

53959

3105

Automobil Motorsport



DUNLOP
PNEUMATIK

385

IV. évfolyam

1

szám

ÁR A: **1.50** PENGŐ

Nizza, 1928 december 25.

Kedves Lily!

Nizzából írom e sorokat. Pompás meleg az idő. Magosix-kocsinkon minden hiba nélkül gyönyörűen értünk le a tengerhez. Mondd meg férjednek, hogy lepjen meg egy Magosix-szel az újesztendőben.

*Sokszor csókol
Mariette*



»MAGOSIX«

automobilok
Budapest, IV., Váci-u. 3

A KMAC TÉLI MEGBÍZHATÓSÁGI VERSENYÉN

LARDOLINE RICIT

MOTOROLAJ ÚJABB

GYŐZELMI SOROZATA

Ifj. Hóra Nándor (James)

a verseny leggyorsabb motorkerékpárosa,

Sabrnák Oszkár (Velocette)
Lukavetz Ferenc (Rex Acme)
Roll Oszkár (A. J. S.)
Schusztler Rezső (Douglas)

győztes szóló-motorkerékpárosok,

ifj. Tima Horváth István (Super X)
Meggyesy Zoltán (Velocette)
Hartzer Oszkár (Harley Davidson)
Pajor Imre (A. J. S.)
Szóke Imre (Sarolea)
Gárdonyi Pál (Douglas)
Gutwiltig Imre (Douglas)
Gessler János (James)

győztes oldalkocsis-motorkerékpárosok,

valamennyi a

LARDOLINE RICIT

speciális téli „BO” motorolajával

GYŐZÖTT!



Kapható mindenütt!

Kapható mindenütt!

Forradalom

az automobiltechnika terén!

Megérkezett az

Austin-

Seven

Anglia legelterjedtebb
kiskocsija

ÁRBAN MINDENT VER!



5250 PÉNGŐTŐL



AUSTIN kiskocsik, D'YRSAN cycle-
carok, SUNBEAM és GNOME &
RHONE motorkerékpárok magyar-
országi vezérképvisellete:

Böckh János

Budapest, VI., Hajós-u. 15

Telefonszám: 218-85



a legmodernebb, legmegbízhatóbb,
legjobb és legszebb motorkerékpár
konstrukció. Fenti tulajdonsá-
gai mellett a legolcsóbb.

21 nap alatt keresztezte Canadát az
Atlanti-oceántól a Csendes-oceánig,
I. R. OATES 5000 mérföldet (8045
km) téve meg 383 km napi tel-
jesítménnyel

ARIEL

motorkerékpáron.



22 napig futott egy 250 kcm. ohv.
ARIEL és egy 500 kcm. ohv. ARIEL
az angol Auto Cycle Union felügye-
lete mellett megállás nélkül éjjel-
nappal 10.000 mérföldet (16090 km)
téve meg 73 km átlagsebességgel.

FENTI TÉNYEK A NAPNÁL IS
FÉNYESEBBEN IGAZOLJÁK
AZ ARIEL MOTORKERÉKPÁ-
ROK MEGBIZHATÓSÁGÁT.

Bauer József

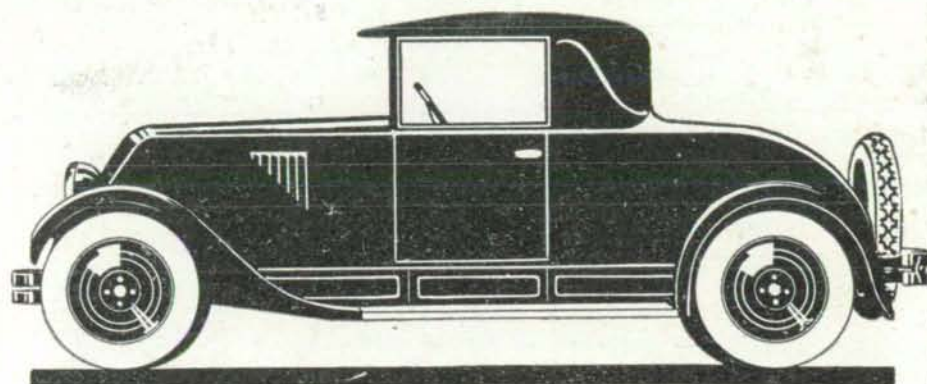
Budapest, VII., Elemér-u. 41.

Aréna-út sarok. Telefon: József 396-40.

RENAULT



MONASIX



az európai úrvezető ideális kis hathengerese.

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

Motorosok, végre mindent kaphatunk!

A motorkerékpár téli javításához:

JAP-motorok, eredeti JAP-alkatrészek az összes SV, OHV és „AZA”-típusú motorokhoz

BURMAN, STURMEY sebe-ségváltók és összes alkatrészeik

BEST & LLOYD, PILGRIM, OMEGA olajszivattyúk, AMAC, BINKS, B & B, PALLAS és ZENITH

karburátorok, TERRY, LYCETT, BROOKS nyergek és pótülések és ezen cikkek összes alkatrészei

Angol verseny- (bukó) sisakok

MIXTROL

olaj a benzinbe keverve olajos gázalakban kenő a szelepeket és a henger belső részeit

