

53059

# Automobil Motorsport

1927 NOV. 1 7  
ÁTVETTE

II. évfolyam

21

Ára 1 pengő  
(12.500)



## DUNLOP PNEUMATIK



385  
II

SZÉKES  
FOLYÓRATOK

# SVÁBHEGYI VERSENY ♦ 1927

Ismét egy aranybetűs nap a **STEYR**-gyár történetében



3 vándordíj  
5 győzelem  
5 tiszteletdíj  
5 aranyplakett



Gróf Kinsky Ulrich

## ♦ STEYR ♦

a versenykocsik és az összes automobilonak legjobb idejét futja és végleg megnyeri a Svábhegyi Nagy Vándordíjat

Delmár Walter

## STEYR

a sportkocsikategóriák legjobb idejét futja

Delmár Walterné

## STEYR

a leggyorsabb növezető és végleg nyeri a Shell-díjat

Almássy László Ede

## STEYR TYPE XII

Wolfner László

## STEYR TYPE VII

kategóriagyőztesek

A gróf Kinsky Ulrich által STEYR-versenykocsin 1926-ban felállított 3:43.36 másodperces útvonalrekord megdöntetlen

## Magyar Steyr Automobil Részvénytársaság

Budapest, IV., Ferenciek-tere 9

Telefon: Teréz 219—45

**MAGYAR ÁLTALÁNOS GÉPGYÁR, MÁTYÁSFÖLD**

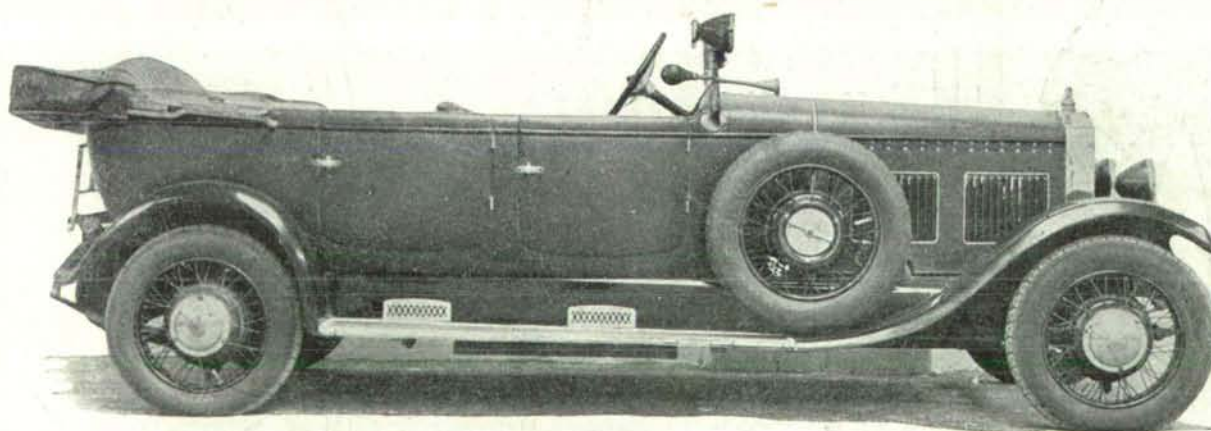
**10.500 PENGŐ  
(131,250.000)**

**AZ ÚJ HATHENGERES**

**2**

**LITERES**

**MAGOSIX**



**GYÁRI ELADÁSI KÖZPONT:  
MÉRAY MOTORKERÉKPÁRGYÁR R.-T. BUDAPEST, IV., VÁCI-U. 1-3**

# BRENNABOR

*a modern német automobil-  
gyártás legnépszerűbb kocsija  
megérkezett Budapestre*

**TIPUSOK:**

*6/25 HP 4 hengeres  
10/45 HP 6 hengeres  
1½ t. gyorsteherkocsi*

Vezérlőképviseelő: **FÁBRI B.**

*Budapest, VI. ker., Andrassy-út 61.  
Telefonszám: 159-75*



**DUNLOP-CORD  
TÖMÖRGUMI  
MOTORGUMI**

*Gyári képviselet*

**AUTÓ-  
FELSZERELÉSEK**

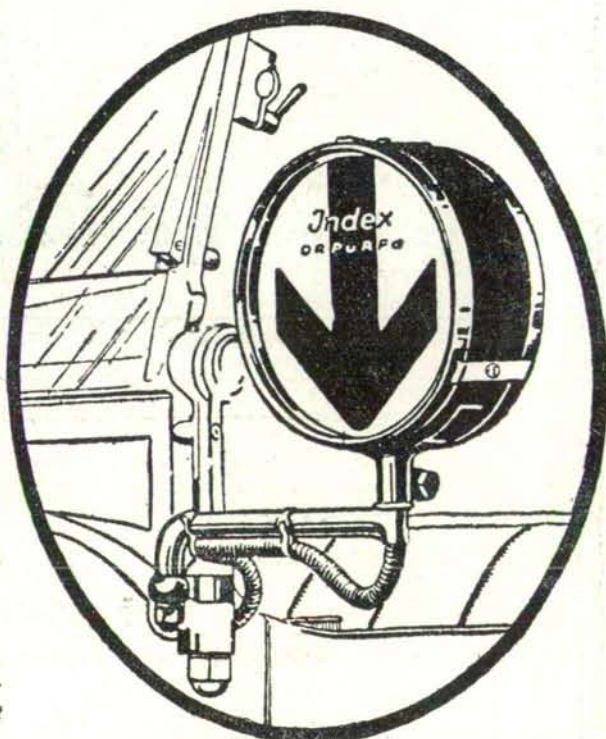
**Autocar**

*Pneumatik és Autó-  
felszerelési Szaküzlet*

**BUDAPEST, VI.,**

*Vörösmarty-u. 33 (Andrassy-út sarok) Tel.: L. 983-63*

**IRÁNYJELZŐK**



**Nagy választékban**

**SVÁBHEGYI VERSENY 1927**

BALÁZS LÁSZLÓ

493 ohv.

**SUNBEAM**  
**motorkerékpáron****KLG**-gyertyával és**CASTROL**-olajjala nap legjobb idejét  
futja, és új motorkerék-  
pár pályarekordot állít fel

BALÁZS LÁSZLÓ

347 ohv.

**Sunbeam**  
**oldalkocsival**új rekorddal, fölényesen nyeri  
kategóriáját, a nap második leg-  
jobb oldalkocsi idejét futvaVezérképviselő: **Magyar Abroncs és Kerékgyár Rt.**

Budapest, VI., Jókai-utca 8. — Telefon: Teréz 133-56

# És mégis a legelsők vagyunk!



# MERCEDES-BENZ



Győzelmek 1927-ben: Nürburgring megnyitóverseny, Német Sportkocsi Grand Prix, Klausenpass hegyiverseny, Semmering hegyiverseny, Svábhegyi verseny, Freiburgi kilométerverseny, Batschari vándordíj mind a német ipar, a Mercedes-Benz dicsőségét hirdeti. Tegyen próbautat egy Mercedes-Benz-túrakocsival. Megbízható, nem drága és

## örökké tart!

---

Mercedes-Benz Automobil R.-T. Budapest, V. ker., Vörösmarty-tér 1. sz. — Telefon: Teréz 229-24

# Automobil-Motorsport

## FÜGGETLEN KÉPES MOTORSZAKLAP

Megjelenik minden hó 10-én és 25-én

Felelős szerkesztő: DEVÁN ISTVÁN  
Heljettos szerkesztő: DÁRDAY-ABRIANI DEZSŐ

Szerkesztőség és kiadóhivatal:  
Budapest, VI., Rózsa-u. 111 sz. II. em.

Telefon: Teréz 112-44, 112-45, 112-46

Postatakarékpénztári csekk száma: 34240.

### Előfizetési díjak:

Budapesten és vidéken: évi 20 pengő

Ausztáriába: évi 35 szilling

Jugoszláviába: évi 300 dinár

Csehsz ovákiába: évi 160 cseh korona

Romániába: évi 1200 lei

A külföldi előfizetéseknél a postaköltség is bennfoglaltatik.

## Versenyeredmények

### A Brookland 200 Miles

Győztesek: Bugatti — Amilcar — Austin

Október utolsó vasárnapján rendezték meg Brooklandban a 200 mérföldes (321.800 km.) versenyt, mely az Angol Grand Prix után itt az év legjelentősebb sebességi versenye volt. A „Brookland 200 Miles Race” már csaknem egy évtized óta a Szigetország egyik legjelentősebb eseménye és arról nevezetes, hogy csupán 1.5 literes és azon aluli hengerűrtartalmú kocsik számára írják ki. Az idei verseny abszolút győzelmét Malcolm Campbell, a londoni Bugatti-képviselő vezetője szerezte meg magának, miután legveszedelmesebb ellenfele, Eyston (Bugatti), a fél táv abszolválása után két körrel, szeleptörés folytán kiállani kényszerült. A verseny érdekessége volt különben, hogy Morel szenzációsan gyors 1100 kcm.-es Amilcarján még a fél távon vezetett és végül is alig három perccel maradt el Campbelltől. A 750 kcm. kategória, melynek távja csupán 68 kör volt, C. K. Chase (Austin) zsákmánya lett. A verseny egyébként ugyanazon a pályán folyt le, amelyiken az angol Grand Prix-t futották, tarkítva ugyanazon homokakadályokkal. Campbell átlagsebessége ezúttal is jóval alul maradt Benoist (Delage) 136 kilométeres átlagjánál. A verseny részletes eredménye a következő:

Távolság: 321.800 km. 1500 kcm. 1. Malcolm Campbell 8 hengeres-komp. (Bugatti) 2:38:13.4. Átlagsebesség: 123.281 km. 2. H. W. Purdy (Thomas-Special) 2:57:23. 3. W. U. Dykes (Alvis) A front drive Alvis ezúttal sem váltotta be az angolok reményét. Ügyszintén a Thomas-Specialok sem.

1100 kcm. 1. A. Morel (Amilcar-komp.) 2:41:10. Sebesség: 120.948 km. 2. V. Balls (Amilcar) 2:44:15. 3. C. Martin (Amilcar) 2:50:20. 4. G. Casse (Salmson) 3:06:46. 5. P. Goutte (Salmson) 3:09:56. A Salmsonok ezúttal ismét megsemmisítő vereséget szenvedtek az Amilcaroktól.

A 750 kcm. kategóriát C. K. Chase (Austin) nyerte 93.597 kilométeres átlaggal az ugyancsak Austin-on ver-

senyző J. S. H. Vilson ellen. A verseny leggyorsabb körét Eyston (Bugatti) futotta 130 kilométeres átlaggal.

### Új, 24 órás Norton világrekord

Az angol Norton-gyár, motorjainak kiválóságát bizonyítandó, egy különös kísérlettel próbálkozott a Brooklandon. Kísérletét közvetlenül az Olympia Show megnyitása napján hajtotta végre, úgyhogy a sikert a kiállításán megjelentekkel már másnap nagy plakátokon közölték. A Norton-gyár felhívta az Auto Cycle Union-t, hogy válasszon ki 6 darab 490 kcm. ohv. szériamotort a gyár raktárából, melyeket lepecsételvén, azonnal kiszállítottak Brooklandba és ott sorjában beszerelték őket a Staniland által tervezett vázba, mellyel az összes Norton-világrekordokat futják. A motorokat először kilométerpróbának vetették alá, ahol kiderült, hogy a csupán féken bejáratott ohv.-motorok mindegyike kifutja a 130 kilométert. A hat motor egyike 135 kilométerig vitte. Ezzel hajtották végre azután a 24 órás rekordkísérletet. Reggel nyolctól az est beálltaig Staniland, Spring és Emerson, a híres angol vezetők, rótták monoton köreit, míg onnan kezdve három kétliteres Lagonda-Sport fényzőróinak segítségével Denly kezdte meg a körözést, amit reggelig sikerrel állott. A világrekord sikerült, amennyiben az össztávolság 2405 kilométer és 154 métert tett ki, ami pontosan 100.215 kilométeres átlagnak felel meg. Ebbe természetesen a benzín, olaj és pneumatikcserek is benne vannak. A teljesítmény, ösztintén szólva, kolosszális és a Norton-motorok megbízhatóságának újabb fényes bizonyítéka. Az új 24 órás világrekord nemcsak az 500, hanem a 750 és az 1000 kcm. kategóriákban is világrekordot képez. A Norton-gépek felszerelése a következő volt: B. & B. karburátor, Lucas angol mágnes, KLG-gyertya, Castrol-olaj, Dunlop-pneumatik, Sturmey-Archer sebességváltó, Renold-lánc, Webb-villa és Lycett-nyereg.

### Új Bugatti világrekord

Eyston a Brooklandon 186.936 km. futott 1.5 literes kocsijával 1 óra alatt

Ösztintén szólva, kissé érthetetlen világrekord hírért hozza a távíró Angliából. Ha nem a Brooklandon futották volna és nem az ACU hivatalos kiküldöttei előtt folyt volna le a rekordkísérlet, talán el sem hinnék. Emlékeztet még előttünk a 6 gyári 1.5 literes Bugatti nagy veresége az Angol Grand Prix-ben, ahol a Delage és főleg Benoist lekenterezte a Bugattikat. Mi volt akkor? És íme most, rövid pár héttel utána, az angol szemüveges amatőr Bugatti-versenyző, G. E. T. Eyston, 1496 kcm. egyvonalban épített 8 hengeres kompresszoros Bugattijával megjavította a W. D. Hawkes által Milleren tartott egyórás világrekordot. Eyston új egyórás világrekordja 186.936 kilométer, ami több mint 3 kilométerrel jobb a Miller-eredményénél, holott, mint az angol Autocar is kiemeli, a Miller a Monthléry-autodromban érte el rekordját, ami jóval gyorsabb, mint az öreg és már nem modern Brookland. Eyston egyúttal megjavította a 100 mérföldes világrekordot is. Nem tartjuk érdektelennek,

## FORD személy- és teherautók HAHN, IV., Kossuth Lajos-utca 12. sz.

ha leközljük 1920-ig visszamenőleg az 1.5 literes kocsik által egy órán át tartott világrekordot. 1926-ig angol kocsit tartotta a rekordot, ott azonban elhódították az amerikaiak, majd végül az olasz-német-francia keverék, a Bugatti.

1920. C. Bedford (Hilman)	126.660 km.
1921. W. H. Oates (Lagonda)	127.384 km.
H. K. Moir (Aston-Martin)	138.695 km.
H. O. D. Segrave (Darracq)	142.670 km.
K. Don (A. C.)	152.484 km.
1922. J. A. Joyce (A. C.)	163.136 km.
K. Lee Guinness (Darracq)	164.005 km.
1925. J. A. Joyce (A. C.)	166.641 km.
E. A. D. Eldridge (Eldridge-Special)	173.160 km.
1926. J. G. P. Thomas (Thomas-Special)	181.446 km.
1927. W. D. Hawkes (Miller)	182.766 km.
G. E. T. Eyston (Bugatti)	186.936 km.

Érdekes megemlíteni, hogy a 20-as évektől kezdve a rekord csaknem mindig angol kézben volt. Mondhatjuk versenykocsiban az angolok az 1.5 literes hengerűrtartalomnál a legelső között voltak.

### A Giesshübel hegyverseny.

#### Runtsch (Douglas) futja a nap legjobb idejét.

A Lieseniger Motorsportclub rendezésében 3.5 kilométeres távon folyt le a Giesshübel hegyverseny (október 23.). A versenyt elsősorban 1924-ben futották. Az akkori legjobb eredményt Turnovszky (Indian) futotta 2:45-tel. A mostani verseny új pályarekordot hozott, amennyiben a nálunk is jól ismert osztrák Douglas-vezető, aki a Svábhegyen sebességváltódefektje miatt közel sem futotta ki legjobb formáját, 596 ohv. Douglas-gépén 2:30.3 pompás új rekordot állított fel. A nap második legjobb idejét a most DSH-színekben versenyző Ruppert Karner futotta 2:40.1 eredménnyel. A részletek a következők: 175 km.: 1. Hunek (DSH) 3:06.2. — 250 km.: 1. Hunek (DSH) 3:18.6. — 350 km.: 1. Luther (Harley-Davidson) 3:03.0. — 500 km.: 1. Karner (DSH) 2:40.2, 2. Nagy (Monet-Goyon) 2:43.4. — 750 km.: 1. Runtsch (Douglas) 2:50.4, 2. Karner (DSH) 2:52.6. — 1000 km.: 1. Runtsch (Douglas) 2:30.3, 2. Karner (DSH) 2:41.6. A DSH osztrák Jap-beépítés, ahol Karner jelenleg, mint konstruktőr és versenyző működik. A sidecarok legjobb idejét Widhalm futotta (Harley-Davidson). Az összes kategóriákban kezdő-, junior- és senior-csoportokban futottak.

#### 176 km-es sebességgel nyerte Jim Davis (Indian) az USA pályabajnokságát

Október 5-én rendezték meg a Rockingham Speedway-en Salem-ben (Amerika) 5 mérföldes (750 km.) pályabajnokságát, a hatalmas, emelt fordulókkaal épített fapályán. A bajnokságot örületes küzdelem után egy kerékhozzsal az Indian-vezető Jim Davis nyerte meg, a szintén Indian-t vezető Fredericks és a Harley-Davidsonon ülő Sarkegian ellen. Davis ideje 5:29.6 volt, ami kolosszális, 176.507 kilométeres átlagsebességnek felel meg. A versenyben a két kitűnő amerikai motorkerékpárversenyző, Joe Petralli és Eddie Brinck már nem vehettek részt. Mindketten nagyot buktak Springfieldben a dirt-track bajnokságokon. Mint az amerikai

lapok írják, Brinck néhány nap mulva meghalt, de Petralli néhány hét mulva már ismét versenyezhet. A 750 km. gépek versenyében 25 mérföldre (40.225 km.) ismét Davis nyert Indianján 15:26.6 alatt, ami 156.073 kilométerátlagnak felel meg, míg a nagy 1000-res gépek versenyében 164.118 km. sebességgel, szintén az első helyet vívta ki magának. Davis tehát egy napon 4 Indian-győzelmet könyvelt el. A versenyt 50.000 ember nézte végig.

### USA pályabajnokságok

Joe Petralli, a kitűnő Harley-Davidson-vezető nyerte meg az Indiana állam 10 mérföldes „dirt-track” (ügetőpálya) bajnokságát. Az 1 mérföldes körön (1699 méter) 10 mérföldre, ami 16.090 km., 10 perc 36 mp. időt ért el, ami kolosszális, 91.044 km.-es sebességnek felel meg. 2. Fred Barney (Indian), 3. Strodbeck (Harley-Davidson) lett. A 3 angol mérföldre (4827 méter) rendezett I. osztályú versenyt ugyancsak Harley-vezető, Bob Sarkegian nyerte 3:06.2 alatt, ami 93.276 km.-es átlagot jelent. Itt a második és harmadik is Harley-vezető lett. Az újoncok 1 mérföldes versenyt Wain (Harley-Davidson) nyerte 1:12.0 alatt, ami 80.424 km. sebességet jelent.

### USA dirt-track bajnokságok

Az amerikai nemzeti „dirt-track” bajnokságok Millwaukeeban és Springfieldben megoszlottak az Indian-, a Harley-Davidson- és a Super-X-vezetők között. A 10 mérföldes bajnokságot Joe Petralli (Super-X), míg a 20 mérföldest Eddie Brinck (Harley-Davidson) vitte haza. Az eredmények a következők voltak: 10 mérföldes bajnokság (16.090 méter): 1. Joe Petralli (Super-X) 7:57.8. Átlagsebesség: 121.212 km. 2. C. Fredericks (Indian). Kitűnő idő, tekintetbe véve a nem emelt kanyarodókat. — 20 mérföldes bajnokság: 1. Eddie Brinck (Harley-Davidson) 16:38.4. Átlagseb.: 116.028 km. 2. Minnick (Harley-Davidson). 3. A. Pechar (Indian). A Springfieldben rendezett 3 mérföldes bajnokságért az Indian-vezető Pechar lett az első 3:11.6 (92.420 km. sebesség) idő mellett, második itt Minnick lett (Harley-Davidson), míg a harmadik ugyancsak Indian-vezető Longley. A springfieldi pálya egy köre csupán fél mérföld volt, onnan erednek a jóval gyengébb átlagsebességek.

### Új világrekordok

#### Brough-Superior, Omega és OEC a rekordtörők

Az őszi szezon Angliában is, Monthleryben is, nagy forgalmat eredményez. A gyárak még egy-egy utolsó kísérletet tesznek, hogy a tél folyamán új és kifutottó rekordlamanyaghoz jussanak. Az angol versenyzők javarésze a Brooklandon, de egyesek a gyorsabb francia Monthlery-autodromban folytatják kísérleteiket. Így C. F. Temple egy 996 km. királytengelyes OEC-Temple-géppel megjavította J. S. Wright (Zenith-Jap) 50 kilométeres rekordját. Temple átlagsebessége 173.798 km. volt. — E. C. Baragwanath (980 ohv. Brough-Superior-Jap), G. W. Patchett (Mc Evoy) rekordjait adta át a multnak. Eredménye 1 km. állóstart 120.643 km. 1 mérföld (1609 m.) állóstart 129.551 km. — G. E. Tottey (730 ohv. Omega-Jap) 50 kilométerre a 750 kategóriában 116.370 km.-es eredménnyel saját rekordját javította meg.

**PAIGE AUTOMOBILOK: APART AUTO R.-T. VI. KER., ANDRÁSSY-ÚT 37. SZÁM**



## Kitűnően sikerült a BÉMAC pályakisérleti versenye

Komoly keretek között folyt le az első magyar motoroskongresszus

Deli Lajos (Sunbeam) közel 90 kilométeres átlagsebességgel a nap legjobb idejét futotta a klasszikus versenyekre predesztinált miskolci circuiten — Máry Dezső nagyjelentőségű beszéde a kongresszuson — A Királyi Magyar Automobil Club ismét ellefejtette magát képviseltetn

Október 30-án nagy napja volt a vidék automobil és motorkerékpár társadalmának. Ezen a napon rendezte meg a vidék egyik legagilisabb autó- és motorkerékpár-egyesülete a Bükk és Mátravidéki Automobil Club (ezelőtt Északmagyarországi Automobil Club) az első magyar autós és motoros kongresszust, mely ha az ország összes körei támogatják, úgy, nyiltan megmondhatjuk, egy hatalmas lépéssel vitte volna előre a magyar automobilizmus szent ügyét. Nem így történt! Bár a kezdeményező Siposs Géza, a BÉMAC agilitásáról és lelkesedéséről közismert igazgatója mindent megtett a kongresszus érdekében, hiszen közel 3000 meghívót küldött szét az ország minden részébe, bizony alig 100—150 lelkes ember gyűlt össze Miskolcon, hogy kiöntse lelke keservét azok ellen az állapotok ellen, amelyek Magyarországon az automobilizmus terén megnyilvánulnak. Ha a Királyi Magyar Automobil Club ez alkalommal félretette volna szokásos nemtörődömségét, testületileg megjelent volna a kongresszuson, sértett önértékét, hogy egyáltalában más is rendezhet kongresszust, otthon hagyta volna, három-négy szóval képviseltette volna magát, hozzászólt volna az aktuális kérdésekhez, akkor mindenki megnyugvással távozott volna és mindenki szeretettel üdvözölte volna a kétségkívül a múltban nagy érdemeket szerzett Automobil Club vezetését. Nem így történt. A Királyi Magyar Automobil Club ezúttal nemcsak, hogy testületileg nem jelent meg a vidék e nagy motorosünnepén, de még hírmondót sem küldött ki sem a kongresszusra, sem a pályakisérleti versenyre. Ez méltán nagy feltűnést, konsternációt és igen-igen rossz vért szült nemcsak Miskolcon, hanem az egész Magyarország autós és motoros társadalmában. Nem tudjuk milyen elvek vezérik a KMAC vezetését, de hogy nem helyes taktikát folytat, azt leszögezzük. Ha ma valamely egyesület magának „fennhatósági jogokat” vindikál, úgy tartsa kötelességének mindenütt megjelenni, ahol az ország motorizmusáról tárgyalnak, még ha nem is ő volt a kezdeményező. Azt mindenki tudja, hogy mindent nem rendezhet meg maga a KMAC. Egy olyan mozgalmas év után, mint az idej, ahol kiállítás, túraút, Guggerhegyi verseny, Tourist Trophy, Svábhegyi verseny, bajnokság stb. lettek lebonyolítva, mindenki pihenni óhajt. Ezt belátjuk. De azt semmiképpen sem tudjuk belátni, hogy egy 1500 tagból álló egyesületben ne akadna három-négy ember, aki egy vasárnap felrándulna Miskolcra és ott részt venne egy nyilvános megbeszélésen, nevezzük kongresszusnak, ahol a magyar automobilizmus kérdéseiről folyik a szó. Az olyan „fennhatóság”, amely ezt elmulasztja, nézetünk szerint nem méltó arra, hogy Magyarországon fennhatósági jogokat gyakoroljon. Bajok vannak a magyar automobil- és motorkerékpársportban,

nagy bajok. Ma egy nagy átalakulás korszakát éljük a motorizmus terén. Ma már az automobil- és motorkerékpársport nem exclusiv társaság kizárólagos joga, nem egy fennhatóságosdít játszó testület privilégiuma, hanem egy mindinkább terjedő, szélesbedő, az ország egy hatalmas rétegét magába foglaló jelenség, amit nem lehet az aggod tanácsának konzervatív politikájával az Apponyi-téri rezidenciából madzagon rángatni. Ma azt az időt éljük, amikor a Királyi Magyar Automobil Club tudatára ébredvén annak a jelenségnek, hogy más is van a világon, más is akar dolgozni a közért, vannak még idealisták és önzetlen rajongók, más is mer és tud automobil- és motorkerékpárversenyt rendezni és görcsösen ragaszkodva pozíciójához, ahelyett, hogy a kicsik, az újak atyjául, támogatójául lépne fel, sorba üti arcul őket. Fumigál mindent, amit nem ő csinál, távol marad mindentől, ami nem az ő invenciója és ezáltal igyekszik minden munkát, minden törekvést, minden mozgalmat semmivé tenni. Eljön még az idő, amikor tudatára ébrednek ott fenn az Apponyi-téren, de akkor már késő lesz.

