

SALON SAMOCHODOWY
W BERLINIE 1937.

NR. 3
MARZEC 1937
CENA 1 ZŁOTY

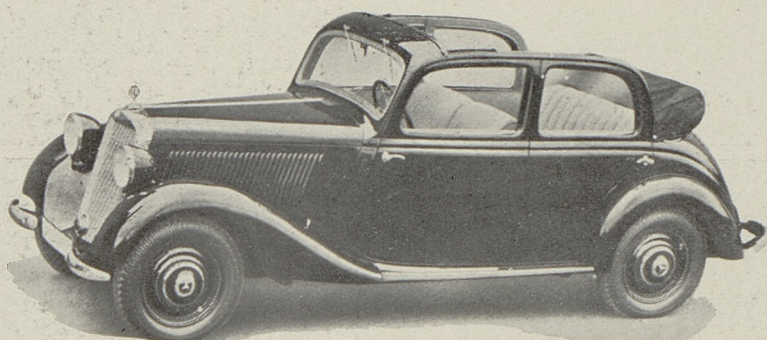
Najtrwalsze – Najlepiej zawieszone – Najpiękniejsze

Światowej
Sławy



Samochody

MERCEDES – BENZ

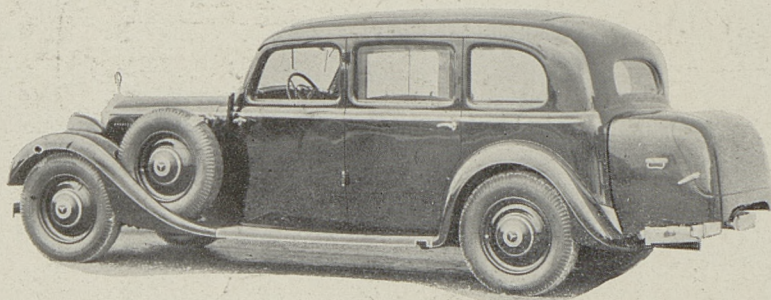
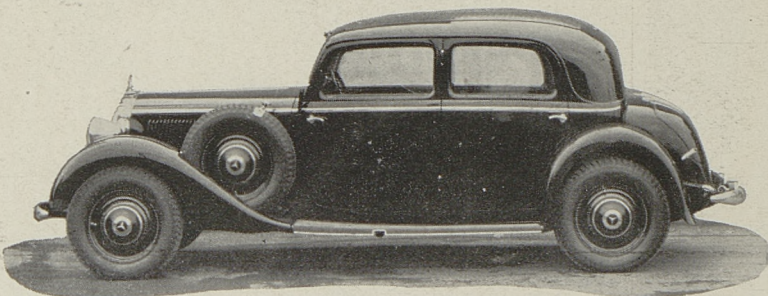


Typ. 170 V.

2-u drzwiowa Kareta	zł. 9.950
4-ro „ „	zł. 10.500
4-ro „ Cabrio-Lim.	zł. 10.850
Cabriolet	zł. 12.800

Typ 230.

5-cio osobowa kareta N.	
2-u drzwiowa	zł. 14.850
5-cio osobowa kareta Lux	
4-o drzwiowa	zł. 16.850
6-7 osobowa Pulman-Limuzyna z separacją	zł. 18.500
5-cio osobowy Cabriolet	zł. 21.500



Typ 320.

6/7 osob. Pulman-Limuz.	zł. 31.500
Cabriolet	zł. 33.500

PODWOZIA: CIĘŻAROWE, AUTOBUSOWE I SPECJALNE – SILNIKI DIESEL

„SPÓŁKA MOTORYZACYJNA”

CENTRALA WARSZAWA, Hotel Bristol. Krakowskie Przedm. 42, tel. 2-44-13, 3-04-13.
STACJA OBSŁUGI Dobra 69. Tel. 206-99.

ODDZIAŁ W KRAKOWIE, ul. Dunajewskiego 3. STACJA OBSŁUGI, Kazimierza Wielkiego 21.

AGENTURA W CZĘSTOCHOWIE, ul. Panny Marji 18.

STACJE OBSŁUGI: we Lwowie – Pierackiego 13, oraz we wszystkich większych miastach.

ATS AUTO

i TECHNIKA SAMOCHODOWA

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW AFILIOWANYCH
ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILKLUB POLSKI ET DES CLUBS AFFILIÉS

M I E S I Ę C Z N I K

REDAKTOR NACZELNY — TADEUSZ GRABOWSKI

ZASTĘPCA RED. inż. ADAM MINCHEJMER

WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

*Serdeczne Życzenia Wesółych
Świąt wszystkim swym Czytel-
nikom, Członkom A. P. i Klubów
Afiliowanych, Sympatykom oraz
Korespondentom i Współpraco-
wnikom zasyła*

REDAKCJA.

TREŚĆ Nr. 3.

	Srt
Jak postępuje kraj, który chce się naprawdę zmo- toryzować — T. Grabowski	105
Berliński Salon Samochodowy 1937 roku — inż. A. Minchejmer	115
Monte Carlo — Pompea — Warszawa — Stanisław Prądzyński	130
Obróbka osi przedniej i zwrotnicy podwozia samo- chodowego — inż. Wł. Borowski	136
Fiat 500 — Jan Erlich	139
Akcja szkolenia motorowego młodzieży rusza z miej- sca	144
Motocykle na Wystawie w Berlinie — Stanisław Prądzyński	146
Po pięciu latach wznawiamy tradycyjne raidy Auto- mobilklubu Polski — inż. W. Rychter	150
Kronika Krajowa	159
Kronika Klubowa	164

**NAJWIĘKSZE W KRAJU SKŁADY
CZĘŚCI ZAMIENNYCH I AKCESORII
DO WSZYSTKICH SAMOCHODÓW**

„CENTRALA SAMOCHODOWA”

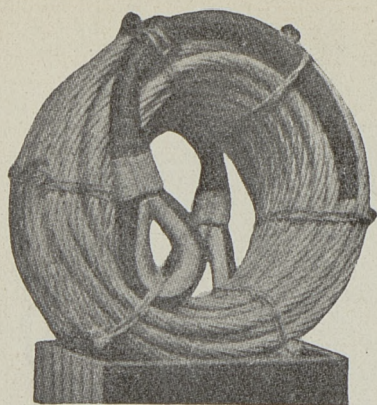
WARSZAWA, ul. JASNA 10. TEL. 605-09 i 239-69

WINA GWARANTOWANEJ JAKOŚCI
BORDEAUX, BOURGOGNE, VOUVRAY,
ANJOU GRECKIE, REŃSKIE I HISZPAŃSKIE
KONIAKI SZAMPAN LANSON PÈRE & FILS

POLECA

**MAISON FRANÇAISE
DE VINS d'ORIGINE**

Warszawa, ul. Zielna 26 róg St. Krzyskie,
Telefon 6-78-09.



W Y T W Ó R N I A L I N

ALEKSANDER PILCZUK Warszawa,

LUCKA Nr. 38

Tel. 312-42

w y r a b i a :

LIN stalowe i żelazne; do wszystkich celów; wszystkich konstrukcji a mianowicie:
do dźwigów, wind i t. p. podnośników
dla przemysłu samochodowego
dla przemysłu rybackiego
do lamp łukowych
do piorunochronów
do transmisji
do studzien
dla żeglugi
i t. p.

dostarcza po cenach konkurencyjnych.

Obrabiarki do blach i metali

NOWOCZESNE WYPOSAŻENIE GARAŻY I STACJI OBSŁUGI

Całkowite urządzenia i maszyny specjalnie dla przemysłu samochodowego, lotniczego, uzbrojeniowego i in.

TOKARKI: precyzyjne, narzędziowe i rewolwerowe.

FREZARKI: uniwersalne pionowe i poziome,

SZLIFIERKI: uniwersalne, obwodowe, wewnętrzne, i bezkłowe.

WIERTARKI: promieniowe, kadłubowe, szybkobież. i in.

D Ź W I G I: hydrauliczne do przenoszenia i ładowania wozów. Kompresory.

Generalne przedstawicielstwo
na Polskę zakładów:

ALFRED HERBERT Ltd., Coventry (W. Bryt.),
TANGYES Ltd., Birmingham (W. Bryt.),
COVENTRY GAUGE & TOOL CO. Ltd., Coventry (W. Bryt.),

WILLIAM ASQUITH Ltd., Halifax (W. Bryt.),
PRATT & WHITNEY NILES Co., New-York (U. S. A.),
THE FELLOWS GEAR SHAPER Co, Springfield U. S. A. i inne.

M E T A L E :

MIEDŹ — CYNA — ALUMINIUM — ANTYMON

d/h. ST. ROSENBERG

Warszawa I, Towarowa 68

Tel. 232-26 i 264-90

KOSZTORYSY I INFORMACJE NA ŻĄDANIE

FABRYKA WYROBÓW GUMOWYCH

«INDOGUM»

Warszawa, ul. Srebrna 16, tel. 653-15

poleca artykuły gumowe:
węże dla wszelkich celów, płyty,
chodniki, bufory, uszczelki i t. p.
w najwyższym gatunku
oraz wszelkie artykuły gumowe
dla przemysłu samochodowego

199

SPÓŁKA WYTWÓRCZA

POLSKICH RYMARZY I SIODLARZY

FABRYKA: WARSZAWA, DŁUGA 50. TEL. 11-74-15 i 11-74-55.

p o l e c a

S I O D Ł A
U P R Z A Ź
K U F R Y
W A L I Z Y
T O R B Y



P R Z Y B O R Y
M Y Ś L I W S K I E
P O D R Ó Ź N E
S P O R T O W E
G A L A N T E R J A

SKLEPY WŁASNE:

WARSZAWA, Ś-TO KRZYSKA 15.
TEL. 634-62. — — — — —
POZNAŃ, UL. PODGÓRNA 14.

WYTWÓRNIĄ AKCESORJI LOTNICZO-SAMOCODOWYCH INŻ. T. MIKOŁAJEWSKI

Warszawa, ul. Kazimierzowska 63. Telefon 9-15-14.

Iskrowniki w kole zamachowym. Cewki zapłonowe.
Stacyjki rozdzielcze. Przełączniki, gniazdka i wtyczki
lamp ręcznych. Filtry powietrzne i oliwne.

WARSZTATY SAMOCODOWO-MECHANICZNE CZ. KOZIKOWSKI I ST. MARCZUK

WARSZAWA, WALICÓW 26, TEL. 268-47

Wykonujemy wszelkiego rodzaju naprawy oraz dorabianie części,
szlifowanie bloków i t. d. Wszelkie roboty są wykonywane przez fachowców pod kierownictwem b. długoletniego instruktora P. Z. Inż. Posługujemy się najnowszego typu obrabiarkami i przyrządami.
Gwarantujemy jakościowo i terminowo.

241x3

ZAKŁADY PRZEMYSŁU BAWELNIANEGO „LUDWIK GEYER“

Spółka Akcyjna w Łodzi

Rok założenia 1829

Rok założenia 1829

CENTRALA: PIOTRKOWSKA NR. 282

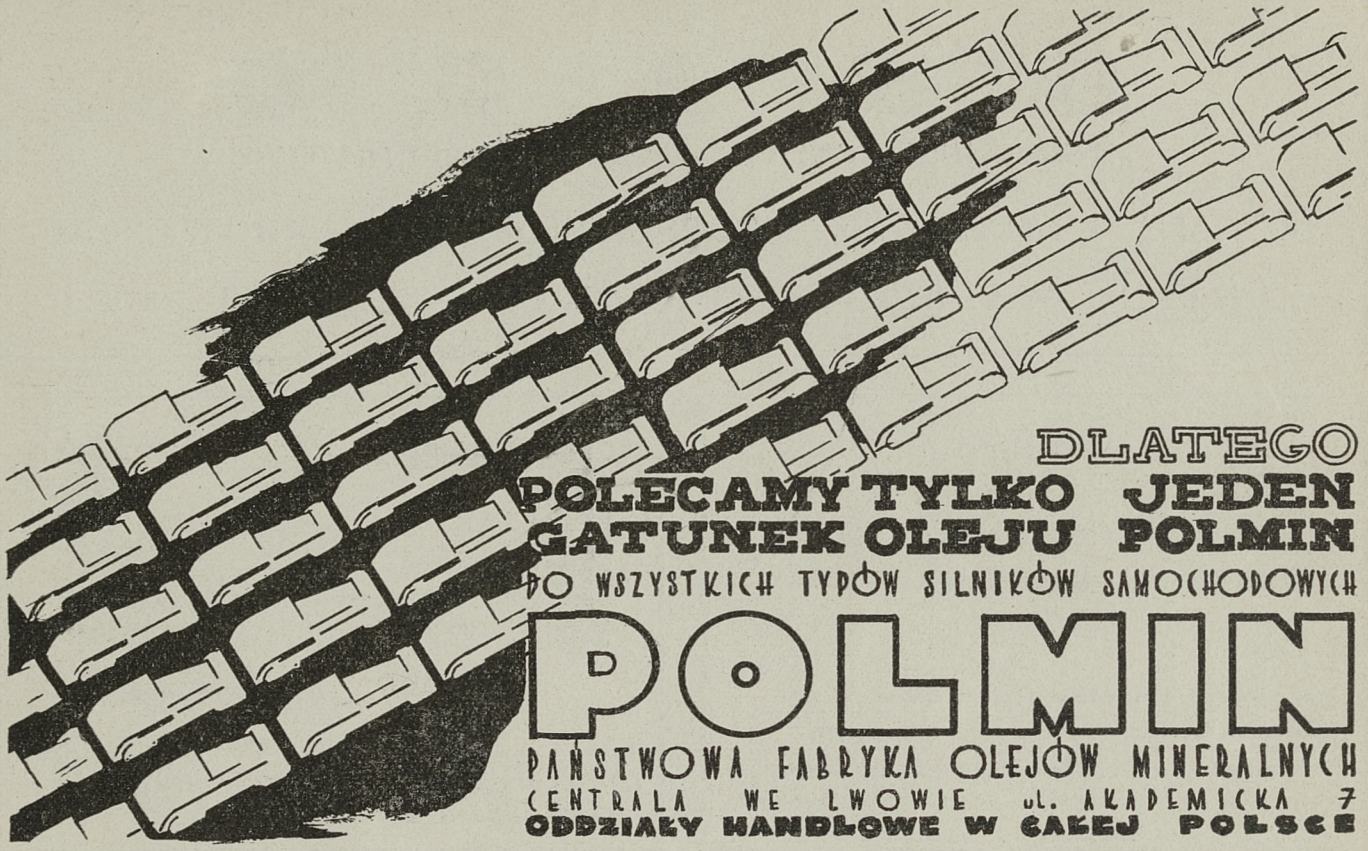
SZTUCZNA SKÓRA MEBLOWA I GALANTERYJNA.

Wyroby bawełniane, drukowane i kolorowo tkane.

Tkaniny z jedwabiu sztucznego. Chustki i kołdry.

Płótna introligatorskie. Kalka rysunkowa.

UPROSZCZONA OBSŁUGA BODŹCEM MOTORYZACJI



DLATEGO
**POLECAMY TYLKO JEDEN
GATUNEK OLEJU POLMIN**

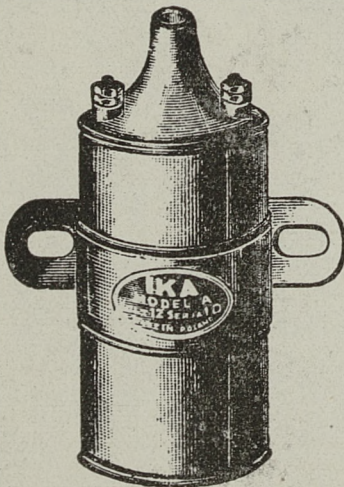
DO WSZYSTKICH TYPÓW SILNIKÓW SAMOCHODOWYCH

POLMIN

PAŃSTWOWA FABRYKA OLEJÓW MINERALNYCH
CENTRALA WE LWOWIE UL. AKADEMICKA 7
ODDZIAŁY HANDLOWE W CAŁEJ POLSCE

**PEWNE
TRWAŁE
GWARANTOWANE
CEWKI ZAPŁONOWE**

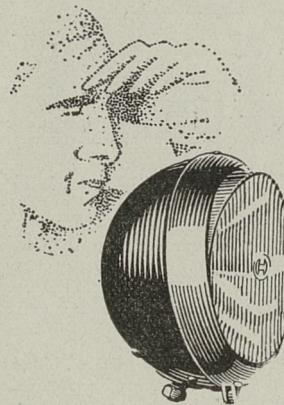
„IKA”



Wyrób krajowy

DOM TECHNICZNO - SAMOCHODOWY
I. KESTENBAUM

WILCZA 29. WARSZAWA TEL. 8-70-87



L a m p y
przeciwmgiełne
i zakrętowe

BOSCH

Jeneralne Przedstawicielstwo:

B E T E H A — Warszawa

Marszałkowska 17. Telefon 554-60

Najlepsze paliwo napędowe dla silników o wysokiej kompresji

T O

D R A G O

MIESZANKA BENZYNY, BENZOLU I SPIRYTUSU

STACJE ULICZNE W WARSZAWIE I NA PROWINCJI

ZARZĄD: WARSZAWA, ŻÓRAWIA 3. TELEFON 550-20



FABRYKA WYROBÓW GUMOWYCH

ORAWSKI i S-ka Spółka z o. o.

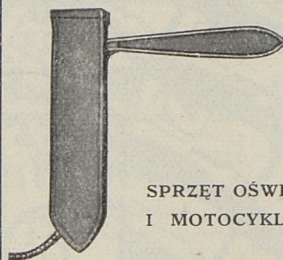
Warszawa, Al. Jerozolimska 105. Telefon 541-06.

Przeguby parciano-gumowe.

Płyty do reperacji opon i dętek.

**Wszelkie techniczne artykuły formo-
we dla przemysłu samochodowego.**

196



TYM ZNAKIEM

ZAOPATRZONY



SPRZĘT OŚWIETLENIOWY DO SAMOCHODÓW
I MOTOCYKLI DAJE GWARANCJĘ JAKOŚCI

A. MARCINIAK S. A.

WARSZAWA

FABRYKA — UL. WRONIA 23, TEL. 592-02
SKLEP FABRYCZNY — UL. BRACKA 4, TEL. 960-55.

SAMOCHODY OSOBOWE

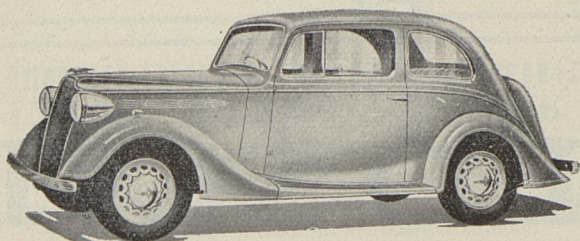
Vauxhall

WYRÓB ANG. KONC. GENERAL MOTORS



6-cylindrowy, górnazaworowy silnik
niezależne zawieszenie kół przednich
mocne podwozie, luksus. karoseria

Cena: od 8.250 zł.



Wylączność na Polskę i Gdańsk:

GENERAL TRADING

WŁODAWSKI, SANECKI i S-ka

Warszawa, Senatorska Nr. 32.

TELEFONY: 3.06-10 i 2.68-61.

STARTEROWE
warszawa złota 35 tel. 562-60

Jak postępuje kraj, który chce się naprawdę zmotoryzować?

Tegoroczna Międzynarodowa Wystawa Samochodowa w Berlinie była dla nas niezmiernie interesującą rewią możliwości motoryzacyjnych naszego sąsiada z Zachodu. Niewątpliwie określenie „międzynarodowa” odzwierciedlało w bardzo skromny sposób właściwe znaczenie tego wyrazu — to co firmy zagraniczne wystawiły w Berlinie było raczej tylko mniej lub więcej udatnym aktem grzeczności, niż wysiłkiem w celu rzeczywistego zademonstrowania swych możliwości produkcyjnych, w celu zdobycia rynku i klienta. Polityka III Rzeszy, ostro biegnąca po linii zupełnego uniezależnienia gospodarczego kraju od wpływów z zewnątrz, ostudziła najbardziej gorące zapędy obcego przemysłu w kierunku wetknięcia swego nosa do niemieckiego rynku. Tegoroczny salon berliński był przede wszystkim rewią rodzimego przemysłu niemieckiego, który dzisiaj niemal w zupełności zaspakaja potrzeby własnego rynku.

Trzeba jednakże silnie podkreślić, że wspałała pozycję, jaką niemiecki przemysł samochodowy zdobył w swym kraju, zawdzięcza nie tylko ułatwieniom, jakie stworzył dla motoryzacji rząd niemiecki, ale przede wszystkim własnej wyteżonej, solidnej, wytrwałej i uczciwej pracy, do której zdołano w krótkim stosunkowo czasie zmobilizować ludzi naprawdę zdolnych i wartościowych nie tylko z punktu widzenia umiejętności technicznych, ale nadto owianych rzetelnym duchem twórczej pracy.

I oglądając salon berliński od tej właśnie strony, nasuwa on szereg bardzo interesujących wniosków, jest niewątpliwie rewią ciekawą.

Szczegółowy techniczny opis wystawy berlińskiej podajemy na innym miejscu. Tutaj pragnąłbym podzielić się z Czytelnikami zarówno wrażeniami, jakie odniosłem w czasie specyficznego nastroju w dzień otwarcia Wystawy, jak również przytoczyć fragmenty mów niezmiernie ciekawych i pouczających — w moim przekonaniu — dla szczupłej grupy bojowników o motoryzację Polski.

* * *

Z balkonu obszernej sali honorowej Kaiserdammu runęła ostra, wyzywająca lecz jednocześnie silna i śmiała melodia marsza narodowych socjalistów. Znak nieomylny, że Kanclerz Hitler wkracza na salę. Oddział propagatorów prezentuje sztandary, 3.000 osób zgromadzonych na sali — najbliżsi współpracownicy Kanclerza, rząd Rzeszy, dyplomaci, honorowi goście — wstają. Wśród głębokiej ciszy, na podwyższenie po środku estrady, wchodzi prezes Związku Niemieckiego Przemysłu Samochodowego, tajny radca

Allmers. Cichym, jakby zmęczonym głosem rozpoczyna przemówienie. Aż nagle głos nabiera życia, szczupła postać mówcy pręży się i w ciśnie wielkiej hali Kaiserdammu padają, wzmacniane głośnikami, dumne słowa, na które trzy lata czekały Niemcy.

— Postęp techniczny przemysłu samochodowego Rzeszy znajduje swój najwspanialszy wyraz w stworzeniu **samochodu ludowego**. Trzy próbne wozy, konstrukcji inżyniera Porsche, zostały już wyprodukowane i poddane systematycznej, długotrwałej próbie, która już się rozpoczęła.

— Przez dwa i pół miesiąca, dniem i nocą, bez przerwy, próbne wozy będą przebiegały wśród śniegów i deszczów, wśród wichrów i słońca, góry i doliny Schwarzwald, po autostradzie Heidelberg — Nauheim, aż do Wielkiejnocy, w którym to czasie ukończy każdy z samochodów swe 50.000 kilometrów.

— Taka będzie pierwsza próba w terenie nowej konstrukcji.

— Doświadczenia zdobyte w czasie tej pierwszej ciężkiej próby posłużą do poczynienia ulepszeń przy produkcji dalszej serii 30 samochodów ludowych, która w chwili obecnej znajduje się w budowie.

— Typ, jaki otrzymamy po dokonaniu tych ciężkich prób, jakim poddano wozy próbne, będzie wozem, który w zupełności odpowie oczekiwaniom kanclerza.

— Droga dla osiągnięcia samochodu tego typu, wozu naprawdę wartościowego jest długa, odpowiedzialność konstruktora i fabryki — ogromna. Jeszcze nigdy automobilowy przemysł niemiecki nie stał przed tak trudnym zadaniem — jak stworzenie i wyprodukowanie samochodu ludowego.

Dziś jednakże nie ulega żadnej wątpliwości, że jesteśmy już na dobrej drodze, że niemiecki przemysł samochodowy, który tyle zawdzięcza kanclerzowi Hitlerowi, nie cofnie się przed żadnymi ofiarami i trudnościami, aby podjęte i rozpoczęte dzieło doprowadzić do pomyślnego końca.

* * *

Słowa tajnego radcy Allmersa, padające w ciśnie wielkiej hali Kaiserdammu, zrobiły na słuchaczach potężne wrażenie, wydobyły uśmiechy zadowolenia i triumfu na surowych, czasem zartroskanych, twarzach niemieckich słuchaczy, których policzki zaróżowiły się w tym momencie ze wzruszenia.

Odnosiło się wrażenie, że tym ludziom ciężki kamień spadł z serca — nareszcie niemiecki przemysł samochodowy, z którego Niemcy tak

słusznie są dumni, który tyle ma do zawdzięczenia kanclerzowi Hitlerowi, wywiązuje się z trudnego zadania rzuconego mu przez kanclerza, za dania, które do tej pory wydawało się doprawdy nad siły.

Była to pierwsza oficjalna zapowiedź o skonstruowaniu samochodu ludowego. Komentarz prezesa R. D. A. radcy Allmersa mówił wyraźnie, że droga dla osiągnięcia tego typu wozu, naprawdę wartościowego, **jest jeszcze długa**. Narazie sygnalizowano tylko pomyślny początek Solidnie pracujący przemysł niemiecki potrzebuje nie mniej niż rok czasu — jak tu rozumują — aby nową konstrukcję dokładnie wypróbować i ulepszyć do tego stopnia, aby rząd i przemysł zdecydował się puścić wóz na rynek „Oddanie wozu ludowego narodowi” będzie — jak rozumują sfery kierujące motoryzacją Rzeszy — **drugim ważnym etapem rozwojowym** w gruntownym zmotoryzowaniu kraju. Niemcy spodziewają się, że wóz ludowy walnie przyczyni się do wysunięcia się Niemiec w dziedzinie motoryzacji na czoło państw europejskich.

Na trybunę wchodzi teraz minister propagandy rządu Rzeszy — dr Goebbels. Jego mowa, którą niżej podajemy w obszernych wyjątkach, ujmuje wyraźnie i przejrzyście historię zwalczania bezwładności motoryzacyjno-drogowej Niemiec. Dr Goebbels przypomina pierwsze kroki, rzuca fakty i cyfry — jakże wymowne są te fakty i cyfry — w uszy słuchaczy.

Z zestawienia tych faktów i cyfr można zorientować się wystarczająco, jakimi drogami przebiegała się idea motoryzacji Niemiec i w jak **jakim tempie rzucały się rozkazy!**

Dr. Goebbels mówi:

— Dwudzieste stulecie nazywa się stuleciem techniki, która w niepowstrzymanym pochodzie triumfalnym zdobyła w ciągu pierwszej trzeciej tego stulecia całą cywilizowaną ludzkość. Stało się to powodem prawdziwej rewolucji nie tylko w życiu gospodarczym, ale również i w życiu politycznym narodów.

— Nie ulega wątpliwości, że **rząd, który chce dotrzymać kroku nowoczesnemu postępowi, musi i w tej dziedzinie kroczyć na czele i torować drogę**. Historyczną zasługą kanclerza Hitlera jest fakt, że już w czasie, gdy partia była w opozycji przeciwko republice listopadowej, przeczuł nadchodzące olbrzymie możliwości i swoimi zarządzeniami przyczynił się do ich ukształtowania. W epoce techniki bowiem narody rządzone są już nie za pomocą grubych plik akt, lecz za pomocą telefonów, telexów, samolotów, za pomocą drutu i iskry, samolotu i samochodu. To jest nowoczesny oręż polityki.

— Kanclerz Hitler sam w okresie przed objęciem rządów przebywał samochodem setki tysięcy kilometrów na gościach niemieckich. Miał więc sposobność poznać dostatecznie ówczesny stan niemieckich dróg. Na długo przed objęciem władzy powziął i opracował plany przebudowy niemieckiej sieci drogowej.

Z chwilą objęcia władzy przez Kanclerza Hitlera zarządzenia, mające na celu zmotoryzowanie Niemiec, popłynęły obfitym i wartkim strumieniem, **rzucano je pełną garścią**, nie po żebrałym grosiku i w tempie, które decyduje w osiągnięciu celów naprawę wielkich.

Oto dr. Goebbels przytacza drugą litanię, jakże wymownych faktów, które okazały się **znakomitymi środkami dla osiągnięcia celu**:

— W dwanaście dni po objęciu władzy — dnia 11 lutego 1933, kanclerz Hitler w związku z wystawą automobilową w roku 1933, ogłosił swój program motoryzacyjny. Dnia 1 maja 1933 kanclerz ogłosił program budowy nowych dróg niemieckich.

— W wykonaniu planu motoryzacyjnego Kanclerz wydał następujące zarządzenia, zmierzające do rozbudowy niemieckiej komunikacji samochodowej:

— Dnia 10 kwietnia 1933 zwolnienie od podatków świeżo wypuszczonych z fabryk samochodów osobowych.

— Dnia 31 maja 1933 wprowadzono ulgi podatkowe dla starych wozów.

— Dnia 1 czerwca 1933 ogłoszono zwolnienie od podatków nabywanych części zastępczych

I dalej wydano zarządzenie, przewidujące możliwość odliczenia od podatku dochodowego ceny kupna nowych samochodów ciężarowych i półciężarowych, nabywanych w miejsce przestarzałych modeli; zniesiono przymus odbywania kursów samochodowych dla kierowców; obniżono opłaty przy wydawaniu kart rejestracyjnych; utworzono najwyższą narodową władzę sportową dla automobilizmu niemieckiego, co przyczyniło się do rozwoju sportu samochodowego; rozpoczęto wydatnie popierać nowe konstrukcje niemieckich samochodów wyścigowych; **usunięto konkurencję między samochodem a koleją** przez udział kolei państwowych w budowie państwowych autostrad, dzięki czemu same koleje weszły w służbę motoryzacji; stworzono ustawę o powstaniu przedsiębiorstwa „Państwowe Autostrady”; zamianowano generalnego inspektora dróg jako najwyższą władzę państwową dla administracji drogowej.

Jakież były skutki tych zarządzeń rządu niemieckiego? Oto one:

— Liczba dopuszczonych do ruchu pojazdów mechanicznych wzrosła z 104.000 jednostek w roku 1932 na 457.000 jednostek w roku 1936, produkcja samochodów wzrosła z 51.000 w roku 1932 na 293.000 w roku 1936; liczba osób, zatrudnionych w niemieckim przemyśle samochodowym z 33.000 w roku 1932 podniosła się do 118.000 w roku 1936; w przemysłach pomocniczych i dostawczych liczba osób zatrudnionych wzrosła przynajmniej w równym stopniu; w roku 1935 w 13-u na 14-ie wielkich międzynarodowych wyścigów samochodowych flagę Trzeciej Rzeszy wciągnięto na maszt zwycięzców! w roku 1936 niemieckie samochody wykazały swoją wyższość nad wszystkimi innymi w dziesięciu wielkich, międzynarodowych wyścigach!

— Również nowe niemieckie motocykle osiągnęły wspaniałe międzynarodowe zwycięstwa. Sport samochodowy w terenie uprawiany był gorliwie przez NSKK (narodowo-socjalistyczny korpus motorowy) w połączeniu z wojskiem. Rozwój motoryzacji spowodował niepowstrzymany wzrost eksportu samochodów. Wywóz samochodów osobowych z 3.740 jednostek w roku 1930 wzrósł do 27.000 jednostek w roku 1936.

— W połowie 1932 kursowało w Niemczech prawie 400.000 samochodów osobowych, w połowie 1936 r. — 961.000, wzrost wyniósł więc 140 procent. W roku 1932 przypadał jeden samochód na 100 mieszkańców, w roku 1936 już **co 54 mieszkańiec Niemiec posiada swój własny samochód.**

— Najdobitniej jednak ujawniają się osiągnięte wyniki w dziedzinie budowy dróg niemieckich. W trzy lata po ruszeniu pierwszej łopaty ziemi przez Kanclerza Hitlera — w dniu 23 września 1936, wykończono i oddano do użytku 1000 kilometrów autostrad państwowych. Dziś, 20 lutego 1937, służy komunikacji 1231 kilometrów specjalnych państwowych dróg samochodowych. Poza tym rozbudowa ogólnej sieci dróg o długości 40.000 km, została przejęta przez administrację kraju.

— Przy budowie dróg samochodowych zatrudnionych jest 130.000 ludzi, a 120.000 okrągåło pracuje w przemysłach dostawczych. Do tego dochodzi jeszcze 115.000 pracujących przy budowie innych dróg.

— Niektóre szczególnie ważne zarządzenia w tej dziedzinie przypadają jeszcze na nowy plan czteroletni. **Gwoździem tego planu jest przede wszystkim rozwój niemieckiej wytwórczości środków napędowych. Za półtora roku Niemcy będą niezależne od zagranicznych środków napędowych.**

Wszystko to jest wynikiem śmiałości i przewidywającej inicjatywy. Nie stał się tu żaden cud, chyba cud wytrwałości i śmiałości.

* *

Tyle dr. Goebbels. Jakie wymowne, jakie pouczające jest to zestawienie faktów i cyfr, ileż ważnych wniosków można by z nich wyciągnąć!

*

Dr. Goebbels skończył swe interesujące przemówienie, w którym mówił niemal wyłącznie o przeszłości, o tym czego Niemcy w dziedzinie motoryzacyjno-drogowej już dokonali, z czego już się szczycą.

Teraz na trybunę wchodzi Kanclerz Hitler, który mówić będzie o motoryzacyjno-drogowej teraźniejszości i przyszłości Rzeszy. Mowa nacechowana jest spokojem i pewnością — nic dziwnego, „początek” został zrobiony, i to początek obfity w realne fakty, rezultaty Niemcy już mają poza sobą. Teraz idą w dalszą drogę.

Kanclerz zarzucił już sposób chaotycznych przemówień, jego mowa jest uporządkowana, z upodobaniem posługuje się, dla podniesienia przejrzystości mowy, „punktowaniem”.

Początek mowy stwierdza słuszność zadań stawianych przed kilkoma laty:

— Rozwój, jaki przeżywają Niemcy od dnia przyjęcia władzy przez narodowy socjalizm, jest jedyny w swoim rodzaju. Szczególnie dobitnie jednak zaznacza się ów rozwój we wzroście powszechnej motoryzacji. Mówię o „motoryzacji”, rozwój bowiem silnika automobilowego wychodzi na korzyść nie tylko samochodowi, lecz i poza tym nabrał naprawdę przewrotowego znaczenia. Również samolot nie dałby się pomyśleć bez motoru, który dostał się światu dzięki samochodowi i który coraz bardziej jest udoskonalany.

— Nie ulega wątpliwości, że i **dziś jeszcze nie ogarniamy ostatecznych kresów motoryzacji.** Jedno jest pewne: zastąpienie siły zwierzęcej przez tę nową maszynę prowadzi do najpotężniejszego technicznego a zatem i gospodarczego przewrotu, jaki świat kiedykolwiek przeżywał. **Wierzę, że stoimy u początku, a nie w punkcie kulminacyjnym tego rozwoju.**

Dla tego też byłem w r. 1933 przekonany, że planowy i zdecydowany rozwój motoryzacji **musi mieć rozstrzygający wpływ na ogólne odrodzenie gospodarcze.**

— Jeżeli teraz, po czterech latach, patrzymy na wyniki tej pracy, **nie można już wątpić o słuszności ówczesnego mego poglądu i wówczas obranej drogi.**

— Niech mi tu wolno będzie wspomnieć, że ten mój pogląd z r. 1933 bynajmniej nie był wówczas powszechnym. Przeciwnie, wielu odrzucało go w ogóle, jako błędny, albo przynajmniej uważano go za zbyt optymistyczny. Jeszcze przy końcu roku 1933 — pierwszego roku rozwoju naszego przemysłu samochodowego — pisano w tak zwanych „artykułach fachowych”, że osiągnięty wówczas zbyt jest zapewne tylko zjawiskiem jednorazowym i że musi nastąpić konieczne cofanie się. A przecież ówczesny zbyt został w roku 1936 dokładnie potrojony.

— Nie można jednak również wątpić i o tym, że osiągnięty dziś stan naszej produkcji rocznej nie przedstawia maksimum, lecz jest tylko etapem. Zapewne w ciągu kilku lat najbliższych produkcja obecna zostanie wielokrotnie powiększona, a to z powodów następujących:

1) W ciągu tych czterech lat udało nam się obudzić u narodu niemieckiego zrozumienie myśli i potrzeby motoryzacji. Jest to może korzyść w swoich skutkach najważniejsza, **jak długo bowiem w narodzie jakimś pokutuje pogląd, że samochód jest środkiem klasowym i jako taki powinien być odrzucony, nie może być mowy o skutecznej motoryzacji.** Pogląd ten jednak rozpowsechniony był nie tylko wśród szerokich mas naszego narodu, ale niestety również w tak zwanych warstwach górnych, a nawet w kołach samego przemysłu samochodowego.

2) Stopniowa zmiana nastawienia narodu niemieckiego w stosunku do samochodu spowodowała wzrastające zainteresowanie się wszystkim co jest związane z samochodem i motoryzacją. **Młódzież nasza zajmuje się dziś z wielkim za-**

pałem nowymi technicznymi zagadnieniami i wy-
nalazkami.

3) Z tego rozpoczynającego się nowego nasta-
wienia wynika powszechny stosunek naszego
narodu do samochodu. Dla tego też naród nie-
miecki jest dziś przychylnie usposobiony do sa-
mochodu nie tylko w swym ustawodawstwie, ale
w całym swym nastawieniu. **A to jest skutecz-
niejsze, niż wszystkie zarządzenia władz.**

4) Niemiecka technika motorowa stoi dziś
w pierwszym szeregu.

5) Dla pewnej warstwy nabywców w Niem-
czech udało się dziś wyprodukować wielką liczbę
samochodów i motocykli, które stoją przy-
najmniej na jednym poziomie z najlepszymi po-
dobnymi wytworami zagranicy.

6) Niemieckie gościńce, autostrady i inne dro-
gi są częściowo w ogóle niezrównane, częściowo
zaś dorównują w zupełności zagranicznym. Już
w najbliższych latach jednak będziemy posiadali
najbardziej nowoczesną na świecie sieć auto-
strad. Od roku 1937 nastąpi zresztą finansowa-
nie niemieckich państwowych tras samochodo-
wych z dochodów niemieckiej komunikacji me-
chanicznej. Jest ono zapewnione i umożliwi nam
oddanie rocznie około 1000 km tych wspania-
łych dróg do publicznego użytku.

Dotychczas Kanclerz Hitler mówił o tym, co i dzięki
czemu dotychczas zrobiono w motoryzacji Rzeszy. Dalej
rzucił ciekawe uwagi o zadaniach w przyszłości.

— Tym osiągniętym wynikiem, a w każdym
razie czynom, będącym w wykonaniu i już za-
pewnionym, chciałbym teraz przeciwstawić za-
dania, które pozostają do rozwiązania w przysz-
łości.

1. **Budowa wozu popularnego.** Konieczne jest
teraz stworzenie ostatecznych warunków dla
produkcji nowego samochodu popularnego i roz-
poczęcie tej produkcji.

2. **Tańsze garaże.** Konieczne jest w tym celu
zbádanie wszystkich warunków, powodujących
obciążenie albo podrożenie takiego samochodu.
Nieznosny jest na przykład stan w którym wsku-
tek gmatwaniny zarządzeń biurokratycznych
urządzenie remiz dla samochodów tak podro-
żało, że wreszcie czynsz miesięczny za pokój
umeblowany bywa niższy niż boks samocho-
dowy.

3. **Ograniczenie typów.** Jest dalej konieczne,
aby niemiecki przemysł samochodowy wyraźnie
zrozumiał swe zadanie. To znaczy, że w ramach
gospodarki należy przeprowadzić ograniczenie
typów, umożliwiając w ten sposób rentowność
fabryk, nie zmuszając ich jednak do wycierania
sobie wzajemnie poszczególnych typów, które
produkowane przez jakąś jedną fabrykę z do-
brym wynikiem, przejęte przez wszystkich wy-
twórców, w krótkim czasie musiałyby doprowa-
dzić do ogólnego fiaska.

Nie jest tajemnicą, że niemiecki przemysł samocho-
dowy nie lubi samochodu ludowego, z którym — jak prze-

widują przemysłowcy — będzie wiele kłopotu (sprzedaż)
i stosunkowo nie wiele zarobku. Poza tym wysiłki kon-
strukcyjne były niezwykle żmudne i kosztowne.

Tę niechęć, czasem bardzo wyraźną w stosunku do
samochodu ludowego można dostrzec bez trudu. Widzi
ją również i Kanclerz Hitler, względnie jego doradcy.
I dla tego właśnie w mowie Kanclerza znalazł się ustęp
następujący:

— Muszę tu dodać, że byłoby kardynalnym
błędem mniemanie, że produkcja najtańszego wo-
zu popularnego może w jakiś sposób wpłynąć na
ograniczenie liczby odbiorców samochodów droż-
szych. Ludzie nie kupują droższych, a więc lep-
szych samochodów nie dla tego, że z zasady
chcą kupować tańsze, ale dla tego, **że nie mogą
sobie na droższe pozwolić.** W parze z wzrasta-
niem ogólnej cyfry produkcji musi koniecznie
postępować również i potanień produktu. Od-
powiada to układowi naszych stosunków mająt-
kowych i dochodowych. Zawsze jednak tak jest,
że gdy tylko tańszy produkt ściąga na siebie uwa-
gę i zainteresowanie nabywców, a więc później-
szych właścicieli, budząc je i rozwijając w pew-
nym kierunku, właśnie z tych warstw rekrutują
się później nabywcy produktów lepszych.

— Dla tego też w Niemczech **może być tylko
jeden wóz popularny a nie dziesięć takich wo-
zów.** Oczywiście, że między przyszłym wozem
popularnym a najwyższego gatunku wozem czo-
łowym będzie istniała wielka grupa innych klas
samochodów, odpowiadających potrzebom wy-
rabiającego się nabywcy.

— Nie może być celem produkcji tych pośred-
nich wozów osiąganie ceny wozu popularnego za
pomocą upraszczania ich konstrukcji, lecz mu-
szą one, przez ciągłe usprawnianie wytwórczości
zwrócić na siebie uwagę tych byłych nabywców
wozów popularnych, którzy dzięki osiągnięciu
wyższego szczebla gospodarczego mogą stać się
nabywcami wyższej klasy wozu.

W dalszym ciągu swej mowy Kanclerz podkreśla wy-
siłki idące w kierunku zdobycia surowców zastępczych,
niezbędnych dla produkcji i ostro rozprawia się z mal-
kontentami i skostniałymi rutynistami:

— Jeżeli jednak rozpatruję motoryzację i oce-
niam jej znaczenie z tak ogólnego punktu widze-
nia, byłoby naprawdę zbrodniczą lekkomyślno-
ścią budować tak potężny przemysł na niepew-
nych podstawach gospodarczych. Jest więc na-
szym naczelnym zadaniem **uniezależnić Niemcy
od importu materiałów nieodzownych dla utrzy-
mania i rozbudowy właśnie tej produkcji.** Nie
chodzi tu tylko o paliwo, ale o potrzebne me-
tale i nowe substancje, jak n. p. sztuczna żywica.