FERODO

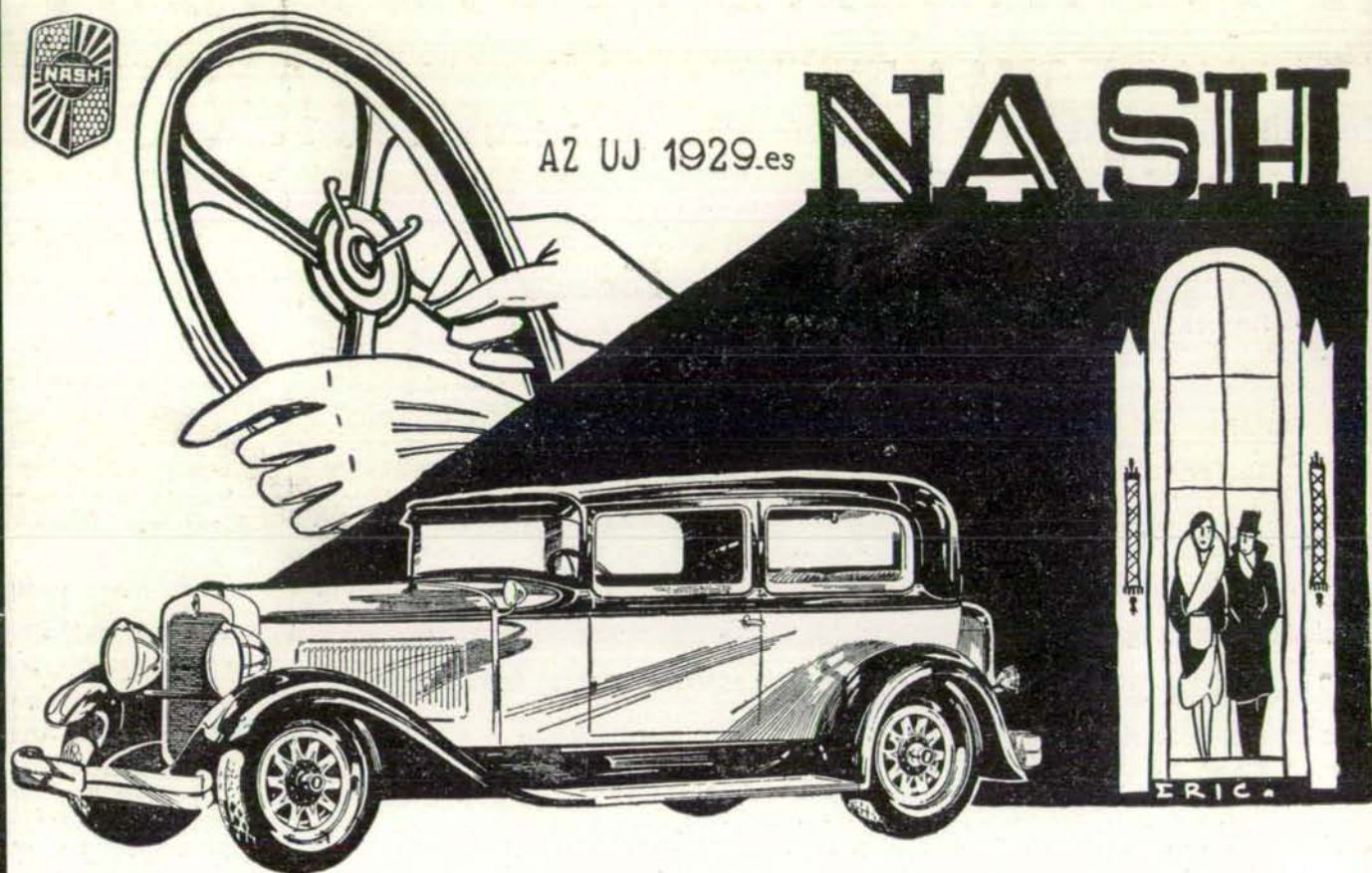
az életmentő fékbrítót fékhatásfoka és élettartama **tizenhatszor nagyobb** mint bármely más lékanyagé

Téli ruházati cikkek:

Bélelt bőr fejkendők, ujjas mellények, bőrkesztyűk, kézmelegítő kormánykormányok, villamos kézmelegítők, gumicsizmák, lábszárvédők

Automobil-, Pneumatikapiari és Kereskedelmi R.-T.

Budapest, VI., Jókai-tér 5. szám. Telefon: 202-34 és 288-36.



**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
 Heljettés szerkesztő: DÁRDAY-ABRIANI DEZSŐ

Szerkesztőség és kiadóhivatal:
 Budapest, VI., Rózsa-u. 111. sz., II. em.
 Telefon: Automata 136-64. Hivatalos órak: délelőtti 9-1-ig.

Postatakarékpénztári csekk száma: 84240.

Előfizetési díjak:

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

A külföldi előfizetésekből postaköltség is belefoglaltatik.

Az Automobil-Motorsport husvétii triálja

Örömmel közöljük a motorsport híveivel, hogy a Kir. Magyar Automobil Club, a motoros fennhatóság engedélyezte az „Automobil-Motorsport” husvétii triálját. A korai husvétii ünnepek folytán a versenyünk az év első nagy versenye lesz, mely ezúttal négy napig fog tartani és ezúttal, előre is megírjuk, alaposan próbára fogja tenni a versenyzőket. Két év előtt mindenki azt mondta, hogy nehéz volt. A múlt évben a többség könnyűnek találta. Ezidén tehát igyekezni fogunk megtalálni az arany középutat. Már maga az a körülmény, hogy a verseny négy napos lesz és csaknem az egész országot bejárják a versenyzők, maga után vonja, hogy naponta különböző próbákon kívül 180-200 kilométeres utat kell megtenni a versenyzőknek. A két végpont az eddigi jelek szerint Pécs és Miskolc. Előbbi teljesen ismeretlen a budapesti motorosok előtt, míg az utóbbit igen szépen lehet kombinálni az északmagyarországi nehéz terepekkel.

A verseny részletes feltételei már a napokban lesznek benyújtva a KMAC-hoz jóváhagyás végett. Már most megjegyezzük, hogy a feltételek az idén a legnagyobb gonddal lettek kidolgozva és még a leg ravaszabb motorosnak sem engednek meg semmi kibívót és kétértelmű magyarázatot.

Már most felhívjuk a Husvétii Triálban részt venni óhajtó versenyzőink figyelmét arra a körülményre, hogy a husvétii ünnepek ezúttal korán vannak, úgyhogy a triál terminusa március 30., 31. és április 1., 2.

Tekintettel arra a körülményre, hogy szerkesztőségünk a triál díjkiosztását azonnal az eredmények kiszámítása után óhajtja megtartani ünnepélyes keretek között, már most azzal a tiszteletteljes kéréssel fordulunk barátainkhoz, hogy az esetben, ha a triálunkra, mint eddig, tiszteletdíjat méltóztatnak adományozni, úgy azt április elseje előtt juttassák szerkesztőségünkbe.

