

„VESTA”

Bank Wzajemnych Ubezpieczeń w Poznaniu
rok założenia 1873.

Zawiera ubezpieczenia samochodowe na bardzo korzystnych warunkach, ubezpieczając jedną polisą właściciela od odpowiedzialności cywilno-prawnej, jadących od nieszczęśliwych wypadków, samochody od rozbicia. ODDZIAŁY: w Bydgoszczy — ul. Dworcowa 30, Grudziądzu — Plac 23 Stycznia 10, Katowicach — ul. 3 Maja 36, Krakowie — Straszewskiego 28, Lublinie — Krakowskie-Przedmieście 29, Lwowie — ul. Długosza 1, Łodzi — ul. Piotrkowska 81, Poznaniu — ul. Rzeczypospolitej 9, Warszawie — ul. Ordynacka 15, róg Nowego-Światu, Gdańsku — ul. Stadtgraben 18 Reprezentacje i Agentury we wszystkich miastach Rzeczypospolitej Polskiej.

NAGRODY SPORTOWE I
WYTWORNE UPOMINKI

KUPUJEMY
W MAGAZYNIE WYKWINTNEJ
GALANTERII

„ALEKSANDER”

NOWY-ŚWIAT 41. Telefon 689-63.



POLSKIE TOW. AKUMULATOROWE

SP. AKC.

BIELSKO, ŚLĄSK

Telefon 2043
Telegr.: PETEA

AKUMULATORY

RADJOWE

SAMOCHODOWE

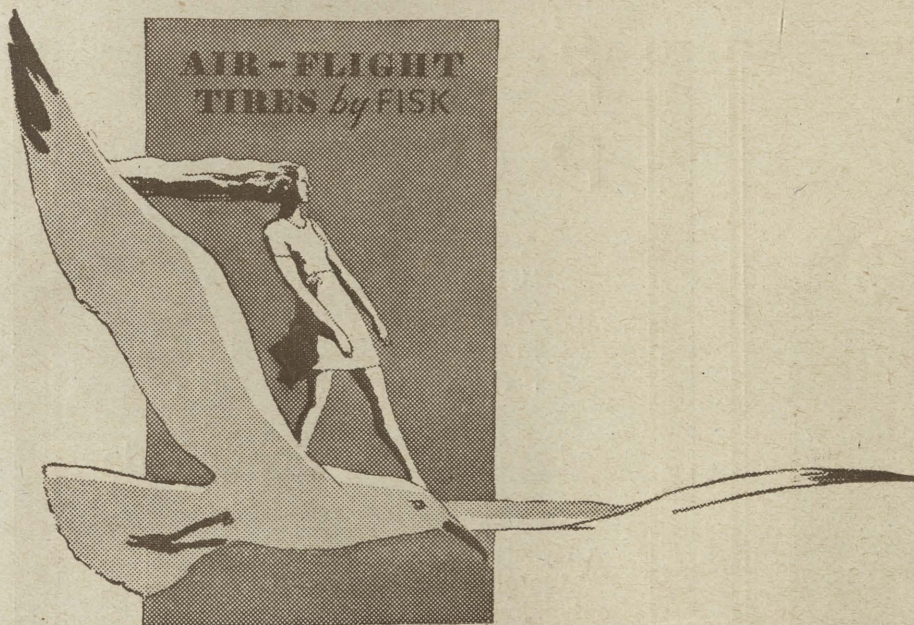
TELEFONICZNE

KOLEJOWE, STACYJNE i t. p.

Oddział Hurtowej sprzedaży: Warszawa, ul. Kopernika 13.

Tel. 339-09. Warsztat napraw i stacje ładowania.

AIR-FLIGHT
TIRES by FISK



OPONY DĘTKI

FISK

TIME TO
RE-TIRE
GET A FISK!



TRADE MARK REG. U.S. PAT. OFF.

Zarówno

DO WOZU CIĘŻAROWEGO

jak i do

SAMOCCHODU

OSOBOWEGO

POSIADA

Englebert

ODPOWIEDNI I WŁAŚCIWY TYP
PNEUMATYKÓW!

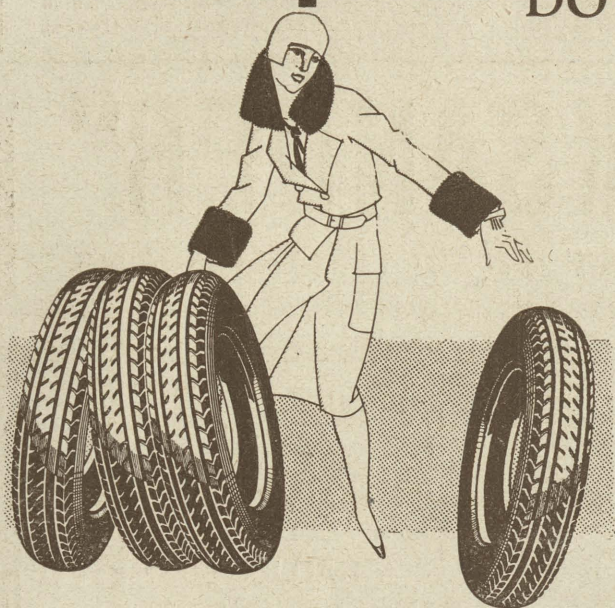
ŻĄDAJCIE WSZĘDZIE

JENERALNA REPREZENTACJA NA POLSKĘ I GDAŃSK:

„ENGLEBERT”

POLSKA SPÓŁKA AKCYJNA
WYROBÓW GUMOWYCH

WARSZAWA, KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE 5. TEL. 794-28, 442-98.



CHRONĆIE WASZE SAMOCCHODY
OD POŻARU

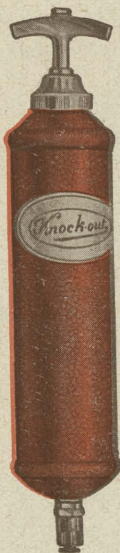
NAJMNIEJSZA I NAJSKUTECZNIEJSZA
Z GAŚNIC

„KNOCK OUT” TYP DUŻY

do autobusów i samo-
chodów ciężarowych

„KNOCK OUT” TYP BABY

do samochodów osobowych



POLSKI KNOCK OUT

WARSZAWA, TRĘBACKA 13. TEL. 322-85

FOTOGRAF P O L S K I

ARTYSTYCZNIE
ILUSTROWANY, NAJ-
WIĘKSZY W POLSCE
MIESIĘCZNIK
FOTOGRAFICZNY

pod redakcją St. Schönfelda

zawiera:

Artykuły poświęcone szerzeniu sztuki fo-
tograficznej, wiadomości o technice,
optyce, sposobie używania przyborów fo-
tograficznych i przepisy. Artystyczne re-
produkcje najwybitniejszych fotografików
krajowych i zagranicznych.

PRENUMERATA
W KRAJU ŁĄCZNIE Z PRZESYŁKĄ

kwartalnie zł. 4, półrocznie zł. 8
rocznie zł. 15, zagranicą zł. 20
rocznie

ADRES ADMINISTRACJI
Warszawa, ul. Czackiego 3/5 Tel. 656-34
Konto P. K. O. 4832



AUTO

miesięcznik

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI
ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILKLUB
POLSKI ET DES CLUBS AFILIÉS

Nr. 3 Marzec 1931

SPIS RZECZY

	Str.
Artykuł wstępny	5
Autem przez afrykańskie parki narodowe — Marja Szachówna	6
395 kilometrów na godzinę	10
Przyrządy wtryskowe do szybkobieżnych silników Diesla — inż. Antoni Rościszewski	11
Wycieczka do Afryki — Janusz Regulski	14
Wystawa motocyklowa w Medjolanie — Jan Erlich	18
Wrażenia z Ameryki — Adam Minchejmer	20
Zjazd Gwiazdzisty do Monte Carlo	24
Sport	27
Kryzys w Ameryce	29
Nowości konstrukcyjne	30

Redaktor: KAZIMIERZ WALLMODEN
Wydawca: AUTOMOBILKLUB POLSKI

Redakcja i Administracja:
WARSZAWA, AL. SZUCHA 10. TEL. 805-94.

WARUNKI PRENUMERATY

	na papierze zwykłym	na papierze kredowym
Rocznie	24 zł.	36 zł.
Półrocznie	12 „	18 „
Kwartalnie	6 „	9 „
Prenumeratę należy wpłacać do P. K. O. na konto Automobilklubu Polski Nr. 1648, zaznaczając na blankiecie wpłatowym: „Prenumerata Auto“.		

ZALETY SAMOCHODÓW



- 1) Pierwszorzędny materiał, karoserja oryginalna fabryczna roboty nieseryjnej.
- 2) Osie ruchome, elastyczne resorowanie, podwozie bez ramy, punkt ciężkości karoserji nisko położony wskutek czego samochód nadzwyczajnie trzyma się drogi.
- 3) Chłodzenie powietrzem odpowiednie do pracy motoru — specjalną turbiną.
- 4) Niema nalewania wody, to też w zimie motor nie zamarza, co wyklucza pękanie i uszkodzenie od mrozu.
- 5) Sam motor bardzo dostępny w obsłudze i łatwy do naprawy, każdy cylinder może być oddzielnie wymieniony, wszystkie panewki mogą być zamienione w pół godziny. Na wszystkich raidach otrzymała „Tatra” pierwsze nagrody.
- 7) Na wyścigu w „Targa Florio” na Sycylii w maju 1925 r. powietrzem chłodzona „Tatra” pobiła rekord o 26 min., zawdzięczając to swemu systemowi chłodzenia, ponieważ inne samochody chłodzone wodą z powodu wyparowywania wody traciły czas na dolewanie, a „Tatra” bez zatrzymania się wygrała wyścig.

„TATRA-AUTO”

SALON WYSTAWOWY
W A R S Z A W A
AL. JEROZOLIMSKIE Nr. 14
T E L E F O N N r. 409-22

ZARZĄD I WARSZTATY

CZERNIAKOWSKA 205/207
T E L E F O N 175-32, 292-42 i 213-69



Dlaczego

poprzez świat cały więcej
ludzi jeździ na oponach
GOODYEAR, aniżeli na
oponach jakiegokolwiek
innej marki?

Ponieważ

służą lepiej, wyglądają
lepiej, trzymają drogę
lepiej, trwają dłużej a nie
kosztują drożej.

GOODYEAR

2-30-28

Regulamin X-go Międzynarodowego Raidu A. P.

Regulamin tegorocznego, a dziesiątego z kolei międzynarodowego raidu Automobilklubu Polski został już ogłoszony drukiem przez Komisję Sportową. Pełny tekst regulaminu podajemy na końcu numeru, a na tem miejscu chcemy omówić zasadnicze jego cechy i zmiany wprowadzone w porównaniu z ubiegłym rokiem.

Praca nad nowym regulaminem prowadzona była przez Komisję Sportową przez całą prawie jesień ub. r. Do rozpatrzenia wpłynął szereg wniosków zmierzających do wprowadzenia większych lub mniejszych poprawek w regulaminie poprzednim. Z całym jednak uznaniem należy podkreślić ostrożność Komisji Sportowej, która wprowadziła ostatecznie tylko takie zmiany, których celowość i potrzeba wykazane zostały przez doświadczenie.

Więc przedewszystkiem utrzymana została zasada podziału samochodów według ceny sprzedażnej. Podział ten wprowadzony po raz pierwszy w zeszłym roku „zdał swój egzamin” i był z zadowoleniem przyjęty zarówno przez firmy jak i przez ogół automobilistów. Pozatem utrzymane zostały z pewnemi tylko zmianami wszystkie zasadnicze próby, a więc: próba sprawności maszyn i regularności jazdy, dwie próby szybkości płaskiej, próba szybkości górskiej i badanie samochodu po zakończeniu raidu.

Trasa raidu tworzy trzy pętle po tysiąc kilometrów z węzłem głównym w Warszawie. Dzięki temu sprawa parkowania i zakwaterowania uczestników została ogromnie uproszczona. Zmniejszy to koszty uczestnictwa dla zawodników, a stolica będzie miała możność trzykrotnie oglądać samochody raidowe.

Na początku pierwszego i na końcu trzeciego etapu odbędzie się próba szybkości płaskiej. W środku drugiego etapu odbędzie się próba szybkości górskiej. W związku z tem drugi etap podzielony będzie na dwa póletapy i na każdym z nich oddzielnie będzie obowiązywało zachowanie przepisanych średnich szybkości.

Obydwie próby szybkości płaskiej odbędą się na dystansach trzech kilometrów i będą składały się właściwie każda z dwóch prób. Najpierw będzie notowana szybkość na jednym, pierwszym kilometrze (ze startem z miejsca) i kilometr ten będzie służył jednocześnie jako rozbieg do wykazania maksymalnej szybkości na następnych dwóch kilometrach. W porównaniu z rokiem ubiegłym widzimy tu bardzo ważną zmianę. W roku ubiegłym mieliśmy próbę na dwóch kilometrach ze startem z miejsca. Był to dystans za mały do wykazania maksymalnej szybkości samochodu i za duży dla określenia t. zw. zrywu. Natomiast w roku bieżącym będziemy mieli wykazaną oddzielnie zarówno jedną jak drugą zdolność maszyny, co jest bardzo ważne przy wyborze samochodu do szybkiej jazdy sportowej lub do użytkowej jazdy po mieście.

Różnice pomiędzy wynikami pierwszej i ostatniej próby będą świadczyły o tem czy trudy raidu odbiły się na sprawności maszyny czy nie, jednakowoż punkty dodatnie ani ujemne za to porównanie wystawiane nie będą.

Co dotyczy próby górskiej, to wymagania minimalnej szybkości zostały nieznacznie podniesione: dla kat. I — 32 km/godz. zamiast 30, i dla kat. II — 39 km/godz. zamiast 38.

Jako nową rzecz wprowadzono do klasyfikacji punkty dodatnie za nieotwieranie maski w przerwach między etapami, a mianowicie po trzy punkty, tak że razem będzie można uzyskać sześć punktów jako słuszną nagrodę za niezawodne działanie silnika.

Widzimy więc, że zmiany w regulaminie są nieznaczne, uwypuklone jednak zostały te cechy maszyn, które w obecnym czasie najwięcej interesują automobilistę, a więc zdolność szybkiego zrywu, maksymalna szybkość i niezawodność silnika.

Na zakończenie dodam, że w układzie regulaminu wprowadzono też pewne zmiany, zyskując na przejrzystości i jasności.

Kazimierz Wallmoden.

AUTEM PRZEZ AFRYKAŃSKIE PARKI NARODOWE

Tytuł „Afrykańskie parki narodowe” brzmi może trochę śmiesznie. Przywykliśmy bowiem jednoczyć pojęcie Afryki z wielkimi wolnymi przestrzeniami, lub pustyniami pełnymi dziewiczej roślinności, dzikiego zwierza, więc nasuwa się wprost pytanie co tam chronić i przed kim. Zaciekawiona problemem parków narodowych w Afryce zwróciłam się o wyjaśnienie do prof. Walerego Goetla, który niedawno powrócił ze swej naukowo-turystycznej podróży autem od Przyłądka Dobrej Nadziei do Aleksandrii, w czasie której to podróży za główny cel postawił sobie zwiedzenie rezerwatów przyrody afrykańskiej.

Uważając, że wrażenia i spostrzeżenia prof. Goetla są niesłychanie interesujące i mało jeszcze u nas dotąd znane i poruszane, pozwałam sobie podzielić się nimi z Sz. Czytelnikami.

Zagadnienie ochrony przyrody staje się w Afryce coraz to pilniejszym i poczyną wysuwać się na jeden z pierwszych planów. Mniemanie podróżnika udającego

się do Afryki, szczególnie Środkowej, że jest to kraj pełen puszczy podzwrotnikowych i dzikich zwierząt, ulega w zetknięciu z rzeczywistością zasadniczej zmianie. Zupełne, częstokroć barbarzyńskie, ogłocenie całej niemal Unii Południowo-afrykańskiej z pierwotnej szaty roślinnej i całkowite wytępienie dzikiej zwierzyny oraz rozwijająca się w sposób gwałtowny sieć komunikacyjna wszelkiego rodzaju, zmienia w szybkim tempie wygląd Afryki.

Udogodnienie dojazdu włąb Afryki, spowodowało, że polowania egzotyczne na dziką zwierzynę, do niedawna dostępne tylko milionerom, pochłaniające zawrotne sumy i wymagające wielkich przygotowań, stały się, dzięki ulepszonym i przystosowanym do afrykańskich dróg samochodom, dostępne dla szerokich rzesz. Najbardziej egzotyczne polowania afrykańskie uprawiają dzisiaj tysiące myśliwych z całego świata, niszcząc w ten sposób bezpowrotnie faunę i florę tego wielkiego parku natury, jakim do niedawna była Afryka centralna i południowa.

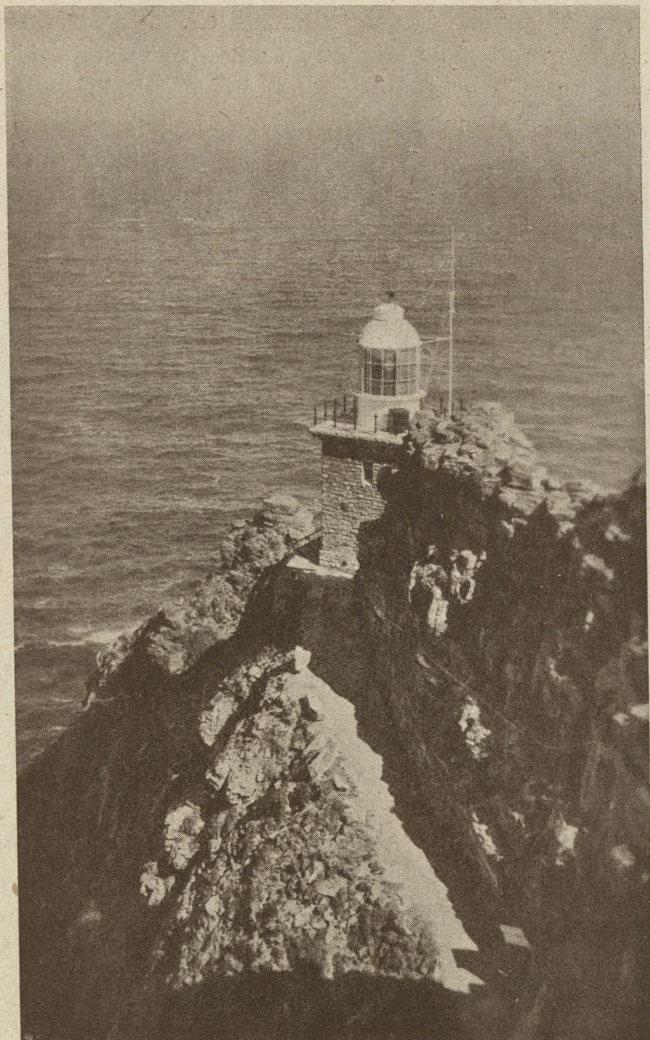
Przerażeni spustoszeniem, jakie w ostatnich czasach dało się zauważyć w świecie przyrody afrykańskiej, przyrodnicy całego świata zaczęli zastanawiać się nad zaradzeniem złu, i jednogłośnie uznali za jedyne wyjście przystąpienie niezwłocznie do tworzenia jaknajwiększej ilości rezerwatów z ocalonej dotąd flory i fauny afrykańskiej. Zwłaszcza bowiem zwierzyna wypłoszona była ze swoich odwiecznych legowisk w najbardziej oddalonych i trudno dostępnych częściach, i zepchnięta niemal wyłącznie do miejscowości dotkniętych malarją, lub śpiączką, do których zbliżenie się zagrażało życiu człowieka białego.

W wyniku tego procesu powstało w południowej, centralnej i wschodniej Afryce dotychczas już około 15 parków narodowych i rezerwatów, a ilość ich nieustannie wzrasta.

Jakkolwiek zdawałoby się, że warunki życia w Polsce i Afryce są zupełnie odmienne, ochrona przyrody rozwija się tam i walczy z identycznymi niemal trudnościami, jak u nas.

Olbrzymim wynikiem pracy na polu ochrony przyrody jest Park Narodowy Krügera, rozpościerający się w Unii Południowej Afryki na granicy Transwaalu i kolonii portugalskiej Mozambik. Park ten obejmuje około 30.000 km² i na olbrzymiej tej przestrzeni podzielony jest na szereg dystryktów, którymi opiekują się biali nadzorecy, mający z kolei pod swoimi rozkazami doskonale wyćwiczoną i uzbrojoną straż Parku Narodowego, złożoną z murzynów.

Dzięki starannej opiece, którą ten personel rozwija nad przyrodą parku, stał on się prawdziwym rajem dla



Przyładek Dobrej Nadziei. — Latarnia morska.



