przy 1500 obr/min daje 275 KM. Znacznie lepszymi wynikami może poszczycić się f. Magirus, która w swym silniku L 950 o pojemności 10,6 litra uzyskała maksymalną moc 164 KM przy 2000 obr/min, czyli 15,5 konia z 1 litra. O dobrej konstrukcji tego silnika świadczy również jego ciężar, wynoszący zaledwie 840 kg, czyli około 5 kg na 1 konia.

Na ten kierunek w budownictwie silników Diesela nie bez wpływu jest zapotrzebowanie wojska do rozmaitych swych celów, związanych z szybko po-

Wśród nich przykładem najlepszego rozwiązania jest niewątpliwie podwozie Mercedesa. Posiada ono wąską ramę, składającą się z podłużnic profilowych i cztery osie z niezależnie zawieszonymi kołami. Zawieszenie tych kół stanowią poprzeczne ramiona wahliwe, uresorowane za pomocą pionowych sprężyn spiralnych. Wszystkie koła są napędzane, a cztery przednie posiadają niezależne sterowanie.

Jasną jest rzeczą, iż produkcja tego rodzaju podwozi na rynek prywatny, zresztą znacznie kosztowniejszych od normalnej konstrukcji, nie znajduje żadnego wytłumaczenia handlowego zwłaszcza o ile weźmie się pod uwagę niezwykle

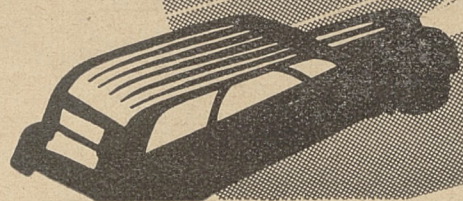
Widok ogólny hali wozów ciężarowych. Na pierwszym planie terenowe podwozia Mercedesa.





# *Żółte światło samochodowe* **NIE OŚLEPIA**

jadących z przeciwnej  
strony i umożliwia bez-  
pieczne wymijanie wozów



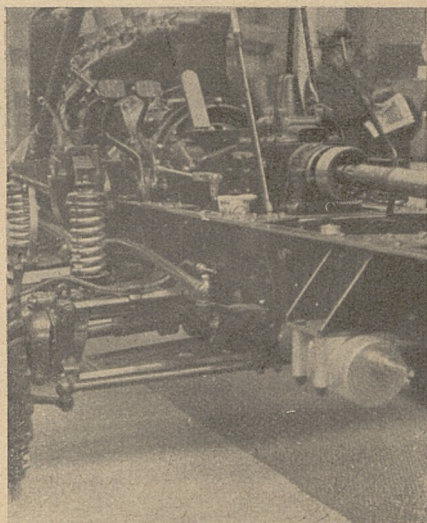
Z  
ŻÓŁTEGO  
SZKŁA  
„SELECTIVA”

**NOWE ŻARÓWKI SAMOCHODOWE**  
**PHILIPS**



rozwinęta sieć doskonałych dróg w Niemczech. Usprawiedliwieniem mogą być tu jedynie wojskowe względy mobilizacyjne.

Podwozia te jednak nie posiadają bezpośredniego przeznaczenia dla wojska, gdyż Reichswehra posiada swoje specjalne typy wozów terenowych, opracowanych przez własne wojskowe biuro konstrukcyjne. Wszystkie te wozy były wystawione na widok publiczny w hali 5-ej, zadziwia-



Niezależne  
zawieszenie  
kół przed-  
nich wozu  
terenowego  
Mercedesa.

jąc techników swemi niezwykle mi zaletami konstrukcyjnymi.

Zwłaszcza ogólną uwagę zwracało ciężkie osobowe podwozie terenowe, czterokołowe, z napędem i sterowaniem na wszystkie koła. Po za nim były jeszcze trzy podwozia terenowe lżejsze i dwa wozy kołowo gąsiennicowe.

Produkcją tych podwozi zajmuje się cały szereg fabryk niemieckich, otrzymując od wojska zamówienia na niewielkie serie, co pozwala na

niemieckiego w gotowości produkcyjnej tych typów na wypadek ogólnej mobilizacji.

Dalszym ogniwem motoryzacyjnego programu nowych Niemiec jest samowystarczalność gospodarcza w dziedzinie surowców dla przemysłu samochodowego. W zakresie tym dokonano niezwykle wiele, a jedna z ostatnich zdobyczy wiedzy i techniki w tej dziedzinie stanowi uzyskanie drogą syntetyczną sztucznego kauczuku. Przemysłowa metoda otrzymywania go została już na tyle opanowana, iż obecnie w Niemczech produkują opony z syntetycznego kauczuku trzy fabryki a między nimi Continental i Metzeler.

Podstawowymi składnikami syntetycznego kauczuku jest węgiel i wapno, z których pod działaniem acetyleny i po szeregu procesów chemicznych otrzymuje się zasadniczy składnik kauczuku t. zw. „Butadien”. Jako produkt ostateczny otrzymuje się kauczuk w jednej z trzech postaci t. zw. Buna „N”, Buna „S” lub Buna „115”, które są używane w zależności od przeznaczenia. Na opony samochodowe jest używany Buna „N”, przyczem w ten sposób otrzymana guma ma znacznie lepsze właściwości od zwykłej gumy: odporność na zużycie około 15% większą, wyższą wytrzymałość i elastyczność, oraz znacznie mniejszą rozpuszczalność w olejach i wszelkich paliwach.

Zalety opon ze sztucznego kauczuku zostały już dostatecznie stwierdzone w czasie rocznych prób na wszystkich wozach Reichswehry, na których przebyły one już zgórą milion kilometrów.

W ten sposób Niemcy uniezależniły się już, choć w bardzo kosztowny sposób, w dziedzinie paliw i opon od importu zagranicznego.

Reasumując wszystko stwierdzić należy, iż Wystawa Samochodowa w Berlinie była doskonałym wykładnikiem stanu przemysłu niemieckiego i kierunków, w jakich praca jego podąża. Wyniki zaś jej powinny skłonić wszystkich sąsiadów Niemiec do poważnych refleksji co do stanu własnej mo-



# Nowy model Polskiego Fiata — 518.

Rok bieżący przynosi nowy krok naprzód w rozwoju naszej młodej krajowej wytwórczości samochodowej, nie tylko przez zwiększenie jej pod względem ilościowym, ale również przez rozszerzenie jej zakresu na nowy typ samochodu.

Po zapoczątkowaniu swojej produkcji w roku 1934 budową podwozi ciężarowych i po rozszerzeniu jej w roku 1935 na małe popularne tanie wozy marki Polski Fiat model 508, w roku bieżącym Fabryka Samochodów Państwowych Zakładów Inżynierji w Warszawie, poza znacznym zwiększeniem programu produkcji tego wozu, przystępuje do budowy nowego większego typu, będącego przystosowaniem do naszych warunków Fiatowskiego modelu 518.

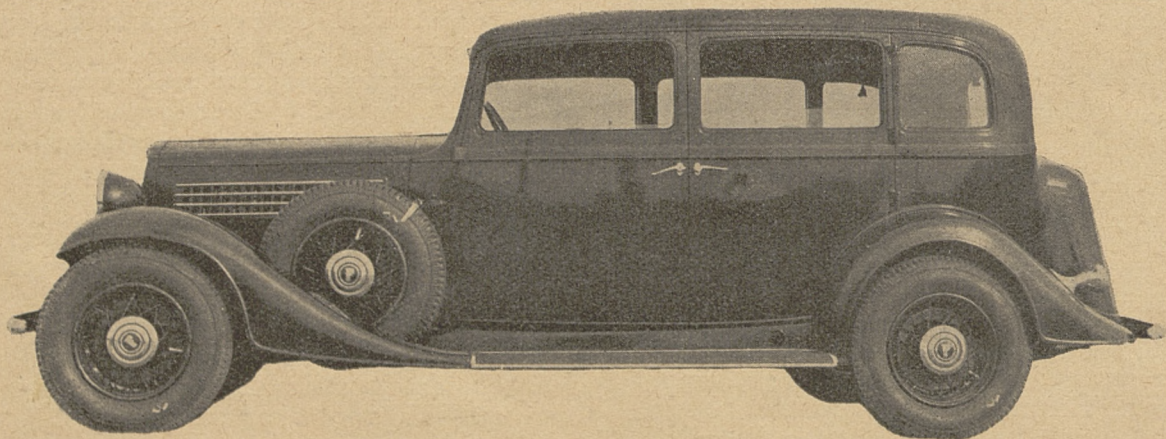
Rok ubiegły zapoczątkował zaspakajanie najbardziej pilnych potrzeb naszego rynku samochodowego przez wypuszczenie pierwszej większej serii małych wozów, których produkcja była najłatwiejszą do podjęcia przez naszą młodą rozpoczynającą wówczas swą pracę wytwórnę i które mogły być jedynymi wozami, będącymi w stanie przełamać tak palące w naszych warunkach zagadnienie wysokich cen samochodów i udostępnić możliwość korzystania z tego środka komunikacji bardziej szerokiemu ogółowi. Dziś po opanowaniu już jednego odcinka pracy, Fabryka Samochodów P. Z. Inż. podejmuje wysiłek do zaspokojenia dalszych potrzeb naszego rynku przez dostarczenie większego wozu krajowej produkcji, wygodniejszego, mocniejszego i trwalszego, który mógłby wypełnić lukę tam, gdzie 508 była za mała i za słaba.

518 ze swym dwulitrowym silnikiem należy do kategorii wozów średnich, a więc do jednej z bardziej w Europie rozpowszechnionej grupy samochodów, które dzięki swym wymiarom zapewniają jadącym taką samą wygodę jak i wozy wielkie, a które dzięki swej doskonale pomyślanej

konstrukcji i starannemu wykonaniu, mimo silnika średniej mocy, odznaczają się jaknajlepszymi właściwościami ruchowymi, szybkością i zrywem oraz trwałością, a są tańsze i ekonomiczniejsze w eksploatacji.

Konstrukcję 518 określić należy jako standardową, a wybór podjęcia produkcji tego właśnie modelu uzasadnić należy chęcią niezmienniania w sposób radykalny dotychczasowego wyposażenia technicznego fabryki, do czego zmusiłoby podjęcie produkcji wozu o zasadniczo odrębnej konstrukcji. Pamiętać zresztą należy, że wiele z typowo nowoczesnych rozwiązań jak naprzykład łamane osie, automatyczne sprzęgła lub t. p. stanowią już raczej pewne wyrafinowanie podrażające nieraz i komplikujące wóz, wówczas gdy i samochód standardowy o sztywnych osiach, a' należycie skonstruowany i wyposażony, może też zaspakajać nowoczesne wymagania samochodowe, które określić można pokrótce w sposób następujący: cichobieżność silnika i przekładni, łatwość i pewność w prowadzeniu, dobre zawieszenie, dobre trzymanie drogi, szybkość i ruchliwość oraz pewne minimum wymagań co do estetyki kształtu zewnętrznego i wyposażenia nadwozia. Techniczny opis 518, który tu właśnie podajemy naszym Czytelnikom, najlepiej ich przekona co do jego walorów i właściwości.

Przystosowanie do naszych warunków Fiatowskiego modelu 518 dotyczy przede wszystkim zawieszenia — najbardziej drażliwego punktu jeżeli chodzi o przydatność jakiegoś wozu do tak fatalnego u nas nieraz stanu nawierzchni drogowej. Zastosowane mianowicie zostały wzmocnione resory oraz specjalne hydrauliczne amortyzatory Houdaillowskie. Pozatem zaś modernizacji w stosunku do dawniejszych wozów 518 uległo nadwozie przez dodanie związanego z całością nadwozia i mającego dostęp od wnętrza kufra o



Nowy model Polskiego Fiata 518.



modnej opływowej linii, przez danie poziomych szczelin wentylacyjnych maski oraz przez zmianę jeszcze kilku innych szczegółów decydujących o estetyce wozu.

Ogólna techniczna charakterystyka „Mazura” jest następująca:

Silnik czterocylindrowy o pojemności skokowej 1944 cm<sup>3</sup>

Średnica cylindra 82 mm

Skok tłoka 92 mm

Stosunek sprężania 6

Moc 45 KM przy 3600 obr./min.

Rozstęp osi 3000 mm

Rozstaw przednich kół 1390 mm

Rozstaw tylnych kół 1410 mm

Najmniejsze wysokości nad ziemią 175 mm

Całkowita długość podwozia 3990 mm

Najmniejsza średnica skrętu 11,5 m

Opony 5,50" — 17".

Ciężar podwozia z wyposażeniem i kołem zapasowym 780 kg

Ciężar całkowity wozu skarosowanego 1070 kg

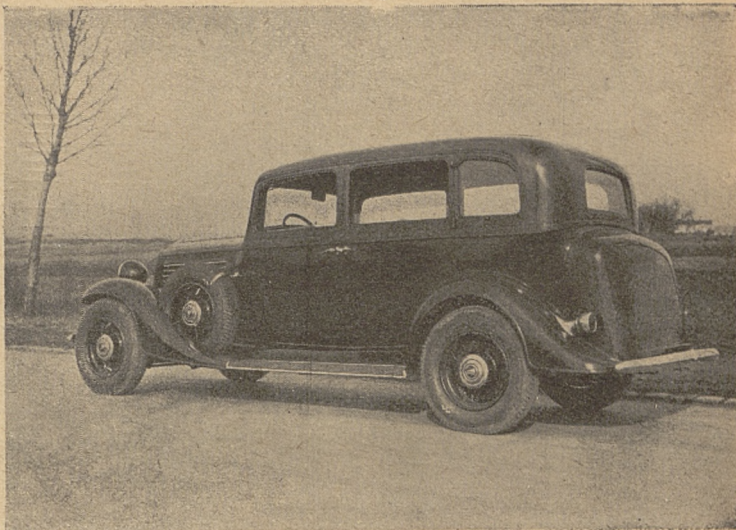
Przekładnia tylnego mostu 9/42

Maksymalna szybkość przy pełnym obciążeniu 105 km/g

Maksymalna pochyłość pokonywania na I biegu 23%.

Maksymalna pochyłość pokonywana na IV biegu 3,8%.

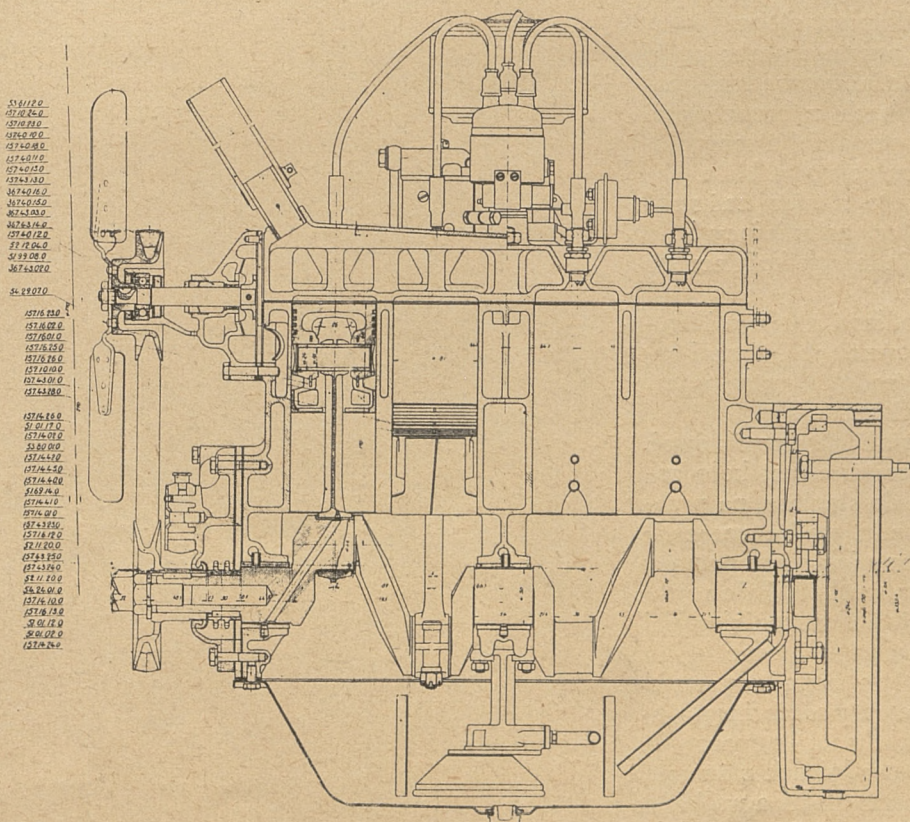
Silnik 518 należy do rzędu najbardziej udanych silników średniolitrażowych. Przy swej prostej w zasadzie budowie — jest przecież tylko czterocylindrowym z bocznymi zaworami — posiada cały szereg zasadniczych zalet, jest dosta-



Ogólny widok 518.