1.944.303 motorkerékpár fut a földgömbön

A legutóbbi hivatalos számítások és adatok alapján 1928. évben 1.944.303 darab a földteke motorkerékpárállománya. Ebből Európára 1.577.167, Amerikára 140.847, Afrikára 52.499, Ázsiára 53.839 és Ausztráliára 119.951 darab esik. Az összes világrészekben emelkedik a motorkerékpárállomány, kivéve Amerikát, ahol az alacsony automobilárak folytán a motorkerékpárállomány fokozatosan csökken. A többi világrészekben az angol befolyás erős növekedést eredményez, ami különösen Ausztráliában mutat nagy arányokat, ami az alanti táblázatból is kitűnik:

	1924	1925	1926	1927	1928
Európa	739.568	956.986	1.078.900	1.373.046	1.577.167
Amerika	202.467	154.675	162.653	152.068	140.847
Afrika	23.447	27.032	36.698	47.115	52.499
Ázsia	35.287	38.647	44.303	50.853	53.839
Ausztrália	76.566	67.033	103.593	105.593	119.951
	1.077.335	1.244.373	1.435.147	1.726.241	1.944.303

	1927	1928
Anglia	629.648	693.213
Németország	339.226	438.288
Franciaország	155.000	158.000
Egyesült-Államok	134.679	124.359
Ausztrália (Tasmania)	70.228	84.683
Olaszország	62.000	56.500
Újzéländ	32.101	35.071
Svédország	28.000	32.500
Délafrikai Államok	27.500	32.000
Svájc	21.000	32.000
Belgium	30.000	31.000
Németalföld	35.200	29.200
Ausztria	21.300	28.006
Csehszlovákia	18.000	23.500
Dánia	20.000	22.000
Spanyolország	9.000	18.125
Japán	18.092	17.611
India	13.771	14.294

A fenti kimutatásból igen érdekes adatokat állapíthatunk meg. Óriási a szaporulat Angliában, Németországban, az angol gyarmatokon, Svédországban, Svájcban, Ausztriában, Csehszlovákiában és Spanyolországban. Franciaországban a szaporulat csupán 3000 darab, ami édeskevés. Az USA-ban, Japánban, Németalföldön csökkenés állapítható meg. Ott az automobil térhódítása különösen szembeötlő. Magyarország 10.000 motorkerékpár alatt van és így a nagy statisztika meg sem emlékszik róla.

Magyarok a montekarlói csillagtúrán

Három magyar induló — Beszélgetés Szmick Viktorral, aki Bukarestből indul kis WM-kocsiján és az erdélyi havasokon keresztül akar Budapestre jönni, hogy Wien—Strassburgon keresztül folytassa útját a Riviérára — Udvardy György (Magosix) és Hartmann László (Hupmobile) Budapestről indulnak

Az a mindinkább növekedő érdeklődés, ami az évente január havában megismétlődő montekarlói csillagtúra iránt Európaszerte megnyilvánul, végre Magyarországra is kiterjedt. Az ős folyamán már-már úgy látszott, hogy négy-öt résztvevő indul Budapestről, amiben azonban senkisémet bízott és mindenki azt hitte, hogy mire a start ideje elérkezik, lassan mindenki meglapul csendesen. Ezúttal azonban másképen történt. Három magyar kocsit indulása biztos és ebből kettő magyar gyártmány. Az egyik Udvardy György százados indul, aki egy Magosix-et fog vezetni, a másikon kitűnő versenyzőnk, Szmick Viktor veszi át a paráncsnok szerepét, hogy a kis kétütemű, alig 875 cm hengerűrtartalmú Weisz Manfréd-automobillal lejusson a francia Riviérára. Bár mindhárom kocsit teljesítménye siker esetén nagyot jelent, mégis a legnagyobb érdeklődés Szmick Viktor és társai felé irányul. Ők indulnak tudniillik a legmesszebből, súlyosbítva feladatukat az erdélyi havasokon való átjutással. Módkban volt Szmick Viktorral indulása előtt beszélgetést folytatni, aki a következőket mondotta:

— Bizony nagy fába vágtuk a fejszénket, amikor a montekarlói Rallye-be benevezünk. Télvíz idején, amikor az időjárás szinte napról-napra változhat, közel 3000 kilométert megtenni 73 óra alatt, ami napi 1000 kilométernek felel meg, nem kicsiség, még akkor sem, ha várt vezetéről van szó. Ha sikerül, akkor... akkor nagy teljesítményt vittünk véghez, mert meg kell gondolnunk, hogy egy olyan kis kocsival tettük, aminek a maximális sebessége 75 km. Az átlag, amit be kell tartani maximálva van 40 kilométerre, míg ugyanakkor a minimális átlagsebesség 30-ban van megállapítva. A multévi tapasztalat szerint azonban olyanoknak, akik nem érték el a maximális átlagot, a továbbiakban nincs keresnivalójuk, tehát nekünk azzal a tudattal kell megindulni, hogy a 40 kilométert tartani kell. Ez annál fontosabb, mert a mostani versenyben a benevezett 93 résztvevőből igen sokan messzebből indulnak, mint mi. Tudomásom szerint 20 versenyző, köztük a Mercedes-Benz-vezető Carraciola is Rigából startol, ami 3033 km Montekarlótól, míg Bukarest csak 2939 km. Öten mennek Stockholmból, a svéd fővárosból (2963 km), 1 Szalonikiból (3134 km), 4 Athénből (3687 km) és velem együtt huszan Bukarestből. Minden attól függ, át tudok-e jutni az erdélyi havasokon, mert ha ott egy hóviharba vagy csak egy egyszerű ködbe kerülök, annyi időt veszítek, amit soha többé behozni nem tudok. Ismétlem, a kocsit nem féltsem, minden a Tövisi-szoros állapotától függ. Mi részünkről megteszünk minden előkészületet. Már 15-én indulok Bukarestbe, dacára annak, hogy csak 20-án reggel