— Pracę tę ująłem i połączyłem w czterolet-
nim planie z kilkoma dalszymi zadaniami. **Roz-
wiązanie zagadnienia nastąpi, bo nastąpić musi.**
Nie chciałbym się rozprawiać z tymi, którzy na
wszystkie wielkie zamiary mają tylko jedną zna-
ną odpowiedź „to niemożliwe”. Od 18 lat przy-
wyłem do tej uwagi, **kłóra jest pomysłem
i prostym usprawiedliwieniem walki z każdą no-**

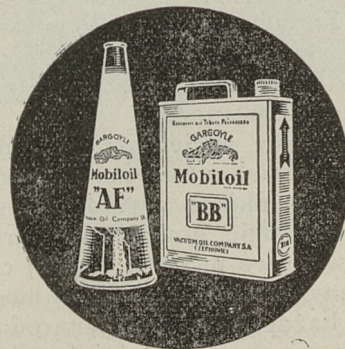
Prawdziwy
talizman...



skuteczniejszy i pewniejszy od podkówki,
kominiarczyka lub listka koniczyny – to
Gargoyle Mobiloil.

Gargoyle Mobiloil daje pewność jazdy,
najwyższą sprawność silnika oraz oszczędne
użytkowanie samochodu.

Czy wobec tych własności potrzebny jest
talizman?



VACUUM OIL COMPANY S. A.

wą **idea**, z każdym nowym postanowieniem, każdym nowym czynem.

— Poznałem to powiedzenie w czasie rewolucji listopadowej, gdy powziąłem zamiar zapoczątkowania w Niemczech nowego ruchu. I również słyszałem te słowa, gdy postanowiłem zbudować autostradę państwową. Słowa „to niemożliwe” nie są niczym innym, jak **wyrazem powszechnego ludzkiego lenistwa**, które broni się przeciwko każdej nowej myśli, każdemu nowemu czynowi.

Niech nikt nie wątpi o tem, że jestem zdecydowany raz powzięte plany tak czy inaczej przeprowadzić.

— Podkreśliwszy to, przedstawię tu jednak pokrótce rzekome rzeczowe argumenty, które może mogłyby przemawiać przeciwko takiemu ujęciu zadania. Są to w gruncie rzeczy prawie zawsze tylko rozważania o charakterze superkapitalistycznym. Nie można bowiem zaprzeczyć, że

1) zagadnienie przemiany węgla na benzynę jest rozwiązane;

2) produkcja sztucznego kauczuku również się udała i prowadzona jest fabrycznie na wielką skalę;

3) niemieckie złoża żelaza są nieograniczone. Niemcy zresztą od tysiąca lat nie importowały żelaza, mimo to własne zasoby wystarczały nam na pokrycie zapotrzebowania;

4) nasze zapasy węgla wreszcie, o ile można to ocenić, również wystarczą na bardzo długi czas;

5) niemieckiej siły roboczej mamy dostateczną ilość, a będzie ona wystarczająca zwłaszcza wówczas, gdy po ukończeniu zbrojeń narodowych setki tysięcy ludzi zwolnionych będzie do pełnienia innych zadań.

— Pozornie rzeczowy zarzut przeciwko przeprowadzeniu takich zamierzeń opiera się więc na ogół tylko na dwóch założeniach.

1) niechęci przeciwko wszystkim przewrotnym incwacjom, wymagającym nowych wysiłków ducha, ciała i woli;

2) podnosi się zarzut zbyt wysokiej kalkulacji cen przy własnej wytwórczości tego rodzaju produktów. Zarzuca się więc, powiedzmy, że benzyna własnej produkcji jest droższa, niż importowana, albo że cena żelaza własnego jest wyższa niż importowanego.

— Gdybyśmy chcieli iść za tymi poglądami, w ogóle nie mielibyśmy już gospodarki narodowej. Według takiego poglądu w ogóle nie można wprowadzić gospodarki narodowej, gdyż karteles światowe mogą w każdej chwili obniżyć pewne ceny, które przejściowo mogą być niższe od cen każdej produkcji narodowej. Przede wszystkim więc: według tej teorii nie mielibyśmy dziś niemieckiego przemysłu samochodowego. Nie, panowie, w ten sposób nie można prowadzić narodowej polityki gospodarczej.

— Jest więc moim niezachwianym zamiarem uniezależnić niemiecki przemysł komunikacji

mechanicznej, który jest jednym z naszych największych przemysłów, od niepewności międzynarodowego importu i oprzeć go na trwałej, pewnej, własnej podstawie.

— **Za rok albo za dwa będziemy w dziedzinie zapotrzebowania środków napędnych i kauczuku niezależni od zagranicy**, przy czym damy niezliczonym naszym rodakom pewne podstawy bytu. Tak samo i wydobywanie rudy niemieckiej będzie popierane wszystkimi środkami.

— Nie może być wątpliwości: albo tak zwane gospodarstwo niezależne zdolne jest do rozwiązania tych zagadnień, albo nie jest ono w ogóle zdolne do dalszego istnienia jako gospodarstwo niezależne. Państwo narodowo socjalistyczne nie skapituje pod żadnym warunkiem ani przed wygodą i ograniczonością ani przed złą wolą poszczególnych jednostek. Pracodawcy i pracownicy są na równi kontrahentami niemieckiego procesu gospodarczego i żaden z nich nie ma prawa bronić interesów swoich ze szkodą interesów ogółu narodu.

Gdybyśmy zasad tych nie przeprowadzili w ciągu lat ostatnich, dziś w Niemczech działałoby się tak, jak w różnych innych krajach. Zawdzięczamy narodowo-socjalistycznemu kierownictwu państwa i gospodarki, że posiadamy uporządkowane stosunki, bez których życie gospodarcze narodu nie może się pomyślnie rozwijać.

Historia wykazała zresztą, iż umiejętność ludzka zawsze potrafiła w krótkim czasie nowe sposoby produkcji tak ulepszyć i do tego stopnia obniżyć ich cenę, że nowe produkty najczęściej nie tylko ceną nie przewyższały dawnych, ale nawet były tańsze.

Podjmując wielkie zadanie zabezpieczenia podstawy naszych surowców, działamy — co powinni zrozumieć wszyscy niemieccy przedsiębiorcy i robotnicy — właśnie nie tylko w interesie oderwanej niemieckiej gospodarki, ale w interesie przedsiębiorców i milionów niemieckich robotników.

Że przy tym nie zaniedbamy żadnego ośrodka, prowadzącego do rozbudowy naszych stosunków międzynarodowych i pogłębienia naszego handlu, jest jasne.

Sądzę, że właśnie rozwój niemieckiego eksportu samochodowego jest przykładem, że w państwie naszym nie marzy się o izolacji gospodarczej.

— Nowy plan czteroletni będzie miał olbrzymie znaczenie dla przemysłu, związanego z komunikacją mechaniczną. Zapewni on temu właśnie przemysłowi, w którym **widzę przemysł kluczowy o najszerszym zakresie**, rozwój pewny i oparty na podstawach narodowych.

Takie były ważniejsze myśli rzucone w dzień otwarcia Wystawy Samochodowej w Berlinie w r. 1937-ym przez twórcę motoryzacji Niemiec. Czytelnicy nasi znajdują z pewnością wiele ciekawych poglądów, które nasuną im daleko idące wnioski.

Inż. A. Minchejmer.

Koło Inż. Sam. S. I. M. P.

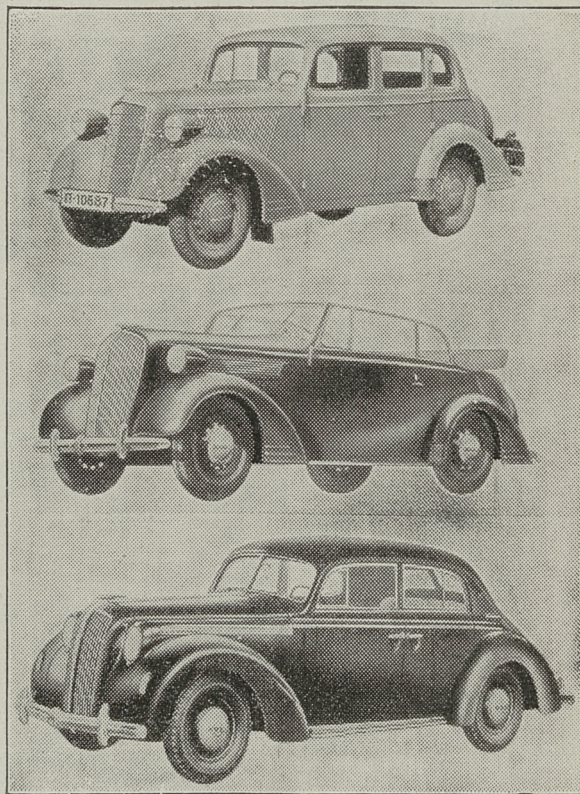
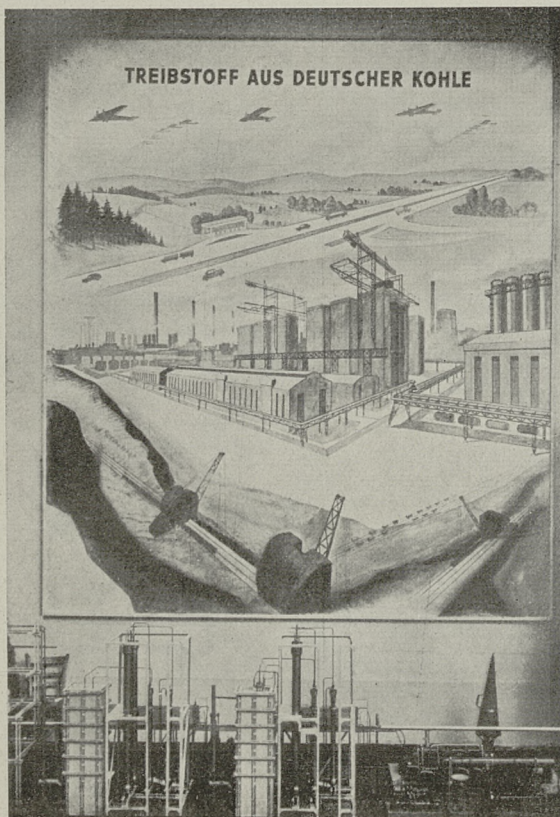
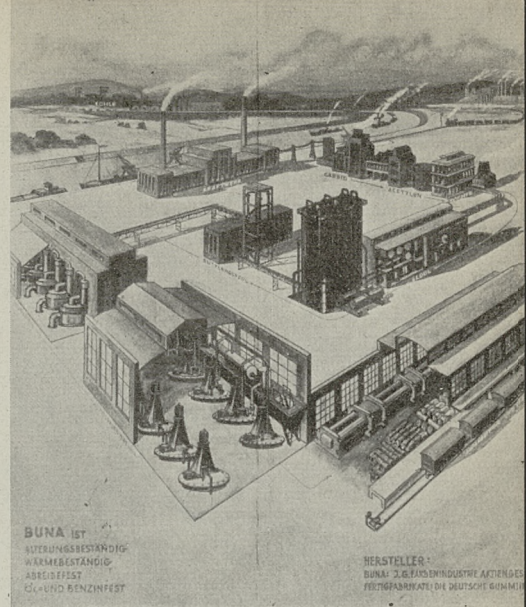
Berliński Salon Samochodowy 1937 roku.

Wielką swą mową otworzył Hitler w dniu 20 lutego br., „Międzynarodową Wystawę Samochodową i Motocyklową w Berlinie” — czwartą z rzędu w rozbudowanej do nowego życia i potęgi III Rzeszy — i odtąd przez dwa tygodnie przewały się przez olbrzymie hale wystawowe Kaiserdammu niezliczone tłumy, przybyłe z całych Niemiec i zagranicy, ciekawe ujrzenia jeszcze jednej manifestacji rozwijającej się tężyzny technicznej i gospodarczej Niemiec.

Ostatnie Berlińskie Salony Samochodowe nie są bowiem, w przeciwieństwie do Salonów Paryskich, Londyńskich czy Nowo-Yorskich, jedynie imprezami o charakterze handlowym, popisowym i reklamowym, terenem współzawodnictwa poszczególnych wytwórni, ale stanowią istotny składnik z rozmachem i konsekwentnie prowadzonej wielkiej polityki motoryzacyjnej, mającej przysporzyć Niemcom potęgę gospodarczej i... wojennej, i mają służyć za teren do propagandy szerzonych haseł i programów oraz za teren egzaminu dokonanych osiągnięć. Udając się więc na Salon Berliński jest się ciekawym nie tylko zobaczenia

nowych samochodów, ale i nowych przejawów i posunięć w dziedzinie motoryzacyjnej.

Pięknie zazwyczaj urządzona i udekorowana Hala Honorowa — „Ehrenhalle” — jest niejako

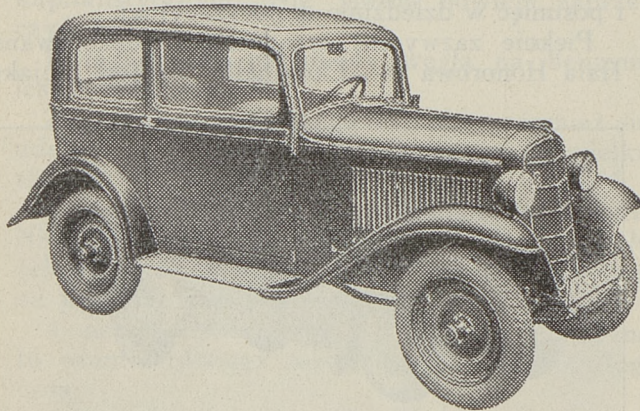


Trzy duże Ople:
„6”, „Super 6” i „Admiral”.

streszczeniem głównego hasła danego Salonu. W roku ubiegłym poświęcona ona została uczczeniu 50-lecia pionierskiej pracy Daimlera i Benza, a zarazem i 50-lecia rozwoju przemysłu samochodowego Niemiec, ukoronowaniem zdobyczy którego, były rekordowe wozy Auto-Unionu i Mercedesa sensacją zaś techniczną były wystawione poraz

pierwszy po zerwaniu ostatnich klauzul wojskowych Traktatu Wersalskiego, terenowe wozy wojskowe oraz najnowsza wówczas niemiecka zdobycz w dziedzinie zastępczych surowców — sztuczna guma Buna.

Co przyniósł Salon tegoroczny? Przysnać należy, że nic specjalnie nowego czy frapującego ani w dziedzinie technicznej ani też „motoryzacyjnej”. W Hali Honorowej stały liczne, znajdujące się w ruchu nader przejrzyste sporządzone w przekrojach podwozia i silniki najnowszych modeli, ściany Hali ozdobione były pięknymi malowidłami, przedstawiającymi fragmenty „Reichsautobahnen”, poza tym zaś znajdowały się dwa ciekawie i poglądowo urządzone stoiska poświęcone najpoważniejszym zdobyczom w dziedzinie surowców zastępczych — gumie Buna i benzynie Leuna, których produkcja osiągnęła już poważny przemysłowy poziom. Salon więc



Najtańszy niemiecki samochodzik osobowy Opel P4 za 1450 RM.

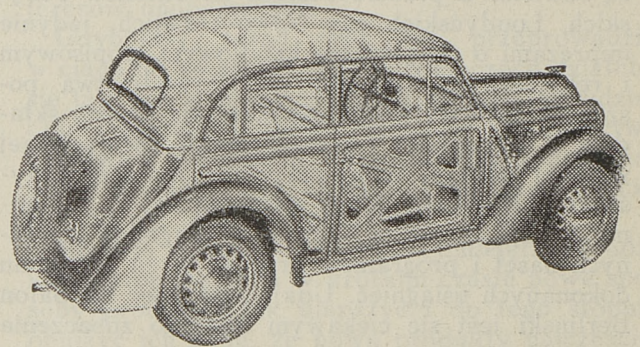
Berliński 1937 — to zadokumentowanie ciągnięcia pewnego poziomu udoskonalenia technicznego i organizacyjnego w ramach coraz intensywniej i konsekwentniej rozwijającego się niemieckiego przemysłu samochodowego i motoryzacji Niemiec.

Jedynie w mowie swej Hitler wysunął i podkreślił pewne zagadnienie, które nie znalazło jeszcze należytego wyrazu w obiektach wystawionych na Salonie — zagadnienie popularnego samochodu dla mas, który będąc znacznie tańszym od dzisiejszych małych samochodów stałby się potężnym narzędziem dla rozpowszechnienia automobilizmu wśród jak najszerszych warstw społeczeństwa. Sprawę tę poruszał Hitler w roku ubiegłym — dziś jesteśmy jedynie w posiadaniu informacji, że prowadzone są realne próby drogowe nad samochodem podobnego rodzaju, wystawione zaś na Salonie wozy świadczą, że starania i dążenia wytwórni skierowane są we wręcz przeciwną stronę, i tu stykamy

się z dość ciekawym przykładem pozornej rozbieżności interesów kierownictwa akcji motoryzacyjnej, podjętej na szeroką skalę, któremu zależy na posiadaniu bardzo taniego wozu popularnego, który umożliwiłby pozyskanie dla automobilizmu nowych licznych rzesz, a interesów przemysłu, któremu trudno jest zbudować dobry mały wóz i który woli, korzystając ze stworzonych nadzwyczaj pomyślnych warunków rozwoju automobilizmu, dążyć raczej do postępu technicznego i ulepszenia istniejących modeli.

Dla jasności obrazu zdać sobie należy sprawę z kilku zasadniczych zagadnień dotyczących popularnego i taniego samochodu:

- dla należytego rozwoju automobilizmu nieodzownym jest istnienie na rynku tanich samochodów, i to nie tylko bezwzględnie ale i względnie — czyli samochodów stosunkowo tanich w obrębie swej kategorii, ponieważ zawsze będzie istniała potrzeba samochodów różnych rodzajów i typów, zawsze jednak



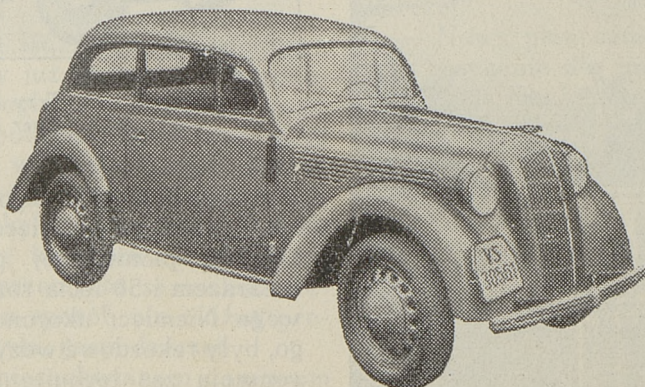
owy Opel „Olimpia” z nadwoziem z giętkiego szkła.

powinny one być dostępne dla odpowiedniego nabywcy.

- samochodem naprawdę dobrym pod każdym względem i zaspakajającym szeroki zakres wymagań może być tylko samochód duży; a więc stosunkowo droższy.
- wśród posiadaczy samochodów istnieje zupełnie zrozumiałe dążenie do zdobycia samochodu lepszego niż się ma dotychczas, a więc przeważnie i droższego.
- natomiast dla zdobycia „nowego” automobilisty konieczne jest istnienie na rynku samochodu możliwie taniego, i tylko tanim sa-

mocho-
dem można
pchnąć automobilizm
naprzód.

- tanim pojazdem mechanicznym, szkołą motoryzacji i jej pierwocinami jest motocykl, którego znaczenie jest w Niemczech całkowicie doceniane a rozwój jego rozpowszechnienia należyście popierany, nie



Nowy mały Opel „Kadett”.

może on jednak nigdy zastąpić pojazdu, który posiadając minimum zasadniczych cech samochodu byłby tak tani jak motocykl.

Wykonanie małego i taniego pojazdu, o którym można by powiedzieć, że jest naprawdę dobrym samochodem jest ze względów technicznych bardzo trudne. Dotychczasowe tak liczne nawet w Niemczech, Francji i Anglii próby z rozmaitymi samochodzikami, trójkołowcami i cyclecarami całkowicie zawiodły i zdołano stworzyć jedynie typ dostatecznie dobrego i popularnego obecnie wozu o pojemności silnika około 1 litra i mocy 18—24 KM. Są to wozy tej klasy co znana na naszym terenie 508 Fiata.

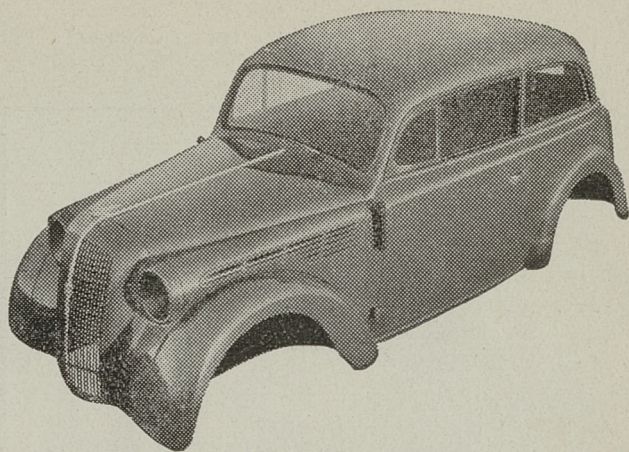
Żądany dla Niemiec przez Hitlera samochód popularny ma być jednakże czemś innym, i gdy zostanie on zrealizowany, będzie to bardzo poważną zdobyczą techniczną niemieckiego przemysłu samochodowego. Stwierdzić jednak należy, że już i obecnie, jeżeli nie pod względem technicznym, to w każdym razie pod względem produkcyjnym dokonany został poważny wysiłek zbliżenia się do wysuniętych przez Hitlera postulatów, a jest tym obniżenie ceny małego Opla P 4 do sumy 1450 marek, co wobec wysokiej siły nabywczej marki w Niemczech, równającej się prawie naszemu złotemu stanowi cenę rzeczywiście rewelacyjnie niską jak na samochód z silnikiem o pojemności jednego litra. Osiągnięte to jednak było tylko dzięki właściwym warunkom produkcyjnym, ponieważ P 4 jest modelem już „kilkoletnim”, produkowanym rocznie w ilości od 30 do 40 tysięcy sztuk, tak że wszelkie urządzenia techniczne, przyrządy i matryce dla jego wyrobu są już amortyzowane, a i wykończenie jego jest możliwe jaknajbardziej prymitywne, i na przykład zastąpienie trójbiegowej skrzynki przekładniowej czterobiegową, w wykonaniu jako „Sonder-Limusine”, umieszczenie koła zapasowego z tyłu zamiast z boku, dodanie kapsli na koła, manometru olejowego, wycieraczki i danie trochę lepszego obicia podnosi jego cenę o 400 marek, czyli prawie o 30%.

Tabela 1
Produkcja pojazdów mechanicznych w Niemczech

Rok	1936	1935	1932
Samochody osobowe	240.292	201.438	43.430
Samochody ciężarowe	56.562	38.851	8.080
Autobusy	3.318	2.645	154
Trójkołowce	13.953	11.961	10.939
Motocykle	137.904	111.177	36.262
Razem pojazdów mechanicznych	452.029	367.072	98.865

Tabela 2
Produkcja samochodów osobowych poszczególnych kategorii (liczby zaokrąglone).

Pojemność skokowa silnika	Rok	1936	1935
poniżej 1 litra	63.000 — 26%	51.000 — 25,5%	
od 1, 5 do 2 l	57.000 — 24%	49.000 — 24%	
od 1 do 1,5 l	101.000 — 42%	88.000 — 44%	
od 2 do 3 l	14.000 — 6%	9.000 — 4,5%	
ponad 3 l	5.000 — 2%	4.000 — 2%	
Razem	240.000 — 100%	201.000 — 100%	



Samoniosące nadwozie Opla „Kadett“.

W jaki jednak sposób należałoby scharakteryzować wytyczne techniczne rozwoju uwidocznionego w wystawionych na tegorocznym salonie samochodów? W kilku słowach da się to określić jako dążenie do stworzenia w każdej klasie wozów o wyższym poziomie technicznym, szybszych, trwalszych, i o wygodniejszych nadwoziach. Niemiecka prasa techniczna podkreśla, że są to niewątpliwie wymagania narzucone przez ruch po pięknych autostradach, umożliwiających jazdę z dużymi szybkościami przez dłuższy okres czasu. Wystawione na Salonie samochody stanowią oczywiście zapowiedź tego, w jakim kierunku pójdzie rozwój automobilizmu w bieżącym roku, dla głębszego jednak zrozumienia warunków, które go właśnie w ten sposób będą kształtować warto poświęcić chwilę uwagi kilku cyfrowym danym, które poniżej zamieszczamy. Tabela 1 podaje dla porównania roczną produkcję poszczególnych typów pojazdów mechanicznych w roku 1936 w porównaniu z rokiem ubiegłym oraz rokiem 1932, który był najbardziej tragiczny dla niemieckiego przemysłu samochodowego. Tabela zaś 2 zawiera wielkość produkcji poszczególnych kategorii samochodów osobowych. Znamiennym jest, że samochody z silnikami o pojemności od jednego do dwóch litrów stanowią łącznie 2/3 całej produkcji samochodów osobowych. Tabela 3 zawiera ciekawą zestawienie ilości zarejestrowanych w latach

Tabela 3
Ilość nowo zarejestrowanych samochodów poszczególnych ważniejszych marek

Rok	1936	1935
Opel	86.500	77.126
DKW	40.018	28.240
Daimler-Benz	19.816	11.562
Adler	15.325	17.652
Ford	11.721	8.087
Hanomag	8.218	8.171
Wanderer	8.086	7.169
BMW	6.891	7.226
Hansa	5.617	4.124
Fiat	5.727	3.711
Horch	2.014	2.029
Stoewer	1.024	1.137
Steyr	536	480
Maybach	151	140

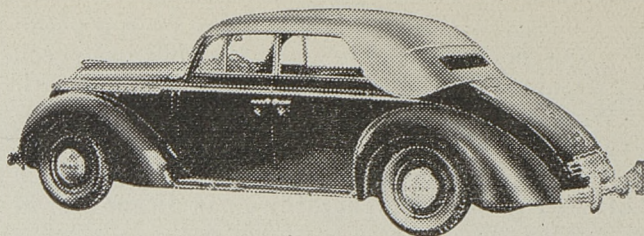
Tabela 4

Ilość nowozarejestrowanych samochodów poszczególnych typów ważniejszych marek

Rok	1936	1935
Opel		
P4	41.228	38.846
1,3	—	25.313
Olimpia	30.898	
2 litry	14.307	12.956
DKW		
Reichsklasse	19.387	12.963
Meisterklasse	18.325	11.813
Schwebeklasse	2.296	3.464
Daimler Benz		
1,7 litra	12.629	4.061
2 litry	2.933	5.391
2,3 i 2,9 litr.	4.043	1.826
ponad 3 litry	260	240
Alder		
Trumpf Junior	11.761	13.237
Primus	122	383
Trumpf	2.845	3.293
Diplomat	538	637

1935 i 1936 nowych samochodów poszczególnych marek. Przoduje tu oczywiście Opel, zwraca uwagę znaczny proporcjonalny wzrost ilości nowych wozów DKW oraz Daimler-Benzów; uzupełnia tę tabela 4, podającą rozbić ilości nowozarejestrowanych wozów na poszczególne modele przodujących marek. Imponujący jest trzykrotny przeszło wzrost produkcji wozów Daimlera o pojemności silnika 1,7 litra.

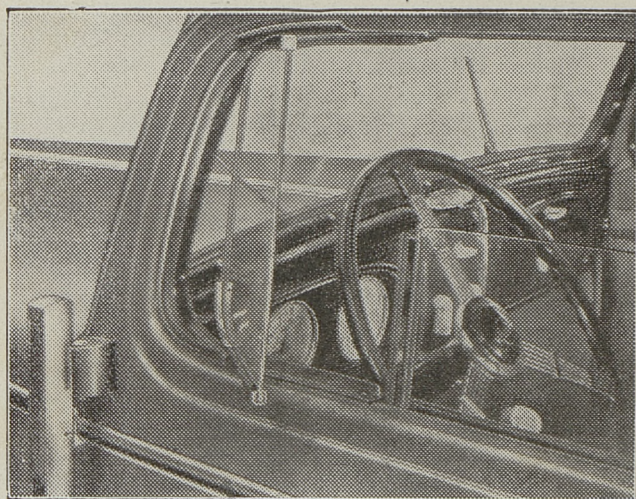
Z nowymi modelami na 1937 rok wystąpiły prawie wszystkie niemieckie wytwórnie, a całą jej gamę przygotowała wytwórnia Opla. Młodszym bratem Olimpii jest Kadett, posiadający samoniosące stalowe nadwozie o analogicznej budowie i także same niezależne zawieszenie przednich kół, prowadzonych równoległymi ramionami w płaszczyźnie samochodu i uresorowanych sprężynami spiralnymi, ujętymi w osłony zespolone ze zwrotnicami. Posiada on silniczek czterocylindrowy tak samo, jak P4 o pojemności 1066 cm³ o mocy 23 KM, trójbiegową skrzynkę biegów całkowicie cichobiezną, tylny most normalnej sztyw-



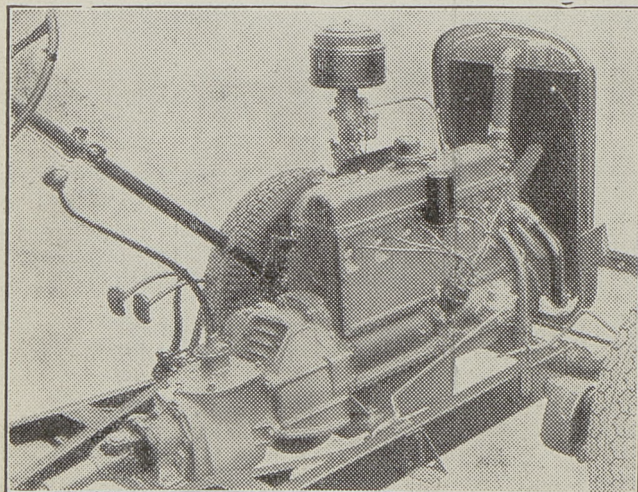
Opel „Admiral” — Kabriolet.

nej budowy, zawieszony na dwóch półeliptycznych resorach, hamulce hydrauliczne. Sylwetka jego przypomina Olimpię z jej charakterystycznym zespoleniem w jedną całość pancerza chłodnicy, przodu błotników i obsady latarni. Jest on oczywiście mniejszy od niej i ma przyjemniejsze mniej ostre linie chłodnicy i maski.

Dwa dalsze nowe modele Opla „Super 6” i „Admiral” stanowią pod względem konstrukcyjnym zupełnie nową grupę wozów. Sześciocylindrowy 2½ litrowy „Super 6” stanowi rozwinięcie i wzmocnienie dotychczasowej dwulitrowej szóstki, o ile jednak ta posiadała silnik z zaworami bocznymi, to „Super 6” posiada silnik



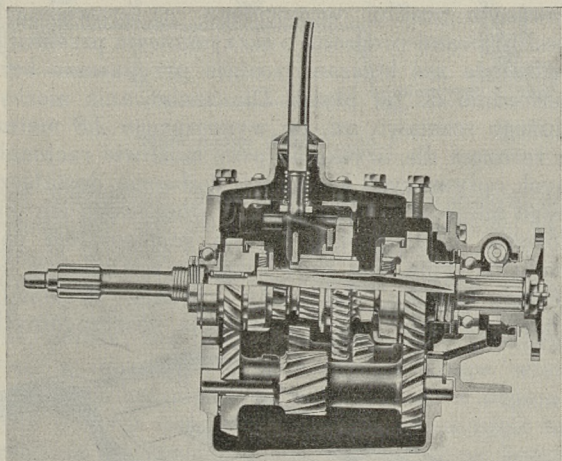
Wentylacja Opla „Super 6”.



Blok pędny Opel „Super 6”.

górnazaworowy o wielkiej wydajności, wzorowany na konstrukcji amerykańskich silników produkcji General-Motors i posiada takie na przykład specjalne urządzenia, jak termostaticznie regulowanie podgrzewanie mieszanki. Ciekawą poza tym cechą tego silnika jest bardzo mały stosunek skoku który wynosi 82 mm do średnicy cylindra, wynoszącej 80 mm; duża powierzchnia głowicy pozwala na zastosowanie zaworów o dużej średnicy, a więc zapewnia dobrą sprawność zasysania mieszanki, dzięki zaś małemu skokowi małą jest również średnia szybkość tłoków, co zapewnia dużą trwałość silnika przy ciągłej pracy na dużych obrotach. Ciekawym jest również zastosowanie trójbiegowej skrzynki biegów, a to dzięki temu, że silnik posiada duży zapas mocy, zwrócić przy tym warto uwagę, że budowa tej skrzynki biegów synchronizowanej przy dwóch wyższych przekładniach i całkowicie cichobieżnej na wszystkich prze-

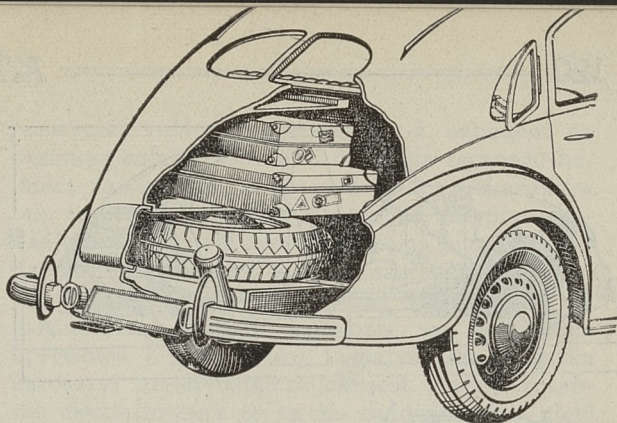
kładniach nie wyłączając biegu wstecznego odbiega dość znacznie od dotąd przeważnie stosowanej. Nieprzesuwne oczywiście koło zębate drugiego biegu o skośnym cichobieźnym uzębieniu znajduje się na drugim końcu skrzynki biegów, przeciwnym do wałka napędowego. Tuleja przesuwna na wałku zdawczym włączająca za pośrednictwem mechanizmu synchronizacyjnego bezpośrednią trzecią przekładnię oraz drugą, jest



Skrzynka biegów Opla „Super 6”.

odpowiednio długa i posiada na swym zewnętrznym obwodzie skośne kliny, na których dopiero osadzone jest przesuwne koło pierwszego i tylnego biegu o cichobieźnym śrubowym uzębieniu. Dzięki takiej konstrukcji skrzynka biegów jest dostatecznie krótka i zwarta i nie ma potrzeby stosowania trzeciego łożyska podpierającego w środku wałka zdawczy lub pośredni, co konieczne było na ogół przy synchronizowanych, cichobieźnych skrzynkach biegów o normalnym układzie przekładni. Zaznaczyć można tu odrazu, że o podobnej budowie skrzytki biegów wykonuje specjalna fabryka przekładni samochodowych ZF, której skrzynki biegów stosuje w swych wozach szereg niemieckich wytwórni samochodowych.

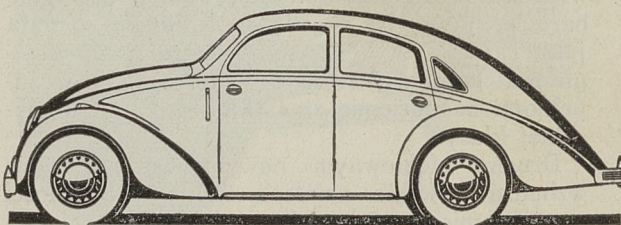
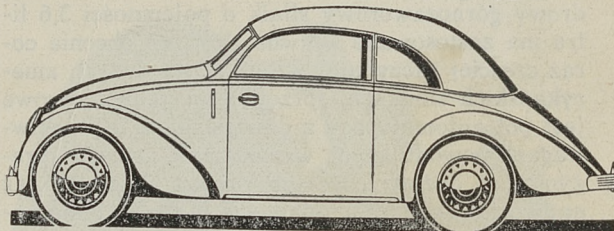
Rama Opla „Super 6” wykonana jest jako spawana z podłużnicami o skrzynkowych przekrojach. Zawieszenie przednich kół niezależne, typowe dla wszystkich modeli Opla. Tylne osi sztywne. Hamulce hydrauliczne. W całej budowie podwozia uderza znaczna prostota i racjonalność ukształtowania poszczególnych elementów, mająca na względzie nie tylko osiągnięcie należytego funkcjonowania pomimo prostego rozwiązania, ale również i względy prostoty obróbki. Ciekawym jest na przykład połączenie ze sobą wałków ramion tylnych hydraulicznych amortyzatorów drążkiem skrętnym, dzięki czemu w ten sposób



Schówek na opony i bagaże w nowym Adlerze „2,5 l.”

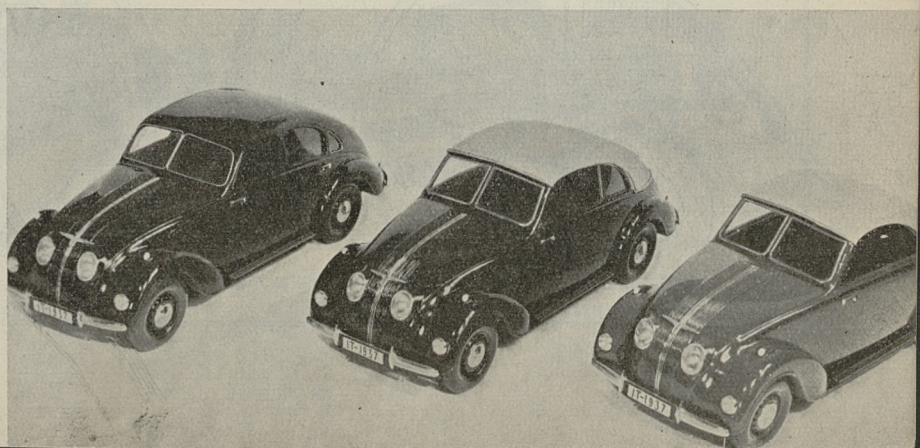
sprężone amortyzatory odgrywają rolę stabilizatora powstrzymującego samochód od przechylania się na zakrętach. Piasty przedniego i tylnego koła, tak samo jak w Fordach są lane i stanowią jedną całość z bębnami hamulcowymi. Wygląd zewnętrzny Opla „Super 6” przypomina w zupełności dotychczasową szóstkę, mają zresztą te wozy ten sam rozstaw kół i osi i jedynie pancierz chłodnicy ma ładniejsze, bardziej zaokrąglone kształty.

Największy z nowych Opli „Admiral” stanowi już próbę wtargnięcia się tej największej niemieckiej wytwórni, która dotąd specjalizowała się w wozach popularnych, do klasy wozów wielkich z samochodem, który przy swoich wysokich zaletach technicznych i efektownym wyglądzie

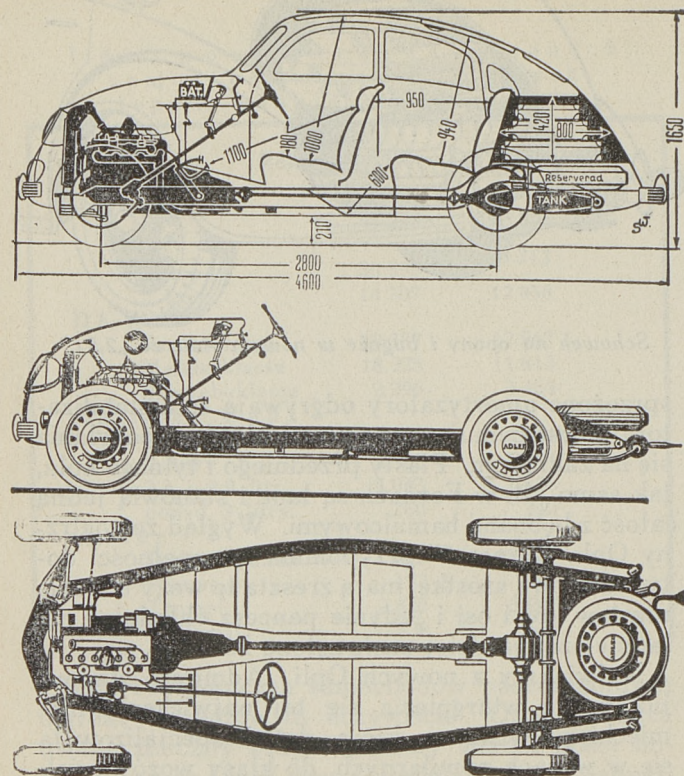


Kabriolet i limuzyna nowego Adlera „2,5 l.”

będzie jednak stosunkowo bardzo tani. Pod względem technicznym podwozie „Admirała” jest repliką „Super 6” i różni się rozwiązaniem niektórych szczegółów i tak na przykład sześciocylin-



Seria pięknych nowych Adlerów „2,5 l.”

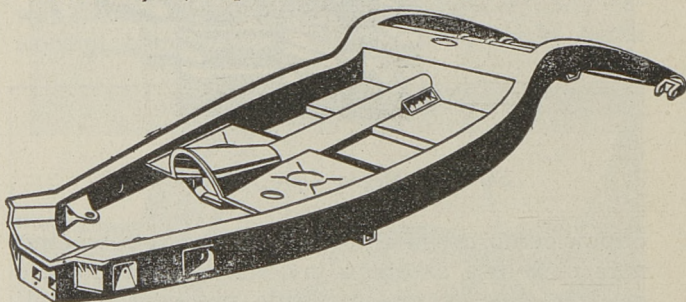


Przekrój i podwozie Adler „2,5 l.”

drowy górnozaworowy silnik o pojemności 3,6 litra ma zastosowane żeliwne tłoki, co obecnie coraz częściej zaczynamy spotykać na dużych amerykańskich silnikach, sprzęgło zaś jednotarczowe jest pół automatyczne z dźwigiemkami o przeciwwagach powodujących wzmocnienie nacisku sprężyn przy dużych obrotach silnika. Kształty zaś nadwozia „Admirala” stanowią ładne i udane powiększenie Olimpii, zretuszowane i podkreślone bardziej płynnymi i ozdobnymi liniami przodu jak i całości. Wykończenie wnętrza i wyposażenie jest bardzo estetyczne i bogate i stoi w zupełności na poziomie amerykańskich wozów wysokiej klasy.

