

53059

Automobil Motorsport

BUDAPESTI KIR. ÜGYÉSZSÉG
25.
TTE

Jurichy

III.
évfolyam

4

Ara:
1 pengő



*385
R/185*

DUNLOP PNEUMATIK





Ha birtoka, földje, gazdasága vagy ipartelepe van a vidéken és ennek megfelelően sokat jár a magyar országutakon, vegyen egy megbízható, keveset fogyasztó, stabil és jó átlagtartó kiskocsit. Ez a



STEYR

TYPE

XIII

Magyar Steyr Automobil R.-T.

Budapest IV., Ferenciek-tere 9. sz.

Telefon: Teréz 219—45.

A szépség, tartósság és gyorsaság megtestesülése

a 6 hengeres 50 és 60 HP, valamint a 8 hengeres 80 HP nyitott és csukott amerikai

Vellie-autó

árak 10.000 pengőtől. — Ajánlattal rendkívül kedvező feltételek mellett készséggel szolgál a vezérképviselő

SCHMALZ JÓZSEF, Budapest, VII., Dohány-utca 22. Telefon: J. 425—68

Körzetképviselőtek keresetnek.

Szenzációs részletl zeti kedvezmény folytán mindenki vehet ma már rendkívül olcsó áron

Motorkerékpárt

Kérjen ajánlatot!
Meg lesz lepve!
Havi részlet 40—50 pengőtől

◆
**GILLET
SAROLÉA
MOTO GUZZI
WINDHOFF**
◆
◆
◆

Vezérképviselőt:

PETRAKOVITS TESTVÉREK
Budapest, IV., Királyi Pál-utca 8
Telefon: József 431-93

SCINTILLA

**Bosch
North East
Marelli
Ford
S. E. V.
Paris Rhone
Ducellier
Soubitez, stb.**

mágnesek
dynamók
indítómotorok

szerelése és javítása eredeti alkatrészekkel gyorsan, olcsón, pontosan, garancia mellett

Urner és Berkovits

SCINTILLA, INDEX, FENAG

vezérképviselőt

BUDAPEST, V., POZSONYI-ÚT 4 f.
TELEFON: T. 148-84.

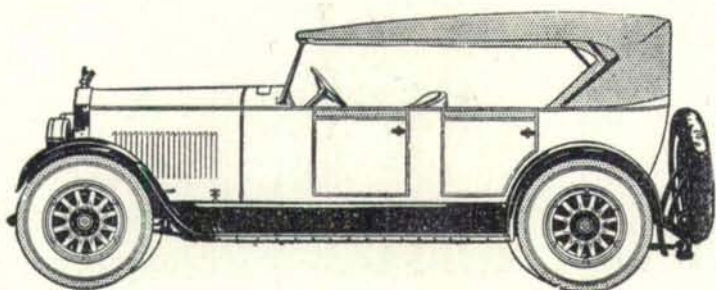
FORD személy- és teherautóbilok ORDSON traktorok és alkatrészek

legnagyobb magyarországi raktára

Automobil- és Traktorkereskedelmi R.-T.

Budapest, VII., Rákóczi-út 19.

Telefon: József 460-38 és József 428-40

E
L
C
A
RE
L
C
A
R

A legszebb
és legelegánsabb
amerikai túrakocsi



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

A

RUDGE JAMES

MOTORKERÉKPÁROK
A SIX-DAYS TRIÁLOK
ÁLLANDÓ GYŐZTESEI

Vezérképviselőt: Bruck Nándor és Fiai
Budapest, VI., ker., Jókai-utca 21. szám

Legjobb amerikai pneu

a

FISK

Próbálja ki!

Sohasem fogja megbánni!

Tartós!

Ocsó!

Detail árusítás:

Nagy József, Budapest
VI., Andrassy-út 34

Túramodell

348 km.

Motor- és sebességváltó
egy blokkban.

Levehető hengerfej.

Cirkulációs olajozás.

Bölcsőváz húzott acélső-
ből.

Cserélhető kerekek.

Ballon-pneumatik.

90 kilométeres sebesség.

Fogyasztás három liter

100 kilométerre.

Peugeot

motorkerékpárok, 1928. évi típusai.

Az összes alkatrészek raktárról azonnal szállíthatók.

Vezérképviselőt:

LANDY FERENC Budapest, VII. ker., Kertész-utca 43. sz

Telefon: Lipót 921-67.

Sportmodell

348 km.

Motor- és sebességváltó
egy blokkban.

OHV szelepelrendezés.

Cirkulációs olajozás.

Váz, húzott acélsőből.

Cserélhető kerekek.

Ballon-pneumatik.

120 kilométeres sebesség.

Fogyasztás három és fél
liter 100 kilométerre.

Olvassa el DELMÁR WALTER

véleményét

a

Wakefield Castrol Motor Oil -ról

és kövesse a szakember példáját!

DELMÁR WALTER
OKL. MÉRNÖK
Budapest, Karoly-korút 17

Budapest, 1928 január 21.

T. CASTROL MOTOR OIL
Magyarországi Vezérképviselőtének

BUDAPEST

Örömmel értesítem, hogy 1927. évben az összes versenyeken CASTROL R olajjal indultam és úgy a svájci, mint a magyar automobilbajnokságot CASTROL R olajjal nyertem.

Ez az az olaj, amely akármilyen fokozott igényeknek legjobban megfelel.

Teljes tisztelettel DELMÁR WALTER s. k.

M i n d e n k i h a s z n á l j a !



Vezérképviselőt:

Magyar Abroncs- és Kerékgár R.-T.

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

MAGYAR ÁLTALÁNOS GÉPGYÁR, MÁTYÁSFÖLD

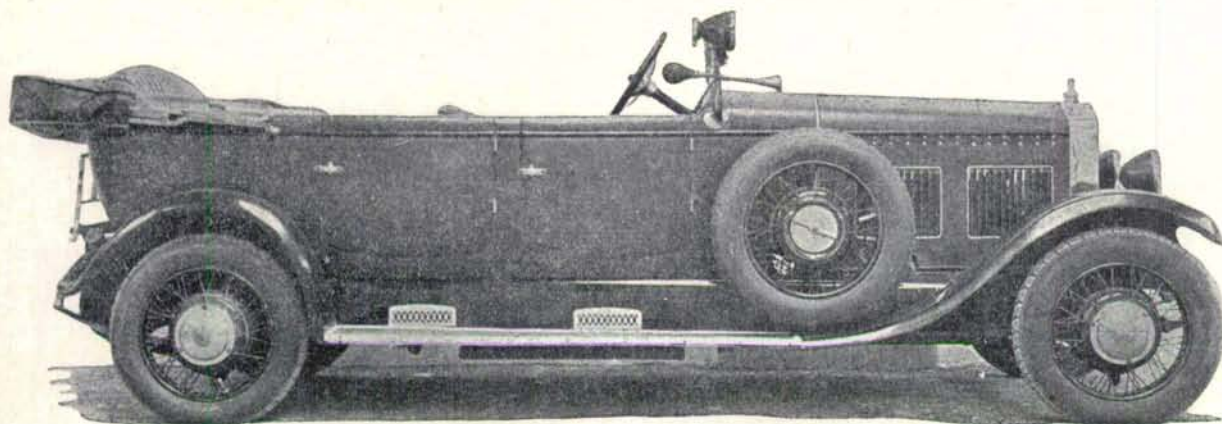
10.500 PENGŐ

AZ ÚJ HATHENGERES

2

LITERES

MAGOSIX



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

Automobil-Motorsport

FÜGGETLEN KÉPES MOTORSZAKLAP

Megjelenik minden hó 10-én és 25-én

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

Szerkesztőség és kiadóhivatal:
Budapest, VI., Rózsa-u. 111 sz. II. em.
Telefon: Terez 136-64 Hivatalos orak délelőtti 9-11.

Postatakarékpénztári csekk száma: 84240.

Előfizetési díjak:

Budapesten és vidéken évi 20 pengő
Ausztriába évi 35 szilling
Jugoszláviába évi 300 dinár
Csehszlovákiába évi 160 cseh korona
Romániába évi 1200 lei

A külföldi előfizetésekben a postaköltség is bennfoglaltatik.

Mi lesz a Motoros Szövetség hatásköre?

Kénytelenek vagyunk immáron harmadízben is a Motoros Szövetséggel foglalkozni. A magyar társadalom, a kereskedők és mindenki, aki a motorosügyekkel törődik, annyira félre van vezetve a hegemoniáját féltő KMAC által, hogy röviden vázolnunk kell, mi is az a Szövetség, hogyan van az más sportoknál és mi lesz a feladata?

A Szövetségbe fognak tömörülni az összes automobil- és motorkerékpársportot űző egyesületek. Így a KMAC, a MAC, a TTAC, a BÉMAC, a Dunántúli Automobil Club, a Soproni Automobil Club, a BRTE, TTC és MTK, valamint az UTE, a Detektív Atlétikai Club stb. már meglévő, részben affiliált, részben nem affiliált egyesületek. Az affiliáció, mint olyan megszűnik. Minden egyesület egyenlő jogokkal fog bírni, egy bizonyos kvóta szerint meghatározott szavazatmennyiséggel. A Szövetségnek lesz elnöke stb. és lesz tanácsa. Ez a Tanács lesz a legmagasabb motoros fórum. Még a KMAC is ehhez a Tanácshoz fog fellebbezni, ha ügyesbajos dolga akad.

A Motoros Szövetség fogja meghatározni a versenyterminusokat, ő állapítja meg évről-évre a bajnoki versenyek sorrendjét, ő fogja rendezni a bajnokságot, ő fogja megbízni a bajnoki versenyek rendezésével az egyesületeket. Ő fogja kidolgozni a bajnoki versenyek feltételeit is.

Lesz egy versenytermegegyeztető értekezlet is. Mindent alkotmányosan fognak elintézni. Nem először a KMAC-terminusok lesznek meghatározva és lefektetve, nem azokhoz fog igazodni a többi verseny, hanem

egy közös megbeszélésen, ahol nemcsak az isteni „én” jut érvényre. Természetesen, ez már ősszel lesz megtartva, mert a nemzetközi egyeztető ülés Párisban van, novemberben. Nemzetközi versenyt tehát ezután más is rendezhet, nemcsak a KMAC.

A Motoros Szövetség minden versenyre kiküldi az ő megbízottját. Nem fog tehát megtörténni, hogy látunk versenyeket, ahol mindenki ott van, csak éppen a „fennhatóság” hiányzik. Amint most a KMAC-hoz adjuk be a versenyfeltételeket jóváhagyás végett, úgy a megalakulás után a szövetséghez kell majd beadni. Ezután a szövetség hagyja majd jóvá azokat.

Az egyenlőség természetesen maga után vonja, hogy a „triptique és versenyigazolványok” kiadásánál mindenki egyformán fog fizetni. A triptique országos jog, minden magyar állampolgárt megillet. A szövetség a triptique-kiállítási jogot ezután is a KMAC-nál hagyhatja, melyért a KMAC bizonyos kezelési költséget számíthat fel, amit a szövetség megállapít és a többi pénzzel a KMAC a Motoros Szövetségnek fog elszámolni. A Motoros Szövetségnek tehát lesz vagyona, amellyel külföldi kiküldetéseket támogathat, vidéki egyesületeket segíyezhet, díjakat adományozhat stb.

Az Országos Testnevelési Tanács tehát, mint látjuk, nem fogja okkupálni az automobilizmust, mint azt a KMAC világgá kürtölte. Az OTT szerepe csak az lesz, hogy a pénzügyekben „felügyeleti jogot” fog gyakorolni. Ha ezt eltudja tūrni Magyarországon másik 10 sportszövetség, elfogja tūrni a Motoros Szövetség is. Utóvégre is a triptiqueből, a nemzeti vagyomból eredő jövedelmeket vizsgálja csak felül, tehát az ellenőrzés teljesen jogos lesz. Itt nem az egyesületi tagok tagdíjairól van szó.

Szó van egyébként arról is, hogy a Motoros Szövetség legyen a legfontosabb motoros ügyekben a szaknácásadó testület. Eszerint volna a Motoros Szövetségnek egy olyan bizottsága is, amelyben kereskedők, gyárosok, az ipar képviselői is résztvennének, azonkívül helyet kapnának ebben a bizottságban mérnök-emberek, szakértők stb. Itt nemcsak sportproblémák, hanem országos motorosproblémák is asztalra kerülnének. Luxusadó, országos automobiladó és más ügyek is szóba jönnének, amelyekben a Szövetség azután álláspontot foglalhatna el és mint országos szaknácásadó szerepelhetne. Felváltaná tehát a KMAC műszaki bizottságának szerepét. Itt a klubérdekek mindig eltörpülnének az országos érdekek mellett.

Ne féljen tehát senki, a Motoros Szövetség megalakulása senkinek sem lesz ártalmára, legfeljebb a javára. A Motoros Szövetség senkit sem bánt, legfeljebb a KMAC, illetve a vezértitkár úr homokba rajzolt köreit és kisedet játékait sérti.

Autóruházat

Berendezett toilette- és étkezőböröndök.

Weszely István

Budapest, IV. kerület, Dácl-utca

9

Téli séta Budapestről—Steyrbe és vissza

Mikor kedden délután Delmár Walterrel sielés közben találkoztunk a Normafa lejtőin, nem is gondoltuk, hogy két nap múlva már vígan fogunk Steyr felé robogni. Delmár megemlítette, hogy dolga van Steyrben és egy-szersmind meghívta szerkesztőségünket, hogy tartson vele. Sajnos, Déván István, lapunk főszerkesztője, nagy elfoglaltsága miatt nem tudott magának időt szakítani, hogy a meghívásnak eleget tegyen és így csupán helyettese, valamint lapunk technikai munkatársa, Toepke Alfréd szegődtek Delmár Walter mellé, mint utitársak. Az előkészületek, mint az a sokat utazott és utazó Delmár-familjánál már szokásos, a lehető legsimábban mentek. Delmár Walter megmondotta, hogy csütörtök reggel fél 7 órakor találkozzunk zugligeti villájában és ezzel meg volt beszélve az utazás.

Mikor csütörtök reggel pontosan fél 7 órakor Toepke Frédi barátommal Delmár villájához értünk, már nagy sürgés-forgás fogadott az udvaron. Delmár nagy vörös sportkocsiját nézi át, míg Alice asszony szorgalmasan csomagol a kecses Type XII. kabriolettbe. Az út célja kettős. Egyrészt a versenykocsit visszük Steyrbe, ahol a márciusi genfi kilométerversenyre készítik elő, másrészt szombaton este van Direktor Engel, a Steyr-gyár egyik vezérigazgatójának lakásán a Steyr-bál, melynek Delmár Walter és felesége is szívesen látott és elmaradhatatlan vendégei. Így azután érthető, hogy az utazókoffer valamivel kövérébb a szokottnál.

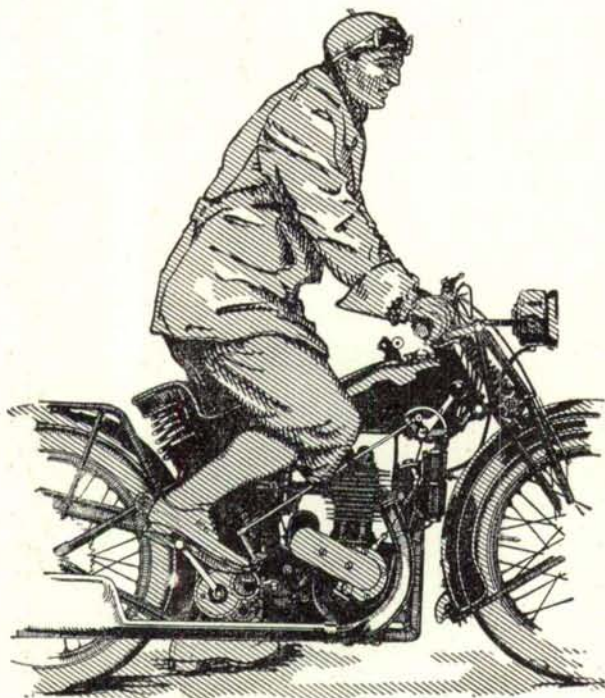
Mikor Toepke barátommal beállítunk a start színhelyére, Delmár tekintete elsősorban a számára gyanús nagy kofferünkre esett. Tudni kell ugyanis, hogy népszerű bajnokunk automobilutazásokon a lehető legkisebb igényekkel rendelkeznek és utitársaitól is elvárja, hogy túlnagy csomagjaikkal ne terheljék a kocsit. Csak akkor nyugszik meg, amikor megmagyarázzuk, hogy ez az egy nagy csomag mindkettőnk holmiját tárolja. A hideg téli reggel dacára, azonnal gyújt a Type XII., melynek kormányánál Delmár Walterné helyezkedik el. Utitársai egyelőre Toepke Alfréd és Richárd, Delmárék mechanikus-kertésze.

Az ötliteres versenykocsi begyújtása már nem olyan könnyű feladat. A kocsi ugyan könnyen gyújt, de nincsen olyan ember, vagy indító, mely hatalmas kompresszióját át tudná forgatni. Ezért hozzákötik a nagy sportkocsit a kis kabrioletthez, mely azt felhúzza a villa előtti útra. Itt azután elbúcsúzik a kis utazótársaság. Delmárné Hűvösvölgyön keresztül, Piliscsaba felé veszi útját és megbeszélés szerint Győrben megvár bennünket, akiknek még a Délivasút mellé kell mennünk, hogy kocsink harmadik utasát, Ludwig külügyminiszteri igazgatót, felvegyük. A lejtős úton a kocsi azonnal begyújt és máris rohanunk a Szép Ilona mellett a Budakeszi-út irányában. Az újonnan javított alsó Budakeszi-úton Delmár egy kis gázt ad. A fordulatszámmerő emelkedik és a másodperc tört részei alatt benn vagyunk a 60 kilométeres sebességből a 125 kilométeres tempóban. Egyéni sebességrekordom, melyet eddig, mint utas, lovag Haupt Károlyval egy Bugatti kétüléses versenyautóban 124

km-el tartottam, tehát már a túra legelején megdőlt. Utitársunkat felvéve, az óbudai vám felé vettük utunkat. Alig várjuk, hogy kiérjünk a szabad országútra. Egy versenyautóban ülve, szinte rosszul esik a kis sebesség. Mintha a kocsi kínlódna, rosszul érezné magát 100 kilométeren alul. Az utcakeresztezők utáni félelmetes akcelerálásban megérezni a motor hatalmas erejét, mely pillanatok alatt képes a lépésben mozgó automobilt kolosszális tempókba hozni. Végre elhagyjuk a vámsorompót és künn vagyunk a keramiton. Emberek, kerékpárosok és kocsik mellett suhanunk el gyorsvontatsebességgel. Felteszem szemüvegemet, mert a szél félelmetesen kezd fútyulni körülöttünk. Következik a hosszú Vörösvár előtti egyenes. Delmár gázt ad, a kocsi hatalmasan gyorsul. Figyelem a fordulatszámmerőt. Lassan, de határozottan kúszik feljebb. Ötszöröse adja a sebessége kilométerekben. Kissé idegenszerű érzés vesz erőt rajtam. Hirtelen ismét odapillantok. Nem merek hinni szememnek. 160 kilométeren felüli sebességgel repülünk. Repülünk a szó szoros értelmében, noha sok repülőgép sebessége nem haladja meg a 140 kilométert. Walter mélyen ül a vezetőülésben, minden figyelmét az útra koncentrálna, vaskezekkel fogja a kormányt. Többen kérdeztek, hogy milyen érzés ilyen óriási sebességgel száguldani. Ezt leírni azonban nem könnyű. Ezt érezni kell. Hogy a fák, melyek sok méter távolságra vannak egymástól, sűrű kerítésnek látszanak, az nem ujság. Érdekes a motor zúgása, mely a szél sívításával keverve, az amúgyis végsőkig fokozott ideget még csak irritálja. Hogy alapos képet kapjak erről a hatalmas tempóról, hátrafordultam és úgy néztem a mögöttünk örületes sebességgel elmaradó utat. Így talán még érdekesebb, mintha előrenézünk. Az óriási sebesség még sokkal jobban jut érvényre. Az út két oldala keresztezni látszik egymást. Fix pontot, követ stb. megfigyelni és a tempót ahhoz mérni egyszerűen lehetetlen. Csupán kíváncsiságból szélpróbákat is eszközöltem. Kinyújtottam karomat, hogy meggyőződjem a szélnyomás erejéről. Csak meglehetősen erőlködéssel voltam képes kintartani, mert a rohanó levegő, dacára a kis felületnek, igen erős nyomást gyakorolt rá. A Steyr-gyár dicséretére legyen mondva, a kocsi remekül feküdt a nagy tempóban az úton. Semmilyen faroló vagy csúszó mozgás nem volt érezhető, noha az úttest nedves és emellett még nem a legjobb állapotban volt. Ezután figyelmemet utitársunk, Ludwig úr kötötte le, aki szemüveget nem hozott és szabad szemmel élvezte a 100 kilométeren jóval felüli sebességek gyönyörét. Dacára, hogy szemét összehunyorította, Wienben mégis tisztán látható volt szemén a léghúzási hatása. Mindent összevéve, megállapíthatjuk, hogy míg pl. 90 és 110 km. között a sebességnövekedést észlelni már csupán műszerekkel lehet, addig a 150 kilométeren felüli tempóknak megint megvan a maguk külön csábja, melyet az ilyen tempókat meg nem szokott szervezet élesen és határozottan meg tud különböztetni a 110 kilométeres sebességektől.

Mikor Budapestről reggel elindultunk, szép idő volt.

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



Mi a lényeg?

Reggeli hidegben addig taposni a kickstartert, míg a motor végre beugrik, nem élvezet. — Hanem azért mégsem kell a téli utakról lemondani.

Még téli időben is könnyen indul a motor, ha a surlódási ellenállást a legcsekélyebbre csökkenti megfelelő téli fajtájú Gargoyle Mobiloil alkalmazása által.

A helyes kenőanyag megválasztásánál legjobb tanácsadó a Gargoyle Mobiloil Ajánlási Tábla. — Évtizedek tudományos kutatásának és gyakorlati tapasztalatainak eredménye ez a Gargoyle Mobiloil Ajánlási Tábla, mely megmutatja, hogy az Ön motorkerékpárjának mely Gargoyle Mobiloil fajta felel meg a leginkább. — Az Ön olajszállítójának is meg van ez a fontos utmutatója. — Nézzon utána!

Ajánlási Táblánk szerint a legtöbb motorkerékpárhoz Gargoyle Mobiloil TT. a téli kenőanyag.

Gargoyle Mobiloil-t mindenütt kaphat a motorkerékpár céljainak megfelelő egy literes lezárt kannában.



Növelje motorkerékpárjának teljesítő képességét a sárga kutból töltött magas értékű Sphinx-Benzin használatával.

VACUUM OIL COMPANY R.T.

Budapest, VII., Zrínyi-utca 7

Telefon: Teréz 216-24

AZ ALLIGATOR CARWOLING OIL

AZ AUTOMOBILISTA ÉS MOTORKERÉK-
PÁROS IDEÁLJA

Télen és nyáron egyformán, minden gyártmányu és típusú kocsihoz egyaránt használható, ricinusolajjal kompondált automobilolaj.

LUXUSMINŐSÉG!
NORMÁLÁRAK!



CSILLAGHY és Társa
MŰSZAKI KERESKEDELMI TÁRSASÁG

BUDAPEST, VIII., KISFALUDY-UTCA 7
TELEFON: JÓZSEF 441-44

Kérjen ingyen mintát! Tegyen kísérletet!

Nébel és Szirmai

autóüzeme



Budapest, VI., Csengery-utca 74
Telefon: Teréz 147-27

Innen magyarázható, hogy mint télen az általában megtörténik, egy óra múlva elég sűrű köd ereszkedett a tájra. Delmár meggyújtotta lámpáit és leszállított (90 km-es) tempóban folytatja útját. A Nyergesujfalu előtti sorompónál előzzük a cabrioletet, melyet Delmárné szemmel láthatólag kitűnő tempóban vezetett. Ellenésében már régen megelőztük volna. Annál nagyobb a csodálkozásunk, amikor Walter a komáromi vámnál, alig egynéhány percet várva feleségére, kijelenti, hogy túl lassan jött és a kocsival sokkal gyorsabban kellett volna jönnie. Csak később tudtam meg, hogy Delmár Walternek utitársainak sebessége sohasem elegendő és a várás neki fizikai fájdalmat okoz. Miután közösen megbeszéljük, hogy 160 kilométer mégis nagyobb, mint a Type XII. maximális sebessége, a vámot lerójuk és újra folytatjuk útunkat. Komárom szabad királyi város mindig híres volt járhatatlan útjairól, de most egészen különös csemegével szolgált nekünk. Az úttest egy része kövezve van, de ez nemsokára megszűnik és egy feneketlen sártengerben végződik. Kedves az átmenet a kövezett részről a sártengerbe, mely alig látható és ha nem vagyunk annyira elővigyázatosak, mint amilyenek voltunk, kartertörést eredményez. Most csodás gödrök és hosszú széles bevágások következnek. A kocsik kerekei jóformán agyig besüllyednek a sárba, mialatt hátsórésze, mint egy rugdalózdó vadzamárá, magasan a levegőbe emelkedik. Percekig tart, míg keresztüljutunk az útrészleten, melynek filmen való megörökítése és a híradóban való játszása tökéletesen örömet keltene Budapest mozilátogató közönségében. A film egynéhány jól sikerült részletét az álvilágutazók szívesen megvásárolnák, demonstrálható az Andeseken való átkelésüket. Igaz ugyan, hogy a vám nem sok és egynéhány ezer koronáért mindenki ingyen használhatja a Budapest—wieni főútba iktatott próbapályát. (Az illetékesek figyelmébe!)

Kijutva a történelmi multtal és történelmi utakkal rendelkező városból, a ritkaság két-szer-kettős hajlású ácsi vasútsorompót sikeresen abszolválva, végre járható útra jutunk. Erősen beprézelődöm a kocsis hátsó részébe és élvezettel adózom a tűrhetőbb útrészletnek. A Győr előtti hosszú egyenesekben megint sokszor felmegy a fordulatszám mérő 3000-re, sőt azonfelül, úgyhogy rövid negyedóra alatt beérünk a városba. Összmenetidő 1:45. Csupán rövid ideig várunk és megérkezik Delmárné. Benzintöltés közben megtudjuk, hogy a Steyr XII. maximális tempója 96 kilométer volt, ami mindenesetre igen tekintélyes egy 1.5 literes túraautomobiltól.

Győr után Moson-Magyaróvárig tűrhető úton megyünk. Érdekes, hogy útközben igen kevés automobilal találkozunk. Egy-két teherautó és vége. Nem csoda, hogy ilyen utakon az autóforgalom csekély. Jó út, ez volna az első és legfontosabb feltétel. A köd lassan felenged és ismét élénkebb tempóban folytathatjuk útunkat. Az egyik fordulóban ősz, teljesen szőrrel benőtt ábrázatú vén ember áll, bottal a kezében. Nagy sebességgel közeledünk feléje, mikor fel akarja emelni botját, hogy a szokásos értelmetlen fenyegetődzésféle mozdulatot megtegye. Nem kis multságunkra azonban alig, hogy megmozdítja botját, már többszáz méterre vagyunk tőle és utólag a vén matuzsálem, már nem tartja szükségesnek az integetést. A határon a régi nóta. Személyesen volt alkalmunk meggyőződni, hogy nem igaz a hír, miszerint egy helyre koncentrálták a vámkezelést és tryptikügyeket. Megmaradt a régi háromfokozatú rendszer. Az egész különbség

az, hogy a második szekatúra alkalmával most nem a régi, hanem egy másik szobába kell menni az útlevelellyel és az útlevelekkel. Az alkalmazottak gyorsan teljesítik ugyan munkájukat, de ez mitsem von le a háromszori megállás és leszállás kellemetlenségeiből. *Ismétlően a belügyminiszter Úr önagyméltósága szíves figyelmébe ajánljuk ezt a türehtetlen állapotot, mely ma egyetlen kultúrországban sem létezik. Vegyen magának annyi fáradságot és hasson oda, hogy ez a váminkvizíció megszűnjék.*

Az osztrák határon simán és egy helyen intézik el a határátlépési ügyeket. Delmár összeszedte az útleveleket és tryptiqueket és mindent maga intéz. Őt ismerik és tudja, hogy így megy a leggyorsabban. Az osztrák útrészlet a határon túl változatlanul rossz. Nyilvánvalóan nem is akarják javítani. Köpcsénytől a pozsonyi ország-útig mélyvágásos, felázott úton haladunk. Hainburg előtt javul az út és ismét gyorsan megyünk. Schwechat előtt gyertyadefektet kapunk, melyet rövidesen követ még kettő. Közben megered az eső, úgy hogy a javítás nem valami kellemes.