6 órakor startolunk onnan; azt hiszem, valamennyien közel egyidőben, ami rendkívül érdekessé fogja tenni az utat. Lefelé lassan megyünk, hogy mindent a lehetőségig kitalapoztassunk. Beszereztük a Román Automobilklub legújabb térképeit, amelyek első A. osztályúak, úgyhogy ezekben nem lesz hiány. Útitársaim lovag Czajkovszky Emánuel és Pesti Ferenc. Czajkovszky ismert automobilista és motorkerékpáros. Tudomásom szerint a MAC idei futárversenyén is győzött az oldalkocsis motorbiciklik között. Pesti, aki még a Veloxnál volt annakidején szerelő, most a WM-gyárban a kísérleti osztályon dolgozik. Egészen kitűnő ember. Hárman vezetünk felváltva. A kocsit belseje úgy van alakítva, hogy a vezető melletti ülés hátrahajtható és ágynak használható. Egy ember vezet, egy alszik, míg a harmadik térképpel a kezében inspekciózik. Sehol sincs megállás, csupán üzemanyagfelvétel. A benzintankunk 140 literre van megkonstruálva, míg ugyanakkor 10 kg olaj van a tartályban. Három pótkerék, láncok, szíjak, kötelek, hólapátok, balta stb., valamint teljes élelem alkotja a felszerelést. A teljes útvonalunk Bukarest—Budapest—Wien—München—Strassburg—Lyon—Avignon—Montekarló. Tekintve, hogy január 20-án reggel 6-kor indulunk Bukarestből, ami 925 km. Budapesttől, ha betartjuk a 40 kilométeres maximális átlagot, úgy 21-én, hétfőn reggel 5 és 6 között keil befutunk a KMAC elé az Apponyi-térre, ahol a kontroll-állomás lesz. Hogy sikerülni fog-e, az, ismétlem, az erdélyi havasoktól függ. Startszámunk a 41-es, míg Hartmanné 39, Udvardyé 85.

— A kocsit egy normális WM-alvárra szerelt, 4 üléses, csukott. Négy henger, két ütem. Furat 63 mm. Löket 79 mm. Hengerűrtartalom 875 cm. Ami a pneukat illeti, vadonatúj amerikai Goodrich-okkal megyek. Ezeket tartom a legjobb csúszásgátló pneumatikoknak és most, amikor minden hó és egy esetleges olvadás esetén csata, bizony azt keil néznünk, ami a legmegfelelőbb.

Jóleső érzéssel váltunk el Szmick Viktortól, akinek arcáról az akaraterő, a kitartás tükröződött vissza. Minden szavából látszott, hogy mindenről gondoskodtak, mindennel számoltak, nincsenek elbizakodva. Mi nem féltjük őket. Szmick Viktor már igen sokszor megmutatta, hogy tud és érti a dolgát. Azokat pedig, akiket ő választott maga mellé, bizonyosan ő ismeri legjobban. Mindhárom magyar kocsit és vezetőiket azzal bocsátjuk útjukra, hogy velük leszünk gondolatban azon az 50, illetve 73 órán keresztül és arra kérjük a Magyarok Istenét, hogy segítse őket győzelemre, hogy újabb hírt, nevet szerezzenek a magyar népnek.

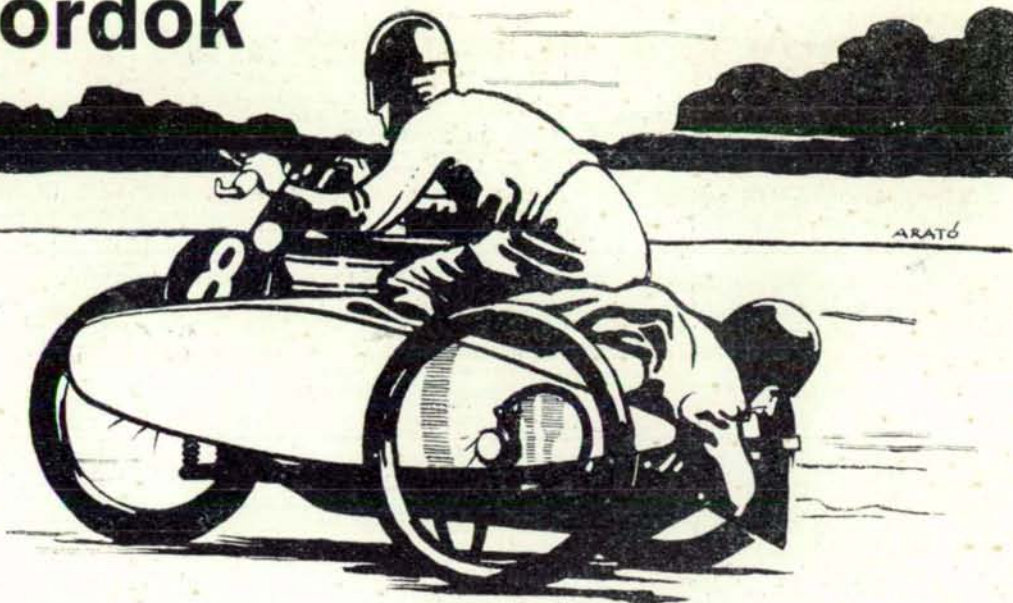
**Magyar Acélárúgyár R.-T. Budapest, VI.,
Váci-út 95. Autórúgók, autóalkatrészek**

Világrekordok

Class. 2. 75. kcm.

Class. 3. 100. kcm.

Class. 4. 125. kcm.



A minap jutott kezünkbe az angol „Motor Cycle” egyik múlt év decemberi száma, a minden év végén megjelenő úgynevezet „British Supremacy Number”. Az „Angol fölény száma.” Ebben a rendszeresen minden év végén megjelenő számában a „Motor Cycle”-nek közlik le az angolok a minden év decemberében a FICM (Federation Internationale des Clubs Motorcyclistes) által kiadott hivatalos világrekord-táblázatot. Mi is hűek maradunk eme tradícióhoz és mint 1926, 1927 és 1928 januárjában, most is sietünk tudatni olvasóinkkal az 1928-ban megváltozott helyzetet. Az angol fölény, amit 1927-ben a kontinensbeli gyárak alaposan megnyirbáltak és már-már úgy látszott, hogy lassan-lassan egészen a múlté lesz, újra teljes ragyogásban tündöklök. A múlt év elején az angol sajtó részéről elhangzott vészkiáltás nem talált siket fülekre. Nyílt titok volt, hogy az angol gyárak vezetői tanácskozássra ültek össze és egymás között felosztották a világrekordok visszahódítását a kontinensbeli gyárektől, míg az ehhez szükséges pénzüsszeget formális gyűjtés útján hozták össze. A jelszó az volt, hogy mindenáron vissza kell szerezni a sportbeli fölényt, ami azután a kereskedelemben is éreztetni fogja hatását. Bár igen sokan vannak ma is, akik azt mondják, hogy a versenyeknek, a világrekordoknak semmi hatása sincs a szériagyártmányok jószágára, mi ma is ennek ellenkezőjét valljuk. Igazi jó túramodellek csak ott születnek, ahol versenyzés is van. A gépeknél a legnagyobb erőpróba a verseny. Itt tűnik ki, van-e hibája, rejtett hátránya valamely gépnek. Az okos konstruktőr mindig versenyeztet. Hiszen tudott dolog, hogy ma már speciálgép ninesen. A gyár fékpadra állítja összes modelljeit és azokat, amelyek a fékpadon különös képességeket árulnak el, bevonja a kísérleti osztályba. Itt azután bütökekesérékekkel, könnyített dugattyúkkal és karokkal, különböző beállításokkal próbálják kivenni a gépekből a maximumot. Minden hiába azonban akkor, ha a széria már magában sem felel meg a követelményeknek. Ha az a szériagép nem futja ki a 100 kilométert, akkor bizony hiába ott minden mesterkedés, a 160 km-t sohasem fogják vele elérni. De ha már minden a fék-