A helyzetet legjobban Máry Dezső alezredes szavai világítják meg, aki a kongresszuson az 50 éves multra visszatekintő MAC képviselőjében jelent meg. „Nagy örömmre szolgál, hogy megjelenhettem a kongresszuson és itt láthatom a magyar automobilizmus egy nagy rétegét, éppen olyan sajnálattal állapítom meg, hogy egyesek nem jelentek meg.

Én eljöttem, mint a MAC képviselője, mert nekem szent meggyőződés, hogy a trianoni Magyarország oly szegény, annyira magárahagyatott, hogy nem engedheti meg magának azt a fényűzést, hogy ne támogasson mindenkit, aki önzetlenül és becsületes munkával szolgálatokat akar tenni a magyar automobilizmusnak és a motorkerékpársportnak. Ezt az önzetlenséget és ezt a becsületes törekvést meg kell alapítanom a BÉMAC-ról és erre annál nagyobb szükség van, mert ma már közismert tény, hogy a motorsportok és az automobilizmus fejlesztése Magyarországon nemcsak a sport szempontjából, hanem nemzetvédelmi szempontból is rendkívül fontos.

Sajnos, a magyar automobilizmus és motorkerékpársport súlyos betegségben szenved, melynek okait jól ismerjük és orvoslásukat, mint nagy feladatot tekintjük. Lehet, hogy ezekből a betegségekből hamarosan fel fog gyógyulni és elégséges lesz, ha kinyitjuk az ablakokat és friss levegőt engedünk be, lehet, hogy orvosságot kell beadni a betegnek, de lehet, hogy operációra lesz szükség. Mindezekhez a támogatás a legfelsőbb helyekről biztosítva van, úgyhogy a gyógyulás csak idő kérdése”.

Ezeket mondotta Máry Dezső alezredes a KMAC ke-

**MÜLLER** mérnök

Akkumulátor-eladás, töltés és javítás.  
Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 6. TELEFON  
149-39 sz

belén belül, aki valamikor, nem is olyan régen, három évvel ezelőtt, Jakab Tivadarral együtt, az első Magyar Tourist Trophy-k létrehozása és megrendezése körül szerzett hervadhatatlan érdemeket a magyar motorkerékpársport fellendítése ügyében, a közelmúltban pedig megalapította a MAC motorsportosztályát, mely rövid két év alatt Magyarország számottevő faktora lett az automobilizmus terén.

A kongresszus fényes külsőségek között, a teljes siker jegyében folyt le a Kereskedelmi és Iparkamara dísztermében. Megjelent a honvédelmi, belügyi és kereskedelmi miniszter képviselője, ott volt csaknem valamennyi társgegyesület megbízottja, csupán a fennhatóság, az AIACR magyarországi reprezentánsa, a Királyi Magyar Automobil Club hiányzott. Vay báró elnöklete alatt Siposs Géza, a BÉMAC igazgatója nyitotta meg az ülést és előterjesztette a tartalmass nagy programot. Utána Soltész Imre dr., a BÉMAC titkára, fejtegette a sajtópropaganda nagy fontosságát. Kitért egyes napilapoknak a motorsporttal szemben megnyilvánuló antipátiájára. Hasonló beszédet tartott Bartók Tibor, az „Úrvezető” egyik szerkesztője. Majd Máty Dezső szólt fel és mondott nagyhatású beszédet. Ezután még több szónok szólt az automobilizmus kérdéseire.

Október 30-án délután rendezte a BÉMAC pályakísérleti versenyét a 16 kilométeres Zsolca—Szikszó—Onga országúti háromszögön. A pálya tulajdonképpen egy derékszögű háromszög. A célnál villaalakúlag elágazó országút alkotja a pálya egyik hegyesszögét. A startot természetesen nagy versenyek alkalmával néhány száz méterre be kell vinni az első egyenesbe, nehogy a cél a fordulóban legyen. Az első egyenes hossza körülbelül 4 km. A terep végig belátható. Az egyenes végén, a vasúti sorompó előtt fordul az út balra. Itt van a derékszög. Ez a második rész bukkanós, hidakkal, enyhe lejtőkkel és emelkedésekkel spékelt szakasz, mely nagyon emlékeztet az Isle of Man circuit egyes szakaszaira. Hossza ugyancsak 4 km. Végén található a pálya második hegyes szöge, ahonnan azután a hosszú, körülbelül 8 kilométeres egyenes fut be a starthelyig. Itt aztán olyan sebességeket futhat az ember, amilyeneket akar. A circuit nagy előnye, hogy nincs messze Miskolctól (alig 4—5 km.), továbbá, hogy semminemű vasutat, villamost nem keresztesz, tehát könnyen lezárható. Egyedüli hiánya ma az, hogy az úttest még nincs megfelelő állapotban. Ez azonban oly kis hiány, amit néhány heti munkával pótolni lehet. Reméljük, a miskolciaknak lesz módjuk arra, hogy a nyárra egy kitűnő bitumenháromszög álljon a mai út helyén.

Amit a pálya ellen érvel felhoznak, hogy messze van a fővárostól, az nem ellenérv. A legtöbb országban éppen a vidéken vannak a legszebb versenyek. Hogy csak egy példával éljek, Olaszországban a Tourist Trophy-t a Lario-körön rendezik, mely a tavaknál Olaszország—legészakibb részén van. A Nürburg-Ring sem fekszik Berlin mellett, sőt a híres

strassburgi circuit is van 4—500 kilométernyire Páristól. Sitges és San Sebastian sincsenek Madrid közelében és a Targa Florio pályája sem Róma vagy Milanó mellett húzódik el.

Igenis fel kell használni minden alkalmat, hogy a Miskolc melletti háromszöget versenyképes állapotba hozzuk. Ha ez sikerül, úgy motorkerékpársportunkat hatalmas léppel vihetjük előre. Itt szokhatják meg versenyzőink azt, ami eddig hiányzott, a „sebességet”. Ezért kapott ki Feledy Strassburgban, ezért nem mentek menőink úgy a Nürburg-Ringen, ez volt csaknem minden külföldi vereség oka. Versenyzőinknek szokatlan volt a sebes pálya. Dícséret a miskolciak agilis igazgatójának, Siposs Gézának, hogy megtalálta a Zsolca—Szikszó—ongai háromszöget, melyről, nézetünk szerint, még igen sokat fogunk hallani. Csak tovább a megkezdett úton.

Ami a háromszögön most elért eredményeket illeti, dacára a nagyon rossz állapotban lévő úttestnek, már kitűnőnek mondhatók. Versenyzőink közül néhányan kolosszális futást produkáltak. Így elsősorban Deli Lajosról kell megemlékeznünk, aki a Feledy-féle Sunbeam nyergében közel 90 kilométeres átlaggal abszolválta a próbakört és a legjobb időt érte el. Deli igen szépen javul és 1928-ban már nagyon sok szép eredményt várunk tőle. Ugyancsak kitett magáért az ifjú gárda egyik szimpatikus tagja, az AJS-versenyző Verebélyi Bálint. Már tavasszal láttuk az Automobil-Motorsport versenyén, hogy feltűnő gyors ember az országúton. Már akkor 70—80 kilométeres átlagokat futott a Budapest—keszthelyi szakaszon. Most alig maradt el Delitől és a nap második legjobb idejét futotta. Stanzel Gyula (Velocette) kezdi beváltani a hozzá fűzött reményeket. Elért ideje igen jó. Örvendetes az egri BMW-vezető Valentiny Károly negyedik helye az abszolút osztályozásban. Benne a vidéki motorsport egy kiválóságát sikerült megismernünk, aki, tekintve erős fizikumát és kitűnő gépét, a jövőben még nagyon sokat fog hallatni magáról. Jól futottak még Mayer Mihály (BSA) és Simon Gábor dr. (sv. AJS), valamint a kis Puchon indult Puch János. A sidecarok legjobb idejét Urbach László futotta túra Harley-Davidson-ján, ezúttal nem nagyon erőltette magát. Gépével a rossz úton sokkal jobb átlagot lehetett volna kifutni. Igen gyengén futott az ősz folyamán a pesti versenyeken kitűnően szerepelt Meggyesy Zoltán (Chater-Lea), akit igen sok oldaltvezérelt gép vezetője előzött meg ezúttal. Bukás is volt, de szerencsére nem súlyos kimenetelű. A fiatal Méray-vezető Erdélyi Ferenc hátsó pneudefekt folytán igen nagyot bukott, de mindan baj nélkül úszta meg. A Méray-gyár ezúttal is igen szépen szerepelt, dacára sorozatos balszerencséjének. Bár Bachmann gyertyadefekttel küzdött, Weber sem állhatott starthoz és Erdélyi bukott, Keresztesi, Munkácsi és Bachmann révén, mint három egy márkából beérkező, megnyerte a team-díjat. Dícsérettel kell megemlékeznünk a Steaua Kóolajkereskedelmi Rt. áldozatkészségéről, mely ezúttal is megmutatta,

# ITALA AUTOMOBILOK

*Az olasz detailmunka remekei!*

A GYÁR LEGUJABB TIPUSAI ÁLLANDÓAN RAKTÁRON

Magyarországi vezérképviselő: **FÁBRI B.** Budapest, VI., Andrásy-út 61.  
Telefon: T. 159-75

Javitóműhely és alkatrészraktár: Budapest, VI., Király-utca 9. — Telefon J. 123-98.

mennyire szívén viseli a magyar motorkerékpársportot. Schüller László vezetésével hatalmas Super REX kvantumot küldött le Miskolcra a versenyzők ellátására.

Az eredmények az abszolút osztályozásban a következőképpen festenek:

Távolság: 16 km.

1. Deli Lajos (493 ohv. Sunbeam)	10:49.2
Sebesség: 88.704 km.	
2. Verebélyi Bálint (498 ohv. AJS)	11:19.0
3. Stanzel Gyula (348 ohc. Velocette)	11:33.6
4. Valentiny Károly (499 BMW)	11:58.8
5. Urbach László (1200 Harley-Davidson-sidecar)	12:15.0
6. Mayer Mihály (499 ohv. BSA)	13:04.6
7. Simon Gábor dr. (498 sv. AJS)	13:20.6
8. Puch János (175 Puch)	13:22.0
9. Burró Zoltán (348 ohc. Velocette)	13:29.8
10. Horchler Frigyes (498 AJS)	13:46.0
11. Böckh László (492 sv. Sunbeam)	13:46.8
12. Pálmay László (499 ohv. Rudge-sc.)	14:27.6
13. Meggyesy Zoltán (348 ohc. Chater-Lea-sc.)	15:07.2
14. Pajor Imre (175 Puch)	16:03.6
15. Keresztesi Ferenc (490 sv. Méray-Jap)	16:50.2
16. Molnár György (300 sv. Coventry-Eagle)	16:56.0
17. Munkácsi Márton (490 sv. Méray-sc.)	17:07.3
18. Szántó László (500 sv. Chater-Lea-sc.)	18:52.0
19. Bachmann Ottó (750 Méray-sc.)	20:37.5

Nem futottak be a célba: Erdélyi Ferenc (Méray-Villiers), bukott. Wéber Oszkár (Méray), defekt. Lantai Ede (348 ohv. Velocette sc.), pneudefekt.

A kategóriák szerinti osztályozás a következőképpen alakult:

Kezdők csoportja. Solo motorkerékpárok 350 kcm.-ig: 1. Burró Zoltán (Velocette) 13:29.8. 2. Molnár György (Coventry-Eagle) 16:56.0.

500 kcm.-ig: Böckh László (Sunbeam) 13:46.8.

Oldalkocsik: 1. Pálmay László (Rudge) 14:27.6. 2. Keresztesi Ferenc (Méray) 16:50.2. 3. Munkácsi Márton (Méray) 17:07.3. 4. Szántó László (Chater-Lea) 18:52.0.

Juniorok (akik még első díjat nem nyertek). 175 kcm.:

1. Pajor Imre (Puch) 16:03.6. — 500 kcm.: 1. Verebélyi Bálint (AJS) 11:19.0. 2. Valentiny Károly (BMW) 11:58.8. 3. Mayer Mihály (BSA) 13:04.6. 4. Simon Gábor dr. (AJS) 13:20.6. 5. Horchler Frigyes (AJS) 13:46.0.

Seniorok (expertek). 175 kcm.: 1. Puch János (Puch) 13:22.0. — 350 kcm.: 1. Stanzel Gyula (Velocette) 11:33.6.

2. Meggyesy Zoltán (Chater-Lea) 15:07.2. — 500 kcm.: 1. Deli Lajos (Sunbeam) 10:49.2. A nap legjobb ideje. — Oldalkocsik: 1. Urbach László (Harley-Davidson) 13:15.0. 2. Bachmann Ottó (Méray) 20:37.5.

## Az utakról

Iria: Wofl György okl. mérnök

A szabad közlekedés leghivatottabb tényezője az automobil és ennek főleg rohamos terjeszkedése arra készítette az útépítő technikusokat, hogy az eddig követett eljárásokat az útépítés terén revízió alá vegyék, mert ezen a téren nagy hiányokat kell pótolni. A múlt században a vasút hatalmas előretörése szinte beláthatatlan lehetőségeket mutatott. Az automobil ideje csak akkor érkezhetett el, amikor a vasúti közlekedésügy technikai szempontból kifejlődött. Az eddig elhanyagolt közút most hatalmas versenytársává fejlődött az automobil a vasútnak. Egyelőre még párhuzamosan halad a vasút az autóval és talán egymásra is van utalva a két eszköz, de az elsőbbséget feltétlenül a gazdaságosság szempontja fogja eldönteni. Az autó teljesen az egyén hatalma alatt áll, mozgékony, nagy alkalmazkodóképességű közlekedési eszköz. Míg az automobil fejlődése rohamosan haladt előre és e tekintetben még ma sincs megállás, addig a közutak fejlődése messze maradt az autó mögött; pedig az autók közlekedésnek alapfeltétele a kitűnő út. A közlekedésben legfontosabb a közlekedő eszköz sebességének növelése. A sebesség növelése azonban nemcsak géptechnikai probléma, hanem hogy azt kellően érvényre is tudjuk juttatni, ahhoz elsősorban jó pályatest létesítése szükséges.

A mozgó tömegnek külső és belső akadályokat kell legyőznie. A belső akadályok érdekelnék közelebbről bennünket. Ide tartoznak a nehézségi erő, a tehetetlenségi nyomaték és a közlekedő eszköznek a pályán való surlódása. A nehézségi erőt megszüntetni nem lehet, a tehetetlenségi nyomatékot szintén nem tudjuk kiküszöbölni, egyedül a surlódás az, amelyet csökkenthetünk. Ugyanis  $Q$  teher vontatásához vízszintes pályán, állandó sebességgel szélmentes időben  $fQ$  vonóerő szükséges, hol  $f$  az úgynevezett surlódási együttható, melynek értéke kísérletek szerint különféle pályákon a következő:

Kocsiknál rossz földutakon	$\frac{1}{5}$
Kocsiknál jó földutakon	$\frac{1}{20}$
Kocsiknál makadámúton	$\frac{1}{40}$ — $\frac{1}{50}$
Kocsiknál aszfalt pályán	$\frac{1}{50}$ — $\frac{1}{60}$
Kocsiknál jó köburkolaton	$\frac{1}{60}$ — $\frac{1}{75}$
Közúti vasutakon	$\frac{1}{125}$ — $\frac{1}{250}$
Nagy vasutakon	$\frac{1}{400}$ — $\frac{1}{600}$

ACE

és

Indian

motorkerékpárok



Rotholcz Frigyes

Budapest, V., Vilmos császár-út 66.

Telefon: T. 128-29.

## Földbirtokra, házakra törlesztéses és váltókölcsonök

leggyorsabban és legegységesebben kaphatók. Válaszbélyeggel ellátott levélre pontos címmel azonnal szolgál a Szerkesztőség

A súrlódási együttható ezen értékeiből is láthatjuk, hogy a súrlódásnak mily szerepe van a közlekedésben és csökkentése mily nagy vonóerőmegtakarítással jár. Az automobilnál a vonóerőt a motor szolgáltatja. Ennek le kell győznie a mozgással szemben fellépő összes ellenállásokat. Ha az összes hatások eredőjét a kerék és a pálya érintkezési pontjában R-rel jelöljük, úgy ez két komponensra bontható; egy érintőleges és egy normális komponensra. Ezen érintől ges komponens az út felületének koptatásában és csiszolódásában érezteti a hatását. A pneumatikus autókerek még egy egészen új erőt is hív létre és ez a pneumatik ki- és benyomódásából származó légüres tér, valamint az autó után támadó lég-ritka tér okozta, az út felületére gyakorolható szívóhatás. Mindazok az utak, melyek burkolatában oly kötőanyagot használunk, melyeknek kohézió ereje csekély, az az út a reá gyakorolt erőhatások alatt mihamarabb tönkremegy. Így az eddigi rendszer szerint épített, vízzel kötött makadámútnál már csupán az érintőleges összetevője az erőknek a kötőanyag megbolygatását idézi elő, ami természetesen a burkolat gyors lazulását eredményezi. Az autókbnál fellépő szívóerő hatására a kötőanyag még gyorsabban mozdul ki, mert ezen erő az aprószemű kötőanyagot a burkolat hézagaiból kiszívja. Az ilyen burkolatú utak az autó követelményeinek nem felelhetnek meg, mert amellet, hogy az autóra rongáló hatást gyakorolnak, fentartásuk igen költséges. Nem csupán az autóforgalom követeli az eddigi útépítésmód-szerek megváltoztatását, hanem a helyes pénzügyi politika is. A modern burkolatok létesítése nagyobb pénzáldozatot követel, azonban fentartásuk csekélyebb szükségletet kíván, mint az eddigi eljárás szerint készített utaké. A modern s az autó követelményeit mindenben kielégítő utakat máról holnapra teremteni nem lehet. Itt voltaképpen egy meglévő úthálózat modernizálásáról van elsősorban szó és azután emellet egy kizárólag autóforgalom céljait szolgáló úthálózat megvalósításáról.

Az autó követelményeinek megfelelő útnak síma, hézagmentes, vízázthatatlan burkolattal kell bírnia, mely esős időben se legyen csúszós. Ami a vonalvezetést illeti, az pedig hosszú, egyenes tengellyel, nagysugarú körívvel, minimális emelkedési viszonyokkal (2—4%) kell, hogy történjen. Az út szélességét a várható forgalomnak megfelelően kell megállapítani. Kerülni kell a vasúttal és más utakkal a pályaszintben való kereszteződést. Távolági forgalom kifejlődésének biztosítására gondoskodni kell az út mentén javítóműhelyekről, benzín-állomásokról is. Ezek volnának azok a főbb szempontok, melyeknek a valóraváltása az autóforgalom szempontjából igen sürgős.

Az eddigi rendszer szerint épített közútaink az ú. n. makadam-utak. Ezen utak alapját 15—20 cm. magas terméskő képezi. Szorosan egymás mellé helyezik a szabálytalan alakú köveket, a köztük levő hézagokat pedig ék-alakú kövekkel töltik ki. Az alapzat lehengerelése után 3—5

cm. szemnagyságú kavicsanyagot terítenek reája. A beázott zúzottkőpályát a szélektől kezdve a közép felé erősen lehengerelik, miközben a pályát erősen locsolják. A lehengerelt réteg vastagsága 15 cm. A zúzott kövek között maradt hézagok kitöltésére aprószemű anyagot — kötőanyagot — használnak fel, mely lehet közúzálék, vagy bányakavics, esetleg homok is. A kötőanyagot a hézagokba való hatolását hengerlés közben sepréssel mozdítják elő. A kötőanyag szerepe víz segítségével egy tömör test létesítése, azonban az ily módon való alkalmazása, annak csekély kötőerejét tekintve, nem képes a cél elérésére. Nem ad egy zárt, hézagmentes burkolatot; a nedvesség behatol az út szerkezetébe is, feláztatja az al-talajt, az út hullámos lesz. A fent említett erők hatásának a kötőanyag nem áll ellen, a burkolat az ismertett módon tönkremegy. Az ily burkolatú úton a súrlódás igen jelentékeny, ami a közlekedést teszi költségessé.

A zúzott kő felhasználásával épített utak burkolatának símává, nagyobb ellenálló képességűvé, pormentessé tétele a legsürgősebb feladat. Erre a célra felhasználjuk a kátrányt, a bitumet. Ez voltaképpen két teljesen különböző anyag. A kátrány a kőszén desztillációs terméke és útépítési célokra csak olyan használható fel, mely víztől, könnyű olajoktól, ammóniáktól mentes. A kátrány szerepe a zúzott kődarabok közötti űr kitöltése. A kátrány felhasználása történhet felszíni kezeléssel, mikor rendszerint a már meglévő útburkolat felületének kellő letisztítása után azon egy vízázthatatlan bevonó réteget készí-

**Ha biztosan és veszélytelenül akar közlekedni  
Budapest forgatagában, hozassa rendbe fékeit  
Nébel és Szirmai javítóműhelyében, VI, Csengery-u. 74**

tünk belőle. Az út szerkezetében is alkalmazhatjuk az ú. n. belső kátrányozással, még pedig: 1. úgy, hogy ha a helyszínen visszük a kátrányt a már elterített zúzott kő hézagai közé vagy pedig: 2. midőn a zúzott követ még a betérítés előtt keverjük össze a kátránnyal. A kátránnyal az út felületére való vitele kézierővel, kannák segítségével, vagy pedig e célra szerkesztett gépekkel történik. A zúzott kőnek kátránnyal való keverése speciális gépeket igényel. Az ilyen gépek közül különösen az Amman-cég gyártmányai a leghasználtabbak. A kátrány azonban nem áll ellen az atmoszfériáliák hatásának, az olajtartalma párologás, vízben való oldódás révén csökken, a visszamaradt anyag pedig merev, töredező lesz. Nagy teher- és különösen a lóvontatású forgalom hamar tönkreteszti az utat. A kátránnyal kezelt utak mindenesetre javítják a helyzetet, különösen porképződés tekintetében, azonban a kérdést csak mintegy átmenetileg oldják meg.

Sokkal fontosabb szerepe van a bitumennek az útépítés terén. A bitumen egy természetes szénhidrogénvegyület, mely a természetben homokot, mészkövet itatva át, fordul elő. Mesterségesen a nyersolaj speciális desztillációja útján is előállítható és ekkor petróleumbitumennek nevezzük. A bitumen legértékesebb tulajdonsága, hogy illanó, vízben oldódó alkatrészei nincsenek és így a légköri hatásoknak jól ellenáll. Kötőképességénél fogva pedig a felhasználandó ásványi anyagokat zárt tömeggé egyesíti és így egy vízzáró massa segítségével egy rugalmas, nagy ellenállóképességű burkolatot létesíthetünk. Alkalmazhatjuk csak az út felületének a bevonására, mi-

**SUN motorkerékpárok. - APART-AUTO r.-t., VI, Andrásy-út 37**

dön a szárazon jól letisztított burkolatra, kannák vagy gépek segítségével, egy vékony réteget készítünk belőle és azt aprószemű hintőanyaggal (pl. bazaltzuzalék) beszórvva, könnyű hengerrel tömörítjük. A forgalom hatására az út síma felületet nyer. Tartósabb, teherbíróbb utat kapunk az előbbi eljárás szerint készítetténél, ha a zúzott kőanyagot szétterítése után szárazon lehengetjük és ekkor a hézagokat bitumennel való öntözés útján kitöltjük. Erre aprószemű kavicsréteget terítünk, melyet ismét lehengetünk. Az így elkészített burkolatot azután a felületi eljárással egy bitumenes bevonóréteget látjuk el és az utat a forgalomnak átadjuk.

A természetben a bitumen, mint említettük, mészkövet átitatva is előfordul. Ezen ásványi anyagot aszfaltkőnek nevezzük. Maga az aszfalt a természetben a kőolaj kondenzációja és polimerizációja útján áll elő. Trinidad szigetén földes anyaggal keverve, egy szinte kimeríthetetlen nagy tavat képez az előfordulási helye. A kereskedelembe innen tisztítva kerül „trinidad aszfalt-epurée” néven. Európában is több aszfaltlelő hely van, így különösen Svájcban a Val de traversei híres. Az útépitőtechnikában az aszfalt igen nagy szerepet játszik és jelentősége az autoutak szempontjából a hengerelt aszfalt tekintetében, mindinkább növekszik. A felhasználás módja szerint megkülönböztetünk: tömörített, öntött és hengerelt aszfaltburkolatot. Ez utóbbinak a készítmódja szerint több elnevezése van.

Úgy a tömörített, mint az öntött aszfaltburkolatot 15—20 cm. vastag betonra létesítjük. Tömörített aszfaltburkolat készítésénél az aszfaltkőnek finom porrá őrölt anyagát használjuk fel. Ezen lisztes anyagot körülbelül 100 C°-ra hevítve, elterítjük a betonon és kézi döngőkkel tömörítjük, majd hengereljük. A forgalomnak átadott aszfaltburkolat vastagsága 5 cm.

Az aszfaltkőlisztnek és bitumennek keverékét megolvastva, azt szabályos lepényszerű formákba öntik és kihülése után szilárd állapotban mastix néven hozzák forgalomba. Ezen mastixlepényeket használják fel az öntött aszfaltburkolat készítésére, még pedig oly módon, hogy a munka helyszínén vagy esetleg e célra berendezett telepeken ismét megolvastják és finomszemű kavicsot kevernek hozzá. Ezt az anyagot azután melegen a betonon fasimítókkal szétkenik. A 4—5 cm. vastag réteg néhány óra alatt kihül és a burkolat a forgalomnak átadható. Úgy a tömörített, mint az öntött aszfalt, előállításuk költséges volta miatt aligha jöhet szóba közutak burkolására, inkább városokban alkalmazzák, bár a hengerelt aszfalt itt is kezdi kiszorítani.