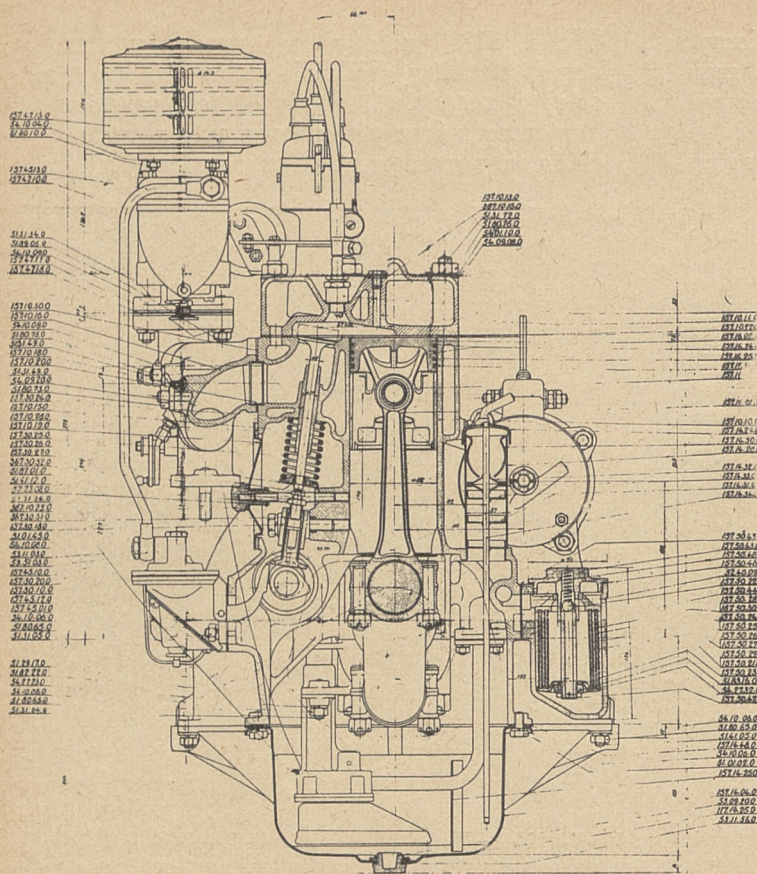
tecznie mocny, „nerwowy”, odznacza się bardzo spokojnym, równym i cichym biegiem, co w silniku czterocylindrowym udaje się osiągnąć tylko przy bardzo starannem opracowaniu i przemysłni konstrukcji. W dodatku zawieszony on jest elastycznie w ten sposób, że na podwozie nie przenoszają się wcale żadne drgania ani hałasy.

Blok silnika i głowica są żeliwne, miska zaś dolna karteru tłoczona z blachy. Dolna płaszczyna bloku znajduje się poniżej osi wału korbowego, dzięki czemu blok jest bardzo sztywny. Zawory są boczne pochylone pod pewnym kątem, aby stworzyć możliwie krótką i zwartą budowę komory sprężania. Koszulka wodna schodzi bardzo nisko dla zapewnienia chłodzenia ścianek cylindra, możliwie na całej długości. Wał korbowy jest ujęty w trzech łożyskach



Przekrój podłużny silnika 518.





Przekrój poprzeczny silnika 518L.

ujęty w trzech łożyskach z brązowymi panewkami, wylanymi systemem odśrodkowym stopem przeciwnym. Pokrywy łożysk przymocowane są do bloku śrubami szpilkowymi. Wałek rozrządczy osadzony jest w czterech łożyskach z brązowymi niedzielonkami panewkami. Z przedniej strony bloku przymocowana jest żeliwna pokrywa kół zębatach napędu wałka rozrządczego, z tylnej zaś strony dzielony aluminiowy karter, osłaniający koło zamachowe i sprzęgło i posiadający kołnierz do umocowania skrzynki biegów.

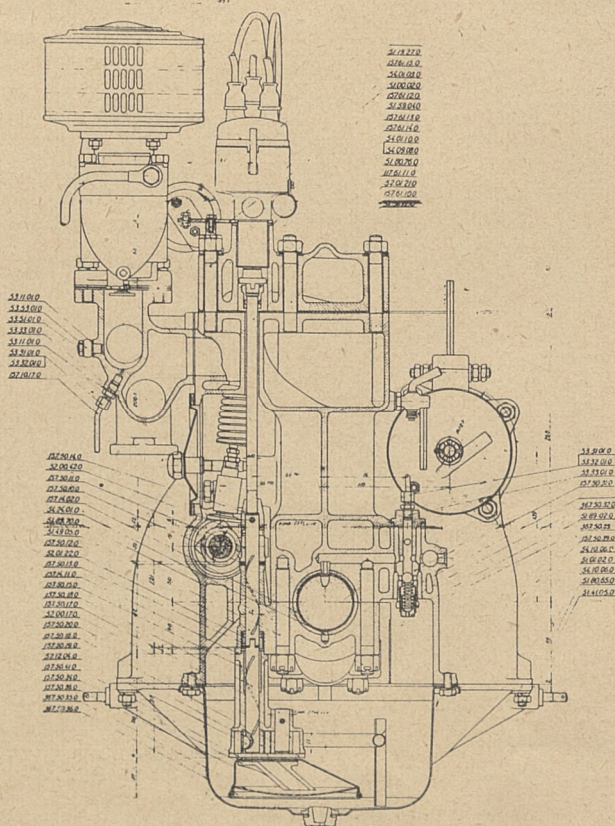
Rura ssąco-wylotowa jest odlana z żeliwa i tworzy jedną całość tak, że na pewnej przestrzeni rura wylotowa styka się bezpośrednio z rurą ssącą, zapewniając podgrzewanie mieszanki.

Wał korbowy odkuty ze stali chromoniklowej. Na tylnym końcu wału umocowane jest koło zamachowe z wieńcem zębatym do starteru, na przednim zaś koło zębate napędu wałka rozrządczego. Napęd ten uskuteczniiony jest przy pomocy podwójnego, cichobieżnego łańcucha. Wałek rozrządczy też jest odkuty ze stali chromoniklowej i posiada kulaki o szlifowanym profilu oraz koło zębate ze skośnymi zębami do napędu pompy olejowej oraz rozdzielacza. Zawory ssące i wylotowe, wykonane z różnych gatunków stali zaworowej, prowadzone są w bloku w prowadnicach z żeliwa, element zaś pośredniczący między nimi, a wałkiem rozrządczym stanowią popychacze, też ze specjalnego utwardzanego żeliwa ze śrubami do regulacji luzów zaworowych.

Tłoki są aluminiowe nowego typu, odlane ze specjalnego stopu, bez żadnych wkładek inwarowych, co ważne jest dla naszej krajowej produkcji ze względu na trudności z uzyskaniem tego metalu. Posiadają one trzy pierścienie, szlifowane są na owal i posiadają układ rozcięć sprężynujących.

Korbowody, z ramieniem o przekroju dwuteowym ze stali chromoniklowej, są kute w matrycach i posiadają dzieloną stopę, wylaną bezpośrednio stopem przeciwnym.

Smarowanie odbywa się pod ciśnieniem. Olej zasysany jest z miski karteru, a następnie tłoczony przez rurkę do filtra olejowego pompką trybową napędzaną od wałka rozrządu. Filtr olejowy o bardzo ciekawej konstrukcji mieści się w oddzielnym aluminiowym korpusie przykręconym do bloku w łatwo dostępnym miejscu i składa się z szeregu metalowych sitek dających się łatwo oczyścić. Ciekawym szczegółem tego filtru jest zaworek bezpieczeństwa pozwalający na swobodny przepływ oleju do silnika w razie gdy sitka są już zanadto zanieczyszczone i stawiają zbyt duży opór przepływowi oleju, lub podczas rozruchu zimnego silnika, gdy olej jest gęsty, a filtr utrudniałby i tak nie łatwy przepływ oleju do dalszego obiegu. Za filtrem znajduje się zaworek reduku-

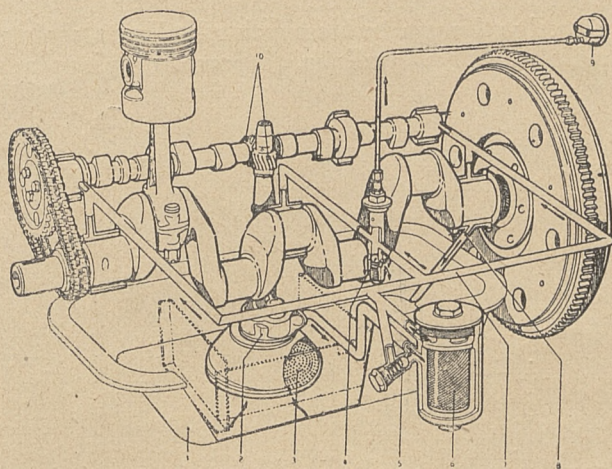


Przekrój przez pompkę olejową.



jący ciśnienie oleju, a dopiero po przejściu przez ten zaworek olej przedostaje się do właściwych przewodów olejowych, które wywiercone są wprost w żeliwnym bloku, a więc odpada tu zagrożenie nieszczelności lub obłuzowanie się rurek olejowych.

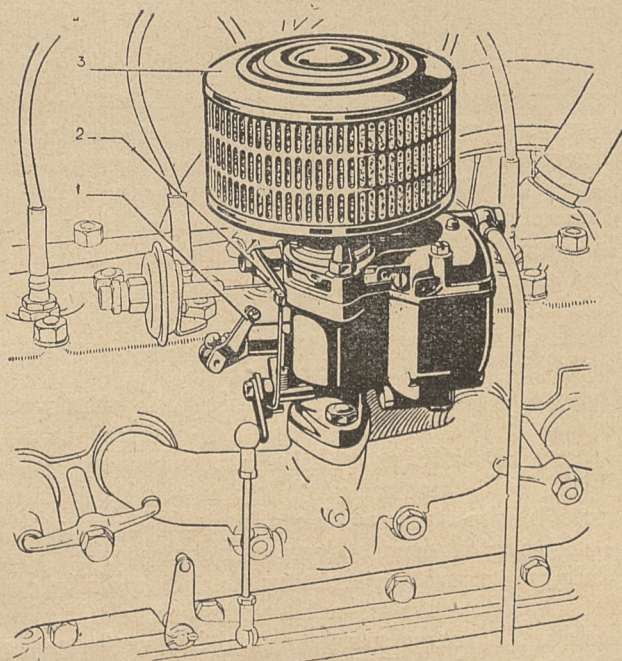
Dopływ benzyny ze zbiornika o pojemności 62 litrów, umieszczonego na tyle podwozia, odbywa



Schemat oliwienia.

się przy pośrednictwie mechanicznej pompki p-ponowej, napędzanej od wałka rozrządczego. Gaźnik Zenith dolnossący z pompką przyspieszeniową, urządzeniem do rozruchu na zimno i oszczędzaczem.

Zapalanie bateryjne. Rozdzielacz z samoczynną regulacją punktu zapłonu umieszczony jest na



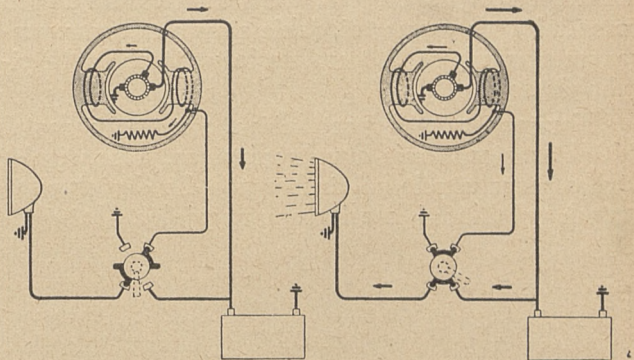
Dolnossący gaźnik Zenith.

- 1 — Dźwignienka urządzenia rozruchowego.
- 2 — Dźwignienka pomki przyspieszeniowej.
- 3 — Filtr. powietrzny.

głowicy i napędzany jest przedłużeniem wałka napędu pompki olejowej.

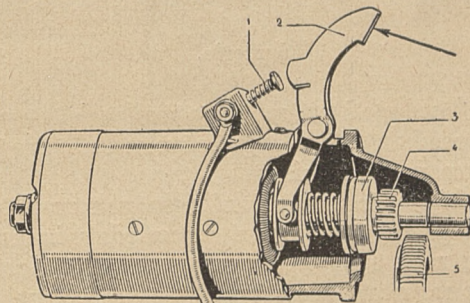
Chłodzenie wodne ma obieg przymusowy za pomocą pompki napędzanej paskiem klinowym, który równocześnie napędza prądnicę. Na osi pompki wodnej osadzony jest wentylator, a woda dostaje się z pompki wprost do bloku.

Trójszczotkowa prądnica Fiatowska posiada



Układ połączeń prądnicy przy zapalonych i zgaszonych latarniach.

pewien b. ciekawy szczegół konstrukcyjny. Mianowicie w obwodzie uzwojenia magnetycznej znajduje się dodatkowy opór, który zostaje zwarty na krótko z chwilą zapalenia lamp. Dzięki temu urządzeniu przy zgaszonych latarniach pole magnetyczne prądnicy jest słabsze i daje ona prąd mniejszy, wystarczający jedynie do ładowania akumulatorów, przy zapalonych zaś latarniach prądnica jest w stanie dawać prąd większy, wystarczający już do pokrycia zwiększonego zapotrzebowania. Przy dłuższych więc jazdach w ciągu dnia usunięta zostaje obawa przeładowania baterji.



Rozrusznik.

Koło zębate rozrusznika sprzęgnięte zostaje z koroną zębatą koła zamachowego mechanicznie przy pomocy pedału rozruchowego. Rozwiązanie takie daje pewniejszy i szybszy rozruch, ponieważ całkowicie unika się zdarzającego się nieraz kilkakrotnego włączania się i wyłączania kółka zębatego w rozrusznikach systemu Bendix i analogicznych, co spowodowane zostaje szarpnięciami niemogącego odrazu dobrze zapalić wystudzonego silnika. Pedał rozruchowy z chwilą włączenia kółka zębatego naciska równocześnie na kontakt elektryczny.

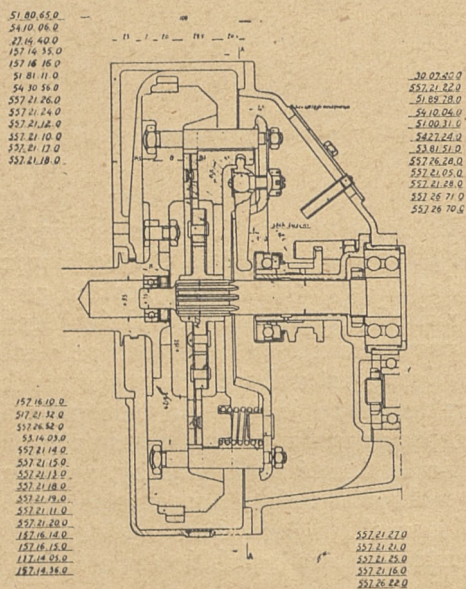
Sprzęgło jest suche jednotarczowe. Żeliwna tarcza dociskowa prowadzona jest na trzech śrubach



prowadzących, osadzonych w kole zamachowym i dociskana dziewięcioma sprężynami, opierającymi się o pokrywę blaszaną. Tarcza sprzęgła z dwustronną pierścieniową okładziną, składa się z dwóch oddzielnych części blaszanych, złączonych wkładką elastyczną, tłumiącą szarpnięcia przy zbyt gwałtownych włączeniach.

Specjalnie udaną i dobrze pomyślaną jest konstrukcja skrzynki biegów, przystosowana do dwóch zasadniczych wymagań, jakie stawia się nowoczesnym skrzynkom, które są łatwość obsługi i cichobieżność.

Pierwszy z tych postulatów osiągnięty został dzięki zastosowaniu synchronizatora, a drugi nie tylko przez użycie kół śrubowych dla dwóch wyższych przekładni, ale i przez specjalne ułożysko-



Sprzęgło.

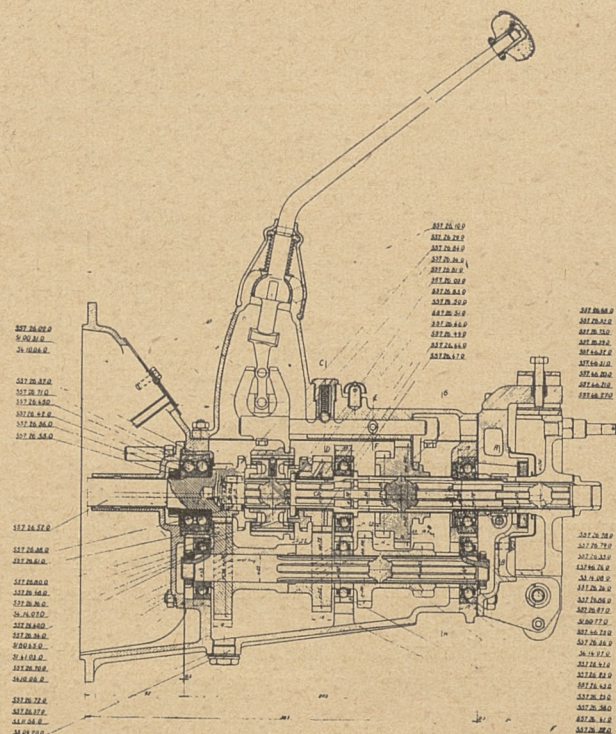
wanie głównego i pośredniego wałka, które polega na zastosowaniu trzeciego łożyska kulkowego tuż za kołem przekładni.