padra került motor leadja azt a lóerőszámot, ami a 100 kilométeres sebességet vonja maga után, sőt vannak egyes jobban sikerült példányok, amelyek 115—120 kilométerig is felvihetők, ott már bizony nem sok mesterkedés kell, hogy a 100 mérföldes óráatlatgot kihozassuk. Bizony az angolok ezt jól tudják és bizony nem hiábavaló az a nagy igyekezet, ami a „British Supremacy” fenntartása érdekében évről-évre történik.

Az 1928-as esztendő nagy sikert hozott a szigetországbelieknek. Nemcsak hogy sikerült megtartani a hegemoniát, de sikerült azt alaposan megnöve'ni. 1927. év végén a nyilvántartott 312 világrekordból 211-et bírtak az angolok, míg a többi 101 a kontinensnek jutott. Olaszország 44 (Guzzi, Gare'li, Benelli, Vitale, MM és GD), Belgium 22 (FN), Franciaország 18 (Train, Dollar, Alycon, Monet-Goyon, Peugeot, Terrot), Svájc 17 (Motosacoche-MAG) és Németország 10 (Stock) világrekorddal szerepelt a táblázatban.

Ma a helyzet erősen az angolok javára billentette a mérleget. A ma nyilvántartott 335 világrekordból Anglia 250-et vallhat magáénak, míg a fennmaradó 85 a kontinens gyárjai között oszlik meg. Az angolok különösen az olasz Guzzi-rekordokra, valamint a belga FN és a svájci Motosacoche-eredményekre feküdtek rá. Ez fáj nekik a legjobban. Ez a törekvésük mondhatni 80 százalékban sikerült is, bár időközben két másik belga gyár, a Gillet és a Saroléa tört föl a kontinensen. Ma a helyzet kétség telenül az angoloknak kedvez, ami az alábbi táblázatban jut kifejezésre. Eszerint a 335 motorkerékpár-világrekord a nemzetek között a következőképen oszlik meg :

Világrekord

Nagy-Britannia	250	Olaszország	12
Belgium	36	Svájc	9
Franciaország	25	Németország	3

Mint látjuk, a franciák és belgák javítottak a helyzetükön, de viszont az olaszok, svájciak és a németek csaknem valamennyi világrekordjukat elvesztették.

Igen érdekes statisztikát mutat a pályák harca. Bár az angolok még ma is Brooklandot részesítik előnyben, az 1928-ban megszületett 224 új világrekordból 113-at nem Angliában, hanem francia földön, a Monthléry-autodromban vittek keresztül. A Monthléry-autodrom ma határozottan jobb, könnyebb és nagyobb gyorsaságok kifizetésére alkalmas. Itt a helyzet a következő:

Világrekord

Brookland	171	Monza	15
Monthléry	113	Ostmalle	5
Arpajon	28	Opelbahn (Rüsselsheim)	3

A legnagyobb sebességeket természetesen ma már csaknem kivétel nélkül az arpajoni kilométerpályán érik el, de a belgák előszeretettel futják rekordjaikat az ostmalli láncon. A német világrekordok a rüsselsheimi Opel-pálya nevéhez fűződnek. Monzába csak nagyon hosszútávú és kisebb űrtartalmú gépek vetődnek mostanában, mert a fordulóknésenek eléggé kiépítve ahhoz, hogy rajtuk nagyobb sebességek elérhetőek lehetnének.

Nézzük, melyek azok a gyárak, amelyek a világrekordtáblázat élén állanak. Az angol Norton vezet 48 világrekorddal, követve a másik kiváló angol gyártót, a Velocette-től, amely 39 rekorddal áll a második helyen. A harmadik helyet az angol Excelsior foglalja le 33 rekorddal, míg a negyedik helyen a Zenith áll 30 eredménnyel. A ötödik helyre már kontinensbeli gyár jutott a belga Gillet révén, mely 26 világrekordot tudott hazahozni Herstal-ba. Szorosan véve, az angol JAP-gyártmányok vezetnek. A JAP-beépítések nem kevesebb, mint 105 esetben tudták a leggyorsabb eredményt felmutatni. Itt a sorrend a következőképpen alakult ki:

Világrekord

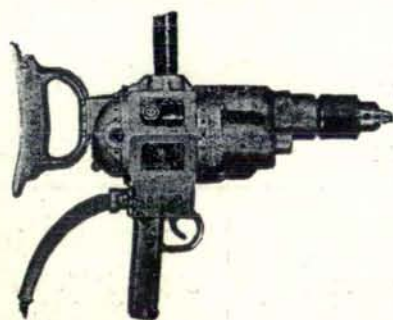
Norton (angol)	48	HRD-JAP (angol)	5
Velocette (angol)	39	Brough-Superior-JAP (angol)	5
Excelsior-JAP (angol)	33	MM (olasz)	5
Zenith-JAP (angol)	30	New-Hudson (angol)	3
Gillet (belga)	26	Douglas (angol)	3
Chater-Lea (angol)	20	Mc. Evoy-JAP (angol)	3
New-Imperial (angol)	13	Garelli (olasz)	3
Omega-JAP (angol)	12	Aleyon (francia)	2
Monet-Goyon-Villiers (francia)	11	Dollar (francia)	2
Train (francia)	10	Miller-Balsamo (olasz)	2
FN (belga)	9	Windhoff (német)	2

Grindlay-Peerless-JAP (angol)	9	Saroléa (belga)	1
Motosacoche-MAG (svájci)	9	Guzzi (olasz)	1
OEC-Temple (angol)	9	Triumph (angol)	1
Rocket-JAP (angol)	8	Dunelt (angol)	1
RUDGE (angol)	6	Stoek (német)	1
		GD (olasz)	1

Ami a versenyzőket illeti, itt is természetesen az angolok vannak a táblázat élén. A legtöbb rekordot a Norton-exponens Denly tartja, míg alig eggyel mögötte áll a kis kategóriákban sok sikert elért J. J. Hall. A harmadik helyen a Velocette-menők, Hicks és Willys állanak, míg utánuk az angol Baker, Staniland és a belgák (Milhoux) és a belga színekben versenyző olasz Sbaiz következnek. A régi nagy nevek: Horsman, Dixon, Le Vack, Wright, Pulin, Gherzi és mások lassan-lassan eltűnnek a rekordtáblázatból és helyüket az új csillagok, mint Lacey, Hicks, Willys, Baker, Hall, Allis, Cudden stb. foglalják el. Nézzük egyébként, hogy kik tartják ma a világrekordokat.

