

53959

# Automobil Motorsport

III. ÉVFOLYAM

22. SZ.

ÁRA: 1 PENGŐ

1938 DEC. - 7  
ÁTVETTE



**DUNLOP**  
PNEUMATIK



127 E. B. W. 128

385  
7



**120 BOSCH**-gyertya DM. 140 S7

**10 BOSCH**-mágnes GF. 12

**5 BOSCH**-olajozó-készülék MP.3

*biztosította fényesen a Maybach-motorok üzembiztonságát a*

**„GRAF ZEPPELIN“**  
**EURÓPA-AMERIKA UTJÁN**



**De Vilbiss**  
amerikai  
festékszóróeljárás

Megtakarít:  
**időt,  
pénzt,  
munkát**

**DÉNES & FRIEDMANN Rt.**  
Budapest, VI. ker., Dessewffy-utca 29. szám.  
Telefon: automata 289-86 és 144-71.

**8 H E N G E R E S**

**MERCEDES-BENZ**

**MEGINT A LEGELSŐ!**

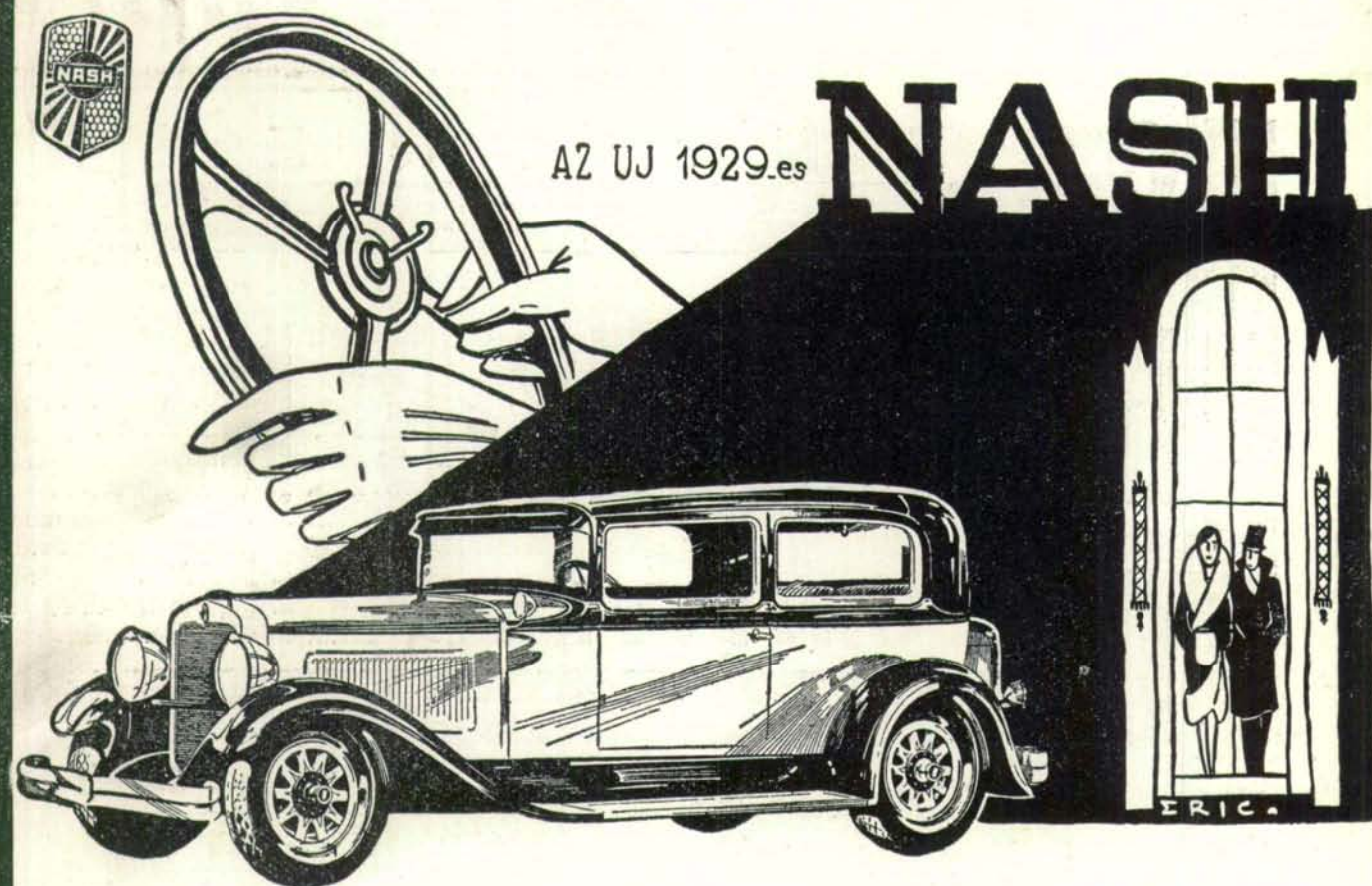
Nyolchengeres Mercedes-Benz a legelső

Egy autó, mely technikailag tökéletes.  
Teljesítménye, elaszticitása, az utazás  
zökkenésmentes simasága által a ve-  
zető és az utasok kényelmét szolgálja.

**A**  
**BERLINI, PÁRISI, LONDONI**  
autókiállításokon elért világsikere után  
az igényes magyar közönségnek bemutatja



**MERCEDES-BENZ AUTOMOBIL RT.**  
**BUDAPEST, IV., VÁCI-UTCA 24. TELEFON: 870-16 és 870-51**



**a legkönnyebben  
kormányozható  
autó**



*Bemutatásra készséggel áll rendelkezésre a vezérképviselet:*

**Urbán Alfréd és Dr. Barna Frigyes**

*IV., Apponyi-tér 1*

*Telefon: 840-10*

# 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: Automata 186-64. Hivatalos orak: délelőtt 9-1-ig.

Postatakarékpénztári csekkszám: 84240.

### Előfizetési díjak:

Budapesten és vidéken: évi 20 pengő  
Ausztriába: évi 35 schilling  
Jugoszláviába: évi 300 dinár  
Csehszlovákiába: évi 160 cseh korona  
Romániába: évi 1200 lei  
A külföldi előfizetéseknél a postaköltség is befigyeltetik.

## Uj terminust a magyar TT-nek

Meg kellene változtatni a Magyar Tourist Trophy terminusát. Bizton feltűnt eddig is sokaknak, hogy a Magyar Tourist Trophyra eddig elsőklasszisú angol versenyző nem igen látogatott el. Kétízben volt már angol versenyzőnk a fiatal és igen szimpatikus Collier révén, de órála igazán mindenki tudja, hogy csak azért indult, mert Budapesten volt és hogy bizony messze áll az angol extra-klaszstól. Ennek oka az volt, hogy a Magyar TT. terminusa mindig májusban volt és ez a dátum éppen arra az időpontra esett, amikor az angolok legjobban el voltak foglalva saját TT-jük előkészítésével, amelynek dátuma mindig június közepére esett. Hogy a KMAC miért választotta a májusi a TT-dátummal, arra akkoriban azt a választ kaptuk az ex-vezértitkártól, hogy Székesfehérváros, illetve a rendőrség későbbi terminust nem engedélyez a villatulajdonosok miatt. Ugyanis május elején még üresek a zugligeti villák és így a TT. tréningje senkit sem zavar. Ez, legyünk őszinték, egy igen neveltséges kifogás, mert amikor Rómában, Boulogneban és még igen sok városban heteken keresztül folynak grandiózusabbnál grandiózusabb versenyek, akkor az a néhány zugligeti polgár is kibírhatja három napig azt a kis motorberregést. Fontos az idegenforgalom és fontos, hogy kapjunk angol versenyzőket a legnagyobb magyarországi motorkerékpárversenyre. Mint értesülünk, Farkasházy Tibor, aki csak a napokban tért vissza Londonból, tárgyalásokat folytatott néhány angol gyárral és mindenütt a legszebb ígéretek kaptak arra az esetre, ha a magyar TT. terminusát az angol TT. utánra helyeznék. Nincs ebben semmi boszorkányság. Ma ők a motorvilág urai és hozzájuk kell alkalmazkodni. Ha ezt meg tudja tenni Olaszország, Franciaország, Németország, Belgium és Svájc, megtehetjük mi is. A Nürburgring tele volt angollal, Monzába is jutott, sőt még a belga, holland, svájci versenyeken is ott láttuk őket, nem is szólva a Francia G. P.-ről. Az angoloknak ezen a téren nem imponál sem a német,

sem a francia, csak az, hogy TT. És ha az a TT. Kutya bagason van, akkor is elmennek, hogy a lapjaikban hirdethessék az angol gépek diadalát. És ha Budapestet csak egyszer is meglátják, úgy ide többször is el fognak jönni. Most tehát csak a KMAC-on múlik, hogy megteremtse az összeköttetést az angolokkal, vagyis hogy sikerüljön áttenni a májusi TT. terminust egy az Angol TT. utáni hónapra. Legyen az július, augusztus, az mindegy, csak az angol TT. után legyen. Hogy pedig a főoka mi volt annak, hogy a Magyar TT. májusban volt, azt is megsúghatjuk. Az ex-vezértitkár úr nem szeretett a nyári hónapokban Budapesten tartózkodni és így május-júniusban lerázta a terhet és egy szuszra megrendezte a TT-t, Túrautató, Guggert, TTAC-t, egyszóval mindent. Aztán júliusra és augusztusra, mint ki jól végezte dolgát, elvonult a Lidóra. Reméljük, a KMAC új vezetősége másképpen véli megoldani a nemzetközi versenyek ügyét és reméljük, minden igyekezetével azon lesz, hogy a TT-terminust kitolja.

## Budapest—Balaton és vissza

Motocikli — úszás — motorcsónak — ló — futás és automobil egy verseny keretében.

Az Automobil-Motorsport szerkesztősége 1929 július végén, legkésőbb július elején a magyar sportemberek egy részének felkérésére egy igen érdekes verseny megrendezését határozta el. Igen sok sportember van Magyarországon, aki nemcsak egy sportágat specializál, hanem igen all-round-képességek birtokában van. Érdekesnek látszana tehát egy olyan verseny megrendezése, ahol a nevezettek nemcsak a motorkerékpárra való rátermettségüket, hanem az autóvezetési tudásukat mutathatnák be, hanem más hasznos sportágakban is megmutathatnák képességüket. Az a terv merült tehát fel, hogy rendeztessék egy körülbelül 300 kilométeres távverseny utakon, árkon, bokron, vízen keresztül, ahol a motorkerékpár mellett az autó, a motorcsónak és a ló is szerephez jusson, de emellett a szorosán vett embersportok közül is lássunk egynéhányat. Szégyen a futás, de sokszor hasznos, mély a víz, tehát ússzuk át és elvégre magyarok vagyunk és lovasnemzet vagyunk, jusson egyszer a motor mellett a paripának is egy kis szerep, úgyis mindenki azt mondja, hogy az autó és a motocikli a ló ellensége.

Rendezünk tehát egy versenyt a következő feltételekkel: Az első etappe Budapest—Balatonföldvár. Megteendő motorkerékpáron. Egy bizonyos átlagsebesség elő lesz írva, ami azonban olyan magasra lesz szabva, hogy a kora reggeli órákban könnyen abszolválható és tekintettel az utána következő még sokkal megerőltetőbb munkára, a maximum senkitől sem kívántatik meg. Balatonföldvárra érkezéskor

már a Balatonban állanak készen a mótorosónakok, amelyek azonban körülbelül 200 méterre a mély vízben lesznek kihorgonyozva. A versenyzők beérkezéskor a lehető leggyorsabb átöltözés után beúsznak a hajójukhoz, azt megindítják és a maximális iramban, tekintve, hogy a vízben nem kell lezárt pálya, átfutnak Balatonkenesére. Itt azonnal kiugornak a hajóból és kifutnak a partra a néhány száz méterre várakozó lovaikhoz. Felpattannak a lóra és árkon, bokron keresztül, keresztülvíve teljes mértékben a tereplovaglás elvét, Veszprémbe futnak. Veszprémbe a város Budapest felőli oldalán várakoznak a sportkocsik, amelyeken aztán a versenyzők, hátrahagyva lovaikat, Budapestre futnak a Margitszigetre.

Az egész verseny körülbelül 6—7 órát venne igénybe. Számíthatunk Budapest—Balatonföldvár megtételére motorkerékpáron három órát, ami azonban kevesebb is lehet. A víziútra feltétlenül kell egy óra, míg a lóval befutandó utat szintén egy órára kontempláljuk. Ez eddig öt óra, amihez még a Veszprém—Budapest szakaszról, ami valamivel több, mint 100 kilométer, ismét jó másfél órát számíthatunk. Ehhez véve az öltözködéseket, a futást, az úszást, körülbelül hét órát tenne ki az egész verseny.

Eddig nevesebb sportemberek közül tizen-tizenketten jelentették be feltétlen részvételüket. Így elsősorban egyik legjobb autóvezetőnk, herceg Esterházy Antal, aki néhány évvel ezelőtt Scott-motorkerékpárján igen szép eredményeket ért el és emellett igen jó lovas hírében áll. Gróf Zichy Tivadar, a magyar automobilbajnok, Wolfner László, a túrakocsibajnok, Balázs László, a legjobb magyar motorkerékpáros, Almássy László Ede, Szénássy Alán, a most feltűnt fiatal autóvezető, gróf Széchényi Miklós, az osztrák Lichtenstein herceg és mások. A fentiek mind vezetnek automobil, motorkerékpárt, lovagolnak, szabadúszók és a tavasz folyamán a mótorosónaksportban is aktív részt akarnak venni. A fentiek azonban csak a kezdeményezők és reméljük, hogy a verseny napjáig 15 biztos indulóra számíthatunk. Megkérdeztük illusztris bajnokunkat, Delmár WALTERt, aki, mint tudjuk, ma is motorozik és huszár lévén, lovasember is, hogy mit szólna a dologhoz és nem-e szállna be az érdekes versenybe. „Nem!” volt a lakonikus válasz, de amit hozzáfűzött Delmár, azt már elhallgatjuk. Talán neki igaza van, mindenesetre vannak azonban mások, akik másként ítélik meg a helyzetet. Egy modern hatos küzdelem sohasem lehet unalmas. Mi a magunk részéről még két érdekes számmal tudnánk megtoldani a hatos versenyt. Amikor ugyanis a versenyzők autójukon megérkeznek a MAC margitszigeti sporttelepére, a MAC csónakházában egy szkiffbe ülnek és felveznének a szigetcsúcsra, ahol egy agyag-, vagy élő-galamblövéversenyyel fejeznék be a küzdelmet. Mindenesetre, aki érdekesebbet tud, az közölje lapunk szerkesztőségével, hogy a tavaszi kiírásban felhasználhassuk. Mi részünkről sohasem voltunk a jónak elrontói és készséggel állunk az ügy élére, mert feltétlenül érdekesnek tartjuk. Sajnos, egy nagyon fontos sportág, a repülés, nem iktatható be a küzdelembe, pedig egy modern „futár“-decatlont e nélkül el sem képzelhetnénk.

## Porlasztás

Írta: Nagy Pál Sándor.



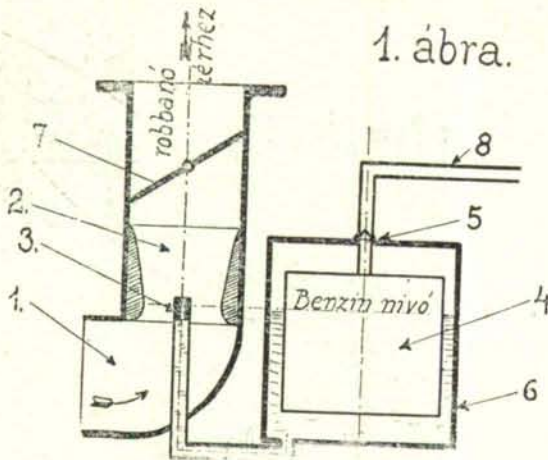
Az automobil, mótorosónak, repülőgép, motorkerékpár stb. motorainak hajtására nagy kalóriatartalmú folyadékokat, mint pl. benzint, petroléum, spiritusz stb. használunk, mert ezek maradék nélkül égnek el, kis helyet foglalnak el, kényelmesen szállíthatók csövezetékben, felhasználási mennyiségük könnyen szabályozható és porlasztott állapotban rendkívül gyorsan párolognak. Ily módon a levegővel egyenletesen elkeverednek. Az ilyen „gáz”-keverék meggyújtva, rendkívül gyorsan ég el és az égésközben felszabaduló kémiai energia részben a motor munkája alakjában mechanikai (mozgás) energiájává alakul át.

A folyadékállapotban levő tüzelőanyagot gáz-, illetve gőzállapotba kell hozni és kellő mennyiségű levegővel kell összekeverni, hogy a motor robbanóterében égése gyors és tökéletes legyen. Minél helyesebben van a tüzelőanyag és levegő keveredési aránya megválasztva, minél egyenletesebb, azaz homogénebb a keverék és minél tökéletesebben van a porlasztott, — köddé fecskegáz tüzelőanyag elpárologtatva, — elgázosítva, — annál tökéletesebb lesz az égése és annál nagyobb százalékban lesz kihasználva. Az automobil gazdaságosságára tehát közvetlenül befolyást gyakorol, de közvetve is, amennyiben a rossz összetételi arányú keverék okozta lassú és túlforró égés a motorra és a vele kapcsolatos szerkezeti részekre káros hatású és azok kora elhasználódását okozza.

A tüzelőanyag porlasztása, levegővel való keveredése és különféle szabályozása az új n. porlasztóban történik. A porlasztó tehát a motor igen lényeges része, mert ennek tökéletes működése döntő befolyást gyakorol a felhasznált tüzelőanyag mennyiségére, a motor teljesítményére, sőt üzembiztonságára és élettartamára is.

A porlasztó alapelve a következő: A motor szívómint azt első pillanatban az ember elképzelhetné. A mai modern porlasztóktól ugyanis megköveteljük, hogy a gépjármű bármely üzemi fázisában kitűnő gazdaságos és a kívánt energiát szolgáltató gázkeveréket szolgáltatson.

A porlasztó alapelve a következő: A motor szívócsövének egy pontján kis szűkületet képezünk ki (torok), amelybe egy vékony kis csövecske torkollik (fecskegáz, Düse, jigsaw, jet) 1. ábra. E csövecske felső szélétől 1—2 mm-nyire van a tüzelőanyag nívója, amelyet egy úszó test szabályoz és tart állandó magasságban. Ha a tüzelőanyag felszíne a fent leírt magasságot elérte, a vele felemelkedő úszó, a vele kapcsolatban álló tűszeleppel elzárja a tüzelőanyag beömlési nyílását. A porlasztás a következőképpen áll elő: a forgó motor a szívási ütem alatt a szívócsövön keresztül levegőt szív be. A beáramló levegő nyomása kisebb, mint a külső légnyomás, mert hiszen éppen a külső túlnyomás hajtja be a levegőt. A szívócső legszűkebb pontján az így előálló nyomásdifferencia a legnagyobb és ez a nyomásdifferencia befecskegáz a fecskegázcsövön odavezetett tüzelőanyagot, melyet a beáramló levegő elkap, szétporlaszt és magával ragad. A szétporlasztott tüzelőanyag



1. sz. ábra. Alaptípusú porlasztó vázlat. 1. A porlasztó légszívó nyílása, 2. a torok, 3. a fecskendő (fúvóka, Düse, jigsaw), 4. az úszó, 5. tűszelep, 6. úszóház, 7. fojtószelep a gázasabályozáshoz, 8. benzinhozávezetés.

óriási felületen érintkezik a levegővel és így gyorsan elpárolog, robbanásra alkalmas keveréket adva a levegővel. Minél kisebb elemekre porlad a tüzelőanyag, és minél melegebb a beszívott levegő, annál tökéletesebb lesz az elgázosodás.

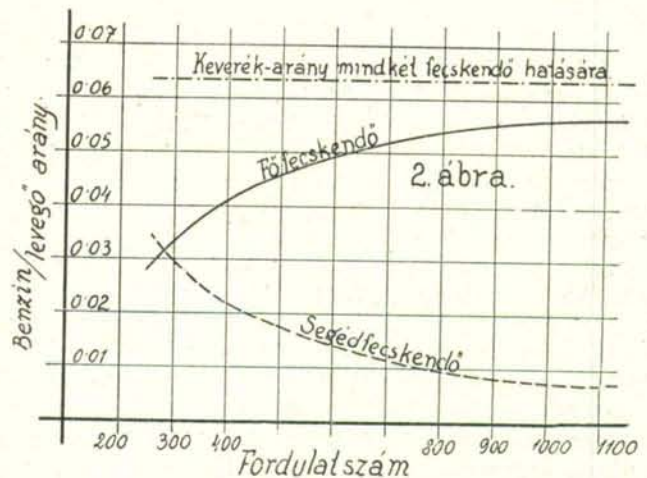
Az ekkép leírt porlasztás állandó terhelés és fordulatszám esetén teljesen megfelelő. Ha egy bizonyos meghatározott esetre az alaptípusú porlasztó be van állítva, — egészen gazdaságosan dolgozhat. Azonban a járműmotorok terhelése és fordulatszáma, valamint a megkívánt nyomatéka a különböző fordulatszámoknál rendkívül változó. A jármű üzemének, kényes igényének nem tud az egyfúvókás porlasztó megfelelni.

A tüzelőanyag és levegő nem minden keverési aránya ad jól robbanó, — sőt egyáltalán éghető keveréket. A benzinben túlszegény keverék meg sem gyúlad. Ha folyton növeljük a tüzelőanyag mennyiségét, úgy azt találjuk, hogy egy bizonyos aránynál a keverék már meggyúlad, de nagyon lassan ég, növelve a sűrűségét, égése mind gyorsabb lesz — és egy bizonyos keverési aránynál — (mindenkor tökéletes keverést és gázosítást feltételezve) az égés a leggyorsabb, a felszabaduló melegmennyiség a legnagyobb. Ha tovább folytatjuk a tüzelőanyag növelését, úgy az elégéshez mindig kisebb és kisebb légfeszültség járul, az égés még tökéletes lesz ugyan, de lassul. Végre egy bizonyos arányon túl már túlkeves lesz a levegő, az égés tökéletlen lesz, széndioxid helyett részben mérges szénoxid keletkezik, sok tüzelőanyag elégés nélkül távozik. Így tehát nagy tüzelőanyagpazarlás áll elő.

Mivel csak egy bizonyos és 1—2 százalékos pontossággal határolt keverési arány adja a legjobb eredményt, arra kell törekednünk, hogy a motor minden fordulatszámánál lehetőségig ezt a keverési arányt szolgáltatassa a porlasztó. Az alaptípusú, fent leírt porlasztó e feladatnak nem tehet eleget. Ugyanis tüzelőanyag szolgáltatása az előálló légnyomás differenciától függ, — azonos, fix fecskendősöméret és benzinszívó esetén. Minél kisebb a fordulatszám, annál kisebb a nyomásdifferencia és annál kevesebb lesz a befecskendezett tüzelőanyag. Kis fordulatszámok esetén tehát benzinben szegény keveréket fog adni. (2. ábra, főfecskendő görbe.) Nagy fordulatszámok esetén a szívóvezeték dinamikus ellenállása folytán a beszívott levegő nyomása csökken (a motor töltési foka csökken, kompresszor

szükségessége), a nyomásdifferencia növekszik és vele együtt a befecskendezett tüzelőanyag mennyisége is. Kimondhatjuk tehát, hogy alaptípusú porlasztó esetében a fordulatszám növelésével a felhasznált keverék sűrűsége növekszik. Ez pedig már azért is egészségtelen, mert épp az indítási időben kell erőteljes, habár esetleg valamivel lassabban égő keverékkel táplálni a motort, hogy gyorsítása minél nagyobb legyen. A nagy fordulatonál, mikor a jármű lendületben van, gazdaságos és gyorsan égő keverék kívánatos. A modern porlasztónak tehát bármely fordulatszámán azonos összetételi arányú keveréket kell létesíteni.

Erre kétféle mód áll rendelkezésre. Az egyik a segéd-fúvóka alkalmazása, mely a kis fordulatszámoknál erőteljesen segíti a főfúvókát, mintegy kiigazítja, korrigálja a tüzelőanyagfogyasztási görbét (2. ábra). Ilyen elveken van a Zenith-porlasztó felépítve. A diagram abszcisszáján a fordulatszámok, az ordinatáján pedig a tüzelőanyaghoz való viszonya van feltüntetve. A középső, emelkedő görbe jelzi a főfecskendő, az alsó, pontozott pedig a korrektor (segédfecskendő) tüzelőanyag szolgáltatását. Ha a kettőt össze tesszük, kapjuk a felső, az abszcisszával párhuzamos eredményvonallal jelzett görbét (egyenest).



2. sz. ábra. A Zenith-porlasztó fecskendőinek benzinszolgáltatása. A főfecskendőt alacsony fordulatszámoknál kiegészíti a segédfecskendő.

A másik, szintén elterjedt és hasonlóan jó eredménnyel használható módszer a levegőfék alkalmazása. Ez abból áll, hogy erősebb szívás hatására a fecskendőcsőbe benzin kívül egy mellécsatornán át levegőt is vezetünk. Ez a levegő apró buborékok alakjában a tüzelőanyaggal keveredve, befecskendeztetik a torokba. Itt nem az a fontos, hogy pótlevegőt vezetünk be, mint azt sokan tévesen magyarázzák, hiszen az így bevezetett levegő mennyisége a beszívotthoz teljesen elhanyagolható, hanem a fecskendőben buborékok alakjában felszálló levegő lényeges mennyiségű tüzelőanyagot szorít ki és mintegy fékező hatást gyakorol. Azért nevezik ezeket levegőfékes porlasztóknak. A levegőszabályozást itt levegőfúvóka, a kompenzátor végzi. Ilyen porlasztó a Pallas. Diagrammja a 3. ábrán látható. Itt az abszcissza szintén a fordulatszámokat, az ordináta pedig az egyes fordulatszámoknak megfelelő tüzelőanyagmennyiséget tünteti fel. A tüzelőanyagmennyiség = f (fordulatszám) viszonyt ideálisan ábrázoló görbe egy átlóirányú egyenes vonal. (1. görbe.) Ezt kell tehát a ténylegesnek megközelíteni. A főfúvóka által szállított ben-

zinmennyiséget a 2. görbe jelzi, ha a kompenzátor helyére vakcsavart csavarunk, illetve ha működését kikapcsoljuk. Megfelelő kompenzátor esetén, amelynek hatását a 3. görbe adja, elérjük, hogy a főfúvóka által szállított benzinmennyiség a 3. görbe hatásaként az eredményvonallal jelzett R rezultáns szerint alakul. A levegőfékes porlasztóknál tehát a levegőfúvóka a főfecskendő ellen dolgozik, mintegy kompenzálja, kiegyenlíti annak hatását. Vannak még más megoldású porlasztók is, melyek pl. szintén két fúvókéval működnek és ahol a külön keverőtérben levő segédfúvóka működését pneumatikusan mozgatott fojtószelepek szabályozzák. Ezek azonban túlkomplicáltak, nagy az elhasználódásuk és működésük éppen emiatt nem is a legkifogástalanabb.

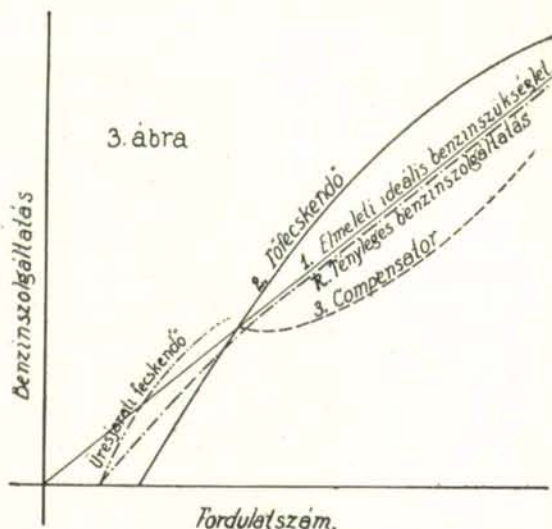
A modern üzem a porlasztótól még három rendkívül fontos üzemi tulajdonságot követel, amelyeket a legutóbbi időkben kezdenek kellőképp méltatni. Az egyik a könnyű indítás, a másik az egyenletes üresjárás és a harmadik a lehető nagy gyorsítás.

Ha a motort üresen járattjuk, a beszívott gázmenyiséget a fojtószelep (accelerator) zárásával elvonjuk a motortól és csak annyit engedünk beszívni, amennyi a motor lassú fordulatonál előálló belső munkájának fedezésére szükséges. Könnyű belátni, hogy zárt fojtószelep esetén a torokban a légáramlás majdnem teljesen elmarad és így a tüzelőanyag kiszívása, elragadása is lehetetlen. Üresjárásnál a fojtószelep rendkívül kis mértékű nyitása lényegesen megváltoztatja a beáramló levegő áramvonalait, befolyásolja a porlasztás minőségét. Hirtelen zárásnál pedig esetleg teljes keverékhiányt okozhat. Ezzel a módszerrel tehát nem lehet azt elérni, hogy a motor a lehető leghalványabban, azaz legkevesebbet fogyasztva járjon és amellet ne legyen kitéve annak, hogy fordulata kimaradjon. A modern porlasztónak van tehát e kellemetlen körülmény leküzdésére egy harmadik fúvókát magába rejtő szerkezete, amely arról gondoskodik, hogy zárt fojtószelep esetén egy kis csatornán át a motor levegőt kapjon és ez a levegő magával ragadja az üresjáráshoz bőven elegendő mennyiségű tüzelőanyagot.