Cichobieżność przekładni zębatych uzależniona jest od szeregu czynników: między innymi od kształtu zęba oraz wykończenia jego powierzchni. Wpływ na to ma sama konstrukcja koła zębatego — dobór odpowiednich wymiarów, zastosowanie zębów śrubowych — a z drugiej strony rodzaj i gatunek narzędzi tnących do nacinania zębów oraz metoda ich wykańczania. W Fabryce Samochodów P. Z. Inż. stosowane jest nacinanie zębów na specjalnych nowoczesnych obrabiarkach, rolowanie ich następnie między kołami wzorcowymi, a wreszcie dla kół zębatych, stale współpracujących, stosowane jest docieranie na specjalnej maszynie. Każda para kół sprawdzana jest w kabinie akustycznej na cichobieżność.

W dalszym ciągu hałaśliwość kół zębatych może być spowodowana niewłaściwym montażem, czyli ustawieniem ich w położeniu przesuniętem względem teoretycznie przewidzianego. Przeciwdziała się temu przez staranność montażu, oraz

jak to się robi w Fabryce Samochodów P. Z. Inż., przez kontrolę cichobieżności całej skrzynki biegów w kabinie akustycznej.

Dalej rzeczą znaną jest, że koła zębate zwiększają hałaśliwość w miarę zwiększenia obciążenia — powodowane jest to odkształceniem sprężystem zębów pod wpływem działania przenoszonych sił — a więc zęby muszą być dostatecznie sztywne. Hałaśliwość w tych warunkach może się tembardziej zwiększyć, gdy wystąpi pod wpływem tych samych sił odkształcenia za mało sztywnych wałków, co powoduje niepożąda-



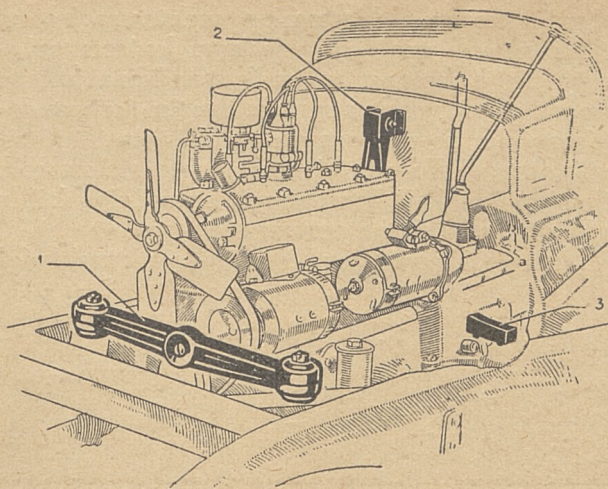
Skrzynka biegów.

ną zmianę wzajemnego położenia kół. Zjawisku temu ma właśnie przeciwdziałać zastosowanie trzeciego łożyska na obu wałkach skrzynki biegów, jak więc widzimy zarówno konstrukcja jak i wykonanie samej skrzynki w zupełności zadawają współczesne wymagania stawiane tak ważnemu elementowi składowemu mechanizmu samochodu.

Mechanizmy wewnętrzne skrzynki biegów składają się dzięki takiej budowie z dwóch grup. W tylnej części mamy przekładnie I, II oraz wstecznego biegu o zębach prostych, obejmujące stałe koła na wałku pośrednim, przesuwany zespół kół I i II biegu na wałku głównym oraz przesuwany zespół kół wstecznego biegu na oddzielnym wałku — jednym słowem budowę standartową. W przedniej natomiast części mamy grupę przekładni stałe zazębionych o zębach śrubowych, obejmującą koło wałka napędowego, zespół kół wałka pośredniego oraz koło III biegu, osadzone luźno na tulei brązowej na wale głównym.

Koła II biegu i wał napędowy mają nasadki, posiadające sprzęgłowe stożki synchronizacyjne, a





Zawieszenie silnika.

- 1 — przednie ramie zawieszisnia.
- 2 — ramie reakcyjne,
- 3 — poduszka gumowa tylniej popory.

na obwodzie drobne zęby, przeznaczone do sprzęgania danej przekładni z synchronizatorem.

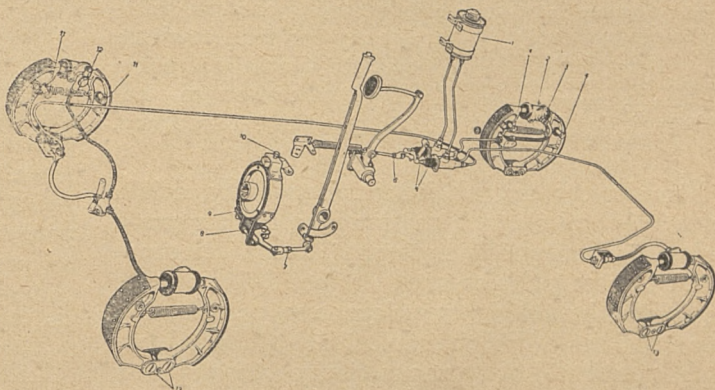
Synchronizator składa się z korpusu osadzonego na wieloklinowym wale głównym skrzynki oraz z przesuwnej pochwy zewnętrznej, posiadającej wycięcie na widelki wodzika. Na zewnętrznym obwodzie korpus posiada takie same drobne zęby jak wspomniane już nasadki, a pochwa posiada odpowiadające im wewnętrzne zazębienie. Poza tym korpus posiada dwie brązowe wkładki pierścieniowe, a pochwa zewnętrzna jest z korpusu za pośrednictwem zatrzasku kulkowego.

Przy włączaniu III lub bezpośredniego

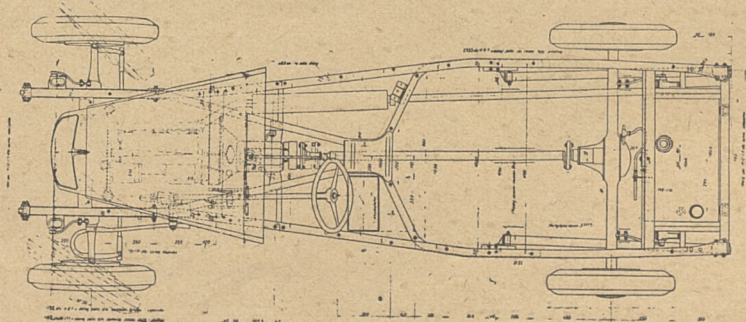
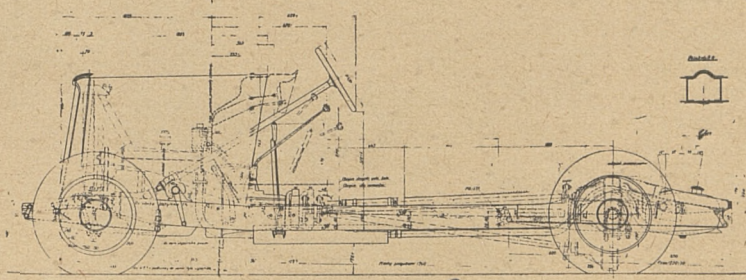
biegu widelki zaczynają prowadzić pochwę zewnętrzną synchronizatora, który dzięki zatraskowi kulkowemu zabiera ze sobą korpus synchronizatora, aż do chwili zetknięcia się wkładki brązowej ze sprzęgłowym stożkiem nasadki koła włączanego biegu. Dzięki tarcia następuje zabieranie synchronizatora przez koło, co powoduje wyrównanie ilości obrotów koła z synchronizatorem, a zatem i wałkiem głównym skrzynki biegów. Przy dalszym nacisku widelki wodzika, pokonany zostaje opór zatrzasków kulkowych, pochwa zaczyna się posuwać dalej i następuje już stałe sprzęgnięcie zębów nasadek z wewnętrznym uzębieniem pochwy, więc całkowite już włączenie danej przekładni.

Tylna pokrywa skrzynki biegów zawiera w sobie napęd przekładni szybkościomierza oraz ma umocowaną taśmę hamulca ręcznego wraz z zaciskającym go mechanizmem.

Ciekawe jest zawieszenie bloku pędnego czyli silnika wraz ze skrzynką biegów, analogiczne do systemu „silnika wahlowego” (Floating power): z



Układ hamulców hydraulicznych i mechanicznego.



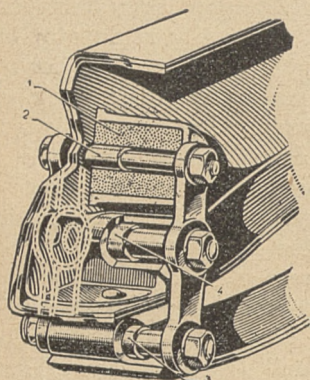
Podwozie 518 L

przodu silnik jest przegubowo umocowany w ramieniu poprzecznym, opierającym się końcami za pośrednictwem podkładek gumowych na ramie, z tyłu zaś skrzynka biegów opiera się jedynie na specjalnej poduszce gumowej, dzięki czemu cały blok silnikowy ma dość znaczną swobodę ruchu i ani drganie silnika podczas pracy, ani szarpnięcie przy rozruchu nie przenoszą się zupełnie na ramę, ani nadwozie. Dla tłumienia drgań i ograniczenia ich wielkości służy specjalne ramie reakcyjne, przymocowane jednym końcem do tylnej części bloku cylindrowego, a drugim poprzez specjalne gumowe podkładki do przegrody czołowej.

W związku z wahlowością bloku pędnego, pedały jak i dźwignia hamulca ręcznego, nie znajdują się na karterze skrzynki biegów, ale umocowane są wprost na poprzeczkach ramy, tak że np. koniec pedału sprzęgła opiera się tylko o koniec wystającego z karteru skrzynki mechanizmu dźwigniowego przesuwki wyłączającej sprzęgło.



Wał transmisyjny otwarty z rury stalowej z elastycznymi przegubami typu Hardiego. Tylony most typu „Banjo” prasowany i spawany z blachy stalowej, oprawa przekładni zaś tylnego mostu odlana jest ze stali. W przekładni zaś zastosowane zostały koła stożkowe ze śrubowymi zębami typu Gleasona. W dyferencjale zastosowana została jedna para satelitów. Półoski ze stali chromoniklowej są typu półodciążnego. Oś przednia kuta ze stali chromoniklowej przekroju dwuteowego. Zwrotnice obejmujące główkę przedniej osi, obracają się naokoło sworzni na tulejkach ze specjalnego brązu. Koła zastosowane zostały nowego typu „artyleryjskiego” — prasowane z blachy o krótkich szprychach. Są one bardzo sztywne dzięki temu i posiadają bardzo estetyczny wygląd, zwłaszcza, że piasta jest przykryta niklowanym kapslem o dużej średnicy.



Zamortyzowane zawieszenie przedniego resoru ze strony kierownicy:

1. Silenbloc; 2. Sworzeń umocowania silenbloku; 3. Sworzeń umocowania resoru; 4. Sworzeń mocujący strzemię do ramy.

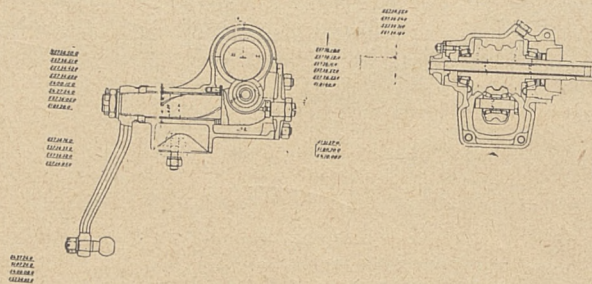
Hamulec ręczny, jak już zaznaczyliśmy, działa na tarczę, umieszczoną za skrzynką biegów przed wałem transmisyjnym, nożny zaś, działający oczywiście na wszystkie cztery koła jest dydrauliczny. Z pedałem hamulcowym związane są cylindry tłoczące, jeden dla kół przednich, drugi dla kół tylnych, w których stały zapas cieczy utrzymywany jest dzięki zapasowemu zbiorniczkowi umieszczonemu na przegrodzie czołowej. Ciśnienie cieczy przenosi się z cylindrów tłoczących do cylindrów rozpierających za pośrednictwem grubościennych rurek miedzianych oraz w końcu za pośrednictwem elastycznych przewodów gumowych. Cylindry rozpierające i aluminiowe szczęki z ferrodowymi wykładzinami umocowane są na tłoczonych z blachy tarczach, związanych ze zwrotnicami przedniej osi lubtynym mostem. Bębny hamulcowe, związane z piastami kół są też tłoczone z grubej blachy i zaopatrzone są na zewnętrznej powierzchni napawaniami pierścieniami blaszanymi przeciwdziałającymi zgrzytaniu hamulców.

Rama bardzo nowoczesna, niska, silnie wygięta z tyłu posiada szerokie podłużnice i usztywniona jest skośnymi poprzeczkami w kształcie litery X, dzięki czemu jest nadzwyczaj sztywna, zapewnia stateczność samochodu przy jeździe z dużymi szybkościami po nierównej drodze i zabezpiecza karoserję przed szkodliwemu odkształceniami.

Zawieszenie przednich resorów jest pomyślane w sposób zabezpieczający układ kierowniczy przed oddziaływaniem nierówności drogi oraz przed dążeniem kół do drgań. W tym celu ruchome strzemię zawieszenia umieszczone są z przodu, dzięki czemu sama oś i koniec drążka kierowniczego poruszają się po tym samym łuku, a tylny uchwyt

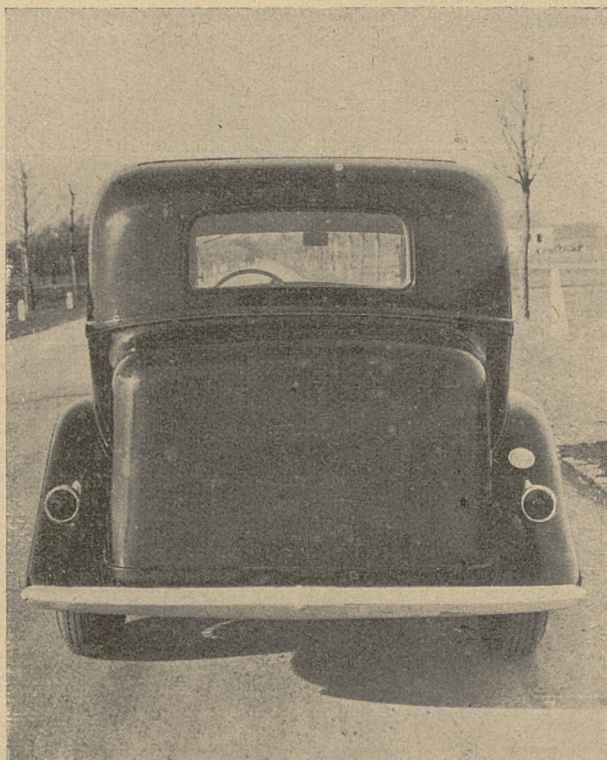
resoru po stronie kierownicy wykonany jest w formie strzemiesienia, które jednym końcem połączone jest z resorem, w środku osadzone jest na sworzniu, związanym z ramą, a drugim końcem dołączone jest do ramy za pośrednictwem tuleji siłoblokowej. To ostatnie urządzenie ma na celu stłumienie reakcji bezwładności przednich kół z chwilą najechania na przeszkodę.

Bardzo ciekawa jest konstrukcja przekładni



Mechanizm przekładni kierownicy.

kierownicy. Zastosowany tu został zamiast zwykłego, ślimak globoidalny, posiadający zwoje rozmieszczone nie na powierzchni walcowej, ale na powierzchni zakreślonej łukiem, a ślimacznicą w tym układzie zastąpiona została rolką o dwóch grzebieniach, osadzoną na łożyskach stożkowych w wale poziomym kierownicy. Grzebienie rolki zazębiają ze zwojami ślimaka globoidalnego. Dzięki powyższej konstrukcji nie mamy do czynienia w tej przekładni z tarcieniem się wzajemnym powierzchni zębów ślimaka i ślimacznicy, ale z toczeniem się, dzięki czemu kierownica jest bardzo „mięka” i jest bardzo nieznaczne zużywanie się współpracujących elementów, a więc i rzadka jest koniecz-

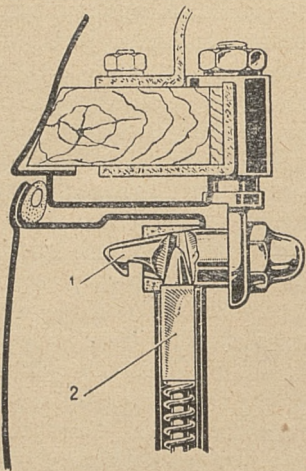


Widok nadwozia 518 L. od tyłu.



ność regulacji. Drugą bardzo ważną cechą takiej przekładni jest to, że w położeniu środkowym jest ona samohamowna i nieodwracalna i niema wcale luzów, w miarę zaś skrętu kół samohamowność jej znika, staje się odwracalna i wykazuje coraz większy luz. Ta jej właściwość czyni prowadzenie wozu bardzo łatwym i przyjemnym i usuwa zupełnie jedną poważną wadę przekładni ze zwykłym ślimakiem i ślimacznica, występującą nieraz po wyregulowaniu dłuższy czas już będącej w użyciu przekładni, i polegającą na tem, że w tym wypadku kierownica zaczyna się zacierać i zacinać przy większych skrętach, ponieważ zawsze środkowy odcinek ślimacznicy, jako częściej używany wyciera się bardziej niż skrajne, a regulację robi się przede wszystkim względem zębów środkowych.