Világrekord

1. A. Denly	45	34. M. Wright	5
2. J. J. Hall	44	35. S. Jones	5
3. F. G. Hicks	36	36. M. E. Dawenport	5
4. J. H. Willis	30	37. Morini	5
5. J. A. Baker	28	38. Janin	4
6. C. S. Staniland	27	39. W. Patchett	3
7. Sbaiz (belga-olasz)	26	40. J. L. Emerson	3
8. Milhoux (belga)	26	41. H. L. Vack	3
9. L. P. Driscoll	25	42. J. S. Wright	3
10. W. D. Marchant	16	43. Acerboni	3
11. Debay (belga)	15	44. Fergnani	3
12. J. Chater-Lea	12	45. Visioli	3
13. B. H. Hopkins	12	46. F. W. Dixon	2
14. P. Ashton	11	47. Lemasson	2
15. M. V. Mc. Cudden	11	48. Brueker	2
16. Hommaire (francia)	11	49. Gross	2
17. Sourdou	11	50. Fumagalli	2
18. R. W. Allis	11	51. Zacchetti	2
19. C. W. G. Lacey	9	52. Richard	2
20. C. F. Temple	9	53. C. G. Pullin	1
21. R. M. N. Spring	8	54. Anderson	1
22. J. S. Worters	8	55. J. Marvin	1
23. L. J. Archer	8	56. Hanni Köhler	1
24. W. Hewitt	8	57. K. Birkholz	1
25. Lovinfosse	7	58. C. Baschieri	1
26. Liaudois	6	59. R. Talbot	1
27. O. M. Baldwin	6	60. Arcangeli	1
28. G. E. Nott	6	61. Corti	1
29. Stanley	6	62. Saetti	1
30. E. Cooper	6	63. V. E. Horsman	1
31. W. Finch	6	64. W. A. Hobbs	1
32. A. Hintchings	6	65. A. Quinu	1
33. Flintermann	5	66. Claesseeus	1



BLACK & DECKER

kézi villamos szerszámgépek

MEGTAKARITANAK

IDŐT
PÉNZT
MUNKÁT

Dénes és Friedmann R.-T.

Budapest, VI., Desseffy-u. 29

Telefon: Aut. 289-86 és 144-71

A KMAC téli megbízhatósági versenyén

Wakefield Castrol Motor Oil ISMÉT GYŐZ!

A leggyorsabb oldalkocsis gép:

Deli Lajos (Ariel)

Győztes solo motorkerékpárok:

Zamecsnik Gyula (Motosacoche)

Kiss László (Puch)

Kovács Emil (Motosacoche)

Wéber Oszkár (Méray)

Winkler József (Méray)

Kiss Béla (A. K. D.)

Győztes oldalkocsis motorkerékpárok:

Deli Lajos (Ariel)

Krizsanovits László (D-Rad)

Viczeny László (D-Rad)

Stumesz Lipót (Gnome-Rhone)

Vigyázó Miklós (B. M. W.)

Szántó László (Chater-Lea)

Brandl János (Rudge)

Zajácz József (B. M. W.)

Janicssek Ödön (Royal Ruby)

mind CASTROL-olajjal győztek.



Mindenki használja! Kapható mindenütt!

350 kcm.
S. V.
1550 pengő

350 kcm.
O. H. V.
1800 pengő

500 kcm. S. V.
Magdinós 30 W.
Bosch-fe'szereléssel
2200 pengő

500 kcm. O. H. V.
Magdinós 30 W.
Bosch-felszereléssel
2300 pengő

750 kcm.
S. V. kéthengeres
Magdinós 30 W.
Bosch-felszereléssel
2400 pengő

1000 kcm.
S. V. kéthengeres
Magdinós 30 W.
Bosch-felszereléssel
2600 pengő

A legszebb
újévi ajándék a

MÉRAY!



Magyar
motorkerékpáros
csak magyar gépet
vásárol



Aki egyszer

MÉRAY-t

vett, az soha többé
mást nem vesz, mert a

MÉRAY

ma nemcsak a külföldi
gyártmányokkal egyenrangú,
hanem feltétlenül felülmulja
azokat

MÉRAY MOTORKERÉKPÁRGYÁR R.-T.
Budapest, IV. kerület, Váci-utca 1. szám
TELEFON : 819—72

TELEFON : 819—72

MOTORKERÉKPÁROK 75 km HENGERÜRTARTALOMIG. (CLASS 2.)

Táv	Hely	Kelet	Rekorder	Gyártmány	Henger- ürtartalom	Átlagsebesség km-ben
1 km	R. S. ARPAJON	1925. X. 11.	Janin	Train (1)	74.8	75.869
1 km	Á. S. ARPAJON	1925. X. 11.	Janin	Train (1)	74.8	60.448
5 km	R. S. BROOKLAND	1928. V. 25.	J. J. Hall	Rocket-Jap (1)	74.7	54.030
10 km	Á. S. BROOKLAND	1928. V. 25.	J. J. Hall	Rocket-Jap (1)	74.7	51.088
50 km	Á. S. BROOKLAND	1928. V. 25.	J. J. Hall	Rocket-Jap (1)	74.7	52.485
1 mfd	R. S. ARPAJON	1925. X. 11.	Janin	Train (1)	74.8	75.704
1 mfd	R. S. ARPAJON	1925. X. 11.	Janin	Train (1)	74.8	64.878
5 mfd	R. S. BROOKLAND	1928. V. 25.	J. J. Hall	Rocket-Jap (1)	74.7	53.692
10 mfd	Á. S. BROOKLAND	1928. V. 25.	J. J. Hall	Rocket-Jap (1)	74.7	52.292
50 mfd	Á. S. BROOKLAND	1928. X. 31.	J. J. Hall	Rocket-Jap (1)	74.7	44.472
1 óra	BROOKLAND	1928. V. 25.	J. J. Hall	Rocket-Jap (1)	74.7	42.614
2 óra	BROOKLAND	1928. X. 31.	J. J. Hall	Rocket-Jap (1)	74.7	42.895

MOTORKERÉKPÁROK 100 km HENGERÜRTARTALOMIG. (CLASS 3.)