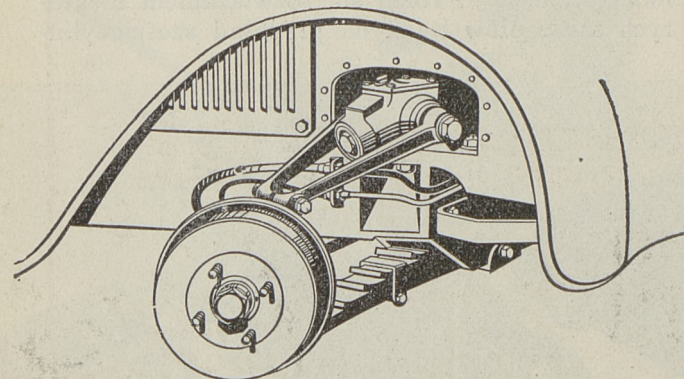
Drugim efektownym nowym wozem, który wzbudzał wielkie zainteresowanie publiczności aerodynamicznymi kształtami jak również i ciekawym rozwiązaniem technicznym podwozia, był nowy sześciocylindrowy Adler z silnikiem 2,5 litrowym. Stanowi on bardzo ciekawą próbę rozwiązania budowy samochodu średniej wielkości

5—6-cio miejscowego, przeznaczonego specjalnie do długotrwałego ruchu po drogach samochodowych, o szybkości maksymalnej 125 km/g., a przy tym dostatecznie ekonomicznego bo z silnikiem 2,5 litrowym o mocy 58 KM. Ze względu na osiągnięcie niskiego ciężaru wozu a za tym uzyskania korzystnego stosunku mocy do ciężaru, zdecydowano się na budowę ramy ściśle zespolonej z nadwoziem. Rama wykonana więc została jako blaszana płyta o odpowiednio ukształtowanym profilu, wzmocniona na krawędziach podłużnicami-programi o skrzynkowym przekroju, nadwozie zaś blaszane zostaje przypawane bezpośrednio do tej płyty. Dla zachowania niezbyt dużego rozstawu osi, bo wynoszącego 2,8 metra, a zarazem dla uzyskania przy możliwie racjonalnych opływowych kształtach nadwozia dostatecznego miejsca dla pasażerów i właściwego ich położenia, zdecydowano się na zastosowanie napędu na tylne koła przy znacznie wysuniętym do przodu silniku. Załączony rysunek doskonale charakteryzuje sposób rozłożenia poszczególnych

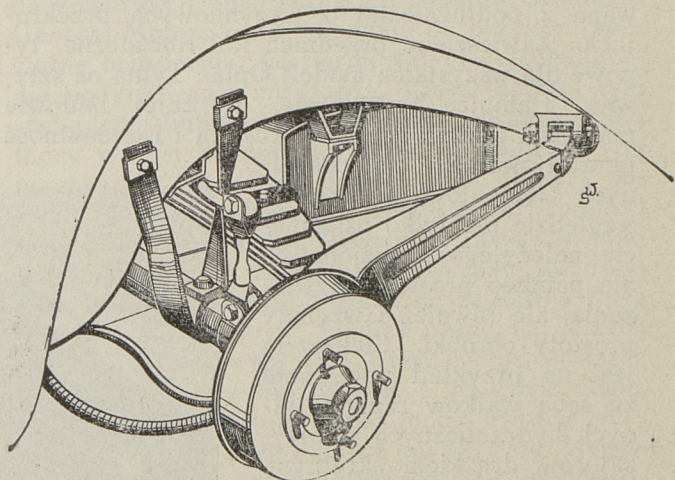


„Rama” Adlera „2,5 l.”

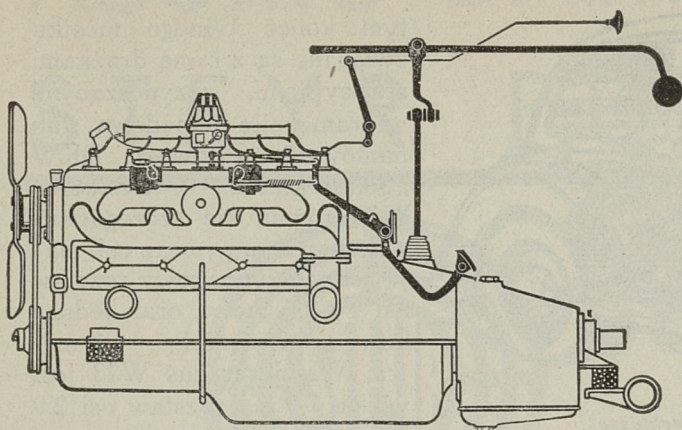
elementów wozu oraz wykorzystanie przestrzeni. Znaczne wysunięcie do przodu silnika stało się powodem dosyć ciekawej konstrukcji niezależnego zawieszenia przednich kół, z których każde zawieszone jest na dole na krótkim ćwierćeliptycznym resorze odpowiednio przymocowanym do ramy, na górze zaś na widłowym wahaczu, stanowiącym ramiona amortyzatora, przy czym zarówno resor, jak i ramiona wahacza ustawione są skośnie do osi wozu i „mijają” w ten sposób przód silnika. Kierowanie przednich kół jest rów-



Zawieszenie przedniego koła Adler „2,5 l.”



Zawieszenie tylnych kół Adlera „2,5 l.”

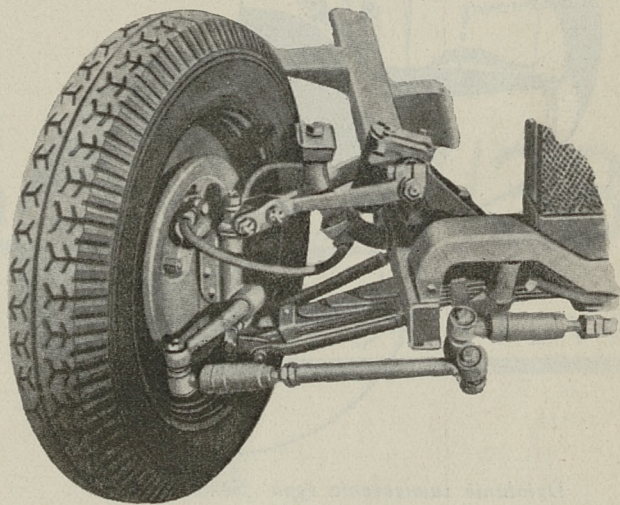


Blok pędny Adlera „2,5 l.”

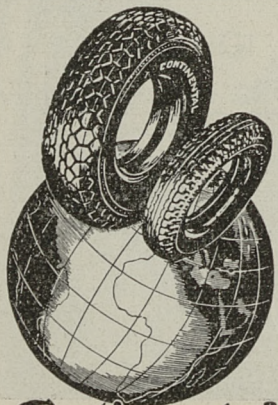
niez niezależne, przy czym dźwignik kierowniczy poprzeczny jest trójdzielny, co w zupełności zapewnia należyte funkcjonowanie mechanizmu kierowniczego. Tylne osie jest również łamana. Oprawa przekładni tylnej osi umocowana jest na ramie, półoski zaś ujęte są w półpochwy wahliwie ujęte w oprawie, i których drugie końce wraz z tarczami hamulcowymi połączone są z sięgającymi do tyłu ramionami, których końce ujęte są wahliwie sworzniami umocowywanymi na końcu ramy, i których osie skierowane są naukos w ten sposób, że przecinają się z osiami półpochew w środku ich kulistego osadzenia w oprawie. Uresorowanie tylnych kół wykonane jest za pomocą jednego poprzecznego resoru, znajdującego się tuż za oprawą przekładni tylnej osi i którego końce opierają się o wspomniane ramiona. Nie brak oczywiście hydraulicznych amortyzatorów. Silnik tego wozu jest też dosyć ciekawy w swej budowie, posiada on boczne zawory, aluminiową głowicę, dwa gaźniki z filtrem powietrznym, ukształtowanym, jako tłumik. Filtr olejowy płytkowy związany w ten sposób z pedałem „gazu”, że przy każdym naciśnięciu pedału płytki filtra zostają nieco obrócone, co przyczynia się do ich ciągłego oczyszczenia się. Sprzęgło dwutarczowe pracujące w oliwie. Ciekawe jest umieszczenie dźwigni zmiany biegów, która jest przegubowa, i której górna część zakończona gałką przeprowadzona jest przez tablicę wskaźników, tak jak to się

zazwyczaj robi w samochodach z napędem na przednie koła, a również i dźwignia ręcznego hamulca zawieszają się w dół pod tablicą wskaźników tak, że dzięki temu obie te dźwignie nie przeszkadzają wcale przy przesuwaniu się na przednim siedzeniu, które zresztą jest tak szerokie, że mieszczą się na nim swobodnie trzy osoby. Jak już zaznaczyłem kształty nadwozia są racjonalnie opływowe, a przód wozu, ta największa bolączka karoseryj aerodynamicznych jest bardzo zgrabnie ukształtowany ze swymi osadzonymi w głębi latarniami i kratą pancerza chłodnicy, przechodzącą w ozdobne pasmo maski.

Produkcję koncernu Auto-Unionu rozpatrywać należy, jako całość. Poza drobnymi zmianami w luksusowych Horchach i posiadających napęd na przednie koła Audi, na uwagę zasługują trzy nowe modele w klasie dobrych średnich wozów. Są to DKW „Sonderklasse” oraz Wanderery W24 i W23”. Budowa podwozi tych trzech samochodów jest identyczna: rama spawana z podłużnicami o przekroju skrzynkowym, niezależne zawieszenie przednich kół na jednym dolnym poprzecznym resorze i widlastych górnych wahaczach, stanowiących ramiona amortyzatorów, niezależne kierowanie kół z trójdzielnym dźwignikiem poprzecznym, tylna oś sztywna z zawieszeniem typu „Schwebe-Achse”. Zawieszenie to polega na tym,



Zawieszenie przednich kół Wanderera W24.



Continental

Opony Continental

Generalny Przedstawiciel na Kongresówkę i Kresy Wschodnie

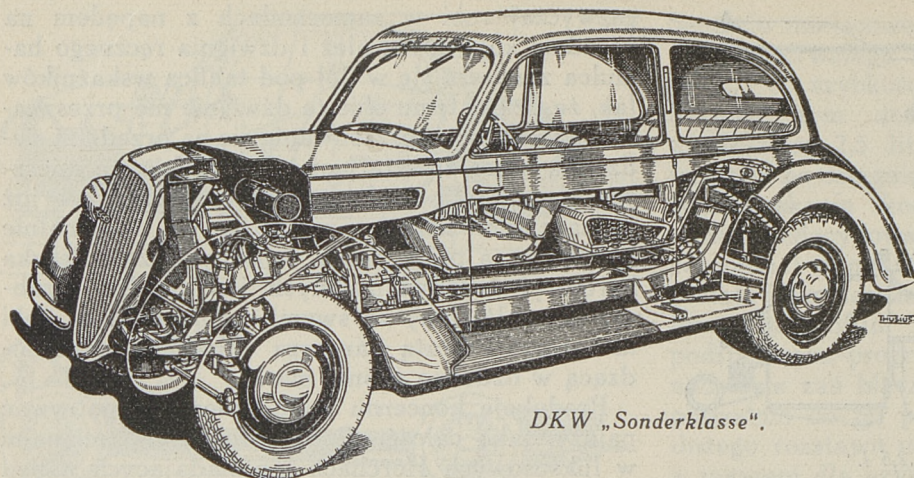
JAN RAUE

Warszawa

Widok 3

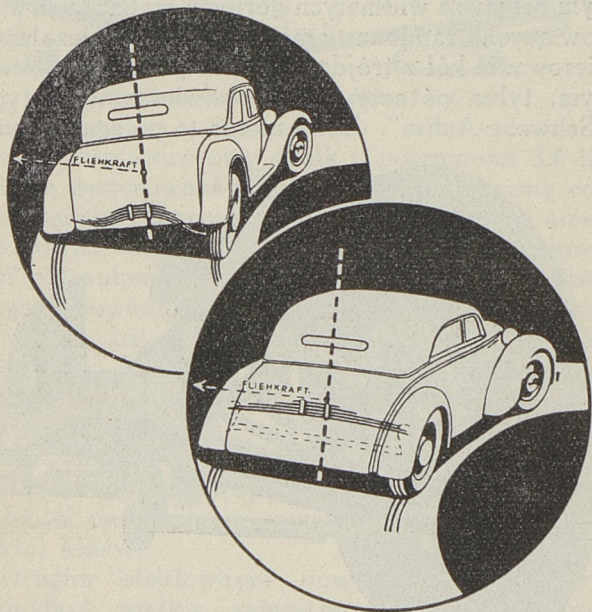
Tel. 223-14

Do nabycia we wszystkich sklepach z akcesoriami samochodowymi

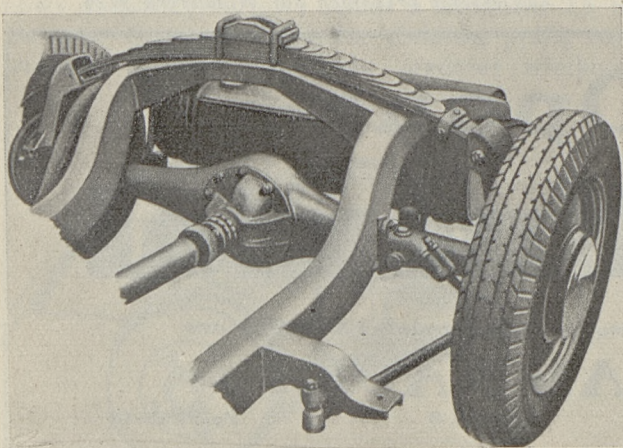


DKW „Sonderklasse“.

że tylna oś uresorowana jest jednym poprzecznym resorem położonym na tyle wysoko, by siła odśrodkowa przy jeździe na zakręcie nie powodowała wcale przechylenia się samochodu, co doskonale uzmysławia załączony rysunek. Poza

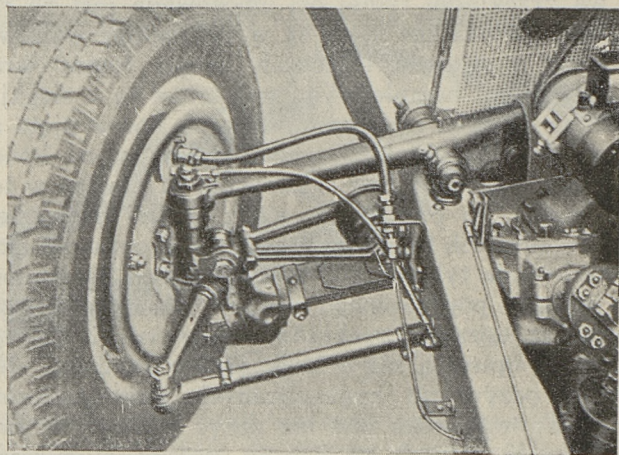


Działanie zawieszenia typu „Schwebe-Achse“.



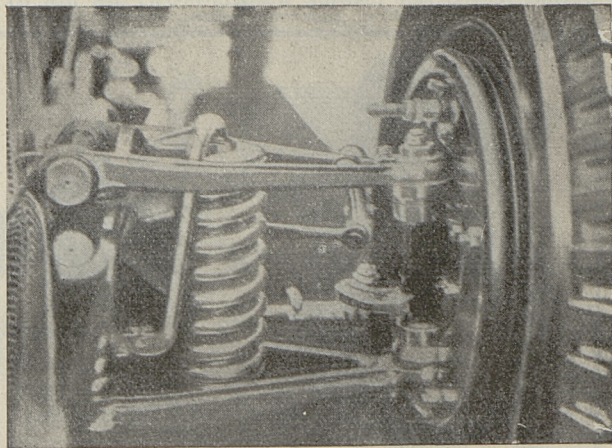
Zawieszenie tylnej osi Wanderera W24.

tym końce tylnego mostku związane są z ramą drążkami rekacyjnymi, przynoszącymi na ramę siłę napędową, lub hamowania. Podwozia DKW „Sonderklasse” i Wanderer W24 różnią się szczegółami wykonania ramy oraz osi, mają jednak jednakowy rozstaw osi — 2,6 metra oraz jednakowy rozstaw kół — 1,3 metra, Wanderer zaś W23 jest większy i ma rozstaw osi 2,9 i rozstaw kół 1,4 m główna zaś różnica polega oczywiście na zastosowanych silnikach oraz nadwoziach. DKW ma czterocylindrowy silnik dwutaktowy z cylindrami ustawionymi parami pod kątem 90°, o pojemności 1050 cm³ i mocy



Daimler Benz—zawieszenie przednich kół w typie 320.

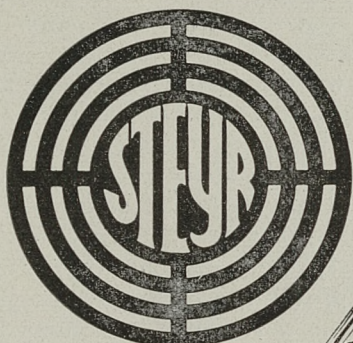
32 KM. Nadwozie zaś odbiega w swej budowie od dotychczasowych całkowicie drewnianych nadwozi DKW i posiada drewniany szkielet o blaszanym pokryciu. Wanderer W24 i W23 posiadają „spokrewnione” silniki o średnicy cylindra 75 mm i skoku 100 mm — pierwszy z nich czterocylindrowy o pojemności 1,73 litra



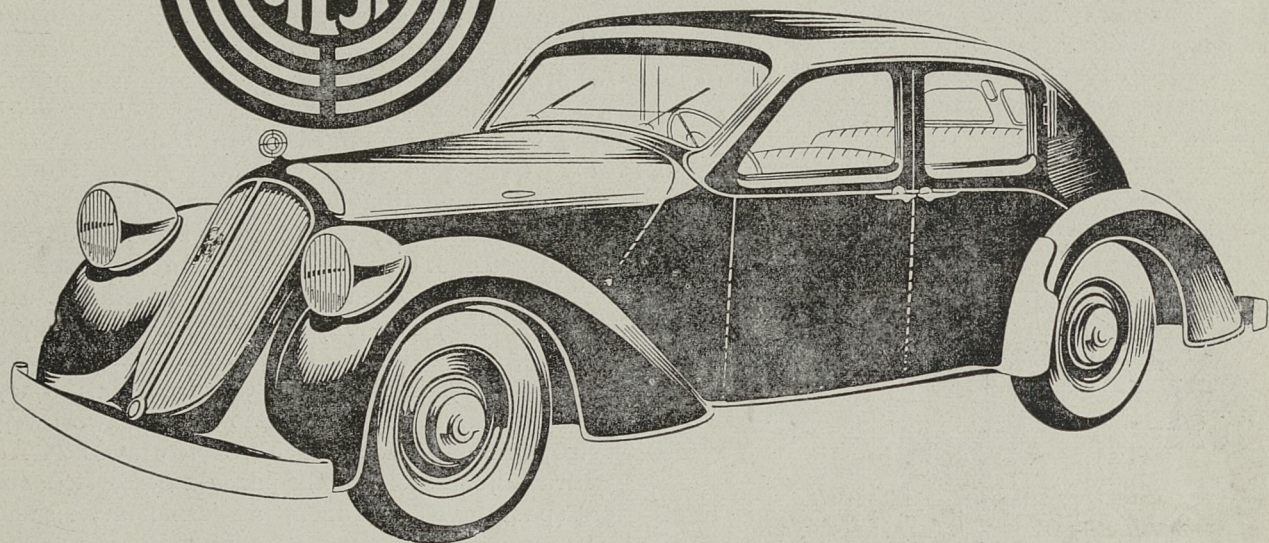
Daimler Benz—zawieszenie przednich kół w typie 540.

AUSTRO-DAIMLER, STEYR, PUCH

ODDZIAŁ
FABRYCZNY
NA POLSKĘ



Steyr ^{TYP} 200



Najnowszy model na rok **1937/38**

jest do obejrzenia!

W A R S Z A W A

Biuro Sprzedaży WIERZBOWA 8

Tel. 5-85-99 i 5-85-91

STACJA OBSŁUGI I MAGAZYNY

K S I A Ż Ę C A 9. Tel. 9-51-50

PRZEDSTAWICIELSTWA:

Kraków

Łódź

Lwów

Katowice

Poznań

Bielsko

Wilno

SAMOCHODY STEYR

MODELE

„50“

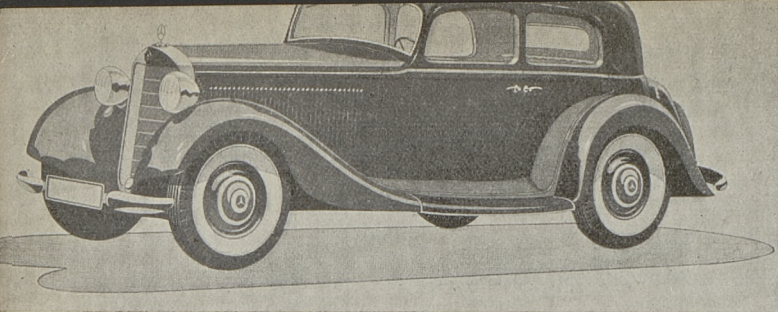
„100“

„200“

„220“

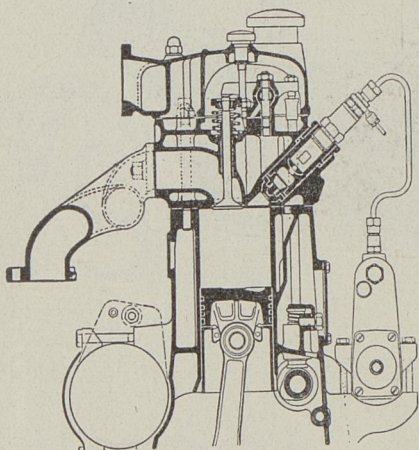
na składzie,

w cenie od 6200 zł.



Daimler-Benz—Limuzyna typ 230.

i mocy 42 KM, a drugi sześciocylindrowy o pojemności 2,6 litra, i mocy 63 KM. Są to silniki bocznozaworowe o ciekawej zwartej budowie z termostatem regulującym obieg wody chłodzącej umieszczonym w głowicy, podgrzewaniem mieszanki oraz skrzydełkową pompką olejową, łatwo dostępną dzięki umieszczeniu poza karterem silnika. Ładne i zgrabne nadwozia Wandererów nie odznaczają się niczym szczególnym.



Przekrój silnika wysokoprężnego osobowego Daimler-Benz

Z nowymi modelami wystąpiła również wytwórnia Daimler-Benz, stojąca, jak wiadomo, na najwyższym poziomie technicznym. Nowym jest model 230, z silnikiem o pojemności 2,3 litra o mocy 55 KM, będący wzmocnioną i bardziej do ruchu po autostradach przystosowaną odmianą dotychczasowego dwulitrowego modelu 200. Zawiesze-

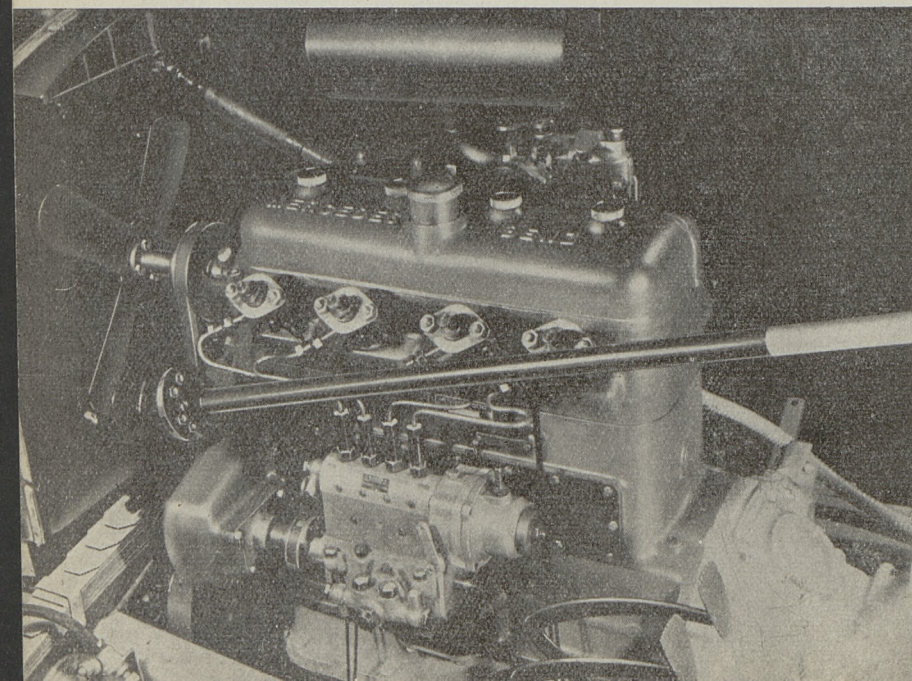
nie przednich kół na dwóch poprzecznych resorach, tylna oś łamana z wahliwymi półpochwami uresorowanymi czterema spiralnymi sprężynami. Drobne zmiany w rysunku chłodnicy i latarni dotychczasowego modelu.

Identyczne prawie podwozie zaopatrzone w 45 konny silnik wysokoprężny (Diesela), który wzbudził tak wielkie zainteresowanie swym pierwszym ukazaniem się na Salonie zeszłorocznym oznaczone jest jako model 260-D. Silnik ten, ulepszony już w stosunku do swego zeszłorocznego pierwowzoru, wszedł już całkowicie do seryjnej produkcji i praca jego, jeżeli chodzi o cichobieżność i elastyczność jest obecnie już tak doskonała, że przy prowadzeniu nie dostrzega się prawie wcale różnic w stosunku do silnika benzynowego, przy czym zużycie paliwa jest zadziwiająco niskie i wynosi od 9 do 11 litrów ropy na 100 km.

Drugim nowym modelem jest 320, będący również wzmocnioną i ulepszoną przeróbką dotychczasowego modelu 290, z silnikiem o pojemności 2,9 litra. Silnik wozu 320 posiada pojemność skokową 3,3 litry i należy do rzędu silników wysokosprawnych i dzięki zastosowaniu aluminiowej głowicy i wysokiego stosunku sprężania, bo wynoszącego aż 8,4 do 1, pomimo bocznozaworowego ustroju rozwija moc 78 KM, czyli prawie 24 KM z litra pojemności. Silnik posiada oczywiście szereg specjalnych urządzeń, jak termostaty i samoczyszczający się filtr płytkowy, budowa zaś podwozia jest analogiczna do pozostałych typów tej wytwórni — z tyłu łamane półpochwy z czterema resorującymi sprężynami spiralnymi, z przodu zaś niezależne zawieszenie kół — na dole jeden poprzeczny resor u góry zaś wahacze w kształcie dwuramiennych dźwigni opierających się drugim końcem o niewielkie sprężyny spiralne. Nadwozia tego modelu — nadzwyczajnie pięknie i luksusowo wykończone; nowością był przy tym nowy typ nadwozia tak nazwany „Kombinationswagen” — 3 miejscowe Coupé, którego daszek daje się łatwo zdjąć, tak, że wóz zamienia się na Roadstera.

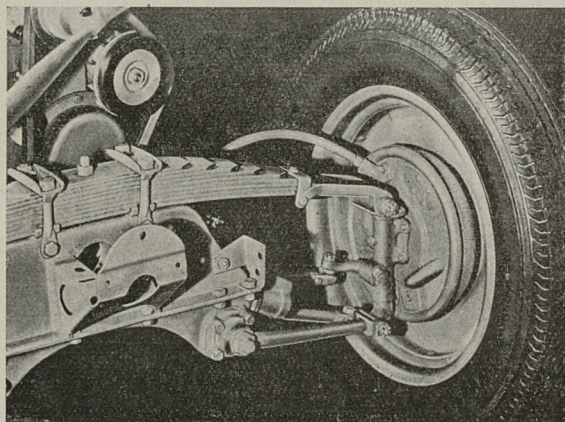
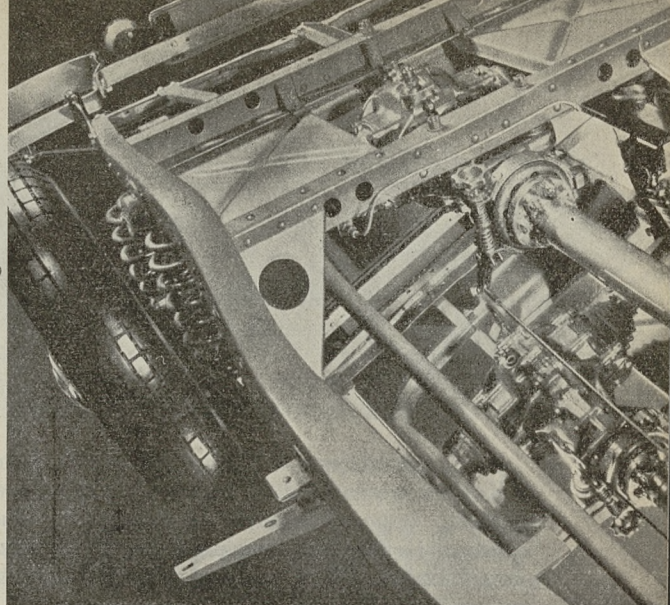
Z wielkich Mercedesów nowym był model 540-K — z 8-o cylindrowym górnozaworowym silnikiem zaopatrzonym w sprężarkę, przy użyciu której rozwija on moc 180 KM przy swej pojemności 5,4 litra. „Przekrojone” podwozie tego modelu wystawione było w Hali Honorowej, dzięki czemu można było łatwo wnikać tej nadzwyczajnie pięknej konstrukcji, którą śmiało można uznać za najbardziej doskonałą w zakre-

Silnik wysokoprężny Daimler-Benz (Mercedes) do wozów osobowych.



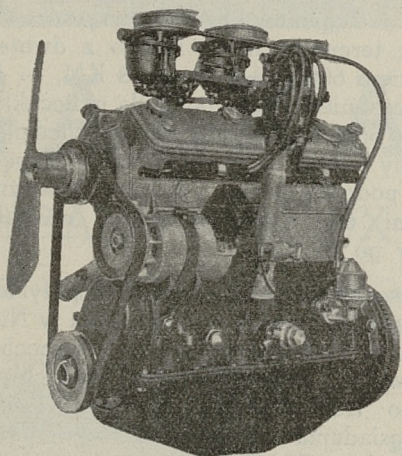
sie budowy podwozi z niezależnym zawieszeniem kół.

Znana ze swych sportowych wozów wytwórnia BMW wypuściła trzy nowe modele — 329 z 45-konnym silnikiem i 326 z 50 konnym — oba silniki sześciocylindrowe, o jednakowej pojemności około 2 litrów, z dwoma gaźnikami, z górnymi za-



Zawieszenie przednich kół BMW.

worami, z niezależnym zawieszeniem przednich kół i sztywną tylną osią przy czym 329 ma resory półeliptyczne piórowe, a 326 resorowany jest przy pomocy drążków skrętnych. Najciekawszym jed-



Silnik sportowy BMW z trzema gaźnikami.

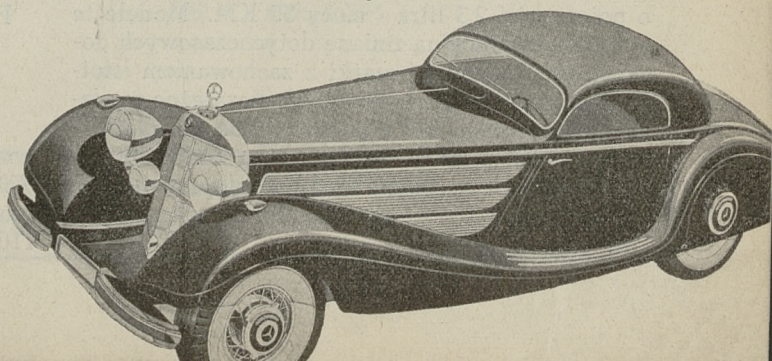
nak i najbardziej rasowym był model 328, specjalnie sportowy z również sześciocylindrowym silnikiem o takiejże samej pojemności 2 litrów, ale rozwijającym bez żadnego kompresora 80 KM. Ciekawym szczegółem tego silnika było zastosowanie 3 oddzielnych gaźników.

Hansa-Lloyd wystąpiła również z serią trzech nowych modeli stanowiących rozwinięcie i ulepszenie dotychczasowego programu produkcyjnego tej wytwórni — wystawiony więc został model 1500-czterocylindrowka z silnikiem o pojemności 1,5 litra, będąca rozwinięciem dotychczasowej 1100, model 2000 — sześciocylindrowa 2-litrowka

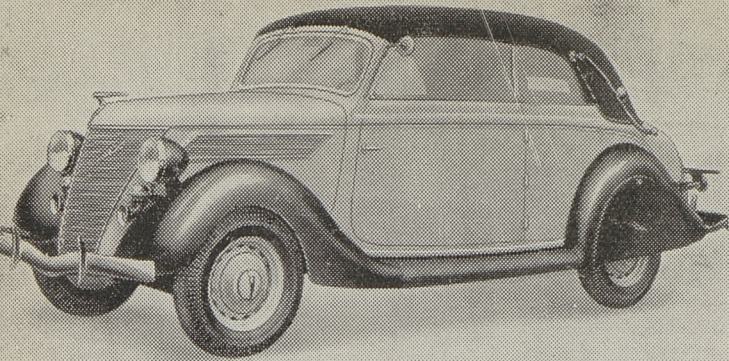
o mocy 50 KM, zastępująca dotychczasową 1700 oraz wreszcie model 3500 — duża sześciocylindrowka o pojemności skokowej silnika 3,5 litra i mocy 90 KM. Jeżeli chodzi o budowę podwozia to wszystkie trzy typy są identyczne i w niczym przy tym nie odbiegają od modeli z lat poprzednich: skrzynkowa rama centralna, niezależne zawieszenie przednich kół z jednym dolnym poprzecznym resorem i górnymi wahaczami niezależnymi od amortyzatorów, z tyłu zaś łamane osie „Pendelachse” o budowie analogicznej do zastosowanej w opisywanym już nowym wozie Adlera, z tą tylko różnicą że ramiona wahliwe pomocnicze skierowane są nie do tyłu a do przodu. Silniki wszystkich wozów Hansa górnozaworowe, o analogicznym układzie.

Nadwozia nowych modeli Hansa, sadzące się na aerodynamizm i naśladowujące kształty nadwozi Jaray'a niestety nie udały się moim zdaniem i są dużo brzydsze od zeszłorocznych, które odznaczały się bardzo estetycznym kształtem pancerza chłodnicy jak również i rysunkiem samego nadwozia, a zwłaszcza okien i drzwi. Naśladowując wozy amerykańskie, kraty pancerza chłodnicy wykonano obecnie jako odlew wtryskowy, dużo niższy jednak poziom wykonania samego odlewu szpeci wóz przy dokładniejszym przyjrzeniu się.

Hanomag nie wprowadził na rynek nowych modeli i jedynie tak samo jak Daimler-Benz rozpoczął seryjną produkcję również poraz pierwszy w zeszłym roku wystawionych silników wysokoprężnych, dostarczając swe podwozia „Rekord” z czterocylindrowym silnikiem wysokoprężnym o pojemności 1,9 litra mocy 32 KM, oraz podwozia „Sturm” z sześciocylindrowym silnikiem o pojemności 2,8 litra i mocy 50 KM.

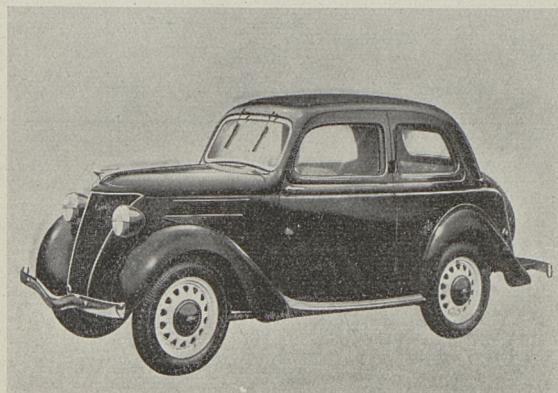


Daimler-Benz—Coupé typ 540_KL.



Ford V8 produkcji niemieckiej.

Ford, posiadający w Niemczech własną fabrykę w Kolonii, wystawił dużą ósemkę V z nowym nadwoziem, odpowiadającym tegorocznym amerykańskim i całkowicie wykonanym w Niemczech, oraz małego „Eifla” odpowiadającego angielskiemu małemu Fordowi „De Lux”, również z całkowicie zmienionym nadwoziem, będącym ścisłą repliką nowych nadwozi ósemek.



Nowy mały Ford typu „Eitel”.

Fiat, posiadający również własną wytwórnię w Niemczech (dawna fabryka N. S. U.) wystawił znane również i na naszym terenie małe, 500, 508 i 1500, z nadwoziami całkowicie wykonanymi w Niemczech.

„Międzynarodowość” Salonu Berlińskiego ograniczyła się do udziału jedynie paru wytwórni europejskich jak Austin, Alfa-Romeo, Lancia i Renault, które zresztą nic nowego nie wystawiły, oraz austriackiego Steyra, którego wozy cieszą się dużym uznaniem w Niemczech, i który tak jak w zeszłym roku z 50, również i w bieżącym roku właśnie na Salon Berliński wystąpił z nowymi modelami: „200” z silnikiem czterocylindrowym, bocznoszaworowym o pojemności 1,5 litra i mocy 35 KM, nowy 120 Super, z nowym nadwoziem oraz wreszcie „230” z silnikiem sześciocylindrowym o pojemności 2,3 litra i mocy 55 KM. Modele te stanowią ewolucyjną zmianę dotychczasowych doskonałych wozów tej marki z zachowaniem istotnych szczegółów ich budowy jak niezależne zawieszenie przednich kół i łamana tylna oś, platformowa rama, przy czym i sylwetka nadwozia nie uległa zmianie wyglądu i jedynie ulepszeniu uległy szczegóły i dostosowano do innych wymiarów całości.

Obok działu samochodów osobowych niemniej ważnym działem Wystawy Berlińskiej jest dział samochodów ciężarowych i autobusów, również bardzo licznie obesłany. Nie będę na tym miejscu wdawał się w szczegółowe rozpatrywanie poszczególnych rodzajów wozów czy tym bardziej modeli i ograniczę do paru specjalnych spostrzeżeń.

Podkreślić należy coraz dalszy postęp w zastosowaniu i rozpowszechnieniu silników wysokopiętnych, które coraz bardziej wypychają silniki benzynowe z samochodów ciężarowych tak że obecnie nawet są na rynku małe ciężarówki z silnikami wysokopiętnymi jak np. Mercedes Benz o nośności 1,1 t z silnikiem 45 KM, lub „Burglöwe” Büssinga o nośności 1,5 t z silnikiem o mocy również 45 KM.

W roku ubiegłym oprócz podwozi terenowych ściśle wojskowych, wystawione było kilkadziesiąt ciekawych podwozi terenowych ciężarowych na stoiskach poszczególnych firm — w tym roku natomiast terenowe podwozia ciężarowe niemal znikły zupełnie — i jedynie na stoiskach Büssinga

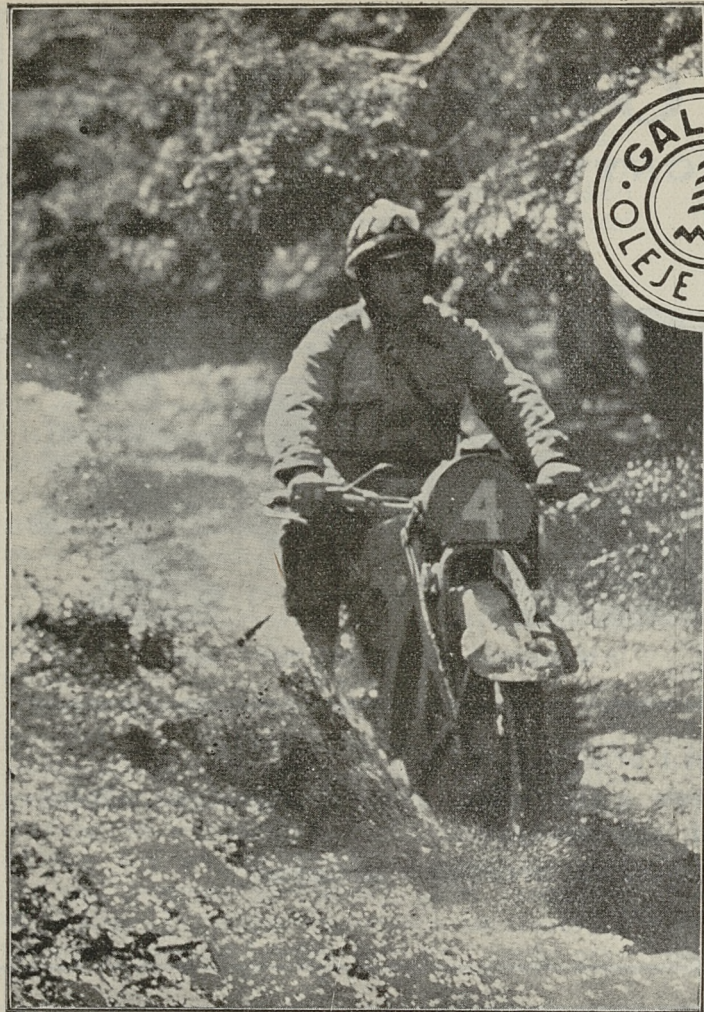
i Mercedesa były dwa analogiczne podwozia terenowe kołowo łańcuchowe różniące się tylko oczywiście silnikami i szczegółami zawieszenia.

Dwa dosyć pomysłowe podwozia terenowe wystawione były w dziale małych podwozi ciężarowych i ciągników: były to trzyosobowy samochodzik terenowy firmy Framo z dwutaktowym silniczkiem 600 cm³ o mocy 18 KM, — jako pojazd mechaniczny zastępczy dla motocykla z wózkiem — oraz czteroosobowy samochodzik terenowy firmy Tempo z czterema kołami napędowymi, kołami podpierającymi, i dwoma niezależnymi silnikami 600 centymetrowymi dwutaktowymi o mocy po 19 KM.

Nie można pominąć milczeniem przy tej okazji faktu ogromnego rozpowszechnienia w Niemczech wyrobu najrozmaitszych małych samochodzików towarowych „Lieferwagen” budowanych przeważnie jako trójkołowce jak również i ciągników. Stan posiadania w Niemczech tego rodzaju pojazdów sięga 58,000 sztuk a roczna produkcja samych trójkołowców wyniosła w roku ubiegłym 13 953 sztuk, przy czym mamy do czynienia tylko z kilkoma większymi firmami o następującej produkcji (rok 1936):

Produkcja łączna	Pojemność skokowa silnika	
	Poniżej 200 cm ³	Powyżej 200 cm ³
Tempo	9403	4550
Goliath (Hansa)	3334	1483
Framo	2438	2139
	1703	—

pozostałe firmy produkują w ilościach poniżej 350 sztuk rocznie. Pomimo tak małej produkcji ceny tych trójkołowców są niskie i wynoszą od 1100 marek do 2320 i cały szereg firm doskonałe



Motocykliści,

przygotowując maszyny do wiosennych wycieczek pamiętajcie o czołowym polskim oleju silnikowym

GALKAR 500 LUX

Olej GALKAR 500 LUX wykazuje cechy właściwe najlepszym »wyczynowym« olejom angielskim i amerykańskim



»KARPATY«

SPRZEDAŻ PRODUKTÓW NAFTOWYCH
SP. Z OGR. ODP.

Oleje GALKAR LUX są do nabycia w naszych błękitnych stacjach benzynowych.

Sp. Akc. J. JOHN w Łodzi

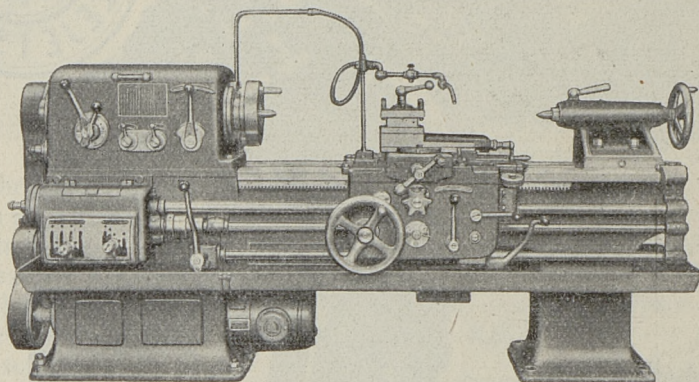
WYKONYWA:

TOKARKI POCIĄGOWE:

z kołami stopniowymi	JL	— 150
z kołami stopniowymi	TWN	— 230
szybkotnące	TJN	— 230
uniwersalne	TJS	— 150
uniwersalne	TJS	— 200
produkcyjne	TS	— 150

WIERTAKI PIONOWE:

słupowe	Wa	— 32
słupowe	Wb	— 40
Kadłubowe o bezstopniowej zmianie obrotów	W.11	— 40
Przekładnie słupkowe do napędu obrabiarek		



Tokarka uniwersalna TJS — 200.

PRZEKŁADNIE ZĘBATE różnej wielkości i przełożenia.

MOTOREDUKTORY, KOŁA ZĘBATE czołowe z zębami frezowanymi, prostymi, skośnymi, daszkowymi, hartowanymi, szlifowanymi.