Dodać jeszcze należy, że mechanizm przekładni kierownicy stanowi zwartą całość, a kolumna kierownicza wraz z kołem kierowniczym nasadzana jest za pomocą złącza zębatego na zakończenie wałka ślimaka. Jest to znacznym ułatwieniem montażu oraz dla wszelkich remontów i demon-  
taży.



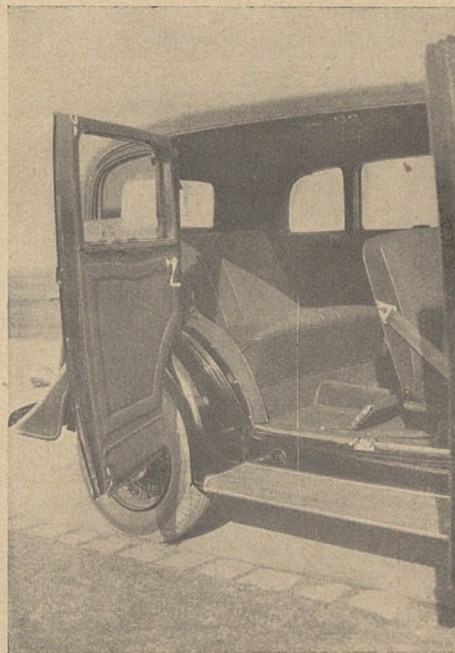
Zamknięcie drzwi.

Bardzo starannem wykonaniem i ciekawą konstrukcją odznacza się nadwozie Mazura, wykonane w zasadzie jako karetę czterodrzwiową. Prawie całkowicie stalowa, nie posiada wcale środkowej kolumnienki między drzwiami, co nie tylko niezmiernie ułatwia drstęp do wnętrza wozu, ale zarazem w sposób właściwy rozwiązuje zagadnienie takiego zawie-

szenia drzwi, które zapewniałoby usunięcie ich stukania i skrzypienia. Zamknięcie drzwi pomyslane jest w następujący sposób: na górze przy suficie i na dole przy podłodze znajdują się dwie pary stożkowatych sworzni, które wchodzi w odpowiednie otwory na krawędziach drzwi, a poza tem sworznie te posiadają w sobie otwory, w które wchodzi zatraskowe rygle drzwi, rozpierane mocnymi sprężynami. Dzięki takiemu rozwiązaniu drzwi nigdzie nie przylegają do jakichś płaszczyzn, o które mogłyby się tłuc, a zawieszane są mocno i z dostatecznym naprężeniem (sprężyny) w czterech punktach — na dwóch zawiasach i na dwóch sworznich. Uszczelnienie zamknięcia zapewniają odpowiednie paski gumy. Sworznie stożkowe są oczywiście regulowane i można je zawsze należycie ustawić nawet w razie jakiegś deformacji drzwi. Przednia szyba dość znacznie pochylona, a jej oprawa przechodzi łagodnym łukiem w dach, z tyłu zaś znajduje się kufer o linjach opływowych, z dostępem od wnętrza.

Koła zapasowe umieszczone są na bokach i zagłębiane są w przednie błotniki, przechodzące długim łagodnym łukiem w stopnie. Tylne błotniki szarmonizowane są kształtem z linją kufra. Oslona chłodnicy zakreślona jest ładnym owalem, maska zaś posiada poziome szpary wentylacyjne, podkreślone błyszczącymi liniami chromowań — przód więc sprawia bardzo estetyczne wrażenie.

Nadwozie „Mazura” wykonywane będzie w dwóch odmianach: zwykłej jako karetę 7 miejscową ze strapontenami oraz luksusowej, jako karetę 5 miejscową, z głębszemi wygodniejszymi sie-



Wnętrze nadwozia 5-cio osobowego.

dzieniami z bardziej wykwitnem wykończeniem i wyposażeniem oraz z niektórymi specjalnymi urządzeniami. Mianowicie oparcia przednich siedzeń po odcięciu pasów będą mogły być odchylone zupełnie do tyłu a po wyciągnięciu nieco do przodu poduszki tylnego siedzenia powstanie spore, wygodne miejsce do spania przynajmniej dla trzech osób. Jest to urządzenie bardzo praktyczne i wygodne dla turystyki lub podróży samochodowych zwłaszcza w naszych warunkach, gdzie nie zawsze można znaleźć dostatecznie wygodne miejsce na nocleg, a zresztą mając taki wóz, można będzie już nie szukać noclegu, a zatrzymać się tam, gdzie nas nasze zamiłowanie turystyczne zaprowadzi.

Jak widzimy wypuszczenie na nasz rynek tych ze wszech miar udanych wozów zapewnia mu zaspokojenie nowego zakresu potrzeb, a naszemu młodemu przemysłowi samochodowemu nawiązanie z nim coraz bliższego kontaktu przez rozszerzenie swych możliwości i stanowi nowy krok naprzód w opanowywaniu trudności zadania wytwórczości samochodowej, zbliżający nas coraz bardziej do możliwości produkcji wozu zupełnie już polskiej konstrukcji.



# Dział motocyklowy



Przed  
sezonem  
sportowym

W numerze I-szym ATS podałem krótką charakterystykę sportu motocyklowego w Polsce, jego rozwoju, działalności Polskiego Związku Motocyklowego, klubów w nim zrzeszonych oraz niedomań organizacyjnych i sportowych. Dzisiaj, będąc w przededniu sezonu, gdyż już na kwiecień są projektowane imprezy, warto się zastanowić i spojrzeć przez okulary zawodnika i organizatora, jak ma się przedstawiać sezon i co należy zrobić, aby i tak powolny rozwój motocyklizmu polskiego nie został zahamowany.

W pierwszym rzędzie motocykliści domagają się wydatnego obniżenia opłat rejestracyjnych, opłat na rzecz Funduszu Drogowego, oraz cen benzyny i oliwy. Te zniżki pozwolą bezwzględnie na rozszerzenie naszego ubożego parku motocyklowego, liczącego około 9000 sztuk. Zdajemy sobie dokładnie sprawę, że w ciągu roku lub dwóch nie osiągniemy zawrotnych ilości motocykli, krążących po drogach Niemiec, czy Anglii. Ale starajmy się nie doprowadzać motocyklizmu do tego, do czego został doprowadzony automobilizm. Statystyki wykazują stały, choć nieznaczny przyrost motocykli.

Jakie mamy możliwości w organizacji zawodów i jakich zawodów domagają się zawodnicy, publiczność i tradycje sportu motocyklowego? Wyścigi są na terenie Polski, z wyjątkiem Śląska i Pomorza, imprezami mało popularnymi. Organizacja kosztuje wiele pracy, ryzyko jest duże (pogoda), efekty zwykle małe i deficytowe. Na czele wyścigów stawiamy Grand Prix i Tourist Trophy. Grand Prix winno być raz wreszcie zorganizowane na terenie Warszawy, bądź w obwodzie w lasu białym, lub w Strudze. Tourist Trophy pozostawmy na pięknych serpentynach Kubalonki w Wiśle. Obydwie imprezy ma obowiązek zorganizować PZM, gdyż są one urządzone wszędzie przez związki państwowe. Dotychczas było tak, że PZM

„zlecał” organizację miejscowemu klubowi. Resultat jest odczuwalny zwykle przez długie lata. Poza spłacaniem długów, liczne protesty oraz zawieszenie „działaczy” imprezom tym dobrej sławy nie przynoszą. W innych wyścigach szosowych lub torowych (trawiastych, żużlowych, betonowych) należy za zasadę przyjąć wprowadzenie — wzorem Mistrzostw Szosowych Stolicy P. K. M. — klasy motocykli sportowych. Motocykli sportowych posiadamy stosunkowo wiele, ich właściciele chętnie wezmą udział w wyścigu. Maszyny wyścigowe są u nas dosłownie „na wymarcie”. Te kilka sztuk, których dosiadają co niedziela Breslauer, Mieloch, Bathelt czy inni wyścigowcy, to maszyny-staruszki, pamiętające zbyt wiele wyścigów i remontów.

Opinia fachowców domaga się realizacji wyścigu po ulicach Warszawy, na obwodzie: al. Ujazdowska, Łazienki, Myśliwiecka, Górnośląska, Piusa XI. Obwód łatwy do zamknięcia z uwagi na trzy pętlice tramwajowe na placach: Trzech Krzyży, Unji Lubelskiej i Zbawiciela. Kłopotu z tramwajami i autobusami niema. Dzielnica jest słabo zabudowana, zatem i zamknięcie trasy — a co zatem idzie dochód zapewniony — jest łatwe. Jeśli byłyby duże trudności, powtórzmy atrakcyjny wyścig uliczny we Lwowie, lub Tarnowie. W Gdyni był taki wyścig w roku zeszłym. Dowiedzieliśmy się o nim, po odbyciu się, z gazet.

Wielkim minusem stolicy jest brak toru trawiastego lub żużlowego. Idealny tor trawiasty przedstawia tor wyścigów konnych. Władze toru są przeciwnie wypożyczeniu go choćby dwa razy do roku. A wszyscy wiemy, że na identycznym torze w Ławicy odbywają się corocznie wyścigi o „Złoty Kask” i trawa napewno mniej ucierpi od 100 motocykli, niż jednego kopyta końskiego. Sądzimy, że władze toru warszawskiego dadzą duży dowód zrozumienia potrzeb stolicy i sportu motocyklowego, udzielając gościny motocyklistom.

W dziedzinie raidów panuje duże ożywienie. Regulaminy są układane coraz ciekawiej, odbiegając od dawnych szablonów z punktami tajnymi na czele. Wzajemnie wprowadza się próby techniczne: hamowanie, zwrotność lub zryw, oraz jazdy w terenie lub w nocy. Mało popularne są u nas raidy „w nieznane” lub z mapą. Wzorem raidu być powinien regulamin, wykazujący zalety maszyny na szosie, próbach technicznych lub w terenie, oraz zawodnika w orientacji na mapie. Mylnem jest twierdzenie, że jazda w terenie niszczy maszyny. Złe drogi więcej niszczą maszyny i nerki kierowców. W kolebce motocyklizmu Anglii nie istnieją raidy szosowe. Są wyłącznie raidy terenowe po najdzikszych górskich okolicach, lasach i t. p. Niemcy większość raidów również organizują w terenie.

O realizację 6-cio dniowego raidu dookoła Polski, nie należy się kusić. Zawodników, a nawet kluby nie stać, ani na organizację, ani na obesłanie



takiego raidu. Wystarczą w zupełności częste raidy 300—400 km, jedno lub dwudniowe. Okręg warszawsko-łódzki, zbliżony doskonałemi obecnie drogami, ma tylu zawodników raidowych, że organizacja raidów jest nakazem chwili. W raidach winno brać udział wojsko, konkurując o specjalne nagrody. Udział motocykli wojskowych w raidzie będzie miał duże znaczenie propagandowe i będzie wielką korzyścią dla obu stron. O ile zjazdy gwiazdzone są dla wojska nieinteresujące, o tyle na raidy wojsko winno zwrócić uwagę i obywać poważniejsze konkurencje. Poza tem organizować należy dla zawodników niestowarzyszonych i początkujących krótkie i łatwe raidy. Należy znaleźć drogę do motocyklisty niezrzeszonego. Z praktyki wiemy, że po każdej imprezie dla niestowarzyszonych, rośnie ilość członków w klubach.

Raid jest zawsze imprezą deficytową. Obok wyścigu jest to druga impreza o pełnych walorach sportowych.

Zjazdy gwiazdzone należy organizować z okazji wyścigów, wystaw lub uroczystości regionalnych lub turystycznych. Zjazdy plakietowe, jako dostępne dla wszystkich bez wyjątku, powinny być organizowane w formie „week-end”-ów motorowych w połączeniu z lotnictwem sportowym i automobilistami. Imprezy połączone ze strzelaniem, jazdą w maskach, według mapy i t. p. winny być organizowane przez powołane do tego liczne kluby Związku Strzeleckiego. Nakoniec gymkhany, konkursy zręczności, pogonie za lisem, jako imprezy o charakterze rozrywkowym i towarzyskim stanowić powinny dodatek do głównej imprezy.

Dużem urozmaicheniem wyścigów na torze była by gymkhana.

O ile wszystkie miesiące sezonu należy zapłacić mniej więcej równomiernie raidami, wyścigami i zjazdami, o tyle specjalną uwagę zwracam na miesiąc urlopów — lipiec. Dobre drogi i idealny wypoczynek kierują licznych motocyklistów nad morze. Tam należy organizować w soboty - niedziele imprezy łatwe i dostępne dla wszystkich. Obok dużej atrakcji dla letników, będzie to miłą i pożądaną rozrywką dla zawodników. Pomiędzy okolice podgórskie, gdzie motocykliści nie jeżdżą z uwagi na stan dróg. Śląsk, mając świetne drogi największą uwagę zwraca na wyścigi, kasowe dla klubów, a mało dostępne dla szerszych rzesz zawodników. W związku z podaniem projektu organizacji imprez nad morzem, możemy spotkać się z zarzutem, że motocykl obok hałasu — zatruwa powietrze. Kto raz zakosztował zapachu wielkich autobusów na „autostradzie” nadmorskiej, ten zapach spalonej rycyny, czy szlachetnego oleju motocyklowego będzie uważać za nieomal czyste powietrze. Poza tem nad morzem i tak jest hałas, szczególnie w wieczornej porze. A więc nie narzekajmy na i tak zapomniane i upośledzone motocykle.

Przecież, jeśli nie stać nas na samochód, to nie dowód, abyśmy chodzili mieli piechotą. Motocy-

kliści z roku na rok zyskują sobie, swoją pracą i energią, coraz większe uznanie, a spotykane dawniej zarzuty co do „poziomu” ludzi uprawiających motocyklizm, należą obecnie do przeszłości. Tak się przedstawiają żądania szarych motocyklistów.

A teraz — czego domagają się kluby motocyklowe od nowego zarządu Polskiego Związku Motocyklowego oraz władz wojskowych i państwowych? W zakres działalności PZM wchodzi wiele spraw. Niestety, tylko sekretarjat i buchalterja stoją na rzeczywiście wysokim poziomie. Reszta albo nie istniała, albo była postawiona tak, jakby na czele motocyklistów stali ludzie zupełnie nieznający potrzeb klubowych. Ostatnio PZM podał swe projekty na rok 1936. Co zawierają? Bez względu na konieczność i słuszną jest unormowanie wysokości zwrotu kosztów zawodnikom wyścigowym, wprowadzenie odznaki motocyklowej na wzór POS, nagród PZM dla klubów i zawodników. Te projekty są szczupłe i niewyczerpujące w porównaniu z nierealnymi projektami o nowych licznych rodzajach licencji sportowych, umundurowaniach czy odznakach. Na wszystko to stracono wiele czasu, który należało raczej poświęcić na dokończenie prac komisji sportowej nad znormalizowaniem regulaminów sportowych. Prace te, rozpoczęte zgorą dwa lata temu, nie postąpiły ani na krok. Projekt umundurowania i odznak jest w obecnych czasach tak groteskowy, że szkoda zajmować nim miejsca. Wprowadzenie czterech rodzajów licencji rozsegreguje nielicznych zawodników i spowoduje spadek frekwencji na imprezach. Wreszcie należy zreformować opłaty za licencję. Dzisiaj licencja poza zniżonem wpisowem i prawem startu w wyścigach, gdzie i tak niestowarzyszeni nie startują, — dosłownie nic nie daje. Każdy grosz ponad koszt druku i wydania licencji jest bezprawnym podatkiem.

Sprawa subsydiów, tak doskonale postawiona w innych związkach sportowych, w PZM leży w sferze marzeń, lub kwot niezwykle małych. Sytuacja dzisiejsza nie pozwala Klubom na utrzymywanie PZM. Każdy klub ma dość swoich wydatków. Nikt nie przeczy konieczności istnienia PZM i opłacania rocznej składki, ale pobieranie opłaty „od łepka” nawet od imprez wybitnie deficytowych, świadczy o zupełnej nieznajomości warunków w jakich kluby pracują. Subsydja na imprezy wartościowe, odbywające się od szeregu lat, o wyrobionej tradycji muszą się znaleźć. Tak samo winny znaleźć się pieniądze na utrzymanie PZM. Jeśli PZM pobiera dość duże opłaty, to niech za to coś daje. A co dzisiaj motocyklista ma za swoje składki? Raz na dwa lub trzy miesiące dostaje darmo pismo „Motocykl i Cvclecar” — redagowane w formie biuletynów PZM do zarządów Klubów. Informacje techniczne, klubowe, a wreszcie aktualności z reguły nie ukazują się w czasie. To wszystko przekreśla znaczenie pisma, a nawet gratisowe dostarczenie go członkom klubów. Jedna jedyna ulga — to zniżka przy prze-



wozie motocykli koleją. PZM zapowiada obecnie ułatwienia w korzystaniu ze zniżki. Czas najwyższy. To wszystko. Oczywiście obok licznych projektów. Zniżki kolejowe były przyjęte z wdzięcznością i nadzieją na ciąg dalszy. Tymczasem spoczęło na nader skromnych laurach.