Az úgynevezett hengerelt aszfaltburkolattal valóult meg az aszfaltnak az útépités terén való felhasználás legtökéletesebb módja. Az eljárás a természetben előforduló aszfaltkővet akarja mesterséges úton a burkolat céljára megvalósítani. Ásványi anyagokat bitumennel keverünk össze, felhevítve gépi berendezések segítségével. A felhasznált ásványi anyagok különböző szemnagyságúak és a cél az, hogy a szemcsék bitumennel bevonva, minél tökéletesebben töltse ki az egymásközötti űrt. A burkolat alapját meglévő makadám, eset-



**GOODRICH PNEU**  
**AZ UTAK KIRÁLYA**  
**SZILÁRD BÉLA**

VI. Nagymező utca 15  
Főv. Operettszínház  
mellett  
Telefon: 253-34

leg kövezet vagy beton képezi. Erre jön az úgynevezett kötőréteg nagyobb szemű kavicsanyagból, melyet a bitumen habarcsszerűen vesz körül. Ezen létesítjük a felső koptatóréteget, mely igen aprószemű ásványi anyagok bitumenes keveréke. A kötőréteg szerepe a felső réteg összekötése a teherhordó alappal.

A hengerelt aszfaltútburkolatok közül különösen a Sheet-aszfaltburkolat figyelemreméltó, mert ezzel valóult meg legjobban a cél elérése. A kötőréteg a forgalom nagysága szerint, azonban legfeljebb 2 cm. szemnagyságú kavicsanyagból áll. Bitumennel való gépi keverés után meleg állapotban terítik az alapra, majd lehengetik. A koptatóréteg anyagának mintegy háromnegyede homok, a kitöltőanyag pedig portlandcement. Bitumennel való keverése gépek segítségével történik és szintén melegen terítik el a kötőrétegen. Tömörítése tandem-hengerrel lesz eszközölve. A kész burkolat keresztmetszetében, az alsó és felső réteg rendszerint 4 cm. vastagságú.

A betonnak az építőipar minden ágában történt felhasználása kapcsán, a vele nyert kedvező tapasztalatok arra készítettek az útépitő technikusokat, hogy a betont útburkolási célokra is megpróbálják alkalmazni. A betonutak igazi hazája az Amerikai Egyesült-Államok, hol hatalmas összegek állva rendelkezésre, sikerült is megtalálni az építés célszerű és gazdaságos módját és egyben felhívni a figyelmet mindazokra a körülményekre, melyek az útépitésnek jóságára döntő befolyással vannak. Betonutak létesítésénél igen fontos az altalaj minősége, így a magnéziumtartalmú talaj káros, úgyszintén az agyagtartalmú is, mert ennek a nedvesség hatására történő halmazállapotváltozása sokszor a keletkező repedések szülőoka. Az ily utak szélessége rendszerint 5.5—6.0 m. A burkolat vastagsága a közepén 15—20 cm., míg a szélek felé 20—30 cm.-re vastagszik. A beton összetételét keverési próbák útján állapítják meg. Adalékanyagul nagyszilárdságú anyagot használnak. A burkolatban keletkező repedések elkerülésére hossz- és keresztirányú hézagokat alkalmaznak, melyeket bitumenes anyaggal töltenek ki. Vasbetétek alkalmazása is célszerűnek mutatkozott, különösen a repedések keletkezésének megállítására. Betonutak építése legcélszerűbben nagy teljesítőképességű speciális gépi berendezések mellett történhet. A beton egyenletes keverésének biztosítása mellett az egyen-

**LAURIN & KLEMENT**

7/20 és 7/25 l. e. négyhengeres, szelepes motorral

14/50 l. e. szelepnélküli  
hathengeres**SKODA—HISPANO—SUIZA**

25/100 l. e. szelepes, hathengeres.

**SZEMÉLYKOCSIK****LAURIN & KLEMENT**  
**RÉSZVÉNYTÁRSASÁG****Vezérképviselő: BUDAPEST, VI., ANDRÁSSY-ÚT 10.****Telefon: Teréz 8—14.**

A nagyobb gyártás  
következtében a

# MÉRAY

motorkerékpárok árát  
lényegesen

## LESZÁLLÍTOTTUK

Az elismert minőség!

Új olcsó árak! Kérjen új árajánlatot!

### MÉRAY MOTORKERÉKPÁRGYÁR R. T.

Budapest, IV., Váci-utca 1-3. Telefon: T. 226-65 és T. 224-99

# Austro- Daimler

személyautók

**A. F.** Osztrák Automobilgyár Rt.  
ezelőtt Austro-Fiat

teherautók, autóbuszok

gyári eladási központja:

**Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 9**

Telefon: 5-72.

# P u c h

motorkerékpárok,  
kerékpárok

getés, döngölés, simítás mind elvégezhető általa, ami nagy munkaerőmegtakarítást jelent. A betonút számos előnye közül figyelemreméltó az is, hogy az előállításához szükséges anyagok javarésze beszerezhető a munkahely közelében. Hátránya viszont, hogy az építés tartama alatt az utat a forgalom elől el kell zárni és elkészülte után is csak pár hét múlva adható át a forgalomnak.

Említést érdemelnek még azok az eljárások, melyek, különösen Franciaországban, a mészkövet használják fel útépités céljára, szilikátokkal való kezelés útján.

Nagy vonásokban ezek volnának azok a burkolatok, melyek az autónak az úttal szemben támasztott jog követeléseit tartoznak kielégíteni. Közutak burkolatának megválasztása azonban nem oly egyszerű feladat. Helyi, éghajlati, talajviszonyok mind döntő tényezők az út jószágára. Pénzügyi szempontok is nem csekély mértékben befolyásolják a burkolatnem megválasztását. Ebből a szempontból az lesz a legmegfelelőbb, melynél, hu-

zamosabb időt alapul véve, az építési és a fenntartási költségek összege a legkisebb.

A helyes burkolatnem megválasztására legcélszerűbb eljárás az úgynevezett próbaburkolatok létesítése. A különféle burkolatokból hosszabb szakaszokat létesítünk egy útvonalon. Pontos forgalomstatisztika felvétele mellett huzamos időn keresztül figyeljük a burkolatot. Az észlelt tapasztalatok alapján azután kiválaszthatjuk azt a burkolatnemet, mely célunknak a legjobban megfelel.

Kizárólag az autóforgalom lebonyolítására létesülnek az úgynevezett autóstradák. Ilyen monopolutat építettek Olaszországban és itt beigazolódott, hogy, dacára a magas építési költségeknek, az úthoz fűzött üzleti remények valóra is váltak. Úgy a nemzetközi, mint a sűrűn lakott vidékek belső forgalmának lebonyolítása az ily kizárólag autóutak létesítésével lesz legcélszerűbben megoldható.

## **Budapesti—Mariazell**

### **Széljegyzetek egy háromnapos kis túráról**

Az október végi gyönyörű őszi napok végre alkalmat adtak ismét, hogy kis 1.5 literes Bugatti túrakocsimmal kiszaladjunk kissé az országútakra. Miután édesanyámnak már egy éve ígérem, hogy elviszem Mariazellbe, az ottani csodatévő Mária-templomba, egy napon elhatároztuk, hogy indulunk. Utoljára, nem is olyan régen, Monzában jártunk. Azóta két hónap telt el és mintegy kíváncsiak is voltunk, mi történt azóta a magyar úton? Javult-e némileg valami, van-e már útjelzés? Bizony, ezúttal ismét keserű tapasztalatokkal tértem haza. A kitűnőnek gondolt Budapest—Wien-i országút alaposan kiábrándított. Húsz-huszonöt százalékos rosszabbodás az egész vonalon. A Budapest közvetlen környékét kivéve, ahol bitumenes masszával tömők be a gödröket és valóban szépen dolgoznak, mindenütt hatalmas rosszabbodást találtam. Már Piliscsaba, Vörösvár környékén, Dorogon és a legtöbb faluban kriminális útrészekkel talákoztunk. Oroszvár előtt olyan gödrös az úttest, hogy az ember minden pillanatban attól tart, hogy rugótöréssel kell megszakitani útját. Az útjelzésnek még mindig semmi nyoma. Eltekintve a KMAC fehér háromszög-tábláktól, melyeket az ember kétségkívül jól felhasználhat, semmi jelzés. A községeket már kezdik jelezni a hatóságok, de az útkeresztezéseknél, eltéréseknél semmi nyoma a jelzéseknek. Itt mindig eszembe jut a Magyar-Amerikai Petróleum r.-t., a Vacuum, a Shell kőolaj r.-t. és Steaua konkrét ajánlattétele a Királyi Magyar Automobil Clubnak, mely szerint vállalja az ország útjainak jelzését. A legelső ily ajánlatot a Magyar-Amerikai adta be, körülbelül három esztendeje. A KMAC mindannyiszor nem engedélyezte. Mint újabban hírlik, az Automobilklub az államtól megkapta a kizárólagos jogot az ország utainak jelzésére. Az Automobilklub azonban még sem jelez, hanem kiadta albérlésbe az ország utainak jelzését. A nyár

folyamár egy ügynök járta sorra a nagyobb cégeket, különösen a benzinvállalatokat és felajánlotta a táblákon való hirdetést. Eleinte igen magas lóról beszélt. 40—50 pengőért kért egy-egy táblán elhelyezendő hirdetésért. Kéthárom hét múlva már lementek az árral és 35 pengőért is szívesen adtak volna egy táblát. Természetesen a nagyobb benzinvállalatok ezúttal igen helyesen arra a merev álláspontra helyezkedtek, hogy szívesen fizetnek valamit, de akkor ők maguk állítják fel a táblákat. Hogy ma miként áll a dolog, azt nem tudjuk, de értesülésünk szerint valószínűleg a Shell, a Cordatic és a Maul kerül az országutak tábláira. Egy benzín, egy gumi és egy csokoládé. Akármint áll is a dolog, annyi bizonyos, hogy Magyarországon nem az a fontos, hogy álljanak a jelzések az országutakon, hanem hogy mit hoz a dolog. Privilegium, monopólium és haszon. Eltelt a világháború óta csaknem 9 esztendő, a konszolidáció minden vonalon érezhető és az ország még mindig itt áll útjelzés nélkül. Méltán kérdezzük, mit csinált a Királyi Magyar Automobil Club 9 esztendő alatt? Mi az oka ennek? Hiánvzanak talán az Automobilklub éléről a nagy koncepciójú emberek?

\*

No, de nagyon elkalandoztunk a tárgytól. Félhétkor indultunk és félelgykor már vígan ebédeltünk a Rathauskellerben. Volt egy pneudefektünk, amivel nem nagyon siettünk, no és a határátlépés. Ezúttal itt egy kissé túlszaladtunk és olvasva a napilapok cikkeit, hogy a pénzügyminiszter úr az egységes vám mellett döntött, azt hittük, hogy már tényleg nem három, hanem csak egy helyen történik az útlevelek és a triptique kezelése. Csalódtunk, vissza kellett jönni a kastélyhoz. Talán a tavasszal már egy helyen lesz! mondja a vámőr. Tehát csak tavasszal. Egyszóval jó félórácskát veszítettünk. A

**R. Pennsol motor oil**  
a legökéletelesebb amerikai autóolaj

**Blumenthal Testvérek, VI., Váci-út 26. Tel.: 144-53**

tiszta menetidőnk 5 órán belül volt. A burgenlandi útrészlet még mindig komisz, de most legalább a lyukakat teleszórták kavics-törmelékkel. Örvedetes javulást láttunk a benzinellátás terén. Növekedett a kútak száma. Benzinvállalataink: a Shell, a Steaua és a Vacuum komolyan, szépen dolgoznak az ország benzinellátásán. Határozottan ezirányban mutatkozik a legnagyobb közeledés a nyugathoz. Még szerencse, hogy a KMAC nem folyik be a benzinkútak felállításába, mert akkor itt is legfeljebb a hivatalos szállító kapna benzinkút-engedélyt és akkor úgy járnánk, mint az útjelzéssel. „Hát rossz nyelve, az aztán van az Automobil—Motorsportnak, de hát úgylátszik, ez kell minálunk, mert, amióta kikezdtük a versenyrendezést, láttunk mintaszerű svábhegyi versenyt, amióta megírtuk, hogy miért nem kap a mellék-kocsi utasa díjat, holott küzd, dolgozik és a nevezési díja több, mint a szőlőgépe, azóta kap, hasábokat írtunk a drága triptique-ről és megjött az olcsó triptique, most az útjelzés van a soron, reméljük, itt sem fogunk soká

**Hová adjam kocsimat téli nagy javításra?  
Nébel és Szirmaihoz, VI., Csengery-utca 74.**

és hiába írni.” Mert meg kell piszkálni az embereket. Sokaknak már túl jól megy és olyankor az ember úgy megfélemedezik arról, hogy tenni is kellene valami a köz érdekében.

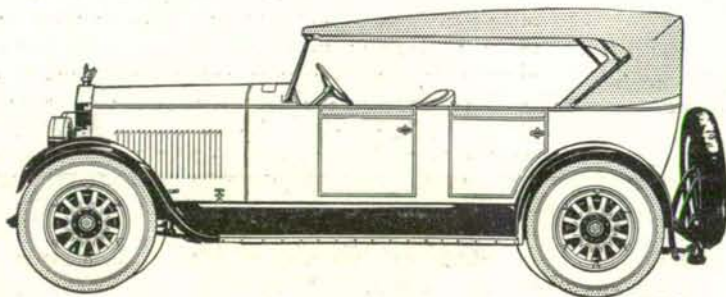
Az osztrák főutak kifogástalanok. Úgy Wien előtt, mint utána elsőrangú az út. A csodaszép Riederberg-szerpentinén ismét nagy volt a motorosélet. Közel van Wienhez és így délutánonként sokan látogatják. A szögeket azóta már felszedték. Ausztriában csodásan szaporodnak a motorosok. Raggambi úrnak, úgylátszik, igaza van, szombatról vasárnapra fiadzanak. Ezt legjobban látni a purkersdorfi vasúti átjárónál. Ezúttal is le volt zárva. Eddig még, ahányszor át akartunk rajta menni, mindig le volt zárva. Mire kinyitották, 5 autó és 12 motorkerékpár gyűlt össze. Az osztrák utakon, ezalatt csak a főutakat értem, könnyen lehet tartani a 60 kilométeres átlagot. St. Pöltenbe, ami 61 kilométer, pont egy óra alatt értünk, pedig nem is siettünk. Ausztriában sem minden arany, ami fénylik. Amilyen kitűnő a Wien—Linz—Salzburg—Innsbruck—Arlberg fővonai és egynéhány nagyobb mellékútja, mint a Brenner, a Grác felé vivő utak stb., éppen olyan pocsék a kis hegyi utak legtöbbje. A St. Pölten—Lilienfeld—Mariazell-szakasz egyes helyei igen rosszak. És ami a legrosszabb, ismét látható

a kavicsfelszórás. A lyukakat kavicssal tömik be és rábízák a hengerlést az időre és a járművekre. A legjobb üzlet. Nem kerül sokba, csak pneumatikba, de azt nem ők fizetik: Úgylátszik, percentet kapnak a gumikereskedőktől. A fentebb említett út keskeny és rossz. Tavaszra talán már jobb lesz. De festői részletekben nincs hiány. Szép hegyi patakok, gyönyörű fűhavasok, meredek sziklák, szimpátikus kis stájer falvak, kedves emberek és ez némileg kárpótolja a rossz utakért. Itt úgylátszik, ha az ember lassan megy. Már sötét volt, amikor Türrnitzbe értünk. Tekintve, hogy a szép vidék csak ezután jön, elhatároztuk, hogy meghálunk és csak másnap reggel megyünk tovább Máriazellbe. Szép kis Gasthaus és olcsó. Egy kétágyas szoba 3 Schilling (2.40 P). Eltekintve attól, hogy Magyarországon hasonló kis falukban nincs is szálloda, olyan kellemes kis hely volt, amit ritkán láttunk. El is dicsekedtek a derék stájerek, hogy nekik a nyáron két magyar tanítónő vendégük is volt és hogy annyira meg voltak elégedve, hogy a jövő nyáron is visszajöjnek. Bezzeg ezt nem mondták a hollandusok a Balatonról, ahol pajtákban akarták elhelyezni őket.

Másnap reggel 7-kor mentünk tovább. A szép Anna-berg és Josefsberg szerpentinjei után hamarosan ott voltunk a kies és nyílt fekvésű Máriazellben. A Nagy Lajos magyar király által épített templomnak három tornya van. A középső a régi gót stílusban, a két szélsőt Mária Terézia építtette hozzá román stílusban. A templom pompás belső része és a színezüst oltár, valamint Nagy Lajosnak a kincesszobájában elhelyezett palástja és egyéb relikviái megérdemlik az érdeklődést és világtörténelmi jelentőséget adnak az egyébként csendes kis stájer falunak, mely amellet, hogy Európa egyik legnevezetesebb búcsújáró helye, híres téli sporthely is. A délelőtt folyamán még a Bugattin tettünk egy kisebb kirándulást, majd délután egyik, kitűnő fényképeiről ismert munkatársunk Wörner Ernő szeretetreméltó vendégszeretetét élveztük. Egy Type 2. Steyren, mely csekély 159.000 km-t futott, látogattuk meg az Erlafsee-t és a környék legmagasabb hegyét, a 2200 méteres Hochschwab-ot. A zöld stájerkalapos soffőr pompásan vezette a kocsit és büszkén mondogta, hogy a nyáron hat szemlélyel hetente három-négyszer megy át a Semmeringre, a meredek Niederalpl-on keresztül.

Visszafelé ugyanazon az úton jöttünk haza, amelyiken kijutottunk. Az idő végig napos volt. Máriazellben olyan meleg volt délben, hogy az ebédnél a nyitott ter-

**E  
L  
C  
A  
R**



**E  
L  
C  
A  
R**

**A legszebb  
és legelegánsabb  
amerikai túrakocsi**



**Vezérképviselőt:  
Budapest, Szabadság-tér 18  
Telefon: Teréz 159—93**



raszon még sokan a kiskabátot is levették. Egyszóval az időt ismét elcsíptük. Az éjjelek már nagyon hidegek. Reggel minden fehér volt a dértől. Minden símán ment. Ezúttal Cordatic-köpenyeket próbáltam ki. Nagyon jól megállották a sarat. Defektem nem volt velük és a felületükön 800 kilométeres út után semmi változást sem tudtam felfedezni. Magyarországon a sok csirke, de főként a libák újra előkerültek, no, de a kecske és a malac sem hiányzott. Az Ács melletti csodabogár, a kettősen meghajlított vasútátmenet is megvolt még, mire hazaértünk. A három nap tehát semmi változást sem hozott. A jelzések még mindig hiányoznak és a bukkanók még mindig a helyükön voltak. Most már csak arra vagyunk kíváncsiak, mit hoz a jövő? Mi lesz az új autódával? Tényleg az utak javítására lesz-e fordítva a hatalmas összeg, ami ilyenképen be fog folyni? Mikor hazaértem, egy barátom azzal fogadott, hogy jövőre drága lesz az üzemanyag. Eladja az autóját. Az állam ugyanis behozza a szesztilalmat és az így megmaradt pálinkát az autóknak kell meginni. Az új keveréket „Motalkó”-nak fogják hívni. Na, ez megint egy csodabogár. Na, de semmi baj. Itt van a mi megmentőnk, a Királyi Magyar Automobil Club, aki mindig a szívében viselte a magyar automobilizmust, az majd csak fog protestálni és igénybe véve hatalmas ösztökötéseit, reméljük, újtát állja a Motalkónak. Kíváncsiak vagyunk rá! Hazaértünk. Már 17.000 métert mutat a kilométerórám. Igaz, még a 100.000 mesze van, de azért, hála az Istennek, eddig minden jól ment. Most egy kicsit pihenni küldjük a Bugattit, ráfér egy kis Duco, hogy azután áprilisban útrakelhesünk megnézni a tavaszi évad legnagyobb motoros attrakcióját, a Targa Floriót Szicília azürkék ege alatt.

## FORGALMI HIREK

A *Magyarság* 1927 okt. 21-iki számában az itt következő és úgy az autógyűlöletre, mint határtalan elfogultságra jellemző kis cikk látott napvilágot:

— Közlekedési csendőrség kellene az országúti szerencsétlenségek megakadályozására. Vettük a következő levelet: Igen tisztelt Szerkesztő Úr! Nagy örömmel olvastuk a *Magyarság*-ban, hogy derék csendőrségünket titkosrendőrrel egészítik ki, amivel nemcsak ez a közlekedésben álló testület, de a vidéki lakosság is, bizonyára csak nyerni fog. Hallottunk arról is, hogy a csendőrség mellé közlekedési rendőrséget is fognak szervezni. Erre valóban szükség, még pedig igen sürgős szükség van, mert a sok gépjármű miatt a falvakban és az országutakon egyre tűrhetetlenebbek az állapotok. A fegyelmetlen soffőrhad nem tartja be a hajtási rendeleket, örömmel gázol baromfiakat, disznókat s eljárással egyre fokozza a gépkocsik ellen országszerte uralkodó ellenszenvet. Amíg nem lesz mindenfelé közlekedési rendőr, aki elcsípi és feljelentse a garázdálkodókat, ezek az állapotok nem fognak megszűnni, sőt az oly gyakori országúti szerencsétlenségek is csak szaporodni fognak. Tisztelettel: D. Gy. (1927. X. 21. Péntek.)

Hogy közlekedési csendőrség kellene az országutakon és falvakban uralkodó lehetetlen állapotok megszüntetésére, az kétségtelen. De hogy az országúti ellenőrzést lelkiismeretesen és elfogulatlanul gyakorló közlekedési csendőrség működése éppen visszafelé sütné el a puskát, azt a puskát, amit a levélíró az autósok ellen fordít, az meg bizonyos. Mert a tisztelt falusi és még magukat most is a XVII-ik században képzelő motorgyűlölknek be kell látni, hogy az országút, ha az a falun is megy keresztül: 1-ször, nem gyermekjátékszór; 2-szor, nem korszó; 3-szor, nem liba- és malaclelő; 4-szer, nem szemétdomb, ahová a szent lustaság és „autószereget”

**Autóizzók és autóvilágítókéllékek minden kocsihoz, minden formában és minden feszültségben a legnagyobb választékban Reich Miklósnál VI., Vilmos császár-út 45. Telefon: T 144-72 és T 272-67.**

nevében a cserepet, üvegdarabot kiszórják és 5-ször, nem annak a községnek kizárólagos használatára épült, amelyen áthalad. Mert hiszen nemcsak az ő falujuk a világ, más is megy azon keresztül, s nem éppen az ideális lovaskocsin vagy ökörszekéren, hanem autón vagy motorbiciklin.

A közlekedési csendőrség leszoktatná a tisztelt kocsisokat, béreseket és úrvezető kisgazdákat az önkényes hajtási szabályokról, az összes szenteknek illemdús szavak kíséretében történő földrehívásáról, a parizstokrata csemetéket az autók, motocyklok dobálásáról. Ritkábban történne meg, ami ma nagyon is gyakori, hogy a kétfogatú lóvonatú járóműtulajdonos vagy a tisztelt ökörszekéret elbóbiskolva, alkalmatlanságáról az utolsó pillanatban ugrik le pont az autó elébe s a vezető választhat: elüsse-e, vagy drága kocsiját inkább az árokba vagy partnak vezesse?

Nagyon kedvesen titulálja és összefoglalja a levélíró a motorvezetőket ebben a kefezésben, hogy „soffőrhad”. Miért nem így: „autósbanda”, „motorosharamiak”? Ez utóbbi kifejezések pedig inkább fednék az autógyűlölk szótárának a vezetőkre vonatkozó szavát. Most már négy éve éppen eleget járok autón, motorbiciklin és a négy év alatt a magyar országutakon körülbelül 120.000 kilométert tettem meg, s így kint találkoztam elég gyakran úrvezető és kvalitásos soffőr által vezetett autóval olyankor, amikor valami kalamitás miatt nem valami kedvesen tárgyaltak a falusi polgártársakkal. Elmondhatom, hogy vajmi ritka esetben az autós volt a hibás, hanem éppen a saját hajtási szabályai szerint hajtó vagy éppen alvó lovaskocsi- vagy ökörszekéret. Hang és szitok dolgában az utóbbiak bírták mindig tovább, egyszerű titulusokat vagdalva az autósok fejéhez. Esetleg követ is. A modor hozzájuk illik.

Még egyet, igen tisztelt Szerkesztő Úr! Ma már minden komolyabb napilapunknak van autórovata, ahol legtöbbször szakértők mondják el véleményüket erről vagy arról a motorosokat érdeklő kérdéssről. Szerény véleményem szerint a motorosok elleni kesergéseket, panaszokat — amik hál' Istennek, már egy kicsit ritkábbak, mint pár évvel ezelőtt — éppen az autórovatban kellene az illető lapnak közzétenni és megfelelő módon pár sorral elítélni azt, ami elítélendő, de semmi esetre sem megengedni azt, hogy akárki is az elfogultságból amúgy is eléggé felhalmozódott gyűlöletet még egy villára valóval tetézze és ma már csak az országútra való titulussal illesse az autósokat, legyenek azok úrvezetők vagy hivatásos soffőrök.

Van egy reményem, Szerkesztő Úr, amit röviden így fejezek ki: „Az autó halad, a gyűlölet elébb-utóbb elmarad.”

Maradtam Szerkesztő Úr őszinte tisztelője

Bessenyei István, Dég.