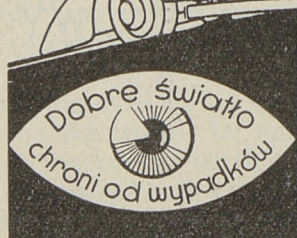
KOŁA ZĘBATE stożkowe z zębami heblowanymi prostymi i skośnymi.

KOTŁY ŻELIWNE oryg. Strebela oraz radjatory.

Recepta oświetleniowa dla kierowcy samochodu.



Bezpieczeństwo przede wszystkim! Szczególne znaczenie ma to podczas nocnych przejazdów. Dobre żarówki w reflektorach, a więc Osramówki BILUX typu „S”, zwiększają bezpieczeństwo! Używajcie zatem w reflektorach Osramówki BILUX typu „S” i miejcie zawsze dwie żarówki zapasowe.



OSRAM

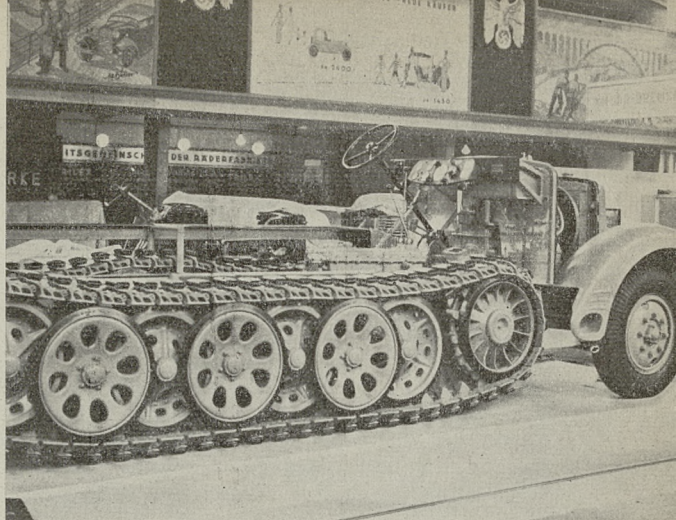
prosperuje, a produkcja ich nie jest pod względem technicznym tak bardzo trudną. Jest to szczególnie bardzo istotny, który trzeba wziąć pod uwagę przy omawianiu możliwości podjęcia u nas produkcji „tanich” wozów siłami rzemieślniczymi lub siłami drobnego przemysłu.

Drugą analogiczną dziedziną, którą mogłyby się już zainteresować i nasze wytwórnie, jest budowa przyczep. W Niemczech produkcja przyczep wyniosła w r. 1935 — 20.023 sztuki, a w r. 1936 już 26.820, wystawione zaś na Wystawie okazy z tej dziedziny wykazywały, że przy pewnej odrobinie pomysłowości i staranności wykonania, wytwarzanie dobrych o charakterze ogólnym czy nawet specjalnym przyczep jest rzeczą zupełnie łatwą dla każdego warsztatu mechanicznego.

Na zakończenie zwrócić jeszcze należałoby trache uwagi na nadzwyczajny rozwój przemysłu samochodowego pomocniczego, który również brał bardzo liczny udział w Wystawie. Poziom i specjalizacja tego przemysłu są nader wysoki i mamy na przykład w Niemczech nawet kilka wytwórni produkujących całe skrzynki biegów, sprzęgła, przekładnie kierownicze, w które zaopatrują się poszczególne wytwórnie samochodowe czy motocyklowe, a z drugiej strony nadzwyczajnie wysoko stoi przemysł surowcowy, który specjalnie opracowuje i przygotowuje surowce metalowe dla przemysłu samochodowego, odkucia i części pra-

sowane dostarczane przez huty czy wielkie kuźnie i prasowane stoją na bardzo wysokim poziomie, a odlewnie umieją doskonale wykonywać najtrudniejsze odlewy samochodowe, i obecnie już kilka nawet odlewni może się podjąć odlewania wałów korbowych. Istnieje już w Niemczech blisko 6 firm, które z powodzeniem tłoczą najtrudniejsze nawet kształty blach, a huty dostarczają wszelkich typów specjalnej blachy.

Tegoroczny więc Salon Berliński, choć nie przyniósł jakichś specjalnych nowości i sensacji, był jednak jeszcze jednym imponującym przeglądem potęgi i siły niemieckiego automobilizmu i techniki.



S A M O C H O D Y D K W

w ciągu 1936 roku, świetnie zdały egzamin na drogach polskich

J E N E R A L N E P R Z E D S T A W I C I E L S T W O

WARSZAWSKA SPÓŁKA SAMOCHODOWA

J. BRYGIEWICZ, J. ŻOCHOWSKI i S-ka

SALON WYSTAWOWY WARSZAWA, MAZOWIECKA 11. TELEFON 519.34.

CENY NA MODELE

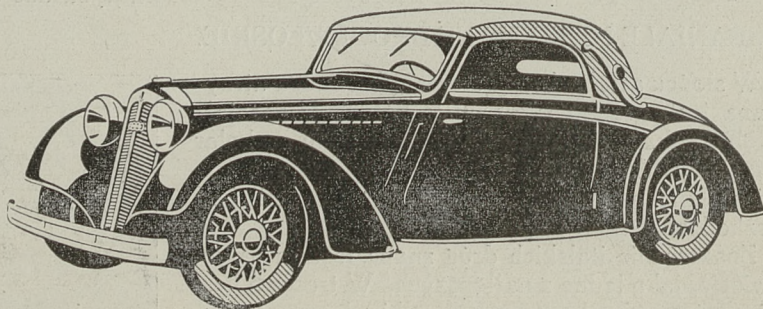
1937 ROKU

ZNACZNIE OBNIŻONE

NOWOCZESNA BUDOWA

ZUŻYCIE BENZYNY

6½ litra na 100 km.



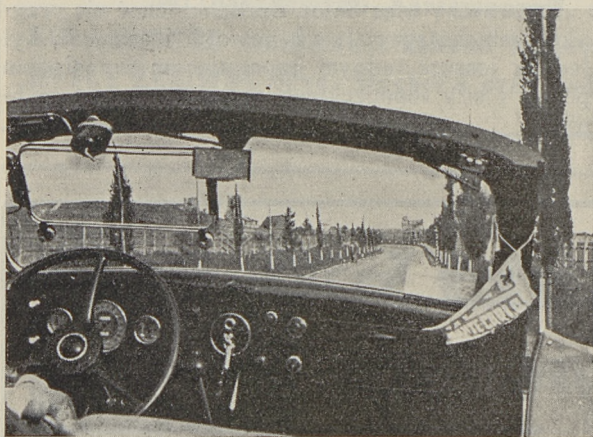
Monte Carlo — Pompea — Warszawa.

Po trudach Rallye Monte-Carlo, które opisałem w poprzednim numerze ATS, ekipa nasza postanowiła, za ocalałe z nieprzewidywanych wydatków kwoty, odwiedzić słoneczną Italię.

Nazajutrz, po tradycyjnym bankiecie dla uczestników raidu, załadowaliśmy swoje bagaże i futra na tył wozu, postanawiając jechać we trzech z przodu, a jeden pasażer na zmianę z tyłu wozu. System ten okazał się wygodnym i utrzymaliśmy go do końca podróży.

W blasku słońca, wśród wspaniałych „bukietów” kwitnącej mimozy pomknęliśmy ku granicy francusko-włoskiej za Ventimiglia. Na granicy wielki ruch. Masy turystów samochodowych. Widzimy znaki Południowej Afryki, Grecji, Brazylii itp.

Urządzące na granicy biuro włoskiego Automobilklubu zaopatruje nas w wielką ilość prospektów reklamujących zabytki i osobliwości Italii.



Przed nami świetne drogi Italii.

Droga nasza prowadzi cały czas przez włoską Rivierę. Okolice stają się coraz pustszą, zaludnienie jest o wiele mniejsze, niż na Rivierze francuskiej. Mijamy Ospedaletti, San Remo.

Cały czas aż do Rzymu prowadzi nas droga zwana Via Aurelia, która raz pnie się ostrymi serpentynami w górę, aby ostro spaść później na brzeg morza.

WSPANIALE UTRZYMANE DROGI WŁOSKIE.

W słońcu asfalty lśnią oslepiająco. Droga utrzymana jest, przez gęsto zamieszkałych w specjalnych domkach malowanych w całej Italii na kolor wiśniowy, dróżników, którzy pilnie dbają o nawierzchnię natychmiast reperując najdrobniejsze uszkodzenia.

Znakowanie włoskich dróg znane jest na całym świecie, jako jedne z najlepszych. W trosce o bezpieczeństwo jazdy w nocy wszelkie drzewa i słup-

ki przydrożne pomalowane w pasy biało-czarne, tak samo pomalowane krawędzie domów na zakrętach. Większość dróg włoskich ma wybite po-brzeża gwoździami z wielkimi łbami porcelanowymi, które w nocy odbijają światło, znacząc linię krawędzi drogi.

Na zakrętach te same gwoździe znaczą środkową linię drogi, prowadząc kierowcę „za rękę”. Wszelkie napisy z nazwami miast, odległościami itp. są wykonane lusterkami, które w nocy świecą zdaleka i są bardzo łatwo czytelne. Wogóle, wszystko co można napisać o drogach włoskich będzie zbyt skromnym hymnem pochwalnym na ten raj automobilistów i motocyklistów.

Im bliżej półwyspu Apenińskiego, tym gęstsze stają większe miasteczka.

W Savonie bierzemy benzynę, Włosi nie chcą uznać naszych czeków raidowych. Jedziemy do ciekawego starego portu i tam dopiero, w centrali Standart-Nobla, po długich naradach, z tylko po włosu rozmawiającymi urzędnikami przyjmują nasze czekki.

Zdaleka widzimy wielki port na morzu Śródziemnym — Genuę. Miasto to położone wąskim pasem nad brzegiem morza ciągnie się na 40-to kilometrowej długości.

Długo trwa nasz wjazd do centrum, przejeżdżamy portowe dzielnice pachnące wszelkimi „zapachami” południa. Przez wąskie uliczki portowe zawieszane od góry do dołu suszącą się bielizną, ocierając się nieomal o domy wysokości 6—7 pięter malowane na ciemny zielony kolor, przez kilometrowej długości tunel wjeżdżamy do centrum miasta.

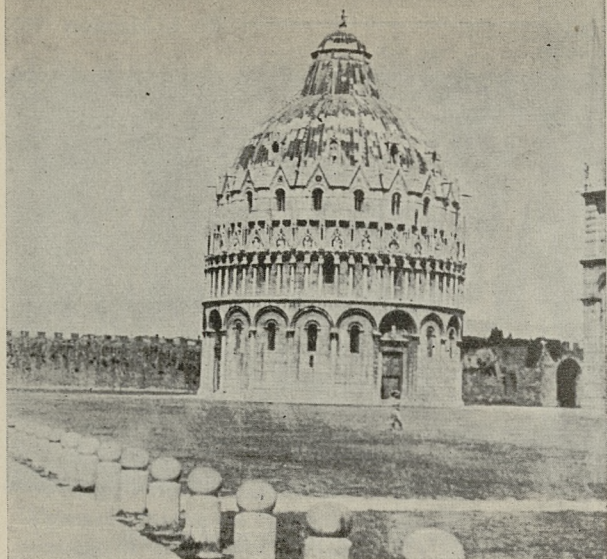
TUNELE, PASAŻE I SPAGHETTI...

W wielkich miastach włoskich tunele i pasaże należą do obowiązkowego programu. W pasażach koncentruje się życie kawiarniane, godzinami wystają nieruchomo leniwi i czarnogłowi synowie Italii, sprzedawcy gazet wykrzykują ostatnie wiadomości.

Tunele, które spotykaliśmy we wszystkich niemal większych miastach włoskich skracają znakomicie odległości w mieście. Wyłożone białymi płytkami glazurowymi, rzęsiście oświetlone sprawiają bardzo dodatnie wrażenie.



Wersety mów Mussoliniego zdobią domy całej Italii.



W Genui jemy obiad w małej restauracji położonej w wąskiej i spadzistej uliczce. Oczywiście pijemy doskonale wino, którego dwa litry kosztują tutaj 4 litry czyli około 1 zł.

Ciekawy jest zwyczaj włoskich restauracji. Przy zamawianiu mięsa lub ryb, przynoszą do stołu to wszystko w stanie surowym, klient dokonuje wyboru, czasem własnoręcznie kraje oczekujące krwią mięso i za parę minut otrzymuje gotową potrawę, oczywiście przyrządzoną na oliwie.

Po obowiązkowym spaghetti, którego ma się dosyć po kilku dniach pobytu w Italii, mięso, na deser pomarańcze i świetne sery z Gorgonzolą na czele.

Deszcz ustał, wóz zostawiamy pod opieką dozorczy parkingowego, zwiedzamy pokrótce miasto tętniące wielkim ruchem.

Wyjazd z Genui jest o wiele prostszy niż wjazd. Prosto zburzono całą dzielnicę starych domów, przebito wspaniałą autostradę, na środku której ustawiono łuk triumfalny. W pobliżu autostrady szereg modernistycznych domów, tak niechętnie widzianych przez Mussoliniego w starych miastach.

Powoli zapada noc. Chcemy dotrzeć do Pizy. Droga nasza pnie się coraz wyżej na wysokości około 850 metrów. W górach zachwycamy się pięknym widokiem na bogato oświetlone przybrzeżne miasteczka i wsie. Gęsta mgła zalegająca drogę w górnych fragmentach zmusza nas do wolnej jazdy. Korzystając z naszych przeciwniegielnych lamp trzyma się za nami ładna sportowa Lancia która natychmiast po wyjściu z mgły daje gazu i ucieka. Za chwilę znowu chmura i mgła, Lancia jest znowu za nami.

W garnizonowym miasteczku Le Spezia pożywiamy się gorącymi kasztanami i mandarynkami.

PIZA — MIASTO ARCHITEKTONICZNYCH CUDÓW.

Coraz szerszą i lepszą Via Aurelia wjeżdżamy około północy do Pizy. Wjeżdżamy odrazu na

plac ze słynną krzywą wieżą. Kościół, wieża i baptysterium (chrzcielnica) oświetlone są nie-samowitym, trupim, zielonym światłem. Wrażenie jest niesłychane. Wieża zdaje się walić się ra nas swym ogromem. Miasto zupełnie uspione, w chmurach księżyc, plac bez ludzi, a na nim milczące cuda architektury nie pozwalają nam ochłoniąć z wrażenia. Cichutko przesuwamy się przez bramę miejską, mijamy plac z pięknym miejskim pałacem i gmachem uniwersytetu.

Noc w hotelu, zwanym w Italii „albergo”.

Rankiem przed wyjazdem do Rzymu filmujemy nasz wóz w pobliżu krzywej wieży. Robimy szereg zdjęć zabytków, jakich tutaj pełno na każdym kroku. Znowu Via Aurelia prowadzi nas do bram Rzymu. Wieczne miasto ukazuje się znie-nacka widoczne z bliskiej dopiero odległości. W pobliżu ogrodów watykańskich prowadzi nas droga do placu św. Piotra. Ogrom Bazyliki jest przytłaczający. Plac z obeliskiem pośrodku jest wgłębiany, stwarza doskonale perspektywę.

Jemy na placu obiad, mając ciągle przed oczyma Bazylikę i kolumnadę.

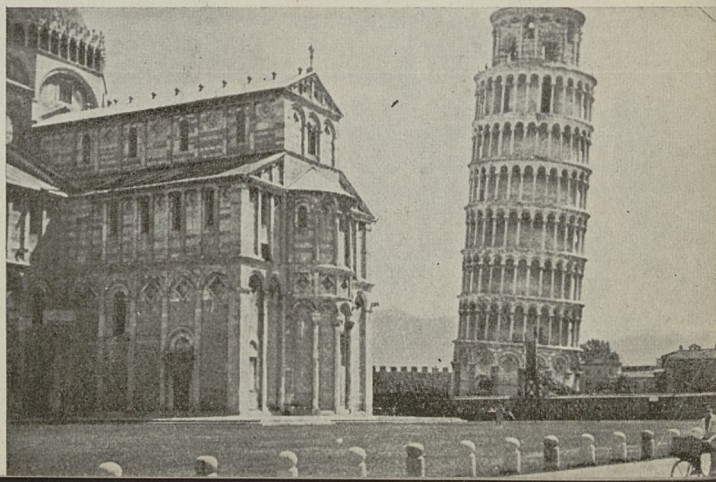
Po obiedzie zwiedzamy Bazylikę. Dopiero teraz, z bliska, możemy ocenić wielkość budowli. Figury na frontonie wydające się z dala wysokości paru metrów, w rzeczywistości sięgają 2—3 pięter. Wewnątrz Bazylika jest prawie pusta.

Długo idziemy główną nawą od wejścia do grobu św. Piotra. Wokół palą się tysiące świec. Z podziemi przez kraty w podłodze dochodzi nas śpiew pobożnych, czuwających koło grobu św. Piotra. Na prawo brązowa figura Świętego, prawa stopa scałowana przez miliony wiernych, tak, że zatarł się zupełnie rysunek palców stopy.

Nie sposób jest opisać wszystkich arcydzieł sztuki, jakie co chwila stają przede naszymi oczyma.

Ze schodów Bazyliki widok na stare domy, które są teraz burzone, aby utworzyć piękną perspektywę na zamek św. Anioła.

Dojeżdżamy do pretensjonalnego i wprost rażącego przy wspaniałej starej architekturze Rzymu monumentu Wiktora Emanuela. Słusznie któryś z nas zauważył, że sprawia wrażenie arcydzieła sztuki cukierniczej. Wielki monument wykładany cały białym marmurem, z setkami figur bogato



Fragment katedry i krzywa wieża w Pizie.

złożonych nie pasuje jakoś do pełnych powagi i pokrytych patyną wieków kościołów i pałaców rzymskich.

MUSSOLINI WITA ZWYCIĘSKIE WOJSKA.

U podnóża Piazza di Venezia, na którym w chwili naszego przybycia Mussolini wita przybyłe ze zwycięskiej wojny w Abisynii oddziały kolorowych i białych wojsk. Na powitanie zwycięzców wyległy na plac formacje młodych faszystów, oddziały Balilla, małych marynarzy, karabinierów. W ciągu paru minut plac pustoszeje, orkiestry przygrywają odchodzącym do koszar oddziałom.

Przez Piazza di Venezia wjeżdżamy na Corso Umberto. Ruch samochodowy wielki. Stosowany jest bezwzględny zakaz używania sygnałów t. zw.: „zona di silenzio”. Przez zapomnienie użyliśmy kiedyś w Rzymie sygnału, policjant miał wielką ochotę obdarzyć nas mandatem karnym. Na wąskich chodnikach w porach dużego ruchu wprowadzono ruch jednokierunkowy: „pedoni a sinistra” — „piesi na lewo”. Przepisu pilnuje kilku policjantów, jakoś Włosi nie mogą się od dwóch lat przyzwyczaić do takich ograniczeń swobody.

W sklepach duży ruch, wiele kupujących, oglądamy wystawy z których nęcą niskimi cenami i świetnymi gatunkami piękne wełniane swetry wyrabiane z mleka czyli „lane latte”. Setki małych barów pozwala za parę groszy napić się doskonałej kawy „espresso”, lub czekolady mrożonej „frappe”, wreszcie doskonałe trunki „aperitif” z vermouth'em na czele. Życie tanie. Dobry obiad z kilku dań, przystawkami i winem kosztuje 12—15 lirów. Śniadanie składające się z kawy, bułek, ciastek i vermouth'u kosztuje 3—5 lirów.

Nazajutrz rano zwiedzamy stary Rzym. Otoczone troskliwą opieką stare łuki, forum, Colosseum robią na zwiedzających silne wrażenie. Na trętni przewodnicy, sprzedawcy pamiątek i pocztówek są plagą wszelkich miast włoskich.

Od Piazza di Venezia do Colosseum przebito nową ulicę Via del Imperio. Rozwalono szereg domów i odsłonięto widoki na leżące po bokach ruiny starego Rzymu. Na jednej ze ścian widzimy



Rzeźby Michała Anioła we Florencji.

wykonane w marmurze różnokolorowym mapy rozwoju imperium rzymskiego. Jest już również nowa mapa, na której widać jak wielkie szmaty ziemi uzyskali Włosi dzięki ostatniej wojnie.

Obłrzymie Colosseum z prostym krzyżem pośrodku przypomina nam Sienkiewiczowskie Quo Vadis. Nastrój psują przewodnicy i hałaśliwie zachowujące się wycieczki. Piękny łuk Tytusa jest w ciągłej restauracji, używają tutaj lekkich, a mocnych rusztowań z rur stalowych, które w czasie roboty niezbyt zasłaniają restaurowany zabytek.

BŁOTA PONTYJSKIE, NEAPOL, POMPEA.

Obliczamy swoje fundusze i postanawiamy dotrzeć do Neapolu. Piękna Via Appia prowadzi nas na dystansie 240 km do zatoki neapolitańskiej. Po drodze mijamy letnią rezydencję Papieża Castel Gandolfo. Po obu stronach drogi wysadzaną piniami i cyprysami ciągną się gaje oliwne, sady pomarańcz i cytryn, które osiąga tutaj wielkość grape-fruit'a.

60 km za Rzymem skręcamy na błota pontyjskie, aby obejrzeć nowe miasta stworzone przez Musoliniego—Pontina, Littoria i Sabaudia. Zabudowane nowoczesną dobrą architekturą są dopiero w stadium rozwoju. Zamieszkują je przeważnie kombataneci. Na każdym domu wypisane wersety z mów Mussoliniego lub hasła: „W il Duce”. Skrót „W” oznacza „niech żyje — viva”.

Późnym wieczorem, łagodnymi serpentynami, zjeżdżamy do wspaniale oświetlonego Neapolu. Lokujemy samochód w podziemnym garażu przy Via Carracciolo (chyba nie na cześć asa samochodowego?) i doznajemy pewnego rozczarowania. Po wypielegnowanych wprost, niesłychanie czystych miastach północnej Italii, Neapol jest żywym kontrastem. Brudno, setki wałęsających się kotów, bruki marne, tłum hałaśliwy zalega jezdnie i chodniki. Obowiązkowy pasaż i tunel,



Nasz samochód na pl. św. Piotra w Rzymie.

chyba największe jakie widzieliśmy w Italii. Na każdym kroku podejrzani przewodnicy proponują zwiedzanie wąskich uliczek w górze miasta.

Po nocy w marnym hotelu jedziemy zwiedzać Pompeę. Przy niedzieli wstęp jest bezpłatny, na parkingu setki aut z najbardziej nieoczekiwanymi znakami państw. Oczywiście z miejsca otaczają nas przewodnicy. Postanawiamy zwiedzać Pompeę sami.

Muzeum zawiera piękne wyroby szklane, zastygłe w lawie postacie ludzkie i ładne wyroby z kutego żelaza.

Pompea robi niesamowite wrażenie. Wymarłe miasto w ruinach na tle dymiącego w dali Wezuwiusza, który zdaje się przypominać, że nadal grozi niebezpieczeństwo. Pięknie zachowane freski, malowidła i rzeźby, amfiteatry i stadion zajmują nam całe przedpołudnie.

Po obiedzie jedziemy górską drogą na Wezuwusz. Droga prywatna, za wjazd pobiera się po 20 lirów od osoby. Po półgodzinnej jeździe trzeba iść dalej piechotą. Docieramy do potoku lawy, rozżarzonej do białości, od której bije żar niedowyrzyszenia.

Robi się późno, ostrymi serpentynami zjeżdżamy na autostradę Pompea-Neapol, aby po kilku minutach jazdy znaleźć się w Neapolu.

Zmieniamy hotel na lepszy. Naprzeciw okien mamy wspaniały nowoczesny gmach poczty. Cały blok gmachu 6-ciopiętrowej wysokości wykładany jest grubymi płytami białego i zielonego marmuru. Piękne wnętrza również wykonane przeważnie w marmurze tworzą razem z fasadą doskonały przykład nowoczesnej architektury.

WYŚCIGI Z ANGIELKA Z NIEOCZEKIWANYM ZAKOŃCZENIEM.

Rano wyjeżdżamy tą samą drogą Via Appia, do Rzymu wjeżdżamy po trzech godzinach — średnia 80 km/godz zrobiona bez trudu. Przed wjazdem do Rzymu improwizujemy mały wyścig z małym angielskim wózkiem M. G. Stopper



wskazuje 132 km/godz. Mijamy mały wóz, którego doskonałym kierowcą okazuje się młoda Angielka.

Przed Piazza do Venezia w Rzymie Angielka daje znaki abyśmy stanęli. Okazuje się, że skończyły się jej liry, a banki są akurat zamknięte. Idziemy razem na obiad, w czasie którego okazuje się, że młoda sport-girl jest już 2-gi miesiąc w podróży. Dostała od ojca 100 funtów, młodszego brata do wozu i ma zwiedzić Europę. Jedzie bez żadnego specjalnego planu.

Zapraszamy ją pół-żartem do Warszawy. Ku naszemu przerażeniu (obejrzelśmy przedtem resory i niskie zawieszenie MG) zgadza się natychmiast. I odtąd jedziemy razem we dwa wozy.

Po obiedzie w Rzymie przez Via Cassia wspinamy się przez Viterbo na szczyty Apeninów, mijamy dwie przełęcze górskie. Passo del la Futa wysokości 1000 metrów przebywamy bez trudu. Na szczycie pokrzepiamy się polskim koniakiem, który smakuje naszym angielskim przyjaciółom.

Teraz jedziemy na zmianę. Młody Anglik polubił jazdę w Fordzie, zatem jeden z nas na zmianę gości w MG, którego świetna kierowczyni Miss Yvorne B. Ellison prowadzi doskonale po górskich drogach.

W nocy zatrzymujemy się w Sienie. Piękny rynek z ratuszem, znowu oświetlone na zielono. Jeszcze kilkadziesiąt km dróg w górach i wjeżdżamy na nocleg do Florencji, gdzie spędziliśmy cały dzień. Piękna katedra z mozaiką z różnokolorowego marmuru, strzelista Campanilla, wspaniałe rzeźby Michała Anioła, stare pałace z pięknymi ogrodami, wreszcie most ze sklepami i mieszkaniami dały nam chyba najpiękniejsze wrażenia z całej podróży.



„Ford” i „M. G.” na drodze między Italią a Austrią.



Most Westchnień w Wenecji.

jedyny wypadek tego rodzaju w ciągu całego naszego pobytu we Włoszech

Obieramy kierunek na Wiedeń. Zdała błyszczą w słońcu zaśnieżone Alpy. Droga nad Piawę wysadzoną wspaniałymi cyprysami, mijamy miasteczka nawiedzone w r. ub. trzęsieniem ziemi. Domy podstemplowane i popękane.

Obiad w Udine, porcie lotniczym, nad głowami warczą piękne pościgówki włoskie.

Coraz zimniej, temperatura spada z 20 st. w Wenecji na 10—8—5 stopni. Wjeżdżamy do Tarvisio, śnieg leży coraz częściej. Łagodnymi serpentynami przebywamy Alpy.

Na granicy italsko - austriackiej pierwsze dowody niebywałej gościnności i uprzejmości Austriaków. Obdarzeni mapami, marszrutami z naklejoną na szybę nalepką o lewo-stronnym ruchu zdążamy do Wiednia.

Angielka nieprzychylna do jazdy w śniegu, po gołoledzi szybko się wyczerpuje i postanawiamy nocować w Leoben. Kolację jemy w ludowej oberży, gdzie poznajemy niefrasobliwą zabawę mieszkańców małego miasteczka.

Rankiem ruszamy do Wiednia. Znowu gołoledź, trafiają się zasy śnieżne. Przed Wiedniem piękna pogoda. Zwiedzamy miasto. Piękny kościół św. Stefana zeszpecony kolorowym dachem, ufundowanym przez Franciszka Józefa. Co krok to wspaniały sklep z wyrobami skórzanymi. Piękne sklepy z galanterią męską. Niestety kieszenie nasze świecą zupełnymi pustkami i z żalem musimy rozstać się ze sklepami Wiednia.

Do granicy czechosłowackiej prowadzi z Wiednia bardzo zła droga. Wydała się ona nam jeszcze gorszą po makadamach Italii, ale była dobrym wstępem do naszych dróg. Zaczyna padać śnieg.

Obiad w Nikolsburgu, gdzie raczyliśmy się knedlami i pierwszym od 4 tygodni schabem. Wszystko to niesłychanie smakowało naszym Anglikom.

Zadymka śnieżna wzmagą się, tworzą się małe zasy. Mały i niski MG z trudem toruje sobie drogę. Dzielna kierowczyni dociera jednak do Miska, położonego o 20 km od Cieszyna. Tam nocujemy, a właściciel hotelu okazuje nam naprawdę staropolską gościnność.

JAK URZĘDNICY KONSULARNI „POPIERAJĄ” TURYSTYKĘ DO POLSKI.

Rankiem w zamieci śnieżnej docieramy do Cieszyna. Wiadomym jest, że obywatele angielscy i amerykańscy otrzymują w paszportach zagranicznych jedną wizę ważną na całą Europę. Nie pomagają tłumaczenia, Anglików nie chcą wpuścić do Polski bez naszej wizy. Jeden z nas jedzie więc z Angielką do Morawskiej Ostrawy. Tam po oświadczeniu, że Anglicy jadą tranzytem przez Polskę do Niemiec, urzędnik oświadcza, że

Florencja słynie, jako najelegantsze miasto Italii. Opinia ta sprawdza się — w pięknych sklepach kuszą nasze kieszenie wyroby srebrne i sztyldkretowe, tanie i w setkach modeli produkowane stoppery, wreszcie sklepy sportowe mają wielki wybór tanich i pięknych przyborów.

Drogą na Bolonię, gdzie podziwiamy katedrę z dwiema wieżami, jedną krzywą a drugą o wiele wyższą, ale prostą, przez Padwę zajeżdżamy wieczorem do wielkiego garażu w Wenecji. Dajemy szereg dyspozycji mechanikom, którzy zresztą nic nie zrobili, a rachunek wystawili, zabieramy rzeźby i wsiadamy na „vaporetto” — mały tramwaj wodny, idący na plac św. Marka.

PLAC ŚW. MARKA POD WODĄ!

Pada silny deszcz. Prędko przemykamy się przez ciemny plac św. Marka, rzucamy okiem na pałac Dożów. Lokujemy się w hotelu. Deszcz przestaje padać, idziemy do znanego nam małego baru, gdzie raczymy się niesłychanymi sandwiczami po cenie 1 lira, do tego vermouthe, kawa. Rachunek niski.

Nasi przyjaciele z Anglii podziwiają nasze apetyty, które wkrótce im również się udzielają.

Wczesnym rankiem, przy pięknej pogodzie, zwiedzamy Wenecję. Znowu nagabywania przez przewodników. W blasku słońca podziwiamy pałac Dożów, zwiedzamy kościół św. Marka z wspaniałymi złotymi mozaikami. Nieodczowna fotografia z gołębiami.

Mamy szczęście, bo trafia się rzecz rzadka w Wenecji, mały przybór morza i cały plac św. Marka jest pod wodą. Ustawiają na gwałt jakieś pomosty, po których można się przedostać z jednej strony placu na drugą. Jakby w Wenecji było za mało wody.

Most Westchnień budzi w nas westchnienia żalu, że już za parę godzin znajdziemy się w śniegach i górach.

Przejażdżka motorówką po kanałach, znowu garaż, awantura z mechanikami, którzy domagają się zapłaty za to, czego nie zrobili. Dyrekcja garażu bierze stronę raczej mechaników. Był to

przecież z Morawskiej Ostrawy jest bliżej do Niemiec, więc poco jechać do Polski.

Tak rozumie się znaczenie turystyki! Wreszcie wizy są, jemy obiad w Cieszynie. Jedziemy do Bielska, gdzie u naszych przyjaciół otrzymujemy zasiłek na dalszą drogę. Jest nas przecież 6 osób i 2 samochody. Angielka nie może podnieść pieniędzy, bo jest sobota wieczór. Wizy w Morawskiej Ostrawie zabrały nam prawie pół dnia. Nocujemy więc w Katowicach.

Anglikom niesłychanie smakują polskie kiełbaski i bigosy, piwo uznają za najlepsze na świecie.

Rano przykra niespodzianka — chłodnica Forda zamarzła, a mechanik zamiast do skrzynki biegów nalał naszym towarzyszom oleju do sprzęgła. Trzeba je rozbierać i myć. Tracimy dużo czasu. Wreszcie około 2 w południe wyjeżdżamy.

Wali śnieg, silny wicher tworzy zaspy. Nowa droga do Częstochowy przez Herby ma dobrą nawierzchnię. Drżymy o resory angielskiego MG na odcinku Częstochowa—Piotrków. Zapada noc. Na szosie coraz większe zaspy. Cały motor MG zawalony śniegiem. Wreszcie naszym towarzyszom psuje się pompa benzynowa. Kupujemy w Radomsku sznury i ciągniemy ich aż do Warszawy.

Po drodze wielkie zaspy. Technika jazdy jest następująca. Odczepiamy MG, sami przejeżdżamy łatwo, wracamy, a już nasze ślady zasypane śniegiem i ciągniemy w czterech mały samochodzik. Cała noc schodzi nam na takiej pracy. Liny cią-

gle się rwą. Za resztki pieniędzy w Piotrkowie kupujemy nowe. Na kredyt jemy kolację (potem okazało się, że w walizce było 16 zł. bilonem).

MAKABRYCZNE ZDARZENIE POD MSZCZONOWEM.

Z ulgą oddychamy na asfalcie od Piotrkowa. Za Mszczonowem w rowie leży samochód, w drugim rowie — wóz załadowany pakami. Zatrzymują nas. Okazuje się, że konie spłoszyły się leżącego w rowie samochodu, przewróciły wóz do rowu, a spadająca paka przygnoiła jadącą na targ kobietę.

Rzucając się w agonii kobietę pakuje nam na tylne siedzenie Forda. Siedzimy z przodu w czterech. Sytuacja niesamowita: z tyłu na linie Anglicy, za nami jęczy konająca ranna. Tak schodzą 2 godziny do Warszawy.

W poczekalni Pogotowia zostawiamy ranną i sami kompletnie wyczerpani idziemy spać.

Tak się zakończyła nasza 4 tygodniowa podróż w ciągu której zrobiliśmy 9000 km po załodzonych drogach Niemiec, dzikich drożynach Norwegii i Szwecji, setkach mil spędzonych na chybottliwych statkach sunących po wzburzonym morzu, promach między duńskimi wyspami, w zaspach Danii, po świetnych drogach Francji, Włoch, gościnnej Austrii i Czechosłowacji. Przeżyliśmy setki wrażeń, mieliśmy niecodzienne emocje, życie nasze wielokrotnie było w dużym niebezpieczeństwie. Wracamy jednak z wielką ochotą na następną podróż.

Stanisław Prądyński.



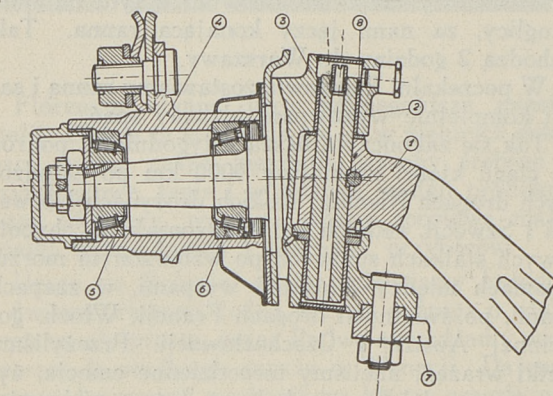
Zachód słońca w Wenecji.

DZIAŁ TECHNICZNY.

Inż. Władysław Borowski.
Koło Inż. Sam. S.I.M.P.

Obróbka osi przedniej i zwrotnicy podwozia samochodowego.

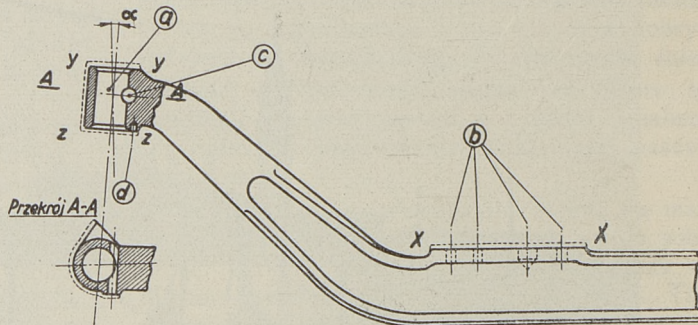
Zespół przedniej osi składa się z całego szeregu części jak: właściwa przednia oś, piasty koła przedniego, zwrotnice, sworznie zwrotnic, bębny hamulcowe itd. Części składowe tego zespołu są obrabiane w Fabryce Samochodów Osobowych i Półciężarowych na różnych liniach na warszta-



Rys. 1. Fragment zestawienia zespołu przedniej osi.

cie mechanicznym, następnie na odpowiedniej linii montażowej poszczególne te części połączone są w całość i jako zespół zostają wmontowane na ramę. Jednym z głównych elementów tego zespołu są: oś przednia i zwrotnica. Wzajemne połączenie tych dwóch elementów w popularnej 508-ce wskazuje rys. 1. Przy czym 1 — oznacza oś przednią, 2 — zwrotnicę, 3 — sworznie zwrotnicy, 4 — piasty koła, 5 i 6 — łożyska rolkowe, 7 — ramię kierownicze, 8 — tulejki w sworzniach zwrotnicy. Sama oś przednia posiada kształt wskazany na rys. 2, linia ciągła wskazuje produkt na gotowo, zaś kropkowana naddatki w odkuciu. Oś przednia dostarczana jest jako odkucie z materiału 1050 kT—

termicznie ulepszono o własnościach wytrzymałościowych: $R_r=80 \text{ kg/mm}^2$, $A=14\%$. Obróbka osi przedniej odbywa się na linii, wyposażonej w specjalne maszyny. Przed przystąpieniem do właściwej obróbki mechanicznej prostujemy osie na prasie hydraulicznej celem usunięcia ewentualnych skrzywień. Po tym początkowym zabiegu frezujemy płaszczyzny siodeł X—X (rys. 2) na frezarce pionowej firmy Cincinnati frezem czołowo-walcowym, przy czym oś ustawiona jest w pozycji wskazanej na rys. 2. Po sfrezowaniu siodeł przystępujemy do frezowania płaszczyzn Y—Y, Z—Z (rys. 2). Operacje te wykonujemy na pionowej teźże frezarce zakładając we wrzeciono maszyny zespół frezów, które jednocześnie frezują obie wymienione płaszczyzny. Celem umożliwienia wykonania takiej operacji musimy mieć specjalny uchwyt, któryby ustawił płaszczyzny Y—Y i Z—Z prostopadłe do osi obrotu wrzeciona z frezami. Ustawiamy oś przednią odwrotnie niż wskazuje rys. 2, t. zn. dolnym wygięciem do góry, opierając się na uzyskanej poprzednio płaszczyźnie X—X, przy czym oparcie jest pod takim kątem, by płaszczyzny Y—Y i Z—Z były równoległe do poziomu stołu obrabiarki, a co za tym idzie prostopadłe do osi obrotu wrzeciona roboczego. Mając teraz płaszczyznę siodeł oraz płaszczyznę piast przystępujemy do wiercenia otworów w siódlach, z których cztery służą do zamocowania strzemion resoru, zaś



Rys. 2. Przednia oś.

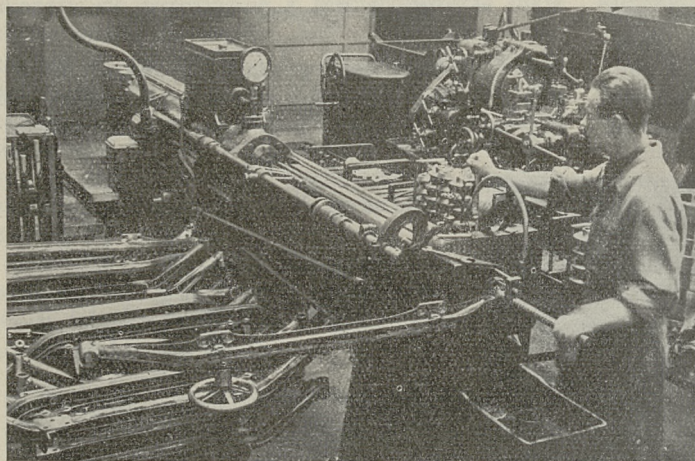
piąty środkowy do centrowania resoru, oraz otworów w piastach. Rysunki 3 i 4 wskazują nam sposób umocowania osi przedniej oraz sposób jej wiercenia. Mamy tu specjalną czterowrzecionową wiertarkę Archdale dla osi przednich. Dwa wrzeciona zewnętrzne osadzone w głowicach dających się nastawiać pod różnymi kątami wiercą nam otwory α (rys. 2) w piastach, zaś dwa wewnętrzne z nałożonymi specjalnymi głowicami wielowrzecionowymi (w tym wypadku pięciowrzecionowymi)

Rys. 3. Wiertarka wielowrzecionowa do otworów przedniej osi.

Rys. 4. Wiercenie otworów w osi.

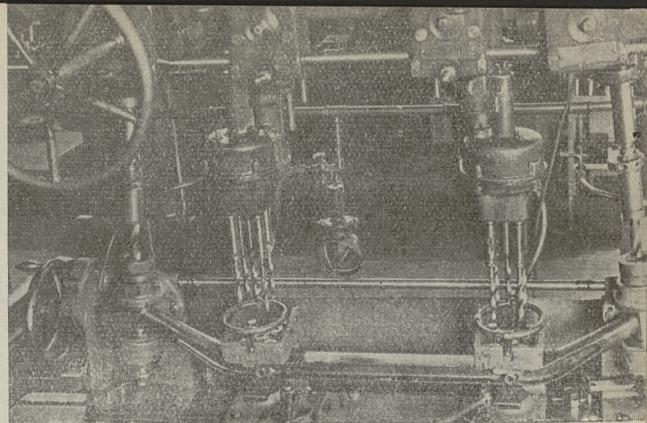
wiercą otwory *b* (rys. 2) w siódłach. Maszyna ta daje się nastawiać dla różnych rozstawień otworów przesuwając poziomo wrzeciona, tak więc możemy na niej wiercić przednie osie dla różnych typów podwozi samochodowych. Uchwyt stosowany w tej operacji składa się z 4-ch części zamocowanych na wspólnej płycie podstawowej. Wycięcia w płycie dają możliwość przesuwania i nastawiania części składowych, oraz w częściach środkowych umożliwiona jest wymiennność płyt wiertniczych. Uchwyt więc ten możemy stosować do różnych typów osi. Żeby otwory *a* (rys. 2) wykończyć stosujemy przeciąganie tych otworów na przeciągarce hydraulicznej Lapointe'a.