Wspaniała droga dookoła przylądka.

wszelkiego rodzaju zwierząt. Około 1000 lwów, tysiące panter i wszelkiego rodzaju dzikich kotów, kilkaset słoni, kilkadziesiąt nosorożców, ponad 100 hipopotamów i ponad 500.000 antylop różnych odmian, mnóstwo zebra, żyraf i małp, niezmiernie liczne i różnorodne ptactwo, ryby i krokodyle zamieszkuje park, pozostając jednak pod najściślejszą ochroną.

Chronionym jest również krajobraz parku, przerzniętego kilku rzekami i zbudowanego na lekko sfalowanych skałach granitowych, oraz typowo południowo-afrykański świat roślinny, pół step — pół las. Egzystencja parku Krügera zabezpieczona jest ustawą, a jedynie jego istnieniu zawdzięcza się, że w południowej Afryce spotkać jeszcze można wogóle dziką zwierzynę.

Na terenie parku żyją pozatem życiem pierwotnym pewne szczepy murzyńskie, chronione tym sposobem przed zagładą. Należy dodać, że wśród tych tysięcy dzikich bestyj, żyjących tu na swobodzie, kręcą się z całą ufnością małe bezbronne dzieci murzyńskie i nie było jeszcze podobno wypadku, żeby na nie zwierzęta napadły.

Kierując się na północ z parku Krügera prof. Goetel w towarzystwie prof. Jerzego Lotha, zwiedził drugi rezerwat, obejmujący słynne wodospady Zambezi. Jest

on niewielki i poza właściwymi wodospadami obejmuje tylko ich najbliższą okolicę, ale jest to klejnot tego rodzaju osobliwości na świecie. Utworzeniem rezerwatu zabezpieczono wodospady od grożącego im zniszczenia, przez wyzyskanie ich wód dla elektryfikacji.

Dostęp do wodospadów ograniczono tylko do kilku najniezbędniejszych i dobrze ukrytych ścieżek, mimo że przybywają tu rokrocznie tysiące turystów z całego świata, dla których w pobliżu zbudowano wielki hotel. Nie zdołano niestety uchronić świata zwierzęcego mieszkającego w pobliżu wodospadów, gdyż został on przetrzebiony jeszcze przed utworzeniem rezerwatu. Nieliczne tylko antylopy i małpy są przedstawicielami fauny na terenie rezerwatu.

W południowej części Kenji, na północ od najwyższego szczytu Afryki Kilimandżaro i pięknego wulkanu Meru, rozciąga się olbrzymi, liczący ponad 20.000 km² rezerwat dla zwierzyny afrykańskiej. Krajobraz jest tutaj górzysty i porośnięty poza typowym afrykańskim „buszem”, górskimi lasami. Żyje tu niezmierna, różnorodna i liczna zwierzyna, wśród której dominują antylopy i wolno pasące się stada żyraf. Rezerwat ten jest ciągle jeszcze przedmiotem nieustannych sporów, a przeciwnicy jego wysunęli tezę, że zwierzęta tutejsze w większości są roznosicielami śpiączki. Oskarżenie to



Na terenie rezerwatu.

jest przez licznych uczonych zwalczane, a istnienie rezerwatu do czasu ukończenia sporów nie jest jeszcze pod względem prawnym ustalone.

Na południe i na północ od jeziora Alberta rozciągają się rezerwaty nizinne dla tępionego bezlitośnie i bezmyślnie słonia. Ilość zabijanych rocznie słoni w samym Kongu Belgijskim według statystyk, przekracza 30.000 sztuk.

Poważnym problemem jest też zakładanie międzynarodowych parków przyrody. Pierwszy tego rodzaju jest park Alberta na granicy Konga belgijskiego i angielskiej Ugandy, chroniący w górskiej swej części goryla, w nizinnej białego nośorożca.

W tej okolicy myśli się również bardzo poważnie o ochronie wulkanów Virunga nad Jeziorem Kivu z ich dziewiczymi lasami i cudowną zwierzyną, ale problem ten uda się zrealizować dopiero po porozumieniu między sobą kilku państw ze sobą tu sąsiadujących, na których terenie wulkany te się znajdują.



Stado strusi.

I tak dzięki autom zwiedza turysta dziewiczą ziemię afrykańską, o której do niedawna dowiadywał się z książek i to najczęściej mocno przesadzonych.

Podróż autem wzdłuż Afryki nie przedstawia naogół trudności. Auto zamyka się na noc w chatach murzyńskich, lub zostawia zabezpieczone nazewnątrz. Jedyną trudność nasuwa naprawa, gdyż na fachową pomoc po drodze jeszcze liczyć nie można. Ale prawdopodobnie i ta przeszkoda zostanie wkrótce usunięta, stacje benzynowe i garaże nie będą należeć do osobliwości, a Afryka cała stanie się niedługo jednym z najmielszych i najciekawszych terenów wycieczkowych dla automobilistów. Tylko patrzeć, jak nasi zawodnicy brać będą udział w raidach urządzanych od Przylądka Dobrej Nadziei do wybrzeży Morza Śródziemnego, a chroniona już obecnie fauna i flora podzwrotnikowa nadawać będzie tym podróżom zawsze charakter egzotyczny.

Marja Szachówna

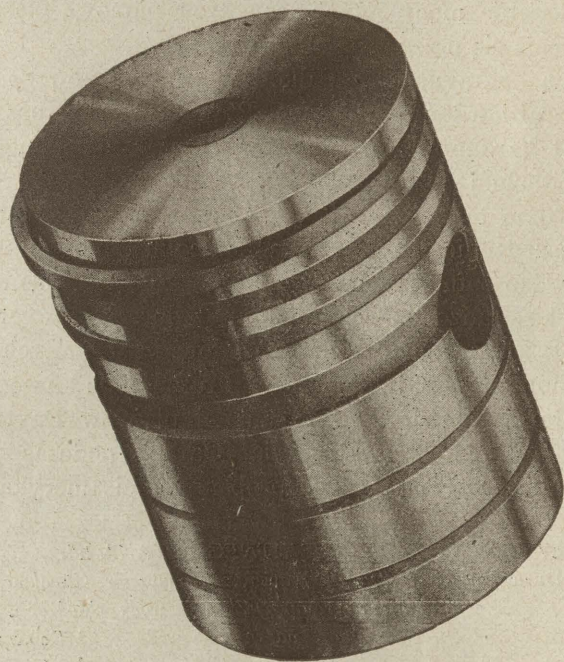


Przedmieście Kapstadu, gdzie mieści się Konsulat polski.

Dlaczego?

Dlaczego tłoki są zarysowane i zatarte?
Dlaczego pierścienie tłokowe są popękane
i zapieczone? Dlaczego powstają straty na
sprężaniu i osady? Dlaczego te wszystkie
defekty, które w tak wielkim stopniu
zmniejszają sprawność i długotrwałość,
pewność ruchu i wartość gospodarczą wozu?

Dlaczego?



Bo użyto do smarowania niewłaściwego
oleju. Oleju, którego cienka powłoka
o grubości zaledwie $1/1000$ mm., nie
wytrzymuje i ciśnienia i liczby obrotów
nowoczesnego silnika. Lecz właściwa marka
Gargoyle Mobiloil wytrzymuje to wszystko!
Dlatego też Gargoyle Mobiloil zyskał
zaszczytny tytuł: „Przodujący olej
świata”.

Gargoyle Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY S. A.
CZECHOWICE-WARSZAWA

395 KILOMETROW NA GODZINĘ!

Od czasu pamiętnego wyczynu nieodżałowanego majora H. O. D. Segrave, który na swej „Złotej Strzale” osiągnął jeszcze w marcu 1929 roku szybkość 372 klm./g., światowy rekord szybkości samochodowej pozostawał nienaruszony. Coprawda przed rokiem znany angielski kierowca Kaye Don próbował pobić rekord za sterem specjalnie w tym celu zbudowanego bolida „Srebrna Kula”, jednakże maszyna ta okazała się niezdolną do rozwinięcia szybkości powyżej 300 klm./g. i niedoszły rekordzista musiał zrezygnować ze swego zamiaru.

W tym roku walkę o zaszczytny tytuł najszybszego człowieka na powierzchni ziemi podjął znakomity angielski rekordzista Malcolm Campbell, od dziesięciu już lat chlubnie znany w szrankach wielkich międzynarodowych imprez automobilowych. Campbell jest posiadaczem wspaniałego samochodu „Błękitny Ptak”, za sterem którego pokonał on już niejednego rekord światowy. Otóż tę potężną, lecz nieco przestarzałą w konstrukcji maszynę, umyślił Campbell przerobić według najnowszych wymagań techniki, i w ten sposób, po kilku miesiącach wyteżonej pracy, stworzył bolida

„Błękitny Ptak II”, gotowego do pomknięcia po nowe laury.

Nowy samochód Campbella wyposażony został w dwunastocylindrowy silnik lotniczy Napier, o cylindrach ustawionych w kształcie litery W. Wymiary cylindrów są 139×130 mm., co daje ogólną pojemność silnika 24 litry. Moc silnika, zaopatrzonego naturalnie w kompresor, wynosi 1450 koni przy trzech tysiącach obrotów na minutę. Silnik odznacza się niezwykłą lekkością: waga jego wynosi tylko 510 kilogramów, czyli 300 gramów na konia mech.

Jak widzimy na załączonym rysunku, silnik jest umieszczony z przodu samochodu. Przeniesienie mocy do kół tylnych skutecznie się przez trzybiegową planetarną skrzynkę przekładniową, krótki wał kardanowy i dyferencjał. Wał kardanowy przechodzi nie po osi podłużnej wozu ale nieco z boku, skutkiem tego że obok niego znajduje się siedzenie dla kierowcy, które jest bardzo cofnięte do tyłu i niezwykle nisko osadzone. W związku z tem drąg kierownicy ma położenie niemal horyzontalne. Aparat kierowniczy steruje każde koło z osobna.

Najbardziej oryginalną częścią

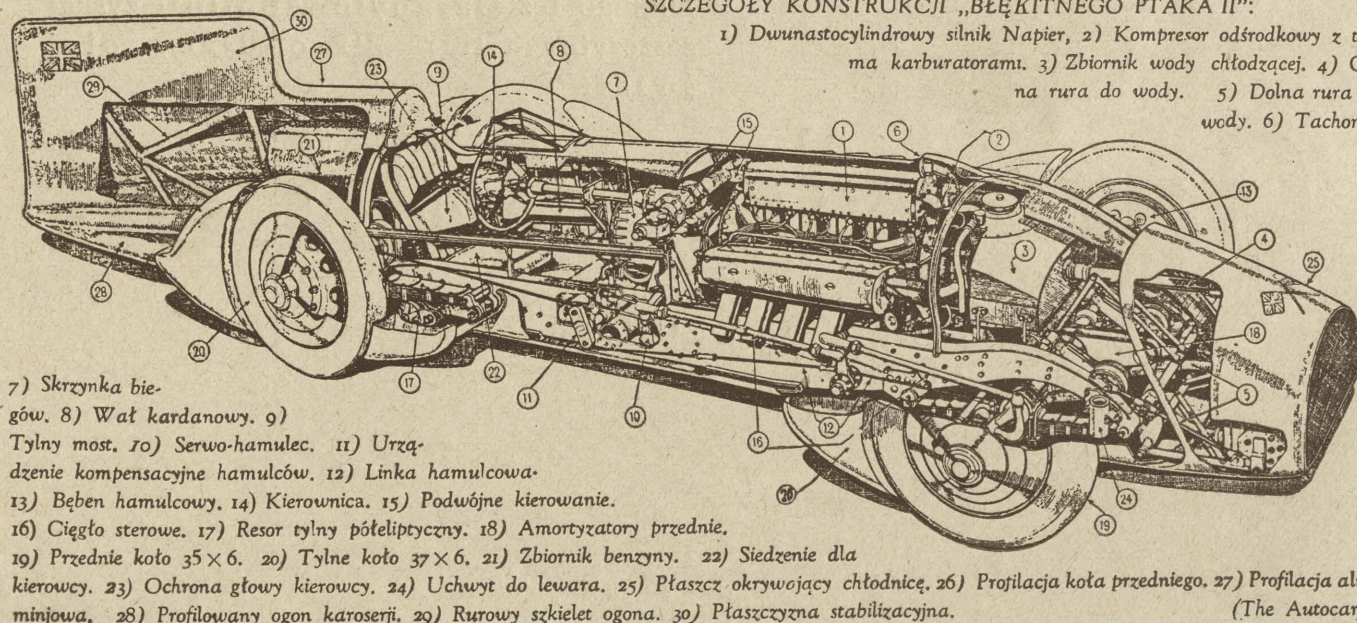
Campbellowskiego bolida jest bezwątpienia karoserja. Na froncie wozu, wysunięta daleko przed koła przednie, znajduje się chłodnica, oprofilowana oddzielnym płaszczem. Pomysłowe to urządzenie sprawia, że powietrze, które przechodzi przez chłodnicę, nie stawia niemal żadnego oporu, gdyż może wyjść swobodnie przez szparę, utworzoną między osłoną chłodnicy a karoserją, opływając po profilowanych kształtach tej ostatniej i nie tworząc żadnych szkodliwych wirów. Tył karoserji jest wybitnie mocno zbudowany, celem ochrony kierowcy w razie jakiegos wypadku. Tylny dziób nadwozia dźwiga na sobie imponujących rozmiarów pionową płaszczyznę stabilizacyjną.

Całkowita długość nowego „Błękitnego Ptaka” wynosi bez mała 9 metrów. Ciężar całej maszyny 2500 kg.

Z tak zbudowanym samochodem wyruszył Malcolm Campbell w końcu stycznia do Ameryki, celem wzięcia udziału w dorocznych próbach bicia rekordów, urządzanych przez American Automobile Association na wspaniałej plaży w Dayton we Florydzie. Odrazu podczas pierwszych prób na ziemi amerykańskiej

SZCZEGÓŁY KONSTRUKCJI „BŁĘKITNEGO PTAKA II”:

- 1) Dwunastocylindrowy silnik Napier, 2) Kompresor odśrodkowy z trzema karburatorami. 3) Zbiornik wody chłodzącej. 4) Górna rura do wody. 5) Dolna rura do wody. 6) Tachometr



- 7) Skrzynka biegów. 8) Wał kardanowy. 9) Tylny most. 10) Serwo-hamulec. 11) Urządzenie kompensacyjne hamulców. 12) Linka hamulcowa. 13) Bęben hamulcowy. 14) Kierownica. 15) Podwójne kierowanie. 16) Ciężko sterowe. 17) Resor tylny półeliptyczny. 18) Amortyzatory przednie. 19) Przednie koło 35×6 . 20) Tylnie koło 37×6 . 21) Zbiornik benzyny. 22) Siedzenie dla kierowcy. 23) Ochrona głowy kierowcy. 24) Uchwyt do lewara. 25) Płaszcz okrywający chłodnicę. 26) Profilacja koła przedniego. 27) Profilacja aluminiowa. 28) Profilowany ogon karoserji. 29) Rurowy szkielet ogona. 30) Płaszczyzna stabilizacyjna.

(The Autocar).

„Błękitny Ptak II” wykazał swe niezwykle zalety, rozwijając bez trudu szybkość około 350 klm./g.

Wreszcie w dniu 5 lutego popołudniu, przy niezbyt sprzyjającej bo nieco mglistej pogodzie, kpt. Campbell pobił światowy rekord szybkości samochodowej. Na przestrzeni mili angielskiej ze startem z rozpędu uzyskał on w jednym kierunku szybkość 396, 739 klm./g., a w przeciwnym kierunku szybkość 394,039 klm./g., co daje przeciętną 395,384 klm./g. Rekord ś. p. majora Segrave pobity został zatem o 23 kilometry.

Cała próba trwała zaledwie pięć

minut. Po przejechaniu w jednym kierunku Campbell wcale nie wysiadał z maszyny, celem sprawdzenia jej stanu, lecz natychmiast po zakomunikowaniu czasu ruszył ponownie ze startu. Samochód pracował cały czas bez zarzutu. Po zakończeniu próby Campbell oświadczył, że przy lepszych warunkach atmosferycznych, dających większe pole widzenia, uzyskałby niewątpliwie jeszcze większą szybkość, maszyna bowiem dawała mu poczucie całkowitej pewności i bezpieczeństwa. Pneumatyki Dunlop, w które był zaopatrzony samochód, zwycięsko przeszły tę morderczą próbę,

wykazując tylko pewne ślady zużycia.

Bezpośrednio po pobiciu światowego rekordu szybkości przesiadł się Campbell ze swego smoka na lilipuci samochód Austin o pojemności cylindrów zaledwie 750 ccm., ale również wyposażony w kompresor, i na tym wózku pobił rekord międzynarodowy szybkości dla tej kategorii, uzyskując na przestrzeni mili angielskiej przeciętną szybkość 151,344 klm./g. Bijąc ten drugi rekord bezpośrednio po wrażeniach z „Błękitnego Ptaka” musiał się Campbell czuć zapewne tak, jak na milej spacerowej przejażdżce.

Inż. Antoni ROŚCISZEWSKI

Przyrządy wtryskowe do szybkobieżnych silników Diesela

II. Pompki paliwowe.

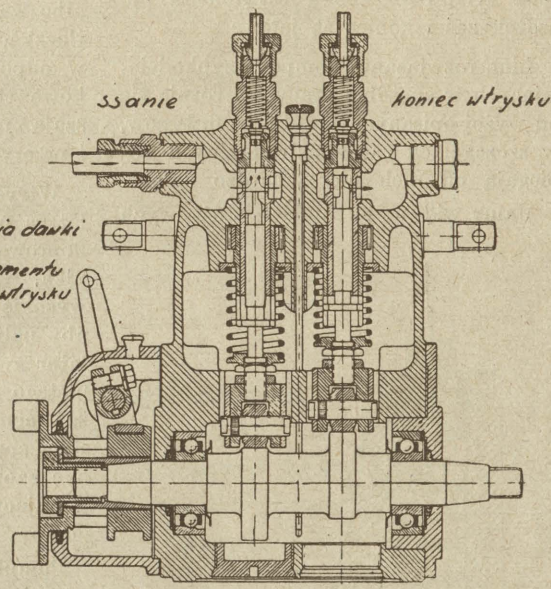
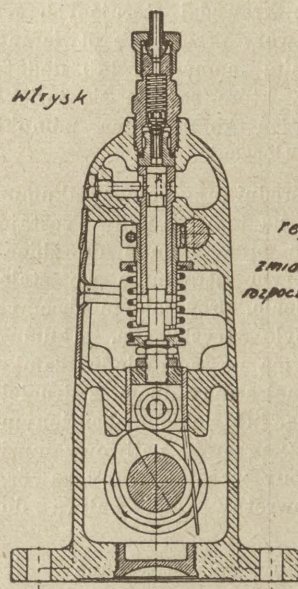
Po rozpatrzeniu wtryskiwaczy (patrz Nr. 2 „Auto”), autor przechodzi do opisu pompki paliwowych, przytem główną uwagę zwraca na pompki do silników bezsprężarkowych, gdyż takie właśnie silniki mają zastosowanie w automobilizmie.

Przy wtrysku bezsprężarkowym pompa paliwowa może swoją czynność spełniać w dwojaki sposób:

1. Przez tłoczenie paliwa bezpośrednio do wtryskiwaczy.

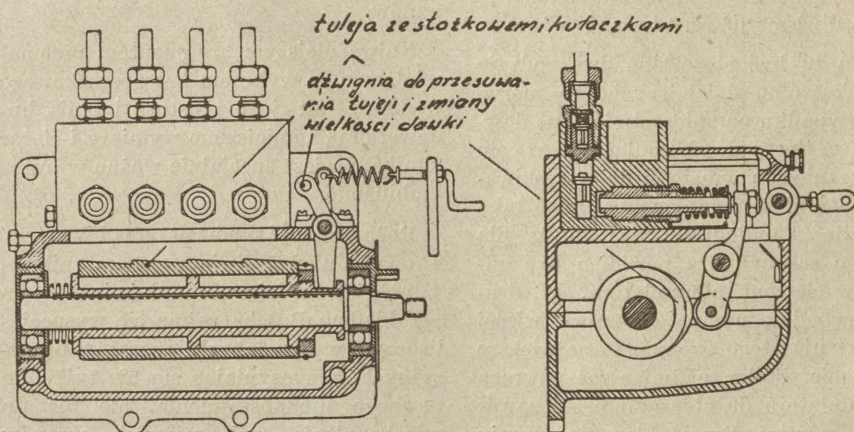
2. Przez tłoczenie do akumulatora, który podaje dawki paliwa do wtryskiwaczy.