Az üresjáratú fúvóka és egész berendezés gondoskodik tehát arról, hogy egészen csekély fordulatszámok esetén is bő gázkeverék, habár erősen fojtott nyomás mellett, álljon a motor rendelkezésére. Ezen berendezés mellett, — mindenkor feltételezve persze, hogy egyébként a motor, szívóvezeték stb. tökéletesen rendben van, — nem fordulhat elő, hogy pár pillanatnyi állva maradás esetén (lezárt utcaeresztetés, stb.) a motor leáll és ezáltal esetleg nagy baleset történik. Tökéletesen rendbenlevő motor (egyenletesen kopott dugattyúgyűrűk, becsiszolt szelepek) jó üresjáratú berendezés mellett egyenletesen forog a leghalványabb fordulatonál is — és az indítás is nehézség nélkül történik.

Azonos fordulatszám esetén a fellépő szívóhatás (légnomáskülönbség) mindig azonos. A szolgáltatott tüzelőanyag mennyisége tehát a fecskendőcső nyílásától függ. A porlasztó beállítást céljából úgy van szerkesztve, hogy a levegő és tüzelőanyag mennyiségét befolyásoló részek, ú. m. a torok, a főfecskendő, a korrektor, ill. kompenzátor fecskendő, az üresjáratú berendezés cserélhető, ill. beállítható.

A torok (Zerstäuber, Lufttrichter) majdnem kivétel nélkül cserélhető. A fő- és mellékfúvókák az amerikai porlasztóknál, mint Stromberg, Tillotson, Schebler Ford, Holbey, Kingston stb. tűszelepesek és csavarással beállíthatók. Az európai konstrukciók ellenben cserél-



3. sz. ábra. A Pallas-porlasztó benzinszolgáltatása. A magas fordulatszámoknál a kompenzátor a főfecskendő benzinszolgáltatását visszatartja oly módon, hogy a fecskendőben felszálló benzinbe levegőbuborékokat bocsát. Jól látható az üresjáratú fecskendő hatása az egészen kis fordulatszámoknál.

hető és kallibrozott nyílásokkal felfúrt betűkkel dolgoznak pl. Zenith, Pallas, Solex, Record, Schlee, Saurer, Fiat stb. Az amerikai porlasztóknak megvan az az előnyük, hogy minden különösebb szerszám és betétdarabok nélkül, egyszerű kézcisvarással a különböző időjárásnak és igénybevételnek megfelelően pár másodperc alatt beállíthatók, ill. utánaigazíthatók. Hátrányuk ellenben, hogy a hozzá nem értő kezében az ilyen előállítás hamisan odavezet, hogy az illető elveszti tájékozottságát és fogalma sincs arról, vajjon gazdaságosan vagy pazarolva van-e porlasztója beállítva. A sok csavargatástól, esetleges túleröltetéstől megkopott, deformálódott tűszelepek pedig bizonyos idő múlva egészen más állásban adják a helyes összetételű keveréket, mint ahogy a gyári előírás mutatja. Ez tehát elvileg sem lehet irányadó.

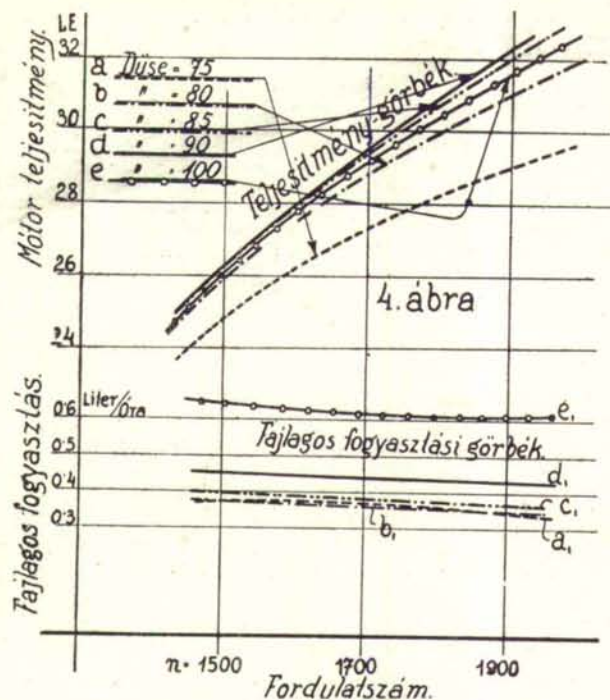
A váltható fúvókás (európai típus) megoldásoknál ez a folytonos változtatás megvan nehezítve. Itt az utánállítás vagy cseréléssel, vagy pedig, ami a gyakorlatban a leginkább szokásos, összekalapálással és felfúrással, feldörzsöléssel történik. Az időnként eldugult és kitisztított (kipiszkált) fúvókák persze szintén elvesztik eredeti méretüket, nem is beszélve a kalapált (stáholt) és feldörzsölt példányokról. A furatok ellenőrzésére szolgáló kalliper-sorozat vagy mikrokónusz drága, a gyakorlatban soha sincs kéznél. Az egyszer „korrigált” fúvóka szintén ott van, ahol az amerikai állítható társa, teljesen vaktában dolgozik. Innen magyarázható az a szomorú körülmény, hogy a motorok legnagyobb részénél határozott tüzelőanyagpazarlás mutatkozik.

Nem lesz érdektelen figyelemmel követni, milyen hatással van a különböző porlasztóbeállítás a motor-teljesítmény görbéjére. Ebből ugyanis döntőfontosságú következtetéseket lehet levonni azon fontos probléma megbírálására, — melyik is tulajdonképpen a helyes porlasztó beállításánál? — 4. sz. ábra.

Itt mindjárt meg kell jegyeznünk, hogy az egyes porlasztók és motorok a különböző beállításokra különböző érzékenységgel reagálnak. Általánosságban azonban követik a 4. sz. diagram-sorozatban lefektetett törvényszerűségeket.

A teljesítmény és fogyasztás meghatározásához drága és tudományos szempontból kifogástalan szerkezetekre, amelyeket egy átölelő kifejezéssel „fékpad”-nak





4. sz. ábra. Négyhengeres, oldaltvezérelt motor teljesítmény és fajlagos fogyasztási görbéi különböző fecskendőbeállítás mellett. Minden egyes teljesítménygörbéhez a hozzátartozó fajlagos fogyasztási görbe azonos vonallal van megrajzolva. Ez a diagramm a wieni „Staatliche Versuchs-Anstalt für Kraftfahrzeuge”-ben fékpadon lett felvéve. Ez a diagramm megmutatja a leggazdaságosabb fordulatszámot.

nevezünk, van szükségünk. A fékpad, a kísérleti terem olyan, mint az operációs terem. Itt a motor elveszti összes külső varázsát és minden nimbuszát. Itt egyszerűen megmutatja, mit tud. És bizony nem nagy ritkaság, hogy az egyszerű, oldaltvezérelt, négyhengeres teherautómotor lefözi az agyonreklámozott, hathengeres, királytengelyes luxusmotort teljesítmény és gazdaságosság dolgában.

A diagrammokon két görbesorozat van feltüntetve. A parabolikus, felfelé ívelő görbék a teljesítményt mutatják. E görbe bizonyos pontjának távolsága a függőleges koordinátától a motor fordulatszámával, a vízszintes koordinátától pedig a motor teljesítményével arányos. A lágyan lefelé ívelő görbesereg ugyancsak a fordulatszám függvényében a motor specifikus fogyasztását mutatja. Ez más szóval azt jelenti, hogy erről a görbéről leolvasható, hogy egy bizonyos fordulatszám esetén és teljes terhelés mellett egy lóerőnyi munkához egy órán át mennyi tüzelőanyagot fogyaszt a motor. Ha a kísérletet több különböző porlasztó beállítás mellett végezzük el, mindenkor több fordulatszámánál végezve méréseket, összeállíthatunk egy táblázatot, melyből felrajzolhatjuk a diagrammban ábrázolt görbesereget. Jelen esetben öt különböző beállításban végeztünk kísérletet és így öt különböző teljesítménygörbét kaptunk a hozzájuk tartozó specifikus fogyasztási görbékkel.

Gondolatban kövessünk egy teljesítménygörbe meghatározást. A motorunk fel van fogva a fékpadra, a fékdinamó vagy hidraulikus fék össze van kötve a motorral, a fogyasztásmérő, a hűtés, a kipuffogó gázok vezetéke mind rendben van. Kezdődhetik a próba.

Legelőször is körülbelül normális porlasztó beállítás mellett a motort jó félóráig járattuk, csekély mértékben fékezzük is, hogy a motor és fékberendezés az üzemi hőfokra emelkedjék. Ezután választunk egy szűk-

nyílású fecskendőt és azt tesszük az előbbeni helyére a porlasztóba. Megindítjuk a motort. Ha az indítás megtörtént, de a motor nem gyorsítható, a porlasztóban durrogások hallhatók, esetleg a porlasztó ki is gyúlad, úgy ez annak a jele, hogy a fecskendő túlkicsi, a szállított benzin túlkevéssé, a keverék sovány, lassan ég (túl nagy levegőfólség.) A porlasztóban hallható robbanások úgy állanak elő, hogy a túl lassan égő keverék még a következő szívási ütem alatt is ég és a nyílásban levő szívószelepen át az égés a porlasztóig terjed.

Ez a beállítás teljesen tarthatatlan. Választunk tehát bővebb nyílású fecskendőt. Tegyük fel, hogy még ennél is hallhatók ugyan durrogások a porlasztóban, de már a motor felgyorsítható. Végezzük el a méréseket oly módon, hogy a motornak teljes gázt adunk és a fékkel előbb 1500, 1700 és 1900 percenkénti fordulatra fékezzük. Mindegyik fordulatszámánál mérjük a féknyomatékot, a fordulatszámot és az óránkénti fogyasztást. Ezen adatokból kiszámítható a motor teljesítménye (HP) és a specifikus fogyasztása, amely értékeknek megfelelő pontokat a diagrammban megjelöljük. A különböző fordulatszámokhoz tartozó pontokon át görbét fektetünk. Így kapjuk meg az a görbét, amely a választott porlasztóbeállítás mellett adja a motorteljesítmény görbét és az a görbét, a hozzátartozó fajlagos fogyasztást.

Végezzük el most a mérést újból, valamivel nagyobb, mondjuk 0.05 mm-el nagyobb átmérőjű fecskendővel. Azt a rendkívül érdekes jelenséget fogjuk tapasztalni, hogy a durrogás megszűnik, a teljesítménygörbe magasabban jár (motor nagyobb teljesítményt ad le) és a specifikus fogyasztási görbe pedig alacsonyabban fekszik, vagyis egy lóerőórányi teljesítményhez most a motor kevesebb tüzelőanyagot fogyasztott. Mi ennek az oka? Semmi más, minthogy most nem kellett feleslegesen sok levegőt felmelegíteni és a robbanás is gyorsabb, bent a robbanótérben ég el a keverék, tehát jobban ki is van használva.

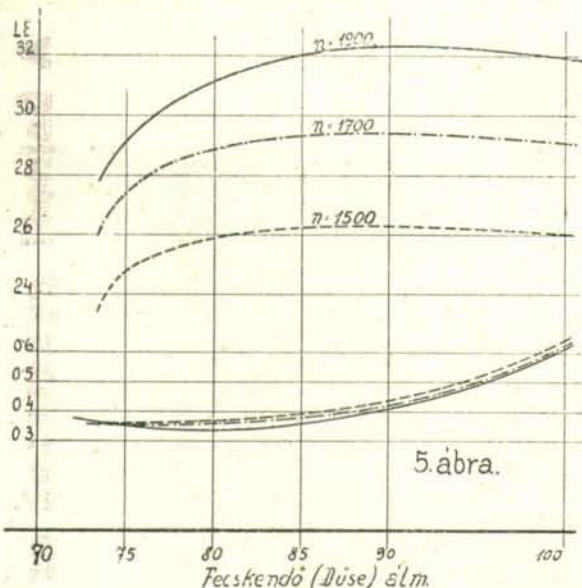
Válasszunk ismét 0.05 mm-el nagyobb fuvókát. Körülbelül 80—90-es fuvókaméret mellett reményünk lehet arra, hogy a specifikus fogyasztás görbéje nem emelkedik, ellenben a teljesítménye igen. E beállítás mellett tehát a motor körülbelül leadja a legnagyobb teljesítményét, de még mindig a leggazdaságosabban dolgozik. (Vigyázat! Csak a fajlagos fogyasztás nem változott. Ez azt jelenti, hogy az előbbi kísérlethez viszonyítva a fogyasztás a teljesítmény-növekedés arányában növekedett.) A fuvókát tovább növelve, azt találjuk, hogy a teljesítmény nem igen növekszik, de a fajlagos fogyasztás igen.

Végezzük el végül a kísérletet még nagyobb fuvókával.

Most jön a meglepetés. A teljesítménygörbe már valamivel a c görbe alatt, a specifikus fogyasztási görbe pedig lényegesen (30—40%-al) a d görbe felett jár. A motor ereje már csökkent és sokat fogyaszt, mert kevés a tüzelőanyaghoz a levegő, az elégségtelen, nagy a koromképződés, a motor és a kipuffogó berendezés felütésedik.

Vegyük most alaposan szemügyre a 4. diagramm görbét. Ismételjük, a felsők a teljesítménygörbék a fordulatszám függvényében. Az alsók a specifikus fogyasztások görbéi, ugyancsak a fordulatszámok függvényében és minden egyes görbepár (a és a, b és b, c és c, stb) azonos fecskendőbeállítás mellett van felvéve.

Ha a motornak nem lenne belső ellenállási munkája, úgy a teljesítménye arányos lenne a fordulatszám-



5. sz. ábra. Négyhengeres, oldaltvezérelt motor teljesítményének változása különböző feckendők, de azonos fordulatszámok esetén, a hozzátartozó fajlagos fogyasztási görbékkel. — Megmutatja a leggazdaságosabb feckendőbeállítást. — Ez a diagramm a 4. számú ábrából átrajzolás útján lehozható.

mával. Azonban a belső ellenállások munkája hatványosan emelkedik. Ha ezt levonásba hozzuk az ideális teljesítményt jelző egyenesből, kapjuk a 4-ik ábrából ismeretes parabolákat. Amint a 6-ik ábrából látható, a tényleges teljesítménygörbe lehajlik ismét az abszcisszához, azaz egy bizonyos igen magas fordulatszámnál a teljesítmény nulla. Ez az eset, mikor teljes gázzal, üresen túrázik a motor. Ez persze tisztára elméleti eset, mert ez a fordulatszám veszedelmes a motorra, esetleg már jóval kisebb fordulatszámnál szétszakad a lendítőkerék és a forgattyús tengely. A teljesítménygörbe tetőpontja megmutatja, mely fordulatszámnál adja le a motor a legnagyobb teljesítményét.

A specifikus fogyasztási görbék enyhébben ívelt parabolikus görbék, amelyek bizonyos fordulatszámoknál minimális értékűek. Ez azt jelenti, hogy ezen fordulatszámoknál dolgozik a motor a lehető leggazdaságosabban.

Az automobil tulajdonosát természetesen az érdekli, hogy melyik porlasztóbeállításnál dolgozik motorja a leggazdaságosabban. A beállítás ugyanis többé-kevésbé fix, míg a fordulatszám változik. Az előbbi inkább az autógyárakat érdekli, mert céljuk, hogy az üzemi fordulatszám összeesék a leggazdaságosabb fordulatszámmal (és ehhez jöjjön még a gazdaságos porlasztó beállítás). Ily módon autószeria fogyasztásban konkurrens legyen.

A leggazdaságosabb beállítás céljából keresünk kell a teljesítményt a fuvókaátmérő függvényében, azonos fordulatszámok esetében, valamint a specifikus fogyasztást, ugyancsak a fuvókaátmérő függvényében és ugyancsak állandó fordulatszámok esetében. Ezeket a görbéket a 4. számú diagramm adataiból, egyszerű átrajzolással megkapjuk (5. ábra). A különböző fordulatszámokhoz tartozó teljesítménygörbék egy és ugyanazon feckendőméretnél törnek le. Ez azt jelenti, hogy amely beállítás nem jó egy bizonyos fordulatszámra, az nem jó egy másikra sem. Látjuk továbbá, hogy alacsonyabb fordulatoknál a teljesítménygörbe laposabb, a

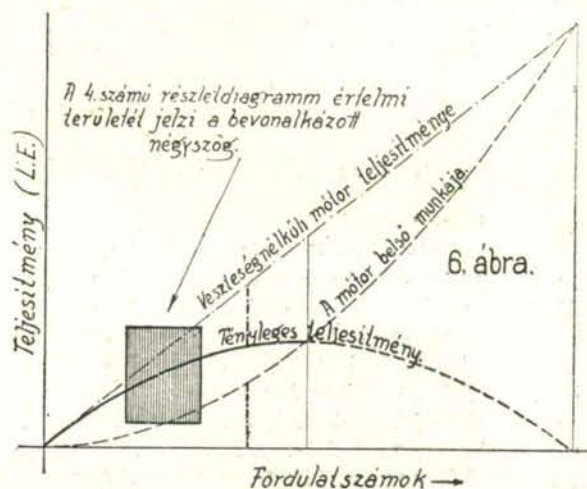
magasabb fordulatoknál domborúbb futású. A feckendő nagyságára tehát magasabb fordulatoknál a motor jobban reagál.

A specifikus fogyasztási görbék itt is hasonlóan minimumot mutató jellegűek, mint a fordulatszámok függvényében. Itt is van tehát két feckendőátmérő határérték, melyeken belül a motor fajlagos fogyasztása a minimális.

Amint a 4-es, 5-ös és 6-os diagrammokról tisztán látható, a motorok leggazdaságosabb fogyasztási helyei nem esnek egybe a motor legnagyobb teljesítményi helyeivel. Így pl. a 2500 maximális fordulattal járó motor leggazdaságosabb fordulatszáma kb. 2000 és 2100 közé esik. Ugyancsak a leggazdaságosabb porlasztóbeállítás mellett sem adja le a motor a legnagyobb teljesítőképességét, tehát e beállítással nem érhetjük el az autó legnagyobb sebességét sem.

Azt is jól láthatjuk a diagrammokról, hogy túlbő feckendők esetén a motorteljesítmény hanyatlása aránylag csekély méretű, de fogyasztása ijesztő mértékben növekszik. Könnyen lehet tehát nagy hibákat elkövetni a porlasztó beállításában.

Abból a tényből következőleg, hogy a leggazdaságosabb beállítás mellett nem éri el a motor a legnagyobb teljesítményét, következik az, hogy elméletileg minden igényt fix beállítással kielégíteni nem lehet. Számos szerkezet van, amely a fix beállítás hiányait igyekszik pótolni. Ilyenek a pótlevegős benzinspórolók, valamint a Zenith-porlasztó korrektorja. A gyakorlatban általános a panasz e szerkezetek ellen. A boldog tulajdonosok azt állítják, hogy semmit sem érnek. Természetesen 20—30%-os megtakarítást nem lehet velük elérni. A specifikus teljesítménygörbék rendkívül lágy hajlása a helyes beállítások pásztájában csupán 2—3%-os eltérést mutat, egészen természetes tehát, hogy a korrekciós készülékkel csakis ez a néhány percent igazítható ki. De ehhez multhatatlanul szükséges, hogy a porlasztó a legnagyobb terhelésre legyen pontosan beállítva. Középterhelések, valamint magasabb fordulatszámok esetén adjunk pótlevegőt a motornak. Ez azonban folytonos figyelmet, folytonos kezelést és rendkívül nagy gyakorlatot igényel, amivel sem a soffőr, sem az úrvezető nem



6. sz. ábra. A motor általános teljesítménygörbéje. A 4. sz. görbe kifejlesztett formája. A teljesítménygörbe teljes vonallal kihúzott része a gyakorlatban használatos. A lehajló ágának nincs gyakorlati felhasználás szempontjából jelentősége. Ahol a lehajló ág eléri az abszcisszát, azaz, ahol már a teljesítés megszűnik, az a pont megfelel az üresen, teljes gázzal túrázó motornak.

Mind az 5 magyar bajnok az összes versenyeken CASTROL-t használt!



**1928. évben eddig a Magyarországon rendezett  
összes klasszikus versenyeket  
CASTROL-olajjal nyerték!**

**Wakefield  
Castrol  
Motor Oil**

## SVÁBHEGYI VERSENY 1928

MICHAEL GAYER (CHATER LEA)

### A motorkerékpárok legjobb ideje. Új útvonalrekord Castrol-olajjal

Győztes Motorkerékpár 250 km	Deli Lajos, Radco	CASTROL
Győztes Motorkerékpár 350 km	Michael Gayer, Chater Lea	CASTROL
Győztes Motorkerékpár 500 km	Balázs László, Sunbeam	CASTROL
Győztes Motorkerékpár 750 km	Rudolf Runtsch, Douglas	CASTROL
Győztes Cyclecar 1000 km	Lantai Ede, Morgan-Aero	CASTROL olajjal

GRÓF ZICHY TIVADAR (BUGATTI)

### A nap legjobb ideje. Új útvonalrekord Castrol-olajjal!

Győztes Túrakocsi 1500 km	Almássy László, Steyr	CASTROL
Győztes Túrakocsi 2000 km	Lyka István, Bugatti	CASTROL
Győztes Túrakocsi 4000 km	Wolfner László, Steyr	CASTROL
Győztes Túrakocsi 8000 km	Wentzler Ferenc, Mercedes	CASTROL
Győztes Sportkocsi 1100 km	Balázs László, Derby	CASTROL
Győztes Sportkocsi 2000 km	Vermirovszky József, Tatra	CASTROL
Győztes Sportkocsi 3000 km	Szini János, Austro-Daimler	CASTROL
Győztes Sportkocsi 5000 km	Báró Wolfner András, Steyr	CASTROL
Győztes Ver. enykocsi 1500 km	Ripper Jan, Bugatti	CASTROL
Győztes Versenykocsi 2000 km	Hg. Eszterházy Antal, Bugatti	CASTROL
Győztes Versenykocsi 3000 km	Gr. Zichy Tivadar, Bugatti	CASTROL
Győztes Versenykocsi 5000 km	Delmár Walter, Steyr	CASTROL
Legjobb Hölgyversenyző	Delmár Walterné, Steyr	CASTROL olajjal

A bajnoki győztesek az összes pontszerző versenyeken CASTROL-t használtak!

rendelkezik. Így tehát legokosabb ezt a 2—3%-os fajlagos fogyasztási differenciát figyelmen kívül hagyni annál is inkább, mert ez még nem jelenti azt, hogy 2—3%-os pazarlással dolgozik a motor. Arra kell törekedni, hogy a leghasználatosabb terhelésre és fordulatszámra végezzük el tökéletesen a beállítást. A többi esetben pedig a fent leírt rendkívül csekélyke túlfogyasztás nem számottevő.

Minden félreértés elkerülése céljából meg kell jegyezni, hogy az itt elmondottak a fajlagos, azaz egy lóerőnek egy egész órán át állandó teljesítése mellett tüzelőanyagfogyasztásra vonatkoznak. A motor tényleges fogyasztását úgy kapjuk meg (egy órára), ha a fajlagos fogyasztás görbéjének bizonyos értékét megszorozzuk a hozzátartozó teljesítmény értékével. A motor tényleges fogyasztása természetesen növekszik a fordulatszámmal, a fecskendőmérettel és a terheléssel.

A gyakorlatban az autó tulajdonosát az érdekli, hogy bizonyos távolságra, mondjuk 100 km-re mennyit fogyaszt a kocsija és ő ezt az értéket igyekszik leszorítani. Ez annival is természetesebb, mert az autótulajdonosnak nem áll fékpad, precíziós fogyasztásmérő, stb. rendelkezésére, de autóján legtöbbször van kilométerszámláló és üzemnaplójába rendszeresen bevezeti a felhasznált benzint mennyiségét. Kézenfekvő tehát a gondolat, hogy ezt viszonyba állítja a megtett úttal és kiszámítja, mit fogyasztott kocsija 100 km-es úton. Amennyiben az autó általában azonos útvonalon, terhelés, sebesség, hőmérséklet és azonos vezetőkkel dolgozik és nagyobb út, illetve időtartalom (pl. 1 hónap) veszünk, úgy ez a módszer elég jó tájékoztató képet ad. Tudományos jelentősége azonban nem sok, mivel a kisebb befolyásokra mennyiségi figyelemmel nincsen.

A porlasztó beállítása a gyakorlatban próbautakkal, több fecskendő kipróbálásával történik. (A gyárak természetesen a motorokat fékpadon próbálják és állítják be a fent ismertetett teljesítményi és fogyasztási görbék alapján.) A beállítás a torok, a főfecskendő, a segédfecskendő, illetve kompenzátor és az üresjárati fecskendő beállítására szorítkozik. A legkényesebb természetesen a főfecskendő és az üresjárati fecskendő megválasztása. A jó átmenetek és gyorsítások szempontjából gondosan kell a kompenzátort is meghatározni. A toroknak fontos befolyása van a szívásra. Túlbő torok mellett nem működnek a fuvókák, túlszűk torok pedig nagy szívási ellenállást okoz, ami a motor teljesítményét rontja le.

A 2. és 3. diagrammon feltüntetett elméleti benzinszükségleti görbék a fuvókák variálásával, bizonyos mértékig befolyásolhatók. Ezáltal különféle tulajdonságokat lehet az automobilnak adni. Beállításnál a következők szempontokat kell kielégítenünk:

1. Üresjárás biztos és egyenletes legyen. Hirtelen gázelvételnél nem szabad a motornak kihagyni, vagy durrogni.

2. Átmenetnél, gyorsításnál, meg hirtelen gázadásnál sem szabad a motornak fulladnia. Helyes beállításnál,

különösen a legújabb segédterelő, vagy kényszerfecskendő karburátoroknál (Stromberg, Zenith új típus) ez a legnagyobb gazdaságosság mellett is lehetséges.

3. A motornak el kell érnie az előírt legnagyobb fordulatszámot és egyúttal az autónak a legnagyobb sebességet, azaz a motor kell, hogy a legnagyobb fordulatszámával a legnagyobb teljesítményét is leadja.

Ne gondolja senki se, hogy a porlasztó beállítása gyerekjáték. Az a tény, hogy kb. 40—45 százalékos fogyasztási korlát között még dolgozik a motor, sőt kb. 20 százalékos fogyasztási eltéréseken belül aránylag kitűnően és teljesítményében alig észrevehetően mutat változást, teszi lehetővé, hogy quasi „hasból” lehessen porlasztót — az erste Griffre — beállítani. Egészen természetes, hogy a szakembernek nem nagyon nehéz lényeges megtakarításokat, tisztán porlasztóbeállítással elérni. A gombamódra burjánzó „benzinmegtakarítók” is legnagyobb részben a rossz porlasztóbeállításra alapítják üzemüket. Ha a motor tökéletesen rendben van, — szerelése tökéletes — a porlasztó helyesen van beállítva, úgy már semmi sem szoríthatja le a fogyasztást, eltekintve azon bizonyos 1—3% kis korrekciótól, amit a fix beállítás mellett a fajlagos fogyasztási görbe megkíván. Mielőtt tehát valaki ilyen készülékekkel próbát tesz, megbízható szakemberrel állíttassa be a porlasztóját, a próbautakon pedig mindig legutoljára még egyszer ellenpróbaképpen mindenféle „készülék” szereltessen le, a beállítást hagyja változatlanul és a próbautat megismételve, figyelje meg, észlel-e sebességben, gyorsításban (húzásban), átmenetben és fogyasztásban valami különbséget. Ha nem, úgy az egész csak porlasztóbeállítás volt. Nyugodtan visszadobhatja az értéktelen „Sparert.”

Csak a tulajdonosnak és a motornak az érdeke a kis fogyasztás. Általában mindenki másnak a nagy fogyasztás az érdeke. Köteteket lehetne írni arról, micsoda hajszának van e téren az autótulajdonos kitéve. Tisztelet a kivételnek, de a legtöbb soffőr, — általában ismert tény — minden után províziót húz, érdekelve van egy kissé a benzinszámlában. A garage, ahol egyúttal a benzint is tankoljuk, talán rossz néven veszi, ha egy kissé többet vásárlunk? Hát az a sok ügynök, aki mindenféle szemet az autótulajdonos nyakába akar varrni? A kik előzőleg a sarki kis kocsmában már a főatyáuristen, soffőr barátunkkal barátságosan megegyeztek a „dohány” kérdésében.

Sportkollégiais szeretetből ajánljuk, hogy minden autótulajdonos olyan megbízható szakemberrel állíttassa be a porlasztóját, akinek egyetlen érdeke az, hogy munkáját jól elvégezze. Vegyen továbbá egy jó „Düsen-Kallipert” és időről-időre ellenőrizze, nem változott-e érthetetlen (?) módon a fecskendők nyílása. Így el fogja érni, hogy motorja keveset fogyaszt és nem lesz kitéve kormosodásának, hűtővízfelforrásnak, indítási és egyéb nehézségeknek. Ez pedig feltétlenül megér néhány pengőt és egy kis utánnézést.