Delmár Walter beakarja hozni a kését és Wien előtt újra erős tempót diktál. A sáros, rossz úton 130—140 kilométeres tempót futunk, a szakadó eső pirosra paskolja arcunkat. A felcsapódó víz bevág a kocsiba és percek alatt mindnyájan alaposan átnedvesedünk. Wienbe már fülíg sárosan érkezünk és farkasétvággal látunk neki a bécsiszeletnek. Rövid eszmecsere folyik ebédközben köztem és Toepke barátom között, melynek eredményeképpen tovább, Steyr-be is Ludwig és én folytatom az utat a nyitott kocsiban. Irigykedve nézzük a csukott kabriolett utasait, akik Delmárnéval az élen úgy festenek, mintha vasúton utaztak volna.

Ebéd után folytatjuk útunkat. Alice asszony előremegy Steyr felé, Walter még megbeszélést folytat Keibel-lel, a kitűnő karosszériagyárossal, jövődi sportkocsijának karosszériája ügyében. Az eső közben erősödött és mire egynegyed négykor elindultunk, a hőmérséklet is alaposan alább szállt. „A délutáni etappe mindössze 185 km., ezt könnyen megteesszük 3 óra alatt”, mondja Delmár. Az égiek azonban másképp akarták. Purkersdorfig minden szépen megy, de már a Riederberg-et nem vehetjük a szokott „Renntempo”-ban. Két henger ismét nem gyújt és gyertyakészletünk is fogytán van. A gyertyacsere kellemetlenségét fokozta a kocsis óriási kompressziója, minek folytán azt kurblival begyújtani alig lehetett. Delmár bevált patent módszerével azonban mégis sikerült. Egyikünk megfogta a kurbli, Delmár pedig 3—2—1-et számolva, nyomta az önindítót. Így azután „viribus unitis” mégiscsak megindult. Ha lejtős rész volt, úgy azon állottunk meg és gyertyacsere után gurulással újra könnyen begyulladt a motor. Ha a motor rendben volt, akkor féltelmetesen húzott és negyedóránál alatt óriási nagy távolságokat abszolvtunk. Este 7 óra után érkezünk csuromvizesen Amstetten-be, ahonnan, letérve a főútról, fényszórókkal folytattuk útunkat Steyr felé. Egymásután suhannak el a falvak, kísértetiesen megvilágítva a fényszórók világosságától. Az egyik faluban gyönyörű látványt nyújt a gyertyaszentelő Boldogasszony ünnepére kivilágított házak sora. Minden ablakban, minden emeleten két-három gyertya pislákol, mialatt a lakásokban teljes a sötétség. A fekete háttérből kiemelkedő gyertyák sora szokatlanul kedves látvány. A templom körül összegyűlt lakosság érdeklődéssel tekint a fényszórós gépkocsi után,

MCEVOY

AZ ANGOL ELITE MOTORKERÉKPÁR

TELEFON
TERÉZ 263-77

VEZÉRKÉPVISELET:
V., JÓZSEF-TÉR 11



BMW

B
M
W

Magyarországi vezérképviselőt:
MAGAZINER ÉS STRAUZ
Budapest, V., Balaton-utca 10
Telefon: Teréz 151-84

„Ardie“ motorkerékpárok

1927. évi magyar T. T. győztes gép
350, 500 és 750 kbcm, újból raktáron.
Olcsó, erős és megbízható, 5 évi vázgarancia, kedvező részletre

Német-Magyar Kereskedelmi Rt.

V., Kohári-u. 4, Alkotmány-u. sarok
Ugyanott olcsó kerékpárok

**Sturmey-Archer és Moss
sebességváltók, AMAC-porlasztók és ezeknek alkatrészei,
valamint az összes motorkerékpár-
felszerelési cikkek óriási raktára!**

BIRÓ JENŐ, Budapest, VI. Liszt
Ferenc-tér 10. Telefon: Teréz 280-96

melynek sugárkévei még soká láthatók az elhagyott erdei úton. Rövidítés céljából Delmár a magányos és rossz erdei utat választja. Óriási fenyők szegélyezte úton rohanunk, lámpáink fényében egymás után tűnnek fel lakatlan, egyedülálló házak és tanyák. Az eső lassan átváltozik hóvá, majd hófuvássá. Delmár letolja szemüvegét és szabad szemmel vezeti tovább az erős hóesésben kocsiját. Most veszem csak észre, hogy egész úton és most is kesztyű nélkül vezetett. Keze egyáltalában nem fázik, sőt teljesen meleg. Már jó másfélórája nem beszélget senki. Az út kezd megerősítő lenni, hideg van és teljesen átvagyunk nedvesedve. A gyertyák újra kihagynak, tartalék már nincsen és ha elakadunk, nem lesz kellemes éjszakánk. Delmár hallatlan szívóssággal és nyugalommal vezet. Nem fázik és nem fáradt. Számára az egész kitérő mulatság. Útitársunk reumája kiújul, de hőiesen állja, nem szól egy szót sem. Torkomon a szó: „Ez már Steyr?“, mikor egy-egy község lámpáit a távolból meglátjuk. De mindig elnyomom. Spórolok vele. Hátha nem az és akkor vége az illúzióknak. Mikor már az ötödik község sem az, a hatodiknál megkérdezem. Természetesen nem az! De már nincsen messze. Az út mindig rosszabb lesz, hatalmas bukkanók élénkítik. Ez számomra, ki hátul, pontosan a keréktengely felett ülök, speciális élvezet. Mikor megpillantok egyet-egyét a fényszórók fényében, felemelkedem és kezeimre támaszkodva, lebegő helyzetben várom meg eltávoztukat. Már csak három henger megy és a benzin fogytán van. Delmár egyessel veszi a lejtőket, mert a kocsi húzóereje kialszóban van. Steyr előtt kiszálunk a kocsiból és betöltjük a magunkkal hozott 5 literes benzinkanna tartalmát. A havas, sötét erdőben dideregve ugrunk ki a kocsiból és csuromvizesen nekikezdünk zseblámpafénynél a kocsi hátulján elhelyezett benzintartály alaposan meghúzott csavarjának meglazításához. Ludwig és jómagam dideregve dadogunk, ami Walternek roppant tetszik és majd megszakad a nevetéstől. Fennhangon áldva és méltányolva a sportkocsik előnyeit, szállunk újra be ülőfürdőnkbe és folytatjuk torturánkat. Szerencsére nemsokára befejeződik keservünk és megérkezünk 2 hengerrel Steyrbe. Csukott kocsin jött barátom és a szállodaszemélyzet üdvözléssel fogadja a felismerhetlenségig mocskos társaságot. Kihalásszuk a vízből kofferjeink oszlásnak indult darabjait és újra kifejezve csodálatunkat, a sportkocsik utólérhetetlen előnyei irányában, bevánszorgunk a szállodába. Walter öröme leírhatatlan, mocskosan, de kitűnő kedvben megy tovább kéthengeres automobiljával a gyárba, ahol neki és feleségének az előzőeken gyárvezetőség mindenkor pazarul berende-

zett lakosztályt bocsát rendelkezésére. Jómagunk a kitűnő Jurković magyarbarát vendégszeretettel élvezzük és nagymennyiségű alkoholtartalmú folyadékkal igyekszünk a téli vízisport következményeit elhárítani. Izletes vacsora elfogyasztása után jól befűtött szobánkban hamarosan ágyunk dőlünk és elalszunk.

Következő nap meglátogattuk a Steyr-gyárat. Delmár Walter már korán reggel értünk jött és végigvezetett bennünket a gyár érdekesebb munkatermein. Ezzel eltelt a délelőtt. Délután vezető nélkül, a Delmár jóvoltából, a gyárigazgatóságtól kapott engedéllyel jártuk be a gyár egész területét. Mindent megnéztünk, ami érdekel és nyugodtan állíthatjuk, hogy sok érdekeset láttunk. Este hamarosan aludni tértünk, mert vasárnap kora reggelre volt tervezve az indulás Wien-be. Reggel 7 órakor már ott ültünk a szálloda étkezőjében és reggelizés közben vártuk Delmár és Delmárné megérkezését, akik a gyárban laktak. Alig érünk ki a városka szűk utcái közül, meglepetés ér. Egész éjjelen át erősen havazott és az utakat most vastag, puha hólepel fedi, mely az amúgy is csendes Steyr-kocsi hangját jóformán egészen elnyeli. A gyárral szemben lévő hegyek — mind ideális sítérek — hóval borítottan és felhőkarimától övezve nyulnak a magasba.

Rövid előkészületek, benzintöltés után elfoglalom helyemet Delmárné mellett és elindulunk Wien felé. Megvallom, eleinte kissé szorongó érzésem volt. A talaj csúszott, az út meredek és keskeny volt és a közlekedő teherkocsik folytán sokszor teljesen az úttest domborulatának szélére kellett hajtani. Mindjárt, miután a városból kihajtottunk, elég erős emelkedőre kellett felkapaszkodnunk. Delmárné kapcsol, gázt ad és már szalad is a kitűnő Type XII. kabriolett felfelé az emelkedésen. A félfúton a kerekek elkezdnek csúszni, pörögnek, anélkül, hogy húznának, de végül mégis feljutunk a kapaszkodón. A csukott kocsi ablakán kitekintve a téli táj, a vastag hórétegbe öltözött földek, bokrok és fák, mély benyomást tesznek a szemléllőre. Önkéntelenül feltűnik nekem a kocsi kényelme. Künn hideg tél, erős havazás, benn a kocsiban pedig melegen, szárazon foglalhat helyet vezető és utas, élvezve a téli utazás szépségeit, annak kényelmetlenségei nélkül. A Steyr XII. kabriolett kényelmes, az ülések helyesen vannak méretezve, az ablakok nagyok és pompás kilátást biztosítanak. A kocsi rugózása kitűnő. Átfutva egy-egy bukkanón, mely jóformán rázás és dobálás helyett csak kissé megringatja a kocsit, vegyes érzelmekkel gondolok vissza az ideutazás örömeire, melyeket a sport-

**Automobil-
hűtők**

Benzintartányok

Javítások

"IKARUS"

Hűtő- és Fémárú

Részvénytársaság

VI., Országhíró-u. 26/b

Telefon: L. 914-17 és L. 978-93

**Repülőgép-
hűtők**

Benzintartányok

Javítások

kocsiban szenvedtem el. Delmárné pompásan vezet. A szorongó érzés, mely az indulásnál rajtam erőt vett, lassan teljesen megszűnik. A mély hóban meg-megcsúszó kocsiját határozottan és abszolút gyakorlatra valló kézzel hozza újra menetirányba. Mielőtt a linzi főútra érünk, egy éles, beláthatatlan balkanyarban pontosan szembe találjuk magunkat egy a kanyart teljesen vágó kis TATRA-kocsival. Delmárné kezében meg sem rezzen a kormány, tudja, hogy a szabályos oldalon hajt és nem igyekszik hirtelen megijedve átvágni a tulsó oldalra. A TATRA vezetője bizonyára szintén ügyes, tudja, hogy nem hajt szabályosan, mert egyetlen határozott rántással átvágja kocsiját az út tulsó oldalára és milliméterekre az azt szegélyező parttól, elsuhan a part és kocsink között. Önkéntelenül a Lago di Como jutott eszünkbe, ahol az ősz folyamán Monza felé igyekeztünk. Az olaszok pontosan úgy hajtának, mint a TATRA vezetője. Szabálytalanul, gyorsan, de ha baj van, akkor gyors elhatározóképességükkel és nagy lélekjelenlétükkel majdnem mindig megmentik a helyzetet. Ez az a vezetési mód, melyre idősebb egyének és különösen hölgyek azt mondják, hogy „úgy hajt, mint egy örült”.

Kiérünk a főútra és élénk tempóban folytatjuk utunkat. Hogy gyorsan megyünk, az csak a tachométeren észlelhető, mert a csukott kocsiban jóformán teljesen elvesz a sebesség megbecsülésének érzéke. Egymásután maradnak el a festői Melk, gyönyörű, hegyen épült székesegyházával és kolostorával, Amstetten és St. Pölten. Az idő repülni látszik. Delmárné érti a jó átlagcsinálás módját. Pedig ez mutatja meg, hogy ki az igazi automobilista. Pontosán akkor kapcsol, amikor kell. A fordulót pompás, határozott stílusban veszi, óvatos és mégis gyors. A síkos úttesten biztosan mozog és egy pillanatra sem veszti el uralmát kocsija felett. De nemcsak vezetni tud, hanem a géphez is ért. Motorja nem kopog, nem kinlódik. Egyszóval merőben ellentéte az átlagos növezetőknek.

Következik a Riederberg. Minden nehézség nélkül, könnyen abszolváljuk. Szerencsére nyitva találjuk a híres Purkersdorfi sorompót és rövidesen már bennvagyunk a wieni Mariahilferstrassé-n. Delmárné a nagyváros forgalmában is kitűnően mozog, egy másodpercre sem kerülünk kérdéses helyzetbe. Végre megérkezünk Delmárék stammhoteljébe. Rövidesen utánunk jön Walter is, aki egy új Type XII. kocsit hoz Steyr-ből Budapestre. A sportkocsi a gyárban maradt. A menetidőből kiszámítjuk az átlagot. 47 km. az eredmény. Nyugodtan állítom, hogy nem sok vezető futja meg 1.5 literes kocsival ilyen

nehéz útviszonyok mellett ezzel az átlaggal a Wien—Steyr utat.

Wienben egy kellemes szombat délutánt és vasárnap délelőttöt töltöttünk. Delmárék este a Steyr-bálba mentek és bizony reggel volt, amikor onnan hazakerültek. De még akkor sem akarták őket elengedni és csak esellel tudtak szabadulni. De aludni is kell, hiszen előző nap egy nagy túra volt és a következő nap még nagyobb következik.

Mi időközben Wien forgalmát és a képviselők kirakatát tanulmányoztuk. A forgalmat már ezerszer megírtuk és megírták lapunk hasábjain, úgy hogy a különböző, sokat látott márkák felsorolásával ezúttal nem fárasztjuk olvasóinkat. Csak annyit említünk meg, hogy Budapest szombat esti forgalma jóval nagyobb. A képviselők kirakatai ellenben gyönyörűek. A B. M. W. kirakata a Ring-en, két nagy frontra nyílik. Minden kirakataban egy-egy remekbe készült s. v. vagy o. h. v. modell kandikál ki a közönségre, mely irigykedve bámulgatja a jelenkor egyik legszebb motorkerékpár-gyártmányát. A Steyr-képviselő helyiségében feltűnik egy nagy, laposhűtős kocsí, szépen kidolgozott háromablakos Limousinekarosszériával. Mint az alatta olvasható felírásból kiveszszük, a kocsí egy hathengeres Type VII., az új laposhűtős kivitelben. Az Austro-Daimler-cég helyiségében a gyönyörű új ADR-kocsik láthatók, csukott és nyitott karosszériákkal. A kellemes délután a „Jonny spielt auf” megtekintésével és a kitűnő Ristorante Italino meglátogatásával ért véget.

Vasárnap délután fél 1 órakor indultunk vissza Budapest felé. Örömmre ismét Delmár Walternéval tehetem meg az utat, akinek vezetői képességeiről már a Wien—Steyr-út alkalmával meggyőződtem. Mulatságos esetnek vagyunk szemtanúi, amikor kifelé igyekszünk a városból. Az előlhaladó Delmár hirtelen megáll. Az előtte megállt bérautóból kiszáll egy magastermetű, sovány úr és komor tekintettel gesztikulálva beszél valamit Delmár felé, aki nyugodtan ül kocsijában. Hirtelen kiszáll kocsijából a soffőr is. A magas úr most odamegy a rendőrhöz és együtt visszamennek Delmár kocsijához. Pár szó magyarázkodás és már megyünk is tovább. Később, amikor megtudtuk, hogy miről volt szó, jót mulattunk a dolgon. Az illető úr ugyanis, minden érzékelhető ok nélkül, hiszen Delmár hozzá sem ért kocsijához, odaszólt Magyarországra és Svájc idei automobilbajnokához: „Uram, ön nem tud vezetni. Én fel fogom önt jelenteni.” „Nagyon örvendek”, felelte Delmár. Az odahozott rendőr azonban egynéhány

*Motorkerékpár sok van,
De elismert csak egy,
Jól csak akkor járhat,*

Ha **Indian** *-on megy!*



Magyarországi vezérképviselő:
ROTHOLCZ FRIGYES
Budapest, V., Vilmos-császár-út 66
Telefon: T. 128-29

békítő szóval elintézte az ügyet és így mindennemű toloncház és rendőrkapitányság nélkül, zavartalanul folytathattuk utunkat.

A Budapest felé vezető út minden különleges esemény nélkül folyt le. A különbség csupán az, hogy az alaposan felázott utak a magyar határtól kezdve egészen Magyaróvárig, jóformán járhatatlan állapotban vannak. Ha az a bizonyos aszfaltozás, melyről beszélnek, hamarosan nem fogja borítani az utat Budapeستől a határig, akkor rövidesen el fogják érni, hogy utazó idegen az országba automobilon többé be nem fog jönni. Kocsink a szó szoros értelmében úszik a 15 cm.-nél mélyebb sárrétegben és Delmárnának minden figyelmét és ügyességét össze kell szednie, hogy kocsiját az úton tartsa. Egy nehéz és magas automobil ezen az úton minden bizonnyal csak lépésben tud haladni. Magyaróvár után javul az út és a táj lassan ismét havas lesz. Komárom után meggyújtjuk a fényszórókat. Ismét alkalmam van meggyő-

zödni Delmárné sokoldalú vezetői képességéről. Fényszórók fényénél ugyanolyan jól vezet, mint nappal és folytonosan 70—80 kilométeres tempóban haladunk. A pilis-csabai útkereszteződésnél eltérünk Hűvösvölgy felé. A Budagyöngye villamosállomás előtt elbúcsúzunk Delmárnétól, aki egyenesen hazamegy, míg Delmár Walter bevisz minket a városba. Mikor a Retek-utcában vagyunk, feltűnik nekem, hogy szokatlanul lassan, mondhatnám lépésben haladunk. Egy ideig nem szólok, de nemsokára megúnom és éppen szólni akarok, amikor véletlenül a sebességmérőre nézek. Meglepetésemre 35 km.-t mutat. Mindjárt világossá válik előttem a tévedés. Öt és félóra hosszat haladtunk 80 km. körüli tempóban csukott kocsiban és ez annyira elvette sebességbecslő képességemet, hogy a 35 km.-es tempó lépéssebességnek tűnt fel. Megérkezve Toepke barátomékhoz, elbúcsúzunk Delmártól, megköszönve neki, a számunkra, motorbarátoknak fejlethetetlen szép automobilutazást.

A magyar motorkerékpárgyárak, beépítő műhelyek és a külföldi motorkerékpárgyárak magyarországi képviselteinek címei

Összeállította olvasói számára az „Automobil-Motorsport” szerkesztősége

Tekintettel arra az óriási érdeklődésre, mely az utóbbi időben a motorkerékpárok iránt megnyilvánult és tekintettel arra a sok kérdezősködő levélre, egyes lapunkban nem hirdető képviseltek iránt, vettük magunknak a fáradságot és a lehetőségig pontosan összeállítottuk a jelenleg Magyarországon működő motorkerékpárgyárak, beépítőcégek és a külföldi gyárak itteni képviselteinek címét. Ez az összeállítás az 1928 február 25-iki helyzetet mutatja, mely eddig még semminemű szaklapban, újságban vagy évkönyvben meg nem jelent. Mint látjuk, a jelenleg Magyarországon egyedülálló Méray-motorkerékpárgyáron és a kismértékben gyártó EMMÁG-on, valamint a beépítéssel foglalkozó „Sunó“-n kívül 56 külföldi gyárnak van képviselete. A múlt év május 28-án megjelent 10-es szám adatai szerint akkoriban 47 külföldi gyár volt képviselve. Azóta öt képviselést cserélt gazdát és több megszűnt. Viszont helyettük újak alakultak. Az 1928 február 25-iki helyzet a következő:

A. J. S. Majláth Mihály Budapest, VI. Hunyady-tér 12. Lipót 984—85.
ARDIE. Német-Magyar Kereskedelmi R.T. Budapest, V., Koháry-u. 4.
Ariel. Bauer József Budapest, VII., Elemér-utca 41.
Bianchi. Automobil Behozatali Rt. Budapest, IV., Kossuth Lajos-utca 3. József 159—33.
Brough-Superior. Palotási és Társa Budapest, IV., Veres Pálné-utca 19. (Május 1-ig.)
B. M. W. Magaziner és Strausz Budapest, V., Balaton-utca 10. Teréz 151—84.
B. S. A. Schmalez József (Autópalota), VII., Dohány-utca 22. József 425—68.
Calthorpe. Waisz M. Lajos Budapest, II., Batthyányi-utca 14., I. em.
Chater-Lea. Szántó László Budapest, VII., Amerikai-út 32., I. 4.

Cotton. Lantai Ede Budapest, IV., Magyar-utca 40.
Coventry-Eagle. Magaziner és Strausz Budapest, V., Balaton-utca 10. Teréz 151—84.
Douglas. Székely Ferenc és Társai Budapest, IV., Podmaniczky-utca 18. Lipót 985—27.
D-Rad. Apart Automobil Rt. Budapest, VI., Andrássy-út 37. Teréz 289—44.
D. K. W. „Orbis” Műszaki Rt. Budapest, V., Ország-ház-tér 4.
Emmág. Lörincz Béla. Első Magyar Motorkerékpár-és Alkatrészgyár. Budapest, VIII., Conti-utca 28.
Excelsior (angol). Vigh Jenő Budapest, V., Honvéd-utca 2.
F. N. (Fabrique National.) Budapest, V., Szabadság-tér 18. Teréz 159—93.
Francis-Barnett. Motocentrum. Budapest, VI., Gróf Zichy Jenő-utca 17. Teréz 229—05.
Frera. Kellner Alfréd Autókereskedelmi Rt. Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 11. Teréz 264—75.
Gillet. Petrakovits Testvérek Budapest, IV., Királyi Pál-utca 8. József 431—93.
Grindlay-Peerles. Dr. Gorzó Nándor Budapest, V., Nádor-utca 5. Teréz 130—24.
Guzzi. Petrakovits Testvérek Budapest, IV., Királyi Pál-utca 8. József 431—93.
Harley-Davidson. Majláth Mihály Budapest, VI., Hunyady-tér 12. Lipót 984—85.
Henderson. Greinitz és Pirkner Vaskereskedelmi Rt. Budapest, IX., Üllői-út 55.
Horex. Sphynx Garage. Budapest, VI., Aradi-utca 58. Teréz 103—38.
H. R. D. Lantai Ede Budapest, IV., Magyar-utca 40.
Indian. Rotholz Frigyes Budapest, V., Vilmos császár-út 56. Teréz 128—29.
James. Bruck Nándor és Fiai. Budapest, VI., Jókai-utca 21.

MÜLLER mérnök Akkumulátor-eladás, töltés és javítás.
 Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 6. TELEFON 149—93.

- Matchless.** Bárdi József Budapest, IV., Kossuth Lajos-utca 6. Teréz 143—65.
- Motosacoche.** Motosacoche-képviselet. Budapest, VI., Jókai-utca 14.
- Montgomery.** Kiss M. Antal Budapest, VI., Vörösmarty-utca 45. Teréz 135—81.
- Monet-Goyon.** Nagy József Budapest, VI., Andrássy-út 34. Teréz 221—97.
- Mac Evoy.** Gróf Salm Hermann és Rózsahegy István Budapest, V., József-tér 11. Teréz 263—77.
- Méray.** Méray Motorkerékpárgyár Rt. Budapest, IV., Váci-utca 1—3.
- NUT.** Vaisz M. Lajos Budapest, II., Batthyányi-u. 14., I. emelet.
- Norton.** Wollemann és Társa Budapest, VI., Andrássy-út 67. Központi iroda: Ferenciek tere 2.
- New-Hudson.** Palotási és Társa Budapest, IV., Veres Pálné-utca 19.
- New-Henley.** Lantai Ede Budapest, IV., Magyar-utca 40.
- New-Imperial.** Motocentrum. Budapest, VI., Gróf Zichy Jenő-utca 17. Teréz 229—06.
- New-Gerrard.** Zamecsnik Gyula Budapest, IV., Ferenc József-rakpart 27.
- N. S. U.** Pneumatik Árusító Rt. Budapest, VI., Andrássy-út 27. Teréz 134—78.
- O. E. C.** Lábassy-féle Mezőgazdasági Ipar- és Gépgyár Rt. Törökszentmiklós. Budapesti kirendeltség: Ardó József, VI., Vilmos császár-út 43. Teréz 216—34.
- Omega.** Dr. Gorzó Nándor Budapest, V., Nádor-utca 5.
- Puch.** Eladási központ Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 9. Teréz 205—72.
- Peugeot.** Landy Ferenc Budapest, VII., Kertész-utca 43. Lipót 921—67.
- P. & M.** Gyenes Béla okl. mérnök. Budapesti lerakat: Burghardt István Budapest, VIII., Madách-u. 8.
- Raleigh.** Apart Auto Rt., Budapest, VI., Andrássy-út 37. Teréz 289—44.
- Royal-Enfield.** Wollemann és Társa Budapest, VI., Andrássy-út 67. Központi iroda: IV., Ferenciek tere 2.
- Rex-Acme.** Martinek István Budapest, I., Horthy Miklós-út 80.
- Rudge.** Bruck Nándor és Fiai Budapest, VI., Jókai-utca 21.
- Saroléa.** Petrakovics Testvérek Budapest, IV., Királyi Pál-utca 8. Dunántúl: Ifj. Sötzl József Szombathely.
- Super-X.** Wollemann és Társa Budapest, VI., Andrássy-út 67. Központi iroda: IV., Ferenciek tere 2.
- Sun.** Apart Auto Rt. Budapest, VI., Andrássy-út 37.
- Sunbeam.** Budapest, VI., Jókai-utca 8.
- „Suno.“** Suno Motorkerékpárüzem. Budapest, VIII., József-körút 65. (Csepregi-utca 1.)
- Triumph.** Bruck Nándor és Fiai Budapest, VI., Jókai-utca 21.
- Velocette.** Lantai Ede Budapest, IV., Magyar-utca 40.
- Windhoff.** Petrakovics Testvérek Budapest, IV., Királyi Pál-utca 8.
- Zenith.** Budapest, VII., Akácfa-utca 7.
- Zündapp.** Vigh Jenő Budapest, V., Honvéd-utca 2.

1927

Magyarország motorkerékpár gépállományának hivatalos statisztikájában a

MÉRAY

vezet.

Ez bizonyítja legjobban, hogy a magyar utak legmegbízhatóbb, legideálisabb túragépe.



A Magyarországon 1927-ben rendezett összes megbízhatósági versenyeken a team-díjat

MÉRAY

motorkerékpárok nyerték.



Mit választ tehát 1928-ra?

MÉRAY -t!

A nagyobb termelés folytán erősen redukált árak!