Táv	Hely	Kelet	Rekorder	Gyártmány	Henger- ürtartalom	Átlagsebesség km-ben
1 km	R. S. ARPAJON	1925. X. 11.	Liaudois	Train (1)	99.3	96.748
1 km	Á. S. ARPAJON	1925. X. 11.	Liaudois	Train (1)	99.3	76.303
5 km	R. S. BROOKLAND	1927. VII. 20.	J. J. Hall	Omega-Jap (1)	98.6	65.370
10 km	Á. S. BROOKLAND	1927. VII. 20.	J. J. Hall	Omega-Jap (1)	98.6	64.888
50 km	Á. S. BROOKLAND	1927. VII. 20.	J. J. Hall	Omega-Jap (1)	98.6	68.880
100 km	Á. S. BROOKLAND	1927. VII. 20.	J. J. Hall	Omega-Jap (1)	98.6	61.460
1 mfd	R. S. ARPAJON	1925. X. 11.	Liaudois	Train (1)	99.3	96.989
1 mfd	Á. S. ARPAJON	1925. X. 11.	Liaudois	Train (1)	99.3	82.980
5 mfd	R. S. BROOKLAND	1927. VII. 20.	J. J. Hall	Omega-Jap (1)	98.6	64.760
10 mfd	Á. S. BROOKLAND	1927. VII. 20.	J. J. Hall	Omega-Jap (1)	98.6	64.600
50 mfd	Á. S. BROOKLAND	1927. VII. 20.	J. J. Hall	Omega-Jap (1)	98.6	63.070
100 mfd	Á. S. BROOKLAND	1927. VII. 20.	J. J. Hall	Omega-Jap (1)	98.6	57.780
1 óra	BROOKLAND	1927. VII. 20.	J. J. Hall	Omega-Jap (1)	98.6	63.780
2 óra	BROOKLAND	1927. VII. 20.	J. J. Hall	Omega-Jap (1)	98.6	59.220
3 óra	BROOKLAND	1927. VII. 20.	J. J. Hall	Omega-Jap (1)	98.6	57.610
4 óra	BROOKLAND	1927. VII. 20.	J. J. Hall	Omega-Jap (1)	98.6	57.430

MOTORKERÉKPÁROK 125 km HENGERÜRTARTALOMIG.

Táv	Hely	Kelet	Rekorder	Gyártmány	Henger- ürtart.	Átlags. km-ben
1 km	R. S. ARPAJON	1926. IX. 5.	M. Druz	Dollar (1)	123	103.960
1 km	Á. S. ARPAJON	1925. X. 11.	Liaudois	Train (1)	123	78.500
5 km	R. S. BROOKLAND	1928. VII. 11.	J. J. Hall	Zenith-Jap (1)	124	87.819
10 km	Á. S. BROOKLAND	1928. VII. 11.	J. J. Hall	Zenith-Jap (1)	124	84.971
50 km	Á. S. MONZA	1927. IX. 18.	C. Baschieri	G. D. (1)	122	104.230
100 km	Á. S. MONZA	1927. IX. 18.	M. Morini	M. M. (1)	123	100.230
500 km	Á. S. BROOKLAND	1928. VIII. 29.	J. J. Hall és R. V. Allis	Zenith-Jap (1)	124	62.815
1000 km	Á. S. RÜSSELSHEIM	1928. VII. 14-15.	Gross és Brucker	Windhoff (1)	125	61.528
1 mfd	R. S. ARPAJON	1926. IX. 5.	M. Druz	Dollar (1)	123	102.780
1 mfd	Á. S. ARPAJON	1925. X. 11.	Liaudois	Train (1)	123	85.390
5 mfd	R. S. BROOKLAND	1928. VII. 11.	J. J. Hall	Zenith-Jap (1)	124	86.853
10 mfd	Á. S. BROOKLAND	1928. VII. 11.	J. J. Hall	Zenith-Jap (1)	124	85.453
50 mfd	Á. S. MONZA	1927. IX. 18.	M. Morini	M. M. (1)	123	100.120
100 mfd	Á. S. MONZA	1927. IX. 18.	M. Morini	M. M. (1)	123	98.590
200 mfd	Á. S. BROOKLAND	1928. VIII. 29.	J. J. Hall és R. V. Allis	Zenith-Jap (1)	124	66.049
500 mfd	Á. S. RÜSSELSHEIM	1927. IV. 30.	H. Köhler és K. Birnholz	Stock (1)	119	45.580
1 óra	MONZA	1927. IX. 18.	M. Morini	M. M. (1)	123	100.230
2 óra	MONZA	1927. IX. 18.	M. Morini	M. M. (1)	123	98.590
3 óra	BROOKLAND	1928. VIII. 29.	J. J. Hall és R. V. Allis	Zenith-Jap (1)	124	67.744
4 óra	BROOKLAND	1928. VIII. 29.	J. J. Hall és R. V. Allis	Zenith-Jap (1)	124	67.256
5 óra	BROOKLAND	1928. VIII. 29.	J. J. Hall és R. V. Allis	Zenith-Jap (1)	124	66.017
6 óra	BROOKLAND	1928. VIII. 29.	J. J. Hall és R. V. Allis	Zenith-Jap (1)	124	63.906
7 óra	BROOKLAND	1928. VIII. 29.	J. J. Hall és R. V. Allis	Zenith-Jap (1)	124	63.362
8 óra	BROOKLAND	1928. VIII. 29.	J. J. Hall és R. V. Allis	Zenith-Jap (1)	124	62.831
9 óra	BROOKLAND	1928. VIII. 29.	J. J. Hall és R. V. Allis	Zenith-Jap (1)	124	63.121
10 óra	BROOKLAND	1928. VIII. 29.	J. J. Hall és R. V. Allis	Zenith-Jap (1)	124	63.217
11 óra	BROOKLAND	1928. VIII. 29.	J. J. Hall és R. V. Allis	Zenith-Jap (1)	124	62.043
12 óra	BROOKLAND	1928. VIII. 29.	J. J. Hall és R. V. Allis	Zenith-Jap (1)	124	62.187
24 óra	RÜSSELSHEIM	1928. VII. 14-15.	Gross és Brucker	Windhoff (1)	125	60.450