**SKODA, LAURIN & KLEMENT**

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

14/50 l. e. szelepnélküli

hathengeres

::

**SKODA—HISPANO—SUIZA**

25/100 l. e. szelepes, hathengeres.

**SZEMÉLYKOCSIK**

SKODA, LAURIN  
& KLEMENT  
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

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

Telefon: Teréz 8—14.

# Olympia Show 1928

**Nyereg tank, préselt vázak, négyhengeres új modellek, tökéletesebb rugózás, könnyebb kezelési lehetőségek, kényelem, teljes hangtompítás, tökéletesebb sidecar-típusok, némi árcsökkenés egyrészt, izléstelen formák, túlzott luxus és lehetetlen színek másrészt, jellemzik az 1929-es motorkerékpármodelleket**

Az Olympia Show-nak, így nevezik a világ legnagyobb, évenként Londonban megismétlődő motorkerékpár kiállítását, már nem is kell reklám. Nagy napja ez a világ motorkerékpárosainak. Az Olympia Show dátumát mindenki, aki szagolt egy kis Castrol-illatot és benzingőzl, könyv nélkül tudja. Anglia több mint egymillió motorosa olvas is. Csaknem mindannyian hetente olvassák a 150.000 példányban megjelenő „Motor Cycle”-t és a 70.000 példányban megjelenő „Motor Cycling”-et. Ott mindenki tudja, mi az Olympia Show. De nemcsak Angliában, hanem a világ legeldugottabb gyarmatain is várják a november elejét. Mit hoz újat az Olympia? Itt vonulnak fel nemcsak az angol, hanem a többi külföldi gyárak is rendszerint új típusaikkal. És ezt meg kell nézni. Alig akad kontinensbeli angol gyártó képviselő motorkerékpárkereskedő, aki időt ne szakítana magának két hétre, hogy egy párisi úttal kapcsolatban el ne látogatna Londonba és meg ne nézné az Olympia Hallban a világ legnagyobb motorkerékpárkiállítását. Bár helyi reklámról szó sincs és az ember csak akkor tudja meg, hogy most van az Olympia, amikor ott áll előtte, mégis az Underground-ok (földalatti vasutak), autóbuszok, taxik és magánautók, no meg a motorkerékpárok serege csak úgy ontja az érdeklődők ezreit. Itt állunk az Olympia Hall előtt. Kívülről semmi különös. Hatalmas üvegtetős épület, ami legjobban egy világvárosi pályaudvarhoz hasonlít. Előtte hullámvázú tömeg, az ismert John Bull-nak öltözött reklámemberek, ordító rikkancsok, tolongás, míg bejutunk.

Alljunk meg itt egy szóra. Egy német kameráddal vetődtem össze a Hotelben és most együtt tolongunk a standok között. Valahol a Nürburgringen találkoztam vele a nyáron és hogy, hogyan, megismertük egymást. „Szép, szép — mondja —, csak ne lennének ezek az angolok olyan konzervatívok! Lássá, nálunk már kardánmeghajtás, motor- és sebességváltó csaknem mindenütt egy blokkban, míg itt még mindig a rángató egycilindermotor, két láncal történő meghajtás, külön sebességváltó, a motorra kívül rászerezelt olajpumpa, hogy csak egy párat említsek az angol motorkerékpárpar megsebezhető pontjaiból.” Mond valamit, neki talán igaza is van, de aki ismeri az angol motorkerékpárpar mai helyzetét, az nem ítéli el az angol gyárak eme konzervatívizmusát. Az angol tényleg konzervatív és konzervatívizmusából csak akkor enged, ha látja, hogy engedni kell. Ma még a helyzet közel sincs így. Az angol gépeket így is veszik, azok így is jók, azok így is megnyerik csaknem az összes világversenyt, minek újítsanak tehát. Az angol nagyon lassan újít. Évek kellene, amíg kijönnek egy a régi elvet teljesen elejtő újítással. Lehet, hogy titokban már az angoloknál is folynak nagyarányú munkák, de ezek, lehet, hogy csak két-három év múlva jönnek ki. Az angol a saját kárán tanul, az angoloknál nem a közönség a próbanyúl. Azután nem szabad elfelejtenünk, hogy itt óriási szerepe van az alkatrészgyáraknak. Sok gyár csak összeállít, bár ma mindinkább nő a saját motorral beépítő gyárak száma és ha végignézzük a standokon, látjuk, hogy egynémelyik

gyár, amely a múlt évben csak JAP, Blackburne és Villiers-motorokkal beépített modelleket hozott a piacra, ma már legalább egy „saját” motorral mutatkozik be. Nem szabad elfelejtenünk, hogy az angol export még ma áttérne a „motor és sebességváltó egy blokkban” rendszerre, akkor az Albion, Burman, Sturmev-Archer stb. sebességváltó gyárak, a láncosok, becsukhatnák gyáraikat. Ugyanígy a sajátgyártmányú cirkulációs olajozás behozatalával a különböző pumpák, a Pilgrim, a Best & Lloyd és mások összes munkásai kenyér nélkül maradnának. Itt a fejlődés csak lassú és szisztematikus lehet. Nem szabad elfelejtenünk, hogy az angol export még ma is feltörőben van. A kontinensbeli gyárak, az olasz Guzzi, Frera, Bianchi, a német BMW, Wanderer, NSU stb., a svéd Husquarna és mások túldrágák ahhoz, hogy az angol gépekkel felvegyék a versenyt. Itt van Olaszország esete. Itt Mussolini védővámokkal, állami megrendelésekkel, szubvenciókkal mindent elkövet, hogy az olasz ipart fellendítse, de exportot teremteni nem tud. Ma az angolok nemcsak a kontinensen törnek előre, hanem a gyarmatokon, sőt még a USA-ban is megvetették lábukat és kezdik mindenütt kinyomni a háború első éveiben merészen terjeszkedő amerikaiakat. A nagy angol gyárak ma annyira túl vannak halmozva rendelésekkel, hogy nem is bírnak annyi időt szentelni újítások behozatalára és legfeljebb arra törekszenek, hogy gépeiket még olcsóbbá tegyék és hogy a luxus, valamint a kényelem szempontjából mutassanak valamit, lényeges újítás nélkül. Természetesen mindig vannak novumok, de úgy nagyjában megis minden a régi. Az Olympia Show még ma is a Mekkája a motorkerékpárkereskedelemnek és az is marad még sokáig. Érdekes egyébként, hogy a gazdasági krízis az angol motorkerékpárparban is végigvonult. Az 1925-ben fennálló 200 motorkerékpárt előautó gyárból, melyből a fele csak beépítő gyár volt, ma alig van több hatvannál. A többi eltűnt a föld színéről. A meglévő 60 azonban megél és pompás üzleteket köt. Érdekes még megemlíteni, hogy ma egész Európa a sportgépeket keresi. Mindenütt azt haljuk, hogy nem kell verseny, az felesleges, közhasználati gépet keresünk és kiderül, hogy az Olympián azoknak a gyáraknak van a legtöbb sikere, akik a legtöbb TT győzelmet, Grand Prix trófeát, Brookland és Monthléry világrekordot tudják felmutatni. Nagyon sok gyár próbálkozott és próbálkozik ma is olyan közhasználati gépek építésével, melyek külsőre teljesen ellenkeznek egy sportgép alakjával, de kényelem szempontjából fényesen beváltak és még magasabb korú egyéneknek is megengedik a motorkerékpár igénybevételét. Ezek, mint például a Neracar, a közönség izlését, dacára stabilitásuknak és kitűnőségüknek, sehol sem tudták megnyerni. Egyébként a kiállítás tele van magyarral. Itt is, ott is magyar szó. Itt látjuk a Nemzeti Sport illusztris motorkerékpárpar vezetőjét, Farkaskázy Tibort ceruzával kezében állandóan jegyez. Vele van Lantai Ede, aki eddigi X képviselőjéhez újak irányában orientálódik. Egy helyütt

Elsőrangú és feltétlenül KONKURRENSKÉPES EURÓPAI ÉS AMERIKAI AUTÓMÁRKA elhelyezésére megfelelő gyakorlattal és összeköttetéssel bíró

## AKVIZITÓRÖKET

◆ keresünk. Csak olyan urak jöhetnek tekintetbe, kik e téren már hosszabb praxissal rendelkeznek és eddigi eladási tevékenységüket vevő referenciákkal igazolni tudják. Ajánlatokat: „Fix fizetés és magas jutalék 8774” jellegűre Haasenstain és vogler R-T hirdető irodába, Budapest V, kerület, Dorottya-utca 11. szám kérjük

## OEC

gyártmányú, 350 cm ohv-Jap-motorral beépített Standard Duplex B. motorkerékpár. alig használt állapotban, külföldre való utazás miatt **olcsón eladó**. Böhm Bertalan igazgató, Törökszentmiklós.

egész tolongás támad. Biró Jenő találkozott Farkasházyval és elfoglalván az egész utat, a torgalom percekig szünetelt. Székely Ferenc meglegedetten mosolyog. Borzasztóan büszke. Megszerezte a Snow egyik szenzációját, az Ascot-Pullint. Nem lehet vele beszélni. Böckh Lacival találkozunk. Szörnyen büszke ő is. Hogyne, amikor a neve ott van a SUNBEAM-standon Balázs Lacival, Dodsonnal és másokkal. Hogy tudhat már motorozni? Nem is csoda, hiszen előtte vao este Dodsonnal, Handleyvel és Woodhouse-al vacsorázott. No de nézzük, mit lehet látni. A magyarokat otthon is láthatjuk.

Első látásra vegyes érzelmek. Határozottan impozáns látvány. Ezer és ezer villanykörte. A standok nappali fényárban úsznak. Csak a színek bántók. Oszintén szólva, mintha a gyárak már nem tudnának mit produkálni és a belső konstrukciós újítások hiányában a külsővel pótolnák az újra, szenzációra éhes közönséget. Lehetetlen színek. Sárga, narancssárga, ríktó vöröszöld, égszínkék, sőt még lila is akad közöttük. És mindezt a tankokra halmozták össze. A vázak maradtak feketék, de a tankok, kevés kivétellel, izléstelenebbnél izléstelenebb színvariációkkal hívják fel magukra a figyelmet. Szinte minden oldalról hallani. Milyen szép lenne ez a gép, ha egyszerű fekete-arany, vagy fekete-fehér lenne a tankja. Es tökéletesen igazuk van. Hogy hová tűnt el az ízlés az egyes gyáraknál, azt az ember igazán nem tudja felfogni. Például az Excelsior, mely pompás fekete-kék nyereg-tankjával egyike volt a mult esztendő legizlésesebb gépeinek, most saktábla módjára kockázta be a benzintartályt. De látunk kék Indian-t, fekete-sárga Radcot, színekben pompázó Triumph-okat és sok mást. A nyereg-tank, melyet két év előtt az ARIEL hozott divatba, ma már általános. Még a konzervatív Sunbeam is áttért a nyeregtankra, mint a modern gépek legnagyobb része. Alig ismerünk rá a jellegzetes pompás Sunbeam-modellekre. Hála a jó ízlésnek, fekete-arany színét megtartotta és kidolgozása is éppen olyan tökéletes, mint mindenkor volt.

Igen érdekesnek tartom, mielőtt az egyes gyárak kiállított modelljeit ismertetném, a Jap-, Blackburne- és Mag-motorok standjáról néhány szóval megemlékezni. Mégis az övék az elsőség, mert alig van gyár, melynek modelljei nem a fenti speciálisan „motorokat” készítő gyárak termékeivel lennének ékesítve. Újabbán még azok a gyárak is, amelyek saját készítményeiket építik, kívánatra ugyanazt a modellt Jap-el is szállítják.

A motorgyárak között természetesen legelső helyen a 142-es standot betöltő tottenhami J. A. Prestwich, röviden JAP áll. Nem kevesebb, mint 38 különböző modellt állított ki. Lényeges újítás nincs a motorokon, ha csak a tokozott szeleprudakat és himbarendszeret nem említjük, amelynek kenése olajgőzök útján történik. Egészen új a 200 kcm. modell (55×83=198 kcm.), mely a német piac számára készült, ahol tudvalévő, minden 200 köbcentiméteren alóli motorkerékpár adó- és vezetői

igazolványmentes. Az 500 kcm. túramodellnél egy külső, nyomásra működő szelepelrendezést látunk, mely az első lánc kenésére szolgál. Ez kívánatra minden motorra felszerelhető. A túramodellek dugattyúcsapszeg-végei ezentúl rézből lesznek készítve, amiről kiderült, hogy sokkal jobban megfelel a célnak, mint az alumínium. Szenzációs eredményeket jósolnak az új 175 kcm. ohv. JAP-motoroknak, mely teljesen a 350-es mása. Az összes Jap-motorokon Best & Lloyd-pumpa van alkalmazva, még pedig olyan szerencsésen, hogy minden külső olajcsöveket eltünt a motorról. Alant felsoroljuk a ma gyártott 38 Jap-típust, mely feltétlenül érdekelni fogja olvasóinkat.

#### A JAP-MOTOROK:

- 175 kcm. W. S. V. Standard.
- 175 kcm. O. H. V. Racing.
- 200 kcm. S. V. Standard (55×83=198).
- 250 kcm. S. V. Standard (62.5×80=246).
- 250 kcm. S. V. Standard (62.5×80=246).
- 250 kcm. O. H. V. Standard (Double-Port).
- 250 kcm. O. H. V. Racing.
- 300 kcm. S. V. Standard (70×78=300).
- 350 kcm. S. V. Roadster (70×90=346).
- 350 kcm. S. V. Standard.
- 350 kcm. O. H. V. Standard.
- 350 kcm. O. H. V. Standard (Double-Port).
- 350 kcm. O. H. V. Sport.
- 350 kcm. O. H. V. Racing. (74×80=344).
- 350 kcm. O. H. V. Racing. (70×90=346).
- 500 kcm. S. O. Roadster (85.7×85=490).
- 500 kcm. S. V. Standard.
- 500 kcm. O. H. V. Standard.
- 500 kcm. O. H. V. Standard (Double-Port).
- 500 kcm. O. H. V. Sport.
- 500 kcm. O. H. V. Racing. (85.7×85=490).
- 500 kcm. O. H. V. Racing. (80×99=498).
- 550 kcm. S. V. Roadster.
- 600 kcm. S. V. Standard (85.5×104=596).
- 600 kcm. O. H. V. Racing (85.5×104=596).
- 680 kcm. S. V. Standard, kéthengeres (70×88).
- 680 kcm. O. H. V. Standard (70×88=680).
- 750 kcm. S. V. Standard, kéthengeres (70×97=746).
- 750 kcm. OHV. Racing (70×97=746).
- 980 kcm. SV. Standard. (85.7×85=980), kéthengeres.
- 980 kcm. SV. Standard. Vízűtéses, kéthengeres.
- 980 kcm. S. V. Sport, kéthengeres.
- 980 kcm. O. H. V. Standard.
- 980 kcm. O. H. V. Racing.
- 1000 kcm. O. H. V. Racing (80×99=996).
- 1100 kcm. OHV Standard, vízűtéses (85.5×95=1096).
- 1100 kcm. OHV. Sport (85.5×95=1096).
- 1100 kcm. O. H. V. Racing.

#### A BLACKBURNE-MOTOROK:

Számszerint jóval kevesebb, de igen sok technikai újítással állanak a 170-es standon a *Blackburne-motorok*.

# Indian

világ legeslegjobb túramotorkerékpárja. Solo és sidecar-típusok  
állandó nagy raktára.



2-3 és 4 ülésű kisautó. Orvosok, ügyvédek, kereskedők  
kedvenc kiskocsija.

**VEZÉRKÉPVISELET: ROTHOLCZ FRIGYES BUDAPEST,**  
**VI., ANDRÁSSY-ÚT 62. TELEFON: AUTOMATA 128-29.**

Főleg könnyű súlyuk és pompás kidolgozottságuk kelt fel-tűnést. Összesen 14 modellt állítottak ki. Ilyen sok modell-nél eltűnt a külső lendkerék, bár az 500 köbcéntiméteres modell hatalmas lendkeréknek előnyéül éppen azt hozzák fel, hogy üres menetben rendkívül lassú járást biztosít a motornak. A gyár a kéthengeres modellek gyártását teljesen beszüntette. A kiállított motorok a következők:

- 175 kcm. S. V. Standard.
- 200 kcm. S. V. Standard.
- 300 kcm. S. V. Standard.
- 350 kcm. S. V. Standard.
- 350 kcm. S. V. Standard (külső lendkerék).
- 350 kcm. S. V. Sport (külső lendkerék).
- 350 kcm. O. H. V. Standard.
- 350 kcm. O. H. V. Sport (Double-Port).
- 500 kcm. S. V. Standard.
- 500 kcm. S. V. Standard (külső lendkerék).
- 500 kcm. S. V. Sport.
- 500 kcm. S. V. Sport (külső lendkerék).
- 500 kcm. O. H. V. Standard.
- 500 kcm. O. H. V. Sport (Double-Port).

A *genfi Motosacoche-gyár* 10 modellt állított ki. Nagyjában, úgy látszik, ezek alkotják munkájának gyümölcsét. Három O. H. V. modellje, különösen az olajozás terén mutat belső újításokat, míg a többi motorja alig különbözik lényegében a már eddigi modellektől. Érdekes, hogy a W. D. Marchant által versenycélokra konstruált királytengelyes MAG-motorokról említés sincs a kiállításon, pedig tudvalévő, hogy a Handley által vezetett Európa-bajnokságban győztes Motosacoche-ok mind O. H. C. konstrukciók voltak.

- 250 kcm. I. O. E. Standard (64×77=248).
- 250 kcm. O. H. V. Double-Port.
- 350 kcm. I. O. E. Standard (72×85=346).
- 350 kcm. O. H. V. Double-Port.
- 500 kcm. I. O. E. Standard (82×94=496).
- 500 kcm. O. H. V. Double-Port.
- 600 kcm. I. O. E. Standard 518 kcm.
- 750 kcm. I. O. E. Standard 741 kcm.
- 1000 kcm. I. O. E. Standard 995 kcm.
- 1100 kcm. I. O. E. Standard 1094 kcm.

A *Villiers-motoroknál* semmi lényeges újítás nincs. A négy főtípus: 147, 172, 247 és a 348 kcm típusok ma is igen sok beépítőgyár, sőt a közönségnek is kedvenc modelljét alkotják.

Térjünk át az egyes gyárakra. Ezúttal nemcsak a szorosan vett újdonságokkal fogunk foglalkozni, hanem sorra vesszük az összes gyárat és mindegyikről elmondjuk azt, amit lehet látni.

A. J. S. Az AJS programm rövid, de velős. 250, 350, 500 és 1000-res túramodellek, valamint 350 és 500 köbcéntiméteres sport- és versenygépek. A gyár a 799 kcm. típus gyártását beszüntette és egy szintén kéthengeres, side valve 74 mm. furatú, 90 mm. löketű és 996 kcm. hengerűrtartalmú erősebb géppel helyettesítette. Az AJS-gépek legnagyobb újítása a „dry sump”, vagyis cirkulációs olajozás egyik nemének bevezetése. Ez nemcsak a tulajdonos kényelmét szolgálja, hanem a motor élettartamát alaposan meghosszabbítja. Négy és fél-liter tiszta, állandóan hűtött olaj cirkulál egy óra leforgása alatt a motor kenendő részein keresztül. Az OHV-modelleknél, úgy a tolórúdakat mint az egész hímrendszer tokozott. A nyereg-tank az AJS-modelleknél is állandósult. Színe azonban némileg változott, mert a betűk számára egy vörös alap szolgál a fekete tankon. A kormány kivéve a 250 kcm. modelleket, mindenütt állítható. Az összes típusok halfarokszerű, tökéletes hangtompítóval lettek ellátva, amit azonban nem azért szerelt fel a gyár, hogy a budapesti motorosok leszereljék. Az OHC-típus beszüntetéséről keringő hírek nem feleltek meg a valóságnak. Híre járt ugyanis, hogy a lánc állandóan tágulván, az OHC-modelleken a szelep-beállítás sohasem lehet tökéletes. Ennek semmi bizonyítékát nem látjuk, mert az idei összes AJS-győzelmeket a királyláncos modellel érték el az AJS-vezetők.

A. J. W. A négyhengeres, vízhűtéses 1000-res AJW a Show egyik kimondott szenzációja. Az s. v. motor 4 hengeres

## Újabb klasszikus győzelmek

# MÉRAY-

gépen!

||||| Jánoshegyi verseny 1928. |||||

**Erdélyi Ferenc (MÉRAY) fölényel  
győz a 250 köbcm. kategóriában.  
Linzbauer Kató (MÉRAY) második.**

||||| TTC II. Ügetőpályameeting |||||

**175 köbcéntiméteres főverseny.  
Győztes: Wéber Oszkár (MÉRAY)  
250 köbcéntiméteres főverseny.  
Győztes: Erdélyi Ferenc (MÉRAY)**

||||| BSE Millenáris bajnokságok 1928. |||||

**175kcm. Millenáris pályabajnokság  
Bajnok: Wéber Oszkár (MÉRAY)**

||||| Miskolci Ügetőpályameeting |||||

**250 köbcéntiméteres főverseny.  
Győztes: Erdélyi Ferenc (MÉRAY)**

**MÉRAY MOTORKERÉKPÁRGYÁR**  
RÉSZVÉNYTARSASÁG

**Budapest, IV, Váci-utca 1-3**

56 mm. fúráttal és 100 mm. lökettel. Egy henger ürtartalma 246 kcm., ami a négy hengerre 984 kcm. A motorkerékpár külsőleg úgy néz ki, mint egy hadigép. A szó szoros értelmében minden tokozott. A motorból semmit sem látunk. A gépnek alváza van egészen különös rugózással.

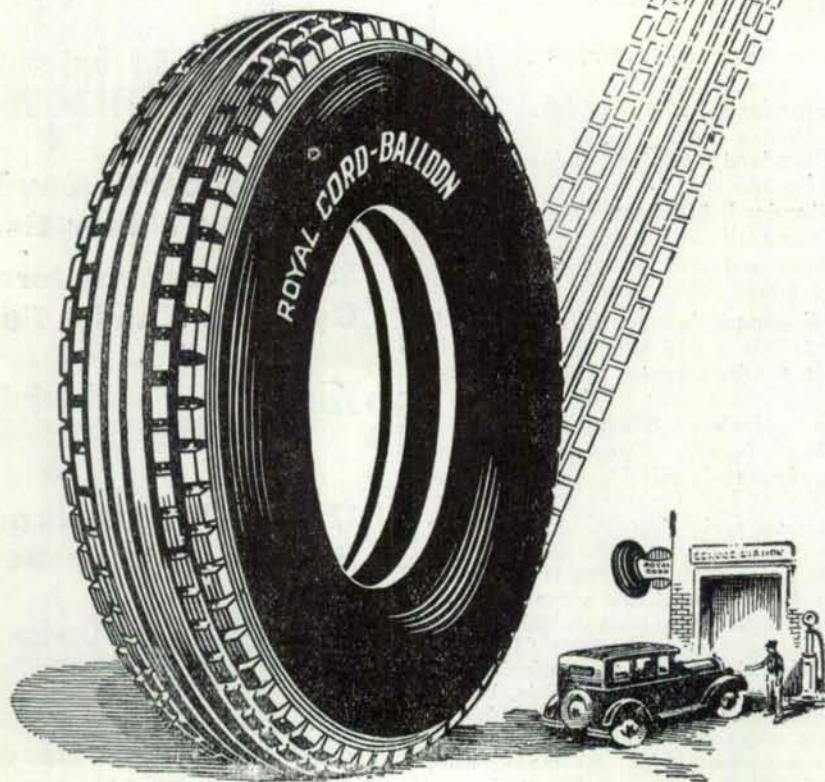
**Ascot-Pullin.** Teljes valójában újdonság. A gyár első bemutatkozása. Nagyon hasonlít a BMW-hez. Egyszer az angoloknak is szabad plagizálni valamit. Motorja fekvő, egybeépítve a sebességváltóval. Ez meg az ohv. Guzzihoz hasonlít. A préselt vázat mintha a német Neanderek-nél és más motornál már láttuk volna. Mindezek azonban mit sem vonnak le az angol újdonság szépségéből. Itt is csaknem minden tokozott. Feltétlenül előnye, hogy a motor a legnagyobb sárban is tiszta marad. Az egyhengeres ohv. motor furata 82, lökete 94 mm. A hengerürtartalom: 496 kcm. Dacára a magas árnak, az érdeklődés, mint minden új dolog iránt, itt is óriási.

**ARIEL.** Itt a 250 kcm. típus az újdonság. A kis csikó, a híres Ariel-védjegy ott áll az öreg 500-as anyakanca mellett.

Most ő az újdonság. Mindjárt két típusban hozták világra, sv és ohv szelepelrendezéssel. A furata 65 mm. Lökete 75 mm. A hengerürtartalom pontosan 248 kcm. Két gyűrűs alumínium-dugattyú, tokozott szelepek, cirkulációs olajozás a fő jellemvonások. Itt is nyeregtank szolid fekete lakkozással a jellegzetes fehér ARIEL-betűkkel.

**BMW.** A német Bayerische Motoren Werke megjelenése az Olympia Show-n volt olyan szenzáció, mint bármelyik angol újdonság. Az új préseltvázas, nyeregtankos BMW külsőleg pompás képet nyújtott. Masszív, tökéletes konstrukció, melynek egyedüli hibája talán drága mivolta. Egyébként Londonban nagyon sok bámulója volt a BMW-nek. A formás blokk és a kardántengely nagyon sok embert vonzottak a standhoz. Az új BMW-modellek lényeges újításokkal rendelkeznek. Az első féket megnagyobbították, az ohv-modelleknél a szelepek tokozva vannak és olajfürdőben fekszenek, ami nemcsak élettartamukat hosszabbítja meg, hanem hangtalan működésüket is biztosítja. (Folyt. köv.)

**AMERIKAI  
ROYAL CORD U. S.  
GYÁRI FŐLERAKAT  
Autófelszerelések**



**Autocar**

PNEUMATIK ÉS  
AUTÓFELSZERE-  
LÉSI SZAKÜZLET

**BUDAPEST, VI., ANDRÁSSY-ÚT 40**



„Óriási erőtartalék, abszolút vibrációmentes motor és egész első-rangú stabilitás tették lehetővé a magyar sebességi rekord megdöntését” mondotta  
DR. FELEDY PÁL

# Norton

a leggyorsabb motorkerékpár Magyarországon, a tati kilométer-rekordkísérletnél 153'83 km. óránkénti átlagsebességgel

**ismét győz.**

Wollemann és Társa, Andrassy-út 67. sz.



# ARIEL

a legmodernebb, legmegbízhatóbb, legjobb és legszebb motorkerékpárkonstrukció.

Fenti tulajdonságai mellett a legolcsóbb.



## BAUER JÓZSEF

Budapest, VII., Elemér-utca 41.

Aréna-út sarok. — Telefon: J. 396—40

MEGÉRKEZTEK A FRANCIA  
**DEGUIGAND**

kiskocsik.

Az új 6 hengeres

# HOTCHKISS

a francia elitmárka.

# VELIE

a legjobb amerikai közhasználati automobil.

# BSA

a legmegbízhatóbb motorkerékpár.

VEZÉRKÉPVISELET:

**SCHMALCZ JÓZSEF**  
BUDAPEST, VII., Dohány-utca 22.

# RALEIGH

az utóbi évek legszebb, legjobb, legmodernebb motorkerékpár konstrukciója.

Megbízható a túrán!

Gyors a versenyeken!

Ezt bizonyítják **Hild Károly** versenyeredményei normál széria közhasználati gépeken szólóban és oldalkocsival!

HUSVÉTI TRIÁL

**RALEIGH** büntetőpont nélkül első

Parádi hegyiverseny

**RALEIGH**-sidecar abszolút győztes

Guggerhegyi verseny

**RALEIGH** kitűnő idővel új kategória rekorddal győz.

Vezérképviselőt Apart Automobil R.-T.  
Budapest, VI., Andrassy-út 37.