Méray Motorkerékpárgyár r.-t.
Budapest IV., Váci-utca 1-3. sz.
Telefon: T. 224-99 és 226-65

Értesítem üzletfeleimet, hogy képviseleteimet Budapest, IV. ker., Magyar-utca 40. szám alá helyeztem át, melynek szomszédságában IV. ker., Magyar-utca 27. szám alatt modern motorkerékpár javítóüzemet helyeztem forgalomba.

HRD

COTTON

VELOCETTE

NEW-HENLEY
motorkerékpárok

MORGAN
cyclecarok

LANTAI EDE
Budapest,
IV., Magyar-utca 40

Olaszországi hírek

Irta: Dárday Abriani Sándor

„Ringraziamo i Sigg. Conte Francisco Viti, Diego de Vera d'Aragona di Napoli e Carlo E. Matteucci di Lucca per avarci gentilmente forniti i dati occorrenti alla compilazione di questo articolo.”

(Dárday Abriani Sándor, lapunk belső munkatársa a közelmúlt napokban utazott ki Ausztráliába. Első levelét most küldötte Nápolyból. Bár útját vasúton és hajón végzi, ennek dacára igen sok „automobilista és motorkerékpáros szemmel” látott érdekességről számol be, amit a tavasz és nyár folyamán Itáliába kiránduló automobilstáink felhasználhatnak.)

Rokonaimnál tett látogatásom alkalmával Firenzében, Luccában és a híres tengeri fürdőhelyen, Viareggio-ban töltöttem néhány napot. Sikerült is mindjárt érdekes újdonságokat megtudnom, ami még egyetlen szaklapban, de napilapban sem látott napvilágot. Új autóstradák készülnek Itáliában. Az egyik autóstrada, mely a tavaszra már elkészül, Firenzét fogja összekötni a tengerrel Viareggioval és Livornóval. Neve: „Autostrada Firenze-Mare”. Hossza 103 km. Tulajdonképpen két részre fog osztani. Az egyik Firenze—Prato—Montecatini—Altopascio—(Elágazás). Innen a déli szárny Fornacette—Livorno, az északi szárny Lucca—Viareggio. A déli szárny Firenzéből 112 kilométer. Az úttest, melyet immár 2 éve építenek és aminek kilométerje 1 millió lírába került, nemskára egészen készen lesz. Az ellentétes irányokban 2—2 automobil közlekedhet, egyszóval négy kocsi fér el egymás mellett, szigorúan kettéválasztva nagy fehér vonallal. Az út jobb- és baloldalán külön „banchina” motorkerékpárok számára. Ezen a vidéken ugyanis, ami Olaszországban nem általános, óriási a motorkerékpárok száma. Ha azt mondjuk, hogy Anglia, Németország, Ausztria motorkerékpáros országok, akkor Olaszországban bátran kiháshatnánk a Firenze-környéket, mint motorkerékpáros centrumot. Itt a nagy városokból minden faluba számtalan autóbusszjárat vezet. Ez a szállítási eszköz nagyon ki van fejlődve. A fenti városok, ahol az új autóstrada végigvonul, igen nevezetes helyek. Firenzét, azt hiszem, nem kell külön bemutatni, azt mindenki ismeri. Nálunk Flórenznek is nevezik. Pratonak chemiai főiskolája van. Pistoia nevezetessége a híres, régi kórháza a XIII.-ik századból, híres porcellánfiguráival, amelyekről közismert, hogy még ma sem tudják utánozni. Montecatini híres fürdőhely májbetegék számára. Látogatói rendszerint angolok és a római felsőbb tízezer. A hautesaison június-szeptember. Lucca nevezetessége a 10 méter magas 3,5 kilométeres hosszú és 5 kapuval bíró fal. Itt kötötte meg Caesar-Pompeius és Crassus a triumvirátust. Viareggio világfürdő a Páris—Róma express egyik állomása. — Róma. A világ legérdekesebb városa. Óriási területek, melyeken az ó-világ maradványai állanak. Ezek a forgalomtól teljesen el vannak zárva. Utána megemlíthető a középkori Róma. Tipikus olasz építés, szűk utcák, magas házak. Végül a modern Róma, széles utcáival és hatalmas palotáival. Nagyon sok az autó, de még igen sok uri fogatot is látni. A forgalom a főutcákon veszélyesen gyors. A rendőrök a londonihoz hasonlóak, fehérre festett bottal. A rendőröknek alig van dolga és úgy lát-

1927. évi modell „DIATTO” háromülékes

SPORTKOCSIMAT ELADOM

Nyolchónapos használat után kifogástalan állapotban van, teljesen új gumikkal felszerelve. Érdeklődők leveleit kérem „DIATTO” jeligére a kiadóhivatalba.

szik, mintha minden menne magától. A rendőrök nem emelgetik annyit és olyan feleslegesen karjaikat, mint nálunk Budapesten, ami ugyan szintén meg fog szünni, ha több lesz az autó. A nagy utcákon a gyalogjáróknak az egyik oldalon balra, a másikon jobbra kell mennie. A mellékutcákon, mint általában Olaszországban, járda nincs. Ha tehát nedves az úttest, az ember minden autó elöl egy kapubejárat alá kell, hogy meneküljön, mert tetőtől-talpig besározzák. A legtöbb autó olasz, igen kevés amerikai és francia. Angol, osztrák és német kocsit legfőljebb idegen számmal láttam. A legtöbb a FIAT és a Lancia-Lambda. A taxik között nagyon sok az öreg kocsi, de látni egészen új, igen luxurióz gépeket is. — Nápoly. Feltűnően nehéz forgalmi viszonyok. A város körülbelül 10 km. hosszú és helyenként magas, elég meredek dombokkal tarkított. A dombok néhol annyira közel jönnek meredek hajlásban a tengerparthoz, hogy csak egy utca bonyolíthatja le a forgalmat. A hegyek által elválasztott városrészekben szűk kis utcák, tipikus olasz építkezéssel. 1886-ban lett ezen óriási várostömbön keresztülvágva a Corso Vittorio Emanuele, mely 4 km. hosszú. Most alagútakkal próbálják a város nehéz közlekedési viszonyait egyszerűsíteni. Van egy olyan tunnel is, ami 1 km. hosszú. Most fúrják éppen a királyi palota alatt kezdődő és a Piazza Vittoria-nál végződő nagyon fontos tunnelt, mely a híres Via Chiaia forgalmát lesz hivatva elvonni. A Via Chiaia csak igen szűken fér el két kocsi és a gyalogjáró helyenként csak 50 cm. Ez a nagyon fontos utca köti össze az óvárost, melyhez tartozik a kikötő és a vasútállomás, Nápoly előkelő negyedével, ahol a hotelek és a nagy paloták is fekszenek. A nápolyi kövezet, kivéve az előbb említett hotelnegyedet, mely aszfaltozva van, rossz. A kövezet nagy 40—70 cm. kockakövekből áll, melyek között óriási nagy az egyenetlenség. Nápolyban mindenki az utcán van és mivel a járda kicsiny, tehát mindenki az utca közepén sétál. Ennek dacára az autók nagy sebességgel közlekednek, mégis aránylag igen kevés az elgázolás. A járókelők tisztán a soffőr ügyességére bízzák életüket. Ha valakit elgázolnak, úgy a soffőrt csaknem mindig meglincselik. Nápolyban kb. 8000 automobil fut, tehát csak valamivel kevesebb, mint egész Magyarországon. Nápolyt Pompeivel és Herculánnummal egy 21 km. hosszú autópálya köti össze a Vezuvhoz. Megnéztem a híres Sorrento—St. Agata hegyiverseny terepét is. A távolság 12 km., 74 éles fordulóval. A pálya célja gyönyörű kilátást nyújt az egész öbölre és nagyon ajánlom minden automobilistának, hogy felkeresse. Fent voltam a nápolyi Automobil Clubban is, ahol megtudtam, hogy a club tagjai részére egy vezetőiskolát tart fenn, ami igen érdekes és céltudatos akció. Nálunk Budapesten, úgy tudom, az Automobil Club a kártyaasztalokon kívül, no meg az olcsóbb triptiquen kívül semminemű kedvezményt nem nyújt tagjainak. Legközelebb már az ázsiai és ausztráliai viszonyokról számolok be az „Automobil-Motor-Sport”-nak.

A lengőtengelyes automobílok

Több oldalról kaptunk kérést abban az irányban, hogy adjunk némi ismertetést a lengőtengelyre (Schwengachse) nézve. Tekintettel arra a körülményre, hogy a lengőtengelyes megoldás különösen a minket nagyon érdeklő szomszédos Austro-Daimler, Steyr és Tatra gyárak legújabb típusain nyer alkalmazást, egy rövidke cikk alakjában reflektálunk a levelekre.

A modern automobil konstruktórének egyik legfontosabb és egyben legnehezebb feladata, kocsija számára jó rugózást készíteni. A modern automobil megépítésénél ez elsőrangú fontosságú probléma, melynek sikeres megoldása egyenlő a kocsi kényelmének a növelésével. A rugózás is fokozatosan fejlődött, akárcsak az automobil többi szerkezeti része. A legrégebb időben az igen elterjedt félelliptikus rugózás mellett még különböző kombinált rugóelrendezéseket használtak, melyek hasonlítottak a régi hintók rugózására. A cantilever-rugó már nagy lépés volt a tökéletesedés útján. A jövő automobilrugózása azonban feltétlenül a lengőtengelyes megoldás. Ennek az elrendezésnek a lényege az, hogy a kerekek egymástól függetlenül képesek mozogni. Tehát, ha az egyik kerék felfut egy egyenetlenségre, akkor a rugózott féltengely — a közbeiktatott kardáncsukló folytán — merőleges irányban elmozdul, a kerék átjut az akadályon, anélkül, hogy a kocsi alváza a lökést megérezte volna. Vannak kocsik, pl. Sizaire-Frères, melyeknél mind az első, mind a hátsó kerekek egymástól függetlenül rugóznak. Gyakrabban található azonban ez a megoldás csak a kocsi hátsókerekeire alkalmazva. További előnye speciálisan a hátsókerekeknek az, hogy a lengőtengelyes megoldásnál azok is, hasonlóan az elsőkerekekhez, döntve („Sturz”-ba) állíthatók. Ilyen lengőtengelyes megoldást mutat a már évek óta kitűnően bevált cseh Tatra-kocsi és az előbb említett Sizaire-Frères. A közelmúltban a Steyr-gyár kitűnő 1.6 literes Type XII. kocsiját is lengőtengelyes hátsókerék rugózással hozta ki. A legújabb hasonló megoldást az Austro-Daimler-gyár alkalmazta az idei nagy automobilkiállításokon oly szenzációs feltűnést keltő ADR-típusánál. Ez a megoldás, melyet egyébként elmúlt számaink egyikében részletesen méltattunk, egyike a legsikerültebbeknek.

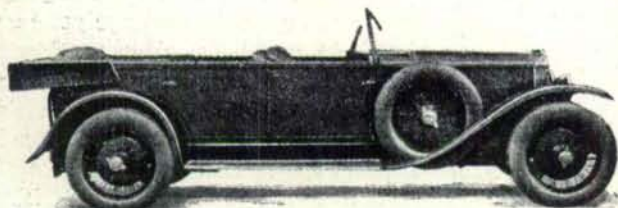
A lengőtengelyes megoldás lehetővé tette a rugózatlan tömegek csökkentését és ezáltal jelentékenyen kíméli a kocsit és pneumatikáit. Másrészt lehetővé tette, hogy aránylag rossz úton is nagy sebességgel haladhassunk. Ez utóbbi tény különösen túrákon az átlagsebesség növelésénél játszik jelentékeny szerepet. Ezeket figyelembevéve, bizonyos, hogy a lengőtengely, a „Schwengachse” ismét egy nagy lépés az automobil tökéletesedésének útján.

501. FIAT

keveset használt, ujonnan fényezve, amerikai oldalalakkal
OLGSON ELADÓ

Cím: dr. Komonyi Sándor
Budapest,
III., Szentendrei-út 70

ITALA
MODELLO



AMERIT AUTOMOBIL-KERESKEDELMI,

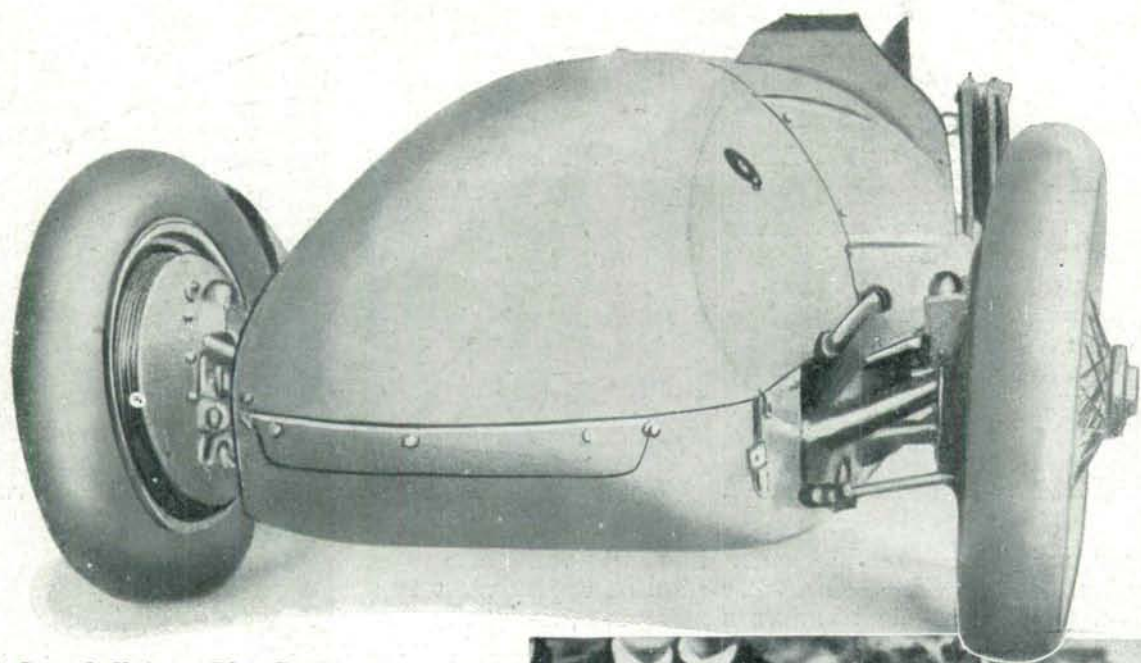
GARAGE ÉS JAVÍTÓÜZEM R.-T

Budapest VI., Andrássy-út 61.

Telefon: T. 159-75 és L. 965-68

Harc a sebességi világrekordokért

Elkészültek a világrekord aspiránsok kocsijai



M. Campbell és a „Blue-Bird”.

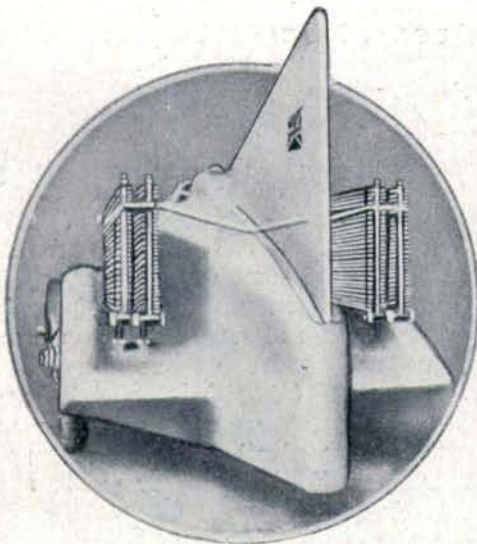
Alig mult egy éve, hogy H. O. D. Segrave a hatalmas „Mystery”-vel, mint ahogyan a Sunbeam-gyárból kikerült szörnyeteget nevezték, Floridában a Daytona-Beach előtti homokon 326 kilométerre javította az automobil sebességi világrekordját. Akkoriban mindenki azt hitte, hogy a hatalmas költségekkel járó akciók ezzel be is fejeződtek és úgy Segrave, mint a Sunbeam-gyár és egészében az angol ipar nyugodtan fog pihenni évekig babérjain. Nem így történt. A világrekordért való küzdelem talán még nagyobb erővel indult meg, mint a mult évben. A Segrave előtti egyik világrekorder, Captain Malcolm Campbell, a kiváló angol versenyző nem tudja elviselni, hogy más legyen a sebesség ura és minden eszközt megragadott, hogy egy olyan gépet konstruáljon, mely a siker reményében vegye fel a küzdelmet a Segrave-rekord ellen.

Tervének első része most sikerült. Az angol légügyi minisztérium rendelkezésére bocsátott két Napier S. 5. repülőgépmotort, amit maga a Napier-gyár épített be egy külön erre a célra tervezett alvázba. A Napier-Campbell, vagy mint az angolok elnevezték, a „Blue Bird” (kék madár) sebességét a szakértők 350 kilométeren felülire becsülik. Motorjának értéke az idei Schneider Cup-ben, Velencében domborodott ki.

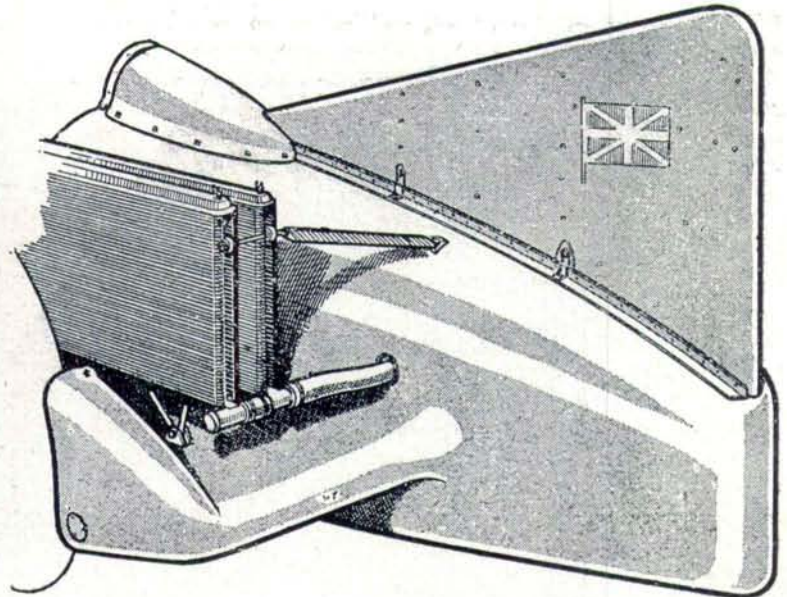
Ugyanezzel a motorral beépített repülőgéppel érte el Webster hadnagy szenzációs, közel 500 kilométeres átlagsebességét Velencében. (453.205 km.) A Napier-motor 12 hengeres. Motorjának furata 140 mm., lökete 130 mm. A 12 henger ürtartalma 22 liter, 299 köbcéntiméter. Campbell vágya, hogy a 400 kilométeres határt elérje a géppel. Ezt azonban a szakértők kétségbevonják, mert a kocsii homlokfelületének négyzetméterjére ható légellenállás 400 kilométeres sebességnél 960 kg. lenne, ami másodpercenként 110 méteres sebességet tételezne fel, 110×



960=105.600 kgm.-sec munkát kívánva. A 400 kilométeres sebesség elérésére tehát a fenti számítás alapján 1408 lóerőre volna szükség. Annyi pedig nem áll rendelkezésre, mert a Napier-motor effektív lóereje csupán 900. A kocsii tehát legfellebb 340–350 kilométeres sebesség elérésére lehet képes. A „Blue Bird” súlya 2500 kilogramm. A motor megindítására a kocsiba szerelt 1000 kem. motorkerékpármotor használtatik fel. A gép farában, mint azt képünk is mutatja, a csúszás meggátlására egy stabilizálószárny van beépítve. A karburátorok a motor elejére vannak szerelve, míg a motortól hajtott két mágnes oldalt van beépítve. A motor 2000 percenkénti fordulatszám mellett pontosan 450 lóerőt adott le, míg 2200 fordulatonál már 502 volt a fékpaddlőerő száma. Ebből következtetve a motor maximális lóereje 900 körül lesz. A hűtők a kocsii hátsó részén foglalnak helyet mindkét oldalon. A „Blue Bird”



A „Blue-Bird“ hátulról nézve.



A „Blue-Bird“ egyensúlybiztosító szárnya.

természetesen ismét Dunlop-pneumatikokkal van felszerelve. Captain Campbell a mechanikusok egész seregével már Amerikában van és megkezdte próbáit a floridai tengerpart síma homokjában.

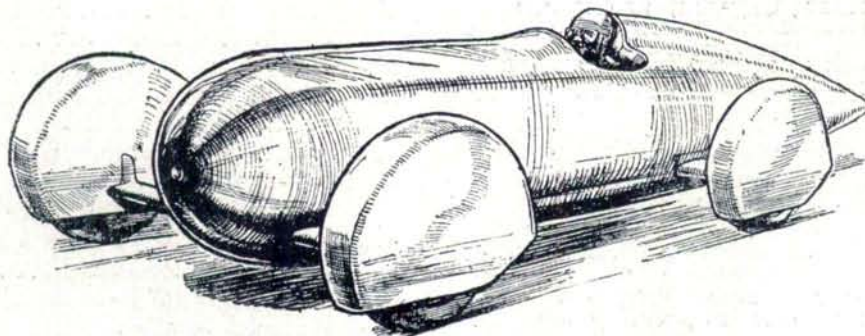
Nézzük azonban a többi aspiránst. Az amerikaiaknak már régen szemet szűrt, hogy az angolok a sebesség urai. Különösen az nem tetszett nekik, hogy az angolok az amerikai tengerpartok fővenyét használják fel kísérleteik színhelyéül. Megindult tehát titokban a munka. Campbell legérdekesebb és legerősebb ellenfele Frank Lockhardt lesz. Lockhardt neve nem ismeretlen. Ő volt két évvel ezelőtt a világhírű Indianapolis Grand-Prix győztese az újvilágban. Lockhardt kísérleteit az amerikai Stutz-gyárban kezdte. Kocsijába két darab 2 literes Stutz-versenykocsimotort szerelt, melyeknek összhengerűrtartalma 4 liter. A motor két nyolcas sorból áll, mindkét hengerbloknak külön-külön kettős királytengellyel meghajtott vezérműrendszere van. Mágnesgyújtás és háromsebességű váltómű jellemzi a kocsikonstruációját. Elsővel 100, másodikokkal 260 és harmadikkal 350 kilométeres sebességet várnak a kocsitól, melynek képét alant mutatjuk be olvasóinknak. A motor fordulatszáma percenkint 7000 körül van, de nem lehetetlen, hogy azt túl is haladja.

A Lockhardt-Stutz legérdekesebb része kétségkívül a hűtőberendezés. A kocsin hiába is keressük

a radiátort. Ez teljesen hiányzik. Helyét a motorház alatt egy 20 literes tartány foglalja el, melybe apróra tört és sózott jeget tesznek, melynek hőmérséklete körülbelül 6–7 fok Celsius. A jégtartányon vezetik át a hűtővíz hajszálesőveit, mely így sokkal tökéletesebb hűtést kap, mint a radiátoron keresztül! A tartányban lévő jégmennyiség tökéletesen elegendő egy párperces igénybevételhez. Ha a gyakorlatban ez kevésnek bizonyulna, úgy olyan anyaggal fogják megtölteni a tartányt, ami hosszabb ideig és még nagyobb hűtést képes adni a motornak. Ez nem képez ma már problémát a konstruktőröknek.

Nagyon érdekesek voltak azok a kísérletek, amelyek a minimális légellenállás elérését igyekeztek kipróbálni. A modelleket kis szélalagútba helyezték és megfelelően rögzítették. Ezután az alagúton különböző sebességű és erejű levegőáramot bocsátottak keresztül, mérve a beáramlás és kitérülés sebességét. Ezután azután igen könnyen kiszámították a légellenállást. Természetesen addig változtatták a modellek formáját, amíg a legjobb eredményt érték el. Hónapokig kísérleteztek ezzel az alagút-rendszerrel a Stutz-gyárban.

A harmadik pályázó J. M. White, egy amerikai motorkonstruktőr, akiről ugyan eddig még semmi különöset sem hallottunk. Ő van talán a legjobban elmaradva előző két társától. Bár a White-Liberty-



A Lockhardt-Stutz fából kifaragott modellje.

alváz már készen áll, még nagyon sok hiányzik a kísérletek megkezdéséhez. White három, egyenkint 12 hengeres, 500 lóerős Liberty-repülőgépmotort szerelt be alvázába. A motorok maximális fordulatszáma percenként 2000 és ezzel a fordulatszámmal 380 kilométeres sebességet akar White elérni. A három motor közül az egyik elől van a rendes helyén, míg a másik kettő hátul, jobb és baloldalt szimmetrikusan elhelyezve. (A vezető az első motor mögött ül oly mélyen, hogy kezével képes a talajt elérni.) Összesen 36 henger, 144 szelep és a kettős gyújtás folytán 72 gyertya van működésben. A motor beindítása csak meghuzatással lehetséges. Benzintartánya 140 literes, ami azonban, tekintve, hogy a három motor hengerűrtartalma csaknem 100 liter, alig néhány perere elegendő. Motoronként 4 gázosító, összesen tehát 12 karburátor adja a keveréket, melyeknek beállítása nem tartozik a világ legkönnyebb feladatai közé. Nagy gondot okoz egyébként még a pneukérdés is. Ezideig nem volt olyan gummi, amely kibírta volna a gép súlyát és a nagy sebességet. Próbálkoztak tömörbronzokkal is, de mivel a kocsin nincsenek rúgók, ez lehetetlenné vált. A kocsik effektív lóereje 1400 lesz, ami az eddig gyártott kilométerkocsik között a legnagyobb.

Megindult tehát a harc, melyre az egész világ kíváncsi. Hoz-e újabb rekordot vagy nem? A kísérletek már megindultak és nem lehetetlen, hogy mire e sorok napvilágot látnak, már egy újabb szenzációval gazdagabb a világ.



Gróf Kolowrat Saschat, a fiatalon elhunyt kiváló osztrák automobilversenyzőt mutatjuk be olvasóinknak. Neve Magyarországon igen ismeretes volt. Emlékezetes még, amikor pár évvel ezelőtt a Svábhegyi versenyen kis Austro-Daimlerjével, amelybe alig fért bele, megnyerte a nagy vándordíjat. Egyike volt a legkoszabb és leg-
raffináltabb automobilversenyzőknek, aki nagyon sok versenyen győzött. Halála, melyet a legkiválóbb belgyógyászok sem tudtak megakadályozni, általános részvételt keltett nemcsak Ausztriában, hanem egész Európában.



Ettore Bugatti, a híres automobilgyáros és konstruktőr, aki júniusban a Le Mans Circuiten egy olyan Grand Prix-t rendez, melyben a világ legjobb versenyzői fognak résztvenni. A Grand Prix Bugattival a kiváló versenykocsik gyártója az elmaradt Francia Grand Prix-t óhajtja helyettesíteni. Hír szerint a versenyben nemcsak az eddigi Bugatti versenykocsitulajdonosok, hanem mintegy húsz legjobb európai versenyző fog start-hoz állani. A húsz teljesen egyenlő kétliteres, kompresszoros Bugatti-kocsit Ettore Bugatti díjtalanul bocsátja a meghívott versenyzők rendelkezésére. Jól mehet a Bugatti-gyárnak! Képünk baloldalán látjuk az örökké jókedvű olasz eredetű francia gyárost, amint gyárának egyik igazgatójával együtt egy új versenykocsit próbál ki.

Egy Szaharautazó kocsi

Amióta Paul Graetz főhadnagy autójával keresztülment Afrikán, azóta mindig több tudós és kutató használta fel ezt a járművet utazásaira. Felvetődött azután az ötlet, hogy az automobilt a Szaharán keresztül való közlekedésre felhasználják. Az első, aki ezt a gondolatot tetterősen felkarolta, André Citroen volt. Citroen már évek óta gyűjtötte a tapasztalatokat, míg végül kihozta a Szaharajáró típusát. A gépek szalagmeghajtással (Citroen-Kegress) bírtak és a próbákon állítólag igen jól be is váltak. Citroen ekkor hirdetni kezdte az első utat és tudatta a köz-
zel azt is, hogy ezen az úton a belga király is részt fog venni. A belga király azonban nem volt hajlandó az utazást megtenni, aminek következtében azután Citroen vállalkozása megbukott.