Nowy Zarząd PZM jest wybrany. Nie wątpimy, że do pracy weźmie się odrazu i z energją. Co należy zrobić — wiemy wszyscy, ale kolejność tych prac jest niemniej ważna. Na pierwszy ogień PZM niech wyrobi subsydja dla siebie i dla klubów. — Subsydja choćby w części tak duże, jak dostają inne sporty. Specjalny członek zarządu winien zająć się wyrobieniem zniżek na benzynę, garaże, hotele i t. p. Należy usunąć ze sportu motocyklowego wszelki biurokracizm, który jest hamulcem rozwoju sportu. Specjalną opieką otoczyć trzeba imprezy dla niestowarzyszonych oraz imprezy o pełnych walorach sportowych. Powołać Komisję Sportową w skład której wejdą członkowie klubów stołecznych, którzy będą mieli głos w sprawach kapitana sportowego PZM.

Wyrobić należyte zrozumienie wartości motocyklizmu dla państwa w sferach wojskowych i rządowych. Ułatwić turystykę motocyklową. Postawić na odpowiednim poziomie sprawy prasowe przez zwołanie konferencji prasowej i wyznacze-

nie sprawozdawców motocyklowych do pism codziennych.

Widzimy do czego została doprowadzona motoryzacja kraju i sport samochodowy. Sprowadzone do zera, wskutek braku energii i chęci do pracy, a powstawania nieziszczalnych projektów.

Motocyklizm przetrzymał demotoryzację i kryzys skutecznie. Należy mu się za to opieka skuteczna i troskliwa. Przez objęcie protektoratu i ufundowanie nagrody nie ruszymy sprawy, ani na krok naprzód. Kluby domagają się środków i pomocy przy organizacji imprez.

Czas najwyższy, aby Polski Związek Motocyklowy zerwał z dotychczasową metodą pracy, a raczej niedziałalności i wczuł się więcej w intencję klubów. Zbliżenie klubów do PZM jest konieczne. Klubom należy jaknajbardziej pomagać. PZM winien przestać ograniczać się do projektów, sekretariatu i wyciągów kasowych, a wysłuchać i spełniać żądania ludzi dobrze życzących motocyklizmowi polskiemu. Wierzmy, że nowy Zarząd PZM nie zawiedzie pokładanych w nim nadziei, o czym przekonamy się już w pierwszych miesiącach sezonu. Sezon zapowiada się bogato — oby tylko PZM dopisał, a sport motocyklowy stanie na poziomie choćby z roku 1932 czy 1933, czego należy sobie gorąco życzyć.

*St. Prądyński.*

## Kronika motocyklowa

W dniach 3—6 lutego odbyła się w Niemczech jazda zimowa, której trasa prowadziła przez Bad Harzburg, Bayreuth, Heidelberg i Titisee. Startowało 341 motocykli solo, z wózkami, samochodów ciężarowych i osobowych. Oddzielnie startowały ekipy policyjne, SS i SA. — Raid był ciężki ze względu na ślizgawicę, śniegu mało. Złote medale otrzymały zespoły motocykli NSU i BMW. W klasach zwyciężyli: Kniess na Sachs 98 ccm, Gunther na Puch 250 ccm, Falier na Triumph 350 ccm, w wózkach Hecker na Zündapp.



„Hill-Climbing” — jazda pod stromą górę. — Najpopularniejsza forma motocyklizmu anglosaskiego.

W Anglii wszelkie raidy i wyścigi samochodowe lub motocyklowe na drogach publicznych są zakazane. Z tego powodu największe wyścigi świata T. T. odbywają się na wyspie Man, a samochodowe w parku Donington, lub na torze Brooklands. Raidy są skazane na bezdroża. Mimo zimy w każdą niedzielę odbywają się t. zw. „Trial”, gromadzące po 100 do 200 zawodników. W trialach wyeli-

minowana jest siłą rzeczy jazda po szosie. Głównym magnesem ściągających widzów jest „hill climbing”, czyli jazda po drodze gruntowej o dużym pochyleniu.

Zarówno wystawa w Londynie, jak i w Berlinie zademonstrowała specjalny typ motocykla na raidy terenowe. Motocykle takie są wyposażone w przednie koło o gumie 21×3,25, tylne: 20×4,00, obydwie gumy z guzami na protektorze. Silnik jest wysoko zawieszony i okuty specjalną blachą. Instalacja elektryczna może być odjęta w krótkim czasie. Rury wydechowe „górne”.

W zimowym raidzie niemieckim „Titisee-Winterfahrt” startował motocykl BMW o konstrukcji gąsienicowej. Na normalny motocykl nałożono instalację z gąsienicą, która miała za zadanie łatwą jazdę w zaspach. Tymczasem było bardzo ślisko, ale bez śniegu. Motocykl-gąsienica nie był więc wypróbowany.

Udział w Tourist Trophy zapowiedziały niemieckie zespoły B.M.W. i N.S.U. Jak zwykle, wyścigi o Tourist Trophy odbędą się w dniach 15, 17, 19 czerwca na wyspie Man. Trasa jest w dalszym ciągu udoskonalana i spodziewane jest osiągnięcie średniej przeciętnej około 85 mil/godz. W pierwszym dniu startuje „Light weight” t. j. 250 cc, następnie „Junior” — 350 cc, wreszcie „Senior” — 500 cc. Wśród zgłoszonych zawodników H. E. Newman startuje na Velocette 350 cc. Zamknięcie zapisów 9 maja.

Sześciodniowy raid terenowy „Six-Days” (17—22 września) będzie wielką bitwą między zespołami Anglii i Niemiec. Anglia na konkursie FICM złożyła szereg wniosków mających na celu ułatwienie „Six-Days”. Między innymi proponowano skrócenie dziennych etapów do 300—400 km, powiększenie zespołów „narodowych” do —5 zawodników oraz skierowanie większej części trasy — szosą. Niemcy wyraźnie dają do zrozumienia, że angielskie maszyny są nieodpowiednie na niesłychanie ciężkie próby terenowe w Bawarii, co zmusza Anglików do wniosków o zmianę regulaminu.



## Nowy motocykl krajowy.

W kwietniu wypuszczony zostanie nowy model polskiego motocykla „Sokół” o litrażu 545 ccm, silnik dolnozaworowy. Przeznaczenie motocykla — do jazdy z wózkiem lub przyczepką towarową. Dla licznych rzesz motocyklistów polskich, spragnionych lekkiego i ekonomicznego motocykla o litrażu najwyżej 350 ccm, „Sokół” nie rozwiązuje zagadnienia popularnego motocykla polskiego. Duża serja tych motocykli pozwala przypuszczać, że będzie to szczęśliwy wstęp do stworzenia stałej produkcji motocykli krajowych. W interesie wytwórni i konstruktorów leży, aby maszyny były zademonstrowane na zapowiadanych w

sezonie raidach terenowych lub zjazdach gwiazdzistych Zespół złożony z trzech maszyn (patrz sukcesy sportowe CWS—M111 z lat 1932-33-34) winien być zgłaszany na poważniejsze imprezy. Widzowie raidów zawsze zapytują się zawodników, czemu nie jeżdżą na polskich maszynach. Jest więc doskonała okazja zareklamowania zalet maszyn i pochwalenia się własną produkcją. Maszyny winne być obsadzone zawodnikami fabrycznymi, ale należącymi do klubów, lub zawodnikami, poleconymi przez Zarządy Klubów. Zwycięstwo zawodnika klubowego jest cenniejsze, od zwycięstwa zawodnika fabrycznego — traktującego jazdę zawodowo. Motocykl „Sokół” będzie miał w swej klasie do 600 ccm z wózkiem) dużo konkurentów, głównie raidowców i zjazdowców klubów motocyklowych Łodzi.

## Z życia klubów...



### Walne Zebranie P. Z. M.

W dniu 1 marca odbyło się zebranie delegatów klubów motocyklowych. Po zażeniu obrad przez prezesa PZM gen. dr. S. Roupperta na przewodniczącego wybrano p. Rode. W krótkich słowach gen. Rouppert przedstawił dotychczasową historję PZM od chwili powstania w roku 1925. Pierwsze dziesięciolecie można nazwać okresem „lat chudych”. Doskonale rozwijający się motocyklizm w latach 1923-33 został następnie ogólną demotoryzacją i kryzysem zahamowany. Z okazji pięciolecia prezesury gen. Roupperta wręczono mu szereg pamiątkowych plaket i odznak klubowych. Następnie uczczono przez powstanie pamięć zmarłych motocyklistów polskich. Przystąpiono następnie do odczytywania sprawozdań ustępującego Zarządu. Sprawozdanie ogólne omawia sprawy wewnętrzne PZM-u liczącego 55 klubów zrzeszających 1528 zawodników. Licencji sportowych wydano 270, a zatem mniej niż w roku 1934. Za nieprzejawianie działalności skreślono z listy członków PZM dziesięć Klubów. W sprawozdaniu sportowym, bardzo krótkim, kpt. Kulesza długoletni kapitan sportowy Związku, podkreślił znaczenie wyścigów Tourist Trophy w Wiśle. Starania PZM o zniesienie ceł na maszyny specjalne wyścigowe nie odniosły żadnego skutku. Dalsze starania o zniżki cen benzyny oraz opłat podatkowych również nie zostały pomyślnie zakończone. Wiceprezes PZM p. plk. Spalek zwrócił uwagę na mający się ukazać w kwietniu polski motocykl, którego charakterystykę podał konstruktor „Sokoła” inż. Rudawski. W dyskusji delegaci klubów zaznaczyli, że cena 2500 zł za ten motocykl jest zbyt wysoka. — W związku ze zjazdem gwiazdzistym na Olimpiadę do Berlina w sierpniu 1936 zorganizowane mają być zawody eliminacyjne dla zawodników zespołu narodowego. Jest przewidziany udział motocykli polskich CWS. — Ponadto w r. ub. PZM zorganizował dwa kursy dla osób urzędowych zawodów motocyklowych. Z uwagi na to, że większość klubów swych kalendarzy sportowych nie nadesłała, kalendarz ogólnopolski nie został ustalony. Kilka klubów zastrzegło terminy na raidy i zjazdy. Z wyścigów postanowiono zorganizować Tourist Trophy, Grand Prix wydaje się być zaniechane na dłuższy czas. W sukcesach międzynarodowych podkreślono pierwsze miejsce zespołu polskiego na zjeździe gwiazdzistym do Brukseli i dobry wynik p. Dochy (Legja) na Six-Days. Kluby nadesłały liczne wnioski, mające charakter zaleceń dla przyszłego Zarządu PZM. Należy stwierdzić, że wnioski te stale się powtarzają i widocznego skutku

nie odnoszą. Delegat PUWF p. inż. Przeworski podkreślił konieczność zorganizowania raidu dookoła Polski.

Przyjęto następnie proponowany preliminarz budżetowy na rok 1936 wynoszący po stronie wydatków i dochodów 6.650 zł. Poważną kwotę stanowią koszty administracyjne 3.800 zł oraz składki do Związków 1.000 zł. Składka do FICM wynosi 520 zł. Polska jest na trzecim miejscu za Anglią i Niemcami. Większość związków europejskich wniosła podania o przesunięcie ich do niższej kategorii a co zatem idzie zmniejszenia składki. Wydaje się nam, że względy prestiżowe nie powinny tu mieć miejsca i PZM. winien również żądać przesunięcia na dalsze miejsca w klasyfikacji motocyklowej Europy. Przecież i tak wszyscy wiedzą jakie miejsce zajmuje Polska w motoryzacji Europy, więc płacenie wygórowanej składki jest zbytecznym dowodem chęci zachowania prestiżu.

Na wydawanie czasopisma przeznaczono 400, na nagrody 550. Ustępujący Zarząd nie przedstawił planu prac na rok 1936, kierując się zasadą, że lepiej jest zrobić to co się da, niż zakreślać zbyt szerokie plany. Jednym słowem przyjęto do wiadomości i w formie zleceń dla przyszłego Zarządu szereg postulatów, które omówiono w artykule w nin. numerze p. t. „Przed sezonem motocyklowym”. Przeprowadzone wybory dały wyniki następujące:

Prezes: gen. Burhardt-Bukacki, wprezisi: plk. Smolarski, plk. Spalek, członkowie Zarządu: kpt. Kulesza, mjr. Szczudłowski, mgr. Jurkowski, dyr. Rakowicz, kpt. Krupiński, Józef Docha, S. Gołębiowski, H. Umgelter.

Obecność przedstawicieli wojska oraz PZInż w osobie p. Rakowicza, i klubów stołecznych w osobach znanych motocyklistów i organizatorów wielu imprez pp. Dochy (Legja) i Jurkowskiego (PKM) jest bardzo pocieszającym objawem i pozwala przypuszczać, że nowy Zarząd nie zawiedzie pokładanych w nim nadziei. (P)

**Polecamy**

**SZYLDY**

WYROBY METALOWE

**H. RAUSCH TORUŃ**

ZAL. 1902 TEL. 1554

**REPREZENT**

**S. NAWROCKI**

**WARSZAWA UL. PIEKNA 11**

**TEL. 9-05-69**

**TEL. 2-05-21**

**FABR. SZYLDÓW i WYROB. METALOWYCH**



Sekcja Motocyklowa „Legji” zapisana tak chlubnie w dziejach motocyklizmu polskiego nie może definitywnie ustalić kalendarza sportowego, z uwagi na sprawę toru betonowego, który jest obecnie zamknięty. Tor powyższy dałoby się nieznacznym stosunkowo kosztem przerobić i w pełni wyzyskać. Dość duże tereny stadionu W. P. pozwoliłyby na budowę toru żużlowego. Do tego celu doskonale nadawałaby się bieżnia na stadionie głównym. Kiedy Warszawa otrzyma nareszcie tor żużlowy? Sekcja Motocyklowa „Legji” mając najwięcej możliwości powinna dołożyć wszelkich starań, aby pierwszy dirt-track w Warszawie odbył się w dniu dorocznego Święta Motocyklowego.

W roku bieżącym przypada dziesięciolecie sekcji motocyklowej łódzkiego „Union-Touring”. — Projektowany jest wielki zjazd gwiazdzisty oraz tradycyjny raid około Łodzi.

W uzupełnieniu kalendarza sportowego Polskiego Klubu Motocyklowego odbędzie się w dniu 23 sierpnia zjazd motocyklowy na zawody Gordon-Bennetta w Warszawie.

Dość ruchliwa swego czasu sekcja motocyklowa KKS „Skoda” uległa obecnie rozwiązaniu. Stojący na czele sekcji inż. Jazłowiecki ma za sobą szereg zasług w postaci organizacji kilku wartościowych imprez oraz jednego z bardziej udanych raidów terenowych. Rozwiązanie licznej sekcji motocyklowej przy klubie fabrycznym świadczy, jak mało zainteresowania poświęca się sportowi motocyklowemu, na korzyść bardziej dochodowych sekcji piłkarskich lub bokserskich. Większość byłych członków sekcji motocyklowej „Skody” przechodzi obecnie do innych klubów stołecznych.

Na dzień 24 maja przypada 50-lecie Warszawskiego Tow. Cyklistów, którego sekcja motocyklowa organizuje jubileuszowy zjazd motocyklowy oraz zawody torowe.

Licznie powstałe kluby Związku Strzeleckiego, jako główną imprezę organizują „Bieg motocyklowy Kielce—Kraków” (Szlakiem Kadrówki). Kluby Z. S. specjalizować się mają w organizacji imprez o charakterze przysposobienia wojskowego.

FABRYKA  
GARBARSKA

**Bracia M. i S. MARGOLIS**  
**Warszawa, Okopowa Nr. 78, tel. 11-16-44.**

poleca: skóry do karoserji samochodowych we wszystkich kolorach. 51

## Z lotniska.

Nasz udział w pierwszym tegorocznym międzynarodowym zlocie do Monachium, zorganizowanym z okazji Olimpiady zimowej w Garmisch-Partenkirchen, przyniósł polskim załogom II i IV miejsce.

## Wystawa Południowo-Wschodnia we Wrocławiu.

Wrocław, posiadający 625,000 mieszkańców, zawdzięcza, swój rozwój głównie handlowi, który od wieków kwitnie w jego murach. Już najdawniejsze drogi handlowe z południa na północ i z zachodu na wschód przechodziły przez to miasto. Zrozumiałem więc jest, że Wrocław, wierny swoim tradycjom, również i w obecnych czasach powinien być do kultuwowania i rozwijania wymiany wytworów przemysłu niemieckiego na surowce i plody rolne państw południowo-wschodniej Europy.

Zadanie to spełnia urządzana we Wrocławiu co roku w maju Wystawa Południowo-Wschodnia, która w tym roku odbędzie się w czasie od 7 do 12 maja.

W latach poprzednich Polska i Bułgaria były oficjalnie reprezentowane na wystawie, Rumunia i Jugosławia pół-oficjalnie.