Készséggel adunk helyet Bessenyei István úr levelének, annál is inkább, mert ez már a második cikkecske, ami a legjobbnak tartott magyar lapban, a *Magyarság*-ban, napvilágot látott az automobilizmus és motorizmus ellen. Csodáljuk a fenti lapot, melynek, mint tudjuk, intenzív automobil- és motorkerékpárrovata van. Felhívjuk a rovat vezetőjét, Eckhardt Emil barátunkat, hogy nézzen utána, ki az, aki oly nagy ellensége az autónak és a motorkerékpárnak. Talán ez a pár sor is Raggambi úr agyának szüleménye? Akárki írta, bizony olyan ember írta, akinek sem motorja, sem autója nincs és szavából tisztán az irigység beszél. (A szerk.)

Budapest sehogysem akar a közlekedés terén úgy haladni, a művelt Nyugathoz viszonyítva, mint ahogyan azt szeretnők. A hatóságok el-elkövetnek intézkedéseket, amelyek azonban nem felelnek meg a modern közlekedés követelményeinek. Ilyen teljesen elhibázott dolog leg-

újabb az Oktogon-téri jelzőtorony. Két szóval kifejezve, abszolút rossz. A kivilágított kör kicsi, a zöld üveg nem zöld, hanem valami halvány kékeszöld árnyalat, egy szóval mindenre való, csak jelzésre nem, különösen olyan helyen, mint az Oktogon-tér, ahol ma már a reklámtranszparensok világvárosi külsőt és fényt adnak a főváros eme egyik legszebb és legforgalmasabb pontjának. Nagyobb lámpát kérünk, jobb színekkel. Az Oktogon-térre legalább is félméter átmérőjű jelzőlámpa szükséges. Ugyancsak hiányzik a rend a gyalogjáróknál is az Oktogonon. Csudálatos, de a Nagy-körút—Rákóczi-út keresztezésénél a rend már kifogástalan. Miért nem lehet olyan az Oktogon is? A fehér vonalak talán sehol sem volnának annyira szükségesek, mint az Oktogon-téren. Érdekes, miért irtózik a székesfőváros azoktól a fehér vonalaktól? A mi közönségünknek ez feltétlenül kellene, a magyar közönségnek a szép szó vajmi kevés. Felhívjuk mi is az állami rendőrség VI. kerületi csoportját, oktassa ki megfelelően az őrszemeket, hogy ne csak a járművek forgalmát korlátozza, hanem a gyalogosékat is.

Emlékeztet még olvasóink előtt a „Kardlapozó forgalmi rendőr”-ről írt cikkünk, melynek szereplője az 1757. számú forgalmi rendőr és a szenvedő fél Krisz Ferenc gépészmérnök, lapunk munkatársa volt. Örömmel tudatjuk olvasóinkkal, hogy az ügyben beadott feljelentésünkre a kihallgatásokat az állami rendőrség már megkezdte és mint értesülünk, az 1757. számú rendőr ellen nemcsak a fegyelmi, hanem a bűnügyi vizsgálatot is megindították. Kíváncsian várjuk az ügy elintézését, melynek eredményét annak idején közölni is fogjuk olvasóinkkal.

A gyors s s íma közlekedés egyik alapfeltétele, hogy a hatóságok igyekezzenek a maguk részéről olyan intézkedéseket életbeléptetni, amelyek a forgalom lebonyolítását gyorsabbá s akadálytalanabbá teszik. Sajnos, bár furesán hangzik, le kell szögeznünk, hogy az utca közepén álló rendőr, kerékpáros rendőr, lovasrendőr ma a legtöbb esetben határozott „forgalmi akadályt” képez. El-elnézük néha, mint akasztja meg egy utca forgalmát a helyén mereven álló rendőr. A széles Vilmos császár-úton, ahol a teherkocsiforgalom meglehetősen intenzív, megessik, hogy 60—70 métert kell mennünk lépésben egy megakadt teherkocsi után, mely előtt 5—6 társa cammog libasorban, mert ott áll a biztos úr, aki mellett előzni nem lehet, nem szabad. Bejártuk a művelt nyugatot, mely közlekedés szempontjából bizony nagyon előttünk van, de ott rendőrt az utca közepén állani csak nagy utcakereszteződéseknél láttunk, ahol irányította a forgalmat. A legtöbb helyen a rendőr az utca szélén, a járda mellett sétál. Ugyanígy erősen forgalmi akadályt képez a lovasrendőr is. Nem lehetne-e megoldani, hogy a lovasrendőr ne az utca közepén haladjon, hanem a közlekedési rendszer szerint megszokott baloldalon. Lovasrendőr csak az utca kereszteződésénél álljon a közepén. Nem volna-e célszerű, ha a kerékpáros-osztagok is a sorban haladnának s nem képeznének forgalmi akadályt. Uraim, csak egy kis józan belátás és a dolog nem olyan nehéz, mint elképzeljük. Szinte naponta látunk intelligens, a dolgok mélyére látó rendőröket, akik már messziről jelzik a szabad utat és ha kell, félreállanak egypár lépést. Miért nem tehetné meg ezt mindegyik. Egy rendelet, egy kis oktatás és készen volnánk. Kijelentjük, hogy semmiben sem csökkenne a rendőrlégtelenség tekintélye és csak jó hatást keltene az emberekben, akik látnák, hogy a mi rendőrségünk művelt és előzékeny és halad a nyugati kultúrával.



## ANGOL DUPLAVÁZAS MOTORKERÉKPÁROK

Magyarországi vezérképviselő: **Lábussy-Jéle Mezőgazdasági Ipar- és Gépgyár Részvénytársaság, Törökszentmiklós.**

Budapesti kérelmség: **Ardó József, VI. Vilmos császár-út 47.**

Kedvező üzleti feltételek. Kérjen árajánlatot.



## „TEVES”

**dugattyúgyűrűk,**  
zsirócsapszegek minden kivételben. Dugattyúcsapok edzve és köszörülve. Nyerszelepek, zsiróperek.

**N a g y r a k t á r !**

Vezérképviselő: **Balogh Arthur okl. gépészmérnök, Budapest, V., Lipót-körút 27. szám.**

**Telefon: 295—39**

## Követelje az autóját vagy traktorját javítótól, hogy gépe csapágyait

# CARMOBIL

speciális autó- és traktor-csapágyfémekkel öntse ki, mert akkor soha sem lesz baja a csapágyakkal. Főelárúsitó:

**NAGEL SÁNDOR**  
BUDAPEST, V., CSÁKY-UTCA 15.  
TELEFON: T. 133-66

Ugyanitt kaphatók: foszforbronzrudak, angol ór, forrasztó ón, alumíniumlemezek stb.

## MAGYAR WAGGON- és GÉPGYÁR RT.



:: GYŐR ::

Telefonok 201. 212, 203

**RÁBA**

BUDAPEST

V. Deák Ferenc-ú 18

Telef: T. 213-00, L. 979-4

**3 ÉS 5 TONNA HORDKÉPESSÉGŰ**

**Teherautók**  
**Autóbuszok**



**Speciál-és**  
**Pótkocsik**

A magyar utaknak legjobban megfelelők autók

A magyar utaknak legjobban megfelelők autók

Szolid kivétel, gazdaságos üzem, előnyös árak és feltételek. Ajánlati felhívások cégünkhöz címzendők. Képviselőnk nincsen.

# 3:51

Sem több, sem kevesebb. Pontosan ennyi kellett ahhoz, hogy bebizonyuljon a magyarok fölénye a világ egyik lebnehezebb sportágában, a motorkerékpárversenyzésben, mely szellemi képességet, veleszületett tehetséget és testi ügyességet egyaránt megkíván. Balázs László, legkitünőbb és legmerészebb motorkerékpárversenyzőnk



Balázs László 347 km. Sunbeam-sidecarjával a Svábhegyi verseny egyik fordulójában. Balázs kitűnő idejének elérésében nemcsak a vezetés, a gép, hanem a pompásan dolgozó sidecar utasnak, Scherer Miklósnak is nagy része volt.

diadalfutást produkált a VIII. Nemzetközi Svábhegyi versenyen. Nem is egészen négy perc kellett ahhoz, hogy nevét világgá röptse a hír, s e rövid idő elég volt ahhoz, hogy a magyar tehetség, merészség és halálmegvetés újabb fényes tanujelét adja nagyszerűségének és egészen kivételes fejlettségének.

Balázs Lászlóba, ebbe a 20 éves fiatalemberbe volt vetve minden reményünk, ennek a sérültkező versenyzőnek kellett kockára tennie mindent, hogy bebizonyítsa: Tudunk mi, magyarok úgy, mint ti, németek és osztrákok! Merünk mi úgy, mint ti!

Még annak is, aki szívéből gyűlöli a motorkerékpársportot, még annak is, aki esküdt ellensége minden versenyzőnek, el kell ismernie, hogy Balázs László fényes teljesítménye bravur volt. Bravur a legjavából. Mert nem reális körülmények között győzött! Amazok előnyben voltak. Nagyobb volt a tapasztalatuk, minden bizonynyal a gyakorlatuk is, nagyobb volt a gépük és magukkal hozott betanított szakemberek jártak kezükre, hogy vasparipájuk a verseny napjára a legjobb kondícióban legyen. Ezzel szemben a mi színeink képviselője, sérült és bekötött kézzel, melynek csak egynéhány ujját mozgathatta, kisebb géppel és kevesebb tréninggel startolt. De nagyobb volt az önbizalma, — nem elbizakodottsága

— nagyobb volt a lelkesedése és olthatatlan tüzzel égett lelkében a láng, a győzniakarás lángja. Balázs Lászlónak sikerült a győzelem. Leverte, menthetetlenül és visszavonhatatlanul az európai motorkerékpárversenyzők krémjének képviselőit, a német BMW-menőket. Határozott fölényrel győzött. Győzelme nem múlt hajszálacon, nem volt a közönség által kikényszerített valami. Győzelme fényes volt, határozott, biztos és fölényes. Úgyannyira fölényes, mint amilyenek gondoltuk mi a verseny előtt az ő győzelmüket. Ünnepnappja volt és lesz ez a nap a magyar motorkerékpársportnak, melynek fényét elhomályosítani többé nem lehet.

\*

A startnál megjelenik egy közép magas fiatalember. Fején a sisak. A startvonal elé tolja ohv. Sunbeam-gépét. Balázs László következik! A starter jelt ad, a motor felgyorsít, hirtelen elugrik a vonalról és egynéhány heves farolás után szédítő tempóban nekivág az egyenesnek. Két csattanás és már a legnagyobb sebességgel repül a gép, csak elnyújtott siluettje látszik a versenyzőnek, amint 120 kilométeren felüli tempóban végigviharzik a pálya leggyorsabb szakaszán. Már jön az első S-kanyar... Balázs ijesztően belerohan, fék... gáz... a hosszú balkanyar specialitása, feje centiméterekre van a fák... az útkaparóház előtti forduló sikerül, egészen laposan fekszik a gép... Jön a félelmetes útkaparó-derékszög. Túlságosan beleszaladt... nem... kétszer, háromszor megfarol, a gép már-már... de semmi, rohan tovább, jön a hosszú egyenes. Ada-lak. Fasor... már nincsen messze a cél... A Mészáros-forduló — nehéz és veszélyes. — Csak ez sikerüljön! Megvan! Mint a nyíl, suhan végig a keskeny és bukkános Költő-utcán. Óriási emelkedő... A forduló után kiugrik a kapcsoló, Balázs automatikusan korrigál, mégegyszer kiugrik... mégegyszer bevágja... Drága másodpercek és... győzni kell! Nagyszálló. Csodálatos kanyarvétel ejti bámulatba a halálraremült nézőket. Fo-



Balázs László rekordfutása a Svábhegyi verseny utolsó fordulójában.

gaskerekű köhíd. Itt a kicsúszás veszélye mellett még a falnakvágódás veszedelme is fenyeget... De ő nem gondol most erre, épp hogy kijön a kanyar, egészen a kőfal mellől tör előre szédületes rőssel, a hídutáni egyenesben összeszorított fogakkal tartja rajt a vollgázt vészesen ingó gépén. A célkanyar. Sáros, csúszik... a nézők extatikus állapotban figyelik... Rekord alatt abszolválja, hihetetlen teljesítmény. A rövidke célegyenes és vége.

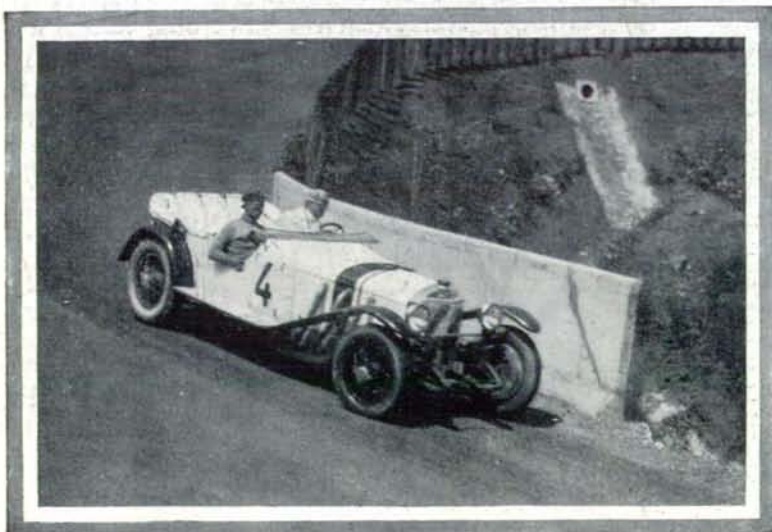
A villamos óra kezelői leolvassák az eredményt,

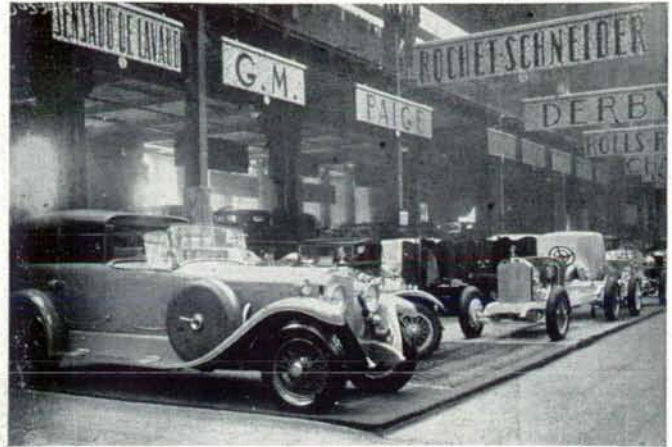
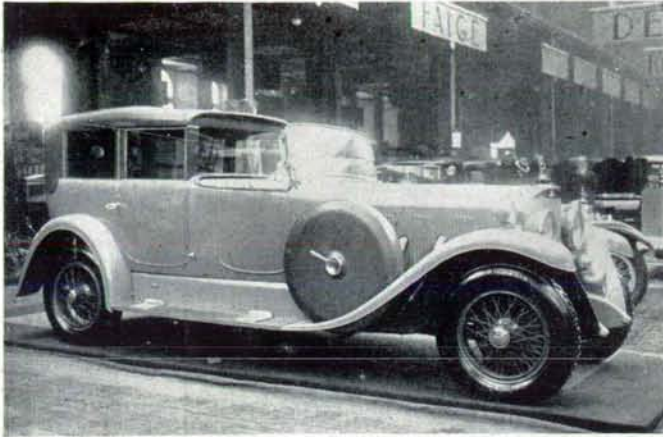
mely első percre hihetetlennek látszott. Lassan felfogjuk. Ezután már nem kételkedünk, a győzelem az övé, a miénk, minden magyar emberé!

A győzelemben része van még valaminek. A kitűnő angol gép, mely ezt a fenomenális teljesítményt véghezvitte, szimpatizált vezetőjével. Megvolt az összhang, megvolt az egyetértés, ember és gép együttes erővel vívta ki a győzelmet. Balázs Lászlónak és Sunbeam-gépének tiszta szívből gratulálunk. Tartsa meg őt a magyarok Istene még soká a magyar sport dicsőségére.

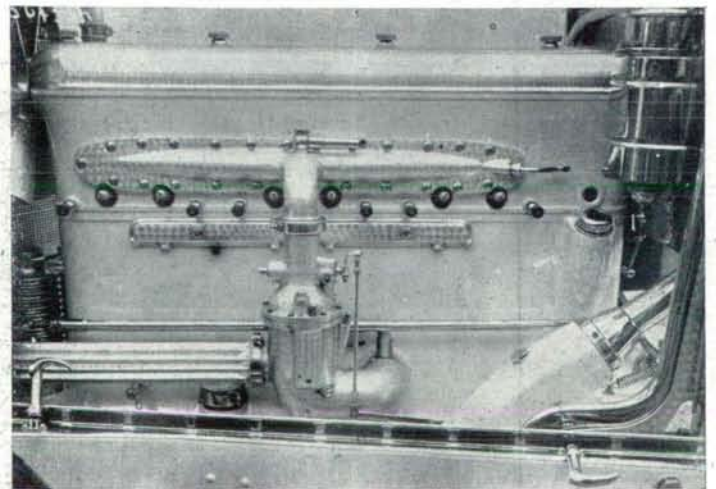
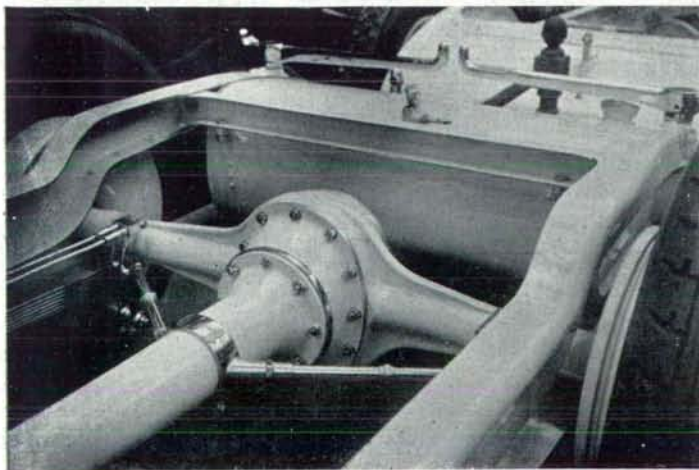
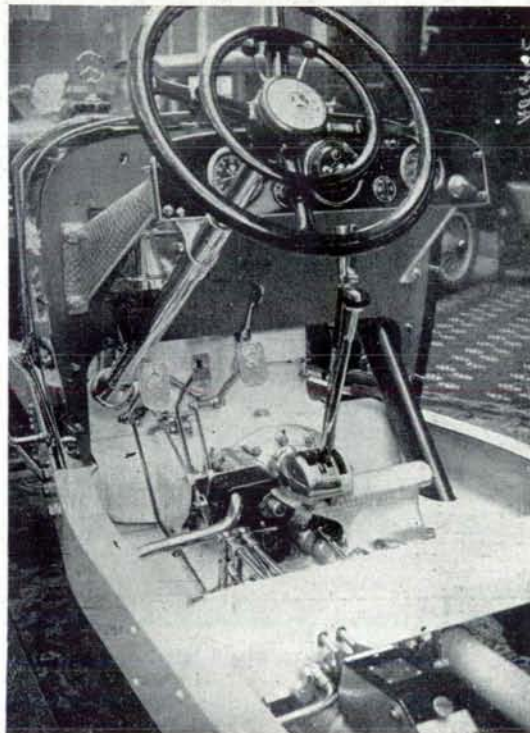


Felső képünk Norvégiában készült. A Douglas motorkerékpár versenyt fut a behavazott tó jegén az iramszarvassal vontatott szánnal. Jelenetünk a start előtt készült. Második képünk egy bravuros motoros jelenetet örökít meg. A Douglas stabilitására jellemző, hogy a magát a magasan egyensúlyozó motoros alatt meg sem billen. Alsó jobboldali képünk Huldreich Heussert, a német Delmárt mutatja be a Klausenpass egyik fordulójában. Heusser egy ideig csaknem ellenfél nélkül állott Steyrjével, az utolsó félévben azonban a német Mercedes-Benz és Bugatti-vezetők nagy konkurrenciát csináltak neki. Alsó képünk Carraciolát mutatja be a Nürburgring egyik erősen lejtős fordulójában Mercedes-Benz sportkocsiján. Az utóbbi két képet az Echo Continental bocsájtotta rendelkezésünkre.





A Mercedes-Benz-gyár az  
1927. évi párisi Salonon



A felső két kép a Mercedes-Benz-standot mutatja be a párisi Grand Palaisban. A középső kép egy Mercedes-Benz alváz szerelékfalát és a sebességváltóművet, alsó képünk egy Mercedes-Benz motort és hátsó hidat mutat be.



*Az idei Europa Grand Prix startja Monzában szemetelő esőben. Benoist (Delage), a győztes, már elugrott. Elő-  
terében a megkésett Minoia (OM), háttérben a lassan induló amerikaiak. Déván István felvétele.*



**JOE PETRALI,**  
10-mile "45" National Dirt Track Champion.

*Joe Petralli, az amerikai motorkerékpárversenyzők egyik legjobbika, aki a közelmúlt napokban nyerte meg Super-X gépével az USA pályabajnokságát.*



1. Stilsfer Joch egyik szerpentinje Bormio felé.



A Nyugatmagyarországi Automobil Club által rendezett motoros ghymkana egyik jelenete.



Szászy-Kovács Ernő (Majola-Sport) a svábhegyi verseny célfordulójában.



Az Ortler (3902 m.) a Stilsfer Joch szerpentinjéről nézve.



A Stilsfer Jochon (Passo Stelvio).

# Motoros járművek villamos berendezései

Irta: Szobonya Zoltán okl. gépészmérnök

Lehet erről valami újat írni? — fogják kérdezni sokan. Sietünk rá megfelelni: nem igen. Mert akármenyire fontos alkatrészei is a gépnek a gyújtás, a világítás, villamos hangjelző és az indítókészülék, rajtuk hosszú idők óta lényeges változás, forradalmi újítás nem történt, fejlődést csupán az egyes alkatrészek kialakítása és elrendezése mutat, a kis helyszükséglet, az üzem-

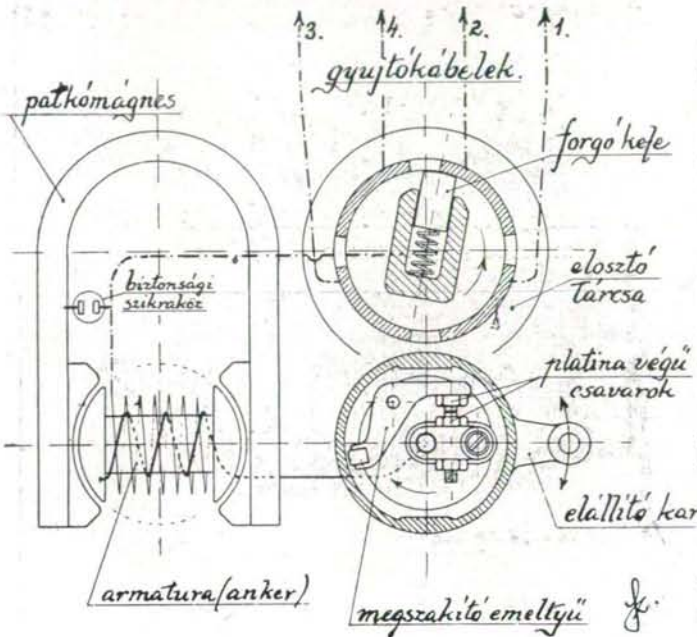
ütköznék, a szokásos eljárás az, hogy indukciós tekercsel dolgozunk, melynek kevés menetszámú vastag drótból álló részében (primer) alacsonyfeszültségű áram folyik. Ezen áramkör ki- és bekapcsolásakor a tekercs mágnesterében történő erőváltozás a szekunder tekercsben (vékony drótból álló sokmenetű rész) magasfeszültségű áramot indukál, mely már aztán alkalmas arra, hogy szikrát létesítsen.

Mint hogy a kikapcsolásnál lényegesen nagyobb induktív erő lép fel, mint a bekapcsolásnál, a gyújtás időpontját a primerkör megszakítása adja.

Most már, ha a szükséges alacsonyfeszültségű áramot egy mágnespátkó sarkai között forgó armatúrával fejlesztjük, akkor mágnesgyújtással van dolgunk, de vehetjük az áramot akkumulátorból is, ez az akkumulátoros gyújtás.

A mágnesgyújtó szerkezetét az 1. számú ábrán vázoltuk. Ennél a patkómágnés pólussarkai között forog a közismert kettős T armatúra, ezen foglalnak helyet az áramgerjesztő tekercsek és pedig: úgy a primer, mint az előbbire rászertelt szekunder. Az armatúra tekercsének kezdőpontja a vasmaghoz van kötve, a primerkör szabad vége a megszakító szerkezethez vezet, míg a szekunder magasfeszültségű áramát jól szigetelt csúsztatógyűrűn vesszük le a forgó részről. Hogy mindig az a hengerfej, illetőleg gyertya kapja az áramot, melynek gyújtási periódusa éppen soron van, arról az elosztótárcsa gondoskodik, melynek közbenjáró kefeje a megfelelő időben más és más fémszegmenst érint. A fémszegmensekhez vannak a gyújtókábelek kapcsolva. Egyhengeres gépeknél elosztó természetesen nincs.