Citroenen kívül az ismert francia Renault-gyár is foglalkozott a tervvel. Citroen tervének bukása azonban igen rossz hírnevet szerzett az egész Szaharajárásnak, úgy hogy Renault jónak látta várni, amíg az izgalom lecsillapul.

Néhány hónapja van mindössze annak, hogy Renault elérkezettnek vélte az időt az újabb kísérletre. Renault tehát a nyilvánosság elé lépett tervével. Gépei előállításánál nemcsak a maga, hanem Citroen tapasztalatait is felhasználta. A 3½ tonna teherbírású Szahara-chassisba egy 100 mm. furatú és

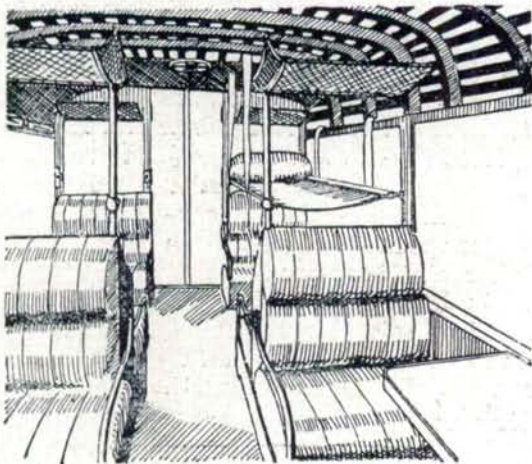
GOOD YEAR PNEU

160 mm. löketű 4 hengeres motor van építve, melynek maximális üzemfordulatszáma mindössze 1600 perccenkint. A motor, mivelhogy tökéletesen üzembiztosnak kell lennie, állószelepekkel bír. A porlasztó légtisztító szerkezettel van ellátva, mert azt tapasztalták, hogy a porban, de különösen a szaharai homokban igen jelentékeny mennyiségű silicium foglaltatik, ami a hengerekben és egyéb érzékeny részekben igen súlyos károkat okozhat. Ugyanezekből az okokból szereltek fel olajtisztító készüléket is. A különös ebben a konstrukcióban az, hogy az olajtisztító az alváz egyes részeit is tiszta olajjal látja el, amiáltal ezek is védve vannak a futóhomokkal szemben.



A géppuskával felszerelt Szahara-autó.

Az első kerekek a kormányzást szolgálják, míg a hátsó két kerék-pár a motortól kettős kardán által lesz meghajtva. A fékek közül a kézfék a meghajtótengelyekre, míg a lábfék mind a négy kerékre hat. A gummik 1000×190-es óriásballonok.



A Szahara-autó belseje.

A karosszéria Pullmann-elvek alapján lett megépítve. Nagy, puha, mély bőrülések, valamint felszatelható ágyak szolgálják az utasok kényelmét. Az ülések között, mint a vasutakon, felesapható asztalok foglalnak helyet. A kocsik oldalt nagy ablakkal bírnak, melyek azonban bőrlebernyegekkal le-

takarhatók, ilyenkor csak kicsi celluloid-ablakok szolgáltatnak világosságot. A kocsik a vezetón és egy segítőn kívül nyolc személy befogadására képesek. A karosszéria tetején egy gépfegyver nyert elhelyezést, melyet a tetőben létesített fedezékből lehet működtetni. A vezetőülés mögött egy 400 literes benzintartály nyert elhelyezést, míg a kocsik másik végén két kis helyiség mint mosdószoba és mint WC foglal helyet.

A kocsik konstrukciója igen érdekes és a célnak megfelelő. Hogy a Szaharán át való közlekedés rentábilis lesz-e, azt a jövő fogja bebizonyítani.

A magyar versenynaptár

- Március 18.: TTC motorkerékpár megbízhatósági versenye.
- Április 7., 8., 9.: Az „Automobil-Motorsport” szerkesztősége által rendezett motorkerékpár megbízhatósági verseny. (Dimár vándordíj.)
- Május 13.: A Dunántúli Automobil és Motor Club túraútja. Budapest—Szombathely.
- Május 20.: V. Magyar Tourist Trophy. Budapest. (Bajnoki pontszerzőverseny.)
- Május 27—28.: MAC II. Futárversenye.
- Június 2—3.: Tiszántúli Automobil Club túraútja. Budapest—Nyíregyháza. (Bajnoki pontszerzőverseny.)
- Június 7.: A Bükk- és Mátravidéki Automobil Club túraútja. Miskolc—Debrecen.
- Június 7.: A Nyugati Automobil és Motor Club ügyességi versenye. Szombathely.
- Június 16—17.: Királyi Magyar Automobil Club túraútja. (Bajnoki pontszerzőverseny.)
- Június 29.: K. M. A. C. III. Gúggerhegyi versenye. (Bajnoki pontszerzőverseny.)
- Szeptember 9.: M. A. C. III. Jánoshegyi versenye.
- Szeptember 30.: K. M. A. C. IX. Svábhegyi versenye. (Bajnoki pontszerzőverseny.)

Július—augusztus hónapokban semminemű terminus nincs. Ennek oka főleg az, hogy ebben a két hónapban igen sokan pihennek és főleg túráznak. A sokak által annyira várt ügétőpályaversenynek még nincs terminusa. Igen alkalmas lett volna erre a május 13., de tekintettel arra a körülményre, hogy a tavaszi szezon már így is túlszűfolt, nem kívánatos egy napon két jelentős verseny megrendezése. Az ügétőversenyek valószínűleg augusztus végére és szeptemberre fognak maradni.

A fenti versenynaptárból kitűnően látni a bajnoki pontszerzőversenyek elosztását. Az egy TTAC sikksebeségi versenyt kivéve, minden bajnoki pontszerzőverseny a KMAC-versenyek keretein belül történik. Ezek sikere tehát már eleve is biztosítva van, úgy a nevezések, mint a látogatottság szempontjából.

A fenti versenyekhez még okvetlenül csatlakozni fog a BEMAC által tervbevetett motorkerékpár Grand Prix, melynek létrejötte most már bizonyosra vehető, mert a Miskolc—Zsolca—Onga útháromszöget a közeli időben megépítik és így az útvonal jó állapotának kérdése elintéztnek tekinthető.



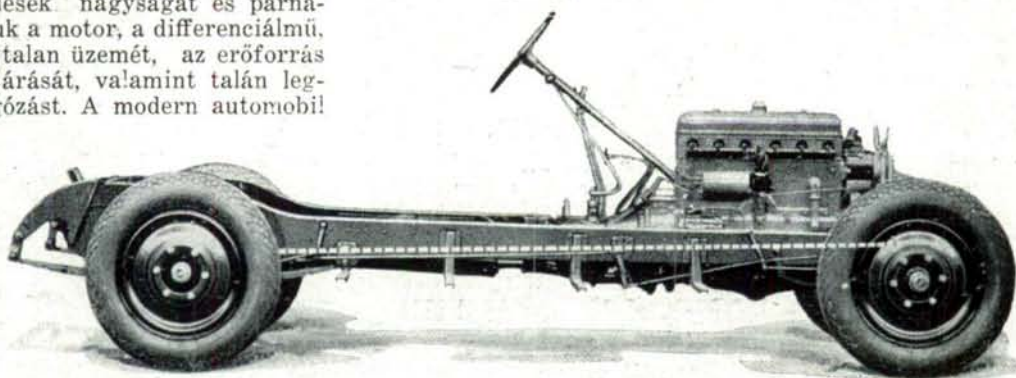
Az automobil fejlődésével a technikai tökéletesedés fokozatosan maga után vonta a kényelem növekedését. Az automobilvásárló mindig nagy súlyt helyezett arra, hogy kocsija modern legyen. Ezalatt pedig nem utolsó sorban a kényelemre gondolt. Kényelem alatt ma nem csupán a karosszéria kiállítását, az ülések nagyságát és párnázottságát értjük. Idesorozhatjuk a motor, a differenciálmű, az összes mozgó részek zajtalan üzemét, az erőforrás egyenletes, kiegyensúlyozott járását, valamint talán legelső sorban a kifogástalan rugózást. A modern automobil kényelme alatt értjük továbbá a könnyű vezethetőséget és a könnyű kezelhetőséget. A modern ember számára az automobil a mindennapi használatban nem sport, hanem közlekedési eszköz. Érthető tehát, ha nagy súlyt helyez a kocsikényelmére.

Az amerikai automobilon közelítették meg először a kényelmes és modern automobil fogalmát. Az amerikai életstandard magasabb az európainál és a nagyobb igényekkel rendelkező vevőközönségnek tökéletesebb kocsik kell. Természetesen vannak gyengébb gyártmányok is. A jóklasszisú amerikai automobil azonban mai formájában erősen megközelíti a tökéletes kényelmet nyújtó gépkocsi fogalmát.

Az amerikai minőségkocsik egyik legismertebbje a Nash. C. W. Nash a gyár megszervezője és vezérigazgatója, egyike az Újvilág legkiválóbb és legrégebb autószakértőinek. Nagy tapasztalatai és kivételes szakképzettsége egymagábanvéve garancia a gyárában készült kocsik minőségét illetőleg. Ha pedig közelebbről is szemügyre vesszük a Nash-kocsikat, megismerkedünk kissé gyártásukkal, anyagukkal és teljesítményükkel, nyugodtan állíthatjuk,

hogy a Nash-automobilon valószínűségi prototípusai a modern automobilonak. A modern automobil — jó automobil. A technikában a fejlődés nem ugrásszerű. Minden változtatást csak bizonyos tapasztalatok alapján eszközölnék, megfelelő kísérletek után. A mai automobil, alapelveiben nem különbözik a két évtizeddel ezelőtt készültől, de számtalan apró finomsággal, tökéletesítéssel rendelkezik, amelyek összevéve adják a modern automobilt. És ez az, amiért a modern automobil — jó automobil.

A Nash-gyár jelenleg három típust készít. Hogy az „egytípus”-rendszerű gyártást, mely ma feltétlenül a leg-racionálisabb, ne kelljen feladni, C. W. Nash mind a három típusát más és más gyárban állítja elő. Kenosha-ban készülnek az Advanced Six-kocsik, Milwaukee a Special Six-kocsik szülőhelye és ugyanitt egy teljesen különálló gyárban készülnek a Nash-kocsik csukott karosszériái. Racine-ban van a Standard Six-ek gyára. Ha még megemlítjük, hogy külön fatermelő gyártelep áll a karosszériagyár rendelkezésére és hogy összesen 14.575 munkás dolgozik a gyártelepeken, fogalmat alkothatunk magunknak a Nash-művek kiterjedéséről és üzeméről.



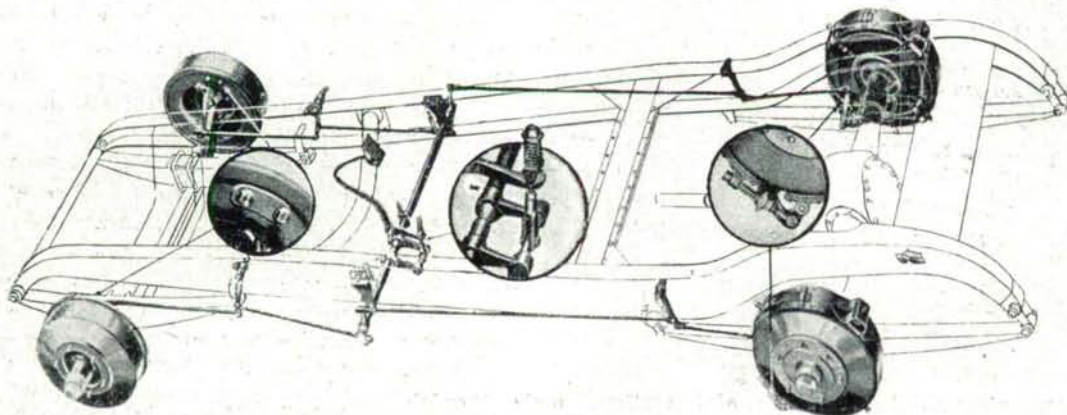
A hathengeres Nash alváza. Képünkön jól látható a vázba döntve beépített motorblokk. Ezáltal elérték, hogy a kardántengely a motorfőtengellyel egyvonalban fekszik és mindennemű elhajlás nélkül közvetíti a motor hajtóerejét a hátsó tengelyeknek.

Mind a három Nash-típusban van azonban egy közös alkatétel: a minőség. C. W. Nash három gyárának mindegyikében más és más kocsik készülnek, de mindegyik típus magánhordja a Nash-címkét, mely minőséget jelent.

Mindhárom Nash-modell hathengeres. Ezek közül az Advanced Six és a Special Six főleg nagyságban különböznek. Motorjaik függőszelepesek. A Standard Six egy olcsóbb, könnyebb típus, állószelepes kisebb motorral. Tekintve, hogy minőség szempontjából Nash nem tesz különbséget kocsijai között, a gyártási eljárások mindhárom automobilgyárában nagyjából megegyeznek. Ez okból az alant ismertetett eljárások és adatok általában mindegyik típusra érvényesek. Anyaghibából eredő törés a Nash-

kocsiknál jóformán ismeretlen. Minden anyagot, melyet a Nash-gyárakban felhasználnak, előzetesen vizsgálatnak vetnek alá. Nagy kiterjedésű és a legmodernebb kémiai felkészültségű laboratóriumokban végzik az anyagok vizsgálatát. A gyártás további folyamán is állandóan ellenőrzik az egyes alkatrészeket. A hengerblokkok, a fogaskerekek, hajtórudak stb. különböző szakítási, szilárdsági próbáknak vetetnek alá és csak ha vizsgájukat sikeresen kiállották, kapnak helyet a készülő automobilban.

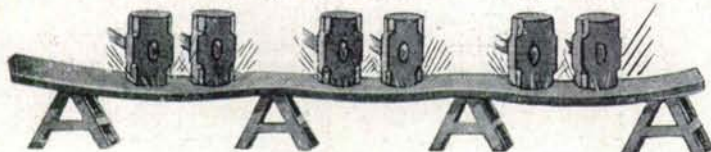
A főtengely, az automobilmotor eme egyik legfonto-



A Nash-kocsik fékberendezése. Az automatikus fékkiegyenlítés folytán a fékpedál lenyomásakor mind a négy kerék fékje egyszerre hat, megátolva a farolást és a pneumatikok egyenlőtlen kopását.



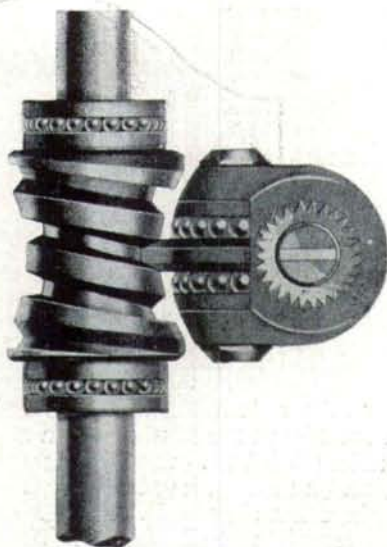
Egy négy helyen csapágyazott motorfőtengely. A keresztrel jelzett helyek jelképezik a csapágyakat.



Egy négy helyen csapágyazott motorfőtengely sematikus ábrázolása. Mint ábránkon látható, a robbanásnál keletkező lökések a főtengely áthajlását, rezgését okozzák.

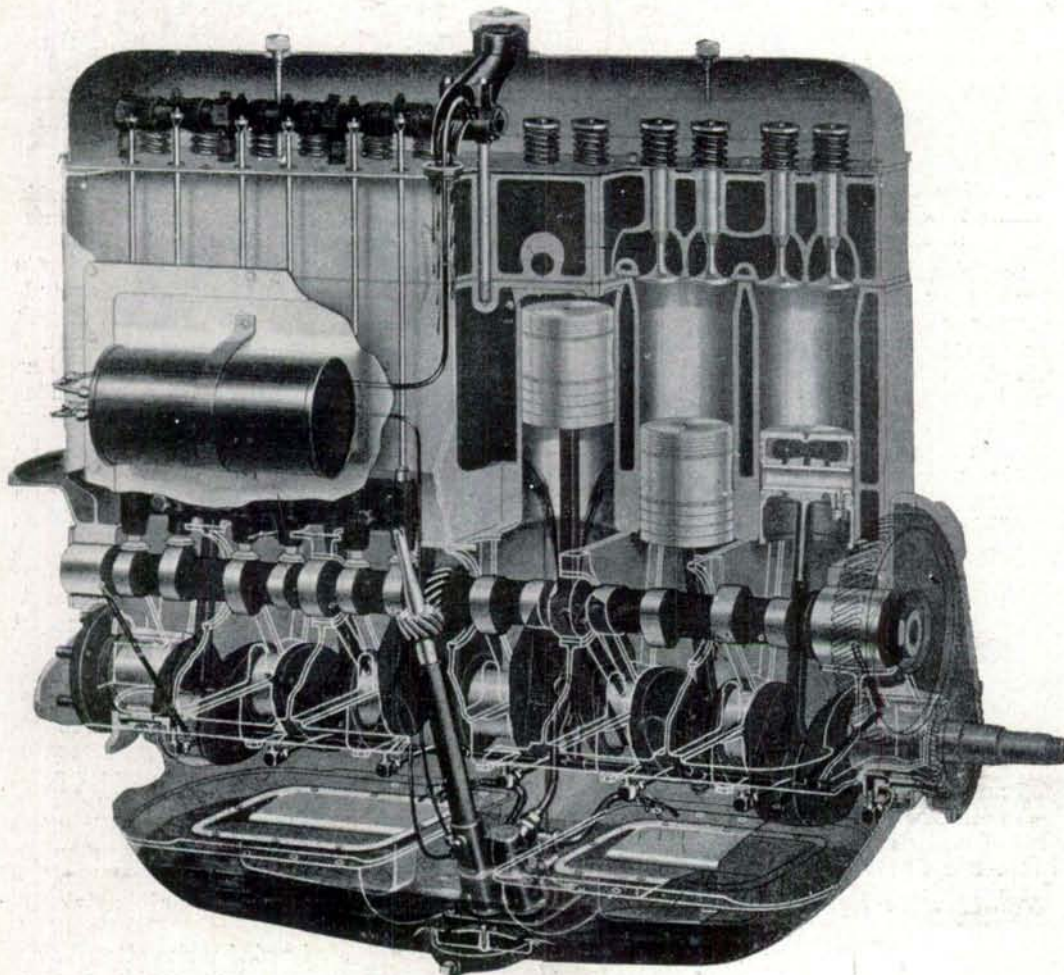
sabb szerve, a Nash-motoroknál hétszeresen van csapágyazva. A hétszeres csapágyazás az egyetlen, mely megakadályozza a főtengely vibrálását, deformációját, áthajlását és az ebből származó kopásokat és zörejeket. Mellékelt ábráink szépen érzékeltetik a hétszeres csapágyazás előnyeit a négyszeres csapágyazással szemben. A statikailag és dinamikailag a legnagyobb gonddal, speciális készülékeken kiegyensúlyozott főtengely, egyesítve a hétszeres csapágyazás származta előnyökkel, a lehető legsimább, legenyeltesebb forgást biztosítja. Érdekes a hengerblokkok megmunkálása. Egyetlen hatfúrós, speciális fúrókészülék

megmunkált hengerfúrja ki egyidőben a blokkokat. Az ily módon teljesen egyvonalban blokk furataiba azután még külön, egyenként bebocsátanak egy ellenőrző fúrót. Hasonló eljárást követnek a dugattyúk és a főcsapágyak megmunkálásánál. A Nash-gyár munkájának alaposságáról tanuskodik az a tény, hogy a főtengelyek 35. a dugattyúk 16 megmunkálási stádiumon mennek keresztül, míg teljesen elkészülnek. De a motor minden egyes részénél megtaláljuk a gyártásnak és ellenőrzésnek ezt az alaposságát. A lehető hengerfej robbanóterei mindegyik típusnál gondosan megmunkáltatnak. Az eljárás költséges, de az eredmény nem kétséges. A megmunkált, polírozott robbanóterek pontosan egyenlő nagyság, miáltal a bennük fellépő robbanások ereje is egyenlő. Ez pedig előfeltétele a motor kiegyensúlyozott, rángatás nélküli járásának. A koromlerakódás is csökken és ezáltal ritkábbá válik a hengerek dekarbonizálásának szükségessége. A termikus hatásfok javulása pedig az összeteljesítmény növekedését vonja maga után.



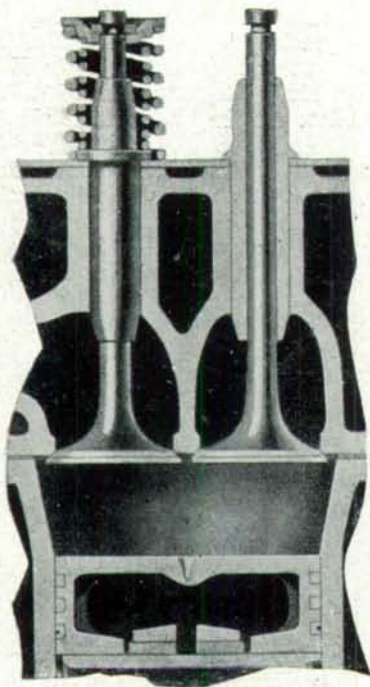
A Nash-kocsi golyócsapágyazású kormányorsója.

Az Advanced Six és Special Six-típusok szelepei a hengerfejben függenek. Működtetésüket a Nash-gyár szabadalmát képező berendezéssel kombinált emelőrudak végzik. Ábránkon jól látható a speciális hímmechanizmus. Egy rugós golyó tartja állandóan helyén a szelepműködtető hímát, miáltal az, tökéletesen felfeküdve, üzem közben nem kopog és rázódik. Az Advanced Six motorjának keresztmetszete szépen látattja a motor nyomása!atti olajozását. Az állandóan szűrt olaj, melyet külön vezeték visz az olajszivattyútól mindegyik főcsapágyhoz, a kifűrt főtengelyen, hajtórúdon és dugattyúcsapszegen keresztül folyik, kenő az összes csapágyakat és a hengerfalakat. Külön vezeték visz az olajat a bütyöktengely csapágyaihoz. A négygyűrűs dugattyúk gyűrűhornaiba fűrt lyukakon keresztül, folyik a karterbe vissza a hengerben esetlegesen összegyűlt fölös olajmennyiség. Ezt a szűrőkel ellátott körfolyós nyomásalatti olajozást megtaláljuk mind a három Nash-mo-



A hathengeres Nash-motor keresztmetszete. Jól látható az olajszivattyú, mely megfelelő vezetékeken keresztül minden részhez nyomás alatt szállítja az olajat. Az olajszivattyú alatt a karter legmélyebb részén elhelyezett olajkeverő meggátolja az olaj hideg időben bekövetkező megsűrűsödését. A szokatlanul nagyméretű dugattyúcsapszeg, a dugattyúnak egyvonalban való mozgását biztosítandó, biztosító csavarral van rögzítve.

delnél.

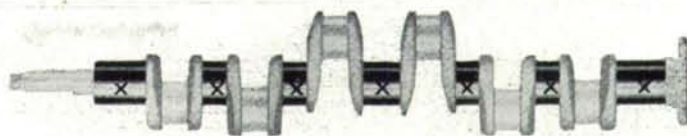


A függőszelvényes Nash-modellek robbanóterének keresztmetszete a szelepekkel.

Minden egyes motorhoz külön válogatják össze a dugattyúkat, melyek súlya közel hajszálnyira egyforma kell, hogy legyen. A hajtórudak egyforma súly mellett még abban az irányban is megvizsgálatnak, hogy súlypontjuk egy és ugyanazon helyen van-e. Ha ezeket a gyártási eljárásokat, melyek az elképzelhető leg gondosabban mennek végbe, magunk elé képzeljük, azonnal magyarázatát találjuk a Nash-automobilok feltűnően nyugodt, kiegyensúlyozott járásának és tökéletes zajtalanlanságának. Surlódó, recsegő, zizegő hangok a Nash-motoroknál teljesen ismeretlenek. Hogy a kocsik motorja működik, azt jóformán csak a szerelőkfal műszerein észlelhetjük.

A bűtyöktengely meghajtását minden Nash-modellnél két harántfogazású fogaskerék végzi. A helical-fogazású fogaskerekek, mint-hogy ezen rendszernél egyszerre több fog kapcsolódik, mint az egyenes fogazásúnál, kevésbé vannak kitéve kopásnak és igen zajtalanul működnek. Ezenkívül elesik a fogtörés lehetősége. A Nash-művek alaposságára vet fényt az az érdekes vizsgálat, melynek folyamán egy munkás a fogaskerékpárokat beépítés előtt speciális próbapadon, különböző sebességgel járattva, csendes járásra is ellenőrzi. A motor hűtéséről centrifugálszivattyús vízűtő gondoskodik, mögötte elhelyezett szíjhajtású ventilátorral. A hűtővíz cirkulálásának szabályozását a hőtágulás törvénye alapján nyugvó Thermostat automatikusan végzi.

A kupplung egylemez, könnyen utánállítható. A forgó kupplunglemez súlya csekély, kiemelés után azonnal lassul és így megkönnyíti a kapcsolást. A Nash-kocsik háromsebességes váltóművét egyszerűség, robusztus építés és csendes járás jellemzi. Minden egyes fogaskereket beépítés előtt szilárdsági vizsgálatnak vetnek alá, ily módon elejét véve minden üzemi balesetnek. Az összeszerelt váltóművet, mielőtt a kocsik alvázára a motorral együtt felszerelik, szintén alávetik zajtalanlansági próbának. A váltóművet egy kísérleti padon, villanymotorral meghajtva, különféle sebességekbe, majd a hátramenetbe kapcsolják és így vetik alá a vizsgálatnak. Ezután könnyebben érthetővé válik előttünk a Nash-váltóművek elpusztíthatatlansága és hosszú



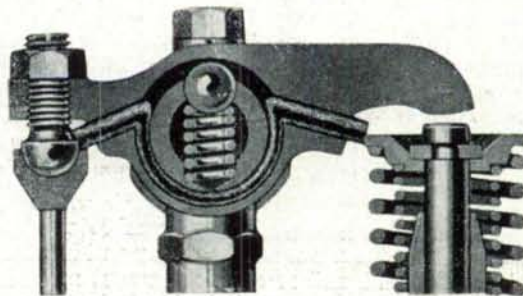
A Nash-automobilok héthelyen csapágyazott főtengelye.



Héthelyen csapágyazott motorfőtengely szematikus rajza. Ábránk szépen szemlélteti a főtengely rezgésmentes áthajlás nélküli járását.

élettartama. Minden váltóműben megtalálható egy zár, mely megakadályozza a sebességfokozatok bekapcsolását. A tulajdonos gond nélkül hagyhatja kocsiját hosszú ideig az utcán, ellopni azt a legügyesebb tolvaj sem képes.