Możliwość wymiany handlowej z Niemcami, które się dzięki wzięciu udziału w wystawie otworzyły przed uczestnikami, przeszły wszelkie oczekiwania. Już w zeszłym roku, przez zawarcie między Poznaniem a Wrocławiem specjalnej transakcji kompensacyjnej, uczyniony został pierwszy krok w kierunku ułatwienia wymiany handlowej w ramach targów między poszczególnymi krajami. Obecnie prowadzone są rokowania z Polską i z wszystkimi krajami południowo-wschodniej Europy z Turcją włącznie, w celu stworzenia warunków któreby umożliwiały pracę obliczoną nie tylko na dłuższą metę, ale również dawały uczestnikom wystawy możliwość zawierania transakcji od razu w czasie jej trwania.

Wskazaniem więc jest, by kupcy nasi uważnie śledzili za dalszemi wiadomościami, które podamy w najbliższych numerach, już zawczasu, wobec znaczenia tej wystawy dla wymiany handlowej z zagranicą, przygotowywali się do wzięcia w niej udziału.

## Nowe metody wulkanizacji opon.

Znane sposoby wulkanizacji gumy; gorący — na prasach, w formach, kotłach, autoklanach, zimny w chlorku siarki oraz gazowy, nie wypełniały całkowicie zakresu możliwości stosowania gumy w całym szeregu artykułów. Przy gorącej wulkanizacji, przedmioty gumowe w skład których wchodziła też i skóra, ulegały uszkodzeniom pod działaniem pary lub wysokiej temperatury. Przedmiotów o dużej kubaturze nie można było umieszczać w kotłach standardowych wymiarów. Przy wulkanizacji chlorkiem siarki zachodziła często reakcja chemiczna z częściami przedmiotów obkładanych gumą, — nagryzanie gumą włókienka w tkaninach. Przy wulkanizacji gazowej — trudności — ustalenia momentu całkowitej wulkanizacji, w którym powinny zacząć działać substancje odkażające. Te wszystkie trudności dotychczasowych sposobów wulkanizacji były bodźcem do poszukiwań odmiennego systemu, wyłączającego te trudności, pozwalającego nawet na rozszerzenie zakresu używalności gumy.

Natomiast wytwarzana obecnie mieszanka gumowa oparta na działaniu specjalnych przyspieszaczy, pozwala na usunięcie wszelkich urządzeń ogrzewalnych, gdyż niska krytyczna tych przyspieszaczy, reakcję wulkanizacji przeprowadza nawet w temperaturze normalnej. Powyższe daje możliwość zastosowania gumy do rozmaitych celów, gdyż mogą w niej być stosowane uodpornienia przeciwko działaniu chemicznemu (kwasy, tłuszcze) i mechanicznemu (ścieranie, rwanie).

W przemyśle samochodowym zastosowanie tej gumy jest rewelacją ze względu na możliwość skutecznego reperacji opon bez żadnych urządzeń technicznych i ogrzewania, w reperacji dętek przez nakładanie łat i możliwość natychmiastowego używania, unikając następnej zasadniczej reperacji.

**„WULKANIZ“**

naprawa opon i dętek  
masą samowulkanizującą

WARSZAWA. Telef. 11-40-07. PRZEBIEG 2.



# OSZCZĘDNOŚĆ I WYGODA

Proste w budowie i pewne w działaniu prostowniki samochodowe Philipsa spotkały się z wielkiem uznaniem ze strony automobilistów. Duże rozpowszechnienie typu 1460 umożliwiło nam seryjną produkcję, dzięki czemu cena tego aparatu wynosi tylko zł. 150.—

typ 1460

## PROSTOWNIKI DO ŁADOWANIA AKUMULATORÓW SAMOCHODOWYCH PHILIPS



### ZÓLTE ŚWIATŁO SAMOCHODOWE ZWIĘKSZA BEZPIECZEŃSTWO JAZDY.

Przepisy o ruchu kołowym wymagają, aby podczas nocnej jazdy każdy pojazd mechaniczny był zaopatrzony w reflektory oświetlające drogę przed sobą. Przy mijaniu się wozów kierowcy powinni obniżyć snop światła, aby nie razić wzroku osób jadących z przeciwnej strony.

Kto jeździł już w nocy samochodem, ten zdaje sobie sprawę z niebezpieczeństwa, na jakie narażony jest woźnica lub kierowca samochodu, oślepiiony strumieniem światła rzuconego nawet z dużej odległości na kilka sekund dosłownie paraliżuje nerw wzrokowy i pozbawia orientacji człowieka, który się znajduje w promieniu jego zasięgu.

Można bez przesady powiedzieć, że większość wypadków samochodowych przypisać należy chwilowemu oślepieniu woźnicy lub kierowcy, który pod wpływem silnego światła stracił orientację i nie zauważył w porę przeszkody. Przyczyną oślepienia są promienie fioletowe i niebieskie, wchodzące w skład światła białego, na które to promienie nerw wzrokowy jest specjalnie czuły.

Jedynym racjonalnym rozwiązaniem problemu oślepienia jest używanie światła filtrowego, pozbawionego szkodliwych dla wzroku promieni niebieskich i fioletowych. Rolę filtra w tym wypadku spełnia żółte szkło bańki za-

rówki samochodowej, które ze względu na swe właściwości selektywne nosi nazwę „Selectiva”. Żarówki samochodowe z żółtego szkła „Selectiva” wyrabia znana firma PHILIPS.

### KOMUNIKAT GŁ. ZWIĄZKU CHEMIKÓW POLSKICH.

W celu zestawienia pełnego spisu chemików zamieszkających na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, Zarząd Główny Związku Chemików Polskich w porozumieniu i przy pomocy innych stowarzyszeń chemicznych, zwraca się do wszystkich chemików z uprzejmą prośbą o nadsyłanie danych ewidencyjnych zawierających: 1) Imię i Nazwisko, 2) Tytuł naukowy, 3) Zajmowane stanowisko, 4) Szczegółowy adres, 5) Rok urodzenia, 6) Wyższy Zakład Naukowy (Wydział i rok jego ukończenia), 7) Przynależność do organizacji zawodowych i społecznych, 8) Specjalność naukowa lub dziedzina chemii odpow. zainteresowaniu.

Dane powyższe nadsyłać należy pod adresem Związku Chemików Polskich, Warszawa, Krakowskie Przedmieście Nr. 66.

Na żądanie Związek przesyła specjalne formularze spisowe.

Ponieważ Związek pragnąłby wydać spis drukiem, apelujemy do wszystkich chemików o możliwie szybkie nadsyłanie zgłoszeń.

## Ze sportu samochodowego.

### Wyścig na ulicach Pau o Grand Prix.

Wyścig na dystansie 276 km. 900 m. (100 okrążeń) w Pau dał wyniki następujące:

1. Ph. Etancelin na Maserati — 3 g. 22 m. 26<sup>3</sup>/<sub>5</sub> sek. Średnia — 82,085 km./g.
2. E. C. Martin na Alfa Romeo — 3 g. 22 m. 40 s.
3. M. Lehoux na Bugatti — 3 g. 23 m. 58 s.
4. José de Villapadierna na Alfa Romeo — o trzy okrążenia w tyle.

Startowało 10-ciu zawodników, m. in. Wimille, który był ogólnym faworytem, ale wycofał się, wskutek defektu, tak samo, jak pani Hellé Nice na Alfa Romeo, Brunet na Maserati i Raph na Alfa Romeo. Prowadził przez pierwsze 30 okrążeń Wimille. Potem prowadzenie uzyskał Sommer na Alfa Romeo, w 66-em okrążeniu dystansuje go Etancelin, wreszcie po wycofaniu się Sommera na drugie miejsce wchodzi Anglik Martin.

Najlepsze czasy na treningach przedwyścigowych miał Wimille na swej 3½-litrowej wyścigówce Bugatti — 1 m. 58 s., szybkość przeciętna 84,496 km.

### Grand Prix Szwecji.

Na lodzie jeziora Ramen, wobec 70,000 widzów, odbyły się zawody samochodowe o zimowe Grand Prix Szwecji.

W kategorii wyścigowej zwyciężył, prowadząc od początku do końca wyścigu, Norweg Bjornstad na wozie Alfa Romeo, przebywając 373 km (8 okrążeń toru) w 3 g. 46 m. Szybkość średnia — 99,180 km. Na drugim miejscu Carl Erb na wozie Mercedes (3 g. 52 m.), dalej Axel Johnsson na Bugatti i Sundstedt na Bugatti.

W kategorii wozów seryjnych, po wyścigu na dystansie 280 km., klasyfikacja była następująca: 1) Anders Olsson na wozie Graham (3 g. 11 m.); 2) Johnsson na wozie Ford (3 g. 13 m.); 3) Ohlsson; 4) Skippsted; 5) Westerberg (wszyscy trzej na wozach Plymouth); 6) Frank-Klinreik na Ford.



## Na drogach świata...

### ZMOTORYZOWANA POLICJA DROGOWA NA OBSZARZE CAŁEJ SIECI DROGOWEJ RZESZY NIEMIECKIEJ.

Minister Spraw Wewnętrznych Rzeszy Niemieckiej i Prus projektuje zorganizowanie od pierwszego kwietnia 1936 roku zmotoryzowanej policji drogowej w obrębie całej Rzeszy Niemieckiej. Korpus policji drogowej ma się składać z 31 komend, po 45-50 policjantów w każdej komendzie, do czego należy dodać od 18 do 22 kierowców motocykli i pojazdów motorowych na każdą komendę. Narazie przewidywane jest zorganizowanie komend policji drogowej w następujących 31 miastach: Königsberg, Allenstein, Köslin, Stettin, Frankfurt nad Odrą, Potsdam, Schwerin, Kiel, Oldenburg, Hannover, Magdeburg, Weimer, Merseburg, Zwickau, Dresden, Liegnitz, Oppeln, Münster, Arnsberg, Kassel, Wiesbaden, Düsseldorf, Köln, Koblenz, Saarbrücken, Würzburg, Nürnberg, Regensburg, München, Freiburg i Stuttgart.

Zmotoryzowana policja drogowa będzie podlegała administracyjnie kompetencji władz rządowych poszczególnych prowincyj oraz zaliczona będzie do żandarmerji.

### FINANSOWANIE BUDOWY DRÓG W BULGARJI PRZEZ KAPITAŁY ANGIELSKIE.

Angielska firma budowy dróg zaproponowała rządowi bułgarskiemu podjęcia się budowy 4.000 km dróg z terminem rozpoczęcia robót w najbliższym sezonie budowlanym i ukończenia ich w roku 1940. Budowa tej sieci dróg wymagałaby kapitału 4-ch milionów funtów czyli około 1 miljarda złotych.

Wyplata należności za te roboty miałyby być dokonywana przez sprzedaż eksportowanych z Bułgarii produktów rolnych.

Specjalny Komitet powołany w celu rozpatrzenia oferty przez rząd bułgarski pod przewodnictwem Ministra Robót Publicznych M. Jotoff'a wypowiedział się jednak, że oferta angielska nie będzie mogła być przyjęta. Komisja ustaliła, że proponowana budowa nowej sieci dróg w Bułgarii jest bardzo pożądana i niewątpliwie przyczyni się do podniesienia dobrobytu w kraju. Uznano również, że warunki firmy brytyjskiej, ceny wykonania robót oraz oprocentowanie kredytu w stosunku 5<sup>3</sup>/<sub>4</sub>% rocznie są umiarkowane. Jediną przeszkodą jest wątpliwość co do zapewnienia zbytu produktów rolnych, hodowlanych i drobiu z Bułgarii na rynku angielskim. Wobec tego komisja szuka innych dróg i sposobów, zmierzających do realizacji programu budowy dróg w Bułgarii, proponowanych do wykonania przez konsorcjum brytyjskie.

### PROGRAM KASOWANIA PRZEJAZDÓW DROGOWYCH W JEDNYM POZIOMIE Z TORAMI KOLEJOWEMI W KANADZIE.

W dążeniu do zorganizowania robót budowlanych, mających na celu zmniejszenie ilości bezrobotnych, rządy różnych państw zwróciły specjalną uwagę na kasowanie przejazdów drogowych w jednym poziomie z torami kolejowymi.

W Kanadzie, gdzie wobec nieznacznej gęstości zaludnienia, budowano koleje z najmniejszym nakładem kapitału, odczuwać się dawał przy rozwoju ruchu samochodowego brak ustalonego programu eliminacji przejazdów drogowych w jednym poziomie z torami kolejowymi.

Na wiosnę 1935 r. parlament kanadyjski uchwalił ustawę o wyasygnowaniu miliona dolarów na powiększenie bezpieczeństwa na przejazdach drogowych. Stworzono również specjalny fundusz t. zw. „Railway Grade Crossing Fund”, z którego można asygnować kredyty w wysokości do 40% kosztów przebudowy przejazdów tego typu. Istniało jednak zastrzeżenie, że suma asygnowana z tego tytułu na jeden przejazd nie powinna przekraczać stu tysięcy dolarów.

W myśl nowej ustawy rząd będzie mógł pokrywać całkowity koszt przebudowy niebezpiecznych przejazdów drogowych na skrzyżowaniu w jednym poziomie z torami kolejowymi.

### PROJEKT BUDOWY SIECI DALEKOBIEŻNYCH DRÓG TRANZYTOWYCH WE FRANCJI.

Dalekobieżne drogi, z których korzystają obecnie samochody we Francji, posiadają dwie kardynalne wady:

1) Brak bezpieczeństwa wobec zbyt wąskiej nawierzchni i zbyt ostrych skrętów. Na zakrętach niema często niezbędnego wzniesienia w kierunku poprzecznym, promienie zaś łuków są zbyt małe. Ten brak bezpieczeństwa jest spowodowany przez wadliwą trasę drogi i przez jej niewłaściwe wykonanie. Do powiększenia niebezpieczeństwa na drogach we Francji przyczyniają się przejazdy w jednym poziomie z torami kolejowymi, które przy wzmożonym ruchu samochodowym winny być skasowane.

2) Przeszkody, powodujące konieczność zmniejszenia szybkości, a niejednokrotnie nawet zupełne zatrzymanie samochodów przy przejeździe przez większe miasto i osiedla. W sąsiedztwie takich miast po drogach kursują cykliści, pojazdy konne, wózki ręczne, pozatem z dróg korzystają liczni przechodnie. Szybkość tych pojazdów i przechodni na drodze jest tak niewielka, że powoduje prawie kompletne zakorkowanie szybkiego tranzytowego ruchu samochodów.

Wobec tego Ministerstwo Robót Publicznych ma zamiar wprowadzić niezbędne inwestycje dla usunięcia wyżej wspomnianych wad. Budowa autostrad we Francji, wobec braku niezbędnych kredytów i funduszy jest nieaktualna. Obliczono, że koszt budowy 1-go km autostrad będzie wynosił we Francji 1.500.000 franków, czyli około 525.000 zł; konserwacja zaś 1-go km. autostrad będzie wynosiła 50.000 franków rocznie. Wobec tego budowę autostrad należy wstrzymać do czasów lepszej konjunktury.

Gęstość sieci drogowej we Francji w stosunku do kilometra kwadratowego powierzchni jest znacznie większa, niż w innych krajach europejskich i wobec tego ilość samochodów przypadających na 1 km drogi dziennie jest znacznie mniejsza, niż w krajach sąsiednich i autostrada byłaby inwestycją źle rentującą. Z tych względów Ministerstwo Robót Publicznych we Francji zdecydowało, zamiast budowy nowej dodatkowej sieci, ulepszać istniejącą.

Wielkie drogi tranzytowe w ilości 12-tu, których projekt jest obecnie w opracowaniu, będą przebiegały po trasach dróg istniejących obecnie, będą one jednakże przebudowane. Projekt przewiduje poszerzenie szerokości jezdni do 7,8,9 lub nawet więcej metrów, skasowanie zbyt gwałtownych spadków poprzecznych i podłużny oraz przebudowanie przejazdów w jednym poziomie z torami kolejowymi na wiadukty lub tunele. Drogi tranzytowe będą wyposażone w objazdy, dla ominięcia dużych miast i osiedli w tych wypadkach, gdzie niemożliwym będzie rozszerzenie ulic miejskich, stanowiących przedłużenie trasy dróg tranzytowych.

Koszt przebudowy 1-go km dróg przy spełnieniu wszystkich wspomnianych warunków wyniesie około 300 tys. franków (105.000 złotych).

Budowa dróg tranzytowych będzie podzielona na serje. Do 1-ej serji należą drogi: Parvz—Strasburg, Paryż—Lyon i Paryż—Bordeaux. Pierwsza serja robót da zatrudnienie 6.000 pracowników na przeciąg 40-tu miesięcy. Będzie to poważnym krokiem w walce z bezrobociem.

Program tych robót zainicjowany został przez Ministra Robót Publicznych, p. Laurent-Eynac i spotkał się z bardzo przychylną opinią publiczną we Francji.



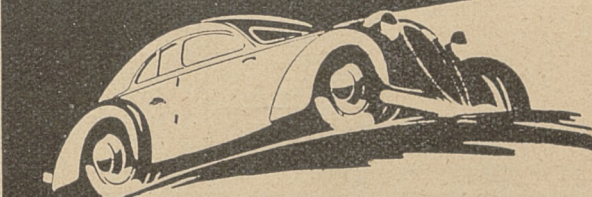
## SAMOCCHODY ELEKTRYCZNE, STOSOWANE PRZEZ ZARZĄD POCZT W NIEMCZECH.