Mamy tu posuw przeciągacza o napędzie hydraulicznym. Sposób przeciągania (rys. 5) jest



Rys. 5. Przeciąganie otworu w osi.

nadzwyczaj ekonomiczny ze względu na bardzo krótki czas obróbki, tak że przy dużych seriach wozów opłaca się stosować tak drogie narzędzie jakim jest przeciągacz. Po splanowaniu ostatecznym płaszczyzn *Z—Z* (rys. 2) na wiertarce słupowej przystępujemy do sfrezowania zęba ustalającego skręt zwrotnicy oraz kształtu baryłki piasty tak jak wskazuje linia kropkowana na



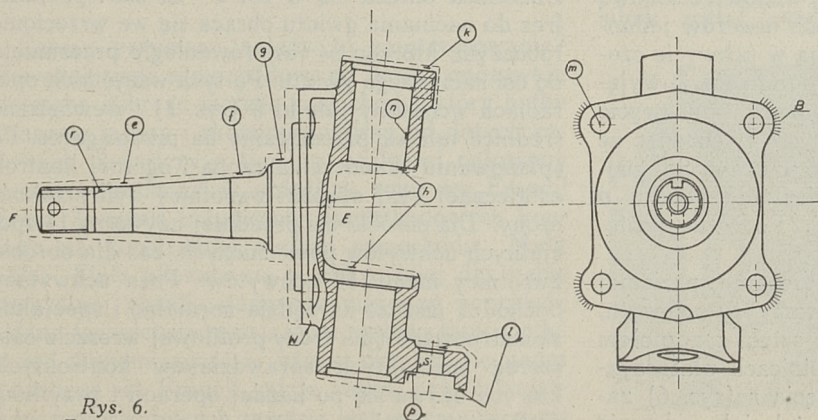
rys. 2, przekrój A—A. Operację tę wykonuje zespół frezów kształtowych na frezarce pionowej. Odpowiedni uchwyt mocuje jednocześnie po dwie osie tak, że obrabiane są jednocześnie 2 piasty. Po wykonaniu na wiertarce pionowej otworów *c* i *d*, po sfrezowaniu otworów i ogólnej kontroli mamy produkt gotowy. Z kolei zobaczymy jak postępujemy z drugim elementem składowym, mianowicie, ze zwrotnicą. Rys. 6 wskazuje nam kształt zwrotnicy, linia ciągła oznacza produkt na gotowo, zaś kropkowana naddatki na odkuciu. Zauważyć trzeba, że oś *F—E* i oś tworzą nie są do siebie prostopadłe. Aby móc toczyć czop (średnice *e*, *f*, *g*) musimy wpierw nakiełkować w osi *E—F*.

Wykonujemy to na wiertarce słupowej, czyli musimy mieć uchwyt, któryby utrzymywał zwrotnicę osią *E—F* pionowo. Do tego celu służy uchwyt specjalny z szczękami zaciskającymi w miejscach *B* (rys. 6) oraz tulejkami prowadzącymi nawiertak naprzeciw *E* i *F*. Uchwyt jest tak skonstruowany, że po nawierceniu od strony np. *E* zwrotnica wraz z umocowaniem daje się obrócić o 180° i wtedy możemy

nawiercać od strony *F*. Gdy już mamy nakiełki przystępujemy do toczenia w kłach zgrubnego i wykańczającego, tak jak wskazuje rys. 7. Toczenie odbywa się na tokarce wielonożowej *F-my* Le Blond typu Multi-Cut. Mamy tu imaki nożowe przedni i tylny o posuwach automatycznych, o kierunkach posuwu wskazanych strzałkami na rys. 7. Imak przedni *H* (w wypadku toczenia

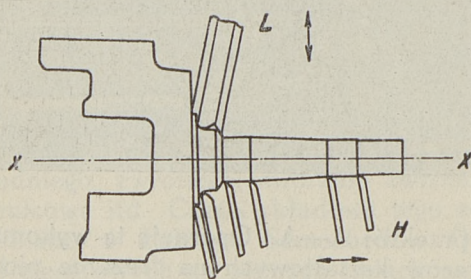
zwrotnicy) składa się z trzech części, które mają wspólny posuw równoległy do osi obrotu zwrotnicy, jedynie nóż 1 osadzony w środkowej części imaka toczy stożek dzięki temu, że część ta jest prowadzona dodatkowo wg. szablonu.

W imaku nożowym tylnym *E* osadzony jest specjalny nóż przyrządcy, który planuje i fazuje kryzę. Po przetoczeniu czopa i kryzy przystępu-



Rys. 6.
Zwrotnica.

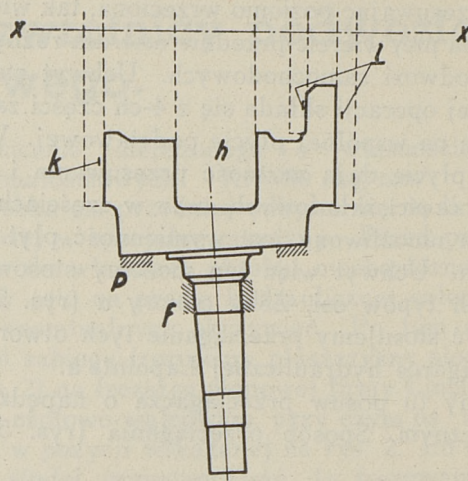
jemy do szlifowania średnic pod łożyska rolkowe i uszczelkę (e, f, g — rys. 6). Wykonujemy te operacje na szlifierce Landis'a. Przy dalszej obróbce będziemy się centrować w uchwytach na



Rys. 7. Toczenie zwrotnicy.

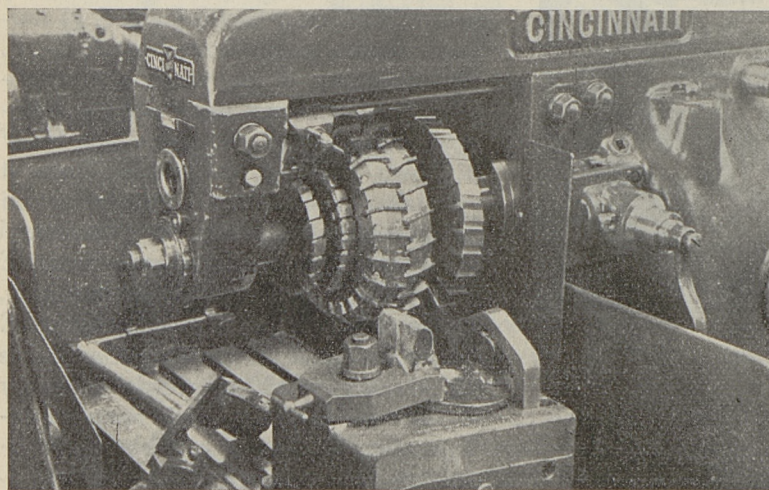
średnicy f . Rys. 8 i 9 wskazują sposób obróbki płaszczyzn k , wyjęcia h i płaszczyzn l . Obrabiamy tu zespołem frezów obracających się w osi X—X na wrzecionie poziomym frezarki hydraulicznej. Widać że uchwyt w tej operacji umożliwić musi ustawienie prostopadłe do stołu maszyny płaszczyzn k, h, l . Centrujemy się na średnicy f z podparciem w P . Podobnie przy wierceniu czterech otworów m (rys. 6) w kryzie musimy ustawić

rys. 10. Pilotując się na otworze n , stosując podparcia P pryzmowe stawiamy uchwyt płaszczyzną X—X na stole frezarki poziomej i frezem tarczowym



Rys. 8. Frezowanie zwrotnicy.

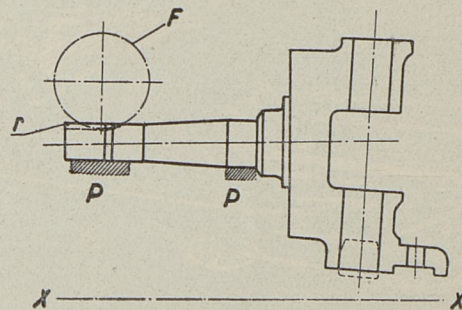
wym F wykonujemy wycięcie na czopie. W podobny sposób frezujemy wycięcie na ujście oleju w (rys. 6). Wreszcie przystępujemy do rozwier-



Rys. 9. Widok przyrządu i narzędzi do frezowania zwrotnicy.

zwrotnicę w uchwycie tak, by umożliwić wiercenie na wiertarce słupowej Paschalskiego. We wrzecionie maszyny zakładamy głowicę wielowrzecionową umożliwiającą wiercenie czterech otworów jednocześnie. Zwrotnica jest trzymana w uchwycie czopem do góry (kryzą na dół) i docięniętą w wyjęciu h , zaś przez tulejki prowadzące w uchwycie wiercimy te cztery otwory. Wciąż wychodząc ze średnicy f zakładamy zwrotnicę w uchwycie umożliwiającym wiercenie i rozwiercanie otworu n znowuż na wiertarce pionowej. Podobnie postępujemy przy wierceniu otworu s .

Wreszcie wykonujemy na frezarce poziomej płaszczyznę P (rys. 6). Używamy tu uchwytu, który mocuje od razu po dwie sztuki i zespołem frezów obrabiamy w obu zwrotnicach płaszczyznę P . Celem wykonania wycięcia r (rys. 6) zakładamy zwrotnicę w uchwyt tak jak wskazuje

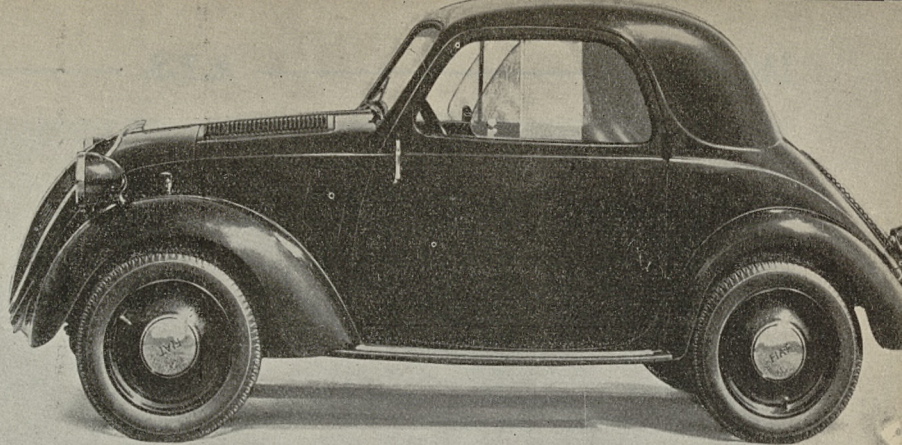


Rys. 10. Frezowanie wpustki.

ciania otworów na pierścieni oporowy, na korek rozprężny (w osi otworu n), do wiercenia otworu na zawleczkę i otworu na smarowniczkę. Przy tych wierceniach używamy specjalnych uchwytów umożliwiających wykonanie operacji. Pozostaje wykonać gwint od strony F (rys. 3) co odbywa się na specjalnej gwinciarce firmy Schüttoff. Zwrotnica obraca się w osi F — E , zaś specjalny frez do nacinania gwintu obraca się we wrzecionie roboczym, którego oś jest równolegle przesunięta do osi nacinanego gwintu. Po tych wszystkich operacjach wciskamy tulejki 8 (rys. 1) i wewnętrzne średnice tulejek przeciągamy na przeciągarce. Po splanowaniu zakończenia czopa i ogólnej kontroli ostatecznej cykl obróbki zwrotnicy byłby zakończony. Dla obróbki osi przedniej używamy 11 specjalnych uchwytów pomocniczych, zaś dla obróbki zwrotnicy mamy 19 uchwytów. Poza uchwytami dochodzą jeszcze narzędzia normalne i specjalnie skonstruowane (jak frezy profilowe) wreszcie cały szereg specjalnych sprawdzianów kontrolnych, których używa się po każdej operacji i przy kontroli ostatecznej.

Jan Erlich.

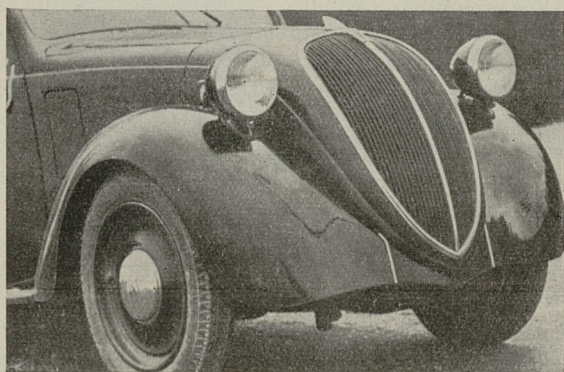
Fiat 500



FIAT
500

W roku ubiegłym, najpierw na rynku francuskim, a nawet dopiero później na rynku włoskim ukazały się oczekiwane z niecierpliwością małe samochodziki Fiat model „500” — które we Francji pod nazwą „SIMCA 5” zdobyły sobie od razu dużą sympatię i popularność, a popyt na nie okazał się tak wielki, że cała niemal produkcja dużej fiatowskiej fabryki w Paryżu poświęcona została tym samochodzikom. W Mediolanie zaś na przykład już w pierwszym dniu sprzedaży zakupione zostało 700 wozów.

Również i na rynku Niemieckim małe „500” wprowadzone tam przez niemiecki oddział Fiat — dawn. fabryka N. S. U. — zdobyły uznanie i szybko się rozpowszechniają.



Przód Fiata 500.

Czemu przypisać należy to zainteresowanie? Poważne rynki samochodowe od dawna odczuwają potrzebę dobrego małego samochodu, który byłby znacznie tańszy i ekonomiczniejszy od dotychczasowych. Świadczy o tym np. najlepiej ogłoszony i przeprowadzony w ubiegłym roku we Francji przez Związek Inżynierów Samochodowych konkurs na konstrukcję małego samochodu. Mała „500” Fiata ukazała się w najbardziej dla siebie pomyślnej chwili, stanowiąc pierwsze naprawdę udane technicznie rozwiązanie małego samochodu, a jej ekonomiczność w użyciu okazała się nader pożądana we Francji, gdzie niemal całość podatków samochodowych zawarta jest w cenie benzyny i gdzie powstawać zaczęły duże trudności gospo-

darcze, a tym bardziej i we Włoszech, gdzie ceny benzyny w związku z trudnościami wojennymi niepomrotnie wzrosły.

Fiat „500”, mając silnik o pojemności 570 cm³ przy pełnym obciążeniu (720 kg) osiąga szybkość 85 km/g i zużywa na 100 km niecałe 6 litrów benzyny. Cyfry te świadczą same za siebie.

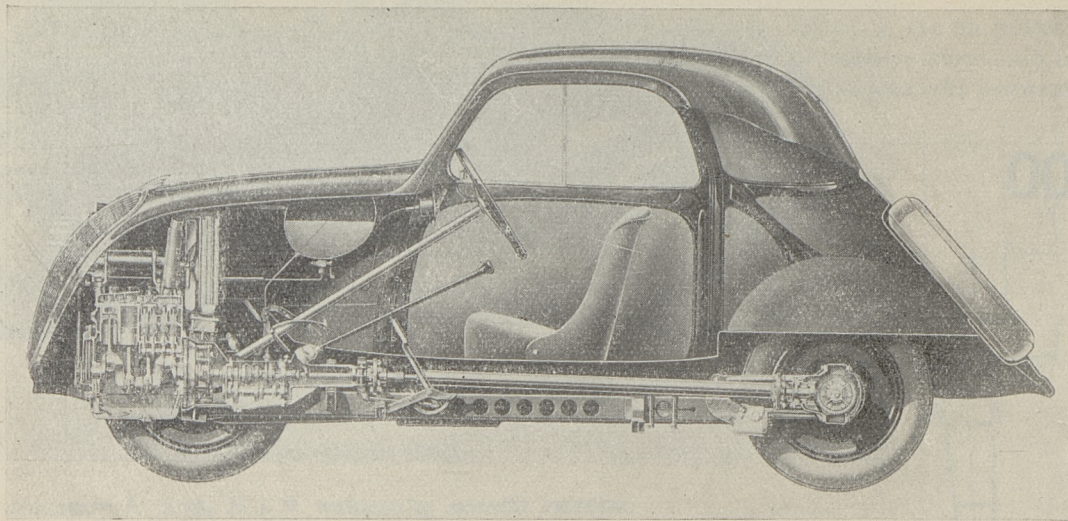
Już na pierwszy rzut oka widocznym jest, że „500” wywodzi się ze znanego czytelnikom „ATS” typu „1500”. W samej rzeczy, jak zobaczymy poniżej, konstruktor wzorował się w budowie w wielu miejscach na starszym bracie „500”, wiele jednak zasadniczych zagadnień zostało oryginalnie rozwiązanych, przede wszystkim zaś sprawa pojemności nadwozia.

Zewnętrzne jego wymiary są niewielkie (całkowita długość podwozia 2678 mm, rozstęp osi 2000 mm, rozstaw przednich kół 1110 mm, tylnych — 1080 mm, wysokość 1377 mm), siedzenia pomieszczone w samym środku wozu, na jednakowej odległości od obu osi, a pomimo to dwaj pasażerowie siedzą w wygodnych szerokich fotelach, i choćby mieli bardzo długie nogi dosyć mają miejsca na ich wyciągnięcie. Ponadto z tyłu jest jeszcze tak obszerne pomieszczenie na bagaż, że, w razie potrzeby, trzeci pasażer niskiego (ze względu na pochyłość dachu) wzrostu, może się względnie wygodnie tam pomieścić.

To niełatwe zadanie rozwiązano w sposób niezmiernie pomysłowy. Jak widzimy na rysunku, silnik został ustawiony zupełnie na przodzie,



Dostęp do wnętrza małego Fiata 500 jest bardzo wygodny.



Przekrój Fiata 500.

przed kołami, chłodnica zaś za nim, nad przednią osią, tak że pod maską, oprócz zbiornika na benzynę, pomieszczonego u góry, tuż za deską rozdzielczą, nic się za chłodnicą nie znajduje, wobec czego jest miejsce, nawet na najdłuższe nogi. Odległość podłogi nadwozia od ziemi wynosi tylko 144 mm, przez co zyskuje się na wysokości wnętrza. Jeżeli dodamy do tego, że drzwi nadwozia, trochę wypukłe, wykonane z blachy, bez zapuszczanych szyb, pozwalają wyzyskać gabaryt nadwozia z różnicą kilku zaledwie milimetrów, zrozumiemy, że w tej małej voituretce dwaj jej pasażerowie mają więcej miejsca i wygodniej się pomieszczają, niż w niejednym dawniejszym wielkim wozie. Jak się ktoś tutaj dowcipnie wyraził, „500” wygląda, jak normalny nowoczesny wóz, widziany przez odwrotną stronę lornetki.

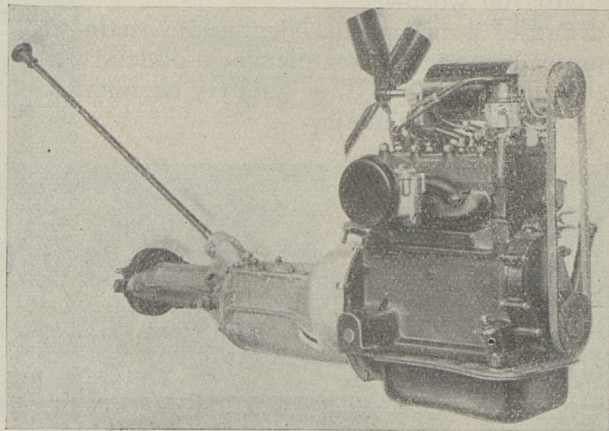
Po tym ogólnym rzucie oka na nowy wóz, przejdziemy do bardziej szczegółowego jego opisu.

Rama, bardzo krótka, cała pod wałem transmisyjnym składa się z dwóch podłużnic z prasowanej stali, zbiegających się ku przodowi, mają-

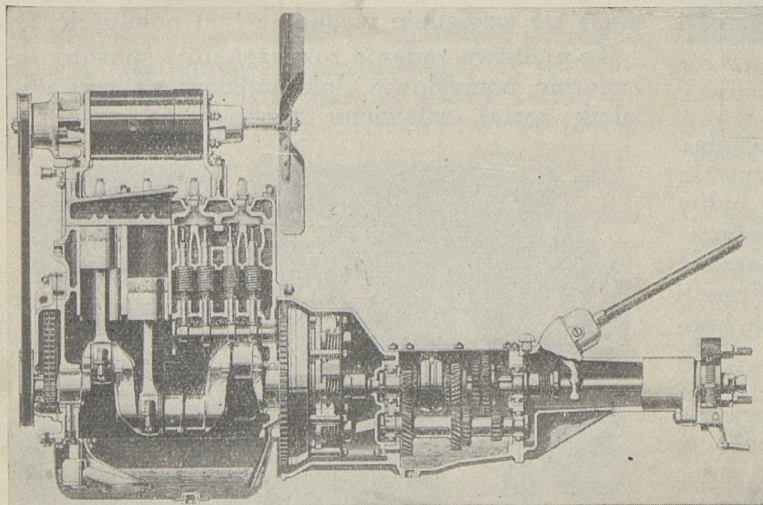
cych dla zyskania na wadze w całej długości wysztancowane otwory. Podłużnice połączone są ze sobą trzema poprzeczkami; przednia, specjalnie mocna, w formie pierścienia, w którym mieści się blok pędny. Na pierścieniu umocowane są: poprzeczny resor zawieszenia, chłodnica, zaś w boku podpórki podłużnic i przekładnia kierow-

nicy. Podłużnice kończą się ćwierć eliptycznymi resorami tylnych kół. Rama ta jest nietylko lżejsza i wytrzymalsza od normalnej prostokątnej ale konstrukcja jej umożliwiła wspomniane wyżej obniżenie podłogi.

Silnik posiada cztery cylindry 52×67 mm, ogólna pojemność 570 cm^3 , sprężenie 1:6, gło-



Blok napędowy Fiat 500.



Przekrój bloku napędowego.

wica z glinu. Przy 4000 obr./min. osiąga on moc 13 KM. Blok silnika odlany z fosforo-manganowego żeliwa, będącego specjalnością Fiata. Wał korbowy spoczywa na dwóch łożyskach. Tłoki są z glinu, korbowody ze stali, o przekroju dwuteowym. Miska karteru z blachy, łatwa do zdejmowania, mieści 2 kg oleju. Smarowanie odbywa się pod ciśnieniem przy pomocy pompki trybowej, napędzanej od wałka rozrządu, i zaopatrzonych w filtr olejowy. Drugi filtr znajduje się na bloku, do niego wychodzi przewód prowadzący do manometru na desce rozdzielczej. Zawory boczne, uruchamiane bezpośrednio przez wałek rozrządczy, napędzany przy pomocy ci-chobieżnego łańcucha.

Zapalanie bateryjne, rozdzielacz pionowy pomieszczony w bardzo dostępnym miejscu, nad przednią częścią głowicy silnika; regulacja punktu zapłonu zupełnie samoczynna przy pomocy regulatora odśrodkowego.

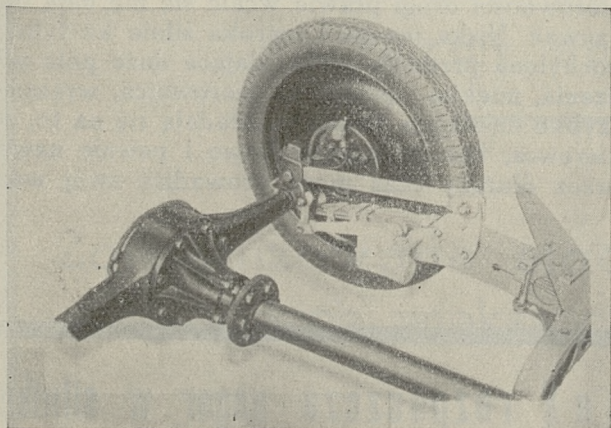
Gaźnik, również samoczynny typu „Solex”, specjalnie przystosowany do „500”, zaopatrzony jest w urządzenie dla natychmiastowego rozruchu zimnego silnika.

Chłodzenie wodne przy pomocy termosyfonu. Chłodnica, umieszczona, jak wspominaliśmy, za silnikiem, pojemności 4,5 litra wody, chłodzona za pomocą wiatraczka, umieszczonego na wale dynamo, za blokiem cylindrów. Tu zaznaczyć należy, że prąd powietrza, ogrzany przez przejście przez chłodnicę, skierowany jest przez górne okienka maski wzdłuż zewnętrznej powierzchni przedniej szyby, zapobiegając w ten sposób w zimie osadzaniu się na niej szronu, lub lodu.

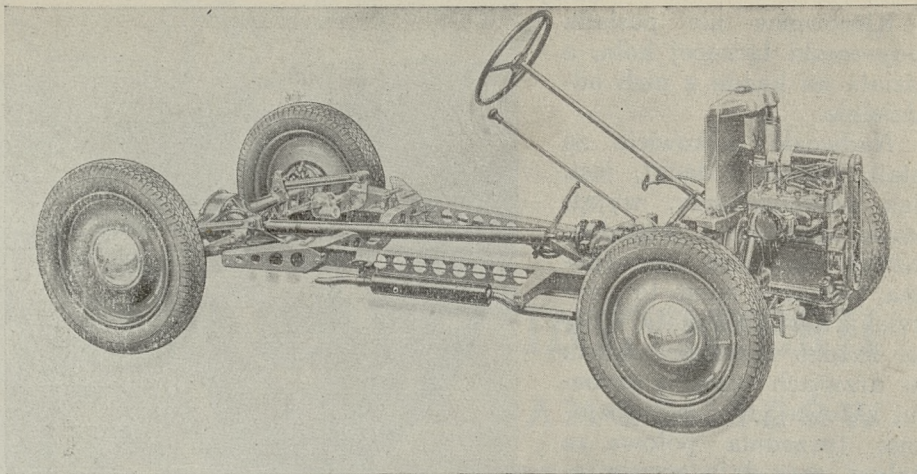
Rozrusznik elektryczny wprzęga się przy pomocy guzika na desce rozdzielczej. Przewód ssący styka się częściowo z rurą wydechową, celem lekkiego podgrzania mieszanki.

Sprzęgło i skrzynka biegów są w jednym bloku z silnikiem; sprzęgło suche, jednotarczowe, skrzynka biegów o 4 przekładniach i wstecznym biegu, koła stałej przekładni i trzeciego biegu są śrubowe, synchronizator cierny zapewnia ciche, natychmiastowe włączenie trzeciego i bezpośredniego biegu. Dźwignia zmiany biegów bezpośrednia, długa i silnie nachylona.

Blok pędny zawieszony na podkładach gumowych w trzech punktach: po obu bokach bloku, tuż przed sprzęgłem, oraz z tyłu, pod skrzynką biegów, mającą cylindryczne wydłużenie, objęte specjalną obręczką. System ten nie tylko zapobiega przenoszeniu się drgań silnika na ramę, ale



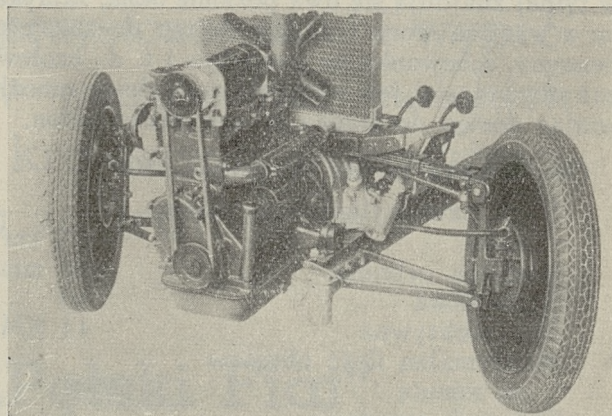
Zawieszenie tylnego mostu.



Podwozie Fiat 500.

pozwala szybko i bez trudności wyjmować blok silnikowy z ramy, a tym samym znakomicie ułatwia jego rewizję i reparację.

Wał transmisyjny, z rury stalowej, ma na obu końcach przeguby elastyczne. Tylne most, ele-



Umieszczenie silnika i zawieszenie przednich kół w małym Fiatcie 500.

ktrycznie spawany z blachy stalowej, zawiera koła stożkowe ze śrubowymi zębami oraz dyferencjał ze stożkowymi trybami.

Nożny hamulec — hydrauliczny — działa na wszystkie cztery koła, ręczny, pomocniczy, na wał napędowy.

Koła, typu artyleryjskiego, 15"×2,50", piasty przykryte kapslami. Opony o słabym ciśnieniu, wymiarów 4,00"×15".

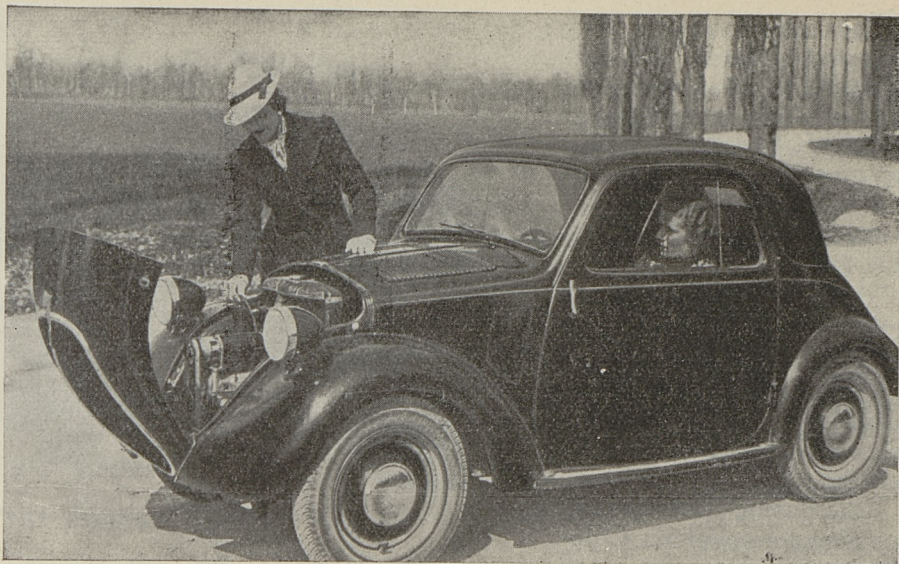
Zawieszenie kół przednich niezależne. Zwrotnica każdego koła zawieszona jest przy pomocy równoległoboku: u dołu ramię widłowe, związane z amortyzatorem hydraulicznym, u góry resor poziomy. System ten przeciwstawia się dążeniu kół do drgań, daje wozowi dużą stateczność i bardzo ułatwia prowadzenie. Zawieszenie kół tylnych przy pomocy ćwierćeliptycznych resorów podłużnych, będących dalszym ciągiem podłużnic ramy; każdy resor zaopatrzony jest w dźwąż reakcyjny, wahający się w tulei silentblokowej oraz w silny amortyzator hydrauliczny.

Kierownica nie posiada poprzeczki łączącej koła, a działa na każde z nich oddzielnie.

Nadwozie całkowicie ze stali, (nawet i dach), jest, jak nadmieniliśmy, wyjątkowo obszerne i wygodne. Szyby ochronna nieruchoma, jednakże mimo to wentylacja jest doskonała, dzięki bardzo szerokim oknom w drzwiach wozu, z szybami zasuwającymi się poziomo, (przednia połowa za tylną), oraz dającym się regulować specjalnym okienkiem wentylacyjnym, pomieszczonym na spodzie maski. Sama maska, typu maski „1500” bardzo się przyczynia do ułatwienia kierowania wozem, odsłaniając drogę, już na kilka kroków przed nim. Dzieli się ona na dwie części, w tylnej znajdują się dwa poziome okna, zamykane z wnętrza wozu i dające dostęp do zbiornika benzyny, schowanka na narzędzia i t. d., czołowa zaś otwiera się, jak kłapa, ku przodowi, umożliwiając dostęp do silnika ze wszystkich stron.

Oto charakterystyka techniczna „500”:

Silnik czterocylindrowy, pojemności	570 cm ³
Średnica cylindra	52 mm
Skok tłoka	67 „
Moc efektywna	13 KM
Maksymalna ilość obrotów na minutę	4000
Stosunek sprężania	6
Pojemność zbiornika oleju	2 litry
Pojemność zbiornika benzyny	22 „
Pojemność chłodnicy	4,5 litra
Rozstęp osi	2000 mm
Rozstaw przednich kół	1110 „
Rozstaw tylnych kół	1080 „
Najmniejsza wysokość nad ziemią	144 „
Całkowita długość podwozia	2678 „
Największa długość nadwozia	3215 „
Opony super ballon	4,00×15
Ciężar podwozia	280 kg
Ciężar całkowity wozu z nadwoziem	495 „
Szybkość przy pełnym obciążeniu (720 kg)	85 km/g



Dostęp do silnika.

Spożycie benzyny przy pełnym obciążeniu 6,00 litr na 100 km

Maksymalna pochyłość pokonywana:

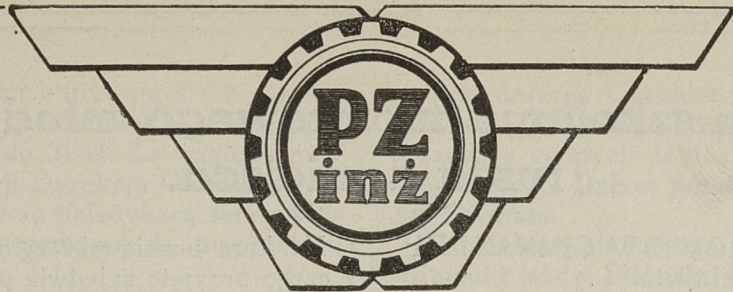
na 4-ym biegu	4%
na 1-ym biegu	24%

Na zakończenie trochę osobistych wrażeń z próbnej jazdy.

Już sama łatwość, z jaką pasażer się lokuje, przyjemnie go usposabia do wozu. Obszerne drzwi pozwalają mu, bez gimnastycznych ćwiczeń, usadowić się na wygodnym fotelu, który nb. daje się, w razie potrzeby, jeszcze w tył przesunąć.

Silnik, mimo swej małej pojemności, wyciąga bez wysiłku, przy pełnym obciążeniu do 85 km/g., ma świetny zryw i ze zdumiewającą łatwością pokonywa wzniesienia, dlatego przeciętna szybkość handlowa względnie niewiele odbiega od maksymalnej.

Sam wóz jest bardzo stateczny, trzyma drogę doskonale, a dzięki doskonałemu zawieszeniu, nierówności drogi prawie wcale się nie dają odczuwać. Niska maska i szeroka silnie ku tyłowi pochylona przednia szyba, dające duże pole widzenia, miękka i posłuszna kierownica, wreszcie szybko działające hamulce składają się na to, że kierowca, bez zmęczenia, łatwo i pewnie nawet przez dłuższy czas może prowadzić swój wóz.



PAŃSTWOWE ZAKŁADY INŻYNIERJI

PIERWSZA POLSKA FABRYKA SAMOCHODÓW

WARSZAWA, TERESPOLSKA 34/36, TEL. 5-48-10

BUDUJE CAŁKOWICIE W KRAJU

Samochody i motocykle, przystosowane i wypróbowane na drogach i w warunkach polskich, z najlepszych materiałów krajowych, przewyższających jakością zagraniczne.

Samochody „Polski Fiat”

osobowe, ciężarowe, autobusy i specjalne

Motocykle „S o k ó ł”

polskiej konstrukcji, sportowo-turystyczne
do jazdy solo i z wózkiem.

Zorganizowane stacje obsługi we wszystkich większych miastach Polski.

Akcja szkolenia motorowego młodzieży rusza z miejsca.

K U R S Y M O T O R O W E W G I M N A Z J U M L U B E L S K I M.

Donosiliśmy już o organizowaniu kursów motorowych w niektórych gimnazjach stołecznych. Obecnie komunikują z Lublina że uczniowie starszych klas tamtejszego gimnazjum im. Zamoyskiego zorganizowali na terenie swej uczelni kursy motorowe.

Kursy zostały zorganizowane w porozumieniu z Kuratorium Okręgu Szkolnego, Dyrekcją gimnazjum i Ogniskiem Zajęć Praktycznych. Prócz tego Koło Rodzicielskie postanowiło opodatkować swych członków po 25 groszy miesięcznie. Pieniądze te zostały użyte na zakup odpowiedniego sprzętu.

Dzięki energii i inicjatywie młodzieży zostały zorganizowane aż dwa kursy: jeden dla uczniów (obejmujący naukę jazdy na samochodzie i motocyklu oraz przedmioty teoretyczne) i drugi dla instruktorów. Na kurs instruktorski uczęszczają nauczyciele zajęć praktycznych i wychowania fizycznego — zorganizowało kurs Ognisko Zajęć Praktycznych.

Na kurs uczniowski zgłosiło się 80 chętnych, z czego przyjęto zaledwie połowę. Wykłady rozpoczęły się w początkach stycznia i potrwać do połowy maja. Kurs uczniowski obejmuje 75 godzin wykładowych, a instruktorski — 108.

Za zebrane pieniądze nabyto podwozie Forda i wzniesiono prowizoryczne garaże. Poza tym, na apel młodzieży pospieszyło z pomocą Min. Komunikacji przydzielając przeznaczone na licytację dwa samochody i motocykl z wózkiem. Sprzęt ten został odremontowany i doskonale służy potrzebom kursów.

W związku z tym faktem, należy podkreślić, że Min. Komunikacji postanowiło na przyszłość w razie posiadania zbędnych maszyn — komunikować się z Min. W. R. i O. P. i przydzielić je uczelniom organizującym podobne kursy. W ten sposób akcja motoryzacyjna na terenie szkół średnich wkroczy wreszcie na realne tory.

Poza tym, dodać należy, że w Min. W. R. i O. P. opracowuje specjalny okólnik na mocy którego *nauka jazdy samochodowej i motocyklowej w wyższych klasach gimnazjum będzie przedmiotem obowiązkowym*. Aby zaś ułatwić gimnazjum nabywanie nowego sprzętu Państw. Zakł. Inżynierii będą dostarczać motocykli po specjalnej obniżonej cenie.

SZKOLNE KURSY MOTORYZACYJNE W BRZEŚCIU N/BUGIEM.

W ogólnej akcji nauczycielstwa Okręgu Szkolnego Poleskiego, pracy pozaobowiązkowej na rzecz wzmocnienia obronności Państwa, Prywatne Gimnazjum Mechaniczne Poleskiego Towarzystwa Oświaty Zawodowej w Brześciu n/B. zorganizowało Kursy Motoryzacyjne.

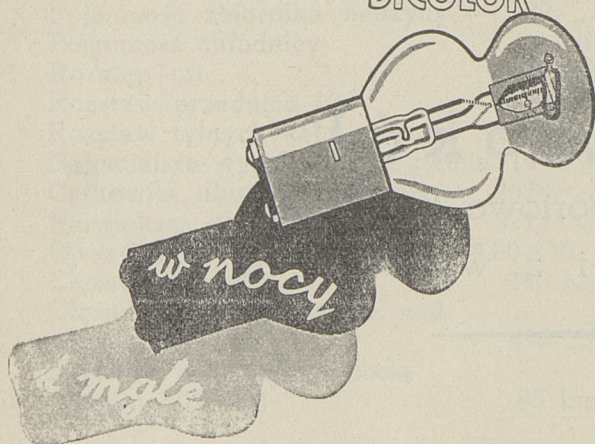
Inicjatywę zorganizowania takich kursów dał inż. C. Knichowiecki Naczelnik Wydziału Szkół Zawodowych Kuratorium Okręgu Szkolnego Brzeskiego. Gimnazjum Mechaniczne posiadając odpowiedni personel naukowy i techniczny, odpowiednie pomoce naukowe, urządzenia warsztatów, mogło być doskonale wykorzystane dla zorganizowania takiego kursu.

Początkowo zakrojono b. skromne ramy co do ilości słuchaczy, lecz wkrótce rozszerzono je znacznie. Po ogłoszeniu zapisów ilość zgłoszonych osób przekroczyła 160. Poza tą liczbą zgłosił swój udział również organizacje zespolone np. w przysposobieniu wojskowym, względnie zawodowe.

Utworzone zostały 3 sekcje: a) dżentelmeńska dla pań i panów, b) zawodowa dla kandydatów na soferów-mechaników, c) młodzieżowa dla uczniów szkół brzeskich, uczestników PW.

ŻARÓWKI SAMOCHODOWE

Tungsram
BICOLOR



**NA STRAŻY BEZPIECZEŃSTWA TWEGO WOZU
ŻÓŁTE ŚWIATŁO DO MIJANIA I WE MGLE
BIAŁE DALEKIE ŚWIATŁO SZOSOWE.**

Zajęcia każdej sekcji odbywają się 2 razy tygodniowo po 4 godz. wykładowych, w godzinach wieczorowych od 17 do 21-ej. Ze względu na liczebność każdej sekcji Dyrekcja Gimnazjum oddała do dyspozycji kursu największą salę wykładową, odpowiednio urządzonej do prowadzenia zajęć teoretycznych.

Kursy Motoryzacyjne zorganizowano wybitnie pod kątem widzenia obronności Państwa, nie pomijając celów sportów motorowych oraz korzyści osobistych słuchaczy z uczestnictwa w Kursie. W tym celu, aby kursy należycie spełniły swoje zadanie zaproszono również na wykładowców oficerów 4 Batalionu Pancernego.

Władze wojskowe (D. O. K. i Ministerstwo Spraw Wojskowych) jaknajprzychylniej odniosły się do Kursów, dając swe poparcie w postaci wykładowców wojskowych. Na specjalne podkreślenie zasługuje wybitne poparcie Kursów przez

p. płk. Jerzego Glinńskiego, dowódcę 4 Batalionu Pancernego, dzięki któremu Kursy korzystają z szeregu cennych pomocy naukowych i sprzętu modelowego. Dalsza pomoc w tym kierunku jest spodziewana.

Największą niedomogą Kursu był brak sprzętu do nauki jazdy. Starania w tym kierunku zostały uwieńczone nadspodziewanym rezultatem, gdyż Prezes Rady Ministrów Gen. Sławoj-Składkowski ofiarował na rzecz Kursów 2 samochody do nauki praktycznej jazdy.

Przewidywane jest otrzymanie dalszych samochodów z innych źródeł, tak, że ogólnie Kurs rozporządzać będzie 4 samochodami i 1 traktorem motorowym, kilkoma silnikami dla celów demontażu i montażu.

Nauka na Kursie obejmuje szkolenie teoretyczne w klasie i praktyczne w warsztatach oraz naukę jazdy. Głównymi przedmiotami wykładowymi są:

- 1) silniki samochodowe i motocyklowe, różnych typów i na różne paliwa;
- 2) podwozia, nadwozia samochodowe i ramy motocyklowe;
- 3) technika metali, paliw, smarów i gum;
- 4) elektrotechnika samochodowa;
- 5) uszkodzenia i naprawy pojazdów mechanicznych;
- 6) przepisy ruchu pojazdów mechanicznych;
- 7) terenoznawstwo;
- 8) taktyka marszów;
- 9) ratownictwo i higiena;
- 10) zajęcia warsztatowe.

Wobec wielkiego zainteresowania, jakim cieszy się Kurs Motoryzacyjny, przewiduje się powtórzenie jego w przyszłym roku szkolnym.

GIMNAZJUM W BIAŁEJ PODLASKIEJ WPROWADZIŁO MOTOROZNAWSTWO.

Począwszy od połowy września 1936 r. prowadzone są w Państw. Gimnazjum w Białej Podlaskiej kursy motoryzacyjne. Szkoła zakupiła własnym kosztem 2 samochody (Ford i Chevrolet) i zaangażowała fachowego instruktora.

W chwili obecnej kończy kursy 56 kandydatów, którzy do dziś wysłuchali 26 godzin teoretycznych wykładów, odbyli 4 godziny pracy warsztatowej i w ciągu 36 godzin przechodzili praktyczne ćwiczenia jazdy i prowadzenia wozu.

W pierwszych dniach kwietnia jędzie do Białej Podlaskiej komisja Automobilklubu Polskiego, celem przeprowadzenia egzaminów, dających prawo jazdy.

Czynione są starania o zniesienie taksy egzaminacyjnej.