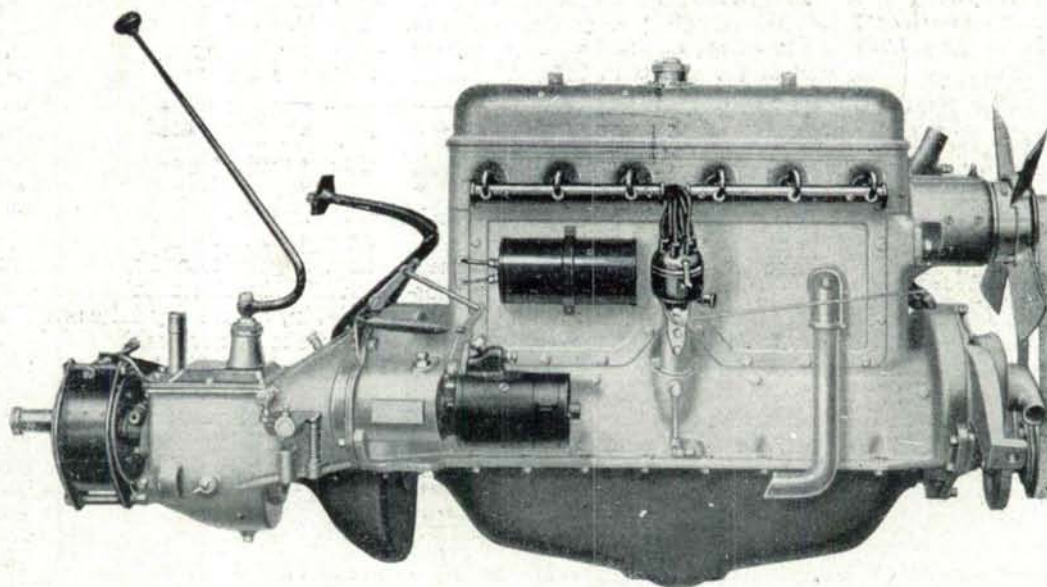
A motor a vázba döntve van beépítve, miáltal a főtengely a kardántengellyel teljesen egyvonalban fekszik.



A Nash Advanced Six- és Nash Special Six-kocsik szelepműködtető hímhája rugózott és teljesen zajtalanul működik.

Ily módon elkerültek minden káros feszültséget a csuklóban és a motor erejének teljes egészét átadhatja a kiegyenlítő műnek. A teleszkópikus kardántengely két részből áll és hosszirányban elmozdulhat, rugalmas összeköttetést létesítve a motor és a hátsóhíd között.

A Nash-kocsik váza erős, préselt acéllemezekből készül, melyeket öt keresztartó merevít. Nagy súlytettek a tengelyek készítésére. Az elsőtengelyek speciális,



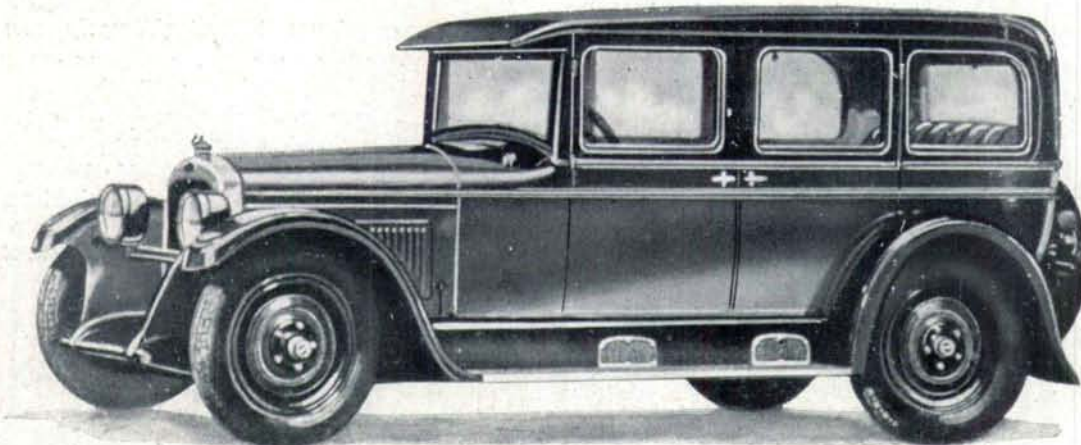
A Nash-kocsi motorblokkja. A blokk első részén, jobboldalt tisztán látható a karter légzőcsöve, mely az olajhígulást meggátlandó, a karterbe esetleg behatolt benzingőzöket eltávolítja. Mint látható, a ventilátoron kívül minden forgó rész be van tokozva.

válogatott acélból készülnek és méretezésüknél figyelembevették a fékhatást, melynek elien kell állniok. A hátsó meghajtótengelyek igen nagy átmérőjűek. A Standard Six hátsóhídja préselt acélból készült, banjo-típusú. A nehezebb Advanced Six és Speciál Six hátsóhídja kovácsolt acél. A görgőcsapágyazású kardántengely spirális fogazású kúpkerékkel hajtja meg a differenciálmű szintén spirális fogazású tányérkerékét.

A hátsótengelyek két-két görgőcsapágyon nyugszanak. Mindhárom Nash-modellnél megtaláljuk a kitünően bevált Hotchkiss-meghajtást. Ezen rendszerrel a tenge-

könyven utánállítható. Az elülső kerekeken belső expanziós pofafékeket, a hátsókerekeken külső szalagfékeket találunk. A sebességváltó karja mellett elhelyezett kézfék-emeltyű a kardánfékre hat. Ez a fék azonban a kitünő négykerékfékberendezés mellett csupán ritkán talál alkalmazásra.

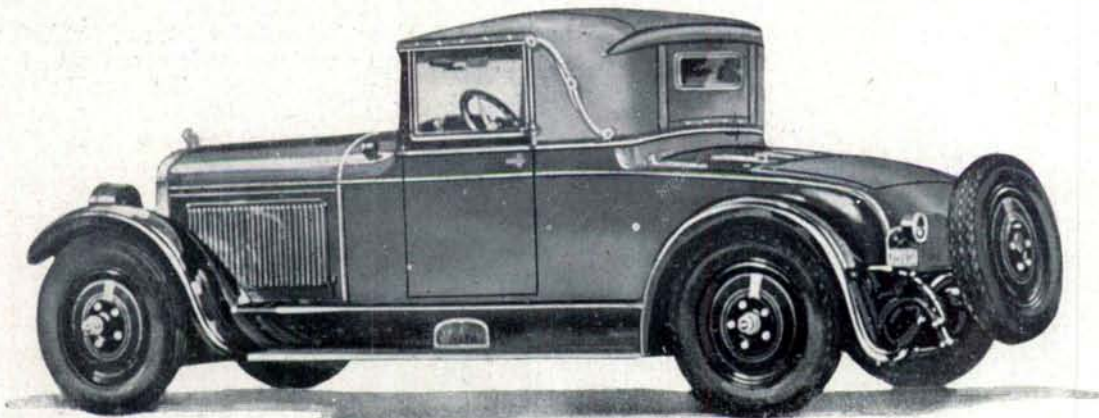
Figyelmet érdemel a kocsik kitünően megoldott kormány szerkezete. A ballongumik és a négykerékfék alkalmazása óta sok kocsinál fellépett egy a kormányzást nagy mértékben megnehezítő zavaró jelenség, melyet „shimmy” néven ismertek. Ez a jelenség, melynek okozója



Előkelő vonalozás és kényelmes karosszéria jellemzik a „Nash-Sedan”-t.

lyek nem képeznek egységes merev összeköttetést a vázzal, hanem indulásnál és fékezésnél mintegy utána engednek. A kocsi indulásánál, mikor a holt tömeget mozgásba kell hozni, a váz igen nagy igénybevételnek van kitéve. Ugyanez áll a fékezésnél is. A Hotchkiss-rendszer alkalmazása ezekre a vázra és rugókra káros feszültségeket ru-

a ballongumik kisebb oldalstabilitása és a négykerékfék által megnövekedett rugózatlan tömeg volt, a kerekek vibráló mozgásában nyilvánult. A Nash-kocsiknál alkalmazott sikerült lökhárítók és rugózott kormány szerkezet mellett nemcsak, hogy ez a jelenség ismeretlen, hanem még a kormányzás is, dacára a nagyfelületű ballonpneuk tapadásá-



Nash-Roadster.

galmassága folytán teljesen kiküszöböli. A kitünően megoldott rugózás lehetővé teszi, hogy a legrosszabb állapotban lévő utakon is utazótempóban haladhassunk. Az elsőrangú minőségű, nemesacélból készült rugók hosszúak és lágyak. Elmésen megoldott rugócsapfelerősítések és lökhárítók szolgálnak a lengések csillapításához és a rugóhatás tökéletesebbé tételéhez. Az egymásra helyezett rugólapok homorúak, úgy, hogy a két homorú rugólap között támadt hézagban kitünő helyet kap a kenőanyag, mely onnan nem préselődhet ki.

A Nash-kocsik fékei közismerten elsőrendűek. Ábránk kitünően szemlélteti a kocsi négykerékfékberendezését és a fékkiegyenlítést. A fékpedál lenyomása által és a kiegyenlítő szerkezet közbejöttével mind a négy kerék fékje egyszerre hat, farolás és oldalcsúszás nélküli lassítást biztosítva. A fékek nagy felületük folytán már enyhe nyomásra is erősen reagálnak. A fékberendezés egyszerű és

nak, a golyócsapágyazású kormányorsó folytán, teljes könnyűséggel eszközölhető. A kormány helyes áttételezése folytán, annak egy teljes körülfordulása maga után vonja a kerekek legnagyobb kitérését. Ily módon még éles hajtúkanyarok vételénél sem kell a vezetőnek hosszas kormánycsavarásokat végeznie.

Hosszúra nyulnék azonban a Nash-kocsik minden kiváló detail-jének részletes ismertetése. A gumipufferekkel a vázhoz négy helyen felerősített motorról, az előmelegített porlasztóról, kombinált dinamó- és akkumulátorgyújtásról, melyek üzemműködés esetén helyettesítik egymást stb. részletesebben meg sem emlékezhetünk. Mindazonáltal a fentebb leírtak már ízeletül szolgálhatnak a Nash-kocsik minőségét illetően. A Nash-automobilok karosszériái, melyek remekművei a modern karosszériaépítésnek, részletesebb leírásra nem szorulnak. Típusai a modern és előkelően disztíngált megjelenés bélyegét viselik magukon.

A szpiritusz mint motorikus tüzelőanyag

Irta: Komondy Zoltán műegyetemi adjunktus

Említettük, hogy a szpirituszkeverékek létesítésénél különféle szempontok jöhetnek figyelembe, azonban minden esetben döntő csak az a motortechnikai követelmény lehet, hogy a keverék az üzem összes körülményeinél *homogén* legyen, vagyis belőle az alkotórészek ki ne váljanak. Az egyes tüzelőszerkezetek motorikus viselkedése ugyanis nagyon különböző s így a szétválás üzemzavarokat okoz. Tökéletes a keveredés akkor, ha a komponens anyagok egymást oldják s ilyenkor az oldat teljesen átlátszó, víztiszta. Nem tökéletes pedig akkor, ha csak emulzió létesül, mert abban az egyik anyag csupán nagyon finom szemcsékre osztva van jelen. Ebben az esetben a keverék zavaros, de motorikus felhasználásra alkalmas is lehet. Kifogást ellene azonban főleg abból a szempontból kell emelnünk, hogy nem stabil, mert a szemcsék nagyobbodása a hosszabb állás vagy rázás következtében előálló folytonos egyesülés folytán teljes szétválásra vezet. Emulziót kis jégkristályok is létesíthetnek, ha az egyik tüzelőszer megfagy; ez azonban motorikus célokra teljesen alkalmatlan, mert a vezetékét és a karburátor fuvókáit eltömi.

A keverékek stabilitását a *hőmérséklet* nagy mértékben befolyásolja, mert az egyes anyagok oldási képessége a temperatura süllyedésével lényegesen csökken. Ezért megtörténhetik, hogy alacsonyabb hőmérsékletnél a keverék megzavarodik, majd az egyik anyag a másikkal telítődik, végül az alkotórészek különválnak és egymáson fajsúlyuk szerint helyezkednek el.

Mivel a szpiritusz rendszeren vizet is tartalmaz, azért három alkotórész viselkedését kell a keverékben figyelemmel kísérnünk, még abban a legegyszerűbb esetben is, ha a szpirituszt csak benzinnel, vagy benzollal keverjük. Ezek pedig egymással szemben a következőképp viselkednek: az alkohol a vízzel minden arányban keverhető, az alkohol a benzinnel, vagy benzollal csak bizonyos fokig, a víz és benzin, vagy benzol (általában az olajok) csak nagyon kis mértékben oldják egymást.

A víz jelenléte tehát zavart okoz. Ezért a keverékek állékonyságának megvizsgálását szolgáló tudó-

mányos kísérletek csak abban az esetben birhatnak a praxis szempontjából értékkel, ha olyan keverékekre vonatkoznak, amelyek vizet is tartalmaznak és az üzemben előfordulható hőmérsékleti határok között végeztettek el. Mivel az egyes tüzelőszerkezetek chemiailag soha sem tiszták, hanem kisebb-nagyobb mennyiségű homolog-anyagokat és szennyeződésekkel mindig tartalmaznak, azért a kísérletek exakt elvégzése nagy nehézségekbe ütközik. A következőkben Hubendick stockholmi műegyetemi tanár eredményeit közöljük, aki ezt a kérdést nagy részletességgel és teljesen exakt, tudományos apparátussal fejtegette.

Mivel a keveréknek még -20° C-nál is fagyállónak kell lennie, azért ezen temperaturánál

100 liter 100%-os szpirituszhoz 35 rész benzolt,

100 liter 96%-os szpirituszhoz 25 rész benzolt,

100 liter 85%-os szpirituszhoz 10 rész benzolt

keverhetünk, úgyhogy a keverékben még jégkristályok nem képződnek. Minél tisztább a benzol, annál érzékenyebb a keverék, különösen alacsonyabb temperaturánál, a szpiritusz víztartalmára, amit általa lehet enyhíteni, hogy a benzolhoz ennek homologjait keverjük. Mindjárt itt jegyezzük meg azt a fontos szabályt, hogy a keverésnél mindig a benzolt öntsük a szpirituszba és ne a szpirituszt a benzolba, mert a keverék zavaros lesz.

A benzinnél az oldási és fagyási viszonyok lényegesen komplikáltabbak. „Mint szabályt kimondhatjuk, — mondja Hubendick — hogy a benzinszpiritusznál a tiszta oldatok sokkal magasabb temperaturákon megszűnnek, mint a benzolszpiritusznál. Ezek a hőmérsékletek pedig a benzin összetételétől függenek és pedig minél magasabb frakciókat tartalmaz a benzin, vagy minél nagyobb a fajsúly, annál magasabb hőmérsékletnél áll be a zavarodás.“ Ebből következik, hogy azonos temperaturánál és víztartalomnál a szpirituszhoz sokkal kevesebb benzin keverhető, mint benzol, sőt amint a kísérletek mutatták, ez a mennyiség 93—95%-os szpiritusz esetén elenyésző kicsi. Quantitatív eredményeket Hubendick nem közöl, mert ezeket a benzin összetétele különösen befolyásolja s mivel a kereskedelmi benzinek egymástól na-

SZERET?

túrázni — vegyen

sportolni — vegyen

versenyezni — vegyen

Super X-et

Royal Enfield-et

Norton-t

Wollemann és Társa, motorkerékpárok

Budapest, VI. Andrásy-út 67

Kedvező tisztelettel

gyon különböznek, számbeli adatok közlése a gyakorlatra csak megtévesztő lehetne.

Az oldhatósági viszonyokon lényegesen változ-

50%—95 %-os nyers spiritusz + 40% benzín	+ 10% benzol közönséges	temperatúrán,
50%—95 %-os nyers spiritusz + 25% benzín	+ 25% benzol	— 15° C-ig,
50%—93 %-os nyers spiritusz + 30% benzín	+ 20% benzol közönséges	hőmérsékleten,
50%—93 %-os nyers spiritusz + 10% benzín	+ 40% benzol	— 15° C-ig,
50%—92.5%-os tiszta spiritusz + 35% benzín	+ 15% benzol közönséges	hőmérsékleten,
50%—92.5%-os tiszta spiritusz + 17% benzín	+ 33% benzol	— 15° C-ig állékony.

További kísérletei a közel abszolút alkoholra, tehát vízmentes spirituszra vonatkoznak s kimutatja, hogy ebben az esetben nagyobb mennyiségű benzín és benzol keverhető az alkohollal a szétválás veszedelme nélkül, természetesen csak akkor, ha a hőmérséklet nem száll lényegesen a benzín vagy benzol fagypontja alá. Mivel a benzol fagypontja meglehetősen magas, azért ennél a keverési arányt ez korlátozza, míg a benzinnél ez jóval alacsony lévén, a keverés szinte korlátlan. A speciálisan svéd viszonyokra jellemző 20% spirituszt tartalmazó alkoholkeverékre megállapítja, hogy az még — 30° C-on is stabil, de + 33° C-on szétválk, ha a spiritusz 96%-os lesz. Ellenben a 80% spirituszt tartalmazó keveréknél néhány tized % vízmennyiség elegendő arra, hogy a keverék szétváljon és pedig a hőmérséklettől majdnem függetlenül.

A kísérletek végeredményeképpen megállapíthatjuk, hogy a spiritusz-keverékek létesítésénél a víz okozza a legtöbb bajt azáltal, hogy egyrészt a keverék stabilitását csökkenő hőmérsékletnél kisebbiti, másrészt a jó keverék keletkezését pusztán jelenlétével megakadályozza.

Mivel gyakorlatilag nagyon fontos, hogy benzint minél nagyobb %-ban helyettesíthessük a spirituszszal, azért szükséges, hogy a víznek ezen káros hatását kiküszöböljük. Ez kétféle alapelven lehetséges. Az egyik az, amikor a keveréket az ú. n. *homogénizáló anyagokkal* tesszük állandóvá, a másik pedig az, amikor a spiritusból a *víz majdnem teljesen kivonjuk*, azaz közel abszolút alkoholt állítunk elő. A történeti sorrendet követve, először az elsőt fogjuk tárgyalni.

A homogénizáló anyagok tehát arra valók, hogy egyrészt a keverék spiritusztartalmának a növelését lehetővé tegyék, másrészt a szétválást még alacsony temperaturán is megakadályozzák. A gondolatot ezen elv keresztülvitelére az az ismert szabály szolgáltatta, hogy a keverékek szétválási temperaturája, általában fagypontja, annál mélyebben fekszik, minél több alkotórészt tartalmaz a keverék és minél távolabb van minden egyes alkotórészének telítettségétől.

Homogénizáló szerként nagyon sokféle anyagot lehet felhasználni. Mi azonban csak a gyakorlatban fontosabbakra fogunk kiterjeszkedni.

Ilyen anyag elsősorban a *benzol*, amelynek jótékony hatását Hubendiek tanár kísérleti eredményeinek ismertetésénél már említettük.

Másik anyag az *aether*, amelyet különösen Angliában és ennek trópusi gyarmataiban kevernek

tathatunk, ha a benzint benzollal helyettesítjük, azaz benzín—benzol—spiritusz keveréket létesítünk.

Eredményei a következők:

szívesen a spirituszhoz. A fagyálló képességet az aether a toluollal együtt (ez a benzolhoz hasonló vegyület) rendkívül megnöveli, amint ezt a következő keverék bizonyítja: 40 sr. spiritusz + 30 sr. benzín + 17 sr. benzol + 9.15 sr. aether + 8 sr. toluol még 50° C-on is fagyálló. Ilyen keverék forgalombahozataláról azonban komplikáltsága miatt szó sem lehet. A trópusi vidékeken nagy temperatúraesökkenéstől tartani nem kell, azért ott a keverék aethertartalma inkább csak az indítás megkönnyítését és az energia-tartalom növelését célozza.

Ismét másik ilyen anyag az *acetylén*, amelyet oly módon lehet a spirituszhoz adagolni, hogy kalcium-karbidarabkákat dobnak bele. A víztartalom a karbidra hatva acetylént fejleszt, amelyet a spiritusz elnyel. Ezen eljárás főelőnye az, hogy a karbid kivonja a spiritusból a vizet s így abszolút alkohol keletkezik. Szokásosabb azonban az az eljárás, hogy kész gázt hajtának át rajta. Mivel azonban a spiritusz csak 5—6% acetylént képes felvenni, azért más eszközhöz kell folyamodni, ha nagyobb mennyiségű gázt akarunk benne megkötni. Erre az acetont lehet felhasználni, melynek megvan az a jó tulajdonsága, hogy acetylén-felvevőképessége roppant nagy. Közönséges nyomásra ugyanis saját térfogatának 30-szorosát, 12 atm. nyomáson pedig 300-szorosát nyeli el. Ez az ú. n. *cseppfolyós acetylén* azután tetszőleges mennyiségben keverhető a spirituszhoz. Természetesen csak addig érdemes ezt tenni, amíg az acetylén-tartalom a motor működését károsan nem befolyásolja.

Mivel azonban az aceton gázelnyelő képessége a hőmérséklet emelkedésével csökken, azért a keverék egyenletes acetyléntartalmát biztosítani nagyon nehéz. Az autók hátsó részén elhelyezett benzintartályokon végzett mérések ugyanis azt mutatták, hogy meleg nyári napokon a tartályban levő tüzelőszer temperaturája a 40° C-t is meghaladja. Eltekintve ettől, a dolgot erőszakosnak kell tartanunk. De egyébként sem jósolhatunk az ilyen keveréknek különösebb jövőt és elterjedést, mert amint Wawrzi-nok tanár kimutatta, a többi keverékkel szemben nincsenek ennek olyan előnyei, amelyek alkalmazását indokolttá tennék.

Az itt felsorolt anyagok olyanok voltak, amelyek nemcsak a keverék fagyállóképességét növelték, hanem annak gyúlékonyságát és energiátartalmát is. Tisztán homogénizáló anyagoknak nevezhetjük azonban a következő folyadékokat: buthylalkohol, isopro-

J a v í t t a s s a
motorkerékpárját a

MOTOCENTRUM

angol mintára berende-
zett speciális javítóüzemben

Jos. Lucas Ltd. magyarországi vezérképviselete, Budapest, VI, Gróf Zichy Jenő-utca 17 — Telefon: Teréz 229—06

pylalkohol, cyclohexanol stb., amelyek szintén a keverék stabilizálását idézik elő. Főhibájuk azonban az, hogy csak akkor hatékonyak, ha meglehetősen mennyiségben adagoljuk őket a spirituszhoz. Amint a kísérletek kiderítették, ahhoz, hogy a benzinbe 10% spiritusz legyen keverhető, legalább 5% ilyen anyagra van szükség. Ezen vegyületeknek ily nagy mennyiségben való előállítása azonban a legtöbb államban tetemes technikai nehézségbe ütközik.

A homogénizáló szerek helyett, amelyek részletesebb ismertetése jelen esetben teljesen céltalan volna, sokkal előnyösebbnek mutatkozik, tehát a bajok főokozóját, a vizet teljesen eltávolítani a spiritusból, mert így tetszés szerinti keveréket állíthatunk elő. A szeszgyárakban ugyanis az utolsó néhány % víznek az eltávolítása a szokásos gyártási módok mellett nehézségekbe ütközött azért, mert nagyon megdrágította a szeszt. De nem is volt rá szükség. A motorikus felhasználásnál azonban a vízmentes szesznek oly rendkívüli előnyei vannak, amelyek miatt szükségessé vált a spiritusz teljes *dehidrációja*. Ma már több olyan eljárás ismeretes, amelyekkel ezt a műveletet olcsón és tökéletesen el lehet végezni. Ezek közül is csak néhányat ismertetünk.

Az egyik azon ismert fizikai jelenségen alapszik, hogy a különböző sűrűségű gőzök valamely porózus falon különböző sebességgel áramlanak át. Ha tehát a spirituszt gőzalakba hozzuk, akkor ez ilyen módon vízteleníthető. Egy másik eljárás szerint, amely már 1902 óta ismeretes, de jelentőségre csak az utóbbi időben tett szert, a spirituszt a benzinnel együtt párolják. Ez az ú. n. azeotropikus desztilláció. Legújabbban pedig a villamos áram vízelbontó hatását használják fel a dehidrálásra, úgyhogy a spirituszt egymástól nagyon kis távolságra elhelyezett lemezek között folytatják keresztül. A lemezekbe vezetett áram a vizet elemekre bontja, amelyek gőzalakúak s így elszállanak.

Más eljárások szerint pedig a spirituszhoz olyan anyagokat adagolnak, amelyek a vizet elvonják. E célból tehát a spirituszgőzt ezen dehidráló szereket tartalmazó edényeken vezetik át. Ilyen anyag a *glycerin*, amely oly módon nyeli a vizet, hogy egy szeri átvezetéssel 50%-os spiritusból 98½—99%-os lesz. Az utolsó 1% víz eltávolítása céljából azonban a glycerint valamilyen fémsóval, klórmésszel kell keverni. Az elnyelt víz a glycerinből vákuum alatti desztillációval eltávolítható. Másik ilyen anyag az *égetett mész*, amely szintén elvonja a vizet s abszolút alkohol előállítására alkalmas.

Bármilyen egyszerű is legyen az alkalmazott dehidráló eljárás, mégis pénzbe kerül. Hozzávetőleges számítás szerint ez kb. 10%-kal drágítja meg a spirituszt.

Bár az abszolút alkohol előállítása technikailag teljesen megoldottnak tekinthető, még sincsenek ezzel azok a nehézségek kiküszöbölve, amelyek a teljesen biztos spirituszüzem elé tornyosultak, mert a dehidrált szesz csak a keverék előállítását teszi lehetővé, de stabilitását csak abban az esetben biztosítja, ha víz nem került a keverékbe. Az utólagosan bekerült víz ugyanis ugyanazt a hatást váltja ki, mintha a spirituszban előzetesen benne lett volna.

Ezért rendkívül károsnak kell neveznünk a spiritusz higroszkopusságát, azaz nedvszívóképességét, amelynél fogva a levegőben mindenkor jelenlevő vízgőzt magába szívni képes. Hogy ennek következtében az alkohol mennyire higul fel egy bizonyos idő alatt, azt kísérletileg szintén megállapították. Erre vonatkozólag két kísérlet ismeretes. Az egyik a következő: 15 sr. 99.9%-os alkoholt 85 sr. könnyű benzinnel keverve zárt edényben telített vízgőz hatásának tették ki. Az eredmény az volt, hogy a keverék 43 óra múlva megzavarodott, majd 8° C-on teljesen szétvált.



A gyakorlatban ez az eset alig forog fenn, mert egyrészt a tüzelőszer állandóan zárt edényben van s így csak kis mennyiségű levegővel érintkezik, másrészt a levegő soha sem tartalmaz olyan mértékű nedvességet, mint amilyent a kísérletnél tartalmazott. A gyakorlat szempontjából sokkal értékesebb a következő: 80% relatív nedvességet tartalmazó és 15° C hőmérsékletű pincelevegőbe két nyitott próbaedényt

tettek, amelyek közül az egyikben 99.7%-os alkohol, a másikban 95.5%-os spiritusz volt. A folyadékot időnként megvizsgálták és a következő eredményeket kapták:

Napok száma	Víztartalom %-ban	
0	0.3	4.5
7	2.1	5.1
15	4.0	7.65
21	5.4	8.85

Ezen számokból látható, hogy a 99.7%-os alkohol a 21 nap alatt 5.1%-kal, a 95.5%-os pedig 4.35%-kal higult fel. Tehát az abszolút alkohol és a spiritusz nedvszívóképessége nem nagyon különbözik, de elég jelentékeny.

Sokkal kellemetlenebb lehet azonban annak a vízmennyiségnek a hatása, amely véletlenül (pl. a kocsimosása alkalmával) kerül a tartányba és ez ellen még a leggondosabb elővigyázat sem biztosít.

Ezzel be is fejeztük a spiritusznak és keverékeinek az ismertetését. Teljesen tárgyilagosan elmondottunk róluk kb. mindent, ami a laikus olvasót érdekelheti, mellőzve azokat a kombinatív szempontokat, amelyek a mezőgazdaságra, iparra és nemzetgazdaságra nézve fontosak lehetnek. Szigorúan csak a probléma motorteknikai megvilágításánál maradtunk az ismertetésnél a történelmi fejlődés menetét tartva meg.

GOODYEAR PNEU

Nem volna azonban teljes a spiritusztól adott kép, ha a motorkísérletek eredményeit elhallgatnánk, mert ezek bizonyára felvilágosítással szolgálnak arra a kérdésre is, hogy az utóbbi évek automobilversenyei alkalmával elért világrekordok 80%-át miért éppen spirituszkeverékekkel állították fel.