Pompę paliwową stosowaną w pierwszym wypadku, nazywamy szybko działającą, a to z tego powodu, że okres tłoczenia trwa krótko, pokrywając się z wtryskiem paliwa. Regulacja silnika, to jest zmiana wielkości dawek stosownie do obciążenia, polega na skróceniu, lub



Szybko działająca pompka paliwowa zmiennym skokiem tłoka (firmy Bosch).

przedłużeniu wtrysku, przytem początek zmienia się bardzo nieznacznie to tylko w zależności od ilości obrotów silnika, koniec zaś wtrysku reguluje się w zależności od obciążenia. Początek wtrysku ustawia się tak, jak zapłon w silnikach benzynowych, przy pomocy dźwignienki na kierownicy, koniec zaś, czyli wielkość dawki zmienia się wciąż przy pomocy pedału. Jedno z prostszych rozwiązań regulacji dawek paliwa polega na zastosowaniu do napędu tłoczków pompki przesuwnej wałka ze stożkowymi kółkami, co pozwala na zmianę skoku przez poosiowe przesuwanie wał-



Szybko działająca pompka paliwowa ze zmiennym skokiem tłoka (firmy Deutz).

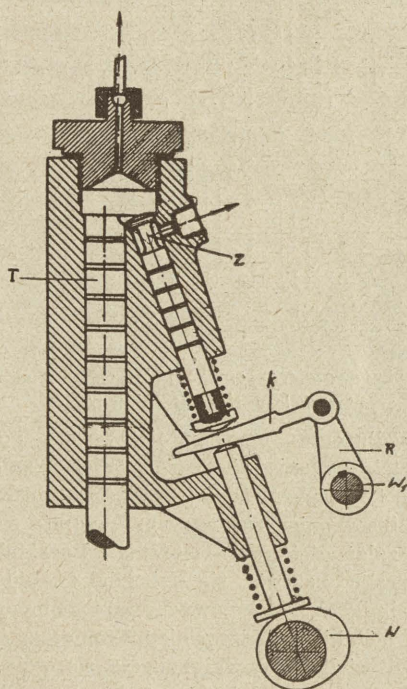
ka. Tego rodzaju pompa znalazła zastosowanie w silnikach budowanych przez firmę Deutz. Jedyny zarzut, jaki jej można postawić, to nieco za szybkie zużywanie się powierzchni kułaczów.

Bardzo pomysłowy i dobry sposób regulacji dawek znaleźć można w pompce, stosowanej między innymi w silnikach Saurera, a wyrabianej seryjnie przez firmę Bosch. Tutaj tłoczki, zaopatrzone w spiralne krawędzie sterujące, mają niezmienny skok, regulacja odbywa się przez przekręcanie tłoczków dookoła ich osi, przez co krawędzie sterujące wcześniej, lub później łączą przestrzeń kompresyjną pompki z przestrzenią ssącą przerywając w ten sposób tłoczenie. Rozwiązanie to jest zupełnie proste i ma tę wielką zaletę, że okres tłoczenia przypada na ten czas gdy szybkość tłoczenia jest największa, przerwanie zaś tłoczenia i wtrysku jest raptowne.

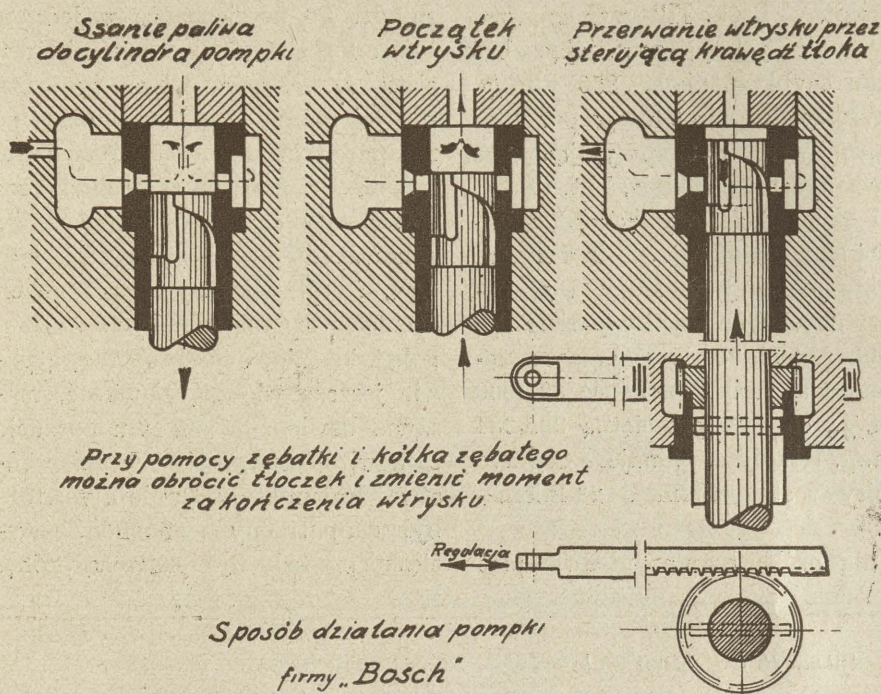
Zasadnicza różnica między temi dwiema pompkami polega na tem, że pompa Deutza wykorzystuje na tłoczenie całkowity skok tłoczka, w pompce zaś Boscha, tylko część skoku jest robocza, początek zaś i koniec są jałowe.

Inne rozwiązania pompek szybko działających w sposobie pracy nie różnią się od wyżej opisanych zasadniczych typów, w szczegółach zaś konstrukcyjnych odbiegają od nich nieraz bardzo daleko.

Mamy więc n. p. zamiast stożkowych



Schemat pompy z niezmiennym skokiem tłoka (T). Walek kułaczowy W unosi zawór Z i przerywa wtrysk, wypuszczając nadmiar paliwa. Walek W, połączony jest z podaniem, możemy więc dowolnie wsuwać i wysuwać klin K, zmieniając w ten sposób moment otwarcia zaworu przelotowego Z a więc i dawkę paliwa.



kułaczów specjalne układy dźwigni zmieniające w czasie pracy skoki tłoczka; albo zamiast krawędzi sterujących na tłoczkach, zawory przelotowe otwierane w odpowiednim momencie, lub dodatkowe tłoczki, które cofając się zwiększają przestrzeń kompresyjną pompki i przerywają tłoczenie.

Wtrysk pośredni przy pomocy akumulatora polega na tem, że paliwo zostaje doprowadzone przez pompę do zbiornika, w którym utrzymuje się stałe wysokie ciśnienie, przy jakim chcemy, aby paliwo było wtryskiwane. Akumulator zwykle ma postać cylindra zamkniętego z jednej strony dnem, z drugiej zaś membraną, lub tłokiem obciążonym silną sprężyną; przewód paliwowy musi być zaopatrzone w samoczynny zawór, tamujący powrotny ruch paliwa do pompy.

Pompy paliwowe, stosowane przy wtrysku pośrednim, nazywamy wolno działającymi, gdyż mają one okres tłoczenia dłuższy niż czas trwania wtrysku.

Mogą tu być stosowane dwa rodzaje pompek wolno działających. W pierwszym wypadku pompa odmierzona dawki paliwa tłoczy do akumulatorów w celu przekazania ich w całości do wtryskiwaczy; naturalnie pompa musi mieć taką samą ilość cylindrów co i silnik, dla każdego zaś cylindra powinien być oddzielny element akumulatora. W drugim wypadku pompa dostarcza więcej paliwa niż tego wymaga największe obciążenie silnika, nadmiar zaś powraca z akumulatora do zbiornika przez zawór bezpieczeństwa. Przy takim urządzeniu ilość cylindrów pompy może być do-

wolna, zwykle stosuje się pompy trzy-cylindrowe aby podawanie paliwa było równomierne. Akumulator jest wspólny dla wszystkich cylindrów silnika. Dawkowanie paliwa może się odbywać przy pomocy wtryskiwaczy ze sterowaniami igłami, lub też w specjalnym rozdzielaczu.

Jeżeli porównamy ze sobą dwa zasadnicze sposoby rozpylania paliwa w cylindrze silnika, to dojdziemy do przekonania, że każdy z nich ma swoje wady i że bilans ostateczny tylko w nieznacznym stopniu przemawia za wyborem jednego z nich.

Przy wdmuchiwalnym paliwem dość dużo trudności następuje regulacja, zato mamy łatwość przystosowania się do różnych gatunków paliwa.

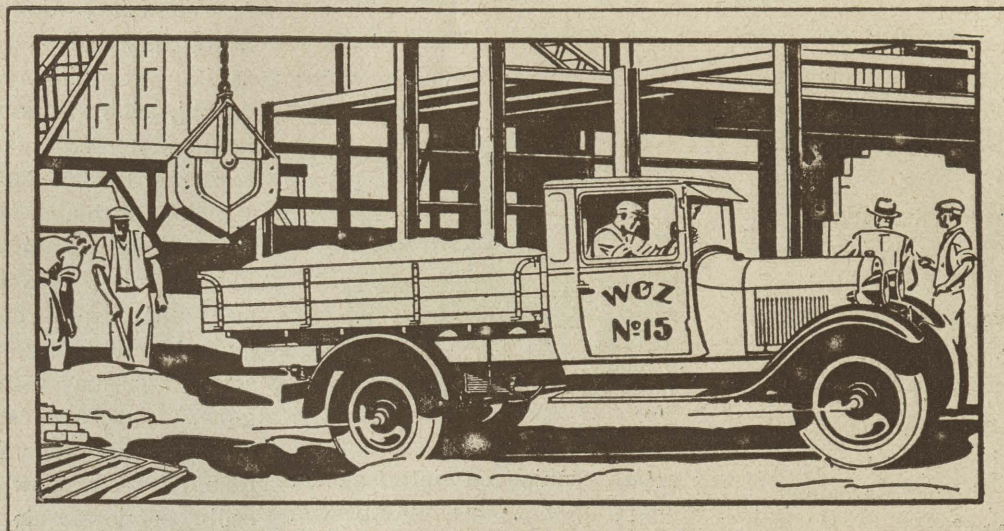
W silnikach sprężarkowych zużycie paliwa jest nieco większe niż w bezsprężarkowych, za to te ostatnie mają trochę większe zużycie własnych organów.

Najważniejszym argumentem przemawiającym za wyborem bezsprężarkowego systemu jest jego prostota i tania budowa, oraz zmniejszone wymiary i ciężar silnika, co jest specjalnie ważne w automobilizmie.

Różnorodność typów przyrządów wtryskowych niewątpliwie z czasem zniknie, gdyż, jak sądzimy, produkcja ich za przykładem Boscha zajmuje się wyspecjalizowane w tem fabryki aparatów precyzyjnych, przyczyniając się nie tylko do pewnego ujednolinitości, ale też do udoskonalenia tych ważnych organów silnika.

NOWA 4 BIEGOWA PRZEKŁADNIA

1,5 tonnowej ciężarówki Ford



CECHY CHARAKTERYSTYCZNE NOWEJ CIĘŻARÓWKI FORD. Nowa czterobiegowa przekładnia, mocnej konstrukcji. Wzmocniony przedni most i tylna oś. Pewność i trwałość. Przeszło 20 łożysk rolkowych i kulkowych. Elastyczne umocowanie silnika, usuwające wibracje. Bezszumna praca silnika. Przednia szyba z niekruszącego się szkła.

Ciężarówka Ford może być śmiało nazwaną wcieleniem ideału nowoczesnych środków transportu. Łączy ona w sobie niezrównaną wydajność i niezawodność z niskimi kosztami utrzymania i przysłowiową trwałością.

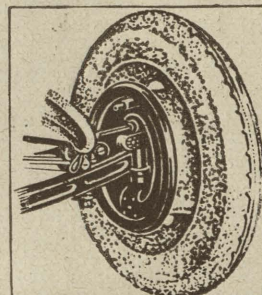
Podwozie nowej, 1½-tonnowej ciężarówki wzmocniono w miejscach, najbardziej podlegających działaniu ciężarów.

Nowa, udoskonalona tylna oś, w ½ zawieszona, — wzmocniony przedni most z cięższymi resorami i grubszymi widelkami, — większe łożyska oporowe — wszystko to podnosi wartość podwozia.

Czterobiegowa przekładnia — 4 biegi naprzód i 1 wtył, — umożliwia całkowite wyzyskanie mocy silnika.

Nowa ciężarówka Ford odznacza się, niezależnie od innych udoskonaleń, większymi bębni hamulcowymi kół przednich, co zwiększa bezpieczeństwo jazdy.

Każdy upoważniony przedstawiciel Forda chętnie zademonstruje nowe podwozie Ford — bez zobowiązania.



„FORD — TO SYNONIM NIEZRÓWNANEJ JAKOŚCI”



FORD MOTOR COMPANY

WYCIECZKA DO AFRYKI

JANUSZ REGULSKI

III.

Kiedym w piątek powiedział portjerowi hotelowemu, że następnego dnia rano wyjeżdżamy, wprost onie-miał, zatknęło go.

— Jak to, państwo wyjeżdżają w sobotę? — wykszusił w końcu, patrząc na mnie ni to z oburzeniem, ni to z politowaniem.

Nie nie rozumiem o co mu chodzi. Może tu zwyczaj, że trzeba dłużej niż dwa dni siedzieć, może widzi w naszym przyspieszonym wyjeździe obelgę dla piękna Barcelony.

— A cóż takiego? —

— Przecież w niedzielę mamy wspaniałą corrida de toros — wyrzucił z siebie Hiszpan, ostatnia przed Wielkanocą. Trzech Toreros, między nimi doskonały matador Marquez i zręczny gracz Barrera. Cała Barcelona będzie tam. Chyba, że państwo boją się patrzeć na walkę z bykiem — dodał po pauzie z mocnym odcieniem politowania.

Rzeczywiście wiadomość ta ucieszyła mnie, ale naturalnie radość moją zaakcentowałem jeszcze mocniej, ażeby ratować nadwyreżoną reputację wobec portjera. Polecilem zaraz kupić dwa najlepsze miejsca po stronie sombra, czyli w cieniu, i pobiegłem na górę, ażeby uprzedzić żonę o oczekujących nas emocjach.

Przyznam się szczerze, że aczkolwiek miałem sposobność w życiu nieraz widzieć dużo krwi i o wiele szlachetniejszej od byczej, że choć nie robi na mnie wrażenia czerwien kapiąca z nosa bokserkiego, to jednak mocno byłem podniecony przez całą sobotę i to nie tylko ze względu na siebie, ale i na moją towarzyszkę, wprawdzie o faktycznym dzielnym charakterze, ale jednak o kobiecym sercu. W jakim stopniu wystawione ono będzie na próbę, na podstawie opisów tych walk,



tak często różniących się od siebie, trudno mi było zdać sobie sprawę.

Najprzód przestudjowaliśmy stronę czysto techniczną tych walk, we wszystkich ich fazach. Potem omówiliśmy stronę zewnętrzną sportową, moralną i wrażeniową.

Faktem jest że prawie wszyscy cudzoziemcy patrzą i sądzą to widowisko wyłącznie przez pryzmat biednej rozprutej szkapiny i przedłużanego mordowania dzielnego byka. Są to bezwzględnie dwa bardzo brzydkie momenty i muszą przecież takimisamemi wydać się i kulturalnym hiszpanom. A jednak szaleją oni wprost za temi walkami a zatem musi być w tem coś co ich porywa, co w ich oczach tuszuje całkowicie znęcanie się nad nieszczęśliwymi zwierzętami.

To „coś” musimy poznać, a w tym celu trzeba odrzucić przede wszystkim wszystkie momenty, choćby najbardziej przykre, które jednak w widowisku tem są nieistotne, a które laikowi mogą całkowicie przysłonić właściwy sens tych walk.

* * *

Przed g. 4-a, wkoło Plaza de Toros, ruch niesłychany. Sznury samochodów, tłumy pieszych, krzyki sprzedawców programów i podobizn matadorów. Wszyscy podnieceni, rozgorączkowani.

Wehodzimy do środka. Zanim dostaliśmy się na nasze miejsca, zanim wykupiliśmy skórzane poduszki, ażeby uniknąć siedzenia na kamiennych stopniach, biegnących równemi kołami od areny, aż het wysoko pod niebo, teatr już prawie zapełnił się. Całość ogromna, imponująca, mieszcząca kilkanaście tysięcy osób. Naprzeciw nas, po drugiej stronie areny, otoczonej wysoką, szczelną balustradą, morze głów. Jakby kto niemi wymościł olbrzymią półkolistą ścianę. Gwar rozmów i krzyków wielu tysięcy osób przelewa się potężną falą. Po arenie chodzi paru sprzedawców orzeszków głośnymi okrzykami wzywając amatorów na nie. Co raz to któryś z nich z niesłychaną zręcznością rzuca paczuszkę, czasami wysoko pod sam szczyt i zawsze wprost w ręce kupującego. Podniecenie wzmaga się, gwar rośnie.

Dwuch jeźdźców w bogatych strojach i na pięknych koniach wpada na arenę i staje przed lożą przewodniczącego corridy. To są alguasils, którzy za chwilę otrzymają klucz od bramy, którą wypadnie byk. Tymczasem, wolno i solennie, wkracza na scenę barwna kolumna. Na przedzie trzech matadorów albo espadas, za nimi banderilleros, dalej konno picadores, wreszcie zaprzęgi do wyciągania zabitych byków. Po oddaniu honorów przewodniczącemu, rozeszli się.

Pada klucz. Robi się ogólna cisza. Za chwilę wypada na arenę w szalonych susach byk, piękne zwierzę o długich i rozłożonych rogach. Uosobienie siły i energii. Na środku zatrzymał się, nie widzi jeszcze wrogów. stojących nieruchomo pod balustradą. Rozgląda się, bije wściekle ogonem. Naraz zatrząsł potężnym łbem i w podskokach ruszył ku pierwszemu śmiałkowi, który wysunął się ku środkowi areny.

Zaczęły się suertes de capa — ewolucje barwnych kap przed rogami byka, mające na celu rozdrażnić go, zmęczyć, no i wykazać zręczność torero.

Jestem podniecony, ale staram się uchwycić szybkie ruchy walczących i zrozumieć je.

Ta pierwsza faza walki jest rzeczywiście piękna i estetyczna.

Zgrabny, smukły torero, pochylony naprzód, trzymając przed sobą opuszczoną ku ziemi kapę, staje na drodze szarżującego byka. Mając rogi o kilkanaście centymetrów od siebie nie ucieka, lekko cofa się w tył, potem małym wygięciem ciała, przepuszcza rozwścieczonego byka przed sobą, lub poza sobą. Czasem szybko usuwa się, przyklekając z boku, czasem drobnym tanecznym krokiem zakreśli ciasne półkole, a byk, uderza potężnie w próżnię.

To jest taniec, taniec niezwykle piękny o wiele bogatszy w różne figury, od najbardziej skomplikowanego tanga, lecz tańczony pomiędzy rogami dzikiego zwierza, o parę centymetrów od śmierci.

Zdarza się, że byk jest ponad zwykłą miarą zręczny i gwałtowny, że nerwy torera nie wytrzymują i wtedy jak szalony ucieka on, kryjąc się poza zasłony z desek, rozstawione w paru miejscach pod balustradą. Zdarza się i gorzej. Byk dosięga rogami i uderza. Wtedy wszyscy rzucają się ku niemu i starają się odciągnąć go na bok, odwrócić jego uwagę od ofiary.

W naszych oczach sławny Marquez, wykonywując jakąś skomplikowaną, popisową ewolucję, uderzony został w pierś bokiem rogu, aż przyklął. Odprowadzono go pod ręce. W parę chwil potem, wśród burzy oklasków wyszedł znów na arenę, odsunął wszystkich ruchem ręki i przez dłuższy czas z jakimś uporem i niesłychanym zacięciem, bijącym z całej jego postaci i skurczonej twarzy, wodził przed sobą rozjuszonego byka, aż w końcu zatoczył gwałtowne, malutkie pół-

kole, byk mając rogi tuż przy jego plecach, skręcił za nim, stracił równowagę, i przysiadł na zadzie.

Matador wziął swój rewanż. Nieopisany entuzjazm aż zatrzęsał całym amfiteatrem. Chwiejącego się na nogach, bladego i zlanego potem matadora odprowadzono za zasłonę.

Na arenie ukazał się jeździec. Koń lewe oko ma zasłonięte, z lewej strony brzuch okryty skórzanym pancerzem. Podjeżdża pod balustradę.

Byk, już nieco znużony ciągłymi uderzeniami w próżnię, zauważył nowego wroga, zebrał się w sobie i z opuszczonym łbem ku ziemi, z furją szarżuje. Pikador z olbrzymim wysiłkiem uderza go w kark grubą piką, zakończoną kółkiem i ostrym stożkiem i stara się odepchnąć zwierze od siebie i konia. Byk, w potężnym rozmachu, podany cały naprzód, z furją bije w pancerz skórzany, nie może go przebić, w końcu zwała konia z nóg, pikador pada obok. Moment dramatyczny. Rzucają się wszyscy do byka, ażeby odciągnąć go od leżących. Zwykle udaje im się to. Podczas kiedy w drugim końcu areny zajmują byka różnymi ewolucjami, koń zrywa się na nogi, pikador dosiada go i czeka następnego ataku. Tym razem róg byka trafił obok pancerza i koń padł z rozprutym brzuchem.

Tych — suertes de picadores — niewieście oko wytrzymać nie mogło.

— Czy już skończone? — pyta moja żona.