# VEGYEN MAGOSIX-ET

*Gyors.  
Üzembiztos.  
Speciálisan a  
magyar utakra  
készül*

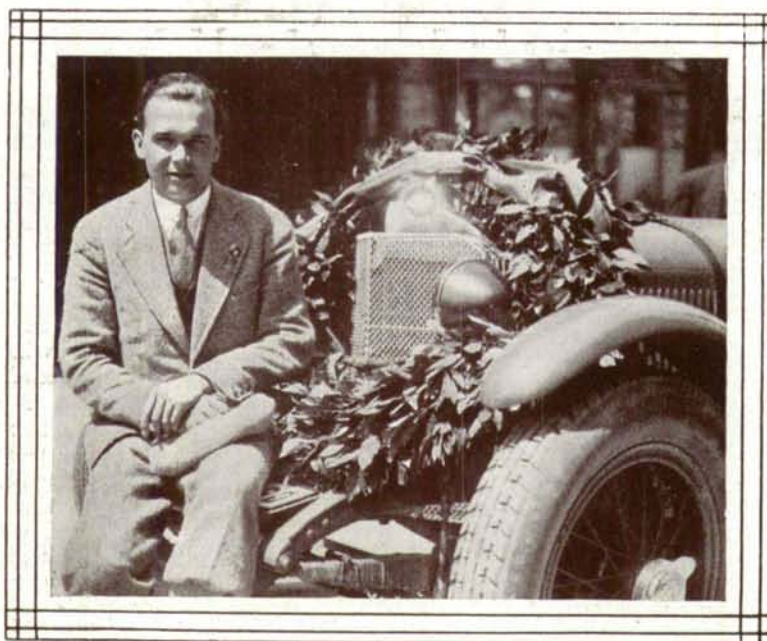


*Nem drága.  
A gyár  
közelsége meg-  
fizethetetlen  
előny*



Gyári eladási központ: Méray Motorkerékpárgyár Rt. Budapest IV, Váci-u. 1—3

ÉRDEKES  
KÉPEK  
A  
NAGY VILÁG-  
BÓL



*Carraciola, a kiváló Mercedes-Benz-vezető, a Semmering-verseny után, amikor versenykocsijával megjavította útvonalrekordját. Carraciola Continental-pneumatikot használt.*



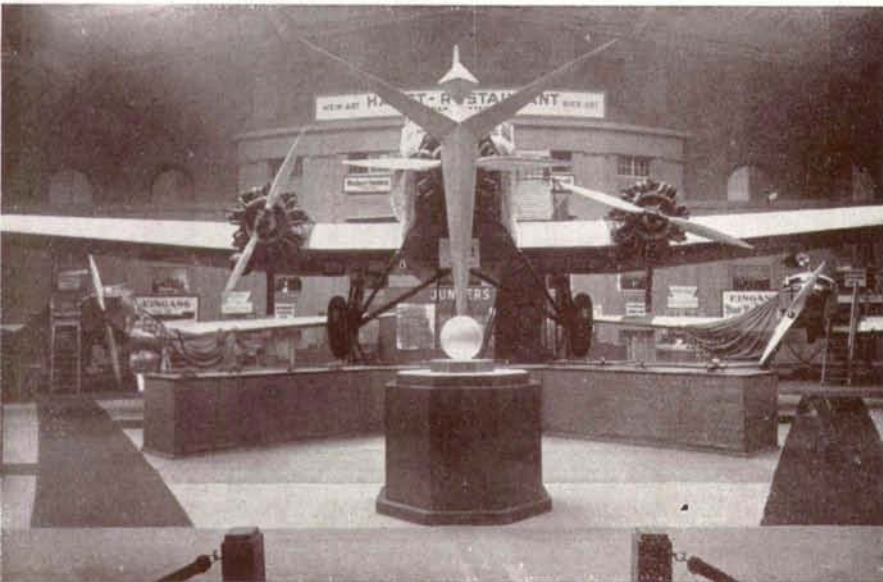
*A célbíró leinti Carraciolát (Mercedes-Benz), aki a Német Sportkocsi Grand Prix-t Wernerrel együtt megnyerte, óriási dicsőséget szerezve a német iparnak. A Mercedes-Benzek mind Continental-pneumatikkal voltak felszerelve.*

# Nemzetközi repülőgépforgalmi kiállítás Berlinben

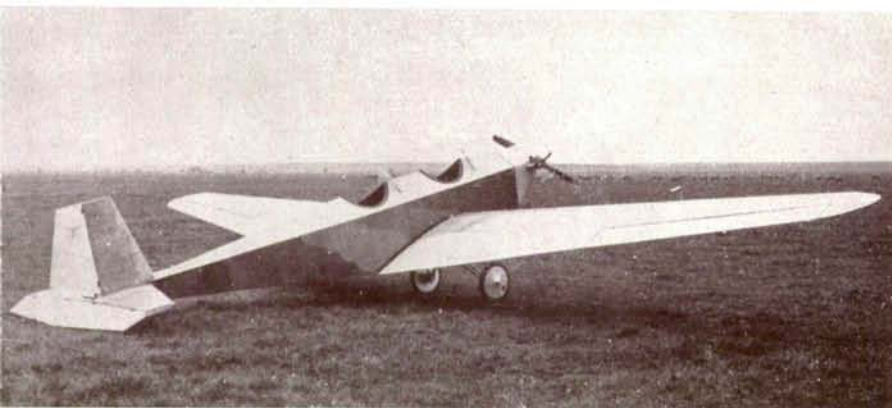
## ILA (Internationale Luftfahrt Ausstellung)



A Havilland Aircraft CO., Ltd. Edgware, Middlesex által kiállított 85 lóerős gép, amellyel október 18-án H. D. MacDonald megkísérelte az Atlanti-Óceán átrepülését, de a tengerbe veszett.



A kiállítás legnagyobb gépe a hatalmas Junkers G. 31. Balra a háttérben a kiállításra Amerikából elhozott Bremen.



A Bayerische Flugzeugwerke Augsburg által gyártott BFW M. 23, kétszemélyes sportrepülőgép.

Október 7-én nyílt meg a harmadik Nemzetközi repülőgépforgalmi kiállítás Berlinben. Berlin a kiállítás tartalma alatt fényárban úszott. A forgalom óriási. Az összes középületek, az egyetemek, a császári palota továbbá a szobrok és a diadalkapuk mind ki voltak világítva, mint Budapesten a Halászbástya s a Jánoshegyi kilátótorony. A rengeteg villanyreklámtól az ember azt sem tudja hova nézzen. Három teljes napig voltam Berlinben. Ezalatt különösen forgalom szempontjából annyi érdekeset láttam, hogy arról majd egy külön cikk keretében fogok megemlékezni. Sajnos, Magyarországon a veszített háború folytán a repülés fejlődése igen szűk korlátok közé van szorítva és így annak termékeiről nem igen beszélhetünk. Ennek folyománya, hogy bár ezen a kiállításon, a Balkánt kivéve, az összes európai államok résztvettek, ahol az aviatika bármily kevéssé ki van fejlődve, Magyarország büszke gépmadaraikat hiába kerestük. Magyarországot egyedül a Térképészeti Intézet képviselte. Bár tudtam, hogy a Térképészeti Intézet a kiállítók közt van, egy teljes napon át kerestem, míg végre sikerült megtalálnom. Nemesak eldugott helyen feküdt, hanem egy árva lélek sem tartózkodott a kiállított anyag körül. Igaz, hogy nem is akadt érdeklődő, mert aki a kiállítást jött megtekinteni, az repülőgépeket akart látni és nem térképeket. Sokkal többet értünk volna el, ha a Műegyetemi Sportrepülők a világrekorder Lampich—Toroczkay-gépet állították volna ki, megmutatván a külföld előtt, hogy mi is tudunk még valamit. De, sajnos, talán nem is tudták az illetékesek, hogy Berlinben repülőgépkiállítás lesz.

Hogy az idei ILA milyen hatalmas méreteket öltött, azt bizony csak azok tudnák elmondani, akik ott voltak. A kiállítás után olyan nagy volt az érdeklődés, amit még eddig nem tapasztaltam sehol, pedig volt alkalmam már egy pár nemzetközi kiállítást megtekinteni. Az első napokban már a kora délutáni órákban oly nagy volt a kiállítási termeket megtöltő közönség, hogy 4 órakor megszüntették a jegykiadást, dacára annak, hogy a kiállítás este 10 óráig volt nyitva. Ilyenkor az érdeklődők száma meghaladta a hatvan—hatvanötözetet. A hatalmas csarnokban oly nagy volt a tolongás, hogy több ember bebocsátása szinte lehetetlen volt.

A kiállítás vezetősége és a kiállító gyárak mindent elkövettek, hogy a kiállítást magas nivóra emeljék. A kiállítók óriási áldozatokat hoztak az ILA sikere érdekében. A német ipar teljes egészében felvonult és olyan

felkészültségről és előrehaladásról, valamint fejlettségről tett tanúságot, ami különösen az entente-államokban nem kis ijedelmet okozott. Sajnos, a lap terjedelme nem engedi meg, hogy a kiállítással annak érdeme szerint foglalkozhassunk, tehát csak a legnagyobb gyárak produktumait fogjuk felemlíteni és a legérdekesebb gépekről fogunk külön megemlékezni. Sorba vesszük a kiállítókat, abban a rangsorban, mely őket a kiállításon a kiállított anyag, illetve a lefoglalt hely tekintetében megillette.

*Rohrbach Metall Flugzeugbau,  
G. m. b. H. Berlin. Nr. 65.*

Dr. Ing. A. Rohrbach a tervezője és megalapítója a jelenleg legnagyobb és legtöbb kényelmet nyújtó utasszállító-gépeknek. Mint a képen is jól látható, a három motorral felszerelt gépkolosszus a kiállítási csarnokot szélességben teljesen elfoglalja. A motorokat a BMW-gyár szállítja és azok összlóerőben 1650—2160 lóerőt fejtenek ki. A 12 utason kívül 4—5 motorkezelő foglal helyet a gépen 1100 kg súlyban. A gyár ezen típusa, mely a legnagyobb a jelenleg létező összes járművek közül, különösen nagyobb 3000—4000 km. utakra készült.

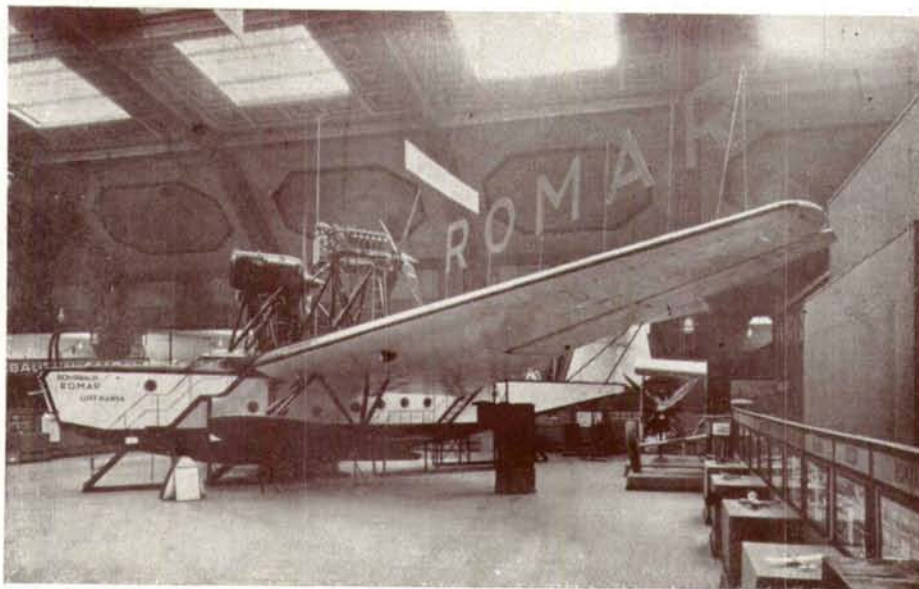
Ezen típuson kívül ott látjuk a „Rohrbach—Robbe II”-öt, mely ugyancsak BMW-motorral van felszerelve. A Rohrbach „Rocco”, melybe 2 angol Rolls-Roye és egy svájci Condor III.-motor van beépítve, 10 utas és 3 motorkezelő számára biztosít helyet.

Ez a gyár készíti Berlinben az összes típusokat, melyek utas- és teherszállításra vannak berendezve, míg a dán „Rohrbach Metall Aeroplan Co. A/s” Kopenhágában a katonai és bombavetőgépek gyártására rendezkedett be.

*Junkers-Werke, Dessau.*

Junkers-Werke volt az, mely a legnagyobb költségekkel vett részt a kiállításon. A kiállítási csarnokban egy teljesen elkerített és külön helyet foglalt el. A Junkers-gyár nemcsak az egyes motortípusokat, hanem a különböző ágazatait a repülőgép előállításának is bemutatta. Ezenkívül ott látjuk a „Typ. G. 31”-et, mely 3 Jupiter-motorral van felszerelve. Ez a típus, mely a Berlin—Páris útvonalon bonyolítja le a légiforgalmat és a több mint 1000 kilométeres utat egyhuzamban, minden megállás nélkül teszi meg. Az út több órát vesz igénybe és ezért a legnagyobb kényelemnek megfelelően még konyhával is fel van szerelve. Az ülések úgy vannak megszerkesztve, hogy az éjjeli utazás alkalmával ágyakká lehet őket átalakítani.

Ott láttuk továbbá a híres Typ. W 33 „Bremant”, mely repülőgép



*A három BMW-motorral felszerelt hatalmas utasszállító-gép, a Rohrbach-Romar.*



*Az Ernst Heinkel-gyár által kiállított HD 22 sportgép.*



*A francia Gnome & Rhone Jupiter-motorokkal beépített Dornier-Superval.*



A Bayerische Flugzeugwerke „Typ. M. 21” gépe összehajtható szárnyakkal.



A Bayerische Flugzeugwerke által kiállított „M. 21” nyitott szárnyakkal.

elsőnek tette meg az utat Európából Amerikába és amit egy newyorki múzeum vett meg. Most külön a repülőgépkiallításra hozták el és a kiállítás végeztével újra visszaszállítják Amerikába. A Junkers-standon látható még az első utasszállító gép, a Typ. F. 13, „D 1.” Ez a repülőgép, mely 1919 június 25-ike óta forgalomban van, még ma is teljesen megbízható gépe a német Luft-Hansa repülő-társaságnak. A három felsorolt gépen kívül még 8 típust készít a gyár szériában, melyek nagyjából saját motorral vannak felszerelve.

*Dornier Metallbauten G. m. b. H. Friedrichshafen.*

A gyár kimagasló „Dornier Superval”-típusa, mely négy, egyenkint 500 LE Gnomeet Rhone—Jupiter-motorral van felszerelve. A legteljesebb kényelmet nyújtja. Ezzel a típussal a német pilóta, Wagner, 12 új világrekordot állított fel. A gyár másik típusa a „Dornier—Delphin III.”. Ebbe a típusba BMW-motort építenek be és a két vezetőn kívül tíz utas kényelmesen elfér a hatalmas kabinban, mely egyúttal az úszókat is helyettesíti. Ez a típus rövidebb távolságokra kitűnően bevált. A gyár a két utasszállító gépen kívül még egy külön versenytípust is készít.

*Bayerische Flugzeugwerke A. G., Augsburg.*

A gyár 4—6 és 10 személyes utasszállító gépeken kívül egy- és kétüléses, könnyű repülőgépeket és két típust a sport- és repülőiskolák részére állít elő. A kétszemélyes könnyű repülőgép körül a sportrajongók állandóan nagy tömegekben tartózkodtak, úgyhogy alig lehetett közelebbe férközni. Továbbá az összehajtható kétfedelű iskolagép és a Flamingo Typ. 12. után volt nagy érdeklődés.

*Ernst Heinkel, Flugzeugwerke G. m. b. H., Warnemünde.*

A gyár két típust és pedig a „Typ. HE 10” egyfedelű, négy utas befogadására képes hidroplánt és a „HD 22” kétüléses, duplafedelű sportgépet gyártja. Utóbbi különösen akrobatamutatványok bemutatására rendkívül alkalmas.

*„Phoenix” Flugzeugbau, Düsseldorf—Lohausen.*

A gyár a Typ. „Meteor L 2” géppel olyan sport- és iskolagépet akar a piacra hozni, mely a tehetősebb és sportért rajongók meg tudnak fizetni. Mert 7800.—, illetve 9900.— márkáért, aszerint, hogy az angol ABC- vagy a francia Salmson-motorral szállítja, már kaphatók. Mindkét motor 40 LE és a gép 130 km sebességgel, 600 km-t tud megtenni.

A külföld által képviselt márkák közül Franciaországnak volt a legnagyobb tere, de, sajnos, meglátszott az ellenséges viszony, mert nem volt alkalom egyetlen gyári kiküldöttel sem beszélni és így a több gyár által kiállított gépekről semmi felvilágosítást nem tudtam beszerezni. Hatalmas helyet foglalt el a Farman óriásrepülőgép, mely két darab 500 LE Farman-motorral van felszerelve és 20 utas befogadására képes. Ezt a gépet sokan nevetve tekintették meg, mert kívülről nevetségesnek tűnt fel. Szárnyai ugyanis a könnyebb szállítás és a helymegtakarítás miatt le voltak vágva és ezáltal nem mutatták azt a komoly színezetet, amire az ember az életét rábízhatná.

A második helyet Olaszország foglalta el és pedig az *Aeronautica D'Italia G. A. Torino*. Ez a gyár, mely gépeit Fiat-motorokkal építi, különösen hadicélokot szolgál. Főleg bombavető-, megfigyelő- és vadászipülőket állított ki. Különösen a feltétlen precíz és tiszta munkával vonták magukra a figyelmet.

Csodálatos módon az orosz Szovjet is szerepelt a kiállításon. Az ember azt hiszi idehaza, hogy a Szovjet nem készülődik s a technika gyermekkorát éli ott, minek ez a kiállítás éppen az ellenkezőjét bizonyítja. Mert nemcsak egy típust, hanem több típusát a repülőgépeknek mutatja be. Ott látjuk két típusát a kis sportrepülőgépeknek, valamint az egyetlen sebesültszállító gépet, mely a kiállításon látható. Végül egy sikló-szán, melyet állandóan nagy tömeg vett körül, ugyancsak a szovjet-zászlóval volt feldíszítve. Az orosz Szovjet sokkal többet hozott a kiállításra, mint azt bárki is gondolta volna.

Ezzel zárom soraimat. Legközelebb a berlini automobil- és motorkerékpárkiállításról fogok megemlékezni, de arról természetesen jóval bővebben.

*Olbert Antal.*

# Kumber

A legszebb és legmegbízhatóbb angol  
motor kerékpárok egyike

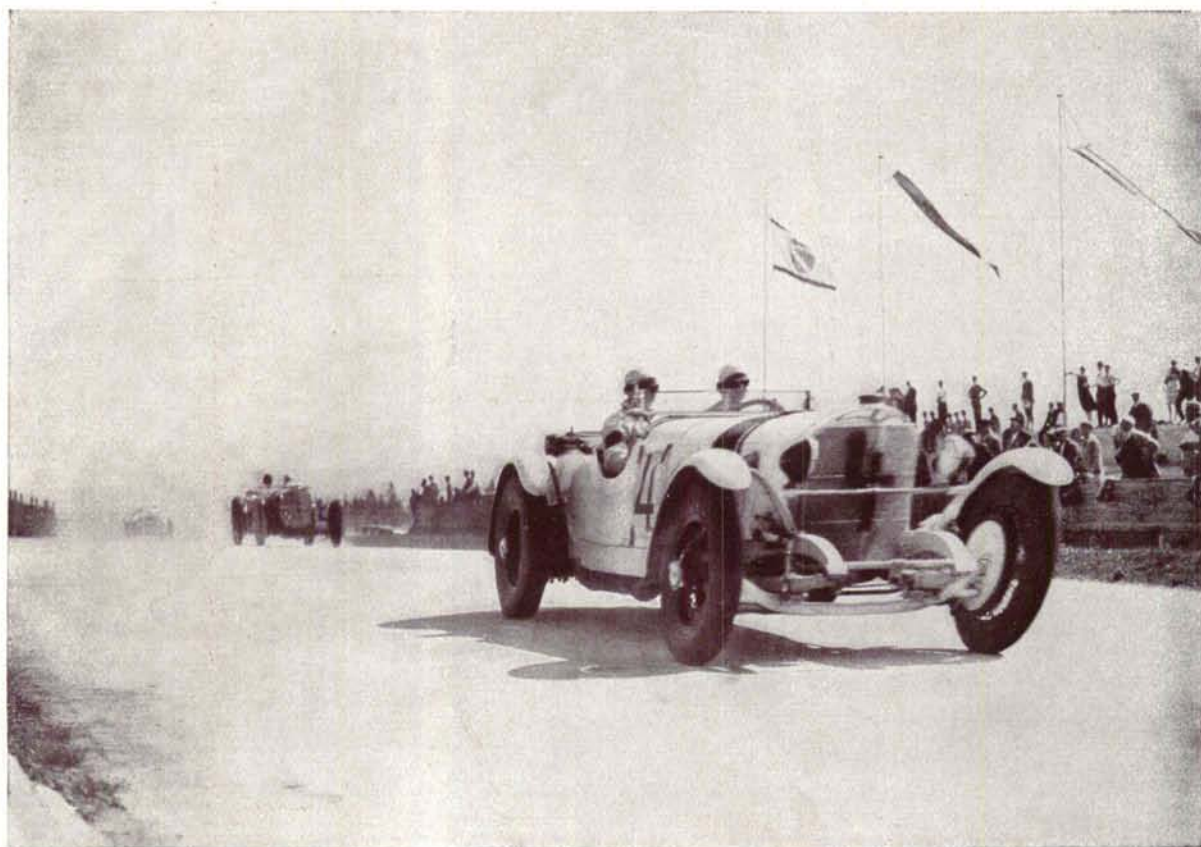
Vezérképviselő: **TERÉNY ALADÁR**

Budapest VI. ker., Hunyady-tér 9.

KÉPEK  
A  
NAGY  
VILÁG-  
BÓL

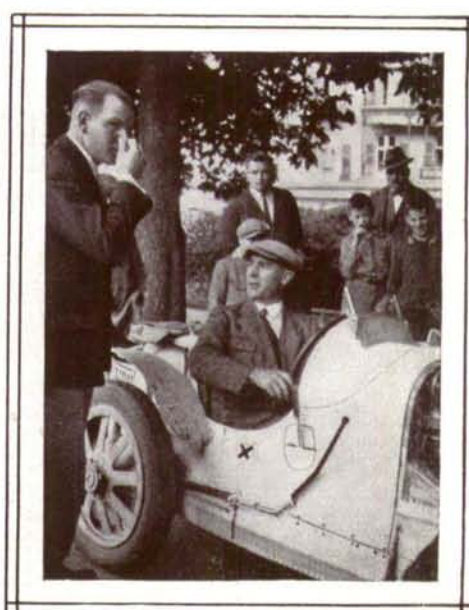
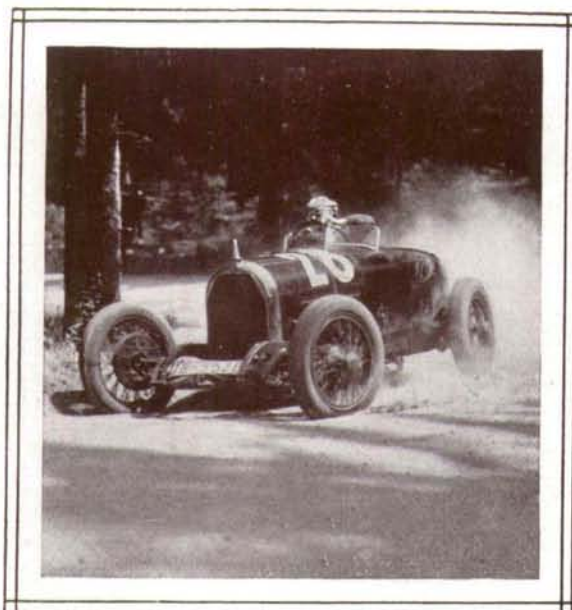


*Jelenet a Baden-Badeni automobil-szépségversenyéről. A benevezett autók a Kuhrgartenben elvonulnak a jury előtt. Az Echo Continental felvétele.*



*A három győztes Mercedes-Benz, mindannyian Continental-pneumatikkal szerelve, a Német Grand Prix-ben elfutnak a tribünök előtt. Elöl a 4-es számú kocsit, melynek vezetője a híres Targa-győztes Christian Werner. (Az Echo Continental felvétele.)*

Baloldalt Stuck von Villiez, a kitünő hegyversenyző, aki nemrégiben a Salzberg-versenyen Caracciolát is megverte és akit az osztrákok a „Hegyek királya” néven becéznek, kiváló Austro-Daimler-kocsijával a Zirlerbergen, ahol a nap legjobb automobilidejét futotta. Jobboldali képünk a Bugatti-vezető Karl Kapplert mutatja be, amint egyik versenyén egy újságíróval beszélget. Mindkét felvételt az Echo Continental bocsátotta rendelkezésünkre.



## Méray- és Magosix-felvonulás a Magyar Héten



A Méray Motorkerékpárgyár R.-T. agilis vezetősége Méray-Horváth Endre és Wein Levente igazgatók vezetésével pompás felvonulást rendezett a Magyar Héttel kapcsolatban. Két ízben mutatták meg a magyar ipar életrealóságát, két ízben láttuk impozáns megnyilvánulását a magyar teremtő erőnek. A Magyar Héttel kapcsolatban a Millénium-emléktől kiindulva kb. 130 darab Magosix- és ugyannyi Méray-motorkerékpár vonult fel az Andrásy-

úton. Megjelentek a magyar ipar érdekében a Budapesten tartózkodó Magosix-tulajdonosok és a motorkerékpárt sportként és közlekedési eszközként használó fiatalabb generáció. Ott láttuk ezenkívül a már szinte köztudatba ment Méray kis szállítójárműveket. A felvonulás láttára minden magyar ember szíve feldobogott, mikor kettesével felvonultak az ízlésesen karosszált, kitünő benyomást keltő Magosixek. Nem kevésbé jó hatást keltett a nagy csomóban haladó Méray szóló és sidecar. Ma bizony, még igen sokan vannak, akik idegenkednek a magyar ipar termékeitől. Nincs igazuk. Úgy a Magosix-, mint a Méray-motorok fényesen beváltak a közhasználatban. A Magosix nem versenykocsi, nem 100 kilométeren felüli sebességekre van konstruálva, hanem egy nagyon jó, a napi használatra, vidéki és kontinentális forgalomra egészen alkal-



mas automobil. Az elmúlt nyár folyamán már igen sok 3—4000 kilométeres túrát tettek meg magyar társaságok Nyugat-Európában, minden zavaró incidens nélkül, nem is beszélve a Méray-motorkerékpárokról, melyek tartósságuk és üzembiztonságuk mellett a versenyeken is számottevő eredményeket könyveltek el az utóbbi évek folyamán. Támogassuk tehát minden erőnkkel a két magyar gyártmányt, mert csak így lesznek képesek állandóan jobbat és szebbet produkálni.



## Motoros hajózás

Midőn az Automobil-Motorsport főszerkesztőjétől felszólítottatván, a Motorhajózás rovatát átveszem, szükségét látom, hogy néhány szóval magyarázatot adjam, hogy miért vállalkoztam e nem éppen lukratív, de annál nehezebb feladatra.

Századunk, melyben élni sorsunk rendelte, minden joggal nevezhető a technika századának. Ezt, mint frázist, az olvasó már sokszor hallotta. És mégis, éppen a technikus előtt világos, hogy az úgy is van. A régi világ — az elmúlt dolgokról a történelem teljes bizonyossággal tájékoztat — technikailag nem volt fejlődésképes, mert a természettudományok, a technika alapjai, nem voltak kifejlesztve. Jött a középkor, midőn lángelméjű kutatók (Newton, Euler, Maxwell, Faraday) megalapozták a természettudományokat és íme: 100—150 évre rá oly óriási fejlődésnek indulnak a műszaki tudományok, melyre semmi téren példa nem volt még a történelemben s a vívmányok közül csak a legnagyobbjelentőségűt, a gépi repülés megvalósulását említem. Van természeti törvényszerűség, mely azt mondja, hogy a dolgok csak kezdetben fejlődnek rohamosan, később

egyre kevésbé: az anyag, a tárgykör kezd kimerülni. Erre alapítva és látva a mostani rohamos fejlődést, meri a technikus azt a következtetést vonni, hogy századunk tényleg a technika kifejlődésének százada.

És most térjünk mindjárt az automobilizmusra, mely a gépet az emberhez legközelebb hozta. Azelőtt gépről csak a mérnöknek, a szakembernek volt fogalma. Ma az iskolából kitóduló gyermekereget tessék meghallgatni, hogy miről beszél! A szó nem lóról és kocsiról, hanem: „a hathengeres Austro-Daimler lengőtengelyes elrendezéséről“, esetleg a nyolcadisták körében a „léghűtéses túlkomprimált magassági motorokról“ vagy a „harcirepülőgépek szárnyprofiljáról“ és efféle csekélysegekről folyik s a középosztályos a hivatásos automobilszakértőt megszegyenítő biztossággal jelenti ki a félkilométerről közeledő autóról, hogy milyen „márka“. Persze, hogy a vita a legtöbbször nem szakszerű, az természetes (miből élnék mi, szakemberek?), de mégis a géppel, a technikával foglalkoznak. És ennek óriási nevelő hatása van minden téren. Mert aki az egyik géphez „ért“, az könnyebben megérti a másikat is, a fürdőszobai Junkers-gázkályhától a légben szálló hárommotoros Junkers-óriásgépig (mindkettőt Prof.



*A nemrég érkezett Evinrude outbord-motorok Budapesten. Felső képünkön a 16 lóerős „Baby Wheel“, melynek vezetője Gremesperger József, az alsó képen a 6 lóerős „Miss Evinrude“, vezetőjével, Vaszilievits Adelhaide-el. Mindkét csónaktest eredeti amerikai. A 16 lóerős Evinrude-motor sebessége meghaladja az 50 kilométert. Gremesperger a minap hullámos vízben 6 perc 45 másodperc alatt kerülte meg a Margitszigetet a Nautica csónakházából, míg a 25 kilométernyire fekvő Leányfalut 26 perc alatt közelítette meg. Az Evinrude osztályában (490 km.) ma csaknem minden világrekordot a magáénak mondhat.*

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

Dr. Hugo Junkers gyártja). Automobilja pedig, sajnos, nem mérnöknek, hanem legtöbbször laikusnak van, aki nem szakember. Ezeket a művelt laikusokat a helyes útra vezetni, a technikai dolgokra nevelni, a mérnök egyik legszebb feladatának tartom.