Ha valamely tüzelőanyagot egy másikkal helyettesíteni akarunk, a következő követelmények teljes kielégítését kívánjuk meg tőle azonos viszonyok mellett:

1. Ad-e ugyanolyan motorteljesítményt, mint a másik.
2. Egyenlő teljesítményeknél egyenlő-e a fogyasztás kalóriákban.
3. Nem okoz-e az indításnál nehézségeket.
4. Nem szenved-e általa a kocsí rugalmassága, amelyen a nagyobb terhelések gyors felvételét, vagy pedig azt az időt értjük, amely a kocsí álló helyzetből egy bizonyos sebesség eléréséhez szükséges.
5. Elég-e tökéletesen, azaz nem képződik-e a henger belsejében olajkoks, amely öngyulladásokra vezet és a gyertyákat bepiszkolja.
6. Nem hígítja-e fel túl gyorsan az olajat. Ez szintén a tökéletlen égés következménye lehet.
7. Nem okoz-e rozsdásodást a motor részein.

Ezen kérdésekre a feleletet csak alapos és hosszadalmas kísérletek alapján lehet megadni, amelyek eredményei egyúttal azt is eldöntik, hogy nem kell-e, vagy érdemes-e a motorkonstrukción változtatni, vagy sem. Ezt az újabb kérdést úgy is szokták fogal-

mazni, hogy a tüzelőszert alakítsuk-e a motorkonstrukciónak megfelelően, vagy pedig a motort szerkesszük a tüzelőszert természetének megfelelően. Ezek kapcsán kerül e problémacsoportba a karburátorkérdés is, melynek tökéletes megoldása szintén nem könnyű feladat.

A *spiritusszal* való kísérletezés sorát a németországi Meyer, műegyetemi tanár, nyitja meg 1902-ben, aki a német mezőgazdasági egyesület felhívására végzi az azóta már klasszikussá vált kísérleteit. Mintegy 20 évvel ezelőtt nálunk Schimanek műegyetemi tanár szintén behatóan foglalkozott a kérdéssel s eredményeire az irodalomban több helyen hivatkozás történik.

Ezek a kísérletek még lassan járó motorokon végeztek el, de azért a belőlük levonható konklúziók ugyanazok, mint a mai gyorsjárású motorokon elért megállapítások. A helyszűke miatt csak *Hubendick* tanárnak az A. B. Scania-Vabis (Södertälje) négyhengeres motoron végzett kísérleti eredményeit közöljük. A motor furata 90 mm., lökete 140 mm. s a legmodernebb elvek alapján épült. A levehető hengerfej belső részei teljesen meg vannak munkálva. A gyár egy motorhoz két hengerfejet szállít: egyiket benzinüzemre 4.7 kompresszióviszonnyal, a másikat spirituszüzemre 8.5 kompresszióviszonnyal. Ezt azért tartották szükségesnek, hogy akkor se legyen fennakadás, ha a spiritusz nem szerzhető be. (A

8.5 kompressziónál ugyanis a benzin a korai gyújtások miatt nem használható.) Spiritusszal a motor a fordulati számtól majdnem függetlenül körülbelül 20 százalékkal több teljesítményt adott, mint benzinnel a levegőnek 150° C-ú előmelegítésénél. (Elméletileg 25 százalék lett volna várható.) Tüzelőszert fogyasztása a legnagyobb teljesítménynél 220 gr. benzin és 260 gr. spiritusz lőerőóránként. A hatásfokjavulás tehát 15 százalék.

Hubendick spirituszkeverékekkel is kísérletezett s azt vizsgálta, hogy egyrészt a növekvő spiritusztartalomnak milyen befolyása van a motor teljesítményére, másrészt ugyanazon teljesítmény elérése esetén miképp alakul a fogyasztás. A fogyasztást azonban nem a felhasznált tüzelőszert súlyában adja meg, mert ebből nem sok következtetést lehetne vonni, hisz a változó spiritusztartalommal a keverék melegségtartalma is változik, hanem kalóriákban, mert így az egyes keverékek jósága azonnal szembevetődik. Eredményei a következők:

összetétele	0	20	40	60% spiritusz
teljesítmény	36.6	37	34.0	33.0 lőerő
fogyasztás	2680	2670	2800	2850 kalória.

Ha pedig a 20 százalékos keveréknél elért maximális 37 LE teljesítményt vette az összehasonlítás alapjául, a fogyasztás a következő volt:

a keverék összetétele	0	20	49	50% spiritusz
fogyasztás	2700	2670	2960	3180 kalória.

Tehát mind a legnagyobb teljesítmény, mind az

optimális fogyasztás 20 százalékos keveréknél volt. 40 százalékon túl a teljesítmény lényegesen csökken, a fogyasztás pedig nő és a maximális teljesítmény ugyancsak nagy fogyasztás árán volt elérhető. Megjegyezzük, hogy a motoron semmi változás nem történt.

50 százaléknál nagyobb mennyiségű spirituszt tartalmazó keverék esetén azonban a következőket kell betartani:

1. A levegőt elő kell melegíteni, de csak a szükséges mértékben, mert különben a volumetrikus hatások csökkennek.

2. A gyújtást előbbre kell állítani. Ez azért szükséges, mert a vizsgálatok szerint a spiritusz égése valamivel lassúbb, mint a benzinné.

3. A karburátor fűvókáit nagyobbítani kell, mert spiritusból többet kell a motorba adagolnunk. Ez a többlet a kalóriatartalom alapján könnyen kiszámítható és pedig 50 százalékos spiritusznál kb. 15-80 százalékosnál 30, 100 százalékos spiritusz esetén pedig 55 százalék. Nagyon vigyáznunk kell azonban, hogy a fűvókákat csak a szükséges mértékben nagyobbítsuk, mert a helytelen csere tüzelőanyag pocsékoláshoz, tökéletlen égéshez és az ebből származó egyéb kellemetlenségekhez vezet.

Hubendickkel egyidejűleg Németországban *Wawrziniok* tanár kísérletezett benzol-spirituszkeverékekkel, az ő eredményei pedig a következők:

Tüzelőszer	Teljesítmény LE-ben		Fogyasztás kal./LE-óra	Hatásfok %
	a motorfordulat 500	1000		
Benzol	18.5	29.5	3220	19.6
96%-os spiritusz	17.4	27.10	2960	21.4
70 sp + 30 benzol	18.10	28.60	2860	22.10
50 sp + 50 benzol	18.60	29.30	2830	22.40
30 sp + 70 benzol	19.10	29.40	3410	21.80

Feltűnő nála, hogy a 30 százalékos keveréknél, bár a legnagyobb teljesítményt érte el vele, a fogyasztás jelentékenyen megnövekedett.

Szándékosan hagytuk utoljára *Ricardo* kísérleteinek ismertetését, mert ő dolgozott a legnagyobb és legtökéletesebb apparátussal, továbbá kísérleteit a spiritusz összes motorikus tulajdonságainak vizsgálatára kiterjesztette. Kísérleti gépén a hengert a dugattyúhoz képest el lehetett állítani s így a kompresszióviszonyt még járasközben is változtatni tudta. Különösen érdekesek a kísérleti eredményeinek elméleti megokolásai s ezért ezeket is közöljük.

A spiritusz és keverékei sokkal kevésbé hajlamosak az öngyulladásra, mint a többi tüzelőszer s emiatt a kompressziótűrésük lényegesen nagyobb. Hogy az egyes anyagok öngyulladásra hajlamosságát számszerűleg is összehasonlíthassa, az egyes tüzelőszerkeket számokkal látta el, amelyek ezen tulajdonság reciprok értékét mutatják, azaz minél nagyobb a szám, annál kisebb ez a hajlandóság. A toluol száma 100, a spirituszé 88, a benzolé 67, a benzinné 15-30, a petroleumé pedig minusz 22.

A spiritusz jó hatásfokát elsősorban a magas

Karosszériaüzem Duco-tényezés

GIRICZ

Budapest, V., Zápolya-utca 23-25
Telefon: Lipót 902-83

kompressziónyomás adja. De az is nagyon kedvezően befolyásolja, hogy párolgási melege nagy, égési hőmérséklete pedig meglehetősen alacsony. Ezek következtében a motor hengerében végbemenő munkafolyamat alacsonyabb hőmérsékleten folyik le, amiért is a hengerköpenyén át a hűtővízbe kevesebb meleg jut, vagyis viszonylag több alakul át munkává. A nagy párolgási meleg következtében pedig a keverék hűl le nagyobb mértékben, mint a benzinnél vagy benzinnél s emiatt a motor töltési fokozata növekszik s így súlyban több keveréket tud a motor a szívóloket alkalmával magába szívni. A lehülés következtében keletkezett töltésnövekedés nemcsak kiegyenlíti a spiritusznál alkalmazandó nagyobb légfelesleg hatását, hanem azt is eredményezi, hogy ugyanazon motorban azonos körülmények között spiritusszal általában nagyobb teljesítmény érhető el jobb kalórikus fogyasztás mellett, mint benzinnel vagy benzollal. Továbbá ő kísérletileg igazolta azt, amire Hubendick tanár elméleti okoskodás alapján jutott, hogy bizonyos kis, körülbelül egy százalék víztartalom a spiritusz égését gyorsabb lefolyásúvá teszi, mert ez az égésnél mint katalizátor szerepel.

Kísérleti eredményeit két csoportra osztva, a következőkben összegezhetjük: *Allandó* kompresszió-nál a spiritusszal elért teljesítménynövekedés körülbelül 8 százalékkal volt nagyobb, mint az úgynevezett nemesebb tüzelőanyagoknál, a fogyasztás pedig 2-3 százalékkal kisebb.

Fokozottabb mértékben jelentkeztek azonban a spiritusz előnyei a *változó kompresszióval* végzett kísérleteknél. A változó kompresszió jelen esetben azt jelenti, hogy Ricardo minden anyagnál az égéstechnikailag megengedhető legnagyobb kompressziót alkalmazta. Így ő spiritusszal körülbelül 25-30 százalékkal nagyobb teljesítményt ért el, mint benzinnél, miközben a motor hatásfoka körülbelül 32 százalékról 40.5 százalékra emelkedett. Ennek megfelelően alakultak természetesen a fogyasztások is.

Bár különösen Amerikában még nagyon tanulságos sok más kísérleteket is végeztek a spiritusszal, ezek közlését mégis elhagyjuk, mert az eddig felsoroltak is kellőképpen megvilágítják a kérdést.

(Folytatása következik.)

BÁN LÁSZLÓ

készít, javít olcsón,
gyorsan, pontosan

autórugót

Budapest, V., Vág-utca 5
Telefon: „Lipót” 911-2.

Pro és kontra

„Pro és kontra”. Ezzel a címmel új rovatot nyitunk. Reméljük, új rovatunk nem fog soká tartani, mert el fog jönni az az idő, amikor hasonló rovatok felfektetése már nem lesz szükséges. Ma ebben a rovatban az automobil- és motorsportunkban dúló egyenetlenkedésekre, annak újabb részleteire, a vélt OTT—KMAC és a KMAC—MAC között fennálló harc legújabb fázisaira akarunk rávilágítani, úgyszintén ebben a rovatban felelünk a saját magunkat ért támadások ellen is. Ne haragudjon az olvasóközönségünk, hogy ezzel a rovatval untatjuk (mellesleg megjegyezve, nem is olyan unalmas), de ez „ma” egy szükséges rossz. Küzdünk benne a magyar automobilizmus és motorkerékpársport érdekében.

Ugyanezen rovatban felelünk időnkint a miniket ért sérelmekre is. Ez személyes ügy ugyan, de kénytelenek vagyunk ezeket a személyes támadásokat a nyilvánosság előtt elintézni. Ha idejét látjuk, úgy ezen új rovatunkat azonnal megszüntetjük, mert a békés együttműködésnek mi vagyunk a legőszintébb barátai. Mi akarjuk, sőt hön óhajtjuk az egyetemes magyar automobil- és motorkerékpársport érdekében a „Motoros Szövetséget”, de ugyanakkor szeretnők, hogy a Szövetség erős, biztos alapon nyugvó tagegyesületekkel bírjon. A Szövetség akkor erős és akkor van hatalma, ha tagjai is erősek. Minden egyesület munkálkodjék először a saját tagjai érdekében, azután fejtsen ki hathatós munkát a szövetségi életben. Azt azonban, hogy egy klub uralja az egész magyar automobil- és motorkerékpársportot, azt, hogy ez az egy klub, legyen a KMAC, vagy bármely más, a köz rovására nyújtsa kedvezményeket tagjainak, azt sohasem fogjuk ölbetett kezekkel nézni.

Mi nem vagyunk a Királyi Magyar Automobil Club ellenségei, mint azt sokan mondják, mi csak a mai KMAC-ot ostorozzuk. A mai KMAC eltért attól az iránytól, amelyért alakult. Ennek oka pedig főleg az volt, hogy akadt egy személy, aki agilitásával minden munkakört magához vonzott, mondhatjuk kaparintott, korlátlan ura lett a KMAC-nak, melynek nem fizetett alkalmazotja, hanem diktátora lett. Ez az ember dr. Szelnár Aladár, a KMAC teljhatalmú vezértitkára. Tudunk eseteket, amikor az igazgatósághoz beadott beadványokra egyik napról a másikra érkezett válasz,

holott a válasz keltének estéjén nem is volt igazgatósági ülés. A vezértitkár úr tehát úgy intézkedett, amint akart. Azt elismerjük, hogy dolgozott. Dolgozott reggeltől estig a saját és a klubja érdekében. Más mindenki ki volt zárva a munkából. Azonban ez a munka nem volt üdvös a KMAC-ra nézve. Gyűlöltté, ellenszenvenstette a KMAC-ot, varázsa, súlya megszűnt. Ma ott állunk, hogy az a dicsfény, az a glória, ami egy ilyen nagy klubot övezni szokott, szertefoszlott.

A kapzsiság, a más egyesületek élni nem engedése, az üzletiesség, a szent egoizmus, ezek voltak a vezértitkár úr jelszavai és ez átragadt látszólag a KMAC-ra. Mindenki azt gondolja, hogy ezt mind-mind a KMAC tette, pedig a tévedés óriási. Egy nagy földingásnak kellett jönnie, hogy a KMAC tagjainak kinyíljon a szeme, hogy mindent lássanak, ami körülöttük történik, hogy észhez térjenek és lássák, hogy mindenki elfordult tőlük, a hatalom széjjelhullt, a varázs, a nimbusz megszűnt.

De hála az Istennek, a szemek felnyíltak. Ma már csak a legelvakultabbak nem látják, hogy „Aladár bátyám és Aladár öcsém” politikája hová vitte a nagy Királyi Magyar Automobil Clubot. Anyagilag talán naggyá tette azt Szelnár Aladár dr., de erkölcsileg sokkal, de sokkal többet ártott

neki. Már az első lépések megtörténtek a tisztulás felé. A nagy mumus, a magyar automobilizmus diktátora, a magyar automobilizmus Machiavellije, már a múlté. Legközelebb titkárt kap a Királyi Magyar Automobil Club és gazdasági bizottságot. Gróf Andrássy Sándor maga vette kezébe az ügyek igazgatását. Az elnökség és az igazgatóság kényelmes közönye megszűnt és mint biztos forrásból értesülünk, a KMAC-ban nagy változások előtt állunk. Bár úgy lenne. Kívánjuk az Automobil Clubnak, hogy megtépázott zászlaja ismét a magasban lengjen. Tőle függ! Reméljük, hogy így lesz. KMAC-tagok, félre a közönyt. Emeljétek fel egyhangúan vétótokat. Ne engedjétek, hogy Magyarország első automobil-egyesületét egyesek önző politikája miatt állandóan a pellengérré állítsák.

Ha ez megtörténik, mi leszünk az elsők, akik a KMAC mellé állunk. Egy kis tisztogatás, egy kis idealizmus, egy kis sportszellem és egy kis bátorság. A vipe-

PUCH

motorkerékpár
van a legtöbb
forgalomban

!

PUCH

-nak továbbra
is vezetnie kell

!

Árainkat **15%**-kal
mérsékeltük

rának már kitörtük a méregfogait. Harapása nem veszélyes többé.

Emlékszünk, egy alkalommal megkérdeztük a KMAC vezértitkárát, dr. Szelnár Aladárt, hogy jól jövedelmezett-e a Tourist Trophy, meg a svábhegyi verseny. „Dehogy is, ráfizettünk”, volt a válasz. Hát úgy egy kicsit a „látás tisztasága” érdekében erre is rávilágítunk. Mit jövedelmez egy svábhegyi verseny példának okáért? Mit keresett a KMAC az 1927. évi svábhegyi versenyen? Mi csak az effektív bevételeket adjuk közkézre. Hogy mennyi volt a kiadás, azt nem tudjuk, de megnyugtatjuk olvasóinkat, hogy nem volt több az egyharmadánál.

Kezdjük a nevezési díjakkal. Egy motorkerékpár szőlóban 15, sidecarral 25 pengőt fizetett. Vegyük átlagban 20 pengővel. Nevezett körülbelül 50 gép. Ez kitesz 1000 pengőt. Az automobiloknál a túrakocsi 100, a sportkocsi 150, a versenykocsi 250 pengőt fizetett. Delmár Walter, mint azt velünk közölte, a minap kérdésünkre, a saját és felesége nevezési díjaként csekély 500 pengőt fizetett ki, azért, hogy starthoz állhatott és végigfutotta az 5 kilométert. Nevezett kb. 60 automobil, a kétharmada sport- és versenykocsi, tehát számíthatjuk az egészet 6000 pengőre. Eddig tehát 7000 pengő. Az útvonal mentén 3—4 ember állt egymás háta mögött, ami az 5000 méteren, hacsak két embert számítunk egy méterre, mindkét oldalon 30—40.000 ember. Tegyük fel, hogy csak a fele fizetett, akkor 20.000 pengő. Összesen 27.000 pengő. A cél melletti főnézőtérén minden autó 8 pengőt fizetett a parkirozásért. Lehetett fenn 400 kocsi, amiből

fizetett 300. Az tehát ismét 2400 pengő. Összesen 29.400 pengő. Ezek után még jó egypázezer korona jutott a cél körül, valamint a pályán elhelyezett reklámokért, úgy hogy feltétlenül 30.000 pengőn felül volt a bevétel. Tehát 400 millió. Ebből, mint tudjuk, 6000 pengő jutott a városnak az Istenhegyi-út megjavításának költsége fejében. Maradt azonban éppen elég. És ezért kaptak a győztesek egy-egy arany (vermeill) plakettet. Még csak nem is aranyat, csak olyan dukózott aranszínűt. És még ezután mondja valaki, hogy a versenyzők nem a „sportért” indultak. Delmár, gróf Kinsky, gróf Károlyi, gróf Széchenyi, gróf Zichy, báró Wolfner, Wolfner László, Balázs László, mind, mind nem a sportért versenyeztek. Mert dr. Szelnár Aladár azt mondta az OTT ülésén, hogy az automobilversenyeken csak 1 százalék sport. Ez csak olyan kis pro és kontra.

De térjünk most egy kissé a személyes ügyekre. A KMAC hivatalos lapjának, az „AUTO”-nak megjelenése előtt (februári 1-ső szám) az Auto Club berkeiből már felhívták figyelmünket, hogy Illés István, a kiváló humorista, csevegő és színházi kritikus, az AUTO kiváló főszerkesztője egy teljes oldalt szentelt lapjában lapunk főszerkesztőjének és a Nemzeti Sport automobil-rovatvezetőjének. A várt egy oldal megjött. Egy oldal gorombaság, amire kénytelenek vagyunk reflektálni. Hozzánemértés és rosszakarát. Ezzel a két szóval jellemez bennünket.

Végül pedig megleckéztet és kijelenti, hogy ők az „AUTO”, az ideális célokért küzdő lap, ezentúl jobban

Ha soká akar új gépének örülni

és nem akar rövidéletű motorkerékpárt vásárolni, vegyen

AMERIKAI
**HARLEY-
DAVIDSON**

350, 1000, 1200 km-es

vagy

ANGOL
A. J. S.

250—800 km-es

MOTORKERÉKPÁRT

Az összes modellek és az ezekhez tartozó összes alkatrészek raktárról beszerezhetők. — Oldalkocsik bármilyen márkához, eredeti tartókkal kaphatók

Magyarországi vezérképviselőt:

Majláth Mihály, Budapest, VI., Hunyadi-tér 12. sz.

Dunántúli képviselőt: ifj. Götzl József, Szombathely

fognak örködni a szakirodalom tisztaságán és környékéről le fognak csapni reánk. Csak néhány szóban felelünk.

Először is az idealizmus. Mindenekelőtt egy, a KMAC-tól szubvencionált hivatalos lap, ahol az idealizmust minden elsején készpénzzel fizetik, jobban teszi, ha hallgat és ezt a szót, hogy idealizmus, nem veszi a szájába.

Másodszor egy olyan lap, amelynek még eddig életében nem volt egy önálló kritikája, amely még eddig soha sem merete kinyitni a száját, aki csak szépet és jót ír mindenről, mindenkiről, aki ugyanakkor, amikor mi rámutatunk objektíve egy verseny rossz rendezésére, tudatosan valótlant ír, az jobban teszi, ha nem ír semmit.

Harmadszor egy olyan lap, mely az általa olyannyira lekritizált Nemzeti Sport híryanagából él, azt állandóan lopkodja, (lásd Tropsitezmen Avpol és az indiai bajnokságok), az jobban teszi, ha becsukja örökre kapuit és mint a Nemzeti Sport megírta, szerkesztője vagy főbelevővi magát, vagy kivándorol.

Negyedszer egy olyan lap, mely, hogy csak egy példát említsek, annyira az általános műveltség hiányában van, hogy azt írja: „Megnyílt a Simplon-út, ami a Svájcot az Engadinnal köti össze”, ami egyértelmű azzal: „Megnyílt a balatoni műút, ami Magyarországot Budapesttel köti össze”. Aki azt írja, hogy a nemzetközi „Záradék-verseny” augusztus 20-án lesz, (így fordítva le a Klausenpass hegyiversenyt), az csukja be a boltját és foglalkozzon golfbal és nyisson színházi lapot, de ne rontsa el az autósaklapok levegőjét.

Egy olyan autósaklapíró, aki azonosítja magát azal az elvvel, hogy az automobil- és motorkerékpárversenyben 1 százalék a sport, az menjen krumplit kapálni.

Egyébként semmivel sem voltunk gorombábbak, mint a t. AUTO című szaklap cikkírója. Ezzel be is zártuk a vitát. Magyarországon mindig nagy baj volt, hogy mindenki más pályára megy, mint ahova való. Például a humorista, vagy színházi kritikusknak mániája az autósakirodalom.

*

Egyébként hogyan áll ma a Motorszövetség ügye. Halad lassan az útján. Az OTT kimondta az alakulás szükségességét és a Magyar Motoros Szövetségnek meg kell alakulnia. Az alakulás tisztán a sportra értendő. Az alakulás gondolatával már a KMAC maga is tisztában van, az alakulás gondolatától már nem idegenkedik, dacára annak, hogy titokban a legnagyobb ellenakciót fejti ki. Két-három hónap alatt a szövetség megalakulása már biztosra vehető. Érdekesnek tartjuk megemlíteni, hogy a szövetségi eszme egyik legnagyobb propagálója, Mária Dezső a napokban külföldre utazott, ahol a nagyobb európai nemzetek jelenlegi helyzetét fogja áttanulmányozni. Négyhetes útja után pozitívumokkal fog előlépni abban az irányban, hol milyen testületek alkotják a főhatóságot és milyen hatáskörrel bírnak ezek a szövetségek. Akkor majd élőszóval és bizonyítékokkal megdőlnek a KMAC azon nyilatkozatai, hogy a külföldön mindenütt az elismert Automobil Club gyakorolja a fennhatóságot. Ezek az érvek éppen úgy meg fognak dőlni, mint a spon-tán hűségnyilatkozatok, amelyeket vagy kikoldultak, vagy meg sem történtek.

Az automobílok és motorkerékpárok adólóerejének kiszámítása

Jelen számunkban kivonatossan ismertetjük az új autódót és közúti adó tételeit. A rendeletben, mely az autódóról szóló 1928. évi VI. t.-c. végrehajtását célozza, sokszor olvashatjuk az adólóerő kifejezést. Ez állapítja meg a gépkocsik és motorkerékpárok után fizetendő adó nagyságát. Hogy miképpen, azt a rendelet kivonatos ismertetésében közöljük. Lássuk most, hogy miképpen számítható ki az adólóerő? Autókatalógusokban sokszor olvashatjuk a következő megjelöléseket: 10/30 P. S., 15/50 HP. stb. Ezeknél a törtvonal előtt álló szám, jelen példánkban tehát a 10-es és 15-ös az úgynevezett adólóerőt jelenti, vagyis azt a lóerőegységet, mely után a kocsik és motorkerékpárok adóját kell lerónunk. Ez országonként változó formula szerint állapítatik meg és ezért minden automobil adólóerejét nálunk Magyarországon az itten érvényes formula szerint kell megállapítanunk. A törtvonal után álló számok, példánkban 30 és 50, jelentik a kocsik motorjának tényleges teljesítményét. Tehát a valóságban ez adja meg a motor által fékpadon teljesített lóerők számát.

A nálunk érvényes adóképlet a következő:

$$N = \frac{i \cdot d^2}{20}$$

ahol N az adólóerőszám, mely egyenlő i a hengerek száma, szorozva d^2 a furat négyzete (cm-ben) osztva 20-szal.

Az adóképlet realitásához azonban szó fér, mert benne a hengerszám mellett csak a furat szerepel és a löket nem vétetik tekintetbe. Ez helytelen, mert lehet két egyforma hengerűrtartalmú motor, melyek közül az egyik furata kisebb mint a másiké, viszont lökete hosszabb és megfordítva. Az úgynevezett long-stroke (hosszúlöketű) motorok tulajdonosai így előnyben vannak, mert az adóképlet szerint az adólóerő kiszámításában csak a furat játszik szerepet, a löket nem. A hosszúlöketű motor furata pedig — éppen hosszabb lökete folytán — kisebb, mint a hasonló köbtartalmú, de rövidebb löketű és nagyobb furatú motoré. Míg motorkerékpároknál az eltérés csekély, addig nagy automobilmotoroknál már súlyos igazságtalanságok történhetnek. Megeshet például, hogy azonos hengerűrtartalmú kocsiknál a furat-löket különbség folytán több (5—6) adólóerő-különbség mutatkozik. A képlet tehát elavult és sürgős megfiatalításra szorul.

Külföldön néhol 100 kcm.-t vesznek egy lóerőnek és ez után fizetetik az adólóerőket. Ez a rendszer azonban így nem kívánatos, mert az adótételek megfizethetetlen nagyobbodását vonná maga után.

A legigazságosabbnak mindazonáltal egy a fentihez hasonló alapelveen nyugvó képlet látszik, melynél az adólóerők számát egyenesen a hengerűrtartalomból vezetik le. Az illetékes fórumok dolga, hogy megfelelő szakértők meghallgatása után a hengerűrtartalom egységére eső adólóerő nagyságát megállapítsák.

Bán László

Budapest, V., Vág-utca 5
Telefon: „Lipót” 911—21

Teherautópótkocsik

Traktorpótkocsik. Karosszériák. Autójavító

Az új autóadó

(Kivonat)

Az új közúti adó ügyében a kereskedelmi miniszter által kiadott 63.000. számú rendelet intézkedik, mely végrehajtási utasítását képezi a gépjárművek közúti célokra való megadóztatásáról szóló törvénycikknek. A rendelet szerint a közúti adó alapjául a motorkerékpároknál és a személyszállító gépkocsiknál — kivéve az autóbust — a forgalmi engedélyben megadott lóerők száma, autóbuszoknál, tehergépkocsiknál, adóköteles pótkocsiknál és traktoroknál pedig a kocsi üzemképes állapotban mért és a forgalmi engedélyben megadott önsúlya szolgál.

A motorkerékpárok közúti adója.