— Tak, skończone, już konia odciągają! —

Następuje trzecia faza walki — suertes de banderillas.

Daleko od byka, po drugiej stronie areny staje torero, trzymając w wyciągniętych w górę rękach, dwie banderille, czyli krótkie kolorowe pałki, zakończone ostrymi haczykami. Macha niemi, starając się zwrócić na siebie uwagę byka. Zauważył i z miejsca w szalonych

susach ruszył na śmiałka. Widok emocjonujący. Torero podniósł się na palce, cały wyciągnął się w górę i ponad rogami, wbił banderille w kark szarżującego zwierzęcia, równocześnie odskakując w bok. Zręczność wprost nie do wiary.

W krótkim czasie z karku nieśczęsnego byka zwiesza się już kilka banderilli.

Przewodniczący corridy daje sygnał. Rozpoczyna się finał. Na arenę wychodzi espada czyli matador. W prawem ręku trzyma cienką błyszczącą szpadę, w lewem muletę, czyli kapę czerwoną. Odwraca się do łoża reprezentacyjnej, salutuje szpadą i wolnym, elastycznym krokiem zbliża się do byka. Moment kulminacyjny. Wkoło zalega całkowita cisza, ludzie zapierają dech w sobie.

Matador przełożył do prawej ręki muletę, przyczepioną jednym brzegiem do drążka, ukrywając pod nią szpadę. Zaczyna się cała serja, prześlicznych w ruchu ewolucji przed rogami byka. Matador nigdy nie ucieka. Delikatnymi, płynnymi ruchami ciała, unika szukających go rogów. Czasami, espada wyciąga w bok swą czerwoną muletę, pochylony naprzód, staje piersią niczem nie chronioną przed łbem byka, w jakimś uniesieniu i szalonym skoncentrowaniu, wbija wzrok swój w krwawe ślepie byka i osadza go na miejscu. Publiczność ogarnia szal. Udziela się on matadorowi, jego taniec staje się coraz szybszy, wprost nie wychodzi z pomiędzy rogów byka.

Naraz teatr cały zamarł w napiętnym oczekiwaniu.

Matador odrzucił w bok muletę. Wyprężył się cały jak struna, wyciągnął w bok szpadę. Byk z pochylonym do ataku łbem i człowiek, piękny w linji i w ruchu, jak dwa posągi, tak krańcowo różne, a tak cudowne, przez chwilę nieruchomo stoją naprzeciw siebie.

Byk zebrał się w sobie, ruszył naprzód, a w tym samym momencie espada gwałtownym pchnięciem, po-

nad rogami zwierzęcia, wbił mu głęboko w kark szpadę.

Zabicie byka od pierwszego pehnięcia rzadko się zdarza, ale wtedy nagradzane jest szaleństwem publiczności, rzucającej na arenę kapelusze, czapki, cygara. Espada musi trafić w miejsce nie większe od naszej pięciozłotówki i wbić szpadę prawie że po rękojeść, mając na to parę sekund czasu i uważając aby groźny róg go nie dosięgnął. To nie zabawka!

* * *

Matador Barrera, niesłychanie zręczny i śmiały w swych ewolucjach byłby jednym z pierwszych matadorów Hiszpanji, gdyby miał silniejsze uderzenie szpadą. Cóż kiedy mu tego los odmówił i rzadko kiedy udaje się mu zabić byka pierwszą szpadą a nawet i drugą.

W naszej obecności zdarzył mu się przy pierwszym byku znacznie gorszy wypadek, gdyż i po trzeciej szpadzie byk jeszcze nie padł.

Zrozpaczonego matadora publiczność formalnie wygwizdała. Na znak pogardy, posypały się na arenę... poduszki.

Przy drugim byku Barrera postawił wszystko na kartę, by tylko honor swój ocalić.

Odsunął całą plejadę torerów i banderillerów, wtedy kiedy byk, był jeszcze zupełnie świeży i zaczął z nim taniec wprost niebywały.

Trudno zapomnieć tych szaleńczych ewolucji. Wszystko co sztuka w tej dziedzinie zna, wszystko to Barrera rozwinał przed publicznością, klękając przed bykiem, obracając mu się pomiędzy rogami, nacierając na niego, nie ustępując mu placu. To był prawdziwy koncert najpiękniejszych ruchów.

Nie mówię już o publiczności hiszpańskiej, ale nawet my byliśmy podnieceni do ostatnich granic.

Towarzysze matadora ażeby dać mu odetchnąć, kilkakrotnie chcieli odciągnąć byka, jednak Barrera z furją odsuwał ich za każdym razem, kontynuując swą wspania-

łą grę. Szał publiczności doszedł do zenitu. Krzyki tysięcy ludzi zlały się w jeden przeciągły grzmot. Nie czekając końca, posypały się na arenę kwiaty, kapelusze. Przemknęła mi myśl, że Barrera może potknąć się i zginie. Tymczasem on, z niebywałym spokojem, kopnięciem nogi w czasie walki, odrzucał przeszkadzające mu kapelusze i walczył, piękny jak młody bóg.

Nadszedł finał. Cisza. Błyszcząca szpada wyciągnęła się, znieruchomiła — potem błyskawiczne pehnięcie, byk stanął i po paru chwilach, zwałił się.

Huragan zatrzęsł teatrem. Barrerę towarzysze chwycili w uniesieniu na ręce. Przewodniczący ofiarował mu najwyższe odznaczenie... ucho zabitego zwierza.

Z nad przepaści, los wyniósł go na szczyty sławy.

* * *

Dzielny byk szaleje na arenie. Ciągłe, niebezpieczne sytuacje wywołują ogromne podniecenie.

Naraz dzieje się coś nieoczekiwanego.

Barjerę przesadza jednym susem jakiś młody chłopak, wyrwa z rąk kapę pierwszemu torero i rzuca się na byka.

Wszyscy oniemieli, i widzowie i aktorzy. W całym teatrze zaległa cisza śmiertelna.

Chłopak już wykonywuje suertes de capa, Byk atakuje wściekle. Śmiałek umknął mu raz i drugi. Wtem za trzecim razem byk wziął go na rogi i potężnym rozmachem łba, rzucił go kilka metrów dalej.

— A-a-a-a-a! jęknął cały teatr.

Zrywamy się z siedzeń. Leży, biegną ku niemu jedni, drudzy odciągają byka.

Wtem...

Chłopak zrywa się na równe nogi, chwytając porzuconą kapę i nim zdążyli się spostrzedz toreadorzy, już stał przed bykiem, machając mu przed nosem czerwoną kapą.

Tym razem publiczność nie była już zdolną usiedzieć spokojnie. Rozległy się krzyki, śmiechy, brawa.

Toreadorzy otoczyli barwnym kołem, improwizowany pojedynek, starając się odwrócić uwagę byka od oszalałego chłopaka. W końcu udało im się to.

A wtedy chłopak znów frunął w powietrzu, uniesiony wprawdzie nie rogami byka, lecz rękoma zirytowanych torerów. W jednej chwili i to wcale niedelikatnie, wyrzucony został poza balustradę przy akompanjamentem szalonego śmiechu i braw tłumy.

Ten emocjonujący epizod, udowodnił nam że taniec przed bykiem nie jest łatwą rzeczą, jakby niewtajemniczonym się wydawało.... Przecież ten chłopak, jak wszyscy prawie chłopcy hiszpańscy, już od małego stale wprawiał się w te walki na polach z byczkami i krowami. Jest to ich palant, czy klip. A jednak tu na arenie, nie minęło i paru sekund kiedy znalazł się na rogach, a właściwie na jego szczęście, między rogami.

* * *

Tyle razy słyszy się głosy, że walka byków to krwawa i ohydna zabawa. Inni, bardziej śmiali mówią że nie jest to sport, a właściwie tylko wy rafinowane mordowanie, gdyż walki tu niema, szanse są tylko jednostronne, byk zginąć musi.

W zasadzie zgadzam się z tem. Tylko, wzamian pytam się, czy polowanie jest w takim razie sportem?

Czy jeśli zbierze się paru niedzielnych myśliwych, zatoczą koło na polu i po kolei urywają nogi oszalałym zającom, zanim w końcu przetną pasmo ich skromnego żywota, to co, to nie jest krwawa zabawa, to jest flirt? Czy to jest walka, czy zając ma szanse zwycięstwa, chyba, że ucieknie z oderwaną nogą i psy go zagryzą.

Panowie dzielni myśliwi, przepraszam was, nie myślcie że was oczerniam. Przeciwnie ja sam bardzo lubię polować, ale właśnie dlatego, uznając tem samem, że człowiek uzurpował sobie prawo miecza nad zwierzętami, odrzucam z walki

byków refleksje na temat ludzkiej krwiożerczości, a podziwiam jedynie kolosalną zručność, zimną krew i odwagę tego co walczy z rozszalałym bykiem, a nie z... zającem.

W tem się kryje to „coś”, co hiszpanów porywa. I przyznam się odrazu, że i mnie ono porwało i że przy następnej okazji również pójdę na walki byków.

* * *

Wczesnym rankiem (koło 9-ej rano) ruszamy z Barcelony do Walencji. Mamy przejechać około 400 kilometrów. Droga biegnie zboczami gór, wśród ostrych załamów tworząc gwałtowne i nieraz niebezpieczne zakręty, duże wzniesienia i spadki. Napisy „peligro” ochładzają często zapal kierowcy. Coraz to przejeżdżamy przez przecinające szosę duże zagłębienia. To są koryta strumieni spływających z gór ku morzu. Szczęśliwie w tej chwili są suche. W porze deszczowej są tu miejsca nie do przebycia.

Morze coraz to zjawia się obok nas, a potem znów na pewien czas ginie. Droga ogromnie urozmaicona,

ciekawa i malownicza. Kraj górzysty, biedny, żadnej uprawy ziemi.

W Tarragonie, w czystej i porządnej reatauracji, zjadamy śniadanie. Za Tortozą droga powoli wyrównywuje się, ziemie są żyzniejsze, częściej spotyka się wioski. Zjawiają się ogrody pomarańczowe i oliwne. Za to stan drogi jest znacznie już gorszy. Obłoki białego gęstego kurzu unoszą się za nami.

Koło 8 wieczór jesteśmy w Walencji.

Rano poświęcamy parę godzin na obejrzenie Walencji. Z przewodnikiem w maszynie, oglądamy w tempie kinematograficznem najciekawsze zabytki architektoniczne. Jest ich sporo, bardzo starych i ładnych, pomimo że Walencja, trzecie pod względem zaludnienia (250.000), miasto Hiszpanji, naogół jest zupełnie zmodernizowane. Port leży o 4 kilometry, ztąd jest główny wywóz pomarańcz.

Huerta, czyli okolica, jest jedną z najbardziej żyznych uprawnych, z całej Hiszpanji.

Ztąd zaczynając na południe i zachód, rozpościera się dawna Hiszpanja maurytańska. Wiele widzi się

budowli i ruin z tej epoki, dużo krwi arabskiej płynie w żyłach ludności. Charakterystyczne jest pod tym względem miasteczko noszące nazwę arabską Jatiba, która przetrwała do dziś, pomimo usilnych starań, bezskutecznie powtarzanych od wieków, zamiany jej na San Felipe.

Od morza oddaliliśmy się, przecinając górzysty cypel. Jedziemy wśród wysokich skalnych gór, tworzących chwilami imponujące widoki. Szczególnie wspaniałe, jest wiadukt nad przepastnym wąwozem Calpea-Alte.

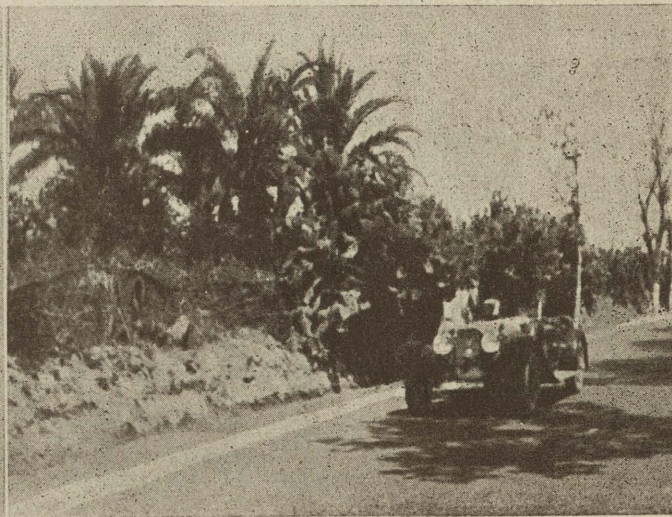
Przed Alicante znów jesteśmy nad morzem. Tu już palmy daktylowe, wynoszą swe pióropusze ku niebu. Wjeżdżany do miasta w samo południe. Słońce praży siarczyście, w cieniu 45°C. Wszystkie sklepy zamknięte, miasto jakby wymarłe, nawet pomarańcz nie możemy kupić. Przed upałem ludzie się pochowali.

W Alicante żegnamy się definitywnie z morzem Śródziemnem. Zobaczymy się z niem dopiero tam gdzie łączy się ono z oceanem, pod Gibraltarem.

(d. c. n.)



Palmy daktylowe pod Elche.



Pomarańczowe sady pod Walencją.

WYSTAWA MOTOCYKLOWA W MEDJOLANIE

(od własnego korespondenta)

Medjolan, w styczniu.

Dorocznym zwyczajem, w czasie od 10 do 18 stycznia odbyła się tutaj Międzynarodowa Wystawa Rowerów i Motocykli, która tytułować się powinna właściwie wystawą motocykli i rowerów, te ostatnie usunięte są bowiem na dalsze plany przez prawie wszechwładnie panujący motocykl.

Już pierwsze wrażenie wystawy było bardzo dodatnie. Zarówno ilościowo, jak jakościowo, widać poważny postęp w porównaniu z zeszłoroczną wystawą i nie tylko włoski przemysł, ale i zagranica dopisała w tym roku: przemysł angielski, szwajcarski, belgijski i niemiecki dobrze były reprezentowane. Cyfrowo postęp w rozwoju włoskiego „salonu motocykli” przedstawia się w sposób następujący: podczas gdy na pierwszym wystawiało 30 wystawców 35 marek, to tegoroczny obeszło 125 firm, wystawiających przeszło 200 marek.

Przystępując do rozpatrywania ekspozycji, natów, rozpoczniemy od włoskich; w porównaniu z rokiem zeszłym widać duże postępy, nie tyle na polu może konstrukcji, co w wykończeniu i montażu. Ogółem biorąc produkcja rozwija się więcej w kierunku motocykletek, zwanych tu „motoleggera” o pojemności cylindra nie wyżej 175 cmc.; okoliczność łatwa do zrozumienia, gdy się dowiemy, że według przepisów, motocykle niżej tej granicy nie podlegają numeracji i na jazdę na nich nie potrzeba pozwolenia.

Niemniej i w dziale motocykli spotyka się dużo rzeczy ciekawych.

Najładniejsze może typy wystawia stara firma Guzzi, w stoisku której widzimy: turystyczny i „gran turismo” 1931, oba 500 cmc z udoskonalonym w drobnych tylko szczegółach silnikiem, pomieszczonym w ramie o nowym profilu. Wykończenie motocykla, komfort i zawieszenie dobrze świadczą o jego twórcy.

Gilera — zwycięzca w „międzynarodowych 6-u dniach” zmienił tylko nieznacznie w nowym typie swoją ramę, ma on silnik jednocylindrowy 498 cmc ze zbiornikiem smaru w karterze, smarowanie pod ciśnieniem.

Z innych marek motocykli zasługują jeszcze na wyróżnienie Garelli, Balsamo-Miller (z silnikiem Rudge), oraz nowy wyrób znanej rowerowej marki Ganna.

Co się tyczy motocykletek, to widać w ich budowie widoczne postępy tak w ramie, jak w silniku, a także tendencję

do zbliżenia się w konstrukcji do motocykla. Tak np. większość ich posiada cztery szybkości — co pozwala, rzecz prosta, lepiej wyzyskiwać silnik i daje lepsze przeciętne, szczególnie na górskich drogach — podwójną ramę i nic im nie brak z przyrządów pokładowych.

Znany konstruktor samochodów Bianchi wystawia swój model „freccia d'oro” (złota strzała) jako turystyczny i sportowy, z silnikiem 175 cmc, bardzo popularny w tutejszych sferach sportowych. Model 1931 różni się w szczegółach tylko od swych poprzedników, zresztą widoczny jest na nim wpływ ostatniego salonu angielskiego. Freccia d'oro fabrykowana jest seryjnie.

W stoisku Benellego który w ubiegłym sezonie sportowym zdobył dużo laurów, znajdujemy jego nowe modele 175 cmc: normalny, sportowy i „gran lusso”. Mają one wszystkie podwójne zbiorniki w ramie, nowy typ widełek, zaś silnik odznacza się szeregiem ulepszeń, szczególnie w zaworach i ich rozrządzie. W typie „gran lusso” karter jest zmieniony, kryje w sobie również pompę do smaru i część komunikacji rurowej. Całość robi wrażenie silnej maszyny, więcej o charakterze motocykla, a nie motocykletki.

Interesująco przedstawia się stoisko marki F. V. L. ze swoim nowym typem 175 cmc o silniku z nachylonym cylindrem, 4 zmianami szybkości, smar w karterze.

Najstarsza fabryka motocykletek we Włoszech Ghirardi (która pierwsza zaczęła tu fabrykować w swoim czasie rowery motorowe) wystawia motocykletekę G. D. z trybową zmianą szybkości, celem obniżenia ramy i lepszego pomieszczenia zbiornika-siodelka, większą dbałość o racjonalną ochronę silnika przez pokrywanie go razem ze skrzynką szybkości i magnesem specjalnymi tarczami ochronnymi, postęp w wyposażeniu motocykla w przyrządy pokładowe.

Na wymienieniu modeli Mas (który okrył się chwałą w czasie 6-u dni międzynarodowych) Frera, Gazzi (którego nie należy mieszać z konstruktorem motocykli Guzzi), Miller, M. M., Simplex (ala d'oro), Aliprandi, zakończymy opis pokazu przemysłu krajowego.

W angielskich maszynach, wystawionych tutaj dają się zauważyć tendencje następujące: pochylenie cylindra ku przodowi, celem obniżenia ramy i lepszego pomieszczenia zbiornika-siodelka, większa dbałość o racjonalną ochronę silnika przez pokrywanie go razem ze skrzynką szybkości i magnesem specjalnymi tarczami ochronnymi, postęp w wyposażeniu motocykla w przyrządy pokładowe.

Uwagę bardzo licznie, nawiasem mówiąc, zwiedzającej publiczności zwracało stoisko marki Rudge, która zaprezentowała tu, poraz pierwszy, dopiero co wypuszczony swój typ 1931: motocykl 500 cmc z dwucylindrowym silnikiem o głowicy z glinu, smarowanie pod ciśnieniem; pomiędzy sprzęgłem a skrzynką szybkości znajduje się elastyczny przegub, absorbujący wibracje silnika i szarpania transmisji; ta ostatnia jest łańcuchowa, zamknięta w karterze. Maszyna ma 4 szybkości, punkt ciężkości bardzo obniżony.

Dobrze wprowadzona w tutejszych kołach turystycznych marka Ariel prezentuje „le dernier cri” techniki, motocyklowej: swój „4. F” o czterech stojących cylindrach w 2 blokach, zawory w głowicy; wystawiony przekrój silnika uwidacznia prostotę budowy.

Modele New Hudson odznaczają się karterem, pokrywającym wszystkie części, tak że na wierzchu jest tylko cylinder. Karter ten, z blachy stalowej, łatwo się demontuje.

Sunbeam zachował w modelach 1931 swoje dawne linie zarówno ramy, jak silnika, wprowadzając drobne tylko zmiany w szczegółach.

Matchless wystawił, tak jak Ariel, czterocylindrową maszynę, z tą tylko różnicą, że cylindry jej są w jednym bloku w „V”.

Z wybitniejszych marek angielskich wymienić jeszcze by należało Triumph, Raleigh i Norton.

Szwajcarję reprezentuje jedna wprowadzie tylko, ale pierwszorzędną marką: Motosacoche. Zasłużona genewska firma wystawiła swój typ „jubileuszowy” 500 cmc, wykonany i odrobiony jak... genewski zegarek. Silnik jednocylindrowy z zakrytymi zaworami, przekładnia przy pomocy pary helikoidalnych trybów, 3 szybkości, podwójna rama.

Z niemieckich fabryk wystawiły: N.S.U (175 cmc z dwusuwowym silnikiem), B. M. W. (750 cmc), Triumph i D. K. W.

Dwie wielkie sale na piętrze wypełnione były stoiskami z częściami składowymi i akcesoriami, przeszło 50 firm znalazło się tutaj.