POLSKA OPONA



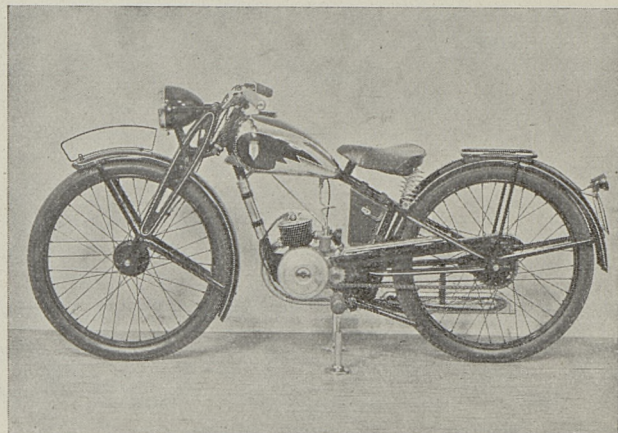
Motocykle na Wystawie w Berlinie.

Przegląd nowych modeli niemieckich motocykli wystawionych w Berlinie stwierdza, iż konstrukcje niemieckie ulegają jedynie nieznacznyemu ewolucjom i ulepszeniom. Na 9 wystawców tylko BMW zademonstrowała zupełnie nowe konstrukcje motocykli R35 i R6 o których piszę niżej.

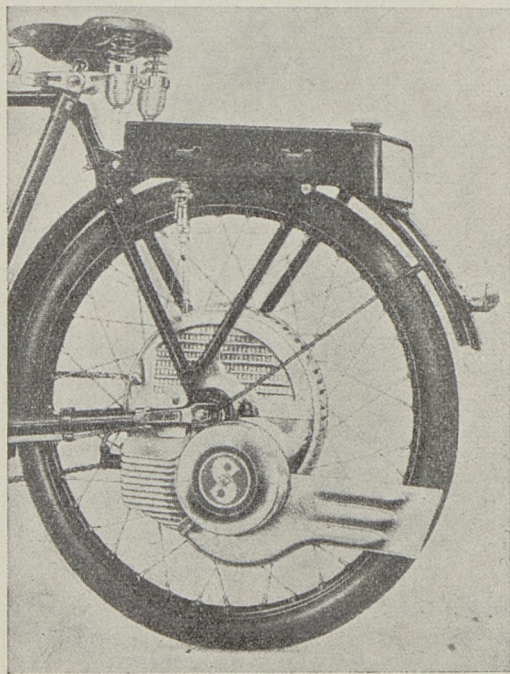
Najwięcej wrażenia wywołał produkt znanej fabryki silników dwutaktowych „Fichtel i Sachs”. Czytelnicy ATS przypominają sobie w sprawozdaniu z czeskiej wystawy w Pradze w r. ub. opis konstrukcji inż. Hartmanna, polegającej na wbudowaniu małego silnika dwutaktowego w piastę koła, dającego się wmontować w każdy rower. Wynalazek, ten nie nowy co prawda, ale rokujący wielką przyszłość, spotkał się z wielkim uznaniem posiadaczy rowerów i motorowerów. Silnik o pojemności 60 cm³ jest niesłychanie prosty. Cała konstrukcja składa się dosłownie z kilkunastu części, tanich, łatwo wymiennych i prostych. Koło, w które silnik wbudowano, jest oczywiście wzmocnione, posiada grubsze od rowerowych szprychy i większą oponę. Zbiornik benzyny jest montowany na bagażniku tylnego błotnika. Cena obejmująca cały komplet (t. j. koło wraz z motorkiem) p. n. „Saxonette” wynosi 150 RM.

Przed przystąpieniem do kolejnych opisów wystawionych modeli zwrócę uwagę na wykonany ze szkła i cellofanu wielki model silnika 350 cm³ DKW. Wszystkie części w ruchu. W odpowiednich momentach zapalają się kolo-

W programie fabryki ARDIE widzimy 8 modeli w czym połowa — to dwutakty. Model „Windspiel” w cenie 359 RM posiada dwutaktowy silnik 100 cm³ fabryki Sachs. Rama kołyskowa, widelec z blachy stalowej, prasowanej. Silnik zblokowany z 2-biegową skrzynką o ręcznej zmianie biegów. Podobnie do pozostałych modeli ARDIE stosuje, jako jedyna firma na wystawie, bezpośrednie połącze-



Popularny DKW RT 3 z silnikiem 100 cm.



Zespół „Saxonette”.

rowe światła objaśniające pracę silnika. Idźmy teraz od stoiska do stoiska. W przeglądzie moim pragnę zapoznać czytelników nie tylko z finezjami konstrukcyjnymi, ile z cenami, przydatnością danej maszyny do sportu, turystyki lub jazdy użytkowej, zmianami zasadniczymi i ogólną charakterystyką maszyny.

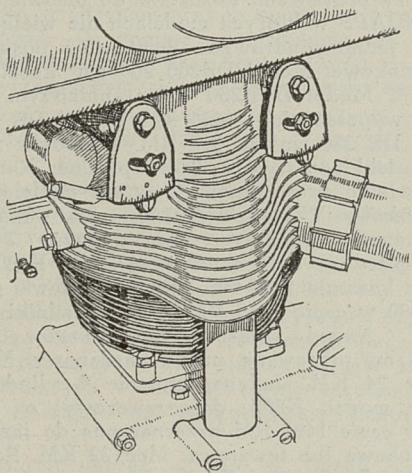
nie dynamy z wałem głównym silnika. Następny model „Tropf” w cenie 420 RM posiada wszystkie cechy modelu poprzedniego, jedynie silnik jest większy 125 cm³ dając 3,5 KM przy 4000 obr/min. Waga 65 kg. Maszyna ta posiada pewne cechy sportowe, nadane przez prowadzenie rur wydechowych górą. Te dwa modele nadają się do jazdy po mieście i dobrych drogach. Następne dwa modele posiadają silniki dwutaktowe 200 cm³. Model „Peter” jest konstrukcją blokową o 3 biegach ręcznych. Zastosowanie mają coraz bardziej popularne w konstrukcjach niemieckich łańcuchy Duplex, oczywiście zamknięte w szczelnych obudowach napełnionych olejem.

Rama rurowa, widelec prasowany. Waga 150 kg. Model ten jest dość szybki daje bowiem 90 km/godz. przy wadze 90 kg. Cena 540 RM. Ten sam model w wyekwipowaniu bardziej luksusowym z 4-biegową skrzynką z nożnym zmiennikiem pod nazwą „Wanderfalk” kosztuje 666 RM. Dla sportu ARDIE produkuje ładną górnozaworową maszynę „Feuerreiter” 200 cm³ przeznaczoną do jazdy terenowej. Silnik przy 5200 obr/min. daje 9 KM waga 130 kg, szybkość 95 km/godz. Cena 795 RM. Podobnie do pozostałych modeli zastosowana jest rama rurowa i prasowany przedni widelec. Dla spokojnej jazdy turystycznej mamy dolnozaworowy model „Waldläufer” z silnikiem 350 cm³ w cenie 870 RM. Serię ARDIE zamykają dwa modele 500 cm³. Pierwszy „Kamerad” z silnikiem dolnozaworowym o sile 14 KM, konstrukcja blokowa, cena 995 RM, maszyna przeznaczona do jazdy z wózkiem. Do sportu przeznaczony jest model „Bergfreund” w cenie 1125 RM. Silnik górnozaworowy daje 20 KM przy 4500 obr/min. Szybkość 125 km/godz. Ogólnie biorąc w modelach ARDIE nie przeprowadzono ważniejszych zmian zwracając uwagę na szczegóły. Podobnie do pozostałych niemieckich maszyn nie posiadają one „rasy” i „linii” pięknych sportowych maszyn angielskich. W tym

J E Ś L I M O T O C Y K L T O T Y L K O
R U D G E L U B B M W
TOWARZYSTWO HANDLU MOTOCYKLAMI. SP. Z O. O. WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA 31A

zakresie jedynie BMW może pochwalić się zdecydowaną w wyrazie linią, konsekwentnie przeprowadzoną od szeregu lat.

Na stoisku „Auto-Union” produkującej wyłącznie dwutaktowe motocykle DKW widzimy w pierwszym rzędzie znaną „setkę”. Model ten p. n. RT3 otrzymał mocniejszy silnik 100 cm³ dający 3 KM. Cena 345 RM. Zwrócono również uwagę na staranniejsze wyekwipowanie. Maszyna ta zdała u nas egzamin i jest doskonałym wzorem ekonomicznej maszyny użytkowej. Seria trzech modeli 200 cm³ różniących się wykonaniem nie obejmuje żadnych zmian w stosunku do zeszłorocznych modeli. Ceny: model KS200 — 540 RM, wykonanie lepsze SB200 w cenie 666 RM wreszcie tenże model SB z rozrusznikiem elektrycznym kosztuje 725 RM. Jako nowość DKW stosuje nowy lakier „hydronalium”, który po starannym polerowaniu sprawia wrażenie chromu. Poza tem ulepszono instalację elektryczną uniemożliwiając błędne połączenie akumulatora, przy czym ten ostatni może być ładowany prostownikiem z sieci miejskiej bez odłączania kabli instalacji maszyny. Poza tem na wszystkich modelach DKW ułatwiono ustawianie zapłonu przez znaki na kole zamachowym, bez uciekania się do szukania martwego punktu przez otwór świecy. Wzmocniono ramy i zwiększono rozstaw kół w modelach SB200 i 1285 na 1335 mm, również w tych modelach zastosowano widełce od modeli 500 cm³. Kierownice średnicy 22 mm z zabezpieczeniem od kradzieży. Poza tem nowe przeniesienia cięgieł sprzęgła, dające łatwą i lekką pracę przy włączaniu i wyłączaniu sprzęgła.

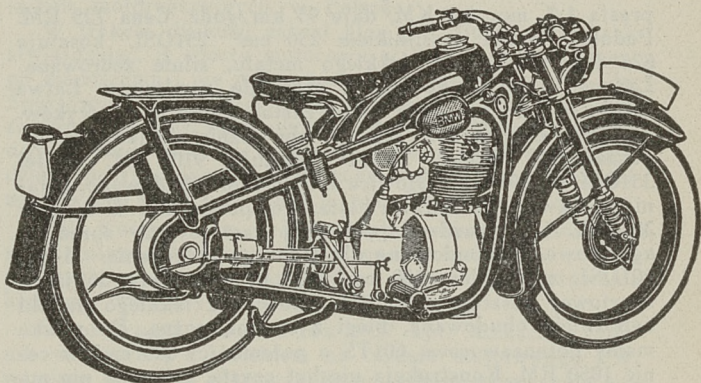


Regulacja zaworów NSU.

Sportowy model 250 cm³ w cenie 725 RM przeznaczony jest do jazdy w terenie. Tenże model w wykonaniu super-sport z kompresorem (posiada szereg rekordów, m. inn. Polski) kosztuje 1550 RM i jest wysokiej klasy maszyną sportową do wyścigu i raidu. Zmiana biegów podwójna: ręczna i nożna. Model SB350 w cenie 875 RM niczem nie różni się od modelu 350 cm³ z r. ub. Pozostają dwa modele 500 cm³, pierwszy w wykonaniu zwykłym SB500 w cenie 995 RM nadaje się do jazdy solo i z wózkiem. Identyfikacyjny model z rozrusznikiem elektrycznym kosztuje 1125 RM.

Słynna bawarska fabryka BMW posiadająca szereg rekordów światowych pokazała nadzwyczaj udane dwa nowe modele R35 i R6, przy czym model R35 zastąpił dwa dawne modele R3 i R4. Model R35 jest maszyną przeznaczoną do sportu. Silnik ohv (górnoszaworowy) jednocylin-drowy stojący o konstrukcji blokowej z napędem kardanowym (jak zresztą wszystkie modele BMW) wmontowany w prasowaną ramę stalową. Jako nowość w tak lekkiej maszynie, zastosowano widelec teleskopowy, gdzie połączono działanie sprężyn z amortyzacją olejową. Silnik o mocy 14 KM. Całość pomyślana do jazdy w terenie, posiada liczne zabezpieczenia od błota i kurzu. Zmiana biegów ręczna, 4 biegi. Cena 995 RM. Następny nowy model BMW to R6. W ramę znanej z r. ub. R5 wmontowano nowy konstrukcyjnie silnik 600 cm³ dolnozaworowy, dwucylindrowy, leżący, typu „boxer”, o mocy 18 KM. Cie-

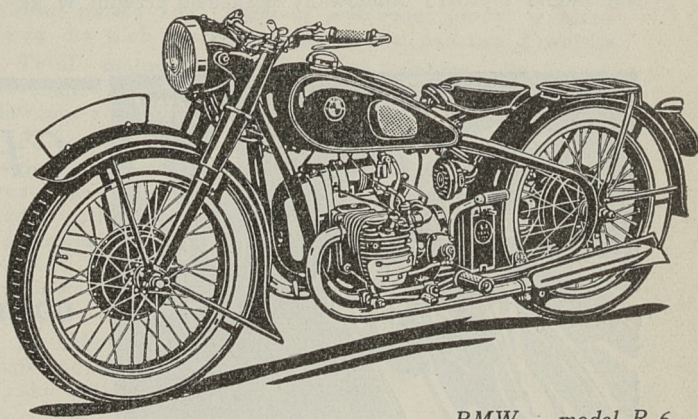
kawie pomyślano filtr powietrzny, który wmontowano do obudowy skrzynki biegów. Gaźniki czerpią ciepłe powietrze, przy czym uniemożliwiono zalanie wodą otworów powietrznych gaźników. Przez zastosowanie zaworów sterowanych zdołu blok silnika znacznie się zmniejszył. Mimo to zastosowano blachy ochraniające głowice. Zmiana biegów nożna. Maszyna przeznaczona do spokojnej jazdy z przyczepką kosztuje 1375 RM. W pozostałych znanych z r. ub. mo-



BMW — model R 35.

delach BMW, nie obserwujemy ważniejszych zmian. Górnozaworowa R2, jednocylin-drowa 200 cm³ z ramą prasowaną i resorem ćwierć-eliptycznym z przodu, kosztuje 790 RM. Doskonała dla sportu i szybka R5 z ramą rurową i widełcem teleskopowym kosztuje 1550 RM. Wreszcie mamy dwie dwucylindrowki 750 cm³. Dolnozaworowa R12 do jazdy z wózkiem, do jazdy turystycznej, o sile 20 KM kosztuje 1630 RM. Ten sam model górnoszaworowy o sile 33 KM kosztuje 1975 RM i jest najdroższym motocyklem na wystawie. W wszystkich modelach BMW tachometry są wbudowane w przednie lampy, kierownice z zamknięciem zabezpieczającym od kradzieży.

Fabryka HERCULES w Norymberdze produkuje 3 modele dwutaktowe i jedną sportową ohv. Mały popularny model „98” jest wyposażony w silnik Sachs, ramę rurową, prasowany widelec i silnik zblo-kowany z 3-stopniową skrzynką biegów. W modelu „120” widzimy angielski silnik Villiers'a. Ceny tych dwóch modeli nie odznaczających się specjalnie ładnym wyglądem wynoszą 375 i 395 RM. Model V30 o silniku dwutaktowym 200 cm³ własnej produkcji posiada konstrukcję blokową z przednim łań-cuchem w kąpielii olejowej. Cena 575 RM. Wymienione modele są przeznaczone do jazdy użytkowej, bez pretensji do jazdy szybkiej i sportowej. Dla sportu Hercules buduje



BMW — model R 6.

ładną maszynę 200 cm³ ohv w cenie 790 RM. Jest to bodaj jedyna maszyna niemiecka, której kształty nie wiele odbiegają od dobrych wzorów angielskich. W tym modelu zastosowano ramę rurową zamkniętą i widelec wzorowany na angielskim Brampton. Zmiana biegów nożna.

Gamę 9 modeli przedstawia NSU, znana z sukcesów wyścigowych odniesionych na modelach 500 cm³ ohc (wał

królewski), konstruowanych przez inż Moore dawnego konstruktora angielskiej fabryki Norton. Popularnym modelem do jazdy po mieście jest 100 cm³ dwutakt „Pony” w cenie 345 RM. Konstrukcja blokowa, 3 biegi ręczne, widelec prasowany, rama rurowa. Gaźnik zaopatrzony w zasłony ułatwiające start w zimie. Bardziej starannie wyekwipowany jest model 201ZDB w cenie 545 RM. Silnik dwutaktowy 200 cm³. Skrzynka 4 biegowa. Model 201OSL z silnikiem 200 cm³ ohv przeznaczony jest do sportu. Kompresja 1:7, moc 8,5 KM, daje 95 km/godz. Cena 725 RM. Podobny model z silnikiem 250 cm³ 251OSL kosztuje 825 RM. Głowica z lekkiego metalu, silnie żebrowana. Łańcuch tylni całkowicie i szczelnie zamknięty. Łatwa regulacja luzu zaworów przez zastosowanie ekscentryków. Następnie dwa modele 350 cm³ ohv różnią się jedynie wyposażeniem. Model 351OT kosztuje 910 RM, model 351OSL — 995 RM. Głowice tych modeli obudowano, osłaniając zawory od burzy i błota. Kompresja 1:7. W modelu 351OSL, jako bardzo sportowym zastosowano sprężyny agrafkowe, nieobudowane dla lepszego chłodzenia. Model 501OSL z silnikiem 500 cm³ ohv przeznaczony do jazdy sportowej kosztuje 1200 RM. Głowica z lekkiego metalu całkowicie obudowana, biegi z zmianą nożną. Do wózka mamy dolnozaworową 601TS o pojemności 600 cm³ w cenie 1050 RM. Konstrukcja niezbyt czysta, maszyna nie ma zdecydowanej sylwetki. Wreszcie ostatni model przeznaczony do szybkiej jazdy solo lub z wózkiem 601OSL w cenie 1250 RM posiada górnozaworowy silnik 562 cm³. Jako solówka daje 135 km/godz. Tylni łańcuch okryty. Łatwa regulacja luzu zaworów.

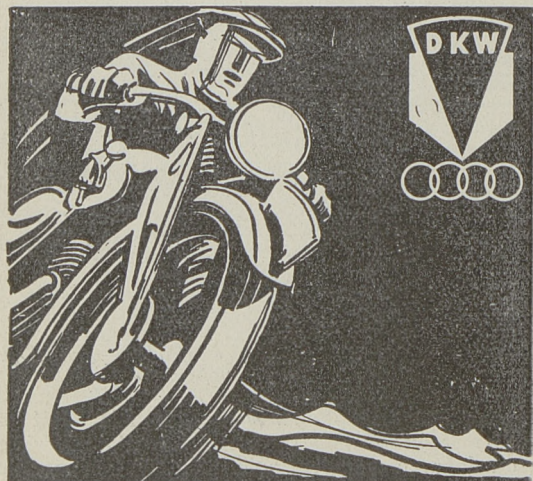
Nieznaną u nas marką STANDART produkuje 8 modeli. Dwa modele 200 cm³ dwutaktowe różniące się wyposażeniem kosztują 595 i 695 RM. Wbrew ogólnej tendencji stosowania tłoków płaskich, Standart stosuje tłoki wygarbione. Seria trzech modeli 350 cm obejmują maszynę „Touren” dolnozaworową w cenie 835 RM z patentowanym widełcem Standart. Modele ohv „Sport” w cenie 915 RM, wreszcie wybitnie sportowy „Rex Sport” z silnikiem z wałkiem królewskim w cenie 1040 RM. Modele ohc (wał królewski) posiadają obudowane głowice z lekkiego metalu. Zawory są smarowane osobną pompką. Koła wymienne. Zmiana biegów nożna. Sprężone hamulce. Napęd silnik-skrzynka biegów łańcuchami Duplex pracującymi w kąpieli olejowej. Seria trzech modeli 500 cm³ dolnozaworowy „Kurier” za 935 RM, górnozaworowy „Kurier Lux” za 1040 RM i sportowy „Rex Sport” za 1195 RM. W tym ostatnim zastosowano patentowany widelec przedni angielskiej fabryki Brough Superior.

Norymberska fabryka TRIUMPH produkuje 5 zasadniczych modeli od których wyprowadzone są warianty różniące się tylko wyposażeniem. Model dwutaktowy B200 z silnikiem 200 cm³ o płaskim tłoku kosztuje 598 RM. Silnik jest ładnie i prosto obudowany. Łańcuch przedni w ką-

pieli olejowej. Gumowe amortyzatory sprzęgła. Ramy rurowe. Tenże model w wykonaniu Luxus (optyczny wskaźnik wolno-biegu itp.) kosztuje 678 RM. Dolnozaworowy 350 cm³ „Kongres” kosztuje 815 RM i nie wydaje się być maszyną przemysłową. Dobra dwutaktowa 350 cm³ w cenie 850 RM nadaje się do turystyki we dwie osoby. Silnik daje 12 KM, głowica z lekkiego metalu. Szybkość do 110 km/godz. Ostatnie dwa modele 500 cm³ dolnozaworowy w cenie 975 RM i górnozaworowy w cenie 1150 RM nie odznaczają się niczym specjalnym. Jedynie w modelu ohv ładnie okryte przewody olejowe, popychacze zaworów itp.

VICTORIA produkuje serię 5 modeli dwutaktowych o ogólnej charakterystyce: mały silnik 100 cm³ produkcji Sachs, pozostałe własne. Konstrukcja blokowa, rama rurowa, widelec prasowany. Płaskie tłoki. Ceny: KR 10 — 100 cm³ — 335 RM, KR15 — 150 cm³ — 465 RM, KR20 — 200 cm³ 675 RM, KR20EN — 200 cm³ — 549 RM (skromniej od poprzedniego wyposażony). Wreszcie KR25S 250 cm³ w cenie 995 RM przeznaczony jest do sportu. Moc 14 KM, nożne biegi, łańcuch przedni w kąpieli olejowej. Model KR9 500 cm³ w cenie 1295 RM posiada silnik dwucylindrowy zbliżony do angielskiego Douglas, pracujący „wzdłuż” kierunku jazdy. Zawory ssące sterowane z dołu, wydechowe sterowane z góry. Konstrukcja trochę przestarzała i nieestetyczna. Łańcuch tylni w oleju. Ładny jest model KR6 600 cm³ ohv dwucylindrowy typu „boxer” za 1550 RM.

Wszystkie modele Victoria posiadają łatwo wyjmowane koła z zastosowaniem t. zw. „streckachs”. W ostatnim modelu zawory obudowane. Pozostaje do omówienia ostatnia firma ZÜNDAPP w których modelach nie wiele zmieniono. 4 modele jednocylinrowych dwutaktów posiadają konstrukcje blokowe. Model DB200 200 cm³ kosztuje 540 RM, moc 7 KM. Model DBK200 o staranniejszym wykonaniu i lepszym wyposażeniu — 666 RM, Model DB 250 cm³ — 725 RM i DB 350 cm³ za 910 RM. Cylindry z „grauguss”, głowice z lekkiego metalu. Tłoki płaskie. Ramy rurowe, widelec ze stali prasowanej. Powyższe modele mają charakter użytkowy. W modelu DB350 zastosowano ramę prasowaną, napęd kardanowy. Dwie maszyny 2-cylindrowe 500 cm³: pierwsza dolnozaworowa model K500 do jazdy z wózkiem kosztuje 1195 RM, druga sportowa, górnozaworowa KS500 w cenie 1350 RM. Obydwa silniki wzorowane na BMW. Napęd silnik-skrzynka biegów łańcuchami Duplex. Ramy prasowane, napęd kardanowy. Model sportowy daje 24 KM. Jedyna wreszcie 4-cylindrowka niemiecka to model K800 dolnozaworowy o pojemności 800 cm³ w cenie 1495 RM przeznaczona do jazdy z przyczepką osobową lub towarową. Moc 22 KM. Rama prasowana, napęd kardanowy. Silnik poprzeczny typu „boxer”. Zwrócono uwagę na wagę maszyny wykonując dużo części w lekkim metalu. Pomimo to waga wynosi około 200 kg. S. P.



CHCESZ

kupić motocykl?

obejrzyj

wyroby Koncernu Auto-Union

od zł. 850

Warszawa, Mazowiecka 11

WARSZAWSKA SPÓŁKA SAMOCHODOWA

D K W

Walne zebranie Polskiego Związku Motocyklowego.

W dniu 3 bm. odbyło się Walne Zebranie PZM jednoznaczonych posiadających 1142 motocykle i 183 samochody (jest to bardzo skromny procent na ilość ogólną 8898 prywatnych motocykli, kursujących obecnie w Polsce). Zawodników licencjonowanych było 270.

Po zagajeniu obrad przez prezesa PZM gen. Burhardt-Bukackiego przewodnictwo objął p. A. Rode z Łodzi.

Ogólne sprawozdanie odczytał kpt. Krupiński. Ze sprawozdania wynika, że w 1936 r. odbyło się 112 imprez, jednakże szereg poważnych zawodów, jak: TT Polski w Wiśle, wyścigi pod Strugą itd. nie doszło do skutku z uwagi na brak maszyn wyścigowych w Polsce.

Ożywioną działalność wykazał Okręgowy Z. M. w Katowicach, w którym jednoczy się 11 klubów śląskich, do tychczas zwracających niemal całą swoją uwagę na dochodowe wyścigi dirt-trackowe z pominięciem właściwie szkolących kierowców raidów szosowo-terenowych.

Po raz pierwszy nawiązano kontakt z Polskim Radio (motocyklowy raid radiowy w maju 1936). Poza tym kontakt sportowy nawiązano z Automobilklubem Polski i Aeroklubem Rzplitej. W porozumieniu z AP PZM przejął egzaminowanie kandydatów na kierowców motocyklowych.

W dalszym ciągu PZM wydawał legitymacje na ulgowy przewóz motocykli kolejami.

Z wystąpień międzynarodowych wymienić trzeba zajęcie przez Polskę IV miejsca na zjeździe do Berlina z okazji Olimpiady w r. ub. oraz przygotowania do wzięcia udziału we wrześniowym zjeździe na wystawę do Paryża.

Zwięźle, doskonale opracowane sprawozdanie sportowe odczytał kapitan sportowy PZM. p. J. Docha klasyfikując istniejące kluby na trzy grupy: a) kluby samodzielne, opierające się wyłącznie na wynikach pracy swoich członków, bez planowego zapewnienia poparcia finansowego, b) kluby fabryczne względnie reprezentacje instytucji lub związki, które zasilają stale w gotówkę swoją sekcję motocyklową, c) kluby zmarłe, nic nie robiące.

P. Docha podkreślił zupełny zanik wyścigów szosowych w Polsce, będących doskonałym środkiem propagandowym sportu. Stwierdzono poza tym wzrost raidów szosowo-terenowych, mających wielkie znaczenie szkoleniowe dla zawodników. Raidami tymi interesuje się ostatnio dość pilnie wojsko.

Z ważniejszych imprez w 1936 p. Docha wymienia patrolowy raid Szlakiem Marszałka J. Piłsudskiego (Legia), raidy szosowo-terenowe PKM, raid terenowy przez Góry S-tokrzyskie (Strzelec, Warszawa) i Tydzień Motoryzacyjny na Śląsku.

Kluby można podzielić na trzy okręgi: a) śląski mający na uwadze tylko dochodowe dirt-track'i, b) centralny łódzko-warszawski propagujący raidy, jazdy i imprezy turystyczne, wreszcie c) pomorski, gdzie dirt-track, jest narówni traktowany z raidem. Warszawa jest pozbawiona toru dirt-trackowego, który miałby wielkie znaczenie dla stołecznego motocyklizmu.

W okręgach najintensywniejszą działalność wykazały na Śląsku — KPW Katowice, MKZS Chorzów, na Pomorzu: kluby bydgoskie i w okręgu centralnym: PKM Warszawa, Legia i KM Strzelec.

Duże trudności w pracy napotykały kluby w Wilnie i we Lwowie, gdzie zauważa się dobrą i ofiarną pracę tamt. klubów. Zupełna martwota panowała w Krakowie, posiadającym dobrą tradycję sportową.

Skarbnik PZM p. Gołędzinowski odczytał sprawozdanie finansowe, z którego wymieniam najważniejsze sumy: administracja 3947 zł, subwencje dla klubów 4616 zł. Składki członkowskie przyniosły 3770 zł, opłaty za licencje 1080 zł, opłaty za imprezy dochodowe 1960 zł. Ogółem budżet zamyka się sumą 11 343,96 zł. Subwencje otrzymano: od PUWF 2000 zł i od Ministerstwa Komunikacji 1800 zł. Zaznaczyć należy, iż większość subwencji została przyznana klubom wymienionym zgóry przez ofiarodawców. I tak: KM — Strzelec — Warszawa otrzymał

660 zł, WKS — Legia — Warszawa 500 zł, KM — Bydgoszcz 270 zł, PKM — Warszawa 175 zł.

Po sprawozdaniach wszczęto dyskusję, na początku której prezes Łódzkiego KM nawiązał do ogólnych bolączek motoryzacyjnych w Polsce.

W trakcie dyskusji zabrał głos gen. Burhardt-Bukacki stwierdzając, iż sporty motorowe w Polsce są traktowane po macoszemu i nie mając żadnej opieki ani Zw. Pol. Zw. Sportowych, ani w PUWF są skazane na walkę z brakiem środków. W dalszym ciągu gen. Burhardt-Bukacki stwierdził, że rusza wreszcie z miejsca sprawa motorowego PW dzięki przychylnemu nastawieniu wojska, a w szczególności szefa broni pancernej p. płk. Koczwarę.

Płk. Koczwarę w krótkim żołnierskim przemówieniu m. in. zapewnił motocyklistom pomoc wojska w poważniejszych imprezach, mających w zadaniu przygotowania kierowcy maszyny do służby łączności.

W programie prac na rok 1937 kpt. Kulesza wymienił: współpracę z wojskiem na terenie motorowego PW, w miarę możliwości rozszerzenie subsydiów, utworzenie komisji na odznakę POM, zgłoszenie motocyklistów do pomocy władz w usunięciu zamętu na drogach polskich, ograniczenie niewiele przynoszących kierowcy zjazdów gwałdzistych i imprez towarzyskich na rzecz ważnych, z punktu widzenia wyszkoleniowego raidów terenowych, wprowadzenie 4 stopni licencji sportowych, popieranie wyścigów

Kpt. Kulesza zwracał uwagę na udział Polski w zjeździe do Paryża oraz na znaczenie raidu Szlakiem Marszałka, który wskrzesi tradycję raidu dokoła Polski, jak również podkreślił duże znaczenie zapowiadzanego raidu tatrzańskiego PKM we wrześniu, który będzie wstępem do udziału Polski w międzynarodowym raidzie „Six-Days” w roku 1938.

Natomiast mówca podkreślił, że spraw turystycznych nie da się ruszyć z martwego punktu z uwagi na zły stan dróg.

Poza tym kpt. Kulesza zapowiedział, że PZM postara się postawić motocyklistę na odpowiednim poziomie w oczach tych wszystkich, którzy traktują sport motocyklowy jako zabawę.

Prezes KM Strzelec — Warszawa mjr. Bezeg postawił wniosek aby PZM postarał się o wstawienie do budżetu Państwa kwoty odpowiadającej majątkowi posiadanemu przez członków PZM w postaci motocykli klubowych przeznaczonych na cele sportowe.

Wiceprezes PZM — płk. Spalek stwierdził, iż motocykliści polscy zdali egzamin wytrwałej pracy, w atmosferze dla nich niechętniej, pracy dla państwa i wojska.

Tytuł motocyklisty-zasłużonego dobrze dla sportu przyznało Walne Zebranie znanemu działaczowi motocyklowemu z Sosnowca p. dr. Levittoux.

Po szeregu wolnych wniosków, które przekazano no wemu zarządowi do rozpatrzenia, wybrano nowy zarząd: prezes gen. dyw. S. Burhardt-Bukacki, członkowie zarządu: ppłk. Spalek, ppłk. Wyrwiński, J. Docha, S. Gołędzinowski, H. Kraczkiewicz, kpt. Krupiński, kpt. Kulesza, H. Umgelter, płk. Rusin, kpt. Tuszyński. Nadto dookooptowano delegata Komendy Głównej ZS mjr. Kozłowski.

Po Zebraniu odbył się bankiet, na którym rozdano państwowe medale z raidu dokoła Polski, który odbył się w roku 1931. (S. P.).

POLSKIE TOWARZYSTWO TRANSPORTU MIĘDZYNARODOWEGO
SCHENKER i S-ka S. A.

Adres telegraficzny „SCHENKERCO“

CENTRALA w WARSZAWIE: Marszałkowska 138. Tel. 550-66 (centr.)

ODDZIAŁY: Białystok, Gdynia, Gdańsk, Katowice, Łódź,

Śniatyn — Żaluzie, Zembrzydowice.

CENTRALNE BIURO TARYFOWE I REKLAMACYJNE w WARSZAWIE

MASOWE TRANSPORTY — WAGONY ZBIOROWE — PRZEWÓZ MEBLI

WŁASNE SKŁADY WE WSZYSTKICH ODDZIAŁACH

X Międzynarodowy Raid A. P. 1937.

Po pięciu latach wznawiamy tradycyjne raidy Automobilklubu Polski.

Po kilkoletniej przerwie w organizowaniu tradycyjnych raidów międzynarodowych, Automobilklub Polski postanowił wznović tę piękną imprezę sportową i nadać jej w roku bieżącym charakter poważnych zawodów międzynarodowych, w których mogli by wziąć udział nie tylko prywatni kierowcy lecz również i firmy samochodowe, tak polskie, jak i zagraniczne. Jak potrzebnym był taki raid, dowodzi tego mnóstwo zapytań i konkretnych zgłoszeń, które nie przerwana falą napływają do Automobilklubu Polski.

KĄDZY MA RÓWNE SZANSE.

Komisja Sportowa A. P., przed którą stanęło zadanie opracowania regulaminu, wyszła z założenia, że zawody muszą zrównać szanse każdego, kto w raidzie ma zamiar wziąć udział. Stosownie do tego założenia, punkty zostały tak obliczone, by każdy, czy to amator, czy zawodowiec miał możliwość osiągnięcia dobrych wyników i by nikt nie był faworyzowany, czy to przez jakość swego samochodu, czy też przez posiadanie wyjątkowo dużego treningu. Oczywiście kierowcy mniej doświadczeni muszą mieć mniejsze szanse, lecz i oni mogą otrzymać plakiety z ukończenia raidu, o ile wypełnią minimalne warunki, wymagane regulaminem.

Sposób klasyfikacji został opracowany bardzo starannie, by wyeliminować zupełnie często spotykaną na takich zawodach loterię i t. zw. „konkurs zegarków”. Każda załoga może być pewna, że przy dobrej jeździe i wytrzymałości, osiągnie ładne wyniki uzyskując złotą plakietę, która sklasyfikuje ich w pierwszym szeregu zawodników.

Dość trudnym do rozwiązania zagadnieniem była kwestia, czy zawody mają być pokazem wytrzymałości i sprawności maszyn, czy też zręczności i doskonałości kierowców. Komisja sportowa wybrała złoty środek: obydwie zalety są niezbędne do zwycięstwa: w równej mierze zwyciężają maszyny, jak i załogi.

Drugim zagadnieniem zasadniczym było: czy raid ma być łatwy, a długi, czy też trudny, a krótki. I znów postanowiono połączyć te dwie cechy, jednak z przewagą większej trudności. Przez połączenie tych zasad otrzymano regulamin, który pozwoli na wyeliminowanie najlepszych kierowców i najlepszych maszyn.

Trzecią zasadą raidu było wzięcie pod uwagę znaczenia propagandowego, tak ważnego dla motoryzacji kraju oraz

uwzględniono interesy turystyki, dzięki przeprowadzeniu raidu po różnych połaciach Polski. Odpoczynki są tak rozmieszczone, by dać możliwość zawodnikom zwiedzić ciekawe zakątki Polski, oraz pokazać im morze, jeziora i okolice górskie. Ten moment jest szczególnie ważny ze względu na spodziewany udział zawodników zagranicznych, którzy dotychczas objawiają największe zainteresowanie zawodami.

Raid organizowany jest przy współudziale Automobilowych Klubów regionalnych, które już przyrzekły swą pomoc.

Oczywiście, nigdy nie można osiągnąć doskonałości, to też i obecnemu regulaminowi można by zarzucić nie jedno. Pozwól sobie jednak zauważyć, że ideału nigdy nie można osiągnąć, to też Komisja Sportowa starała się jedynie jak najbardziej zbliżyć się do ideału, rozstrzygając zagadnienia wątpliwe w sposób możliwie najsprawiedliwszy.

Omówiwszy po krótko zagadnienia wstępne i założenia raidu przechodzę teraz do scharakteryzowania regulaminu. Przede wszystkim zauważyć należy, iż regulamin tegoroczny różni się układem od poprzednich. Podzielony on jest na dwie oddzielne części: właściwy regulamin, stanowiący jakby podstawę prawną i podający zasady zawodów oraz instrukcję szczegółową, omawiającą sposób przeprowadzenia zawodów, klasyfikację i wykaz punktów dodatknych i karnych. Układ ten zapewnia przejrzystość i wyczerpuje wszelkie zagadnienia, jakie mogły by się zjawić w czasie przeprowadzania zawodów.

Sam regulamin potrzebny jest właściwie tylko przy zapisie, natomiast podczas raidu zawodnikowi wystarczy instrukcja szczegółowa. System ten, stosowany szeroko w lotnictwie, został tym razem przyjęty i przez Automobilklub Polski, jako bardzo pożyteczne doświadczenie na przyszłość. Jeżeli zda on egzamin, zostanie wprowadzony, jako regulamin standardowy dla tego rodzaju zawodów.

KTO MOŻE STARTOWAĆ W RAIDZIE.

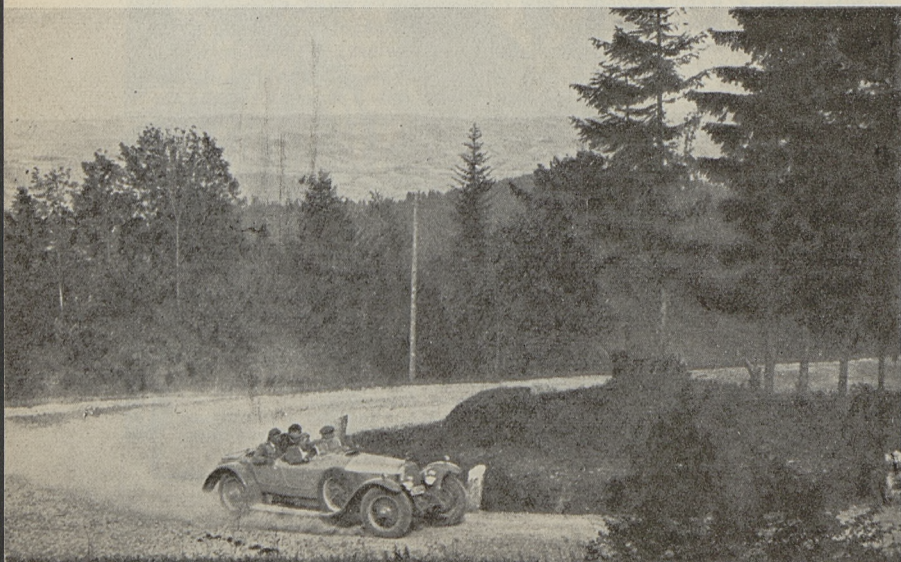
Przechodzę teraz do omówienia regulaminu. Paragraf I stanowi, że X Międzynarodowy Raid Automobilklubu Polski 1937 jest imprezą międzynarodową i otwartą. Znaczy to, że może się doń zgłosić każdy obywatel państwa Polskiego i obcego, należący do jakiegokolwiek Klubu Automobilowego, zrzeszonego w Międzynarodowym Związku Klubów Automobilowych Uznanych (A. I. A. C. R.), posiadający licencję sportową, wydaną przez jego klub macierzysty.

W paragrafie tym ustalona została również ścisła data zawodów, to jest od 6 do 11 czerwca r. b. Tak więc raid odbędzie się bez względu na warunki atmosferyczne i stan dróg. Nawiasem muszę dodać, że raid ten został umieszczony w międzynarodowym kalendarzu sportowym A. I. A. C. R., co nadaje mu znaczenie par excellences międzynarodowe.

6 RÓŻNYCH PRÓB.

Par. 2 ustala, na czym polegać będą zawody. Składać się one będą z sześciu poszczególnych prób, które mają być wykonane w kolejności

Z dawnych, dobrych lat — hr. Maurycy Potocki bierze piękny wiraż na podgórskiej serpentynie (rok 1929-ty).



Zawsze pełen humoru, zawsze uśmiechnięty p. Prezes Janusz Reguński „komandorował” niezliczoną ilość razy raidom A. P. Zdjęcie przed startem na Placu Józefa Piłsudskiego.

przepisanej i sposób podany w instrukcji szczegółowej. Oto one:

- A. Próba rozruchu silnika,
- B. Jazda okrężna,
- C. Próba szybkości górskiej,
- D. Próba ruszenia z zimnym silnikiem,
- E. a) próba szybkości płaskiej ze startu z miejsca,
b) próba szybkości płaskiej ze startu lotnego,
- F. Próba zrywu i hamowania.

Zastanówmy się teraz chwilę nad powyższymi próbami. Próba A—rozruchu silnika nastąpi przed wyjazdem z Warszawy, a właściwie podczas tego wyjazdu, bowiem czas jej liczy się już do czasu jazdy. Polegać ona będzie na rozruszaniu silnika za pomocą rozrusznika w ciągu 15 sekund. Kto tę próbę wypełni, otrzymuje 1 punkt dodatni. Po rozruszeniu silnik musi pracować na postoju conajmniej 1 minutę, po czym następuje start do jazdy okrężnej.

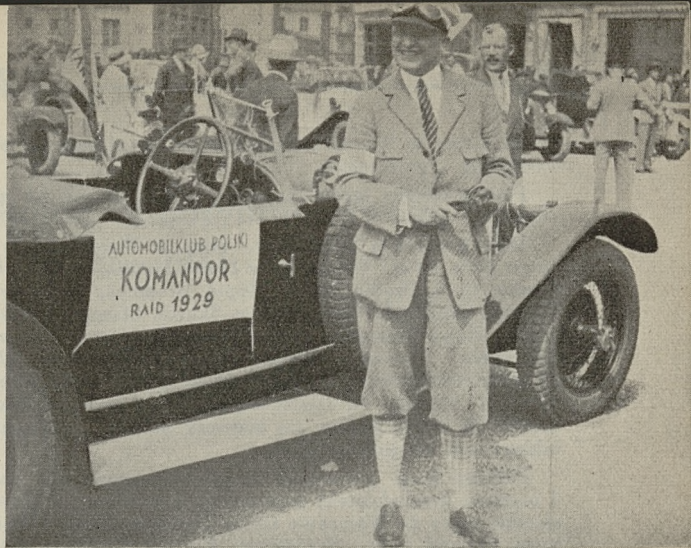
JAZDA OKRĘŻNA — TRZON RAIDU.

Próba B, czyli jazda okrężna, jest najważniejszą częścią zawodów. Jest ona tak punktowana, by wyłączyć możliwość wygrania raidu przez kierowcę, który nie przejedzie całej tej próby w sposób doskonały. O ile w raidach poprzednich można było stracić punkty w czasie jazdy okrężnej, a wyrównać je lub nawet nadrobić na próbach szybkości, rozruchu i t. p., o tyle obecnie zastosowano gradację punktów uniemożliwiającą tego rodzaju niesprawiedliwość. Gdy załoga pojedzie dobrze i prawidłowo w jeździe okrężnej, to nawet gdyby przebyła inne próby nie zupełnie idealnie, może liczyć na doskonałe miejsce.