Zarząd poczt w Niemczech stosuje dla swych przewoźników, zarówno w obrębie miast jak i w najbliższych okolicach podmiejskich prawie wyłącznie samochody elektryczne. W chwili obecnej kursuje w Niemczech 2.400 pojazdów mechanicznych tego typu.

Próby porównawcze wykazały, że pomimo mniejszej szybkości maksymalnej samochodów elektrycznych w porównaniu z samochodami z motorami spalinowymi, samochody elektryczne osiągają naogół większą szybkość przeciętną. Specjalnie korzystnie wypada stosowanie samochodów elektrycznych w wypadkach, gdy muszą one bardzo często się zatrzymywać. Koszta konserwacji samochodów elektrycznych wypadają mniejsze, niż samochodów z motorami spalinowymi. Zaznaczyć należy, że

dodatknie wyniki stosowania elektrycznych motorów dla samochodów zawdzięczać należy specjalnej konstrukcji tych nowoczesnych silników.

## SAMOCCHODY NOWOCZESNE · OSZCZĘDNE · TRWAŁE



### TATRA-AUTO

Warszawa, Czerniakowska 207

Włodarczyk

71

### WYPOSAŻENIE

# BOSCH

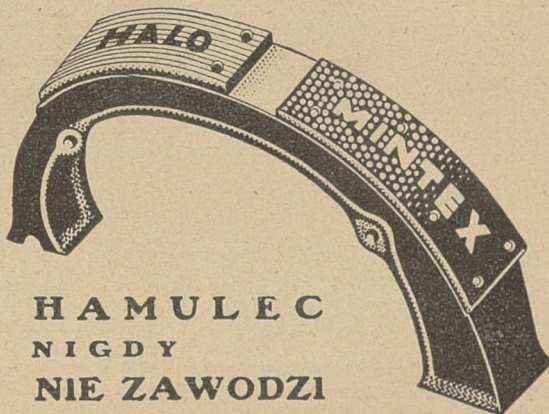
TO PEWNOŚĆ JAZDY SAMOCCHODEM

Jeneralne  
Przedstawicielstwo  
**Be Te Ha**  
WARSZAWA  
Marszałkowska 17  
tel. 554-60.



22

### Z NAKŁADKĄ LUB TAŚMĄ



HAMULEC  
NIGDY  
NIE ZAWODZI

12X2

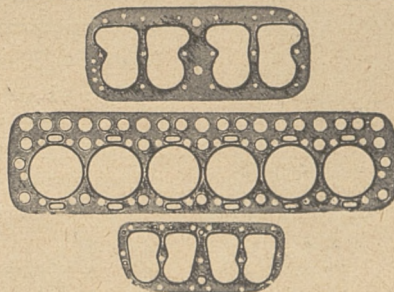
## WYTWÓRNIĄ USZCZELNIEŃ MIEDZIANO-AZBESTOWYCH

### WŁADYSŁAWA MROCZKOWSKIEGO

WARSZAWA, UL. OKOPOWA 61/8. TELEFON Nr. 11-81-20.

- 1) Wszelkie uszczelki i pierścienie miedziano-azbestowe do motorów samochodowych, lotniczych, oraz „Diesla”, „Perkun”, „Ursus”, „Saurer” i innych motorów wybuchowych.
- 2) Do maszyn parowych, pomp i sprężarek (kompresorów).
- 3) Do przewodów parowych wysokoprężnych i wodnych.
- 4) Pierścienie do kotłów wodno-rurkowych wszelkich systemów i do innych celów o różnych wymiarach i fasonach.
- 5) Owale do włączów kotłowych.
- 6) Uszczelki i pierścienie fibrowe, ołowiane, tekturowe, filcowe i vellumoidowe.

DOSTAWCA WOJSKOWY



9X2



ELEKTROTECHNIKA AUTOMOBILOWA  
MOTOCYKLOWA I LOTNICZA

**„MAGNET“** Z. POPŁAWSKI  
ul. Hoża Nr. 33

DYREKCJA tel. 9-49-31.

SKŁADY I STACJA OBSŁUGI tel. 9-19-31.

FABRYKA, PROMENADA 1, telefon 8-11-22.

1942

## Czyściwo do maszyn

Odpadki bawełniane, białe i kolorowe, do czyszczenia maszyn, kotłów, wagonów, lokomotyw, samochodów i t. p. dostarcza:

**Warszawska Mechaniczna Fabryka  
Czyściwa do Maszyn A. ZYWICA**

WARSZAWA

Fabryka i skład Kazimierzowska 63  
Biuro ul. Puławska 19, telefon 876-83

KONTO P. K. O. Nr. 20.584

80

ODLEWNIA METALI PÓLSZLACHETNYCH, BRONZU, FOSFORBRONZU MOSIĄDZU, ALUMINIUM, ORAZ BIAŁYCH METALI

**W. SAWICKI**

WARSZAWA  
LESZNO 107, DOM WŁASNY



TELEFON (NR. 610-76  
KONTO P. K. O. 24638

55

**KOMPOSTERY — PERFORUJĄCE**

WYRABIAJA  
WARSZTATY MECHANICZNE

19\*12\*1935

AUGUST DELOFF

Warszawa  
Mazowiecka 11

52



Garnitury  
Palta  
Płaszczki impregnowane  
Kurtki skórzane  
Kombinezony  
Wiatrówki  
Podpinki

Zamówienia przyjmowane są  
z materiałów angielskich  
i krajowych

**W. Szczeciński**

Kr. Przedmieście 51 t. 668-29

84

Wytwórnia aparatów dla zapłonu, rozruchu i oświetlenia.

**NAJWIĘKSZE WARSZTATY REPERACYJNE,**  
przedstawicielstwa i stacje obsługi:

DELCO-REMY, NORTH-EAST, AC. LOVELOY,  
TRICO, MILLARD, AUTO-LITE, BENDIX,  
S.E.V, LUCAS, STRIBEL, WREDE & STREHLAU,  
VDO, C.I.M.A., „TUDOR“ Z.A.T., I.E.S.

**ZAKŁADY MECHANICZNE**

**„STEFANÓW“**

**I. TRUSZKOWSKI, M. MAZUR i S-ka**

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością  
Warszawa, ul. Wiosenna 10, tel: 10-18-74

**WYTWÓRNIA CZĘŚCI LOTNICZYCH  
I SAMOCHODOWYCH  
GENERALNE REMONTY SAMOCHODÓW  
I SILNIKÓW**

78

**KOLOIDALNO-GRAFITOWE  
ŚRODKI SMAROWE**

**HUDUROLIT** — do silników lotniczych, samochodowych, motocyklowych i innych mechanizmów precyzyjnych.

**HADUROLAN** — do silników dieselskich, turbin, elektromotorów i t. p.

**HYDUROGRE** — do trybów, kół zębatach, czopów, przekładni łożysk i łańcuchów.

**HADURQAQUA** — do pokrywania nowych lub świeżo doszlifowanych powierzchni ciernych wszelkich maszyn.

**HADURO** Sp. z o. o.

przedstawicielstwa WARSZAWA, TRĘBACKA 10, tel. 6-15-18  
Poznań, ul. Marsz. Piłsudskiego 16 m. 5 tel 65.86.

Przy stosowaniu smarów koloidalno-grafitowych problem idealnego smarowania zostaje rozwiązany.

76

**ŁÓDZKIE ZAKŁADY WULKANIZACYJNE**

**„REGUM“** Sp. z o. o.

Biuro i Zakłady: Łódź, ul. Ogrodowa 9. Tel. 191-61

REPARACJE OPON I DETEK WSZELKICH ROZMIARÓW  
ORAZ OLBRZYMÓW.

NAKŁADANIE PROTEKTORÓW POD GWARANCJĄ.  
KUPNO ZUŻYTYCH OPON.

14

**DĄBROWSKI PRZEMYSŁ DRUCIANY**

**BRACIA KLEIN,** Dąbrowa Górnicza  
tel. 91 i 2-91

Poleca: Łańcuchy elektryczne spawane i patent „Victor”.  
Drut wszelkiego rodzaju i gwoździe. Materiały śrubowe i nity.  
Siatki do ogrodzeń. Sprężyny do mebli.

94

**Fabryka Wyrobów Skórzanych  
KROMOŁOWSKI i SYNOWIE**

KATOWICE, Kościuszki 50.

**SIODŁA I TORBY  
MOTOCYKLOWE i ROWEROWE**

95



# Wesoły kącik

## Dziady samochodowe

(Feljeton wesoły o smutnej rzeczywistości).

Przyszły historyk dziejów gospodarczych Polski w okresie, w którym my mamy powszechnie kwestjonowaną przyjemność żyć, będzie miał do rozwiązania nielada łamigłówkę z motoryzacją.

W tej dziedzinie przy obiektywnym poglądzie na sprawę istnieje zadziwiająca zgodność poglądów zarówno „czynników miarodajnych” jak i całego społeczeństwa. Prasa woła wielkim głosem „dajcie Polsce dobry i tani samochód” — a Rząd twierdzi zupełnie to samo. Ale samochodu jakoś nikt nie daje. Przeciwnie, niewielka i przedtem ilość samochodów w Polsce szybko zanika i czas już byłoby teraz zatroszczyć się, żeby przynajmniej Muzeum Narodowe pozyskało jeden egzemplarz do swoich zbiorów. A przyszły historyk nazwie słusznie obecny okres „drugą epoką końską”. Dawniejsi Polacy mieli szlachetne przywiązanie do konia wierzchowego — współcześni zyskają sobie przydomek miłośników konia dożarskiego.

Kto wie, czy nie leży tutaj właśnie wielka przyszłość naszego przemysłu turystycznego. Tak jak obecnie Europejczycy jeżdżą do krajów pierwotnych podziwiać orkę drewnianymi sochami, w niedalekiej przyszłości stada bogatych amerykańek będą przyjeżdżały podziwiać kraj, w którym dokonano tak fenomenalnego nawrotu do pięknych tradycji średniowiecza. Rozbudują się hotele, złe drogi będą konserwowane (oczywiście w złym stanie) i tłumy turystów będą napawać się powietrzem nieskażonym żadnymi spalinami.

Prasa polska nie będzie miała zasługi w stworzeniu tej dylli. Co sił i tchu starczyło wołała o konieczności zmotoryzowania kraju i budowy dobrych dróg. Jedyną jej może winą, że nie zawsze dość fachowo umiała podejść do tego zagadnienia. Dziennikarz zawsze z urzędu na wszystkim się zna i bardzo rzadko ma odwagę cywilną przyznać się do nieznajomości rzeczy.

Nie dalej jak w ubiegłym roku grono dziennikarzy zwiedzało fabrykę samochodów. Oprowordzani przez inżynierów udzielających szczegółowych wyjaśnień przemierzaliśmy wielkie hale, w których na setkach obrabiarek produkowano części silników. Gdy zbliżaliśmy się już do końca, jeden z dziennikarzy, człowiek zresztą zupełnie poważny, zwrócił się do inżyniera z nieco drastycznym zapytaniem:

— Panie inżynierze, niech pan zechce mi powiedzieć, czy silniki do waszych samochodów są w całości sprowadzane z zagranicy, czy też są montowane w kraju...

Było to po dokładnem obejrzeniu będącej w pełnym ruchu fabryki silników.

Niemniej kapitalna gaffa, ale już innego rodzaju, przytrafiła się pewnemu starszemu utalentowanemu i wielce zasłużonemu koledze przy okazji rajdu samochodowego. Chciał on wyprzedzić innych sprawozdawców



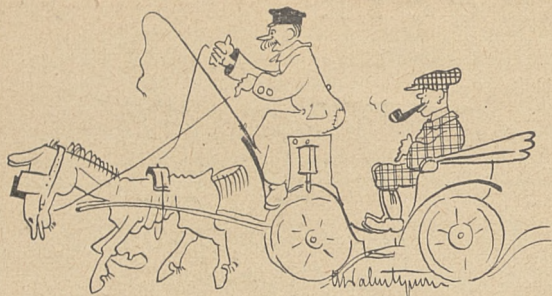
i sprawozdanie z pierwszego etapu napisał jeszcze przed wyjazdem z Warszawy. Ze szczególnym entuzjazmem opisał tryumfalny przyjazd na metę wielkiego autobusu. Złośliwy los zrządził, że autobus ten wogóle z Warszawy nie wyruszał. W sferach automobilowych feljeton ten był przyjęty z dobrze zasłużonym zachwytem.

Było to w „złotym wieku” automobilizmu polskiego, kiedy nie tylko reprezentacje fabryczne wysyłały maszyny na rajdy, lecz i prywatni automobiliści brali udział w zawodach. Teraz prywatni automobiliści szybko i sprawnie jeżdżą tramwajami, a reprezentacje fabryk samochodowych ratują swe budżety handlem radjosprzętem. Podczas przejazdu przez Polskę uczestników „rallye Monte-Carlo” jeden z zawodników nie mógł znaleźć dość słów uznania dla organizacji przejazdu przez Polskę:

— Przecież to w żadnym innym kraju byłoby nie do pomyślenia, — zachwycił się — zatrzymać cały ruch samochodowy na przestrzeni tysiąca kilometrów, usunąć







wszystkie pojazdy mechaniczne z drogi, — jakież to musiał być olbrzymi wysiłek a zarazem jaka zadziwiająca karność polskich automobilistów!

Francuz nie podejrzewał nawet, że wówczas przed gmachem Automobilklubu byli zgromadzeni w szyku pieszym niemal wszyscy ostatni Mohikanowie sportu automobilowego w Polsce.

Prasa stołeczna zamieściła kilka życzliwych notatek o imprezie, jeden z dzienników zamieścił nawet wywiad z... synem majora Gawła i na tem koniec. Następne

wiadomości o sporcie samochodowym ukażą się zapewne za rok, przy okazji następnego rallye. Bo i o czym ma pisać polski dziennikarz, skoro jego styczność z motoryzacją ogranicza się do codziennych przejazdów autobusowych?

Znam tylko jednego dziennikarza, który posiada własny samochód. Jest to niewiarygodne i koledzy dziennikarze zapewniają, że musiał on zaprzedać duszę diabłu, który zań opłaca fundusz drogowy i wszelkie podatki. Otóż ten sympatyczny kolega z podziwu godną wytrwałością walczył o motoryzację. Niedawno wszakże na ślizgawicy dość skutecznie rozkwaśił maszynę i zachodzi poważna obawa, że i ten ostatni entuzjasta, a co ważniejsza — fachowiec, zaniecha swej pożytecznej pracy.

Przerzuci się poprostu na hulaj-nogę. Tanio, bezpiecznie i żadnego funduszu drogowego płacić nie trzeba. Kiedys, już jak w Polsce będzie zupełnie dobrze, jadąc dyliżansem do Puław, będzie on opowiadał swoim wnukom:

— Jadę ja, uważacie, samochodem w okolicy Gniewu...

A wnuczeta, niemądre, zapytają:

— Dziadziu, dziadziu, a co to takiego samochód?

I. Kołupajło.

## CENT FLEURS PUDER, PERFUMY WODY TOALETOWE CHERYS

*Błąd często spotykany, który należy sprostować.*

Gdy przed 40 laty wprowadzona została do skarbca środków leczniczych aspiryna, pozyskała ona od razu ogromne wzięcie dzięki swej skuteczności, która do dzisiaj nie tylko nie osłabiła, lecz przeciwnie, ciągle się wzmacnia. W następstwie tego wiele środków „na ból głowy” zaczęło się podawać również za aspirynę.

Tu właśnie tkwi wielki błąd: Nie każda biała tabletką a zwłaszcza nie każdy biały proszek jest aspiryną. Znakem odróżniającym aspirynę od innych podobnych kształtem czy kolorem leków jest znak krzyża bayerowskiego na każdej tabletkie i na każdym opakowaniu. Przy tej sposobności przypomnieć należy, że aspiryna jest obecnie produktem krajowym.

*Henne  
na BMW  
startuje do re-  
kordu świata  
256 kg.*



# ASPIRINA

*krajowej produkcji!*

Tak jest, Aspirinę wyrabia się obecnie w kraju i to na podstawie oryginalnych przepisów fabryki „Bayer“.

Znaczek w postaci krzyża bayerowskiego ręczy za czystość i tożsamość

## ASPIRINY

Do nabycia we wszystkich aptekach.



Cena za 6 tabl. obecnie już tylko 90 gr., za 20 tabl. Zł. 2.25



## Z przemysłu krajowego

### WYSTAWA PRZEMYSŁU METALOWEGO I ELEKTRYCZNEGO.

W dniach od 23 sierpnia do 11 października odbędzie się w Warszawie pierwsza Wystawa Przemysłu Metalowego i Elektrotechnicznego, która stanowić będzie przegląd wszystkich dziedzin naszego wielkiego i drobnego przemysłu, jego możliwości produkcyjne, stan rozwoju oraz niedomagania, możliwości eksportowe i t. p.