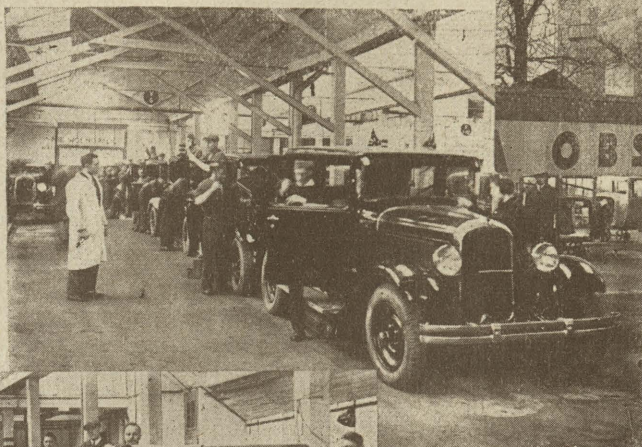
Jak słyszę, obroty na wystawie, mimo silnego kryzysu ekonomicznego, który i we Włoszech daje się silnie we znaki, miały być zadawalniające; przyczyniła się do tego, niezawodnie obniżka cen na fabrykaty, jako rezultat kampanji, bardzo energicznie tu przeprowadzanej.

Jan Erlich.

CITROËN W POLSCE

Widok części zabudowań fabrycznych od strony ulicy Górnośląskiej, gdzie mieści się również stacja obsługi

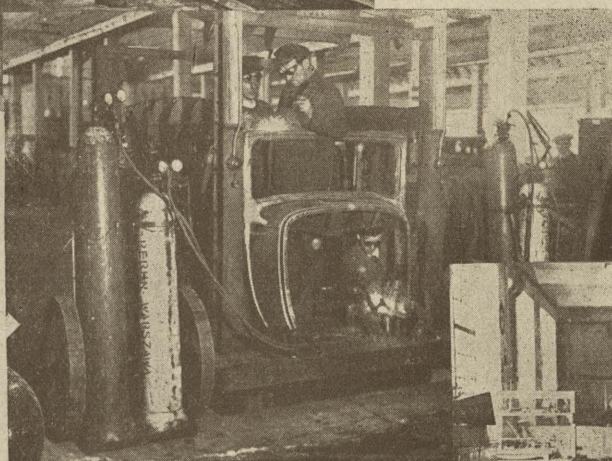
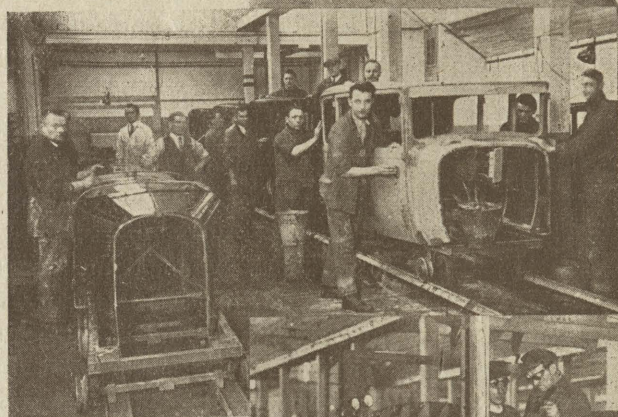
Fragment jednej z hal fabrycznych: dział karoseryjny.



Warszawska fabryka Citroën rozpoczęła swą samodzielną działalność dnia 1 stycznia 1930 r. Jest ona urządzona na wzór centralnych zakładów w Paryżu, a więc posiada najnowocześniejsze urządzenia techniczne. Należy podkreślić, że w swej produkcji korzysta ona w znacznej mierze z materiałów krajowych.

Rozpoczęcie działalności przez tę fabrykę rok temu przynosi poważną zniżkę cen

Przygotowanie całkowitej stalowej karoserji do lakierowania systemem Duco.

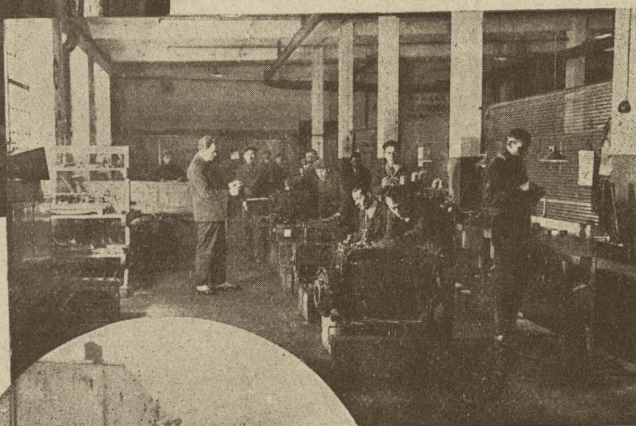


Spawanie karoserji.

na samochody Citroën oraz wprowadzenie sprzedaży na niebywale dogodnych warunkach.

Znaczna zniżka cen na oryginalne części zamienne Citroën jest dalszą zdobyczą, osiągniętą dzięki owocnej działalności tej fabryki.

Zorganizowana sieć stacji obsługi, oparta o fabrykę, oraz nowoczesne, wzorowe warsztaty reperacyjne dają posiadaczom samochodów Citroën takie przywileje, jakich nie spotykano dotąd na rynku polskim.



Fragment wzorowych warsztatów reperacyjnych.



Salon wystawowy w Warszawie, Wierzbowa róg Trębackiej.

WRAŻENIA Z AMERYKI

III

RUCH NA DROGACH I ULICACH

W Stanach Zjednoczonych jest obecnie 26,401.440 samochodów, co oznacza innemi słowy, że jeden samochód przypada na 4,6 mieszkańca, czyli że cała ludność mogłaby pewnego pięknego popołudnia wyjechać na wspólną przejażdżkę. Biorąc następnie pod uwagę, że Stany posiadają 3,016, 000 mil dróg, możnaby przeprowadzić dalej nasze śmiałe obliczenia i wyrachować, że podczas takiego spaceru-monstre samochody posuwałyby się w odległości jakichś 180 metrów jeden od drugiego. Nie spowodowałyby to specjalnego tłoku na drogach, skąd więc narzekania na trudności komunikacyjne w Ameryce?

Obliczenia statystyczne często niestety zawodzą i ich pięknym rezultatom przeczy szara rzeczywistość, i chociaż nikt jeszcze nie podjął inicjatywy z organizowania takiej przejażdżki i zawsze znaczna część samochodów stoi beczynnie, ruch samochodowy skupia się w pewnych ośrodkach w miastach, i dochodzi do niebywalej wprost intensywności.

Prym dzierży tu oczywiście ruch w Nowym Yorku, stanowiący wprost odrębne, nigdzie nie spotykane zjawisko i rozmachem swym i intensywnością przewyższający wszystko, co można zobaczyć nawet na najbardziej wąskich i krętych ulicach Londynu. Przyczynił się do tego nie tylko sam fakt, że Nowy York jest jednym z największych handlowych miast, ale przedewszystkiem wyjątkowo niedogodne ukształtowanie terenu.

Właściwy, ten sławny Nowy York drapaczy chmur, banków, hoteli i Broadway'u, to tylko niewielka część sześć-miljonowego kolosu, to Manhattan — wąska skalista wyspa, zawarta między widłami Hudsonu i East River, odcięta rzeczką Haarlen od lądu. Cały „business” skupiony jest na Manhattanie i to w dodatku tylko w dwóch ośrodkach: mniejszym, tak zwanym Down Town- Dolnem Mieście, położonym na samym południowym cypelku wyspy i zawierającym sławną Wall Street i Giełdę, oraz większym, nowszym, położonym bardziej na północ w środkowej części miasta, w okolicy

między 30-tą i 60-tą ulicą. Tu, nad zbiorowiskiem olbrzymów góruje srebrzystym ostrzem swej wieży, najwyższy na świecie gmach Chryslera, u którego boku niemal, wyrasta ogromne cielsko Empire State Building, mającego wkrótce swą setką pięter zaćmić jego krótkotrwałą sławę.

Dla dokładniejszego zobrazowania sytuacji topograficznej trzeba dodać, że długość Manhattanu wynosi blisko 20 kilometrów, a największa szerokość około 2 do 3 klm., przy tem w południowej, handlowej dzielnicy ma się do czynienia z wąskimi, krętymi uliczkami dawnej osady holenderskiej, a nawet w dokładnie połączonych środkowej i północnej części ulice nie odznaczają się szerokością.

I oto proszę sobie wyobrazić, że codziennie rano musi tu przybyć z dalszych dzielnic kilkaset tysięcy pracowników i urzędników, mieszkańcy samego Manhattanu muszą dostać się do miejsc swej pracy, w ciągu dnia tysiące ludzi przenoszą się z miejsca na miejsce dla załatwienia interesów, a olbrzymie ilości towarów i artykułów spożywczych muszą dostać się do licznych składów, wielkich sklepów i restauracji. Po południu znów, tłumy te wracają do swych domów, a znaczna ich część ponownie zjawia się wieczorem w zalanej potokami światła dzielnicy kin i teatrów na Broadway'u, a cały ten szalony ruch z konieczności skupia się na 12 biegnących wzdłuż wyspy avenue, na czterech mostach, przerzuconych ponad wodami East River i w tunelu pod Hudsonem!

To, co się dzieje na ulicach Nowego

Yorku śmiało można uważać za pewien szczyt, którego przekroczyć się już nie da, a dowodem nasycenia ruchu do najwyższego stopnia jest chociażby to, że Nowy York stoi pod względem ilościowego rozwoju automobilizmu znacznie w tyle, niż całość Stanów Zjednoczonych, w których, jak zaznaczyłem 1 samochód przypada na 4,6 mieszkańców. Nowy York przy swych 6,017,000 mieszkańców posiada tylko 733,191 samochodów, czyli że na jedną maszynę wypada tam około 8,25 człowieka, a że taki stan jest tylko wynikiem niedogodnego rozkładu arterij komunikacyjnych, dowodzi chociażby to, że w 3½ miljonowym Chicago na 1 samochód przypada 6,25 mieszkań-



Nowy York. — 42-a ulica z gmachem Chryslera w głębi

ca, w 2 milionowej Philadelphji 7,8 a w 1½-milionowej stolicy samochodów — Detroit — 3,8!

W Nowym Yorku samochód nie może już sprostać swemu zadaniu i miast być pomocą w pracy, staje się zawadą i kulą u nogi, z którą niewiadomo wprost co robić, bo o „parkowaniu” w śródmieściu nie może być mowy. Z konieczności, zamożni nawet ludzie, obchodzą się bez własnej maszyny i korzystają z publicznych środków komunikacyjnych, jak kolej podziemna, kolej nadziemna, czyli tak zwane „elevated”, autobusy oraz tramwaje, które są plagą Nowego Yorku i do reszty dezorganizują i tak z trudem przepychający się ruch uliczny, a ich stare, niewielkie, rozklekotane wagony, całymi sznurami zatarasowują ulice, nie mogąc się same posunąć naprzód i nie przepuszczając innych. Piechotą można się dostać prędzej, a o zlikwidowaniu ich nawet w ciągu dłuższego przeciągu czasu nie może być mowy, bo eksploatujące je towarzystwa posiadają długoletnie koncesje, a do wyzbycia się ich, wobec panujących w Stanach stosunków prawnych, nie można je zmusić żadną siłą. Wyświetlany przed paru laty film z Haroldem Lloydem, jako właścicielem konnego tramwaju, odbywającego regularnie tylko jedną jazdę dziennie, nie jest błądą, ale smutną rzeczywistością, odbitą w krzywym zwierciadle satyry.

Bezpośrednim rezultatem niemożności używania samochodu jest nadzwyczajne rozpowszechnienie taksówek, których w Nowym Yorku jest blisko 40,000, podczas gdy w dwa razy mniejszym Chicago zaledwie 5,500! Należą one do kilku tylko wielkich przedsiębiorstw taksówkowych, które nie kupują zwykłych seryjnych maszyn, ale obstalowują dla siebie specjalne typy, odznaczające się mocnym podwoziem i specjalną bardzo ładnie i solidnie wykonaną karoserją. „Checker Cars” są np. budowane przez Chryslera, a taksówki przedsiębiorstwa „General” przez jedną z fabryk koncernu General Motor Co.

Pomimo niskich cen samochodów i taniej benzyny, przejazdy taksówką są bardzo drogie i wynoszą przeważnie 25 centów za pierwsze pół mili i od 40 do 60 centów na następną milę — czyli od 2 złotych 20 gr. do 3,30 za kilometr! Spowodowane jest to wysokim kosztem robocizny kierowcy i... chęcią osiągnięcia wysokich zysków. Sprawozdania finansowe towarzystwa „Yellow Cab” wykazały w pierwszym kwartale 1930 roku 40,476 dolarów czystego dochodu!



Philadelphia. — Policjant regulujący ruch pod parasolem.

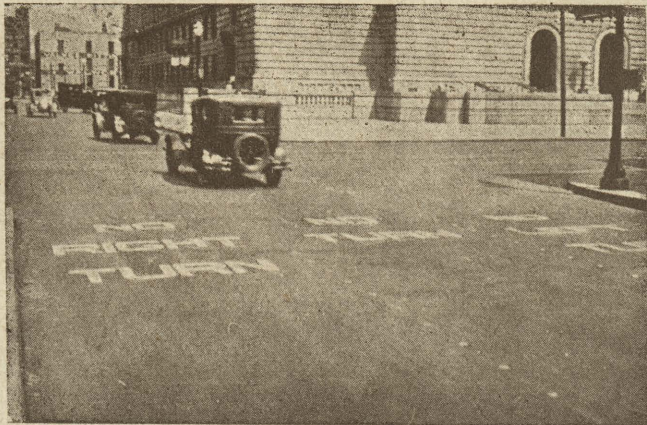
Wysokie ceny przejazdów są nie tylko cechą taksówek, ale wszystkich publicznych środków lokomocji i nawet mających obecnie złą koniunkturę tramwaj, które biorą 10 centów za bilet, czyli prawie 90 groszy, a dzieje się to dzięki temu, że ceny te nie są regulowane i kontrolowane przez rady miejskie, czy inne instytucje, będące wyrazem interesów publiczności, starające się je utrzymać zawsze w pobliżu minimum rentowności przedsiębiorstwa, ale poprostu przez koniunkturę rynkową, pozwalającą je utrzymać w pobliżu maximum, jakie da się wydusić z klientów.

Regulacja tak szalonego ruchu, jak Nowo Yorski, stanowi specjalnie trudne zagadnienie. Zniknęły już dawno z powierzchni ziemi, zainstalowane w 1918 roku, wieże regulacyjne na zbiegu ulic, niema też

powszechnie stosowanej gdzieindziej automatycznej, falowej sygnalizacji świetlnej, narzucającej ruchowi pewną przeciętną szybkość, bo to i tak na niebysie tu nie zdało.

Aby dać sobie radę z trudnym zagadnieniem chwycono się bardziej prymitywnego sposobu: zainstalowano automatyczną sygnalizację, puszczającą ruch równocześnie na całym Manhattanie naprzemian to wzdłuż, to wpoprzek wyspy. Powoduje to oczywiście zbyt częste zatrzymywanie, daje jednak nieocenione rezultaty, jeżeli chodzi o ruch tak intensywny jak Nowo Yorski i ma tę techniczną zaletę, że nie wymaga instalowania latarni sygnałowych na każdym skrzyżowaniu. Zresztą w najbardziej ruchliwych punktach regulują ruch właściwie tylko policjanci, a światła sygnałowe służą tylko dla ich osobistej orjentacji, pracę przy tym mają nielada: w ośmiu na jednym skrzyżowaniu, grzebią poprostu rękami w gęstej masie samochodów, zatrzymując ją, puszczając lub rozgarniając na boki. Gdy zatrzymują ruch w jednym kierunku, puszczają najpierw maszyny skręcające w poprzeczną ulicę, a dopiero później jadące prosto, a przechodnie, czekający zwartym tłumem na chodnikach, zniecierpliwieni stratą drogiego czasu, rzucają się w odpowiedniej chwili na jezdnię pomiędzy samochody, które jeszcze nie zdążyły zatrzymać się. Nikt na nich przy tym nie trąbi, a i wogóle sygnał używany jest w Ameryce bardzo rzadko, jedynie tylko, gdy się chce wyprzedzić inną maszynę, ale i to nie zawsze.

Nie oznacza to bynajmniej, by ruch na ulicach Nowego Yorku miał być cichy, przeciwnie panuje tu nieznośny hałas, głównymi jednak jego źródłami są nadziemne

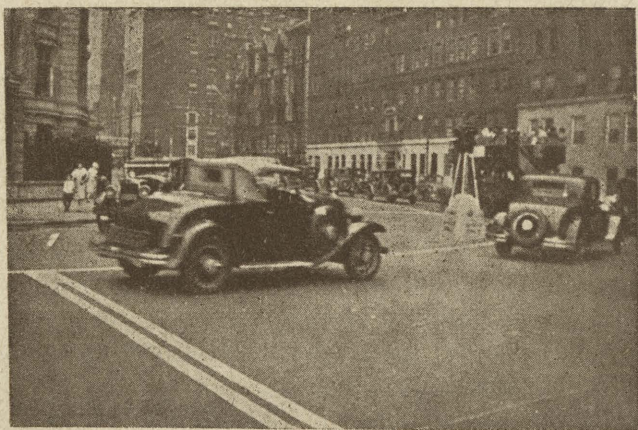


Jezdnia podzielona na pasma dla samochodów skręcających w lewo, jadących prosto i skręcających w prawo.

i podziemne koleje, tramwaje, ciężarówki na masywach, konne wozy (sic!) oraz prace przy licznych budujących się domach, jak wybijanie w skałę dołów na fundamenty lub nitowanie konstrukcji żelaznych.

Co do koni, to należy zaznaczyć, że nie wyginęły jeszcze w Nowym Yorku i nie raz można zobaczyć większe i mniejsze ciężarowe wozy ciągnięte przez nie, a w najelegantszej części miasta na 5-tej Avenue, koło Central Parku zawsze stoi kilka eleganckich powozików, którymi można przejechać się na spacer po parku.

Ruch w innych miastach jest również bardzo intensywny, ale już luźniejszy i szybszy niż w Nowym Yorku i nie skupiający się tak w poszczególnych punktach, powszechnie więc zastosowany jest wspomniany falowy system automatycznej regulacji, dostosowanej do 22-milowej czyli 35-cio kilometrowej szybkości w centrum miasta lub nawet 35 milowej, a więc 56-kilometrowej, nie tylko, że dozwolonej, ale wprost wymaganej, na biegnących wzdłuż jeziora bulwarach Chicago. Regulacja taka obejmuje przy tem nie tylko śródmieście, ale wszystkie nawet bardziej ruchliwe skrzyżowania podmiejskich szos, co znacznie podnosi bezpieczeństwo



Nowy York.—Sygnał regulacji ruchu.

i sprawność ruchu, bo dzięki temu kierowca jest zawsze pewien, że w każdym ważniejszym punkcie komunikacyjnym znajdzie sygnał, który mu z daleka pozwoli się zorientować w warunkach i sytuacji ruchu.

Ciekawy system zastosowano dla zwiększenia bezpieczeństwa ruchu na skrzyżowaniach głównych arterij komunikacyjnych z drogami lub ulicami podrzędnymi: prawo pierwszeństwa dla jadącego główną drogą zagwarantowane jest przepisem, który wymaga, by nadjeżdżający boczną drogą, bezwzględnie się zatrzymał na skrzyżowaniu, dzięki czemu wykluczona jest jakaś nieuważna i nieostrożna jazda.

Sprawa skręcania w lewo, podczas którego trzeba przeciąć ruch na ulicy, po której się jechało, nabawiła amerykańcom sporo kłopotów, zmuszając do opracowania odpowiednich zasad regulacji ruchu. Najprostszym rozwiązaniem kwestji jest zakaz skręcania w lewo podczas ruchu na danej ulicy. Kto ma zamiar skrócić, podjeżdża wówczas do skrzyżowania, zatrzymuje się na środku jezdni i czeka, aż zabłyśnie czerwone światło, i skręca zanim ruszą maszyny z poprzecznicy. Dla ułatwienia orjentacji maluje się na jezdni linje, wyznaczające gdzie przygotowane do skręcania samochody powinny zatrzymywać się. Wadą tego systemu jest zatarasowywanie miejsca na jezdni, po której właśnie odbywa się ruch i tamowanie początku ruchu na poprzecznicy.

Radykalniejszym rozwiązaniem jest przepis, zakazujący wogóle skręcania w lewo. Upraszcza to znacznie regulację ruchu, pociąga jednak za sobą niedogodności o ogólniejszym charakterze, pragnąc bowiem dojechać do jakiegoś określonego punktu w mieście, należy wówczas dobrze orjentować się nie tylko, gdzie możnaby znaleźć w pobliżu miejsce na postój, ale trzeba także wiedzieć, na których skrzyżowaniach można skręcać, a na których nie, by móc zgóry wybrać najkrótszą drogę do celu. Kto tego nie wie, może się narazić na długie i bezcelowe krążenie.