Próby dodatkowe punktowane są tak, by jedynie segregować najlepszych zawodników między sobą, lecz punktowanie to nie może naprawić błędnego przebiegania próby B. To też organizatorzy spodziewają się, że nie zdarzą się podczas tego raidu takie wypadki, że załoga pojedzie słabo przez cały czas raidu, a na wyścigu płaskim dzięki maszynie uzyska znacznie lepsze wyniki od innych i raid wygra. W raidzie tegorocznym trzeba będzie przede wszystkim wykonać próbę jazdy okrężnej bez zarzutu, by móc myśleć o zwycięstwie ogólnym.

Co do założenia próby B, to ma ona być dość trudna i męcząca, lecz możliwa do wykonania dla kierowców nawet średniej klasy. Decydować tu będzie w pierwszym rzędzie wytrzymałość i wola zwycięstwa, a dopiero w drugim rzędzie technika jazdy.

Regulamin został tak ułożony, by zbliżyć się do normalnego użytkowania samochodu. Dlatego też wszelkie naprawy zostały podczas jazdy i przed startem na postojach dozwolone, lecz jedynie narzędziami i materiałami, zabranymi ze sobą. Nie będzie plombowania masek silników, a jedynie zostanie założona plomba identyczności na podwoziu, by uniemożliwić jego wymianę podczas trwania konkursu.



Trasa jazdy okrężnej prowadzi przez różne tereny: mamy i szosy płaskie o doskonałej nawierzchni, drogi kręte i gorsze, drogi górskie, a nawet kilkadziesiąt kilometrów drogi gruntowej. Mamy też jazdę dzienną i nocną; jazdę na długich dystansach bez odpoczynku, oraz rozpoczęcie drugiego etapu bezpośrednio po pierwszym. Słowem są przewidziane najróżniejsze warunki podróży, tak, jak to się dzieje w życiu normalnego automobilisty, który używa swego wozu nie do zabawy, lecz do codziennej pracy.

70 KM/GODZ. — MAKSYMALNA ŚREDNIA.

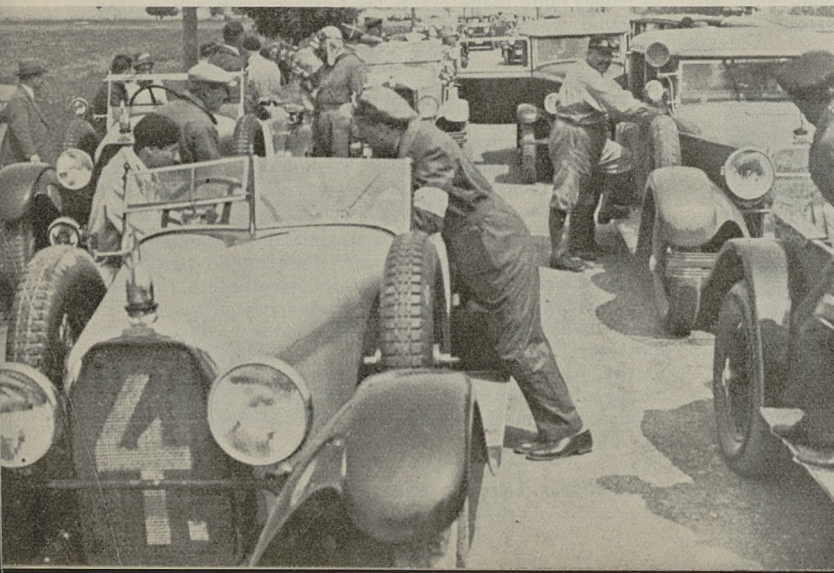
Chcąc zapobiec przekształceniu się zawodów w wyścig, przewidziano, jako maksymalną średnią — 70 km/g. Powyżej tej szybkości przeciętnej następuje dyskwalifikacja. To postanowienie wyrównywa szansę między maszynami słabymi i silnymi, gdyż kierowcy na słabych wozach będą mieli tyle odpoczynku, co i kierowcy samochodów dużych, szybkich. Że jednak od przeciętnie dobrego automobilisty wymaga się osiągnięcia jakiejś takiej przeciętnej, przeto i tu zastosowano warunek osiągnięcia na półetapach conajmniej 45 km/g. Nieosiągnięcie tej szybkości powoduje automatyczne wycofanie z zawodów.

Ponieważ osiągnięcie wyższej przeciętnej niż 45 km/godz. jest pożądane, przeto wyższe przeciętne są punktowane dodatnio (stosunkowo małą ilością punktów) lecz tylko do szybkości 60 km/g podczas etapów dziennych, a do 55 km/g na drogach górskich i w czasie jazdy nocnej. Są to szybkości zupełnie dostępne dla każdego przeciętnego kierowcy i nie stwarzają nadmiernego ryzyka. Można nawet powiedzieć, że warunek ten jest bardzo łatwy do spełnienia. Oczywiście, ale nie trzeba zapominać, że kierowca musi przejechać prawie trzy tysiące kilometrów w stosunkowo krótkim czasie, z małymi jedynie odpoczynkami. To też dobre przygotowanie się fizyczne i dobry stan maszyny są koniecznymi warunkami do zwycięstwa.

2609 KILOMETRÓW W TRZECH ETAPACH.

Cała trasa została podzielona na trzy wielkie etapy, składające się każdy z dwóch półetapów. Każdy etap zaczyna się i kończy w Warszawie. Tak więc zawodnicy wyjeżdżają z Warszawy, przejeżdżają przez nią dwukrotnie i do niej w końcu wracają. Postoje na półetapach wypadają w miejscowościach, ciekawych z punktu widzenia turystyki oraz w miejscach o różnym charakterze, a mianowicie w Gdyni, Augustowie i Równicy (w pobliżu Wisły).

Zawodnicy zagraniczni chętnie stawali w szranki raidów A. P. Fragment postoju w r. 1929-ym.



Dzień wolny w Warszawie pozwoli na zwiedzenie jej za-wodnikom zagranicznym.

Plan przebiegu jazdy okrężnej przedstawia się, jak na-stępuje:

Dnia 6 czerwca (niedziela). Start w Warszawie do I etapu godz. 10-ej. Trasa: Nowy Dwór, Modlin, Zakroczym, Płońsk, Gora, Drobin. Sierpc, Rypin, Brodnica, Jabłonowo, Radzyń, Grudziądz, Grupa, Nowe, Skurcz, Starogard, Skarszewy, Nowa Karczma, Kościerzyna, Egertowo, Zukowo, Karczemki, Chylonia, Gdynia. **Razem kilometrów 425.** Najpóźniejszy dozwolony przyjazd do Gdyni około godzi-ny 19.27. zależnie od rzeczywistego czasu startu z War-szawy. W Gdyni kończy się pierwszy półetap i następuje odpoczynek do godziny 24.00.

Półetap drugi pierwszego etapu rozpocznie się dnia 7 czerwca (poniedziałek) punktualnie o północy. Z Gdyni startują wozy do Warszawy trasą: Chylonia, Reda, Wejhe-rowo, Szemud, Łebno, Przodkowo, Kartuzy, Klukowa Huta, Kościerzyna, Korne, Lubnie, Chojnice, Tuchola, Gostyczyn, Mąkowsko, Koronowo, Bydgoszcz, Brzoza, Złotniki, Ino-wrocław, Dąbrowa, Zakrzewo, Włocławek, Kowal, Lubień, Łanięta, Kutno, Łowicz, Sochaczew, Warszawa. Przyjazd ostatniego wozu około godziny 12.16. **Razem kilo-metrów 552.**

W Warszawie odpoczynku prawie że nie ma, gdyż już o godzinie 13.00 w poniedziałek 7 czerwca następuje start do drugiego etapu, trasą: Radzymin, Wyszki, Ostrów Mazowiecki, Śniadowo, Łomża, Kisielnica, Stawiski, Świ-dry, Szczuczyn, Grajewo, Rajgród, Augustów. **Razem kilo-metrów 240.** Przejazd ostatniego wozu około godziny 18.19.

W Augustowie następuje pierwszy większy odpoczynek, gdyż nocuje się nad pięknym jeziorem i rano zażywa się orzeźwiającej kąpeli.

Część druga drugiego etapu rozpoczyna się dopiero dnia 8 czerwca (wtorek) o godzinie 10.00. Startujemy z Augustowa i jedziemy trasą: Grodno, Skidel, Lunna, Dubowce, Wołkowysk, Zelwa, Słonim, Różana, Prużana, Kupicze, Białowieża, Hajnówka, Bielsk, Brańsk, Ciecha-nowce, Nur, Małkinia, Ostrów Mazowiecki, Wyszki, Ra-dzymin do Warszawy, to jest **567 kilometrów**, przy czym **około 60 km traktu.** Ostatni wóz może przyjechać do War-szawy około godziny 22.36.

W Warszawie następuje drugi długi odpoczynek, bo-wiem zawodnicy mają do dyspozycji całą noc i cały dzień, po czym rozpoczynają etap ostatni.

Dnia 9 czerwca (środa) godzina 21.00. Start z War-szawy, na noc trasą: Raszyn, Mszczonów, Rawa, Luboch-nia, Tomaszów, Wolbórz, Piotrków, Gorzkowice, Kamieńsk, Radomsko, Gidle, Kłomnice, Częstochowa, Herby, Sośnica, Zyglinek, Świerklaniec, Szarlej, Brzozowice, Chorzów, Ka-towice, Ligota, Panewnik, Kamionka, Mikołów, Łaziska, Żory, Warszawice, Pawłowice, Strumień, Drogomyśl, Sko-czów, Ustroń, Polana, Równica. Przyjazd ostatniego wozu około godziny 5.55. **Razem kilometrów 401.**

W Równicy zawodnicy zjedzą śniadanie i przed star-tem do ostatniego półetapu przejdą próbę C — szybkości górskiej. Próba ta rozpocznie się około godziny 9.00, za-leżnie od ilości samochodów, bowiem bezpośrednio po jej ukończeniu nastąpi start do Warszawy.

Start ten nastąpi więc dnia 10 czerwca (czwartek) o godz. 11.00. Z Równicy rajd pójdzie trasą: Polana, Ustroń, Skoczów, Bielsko-Biała, Kęty, Andrychów, Wadowice, Izdebnik, Kraków, Słomniki, Miechów, Wodzisław, Jędrze-jów, Chęciny, Kielce, Suchedniów, Szydłowiec, Radom, Jedlińsk, Białobrzegi, Grójec, Tarczyn, Raszyn, Warszawa. Przyjazd ostatniego wozu około godziny 20.25. **Kilome-trów 424.**

Próba jazdy okrężnej skończona. Zawodnicy pozosta-wiają wozy w parku zamkniętym w Warszawie, a sami udają się na zasłużony odpoczynek.

WAŻNIEJSZE SZCZEGÓŁY REGULAMINU.

W związku z jazdą okrężną należy przypomnieć jeszcze niektóre postanowienia regulaminu, wymagające objaśnienia. Tak więc start do pierwszego etapu w Warszawie odbę-dzie się w kolejności numerów startowych, lecz poczynając od samochodów najwyższej kategorii, by nie było nieop-trzebnego wyprzedzania się na drodze. Następne wszystkie starty będą odbywały się w kolejności przyjazdów na etapy i półetapy. Tak więc zawodnik, który przyjechał wcześniej, również wcześniej wyjedzie. Starty następ-o-wać będą co pół minuty.

Obsada samochodu składa się z załogi, to jest obsługi wozu, oraz z kontrolera Automobilklubu Polski i pasażera. Załoga zaś może składać się z kierowcy i mechanika, lub z dwóch kierowców. Każdy samochód musi posiadać cztery osoby obsady, a w samochodach, które posiadają mniejszą ilość miejsc, zamiast brakujących osób należy wziąć balast w stosunku 60 kg na osobę, przy czym za balast nie mogą służyć przedmioty, mogące być przy-datne w czasie jazdy.

Jeżeli obsada składa się tylko z dwóch osób, to może jechać tylko jeden kierowca, a drugie miejsce zajmie kontroler A. P. Kontroler ten jest obowiązany znajdować się podczas całej jazdy okrężnej w samochodzie i przy wszystkich pracach, przedsięwziętych przez załogę musi być obecny. Nieobecność kontrolera przy jakiegokolwiek pracy, lub przejechanie części drogi bez niego, powoduje dyskwalifikację.

By dać możność kierowcom wykazać swą klasę, regu-lamin przewiduje specjalne i wysokie wynagrodzenie za prowadzenie samochodu cały czas raidu przez jednego tylko kierowcę. Kierowca taki otrzymuje aż 15 punktów dodatknych o ile będzie on cały czas prowadził wóz i prze-będzie wszystkie przepisane próby.

PARKI ZAMKNIĘTE.

Na etapach samochody zostają zamknięte w parkach. Jest to obostrzenie, mające na celu uniemożliwienie doko-nywania jakichkolwiek napraw bez kontroli. Gdy samo-chód wjedzie do parku, załoga ma prawo jedynie uzupeł-nić zbiornik paliwa i oleju, oraz spuścić gorący olej z kar-teru silnika. Wszelkie inne prace są zakazane i powo-dują bardzo surową karę, bo dyskwalifikację. Zakazane są nawet takie błahe prace, jak oczyszczenie szyb, porząd-kowanie wozu i t. p. Na te czynności oddano załódze do dyspozycji pół godziny czasu przed startem.

Pod nadzorem kontrolera załoga ma prawo w ciągu 30 minut przed startem dokonywać wszelkich prac i na-praw przy samochodzie, lecz wyłącznie materiałem i na-rzędziami, zabranymi ze sobą i znajdującymi się w spisie, potwierdzonym przez Komisję Techniczną. Ważnym jest, że podczas tych prac przed startem, nie wolno uruchomić silnika, co karane jest bardzo wysoko, gdyż 10 punktami.

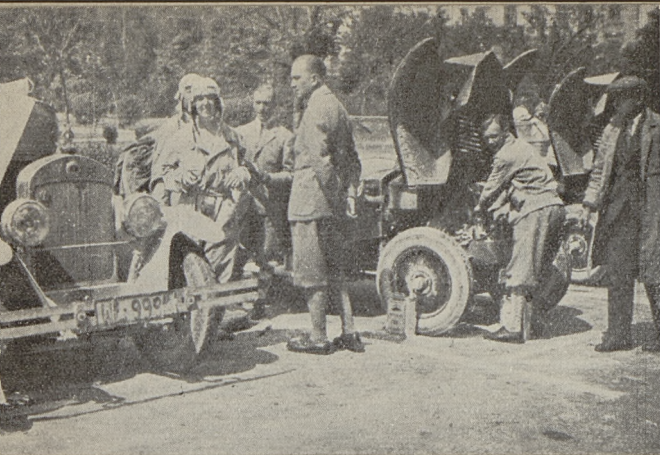
Przed każdorazowym wyruszeniem w drogę, załogi i kontrolerzy zbierają się przed wejściem do parku. Na 40 minut przed startem na gwizdek Komandora, wchodzą kontrolerzy i udają się do przydzielonych im wozów. Po pięciu minutach na dwa gwizdki wchodzi załoga, to jest kierowcy i mechanicy, po czym mają oni trzydzieści minut na prace przy samochodach. Na pięć minut przed startem na gwizdek Komandora, wszystkie prace muszą być już ukończone i maski silników zamknięte. Pasażerowie nie

Jaś Ripper, kierowca równie dzielny, jak sympatyczny, odświeża gardło i żołądek.



Trasa jazdy okężnej X-go Raidu Międzynarodowego Automobilklubu Polski – 1937





P. Tadeusz Regulski podziwia jedyną zawodniczkę VIII raidu—p. Wierę Zahradnik i jej zabytkowy Laurin Klement.

PLAKIETY JUŻ ZA UKOŃCZENIE JEDNEGO ETAPU.

Jeszcze jedną ważną inowację wprowadza tegoroczny regulamin. Oto do otrzymania klasyfikacji nie jest konieczne przejechanie wszystkich etapów. Wystarczy przejechać tylko etap pierwszy, wykonać próbę szybkości górskiej i płaskiej, by zostać sklasyfikowanym. Prócz tego zawodnik taki ma prawo już do otrzymania brązowej plakiety za udział w zawodach.

Przejechanie w podobny sposób dwóch pełnych etapów i odbycie prób szybkości, zapewnią otrzymanie plakiety srebrnej, a wszystkich trzech — złotej.

Tak więc w zawodach mogą brać udział nie tylko rutynowani kierowcy raidowi, lecz i nowicjusze, dla których przebycie trzech etapów stanowiło by zbyt duży wysiłek. Zaznaczyć należy, że przejechanie choć pierwszego etapu stanowi poważny wyczyn sportowy, więc nadarza się okazja dla początkujących sportowców do spróbowania swych sił, nawet gdy z góry przewidują oni, że nie wytrzymają całego raidu.

Założa, która pierwszy raz będzie brała udział w takich poważnych zawodach, otrzymując brązową, czy srebrną plakietę, będzie miała prócz osobistego zadowolenia kapitalne doświadczenie, które pozwoli jej następne zawody przebyć już w całości i pokusić się o dobre miejsce.

SZTUKA JEST DOJECHAĆ.

Przepisy jazdy podczas próby B są proste. Można je streścić w kilku słowach. Oto wystarczy stosować się do ogólnych przepisów policyjnych, zachować umiar w maksymalnej szybkości i jechać ostrożnie.

Doskonała jest maksyma, wypowiedziana kiedyś przez jednego z najlepszych polskich kierowców: „Nie sztuka jest jechać, ale sztuka jest dojechać”. To też podczas jazdy należy zachować zbawienny umiar i spokój, gdyż każde ryzyko zmniejszy kolosalnie szanse ukończenia biegu. Wyjeżdżając na pierwszy etap dobrze jest przypomnieć sobie, że zawody nie kończą się w Gdyni, lecz trwać będą jeszcze kilkadziesiąt godzin. Dlatego też nie warto tracić sił na popisy w dziedzinie szybkości, czy tanich efektów, gdyż siły te będą bardzo potrzebne podczas ostatniego etapu, a stan maszyny będzie miał poważny wpływ na zajęcie dobrego miejsca. Prócz tego kurtuazja w stosunku do współzawodników, przepuszczanie przy wyprzedzaniu, unikanie kurzenia innym, nie zajeżdżanie drogi i t. p. mało u nas znane przymioty, okazały się korzystne z pewnością przede wszystkim dla samego zawodnika.

Tyle o próbie jazdy okrężnej.

PRÓBA RUSZENIA Z ZIMNYM SILNIKIEM.

Po przyjeździe do Warszawy i odpoczynku przez noc i cały ranek, rozpoczną się dalsze próby. O godzinie 12.00 w piątek, dnia 11 czerwca, w parku, rozpocznie się próba D — ruszenie z zimnym silnikiem.

Przebieg tej ciekawej próby będzie następujący: Do parku będą wzywani kolejno kierowcy, którzy zgłoszą się do kierowania wozem, przy czym może w niej uczestniczyć tylko jeden kierowca. Kierowca ten ustawi się na linii przed samochodem w odległości 3 metrów od niego. Samochód stoi od poprzedniego dnia nie ruszany. Na sygnał, kierowca musi wskoczyć do wozu, uruchomić silnik i przejechać do przodu 15 metrów. Na wykonanie tej próby przeznaczono dla każdego kierowcy 60 sekund, przy czym krótsze wykonanie jest nagradzane według podanej niżej tabelki. Rozruszenie silnika może nastąpić tylko rozrusznikiem. Kwestia, czy silnik po drodze zgaśnie, czy nawet kierowca przejedzie cały dystans, posiłkując się tylko rozrusznikiem, jest zupełnie obojętna. Nie wolno mu tylko użyć jakiegokolwiek pomocy osoby postronnej.

Wykonanie próby powyżej 60 sekund powoduje nie otrzymanie żadnych punktów dodatknych, lecz nie jest ka-

mogą utrudniać pracy, albowiem zostają oni dopuszczeni do wozów dopiero na 10 minut przed startem.

Jeżeli prace przy wozie nie zostały jeszcze ukończone, załoga ma prawo wykonywać je nadal, ale dopiero po otrzymaniu sygnału do odjazdu, przy czym **czas pracy liczy się już do czasu jazdy.**

Po przyjeździe na półetap, bądź etap oraz po napełnieniu zbiornika paliwa i oleju lub po spuszczeniu oleju z silnika, załoga musi niezwłocznie opuścić park. Park ten zostaje po tym zamknięty dla wszystkich, z wyjątkiem Komandora i gospodarza zawodów.

Z parków wolno zabierać ze sobą ogumienie, celem wymiany lub dokonania naprawy poza parkiem. Nie wolno jednak wynosić całych kół. Poza tym ogumienie można nabywać nawet w czasie drogi bez ograniczeń, gdyż nie liczy się ono, jako „materiały obce”. Tak samo można podczas drogi uzupełniać paliwo i olej, lecz nie wolno dolewać wody do chłodnicy. Takie dołanie karane jest każdorazowo 2 punktami.

Za obcy materiał, narzędzia i pomoc uważane jest użycie narzędzi i materiałów oraz części zamiennych, nie zabranych ze sobą, nie posiadanych na samochodzie i nie zapisanych do spisu, który przedstawiono przy odbiorze wozu przed startem. Spis taki znajduje się w książce kontroli i jest poświadczony przez Komisję Techniczną A. P.

OBCA POMOC „KOSZTUJE” DROGO.

Obca pomoc polega na przyjęciu pomocy od osób postronnych, nie należących do załogi danego samochodu. Tak więc przy wozie mogą pracować jedynie: kierowca i mechanik, lub drugi kierowca, natomiast kontroler A. P. i pasażer pomagać nie mogą. Za przyjęcie obcej pomocy załoga otrzymuje aż 20 punktów karnych, natomiast obca pomoc przy wyprowadzaniu samochodu na drogę po wejściu w rów, utknięciu i t. p. „kosztuje” nieco taniej, bo 10 punktów. Ten warunek regulaminu ma na celu zapewnienie użycia samochodu w sposób normalny, jak przy zwykłej jeździe, gdy nie ma nikogo, kto by mógł takiej pomocy udzielić.

Każdy samochód otrzymuje swoją książkę drogową, w której każda karta odpowiada jednemu półetapowi. Na tej karcie wypisane są dopuszczalne minimalne i maksymalne czasy przejazdu oraz adnotacja o tym, który kierowca kierował wozem. Ponad to jest dużo miejsca na uwagi kontrolera, którego obowiązkiem jest wpisywać wszelkie spostrzeżenia oraz przedsięwzięte prace (ostatnie tylko dla celów kontrolnych).

Książka drogową znajduje się stale w posiadaniu kontrolera, a po przyjeździe do parku zostaje oddana sekretarzowi zawodów, który wpisuje do niej czas przejazdu i wciąga uwagi do arkusza sprawozdawczego, na zasadzie którego Komisja Sportowa przeprowadza klasyfikację.

Załoga ma zawsze prawo zażądać okazania książki i poświadczonych w niej adnotacji, by wiedzieć co jej grozi i by móc, w razie zauważenia niedokładności i omyłek, złożyć reklamację u Komandora.

rane. Wogóle próba ta nie jest obowiązkowa, jasnym jest jednak, że kierowca, który chce wygrać, musi próbę przejść, by „zarobić” tych kilka punktów dodatnich.

Jeżeli kierowca pretenduje do 15 punktów za osobiste prowadzenie samochodu, musi wszystkie próby wraz z jazdą okrężną przebyć za kierownicą. Posłuszenie się w jakiegokolwiek sytuacji innym kierowcą, spowoduje nie zaliczenie mu tych punktów.

Po wykonaniu próby ruszenia z zimnym silnikiem, kierowca cofa swój wóz na zajmowane poprzednio miejsce i park niezwłocznie opuszcza.

BADANIE USZKODZEŃ I PRÓBY SZYBKOŚCI.

Gdy wszyscy zgłaszający się odbędą próbę, nastąpi badanie stanu technicznego samochodów przez Komisję Techniczną A. P. Komisja wezwie kolejno załogi samochodów badanych i ustali stan wozu; uszkodzenia zostaną ukarane punktami karnymi według podanej dalej tabeli.

Po obiedzie zawodnicy startują do następnej próby, t. j. do prób szybkości płaskiej. W tym celu muszą oni stanąć się przed parkiem o godzinie 15.45, a o 15.55 zostaną wpuszczeni do parku, gdzie już znajdują się od dziesięciu minut kontrolerzy i pasażerowie. W czasie startu wszelkie prace przy samochodach są zakazane. Następuje wspólny wyjazd pod Warszawę.

Po dojechaniu na miejsce prób, wysiadają z wozów pasażerowie, a załogi wraz z kontrolerami natychmiast rozpoczynają start w kolejności numerów startowych. Ważnym jest, że przed rozpoczęciem prób wolno jest podpompować gumy, lecz pod nadzorem kontrolerów A. P.

Przebieg zawodów jest następujący. Na znak Komandora samochod, na którego wypadła kolejność, podjeżdża na linię, zatrzymując się tuż przed nią przednimi kołami. Gdy Komandor zezwoli, kierowca startuje, przejeżdżając przez taśmę elektrycznego chronometru. Pierwszy kilometr kończy się drugą taśmą kontrolną i służy jednocześnie, jako rozbieg do drugiego kilometra, będącego kilometrem próby szybkości z rozbiegu. Tak więc kierowca stara się przejechać razem dwa kilometry i to jak najszybciej. Po przejechaniu przez znak mety, samochody kończą wybieg i zostają ustawione na boku drogi, celem odbycia ostatniej próby — zrywu i hamowania.

PRÓBY ZRYWU I HAMOWANIA.

Podczas próby F, zrywu i hamowania, w samochodzie pozostaje tylko jeden kierowca, który zgłasza się do próby. Reszta osób musi wysiąść, a na ich miejsce wsiadają chronometrażysty z ręcznymi stoperami, którzy przeprowadzają pomiar czasu.

Przebieg próby jest następujący. Kierowca podjeżdża do linii, namalowanej na poprzek drogi tak, by dotykać jej przednimi kołami. Na sygnał rusza i jak najszybciej dojeżdża do drugiej poprzecznej linii, znajdującej się w odległości 100 metrów tak, by zatrzymać wóz po przejechaniu linii przednimi kołami. Następnie wóz ma być cofnięty na tyle, by linia znalazła się przed przednimi kołami. Dalej kierowca znów rusza naprzód i dojeżdża w taki sam sposób do następnej linii, znajdującej się w odległości 70 metrów od poprzedniej. Znów cofa samochód i znów rusza w przód, dojeżdżając do trzeciej i ostatniej linii, której odległość od poprzedniej wynosi tylko 30 metrów. Na tej linii należy wóz zatrzymać tak, by linia znalazła się pomiędzy kołami przednimi a tylnymi. Z chwilą zatrzymania się następuje koniec próby.

Przez cały czas stopery chronometrażystów są w ruchu i o punktach dodatnich decyduje ogólny czas wykonania próby.

Jeżeli by kierowca źle zatrzymał samochód, nie dojechał do linii, lub przejechał ją tylnymi kołami podczas ostatniego zatrzymania, musi on błęd naprawić przed dalszą jazdą, co oczywiście powoduje znaczną stratę cennych sekund. Dla tego też próba zrywu i hamowania nie tylko

wykaże jakość samochodów, ale przede wszystkim oprowadzanie nerwów przez kierowców.

Z chwilą ukończenia tej próby cały raid jest ukończony. Obowiązuje jedynie wspólny powrót do Warszawy, gdzie samochody zostaną zwolnione z pod wszelkiej kontroli.

HERBATKA I... REKLAMACJE.

Wieczorem dnia 11 czerwca (piątek) o godzinie 20.00 odbędzie się w lokalu klubowym herbatka dla zawodników, podczas której ogłoszone zostaną wyniki przewoźnicze i podana zostanie punktacja. Od tej chwili zawodnicy otrzymują jedną godzinę na złożenie zapowiedzi reklamacji co do wyników ostatecznych, a sama reklamacja z wyczerpującymi motywami musi być złożona również na piśmie do dnia następnego, czyli 12 czerwca do godziny 12.00 (w południe). Kto, niełoży zapowiedzi reklamacji w ciągu jednej godziny, a samej reklamacji do godziny 12.00 dnia następnego, ten traci prawo do reklamowania, nawet, gdyby miał całkowitą słuszność.

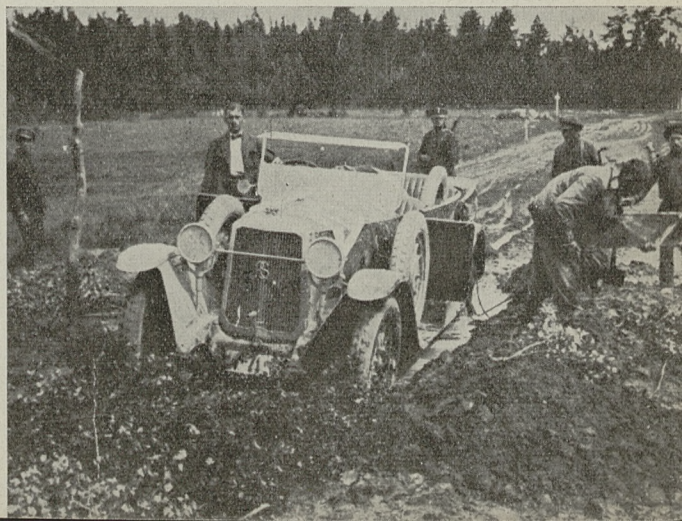
Tego rodzaju przepis jest zrozumiały, jeżeli zważyć, że Komisja Sportowa musi mieć czas na rozpatrzenie reklamacji, na ewentualne poprawienie wyników i na przyznanie nagród, które zostaną wręczone zwycięzcom dnia 12 czerwca (sobota) wieczorem w lokalu Automobilklubu Polski. Tam też nastąpi towarzyskie zakończenie zawodów.

KIEROWNICTWO RAIDU.

Kierownictwo raidu spoczywać będzie w ręku Komandora i dwóch Wicekomandorów, którzy posiadają te same uprawnienia i zastępują Komandora. Do składu osób urzędowych zaliczeni są: Sekretarz zawodów, Gospodarz zawodów, Komisarze sportowi, Komisarze techniczni oraz Kontrolerzy Automobilklubu Polski. Ponadto w skład osób, biorących udział w raidzie wchodzi: przedstawiciele pras i filmu oraz pasażerowie - goście.

Kierownictwo raidu, a więc Komandor i Wicekomandorzy mają do dyspozycji sankcje karne w stosunku do zawodników oraz mogą wydawać zarządzenia, obowiązujące na równi z regulaminem. Zawodnicy mają prawo zażądać potwierdzenia wydanych dyspozycji na piśmie, oczywiście w wypadkach poważniejszych. Kontrolerzy natomiast mają obowiązek obserwować pilnie przebieg jazdy i prac załogi przydzielonego im codziennie wozu, a mogą jedynie interweniować w wypadku uszkodzenia samochodu, powodującego zagrożenie bezpieczeństwa jazdy. Jeżeli załoga na żądanie kontrolera nie usunie niebezpiecznego niedomagania samochodu, kontroler ma prawo wycofać wóz z zawodów.

Regulamin rozróżnia w dalszym ciągu dwa rodzaje usunięcia załogi z zawodów: przez dyskwalifikację, to jest przez sankcję karną oraz przez wycofanie, które może być spowodowane nie spełnieniem przez załogę warunków jazdy.



Po gałęziach i drągach rzuczanych na błotko, „smarowało” się do mety w roku pańskim 1925-zm. Na zdjęciu „kapieł błotna” wozu Rochet-Schneider.

DYSKWALIFIKACJA.

Dyskwalifikacja następuje za:

- a) podanie fałszywych danych w zgłoszeniu do raidu lub też Komisji Technicznej przy przyjmowaniu samochodu,
- b) brak plomby identyczności przed rozpoczęciem etapu,
- c) przejechanie części trasy bez kontrolera,
- d) przejechanie części trasy inną drogą, niż obowiązująca,
- e) wykonywanie po przyjeździe w parku prac zakazanych,
- f) uzupełnianie paliwa w nieobecności kontrolera,
- g) obecność w parku po zamknięciu go lub przed otwarciem,
- h) używanie na postoju przyrządów podgrzewających silnik, oliwę i t. p.,
- i) brak numeru startowego,
- j) jaskrawe i zagrożające bezpieczeństwu przekroczenie przepisów o ruchu kołowym,
- k) nie zastosowanie się do zarządzeń kierownictwa zawodów,
- l) niewłaściwe zachowanie się, obrażające powagę zawodów.

Jak więc widać, sankcje karne są stosunkowo ostre, a to celem zapobieżenia jakimkolwiek nadużyciom.

WYCOFANIE DOBROWOLNE I PRZYMUSOWE.

Wycofanie samochodu z zawodów może być dobrowolne, przez zawodnika (zgłaszającego samochód) lub przez załogę, przy czym musi ono nastąpić na piśmie i to z podaniem motywów.

Może też nastąpić wycofanie przymusowe z powodu nie wypełnienia warunków minimalnych, a mianowicie za:

- a) nie usunięcie uszkodzeń, zakrażających bezpieczeństwu jazdy (wycofać ma prawo kontroler),
- b) nie osiągnięcie przeciętnej szybkości 45 km/g na półetapie,
- c) przekroczenie szybkości 70 km/g na półetapie,
- d) nie przejechanie co najmniej pierwszego etapu próby B,
- e) nie odbycie prób C i E (szybkości górskiej i płaskiej.)

Zawodnik, który został wycofany, czy zdyskwalifikowany, ma obowiązek natychmiastowego usunięcia się z zawodów. Nie może on nadal korzystać z parku zamkniętego, nie może posiadać numerów startowych, nie może kontynuować jazdy, by nie przeszkadzać zawodnikom oraz nie może pobierać materiałów pędnych, zarezerwowanych dla zawodników. Nie stosujący się do powyższych przepisów mogą zostać pociągnięci do odpowiedzialności.

działności sportowej, stosownie do przepisów Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. C. R.

SPRAWA TRUDNA I DELIKATNA — PODZIAŁ NA KATEGORIE.

Przechodzę teraz do podziału samochodów na kategorie. Komisja Sportowa A. P. długo zastanawiała się nad tym podziałem, by opracować go jak najsprawniej. Zastosowano tu następującą metodę: rozpisano ankietę do przedstawicieli różnych marek samochodowych, prosząc o podanie litrażu wszystkich typów.

Na zasadzie tego materiału podzielono samochody na kategorie, grupując w nich wozy o zbliżonych cechach pod względem mocy silników, osiągniętej szybkości i t. p. Wzięto również pod uwagę w przybliżeniu ceny tych wozów i ich ilość w Polsce. Z powyższych porównań podział na kategorie sportowe ułożył się, że tak powiem, sam przez się i podział ten uchwalono jednogłośnie. Podaję go niżej.

- Kategoria I: wozy najmniejsze; pojemność cylindrów do 1000 cm³,
- kategoria II: wozy małe; pojemność cylindrów od 1000 do 1400 cm³,
- kategoria III: wozy lekkie; pojemność cylindrów od 1400 do 2000 cm³,
- kategoria IV: wozy średnie; pojemność cylindrów od 2000 do 3000 cm³,
- kategoria V: wozy duże; pojemność cylindrów od 3000 do 4000 cm³,
- kategoria VI: wozy wielkie; pojemność cylindrów powyżej 4000 cm³.

DWUTAKTY, SPRĘŻARKI I SILNIKI O PODWYŻSZONEJ MOCY.

Ponad to uchwalono dla samochodów z silnikami dwutakowymi podnieść pojemność cylindrów przy zaliczaniu do kategorii o 30% oraz dla silników ze sprężarkami obliczać szybkość w próbach szybkości górskiej i płaskiej o 30% niżej, a w próbie zrywu i hamowania zredukować punkty o 20%. Natomiast dla samochodów, posiadających silniki o mocy podwyższonej w inny sposób, zredukować szybkość w próbach szybkości o 15%, a punkty w próbie zrywu i hamowania o 10%.

Założenie to zostało uznane za zupełnie słuszne, celem zrównania szans zawodników, wystawiających wozy normalne.

O przydziale wozu do kategorii decyduje bezapelacyjnie Komisja Techniczna przy przyjmowaniu samochodu.

By dać możność Czytelnikom zorientowania się w modelach samochodów, podpadających pod ustalone wyżej kategorie, przytoczę kilkanaście typów:

kategoria I (najmniejsze): DKW - Meisterklasse, Ford-Popular, Steyr 50, Skoda-Popular, Adler-Trumph Junior, Polski Fiat 508 i t. p.,

Kategoria II (małe): Aero, DKW-Schwebeklasse, Hansa 1100, Tatra 57, Ford-Junior de Luxe, Triumph-Gloria, Opel-Olympia, Skoda-Rapid, Steyr 100 i t. p.,

kategoria III (lekkie): Renault-Celtaquatre, Citroën 7, Hansa 1700, Tatra 75, Wanderer W35, Adler-Trumph, Triumph Vitesse, Citroën 11, Opel 2L, Steyr 120, Fiat 1500, Polski Fiat - Mazur, Mercedes 170 i t. p.,

kategoria IV (średnie): Wanderer W50, Audi, Renault Primaquatre i Vivaquatre, Skoda-Superb, Adler-Diplomat i t. p.,

kategoria V (duże): Oldsmobile, Chevrolet, Ford V8, Buick i t. p.,

kategoria VI (wielkie): Renault Vivastella, Buick 90, Packard 120, Chrysler Imperial i t. p.

Nie mogę oczywiście przytoczyć tu wszystkich typów i marek. Z tego jednak zestawienia rzuca się już w oczy

Można zwyciężyć i bez karoserji... Na zdjęciu zwyciężek wóz z p. Witoldem Rychemer przy kierownicy—po Jednodniowej Jeździe A. P. w r. 1934-ym).



sprawiedliwość podziału na kategorie, co znajduje swe potwierdzenie również w porównaniu mocy silników.

Trzy samochody jednej marki i tej samej kategorii mogą tworzyć zespół fabryczny, który pretenduje wtedy do specjalnej regulaminowej nagrody zespołowej.

Jeżeli na starcie stawia się mniej niż trzy samochody w którejkolwiek kategorii, to zostają one zaliczone do najbliższej wyższej kategorii. Jedynie w najwyższej kategorii wozy te musiały by być wycofane, a to ze względu na niemożność przeniesienia ich do kategorii wyższej.

KIEROWCA MOŻE W KAŻDEJ CHWILI SPRAWDZIĆ PUNKTACJĘ.

Klasyfikacja dokonana będzie w każdej kategorii oddzielnie, na podstawie sumy punktów dodatnich i ujemnych ze wszystkich prób. Punktowanie prób jest tak pomyślane, by nie wymagało żadnych skomplikowanych obliczeń, ani tabel. Sekretarz zawodów na zasadzie wpisów w książkach drogowych ma możność bezpośrednio po ukończeniu próby, lub półetapu jazdy określić przedstawić wyniki Komisji Sportowej, która zaliczy każdemu zawodnikowi przypadające na niego punkty. Tak więc codziennie będzie wiadomo, jakie szanse na zwycięstwo mają poszczególne zawodnicy.

Obliczenie jest tak proste, że każdy kierowca może natychmiast sprawdzić swoją punktację i ewentualnie za-reklamować niedokładność. Powyższy system pozwoli na ustalenie wyników prowizorycznych zaraz po zakończeniu zawodów, tak że na wieczornej herbatce zawodnicy będą mieli gotowe wykazy do sprawdzenia. System ten pozwoli również na szybkie informowanie prasy według szyfru telegraficznego, nadawanego z każdego etapu. Podkreślić należy, że z obliczenia wypadają zawsze całe punkty, a jedynie punktacja prób szybkości płaskiej i górskiej, oraz próby zrywu i hamowania, zawiera ułamki dziesiętne z jednym znakiem po przecinku.

ZWYCIĘZCĄ JEST NIE KIEROWCA LECZ ZAŁOGA.

Tegoroczny regulamin przewiduje jeszcze jedną nowość: oto zwycięzcą zawodów zostaje nie tylko kierowca, który samochód prowadził, ani też zawodnik, czyli osoba, zgłaszająca samochód do zawodów, ale załoga, to jest kierowca i mechanik lub dwóch kierowców, którzy wóz przeprowadzili przez wszystkie przepisane próby. Tak samo w zespołach zwyciężają nie tylko kierowcy, czy fabryka, lecz wszystkie załogi zwycięskiego zespołu.

Komisja sportowa, uchwalając tę nowość, wychodziła z założenia, że w raidzie równe zasługi pokłada kierowca, jak i jego mechanik, a przeto zwycięstwo osiągnięte jest zgodnym wysiłkiem załogi. Słusznym jest więc dać obydwu tym ludziom tytuły zwycięzców.

W każdej kategorii przyznana będzie I. nagroda w postaci przedmiotu artystycznego z odpowiednim napisem oraz dyplomu. Dalsze nagrody przyznane zostaną w zależności od ilości startujących w każdej kategorii. Wszyscy natomiast, którzy ukończą raid i zostaną sklasyfikowani, otrzymają plakiety pamiątkowe.

Niezależnie od nagród regulaminowych przewidziano wiele nagród specjalnych, zgłoszonych przez instytucje, firmy handlowe, zakłady przemysłowe i osoby prywatne. Regulaminy tych nagród będą do przejrzania w Automobilkлубie Polski na kilka dni przed zawodami.

NISKIE WPISOWE.

Wpisowe jest stosunkowo niskie, jak na tak wielką i kosztowną organizację. Wynosi ono: w kategoriach I i II — 150 zł., a w pozostałych — 250 zł. W drugim terminie zapisów wpisowe jest podwójne.

Wpisowe dodatkowe od zespołów wynosi 150 zł. od zespołu bez względu na termin.

Oczywista, że opłaty te nie pokrywają w drobnej części kosztów organizacji zawodów, jednak ze względu na ko-



Tak
wyglądają
pierwsze
oznaki zbliżającego
się zaziębienia:
Bóle głowy
ołowiane nogi.

Weź poprostu
ASPIRIN
Produkt zaufania
Preparat wyrabiany w kraju.

BAYER

nieczność popularyzacji raidu, Komisja Sportowa postanowiła ich nie podwyższać.

Zawodnicy pokrywają sami koszty wyżywienia, materiałów pędnych i zakwaterowania. Zawodnicy ci muszą również przy zapisie przedstawić polisę ubezpieczeniową od odpowiedzialności cywilnej na sumę zł. 15.000 w wypadku pojedynczym, 45.000 zł. w wypadku zbiorowym i na 5.000 zł. w wypadku uszkodzenia cudzej własności.

Termin zapisów upływa z dniem 15 maja 1937 r. godz. 14.00, a drugi i ostateczny termin — dnia 25 maja o godz. 14.00.

Regulamin raidu i instrukcja szczegółowa została wydana w postaci książeczki, zawierającej prócz tego szlaki w próbie B, wraz z obowiązującym kilometrażem, mapki trasy, kartę zgłoszeniową i blankiet towarzystwa ubezpieczeń.

Regulamin wraz z dodatkami wydany jest w języku polskim (tekst obowiązujący), oraz francuskim i niemieckim, a to ze względu na zapowiadany udział zawodników obco-krajowców.

Tak się przedstawia w krótkich zarysach regulamin X. Międzynarodowego Raidu Automobilklubu Polski 1937. Nie wątpliwe, że każdy automobilista, któremu zależy na rozwoju sportu polskiego, zgłosi swój udział, by wpisać się w zaszczytne szeregi zawodników, a doświadczenie, wyniesione z zawodów zużytkuje nadal w imprezach krajowych i zagranicznych.

TABELA PUNKTÓW DODATNICH I KARNYCH.