A megszakító legtöbbször egy kis görbe kétkarú emeltyű, melynek egyik végén platinavégű kontaktuscavar van, a másik vége pedig kis ütközővel van ellátva. Az egész mechanizmus egy tárcsára szerelve, együtt forog az armatúratengellyel. A megszakító emeltyű mozgatása céljából a körülvevő gyűrűalakú burkolat belső felülete nem teljesen hengeres, hanem két kis kiemelkedés van rajta. Az emeltyű ezeknek ütközve, el-



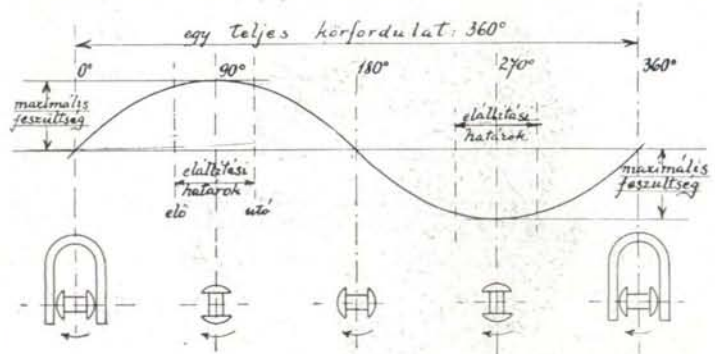
1. ábra.

biztonság és főként az olcsóbb gyártási eljárás érdekében.

Hogy mégis foglalkozunk egy kevéssé velük, azért tesszük, hogy főként fiatalabb olvasóinknak helyes alapfogalmakat és áttekintést nyújtsunk, de hisszük, hogy szolgálatot teszünk vele azoknak is, akik a járművek iránt műszaki szempontból is érdeklődnek, de sem idejük, sem türelmük nincs arra, hogy autós szakkönyvet tanulmányozzanak.

Lássuk elsősorban a gyújtást. Ha végignézzük a piacra hozott szerkezeteket, azt találjuk, hogy nagy választék nincs, a megoldások mind egy alapgondolat szerint készültek. A mai járműmotorokon kizárólag a magasfeszültségű szikra-, azaz fényvívgyújtással lobbantják lángra a munkahenger tüzelőanyagát. A feladat, melynek eleget kell tennie, nem lekicsinylésre méltó, vegyük például azt, hogy egy hathengeres versenyautómotornál 4000 fordulat mellett a gyújtókészüléknek másodpercenként 200 szikrát kell adnia, másrészt ily nagy forgási sebesség mellett egyezred másodpercnyi esetleges késés a forgattyútengelyen 24°-nyi szögelfordulást jelent. Ezek a számok már magukban véve is indokolják a legnagyobb precizitás szükségességét az előállításnál.

A szikrához, mely a hengerfejben elhelyezett gyertyán üt át, akármilyen kicsi is legyen az, néhány ezer voltnyi feszültségű áram szükséges. Tapasztalhatjuk, hogy a 110 voltos világítási áram dróttjait hiába közelítjük egymáshoz, amíg egészen össze nem érnek, szikra nem fog rajtuk keletkezni. Mint hogy azonban 10—15.000 volt feszültségű áramot közvetlenül előállítani nehézségbe



Az armatúra árama zárt primerkör mellett.

2. ábra.

fordul és az áramkört a kontaktuscavarpárnál nyitja. A megszakítási pontokhoz a káros szikrázás csökkentése végett kondenzátor van kapcsolva. A gyújtás elállítását a megszakító szerkezet burkolatköpenyének elfordításával hajtjuk végre, az anker forgási irányában eltolva késői, ellenkező irányban korai, vagy előgyújtást kapunk. Az

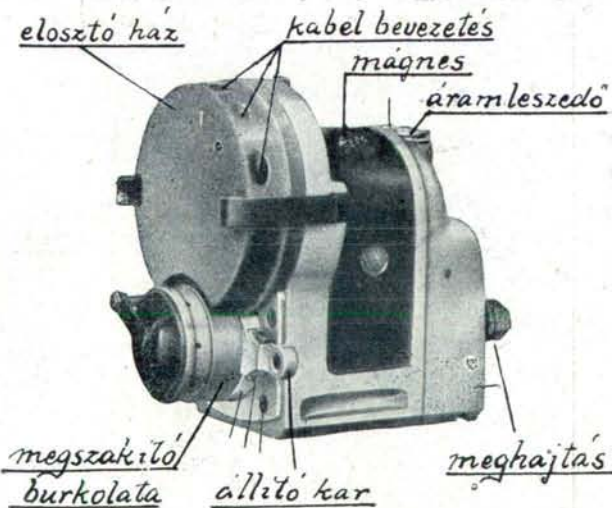


elforgatás egy vezeték segítségével a kormányhelyről végezhető. Mivel az előgyújtást a motor fordulata szerint kell állítani, vannak mágnesek, melyeknél az elállítás automatikusan, centrifugál regulátorral történik és a vezetőknek nincs gondja rá. A gyújtás megszüntetésére szolgál a megszakító mechanizmus fedeléről leágazó rövidrezáró vezeték.

A primerkör megszakítása nem történhetik az anker bármely forgási helyzetében, mivel, mint ismeretes, egy ily egyszerű T armatúra nem ad folytonos áramot. Áttekintés céljából a 2. számú ábrán felvázoltuk a forgórészben zárt megszakító mellett egy fordulat alatt keletkező áram képét és alája a megfelelő helyekre az armatúra horgonyának helyzetét is. Láthatjuk tehát, hogy egy fordulat alatt két áramhullám keletkezik, megszakítanunk akkor kell, mikor a feszültség a tekercsben lehetőleg a legmagasabb. Igaz, hogy a gyújtás elállítása miatt nem maradhatunk állandóan a maximum helyén, de a gyakorlatban kívánt 30—50°-nyi elállítási szög, mint az ábrából kivehető, nem rontja nagyon az eredményt. Különböző is nagyobb előgyújtás csak magas fordulatszámoknál indokolt, akkor pedig a mágnes is több áramot termel és így a készülék az elállított helyzetekben is teljes biztonsággal kiadja a szükséges erejű szikrát. Minthogy a gyújtókészülék által adott szikrák időpontja a forgórész helyzetétől függ, természetes, hogy a meghajtás csakis kényszerkapcsolással történhetik, láncsal, vagy fogaskerékkel. Az áttételt aszerint választjuk, hogy a gép munkauteme fordulatonként hány gyújtást igényel.

A mágnesgyújtó a legegyszerűbb és legüzembiztosabb készülék, áramforrása ki nem merül, mindig használatra kész. Az előbbieknél leírt szerkezethöz képest a Bosch-gyár közismert kivitelét tartottuk szem előtt, de a többi gyártmányok is nagyjából hasonlóak. Közös tulajdonságuk a tetszetős külső, teljesen zárt, pormentes tokba épített szerkezet. A 3. számú ábránkon egy 6 hengeres motorhoz való BOSCH-mágnes láthatunk, melyen a legfontosabb részek elhelyezése jól kivehető.

Valamivel nagyobb eltérést mutat az előzőekkel szemben a Scintilla-mágnes, mely a 4. számú ábrán lát-



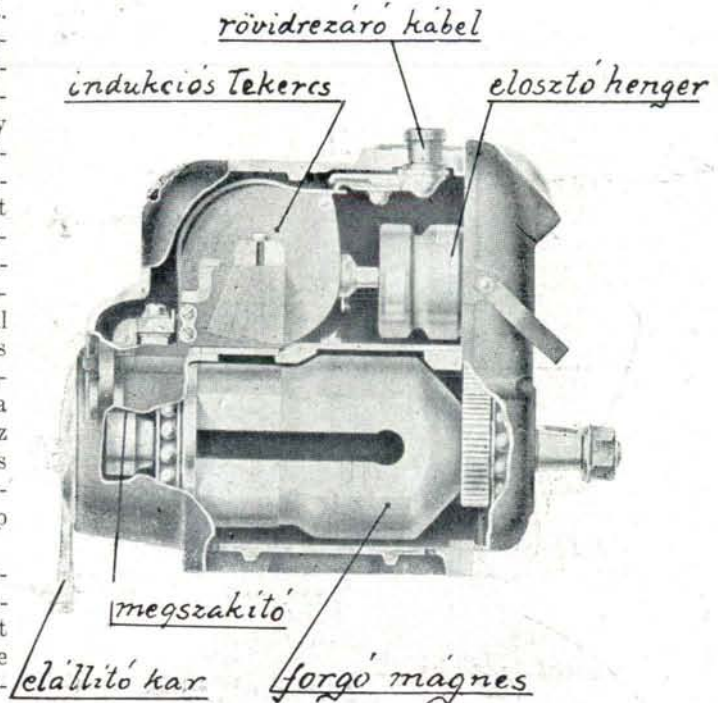
3. ábra.

ható. Ennél érdekes megoldás, hogy maga a *patkómágnes* forog, az áram az egy helyben álló tekercsekben keletkezik, miáltal a szerkezet némileg egyszerűsödött. Egyébként az elv ugyanaz. A megszakító és a szikraelosztó épügy megtalálható itt is, mint az előbbinél.

Mint érdekes kuriózumot, meg kell említenünk még

a Ford-gépek gyújtószervezetét, melyeknél az áramot termelő váltóáramú dinamó a motor lendítőkerekébe van beépítve, míg az indukciós tekercs a szerelvénydeszkán foglal helyet. Ez a megoldás sok utánczóra nem talált.

A mágnesgyújtóknak egy hátrányuk van, ami főleg nehezebb motoroknál mutatkozik kellemetlennek, t. i. az, hogy erőteljes, lökészerű indítást kívánnak, mert lassú mozgásnál a mágnes szikrát nem ad. Tudjuk tapasztalat-



4. ábra.

ból, ha a motorkerékpároknál a „berúgás” nem történik kellő erővel, a gép nem indul.

Ezen a hátrányon segít az *akkumulátoros* vagy *batteria-gyújtás*, melynél a primer áramot akkumulátor adja, tehát feszültsége független attól, hogy a gép lassan, vagy gyorsan jár-e, vele az indítás könnyű. Részai: az akkumulátor, mint áramforrás, továbbá az indukciós tekercs, a megszakító és az elosztó. Természetesen elengedhetetlen kellék az akkumulátor feltöltéséhez a párhuzamosan kapcsolt kis dinamógép. A berendezés így semmiesetre sem egyszerűbb, mint a mágnesgyújtás, azonban a nagy megtakarítás abban mutatkozik, hogy a világítás és jelzőkürt ugyanerre a gyújtóbatteria-ra kapcsolható, tehát külön berendezést nem igényelnek, mint a mágnesgyújtásnál! Hátránya, hogy hosszabb állás alatt a telep valamely oknál fogva (égő lámpa, szigetletlenség) kimerül, a gép csak akkor indítható meg, ha az akkumulátort külön feltöltjük, ami bizony túrán sokszor lehetetlen.

A könnyű indítás előnyével a mágnesgyújtókészülék is rendelkezhetik, ha a meghajtást ugrókapcsolattal (Schnapper) létesítjük. Ez egy szellemes kis mechanizmus, mely két laza kapcsolófélből áll, melyek egy csavarrugóval vannak egymással összekötve, az egyik fél az armatúra-tengelyre van ékelve, a másikat kívülről meghajtjuk. A gyújtás pillanata előtt az anker megakad, a meghajtás tovább forog, tehát a kapcsolat rugója megfeszül; alkalmas helyen kiszabadul az anker és előreugrik és ezen gyors mozgása alatt már kiadja a kellő feszültségű áramot. Az ugrókapcsolat úgy van szerkesztve, hogy csak indításnál működik, rendes fordulat-

nál a két kapcsolófélfé között automatice fix összeköttetés létesül.

Bármily elmések ezek a szerkezetek, melyek a nagyobb motorok könnyű kézi indítását teszik lehetővé, azért a legmegfelelőbb megoldás mégis csak a kis villamos indítómotor. Egy gombnyomás és a motor fut! Ez újabban annyira elterjedt, hogy valamirevaló automobil-



nál nem hiányozhatik, még megérhetjük azt is, hogy nagyobb méretű motorkerékpárokra is divatba hozzák. Csak ne volna olyan drága!

A járműveknél rendkívül fontos, hogy a géprészek helyszükséglete minimális legyen. Ez hozta létre a gyújtómágnes és világítóáramtermelő dinamógép egybeépítését. A két gép egymástól teljesen függetlenül működik, csak közös burkolat alá van szerelve s közös meghajtást kap. Ilyenek: a Lucas „Magdyno”, a Bosch „Licht Magnet-zünder” stb., melyek főként kerékpárok számára bírnak nagy jelentőséggel.

De ezekről majd legközelebb.

## A MAC motorsportosztályának jelvényé



Motorkerékpáros jelvény



Gomblyukjelvény



Automobil hűtőjelvény

# Autó teszi az embert

Irta Nagy Pál Sándor

Bár az életem eddig sem telt el derűs nyugalmak és boldog, zavartalan idillek közepette, de ilyen gyors és váratlan változás mégis csak meglepett. Szinte máról holnapra megváltozott körülöm a világ. A dolog azzal kezdődött, hogy amint megyek hazafelé a „Bagolyvárba” — ahogyan kebelbarátaim kies kéjlakomat bosszúból elnevezték, mert dohányfüstös tüdejükkel oda felkapaszkodni nem tudtak —, találkozom Antal barátommal. Ez még magábanvéve nem volna csodálatos jelenség. A kutya ott van elásva, hogy a tisztelt barátommal pár hete cudarul ámergtük a patkót. Hogy min? Becsületesemre, már nem is tudom. Tény az, hogy kölcsönösen töröltük egymást becses ismerőseink sorából. — Szóval, amint megyek hazafelé, szembejön velem Antal úr, csinos kis hölgyike a karján. Amint meglát, a legbarátságosabb vigyorgásra húzza szét a száját és hangosan, szinte tüntetően átköszön nekem. A meglepetéstől alig hogy viszonzni tudtam.

— Mi a csoda ütött ebbe az emberbe? — gondoltam magamban. Eddig úgy felfújta magát, mint a páva és most meg szinte ragyog az örömtől, hogy üdvözölhet! Barátom érthetetlen viselkedésén annyira elámultam és annyira motoszkált a fejemben a gondolat, hogy észre sem vettem, mire a kapumhoz érkeztem.

Amint a szobámba értem és ledobom a kabátomat, kirepül a tárcám és szerteszóródik a tartalma. És köztük az ő fényképe. Igen, az ő (szigorúan nagy ő-vel írva) fényképe. Drága, édes kis pofikám! Talán mondanom sem kell, hogy Antal úr meghalt a számomra ebben a szent pillantásban.

Szegény kicsikém. Nincs még egy ilyen aranyos teremtes Budapesten! Az arca? Mint a vadrózsa, vagy a barackvirág. A szeme, mint az ibolya vagy a nefelejts! A szájaacs-kája? Gyönyörű, — végtelen gyönyörű, — nem is tudom, milyen gyönyörű. Nem is lehet azt leírni. És a haja! Mikor az ujjaimat ebbe az illatos, aranyos fürtökben álló, gyönyörű szőke hajba merítem és őt magamhoz ölelem, azokat az édes aikkakat csókolom, — akkor érzem csak az Isten végtelen hatalmát. És az a termet, azok a lábak! Még a Balatont is átúsznám értük decemberben! A barátaim könyörögetek, mutassam be őket, — a betegek! Az egyik maga próbálkozott. Szegény fiú! Már fizette is a hagyományos nyolevan pengőt.

És én örültem!... Ezzel az aranyos kis, édes, drága, hűség-ges kis rózsaszállal szakítottam. Szakítottam a legédesebb idillek, a legcsókosabb esték egyikén. És miért? Mert a hatszázhetvennyolcadik csók után azt mondta: többet nem! Egyszerre megkötötte magát és nem és nem! A hatszázhetvenkilencedik csókot már nem adta meg. Hát nem örület ez? Megtagadta tőlem! Képes volt megtagadni!

— Joly! — szóltam és éreztem, hogy az arcom tűzbe borúl, a hangom remeg az izgalomtól. Megragadtam a csuklóját (éppen úgy, mint a regényekben van megírva) és a szemébe néztem. — Utoljára kérem tőled, megkapom-e tőled még ezt az utolsó csókot?

— Nem. — felelte huncutul mosolyogva. Olv bájos volt, hogy a lelkem üdvösségét odaadtam volna egy csókjáért, vagy ölni tudtam volna érte, vagy a csillagokat lehozni az égből. A szeméből fiús pajkosság kacagott, szőke fürtjeit a homlokába csapta a szellő.

— Nem? — kérdeztem utoljára.

— Nem!

Ebben a pillanatban rettenetes, halálos nyugalom szállt meg. Úgy éreztem, hogy a lelkem megmerevedik az arcomon, mintha a fagy lehellete futott volna végig és rekedten, cinikusan, gúnyosan, kegyetlenül felnevettem.

— Nohát akkor ég veled, édesem. Vége a szép nyárnak, a szép kikeletnek! Keress magadnak más bolondot, aki túri a szeszélyeidet, akivel játszatsz, kicsikém, mint macska az egérrel. Good by! — és eltávozottam magamtól.

A mosoly lefagyott az édes ajkakra. A huncutul nevető, nagy ibolyaszemekből a rémület tekintett ki. A kezei, azok a puha, meleg kis kacsók göresösen kulcsolódtak össze. Úgy állt



ott, mintha villám sújtotta volna és két nagy könnycsepp buggyant ki a szeme sarkából, de már későn.

Elrohantam. Lükettő halántékkal, égő szemekkel. Botommal olyat vágtam egy ártatlan gázlámpára, hogy kettétört. Halálosan meg voltam sértve, az idegeim fel voltak zaklatva. Jaj, ha akkor valaki kölcsönt kért volna tőlem!

Ezek a szőkék különben mind ilyenek! Ábrándoznak, sóhajtognak, a csók után majd elepednek, — de ha csókolnak, egyszerre csak eszükbe jut a nagymamájuk prédikálása és azt hiszik, hogy áldozatot hoznak.

Utólag, hogy felindultságom lecsillapult, szörnyen megbántam heveségemet. Dehát most már benn ültem a pácban. Ő is hallgatott, én is hallgattam — és mi türes-tagadás — sokszor visszasírtam az együtt eltöltött szép órákat. Mert már beláttam, hogy éretlen diák módjára viselkedtem.

— Jóvá kell tennem a hibámat és ki kell őt engesztelnem! Elhatároztam, hogy tavaszra — ha török, ha szakad — motorkerékpárt veszek. Micsoda meglepetés lesz az én édes kis csókos szájaacs-kámnak, ha majd egyszer csak felkapom őt és elszálgundok messze, messze...!

Elő is szedtem néhány motorkerékpárkatalógust és elmerültem a tanulmányozásba. Az egyik az egyhengeres felülvezéreltet dicsérte. Könnyű, gyors, keveset fogyaszt! A másik verte a mellét, hogy a nehéz, kéthengeres motornak nincsen párja, mert az üzembiztos, nem kell attól rettegnem, hogy Vörösvárról hazatölthet. Oh, bár ott tartanék, hogy tolnám haza Vörösvárról, — sóhajtottam keservesen. — A harmadik a fekvőhenger előnyeiről szavalt. A hűtése páratlan. „A legnagyobb emelkedést is melegedés nélkül veszi”.

Az ördög vigye el, nem hűtés kell nekem, hanem motor! Itt a tavasz a nyakamon és még sehol semmi. Dehát harmincötmillió! Honnan a fészkes...

Nemes ábrándozásomból a csengő zaja vert fel. Kelletlenül tápázkodtam fel és nyitottam ki az ajtót.

— Pénz! — mondta a postás és vigyorogva vinkelt a szemével, — ami egyúttal gyengéd figyelmeztetés is akart lenni.

Az utalványon a következő: 165, azaz Százhatvanöt pengő. — Levélben többet, — üdvözöl öreg barátod: Miki.

— Ki ez a Miki? — tünődtem el egy pillanatig. — Jeszszusom, ez az ember megörült! — kiáltottam fel hirtelen, amint képzeletemben megjelent Miki monoklis arca. — Megküldte a tartozását! Hát látott már ilyet a világ? Négy évvel ezelőtt kölcsönadtam neki ezt a pénzt és képzeljék el, — meg-

Amerika előkelő márkája, a

# MOON-DIANA

gyár kocsijai

12/47 HP, 16/60 HP, 20/73 HP típusokban

páratlanul olcsó áron kaphatók

ROVER ÉS CROSSLEY KÉPVISELET  
DR. GORZÓ NÁNDOR. GOÓ-HALY AUTOMOBILKERESKEDELMI  
R. T.

Budapest, V., Nádor-utca 5. Telefon: Teréz 130-24

## Abrons nyomásmérő



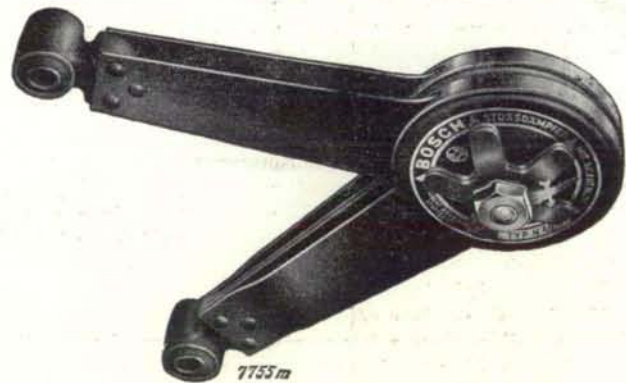
*megsokszorozza ballongumijának élet-tartamát. Minden szerelés nélkül, bárhol a gumira nyomva mutatja a belső légnyomást.*

Ára Pengő 10.—

Kapható a szaküzletekben:

## BOSCH lökhárító silentblokkal

*Rossz úton is rázásmentes haladást tesz lehetővé. Csapággyai zajtalanok és nem kopnak el.*



Páronként Pengő 54.—

**Bosch Róbert k. f. t., Budapest, VIII., Vas-utca 16. sz.**

Telefon: József 413—39, 328—91, 400—98. — Sürgőny cím: Magnetbosch.

küldte, — anélkül, hogy három év óta sürgettem volna. A csodálkozástól annyira oda voltam, hogy még a borraivalót is elfelejtettem a postaküldöncnek átadni.

Nahát ez a Miki! — és romantikus érzelmek rohantak meg. Hát mégis csak vannak nemes és becsületes emberek, akik éjt és napot összetesznek, csak hogy tartozásukat kiegyenlíthessék! (Éppen mint a regényekben van írva!) Nem tudtam szabadulni a csodálkozástól. — Ez a Miki, azzal a monoklis pofájával, azzal a mindig élesre vasalt nadrágjával, naponkint cserélt babáival és kifizetetlen számláival! — Nem, — ezt nem bírom megérteni!

De a pénz jól jött. Még egyszer megnéztem az utalványt, megolvastam a pénzt, — megvolt az, mind a százhatvanöt pengő. (Óh, hogy irt volna két nullával többet, — sóhajtottam velem az örök emberi elégedetlenség.)

Amint a pénzt dagadó kebelrel és a remények teljesülésének örömeivel az írósztalom fiókjába zártam, írómappámon megpillantottam a napi postámat. A hivatalosakat egyelőre félretoltam, a többiek közül pedig úgy találokra kihúztam egyet.

Kedves Doktor Úr! Holnap, azaz f. hó 14-én szívesen látjuk egy csésze teára. Vonat indul stb. — Kocsi az állomáson. — Eddig a nyomtatott szöveg. Alul leányírás-kaparrás, álló, hegyes betűkkel: Okvetlenül eljőjjön ám, — Iluska.

Huh! Kutyabagason zsúr, — ide elmegyünk! — s azzal a képeslevelezőlap után nyúltam.

— E gyönyörű helyről üdvözlő barátod, Sándor!

— Mi a csudának üdvözlő engem ez a hólyag? — tűnődtem el. — Nekem sohasem jutott eszembe, hogy őt üdvözlőjem, ha utazáson voltam.

Nyúltam a harmadik levélért. Már éppen kivettem a borítékból a levelet és odáig jutottam, hogy: Kedves Öreg Pajtásom, — amint látod, hosszú fáradozásunkat siker koronázta. Az egyletet összehoztuk és most azon tiszteletteljes kéressel fordulunk Hozzád, hogy egyletünk fővédnöki tisztét elfogadni szíveskedjél. Tudjuk, hogy nagy az elfoglaltságod, de ismerjük aranyos szívedet is... és Te tudsz reprezentálni, van autód — — — ? — — —

Ebben a pillanatban megszólalt a telefon csengője.

— Halló! — kiáltottam a kagylóba.

— Halló! Te vagy az, Jockó? — csicseregte egy női hang (brünett).

— Herr Gott! — gondoltam, mi lesz most? — Igen, én vagyok, mit parancsolsz, drágám?

— Szervusz édesem, — mondd, mikor megyünk már egyszer kirándulni? Oly gyönyörű az ősz ilyenkor. A sárga levelek hullnak a fákról és lásd, mindenki kint van a szabadban, csak mi maradunk mindig itthon. Vettem egy szép sált is, — tudod, olyant, mint Isadora Duncannak volt. — Úgy gondoltam, tudod, hogy először felmegyünk a Jánoshegyre, ott uzsonnázunk, onnan átmegyünk Budakeszire, Törökbalintra, majd a Kamaraerdőn keresztül Budafokra. A kutyavillában vacsorázunk és a szép holdfényben fogunk hazajönni. Képzeld, milyen farkasétvágyunk lesz! És tudod...

— De kedvesem, — szakítottam félbe a kis ártatlanságot, — nem gondold, hogy ez egy napi járó út? Ez sok lesz

egy, akarom mondani két érző kebelnek. Ezt még egy baka is megérzi.

— Ó te kis vicces, — kacagta a kagyló. — Ne add a tudatlant. Ma már nincsenek távolságok és különösen nincsenek neked.

— Nem értelek, édes fiam! Nem lehet negyvenöt kilométert bejárni egy délután, hozzá még uzsonnázni és vacsorázni is.

— Már hogyan lehetne! — szölt ő kissé bosszúsán, — hacsak valami defekt nem... Kwakk. Papapapapp.

Szétkapcsoltak.

— No, ez jól jött, — gondoltam, mert az „uzsonna”, „vacsera”, „farkasétvágy” némi rémülettel töltött el. — Éppen le akartam tenni a kagylót, midőn felharsant belőle Pista barátom érces hangja:

— Halló! Józsi?