Na terenie stanu Ohio i Okręgu Columbia spotkałem się z ciekawym rozwiązaniem, godzącem po części w oba sposoby: samochód, pragnący skrócić w lewo, posuwa się prawą stroną jezdni, a dojechawszy do skrzyżowania, zjeżdża na prawo w poprzeczną ulicę i ustawia się tak, by po puszczeniu na niej ruchu móc od razu ruszyć w zgodnym z nim kierunku. Ma to tę wyższość nad pierwszym sposobem, że samochody czekające na możliwość skręcenia w lewo, stoją na ulicy po której w danej chwili ruch nie odbywa się, z drugiej zaś strony nie przeszkadzają w czasie puszczenia ruchu na poprzecznicy, bo na szerszej ulicy można maszyną zawczasu skrócić i ustawić ją razem z innymi, na węższej zaś, na tyle przygotować do skręcenia, by zdążyć usunąć się z drogi, zanim nadjadą maszyny z naprzeciwka. Ma i ten sposób oczywiście swoje wady, jest jednak ciekawym przykładem, jakiej nieraz potrzeba pomy-

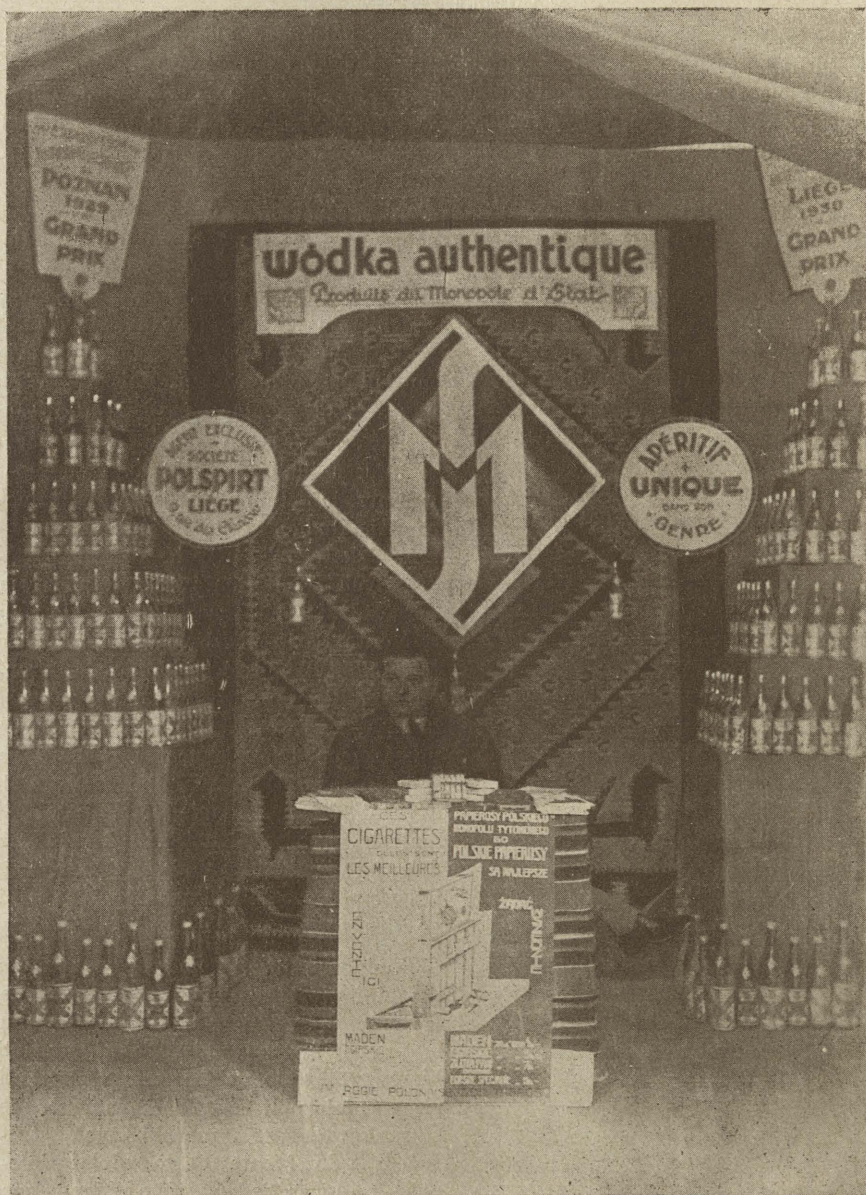
słowości dla rozwiązywania niektórych zagadnień regulacyjnych.

Nowy York i w tej dziedzinie musiał zdobyć się na pewną rekordowość. Wieczorem cały olbrzymi ruch skupia się w ośrodkach spacerowych i rozrywkowych, na ciągnącej się wzdłuż Hudsonu River Side Drive, na wspaniałych wielomilowych bulwarach, dążących do oceanu, lub ciągnących się wzdłuż brzegów Long Island, a przede wszystkim na sławnym Broadway'u, na przestrzeni między 42-gą i 56-tablicą, gdzie skupione są najwspanialsze na świecie kina, dancingi, kabarety, rewje i teatry. Po jezdni, zalanej różnobarwnymi

i ruchliwymi światłami tysiąca reklam, sunie nieprzerwana, wprost lepka masa samochodów, a szerokiemi chodnikami tłoczy się nieprzebrany tłum, żądny rozrywki. Tu o tej porze skręcać wogóle nie wolno, a zakaz ten zresztą jest tylko usankcjonowaniem faktu, że gdyby nawet kto chciał skręcić z Broadway'u lub 7-mej Avenue w którąś z bocznych ulic, toby po prostu nie mógł przepchać się przez zwarty tłum przechodzących przez jezdnię przechodniów.

Adam Minchejmer

stud. Pol. Warsz.



NOWY SUKCES WYROBÓW POLSKICH ZAGRANICĄ

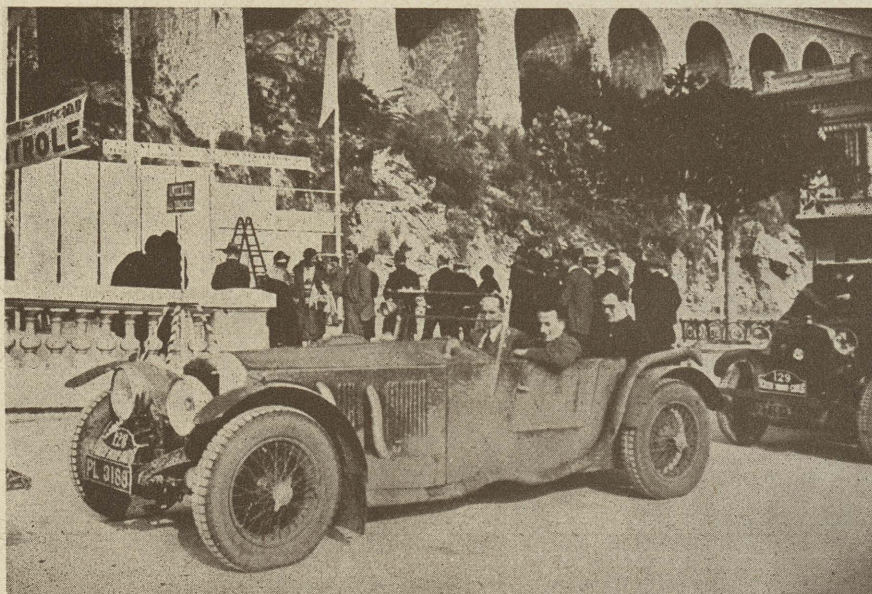
Wyroby naszych monopolii—spirytusowego i tytoniowego zyskują zagranicą coraz większe powodzenie. Po sukcesie na wielkich wystawach międzynarodowych (w Liège i Antwerpii a następnie na targach w Brukseli), który, między innymi, doprowadził do utworzenia w Liège Tow. „Polspirt”, sprzedającego wódki monopolu polskiego we Francji i Belgii, mamy obecnie do zanotowania nowy fakt uznania dla naszych wyrobów monopolowych. Oto na otwartych w lutym r. b. Międz. Targach—Wystawie w Nicei wódki Państwowego Monopoliu Spirytusowego przedstawione zostały do najwyższej nagrody — „Grand Prix avec medaille d'or”.

Obok: Stoisko na międzynarodowych Targach w Nicei.

ZJAZD GWIAZDZISTY DO MONTE CARLO

W poprzednim numerze *Auta* podaliśmy pokrótce wyniki tegorocznego Zjazdu Gwiazdzistego do Monte Carlo. Jest to zbyt wielka impreza, aby porzucić na tej suchej notatce i dlatego wypada nam omówić dokładniej przebieg i wyniki wspaniałych zawodów International Sporting Klubu.

Lista zapisów do Zjazdu objęła w tym roku rekordową ilość 149 zgłoszeń. Z tej liczby jednak tylko 61 wozów, a więc mniej niż połowa zgłoszonych, przybyła do Monte Carlo w zgodzie ze wszystkimi przepisami regulaminu. Wpłynęły na to w pierwszym rzędzie złe warunki atmosferyczne i drogowe, jakie panowały we wschodniej części Europy. Znaczna ilość współzawodników, zwyciężona zeszłorocznymi sukcesami kierowców startujących z Jassy w Rumunii, obrała w tym roku jako swe miejsce startu Jassy, lub też jeszcze dalej położone miasta, jak Belgrad czy nawet Ateny. Niestety w tym roku warunki atmosferyczne były znacznie mniej sprzyjające aniżeli w ubiegłym, tak że zapal sportowy drogo kosztował tych wszystkich zawodników. Ogromne zasy śnieżne, leżące na drogach Rumunii i Polski, oraz oceany błota, w jakich tonęły bezdroża bałkańskie, w połączeniu z mgłą stwarzały warunki niesłychanie uciążliwe dla jazdy samochodem. To też z liczby kilkudziesięciu uczestników Zjazdu, którzy wystarto-



Healey na samochodzie Invicta, zwycięzca tegorocznego Zjazdu Gwiazdzistego do Monte Carlo w kategorii dużych wozów.

wali albo zamierzali wystartować z tej części Europy, na liście klasyfikacyjnej konkursu znalazło się tylko dwóch: Adam hr. Potocki na samochodzie Oświęcim Praga i rumuński kierowca Cristea na samochodzie Dodge.

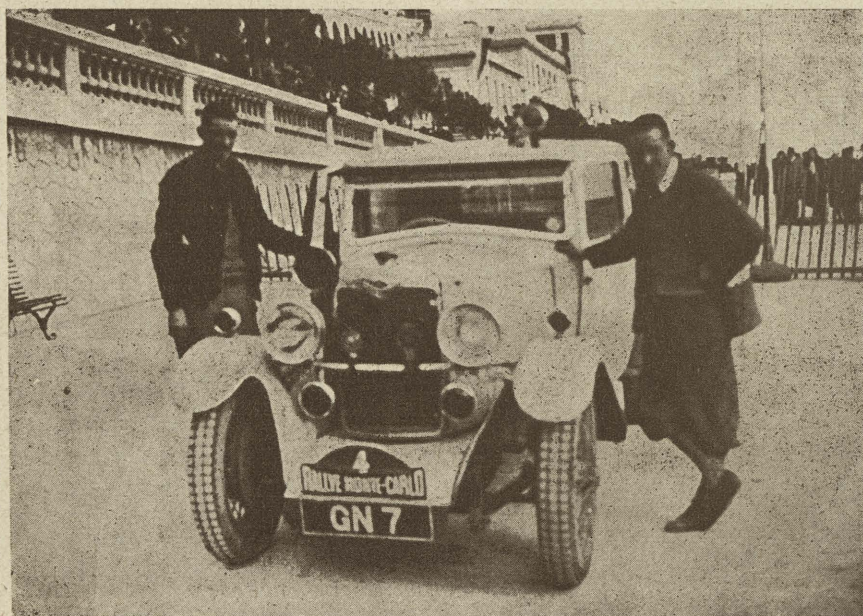
Hr. Adam Potocki był jedynym kierowcą polskim, który klasyfikował się w tegorocznym Zjeździe. Rutynowany ten raidowiec i znawca dróg całej Europy, mając w swych rękach tak wytrzymały i odporny na złe warunki jazdy samochód, jak Oświęcim-Praga, bez wielkiego wysiłku dotarł w przepisany terminie do Monte Carlo i klasyfikował się tam na piętnastym miejscu, w grupie dużych samochodów. Jest to najlepszy rezultat osiągnięty dotychczas

przez polskiego kierowcę w Zjeździe Gwiazdzistym do Monte Carlo.

Oprócz hr. Potockiego brał udział w Zjeździe jeszcze drugi kierowca polski, a mianowicie inż. Mieczysław, który jechał na dwumiejscowym samochodzie Ford wspólnie z Piotrowskim, kierowcą znanym z zeszłorocznego Raidu Międzynarodowego A. P. Zawodnicy ci stracili niestety zbyt wiele czasu przy przebijaniu się przez zasy na drodze z Jassy do Warszawy, skutkiem czego musieli zrezygnować z dalszej jazdy.

Z pośród zawodników zagranicznych, którzy przejeżdżali przez nasze terytorium, najlepsze wyniki uzyskał wspomniany już Rumun Cristea na samochodzie Dodge, zajmując jedenaste miejsce w kategorii dużych wozów. Z pozostałych konkurentów zagranicznych przejeżdżających przez Polskę do celu w Monte Carlo przybyło w przepisany terminie tylko dwóch kierowców francuskich, którzy wystartowali zamiast z Jassy ze Lwowa, a mianowicie Larue na samochodzie Peugeot i Richard na samochodzie Delahaye. Pierwszy z nich uzyskał dwunaste miejsce w kategorii małych wozów, drugi zaś dwudzieste dziewiąte miejsce w silniejszej kategorii. Wszyscy pozostali konkurenci odpadli po drodze.

Trudności, które mieli do pokonania zawodnicy, startujący z Jassy i ze Lwowa, były niczem w porównaniu z prawdziwą odyseją, jaką przeżyli kierowcy, którzy lekkomyślnie zapuścili się w głąb półwyspu bałkańskiego. Ze stosunkowo sporej paczki tych strażników, do Monte Carlo zdołał dojechać na czas jeden tylko Bignan na samochodzie Fiat. Opowiadał on o swej



W kategorii małych wozów zwyciężył Leverett na samochodzie Riley.

podróży rzeczy wprost niesłychane. Dość chyba powiedzieć, że jadąc do swego miejsca startu, którym były Ateny, musiał Bignan w wielu miejscach w Bułgarii i Grecji własnoręcznie znakować, a często nawet i reperować drogę, gdyż tylko w ten sposób mógł sobie zapewnić przebycie drogi powrotnej z wymaganą przez regulamin Zjazdu szybkością przeciętną. Niestety, przewyciężywszy potężnym wysiłkiem sportowym te wszystkie niebosiężne trudności, nie zdołał Bignan umknąć przed złośliwym pechem, który sprawił, że znakomity raidowiec spóźnił się pięć minut na punkt kontrolny w Strassburgu i został za to wyeliminowany z konkursu, pomimo że do Monte Carlo przybył jako jeden z pierwszych zawodników. Tym fatalnym sposobem zwycięzca z roku 1928 stracił w tym roku murowaną pierwszą nagrodę, otrzymując tylko specjalne odznaczenie za swój świetny wyczyn, nie mający precedensu w dziejach Zjazdu Gwiazdzystego do Monte Carlo.

O ile zawodnicy, startujący ze wschodniej Europy, mieli niezwykle ciężkie zadanie, o tyle kierowcy, którzy wyruszyli z okolic północnych, byli bardzo faworyzowani przez stan dróg i warunki atmosferyczne. To też wszystkie pierwsze miejsca w klasyfikacji tegorocznego Zjazdu przypadły zawodnikom, którzy jako miejsce startu obrali port Stavanger, leżący na zachodnim wybrzeżu Norwegii, lub też miejscowość John O'Groats, znajdującą się na północnym cyplu Wielkiej Brytanii. Byli to po większej części zawodnicy angielscy, to też Zjazd tegoroczny zakończył się jeneralnym sukcesem dumnych synów Albionu.

Po przyjeździe do Monte Carlo każdy uczestnik Zjazdu poddany jeszcze został próbie akceleracji na dystansie 250 metrów i hamowania na 10 metrach. Najlepsze wyniki uzyskał tu również Anglik, a mianowicie Mann na samochodzie Lagonda. Następnie komisarze sportowi przystąpili do żmudnego obliczania rezultatów imprezy, biorąc pod uwagę przestrzeń przebyta przez każdego zawodnika, jego szybkość przeciętną i wynik uzyskany we wspomnianej próbie akceleracji i hamowania. Pierwsze dziesięć miejsc w każdej z dwóch kategorii zajęli następujący konkurenci:

Kategoria samochodów do 1100 ccm.

1) Leverett (Riley) miejsce startu Stavanger, punktów 236,30. 2) Lavallette (Peugeot) Stavanger, 235,80 p. 3) Pani Jeanne (Rosengart) Stavanger, 234,35 p. 4) Hobbs (Riley) John O'Groats, 232,45 p. 5) Matuszowsky (Praga) Stavanger, 231,38 p. 6) Montgo-

mery (M. G.) John O'Groats, 230,82 p. 7) Rudat (B. M. W.) Stavanger, 229,36 p. 8) Samuelson (M. G.) John O'Groats, 227,30 p. 9) Mürken (D.K.W.) Królewiec, 224,83 p. 10) Douglas Morris (Triumph) John O'Groats, 223,90 p.

Kategoria samochodów powyżej 1100 ccm.

1) Healey (Invicta) Stavanger, 255,25 p. 2) Wimille (Lorraine) Stavanger, 255,24 p. 3) Schell (Bugatti) Stavanger, 253,26 p. 4) Clifford (Lagonda) Stavanger, 253,11 p. 5) Van Eijck (Graham Paige) Stavanger, 252,96 p. 6) Schaar (Chrysler) Stavanger, 252,88 p. 7) Blaivie (Lorraine) Stavanger, 252,82 p. 8) Vaumund (Buick) Stavanger, 252,82 p. 9) Johansen (Ford) Stavanger, 251,99 p. 10) Olsen (Overland) Stavanger, 251,47 p.

Jak zazwyczaj, tak i tym razem, zawody monegaskie uświetnione zostały konkursem komfortu karoserji oraz wyścigiem górskim na stromem zbocz Mont des Mules.

Konkurs komfortu przyniósł jeszcze jeden sukces Anglików, gdyż Wielką Nagrodę Honorową otrzymał jednomyślną uchwałą jury Davis na wspaniale wyekwipowanym samochodzie Armstrong Siddeley.

Wyścig na wzniesieniu Mules odbył się w sobotę 24 stycznia przy udziale 29 konkurentów. Na niezmiernie trudnej trzykilometrowej trasie uzyskane zostały w poszczególnych kategoriach następujące wyniki:

Kat. 750 ccm.: 1. Rudat (B.M.W.) 4 m. 45,6 s., szybkość średnia 37,8 klm/g.; 2. pani Jeanne (Rosengart) 4 m. 56,2 s.

Kat. 1100 ccm.: 1. Barr (Riley) 3 m. 35 s., szybkość średnia 49,5 klm/g., rekord kategorii; 2. Montgomery (M.G.) 3 m. 41,6 s.; 3. Hobbs (Riley) 4 m. 00,4 s.

Kat. 1500 ccm. Grubb (Chenard

Walker) 4 m. 20,8 s., szybkość średnia 41,4 klm/g.

Kat. 2000 ccm.: 1. Mann (Lagonda) 3 m. 41,8 s., szybkość średnia 48,7 klm/g., rekord kategorii; 2. Agar (Morris) 4 m. 32,4 s.

Kat. 3000 ccm.: 1. Schell (Bugatti) 3 m. 22,4 s., szybkość średnia 53,3 klm/g.; 2. Black (M. G.) 3 m. 39,4 s.; 3. Davis (Armstrong Siddeley) 4 m. 07,8 s.

Kat. 5000 ccm.: 1. Healey (Invicta) 3 m. 20,2 s., najlepszy czas dnia, szybkość średnia 53,9 klm/g.; rekord kategorii; 2. Wimille (Lorraine) 3 m. 27,4 s.; 3. Stenfeldt (Ford) 3 m. 29,4 s.

Kat. 8000 ccm.: 1. Van Eijck (Graham Paige) 3 m. 55,2 s., szybkość średnia 45,9 klm/g.

Zjazd zakończony został w niedzielę 25 stycznia defiladą zawodników przez miasto i uroczystem rozdaniem nagród, które rozdzielono, jak poniżej:

Nagroda przechodnia pisma „Journal” — Healey (Invicta).

Nagroda przechodnia pisma „L'Illustration Automobile Belge” — Healey (Invicta), Wimille (Lorraine), Schell (Bugatti).

Nagroda przechodnia księcia Ghiki — Adam hr. Potocki (Oświęcim—Praga).

Nagroda dla pań: w pierwszej kategorii pani Jeanne (Rosengart), w drugiej kategorii pani Jardine (Lancia).