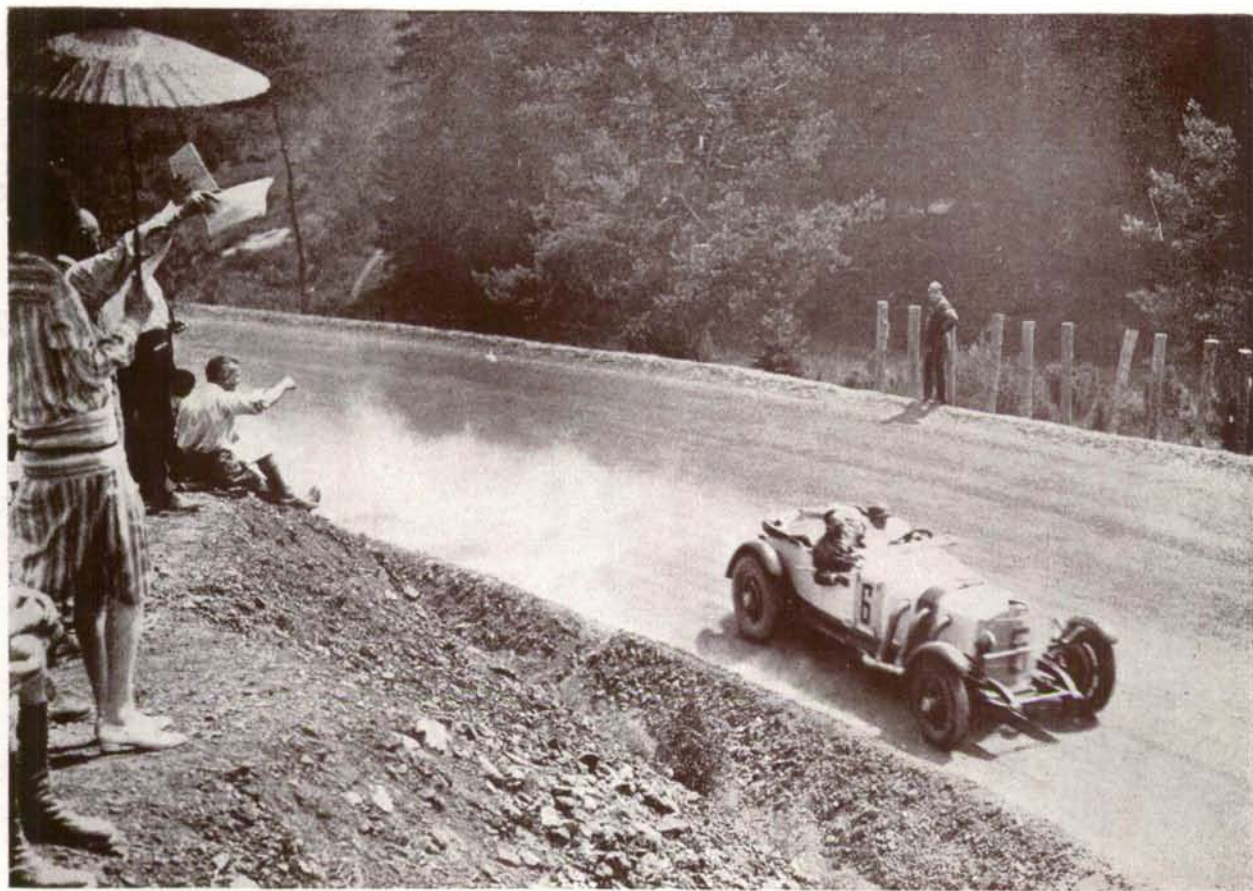
Ennek a felvilágosító munkának a leghatásosabb eszköze az olyan lapokban való írás, mint az Automobil-Motorsport. A tisztán tudományos szakfolyóiratokat csak a mérnökök olvassák, hiszen azt a laikus meg sem értene.

Különösen érdekes jelenség, hogy a technika egyik ágában sem találkozik az ember oly téves nézetekkel, mint a két rokonszakma, a repülés és a hajózás terén. Különösen az utóbbi téren mindenki „szakértő”, mindenki a „saját tervei” szerint épített „egy elsőrendű hajóépítővel” csónakot. Pedig a tudáson kívül éppen a hajóépítéshez kell a legtöbb ta-

paszlatat. Hogy ezeknek a saját tervek szerint való manipulálásoknak milyen hallatlanul szomorú következményei vannak a motoros vízisportra nézve, azt a legtöbben nem is tudják. Mert egy sikertelen hajó nem egy embernek veszi el a kedvét a motoresónakázástól, hanem annyiét, ahány kézen megy át a tönkremenetelig az a kiváló jármű, melynél a motor nem „passzol” a hajóteshez s mindketten nem „passzolnak” a propellerhez!

Hogy a véleményeket tőlem telhetőleg a helyes útra tereljem, elhatároztam, hogy a szakfolyóiratokon kívül a magyar motoros vízisport fejlődése érdekében vállalom az Automobil-Motorsport hajózási rovatának szerkesztését.

Dr. techn. Fényes Kornél,  
MFTR főmérnök,  
kir. törv. hites szakértő.



*Jelenet a Német Sportkocsi Grand Prix-ből a Nürburgringen. Carraciola, a későbbi győztes, Mercedes-Benz-kocsijával az egyik mesterien vett fordulóban. Kitűnően látható, amint a kocsi hátulja kifelé farol. (Az Echo Continental felvétele.)*

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

**LEGYEN TAKARÉKOS!**

Hetenként 15 pengőt fizet és tavaszra vadonatúj

**1929 típusú**

**ZÜNDAPP**

**motorkerékpárja lesz!**

A ZÜNDAPP motorkerékpár beszerzése a mai naptól kezdve nem gond! Ön december 1-ig előjegyztet egy ZÜNDAPP motorkerékpárt. December 1-től kezdve hetenként fizet 15 pengőt egész 1929 május 1-ig. Az 1929 típusú ZÜNDAPP motorkerékpárt Ön 1929 május hó 1-én

**megkapja anélkül, hogy bármit is kellene Önnek az átvételkor fizetnie!**

Ön ilyenformán minden anyagi megerőltetés nélkül egy ZÜNDAPP motorkerékpár boldog tulajdonosa lesz. A fennmaradó vételár továbbra is a legcsekélyebb részletben gondtalanul fizethető! — **Jegyezzen még ma egy 1929 típusú ZÜNDAPP motorkerékpárt, melyek már meg is érkeztek és megtekinthetők!**

Kérjen ismertető árajánlatot és előjegyzési lapot a magyarországi vezérképviseléstől:

**VIGH JENŐ, Budapest, V., Honvéd-utca 2.**

Telefon: Automata 129-72.

# Most szerezze be

a  
motor-  
kerékpárjá-  
hoz szükséges  
hiányzó alkatrészeket  
Tekintet nélkül a gyártmány-  
ra mindent raktárról megkaphat

## Biró Jenőnél

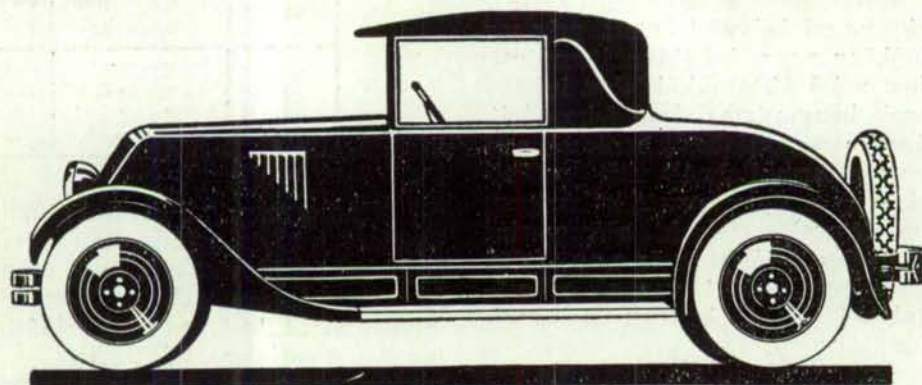
Magyarország legnagyobb motorkerékpár  
alkatrész raktára.

**VI. ker., Liszt Ferenc-tér 2. sz.**

**RENAULT**



**MONASIX**



*az európai úrvezető ideális kis hathengerese.*

**REIMANN, Budapest, V., Vörösmarty-tér 3.**

## Néhány szó a külmotorokról és a külmotoros siklóhajók által elért rekordok mai állásáról\*)

A háborút követő években, 1922 táján, az amerikai ráakasztómotoriparnak sikerült oly motorokat a piacra hozni, melyek lóerőnkénti súlya 5 kg. HP. volt. Ezzel technikailag valóra vált a lehetősége annak, hogy a motorokhoz kisméretű hidroplánokat szerkesztve, a lóerőszámhoz aránylag igen nagy sebességek (akkoriban 40 km. h.) legyenek elérhetőek.

Ráakasztható vagy külmotor alatt oly hajtógéprendszert értünk, mely: 1. Egy egységbe foglalja össze a jármű hajtásához az összes alkatrészeket (úgy mint motor, tengely és áttételi szerkezet, propeller, kormány szerkezet, fűtő- és kenőanyag tartályok stb.); 2. ez az egység szerszám nélkül, kézi erővel, igen rövid idő alatt a járműtestre fel- és arról leszerelhető; 3. a szerkezetnek semmiféle alkatrésze nem hatol át a járműtesten, azaz a motort elmozdítva, a jármű vízhatlan marad.

A külmotoros elv első alkalmazójának Ole Evinrude skandináv származású mérnök tekinthető, aki jelenleg az „Elto“-motorokat szerkeszti. Az első, könnyű fémből készült versenymotorok megszerkesztésében pedig kétségtelenül Johnson főmérnöknek vannak a legnagyobb érdemei.

Midőn az első könnyű külmotorok megjelentek, az amerikaiak rögtön átlátták, hogy mily nagy kilátásokat nyújt ez a rendszer a sport és a versenyzés terén. Megszerzése aránylag igen olcsó, a fenntartásra nézve még inkább áll ez s egyaránt kielégíti a szórakozás és üdülés, sőt ezentúl a versenyzéshez szükséges nagy sebességek elérését is. Amerika mértékadó nagy motorcsónakegyesületei, így az A.P.B.A. (American Power Boat Association) és a M.V.P.B.A. (Mississippi Valley Power Boat Association) megrendezték az első versenyeket, melyek nagy sikerrel folytak le. Ma már egy egész sereg klub alakult Amerikában, amelyek *csak* a ráakasztós motorral ellátott hajók és hidroplánokkal való sportot és versenyzést űzik.

Erre azután megindult a vetélkedés, elsősorban a motorépítő cégek között, mert a sebességet kezdetben a motorméreték nagyításával lehetett, míg ma és az elkövetkező időkben egyre inkább a járműtestben és a propellerben rejlő újításokkal lehet inkább fokozni.\*\*\*) A motorok hengerűrtartalma fokozódott, úgy hogy az igazságos versenyzéshez a motorok osztályozása (miként az automobiloknál) vált szükségessé. Így születtek meg az úgynevezett külmotoros osztályok (outboard-classes), melyek számszerint nyolcan vannak és pedig: A-tól H-ig és ezen felül. Az osztályok köbhüvelyek szerint vannak elhatárolva, melyeket az alábbi I. táblázatban köbcentiméterekre számítottam át.

\*) Addig is, míg a külmotorokkal hajtott és a siklás elvén felépülő siklóhajók lényegéről tájékoztatom az olvasókat, a továbbiakban „outboard“ helyett mindig külmotort vagy ráakasztható motort írok és a *siklóhajó* vagy a vele azonosan egyértelmű *hidroplán* alatt a vízijárműnek egy különleges fajtáját értem, mely nem tévesztendő össze a napisajtó által teljesen helytelenül hidroplánnak nevezett úszós vízirepülőgéppel (Schwimmerflugzeug).

\*\*) Mindezekről majd e rovat hasábjain részletesen lesz szó.

### I. táblázat

Osztály	Amerikában		Európában
	köbhüvelyk inch <sup>3</sup>	köbcentiméter cm <sup>3</sup>	köbcentiméter cm <sup>3</sup>
„A“	0—14	0—229.5	0—250
„B“	14—20	229—328	250—350
„C“	20—30	328—492	350—500
„D“	30—40	492—658	} Az U. I. Y. A. által nincs még elfogadva
„E“	40—50	658—820	
„F“	50—60	820—984	
„G“	60—80	984—1311	
„H“	80—fel.	1311 fel.	

A mai napig a következő osztályok vannak kiépítve: A, B, C, D, E és G, melyen felül a további kiépítés a növekedő súly miatt egyre nehezebben fog menni. Megjegyzem, hogy az európai viszonyokra mértékadó U. I. Y. A. (Union International de Yachting Automobile) még csak az A, B, C osztályokat fogadta el és pedig a táblázatból látható kikerekítésekkel.

Külmotorokban a legfejlettebb ipara Amerikának van, utána igyekezik Anglia, Olaszország és Németország, azonban e motorok még nem mindenben versenyezhetnek az amerikaiakkal. Nincs kétségem, hogy az angol és német motorok teljesítményben és minőségben elérik az amerikaiakat. A II. táblázatban a versenyeken eddig legnagyobb sikereket elért motorok adatait állítottam össze, mihez magyarázat nem szükséges.

Végül az elért hivatalos sebességi rekordokat a III. táblázatban foglaltam össze, ahol a mérföldekben kifejezett sebességeket kilométerekben kifejezett sebességekre számítottam át.

1 mérföld per óra = 1 m. p. h. = 1 miles per hour = 1.609 km. h. 1 csomó = 1 tengeri mérföldóra = 1.832 km. h. A sebességeket az amerikaiak Statute mile-ben a fenti 1.609 km-ben adják meg, míg Európában a Sea-mile, a tengeri mfd [1.832] a szokásos.)

### III. táblázat

Osztály	Miles per hour m. p. h.	kilométer/óra Km/h
„A“	27.23	43.85
„B“	33.36	54.20
„C“	36.63	57.98
„D“	41.788	67.158

Mind e rekordok kivétel nélkül a dinamikus felhajtóerő, vagyis a hidroplán elvén alapuló siklóhajókkal állíthatnak fel. A hivatalos világrekord jelenleg a legnagyobb a D-osztályban, 67.185 kmh., melyet az „Elto Quad“-dal csináltak f. é. szeptemberében Peoriában. (U. S. A.)

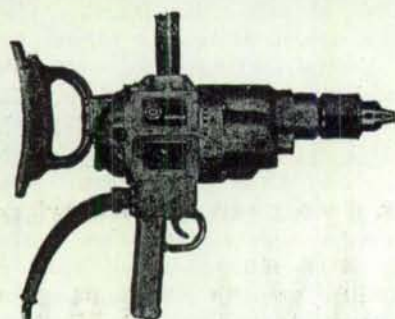
Dr. F. K.

Minden magyar motorkerékpáros

# MÉRAY-t vesz!

## II. Táblázat.

		„A“	„B“	„C“	„D“	„E“	Nem versenytípusok
<b>Evinrude</b>	Typus	Fleetwin	Fastwin	Speeditwin			Sportwin
	Furat × löket mm.	53·578 × 50·8	60·325 × 57·15	69·85 × 63·5			50·8 × 38·1
	Hengerszám	2.	2.	2.			2.
	Hengerűrtartalom cm.	228·947	326·52	485·414			154·366
	Lóerő	6·0	12·0	16·0			2·5
	Fordulatszám	4·00	4000	4000			2600
	Súly kg.	24·9	31·3	38·6			19·9
Ár pengőben	1150	1300	1650			1000	
<b>Johnson</b>	Typus		K - KR Standard-Twin	P - PR Big-Twin		TR Giant-Twin	Light-Twin
	Furat × löket mm.		60·325 × 57·15	68·2625 × 66·675		76·2 × 88·9	50·8 × 38·1
	Hengerszám		2.	2.		2.	2.
	Hengerűrtartalom cm <sup>3</sup>		326·52	487·775		810·42	154·366
	Lóerő		7·15—8·95	11·0—13·15		17·75—20·00	2·4—3·2
	Fordulatszám		9·0—11·0	13·65—16·50		21·0—25·75	2·4—3·2
	Súly kg.		3500—3600	3500—3700		3400—3500	3000—3500
Ár pengőben		3700—3800	3700—3800		3400—3500	900	
			27·7	38·6		50·0	16·8
		1150—1200	1400—1450		1800	900	
<b>E l t o</b>	Typus		Speedster			Quad.	Service-Twin
	Furat × löket mm.		60·8 × 50·8			63·8 × 50·8	63·8 × 50·8
	Hengerszám		2.			4.	2.
	Hengerűrtartalom cm.		294·7276			619·284	324·642
	Lóerő		7·0			18·0	4·0
	Fordulatszám		3500			3500	1700
	Súly kg.		28·0			43·0	25
Ár pengőben		1260			1950	1100	
<b>Lockwood</b>	Typus	Ace. A — (A S)	The Chief B — (BS)				Lockwood T — (TS)
	Furat × löket mm.	53·34 × 50·8	60·325 × 57·15				57·15 × 50·8
	Hengerszám	2.	2.				2.
	Hengerűrtartalom cm.	227·0	326·3				260·3
	Lóerő	7·0	10·85				5·5
	Fordulatszám	4000	4000				3300
	Súly kg.	22·62—(27·2)	31·7—(36·7)				31·7—(36·7)
Ár pengőben	1100—(1120)	1270—(1300)				1000—1300	



# BLACK & DECKER

KÉZI ELEKTROMOS SZERSZÁMGÉPEK

IDŐT

MEGTAKARITANAK:

PÉNZT

MUNKÁT

**Dénes és Friedmann r.l.**

Bpest, VI., Dessewffy-u. 29. Tel.: Aut. 289-86 és 144-71.

# ÚTÉPÍTÉS

## Aminek nem volna szabad megtörténni

Kit terhel a felelősség? — Hozzánemértés, felületesség, vagy rosszakarat az egész vonalon.

Mi ma Budapesten és általában Magyarországon a legaktuálisabb téma? Kétségkívül az útépités! Ma mindenki erről beszél, akár ért hozzá, akár nem. Ezt mondják az érdekeltek, amikor a különböző autószaklapok és napilapok hasábjain öles cikkek jelennek meg a magyar útépités csődjéről. Kétségkívül néhány év előtt az útépitési probléma közel sem volt olyan fontos, mint ma. Magyarország ma van az átalakulás korszakában, amikor az emberek kezdik észrevenni, hogy a motoros jármű gyorsabb, gazdaságosabb és olcsóbb, mint a ló. Az iparvállalatok sorban térnek át a teherautóval való fuvarozásra, a földbirtokosok autót vásárolnak, az orvos, ügyvéd, kereskedő, ha tehetősebb, automobilt, ha gyengébbpénzű ember, motorkerékpárt vagy oldalkocsis motort vásárol, a konflist és kétfogatút kiszorítja a taxi, az omnibuszt a hatalmas autóbuszok váltják fel. A gazdasági élet és a közlekedés tehát teljesen átalakul.

Miután a motoros járművek a túlsúly, mindenkinek és mindennek hozzájuk kell alkalmazkodni. A motoros járművek elsősorban jó utakat és hozzájuk alkalmazkodó közlekedési rendet kívánnak. Az új közlekedési rend megjön magától. Ezen a téren, lassan bár, de javul a helyzet. A közlekedési rendőrség vezetői teljes mértékben átérzik az új irányt és minden tekintetben igyekeznek azt a lehetőség szerint a legjobban megoldani. Jelzőkészülékek, egyirányú forgalom, fehér vonalak, balra előzés és egyéb rendeletek, mind a fokozatos fejlődés szüleményei. Ezen a téren csupán a mozgó közlekedési és országúti rendőrség felállítása, valamint a gyalogosok szigorúbb megrendszabályozása késik.

De térjünk a tulajdonképpeni tárgyra. Az utakról akarok beszélni.

Magyarországon vagy nem tudnak, vagy nem akarnak jó utakat csinálni. Van kitünő műegyetemünk, mely híres az öreg Európában, vannak aranydiplomás mérnökeink, van államépítészeti hivatalunk, van a kereskedelmi minisztériumnak külön útépitési osztálya, ugyanez van a székesfővárosnak és ennek dacára mi a helyzet? Rettenetes! Kénytelenek vagyunk külföldre menekülni a nyáron, mert a magyar tengerhez, a Balatonhoz vezető műút az egész nyár folyamán el van zárva. Nyitott szakaszai rettenetes állapotban vannak. Amit hónapok munkájával megjavították, két hét alatt tönkre ment. Azt hiszem, mindenki emlékszik még a nyári kultúrbotrányra, a Budapest-székesfehérvári útépitési botrányokra. A másik nyaralási lehetőség a Duna két oldala, telve nyaralókkal. Szentendre, Leányfalu, Visegrád stb. Az út kritikán aluli, telve bukkanóval és rosszabbnál-rosszabb útrészekkel. De folyton javítják. Ma megcsinálják, két hét múlva újra csupa gödör. A Műegyetemen a mérnökjelöltek úgy vizsgálznak, hogy víz és hengerelés kell a makadám-úthoz. Ott tudják! De mire kikerülnek az életbe, elfelejtik. Nem légből beszélünk. Láttunk építeni mostanában és egész nyáron magyar utakat. Egy kis locsolás és két-három

hengerelés. A Budapest—szentendrei-úton a két vizeskocsiból az egyik a környező kerteket locsolta. Mérnököt pedig sehol sem tudtunk eddig felfedezni. Szétszórják a köveket, elegyengetik, két-háromszor rámege a henger, azután jön a homok, egy kis víz és újra 3—4 hengerelés és kész az új makadám. Jön egy pár mecklenburgi ló a jól megrakott teherkocsival, egy pár súlyos, 5—10 tonnás teherautó és vége az egész útnak. Köteteket lehetne írni a magyar útépitésben manapság divó rendszerekről. Ne gondoljuk, hogy nincs pénz. Igenis, többet költenek útépitésre, mint hisszük, de . . . és itt a de, minden hozzáértés nélkül. Ma megépítenek egy utat, mely hivatalos számítások szerint jó anyagból, gondos eljárással 500.000 pengőbe kerülne az államnak. Ők annyiba kontemplálják saját rezsibén. Kíírják rá a tárgyalást és odaitélik a munkát a legolcsóbb ajánlattevőnek, aki 350.000 pengőért hajlandó a munkát vállalni. A munka elkészül, de tekintettel a silány használt anyagra és a felületes kezelésre, 2—3 hónap alatt tönkre megy. Néha már előbb. Jön a javítás, hasonló módszerrel. Az út így belekerült 700.000 pengőbe, 500.000 helyett és mindig rossz. Ma egyes vállalkozók olyan kőanyagot használnak fel útépitésre, amit békében még töltések emelésénél a két épített fal közötti kitöltésre sem használtak fel. Nagy a tülekedés és mindenki olcsóbb akar lenni. Olcsón pedig jót adni nem lehet.

Az utak keskenyek, jobbról-balról feneketlen sár. Ha esik az eső, istenkísértés pneumatik-kerékkel kimenni az országutakra. A sínek kiemelkednek, mindenütt bukkanókat képeznek. Az úttest tele számárháttakkal, magasra épített hidakkal, kifelé lejtő fordulókkal, kiemelkedő, vagy bemélyített gyalogátjárókkal. Ez a helyzet. És most mondja valaki, hogy Magyarországon tudnak utat építeni.

Cikkem megírására tulajdonképpen két, a minap felfedezett „dísztény” adta meg az impulzust. Az egyik a Budapest—gödöllői út fehér cölöpökkel való megszükitése, a másik egy budai főút mai helyzete. Mint tudvalévő, a Budapest—Gödöllő közötti utat a nyár folyamán kijavították. Ma a körülményekhez képest igen jó. Olyan, hogy bármelyik nyugati államba bátran át lehetne ültetni. De mi történt. A minap hatalmas négyyszögűre formált métermagas betonoszlopokat raktak le az út mentén. Másnap megkezdték az oszlopok beásását jobbról-balról 10 méter távolságra. A beásás azonban nem az út legszélén, az árokparton történt, hanem a bitumen-út szélén. Ezáltal a kitünő szép, széles országutát a szó szoros értelmében csaknem a felére szűkítették össze. A betonoszlopokat szépen befestették fehérre és kék szegéllyel látták el. Uraim, érdemes megnézni ezt a csodabogarát. Hogy kinek az agyában született meg, azt nem tudjuk, de hogy akik csinálták, nyíltan ki mondom, fogalmuk sincs a modern útépitéshez. Külföldön ezt sehol sem láttuk. Mindenütt, ahol csak lehet, szélesítik az utakat, szűkítést azonban több európai tanulmányutamon sehol sem tudtam felfedezni. Hasonló köveket a nagy alpesi hágókon látni, de ott ugyan csak megvan az értelmük, mert megvédik a ko-

csikat az esetleges lecsúszástól. Ezeken a helyeken azonban ma már legtöbb helyen betonoszlopokba erősített vaskorlát van. Egyenesen életveszélyessé tették a közlekedést. Bár este a fehér szín igen jó az út szélén, ha az tényleg az út szélén lenne, most a lehető legkellemetlenebb. Kitéréseknél, előzéseknél az ember, különösen ha szembe jövő reflektor fényétől bizonytalanná válik a távolságok megítélése, sohasem tudja, mikor ütközik be az első tengelyével egy ilyen betonoszlopba. Eddig a lovaskocsik az út jobb- és balszélén haladhattak és így az úttest belseje tisztán az automobilforgalom számára volt szabaddá téve. Most a hatalmas szalmászekerek és egyéb járművek lassúvá teszik a közlekedést. A motorkerékpárosokra egyenesen veszedelmes a mostani helyzet. A motorkerékpáros igen könnyen érintkezésbe jut az anyafölddel. Ha eddig bukott, nem volt különösebb baj. Most a jobbról-balról sűrűn elhelyezett betonoszlopok szinte vonzzák a delikvens koponyáját. Mindez azonban mind elenyésző ahhoz a horrorilis pénzkidobáshoz, amit a betonoszlopok felállítása megkövetelt. Ez a szó szerint vett pénzkidobás. Mindenki arról beszél, hogy kevés az állam pénze, nem telik erre, nem jut arra és mit látunk, a leghiábavalóbb és legindokolatlanabb pénzpocsékolást. Nézetem szerint, aki ezt az oszlopfelállítást kieszelte, fegyelmet, de legjobb esetben nyugdíjazást érdemel.

A másik gyöngye a tipikus magyar gazdálkodásnak a székesfővárosi Margit-körút esete. A Margit-körút mely ma egyik legforgalmasabb útja Budapestnek, az egész nyáron át fel volt bontva. Hol a villamos síneket cserélték, hol a gázcsöveket javították, hol a telefonkábeleket cserélték, egyszóval, mindig volt valami. Este vöröslámpa volt az egész Margit-körút. Mire készen lettek, jöttek a vízvezetékesek és ismét felforgattak mindent. Most végre november 1-re elnémultak a csákányok, eltűntek a vörös lámpák és a Margit-körutat újra kövezték. A kövek között modern rendszerrel kiöntötték kátránnyal, szurokkal, egyszóval síma, szép lett a Margit-körút. A nyáron megjelent a polgármester úr rendelete, hogy ezentúl minden útjavítás bejelentendő a telefonőzpontnak, illetve a postának, a vízműveknek, a villamos- és gázműveknek, no meg a Beszkárt-nak és mielőtt egy utat véglegesen kijavítanak, mindenkinek el kell végezni a megfelelő munkáját. Nem azért vagyunk azonban Budapesten, hogy minden úgy is történjék, mint kell és ahogyan azt a rendeletek előírják. Mi történt november 19-én. A Margit-körút lakói arra ébredtek, hogy az úttest fele ismét használhatatlan. Teljes hosszban felszedték az új, kitűnően nagy gondal elkészített úttestet. Isten tudja, azt hiszem, a villamos vezetékek kábeljeit cserélik ki. Nem spontán hibáról van szó, amivel menteni lehetne a tényt, hanem a lehető legteljesebb generáljavításról, amiről a Beszkárt-nak már hetekkel ezelőtt tudnia kellett. Hatalmas munka, sokmillió kiadás. Sebaj. Megfizetik a polgárok. Telik az adókból. Kit terhel itt a felelősség? Vizsgálatot kérünk, még pedig a legszigorúbb vizsgálatot, mert ilyen pocséklást a székesfőváros, illetve a polgárok javaival nem lehet tétlenül nézni. Vagy az útéptési hivatal a bűnös, mert tudatta idejekorán, hogy újra kövezzék a Margit-körutat és tessék elvégezni a munkákat hamarosan, vagy a BESZKÁRT nem vette tudomásul az értesítést és nem alkalmazkodott a polgármester úr rendeletéhez. Valakinek bűnhődnie kell ezért. Mert utóvégre egyszer el kell jönnie ismét annak az időnek, amikor mindenkit felelősségre is lehet vonni elkövetett tényeiért.