— Én vagyok. Szervusz. — Az ördög vigyen el, — épp egy kis leánnyal beszéltem és miattad szétkapcsoltak.

— Bocsáss meg, drága öregem, ha tudtam volna, — de hogy zavartalak volna. Hiszen tudod, sohasem akarok neked alkalmatlankodni. Úgy-e, megbocsátasz, kedves öregem, hogy így elrontottam a mulatságodat.

— No, nem olyan veszélyes. De kérlek, hamar mondd, mit óhajtasz, mert indul a vonatom és még át is kell öltözködnöm...

— Kérlek, kérlek, csak azt akartam kérdezni, mikor lát-hatjuk már az új motorodat. Nagyon kíváncsiak vagyunk rá mindannyian.

— Miféle új motoromat?

— Amit a múlt héten vettél!

— Fiam, ti álmodtok. Az egész motorvétel még csak a töprengés stádiumában van, hogy a leelőlegezésre szükséges pénzt honnan teremtem elő.

— Hja úgy, — hallatszott a telefonból kissé csalódottan. — No, nem zavarlak tovább, öregem, — mert még lekésed a vonatodat.

És letette a kagylót.

— Csakhogy eltűntél! — Rohantam mosdani, átöltözni és utána hajrá! — ki az állomásra. Annyit sikerült elérnem, hogy még láttam az ütközőket a híd alatt eltűnni.

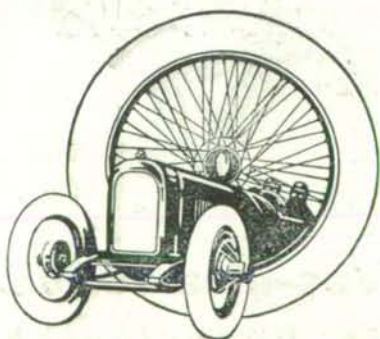
A következő vonat csak két órával később indult. Addig volt időm a Dunaparton egy kis sétára. Csendesen elindultam a szép őszi napsütésben a Lánchíd felé. Alig tettem vagy százhusz lépést, midőn a kereskedelmi tanácsossal találkoztam. Barátságosan integetett a kezével.

— Á! á! — van szerencsém, fiatal barátom! Na, wie geht's Ihnen? Csak szorgalmasan! Hallottam, már autót is akar venni. Das ist heutzutage schon kein Luxus! Aki autót jár, annak sok a dolga, akinek sok a dölga, annak van jövedelme autót tartani.

— De méltóságos uram! — pirultam el.

— Na, na, csak semmi szerénység! Ich wünsche ihnen das Beste! Édes fiam! — és barátságosan megrázta a kezemet.

Nem értettem a tanácsos urat. Azelőtt, éppen csak hogy



## Drótküllös kerekek

átalakítása

SS és ballonabroncsú kerekre

Hivatalos Rudge-javítóműhely

**Dénes és Friedmann Rt.**

Budapest, VI., Dessewffy-u. 29. Telefon: 289-86, 144-71

fogadta a köszönésemet. Most meg majd elolvadt a nyájaságtól. És ő is azzal az autóval jön elő! Úgy látszik, mindenki meg van bolondulva!

Kutyabagason már a vacsoránál ült a társaság. Óriási örömrivalgással fogadtak, — emlékszem, az asztal végén, ahol a fiatalság mulatott, — nagy robajjal borult fel egy szék, mire a sikítás még hangosabb lett.

— Már egész délután várták magát, kedves Józsi, szólt mosolyogva a háziasszony, amint tiszteletteljes kézcsókomat leheltem a kezére. — Minden motordurrogásra kirohantak az utcára, azt hitték, hogy maga jön.

— Itt is ez a motor — és hirtelen szöveget ütött a dolog a fejembe. No, várjatok, majd adok én nektek motort! Hirtelen elhatároztam, hogy — csak semmi szerénység —, ahogy a kereskedelmi tanácsos mondta. — Majd bejönnek még ők az én utcámba!

— Foglalj helyet! Szervusz — szólt a házigazda és az asztalfőn, a háziasszony mellett mutatott helyet. Jobbra tőlem egy előttem még ismeretlen, természetes hölgy ült, — aki folyton törökül meg franciául beszélt — és így a nagy megtiszteltetés rám nézve meglehetősen kétes volt, hiszen el voltam rekesztve (nem szó!) a fiataliságtól.

— Az autód az utcán hagyta? — Nem kell féltened, — meghagytuk az inasnak, hogy senkit se engedjen a közelébe.

— Sajnos, ma csak vonaton jöhöttem, — feleltem vakmerően. — A kocsimon kis átalakítást végeztek, azután meg át is fényeztettem. Egy árnyalattal világosabb színt akarok, mert az jobban illik a ruhámhoz. Azután meg két új reflektort is szereltetek rá. Nekem a kocsis országúti használatra kell és a városi világítással nem tudom a sebességét kihasználni.

A beszélgetés állandóan az autó körül folyt. A házigazda kifejtette, hogyha jó lesz a termés, ő is vesz egy kocsit. Amire a lányok az asztal tulsó végén ismét nagy örömrivalgásba törtek ki. Az öreg ügyvédbojtár fiatalkorában tett autótúrjáról beszélt. Egy megbukott államtitkár — a fiataliság élceinek állandó céltáblája — rémes autóbalesetek történeteit adta elő, viharos kacagás közepette. Én pedig adtam a bankot szédítően.

Ott volt a vacsorán Antal is, Miki is. Antal eleinte zavarban volt, de végül is módját ejtette, hogy kimagyarázza magát. Miki pedig titokzatosan félrevont egy sarokba és valami alapítandó részvénytársaságról kezdett beszélni. Sűrűn szerepelt beszédében elnök, tőke, gazdasági tényező, vezérigazgató, százalék, provízió, reprezentációs költség, fúzió stb. és közben selyemzsebkendőjével izgatottan törölgette a monokliját. Végén kirukkolt, hogy:

Kedves Öhegem, — ahha gondoltunk, hogy téged is bevalásztunk az igazgatóságba. Báh tudjuk, hogy hémesen el vagy foglalva, mégis ahha kéhünk, fogadd el a hephezentációs igazgatóhi széket. Ezzel nemcsak nekünk, de magadnak is jelentős anyagi előnyt biztosítasz ...

Én kegyes voltam és mindent megígértem. Antalnak elfelejtettem az összetűzést, Mikitől elfogadtam az igazgatóságot, a házigazdának felajánlottam szakértelmemet az autóvásárlás terén, — a lányoknak szavamat adtam, hogy elviszem őket autózni a mamájuk tudta nélkül. Ezt még hozzá külön-külön kellett mindegyiknek megígérnem. Én vállaltam mindent rendületlenül, még a puszkat is, amiket ezért a kért homályos zúgában kaptam.

Midőn a vonatban ültem, jót mulattam az egészen. Valahogyan híre ment annak, hogy én autót akarok venni. És a világ már ünnepele. Már biztosítani akartak maguknak kis piszkos előnyöket. Már elfelejtettek haragot, elfelejtettek érdekellentétet, közönyt. Egyszerre érdekes lettem, egyszerre felfedeztek a nők. Díszelnökség, igazgatóság, komoly párti, puszi a lugasban, — minden, minden.

— Paprikajancsik vagytok mindannyian! — Csak üzzétek kiseded játékaitokat! Alapítsatok légvárat az én autómra!

Másnap reggel leültem az íróasztalom elé és megírtam a következő levelet:

Megérkeztek a tökéletességükről és tartósságukról híres német

5/25

lóerős

NSU

automobilok



Vezérképviselő:

PNEUMATIK ARUSÍTÓ R.-T.

Budapest, VI., Andrassy-út 27

5/17 HP.  
négyhengeres

5000 pengő

Vezérképviselő:

Gróf Vay Arthur és  
Szászy-Kovács Ernő

Budapest, V., Korall-u. 4. sz.

Telefon: Lipót 965 - 68

**NORTON**  
**NEW-HUDSON**  
**ROYAL-ENFIELD**

angol  
világmarkák  
magyarországi vezérképviselete.

◆  
Megérkeztek  
a legszebb és legjobb amerikai  
motorkerékpárok, a

**SUPER=X** és a **CLEVELAND**

1927-es típusai.

Megtekinthetők:

**WOLLEMANN ÉS TÁRSA**  
Budapest, IV., Veress Pálné-utca 19.

Legjobb amerikai pneu

a

**FISK**

◆  
*Próbálja ki!*

*Sohasem fogja megbánni!*

*Tartós!*

*Olesó!*

◆  
Detail árusítás:

**Nagy József, Budapest**  
VI., Andrassy-út 34

Édes, egyetlen Jolykám!

Felejtsd el, Édesem, a multkori indulatomat, felejtsd el azt a bánatot, amit Néked okoztam. Felejtsd el mindent és repülj ismét a karjaimba. Én is csacsi voltam, Te is csacsi voltál. De szeretlek Joly, mindenek fölött szeretlek. És miénk a világ. Miénk a boldogság és miénk az élet...

Harmadnapra megjött a válasz. Halványlila boríték, sötétlila szegély, a sarokban kis aranymonogramm. Hajszálvékony, finom írás, — kacagó leányálom.

...A tiéd örökre, a te kis engedelmes, kacagó, csokoló kislányod

Joly.

Sírva csókoltam meg a kis illatos papirost és folyó könnyeim között láttam az édes kis arcot, a nagy, hűségese szemeket, — éreztem a boldogságtól lüktető kis kebleket.

Igen, — majd mi fogunk motorozni, mi fogunk autózni. Mi fogunk országokat és világokat beszáguldozni. És a mi autónknak nem kell benzin, nem kell olaj, — oly gyorsan földi autó úgysem futhat, — oly messzire el nem érhet...

## Berlin

Autók Berlinben. — A forgalom szabályozása. — Forgalmi lámpák. — A német rendőrség.

*Elmondja Molnár Gyula, az „Automobil-Motorsport” munkatársa.*

Október elején tértem vissza körülbelül egyéves berlini tartózkodásomról. Sok értékeset tanultam és sokat látam. Eppen a hosszú időtartam tette lehetővé, hogy a német viszonyokat, a német nagyvárosok forgalmát, a nagyüzemek munkáját alaposan megfigyelhessem és róluk véleményt alkothassak. Aki csupán egy-két napra látogatja meg pl. Berlint, természetesen nem képes magának végérvényes nézetet alkotni Németországból. Ahhoz élni kell ott hosszabb ideig.

A Németbirodalom minden egyes tagját egy érzés fűti át a nagy háború utáni időszakban. Sovinisztaik ők és jelszavuk „Támogassuk önmagunkat”. A híres német mondás, mely speciálisan az automobilonkra vonatkozik, a „Deutsche kauft deutsche Kraftfahrzeuge” fogalomná vált és a német polgárok jóformán lelkiismereti kérdést csinálnak abból, hogy ki milyen gyártmányú gépkocsit vásárol. Gyártmányaitak nem hagyják lekicsinyíteni, hanem meggyőződéssel és büszkén védelmezik még a gyengébb készítményeket is. A Maybach és Mercedes természetesen a világ legjobb kocsijai. Azonban nemcsak szóval és plakátokkal harcolnak a saját ipar fejlesztése érdekében. Ők tesznek is. Berlin 50.000 automobiljának 85 százaléka német gyártmányú, a maradék pedig amerikai. Francia autóbilt a világért sem látni. Egyévi ott-tartózkodásom alatt mindössze egy Renault-t és egy Peugeot-t láttam, de ezek is francia rendszámúak voltak. Berlinben és általában Németországban a legtöbb kocsit Opel. A kis Opel óriási népszerűségnek örvend. Igen sok a Brenna-ör és a kis Mercedes-Benz. Az előkelő nagy kocsik közül a kompresszoros Mercedes és a nagy Maybach a leggyakoribb. Teherautobilonk terén az N. A. G. és a Büssing vezet, míg az autóbuzsok egy részét már a 7 literes 100 HP. Maybach-motorral szerelik fel. Ennek célja a túlságosan igénybe vett autóbuzs-sofför tehermentesítése és ami talán Budapesten furán hangzik, nagyobb sebesség elérése. A nagy autóbuzsmotor elasztikus, ritkán kell kapcsolni, tehát nem fárasztja

a vezetőt. Másrészt pedig a közeljövőben behozzák Berlinben a városi 60 km.-es sebességmaximumot és így az autóbussznak is kell egy kis életelixirt beadni, hogy lassúságával a forgalmat ne zavarja.

A motorkerékpárforgalom igen élénk. Sok a két-ütemű Zündapp, a nagyobb gépek közül a B. M. W., a D-Rad, Viktoria és az Ardie. A háromkerekű motoros szállítójárművek (Viktoria, Zündapp) szintén igen elterjedtek. A gépek fele solo, fele oldalkocsis. A motorkerékpárok óriási elterjedésének titka az előnyös részletfizetési feltételekben rejlik. Már 50 R. M. (Reichsmark) „Anzahlung”-al vehetek motorkerékpárt, míg az ár nagyobbik részét 1 és fél év alatt lehet törleszteni.

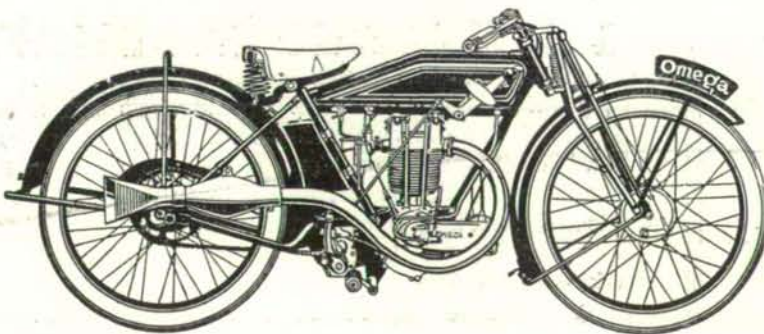
A forgalom Berlinben óriási. Mikor megérkeztem az Anhalter-Bahnhof-ra és taxim a Königrätzerstrasse-n nekivágott a Potsdammerplatz-nak, szinte elállt a lélegzetem. A tér közepén egy nagy irányítótornyból szabályozzák forgalmi lámpák segítségével a közlekedést. A forgalmi lámpa, hasonlóan a budapestihez, piros-fehér-zöld-színű, de a színek egymás alatt elhelyezett tölcserékben jelennek meg. A város többi terein az útkeresztezés felett függő lámpák kezelését a járda szélén elhelyezett rendőr végzi, aki előtt egy kis pulton ott van a lámpa kapcsolója és a nyitott felíró-könyv. Mindenekelőtt feltűnt nekem az irányítórendőrök szó-szoros értelmében vett intelligenciája. Az irányító-rendőr Berlinben kontaktust tart fenn minden egyes járművel. Már messziről mutatja neked, hogy te még átmehetsz, vagy hogy pl. a sorban a hatodik automobil már nem jön át. Mindenkiel külön-külön törődik, mikor beállsz a sorba, nyugodt lehetsz, hogy a rendőr téged külön is észrevett és számontart, veled külön is foglalkozik és számol. Karmester a berlini forgalmi rendőr, akinek jelére, mint a karmester pálcájának lendületére a zenekar, megindul, gyorsul avagy lelassul a járműtenger és híven követi az irányító rendelkezéseit és parancsait. Itt egy kocsit serkent gyorsabb menésre, amott az ötödik automobilnak int megálljt, mert már változik a forgalom iránya, emitt viszszaül egy szabálytalanul mozgó motorkerékpárost, hogy megtanulja a szabályos hajtást stb. stb. és így megy ez a legkisebb fennakadás, a legkisebb gorbászkodás nélkül napestig. Az útkeresztezésen mindenki igyekszik mennél gyorsabban átjutni, hogy utat engedjen a pillanatok múlva a másik irányból átkelni óhajtó járműtengernek. Sokszor valóban komikus látványt nyújt a keresztezésen vad iramban átgaloppirozó bútor-szállító-kocsi, vagy a tolokocsiját futva hajszólo ifjasgyerek.

Az alábbi kis eset, mely velem megtörtént, világosan megmutatja, hogy mire képes a berlini „Schupo” (Schutzpolizist—Védőrendőr). Egy kisebb, de nagyon forgalmas keresztezésen odamentem az út széléről a forgalmi lámpát irányító rendőrhöz felvilágosítás végett. Megakartam tudni, hogy hogyan juthatnék a leg-rövidebb időn belül egy onnan meglehetősen távol fekvő utcába. A rendőr szolgálatkészén felvilágosított és elmondotta sorban, hogy melyik járművel, mennyi idő alatt érhetek célomhoz. Ezalatt irányította fennakadás nélkül a forgalmat, két tolokocsis „srác”-ot nyakonütött és egy automobil felírt. Természetes, hogy a felírás Berlinben nem úgy megy, hogy „Álljon a szélire... Miért született?” stb. Mint elmondottam, a rendőr előtt áll a pult, melyen a villanylámpa kapcsolói és a felírókönyv foglalnak helyet. A felírás abból áll, hogy a rendőr az előtte fekvő könyvbe egyszerűen bejegyzi a szabálytalanul hajtó automobil rendszámát és kész. Jól is festene a 4 milliós város forgalma, ha minden automobil a járda széléhez állítanának.

A forgalom általában gyors, sőt szó van arról, hogy a legközelebbi jövőben bevezessék a városban a 60 kilométeres maximális sebességet. A főútvonalakon, az úgynevezett „Hauptverkehrsstrasse”-ken már amúgy is igen sebesen hajtanak a gépjárművek. Baleset azonban mégis igen ritka. A „Hauptverkehrsstrasse”-ket az útvonal kezdetén felállított lámpára függesztett kettős piros négy-szög jelzi. Ez azt jelenti, hogy az illető főútvonalon minden jármű szabadon közlekedhetik és a mellékutakat senki köteles figyelemben részesíteni. A főútvonalakba betorkolló mellékutcák járműveinek vezetői azután kötelesek a legnagyobb óvatossággal a főútra bekanyarodni, mert baleset esetén őket illet minden felelősség. További helyes intézkedés értelmében az ilyen főútvonalakon nem szabad megfordulni és nem szabad az útvonal egyik oldaláról a másikra áthajtani. Ha valaki az út baloldalán lévő házhoz akar menni, úgy már előre ki kell tervelnie, hogy hol van olyan mellékutca, melybe behajtva egy főkeresztezésen át, ki tud kötni az ellenkező oldalon. Az útvonal szélén csak menetirányban lehet elhelyezkedni, vagyis a kocsik sohasem állanak egymással szemben.

Érdekés és célszerű továbbá, hogy a járművek az úttesten többes sorban közlekednek. A nagy forgalom így könnyebben és veszélytelenebbül bonyolítható le. Az út szélén mennek a lassú járművek és egy-két sorral beljebb a gyorsabbak. Megjegyzem, hogy Berlinben a Kosuth Lajos-utcánál szűkebb utcákon is így bonyolódik le a forgalom.

A német vezetők pontosságára és rendszeretetére vet



Az angol *Champion* márka a  
**GRINDLAY-PEERLESS**  
és az ideális túramotorkerékpár az

**OMEGA**

Vezérképviselőt:

**Dr. Gorzó Nándor, Goó-Haly**  
Autókereskedelmi Rt.

Budapest, V., Nádor-utca 5. szám  
Telefon: Teréz 130 24

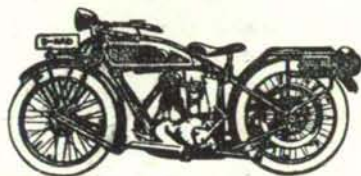


## VULKÁN GUMIJAVÍTÓ R.-T. BUDAPEST

VI., RÓZSA-UTCA 90  
Telefonszám: 271-75

Címre ügyeljen!  
Alvállalatunk nincsen

Magyarország legnagyobb és legmodernebbül berendezett pneumatik- és tömlőjavítóüzeme. A javításokért szavatosságot vállalunk!



*D-Rad vezérképviselet.*

**APART AUTÓ R.-T.**

Budapest, VI., Andrássy-út 37.

Telefon! T. 289-44.

## Delage a világbajnok!

Francia GRAND PRIX (Monthléry)

1. Robert Benoist (DELAGE)

Spanyol GRAND PRIX (San-Sebastian)

1. Robert Benoist (DELAGE)

Europa GRAND PRIX (Monza)

1. Robert Benoist (DELAGE)

Angol GRAND PRIX (Brookland)

1. Robert Benoist (DELAGE)

# DELAGE

Magyarországi vezérképviselet:

**REIMAN**

Budapest V, Vörösmarty-tér 3.

*Angol*

## Excelsior

*motorkerékpárok*

**Duplavázás 1928 modell**

*Jap és Villiers beépítés*

**Digb Jenő, Budapest, V., Honvéd-utca 2**

# FORD személy- és teherautóbilok

# FORDSON traktorok és alkatrészek

legnagyobb magyarországi raktára

**Automobil- és Traktorkereskedelmi R.-T.**

Budapest, VII., Rákóczi-út 19.

Telefon: József 460-38 és József 428-40

Tisztelettel felkérjük  
üzletfeleinket, hogy a tor-  
lódások elkerülése végett  
kocsijaikat az őszi és téli  
nagy javításokra, rendbeho-  
zás végett már most hozzák  
műhelyünkbe.

NÉBEL ÉS SZIRMAI

Budapest, VI., Csengery-u.  
74. Telefon: T. 147—27.

élénk világot a következő kis eset, melynek szemtanuja voltam: Az út jobboldalán álló kocsisorhoz csatlakozik egy az úttestet szabálytalanul keresztezett automobil és megáll szemben az elől lévő gépkocsival. Ennek sofförje kiszáll és odaszól a megérkezett autó vezetőjéhez, hogy forduljon vissza és álljon szabályosan, menetirányban a sorba. A szabálytalanul hajtó sofför nem hajlandó elmenni. Erre a másik gépkocsivezető egyszerűen elmegy a legközelebbi rendőrszemhez, odahívja és annak segítségével eltávolíttatja a rendbontót. Ez bizony nem árukkodás, hanem a rendszeret és kíméletlen eljárás a rendbontókkal szemben. A német automobilisták jól tudják, hogy mindenki, aki nem tartja be a szabályokat, az közveszélyes és ezért kötelességüknek tartják eljárni ellene.

Érdekes megfigyelni a gyalogosok viselkedését és forgalmát. Mindenekelőtt: a főútvonalakon egyáltalában nem megy át gyalogos, mert tudja, hogy elütik. Itt csak akkor lehet átmenni, amikor valamelyik távoli útkereszteződésnél leállítják a forgalmat és ennek folytán az utca forgalma szünetel. Hogy például egy nagyobb színház vagy mozi közönsége mégis át tudjon kelni a főútvonalakon a legnagyobb forgalom esetén is, a német rendőrség az előadás idejére külön őrszemeket állít fel az ilyen helyek elé. Ezek megvárják, míg a közönség egy nagyobb csoportja összegyűl és azután az utca forgalmát leállítva, átbocsátják őket az úttesten. Szállingózó, ugráló, olvasó, üzletket kötő és tízóraizó gyalogosok nem találhatók a német utcán. Ezek leszoktak rossz szokásukról, elpusztultak. A színházak stb. bejáratait nem torlaszolja el az automobilok. Mindenütt nyílak láthatók, melyek a legközelebbi „Automobil-Lagerplatz (automobileállóhely, rendszerint egy mellékutca) irányában mutatnak. A keskeny utcákon megkönnyíti a gyalogosok és autók forgalmát a pesti belváros utcáiból is ismert „egyirányú forgalom”. Míg azonban Pesten emeltemagasságban elhelyezett és egyáltalában nem szembe-tűnő, túlkicsi táblák adják azt tudtul a vezetőnek, hogy merre nem szabad behajtani, addig Berlinben nagy piros nyílak mutatják az utat, hogy merre szabad a közlekedés. A gyalogosok az útkereszteződéseknél, hasonlóan a járművekhez, pontosan engedelmesskednek a forgalmi rendőr jelzéseinek. Érdekes berendezés az útkereszteződéseknél az útvonal mellett futó járdák végére épített korbát. Ezek a korbátok a járdák legümbölyített végeit félkör alakban lezárják és így lehetetlenné teszik a gyalogosnak, hogy keresztkben metssze át az úttestet, illetve teret. A gyalogos kénytelen derékszögben menni és ha például az út baloldaláról a tér túlsó jobboldalára

óhajt átmenni, ezt csak úgy teheti meg, ha előbb átmegy a vele szemben lévő bármelyik sarokra és onnan ismét derékszögben célja felé, az út jobboldalára. A gyalogosok forgalmát külön segédrendőrszemélyzet szabályozza, mely ügyel arra, hogy szabálytalanság ne történjék. Nagyban hozzájárul a gyalogosok forgalmának megkönnyítéséhez a minden járművön elhelyezett kötelező iránymutató. A gyalogos már messziről látja, hogy az automobil vagy lovaskocsi hova óhajt menni és igazodhatik utána. Ez természetesen vonatkozik a kocsik vezetőire is. És még egy. Berlinben sehol sem láttam az itthon tapasztalt lázas sietséget. Senki sem dudál idegesen, a gyalogosok nem káromkodnak, a rendőr nem figyelmetlenkedik, mindenki szépen, nyugodtan vár sorára, mert tudja, hogy így jut leghamarább előre.

Hazajövet, megérkezve a Nyugati pályaudvaron, kiléptem a Berli-ni-térre és elszörnyűködve hallottam a hangzavart, amit egy darab tolokocsi, öt darab parasztszékér, három darab automobil és egy darab motorkerékpár okozott. Az Andrassy-út és Nagykörút keresztezésén megláttam egy lámpát, amilyent külföldön már a kínai negyedben sem használnak és megláttam az automobilokat, amint libasorban állottak egymás mögött, várva a megváltó, de alig észrevehető zöld fényt. Szomorúan, de nem reményvesztetten gondoltam a berlini közlekedési rendre, mely talán hosszú-hosszú évek múltán nálunk is meg fog honosodni.