Az adótétel adólóerőnként 8 P, tekintet nélkül arra, hogy a motorkerékpár solo, vagy oldalkocsis. Egy évre tehát fizetendő:

Lóerő	Pengő	Lóerő	Pengő	Lóerő	Pengő	Lóerő	Pengő
1	8	5	40	9	72	13	104
2	16	6	48	10	80	14	112
3	24	7	56	11	88	15	120
4	32	8	64	12	96	16	128

Személyszállító magánautók és nem budapesti bérutók évi közúti adója:

A) 10 lóerőig: minden lóerő után évenként fizetendő 15 pengő.

B) 16 lóerőig: az első 10 lóerő után fizetendő lóerőnként 15 P, a 10-en felüli minden lóerőért 23 P.

C) 16 lóerőn felül: 10 lóerőig fizetendő minden lóerő után 15 P, a következő hat lóerő után, minden lóerőért 23 P, a 16 lóerőn felüli minden egyes lóerőért 30 P.

Ennek alapján az alábbi táblázat adja meg az 1-től 40 adólóerőig terjedő nagyságú automobilon után fizetendő évi adót:

Lóerő	Pengő	Lóerő	Pengő	Lóerő	Pengő	Lóerő	Pengő
1	15	11	173	21	438	31	738
2	30	12	196	22	468	32	768
3	45	13	219	23	498	33	798
4	60	14	242	24	528	34	828
5	75	15	265	25	558	35	858
6	90	16	288	26	588	36	888
7	105	17	318	27	618	37	918
8	120	18	348	28	648	38	948
9	135	19	378	29	678	39	978
10	150	20	408	30	708	40	1008

A budapesti géperejű bérkocsik évi közúti adója 16 adólóerőig 23 P 80 f., 16 adólóerőn felül az első 16 adólóerő után járó 23 P 80 f. és 35 P 70 f. Összesen 59 P 50 fillér.

Autobuszok és tehergépkocsik évi közúti adója az üzemképes állapotban mért önsúly minden 100 kg.-ja után 15 P.

Azok után az autobuszok és tehergépkocsik után, melyek kerekei pneumatik-abroncsokkal vannak ellátva, az önsúly minden megkezdett 100 kg.-ja után csupán évi 12 P adó fizetendő.

Az adóköteles traktorok évi közúti adója tömör abroncsos esetében 100 kg.-ként 30 P, pneumatik-abroncsok esetében 100 kg.-ként 24 P.

Nemzetközi útigazolvánnyal külföldről bejövő akár személy-, akár teherszállító gépjárművek az országhatárnak a bejövétel alkalmával való átlépésétől számítva egy hónapig adómentesek s ha az ország területét egy hónapon belül elhagyják, az országhatárnak a kimenetel alkalmával való átlépésekor sem tartoznak közúti adót fizetni. Ha az ily gépjárművek az ország területén egy hónapnál hosszabb ideig tartózkodnak, az országhatárnak kimenetel alkalmával való átlépésekor az egy hónapon fölüli időnek minden megkezdett hónapjára a gépjármű nagyságára való tekintet nélkül 20 P közúti adót tartoznak fizetni.

Nemzetközi útigazolvánnyal külföldről bejövő motorkerékpárokért egy hónapon túl hónaponként 5 pengő közúti adót kell fizetni, egyébként pedig motorkerékpárokra is a gépkocsikra fönt körülírt eljárás alkalmazandó.

A törvény 11. §-a értelmében a közúti gépjárműveket a T.-ben szabályozott közúti adón fölül más (például törvényhatósági vagy községi) közlekedési adóval (köz-munkaváltással) megterhelni nem lehet.

Ehhez képest Budapest székesfővárosban és azokban a tvh. j. fölruházott városokban, ahol a közúti gépjárművek után eddig kormányhatóságilag jóváhagyott városi szabályrendelet alapján közlekedési adót szedtek, 1928. évi január hó 1-től ily közlekedési adó nem szedhető, a vármegyei törvényhatóságok területén pedig az 1920:XX. t.-c. 3. §-ának 2. pontjában a közúti gépjárművekre megállapított közmunkakötelezettség azokra a gépjárművekre nézve, amelyekre a T. közúti adózási kötelezettséget állapít meg, 1928. évi január hó 1-től ugyan-csak megszűnt.

Foglalkozik a rendelet ezenkívül még a személy- és árúszállítással üzletszerűen foglalkozó gépjárműveknek az útfenntartás költségeihez való és az útfenntartó hatóságot illető külön hozzájárulással, mely nem szűnik meg az új adó életbelépésével. Ennek mértéke rendszerint az illető gépkocsijáratnak az 1922:XII. t.-c. alapján való

Hotchkiss

AUTO-PALOTA
Schmalcz József
Budapest, VII., Dohány-u. 22
Telefon: J. 425-68

DONNET-ZEDEL

AUTO-PALOTA
Schmalcz József
Budapest, VII., Dohány-u. 22
Telefon: J. 425-68

BSA

Schmalcz József
Auto-palota
Budapest, VII., Dohány-u. 22.
Telefon: J. 425-68.

Z Ü N D A P P
250 kcm.

Angol
EXCELSIOR
500 kcm.

MOTORKERÉKPÁROK

VIGH JENŐ, BUDAPEST, V., HONVÉD-U. 2

engedélyezése alkalmával állapítatik meg. E hozzájárulás mértékét eddig számos esetben a közmunkaváltsággal aránylagos mértékben (pl. a közmunkaváltság kétszeresében) állapították meg. A közúti gépjárművek közmunkaváltságának a fentiek értelmében való megszüntetése önkéntérthetőleg nem jelenti az iparszerű járatoknak az 1922:XII. t.-c. alapján való engedélyezése alkalmával megállapított útfenntartási hozzájárulás megszüntetését, még abban az esetben sem, ha ez utóbbinak mértéke a közmunkaváltsággal aránylagosan lett megállapítva. Ez a hozzájárulás előreláthatólag a közúti adó 25 százalékában nyer megállapítást.

Megemlítjük még, hogy az adó kivetéséről az adózó csak az első kivetés alkalmával kap fizetési meghagyás útján külön értesítést és a kivetett adót ebben az összegben tovább kell fizetnie mindaddig, míg annak összegében változás nem történik — amiről új fizetési meghagyással kap értesítést — vagy míg adókötelezettsége meg nem szűnik.

A kivetett közúti adót évnegyedenként előre, mindig az évnegyed első hónapjának 15-éig kell négy egyenlő részletben megfizetni az erre a célra kapott postatakarékpénztári befizetési lapok felhasználásával. Késedelmes befizetés esetében a naptári évnegyed első napjától annak a hónapnak végéig, melyben a befizetés történt, évi 12 százalék kamatot számítanak.

A hátralékos adózót a m. kir. adóhivatal írásban felhívja az esedékessé vált tartozás 8 nap alatti befizetésére. A határidő eredménytelen elteltekor ismét írásbeli felszólítást kap az adózó a hátralék 15 napon belüli befizetésére s ha ekkor sem fizet, a gépjármű forgalmi engedélyét vonják be tőle.

Forgalmi engedélyét az adózó csak akkor kaphatja vissza, ha az összes hátralékok kifizetését adóhivatali bizonyítvánnyal igazolja.

A hátralék behajtása az adóbehajtás szabályai szerint megy végbe.

NINCS TÖBBÉ GUMMIDEFEKT! **ELFIE**
HA TÖMLŐVÉDŐT HASZNÁL. MEGVÉDI TESTI ÉPSÉGÉT, KOCSIJÁT, GUMMIJÁT

VEZÉRKÉPVISELETE:
TECHNONOVA WEKERLE SÁNDOR UTCA 4. TELEFON: T. 290 59

NÉZZE MEG

AZ ÚJ 1928. TÍPUSÚ ANGOL

TRIUMPH

MOTORKERÉKPÁROKAT
SZÉP, MEGBÍZHATÓ, OLCSÓ

Vezérképviselet:

BRUCK NÁNDOR ÉS FIAI
JÓKAI-UTCA 21. TELEFON: T. 114-46

MAGYAR WAGGON- és GÉPGYÁR RT.



:: GYŐR ::

Telefonok: 201, 202, 203

RÁBA

BUDAPEST

V., Deák Ferenc-u. 18.

Tel: T. 243-00, L. 979-49

3 ÉS 5 TONNA HORDKÉPESSÉGŰ

Teherautók
Autóbuszok



Speciál-és
Pótkocsik

A magyar utaknak leg-
jobbán megfelelő autó

A magyar utaknak leg-
jobbán megfelelő autó

Szolid kivitel, gazdaságos üzem, előnyös árak és feltételek.
Ajánlati felhívások cégünkhez címzendők. Képviseletünk nincsen.



Kétszer gumiba áztatott

amerikai pneumatik
legnagyobb kilométerteljesítményt nyújtja

Vezérképviselet: **DÉNES ÉS FRIEDMANN RT.**

Budapest, VI., Dessewffy-utca 29

Veszedelem fenyegeti a motorkerékpárkereskedelmet és a közlekedést

A belügyminiszter újabb szigorú rendelettel akarja elsorvasztani a szépen fejlődő motorkerékpárkereskedelmet — A rendelet feljogosítja a főkapitányt, hogy a székesfőváros belső területeiről tiltsa ki a motorkerékpárosokat és azok számára csak a másodrendű utcákban engedélyezze a közlekedést.

Az „Automobil-Motorsport“ memorandummal fordult Sztranyovszky Sándor államtitkárhoz, melyben a „forgalmi rendőrség“ felállításának szükségességét ajánlja — Két-három renitens motorkerékpáros miatt nem lehet ezeket büntetni

A belügyminiszter helyett Sztranyovszky Sándor belügyi államtitkár körrendeletet intézett a budapesti és vidéki kerületi főkapitányságokhoz a motorkerékpárosok szabálytalan közlekedésének megakadályozása érdekében. A rendelet megállapítja, hogy a motorkerékpárosok nem alkalmazkodnak a legfontosabb közlekedési szabályokhoz és ez a szabálytalanság különösen az előzésnél kirívó. Gyakran minden elfogadható ok nélkül éppen akkor előznek a forgalmasabb útvonalakon, amikor a forgalom biztonságát a sebesség mérséklését követelné meg. Lassítás helyett ezeken a helyeken fokozzák a sebességet, valóságos versenyeket rendeznek és száguldásukkal nemcsak a kocsik és autók közlekedésének biztonságát, hanem a gyalogosok testi épségét is a legnagyobb mértékben veszélyeztetik. A rendelet felhívja a hatóságokat, hogy a motorkerékpárokat az eddiginél is fokozottabb mértékben figyeljék és gondoskodjanak, hogy a legesekélyebb kihágás esetén az eljárás megindíttassék. Kiterjed ezenkívül a rendelet arra is, hogy amennyiben annak szüksége mutatkoznék, a főkapitány tiltsa ki a motorosokat a város belső területéről és a forgalmasabb útvonalokról és azokat csak a közlekedés szempontjából másodrendű utcákban engedje közlekedni.

Eddig a rendelet. Őszintén szólva minket, akik állandóan, éppen azért, hogy figyelemmel kísérjük a közlekedés rendjét, annak javulását és hibáit. Állandóan automobilon és motorkerékpáron járunk, a most megjelent rendelet a lehető legnagyobb mértékben meglepett. Először is a tél folyamán oly kevés motoros jármű közlekedett Budapest utcáin, hogy azokról általános véleményt alkotni majdnem kizárt dolog. A motorkerékpárosok a téli időszak alatt, kivéve az oldalkocsis motorkerékpárok tulajdonosait, csaknem mind leállítják gépeiket és csak a fagyos, nedves idő multával bújnak ki oduikból. Másodszor szemmel láthatóan éppen a motorkerékpárosok olyan javulásról tettek tanuságot az utóbbi időben, hogy a rendelet kijötte minket a legnagyobb mértékben meglepett. Mi csak úgy képzelhetjük el a dolgot, hogy a rendelet alkotója egy precedens feletti elkeseredésében hozta, illetve adta ki drákói rendeletét.

Tény az, hogy igen sokszor látni renitens motor-

kerékpárosokat, de azok inkább a hangtompító kinyitása, illetve fel nem szerelése folytán a hangos menéssel követnek el szabálytalanságot. A gyorsan közlekedő motorosok az utóbbi időben nagyon megfogytak és számuk a rendőrség igen helyes büntető rendszabályai folytán állandóan fogy. Nézetünk szerint ma a motorkerékpárosok 95 százaléka a lehető legrendesebben közlekedik és bátran megírjuk, hogy ma sokkal több a renitens és rendetlenül közlekedő automobilisták száma. Teljesen egyenlő mértékkel kell mérni. Ahhoz azonban, hogy egyenlő mértékkel mérhessünk, egy dolog szükséges. Ez a ma már elengedhetetlen tényező egy jó és biztos alapokon, kitünő gyors, masszív gépekkel rendelkező

forgalmi rendőrség felállítása.

Mi, akik szinte napról-napra egész délelőtt, sokszor egész nap a városban közlekedünk, látjuk, hogy úgy az automobilisták, mint a motorkerékpárosok, nem az álló órszemek előtt követik el a szabálytalanságot, hanem ott, ahol azt hiszik senkisémet látja őket. Szükséges lenne tehát Budapesten három-négy igen erős, gyors, oldalkocsis motorkerékpár beszerzése. Ezeknek a gépeknek kívülről semminemű különös ismertetőjelük nem lenne. Vezetőkül állás nélküli vagy állásban lévő, képzett mechanikusok, szerelők volnának felveendők, akik a motorkerékpározás technikájával teljesen tisztában vannak és a gép mechanizmusát tökéletesen ismerik. Az oldalkocsiban civilruhás forgalmi rendőrtisztviselők foglalnának helyet, mely posztokra a legintelligensebb, a sebességgel és a szabályokal tökéletesen tisztában lévő tiszteket tartanánk legalkalmasabbaknak. Ezek állandóan közlekednének és cirkálnának a város különbözőbb pontjain. Kijelentjük, hogy hajmeresztő szabálytalanságoknak lennének szemtanúi, mégpedig nem anyira a motorkerékpárosok, mint inkább az automobilvezetők részéről. Fantasztikus befordulások, útlevegések, sebes áthajtások és utcából való kihajtások tárulnak szemünk elé. Itt volna a helyzet kulcsa. Bátran állíthatjuk, hogy egy hónap leforgása alatt a balesetek száma a tizedrésze esökkenne. Ezek az állandóan közlekedő járőrök természetesen a gyalogosokat is figyelhetnék és oktathatnák és ugyanígy a lassan közlekedő lovasfoga-

SKODA, LAURIN & KLEMENT

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

14/50 l. e. szelepnélküli

hathengeres

Vezérképviselő: BUDAPEST, VI., ANDRÁSSY-ÚT 10.

::

SKODA—HISPANO—SUIZA

25/100 l. e. szelepes, hathengeres.

SZEMÉLYKOCSIK

SKODA, LAURIN
& KLEMENT
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

Telefon: Teréz 8-14.

tokat és keréparosokat is kordába szedhetnék.

Ameddig egészséges alapokon nyugvó „forgalmi rendőrségünk nincs“, addig komoly rendről beszélni sem lehet. Vegyünk példát az amerikaiaktól és a külföld többi városaitól és utánozzuk. Azt azonban sehol sem fogjuk látni, hogy a motorkerékpárok ki vannak tiltva a belvárosból, mint Budapesten, vagy hogy a másodrendű utcákba akarják őket terelni.

Felhívjuk a belügyminiszter úr figyelmét, hogy ma már egy hatalmas népréteg él a motorkerékpárkereskedelemből és a motorkerékpárok javításából. Felhívjuk a belügyminiszter úr figyelmét, hogy ma az orvosok, tanárok, hivatalnokok és kereskedők egy nagy százaléka jár motorkerékpáron. Ezeket nem lehet mozgási szabadságukban megtagadni. Tessék könyörtelenül eljárni a renitensek ellen, de az összességet büntetni néhány léha, feltűnési viselkedésben szenvedő egyén túlkapásai miatt nem lehet.

Mi ismerünk olyan motorkerékpárosokat, akiket, bár évek óta motoroznak, egyetlenegyszer sem vontak még felelősségre kihágás miatt. Hogy csak egy példával éljek, lapunk helyettes szerkesztője a múlt évben 15.000 kilométert tett meg oldalkocsis gépével és csupán egyetlenegyszer írták fel, mert a számtáblájára rakodott sár eltakarta a rendszámot.

A dologban egyébként érdekes, hogy a sajtó, amely az OTT—KMAC—MAC-viszályban két napig olyan spontán megszólalt, most a fülét sem mozgatja. Úgyszintén csendben ül a KMAC is, amelynek pedig, miután a sportot megtagadta, éppen most kellene nyilatkoznia. Most azonban csendes. Mi azt is tudjuk, hogy miért. Mert a protekciót most egy sokkal fontosabb ügy érdekében kell elővennie, a saját érdekében. Mit neki a motorkerékpárosok ügye. A KMAC most az OTT—MAC ellen veti latba minden még meglévő befolyását és ilyenkor a kereskedők és a motorkerékpáron közlekedők védelme harmadrendű tényező. De mikor a hűségnyilatkozatokról volt szó, akkor bizony szaladtak a TTC-hez, a kereskedőkhöz és Isten tudja hová.

Szerkesztőségünk az elmúlt napokban egy memorandumot szerkesztett meg, melyet átadtak Sztranyovszky Sándor államtitkár úrnak, aki maga is automobilista és már főispánsága alatt is egy O. M. birtokosa volt. Reméljük, hogy az államtitkár úr, aki eddig is minden tétében a haladás és az újítások emberének mutatkozott be, most sem fog elzárkózni a viszonyok javítását célzó ötletek átvizsgálása elől.

A beadott memorandum szövege nagyjában a következő:

„Olvasva Nagyméltóságod legutóbb kiadott körrendeletét, mely a motorkerékpárosok szabálytalan közlekedését volna hivatva megrendszabályozni, legyen szabad szakla-

punk szerkesztőségének Nagyméltóságodhoz a következő kérelemmel fordulni:

Mint állandóan a város területén automobilis és motorkerékpárral közlekedő egyének, valamint a közlekedéssel és annak szabályaival állandóan szakszerűen foglalkozók vesszük magunknak a bátorságot, hogy Nagyméltóságodnak a következő figyelemre méltó adatokat terjesztjük be:

1. Az új rendelet, mely a motorkerékpárosok megrendszabályozása ügyében a m. kir. állami rendőrséghez intéztetett, ismét általánosít. A rendőrlegénységnek a szabálytalanságokról vagy nincsen, vagy csak nagyon kis mértékben van észlelete. Ez maga után fogja vonni, hogy minden egyes motorost előbb vagy utóbb az elképzelhető vagy elképzelhetetlen legkisebb vétségért vagy vélt vétségért fel fognak írni, elő fognak állítani, meg fognak büntetni.

2. Az egyhelyben álló rendőrőrszemnek *nincs módjában* a szabálytalanul közlekedő motorosokat tettenérni. Ezért, tekintve, hogy rendeletben kapják a megrendszabályozást, az előbb esetelt módon fognak eljárni, vagyis ártatlan vezetőket fognak megbüntetni.

3. Igen nagy a szabálytalanul és vigyázatlanul, vagyis a közre veszélyes módon hajtó motorosok száma. Ezek azonban éppen a rendőrök posztjánál, előtte és utána a lehető leghabosabban közlekednek és csupán kikerülve a rendőrlegénység látóvonalából, hajtanak veszélyesen és szabálytalanul.

4. A szabálytalanul és veszélyesen vigyázatlanul hajtó motorosok megrendszabályozása *legelőször* a szabályosan hajtó motorosok között fog a legmelegebb fogadtatásra találni.

5. Egyedüli módja szerintünk a szabálytalan motorosok megrendszabályozásának a civilruhás ellenőrző forgalmi rendőrök megteremtése, akik, cirkálva az utcákon, *tettenérik* a szabálytalanul közlekedő motorosokat. Tekintve, hogy ezek a civilruhás ellenőrök gyalogszerrel avagy kerékpáron a motorosokat utolérni nem képesek, csupán azok rendszámát olvashatják le, utólagos feljelentés és szigorú megtorlás céljából. Ezzel azonban nehézkes folyamattá válik a szabálytalankodók megbüntetése.

6. Egyedüli és leghelyesebb módszer tehát az, amelyiket az Egyesült-Államok forgalmi rendőrsége követ. A forgalmi ellenőrző rendőrök motorkerékpárokkal rendelkeznek és ezekkel cirkálnak vagy állanak lesben az útvonalakon. Így bármikor és bárhol *tettenérhető* a szabálytalanul és a gyalogosok, valamint többi közlekedők testi épségét veszélyeztető motorkerékpáros. A rendőr személyesen győződik meg a szabálytalanságról, személyesen állítja elő a delikvenst és állandóan felügyeletet gyakorolhat nemcsak egy helyen, hanem az egész utca forgatagában.

7. Ezzel megakadályozható volna az a rendelkezés, mely szerint a motorkerékpáro-



DOUGLAS

mindenütt

VENNET

Vezérképviselői

VI. kerület,
Podmaniczky-
utca 18.

sok tiltassanak el az elsőrendű forgalommal bíró utcákról. Ez a rendelkezés a világ egyetlen városában sem ismeretes. Ha egy járművet a rendőrségi hatósági vizsgálat a forgalomra alkalmasnak talál, úgy az alkalmas arra, hogy a főútvonalakon és a mellékútvonalakon egyformán közlekedhessenek. Ezen rendelkezés alkalmas volna arra, hogy megvalósulása esetén szépen virágzó motorkerékpárkereskedelmünk és iparunk, valamint sportunk a szó szoros értelmében véve elsenyvedjék.

8. A motorkerékpáros forgalmi rendőrség egyben nemcsak a motorkerékpárosok, hanem az éppen olyan szabálytalanul közlekedő automobilvezetőket és a gyalogosokat is figyelemmel kísérhetné, akik, nézetünk szerint, semmivel sem ártatlanabbak a forgalmi kihágásokban, mint az agyonsanyargatott motorkerékpárosok.

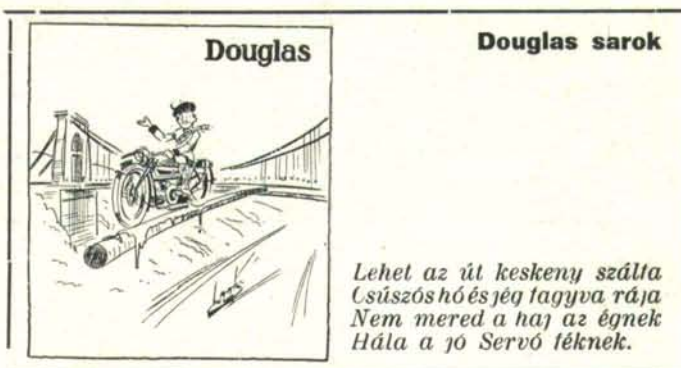
Reméljük az illetékesek fognak időt szentelni beadványunk elolvasásának és bízunk abban, hogy annak egyes szakaszait magukévá fogják tenni. Következő számunkban be fogunk számolni olvasóinknak az ebben az ügyben kapott információkról.

Hírek

LÁSSUNK TISZTÁN! A motorizmus mai legaktuálisabb kérdésében, az „automobil- és motorkerékpárversenyek embersporttá nyilvánításában” még ma is a valósággal teljesen ellenkező cikkek és hírek látnak napvilágot. Kénytelenek vagyunk e helyen újra leszögezni, hogy az Országos Testnevelési Tanács nem az egész automobilizmusra mondta ki az „embersport” meghatározást, hanem csupán a szigorúan vett „automobil- és motorkerékpárversenyekre”. Kérjük tehát azokat, akik ily módon még ma is a teljesen félrevezetett cikkek és információk hatása alatt az Országos Testnevelési Tanácsot, valamint a kezdeményező Magyar Athletikai Club motorosztályát támadják, gondolkodjanak egy kissé a történetek felett és be fogják látni, hogy amit az OTT kimondott, nem is olyan abszurdum, hanem a tiszta reális valóság. Ezt újól csak azért voltunk kénytelenek megegyeszer leszögezni, mert szinte naponta találkozunk régi automobilistákkal, akik magukból kikelve tárgyalják az OTT határozatát és mindannyian általánosítva az „automobilizmusról” beszélnek, holott az OTT szigorúan a versenyvezetésről tárgyalt.

Az ADAC tíznapos versenyén a nevezési díj 20 márka, amiből, ha a versenyző starthoz áll, tízet visszakap. Itt tanulhatna a KMAC. (10 márka egyenlő 170.000 korona, vagyis 13–14 pengővel.) Itt azonban nem 10 em. magas ezüstszerleg lesz a díj, hanem egy ezüstkely, benne az ADAC aranyérme. Nálunk a Tourist Trophyn, vagy a Svábhegyi versenyen 20–35 pengő a nevezési díj. Az ADAC valamivel nagyobb és tekintélyesebb klub, de nem tesz különbséget kis és nagy kategória között. Itt minden gép egyforma, a nevezési díja mind egyiknek tíz márka, ha indul. Ajánljuk figyelmébe a dolgot a KMAC sportbizottságának.

„Víz leeresztve!” A minap egy ismerősünk felhívta figyelmünket, hogy kocsiját bevitte egy Csengery-utcai autójavítóhoz, ahol elámult a látottakon. „Barátom, ez egy komoly javítóműhely — mondotta. — Ott állanak szép sorjában a kocsik és mindegyiken tábla van a hűtőre függesztve — Víz leeresztve! —, míg oldalt egy másik tábla lóg, rajta a feltüntetett javításokkal és a kijavítandó vagy átnézendő munka felsorolásával.” Szó nélkül eltaláltuk, hogy csak a Nébel és Szirmai javítóműhelyről lehet szó. Kiderült, hogy igazunk volt. Nem reklám ez, hanem valóság. Figyelmébe ajánljuk ezt sok-sok javítóműhelynek.



Douglas

Douglas sarok

Lehet az út keskeny szálta
Csúszós hó és jég tagyva rája
Nem mered a haj az égnek
Hála a jó Servó téknék.

A Sunbeam-képviselőt, amely eddig a Magyar Abroncs- és Kerékgár birtokában volt, a közeli napokban Böckh László, az ismert fiatal motorkerékpáros fogja átvenni. Az Abroncsgyár, melynek munkakörét túlságosan lefoglalja a kiváló Castrol-olajok képviselője, nem szentelhet olyan nagy időt a jelentőségében kisebb üzletnek és annak átadását már hónapokkal ezelőtt elhatározta. Örömmel üdvözljük az új képviselőt, mely új életet ad majd a Sunbeam-nek a magyar piacon. Hír szerint Böckh László a közeli napokban már át is veszi a képviselőt és a Sunbeam mellett több más gyárral is folytat megbeszéléseket. A képviselő vezetésében Koppány Miklós, aki eddig is vezette a képviselőt ügyeit, fog segédkezet nyújtani Böckh Lászlónak.

Gyűlnek a tiszteletdíjak az „Automobil-Motorsport” versenyére. Még csaknem másfél hónap választ el minket a nagy versenytől és máris szép számmal állanak szerkesztőségünkben a versenyre felajánlott tiszteletdíjak. Elsőnek a budapesti Douglas-képviselő egyik igazgatója, Székely Ferenc ajánlott fel két díjat. A magánosok közül Iványi Gyula, a kiváló Lancia-vezető és Radnay Rezső festőművész adományoztak egy-egy díjat. Majláth Mihály a Harley-Davidson-gyár részéről küldött be szerkesztőségünkbe egy nagyon szép, művészi, igazi amerikai serleget. Beérkezett már a Magyar Athletikai Club motorosztályának serlege is, valamint tudatta szerkesztőségünkkel az újonnan alakult Sunbeam-képviselőt is, hogy egy díjjal óhajtja megtisztelni versenyyűnkét. Minden remény megvan arra nézve, hogy ezidén jóval több díj fog szerkesztőségünk rendelkezésére állani, mint a múlt évben és remélhetőleg a kategóriák első 5–6 helyezettjét tudjuk majd kellőképpen díjazni. Ezúton is köszönetet mondunk mind azoknak, kik versenyyűnk fényét díjak adományozásával emelni fogják.