## MORGAN

háromkerekű cyclecar,  
az utak királya

## OK

a luxuskivitelű elitmotor-  
kerékpár a legkitűnőbb  
JAP beépítés

## COTTON

a legalacsonyabb  
legstabilabb motorkerékpár

## VELOCETTE

a leggyorsabb, legmeg-  
bízhatóbb sportgép az  
1928. évi angol TT győztese

## NEW=HENLEY

olcsó, megbízható túra-  
motorkerékpár minden  
kategóriában

## AJW

a legjobb és legszebb  
1000-es. Az Unlimited  
kategória Rolls-Royceja

Vezérképviseltek:

## LANTAI EDE

Budapest, IV., Magyar-utca 40

Telefon: Automata 867-86

## A főváros utairól

### A különböző burkolási nemek.

Irta: Wohl György okl. mérnök

A főváros úthálózata az ú. n. sugárrendszerű hálózat kékét mutatja. A főútvonalak a város magjából, a Belvárosból (City) indulnak ki és körúttal vannak összekötve. Ezeket bonyolítja le a főirányú és az átmenő forgalom. A sugárirányú utak és körutak alkotta területek átlós irányban ismét, még főforgalom jellegű utakkal vannak felosztva. Ez úthálózat alkotja a város főközlekedési útrendszerét. Alárendeltebb forgalmi jelentőségű utcákkal van azután a hálózat ismét tagolva.

A fővárosnak az ilyen sugárrendszerű úthálózat mellett való kialakulása, továbbfejlődése a jövőre nézve nem mondható szerencsésnek. Egyrészt a fejlődésnek a város magjából való kiindulása a város lassú kiépülésének nyomait viseli magán; építkezések a főútvonalak mentén történnek először, különösen azon utak mentén, amelyek a szomszédos községekkel nyújtanak közlekedési lehetőséget. A főútvonalak között igen sok terület marad azután beépítetlenül, hol természetesen a csatornák, utak nincsenek kiépítve. Másrészt a város ily irányú fejlődése a forgalomnak lesz később az akadályozója. A Belváros a kereskedelmi és üzleti életnek a sokszor évtizedes székhelye nem képes a szűkre méretezett utcáival a nagyarányú forgalmat lebonyolítani, mellyel felkeresik és ezért itt különleges forgalmi korlátozásokat kell életbeléptetni. De ugyancsak a Belváros felé irányuló útvonalakon nagyarányú fejlődése is. Legelőször a villamosvasút állott a tömegközlekedésében azonban az autó idézte elő, mert azt átalakította, meggyorsította és egyúttal oly problémák megoldását hozta a felszínre, melynek az elintézése igen sürgős.

A főváros kiépülésével együtt járt a közlekedés nagyarányú fejlődés is. Legelőször a villamosvasút állott a tömegszállítás szolgálatába és egyúttal ez siettetta a modern városossá váló fejlődést. A legnagyobb változást a főváros közlekedésében azonban az autó idézte elő, mert azt átalakította, meggyorsította és egyúttal oly problémák megoldását hozta a felszínre, melynek az elintézése igen sürgős.

A városi utakon háromféle közlekedést különböztetünk meg: gyalogosok, a szabad pályán haladó kocsik és a sánpályához kötött motoros járművek közlekedését. Különösen a kocsiközlekedés bír nagy jelentőséggel, mert annak milyeneműsége (állati, gépi, könnyű és lassú stb.) lesz befolyással úgy az út keresztmetszeti kiképzésénél, mint különösen a nagy jelentőséggel bíró burkolatnem megválasztásánál. Még jó néhány évvel ezelőtt a burkolat megválasztása a lövontatta közlekedő eszközökre való figyelemmel történt. Az autó azonban egész más igényeket támaszt, úgy, hogy ma a burkolatok jó része az autó szempontjából elavult és így azok modernizálása szükséges. Számolni kell, hogy az autó mihamarabb teljesen kiszorítja az állati vonóerőt az utcákról és ezért már most a jövőre való gondos előrelátással kell az utak helyes burkolási módjával foglalkozni.

A modern közlekedés síma, hézagmentes, esős időben sem csúszós burkolatot kíván. Városokban ehhez járul még az a követelmény, hogy a burkolat ne legyen merev, zajos, könnyen tisztítható legyen, azonfelül a közúti vasútpályatesthez egyszerűen biztosítható.

A helyes burkolatnem megválasztásánál az utak forgalmi jelentősége a legbefolyásosabb tényező. A kivezető, az átmenő forgalmat lebonyolító utak burkolata a nagymértékű erős teher- és még mindig számításba jövő vegyes-forgalomnak kell, hogy megfeleljen. A többi útvonalakon már nem annyira az erős vegyes-forgalom jön számításba, hanem inkább a környék beépítettségének mily irányú jelentősége.

Amint a múltban sem volt meg az a tökéletes burkolóanyag, mely városokban az igényeket mindenhol egyformán jól kielégítette volna, úgy a jövőre nézve sem jelölhető meg még most az az ideális burkolatnem, mely minden igényt tel-

jesen kielégítene. A burkolás céljára szolgáló anyagok igen különfélék. A természetes kő, a gyári úton előállított műkő, a fakocka, az aszfalt épp úgy megtalálható London, Páris, Berlin utcáin, mint nálunk (l. táblázat), azonban az egyik vagy

## Kimutatás a székesfőváros útburkolatairól

(1927. évvégi állapot)

1.	Szegélyezés fm-ben	904.311
2.	Gyalogútburkolatok fm <sup>2</sup> -ben:	
	a) Aszfalt és bitumen	758.320
	b) Kővezet	712.460
	c) Kavicsolt	748.580
	Gyalogútburkolatok összesen:	2.217.360
3.	Kocsiútburkolat m <sup>2</sup> -ben:	
	a) Makadám	1.763.475
	b) Kátrányozott makadám	215.300
	c) Aszfalt	729.500
	d) Kővezet	2.657.289
	e) Fakocka	145.0
	f) Keramit	442.258
	Kocsiútburkolat összesen:	5.702.322

fm = folyóméter.

m<sup>2</sup> = négyzetméter.

másik burkolatnem nagyobb mértékű előnyben való részesítésével, vagy nagyobb technikai készség mellett történő felhasználásával. Tekintsünk végig az egyes fontosabb burkolatnemeken és vizsgáljuk tulajdonságaikat, hogy némi képet nyerjünk az alkalmazhatóságukról.

A kő a legrégebb burkolóanyag és eleinte minden különösebb megmunkálás nélkül használták fel az utak burkolására. Később a gyakorlati követelmények megmutatták a legalkalmasabb alakot és ma már mint teljes kocka, fejkő, ¼-es kocka, vagy mint kiskocka kerül feldolgozásra. A kockakő minőségének megválasztását a forgalom neme dönti el. Nehéz, erős forgalom esetén a nagy keménységű bazaltkő jön számításba, kisebb, könnyebb forgalomnál andezit (trachit) alkalmazható. Hazánk kőbányáiban igen gazdag és ezek kiváló minőségű kőveket is tudnak szállítani, úgy, hogy mindig a célnak legmegfelelőbb anyag áll rendelkezésre. A bazalt igen egyenletesen kopik, ezért ily burkolat hosszú idő múlva is meglehetősen síma. A nehéz, vegyesforgalmat lebonyolító kivezető és átmenő útvonalakon a kőburkolatok nagyon jól megfelelnek a célnak, miért is ezeken a helyeken létjogosultságuk a jövőben is meglesz. A mellékutakon, különösen a Belvárosban azonban zajosságuk miatt ma már nem igen alkalmazzuk. Régebben a kővek közötti hézagokat homokos kavicsal töltötték ki, azonban ez az eljárás úgy a tartósság, mint a higiénia szempontjából nem megfelelő. Az ily utakon az autógumi kopása is nagyobb. A kőburkolatoknak modern alkalmazása legszorosabban összefügg a hézagoknak megfelelő bitumenes anyaggal való kiöntésével. Ha sikerül oly bitumenes anyaggal úgy kiönteni a hézagokat, hogy a kővek hosszú időn keresztül is szilárdan összekötve maradjanak, akkor a kőburkolatok is meg fogják állani helyüket a hézagmentes modern burkolatok sorában. A kőburkolatok másik faja az ú. n. *kiskőburkolat*. Anyaga leginkább bazalt. Kevésbé zajtalan, mint a nagy kő, meglehetősen síma is és eléggé tisztán tartható. Az egyes darabok 8—10 cm élhosszal a kocka alakját igyekeznek megközelíteni. A burkolat valamely meglévő makadámra kerül, vagy betonlapra. A kövezés változatos kiképzésével igen tetszetős képet adhatunk a kocsiútnak. Nálunk nem terjedt el oly nagymértékben, mint pl. Németországban. A kőveknek kézzel történő megfaragása a kőburkolatot meglehetősen drágává teszi és erre való tekintettel igyekeztek gyári úton, gépekkel előállítani kőanyagot. Nálunk a fővárosban különösen a *keramitkő* örvendett igen nagy népszerűségnek. A keramitburkolat betonlapon, homokagyazatban készül a hézagoknak bitumenes kitömésével. Igen tartós, szép kivitelű és tisztán tartható burkolat. Egyedüli hátránya, hogy



merev és nagyon zajos. A háborús években a gumihányozta kényyszerűség folytán vasabronccsal közlekedő teherautók meglehetősen tönkretették az amúgy különben igen nagy élettartamú burkolatot. A háború után ezeknek a burkolatoknak kijavítása igen sok pénzébe került a fővárosnak. Belterületen a zajos volta kiszorítja, nálunk a kivezető főútvonalak vannak vele burkolva. Az autó igényeinek igen megfelelő burkolatnem.

A *fakockaburkolat* nálunk nem terjedt el oly nagymértékben, mint a külföldi metropolisokban, oka egyfelől az, hogy az első alkalmazásnál kellő tapasztalatok hiányában a kivitelezés technikája nem volt tökéletes, miért is később igen sok javítás volt szükséges a burkolaton. Másfelől pedig igen drága. A burkolat közvetlenül betonra kerül. A körülbelül 10 cm-es fakocka anyaga vagy keményfa (leginkább az ausztráliai fák, jarrah, tallowwood) vagy impregnált puhafa (nyomás alatt kreozottal). A burkolat állandó gondozást kíván, de akkor igen tartós. Zajtalan volta a legelőkelőbb burkolattá emeli. Vegyes, nem nehézforgalmú belterületű utak igen alkalmas burkolata volna, azonban nagyon költséges volta, alkalmazási körét igen megsűkíti.

A modern hézagmentes burkolatok készítésénél igen nagy szerepet játszik az aszfalt. Az aszfaltnak az útépités terén való sikeres felhasználása és az aszfalttechnika hatalmas fejlődése az aszfaltutak igen széles mértékben való elterjedését eredményezte.

A legelső aszfaltutak a tömörített- és az öntött aszfaltutak voltak, ezeket azonban ma már a hengerelt aszfaltút kiszorítja.

A *tömörített aszfalt* (asphalt comprimée) igen nehéz forgalmat is elbír, azonban ez a burkolat nagyon csúszós. Előállításához külföldi aszfaltkőre van szükség, úgy, hogy emiatt itthon meglehetősen drága. Ma már nem igen készítik.

Az *öntött aszfalt* (asphalt couléé) burkolat inkább a könnyebb forgalom céljára szolgál. A fővárosban különösen a gyalogutak burkolata. Mindkét burkolat 4–5 cm vastagságban 15–25 cm-es betonra készül.

A *hengerelt aszfaltutakkal* az aszfalttechnika igen magas fokát érte el. A különböző szemnagyságú ásványi anyagoknak bitumennel való keverése, majd nagysúlyú hengerrel való tömörítése révén sikerült egy teljesen zárt, hézagmentes, síma, vízhatlan, nagy teherbírási, könnyen készíthető burkolatot előállítani. A burkolat rendszeren két rétegben készül, régi makadám, kövezet- vagy betonra. Az alsó réteg az ú. n. kötőréteg nagyszemű ásványi anyagokból, a felső, a koptató réteg, aprószemű ásványi anyagokból.

A fővárosban már régebben is készítettek hengerelt aszfaltburkolatot, így a IV. ker. Városház-utcában 1908-ban készült út még ma is elég jó állapotban van. Mai formájában a hengerelt aszfaltutak mint aszfaltbeton (asphalt grob beton), topeka (asphalt fein beton), homokaszfalt (sheet asphalt) néven ismeretesek.

Az aszfaltutaknak a gyors terjedését az autó is igen befolyásolja, mert ezek az utak az autó szempontjából a leggazdaságosabbak, a vonóerőszükséglet ezeken az utakon a legkevesebb, a gumifogyasztás pedig a legcsekélyebb. Az aszfaltutak ellen gyakran hangoztatott érv, hogy azok síkosak, nem helytálló. Az aszfaltút felülete síma, hézagmentes és így a por, a közlekedésből származó tisztátalan anyagok nem húzódnak meg a hézagokban, repedésekben, miértis az út felületén maradnak. A víz, amely csapadék, vagy öntözőkocsiból kerül a felületre, feloldja ezen anyagokat és pépet alkot velük. Ez a pép teszi az utakat síkossá. Meg kell akadályozni tehát ily réteg képződését, ami helyes tisztítási módszerrel biztosítható is. Rendszeres lekefézése gépi berendezésekkel a burkolatnak, elejét veszi a tisztátalan rétegek keletkezésének.

A fővárosban azonban mégis a legerterjedtebb mértékben alkalmazott burkolatnem a *makadám*. Ennek különösen az úgynevezett vízzel kötött kivitele felel meg legkevésbé az autó igényeinek. A vonóerőfogyasztás ezeken az utakon a legnagyobb, a gumi pedig igen hamar tönkremegy. A városokban azonban az egészségi, tisztasági szem-

pontok épp úgy követelik a makadámok modernizálását, mint a gazdasági szempontok, mert ez a legdrágább burkolatnem, tekintve az örökös javítás szükségességét és emellett mégis mindig sok jogos panasz merül ellene. Hogy oly nagymértékben alkalmazták, annak oka egyfelől az olcsó előállítási módja, másfelől, hogy gyorsan, egyszerűen készíthető és amellet nagy emelkedést is elbír.

Az autóforgalom hatására különösen nagyarányú a porkepződés az ily utakon, amit megszüntetni a hatóságoknak igen fontos érdeke. Megszüntetése legegyszerűbben a felületnek ásványi olajjal való kezelésével történik, azonban ennek a hatása nem soká tart, miértis az eljárást többször ismételni kell. A makadámot sok hibáját szüntethetjük meg a felületnek kátránnyal, vagy bitumennel való ismételt kezelésével. Felhasználható azonban úgy a kátrány, mint a bitumen már előzőleg az útépitésnél is, amikor a kőanyagokkal keverés útján, vagy azoknak az átításával hozzuk összeköttetésbe. Ez az eljárás adja a makadámnak a modern kivitelét. Az ilyen utak a közönséges makadámmal szemben nagy haladást mutatnak. Könnyű, kisforgalom esetén alkalmas helyen építve, még is felelnek a célnak. Nem tekinthetjük azonban végleges szilárd jellegű burkolatnak, mert a felület bevonásának időnkénti megismétlése a tartósság alapfeltétele.

A főváros úthálózatát az itt felsorolt anyagok burkolják. Látnuk tehát, hogy úgy az anyagok, mint az általuk készített burkolatok tulajdonságai is igen különfélék. Előállítási költségeik is nagyon befolyásolják alkalmazásukat. (L. táblázat.) A

## Kimutatás néhány kocsitűrburkolat átlagegységáráról.

(A székesfőváros tanácsa által megállapított árak)

	1 m <sup>2</sup> ára P
1. 3/4-es bazaltkocka zúzott kőalapon, bitumenes kiöntéssel	39.57
2. 13 cm magas bazalt-fejőkőkövezet, zúzott kőalapon, bitumenes kiöntéssel	31.—
3. 13 cm magas trachit-fejőkőkövezet, dunakavics alapon: a) hézagkiöntés nélkül	15.92
b) hézagkiöntéssel	19.32
4. Keramitburkolat 20 cm vastag betonra	26.54
5. Vöröstenyő fakockaburkolat, 20 cm vastag betonra	38.—
6. Alapzatos trachit-makadám	8.20
7. Alapzatos bazalt-makadám	10.—
8. 5 cm vastag öntött aszfalt:	
a) meglévő makadám alapon	15.—
b) 20 cm vastag betonra	20.—
9. 5 cm vastag tömörített aszfalt, 20 cm vastag betonra	26.40
10. 5 cm vastag „Bitumac“:	
a) meglévő makadám alapon	13.60
b) 20 cm vastag betonra	21.60
c) új alapzatos bazaltmakadám	23.60
11. 5 cm. vastag „Topeka“:	
a) meglévő makadám alapon	16.—
b) 20 cm vastag betonra	24.—
12. 7 cm vastag, kétrétegű „Sheet“ aszfaltburkolat:	
a) meglévő makadám alapon	19.20
b) 20 cm vastag betonra	27.20
c) új, alapzatos bazaltmakadám	29.20

burkolatok közül már nem egy elavult a jelenlegi helyén, úgy, hogy azok kicserélése a legsürgősebb feladatok közé tartozik.

Megállapíthatjuk, hogy a kivezető főútvonalak, továbbá az átmenő forgalmat lebonyolító utak nehéz, vegyesforgalmára való tekintettel a kőburkolatok (fejőkő, 3/4-es kocka, ke-

# SUNBEAM



**ELEGÁNS! TARTÓS! ÜZEMBIZTOS!**

**BÖCKH JÁNOS**  
BUDAPEST, VI., HAJÓS-U. 15.

# GNOME RHONE



**A MAGYAR UTAK  
LEGIDEÁLISABB  
MOTORKERÉKPÁRJA**

**500 cm SO 1850 P**  
**500 cm OHV 2240 P**

**VEZÉRKÉPVISELET:**  
**BÖCKH JÁNOS**  
BUDAPEST, VI., HAJÓS-UTCA 15

ramit) lehető legtökéletesebb kivitele lesz ezeken az utakon a legmegfelelőbb burkolatnem. Belterületen kétségkívül az aszfalt az, amely minden igényt kielégít. A makadám csak modern alakjában kerülhet kivitelre, de akkor is csak gyéren lakott területen, vagy hegyvidéken.

Az útkeresztezéseknél egyik igen hibás kiképzési mód volt, — leginkább a budai oldalon és külterületen — a vízlevezető folyókáknak az úttesten való keresztülvezetése. Kocsiközlekedésnél nem volt oly észrevehető e hiba, azonban az autónál igen érezhető a hatása. Az ilyen kiképzések megszüntetése szintén egy követelmény a modern úthálózatoknál. Az utak tartósságának érdekében fontos, hogy a burkolat számára jó alap készüljön. Az alap adja át ugyanis a terhelést az altalajnak és ha az alap nem elég ellenálló, akkor a burkolat felületén hiányok fognak mutatkozni, a burkolat egyensúlyi állapota megbomlik, az nem lesz tartós. A régi elavult makadám utak igen jó alapot adnak az új hézagmentes burkolatok számára.

Minden téren a haladás az utóbbi évtizedekben óriási mértékű volt, csak az útépités technikája maradt el egy jó néhány évtizeddel abban a nagy technikai versenyben, mely napjaink jellemzője. A modern közlekedés jóformán egyik napról a másikra követelte a részére szükséges megfelelő útpályát. Tapasztalatok, próbautak nem állottak rendelkezésre, hogy ki lehessen elégíteni az égető igényeket. Idő kellett, hogy valamely helyes nyomon elindulva, a legmegfelelőbb megoldást megtalálják, addig természetesen maradt minden a régiben, hogy amál kirívóbb legyen a mulasztás.

A főváros az úthálózatának kiépítésében azonban mindig igyekezett lépést tartani a város és a közlekedés fejlődésével. Az utak építésének és karbantartásának költségei az évi költségvetésben találtak és találnak még ma is fedezetet többekévesébe nagyobb összeggel.

Az 1900-as évek körüli nagyarányú fejlődése a fővárosnak sok főútvonal kiépítését tette szükségessé, amit a rendes évi költségvetések keretében nem lehetett volna végrehajtani, ezért 1904-ben egy 20 millió koronás útépítési kölcsön felvételével elégítették ki az igényeket. Legelsősorban a főútvonalakat rendezték, azután a város belterületén levő utakat látták el végleges burkolattal.\*)

A főváros természetes fejlődését a háború magakadályozta, visszavetette, azonban az utóbbi években ismét megindult az egészséges folyamat. Ma már egész más természetű igényeket kell azonban kielégíteni. Új követelmények léptek fel, a régi rendszer munkáit kell a mának megfelelően átalakítani. A megnövekedett igényeket ismét csak rendkívüli módon lehet legmegfelelőbben kielégíteni. Egy útépítő-kölcsön felvétele tenné lehetővé ismét, hogy egy tervszerű program alapján elsősorban a még kiépítetlen utak, azután az elavult burkolatú utak nyernének modern burkolatot és így a sok jogos igény kielégülne.

A fővárosban sok út van még ma is kiépítetlenül. Ezek azonban a város külsőbb részein vannak, hol a lakosság települése gyéribb, szórványos. Gyakran hangoztatott dolog, hogy a külföldi fővárosokban nincs burkolatlan utca és mi e tekintetben mennyire el vagyunk maradva. Nincs figyelembe véve azonban, hogy fővárosunk területileg a legnagyobb és lakosságilag legkisebb a például felhozott London, Berlin, Páris, Bécshez képest. Ezekben a fővárosokban kevesebb utca burkolásáról kell gondoskodni, sokkal nagyobb rendelkezésre álló pénzüsszegek alapján, mint nálunk. Érthető tehát, hogyha itt a legelemibb igények is ki vannak elégítve, mód van a tökéletesedés felé.

A fővárosi útviszonyok, különösen az utóbbi években lényegesen javultak. Kétségtelenül még mindig sok a tennivaló, azonban a főváros vezetőségében megvan a törekvés, hogy e téren is hamar utólréhatjuk a külföld autóuralta metropolisait.

\*) A 20 millió koronás burkoló-kölcsönből készült: szegély: 106.266 fm., gyalogút: 197.004 m<sup>2</sup>., kocsitűrburkolat: 900.829 m<sup>2</sup> (ebből aszfalt: 320.415 m<sup>2</sup>., kövezet: 405.032 m<sup>2</sup>., keramit: 169.493 m<sup>2</sup>).

## Miből áll az automobil-nagyjavítás?

Mik az alapelvek? — Mennyibe kerül? — Mire is terjed ki a nagyjavítás? — Egy kis beszélgetés a Nébel—Szirmai-műhelyben

A közelmúlt napok egyikén levelet kaptunk egyik előfizetőnkől, aki, úgylátszik, kocsiját akarja a tél folyamán egy generálreparatúrába adni, mint ahogyan Budapesten mondják, amelyben elpanaszolja, hogy 5—6 kért ajánlat között hatalmas árkülönbségek találhatók. Volt ajánlata, amely 20, sőt 25 százalékkal drágább volt másokénál. Különösen a Nébel és Szirmai javítóműhelyt említette, amely 2000 pengőt kért egy hathengeres kocsii restaurációjáért, ugyanakkor, amikor más műhelyek ugyanezt 1500—1600 pengőért voltak hajlandók elvállalni. Miután magunk is dolgoztattunk már a Nébel és Szirmai-műhelyben, igazán kíváncsiak voltunk, hogy miért is drágábbak ők a többinél. Egy este 5 óra után, amikor a műhelyekben beáll a csend, de a vezetők még javában dolgoznak, mennek a kalkulációk, készülnek a hatalmas számlák és az anyagrendelések, kiszaladtunk a Lehel-utcába. Szombat volt, az inasok egész raja sürgölődött a hatalmas műhely közepén. Nagytisztogatás volt. A segédek egy része még a mosdókban volt, másik része már hazafelé sietett. A kijáratnál lévő modern órabérmegállapító-szerkezet szüntelenül csengett. A hatalmas teremben alig állott 3—4 gép, azok is teljesen szétszedve. Látszott rajtuk, hogy ezek már az őszi „generáljavításra” vannak beadva. Az idősebbik Nébel fogad. Jó estét, mi van maguknál, végeladás? Más-kor minden tele van, hol a sok kocsii? Hála Istennek, ma kiment minden. Huszonhét kocsink ment ki tegnap és ma. Többet nem is vállalhatunk erre a hétre. Hétfőn már ismét tele leszünk. Nagyon nehéz hetünk volt. Csupa postamunka. Gyorsan kellett a kocsik, de mégis jól kellett megcsinálni. Ez pedig nem könnyű dolog. Az ősém két éjjel nem aludt a bejáratások miatt. Azt hiszem vagy háromszor voltak e héten Balassagyarmaton és Miskolcon. Ez is egyszerűsödni fog nemsokára, ha megkapjuk a nagy fékpadot, ami elvégzi az első bejáratást és a motorokat majd csak akkor építjük be, ha már 24 órát mentek a fékpadon. Ezzel igen sok időt takarítunk és sok kellemetlen perctől szabadulunk meg.

Miután elmondom jövetelem célját, bemegyünk a jó meleg irodába. Odabenn Szirmai mester és a fiatalabbik Nébel szorgoskodnak éppen egy nehezebb probléma megoldásán. „Szerkesztő úr, rettenetes dolgok adódnak itt naponta” — fogad a fiatal Nébel. Tegnapelőtt átadtunk egy gépet a gazdájának. Kijelenti, hogy sohasem ment a gépe ily jól. Ma telefonál, hogy azonnal küldjünk ki egy szerelőt, a gépe nem húz. Roppant megijedtünk, mi történhetett? Egy óra múlva visszajön a szerelő. Képzeld, az egyik gyertyacsavar meglazult és a kábel leesett a gyertyáról. Természetesen, három hengerrel nem húz egy gép sem. Mit szól ehhez. Másnap ugyancsak telefon. A szerelő egy óra múlva azzal tér vissza, hogy eldugult, a karborátor

és a motor leállt. De kérem, hát ilyen emberek ne üljenek autóra, vagy tartsanak soffört. Ezt nem lehet kibírni. A másiknak kérem Martonvásáron kifolytak a csapággyai. Elfelejtett olajat tölteni. De már nincs baj, mert Martonvásáron megcsinálták és most panaszkodik, hogy kopog a motorja.

No, de térjünk a tárgyra. Time is money! Csak úgy felelhetünk, ha megtudjuk, hogy tulajdonképpen melyik ajánlatunkról volt szó. Hogy megtudjam a valót, kénytelen voltam tehát elárulni a levél íróját. Pár perc múlva már ott volt kezünkben az adott ajánlat másolata, minden fillérre kiszámítva. Mért vagyunk tehát drágábbak? Mert lelkiismeretes munkát végzünk. Mi nem adunk fél munkát, hanem egészet, annak pedig ára van. Egy nagyjavításba adott kocsin igen sokszor olyan mellék munkák merülnek fel, amit el kell végezni, ha azt akarjuk, hogy a kocsii üzembiztonság és tartósság szempontjából felvegye a versenyt a kocsii újkori teljesítményével. Mi a teljes kijavításra törekszünk, nem pedig a foltozásra. Mi el akarjuk kerülni, hogy a nagyjavításra keresztülment kocsit 3—4 hét múlva újra hozzák, mert annak idején egyes cserélendő részekre azt mondta a tulajdonos, hogy erre még ráérünk. Kérem javítani nem művészet. Nem is kell hozzá semmi más, mint egy kis tárgyi ismeret és megkeresni tudni a motornak azokat a kopásnak kitett részeit, amelyek a teljesítményt befolyásolják, kiküszöbölni azokat a kopásokat, amik ma talán még csak szépséghibáknak látszanak, illetve hallatszanak, de ha ezt a sok apró kopást, ezt a néhány századmillimétert összegezzük, rögtön megértjük a hosszú használat utáni teljesítmény-csökkenést.

Mindennél jobban beszélnek azonban a tények. Duda-hang hallatszik kívülről, a hatalmas ajtószárnyak kinyílnak és berobog egy nagy amerikai hathengeres. „Régi ismerős, másfél évvel ezelőtt javítottuk a kocsiját még a Csengery-utcában” — mondja az idősebbik Nébel. Hamarosan kiderül, hogy bizony újabb 60.000 kilométer nyomja a kocsii lelkét, nagyjavítás kellene. A tulajdonos maga hozta ki a kocsit, most nélkülözni tudja egy-két hétig, mert a gazdaságban ilyenkor kevesebb a munka és a hideg, ködös időben amúgysem megy sokat ki a vidékre. Hamarosan megállapodnak, hogy a kocsii szét lesz szedve és két nap múlva megadják a részletes kalkulációt. Miután kiderül, hogy a tulajdonos lapunk egy régi előfizetője, hamarosan összebarátkozunk és megegyezünk, hogy két nap múlva együtt jövünk ki megnézni azt a kalkulációt. Én is kíváncsi vagyok rá, hiszen ez volt tulajdonképpen jövetelem valódi célja. Miután megígérték, hogy két nap múlva reggel 10 órára várnak és amit Nébel és Szirmaiék-nál megígérnek, arra mérget lehet venni, harmadnap

<b>Automobil- hűtők</b>	<b>"IKARUS"</b>	<b>Repülőgép- hűtők</b>
<b>Benzintartányok</b>	<b>Hűtő- és Fémárú Részvénytársaság</b>	<b>Benzintartányok</b>
<b>Javítások</b>	<b>VI., Országbíró-u. 26/b</b>	<b>Javítások</b>
	<b>Telefon: L. 978-93</b>	



reggel magam mentem el kocsimmal a delikvensért és együtt mentünk ki a Lehel-utcába. Nébelék ezúttal, úgy látszik, iskolapéldáját akarták nyújtani a motorátvizsgálásnak és a kalkulációnak. Ott állt a teljesen szétszedett kocsija, mellette két nagy bakra tett asztalon az összes motoralkatrészek, a szétszedett sebességváltó és a differenciálmű, távolabb a fékalkatrészek. Minden lemosva, kitisztítva.