## A gyorsfordulatszámú Bugattik

Ha valami a köztudatba megy, úgy az ellen harcolni, avagy azt a tévhitet megszüntetni egyike a legnehezebb dolgoknak. Érdekes, mióta egy Bugatti 1500 kcm. normál Typo-Touring-kocsin járok, szinte naponta kérdik tőlem barátaim vagy ismerőseim, jól megy-e a kocsim, meg vagyok-e vele elégedve? Mit feleljek rá, természetesen azt felelem, hogy igen, hiszen még a közmondás is azt mondja, hogy minden cigány a maga lovát dicséri. Faktum, hogy 17.000 kilométert mentem vele, megjártam az Alpok legnehezebb hágóit és még eddig semmi bajom nem volt. Nem vagyok nagyon mérges természetű ember, de mostanában, őszintén szólva, alig van nap, hogy ne dühöngének egy keveset. A dühöngésem okát azok a naiv kérdések okozzák, amelyekkel ismerőseim és barátaim megostromolnak beszélgetés közben: „Te, de ez a kocsi hamar tönkre fog menni, mert nagy a fordulatszám!” A minap két iskolásfiú áll egymás mellett és nézegetik a Bugattimat. Úgy-e mondtam, — mondja az egyik Bugatti. — Nézd, a fordulatszámmerője 6000-ig megy. Tudod, jó a Bugatti, csak nagy a fordulatszám. Nem tudtam megállani, hogy beszélgetésbe ne elegyedjem velük. Nagyfokú motoros intelligenciát fedeztem fel bennük, hát elkezdtem kicsit beszélgetni velük. Kisült, hogy egészen téves alapon mozognak. Ugyanolyan téves alapokon, mint igen sok más ember Budapesten. Kénytelen voltam nekik elmondani, hogy nagyon tévednek. A 1.5 literes Touring-Bugatti a negyedik sebességbe kapcsolva maximálisan 3800 fordulatot tesz meg. Ez volt a maximum, amit a Linz és Salzburg közötti kitűnő bitumenúton megtettem. Tekintve, hogy minden ezer fordulat 33 kilométert jelent, ez megfelel 125.400 kilométeres sebességnek. Most térjünk a tárgyra. Mennyi egy Buick fordulatszámja? 3000. Mennyi a Chrysler

fordulatszám? 3000. No, már most. Mit fut egy Chrysler vagy egy Buick túrakocsi? Mondjuk 100 kilométert. Ezt a 100 kilométert eléri 3000 maximális fordulatszám mellett? 99 kilométert. Mennyivel nagyobb tehát a Bugatti fordulatszám, mint a Buické, vagy a Chrysleré? Semmivel. Csak a tévhit. Naponta 50 kilométert járok a városban, 30—40 kilométeres sebességgel. Fordulatszámérőm sohasem megy 1200—1300 fordulatonál feljebb. Hol van tehát itt a magas fordulatszám? A levegőben. Nem akarom a Bugatti-gyárat védeni, nem akarok reklámot csinálni a Bugatti-képviseletének, mindezt csupán csak azért mondom el, hogy az a párezer ember, aki lapomat olvassa, a jövőben ne bosszantson a Bugatti magas fordulatszámával, mert igen sok a dolgom és drága az időm. És még megjegyezni kívánom azt is, hogy ma már alig van kocsi, amelynek a fordulatszámja el nem éri a 3000-et, de ugyanennyi van, amely azt túl is haladja.

(D. I.)

### Riederberg hegyiverseny

A közönség szedte össze verseny előtt a pályára szórt vasszögeket — Runtsch (Douglas 600) futja a nap legjobb idejét és új útvonalrekordot állít fel

Furcsa incidens zavarta meg az idei Riederberg hegyiversenyt. A verseny előtt ugyanis észrevették, hogy a pályán ezerszámra vasszögeket szórtak el, melyek lehetlenné tették a verseny lefutását. A versenyt rendező egyesület, az Österreichischer Motorrad Verband egyik vezetőjének frappáns ötlete mentette meg a verseny sikerét, amennyiben az ő intervenciójára a közönséget kérték fel, hogy a szögek összeszedésében segítkezzen. A versenyre nagyszámban kirándult közönség ennek a kérésnek eleget is tett és rövid félóra múlva már több zsák vasszöveget vittek a közeli csendőrhelyre, corpus delictiként. A kínos eset háttérben egyesek az Österreichischer Motorrad Verband és az Österreichischer Motorrad Rennfahrer Verein között dúló harcot látják, melynek állítólagos eredményeként a szögek a pályára kerültek volna. Igaz ugyan, hogy az osztrák Sporttagblatt semmi kapcsolatot nem tart lehetségesnek a két egyesület, az ÖMV és az ÖMRV háborúsága és a szögek között.

A versenyt mindazonáltal a megtisztított pályán lefutották és noha azon a Rennfahrer Verein versenyzői nem vettek részt, mégis igen szép sikerrel zárult.

A részletes eredmények a következők:

Motorkerékpárok 175 kcm.-ig: Expertek: 1. Hunek (DSH) 3:33.4. Kezdők: 1. Wolff (MT) 3:54.6. 250 kcm.-ig: Kezdők: 1. Hunger (New-Gerrard) 3:07. 350 kcm.-ig: Expertek: 1. Plachta (Chater-Lea) 3:18.8. Kezdők: Darböck (New-Gerrard) 3:24.4. 500 kcm.-ig: Expertek: 1. Karner (DSH-Jap) 2:55.2. Kezdők: Skorpilné (BMW) 4:38.6.

1000 kcm.-ig: Expertek: 1. R. Runtsch (Douglas 600) 2:49.8. A nap legjobb ideje, új útvonalrekord. Oldalkocsis motorkerékpárok: 350 kcm.-ig: 1. Orthuber (New-Imperial) 5:19.2. 600 kcm.-ig: 1. Harbourn (Triumph) 3:31.6. 1000 kcm.-ig: 1. Schuchanek (Harey-Davidson) 3:52.

Újításképpen szállítójárművek is vettek részt a versenyen. Ennek célja azok teljesítményének hegyi terepen való bemutatása volt.

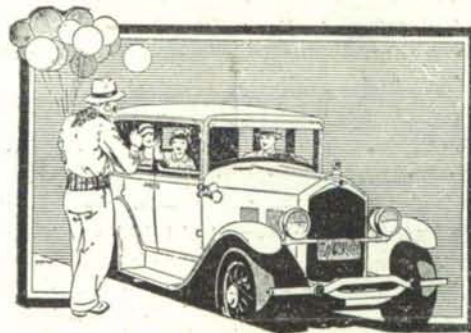
Szállítójárművek 350 kcm.-ig: 1. Worry (Floris) 6:27.6. 500 kcm.-ig: 1. Wasserbauer 5640. 1000 kcm.-ig: 1. Nadherny (Harley-Davidson) 4:43.

## Hírek

**Eldölt az idei francia motorkerékpárverseny.** Az Union Motocyclists Francaise az ezévi pontszerzőversenyek alapján összeállította a hivatalos listát az 1927. év motorkerékpáros bajnokairól. 175 kcm.-ig: Sourdöt (Monet-Goyon-Villier). 250 kcm.-ig: Coulon (Terrot-Jap). 350 kcm.-ig: Boetsch (Magnat-Debon). 500 kcm.-ig: Rolland (Terrot-Jap).

Már Afrikában is építenek autótutakat. A Nairobi- és Nyasa-tó (Kelet-Afrika) közötti vonalon a 908 mérföld hosszú régi utat nagyrésztben új, modern burkolattal látták el. Mikor lesz ez már így nálunk!

A svájci motorkerékpárversenyek utolsó pontszerző versenye folyt le a Martigny La Forelax hegyiszakaszon. A 9670 méteres távot, melynek összemelkedése 976 kilométer, a Condor-versenyző Bättig futotta a legjobb idő alatt, 11:28.0 érve el. Franconi 350-es Motosacche 11:47.6-ot és a szintén kitűnő svájci versenyző Ceresole (Harley-Davidson) 11:36.8-át ért el. Az amatőrök legjobb idejét Boucard (Norton) futotta 12:29.2-vel.



Nézzete meg a világhírű 6 és 8 hengeres

# Jordan

automobilokat



Pneumatik Árusító R.-T.  
Budapest, VI., Andrásy-út 27

## RALEIGH motorkerékpár



Svábhegyi verseny  
1927.

350 kcm. kategória  
II HILD KÁROLY  
Raleigh-gépen

Vezér-  
képviselet: **APART AUTO R.-T.**  
Budapest, VI., Andrásy-út 37. Telefon: T. 289—44

# MOTORSALON

Használt motorkerékpárok  
bizományi raktár. Alkatrészek,  
felszerelési cikkek. Olaj

**Gyenes és Szendrő**  
Budapest, VI., Ó-utca 1. szám

A Tát—nyergesújfalusi szakaszon a munka serényen folyik. A kitűnő időjárás folytán november 10-én elérték a 2.5 kilométert, úgy hogy november 15—20-ika között valószínűleg készen lesz az egész próbaút. Sokan remélik, hogy ha az időjárás megengedi, a KMAC egy kilométer-próbanapot rendez, melyre kiszállítja az órát és hivatalos magyar rekordokat fog szentesíteni. Örömmel üdvözljük a tényt és reméljük, a tervet meg is valósítják. Versenyzőink ugyanis, dacára a késői szezonnak, égnék a vágtyól, hogy egy kis sebes menést produkálhassanak.

**Charles Faroux a Steyr Type XII-ről.** Charles Faroux, egyike a legnagyobb francia autószakértőknek, a párisi „L'AUTO“-ban igen érdekes nyilatkozatot tesz közzé a Steyr Type XII-ről. Miután alkalma volt megtekinteni a Steyr-műveket, mikor azokat elhagyta, azt mondotta: „Most már mindent megérték!“ A „L'AUTO“-ban azt írja Faroux, hogy a Steyr-gyár három évvel előzte meg az egész automobilipart új kis modelljével. Szerinte egyedül áll nemcsak Európában, de az újvilágban is. Egy gyár, amely, kivéve a mágnesset, a gyertyákat és a carburátort, mindent maga gyárt, nincs a világon. Cikkéből tudjuk meg, hogy a Steyr-művek golyósapágyaikat, akkumulátorjaikat is Steyrben készítik. A gyárnak saját bányái, kohói vannak, úgyhogy nagy részben a nyersanyagot is maga termeli. Faroux nagy elragadtatással beszél a gyár berendezéseiről, a telepet összekötő vasutakról, a 13.000 lóerőt adó turbinákról, a 63.000 négyzetméter területű szerelőtermekről. Az új típus kétségtelenül bevált és a francia vezérképviselő, a versenyzői karrierjéről jól ismert Rougier máris hatalmas üzleteket bonyolított le az új Steyr-rel.

**Olvasóink figyelmébe!** Hova menjen az autótulajdonos akkumulátorját rendbehozni? Olvasóink bizonyára gyakran vannak abban a helyzetben, hogy nem tudják, hol kell rendbehozni legyengült akkumulátorjukat. Különösen külföldi kocsiknál okoz ez nehézséget, ahol sokszor a megfelelő alkatrészek hiányoznak. Ezen az állapoton most teljes mértékben segített Müller László okl. vegyész-mérnök, akinél a legkülönfélébb úgynevezett blokkbatériák is kaphatók a világhírű Varta-lemezekkel beépítve. Fiat, Ford, Chrysler, Chevrolet, Buick, OM, Citroen, Renault, Peugeot, Itala, Laurin-Klement, Lancia, Bugatti stb. kocsikhoz telepek állandóan raktáron van-

nak és így ezek alkatrészei is állandóan kaphatók. Javitóműhely és töltőállomás ugyanott áll a felek rendelkezésére. Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 6. Telefon: T. 149—93.

A kiváló svájci gyártmányok, a Motosacoche néven ismert motorkerékpárok is végre képviselőt nyerne Budapestén. A közelmúltban is volt ugyan képviselőtük a Metropol-Garage révén, mely azonban vasajtók mögé zárta 5 modelljét és hét lakat alatt őrizte őket. Természetesen, így az elterjedés lehetetlen volt. Most, mint értesülünk, Kelemen Aurél, a kiváló magyar tenniszjátékos, aki igen jó üzletember hírében áll, vette át a Motosacoche-gépek budapesti képviselőtét. A Motosacoche-motorokat nem igen kell dicsérnünk. Külföldön óriási elterjedésnek örvendenek. Legjobb bizonyíték erre, hogy igen sok német és francia gyár Motosacoche (MAG) motorokat épít be vázaiba. A MAG szó nem egyéb, mint a Motosache. Autosacoche, Genf szavak rövidítése. Ez volt egyébként az oka annak is, hogy a Magyar Általános Gépgyár modelljei nevét MAG-ról Magomobilra volt kénytelen változtatni. Az új Motosacoche-modellek a mostani párisi kiállításon nagy feltűnést keltettek, amelyben nagy része volt W. D. Marchantnak, a híres Chater-Lea versenyzőnek, aki a nyár folyamán le-szerződött a genfi gyárba.

**Robert Bosch Budapestén.** Az elmúlt napokban illusztris vendégei voltak a magyar fővárosnak. Robert Bosch, a róla elnevezett világhírű autóelektromosberendezések gyáranak igazgatója és megteremtője, von Opel automobilgyáros és Sachs, a schweinfurti Fichtl & Sachs golyósapágygyár vezérigazgatója kíséretében, eleget téve egy budapesti ismerőse meghívásának, eljött vadászni Magyarországra. A három világhírű vendég tiszteletére a Királyi Magyar Automobil Club vacsorát adott, melyen nagyszámú vendég vett részt. Robert Bosch megtekintette Budapest nevezetességeit, Dierolf Ágoston, a magyarországi Bosch k. f. t. igazgatója társaságában és meglepődését fejezte ki a látottak fölött.

Már mult számaink egyikében megírtuk, hogy a BMW-képviselőt új kezekbe került. Az új képviselőt Magaziner és Strausz Gépjármű Kereskedelmi Társaság néven Budapest, V., Balaton-utca 10. szám alatt nyitja meg helyiségeit és nagyszabású motorkerékpárjavító műhelyét. Az új társaságnak sikerült megszerezni az angol Coventry-Eagle motorkerékpárok képviselőtét is, melyet annak idején Biró Jenő hozott Magyarországra. A képviselőt egy gyári BMW-szerelőt hozat le a közeli napokban Budapestre, ami garancia lesz a BMW-gépek javítására. A képviselőt egyébként használt gépek eladásával is fog foglalkozni.

## Megérkeztek az 500-as ohv GILLET motorkerékpárok

Rövid ideig még gyári (dumping) áron:

**Petrákovits Testvérek**  
Budapest, IV., Királyi Pál-utca 8

**1672 P (20,900.000 K)**

lesznek árusítva. — Raktárról azonnal szállítható

A müncheni BMW (Bayerische Motoren Werke) értesítette a budapesti képviselőt, hogy az 1928. évi Magyar Tourist Trophy valószínűleg 4 versenyzőjét küldi le. A négy BMW-versenyző Henne, Gall, Bauhofer és Steltzer lenne. A németek nagyban ambiciójuknálják a Magyar Tourist Trophy megnyerését.

A francia és angol Talbot-gyárak külön váltak. Angol részen a Sunbeam-Talbot konzern megmaradt. Egyébként egy most Angliából az Olimpia-Showról hazaérkezett olvasónk közli velünk, hogy Londonban mit sem tudnak holmi Sunbeam-Talbot-kocsikról, amilyenekkel Budapesten a tavasz folyamán felültették a jóhiszemű autót vásárlókat. Bizonyára emlékeznek olvasónk azokra a francia kék-fehér címerkés Talbot-kocsikra, amelyeknek hűtőjére ezüstsínű, frott betűkkel Sunbeam-Talbot név volt erősítve. Az Automobilkereskedők Országos Egyesületének, de némileg a Királyi Magyar Automobil Clubnak is ügyelni kellene arra, hogy ilyesmi elő ne adhassa magát és szigorral kellene fellépni a jóhiszemű autót vásárló közönség félrevezetői ellen. A Talbot-képviselőt a tavasz óta annyiszor cserélt gazdát, hogy ma már bajos megmondani, kitől eredtek ezek a Sunbeam-Talbot címkek, annyi azonban bizonyos hogy a fenti jelzésű kocsik még ma is vígan futnak Budapesten, mert hát a Sunbeam az jó név.

Nagy Pál Sándor gépészmérnök, belső munkatársunk állandó tartózkodásra Wienbe költözött, ahol a kitűnő benzinegtakarító, az „Econo Recuper“ bécsi képviselőjének műszaki vezetője lett.

Két érdekes Bosch-újdonság. Nem is oly régen lepte meg híveit a Bosch-gyár, a minden modern, luxus- és használati kocsin jóformán nélkülözhetetlen Servo-Dewandre fékberendezéssel, az új és clesőbb Bosch-kürttel, az újalakú Bilux-fényszórókkal és most megint két különlegességgel jön a piacra. Az egyik a Bosch ballongumi nyomásmérő, mely feltétlenül az utolsó szó a nyomásmérők terén. Mindaddig ugyanis csak a tűszelepes (Schrader stb.) pneuk nyomását lehetett mérni, mert az eddig forgalomba került nyomásmérők a szelepen keresztül mérték a tömlőben lévő levegő feszültségét. A Bosch ballongumi nyomásmérő a köpeny külső falára bárhol ráillesztve, mutatja a tömlőben lévő légnyomás nagyságát. Kezelése a lehető legegyszerűbb és a legkisebb fáradságot sem igényli. A másik szenzációs Bosch-termék a gumilemezekkel ellátott Bosch-Silent-Bloc lökhárító. A lökésgátlók a jólismert Hartford elv alapján készülnek, de a szokásos fiber stb. betétek helyett gumi surlódólemezekkel vannak ellátva. Ezek előnye, hogy egyáltalában nem kopnak és tökéletesen zajtalanul, csikorgás- és recsegésmentesen működnek. A Bosch-

# ZÜNDAPP

250 km.-es motor kerékpárok

Vigh Jenő, Budapest, V., Honvéd-u. 2

Silent-Bloc lökhárítókkal felszerelt autók még rossz állapotban lévő utakon is lökésektől mentesen közlekednek.

Berez László gépészmérnök, a budapesti Douglas-képviselő javítóműhelyének vezetője és Székely Ferenc, a magyarországi Douglas vezérképviselő, mint már megírtuk, kiutaztak Londonba az Olimpia-Showra és onnan egy 600 km. Douglas sidecarral, váltott vezetéssel jönnek haza Budapestre. Útjukat a francia és olasz Riviérán, Párison keresztül vették tervbe. Utazásukról lapunk hasábjain fogunk legközelebb beszámolni.

Puch kisautó? Mint hírlik, a Puch-gyár szolid kivitelű, olesó kiskocsival akarja meglepni a piacot. A gyártást és a tervezést oly gondosan titokban végzik, hogy részleteket nem sikerült eddig megtudnunk. Mindenesetre, ha sikerül a gyárnak egy annyira kiváló típust piacra hoznia, mint a jólismert kismotorkerékpárt, úgy valóban sok ember óhaját fogja megvalósítani és bizton számíthat jó üzletre.

Strohmayer (BSA) futotta a nap legjobb idejét a Grác mellett rendezett stájer országúti versenyen. A közelmúltban lefutott stájer kilométerversenyen az ismert osztrák BSA-menő, Strohmayer győzött, míg a nap legjobb köridejét a kitűnő ügetőpályaversenyző, Mösslacher futotta, alaposan megjavítva a múltévi körrekordot. A versenyen 22 induló és 13 beérkező volt. Részletes eredmények: 175 km.-ig: Táv: 135 km. 1. Hans Sandler (Puch) 2:32:47. 2. Anton di Menardo (Puch) 2:50:46. 3. Karl Krachmetz (Puch) 3:06:33. 250 km.-ig. Táv: 135 km. 1. Hugo Höbel (Puch) 2:15:02. 350 km.-ig. Táv: 232 km. 1. Felderer (BSA) 3:40:56. 2. Schaal (Velocette) 4:01:05. 500 km.-ig. Táv: 232 km. 1. Strohmayer (BSA) 3:32:44. 2. Schröder (BMW) 3:45:49. 3. Striginder (BMW) 4:32:25. Leggyorsabb kör: Mösslacher (Sunbeam).

## Autó mobil-vezérképviselőik

### Hotchkiss

AUTO-PALOTA

Schmalcz József

Budapest, VII., Dohány-u. 22

Telefon: T. 125-68

### DONNET-ZEDEL

AUTO-PALOTA

Schmalcz József

Budapest, VII., Dohány-u. 22

Telefon: T. 125-68

### BALLOT

Wilheim Sándor

Budapest, V., József-tér 11

Telefon: Teréz 76-09

Automobilja ismét  
modern lesz, ha

**kerekeit  
átalakítjuk**

SS vagy ballon-  
abroncsra  
és felszereljük



**Firestone**

pneumatikkal

**DÉNES ÉS FRIEDMANN R.-T.**

Budapest, VI., Dessewffy-utca 29  
Telefon: 280-86, 144-71

150 éven keresztül:

**Kölber Testvérek**

gyártották

**a tökéletes hintót**

Ma:

**Kölber Testvérek**

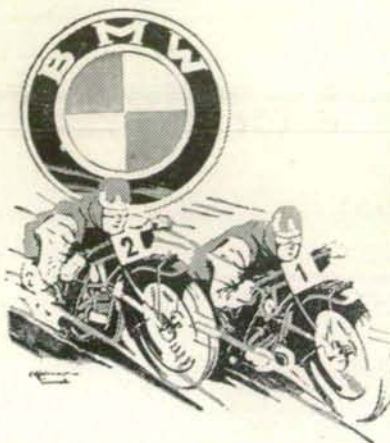
**Kocsi gyára R.-T.**

gyártja a

**tökéletes automobil-  
karosszériát**

Gyártelep, javítóműhely és garage:

**József-utca 41**



Vezérképviselőt:

**Magaziner  
és Strausz**

**Gépjármű-  
Kereskedelmi  
Társaság**

Budapest,  
V., Balaton-utca 10

Hogyan folyt le az Angol Grand Prix? Igen sokan nem tudják megérteni, mi történt a Bugattikkal az idei Angol Grand Prixben Brooklandban. A napokban érkezett haza egy ismert budapesti motorkerékpár-képviselő igazgatója, akinek alkalma volt a versenyt megnézni és arról a következőket mondotta: A verseny nagy része esőben folyt le, ami azonban alig változtatott valamit a sebességen. Az eső előtt 139 kilométer volt az átlag, míg az eső beálltával 136 kilométerre esett, ami nagyjában nem olyan nagy különbség. Az angol Alvis, mely a verseny egyetlen elsőkerék-meghajtásos kocsija volt és titokban az angolok reménysége, a verseny reggelén olajvezeték-defektet kapott és a hibát a startig nem tudván rendbehozni, az Alvis nem indult. A másik két angol kocsit, a Thomas-speciálok nem voltak egy pillanatig sem versenyben. A Bugattik vereségének egyetlen oka, hogy az 1.5 literes típusa lassúbb, mint a Delage. Érdekes volt megfigyelni, amint a tribün előtt, ahol a homokakadályok voltak, a Delage-vezetők egy rövid 400 méteres darabon 30—40 métert hoztak a Bugattikon, míg a nagy egyenes után, ami 2 km., néha 100—150 méterrel nőtt a különbség. Fekvés szempontjából mindkét kocsit a maximumig stabil volt. A Bugatti-vezetők, be akarván hozni lassúbbságukat, a maximumig kockáztattak a homokból emelt hajtűfordulóknál. A mezőny legjobb embere kétségkívül az olasz Materassi volt, aki a volán egyik legnagyobb zsonglőrje, aki valaha is élt. Benoist csodálatosan biztos menő. Úgy kapcsol, hogy sohasem hallani. Ami a két kocsit, a Delage és Bugatti közötti különbséget illeti, a részidőmérések alapján tisztán látható volt. Az egyenesekben a Delage-vezetőknek 101—102 mérföldet (163 km.), míg a Bugattiknak 97—98 mérföldet mértek (157 km.). Igaz, hogy a kocsikat közel sem lehetett úgy kieresztetni, mint Monzában, a hosszú egyenesben. Itt látszott azonban, hogy azok a 200 kilométeres sebességek az 1.5 literes kocsiknál csak a fantázia szüleményei. A versenykocsiknál ma éppen úgy dobálóznak a 200 kilométerrel, mint a túrakocsiknál a 120 kilométerrel és amikor kiderül az igazság, kiderül, hogy a versenykocsi megy 150—170 kilométert, a túrakocsi pedig 80—90-et. Egyébként az egész világ kíváncsi, milyen kocsikkal fognak a Delage és a Bugatti a jövő esztendőben a porondra lépni, mert, mint hírlik, a Mercedes-Benz a nagy 8 literes kocsijaival le akarja hengerelni az immár unlimited szabályok szerint rendezendő Grand Prix-versenyeiket. Mi is kíváncsiak vagyunk?