Na zakończenie przytoczę dosłownie z regulaminu tabelę punktów dodatnich i karnych. Brzmi ona jak następuje:

Próba A. Start w Warszawie.		Punkty dodatnie.
Uruchomienie rozrusznikiem silnika w ciągu 15 sekund . . .		1
Próba B. Jazda okrężna.		
Etap I A. Przejechanie trasy		400
Osiągnięcie przeciętnej szybkości:		
50 km/g		2
55 "		6
60 "		10
Etap I B. Przejechanie trasy		600
Osiągnięcie przeciętnej szybkości:		
48 km/g		2
52 "		7
55 "		10
Etap II A. Przejechanie trasy		400
Osiągnięcie przeciętnej szybkości:		
50 km/g		2
55 "		6
60 "		10



Dawne raidy A. P. były widocznie tak łatwe, że usypiały pasażerów. Jak będzie w r. b.?

Próba E. Szybkość płaska.

a) start lotny i b) start z miejsca.

Szybkość w całych, skończonych kilometrach na godzinę przelicza się w proporcji 1 km/g = 0,1 punkta.

Próba F. Zryw i hamowanie.

Zawodnik otrzymuje na wykonanie próby 60 sekund, od których odlicza się ilość sekund, zużytych na próbę, a pozostałe przelicza się w proporcji 1 sekunda = 0,1 punkta.

Prowadzenie samochodu przez cały czas raidu przez jednego kierowcę — 15.

PUNKTY KARNE.

- Użycie innego sposobu rozruszania silnika, niż rozrusznikiem, każdorazowo 2
- Dolanie wody w czasie próby B, każdorazowo 2
- Rozruszenie silnika przed sygnałem do odjazdu 10
- Użycie, materiałów, części zamiennych lub narzędzi, nie zabranych ze sobą i nie znajdujących się w spisie, każdorazowo 20
- Użycie obcej pomocy (z wyjątkiem pomocy przy wyprowadzeniu samochodu na drogę) każdorazowo 20
- Użycie obcej pomocy przy wyprowadzaniu samochodu na drogę, każdorazowo 10

Punkty karne za stan techniczny samochodu (po próbie B).

- Nie działanie rozrusznika 2
- Uszkodzenie lub brak latarni przedniej 1
- Zgięcie jednego błotnika 1
- Brak błotnika lub jego części 5
- Brak stopnia lub jego części 3
- Zgniecenie nadwozia (osobno z obu stron) 2
- Uszkodzenie budy lub dachu 1
- Brak koła zapasowego (za każde) 5

Punkty dodatnie i karne za jazdę stawiane będą załogom podczas całego raidu, a punkty za stan techniczny — podczas badania technicznego w dniu 11 czerwca (piątek).

Witold Rychter.

Etap II B. Przejechanie trasy	600
Osiągnięcie przeciętnej szybkości:	
50 km/g	2
55 "	6
60 "	10
Etap III A. Przejechanie trasy	500
Osiągnięcie przeciętnej szybkości:	
48 km/g	2
52 "	7
55 "	10
Etap III B. Przejechanie trasy	500
Osiągnięcie przeciętnej szybkości:	
50 km/g	2
55 "	6
60 "	10

Próba C. Szybkość górską.

Osiągnięta ilość kilometrów na godzinę, mierzona z dokładnością do jednego kilometra, przelicza się na punkty w proporcji 1 km/g = 0,2 punkta.

Próba D. Ruszenie z zimnym silnikiem.

Za wykonanie próby w czasie:

do 15 sekund	6
do 20 "	5
do 25 "	4
do 30 "	3
do 40 "	2
do 60 "	1

Z dawnych, dobrych lat — oto fragment z raidu A. P. w roku 1924-ym — postój na szosie podkarpackiej. Na zdjęciu grono automobilistek, dla których jazda w nowoczesnych samochodach popularnych byłaby nieco kłopotliwa.



KRONIKA KRAJOWA

DROGI

Ministerstwo Komunikacji kładzie duży nacisk na budowę i przebudowę mostów, jako niezbędnych arterij komunikacyjnych.

W r. 1936 ukończono na drogach państwowych około 1131 metrów bież. mostów stałych, żelaznych i żelbetowych, oraz około 200 m. b. mostów drewnianych. Z większych mostów, które zostały otwarte dla ruchu, należy wymienić największy w Polsce most żelbetowy na Pilicy w Białobrzegach, most żelbetowy na Skawie w Makowie, most stalowy na Pilicy w Spale oraz most drewniany na Styrze w Majuniczach.

W tej chwili z większych mostów są w budowie, most stalowy na Wieprzu w Kośminie, most stalowy na rzece Wiar w Podmojskach (woj. lwowskie), most żelbetowy na rzece Hrywdzie w Lubiszczycach (woj. poleskie), mosty drewniane na rzece Turii w Buzakach, na Prypeci w Lubiażu (woj. poleskie) i na Wilii w Wilejce, mosty stalowe na Wiśle we Włocławku i Płocku (woj. warszawskie).

Cieźar konstrukcji stalowej mostu we Włocławku wynosi 3.300 ton. Będzie on ukończony latem tego roku, a ogólny koszt budowy wyniesie 6,5 miliona złotych.

Fundowanie podpór mostu w Płocku rozpoczęło się w roku ubiegłym. Jest to praca bardzo trudna, gdyż filary muszą być osadzone na stalowych kiesionach, opuszczonych na nienotowaną dotąd w Polsce głębokość około 30 metrów. Jest to największa głębokość opuszczania kiesionu, jaką dotychczas prowadzono w Polsce i jedna z „najgłębszych” prac tego rodzaju w Europie.

Poza tym w r. 1937-ym odbudowany będzie most w Zaleszczykach na Dniestrze, wysadzony w powietrze przez wojska austriackie w czasie wojny. Będzie to most stalowy, pięcioprzęsłowy długości około 240 mtr. Umowa zawarta z Rumunią przewiduje budowę przez Polskę trzech prześel, Rumuni wybudują 2 prześla. Most będzie odbudowany wczesną jesienią r. b.

Most na Dniestrze pod Zaleszczykami ma wielkie znaczenie z punktu widzenia turystycznego i gospodarczego.

W 1939 roku zakończy się akcja zadrzewiania szos podwarszawskich.

Akcję obsadzania drzewami dróg bitych na terenie pow. Warszawskiego rozpoczęto w roku 1934-ym. Zasadzono wówczas na drogach państwowych, wojewódzkich i powiatowych ogółem 4146 drzew przydrożnych. W r. 1935 zasadzono przeszło 15 tysięcy drzew, a w 1936 przeszło siedem tysięcy drzew.

Ogółem w okresie trzyletnim przy pomocy przeszło 26 tysięcy drzew obsadzono 259 km dróg bitych. Pozostałe 171 km dróg obsadzone zostanie w ciągu najbliższych dwu lat.

Obniżka opłat drogowych.

Na skutek usilnych starań związku stowarzyszeń właścicieli nieruchomości województwa warszawskiego — w powiecie warszawskim obniżono wysokość opłat drogowych z 60 na 50 procent państwowego podatku od nieruchomości.

Obniża będzie stosowana jedynie w odniesieniu do starych domów podlegających ochronie lokatorów.

Min. Spr. Wewnętrznych przesłało odpowiednio zarządzenie do Min. Skarbu dla ostatecznego uzgodnienia.

ELEKTRYCZNE PRZYRZĄDY POMIAROWE

(Amperomierze, woltomierze, watomierze itp.) wyrabia całkowicie w kraju na podstawie licencji firmy „NORMA” w Wiedniu.



POLSKIE ZAKŁADY
ELEKTROTECHNICZNE
SPÓŁKA AKCYJNA

ZARZĄD I FABRYKA: Włochy pod Warszawą.

TEL. CENTRALA 548-88

ODDZIAŁ: w Warszawie, ul. Sienkiewicza 14

Kolarze projektują budowę dróg rowerowych.

Kilkaset tysięcy rowerów krążących obecnie po Polsce stanowi dla innych użytkowników dróg bitych prawdziwą plagę. Ilość wypadków powodowanych przez rowerzystów wzrasta nieustannie, a głównym powodem tej klęski jest nie tylko brak dyscypliny wśród kolarzy, ale również i brak dróg (ścieżek) przeznaczonych wyłącznie do użytku rowerzystów.

Niemcy posiadają około 5200 km. drózek rowerowych biegnących przeważnie równolegle do ważniejszych arterii komunikacyjnych. W stosunku do długości sieci dróg normalnych stanowi to 2 procent. (Belgia ma sieć dróg rowerowych stanowiącą 30 procent dróg bitych).

W Polsce ruch rowerowy wzrasta bardzo szybko, tak szybko, że wytwórnie nie mogą nadążyć z produkcją. Tymczasem nie posiadamy dotąd oddzielnych dróg rowerowych (o ile nam wiadomo istnieje tylko jedna taka droga biegnąca wzdłuż autostrady Żwirki i Wigury z Warszawy do Okęcia) i co gorsza plan rozbudowy i modernizacji dróg nie przewiduje żadnych sum na ten cel, nawet w odniesieniu do tych odcinków, gdzie natężenie ruchu tak rowerowego jak i mechanicznego jest już bardzo duże.

W związku z tą sytuacją, organizacje zrzeszające kolarzy wystąpiły ostatnio do władz z wnioskiem, aby rozpoczęto wreszcie budowę odpowiednich ścieżek dla rowerzystów, które biegnęłyby wzdłuż najważniejszych szos.

Wniosek powyższy rozpatrzone przychylnie i już w roku bieżącym ma powstać ścieżka rowerowa na trakcie Kraków — Warszawa — Wilno — Żułów.

Inicjatywę Organizacji Kolarskich należy gorąco poprzeć.

RUCH KOŁOWY

Nowe znaki rejestracyjne.

Wprowadzone obecnie nowe znaki rejestracyjne będą się znacznie różniły od stosowanych obecnie. Po pierwsze zmienione będą kolory: cyfry w nowych znakach są białe, a tło czarne, t. j. odwrotnie niż było dotychczas.

Wymiar obu tablic samochodowych jest jednakowy i wynosi 35 cm × 12,5 cm. Wymiar przedniej tablicy motocyklowej mającej kształt wycinka kołowego (łuku) wynosi 26 × 6,5 cm, zaś tylnej, która jest prostokątna, 17 × 17 cm.

Wszystkie tablice są wykonane z jednakowej blachy o grubości 0,6 mm.

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

poleca: skóry do karoserii samochodowych we wszystkich kolorach. 51X4

Numeracja składa się z liter i cyfr, po trzy znaki w dwu grupach przedzielonych kreską, przy czym w pierwszej grupie na początku jest umieszczona litera oznaczająca serię. Podział na województwa został bowiem zniesiony. Zamiast niego stosować się będzie podział na serie po 99999 pojazdów w każdej. W miarę jak np. liczba samochodów osiągnie liczbę wyższą niż 99999 wówczas zamiast litery A będzie się umieszczało (dla następnej serii) literę B i znowu numerację od 1 do 99999.

Nowy system znakowania przewiduje z góry przydział liter oznaczających serie. Dla wszystkich samochodów prywatnych i autobusów zarezerwowanych są litery: A, B, C, D, E, H, K, L, Z, Y. (Łudźmy się nadzieją, że nasze wnuki będą używać litery... C, oznaczającą, że w Polsce kursuje ponad 200 000 samochodów).

Dla taksówek także bez względu na miasto lub województwo, tylko jedna litera T.

Dla motocykli: M, N, P, R, S, U.

Dla parku samochodowego na Zamku Prezydenta Rzplitej — ZK.

Poza tym numery próbne, będą miały po odpowiedniej literze (A, M lub T) znak PR. Te trzy pierwsze znaki będą oddzielone od cyfr przy pomocy kreski. A więc np. próbny znak rejestracyjny na motocyklu będzie wyglądał następująco „MPR - 303”, na samochodzie „APR - 709”.

W celu uniknięcia trudności przy rozdziale znaków, przydzielono odpowiednim urzędom wojewódzkim odpowiednie ilości numerów każdego typu.

Dotychczasowe karty rejestracyjne będą nieważne od 31 marca.

W dniu 31 marca 1937 roku upływa termin ważności dotychczasowych dowodów rejestracyjnych, które należy wymienić na nowe koloru pomarańczowego.

Nowe dowody rejestracyjne otrzymuje się po przedstawieniu dawnego dowodu i kwitu za wniesioną opłatę na Państw. Fundusz Drogowy.

PODATKI

W dn. 1 kwietnia upływa termin składania podań o ulgi podatkowe.

Wobec bliskiego końca roku budż. 1936—37 należy przypomnieć, iż płatnicy podatku dochodowego z działu II, t. zn. pobierający uposażenie oraz płatnicy podatku specjalnego od wynagrodzeń wypłacanych z funduszy publicznych, którzy nabyli, względnie nabędą pojazdy mechaniczne (samochody, motocykle) w czasie od 1 stycznia do 31 marca 1937 r. — mogą domagać się od władz skarbowych potrącenia ceny nabycia pojazdu mechanicznego (do

W. KRZECZKOWSKI i S^{KA}

Sp. z o. o.

Warszawa, Czerniakowska 199, telefon 7-03-08 i 7-03-09

**WARSZTATY SAMOCHODOWE
MECHANICZNE I KAROSERYJNE**

BUDOWA KAROSERII AUTOBUSOWYCH I CIĘŻAROWYCH

STACJA OBSŁUG

oraz

**WYŁĄCZNA SPRZEDAŻ
ORYGINALNYCH CZĘŚCI CITROËN**

12 tys. zł.) z wynagrodzeń otrzymanych w roku budż. 1936—1937 (od 1.4. 1936 do 31.3. 1937).

Podanie o przyznanie ulg — przy dołączeniu zestawienia wynagrodzeń otrzymanych w ciągu roku budżetowego oraz potrąconego od tych wynagrodzeń podatku — winno być jednakże wniesione do właściwego urzędu skarbowego najpóźniej w dn. 1 kwietnia 1937 r. (Por. okólnik Min. Skarbu z dn. 22.12 1936 r. L. D. V. 25503/2/36, ogłoszony w Dz. Urz. Min. Skarbu Nr. 34 poz 1037 z 1936 r.).

Przykład: płatnik nabył samochód w dn. 15.3 1937 r., kupnie. W dn. 1 kwietnia tegoż roku wniósł podanie o ulgę, uiszczając należność całkowicie (również weksłami) dołączając zaświadczenie sprzedawcy, jak również zestawienie wynagrodzeń otrzymywanych w okresie od 1.4. 1936 r. do 31. 3. 1937 r. oraz potrąconego od tych wynagrodzeń podatku dochodowego i ewentualnie specjalnego.

Wysokość ulgi w obydwóch podatkach obliczyć należy przy przyjęciu za podstawę wynagrodzeń otrzymanych w czasie od 1.4. 1936 r. do dn. 31.3. 1937 r. oraz potrąconego w tym czasie podatku dochodowego i specjalnego.

Jeżeli cena nabycia pojazdu przekracza sumę wynagrodzeń (przyjętych za podstawę do obliczenia ulgi), otrzymanych w ciągu roku, w którym pojazd nabyto, to nadwyżka ceny nabycia potrącona będzie z wynagrodzeń otrzymanych w ciągu następnych 2 lat budżetowych.

PRODUKCJA

Konferencja w Min. Przemysłu i Handlu w sprawie programu i metod uruchamiania produkcji samochodowej.

W dniu 4 b. m. odbyła się w Ministerstwie Przemysłu i Handlu pod przewodnictwem Dyrektora Departamentu Przemysłu i Rzemiosła p. M. Kandla konferencja w sprawie programu i metod uruchamiania produkcji samochodowej w Polsce przez firmę Lilpop, Rau i Loewenstein oraz zainteresowany przemysł pomocniczy.

W konferencji wzięli udział przedstawiciele zainteresowanych ministerstw, Związku Izb Przemysłowo-Handlowych, Związku Izb Rzemieślniczych, Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych i Grupy Motoryzacyjnej, Pol. Zw. Przem. Metalowych — łącznie około 80 osób.

Na konferencji tej p. dyr. Kandel przedstawił na tle wytycznych rządu, odnoszących się do całokształtu rozwoju motoryzacji w kraju, zasady współudziałania przemysłu pomocniczego z firmą Lilpop, Rau i Loewenstein oraz P. Z. Inż. Ponadto dyr. Kandel wyłożył na konferencji tej konkretny program stopniowego przechodzenia na produkcję w okresie 4-letnim oraz szczegółowy program prac na 1937 r.

Z programu tego wynika, że przemysł pomocniczy oraz firma Lilpop, Rau i Loewenstein przeprowadzą w ciągu 1937 r. przygotowania do produkcji na 1938 r. szeregu ważniejszych części podwozi, a m. in. ramy, koła, resory,

SAMOCHODOWA STACJA OBSŁUGI

WARSZTATÓW C. A. S. Sp. z o. o.

WARSZAWA

Wspólna 46, róg Marszałkowskiej, Tel. 9-19-40

**Mycie i smarowanie
pod ciśnieniem,
obsługa mechaniczna,
elektrotechniczna,
lakiernicza.**

części przedniej osi, chłodnice, elementy skrzynki biegów, zespół tylnego mostu oraz szereg części metalowych do podwozi ciężarowych.

W toku wyczerpującej dyskusji wyjaśniono szereg zasadniczych postulatów przemysłu pomocniczego, uzgodniono program produkcji na 1938 r. oraz ustalono terminy wszelkich prac przygotowawczych, które mają być zakończone do końca czerwca b. r.

Międzynarodowa Sesja Przemysłu Samochodowego.

Z okazji Salonu Samochodowego w Berlinie i na skutek zaproszenia „Reichsverband der Automobilindustrie” odbyło się dnia 21-go lutego w Berlinie plenarne posiedzenie Bureau Permanent International des Constructeurs d'Automobiles. Na posiedzeniu tym reprezentowane były następujące kraje: Anglia, Austria, Czechosłowacja, Francja, Holandia, Niemcy i Włochy.

Z pośród zagadnień poruszonych w czasie tego zgromadzenia należy podać przede wszystkim sprawę dotyczącą wymiarów ciężaru własnego i nośności pojazdów. Zgromadzenie postanowiło ustalić, na podstawie danych już zebranych przez Bureau Permanent, wykres maksymalnych granic, które powinny być zastosowane, by ułatwić ruch międzynarodowy. Projekt ten powinien posłużyć jako podstawa do ewentualnych prac nad nową międzynarodową umową dotyczącą ruchu na drogach.

O fabrykę samochodów polskich na Śląsku.

W Izbie Rzemieślniczej w Katowicach odbyła się konferencja w sprawie zorganizowania na Śląsku fabryki polskich samochodów. W konferencji wzięli udział przedstawiciele rzemiosł zainteresowanych oraz przedstawiciele Izby Rzemieślniczej i Zw. Izb oraz szereg inżynierów specjalistów.

Na konferencji został ustalony plan organizacji fabryki. Poza tym wybrano Komitet Organizacyjny, w skład którego weszli przedstawiciele instytucji reprezentowanych na zebraniu oraz inżynierowie specjaliści.

MOTOCYKLE

Kalendarz sportowy

Polskiego Związku Motocyklowego na rok 1937-y.

Ostatnio został ogłoszony przez P. Z. M. oficjalny kalendarz projektowanych imprez motocyklowych w roku bieżącym. Poniżej podajemy spis wszystkich imprez, które mają się odbyć w kwietniu.

Zawody oznaczone gwiazdką są zawodami eliminacyjnymi dla zawodników do ekipy reprezentacyjnej na zjazd do Paryża.

Kwiecień.

- 4 — S. M. W. K. S. „Legia” Warszawa — Pogoń za czołgiem — międzyklubowe.
- 18 — B. B. K. M. i M. K. Z. S. Bielsko — Motocyklowy raid szosowo-terenowy 150 km — międzyklub.
- 17 — 18 P. K. M.* Warszawa VIII Raid P. K. M. szosowo-terenowy — międzyklub. 320 km.
- 25 — *S. M. T. S. „Union Torunik” Łódź — Motocyklowy Jubileuszowy raid szosowo-terenowy dookoła Łodzi — międzyklub. 300—500 km.

Walne Zebranie P. K. M.

Polski Klub Motocyklowy na Walnym Zebraniu wybrał następujący Zarząd na rok 1937: prezes W. Bucelski, wprezes H. Kraczkiewicz, sekretarz mgr. K. Hodobod, skar-

bnik J. Lewandowski, kpt. sport. mec. K. Jurkowski, kpt. tur. S. Kostrzewski, referent prasowy S. Prądyński i czł. Zarządu inż. P. M. Lubiński.

Z dniem 1 lutego rb. lokal PKM mieści się w gmachu Automobilklubu Polski al. Szucha 10. Dnie urzędowania w poniedziałki i czwartki godz. 19—21.

Raid szosowo-terenowy P. K. M.

Polski Kl. Motocyklowy otwiera sezon w dniach 17/18 kwietnia dorocznym VIII raidem szosowo-terenowym. W dniu 17. IV. odbędzie się próba techniczna „Monte-Carlo” polegająca na wykonaniu w najkrótszym czasie następujących czynności: ruszenie z miejsca, zahamowanie po 100 metrach, cofnięcie motocykla w tył za linię hamowania siłą mięśni ruszenie z miejsca wykonanie „ósemki” dokoła 2 palików odległych o 30 metrów od linii hamowania i powrót na linię startu (bez hamowania na niej). Tegoż dnia etap nocny raidu na dystansie 110 km po dobrych szosach.

Nazajutrz 18. IV. etap dzienny raidu na który złożą się odcinki terenowe ogólnej długości około 35 km oraz szosa. Razem około 240 km.

W przerwie raidu w Nadliwiu koło Wyszkowa próba „Six-Days” na której zawodnicy mają przebyć w najkrótszym czasie dystans 1200 metrów w terenie leśno-górzystym.

Raid wywołał duże zainteresowanie zawodników i należy spodziewać się dużej liczby zgłoszeń, do czego przyczynia się niewątpliwie piękne nagrody i niskie wpisowe. Informacji udziela sekretariat PKM, Al. Szucha 10, poniedziałki i czwartki godz. 19—21.

Okręgowy Związek Motocyklowy w Łodzi.

Okręgowy Związek Motocyklowy w Łodzi został ostatni powołany do życia. Po OZM Śląsk jest to drugi OZM w większym ośrodku sportu motocyklowego. Na czele OZM Łódź stanął znany działacz motocyklowy p. A. Rode. Do OZM zgłosiły swoją współpracę wszystkie łódzkie kluby motocyklowe, w liczbie sześciu.

Przodujący Klub Motocyklowy w Małopolsce.

W sobotę dn. 20 ub. miesiąca 1936 r. odbyło się walne zebranie Klubu Motorowego Zw. Strzeleckiego we Lwowie w obecności delegatów komendy i Zarządu Okręgu VI Z. S. oraz przedstawiciela władz wojskowych.

Ze sprawozdania z działalności Klubu wynika, iż jest to najliczniejszy Klub Motorowy na terenie całego Państwa, gromadzący 172 członków rozporządzających 56 motocyklami i 48 samochodami.

Klub ten zorganizował w roku ubiegłym 11 imprez. W tej liczbie raid do Żegiestowa z udziałem 80-ciu osób.

Poza tym należy podkreślić, że (jak to już donosiliśmy) wzmiankowany Klub przeprowadza niezwykle ożywioną działalność motoryzacyjno-propagandową w pierwszym rzędzie zajmując się szkoleniem motorowym ludności. Szkolenie to dzięki pomocy wojska daje doskonałe wyniki. W r. ub. kursy motorowe ukończyło 160 osób, w tym wiele młodzieży przedpoborowej.

Oby działalność Krakowskiego Klubu Motorowego Z. S. posłużyła za wzór innym klubom!

Nowe Władze Śląsko-Dąbrowskiego Okręgowego Związku Motocyklowego w Katowicach.

Walne Zgromadzenie Śląsko Dąbrowskiego Okręgowego Związku Motocyklowego odbyło się w niedzielę dnia 28.III br. Obrady zagał p. o. Prezes Levittoux Henryk,

„SKŁADNICA NARZĘDZI”

ZYGM. ABŁAMOWICZ INŻ.

WARSZAWA, WIDOK 3. TEL. 5.00-52, 5.15-50 i 5.15-59

WARSZTATY MECHANICZNE
DLA WYROBU NARZĘDZI

WYTWÓRNI ELEKTROTECHNICZNA

„SWEL” K. Zakolski

poleca bezkonkurencyjne

CEWKI ZAPŁONOWE i SYGNAŁY

Warszawa, Al. 3-go Maja 12, tel. 230-19

FABRYKA GARBARSKA

A. A L T M E J T

TELEFON 661-83 WARSZAWA WOLNOŚĆ 1.

P O L E C A :

skory do karoseryj samochodowych
we wszystkich gatunkach i kolorach**O F E R T Y N A Ż A D A N I E**

który po przywitaniu delegatów P. Z. M. p. kpt. Krupińskiego i p. Gołędzinowskiego oraz licznie zebranych delegatów klubów, udzielił głosu p. Inż. Sulerzyńskiemu z Generalnej Reprezentacji „Stomil” który wygłosił ciekawy odczyt, omawiając produkcję i zalety polskich opon „Stomil” które jakością swą znacznie przewyższają produkty zagraniczne.

Na posiedzeniu konstytucyjnym odbytym w dniu 4 marca br. nowy Zarząd ukonstytuował się jak następuje:

Prezes: Levittoux Henryk — Dyrektor Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń Wzajemnych w Sosnowcu, Wiceprezes: Sędzia Dr. Zdankiewicz Jerzy, Kapitan Sportowy: Cieszanowski Brunon, Zastępca Kapitana sportowego: Smolarczyk, Skarbnik: Faust Eugeniusz, Sekretarz: Szczepanik Paweł, Referent Prasowy: Łebkowski Marian, Gospodarz: Molin Gustaw.

STATYSTYKA

Ilość poj. mech. w województwie warszawskim
w dn. 1 marca r. b.

W województwie warszawskim w ciągu pierwszych dwu miesięcy bieżącego roku nie zanotowano żadnych zmian w ilości taboru poj. mechanicznych. W dn. 1 marca w województwie tym kursowało 862 samochodów osobowych prywatnych, osobowych zarobkowych 117, autobusów — 121, ciężarowych prywatnych — 261, ciężarowych zarobkowych — 98, pojazdów o przeznaczeniu specjalnym (jak cysterny i t. p.) — 67 sztuk. Ogółem kursowało 1.526 samochodów, 395 motocykli bez wózka i 147 z wózkiem. Łącznie było zarejestrowanych 2.064 poj. mech. czyli akurat tyle ile było w dniu 1 stycznia 1937 roku!

Brak zmian w stanie taboru wynika stąd, że obok szeregu zarejestrowań nowych samochodów (zaledwie 20 sztuk) szereg innych samochodów zostało unieruchomionych.

Oficjalna cena benzyny w Polsce.

Jak wiadomo cena benzyny na terenie Polski waha się w dość dużych granicach w zależności od oddalenia danego punktu sprzedaży od rafinerii.

Oficjalny cennik jest następujący:

- 1) W Drohobycz (i pow. Drohobycz) cena wynosi 42 grosze za litr.
 - 2) W Żydaczowie, Strvju, Skolem i Samborze — 50 gr.
 - 3) W województwach stanisławowskim, lwowskim i tarnobolskim po 52 gr.
 - 4) W Krakowie do Tarnobrzegu, linii Wisły, W Janowie, Chelmie, Kowlu po 54 gr.
 - 5) Na G. Śląsku, i linii granicznej, w Częstochowie, Piotrkowie, Opocznie, Łukowie, Brześciu nad Bugiem, Kobryniu i Sarnach — 56 gr.
 - 6) W wojew. łódzkim, poznańskim i warszawskim — 58 gr.
 - 7) wojew. wileńskim 60 groszy.
- Ceny powyższe są liczone łącznie z podatkiem na Fundusz Drogowy.

1.067 pojazdów mechanicznych przybyło w r. 1936-ym
w Warszawie.

Statystyka pojazdów mechanicznych kursujących na terenie Warszawy wykazuje na 1-go stycznia 1937 r. stan 7.605 pojazdów mech. Stan taboru poj. mech. na 1-go stycznia 1936-go roku wynosił 6.538 jednostek, tak więc w ciągu roku 1936-go przybyło 1.067 jednostek.

Specyfikacja taboru kursującego na terenie Warszawy w dniu 1-go stycznia 1937-go roku wygląda następująco (w nawiasach podajemy liczby statystyczne na 1-go stycznia 1936 r.): samochody osobowe prywatne 2.885 (2.197), sam. ciężarowe prywatne 1.029 (913), autobusy 239 (220), tak-sówki 1.830 (1787), sam. ciężarowe zawodowe 168 (121), motocykle z wózkiem 493 (440), motocykle solowe 961 (860).

Jak z porównań wynika we wszystkich ujętych statystycznie siedmiu pozycjach nastąpił wzrost taboru.

Należy zwrócić uwagę na fakt, że wielu właścicieli pojazdów mechanicznych (specjalnie motocykli i sam. osobowych) oddaje na zimę numery rejestracyjne, wobec czego statystyka podana wyżej nie zawiera pojazdów stojących na zimę w garażach, bez numerów rejestracyjnych.

Przywóz olejów samochodowych i lotniczych w r. 1936-ym.

Jak wiadomo Polska nie produkuje jeszcze pewnych gatunków olejów samochodowych i lotniczych. Oleje te sprowadzać musimy z zagranicy — zresztą w niezbyt dużych ilościach. Dane Gł. Urzędu Statyst. głoszą, że w roku 1936-ym sprowadziliśmy tych olejów za sumę 116 tys. złotych (ilość wwieziona wynosiła 169,4 tonny). W r. 1935-ym wwóz ten wyniósł około 180 tonn, wartości 130 tys. złotych.

POSTĘPY MOTORYZACJI

Pół miliona złotych na popieranie budowy garaży
i warsztatów.

Bank Gospodarstwa Krajowego otrzymał kredyt pół miliona złotych na popieranie budowy garaży oraz warsztatów samochodowych i motocyklowych. Ponieważ B. G. K. udziela pożyczek w wysokości jednej piątej wartości budowy, więc powyższy pół milionowy kredyt pozwoli na zaangażowanie w budowie garażów i warsztatów około dwu i pół miliona złotych.

DURALUMINIUM

DURALINOX
ALMASILIUM
I INNE STOPY ALUMINIUM

CZYNIA

L Ź E J S Z Y M
S A M O C H Ó D

CZĘŚCI LANE, KUTE, SZTANCOWANE
BLACHY, TAŚMY, RURY, PRĘTY, PROFILE,
CZĘŚCI WYTŁACZANE i t. p.

Ż A D A J C I E
WSZELKICH INFORMACJI

w

SOCIETE DU DURALUMIN
23-bis, rue de Balzac Paris VIII

PRZEDSTAWICIEL NA POLSKĘ

GEORGES PICANDET
WARSZAWA, ul. GÓRSKIEGO 5 tel. 2-96-00

Jest to pierwszy krok w kierunku rozwiązania palącego problemu garaży i warsztatów, których budowa była dotąd wysoce utrudniona właśnie z powodu braku kredytów.

Warszawska Dyrekcja Kolejowa zorganizowała kursy prowadzenia pojazdów motorowych.

W ostatnich dniach zorganizowane zostały przy Warszawskiej Dyrekcji Kolei Państwowych specjalne kursy motorowe obejmujące wykłady teoretyczne i naukę jazdy na samochodzie lub motocyklu.

Kursy spotkały się z dużym zainteresowaniem wśród urzędników Warsz. Dyrekcji K. P., tym więcej, że opłaty za naukę są bardzo przystępne. Na kurs uczęszcza przeszło 150 osób — obojga płci.

Zniżki celne dla części zamiennych.

Jak wiadomo przy imporcie części zamiennych dla pojazdów mechanicznych, obowiązywała 70-cio procentowa niżka celna.

Obecnie dowiadujemy się, że niżka ta będzie prolongowana na rok następny (poczynając od 1 kwietnia r. b.).

W związku z tym należy przypuszczać, że cena części zamiennych nie tylko nie ulegnie wyższości, lecz przeciwnie obniży się, dzięki większej konkurencji firm zagranicznych oraz usprawnieniu produkcji, co niejednokrotnie umożliwiło obniżenie cen za granicą.

Automobilklub Polski projektuje zorganizowanie strzeżonych postojów na terenie stolicy.

Zwracaliśmy już poprzednio uwagę na konieczność roztoczenia opieki nad pojazdami pozostawionymi chwilowo na niestrzeżonych postojach na placach lub ulicach miejskich, coraz częściej bowiem zdarzają się wypadki złośliwego uszkodzenia tych pojazdów przez nieodpowiedzialne elementy.

Automobilklub Polski dążąc do pozytywnego usunięcia tej prawdziwej plagi polskich motorowców, wystąpił obecnie z inicjatywą urządzenia strzeżonych postojów na terenie Warszawy i w tym celu poczyniono już odpowiednie przygotowania.

Projekt przewiduje urządzenie postojów narazie w następujących punktach: na placach Marsz. Piłsudskiego, Teatralnym, Napoleona, najbliższe sąsiedztwo Banku Gosp. Krajowego i obok Głównego Dworca Kolejowego od strony Alei Jerozolimskich.

Miejsce postojowych strzeżli by członkowie Zw. Inwalidów R. P. Za postój pobierane by były niewielkie opłaty. Postoje strzeżone byłyby z czasem urządzone na terenie wszystkich większych miast Polski.

Aby akcja Automobilklubu Polski mogła być w całości zrealizowana odpowiednie władze muszą ją poprzeć drogą:

- 1) przydziału odpowiednich placów,
- 2) niepobierania żadnych opłat za ten przydział, a to ze względu na niezarobkowy charakter imprezy.

Należy mieć nadzieję, że projekt Automobilklubu Polski spotka się z ogólnym uznaniem i poparciem i biorąc w opiekę mienie automobilistów niewątpliwie przyczyni się do ułatwienia użytkowania pojazdów mechanicznych na terenie miast.

Zrzeszeni motocykliści mają prawo do ulgowego przewozu motocykli kolejami.

Członkowie wszystkich klubów motocyklowych zrzeszonych w Polskim Zw. Motocyklowym korzystają z przywileju ulgowego przewozu motocykli kolejami państwowymi.

Do otrzymania ulgi uprawnia legitymacja P. Zw. Motocyklowego zaopatrzona w fotografię posiadacza, odpowiednio podpisany oraz pieczęć P. Z. M. bez której legitymacja jest nieważna.

Taksówki „Fiat 508”.

Obecnie w Warszawie kursuje 10 taksówek dwuosobowych typu „Fiat 508”. Taksówki te mają niższą taryfę: za pierwszy kilometr płaci się 70 gr., za następne 40 gr. (jak wiadomo normalna taryfa wynosi 1 zł. za pierwszy kilometr i 50 groszy za następne).

Dwuosobowe taksówki cieszą się dużym powodzeniem wśród stołecznej publiczności. Utarę brutto (dzienny) wynosi 50—70 złotych.

Delegaci Pol. Zw. Mot. przy egzaminowaniu kierowców motocyklowych.

Min. Komunikacji, na skutek starań Polskiego Związku Motocyklowego uznało za wskazane, aby w egzaminowaniu kierowców motocyklowych brali udział członkowie P. Z. M.

Do Komisji egzaminacyjnej przy Automobilklubie Polski zostali w tym celu delegowani przez P. Z. M. pp.: mgr. Jerzy Litterer, Józef Docha i Henryk Kraczkiewicz.

Podobne komisje egzaminacyjne będą zorganizowane przy Automobilklubach regionalnych oraz w tych miastach, w których znajdzie się większa ilość samochodów i motocykli.

NAJNOWSZE MODELE SKODA-POPULAR 1 l. poj. cyl. 22 KM. SKODA-RAPID 1,4 l. poj. cyl. 31 KM.

niezależne zawieszenie wszystkich kół,
łamane półosie tylne, cicha skrzynka
biegów, azotowane tuleje cylindrów, idealne resorowanie, wytworne karoserie.

Pierwszorzędny materiał, precyzyjne wykonanie, wytrzymała konstrukcja, solidne i bogate wykończenie nadwozi.

PRZEDSTAWICIELSTWA:

„Amplion” Sp. z o. o., Warszawa, Pl. Dąbrowskiego 8, tel. 610-56

Biuro Sprzedaży Zakładów Skody Sp. z o. o., Kraków. Św. Anny 4, tel. 134-34

Józef Bross, Katowice, Drzymały 1 m. 8, tel. 330-77

Julian Pniewski, Poznań, Mickiewicza 20, tel. 49-59

Dom Handlowo-Ajenturowy Hajek i S-ka, Łódź, Piotrkowska 199, tel. 132-40

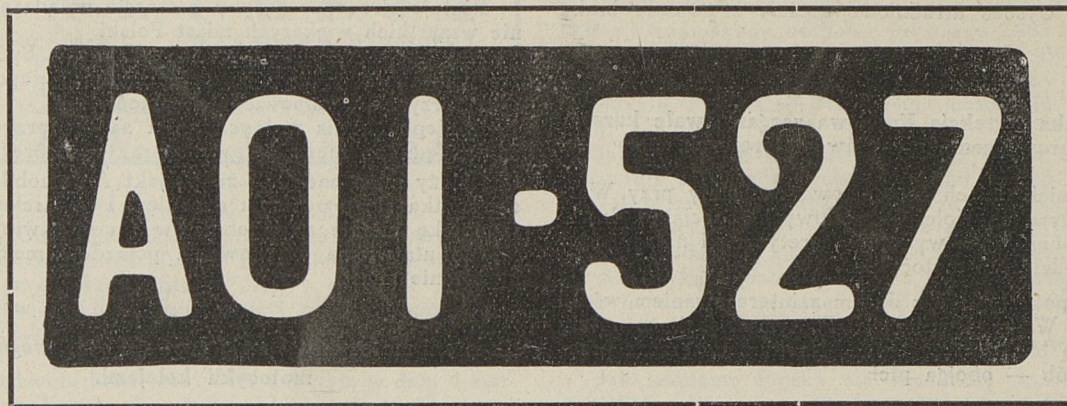
J. A. Dziędzielewicz, Lwów, Jagiellońska 8, tel. 229-17

„Auto-Traktor” wł. P. Cierpiałkowski, Toruń, Chełmińska 11, tel. 1400

„De-Ha-Te” J. Englicht i S-ka, Gdynia, Tatrzańska 59, tel. 12-77.

POLSKIE TOWARZYSTWO ZAKŁADÓW SKODY Sp. z o. o.
WARSZAWA, ŻŁOTA 68. TEL. 205-70.

WZÓR NOWEJ SAMOCHODOWEJ TABLICY REJESTRACYJNEJ.



KRONIKA KLUBOWA.

Automobilista francuski pisze z entuzjazmem o organizacji Rallye M. Carlo na terenie Polski.

Pan Karol Cordier, francuski automobilista, który dążąc do Monte Carlo przejeżdżał przez Warszawę, opublikował obecnie w miesięczniku „Marseille-Auto” swe wrażenia z przejazdu przez Polskę. Pan Cordier podkreśla, specjalnie doskonałą organizację służby informacyjnej na terenie 3 państw bałtyckich, przez które przejeżdżał włącznie z Polską. Na terenie Litwy i Polski, jak pisze p. Cordier, „każdy zakręt był sygnalizowany przez stojącego na baczność policjanta”.

Natomiast z mniejszym entuzjazmem wspomina p. Cordier o polskich furach, które mimo wysiłków ze strony policji państwowej i A. P. zdołały spowodować niemiłą dla spieszących się zawodników „kraksę” i poważne uszkodzenie błotnika.

W związku z tym zdarzeniem p. Cordier opisuje jak szybko i sprawnie zostało usunięte uszkodzenie podczas postoju w Warszawie. Szczególnie wzruszył zawodników fakt, że Automobilklub Polski odmówił przyjęcia zapłaty a mechanicy polscy również nie chcieli przyjąć bezpośrednio żadnego wynagrodzenia, mówiąc: „do przyszłego roku”.

Również kilka ciepłych słów poświęcił p. Cordier dyr. M. Brieu, który specjalnie troskliwie opiekował się przejeżdżającymi przez Warszawę ekipami francuskimi.

Mapa dróg A. P. polecana za granicą.

Oficjalny organ „l'Association Internationale des Automobile-Clubs”, wychodzący pod nazwą „Revue Internationale” w Nr. 41-ym z b. r. informuje o ukazaniu się mapy Automobilklubu Polski i podaje niską cenę i szczególność jej wykonania.

KRAKOWSKI KLUB AUTOMOBILOWY.**Zimowa Jazda do Zakopanego.**

Tegoroczna, szósta z kolei, Zimowa Jazda organizowana, przez Automobilklub Krakowski zgromadziła na mecie, mimo b. złych warunków atmosferycznych — 20 samochodów, w tym były 2 ekipy wojskowe (6 wozów).

Warunki na trasie były wybitnie niedogodne. Do Chabówki droga była błotnista i rozmiękła, zaś od Chabówki przykryta świeżo spadłym śniegiem. Zasy były specjalnie groźne w okolicach N. Targu. Odcinek ten można było jedynie przebyć dzięki szybkiemu uprzątnięciu śniegu przez służbę drogową.

Z pośród dwudziestu uczestników, którzy zgłosili swój udział jedynie jeden — po przejechaniu 560 km wskutek defektu silnika zmuszony został do wycofania się z Jazdy.

Klasyfikację przeprowadzono wg. ilości zdobytych punktów dodatknych. Pierwsze miejsce w klasyfikacji ogólnej zajął p. Wilhelm Ripper (Krak. Kl. Aut.) na Polskim Fiacie zdobywając nagrodę w-ce prezesa A. K. p. Zieleniewskiego. P. W. Ripper przebył 940 km i uzyskał 900 pkt.

Otwarcie biur technicznych A. P. w Łucku i Brześciu n/B.

Automobilklub Polski zorganizował przy Wołyńskim Klubie Automobilowym biuro techniczne w Łucku, które rozpocznie swe prace 1-go kwietnia r. b. Biuro to obejmuje swą działalnością teren województwa wołyńskiego.

Również w dniu 1-go kwietnia r. b. otwarte będzie biuro techniczne Automobilklubu Polski w Brześciu nad Bugiem, zorganizowane przy delegaturze brzeskiej Wołyńskiego Kl. Automobilowego.

Biuro techniczne w Brześciu obejmie swą działalnością teren województwa poleskiego.

AUTOMOBILKLUB WIELKOPOLSKI.**Tydzień Propagandy Motoryzacji.**

W dniu 14 marca r. b. w Poznaniu rozpoczął się Tydzień Propagandy Motoryzacji zorganizowany przez A. W. W ramach tygodnia odbył się szereg ciekawych odczytów, korowód samochodów i t. p.

ZGON Ś. P. KPT. KAZIMIERZA WALLMODENA.

Dnia 7 marca r. b. zmarł znękany długotrwałą chorobą ś. p. kpt. Kazimierz Wallmoden, nieustrudzony pracownik i pionier na polu rozwoju naszego automobilizmu. Każdemu kto stał bliżej spraw samochodowych w Polsce znana była doskonale Jego postać i Jego liczne zasługi dla rozwoju motoryzacji naszej armii, rozwoju naszego szkolnictwa i piśmiennictwa samochodowego, jak również i dla rozwoju naszego młodego przemysłu samochodowego.

W najbliższym numerze „ATS” zamieścimy obszerniejsze wspomnienie poświęcone pamięci nieodżałowanego ś. p. kpt. Wallmodena.

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, Al. Szucha 10 (Automobilklub Polski) czynna codziennie od godz. 10—14, oraz we wtorki, piątki w godz. 18—20. Tel. Nr. 709-19.