Ezúttal Szirmai mester végezte a kalkulációt, de ott állanak a többiek is. Ott áll előttünk a komplet' kiszámítás, minden lemérve, minden hiba megállapítva. Kezdjük a munkát. Sorba vesszük

az összes részeket és mindent le is kontrollálunk. Az ilyen újságíró emberek fene bizalmatlanok és leginkább csak azt hiszik el, amit maguk is látnak. Kezdjük a *motorral*. Vegyük elő a motor két legfontosabb részét, mondhatni a lelkét: a hengereket és a főtegyelget. Szirmai mester kijelenti, hogy a főtegyelg összes csapágóit, számszerint tizenhárom (7 helyen csapágózott motor, 6 dugattyúkar, összesen 13) köszörülni kell. Nézzük, milyenek az eltérések. Most ismét lehet tanulni. Előkerül egy amerikai főtegyelmérő indicator. Állítólag az első Budapesten. Egy kis szerkezet, végén egy stopperszerű óra. Számlapja 100 részre van beosztva. Egy századmilliméterreig pontos, tehát az óramutató 1 körforgása 1 millimétert jelent. A közők a beosztásban oly nagyok, hogy egy gyakorlott ember még az ezredeket is megállapíthatja, erre azonban nem igen van szükség. A mai automobilgyártásnál a fél-század, vagyis  $\frac{1}{1000}$  milliméternél nagyobb pontosságot megkövetelni nem is lehet és nem is bír fontossággal. Hogy jól meg tudjuk bírni a műszer pontosságát, Szirmai mester túlkönnyelmű, kiránt egy hajsziát és beállítja a finom rugóra működő mérőrészebe.  $\frac{2}{1000}$  mm, mutatja pontosan az óra. Ezután 5 darab 8 filléres levelezőlapot mérünk meg. Pontosán  $\frac{99}{1000}$  mm, tehát nem is egy milliméter. A készülék pompás és aránylag nem is drága. Természetesen amerikai. Ára 20 dollár, ami körülbelül 120 pengő. Megállapítjuk, hogy a főtegyelgen az ovalitás  $\frac{1}{1000}$  mm között variál. Itt csapágóösszehúzással nem igen lehet segíteni. Az összes csapágókat újból kiöntendők és a csapok utánaköszörülendők. Természetes dolog, hogy ezzel együtt jár a hajtókarcsavarok kicserélése is. Mindez pedig már munka. Mondhatjuk, hogy egy szerelőnek 60—70 munkaórája. Gyerünk tovább. Következnek a hengerek és dugattyúk. Először megmérjük a hengert.  $\frac{1}{1000}$  konicitás a gyűrűjében, ugyanannyi ovalitás az egész hengerben. Hengerköszörülés, új dugattyúk, új dugattyúgyűrűk és ami természetes, új dugattyúcsapcszegek. Nézzük a szelepeket. Itt egy kis szemrehányás is

jut a tulajdonosnak, mert kiderül, hogy a szelepek már bizony régen lettek csiszolva. Huszonötezer kilométert ment szelepcsizolás nélkül. Ez meg is látszik. A szívószelepek még ezen a javításon kívül kibírnak egy csiszolást, de a kipuffogószelepek annyira el vannak égvé, hogy azokat már most cserélni kell. A szelepvezetékek egészen kifáradtak, azokat is feltétlenül kell pótolni. Ezek még szemmelhatólag is oválisak. A szelepemelők mindkét felülete utána lesz köszörülve, ami igen fontos. A vezérműtegyelg négy darab bronzcsapágót kell kicserélni. Itt a kotyogás teljes

mértékben észlelhető, ami a motor járásánál igen intenzív kopogást jelent. Az *olajszivattyú* ki lett próbálva, teljesen rendben van, már ki is van tisztítva. A *vízszivattyú* perselyei kicserélendők. Ez különben filléres tétel. A *hengerefejtőtű* jó, ellenben a víz a gumicsöveknél szívárogo. Ezeket újjakkal kell pótolni. Még az *elektromos berendezést* nézzük meg. Az egészet az elektromos osztály vezetője átvizsgálta és csupán két *platinacsavar* kicserélését és az *érintkezők* (kapcsolószerveket) utánmunkálását javasolja. A lámpáknál 3 méter vezeték cserélendő, mert a nedvesség tönkretette. Ezzel a motorral végeztünk is.

Nincs kérem ebben semmi boszorkányság — jegyzi meg a fiatal Nébel, aki eddig néma szemlélő volt. Talán a hengerköszörülésre mondhatjuk rá, hogy az nem mindennapi dolog és jól köszörülni hengert, nem tartozik a legkönnyebb mesterségek közé. No, de ebben is megvan már a gyakorlatunk és a különleges szisztémánk, ami azonban titok. Mindenesetre nagy előny, hogy saját köszörülőgépnk van, tehát nem kell kiadni semmit sem és minden állandó felügyelet alatt történik.

Következnek a többi részek. A *kupplung* teljesen rendben van. Egy bronzpersely ugyan cserélendő és az egyik tengelyvég utánaköszörülendő, de ez nem nagy munka. A *sebességváltóban* egy golyócsapágó cserélünk, a görgőcsapágók jók. Szükséges még három bronzpersely és két csapköszörülés. Kell azonban egy új tengely. Nem kell megijedni, csupán egy rövid, alig 25 cm hosszú kis hengeres csapról van szó. Semmi az egész. Ezúttal azonban meg kell dicsérenünk a tulajdonost, mert látszik, hogy szépen és simán kapcsol. A fogaskerekek nagyon szépek. A *kardántengelyen* egy harditárcsa és egy kardáncsukló komplet cserélendők. A *differenciálműben* meglehetősen nagy játék van a bolygóházban, a bolygókerekek tengelye veszélyesen meg van kopva. Ki kell cserélni és a házat megfelelően megmunkálni. Ezzel jár, hogy a bolygókerekek lyukai szintén ki kell köszörülni. Egy *bolygócsapágó* cserélendő. A *görgőcsapágók* úgy a differenciálban, mint a futókerekekben rendben vannak. A *kerékgagyak* kónuszait egy kissé utána kell munkálni és ezzel itt is készen volnánk. Hátra van a *fékberendezés*, az *első tengely* és a *kormányrúd*.

A négy fékdob közül az első kettő rendben van. A hátsó kettő meglehetősen ki van marva, ami érthető is, hiszen külső szalagfék. Itt szükséges a javítás. Ebben a pillanatban a tulajdonos hirtelen beleszól. Kérem, a fékbe nem szölok bele. Az annyira fontos, hogy itt minden áldozatra kész vagyok. Különben is ez annyira a maguk specialitása, hogy itt minden magyarázatot feleslegesnek tartok. Hát bizony ebben igaza volt. Feket rendbehozni, ez Nébel és Szirmai-specialitás. „Kérem egyformán jól csináljuk mi meg a féket is, meg a motort is, de míg a jó féket mindjárt észre lehet venni, azt, hogy a motort jól csináltuk meg, azt majd csak 50.000 kilométer után tetszik konstatálni” — mondja az idősebbik Nébel. Tehát itt elsősorban rozsdamentesíteni kell a fékvezetékeket és a dobokon lévő fékszerkezetet, azután utána kell dolgozni a hátsó dobokat. Új fékbetét, bár még talán nem volna szükséges, de cseréljük ki ezt is, mert nemsokára úgy is kellene.

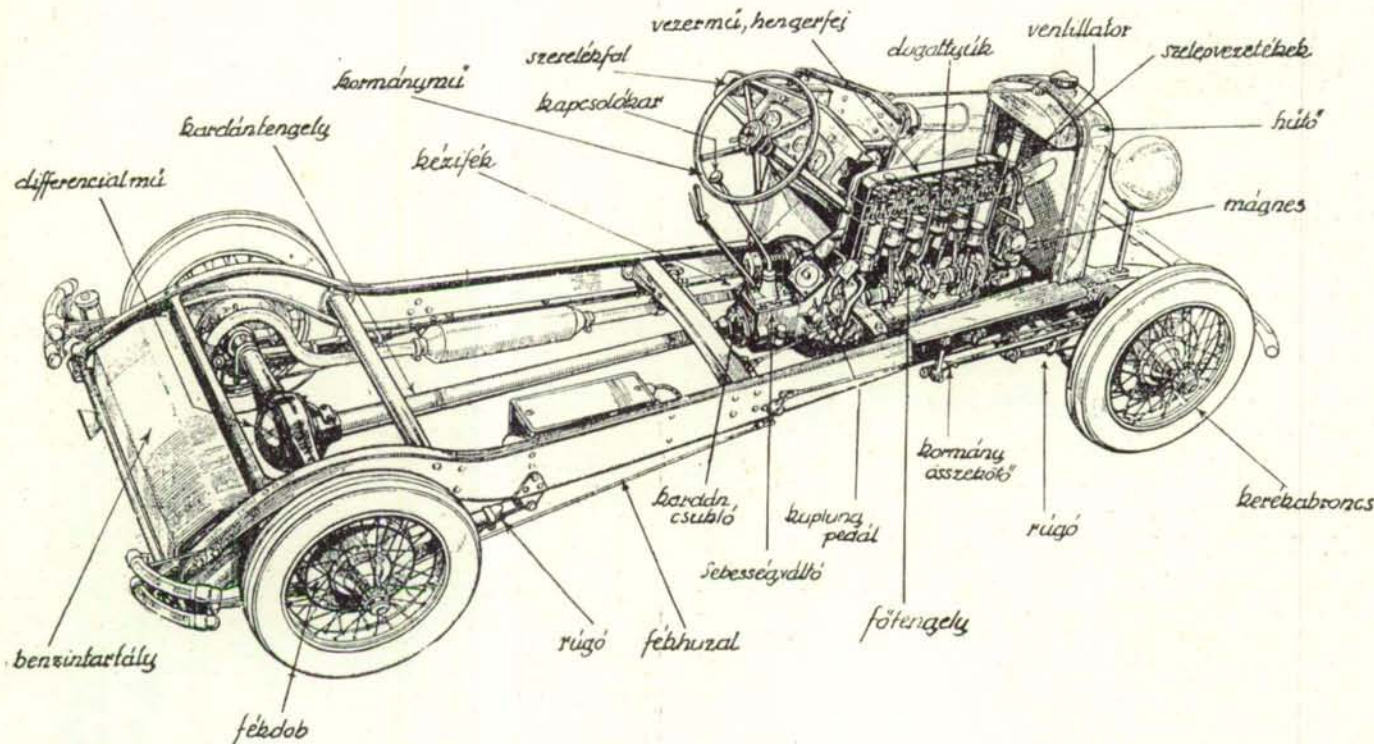
Mikor a kormányhoz érünk, a tulajdonos már előre vakarja a fejét. Nagy a holtjáték — mondja, itt bizton cserélni kell a csigákat. Nem, csupán egy pár apróbb alkatrészt kell cserélni, a holtjátékot majd egy kis utánamunkálással és beállításal eltüntetjük. Az elsőtegyelg görgős csapágói rendben vannak, a csuklócsapszegek és a perselyek azonban okvetlenül cserélendők. Most még egyszer végigfutjuk az egészet. Megnézzük a



pedálhidat. Minden rendben. Következnie a szépség-hibák. Tizenkét darab rugócsapszeg és persely. „Erről az első javításnál lebeszéltek a tulajdonost, de most 120.000 kilométer után már ajánlatos.” A lökhárítók rendben vannak, csupán egy jó tisztításra szorulnak. Éppen így a rugókat is rendbe kell hozni és a csúszófelületet meg kell munkálni. A műsértábla ellen nincs panasz, minden működik pontosan, a kormányösszekötő csapszegei rendben vannak, de mint maga a gazda mondja, a gyors menetben némi simmizés észlelhető.

No, de most, lássuk a kalkulációt. 2365 pengő 65 fillér. Hát bizony nem kis összeg, de ha meggondoljuk, hogy a kocsi újkorában 12.000 pengőbe került és 120.000

kilométert ment, talán nem is sok. Mert ha a kocsi kikerül a nagyjavításból, ismét olyan lesz, mint volt újkorában és ismét nem lesz vele gondunk jóideig. Ismét tapasztalatokkal bővülve távoztunk a Lehel-utcából. Még előbb átolvastuk pontosan a kalkulációt, hogy hát miből is jön ki az a 2300 pengő, de bizony rájöttünk, hogy itt minden pont szükséges volt és minden hajszálnyira ki lett kalkulálva. Jó munka, drága munka. Kicsit több, de biztos. A tulajdonos megvált a masinájától és kocsi nélkül maradván, behoztam a Belvárosba. Útközben megállapítottuk, hogy bizony drága dolog ez az automobilozás, de jó.



Az 1928. év folyamán a Magyar Touring Club már 800 triptiquet küldött az Osztrák Touring Clubnak, ami azt jelenti, hogy már 800 jármű volt Magyarországon az év folyamán. Ez a szám azonban nem teljes, mert igen sokan carnet vettek igénybe. Angliából triptique-el 150 automobil futott be Magyarországra, vagy azon keresztül az év folyamán. Ez a szám sem teljes, mert az angolok legjava AA tag és carnet-birtokos. Mint látjuk tehát a Touring Club megalakulása igen fontos volt idegenforgalmunkra nézve. Ha a Touring Club nem alakul meg, úgy a fenti osztrák motorosok, illetve automobilisták, bizony nem igen jöttek volna el Magyarországra.

December 10—12-én lesz Bruxellesben a „Conseil Central de Tourisme International” évi gyűlése. A Magyar Touring Clubot ezen a nagyon fotos ülésen Vermes Gyula, a TC elnöke fogja képviselni. Megjelenik még az ülésen a magyar kormány képviselőjében Markhot Jenő min. tanácsos is.

A GIRT irodái (Citroen-képviselő) a közelmúlt napokban a VI., Ilka-utca 25—27. szám alá költöztek. A Citroen-képviselő bemutatóterme azonban megmaradt az Andrassy-út 67. szám alatt. Az Andrassy-úti telefon: 136—09, míg az új iroda telefonja, ahol Wollemann István igazgató is tartózkodik 452—79. lett.

## HASZNÁLT AUTÓT

CSAK EGY HELYEN VEHET  
GARANCIA MELLETT

YYY

CSERMELY KÁROLYNÁL

BUDAPEST, VII., DOHÁNY-U. ÉS SIP-U. SAROK.

Állandóan 80—100 használt kocsi raktáron.  
Tekintse meg őket. Nincs vételkényszer.

## „MIDOR“

üzleti szállító automobil

hűtője nem fagy be,

csapágya nem olvad ki,

télen fűtött helyiségre nincs szüksége,

kezelése könnyű, fenntartása olcsó!

**MISURA járműgyár**

VIII., Thék Endre-utca 8. szám

## HIVATALOS KÖZLEMÉNYEK



Magyar Touring Club. Budapest, IV., Deák Ferenc-u. 10. I. em. Telefon: 825—14. Hivatalos órák délelőtt 10—1, délután 4—6 óráig. Elnök: dr. Vermes Gyula. Titkár: Kirchknopf Ernő. Tagdíjak: Rendes tag: 40 pengő belépési díj, 40 pengő évi tagdíj. Pártoló tag: 12 pengő belépési díj, 12 pengő évi tagdíj. Alapító tag: Jogi személy 600 pengő, magánszemély 300 pengő. Junior tag: 24 éven alul: Belépési díj 6 pengő, évi tagdíj 6 pengő. Triptique és carnetfüzetek kiadása a hivatalos órák alatt. Triptique egy országra 10 P. Carnetfüzet az összes egyezményben lévő országokra 30 pengő. Nemzetközi útigazolvány 20 pengő. A Magyar Touring Club csak tagjainak ad ki triptiquet.

A Magyar Touring Club ezúton értesíti tagjait, hogy ezentúl hivatalos közleményei havonta kétszer az Automobil-Motorsportban fognak megjelenni. A hivatalos közlemények mellett az Automobil-Motorsport ezentúl a legnagyobb intenzitással fog foglalkozni a turizmussal és az azzal szorosan összefüggő más problémákkal. Tagjaink ezentúl minden, az automobil és motorkerékpár turisztikához, valamint az egyéb utazásokhoz szükséges tudnivalókat az Automobil-Motorsportban fogják megtalálni.

A Magyar Touring Club megállapodást kötött a Steaua Kőolajkereskedelmi R.-T., valamint a Shell Kőolajkereskedelmi R.-T.-al, miszerint a Touring Club tagjai a Club hivatalos helyiségében deponált csekkfüzetek vásárlásánál a REX-és Shell-benzinek árából literenként nagyobb árengedményt kapnak. Ez az árengedmény megfelel annak az eredménynek, amit az illető vállalatok 1000 liter vásárlásánál adnak vevőiknek. A Touring Clubban ezek az előnyök azonban már 50 liter vásárlásánál is fennállanak. Az engedmény jelenleg literenként 3 fillér.

A Magyar Touring Club közli: Az Alpesebben leesett a hó. Ennélfogva a direkt út Svájcba megszűnt. Az Arlbergpass és Flexenpass az automobilforgalom elől el van zárva. Ennélfogva az Innsbruck—Landeck—St. Anton—Arlberg—Langen Bludenz—Feldkirch—Zürich útvonal helyett, a Salzburg—München—Rosenheim—Lindau—Zürich, vagy az Innsbruck—Nassereith—Fernpass—Lermoos—Reutte—Füssen—Lindau—Zürich útvonal használható. Tekintettel a nagy havazásokra, a Landeck—Meran útvonalon levő Reshen—Scheideckpass szintén el van zárva. Ugyanígy a Katschberghöhe, valamint a Tauernpass. A következő hágók: Brenner, Pass Thurn, Pötschenpass, Phyrnpass, Nederalpe, Stubalpe, Prebichl, Semmering, Annaberg, Josefsberg Zellerain, Wurzelpass, részben kevesebb, részben több hóval vannak borítva, de hólánccal járható. A Sillian—Toblach, valamint az Arnaldstein—Tarvis útvonal még járható. Aki tehát Olaszországba akar jutni a Gráz—Klagenfurt—Wörthersee vonalon, nyugodtan elindulhat. Mindenesetre, aki Ausztriába indul automobilon, a mai naptól kezdve hólánccal nélkül ne merészkedjen útra.

## EGYESÜLETI KÖZLEMÉNYEK



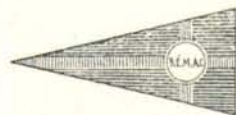
Királyi Magyar Automobil Club. Budapest, IV., Apponyi-tér 1. I. emelet. Jelenleg mindennemű értesítések, vagy kérdések Szilávy Béla dr. titkárnál. Hivatalos órák: Délelőtt 10—1 és délután 4—7 óra között. Sportbizottsági ülés minden szerdán este 6 órakor. Klubvacsera minden szerdán este fél 9 órakor. Motorkerékpárosztály. Titkár: Szabó Zoltán. Található mindennap 1 órakor. Telefon: Automata 861—06. Tagok telefonja: Automata 833—05. Rendes tag évi díja 60 pengő. Beiratási díj: 120 pengő. Sporttag beiratási díjat nem fizet. Évi tagdíja: pengő. Carnetfüzet tagoknak 30 pengő. Nemtagoknak 60 pengő. Triptique egy országra tagoknak 10 pengő. Nemtagoknak 20 pengő.



## TTC

MAC motorsportosztálya. III., Szent Margit-sziget, MAC sporttelep. Ügyvezető alelnök: alvinczi Mátyás Dezső. Titkár: Iványi Gusztáv. Található délelőtt: Automata 520—55, délután: 5—8 óra között MAC-sporttelep. Telefon: Automata 204—13. Motorsportosztály társas összejövetelei minden csütörtökön este 9 órakor a Spolarits-kávéházban. (VIII., József-körút).

Terézvárosi Torna Club motorkerékpárosztálya, Budapest, VI., Szegfű-u. 5. Elnök: Dr. Vajda Béla ügyvéd. Budapest, VI., Andrássy-út 118. Telefon: 286—30, reggel 9-ig és délután 4 órától. Titkár: Seregi Alfréd. Található egész napon, IV., Türr István-utca 2. Összejövetelek minden pénteken este 9 órakor, VI., Szegfű-u. 5. I. emelet. Telefon 267—06.



Székhelye: Miskolc. Elnöke: Báró Bottlik István. Társelnök: Báró Rágályi Balassa Ferenc. Ügyvezető alelnök: Gróf Vay Arthur. Ügyvezető igazgató: Siposs Géza. Címe: Miskolc, Széchenyi-utca 9. Mindennemű levelezés ide irányítandó. BEMAC egri osztálya. Levelezés: Halmay Sándor. Eger, Ipartestület. BEMAC gyöngyösi osztálya. Levelezés: Vas Zsigmond. Gyöngyös. BEMAC sátoraljaújhegyi osztálya. Levelezés: dr. Székely László főmérnök, Sátoraljaújhegy.

## BSE

Budapest Sport Egylet motorkerékpárosztálya. Ügyvezető alelnök: Jaczó Győző műszaki tanácsos. Városháza. Telefon: Aut. 898—50. Titkár: Kazinczy Gábor. Városháza. Telefon: Aut. 898—50. 337-es mellékállomás. Lakása: Budapest, I., Kissvábhegyi-út 14. Telefon: 533—38. A Budapesti Sport Egylet társas összejövetelei minden kedden este a Millenáris versenypályán.

## MTK

Magyar Testgyakorlók Köre autó- és motorkerékpár szakosztálya. Elnök: Wachsmann Dezső. Igazgató: Hartmann László. Szakosztályvezető: Gyenes Imre. Titkár: Vidéki Oszkár. Összejövetelek minden csütörtökön este 9 órakor a Westend-kávéház különtermében. Hivatalos levelezések: Gyenes Imre, Budapest, VI., Izabella-u 68/a. címezendők.

## DAMC

Dunántúli Automobil és Motor Club. Székhelye: Szombathely. Elnök: dr. Pető Ernő m. kir. egészségügyi főtanácsos. Társelnökök: Ifj. Batthyány Zsigmond gróf, Haupt-Buchenrode István báró, Laki Kornél min. tanácsos és Müller Ede kormányfőtanácsos, Alelnökök: Almássy László Ede és Tulok Jenő. Igazgató: Ifj. Müller Ede. Titkár: Petrovics Ernő. Hivatalos helyiség: Szombathely. Sabaria-szálló, Hivatalos óra d. e. 10—1, d. u. 3— $\frac{1}{2}$ 6.

## BBTE

Budapesti Budai Torna Egylet motorkerékpárosztálya. Székhely: Budapest, I., Széna-tér. BBTE pavillon. Elnök: Dr. Petracek Lajos. Előadó: Vicenty László. Intézőbizottság: Ifj. Erdődy Imre, Korenek Lambert és Haberl Aladár. Összejövetel minden csütörtökön este 8 órakor a Széna-téri sporttelepen. Mindennemű levelezés Vicenty László címére: Budapest, I., Otthon-utca 18. Telefonon megtalálható: Délelőtt 12—2 óra között, 136—27.

## NyKISE

Nyiregyházi Kereskedők és Iparosok Sport Egylete. Motorszakosztály. Székhely: Nyiregyháza. Ügyvezető alelnök: Elekes Lajos. Alelnökök: Korompay Ferenc, Smiják István. Titkárok: Jáger Oszkár. Alosztályok: Mátészalka, Tiszalök, Kisvárdá.

Új cégsapat. Mint értesültünk, a Phöbus Olajkereskedelmi R.-T. tisztviselői kara is megalakította sportegyesületét, mely a sport különböző ágaiban a legélőkebb tevékenységet fejti ki. Az új egyesület vízipóló szakosztálya már rendszeres tréningeket tart a Császár-uszodában és mint értesültünk, a legjobb cégsapatok közé tartozik. A box-szakosztály Beregi Lóránd többszörös európai bajnok vezetése alatt kezdi meg a közeli napokban működését.

**BÁN LÁSZLÓ** készít, javít olcsón, gyorsan, pontosan **autórugót** Budapest, V., Vág-utca 5. Telefon: „Lípót” 911—2

## Hírek

**Putz-émlék a Semmeringen.** 1927 szeptember 9-én halt meg Otto Putz, a híres osztrák Sunbeam-versenyző, a Semmering hegyverseny tréningjén. Mint a Sporttagblatt írja, az Österreichische Motor-Rennfahrer Vereinigung elhatározta, hogy azon a helyen, ahol Putz felbukott, közvetlenül a Mechanikerkurve alatt emlékoszlopot állít fel. A szobor már elkészült és ünnepélyes felavatása december 2-án volt a Semmeringen.

**Olasz világrekordok.** Fumagalli és Zacchetti, két olasz vezető, egy 175 km. Miller-Balsamo motorke-rek-páron hat angol világrekordot törölt ki a táblázatból. Azonban nem volt szerencsájuk, mert a hatból hárommal egy nappal később M. W. Mac Cudden egy 172 km. Excelsior-JAP motorral megjavított. Az olaszok az 50 km, 100 km, 50 mérföld, 100 mérföld, 1 óra és 2 óra távra, illetve időtartamra állították fel új rekordjaikat. Átlagsebességük minden esetben meghaladta a 117 kilométert. Legjobb átlaguk 100 mérföldre volt, ahol 118.790 kilométerig vitték. Az olaszok előtt e rekordokat Staniland (Excelsior-Jap) tartotta. Cudden új rekordjai 120 kilométeren felüli átlaguk, ami kolosszális egy 172 km. géptől.

**A Natal Motor Cycle Club,** mint az angol Motor Cycle írja, most rendezte a délafrikai évad egyik legérdekesebb versenyt, a 100 mérföldes előnyversenyt. A 160.000 kilométerre menő verseny Durban és Maritzburg között volt. Győzött L. Gray (346 OK-Supreme) 2:01:43-as idővel. Második N. Brockwell lett (OK-Supreme) 2:00:30, míg a harmadik L. Iggulden (246 Sun-Jap). A nap legjobb idejét H. B. Loader futotta holtversenyben P. Shackelford (347 ohv. Sunbeam-el) 1:55:30 alatt, de L. R. Cohen (AJS) rekordját csak 30 másodpercre tudták megközelíteni. Cohen átlagsebessége 83.916 km volt.

**Angliában minden napra ki van adva a rendőri parancs,** mikor kell a járműveknek meggyújtani a lámpát. Ezt az időt a napi és motorszaklapok is állandóan hozzák. Például november 1-én délután 5:02, 3-án 4:58, 5-én 4:55 és 7-én 4:51 volt a kötelező idő. A fentiekből igen szépen látható a napok rövidülése az ősz folyamán. Ma már igen közel vagyunk a 4 órához.

**Uj Norton oldalkocsi rekordokat állítottak fel** Denly és Driscoll 588 km. Nortonon. Négy órától kilenc óráig, valamint 500 km, 1000 km-re és 500 mérföldre állítottak fel rekordokat. Átlagsebességük meghaladta a 113 kilométert. Az előbbi rekordokat Dixon (Douglas) és három Zenith-Jap-menő tartotta.

**A „Reggel” 1928 november 26-án megjelent száma** szenzációs adatokat hoz a pneumatikkereskedelem mai állásáról. A cikk szerint a magyar gyártmányú Cordatic-köpenyek alig olcsóbbak, mint az agyonvámolt külföldi pneumatikok. Legközelebb mi is bővebben fogunk foglalkozni a magyar és külföldi pneumatikákkal jelenlegi állásával. Annyi bizonyos, hogy az államnak arra kellene törekedni, hogy az autómobiltartást megkönnyítse, mert ez a kereskedelmi ágazat állandóan több és több embernek ad megélhetést. Sok helyen azonban ennek éppen az ellenkezőjét látjuk.

**„Magyar Automobil és Motorke-rek-pár Compass”** néven egy 76 oldalas, lapunk nagyságában megjelent kiadmányra hívjuk fel olvasóink figyelmét. A kiadmány szerkesztői Kálmán Sándor és Faragó György, a jelenleg Magyarországon képviselt autómobilok és motorke-rek-párok adatait hozzák nyilvánosságra, számtalan képpel. A kiadmány ára 1.50 pengő. Megrendelhető a kiadóhivatalban, VI., Szinyei Merse-u. 7. II. emelet.

**Szinte bámulatos,** hogy egyes képviselőknek ma is, a legnagyobb holtszezonban, alig vehető észre csökkenés az eladásban. Az Urban A. és dr. Barna Frigyes-cég, mely tudvalevően a két amerikai világmárkát, a Packardot és a Nash-t képviseli, a múlt hét folyamán mindenikből 3 darabot tudott elhelyezni. Olyan szám ez, ami bizony november közepén nagyon sokra be-



DOUGLAS

mindenütt

VENZET

Vezérképviselő

VI. kerület,  
Podmaniczky-  
utca 18.

csülendő. A képviselőknél azt mondják, ez nem csoda, mert ha a spanyol király is Packardot vásárol, ha New-York város kocsijai, amelyeken nagy és ünnepélyes bevonulások alkalmával vendégeit szállítja is Packardok, ha az Eckenert és a többi Zeppelin hőst is Packardon viszik be New-Yorkba, akkor az a Packard bizonyára egy nagyon jó automobil. A Nash-nél nem kevésbé súlyos adatok esnek a latba annak jószágát illetőleg. S. A. Goebel, a Csendes-óceán első átrepülője és a kiváló amerikai pilóta Lindbergh, mindketten Nash-t vettek azon indokolással, hogy repülőgépeiken is ohv.-motor és kettős gyújtásos motor volt, ami nekik felette szimpatikus, tehát a Nash-t tartják véleményük szerint a leghasználhatóbb kocsinak. Úgy látszik Budapesten is sokan gondolkodnak hasonlóképen.