A svájci „Sport”-ban, melynek automobilrovata egyike az európai lapok legjobbjának, most egy igen érdekes vita folyik az aszfaltutak és a beton-, valamint a kövezett utak hívei között. A lap teljesen szabad teret enged a vitának és most csaknem hetenkint jelennek meg a rövidebb-hosszabb cikkek kiváló szakemberek tollából. Az eddigi értékezések alapján, úgy látszik, az aszfalt-hívők a győzelem, akik különösen a rugalmasság és a zajtalan járás, valamint a kis javítási költségekben látják az aszfaltutak fölényét a beton- és kövezett utakkal szemben. Az egyik aszfaltvédő szerint a kővel és betonnal fedett utcákban, egy nagyobb jármű elhaladása esetén, a házakban olyan nagy a rezgés és a zaj, hogy ez, nagyobb forgalom esetén elviselhetetlené válik.

Motocar — F. R. Lambert Ferenc, Budapest, V., Zoltán-utca 18., megszerezte a kiváló háromkerékű francia F. R. járművek vezérképviselőt. A kis háromkerékű jármű hasonló az angol, nagyon ismert Morganhoz és a francia D'YRSAN-hoz. Elöl két kerék, hátul egy, amely egyúttal hajtókerék. A járművet egy 500 kcm.-es motor hajtja, azonban a gyár kívánatra 1000-es JAP-, vagy Blackburne-motort is beszerel. Az első F. R.-gépek március elején érkeznek Budapestre. Az árak körülbelül egyenlő lesz egy oldalkocsis motorkerékpárral.

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



**Maga a töké-
letesség!**

Pneumatik Árusító R.-T.

Andrássy-út 27. Telefon: T. 134-78

Főlerakat: „AUTOCAR“
Andrássy-út 40

WEIKRA-irányjelzők minden nagy-
ságban 36—65 pengőig páronként

KMAC

téli megbízhatósági versenye
1928

Az 1928. évi típusok
megérkeztek

ARIEL

ismét bebizonyította meg-
bízhatóságát

Kovács Sándor 497 ohv.
Ariel Sidecarongyóz, a nap
legjobb átlagidejét futva

Vezérképviselőt:

BAUER JÓZSEF Budapest, VII., Elemér-u. 41

Motorkerékpár-javitóműhely

Norton, Super-X
és Royal-Enfield
alkatrészek

Használt és új motorkerékpárok

Wollemann és Társa, Budapest

VIII., Tavaszmező-u. 6.

Árban, minőségben utólérhetetlen
az Ambrust-féle

oldalkocsi

Ambrust kocsigyár, Győr

Czuczor Gergely-utca 19.

„Noleex”. Újabb érdekes találmánnyal lett gazdagabb az automobilizmus. Igen sokszor megtörténik, hogy a hűtő ütődést kapván, folyni kezd, ami bizony igen nagy baj és könnyen megtörténhet, hogy a motorra végzetes következményekkel jár. Az amerikaiak most „Noleex” néven egy olyan szert hoztak forgalomba, amelyet a meleg, illetve forró hűtővízbe öntenek és ez a hűtőben olyan lerakódást okoz, amely napokig ellentáll és megszünteti a hűtő folyását. Ha azután alkalom nyílik, a kocsitulajdonos rendbehozhatja a hibát. A fontos az, hogy nagyobb turrák alkalmával egy ilyen Noleex-tubus kéznél legyen. A Noleex magyarországi vezérképviselőt a Bugatti-képviselő, V., József-tér 11. szerezte meg. Egy tubus ára, mely egyszeri használatra elegendő, 5 pengő.

BUGATTI — V., József-tér 11. A világhírű francia Bugatti-automobilgyár budapesti, illetve magyarországi vezérképviselője új otthonba költözött. Akinek ezután kedve támad egy Bugatti túra-, sport- vagy versenykocsit megnézni és megvenni, annak nem kell egy félórát utazni Budára, a legsötétebb Krisztinába, hanem a város kellős közepében, a József-téren megtalálja azt, a Hitelbank palotájával szemben. Úgy a mintaterem, mint a központi iroda a József-térre került. Ugyanitt bonyolítatnak le ezentúl a Zsolt bérautófuvarozás keretébe tartozó ügyek is. (Csukott és nyitott bérautók.) A Bugatti-képviselőt a közeljövőben főleg a kitűnő négy- és nyolchengeres túrakocsikra fogja a főszűlyt helyezni, amelyek főleg gyönyörű kidolgozásuknál és masszív munkájuknál fogva egyike a francia automobilipar legszebb kocsijainak. Az új képviselő telefonszáma: Terecz 263—77. Ugyanitt lesz az angol Mc. Evoy motorkerékpárok képviselője és bemutatóterme.

Megnyílt a Bruck Nándor és Fiai cég új kiállítási terme a VI., Jókai-utca 21. szám alatt. Látogatást tettünk az új helyiségben, mely rövidesen egyike lesz a legszebb budapesti motorszalonnáknak. A kiállítási terem már most telve van a kiváló angol Rudge-, Triumph- és James-gyárak 1928. évi modelljeivel. Különösen a Triumph-gépek keltenek felhívást, melyek teljesen elütnek az eddigi típusoktól. Igen érdekes a 277 km-es kis Triumph, melynek ára 1400 pengő. Az új Triumphok ezidei debütje most volt a Leads Motor Club február 4-én megtartott megbízhatósági versenyén, ahol a Triumphok nyerték úgy a szóló-, mint a sidecar-versenyt. Egyébként a híres London-Exeter versenyen is, mely az újesztendő egyik legnagyobb versenye volt, úgy a Rudge-, James-, valamint a Triumph-gépek is ismét több aranyéremmel tértek haza, ami jóságuk újabb bizonyítéka volt.

A közelmúlt napokban a következő levelet kaptuk a keszthelyi motorostársaktól. Mint a levélből kitűnik, a versenyünk iránt való érdeklődés országos és minden remény megvan arra nézve, hogy az „Automobil-Motorsport” ezidei versenye lesz az első magyar motorkerékpárverseny, ahol az indulók száma meg fogja haladni a százat. Itt adjuk a levelet:

Az AUTOMOBIL-MOTORSPORT
tekintetes szerkesztőségének

BUDAPEST.

Legutolsó számukból örömmel olvassuk, hogy az Önök által tavaly is oly sikeresen rendezett s az idén húsvétkor lefutandó megbízhatósági verseny első része a multévi útvonalon, a szépséges Balaton körül nyer lebonyolítást.

Mi, keszthelyi motorosok, ismét örömmel ajánljuk fel szolgálatainkat, hogy a verseny megrendezését Önöknek megkönnyítsük.

Tudatában vagyunk annak, hogy ez a verseny nemcsak a gépeknek, de a Magyar Tengernek is hatalmas propaganda leend s ezért mindent el fogunk követni, hogy a reánk váró feladatnak, amint a multban, teljes mértékben megfeleljünk.

Kérjük a tek. Szerkesztőséget, hogy bennünket a szükséges felvilágosításokkal idejekorán ellátni szíveskedjék s vagyunk sporttársi üdvözlettel:

Szekeres Miklós Burdics László Szita István
Babics Sándor Benatzky Ottó Markaly Tibor
Szombath Gyula Pál Nándor
Tompá Gyula Mosonyi László
keszthelyi motorosok.

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

A „Free wheel“. Az „Autocar“ szerint a közeljövőben igen érdekes újítás fog megjelenni egy pár nagy angol és amerikai gyár produktumain. Több olyan szabadalmat vettek meg külföldi gyárak az utóbbi időben, mely a „Free wheel“-rendszer behozatalát teszi lehetővé. A „Free wheel“ magyarul körülbelül azt jelenti, hogy szabadonfutó. Hasonló tehát ahhoz a jelenséghez, ami a kerékpároknál van, mikor a hajtóművet kikapcsoljuk és a kerékpár saját lendületétől halad tovább. Az új találmány lehetővé fogja tenni, hogy az automobil is haladjon hasonlóan a kerékpárhoz, vagyis erő nélkül, tisztán a lendületből. Az ilyen szabadonfutóval ellátott autóknaál különösen a benzinfogyasztás terén lehet majd nagy megtakarítást feltüntetni.

A motorkerékpár „Európa Grand Prix“ az előjelek után ítélve, Genében Európa legjobb vezetőit fogja összehozni. Az eddigi külföldi hírek szerint a kitűnő Motosacoche-vezető, Franconi, aki lekötötte magát hat versenyre a német Standard-gyárnak, a FICM Grand Prix-n indul. Mellette Bianchin indul a sokszoros bajnok, Nuvolari Tazio, Zanchetta és Moretti. Az olaszok közül az FN-hez szerződött világrekorder Sbaiz, valamint az AJS-vezető Bandini is biztos induló. Az olasz Frera-gyár Self, Marchi és Panella révén képviselteti magát, míg a két nagygyű, Ghersi és Varzi a Nortonnal folytat tárgyalásokat. Raceagni indul egy 250 km. Guzzin, míg a most legjobb olaszok egyike, Arcangeli Sunbeam-en. Természetesen itt csak az olaszokról számoltunk be, akikhez jönnek a franciák, a németek, az angolok, osztrákok és valószínűleg tőlünk is indul egy-két vezető.

Automobil-repülőgép. Igen szép befejezése volt a Bajor Automobil Club által rendezett Garmisch-Partenkircheni sporthétnek. Az Eibsee befagyott jegén az ismert német repülő, von Bismarck egy 100 lóerős Udet-Flamingó-géppel, melybe egy Siemens-motor volt beépítve, versenyzett az Austro-Daimler-vezető Stuckkal és a BMW kitűnő menőjével, Karl Gallal. A repülőgépnek 15 kört kellett megfutnia, míg a motorosok távja 10 kör volt. Az idegfejesítő küzdelemből Stuck (Austro-Daimler) került ki negyed kör előnnyel. A szülőgépén versenyző Gall nem tudott eredményt elérni, ami abból is következik, hogy a később 5 körre menő egyéni versenyben a Victoria sidecart vezető Möriz-München 5:47-es idővel (76 km. átlagsebesség) megverte. A nap legjobb idejét Stuck (Austro-Daimler) futotta 5:30.6-os idővel, ami 81 kilométerátlagot jelent.

A Svájci Motorkerékpár Szövetség legutolsó berni ülése után elhatározták a svájciak egy külön Motorfutball Szövetség megalakítását. Az új alakulat az UMS-től teljesen függetlenül intézi ügyeit. Mint látjuk tehát, Svájcban, az ideális országban, egy szövetség vagy fennhatóság nem ragaszkodik göresösen a hatalom megtartásához, hanem igyekszik magát, igen helyesen, tehermentesíteni. Az új szövetség neve: „Association Suisse de Motoball“. Az első ülése március 4-én lesz Bielben. Az új szövetség célja a Svájcban mindinkább terjedő motorfutball meghonosítása és annak a nemzetközi szabályok szerint való játszása. Eppen ezért az első üléseken megalkotják a motorfutball szabályait, természetesen az angol mintát véve alapul.

Örvedetes fejlődésképen javul Budapest közutainak világítása. Számos mellékutcát, sőt fővonalat szereltek fel villamoslámpákkal, melyek megszüntették a sok helyen uralkodó ázsiai sötétséget. Egyenesen mintaszerű kivilágítást kapott az Albrecht-út, mely mint a városból a Várba felvezető legforgalmasabb és legfontosabb út, hosszú ideig tökéletesen sötét volt. Ezzel szemben a Krisztinavárosból, a testőrségi palotától induló ú. n. Palota-út, mely a honvédelmi minisztériumnál végződik, még mindig oly sötét, úgy hogy azon csak fényzórával lehet közlekedni. Ez egyébként itt már jogszokássá vált és a rendőrség is hallgatólagosan tudomásul veszi és engedélyezi. Legközelebb megemlítjük azokat az útvonalatokat, melyeknek kivilágítása sürgősen szükséges volna.



„TEVES„

dugattyúgyűrűk, olajlevezetőgyűrűk, zsírcsapcszegek minden kivételben. — Dugattyúcsapok edzve és köszörülve. — Nyerszelepek, zsírcsöprések. — Nagy raktár!

Vezérképviselő:
Balogh Arthur okl. gépészmérnök
Budapest, V., Lipót-körút 27. Tel. 295-39

Követelje az autóját vagy traktorját javítótól, hogy gépe csapágyait

CARMOBIL

speciális autók- és traktor-csapágyfémekkel öntse ki, mert akkor sohasem lesz baja a csapágyakkal. Főelárusító:

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

Ugyanitt kaphatók: foszforbronzrodok, angol ón, forrasztó ón, alumíniumlemezek stb.

RALEIGH motorkerékpár



Svábhegyi verseny 1927.

350 km. kategória
II. HILD KÁROLY
Raleigh-gépen

Vezérképviselő: **APART AUTO R.-T.**
Budapest, VI., Andrássy-út 37. Telefon: T. 289-44

Autó- és szántómotor

főtengelyek és hengerek csiszolása

és minden e szakmába vágó alkatrészek készítése



Dedics Testvérek, Budapest
VIII., Óriás-u. 15. Telefon: J. 303-45. Alapítva 1903

Az Allgemeiner Deutscher Automobil Club március 25. s április 3-ika között tiznapos megbízhatósági versenyt rendez, mely Magyarországot is érinti. A verseny egyike lesz a legnehezebbeknek, amit eddig motoros szempontból megértünk és bizony eltörpül megerőltetés szempontjából egy TT mellette. A tiznapos út hossza 3400 kilométer. A tiz nap között van egy 570 kilométeres és két 400 km-en felüli etapp. Hogy ez mit jelent, azt csak az tudja elképzelni, aki maga is motorozik. A Budapest—Balaton körül és vissza útvonal csupán 375 km. és arra sokan már azt mondták, hogy túlsok. A legrövidebb etappe Budapest—Wien. Egyébként a távolság a következő: Köln—Utrecht—Amsterdam 270 km. II. nap, március 26: Amsterdam—Bremen 376 km. III. nap, március 27: Bremen—Hamburg—Rostock 300 km. IV. nap, március 28: Rostock—Stettin—Danzig 570 km. V. nap, március 29: Pihenő Danzigban. VI. nap, március 30: Danzig—Bromberg—Breslau 470 km. VII. nap, március 31: Breslau—Gleichwitz—Krakkó 270 km. VIII. nap, április 1: Krakkó—Budapest 395 km. IX. nap, április 2: Budapest—Wien 260 km. X. nap, április 3: Wien—Praga—Drezda. A gépeket két csoportba osztják. Sologépek 250 km. és oldalkocsis gépek 600 km. hengerűrtartalomig. II. csoport: Sologépek 250 km.-en felül és oldalkocsis gépek 600 km. hengerűrtartalomig. A versenyzők tehát április 1-én este Budapestre érkeznek és április 2-án reggel indulnak tovább Wienbe.

A svájci motorkerékpárverseny-terminusok. Igen sok versenyzőt érdekelnek ma a svájci sportviszonyok, tehát közöljük az Union Motoeycliste de Suisse most megállapított versenynaptárát. Az UMS Svájcban a motorkerékpársport elismert legfőbb fóruma és semmi köze az ACS-hez, vagyis az Automobil Club de Suisse-höz. Tehát ott is van szövetség.

Május	6: Donzelle hegyiverseny.
Június	3: Neuchatel—Chaumont h-verseny.
Június	17: Biel—Bösingenberg hegyiverseny.
Június	17: Nyon—St.-Cergues hegyiverseny.
Július	1: Gurnigel hegyiverseny.
Július	8: Forelaz hegyiverseny.
Július	15: Weissenstein hegyiverseny.
Július	28—29: Európa Grand Prix, Geneve (Genf).
Augusztus	12: Bruch hegyiverseny.
Augusztus	19: Km.-verseny La Chaux-de-Fonds.
Augusztus	26: Malters-Schwarzenberg h.-verseny.
Szeptember	2: Stierenberg hegyiverseny.
Szeptember	9: Grand Saconnex hegyiverseny.
Szeptember	16: Kilométerverseny, Basel.

A bajnokságba számít az expertek számára három hegyiverseny, Neuchatel, Malters és a Gurnigel, valamint a baseli kilométerverseny, az amatőrök számára három tetszőlegesen választott hegyiverseny.

Lapzártakor értesülünk, hogy Campbell első próbaútján 316 kilométert, második kísérlete alkalmával pedig 333 kilométer sebességet futott. Ezzel Segrave 326 kilométeres rekordját átadta a multnak.

A dunántúli motorkerékpár-sportélet az idei évben, még a tavalyinál is nagyobb fejlődés előtt áll. Ifj. Götzl József-cég, mely a Dunántúl egyik legszámottevőbb speciális motorkerékpárcége, az F. N. és Sarolea-motorkerékpárok vezérképviselése, akinek nagy érdemei vannak a szombathelyi motorsport fellendítésével, megegyezést létesített a legnagyobb és legrégebb motorkerékpár-képviselőnkkel, Majláth M. céggel. A Götzl-cég az eddigi márkák képviselőinek felhagyásával átvette a Harley—Davidson- és a AJS-motorkerékpárok alképviselőt a Dunántúlra. A cég, amely a tavalyi szezonban közel 90 gépet helyezett el a Dunántúlon, még nagyobb intenzitással kíván az új márkáival foglalkozni, amelyek a statisztika szerint a legelterjedtebb angol és amerikai motorkerékpárok hazánkban. Ez az átalakulás, mely a távoli Szombathely is közelebb kerül Budapesthez, a dunántúli motorsportot is egy hatalmas lökéssel előre viszi. A Götzl-cég, melynek székhelye Szombathelyen van, üzemet megnagyobbítva, új üzlethelyiséggel, speciális javítóműhellyel teszi lehetővé a motorkerékpár beszerzését azoknak, akiket eddig Budapest távoli fekvése ettől visszatartott. Örömmel üdvözljük az új alakulást, mely a magyar motorsportnak csak előnyére válhat.

A négy ország: Olaszország, Németország, Svájc és Ausztria által rendezendő „Alpesi Túraút” ügyében a legutóbbi napokban a Bajor Automobil Clubban (München) ülés volt. A bizottság a németek ajánlatára újra átdolgozás alá vette a szabályokat és azokat nagymértékben megnehezítette. A németek elve az, hogy aki az „Alpesi serleget” megnyeri, legyen az egyén vagy csapat, tényleg kiérdemelje azt. A szabályokban igen sok módosítást eszközöltek és újabb lehetőségeket alkottak a rossz pontok szerzésére. A németek igazi sporteredményt akarnak kapni az Alpesis Túraúton. Megegyeztek abban is, hogy országonként legfeljebb 25 nevezést fogadnak el, úgy, hogy a résztvevők száma a négy rendező országból nem lehet több, mint száz. Ezenkívül idegen országok is jutnak megfelelő résztvevő helyhez. Ebből következtethetjük, hogy az érdeklődés óriási lehet a túraút iránt. A legközelebbi ülés február 17—18-án lesz Wienben. Ezután megjelennek a teljes versenyfeltételek.

Hibajavítás. A harmadik évfolyamunk 1-ső számba közzé tett világrekord-táblázatban a 350 km. osztályában elnézés folytán hiba eszszott be. A táblázat 17-ik sorában W. L. Handley (Rex-Acme-Blackburne) 1926 július 24-én a 100 mérföldön ugyanis nem 196.640 km-es, hanem 146.640 km-es rekordot állított fel.

Megjelentek az 1928-ik évi V-ik Magyar Tourist Trophy szabályai. A Királyi Magyar Automobil Club 1928 május 20-án rendezti immáron ötödikben a Magyar Tourist Trophyt. A verseny útvonala megegyezik a multéival. Hossza a KMAC által megadva 12,5 km. (Az Automobil-Motorsport szerkesztősége által mérőszalaggal utána mérve 11.950 méter.) A verseny nevezési zárata május 5, este 6 óra. (Kettős nevezési díjjal május 12.) A versenyfeltételekben nincs különösebb változás a multéiakkal szemben. A kategóriabeosztás maradt a régi. A kategóriákban a nemzetközi jelzéseket vették fel. Így Osz. 6. 175 km. A-osztály 250 km. B-osztály 350 km. C-osztály 500 km. és D-osztály 500 km.-en felül. Minden versenyző a sisakjára huzatot kap, hogy a kategóriákat meg lehessen különböztetni. A fentvezetett kategóriák sorrendjében kék, zöld, rózsaszín, vörös és fehér. A nevezési díj a motorkerékpársport fejlesztése érdekében elég magas, de egyszerűen érthetetlen. A kis gépek 25 pengőt (312.500 korona), a 250 km.-es gépek 30 pengőt (375.000 korona), míg az ennél nagyobb motorkerékpárok 35 pengőt (437.500 korona) fizetnek. Hogy miért fizet a nagy gép többet, mint a kicsi és megfordítva, az talány. A díjazás egyforma, az eredmény egyforma, tehát semmiféle jogalap nincs. Lehet, hogy azért, mert több ideig futnak és húzzák a versenyt, tehát a rendezőségnek többször kell bemennie a Szarvas-vendéglőbe tizoraizni. És hát a jó rendezőség, nehogy ráfizessen, mindenre gondol. Ezt semmiféle más sportban, de még külföldön a motorcikliverenyeknél sem láttuk. Ez éppen úgy szól, mintha egy atlétikai versenyen a 100 yardra kevesebb nevezési díjat szednének, mint a 10 angol mérföldre, no meg pláne a maratonra. Ami a sisakhuzatot illeti, arra csak az a véleményünk, hogy „rossz megoldás”. Először is kicsi és így nem látszik, másodsor külföldön a Grand Prix és TT-versenyek hazájában sem használják. A Nürburg-ingen is mellényt kaptak a versenyzők különböző színekből. Így most már végleg megszűnik a lehetőség, hogy valaki klubjelvényt vehessen fel a sisakra, vagy a márkanév díszítse a sisakot. A versenyző karját már teljesen lefoglalta a KMAC a saját színű karszalagja részére, így most már sem a klub-, sem más jelvény egyáltalában nem viselhető. A távolság tekintetében marad minden a régi. A 175 km.-es gépek 10 kört, a 250-esek 15 kört, míg a 350-tól felfelé gépek 20 kört futnak be.

Felelős szerkesztő és kiadó: D E V A N I S T V A N
Budapest, 11., 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: Teréz 136—64.

Stádium Sajtóvállalat Rt. — Felelős füzemvezető: Gyóry Aladár



FIGYELEM!



Felhívjuk a magyar automobilvásárló közönséget, hogy Budapest, V., József-tér 11. szám alatt megnyitottuk új kiállítási helyiségünket, ahol a legújabb 1928. évi



BUGATTI



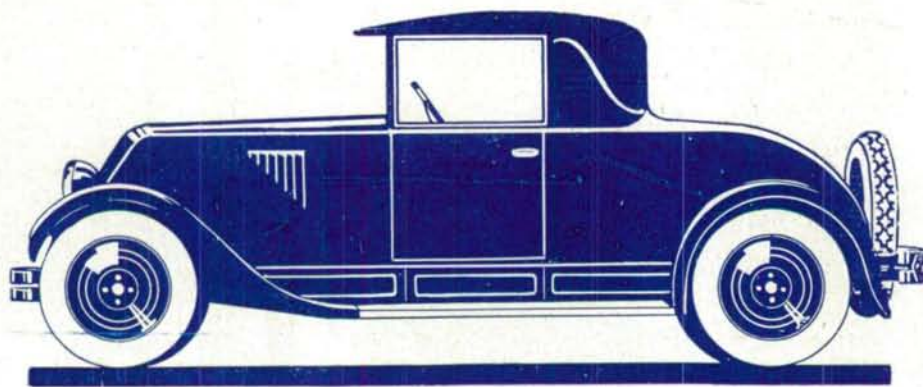
túra, sport és versenykocsimodellek már láthatók. Kitűnő anyag!

Olesó árak!

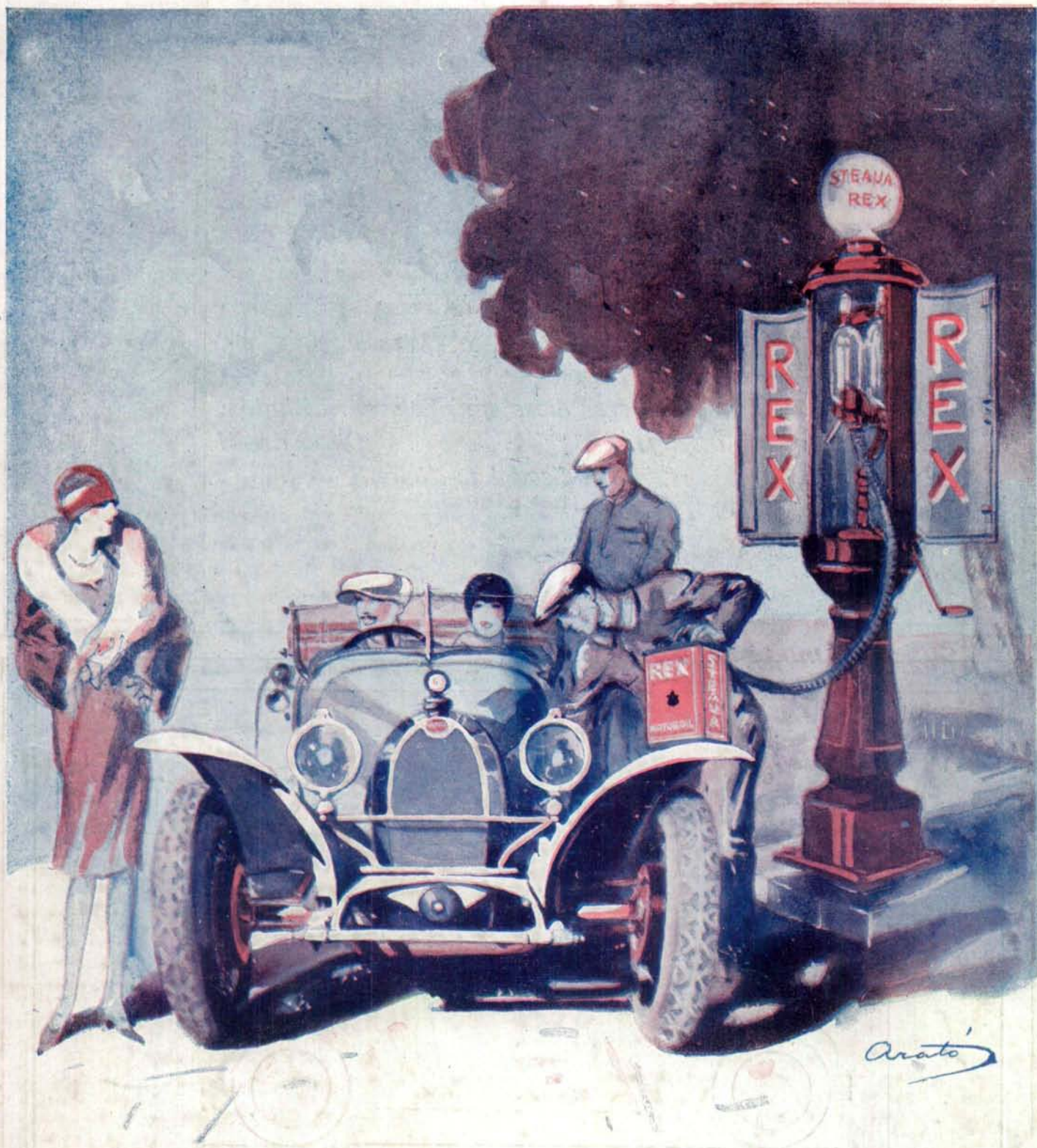
Kedvező fizetési feltételek!

Telefon: Teréz 263—77.

RENAULT • MONASIX



REIMAN, V., VÖRÖSMARTY-TÉR 3



„STEAVA” KÖÖLAJKERESKEDELMI R.-T.

V., Nádor-utca 8