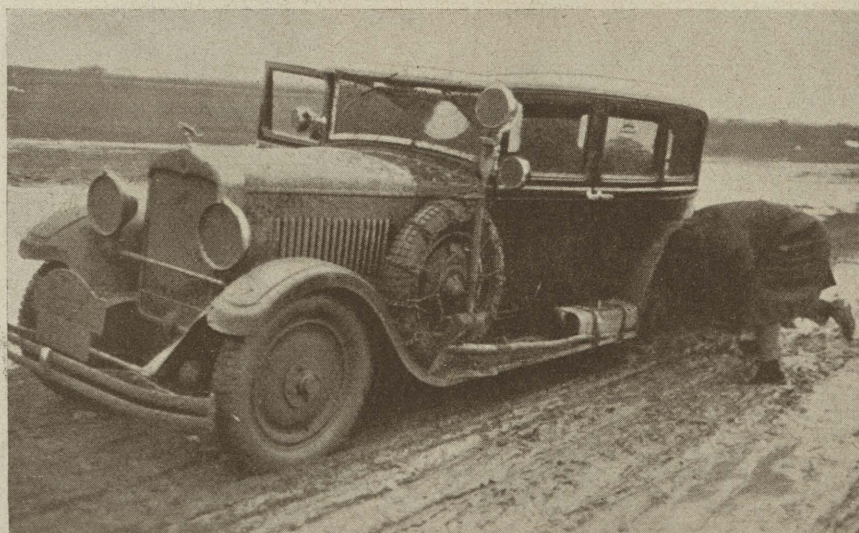
Nagroda przechodnia Automobilklubu Rumunji—Cristea (Dodge).

Nagroda Condaminu za najlepszy wynik w próbie akceleracji i hamowania — Mann (Lagonda).

Nagroda Barelays Bank — Black (M. G.).

Nagroda Forda — Johansen (Ford).

Nagroda Automobilklubu Norwegii — Healey (Invicta).



„Oświęcim — Praga” Adama hr. Potockiego w błocie na drodze z Jass do Botosani.

Jak zatem widzimy hr. Adam Potocki uzyskał za swój wyczyn, oprócz plakiety, jeszcze nagrodę przechodnią księcia Ghiki przeznaczoną dla tego kierowcy zagranicznego, który startując z Rumunii uzyska w Zjeździe najlepsze rezultaty. Nawiasem mówiąc nagroda ta przypada imiennie nie hr. Potockiemu ale Janowi Ripperowi, który zgłosił wóz jako zawodnik, a nie brał udziału w Zjeździe skutkiem złamania ręki w Zakopanem podczas świąt Bożego Narodzenia. Fakt ten w niczem zresztą nie zmniejsza znaczenia wyczynu sportowego hr. Adama Potockiego.

Na specjalne podkreślenie zasługuje fakt, że sukces hr. Potockiego osiągnięty został na samochodzie częściowo polskiej produkcji, bo zmontowanym w Oświęcimiu. Udany występ naszych automobilistów w Zjeździe do Monte Carlo jest ponadto dowodem aktywności polskich klubów automobilowych, gdyż zarówno hr. Adam Potocki, jak i główny organizator wyjazdu dyr. Barylski są członkami Automobilklubu Polski.

WRAŻENIA UCZESTNIKA

Dnia 14 stycznia b. r. o godz. 7 rano nasza „Oświęcim-Praga” ruszyła ze Lwowa do Jass.

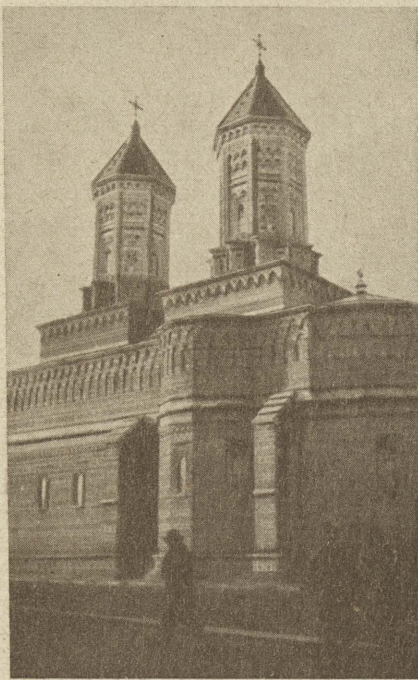
Zaczawszy od Mikołajowa droga stała się z kilometra na kilometr gorsza; jedyną pociechą były tylko partje robotników, oczyszczających drogę w miejscach zasypanych śniegiem i pocieszających, że za dni dwa cała droga będzie oczyszczona, bo taki rozkaz przyszedł z Warszawy.

Droga wlokła się na Stryj, Dolinę, Stanisławów, Kołomyję, Śniatyn, Cernaui, Mihaileni, Botosani, Frumusica, Harlau, Torgu-Frumos i Jassy.

Dziś tak łatwo, krótko i bez zmęczenia można trasę całą przebyć w pamięci, a jednak droga była przeraźliwie męcząca, tak dla obsady, jak i dla poczeiwej „Oświęcim-Pragi”.

Najgorszym kawałkiem drogi była trasa pod Mihaileni — 18 km. — trzy godziny jazdy — nie jazdy, ale pieśszego spaceru obok wozu. Droga zasypała na 150 cm., ujeżdżona chłopskimi sankami w zygzaki tak, że jazda była możliwa w następujący sposób kierowca starał się utrzymać maszynę na torze wyjeżdżonym przez sanki, a reszta obsady brnąc w nieujeżdżonym śniegu przytrzymywała samochód, by tył nie zsunął się z ujeżdżonej drożyny, gdyż obsunięcie się w śnieg groziło ugrzęźnięciem na dłuższy okres.

Ambicja obsady, podtrzymywała siły fizyczne, byle dojechać do Jass.



Stara cerkiew w Jassach.

Po 25 godzinnej jeździe, bez zagotowania się wody w chłodnicy, ale ugotowaniu się obsady we własnym zmęczeniu dobrnęliśmy wreszcie do Jass.

Członkowie Klubu Mołdawskiego w Jassach z Vice Prezesem Klubu p. Aleksandre C. Zarifopolu okazali swą radość, że choć jedna maszyna przebiła się do Jass jeszcze przed rozkopaniem drogi i to w dodatku maszyna narodu zaprzyjaźnionego, do którego Rumunja ma duży sentyment.

Gościnność Klubu Mołdawskiego i uprzejmość wszystkich jego członków, przechodziła oczekiwanie i poprostu wzruszała.

W oznaczonej godzinie ruszyła polska ekipa ze startu, na którym zgromadziły się różne wspaniałe wozy, biorące udział w Rallye jak: Nr. 157 M. Klinke na Mercedes-Benz o litrażu 4,582, Nr. 133 Cpt. A. Berlesco na Chrysler o litrażu 3,94, Nr. 204 p. G. Cristea na Dodge o litrażu 3,308 i t. d.



W samochodzie śpi się bardzo smacznie.

Zaraz za Jassami — niespodzianka. Zamiast śniegu, po którym przejeżdżaliśmy poprzednio — morze błota. Droga do Botosani, to trakt gruntowy długości 185 km. Słońce roztopiło śnieg — grzązkie, lepkie i głębokie błoto jak okiem sięgnąć.

Od Botosani leży śnieg, który z każdym kilometrem staje się większy.

Maszyna stękając i sapiąc przybywa do polskiej granicy. Krótki przymusowy odpoczynek — uprzejmość urzędników rumuńskich — uprzejmość urzędników polskich — formalności graniczne szybko załatwione i wspaniała po drogach rumuńskich, bo już rozkopana, szosa do Lwowa.

Pod Stanisławowem niespodzianka. Szosa na przestrzeni 50 metrów zawiana do wysokości 2 metrów. Tragedja. Potocki idzie na zwiady — wraca — mina rzadka — siada za kierownicę — gaz — rów — pole — drzewa — rów — i o dziwo znowu szosa. Maszyna cała — obsada zdrowa — wspaniale!

Lwów — Klub czeka — radość, że polska maszyna i polska obsada przybyła pierwsza z Jass.

Odjazd. — Za Tomaszowem pod Tarnawatką zaczynają się innego rodzaju przyjemności.

Stary śnieg został starannie rozkopany, ale nocą była zadymka, dokładnie zapelniając śniegiem rozkopaną drogę. Delahaye i Steyr siedzą głęboko w śniegu. Ekipa „Oświęcim-Praga”, bez namysłu, zgodnym a wywiczonym już ruchem złapała za łopaty, by odkopać konkurentów — a miłych towarzyszy niedoli — i w ten sposób przebywa się 20 km., przepychając i odkopując maszyny przy wspólnym wysiłku wszystkich trzech ekip.

Za Lublinem szosa pokryta jest gładziutkim lodem, a maszyna idzie już niestety bez łańcuchów, co przysparza trochę strachu.

Warszawa! Znowu „Oświęcim-Praga” pierwsza z Jass przybyła. — Serdeczne przyjęcie przez kolegów klubowych — rady dobre, przyjacielskie, sypią się jak z rogu obfitości — i już odjazd.

Zespół nasz, składający się z członków A. P., minął swój Klub — samych szczerych przyjaciół!

Dalsza droga na Poznań do Berlina jest już wypoczynkiem. Śnieżycą z deszczem i dużym wichrem towarzyszy wiernie od Poznania do Zbąszynia. To drobnostka.

Berlin. Automobilklub von Deutschland przyjmuje gościnnie, dając do dyspozycji, łazienki, umywalnie, maserów, fryzjerów i doskonale gorące przyjęcie. 20 minut odpoczynku i jazda dalej na Magdeburg — Braunschweig — Hildesheim — Dortmund — Hagen. Nowa zmora — przejazd przez zagłębie Ruhry.

Setki uliczek — mgła, naprzemian z jarzącymi światłami wspaniałych wystaw sklepowych. Cała ekipa ma oczy wpatrzone w tabliczki orjentacyjne, rozmieszczone na rogach ulic. Nareszcie Düseldorff — koniec męki „zagłębiowej”.

Aachen — Liege — cudowna droga, niestety noc i piękne widoki migają się tylko w promieniach reflektorów.

Przed Brukselą oczekują samochody i motocykle, by przeprowadzić najkrótszą drogą wozy raidowe do punktu kontroli.

Znowu 20 minut postoj i dalsza jazda na Mons — La Capelle — Vervins — Soissons — Compiègne — Senlis — i Paryż.

W Paryżu kontrolę otwierają dopiero za godzinę. Korzystamy z tego, robiąc się na pięknych, oraz pracujemy trochę przy wozie.

Droga z Paryża do Lyonu jest niezaprzeczalnie piękna. Świetny, gładki asfalt, pogoda piękna, słoneczna — humory ekipy bajkowe — maszyna okazuje również swą radość trzymając stale wskazówkę tachometra na setce.

462 km. z Paryża do Lyonu, minęły błyskawicznie.

Do otwarcia kontroli w Lyonie jeszcze 3 godz. Bierzemy kąpiel, masaż i staramy się ulżyć doli „Oświęcim-Pragi” przez usunięcie błota z hamulców i nowe przesmarowanie wozu przed ostatnim etapem, podobno najgorszym z powodu mgły.

Faktycznie 300 km. mgły — słaba przyjemność. Ale już od Saint-Raphaël cudowna droga nad brzegiem morza.

Szybko mijamy Cannes, Antibes, Nice i już Monte-Carlo.

Bocznymi uliczkami sunie maszyna do garażu, by zostać nareszcie rozładowaną z bagaży, umytą i wypolerowaną.

Punktualnie o godz. 10 t. j. z chwilą otwarcia kontroli wjeżdża polska ekipa do mety i ostatnich kontroli, przybывая jako trzecia z kolei.

Cztery różne kontrole — sprawdzanie plomb na silniku i podwoziu — dokładne oglądanie błotników — próba szybkości — próba hamulców — odpoczynek!

„Oświęcim-Praga” z obsadą: Adam Hr. Potocki, Stanisław Barylski, Ignacy Kollupajło i Józef Janeczka, zdobyła puchar imienia Księcia Ghika.

Sta-Bar.

Sport

Rezultaty zawodów zimowych.

Zawody zimowe polskich Klubów automobilowych odbyły się, przy niezbyt sprzyjających warunkach atmosferycznych, w dniach 20, 21 i 22 lutego. Program trzydniowego turnieju obejmował: Zjazd zespołów klubowych do Krakowa, raid z Krakowa do Zakopanego, oraz wyścig torowy w Zakopanem.

W Zjeździe zespołów klubowych do Krakowa, który był organizowany przez Kluby Krakowski, Łódzki i Śląski, wzięło udział siedem zespołów. Pierwsze miejsce zajął zespół Krakowskiego Klubu Automobilowego w składzie: hr. Rostworowski, dr. Frenkiel i Mojzisek, którzy na samochodach Tatra przebyli dystans 328 klm., otrzymując 213,5 pkt. Drugie miejsce uzyskał zespół Łódzkiego Automobil-Klubu w składzie: Jerzy Mandeltort, Stefan Osser i Jan Weigt, który przebył 299 klm. i otrzymał 189,7 pkt. Wreszcie trzecie miejsce przypadło Śląskiemu Klubowi Automobilowemu, którego zespół, w składzie: dr. Zbislawski, Korfanty i Mikszan, przebył tylko 88 klm., otrzymując 137 pkt. Do celu doszło ogółem pięć zespołów.

Jazda zimowa z Krakowa do Zakopanego zgromadziła na starcie 21 samochodów, w czym dwa prowadzone przez panie. Do mety na stadionie sportowym w Zakopanem doszło ogółem 18 maszyn. Rezultaty jazdy wypadły następująco:

1. Bukowiecki — K. K. A. (Fiat) 337 p.;
2. Mojzisek — C. S. R. (Tatra) 320 p.;
3. Broniowski — K. K. A. (Tatra) 320

p.; 4. Moucka — C. S. R. (Tatra) 320 p.; 5. Zieleniewski — K. K. A. (Austro Daimler) 320 p.; 6. Sroubek — C. S. R. (Praga) 318 p.; 7. Dygat — K. K. A. (Praga) 313 p.; 8. Ripper — K. K. A. (Praga) 298 p.; 9. Mieczyski — P. T. K. (Ford) 296 p.; 10. pani hr. Szembek — K. K. A. (Tatra) 277 p.; 11. Korfanty — Śl. K. A. (Salmson) 270 p.; 12. Fürstenberg — Śl. K. A. (Austro Daimler) 270 p.; 13. Eisert — Ł. A. K. (Austro Daimler) 111 p.; 14. Żmuda — K. K. A. (Chevrolet) 111 p.; 15. Nowak — K. K. A. (Ford) 111 p.; 16. Weigt — Ł. A. K. (Ford) 111 p.; 17. Osser — Ł. A. K. (Packard) 111 p. Poza konkursem ukończył jazdę w przepisany czasie autocar Morris-Commercial, prowadzony przez inż. Wentzla.

Wyścig torowy na stadionie sportowym w Zakopanem, rozegrany w niedzielę 22 lutego, odbył się w niesłychanie trudnych warunkach, gdyż z powodu odwilży tor był pokryty grubą warstwą topniejącego śniegu i lodu, w której tonęły koła samochodów, sięgając twardego, bardzo nierównego gruntu. Szybka jazda groziła skutkiem tego natychmiastowym połamaniem resorów. Pomimo tak niesprzyjających warunków wyścig udał się doskonale, gdyż startowało 16 samochodów i dwa motocykle z wózkami. Zainteresowanie publiczności było bardzo znaczne, o czym świadczyły przepełnione trybuny.

Zawodnicy wypuszczani byli do wyścigu parami, z dwóch przeciwległych startów. O klasyfikacji decydował osiągnięty czas. Wyniki wypadły następująco:



Hołuj na samochodzie Bugatti zwyciężył w zakopiańskim wyścigu torowym.

Fot. H. Schabenbeck.

P. BITSCHAN
S.P. I. O. O.
WARSZAWA
KREDYTOWA 16, TEL. 606-13
IZYLDY, LITERY, TABLICE, NAPISY
REKLAMY ŚWIETLNE
STEMPLE
WSZELKIEGO RODZAJU
ROK ZAŁOŻENIA FABRYKI 1828

Motocykle z wózkami (dystans 5 okr. — 4700 metrów) — 1. Damski (B. M. W.) 4 m. 58,6 s., szybkość średnia 48,940 klm./g.; 2. Barr (Harley Davidson) 5 m. 23 s.

Samochody turystyczne do 2500 ccm. (dystans 5 okr. — 4700 metrów) — 1. Sroubek (Praga) 6 m. 07,4 s., szybkość średnia 39,782 klm./g.; 2. Jan Ripper (Praga) 6 m. 10 s.; 3. Broniowski (Tatra) 6 m. 15,4 s.; 4. pani hr. Szembek (Tatra) 6 m. 24,8 s.; 5. Schabenbeck (Fiat) 6 m. 38,6 s.

Samochody turystyczne powyżej 2500 ccm. (dystans 8 okr. — 7520 metrów) — 1. Souda (Essex) 10 m. 07,4 s., szybkość średnia 37,049 klm./g.; 2. Żmuda (Chevrolet) 10 m. 37,6 s.

Samochody sportowe (dystans 8 okr. — 7520 metrów) — 1. Reim (Lancia) 8 m. 18 s., szybkość średnia 46,959 klm./g.; 2. Judasz (Austro Daimler) 8 m. 22 s.; 3. Bukowiecki (Fiat) 8 m. 44,2 s.; 4. Eisert (Austro Daimler) 8 m. 56,6 s.; 5. Osser (Packard) 9 m. 16,4 s.

Samochody wyścigowe (dystans 10 okr. — 9400 metrów) — 1. Holuj (Bugatti) 9 m. 13 s., szybkość średnia 52,860 klm./g.

Obszerniejsze omówienie zawodów zamieścimy w następnym numerze.

Odwołanie wyścigu.

Komisja Sportowa Śląskiego Klubu Automobilowego komunikuje, że zrezygnowała z organizacji Wyścigu Górskiego na Kubalonce, przewidzianego w kalendarzu sportowym na dzień 14 czerwca r. b.

Wyścig kilometrowy w Marsylii.

Doroczny wyścig na bulwarze Micheleta w Marsylii, rozgrywany na przestrzeni jednego kilometra ze startem z miejsca na niewielkim wzniesieniu, zgromadził w tym roku w dniu 25 stycznia bardzo liczną konkurencję z górą 130 współzawodników. Najlepszy czas dnia, 24,6 sek., uzyskał Francisquet na litrowym motocyklu Rovin San Sou Pap, bijąc rekord konkursu z niewiarogodną szybkością przeciętną 146 klm./g. Ponieważ ustalono, że elektryczny chronometr działał wadliwie podczas wyścigu, wyczyn ten, zbyt nieprawdopodobny, bo zanađto zbliżony do światowego rekordu szybkości motocyklowej na kilometr ze miejsca, nie został uznany za oficjalny rekord konkursu.

W kategorii samochodów wyścigowych najlepszy czas osiągnął Jouannon na Bugatti, rozwijając szybkość 128,5 klm./g., podczas gdy w kategorii sportowej najszybszym okazał się Czajkowski na Bugatti, uzyskując średnią 102 klm./g.



Holuj po swem zwycięstwie w wyścigu torowym
Fot. H. Schabenbeck.

Wyścig motocyklowy w Afryce południowej.

W dniach 1 i 2 stycznia odbyły się na obwodzie szosowym w Kragga Kama doroczne wyścigi motocyklowe o Tourist Trophy Afryki Południowej. W najważniejszym wyścigu Seniorów, dostępnym dla motocykli 500 ccm., tryumfował Lind na motocyklu A. J. S., który pokrył przestrzeń 322 klm. z szybkością przeciętną 113 klm./g. W kategorii 350 ccm. zwyciężył Cohen na A. J. S., w kat. 250 ccm. — Sarkis na O. K. Supreme i w kat. 175 ccm. — Davis na Excelsior.

Raid na przestrzeni 10.000 klm.

Odwołany w roku ubiegłym wielki raid Automobilklubu Niemiec na przestrzeni 10.000 klm., ma się odbyć w tym roku między 22 maja i 7 czerwca. Trasa imprezy, w porównaniu z projektem zeszłorocznym, została znacznie zmieniona i między innymi omija całkowicie terytorium Polski. Szlak tegoroczny przewiduje dziesięć następujących etapów:

Berlin-Genewa (1.110 klm.) Genewa — San Sebastian (940 klm.), San Sebastian — Lizbona (1.080 klm.), Lizbona — Madryt (700 klm.), Madryt — Barcelona (640 klm.), Barcelona — Medjolan (1060 klm.), Medjolan — Rzym (695 klm.), Rzym — Monachjum (970 klm.), Monachjum — Triest — Ragusa (1.215 klm.), Ragusa — Zagrzeb — Budapeszt (1.055 klm.), Budapeszt — Berlin (930 klm.).

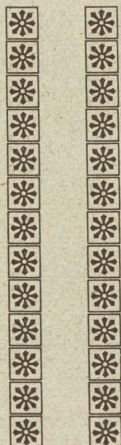
Zjazd Gwiazdzisty do Rzymu.