**Standard olajok Budapesten.** A híres amerikai Oil Trading Comp. olajainak képviselőjét Liphay Antal báró, az ismert motorke-rek-pár- és autómobilversenyző vette át. Az új képviselő helyisége Budapesten a IX., Lónyay-utca 62. sz. alatt lesz. (Boráros-tér sarok.) A Standard-olajok abszolút kátránymentes amerikai ásványolajok, amelyek világhírnévként örövendenek. Autómobilhasználatra 4 fajtája ismeretes: a Medium, a Standard, a Superior és a Selecta. Az utóbbi egy 22 vizcozítású olajfajta, mely csak a legnagyobb melegben, a nyári hónapokban használható.

**Ismét világsikere van az Ariel-gyárnak.** A budapesti képviselőhöz a napokban érkezett távirat szerint egy Ariel-motorke-rek-pár keresztülhaladt Kanadán az Atlanti-óceántól egészen a Csendes-óceánig. Az út óriási nehézségek árán sikerült és ez volt az első motorke-rek-pár, amely Észak-Amerikát megjárta. A bővebb részletek még hiányoznak.

**Új Bugatti javítóműhely.** A budapesti Bugatti vezérképviselő, melyről kétévi fennállása óta megállapíthatunk, hogy egyike a legjobban szervezett külföldi képviselőnek, a közelmúlt napokban a IX., Vendel-utca 26. sz. alatt saját javítóműhelyt rendezett be. A javítóműhely vezetője a két Hupp-testvér lett, akik közül az idősebbik egyike a legjobb Bugattiszerelőknél, aki az utóbbi évek világversenyein, az összes Grand Prix versenyeken, a Targa Floriokon és más nagyobb versenyeken, ahol a Bugatti-gyár indult, jelen volt. Munkáját nem kell félszernünk, annak eleven bizonyítéka az idei év, amikor a Bugatti verseny-, sport- és túrakocsik minden hazai versenyen a leg-tökéletesebb előkészítésben várták a startot és soha egyetlen kocsi sem történt váratlan defekt. A két francia szerelő, akik egyébként németül is beszélnek, nemcsak a Bugattik speciális javításában jártasak, hanem minden más kocsihoz épen úgy értenek, tekintettel arra, hogy évekig Párisban a legjobb javítóműhelyekben dolgoztak. A műhely a legmodernebb felszerelésekkel nyílt meg, úgy, hogy nemcsak kisebb javításokat, hanem a legnagyobb generáljavításokat is a leg-tökéletesebben el tudja végezni. A műhely irányítását Rózsahegy Gusztaúra bízta a Bugatti-képviselő, aki szintén már két év óta vesz aktív részt a képviselő munkájában.

**Peugeot-Maritime-képviselő Budapesten.** Mint értesülünk, a budapesti Bugatti-képviselő megszerezte a francia Peugeot-gyár motorcsónakjainak a képviselőt. A Peugeot-gyár, mely az autómobilgyártásban is egyike a legjobbaknak, a motorcsónakjában, mondhatni, utolérhetetlen. A gyár nemcsak nagy beépített többszemélyes gépeket hoz forgalomba, hanem újabbban a ráakasztós, outboardmotorok gyártásában is kiváló eredményeket ért el. A tavaszra a képviselő több Peugeot-versenymotorcsónakot is hozat Budapestre, amelyeknek a sebessége meg fogja haladni a 100 kilométert.

**A jövő év folyamán a motorcsónaksport hatalmas fellendülésére számítunk.** Különösen a külmotoros hajókban várható olyan szaporulat, hogy ellehetünk készülni arra, hogy a Dunán a tavaszra nagy motorcsónak fog megindulni. Az előjelek szerint már a tavasz, illetve a nyár folyamán több versenyre is van kilátás. Szerkesztőségünk felkérésére motorcsónakrovatunk

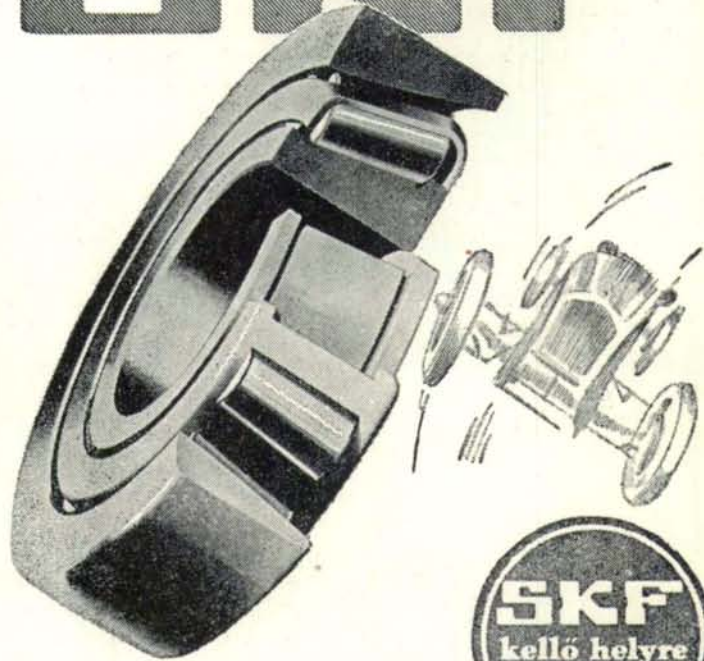
vezetője, Fényes Kornél dr., most dolgozza ki az amerikai minta szerint az outboard motorversenyek szabályait és minden jel arra vall, hogy a tavasz folyamán több egyesületünk, így a MAC is, valamint ha szükség lesz, szerkesztőségünk is rendez egy versenyt. Ezek a siklócsónakversenyek külföldön óriási népszerűségnek örvendenek és roppant izgatóságok. Különösen a fordulók vétele okoz nehézséget és megtörténik, hogy 10—15 indulóból a verseny végén alig marad 3—4. A többi a fordulóban felborul. Nálunk feltétlenül a Balaton és a Szent Margitsziget körüli Duna a legalkalmasabb motorcsónakversenyek rendezésére. Pompás látvány, amikor 10—15 egyszemélyes kis csónak 50—60 kilométeres sebességgel rohan egymás mellett. Reméljük, a tavasz folyamán közönségünknek többször lesz része a gyönyörű sport szemlélésében.

Új helyiségben a francia Sizaire-képviselő. Adorján J., a francia Sizaire Frères automobilok magyarországi vezérképviselője, aki eddig a VIII. Práter-utca 53. sz. alatt tartotta fenn bemutatóhelyiségeit, november végén a Belváros egyik legelőkelőbb helyére, az Apponyi-térre költözött. Az új Sizaire-képviselőt az Apponyi-tér 1. sz. alatt ugyanabban a palotában lesz, ahol a Királyi Magyar Automobil Club helyiségei vannak. Legközelebb bővebb ismertetést közlünk a francia Sizaire-automobilokról, melyek ma kétségkívül a francia automobilipar egyik legszebb és legmodernebb konstrukcióját képezik.

Mit szólunk mi magyarok, ha még az USA-ban is megeshet ilyesmi? A közelmúlt napokban egyik olvasónk egy nagy nyolchengeres Auburn-t vett. A géppel a nyár folyamán állandóan voltak kisebb-nagyobb bajok. Most végre kiderült, hogy a gyár a hűtőt kicsire méretezte és értesítette a képviselőt, hogy minden Auburn-tulajdonosnak már útban van az új hűtő. Ha nem szavahihető egyéntől értesültünk volna, úgy el sem hinnék a dolgot.

Viszonossági szerződések készülnek a Touring Clubok között. Mint tudjuk, az automobil-turisztika nemzetközi alakulatai a Touring Clubok, vagy mint Amerikában és Angliában nevezik, az Association-ok. Európában az angol AA (Automobil Association), míg az USA-ban az AAA (American Automobile Association) a turizmus legnagyobb testülete. Ezek versenyeket nem rendeznek, de tagjaiknak hatalmas előnyöket biztosítva, főleg a turizmus és általában az utazás megkönnyítésén dolgoznak. A Magyar Touring Club a közelmúltban kezdte meg Magyarországon a tárgyalásokat a vidéki szállodákkal, garázsokkal, valamint benzinolaj kereskedőkkel és alkatrészekkel, mely szerint fentieknél a TC tagjai számára előnyöket biztosítson. Ezek a tárgyalások ma a legszebb stádiumban vannak és haladnak, úgy, hogy remélhető, hogy a tavasz beállta előtt tökéletes lajstrom áll a TC tagjai rendelkezésére. Ha a TC elkészül a magyarországi lajstrommal, azt minden külföldi Touring Clubnak, valamint az AA-nak is megküldi, hogy velük a viszonossági szerződéseket megkösse. Ha ezek létrejönnek, úgy a TC tagjai nagy külföldi utazásokon hatalmas összegeket takaríthatnak meg és a szállodákban, garázsokban ugyanazokat a jogokat fogják élvezni, mint az illető ország tagjai. Ezért ajánlatos ma feltétlenül belépni a Touring Clubba. Bár a versenyzés és a sport az automobilizmusban ma is elsősorú tényező, a sportolók száma a túrázókéhoz viszonyítva elenyésző. Ma minden automobilista és motorkerékpáros arra törekszik, hogy legalább egyszer egy évben 3—4 hetet, illetve szabadságát saját motorján vagy kocsián utazva, a külföldön töltsen el. Ilyenkor a legfontosabb a triptique kérdése. Olesó triptique csak automobilklubok és a touringklubok tagjai kaphatnak, mert az illető klubok csak tagjaikért vállalnak anyagi felelősséget. Tekintettel arra, hogy a Touring Clubok nagy előnyöket biztosítanak és tagdíjaik rendszerint minimálisak, az automobil- és motorkerékpártulajdonosok zöme a Touring Clubokban keres csatlakozást. A Touring Club nem társadalmi klub, nincsenek dohányszótermei, kártyaszobái, az hivatalos orgánumban, tulajdonképpen egy iroda, ahol a tagok mindennemű felvilágosításokban részesülnek és főleg nagy előnyöket élveznek. Ha tehát ezek a viszonossági szerződések

# SKF



## Zajtalan svéd SKF automobilesapágyak.

Küpgörgős-, hengergörgős- és golyócsapágyak. Az összes „Ford”-csapágyak. Speciális golyócsapágyak a Citroën, Chevrolet, Buick, Fiat, stb. autókhoz. Angol zoll méretű speciális motorkerékpárcsapágyak.

Magyarországi vezérképviselőt:

## GREINITZ-PIRKNER

Vankereskedelmi és Ipari Rt.  
BUDAPEST, IX., ÜLLŐI-ÚT 55. SZÁM  
Kérjen árajánlatot!

Sürgőnycim:  
PIO BUDAPEST

Telefon: J. 102-78

J. 130-38

J. 8-08

létrejönnek, úgy Magyarország automobilistái és motorkerékpárosai is bekapcsolódhatnak a nemzetközi turizmusba. A Magyar Touring Club ma még a kifejlődés gyermekcipőiben jár, de rövidesen el fog érkezni az az idő, amikor mindazon kényelmi berendezéseket nyújtani tudja, amit a külföldi nagy Touring Clubok.

A FICM az Európa Grand Prix megrendezésével 1929-re Spanyolországot bírta meg. A verseny színhelye Barcelona lesz. Itt lesz a FICM őszi kongresszusa is, míg a tavaszi Berlinben. Görögországot felvették a FICM-be. Elfogadott a párisi kongresszus 305 új világrekordot. Ebből 163-at az angolok, 132-öt a franciák, 6-ot az olaszok és 4-et a németek jelentettek be. A francia rekordok javát Monthléryben angolok futották. A tavaszi berlini kongresszus határnapja április 26., 27. lett. Az őszi nagygyűlés terminusa október 18., 19. Ajánljuk a KMAC figyelmébe.

A FICM elfogadta az osztrákoknak azt az ajánlatát, hogy hosszútávversenyeknél, úgy a szóló, mint az oldalkocsis gépeknél a kerékcseré meg legyen engedve, ha azt a versenyző a start pillanatától magával vitte. Az első ilyen eset az idei Targa Florion történt Sziciliában, ahol a német BMW-vezető Köppen egy rezervkereket cipelt magával az egész verseny tartama alatt. Az angolok nagyon ellenezték az osztrák álláspontot, de ennek dacára keresztülment. Természetesen csak 500 kcm. és azon felüli gépeknél lehetséges a pötterék vitele.



Karácsonyi összevont számunk (23—24) gazdag tartalommal és nagy képanyaggal december 22-én jelenik meg. Az érdekesebb cikkek a következők: Az automobilversenyek mártirjai. 20 képpel. A berlini automobilkiállítás. 30 képpel. Az OHC motorok. 40 képpel. Madame Bruce a csatorna átfutása outbord-motorral. 6 képpel. 30 interjú közéletünk ismertebb személyiségeivel. Közlekedési problémák. Összefoglaló leírás az 1928-as esztendő versenyeiről. Az Olymia Show. folytatás. Humoros cikkek, stb.

A BOSCH-művek, melyeknek székhelye eddig a VIII. ker., Vass-utca 16. szám alatt volt, hatalmas új helyiségbe költöztek. A régi helyiség már, különösen a szezonban, igen kicsinynek bizonyult. Az új gyári fiók az V. ker., Váci-út 22—24., a stuttgarti anyaggyár mérnökeinek tervei szerint készült. A budapesti Bosch-cég ezúton is felhívja az érdekelteket, hogy december hó 7—8-án költözik át az új helyiségbe. Ezeket a napokon tehát, sajnos, nem állhat rendelkezésére az érdekelteknek.

A nemzetközi 6 napos verseny terminusát a FICM 1929 augusztus 26—29. közötti időre állapította meg. Az Alpesekekben ugyanis ez az idő az eddigi tapasztalatok szerint rendkívül száraz, tehát igen alkalmas egy nagy verseny rendezésére. A 6 napos triál Münchenben kezdődne és Genfben végződne, természetesen mind a 6 nap tiszta alpesi terepen futna végig. A tervezett etappok a következők: 1. München—Garmisch-Partenkirchen. Ez a vonal a német rész a Bajor Alpokon keresztül. 2. Garmisch-Partenkirchen—Vaduz (Vaduz Buchs mellett fekszik a Lichtenstein hercegségben Feldkirch és Buchs között, tehát az osztrák—svájci határon). Ezen a napon az egész útvonal osztrák területen (Vorarlberg) menne keresztül. A harmadik etappe Vaduz—Pallanza. Pallanza olasz területen fekszik. 4. Pallanza—Kis Szt. Bernát-hágó—Moutiers már francia területen van, a Genfi-tótól délre. Az ötödik etappe Moutiers—Chamonix lenne, míg a hatodik nap Chamonix—Genf útvonalra esne. (Valószínűleg Martigny és a Genfi-tó érintésével.) Genfben sebességi próba lesz 100 kilométerre, 30—35—40 kilométeres előírt átlagsebességekkel. Mindennap reggel 7-kor start. Menetidő 11-ig. Délután 1-kor start, menetidő 5-ig. Összesen tehát 8 óra, ami azt jelenti, hogy bizony 200—300 kilométeres etappok lesznek. Mindig az előírt átlagsebesség tartandó be. Pneudefektokra nem lesz időtolerancia. Országoként 50 nevezés fogadható el. Azon esetre, ha a nevezések száma túlnagy lenne, úgy a vezetőség leszállíthatja azokat országoként 15-ig. Magyarországon nem kell félni, a tolongás nem lesz olyan nagy.

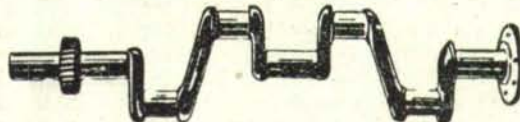
Sok pénz keresnek az angol elitversenyzők, ha valamelyikük megnyer egy Tourist Trophyt. A nagy nevek már a startért is éppen eleget kapnak. Alec Bennet, aki eddig már legalább ötször futott át győztesként a célvonalon, a Man-szigeten 150—200 angol font startpénzt kap. Ha győz 4—500 fontot kap utólag. Fizet ezenkívül a benzines, az olajos, a gyertyás, a karburátoros, a nyerges, a láncos stb. Vannak, akik 1000 fontot is adnak egy-egy győzelemért. Azt mondják, hogy az angol Shell 1000 fontot kínált Bennetnek, ha Shell-olajjal megy, ennek dacára 300-ért Castrollal ment. Bennet tehát közel 100.000 pengőt keres egy TT győzelmen, ami a régi papírkoronában több, mint egy milliárd. Hát ezek után bizony mi maradjunk csak amatőrök, mert inkább vagyok tiszta amatőr Magyarországon, mint igen gyengén kereső profi.

Azt mondják, hogy pang az automobilszakma. Már amelyek. A Whippet-képviselet példának okáért a múlt héten öt kocsit váltott ki a vámházból és az öt kocsiból négyet egy nap eladott. Ugyalászik, a közönség rájött, hogy a jó, de amellett olcsó kocsie a jövő. Ezt mutatja a fenti est is, ami a statisztikában is erősen éreztetni fogja hatását.

Amilcar világrekord. Luigi Castelbarco és Mario Alberti két eddig teljesen ismeretlen olasz autóvezető, egy 6 hengeres 1100 kcm. kompreszoros Amilcarral váltott vezetéssel új 12 órás világrekordot állítottak fel. A két olasznak sikerült a monzai autódrom belső emelt fordulós körén 12 óra alatt 1427.700 kilométert megtenni, ami 118.975 km óraátlagnak felel meg. Az előbbi rekordot D. M. K. Marendaz állította fel Marendaz-Speciálon Monthieryben 1055.816 km-el, ami 87.984 kilométeres sebességnek felelt meg. Az olaszok reggel 6 óra 20 perckor kezdték a próbát és délután 6:20kor álltak meg. A kis 6 hengeres Amilcar pompásan megállotta a próbát és semminemű üzemzavar, vagy más incidens nem állotta útját a kísérletnek.

Autó- és szántómotor  
**főtengelyek és hengerek  
csiszolása**

és minden e szakmába vágó alkatrészek készítése



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

**A magyar automobil-piac  
szenzációja**

a 6 hengeres léghűtésű

**Franklin**  
megérkezése

Vezérképviselet:

MIDOR AUTOMOBILGYÁR  
budapest, VIII., Thék Endre-utca 8

**Életét, kocsiját és nyugalma védí a  
kitünően bevált**

**PERROT BENDIX**

négykerékű servofék

Budapest, VIII., Thék Endre-utca 8. sz.  
MISURA járműgyár

Legjobb amerikai pneu a

**FISK**

Próbálja ki! Sohasem fogja megbánni. Tartós!  
Olcsó!

Detail árusítás:

**NAGY JÓZSEF**

Budapest, Andrássy-út 34

## Rövid hírek

Párisban a napokban megkezdik egy földalatti garázs-nak építését. A várost annyira érdekli a terv, hogy ingyen bocsátott telket a vállalkozók számára. — Franciaországban is tanultak. Ezúttal az osztrákok voltak a mesterek. Megkezdtek ugyanis a francia utakon is a fordulókat szegélyező fák meszelését. Ez roppant megkönnyíti az éjjeli forgalmat. — Coolidge, az USA volt elnöke, egy mozgalom élére állott, melynek célja Észak-Amerikát — Dél-Amerikával autóstrádák útján összekötni. Tekintettel arra, hogy a terv amerikai, meg is fog valósulni. — Tárgyalások indultak meg, hogy a vezetői igazolványok nemzetközileg legyenek. Ha a tárgyalások eredményre vezetnek, úgy ezentúl mindenki vezetheti külföldön a más kocsiját is, nemcsak a magáét.

Angliában úgy felkapták a dirt track motorkerékpárversenyeket, mint nálunk a futballmérkőzéseket. November hó 1-től 7-ig nem kevesebb, mint 19 üetópályaszerű motocikliverseny volt Angliában. Az angol gyárak a felkapott sportághoz már külön dirt track modelleket is készítenek. — Hicks és Willis Velloccette-jei, amelyekkel Monthleryben pompás világrekordjaikat futották, a következő alkatrészekkel bírtak: Dunlop-pneumatik, Amal-karburátor, KLG-gyertya, Castrol-olaj, Coventry-lánc, ML-mágnes, André steering damper. — W. C. Edmunds egy 172 km. AKD motorkerékpárral megjavította Meeten (Francis-Barnett Villers) 4 órás rekordját. Edmunds 4 órán keresztül 91.360 km átlaggal körözött Brooklandban. — Victor Horsman ismét hallat magáról. Horsman két társával A. Quinn és W. Hoggal megjavította a 750 km. kategóriában szülőben egy 599 km. Triumph-al a 3 órás világrekordot, melynek előbbi birtokosa Denly és Driscoll volt Nortonon. Horsmanék átlaga 149.970 km volt. — Luigi Bärtsch, a kiváló svájci repülőfőhadnagy, aki már Svájc sábjajnokságát is megnyerte egy ízben és így télen a levegőben sffeivel is repül, egy 480 LE. Jupiter csillagmotorral szerelt AC I. géppel 1 óra 37 perces repüléssel 11.000 méterre repült, ami új magassági svájci rekord. Bärtschnek másfélórára volt szüksége a magasság elérésére, míg a leszállásra alig 10 perc. — Mindenki az új világrekordról beszél, amit egy 500 km. Sarolésa speciálgéppel ért el Monthleryben. Az új világrekordot 5 kilométerre futották, még pedig szenzációs 181.763 km átlagsebességgel. A leggyorsabb kör átlagsebessége 183 km volt. — Az Austin angol kiskocsi magyarországi vezérképviselőjét Böckh János szerezte meg. Böckh János eddig a Sunbeam és Gnome & Rhone motorkerékpárokat képviselte. — A Calthorpe királytengelyes angol motorkerékpárok vezérképviselőjét Bauer József vállalta. Bauer ezzel már az Ariel mellé a harmadik motorkerékpárgyár képviselőjét is elvállalta. Bauer ma az Ariel-t, az olasz Gilera-t és a Calthorpe-t képviseli. — Vajk Zoltán, Vajk Tibor bátyja, akét eddig arról ismertünk, hogy egy kiténő motocikli javítóműhelye van, most megkapta az angol Triumph kisautóbilok magyarországi vezérképviselőjét. — Bíró Jenő angolországi útján igen nagy nemzeti munkát végzett. Felvilágosította az angolokat, hogy Magyarország már nem a monarchia állama és így az angol cégekkel önállóan tárgyal a képviselők szerzésében. Így Bíró Jenő is azonnal megkapta az angol Sturmej-Archer sebességváltók magyarországi vezérképviselőjét. — Az angol OK-Supreme-gyár teamje 1929-re Handley-Long-

man—Ashby és V. Anstice lesznek. Mindannyian kiváló versenyzők és így az OK-gyár menaszereje Mr. Humphries arra számít, hogy nemcsak a 250 km., hanem a 350 km. TT versenyeken is döntő szerepet fognak vinni. — Ha sikerül a magyar TT dátumát az angol után helyezni, akkor az OK-gyár, valamint a Velocette-gyár is küld 2—2 versenyzőt Budapestre. — Campbell, a híres sebességi rekord, egy Don nevű angol repülővel Afrikában járt terepet keresni. Visszafelé a riffkabilok földjén szükségesszállást kellett megkísérelniök egy vízbe, ahonnan sikerült kiúszniok. — Ford Angliában Essex tartományban Dagenham-ban egy nagy gyárat akar építeni. Az új Ford-gyár költségeire 5 millió angol fontot szánt az automobilkirály. Ford egy európai Detroit-t akar csinálni Dagenham-ból. — Londonból értesülünk, hogy a Cap Times szerint Campbell és Segrave őrnagy Délafrikában a Fokföldtől 600 kilométernyire Calvina mellett egy pompás terepet talált a tengerparton a világrekordkísérletekhez. — Egy dán motorkerékpáros, Nicolaus Hein, egy kis Monet-Goyon gépen bejárta egész Európát. Hein eddig 32.000 kilométert tett meg. — Traktorversenyt rendeztek a románok Temesváron. Első egy FIAT lett 100 ponttal. 2. Gross Buldogg (Diesel) 95 pont. 3. Renault 76 pont. 4. Caterpillar 66 pont. 5. Oil Pull 65.5 p. 6. Wallis 52.5 p. 7. W. D. Hanomag 51 p. 8. International 45 pont. 9. Fordson 44.5 pont. 10. Hart Parr 34 pont. 11. Case 29 pont. — Buenos-Aires mellett (Argentina) 300 mérföldes sebességi versenyt rendeztek, ami 482.700 kilométernek felel meg. A győztes az olasz Domenico Bucci lett, amerikai Hudson versenykocsi 3:26:28 alatt, ami 140.292 km sebességnek felel meg. 2. Carlos Zatuszek (Mercedes) 3:30:22. 3. Raul Riganti (Hudson) 3:37:57. 4. Americo Marocchi (Studebaker) 3:53:51.

Felelős szerkesztő és kiadó: **DÉVAN ISTVÁN**  
Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VI., Rózsa-utca 111. II. emelet. Hivatalos órák hétköznapokon délelőtt 9—2 óráig. Telefon: Automata 136—64.

Stádium Sajtóvállalat Rt. — Felelős üzemvezető: Györy Aladár

### EMMAG

Első Magyar Motorkerékpár és Alkatrész Gyár

Motorkerékpár és automobil

## hengerek csiszolása

speciális gépen, versenyenfelülálló áron

### Precíziós motorkerékpárjavítások!

Alkatrészek készítése

Speciális kétütemű-motorműhely

LÖRINCZ BÉLA, VIII., CONTI-UTCA 28

Telefon: József 410-17

## Hűtőtakarókat olcsón

### és jól készít

## Kiss István

Budapest, Margit-körút 79.

(Budán a gázgyár mellett az udvarban)

Autóköpeny . . . . . 19.80 P  
Autóhaube . . . . . 4.50 P  
Szemvédő . . . . . —.80 P

Speciális motoros csizmacipők különféle minőségben.

Motorsapka, svájci forma,  
minden színben . . . . . 2.50 P  
Allower . . . . . 18.— P

## HAAS SPORTHÁZ

BUDAPEST, VI., ANDRÁSSY-ÚT 13.

# **Mi a fontos?**

**Versenyeken elsőnek lenni!**

A Bugatti szériaversenykocsik a Svábhegyi versenyen abszolút fölennyel győztek, messze maguk mögött hagyva az összes versenyző márkákat. A jó versenykocsi bebizonyítja a gyárnak elsőségét konstrukció, valamint az anyagok minőségének szempontjából. Csak annak a márkanak szériatúrakocsijai a legtükéletesebbek, amelynek szériaversenykocsijai a legelsőek:

**Ezek pedig egyedül a**

# **BUGATTIK!**

Az 1928-ik évi magyar automobilbajnok



*Dezérképviselet:*

**Budapest, IV. ker., József-lér 11. sz.**

*Telefonszám: Automata 802-05*



**„TEVES„**

dugattyúgyűrűk, olajlehúzógyűrűk, zsírzócsapszegek minden kivételen. — Dugattyúcsapok edzve és köszörülve. — Nyersszelepek, zsírzóprések. — Nagy raktár!  
 „Kérjen árjegyzéket.” „Kérjen árjegyzéket.”

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

**AKD**

a 4 ütemű angol motorkerékpár. Lánc-hajtás, 3 sebesség, levehető hengerfej, állítható kormány

**1.200 P**

**Vezérképviselő:**  
**Budapest, VI., Podmaniczky-u. 18.**

**Amerika legelső európai típusú könnyű kocsija**  
 Csak 5% luxusado!



**WHIPPET**

**Eredetileg bevált modern konstrukció és nem kísérlet! — Minden típus raktárról azonnal szállítható!**

**Á R A K:**

Touring (nyitott) . . .	<b>6.350</b>	Csukott Coach . . .	<b>7.520</b>
Roadster (sport) . . .	<b>6.660</b>	Sedan de Luxe (4	
Coupé (sport) . . . . .	<b>7.830</b>	ajtós, csukott) . . .	<b>7.960</b>

Fő-lerakat: **VI., Andrassy-út 34.** Telefon: Aut. 288-34.



**VINRUDE**

**GYEDÜL**

**LSÓRANGÚ**

A világ legrégebbi csónakmotorgyáranak utolérhetetlen gyártmányai a 2 $\frac{1}{2}$ , 6, 12 és 16 lóerős **EDINRUDE-OUTBOARD CSÓNAKMOTOR**

A legutóbbi évek összes versenyének abszolút győztese minden kategóriában

EDWARD E. BENISCH vezérkép., VIII, Kisfaludy u. 7.

Állandó bemutatás és képviselő:  
**CSILLAGHY és TÁRSA műszaki keresk. társaság Budapest, VIII., Kisfaludy-u. 7.**

**„VULKÁN” GUMMIJAVÍTÓ RÉSZVÉNYTÁRSASÁG**  
**BUDAPEST, RÓZSA-UTCA 90.**

Magyarország legnagyobb autópneumatik-javító és regeneráló telepe.  
 Állami és közüzemek állandó szállítója.  
**Vulkán csak Budapesten!**

A vidékeken gombamódra szaporodó „Vulkán” néven nyíló műhelyekhez semmi közünk!