# Felhívás!

**Olvasóinkhoz!**

**Előfizetőinkhez!**

**Használt automobilon és motorkerékpárok eladásával foglalkozó vállalatokhoz!**

**Mindenkihez, aki használt autóbilt vagy használt motorkerékpárt venni vagy eladni akar!**

**Mindenkihez, aki az automobil- vagy motorkerékpárszakmában alkalmazottat keres, vagy elhelyezkedni kíván!**

Vedd át a jót és hasznost! Utánozni a jót nem szégyen! Ezzel a jelszóval indítjuk meg a németországi „Motor und Sport“ nyomán

## Auto- és motorkerékpárvásár Vétel és eladás

című új rovatunkat, melyet, ha a magyar közönség megszeret, annak szükségességét belátja és haszná nyilvánvalóvá lesz, úgy esetleg a közeljövőben, mint külön melléklet fog megjelenni. Ha valaki venni óhajt, ha valaki eladni akar, ha azt nem hozza nyilvánosságra, bizony senki sem fogja azt megtudni. Tekintettel arra, hogy lapunk olvasóinak egy nagy hányada áll ma vétel előtt és talán új gépre nincs elég pénze, viszont sokan nagyobb, erősebb gépet óhajtanak venni és túl akarnak adni gépükön, szerkesztőségünk úgy véli, hogy szolgálatot tesz a magyar automobilizmus és motorkerékpárkereskedelemnek, ha új rovatát átadja a köznek. Igyekeztünk ezen hirdetések árát úgy megál-

lapítani, hogy olvasóink minden anyagi megerőltetés nélkül vehessék új rovatunkat igénybe. Három hasábra osztva rovatunkat, egy hasábon, egy cm. magasság ára 2 pengő. A minimális hirdetés nagysága 2 cm. Ez az ár olyan minimális, hogy ebből semminemű engedmény nincs. A hirdetéseket kérjük levél útján, a hirdetési díjtételt bélyegben mellékelve, a pontos szöveggel, a cím megadásával: Automobil-Motorsport szerkesztősége, Budapest, VI., Rózsa-utca 111. III. emelet. A nagyközönség kényelme szempontjából a hirdetések Gyenes és Szendrő „Motorsalon” Budapest, VI. kerület Ó-utca 1. szám alatt személyesen is eszközölhetők.

### NOVA

350 kem.-es, sv., kitűnő állapotban, esetleg oldalkocsival is, szenzációs olesó áron, már 250 pengővel átvehető. Havi részlet 80 pengő. Motorsalon, Gyenes és Szendrő, VI., Ó-utca 1. szám.

### Jó összeköttetéssel bíró autóeladókat keresünk

amerikai autóvilágmarika elhelyezésére, ár- és fizetési feltételekben abszolút versenyképes. Ajánlatok eddigi működés feltűntetésével „Autóeladó” jellegre a kiadóba kéretnek.

### Motorsalon, Gyenes és Szendrő

VI., Ó-utca 1. Vilmos császár-útnál. Keveset használt szőlő- és oldalkocsis gépek, elsőrangú állapotban, garanciával, kedvező fizetési feltételek mellett, a legmegbízhatóbb beszerzési hely. Oldalkocsis gépek: Ariel, Triumph, 4 hengeres FN, New-Hudson, AJS, Nova. Szőlőgépek: James, Nova, Quadrant, Matchless, Frera, Excelsior stb. 650 pengőtől.

### FRERA

olasz gyártmányú 275 kem.-es, két-ütemű motorkerékpár. Bosch-gyuj-

tás, három sebesség, kick-starterrel, félautomatikus olajozás, elsőrangú szalagfékek stb., stb. hátsó ülés, térdpárna, kitűnő állapotban, olesón, kedvező fizetési feltétellel kapható. Motorsalon, Gyenes és Szendrő, VI., Ó-utca 1.

### NEW-HUDSON

500 kem.-es, alulvezérelt, oldalkocsis motorkerékpár, alig használt, elsőrangú állapotban, olesón, fizetési feltétellel kapható: Motorsalon, Gyenes és Szendrő, VI., Ó-utca 1. Vilmos császár-útnál.

Apart Auto R.-T. **GOOD YEAR** VI., Andrásy-út 37

## Eladó

nagyon jókarban levő CITROEN  
csukott teherautó

Bővebbet a szerkesztőségben

Eladó egy pár Delage versenykocsi. A budapesti Delage-képviselet tárgyalásokat folytat a francia Delage-gyárral, hogy egy magyar versenyzőnek adjanak minimális áron egyet azokból a kitűnő versenykocsikból, melyek az utóbbi években olyan szenzációs sikereket értek el a nagy európai versenyeken. Mint hírlík, a Delage-gyár fel is ajánlotta ezen kocsi egyikét, két teljes motorral, 24 rezerv pneuval a budapesti képviseletének. Egyelőre még csak az áron múlik a vásár. A gyár ugyanis 800 milliót, azaz 64.000 pengőt kér a kocsiért. Rendelkezésre áll egy 12-hengeres 1.5 literes és egy régebbi típusú 8-hengeres 2 literes. Lehet tehát választani!

Amerika automobilbajnokságának élén Peter de Paolo áll 1150 ponttal, míg a tavalyi indianapolisi verseny győztese, Frank Lockhardt 690 ponttal a második helyen áll. Harmadik Harry Hartz 595 ponttal, míg a negyedik helyet Leon Duray tartja 555 ponttal. George Souders, az idei indianapolisi verseny győztese, az Európa és Angol Grand Prix-ben való indulása folytán nem vehetett részt az amerikai bajnokság többi futamain.

## AUTÓJÁHOZ,

motorkerékpárjához, rádiókészülékéhez és egyéb világítási célokra csakis

## EREDETI VARTA VAGY LUX FÉMAKKUMULÁTORT

vásároljon KOLLINAY BELA cégnél  
Budapest, VIII., Baross-utca 10. — Telefon: József 356-16

A General Motors, melynek egyik vállalata tudvalevőleg a Cadillac Motor Car Company, új konstrukcióval lepte meg a világot. Megjelent a kis Cadillac, neve: „La Salle”. A motor két egymáshoz 90 fok alatt hajló 4 hengeres blokkból áll, tehát 8 hengeres. Furata 79.37 mm., lökete 125.4 mm. A hengerürtartalom 4.970 cem.

Négyhengeres angol motorkerékpár. Érdekes új típussal lepte meg híveit az angol Brough-Superior-gyár. Az 1927-es modelljei között bemutatott egy 4-hengeres típust, melynek hengerei páronként „V” alakban állanak egymáshoz. Négysebességes váltómű, állószelepes hengerek, kompakt építés jellemzik ezt az új 996 cem-es modellt, mely kimondottan luxus-túragépnek készült. A gép nem nagyobb, mint a már jólismert SS 100 és SS 80 típusok. Az új modell, mellyel egyébként legközelebbi számaink egyikében részletesebben fogunk foglalkozni, egyelőre még nem készül szériában és csupán kísérleti típusnak tekinthető.

## Motorkerékpár-képviseletek

<p><b>COTTON</b></p> <p>LANTAY EDE Budapest, VI., Révay-utca 14.</p>	<p><b>Chater-Lea</b></p> <p>Vezérképviselet: Szántó László, Budapest VI. kerület, Andrássy-út 34. sz.</p>	<p><b>BSA</b></p> <p>Schmalcz József Auto-palota Budapest, VII., Dohány-u. 22</p>
<p><b>HRD</b></p> <p>Lantay Ede Budapest, VI., Révay-utca 14.</p>	<p><b>Velocette</b></p> <p>LANTAY EDE Budapest, VI., Révay-utca 14.</p>	<p><b>PEUGEOT</b></p> <p>LANDY FERENC Budapest, VI., Vörösmarty-u. 51/a.</p>



**Új képviseltek Budapesten.** A közelmúlt napokban az Andrássy-út 27. szám alatt „Pneumatik Arusító Rt.” néven új automobil- és motorkerékpárszaküzlet nyílt meg. Az új automobil-részvénytársaság az amerikai Jordan automobilok, a német NSU automobilok és NSU motorkerékpárok, valamint a szintén amerikai USA-Rubber képviseltekét szerezte meg. Alkalmunk volt beszélgetést folytatni a vállalat igazgatójával, Semtey Sándorral, aki csak nemrég érkezett vissza Amerikából, hol személyesen vezette a két nagy amerikai gyárral a tárgyalásokat. A két amerikai képviseltek érdekessége, hogy territóriumuk, eltekintve attól, hogy egész Kelet-Európára szól, Magyarországra nézve a háborúelőtti határookra érvényes. Örömmel tölti be szívünket a szerződés, mely mintegy elismeri annak a békének az igazságtalanságát, amit Magyarországra kényszerítettek. A budapesti vezérképviseltek nemsokára megkezdte képviselteleinek felállítást az utódállamok területén is. Így elsősorban Nagyváradon, Pozsonyban és Zágrábban állít fel érdekeltiségeket. Az új képviseltelekről röviden a következőket mondhatjuk: A Jordan automobilgyár (Jordan Motor Car Co., Cleveland, Ohio) két típust hoz piacra. Egy 6- és egy 8-hengerest. Az alváz a híres amerikai Continental-motorral fut, melynek különösen a 8-hengeres típusa igen érdekes újításokat tartalmaz. Érdekessége, hogy ha a nyolc hengerből valamiképpen az egyik négy használhatatlanná válik, a két szívócsőből álló karburátor folytán a kocsis nyugodtan futhat tovább, 80—85 kilométeres sebességig a négy hengerrel. Hidraulikus fékek és lökhárítók, chrom-vanadium acélrugók jellemzik a Jordan-autókat, melyeknek fogyasztása 15—17 liter 100 kilométerre. Ennek megfelelően azonban sebességük jóval meghaladja a 100 kilométert. A 6-hengeres típus 112 km., a 8-hengeres 125—130 kilométer kifutására képes. A Jordan-automobilok félévig az úgynevezett amerikai dumping (bevezetési) áron kerülnek forgalomba. A kis típus 2500, a nagyobb 3000 dollár. Ezek az árak félév után 25 százalékkal emelkedni fognak. Az NSU neve bizton jóísimert már közönségünk előtt (NSU Vereinigte Fahrzeugwerke A. G., Neckarsulm). Egyike a legnépszerűbb német gyáraknak, mely 5000 munkást foglalkoztat. Legnépszerűbb típusa az 5/25 HP. kiskocsi, mely 68×90 mm. furat-lökete és 1308 cm. hengerűrtartalma mellett 25 effektív lőerőt képes leadni. Itt említjük meg, hogy Reé László, aki eddig az NSU motorkerékpárokat képviselte Budapesten, szintén beolvadt a Pneumatik Arusító Rt.-ba és így a kiváló NSU motorkerékpárok szintén az Andrássy-út 27. alatt található. A vállalat harmadik és talán legnagyobb gyári lerakata az USA-Rubber. Az USA-Rubber nem más, mint az amerikai állam pneumatikgyára. Figyelemre méltó, hogy ez lesz az első pneuképviseltek Budapesten, mely 20.000 kilométeres garancia mellett fogja készítményeit árusítani.

**A Champion gyújtógyertyák.** Ha valaki figyelemmel kísérte az 1927-es év európai és amerikai nagy versenyeit és a lapokban az azokkal összefüggésben lévő hirdetéseket, úgy rájött, hogy a legtöbb Grand Prix győztese Bosch-mágnessel és Champion gyújtógyertyát használt. A sokszoros győztes Delage, Bugatti, Miller, Talbot és Duesenbergek vezetői mindannyian Champion-gyertyát tettek a versenyen motorjukba. A Champion-gyár az USA legnagyobb gyertyagyára, amelynek telepein (Toledo, Detroit, Wind-



**D  
O  
U  
G  
L  
A  
S  
V  
E  
N  
E  
T**

mindenütt

Vezérképviseltek

VI. kerület,  
Podmaniczky-  
utca 18.

scr) percenkint nem kevesebb, mint 300 gyertya készül. 1926-ban munkanaponként 150.000 kész gyertya hagyta el a gyárat. Ez a mennyiség felülmúlja a világ összes gyújtógyertyagyárainak gyártott készletét. A Champion-gyár 1926-ban 45 millió darab gyertyát hozott forgalomba. Jóságának legfőbb oka az, hogy sikerült Kaliforniában egy olyan bányára bukkannia, mely a szigeteléshez szükséges alumínium-szilikát legjobb fajtáját szolgáltatja. Ennek felhasználásával azután hosszas laboratóriumi kísérletekkel a gyár mérnökei létrehozták a legideálisabb szigetelőanyagot, úgyannyira, hogy ma a Champion-gyertyák a legmagasabb fordulatszámú versenykocsitól kezdve a traktorig mindenre alkalmasak.

**Számkolósszusok az amerikai automobiliparból.** A newyorki amerikai kereskedelmi kamara évről-évre kiadja a „Tacts and Figures of the Automobile Industrie” című könyvecskét, amelyben érdekes adatokat találunk az amerikai motorvilágra vonatkozóan. Az 1926. év végén az USA területén több mint 22 millió automobil közlekedett. 1926-ban Amerikában 4.428.286 autót gyártottak és ez a produktum kereskedői árban 3,16 milliárd dollárt jelent. Az elmúlt évben Amerika vas- és acéltermelésének 14%-át, üveggyártásának 50%-át, bőrgyártásának 63%-át, gumigyártásának 84,7%-át, keményfatermelésének 11%-át, alumíniumgyártásának 28%-át és cinkgyártásának 21%-át az automobilipar konzumálta. Az automobilgyárak 375.281 embernek, az automobilizmus általánosságban pedig 3.743.781 embernek adott kenyeret. Több mint 2 milliárd dollár volt -invesztálva az autópárba s 658 millió dollárt fizettek ki az autógyárak munkabér címén. A kivitel 313.617 autót tett ki, 236,5 millió dollár értékben, míg a behozatal mindössze 813 darabot jelentett, 1,4 millió dollár értékben. Amerikában az USA területén az elmúlt évben 52.592 autók kereskedő, 52.086 garázs- és 67.753 automobiljavítóműhely volt. A gumigyárak 6,2 millió külső és 77 millió darab belső gumit gyártottak. Az évi benzinfogyasztás 4655 milliárd literre rúgott és 775 millió dollár értékű alkatrészt adtak el. Az autóbiztosítás 428 millió dollár jövedelmet biztosított a biztosítóknak. Példaképpen említjük meg, hogy egyik szállítócég 6000 kocsival rendelkezik, a Standard Oil 3400 kocsival szállítja az üzemanyagot. Newyork városának 1200 köztisztviselési motoros járműve és 800 tüzoltóautója van. A michiganbeli Grand Rapids városka minden 2,5 emberére jut egy autó.

**Mi újság Nagy József autófelszerelési szaküzletében?** Nagy József, Budapest egyik legagilisabb autós szakmabeli kereskedője, a közelmúltban tért vissza Párisból, ahol a Salont látogatta meg. Természetesen minden újat, ami odakünn látható és található volt, megrendelt és elhozott magával. A hatalmas ládák a legkitünőbb újdonságokkal naponta érkeznek. Most már nemcsak a Ford-alkatrészek, hanem az összes Citroen B, XIV. szortírozott alkatrészei is kaphatók Nagy Józsefnél. Kaphatók ezenkívül az összes német, angol, francia és USA-beli autófelszerelési különlegességek. Újdonságként szerepel a FISK, Amerika egyik legjobb autópneuja, melynek budapesti detailásújtója Nagy József lett. A FISK egyike a legjobb amerikai gumiknak, melyekért a gyár 15.000 kilométert garantál. Nagy József ezen az úton hívja fel vevőit, hogy tekintsék meg újdonságait, melyek a legraffináltabb autógurmandot is kielégítik.

Új kezekben a Citroen. Mint értesülünk, a Strausz Antal érdekeltségbe a közelmúlt napokban nagy tőkével bevonult a gróf Tascher-érdekeltség és ezzel kapcsolatban a székesfőváros egyik legnagyobb bankja. Ezáltal a Citroen-képviselő új hatalmas keretek között kezdi meg működését az Andrássy-út 67. szám alatti kiállítási teremben, melyhez most új irodahelyiségeket építenek. A Citroen-képviselő vezetését az eddigi igazgató, Rácz László mellett a főváros motorostársadalmában igen előnyösen ismert Wollemann István fogja irányítani. Előbbi kitűnő szakember, utóbbi igen jó üzletember és így minden remény megvan arra, hogy a Citroen-képviselő a nevéhez méltó keretek mellett működjön. Az új képviselő címe: Gépkocsi Import Rt. (röviden GIRT). A képviselő a főváros társadalmának egy közismert tagjával bővül. Ugyanis a fiatal Szaczelláry Pál, aki úgylátszik idővel, természetesen önállóan akar az automobilszakmában elhelyezkedni, a Citroen-képviselőnél vállalt volentör állást.

**Hogy halt meg a Grossmutter?** Elbeszélésünk ez idő szerint nem egy igazi nagymamáról szól. Ezúttal a nagymama nem egyéb, mint Rosenbergernek, a híres Mercedes-Benz-vezetőnek a versenykocsija. A nagymama valamikor, csekély 14 esztendővel ezelőtt, még csinos leány volt és Lautenschlager vezetése mellett Lyonban megnyerte a francia Grand Prix-t. Azóta sok idő telt el, jött a világháború, amikor nem jutott idő az automobilversenyekre, megjött a várva várt béke és ismét megkezdődött a nemes vetélkedés. Az automobilépítőtechnika azonban nagyot haladt a háború alatt. A Grand Prix-győztes Mercedesből nagymama lett, míg nem az idén tavasszal nagyot gondoltak Untertürkheimben. Fiatalító operáció alá vették a nagymamát. Kapott egy kis szelepesizolást, négykerékféket szereltek rá, kapott egy kompresszort és kapott egy új karosszériát. A vész, a motor és minden más megmaradt a régi. Adolf Rosenbergernek jutott a dicsőség, hogy vezesse be újra a nagymamát. Ő meg is cselekedte és a Herkules hegyversenyben már a megifjodott „Grossmutter“ alaposan megmutatta hátulját a fiataloknak. Jött a Klausen és megeselet a csoda, amit senki sem mert remélni. A 4-hengeres öreg Mercedes úgy süvített fel a Klausenpassra, hogy még a legrutinósabb versenyzőkben is elhült a vér. Rosenberger leverte a régi rekordot és Masetti gróf 2 literes Sunbeam-rekordja a múlté lett. Masetti 17:28.8-as idejét 17:17.0-ra javította meg. A 4.5 literes öreg krakszni ismét dicsőséget és nevet szerzett a most már egyesült Benz-Mercedes-gyárnak és vele együtt a német iparnak. Jött a verseny második napja, a nemzetközi meeting. Itt kellett volna Rosenbergernek megismételni bravúráját. A nagymama 20 kilométerig kitűnően vitte. Ott elkezdett köhögni, prüszkölni, egyszerre már csak három hengere dolgozott, majd 200 méterrel a cél előtt hirtelen lassult és megállott, kilehelte lelkét. A következő pillanatban füst és láng csapott fel a kocsiból és a Grand Prix-győztes „nagymama“, a Klausen-rekorder kigyulladt. A tüzet eloltották és a nagymamát sikerült megmenteni az utókornak. A halálát azonban már nem tudták megakadályozni. Most már ott pihen a Benz-Mercedes-gyár múzeumában.

**Kiterjesztik a bajnokságot!** Már többször írtunk ezirányban, hogy túlkevések tartjuk a bajnokság elbírálására az eddigi rendszert. Az automobilbajnokságnál még hagyján, mert ott négy verseny adta a végeredményt, a motorkerékpár-bajnokságban azonban három verseny igazán minimálisnak bizonyult. Most, mint

# SKF



## Zajtalan svéd SKF autobilcsapágyak.

Kúpörgős-, hengergörgős- és golyóscsapágyak. Az összes „Ford“-csapágyak. Speciális golyóscsapágyak a Citroën, Chevrolet, Buick, Fiat, stb. autókhoz. Angol zoll méretű speciális motorkerékpárcsapágyak.

Magyarországi vezérképviselet:

**GREINITZ-PIRKNER**

Vaskereskedelmi és Ipari Rt.

BUDAPEST, IX., ÜLLŐL-ÚT 55. SZÁM

**Kérjen árajánlatot!**

**SKF**  
kellő helyre  
kellő  
csapágyat

Sürgőny cím:

PIO BUDAPEST

Telefon: J. 102-78

J. 130-38

J. 8-08

hírlík, a KMAC sportbizottsága tárgyal a bajnoki számok felemeléséről. Hír szerint az automobilbajnokságban hat verseny lesz, amiből fakultatív választhat a versenyző ötöt, amiben el kell indulnia. Híre jár, hogy 1928-ban túrakocsik, sportkocsik és versenykocsik számára is kiírják a bajnokságot. Mindenesetre igen üdvös lesz. Reméljük, hogy a motorversenyeknél hasonló lesz a kiépítés és itt is szaporítani fogják úgy a versenyek számát, mint a kategóriákat.

A KMAC sportbizottsága legutóbb tartott ülésén úgy határozott, hogy a jövőben a Svábhegyi versenyen az öt főgyőztes, túrakocsi, sportkocsi, versenykocsi, szülő motorkerékpár, oldalkocsi motorkerékpár teljesen egyforma tiszteletdíjat kap, ami igen helyes és igazságos.

Felelős szerkesztő és kiadó: **DÉVÁN ISTVÁN**  
Budapest, II., Margit-körút 64/a. V. em. 2. Tel.: T. 132-64.  
Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VI., Rózsa-utca 111. II. emelet. Hivatalos órák hétköznapokon délelőtt 10-1 óráig. Telefon: T. 112-45, 112-46, 112-47

Stádium Sajtóváll. Rt. Nyomdaigazgató: Janovits Ferenc

Ha megbízható és igazán gyors versenykocsit akar az 1928-as szezonra, ha sima járású, jól fekvő, ideális túra vagy sportkocsit szeretne, úgy tekintse meg a raktáron lévő nyitott és csukott

## Bugatti automobilokat

### Az 1927. évi győzelmek:

Targa Florio

Freiburg kilométerverseny,  
193 km.

Boulogne kilométerverseny,  
198 km.

Klausenpass hegyiverseny

Svábhegyi verseny

Magyar Túraút

Új 1 órás világrekord

Brookland 200 miles

Királydíj, Róma

Coppa delle 1000 miglia

Circuito del Garda

Grand Prix de Tripolis

Német sportkocsi

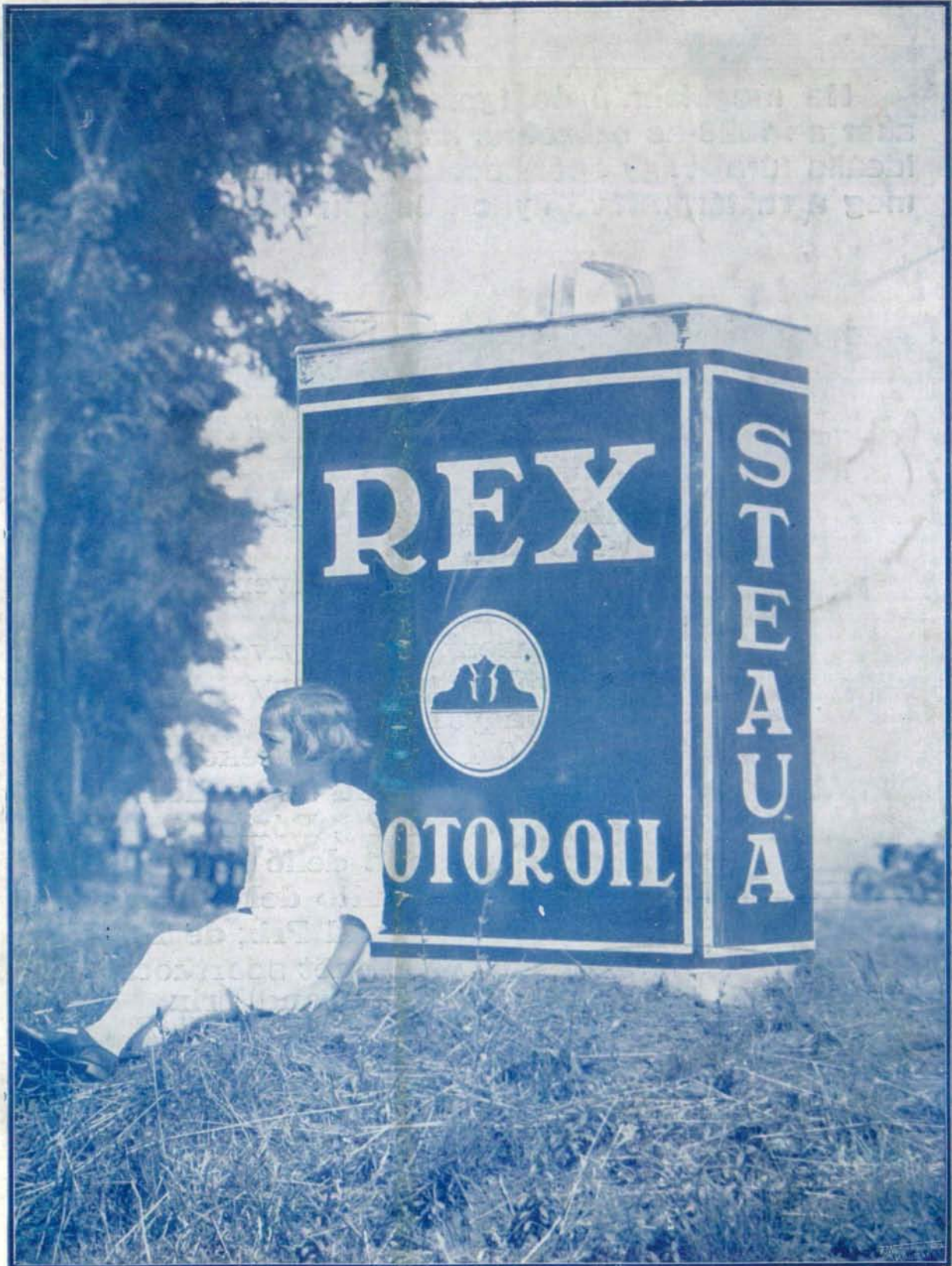
Grand Prix



MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELET:

**GRÓF SALM HERMANN ÉS RÓZSAHEGYI ISTVÁN**

BUDAPEST, I., ZSOLT-UTCA 9. TELEFON: JÓZSEF 112—18.



**„STEAUA” KŐOLAJKERESKEDELMI R.-T.**  
**V., Nádor-utca 8**