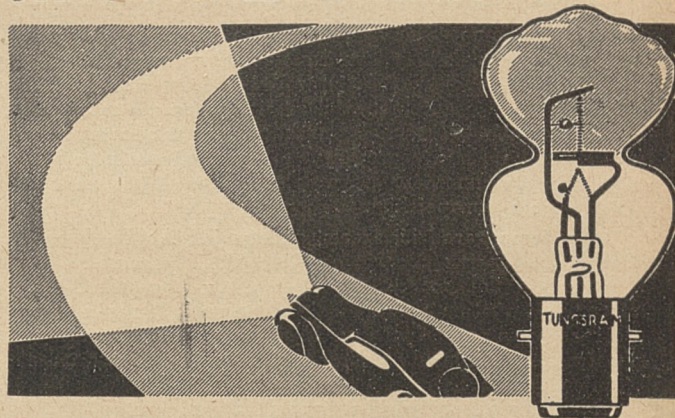
Wystawa ta wywołała niezwykle zainteresowanie wśród naszych przemysłowców oraz wśród przedstawicieli rzemiosła ze względu na ogólnokrajowy charakter tej imprezy i związane z tem wielkie możliwości dalszej ekspansji handlowej naszych placówek przemysłowych.

Wystawa ta posiadać będzie również doniosłe znaczenie społeczne, gdyż udowodni ona szerokim rzeszom rolę przemysłu metalowego i elektrotechnicznego w naszym życiu gospodarczym oraz przez umożliwienie poznania zakresu i jakości jego wyrobów podniesie do nich zaufanie odbiorców, często jeszcze nieufnie odnoszących się do produktów krajowych.

Wystawa podzielona została na trzy zasadnicze działy: 1) Przemysłu Metalowego, 2) Elektrotechniki wraz z radiotechniką i 3) Ogólny. Działy te w poszczególnych grupach dadzą przejrzysty obraz wytwórczości, warunków produkcji i wysiłków na drodze rozwoju produkcji oraz organizacji zbytu.

Miarą znaczenia tej wystawy jest fakt udzielenia jej przez Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Swego wysokiego protektoratu oraz objęcia przewodnictwa Komitetu Hono-

## BEZPIECZEŃSTWO NA ZAKRĘTACH SZEROKI, DALEKI ROZRZUT ŚWIATŁA



# TUNGSRAM FILTROWKA

rowego przez kierowników naszego życia gospodarczego Pana Wicepremiera inż. E. Kwiatkowskiego oraz Pana Ministra Gen. Dr. Romana Goreckiego.

## Porady Techniczne i Odpowiedzi Redakcji

WP. G. Korbuc, Warszawa. Otrzymaliśmy drugi list Pana i cieszy nas bardzo, że Pan tak poważnie zajął się swym pomysłem dyferencjału zblokowanego z silnikiem i skrzynią biegów. Nadesłane szkice wykazują rzeczywiście lepsze rozwiązanie, zwłaszcza zaś dwa mniejsze rysunki, na których podaje Pan napęd koła zębatego dyferencjału od wałków pośrednich nie leżących już w osi silnika, co oczywiście znacznie zmniejszy średnicę wspomnianego koła. Pochłonie jednak Panu jeszcze dużo czasu właściwe konstrukcyjne rozwiązanie Jego pomysłu.

Chcielibyśmy Panu zwrócić tu uwagę na pewną zasadniczą kwestję: nie zdajemy sobie dokładnie sprawy, czy istotą Pańskiego pomysłu ma być umieszczenie silnika wraz ze zblokowaną z nim i, leżącą w tej samej osi skrzynią biegów, w płaszczyźnie równoległej do osi kół, przy równoczesnym zblokowaniu z tym układem i dyferencjałem, czy też chodzi Panu wogóle o rozwiązanie racjonalnej konstrukcji umieszczenia silnika równoległe do osi kół, a wykonane przez Pana szkice mają przedstawiać jedno z możliwych rozwiązań, które Panu w danej chwili wydaje się najwłaściwszym.

Gdyby pierwsze nasze przypuszczenie było słuszne, mógłby Pan zechcieć nam wyjaśnić, jakimi intencjami kierował się Pan wybierając tak trudne zagadnienie konstrukcyjne i dla jakiego specjalnego celu miało ono służyć. Jeżeli Panu natomiast chodzi o rozwiązanie ogólnego zagadnienia konstrukcji bloku pędnego z osią silnika równoległą do osi kół, to popełnia Pan błąd typowy dla konstruktorów, którzy zaczynają opracowywać jakieś nowe zagadnienia, i który polega na tem, że starają się koniecznie zastosować do swego pomysłu już pewne istniejące rozwiązania konstrukcyjne, lub też je naśladować, podczas gdy każda nowa konstrukcja wymaga bezwzględnie nadania wszystkim składowym elementom postaci jaknajbardziej odpowiadającej zasadniczemu założeniu całości konstrukcji i koniecznej ze względu na zupełnie odmienne warunki

pracy. Pierwsze samochody były wierną kopją ówczesnych powozów konnych. Pierwsze wagony kolejowe były poprostu dyliżansami, a po latach dopiero i samochody i wagony kolejowe nabrały postaci najbardziej odpowiadającej ich przeznaczeniu. W swoim pomysle popełnia Pan ten błąd, że koniecznie chce Pan zastosować silnik zblokowany ze skrzynią biegów przeniesiony niemal żywcem w postaci w jakiej się one znajdują w zwykłym samochodzie, a to staje się źródłem szeregu trudności konstrukcyjnych, które Pan musi pokonywać. Dwa małe rysunekiki są dowodem, że Pan zaczyna już odbiegać od swych pierwowzorów i zdobywać się na większą samodzielność. Radzimy Panu iść tą drogą, ale jeszcze odważniej. Skrzynka biegów umieszczona za silnikiem daje blok pędny bardzo długi, z czego wynikają kłopoty z trudnością umieszczenia go na ramie wozu i ze skrajem kół. Duża średnica koła zamachowego i sprzęgła jednostarczowego zmusza Pana do odsuwania się daleko w bok z dyferencjałem i powoduje dużą średnicę kół napędowych. Dlaczegożby więc nie umieścić skrzynki biegów obok silnika, nie zmieniać położenia koła zamachowego, nie dać sprzęgła zupełnie innej konstrukcji? Umieszczenie silnika równoległe do osi kół daje bardzo wiele możliwości konstrukcyjnych jeszcze nie wyzyskanych i wiele jest w tej dziedzinie ciekawego do zrobienia, trzeba tylko trafić na właściwy pomysł. Życzymy Panu powodzenia na tem polu i radzi będziemy, jeżeli zechce Pan utrzymywać z nami nadal kontakt i informować nas o postępie swych prac, a my ze swej strony będziemy chętnie służyli swemi radami i wskazówkami.

A. M.

Wobec braku miejsca na wszystkie listy przesłane do Redakcji odpowiemy w następnym numerze. — Red.



# Z Automobilklubu Polski

## AMERYKAŃSCY AUTOMOBILIŚCI W POLSCE.

Jak wiadomo, Stany Zjednoczone Ameryki Północnej nie przystąpiły do Międzynarodowej Konwencji Samochodowej, podpisanej w Paryżu w dniu 24 kwietnia 1926 r., na skutek czego automobiliści amerykańscy nie mogą używać w swoim kraju Międzynarodowych świadectw samochodowych i Międzynarodowych Pozwoleń na Prowadzenie, t. j. dokumentów pozwalających na kursowanie na kontynencie europejskim.

Aby temu zaradzić, szereg państw jak Anglja, Niemcy, Francja, a za ich przykładem i Polska, wskutek starań Automobilklubu Polski w Ministerstwie Komunikacji, dostarczają turystom amerykańskim, po wylądowaniu ich w portach (u nas w Gdyni i w Gdańsku) tablice rejestracyjne i potrzebne dokumenty na kursowanie w kraju i wyjazd zagranicę.

Tryptyki Automobilklubu Polski, względnie Carnets de Passages en Douanes A. I. A. C. R. otrzymują automobiliści amerykańscy na miejscu w American Automobile Association, z którym Automobilklub Polski od szeregu lat jest w bliskich i wielce przyjaznych stosunkach.

Przewaga turystów amerykańskich — to nasi rodacy przyjeżdżający odwiedzić swych krewnych, względnie zwiedzić dawną ojczyznę.

Procedura uzyskania dokumentów przy lądowaniu w portach polskich okazała się w zastosowaniu praktycznym uciążliwą i kosztowną, wywołując liczne komentarze i niezadowolone.

Aby uzyskać numer rejestracyjny, który w myśl zarządzenia Ministerstwa wydaje Województwo Pomorskie, względnie Komisarjat Rządu w Gdańsku lub Gdyni, jako numer próbny PR-PM, należy wnieść opłatę stemplową na podaniu w kwocie zł 11.—, następnie złożyć zł 20.—, tytułem kaucji za numer próbny opłacając następnie zł 3.— dziennie za jego używanie. Jeśli numer nie zostanie zwrócony w terminie zadeklarowanym przy wjeździe, opłata ta podwyższona zostaje do zł 5-iu dziennie.

Z powyższego wynika, że zastosowano w całości w danym wypadku procedurę i taryfy, obowiązujące przy uzyskaniu numerów próbnych, z których korzystają firmy sprzedające samochody, względnie ich klienci, którym numer taki potrzebny jest na parę dni.

Dla turysty jednak, który dłuższy czas z numeru próbnego korzysta, obciążenie jest bardzo dotkliwe.

Przez jakiś czas nawet pobierane były dodatkowo opłaty na Fundusz Drogowy, obowiązujące od samochodów cudzoziemskich w wysokości zł 1.— dziennie. Tu należy zaznaczyć, że sam fakt wydania numeru próbnego oznacza poniekąd ukrajowanie samochodu, — pobieranie więc tej opłaty było niczem nieumotywowane i na skutek interwencji A. P. zostało skasowane.

W sezonie ubiegłym Sekretarjat A. P. był odwiedzany przez licznych turystów amerykańskich, którzy zasięgając informacji o stanie dróg, marszrutach i t. p. i innych wiadomości potrzebnych automobiliście, wyrażali głębokie niezadowolenie z tak wysokiego obciążania ich opłatami za prawo kursowania samochodu, w przeciwieństwie do innych państw, które na wstępie cytowaliśmy, gdzie opłaty te są minimalne.

Niewątpliwie tacy turyści po powrocie do Ameryki życzliwiej dla nas propagandy nie przeprowadzą i należy się obawiać, że ich następcy w podróży do nas lądować będą w portach innych krajów, korzystając przytem z usług Linii okrętowych zagranicznych, lub też poprostu kraj nasz będą omijać.

Pomiędzy turystami amerykańskimi byli i tacy, którzy po zapoznaniu się z naszymi opłatami, pozostawiali swe samochody w Gdyni lub Gdańsku i odbywali podróże koleją. Byli też i bardziej „sprytni”, którzy, nie bacząc na nasze przepisy jeździli po Polsce z numerami amerykańskimi i, jak praktyka wykazała, żadnych przykrości z tego tytułu nie mieli.

Ostatnio Automobilklub Polski odwołał się do Ministerstwa Komunikacji z wnioskiem o wydatne obniżenie tych opłat i wydawanie wzamian numeru próbnego specjalnej tablicy rejestracyjnej wzorem zagranicy.

Ze względu na zbliżający się sezon turystyczny i konieczność przeprowadzenia w pismach amerykańskich odpowiedniej propagandy, byłoby ze wszechmiar wskazane, aby sprawa ta znalazła jaknajszybciej pozytywne rozstrzygnięcie.

## ZMIANY W MIĘDZYNARODOWYM KALENDARZU SPORTOWYM.

Międzynarodowa Komisja Sportowa w Paryżu podaje nam do wiadomości, że 27 zawody Targa Florio mające się odbyć dn. 26 kwietnia i 9 Raid dookoła Sycylii przewidziany na dzień 3 maja — zostały odwołane.

## Apel do automobilistów

W wyniku rozesłanego do niezrzeszonych automobilistów apelu o zapisywanie się na członków zwyczajnych A. P. wpłynęły liczne zgłoszenia, tak z Warszawy jako też i z prowincji.

Projektowane jest przeprowadzenie dalszej intensywniej propagandy, mającej na celu, aby każdy właściciel samochodu zarówno prywatnego jak i firmowego poczuwał się do obowiązku i znajdował swój interes w należeniu do Automobilklubu Polski, względnie do jednego z Klubów afiliowanych w rejonie jego zamieszkania.

Bardzo przystępne opłaty członkowskie wzamian za korzyści wypływające z należenia do organizacji Klubów Automobilowych dają rękojmię, że podjęta przez nas akcja znajdzie pełne zrozumienie u zainteresowanych.

Nie wątpimy, że rok bieżący będzie przełomowym w życiu naszych Klubów i choć dysponujemy tak skromnym taborem samochodowym, to jednak ilość naszych członków, choćby proporcjonalnie do niego — wzrośnie.

Hasłem naszym będzie: Każdy Automobilista — Członkiem Klubu Automobilowego, jak to ma miejsce na zachodzie.

Gorąco apelujemy do wszystkich Członków i Czytelników naszego pisma o łaskawą współpracę z nami w tym kierunku.

**Warunki prenumeraty:** rocznie 10 zł., półrocznie 5 zł. Prenumeratę należy wpłacać do PKO na Konto Automobilklubu Polski Nr. 1648, zaznaczając na blankiecie wpłatowym „Prenumerata ATS” oraz pocztowymi „Przekazami Rozrachunkowymi” — w cenie 1 grosz za sztukę, bez dodatkowych opłat manipulacyjnych.

Redakcja i Administracja ATS., Warszawa, ul. Al. Szucha 10 (Automobilklub Polski) czynna codziennie od godz. 10—14, oraz we wtorki, czwartki w godz. 18—20. Tel. Nr. 709-19.

Tłoczono w Drukarni Technicznej, Sp. Akc. Warszawa, Czackiego 3/5, tel. 614-67 i 277-98.



# OSRAMÓWKI

**BILUX  
AMBRA**

*Białe, dalekosiężne światło.*

*Miłe, żółte światło przytłumione.*

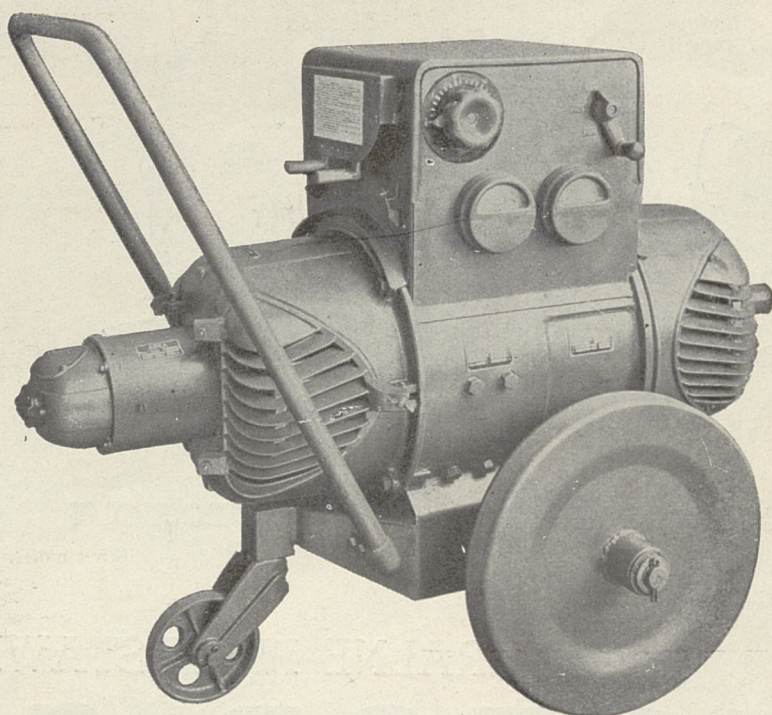
LEPSZE POLE WIDZENIA  
CZARNEJ KAPKI NA

PODCZAS MGŁY WSKUTEK  
BALONIKU ŻARÓWKI

# A S E A

## Z E S P Ó Ł Y D O S P A W A N I A

A s e a wyrabia zespoły do spawania dla wszystkich celów i o wszelkiej mocy. Prosimy o skierowanie wszystkich spraw dotyczących elektrycznego spawania do nas, a chętnie służymy projektami i kosztorysami.



## POLSKIE TOWARZYSTWO ELEKTRYCZNE ASEA

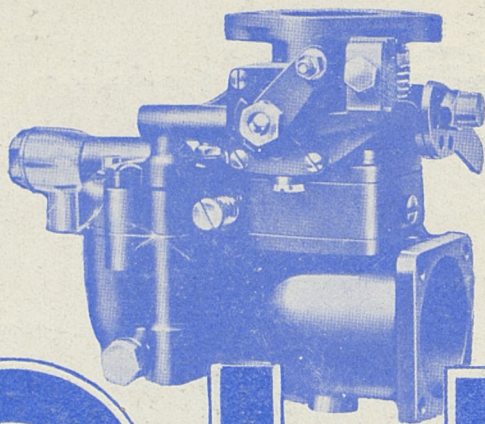
Sp. Akc.

Warszawa, Mazowiecka 1.

T e l.: 695-60. 695-82



# NOWY GAŹNIK



# SOLEX

## ZACHWYCA WSZYSTKICH



oszczędnością



prostotą



zrywem

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO

# MOTOR-STOCK

PLAC NAPOLEONA 3

Adr. telegr. „MOTORSTOCK”

## Warszawa

Telefon 259-14

Konto P. K. O. 14.133.