Automobilklub Rzymski organizuje w kwietniu r. b. wielką imprezę międzynarodową pod nazwą Zjazd Gwiazdzisty do Rzymu. Zjazd wyznaczony jest na dzień 23 i 24 kwietnia, a w dniach następnych odbędzie się w okolicach Rzymu szereg imprez dodatkowych. Zawody te są dostępne dla członków wszystkich europejskich Klubów automobilowych zrzeszonych w A. I. A. C. R.

Samochody uczestniczące w Zjeździe będą podzielone na dwie kategorie: do dwóch litrów pojemności cylindrów i powyżej dwóch litrów pojemności.

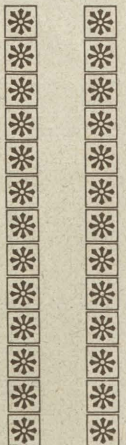
W dniach od 25 do 29 kwietnia uczestnicy Zjazdu wezmą udział w następujących imprezach: próbie szybkości na przestrzeni trzech kilometrów, na płaszczyźnie ale nie w linii prostej, próbie szybkości na wzniesieniu, również na dystansie trzech kilometrów, próbie akceleracji na wzniesieniu na przestrzeni jednego kilometra ze startem z miejsca, próbie hamowania na płaszczyźnie i próbie zręczności jazdy. Zawodnicy, którzy z prób tych wyniosą najmniejszą ilość punktów otrzymają szereg cennych nagród honorowych. Zawodnik, który, bez względu na kategorię samochodu, osiągnie najlepszy wynik, zostanie ogłoszony absolutnym zwycięzcą Zjazdu i otrzyma nagrodę Królewską.

Z okazji Zjazdu Gwiazdzistego Automobilklub Rzymski organizuje również konkurs piękności samochodów, w którym uczestnicy Zjazdu mogą brać udział bezpłatnie. Także samo uczestnikom



Środek tak wspaniale uśmierzający bóle, jest często przedmiotem podrabiania. Dlatego też przy bólu głowy i zębów, przeziębieniu, reumatyzmie, należy przyjmować tylko tabletki, które jak i opakowanie opatrzone są znakiem BAYER.

ISTNIEJE TYLKO JEDNA ASPIRINA!



Dzięki zastosowaniu
DO SAMOCHODÓW ŁOŻYSK

SKF

osiąga się szybkość i pewność
biegu

SKF

ODDZIAŁY:

w Poznaniu, Gwarna Nr. 20,
w Katowicach, 3-go Maja Nr. 23,
w Łodzi, Piotrkowska Nr. 142,
we Lwowie, Sykstuska Nr. 2,
w Krakowie, Długa Nr. 35.

SZWEDZKIE ŁOŻYSKA KULKOWE, SP. Z O. O. WARSZAWA, ULICA WIERZBOWA Nr. 8.

zawodów rzymskich przysługuje prawo bezpłatnego wstępu na wszelkie bale, przedstawienia i wycieczki, organizowane z okazji imprezy.

Zgłoszenia do Zjazdu za opłatą 100 lirów przyjmowane są przez Automobilklub Rzymski do dnia 8 kwietnia do godziny 19.

Turniej ping-pongowy w Automobilklubie Polski.

W dniach 14 i 15 marca Komisja Sportowa A. P. organizuje dla Członków A. P. oraz ich rodzin turniej ping-pongowy. Kierownikiem turnieju będzie p. Ryszard Borman. Wpisowe wynosi 10 zł. od osoby. Zapisy przyjmuje sekretariat Komisji Sportowej A. P. do dnia 13 marca do godz. 14.

KRYZYS W AMERYCE

Nadchodzą już przybliżone zestawienia statystyczne, dające obraz rzeczywistych rozmiarów kryzysu w amerykańskim przemyśle samochodowym.

Ciekawe te dane poznać możemy z załączonych tablic, odnoszących się jedna do produkcji, druga do sprzedaży samochodów. Widzimy tam, że produkcja samochodów spadła w Ameryce o 38,2% w stosunku do poprzedniego roku. Jest to cyfra świadcząca bardzo wymownie o trudnej sytuacji, w jakiej znalazły się fabryki. Dla prawidłowej oceny położenia musimy jeszcze sobie uprzytomnić, że wszystkie prawie amerykańskie fabryki samochodowe obliczone były na masową produkcję i że rentowność tej produkcji zależy od intensywnego wykorzystania kosztownych obrabiarek i urządzeń fabrycznych.

Przejrzenie drugiej z kolei tablicy ukazuje nam jednak sytuację w nieco jaśniejszym świetle. Oto spadek sprzedaży samochodów w stosunku do poprzedniego roku wyniósł tylko 32,2%. Znaczący to, że przemysł w porę zorientował się w zmniejszonej pojemności rynku i w porę ograniczył swą produkcję. Dzięki temu zapas samochodów na składzie nie powiększył się a zmniejszył i w roku bieżącym fabryki będą mogły podnieść intensywność swej pracy. Dzięki tej przeczności najgorszy moment dla amerykańskiego przemysłu samochodowego wydaje się już być poza nim.

Jeżeli przyjrzymy się trzeciej z kolei

tablicy, to zobaczymy bardzo ciekawy podział produkcji pomiędzy poszczególne fabryki. Sześć firm, a mianowicie: Ford, Chevrolet, Essex, Pontiac, Plymouth i Whippet, które w roku 1928 dostarczały 58,5% całej produkcji samochodów, w roku 1930-ym zagarnęły

w swe posiadanie 73,4% to jest blisko trzy czwarte całej produkcji. To też te firmy, a szczególnie Ford musiały prawie nie odczuć kryzysu, a cały jego ciężar spadł na pozostałe fabryki, w których spadek produkcji wyniósł przeszło 40%. (Dla Forda tylko 19%).

Produkcja samochodów

(Stany Zjednoczone i Kanada).

	1928 Ilość	%	1929 Ilość	%	1930 *) Ilość	%
Osobowe . . .	4,012,000	87.2	4,795,000	85.3	2,915,000	83.8
Ciężarowe . .	589,000	12.8	827,000	14.7	562,000	16.2
Razem	4,601,000	100.0	5,622,000	100.0	3,477,000	100.0

Procentowa zmiana w stosunku do poprzedniego roku

	1928	1929	1930 *)
Osobowe	30.0%	19.5%	-38.2%
Ciężarowe	18.5	40.5	-32.1
Osobowe i ciężarowe .	28.6%	22.0%	-38.2%

*) Przypuszczalne.

Sprzedaż samochodów w Stanach Zjednoczonych

	1928 Ilość	%	1929 Ilość	%	1930 *) Ilość	%
Osobowe . . .	3,243,000	90.5	4,016,000	88.4	2,700,000	86.7
Ciężarowe . .	341,000	9.5	527,000	11.6	413,000	13.3
Razem	3,584,000	100.0	4,543,000	100.0	3,113,000	100.0

Procentowa zmiana w stosunku do poprzedniego roku

	1928	1929	1930 *)
Osobowe	19.4%	23.8%	-32.8%
Ciężarowe	4.1	54.2	-21.6
Osobowe i ciężarowe .	14.2%	26.8%	-32.2%

*) Przypuszczalne.

Jeśli mamy sądzić z głosów prasy fachowej, to wśród przywódców przemysłu samochodowego w Ameryce panuje niezłomna ufność w rychłą poprawę sytuacji. — Ufność ta opiera się na przeświadczeniu, że Amerykanin nie może się obejść bez samochodu i że zużycie będących w ruchu maszyn musi wywołać konieczność nowych zakupów.

Kalendarz tegorocznych Międzynarodowych Wystaw Samochodowych.

6—15 marzec: Międzynarodowa Wystawa Samochodów i Rowerów w Genewie.

8—15 marzec: Targi wiosenne z sekcją samochodową w Wiedniu.

Kwiecień lub maj: Międzynarodowa Wystawa Samochodowa w Rydze.

16—27 kwiecień: Międzynarodowa Wystawa Samochodowa w Medjolanie.

25 kwiecień-4 maj: Wystawa samochodów w Zagrzebiu.

26 kwiecień-3 maj: Targi Międzynarodowe z sekcją samochodową w Poznaniu.

Początek maja: Wystawa samochodowa w Tallinie.

24 maj: Wystawa samochodowa w Oslo.

5—15 wrzesień: Międzynarodowe Targi Wschodnie we Lwowie.

1—11 październik: Salon Paryski.

15—24 październik: Salon Londyński (samochody osobowe).

5—14 listopad: Salon Londyński (samochody ciężarowe).

Listopad: Wystawa motocykli, samochodów ciężarowych i autobusów w Kopenhadze.

Grudzień: Salon Brukselski.

Sprzedaż samochodów osobowych

w procentach całej sprzedaży w Stanach Zjednoczonych

	1928 %	1929 %	1930*) %
Ford	15.4	33.8	40.7
Chevrolet	24.5	20.1	23.3
Essex	5.7	4.9	2.4
Pontiac	5.9	4.1	2.6
Plymouth	.9	2.2	2.4
Whippet	6.1	4.2	2.0
Suma powyższych	58.5	69.3	73.4
Pozostałe	41.5	30.7	26.6
Ogółem	100.0	100.0	100.0
Ogółem oprócz Forda	84.6	66.2	59.3

*) Przepuszczalne.

Sprzęgło jest dwudyskowe, a skrzynka biegów posiada trzy przekładnie. Położna rama posiada aż siedem poprzeczek, z czego trzy rurowe. Karoserje odznaczają się piękną linią i wykończeniem. Szpiczasta chłodnica wyróżnia się swymi ostrymi liniami. Cena wozu nie jest bardzo wysoka, gdyż wynosi mniej niż 5.000 dolarów.

NOWOŚCI KONSTRUKCYJNE

De Vaux Six.

Ciężki kryzys ekonomiczny, jaki obecnie przeżywamy nie przeraża bynajmniej energicznych fabrykantów amerykańskich. Jak donoszą z za oceanu powstaje nowa fabryka samochodowa, którą zakłada Norman de Vaux w mieście Grand Rapids w stanie Michigan.

Nowa firma wypuści na rynek sześciocylindrowy samochód o całkowicie ortodoksyjnej budowie. Silnik pochodzić będzie z fabryki Continental; będzie on dawał moc 65 koni przy 3.400 obr. na min. Skrzynka biegów posiadać będzie drugą przekładnię cichobieżną. Karoserje mają się odznaczać bardzo piękną linią, którą uzupełni modna szpiczasta chłodnica. Ceny nowych wozów De Vaux Six będą stosunkowo bardzo niskie, wahając się w granicach od 525 do 755 dolarów loco fabryki.

Nowy samochód szesnastocylindrowy.

Na ostatniej wystawie samochodowej w Chicago pokazany został po raz pierwszy nowy amerykański wóz szesnastocylindrowy, skonstruowany przez fabrykę Marmon. Silnik jego składa się z dwóch bloków ośmiocylindrowych, ustawionych w kształcie litery V pod kątem zaledwie 22,5 stopnia. Zawory są sterowane z góry przy pomocy długich popychaczy. Wał korbowy obraca się w pięciu łożyskach. Karburator podwójny Stromberg typu odwróconego downdraft).

W konstrukcji silnika zastosowano bardzo szeroko aluminium, z którego są wykonane bloki i głowice cylindrów, tłoki, karter, nie licząc innych mniejszych części. Dlatego to silnik, który daje moc 200 koni, jest stosunkowo bardzo lekki.

D. K. W. z napędem na przednie koła.

Niemiecka firma Zschopauer Motorenwerke, specjalizująca się w budowie samochodów i motocykli z silnikami dwutaktowymi, przygotowała na tegoroczną wystawę automobilową w Berlinie sensacyjną nowość, a mianowicie mały i tani samochód napędem na przednie koła. Wózek ten posiada dwutaktowy, dwucylindrowy, chłodzony wodą silnik o pojemności zaledwie 500 ccm., dający moc 15 koni. Silnik jest zbudowany w bloku ze skrzynką przekładniową i dyferencjałem, przyczem między silnikiem i przekładnią znajduje się amortyzator, chroniący przekładnię przed skutkami zbyt raptownego odpuszczenia sprzęgła. Sprzęgło pracuje w oliwie. Skrzynka biegów posiada trzy przekładnie, które zmienia się niesłychanie łatwo, przestawiając rączkę, umieszczoną na desce rozdzielczej. Hamulce na cztery koła. Kierownica ślimakowa. Podwozie nie posiada wcale osi, a koła umocowane są na czterech resorach poprzecznych, co daje im całkowitą niezależność i umożliwia jazdę bez wielkich wstrząsów.

sów po złych drogach. Koła są tarczowe do pneumatyków balonowych 26×35.

Karoserje nowego samochodu D. K. W. mają się odznaczać nowoczesnymi linjami, zapewniającymi doskonały opływ powietrza. Przewidzianą jest budowa serijna dwu i trzysiedzeniowych roadsterów oraz czterosiadzeniowych kabrioletów. Cena tego nowego samochodu jest sensacyjnie niska, gdyż wynosi 1.685 marek za wózek dwumiejscowy. Będzie to już wielka konkurencja dla motocykli z wózkami.

Groźny stan przemysłu karoseryjnego.

Przywóz zagraniczny zabija warsztaty krajowe.

Polski przemysł karoseryjny stacza się od pewnego czasu po pochyłości, prowadzącej wytwórnię krajową do zupełnej ruiny. Wiele przedsiębiorstw karoseryjnych znajduje się już w obliczu groźnej likwidacji. Na fatalny stan tego przemysłu składa się wiele przyczyn: przede wszystkim ogólny ciężki stan gospodarczy kraju i zagranicy, następnie wzrastający przywóz karoserji wyrobu obcego.

Jak nas informują polscy wytwórcy karoserji, sytuację pogarsza okoliczność, że sfery zamożniejsze, a także niektóre urzędy i instytucje samorządowe, nie licząc się z powagą sytuacji, sprowadzają w dalszym ciągu samochody karosowane zagranicą. Oczywiście musi się to odbijać ujemnie na warsztatach krajowych.

Szczególnę rozgoryczenie wywołało wśród przemysłowców karoseryjnych polskich sprowadzenie w ostatnich czasach kilkunastu maszyn z karoserjami zagranicznymi przez Kasę Chorych w Warszawie i kilka instytucji, korzystających z opieki czynników rządowych.

Przemysłowcy karoseryjni zwracają uwagę, że, jak to stwierdzono na ostatnim pokazie piękności samochodów w Warszawie, karoserje krajowe, nie ustępują zagranicznym, zarówno pod względem estetycznego wyglądu jak solidności wykonania, a nawet górują nad wyrobami zagranicznymi swą taniością.

„AU PRENUMERUJ CIE TO”
MIESIĘCZNIK

ZAWIADOMIENIE KOMISARJATU RZĄDU M. ST. WARSZAWY

W myśl § 28 p. 1 Rozporządzenia Min. Rob. Publ. i Min. Spraw Wewn. z dn. 27. I. 28 r. (Dz. U. R. P. Nr. 41 28, poz. 396) właściele pojazdów mechanicznych obowiązani są najdalej w ciągu dni 14-tu zawiadomić powiatową władzę Administracji Ogólnej (w Warszawie oddział drogowy Dyr. Rob. Publ. Kom. Rządu) w której okręgu znajduje się miejsce stałego postoju pojazdu, o wszelkich okolicznościach wywołujących zmianę danych, zamieszczonych w dowodzie rejestracyjnym, a więc o sprzedaży lub nabyciu, zmianie miejsca postoju pojazdu, zmianach konstrukcji i t. p.

Winni przekroczenia powyższego rozporządzenia karani są w myśl postanowień rozdziału IV Ustawy z dn. 7 października 1921 roku o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 656) w drodze postępowania karno-administr. przyczem, kara może być wymierzona w formie grzywny do 1000 zł. i 6 tygodni aresztu.

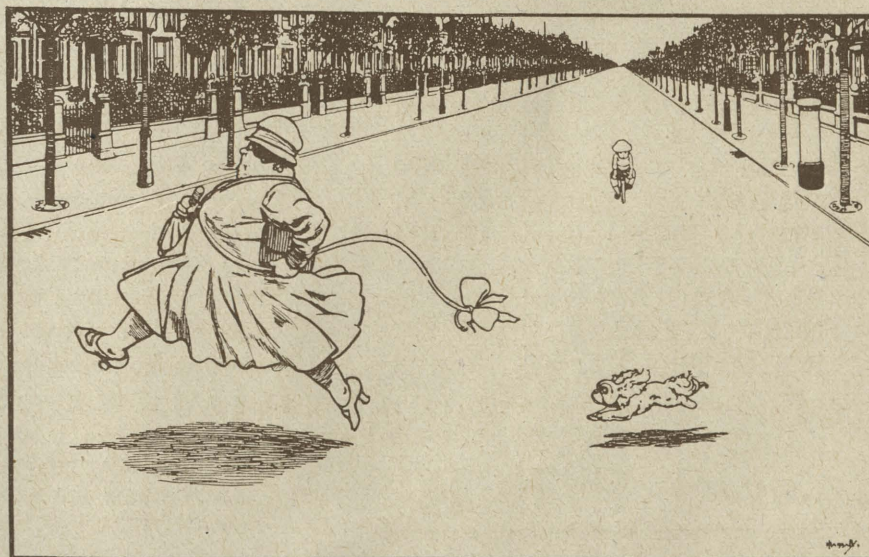
Powyższy przepis ma na celu umożliwienie władzom administracyjnym utrzymania w stanie aktualnym ewidencji poj. mechanicznych. Wobec nieprzestrzegania w dużej mierze przez właścicieli samochodów tego przepisu, co powoduje nakładanie na nich wysokich kar, Ko-

misarjat Rządu m. st. Warszawy prosi o przypomnienie członkom A. P. o konieczności zawiadamiania władz Administr. Ogólnej (w Warszawie Oddz. Drogowy Dyr. Rob. Publ. Kom. Rządu) o wszelkich okolicznościach wywołujących zmianę danych, zamieszczonych w dowodach rejestracyjnych, w celu uchronienia ich od niepotrzebnych i przykrych konsekwencji.

Międzynarodowa wystawa bezpieczeństwa ruchu.

W ramach Targów Medjolańskich, które urządzone są między 12 a 27 kwietnia r. b., odbędzie się Międzynarodowa Wystawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i ulicznego. Wystawa ta zapozna zwiedzających z ogólną organizacją policji ruchu, przepisami drogowymi, sygnalizacją drogową i uliczną, sygnałami używanymi na przejazdach kolejowych i sposobami regulacji ruchu miejskiego, oraz ze statystyką wypadków, jak również z aparatami, urządzeniami i przepisami zmierzającymi do zmniejszenia ich ilości. Wystawa ta, ze względu na aktualność tematu, cieszyć się będzie bezwątpienia wielkiem zainteresowaniem.

HUMOR

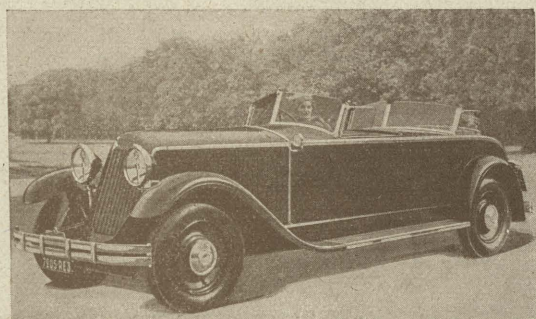


Safety First!



OSRAMÓWKI

samochodowe



CENY MODELI

1931 ROKU



ZNACZNIE ZNIŻONE

MONASIX	6 cyl.	25 KM.
MONASTELLA	6 cyl.	25 KM.
IOCV.	4 cyl.	45 KM.
VIVASIX	6 cyl.	60 KM.
VIVASTELLA	6 cyl.	60 KM.
NERVAHUIT	8 cyl.	80 KM.
NERVASTELLA	8 cyl.	80 KM.
REINASTELLA	8 cyl.	100 KM.

Kareta 4 drzwiowa	1320 dol.
Kareta 4 drzwiowa, central. smarowanie, szyby nie rozpryskujące, specjalnie luksusowa	1600 dol.
Kareta 4 drzwiowa	1765 dol.
Kareta 4 drzwiowa	1935 dol.
Kareta 4 drzwiowa, centr. smarowanie, szyby nierozpryskujące, specjalnie luksusowa	2700 dol.
Kareta 4 drzwiowa zderzaki i kufer	2920 dol.
Podwozie kompletne	1900 dol.
Podwozie kompletne	4500 dol.

SAMOCCHODY CIĘŻAROWE od 400 klg. do 12.000 klg.
nośności, jak również samochody pożarnicze i użyteczności publicznej

„E S P E R“

WARSZAWA, UL. MARSZAŁKOWSKA 153.
KATOWICE, RYNEK 2.
KRAKÓW, UL. KARMELICKA 9,

TEL. 621-64
TEL 585
TEL. 155-05