A gymkána vagy ügyességi versenyek

írta: Olbert Antal mérnök

Tekintettel arra a körülményre, hogy a múlt évben Budapesten is próbálkoztak már gymkának rendezésével és azok iránt automobilistáink és motorkerékpárosaink körében meglehetősen érdeklődés volt tapasztalható, nem tartom érdektelennek, ha ezeket az érdekes és mulatságos versenyeket részletesen ismertetem. Hosszú németországi tartózkodásom alatt módomban volt igen sok hasonló versenyt látnom és biztosra veszem, hogy leírásommal csak szolgálni fogok a magyarországi versenyrendező egyesületeknek. Éppen úgy, mint a túrautak, sebességi versenyek, hegyversenyek, üetömítingek, a gymkána is szükséges sportág, amely időnként a sok kilométerevés és gyors kanyarvétel után üditőleg hat a versenyzők idegeire, amellet egy igen népszerű intézmény, ami sokszor a pénzügyi egyensúlyt is képes helyreállítani egy-egy deficittel zárult sebességi vagy túraversenyt után.

A gymkána nálunk még jóformán ismeretlen versenyfajta. Eddig javarészt külföldi, angol és német képes sportlapokban láttunk gymkána-képeket, amelyek azonban nem mindig a legszimpatikusabb benyomást keltezték. Angliában ugyanis a gyárak támogatása mellett rendeznek motorkerékpáros-gymkánákat, ahol ugrások és hasonló attrakciók is bemutatásra kerülnek. Ezeket a gépeket természetesen a gyár szállítja a versenyzők rendelkezésére és a főként reklám célt szolgáló mutatványok számára.

A tulajdonképeni gymkána, amiről most szólni fogunk, egészen ártatlan versenyfajta, ahol sem a gép, sem a vezető személye semminemű veszélynek kitéve nincs. Roppant mulatságos jelenetek adódnak és éppen ezért a németországi gymkánákon hatalmas közönség verődik össze, hogy tanuja legyen a humorosabbnál humorosabb jeleneteknek. Az ilyen gymkánához nem kell versenykocsi, sem sportkocsi, itt a legszívesebben tömeggyártmány is megteszi a szolgálatot. A vezetőnek sem kell versenylicenz és nem kell, hogy a 200 kilométeres sebességet is bírja, hanem elég, ha egyszerű vezetői vizsgája van és tud vezetni. Természetesen az, aki jól tud vezetni, mindig előnyben lesz, mert a számítás, a helyzet gyors felismerése és egyéb jó tulajdonságokkal bíró automobilisták és motorkerékpárosok mindig jobban fogják feladatukat elvégezni, mint az amolyan vasárnapi kirándulók.

A múlt évben volt alkalmam Budapesten is egy kisebb szerű gymkánát látni. Az „Úrvezető“ című lap Concours d'Élégance-jával kapcsolatban. Ez, bár a legnagyobb jóakarattal volt megrendezve, két alaphibával bírt. Először is kevés volt a büntetőpont-szerzési alkalom, másodsor, hogy nem mérték az időt. A külföldi nagy gymkánákon éppen az adja meg az érdekességet, hogy a résztvevőknek minden másodperccel takarékoskodni kell. Győzni a hibapontnélküliek között mindig az győz, aki a teljes távot, vagyis az összes akadályokat a legrövidebb idő alatt abszolválta.

Nézzük, mi szükséges egy gymkánához. Egy nagy térség, mely körülbelül egy modern futball-

pálya nagyságával egyenlő. Mint a mellékelt ábra mutatja, a mellékelt terv szerint 14 akadály áll rendelkezésünkre. A pálya felmeszelendő. Szélessége legfeljebb 200—250 cm. lehet. A pálya széle 30 cm. távolságra kis jelzőzászlókkal tüzdélendő körül. Sorba vesszük azokat a lehetőségeket, amelyek a gymkánában résztvevő automobilista vagy motorkerékpáros számára adódnak. Attól a pillanattól kezdve, amikor a versenyző elhagyta a starthelyet, idejét mérik. Megjegyzendő, hogy a motorkerékpáros-gymkána számára az út szélessége legfeljebb 80—100 cm. lehet.

1. Az 1-es számú helyen egy asztal áll a pálya szélén. Az asztalon egy tányér van, amelyben egy gipsztojás fekszik. A versenyzőnek, anélkül, hogy az 1-es helyen megállana, fel kell emelnie a tányért és hibátlanul le kell tennie a 2-es helyen álló második asztalra. Ha menetközben megáll, 5 jó pontot veszít, míg ha menetközben elveszti a tojást, ez ugyancsak 5 pont levonást jelent. A próba annál nehezebb, mennél laposabb a tányér és mennél alacsonyabb az asztal, mert akkor a vezetőnek nagyon ki kell hajolni az ülésből.

2. A 3-as számnál egy esernyőtartóból kell egy esernyőt kivenni és míg a 4-es számhoz ér, kinyitni, majd összecsukni és a 4-es számnál lévő tartóba újra betenni. Ezalatt a motornak, illetve az automobilnak állandóan haladni kell. Ha megáll, 5 pont a veszteség.

3. Az 5-ös helyen a gépet le kell állítani, majd fel kell menni az útvonal felett elhelyezett hídra, ott meg kell inni egy pohár likőrt és át kell venni egy mackót, amit azután a 12-es helyen le kell adni. Ezt sokan elfelejtik, ami újabb 5 pont levonást jelent. Ha a leadás a kis asztalra nem sikerül hibátlanul, ugyancsak 5 rossz pontot jelent.

4. Ezután egy éles félkanyar következik. A versenyző először előremenettel behajt a római I-gyel jelölt ponthoz, majd hátramenettel jut a félkanyar II-es helyéhez és onnan újra előremenettel folytatja útját.

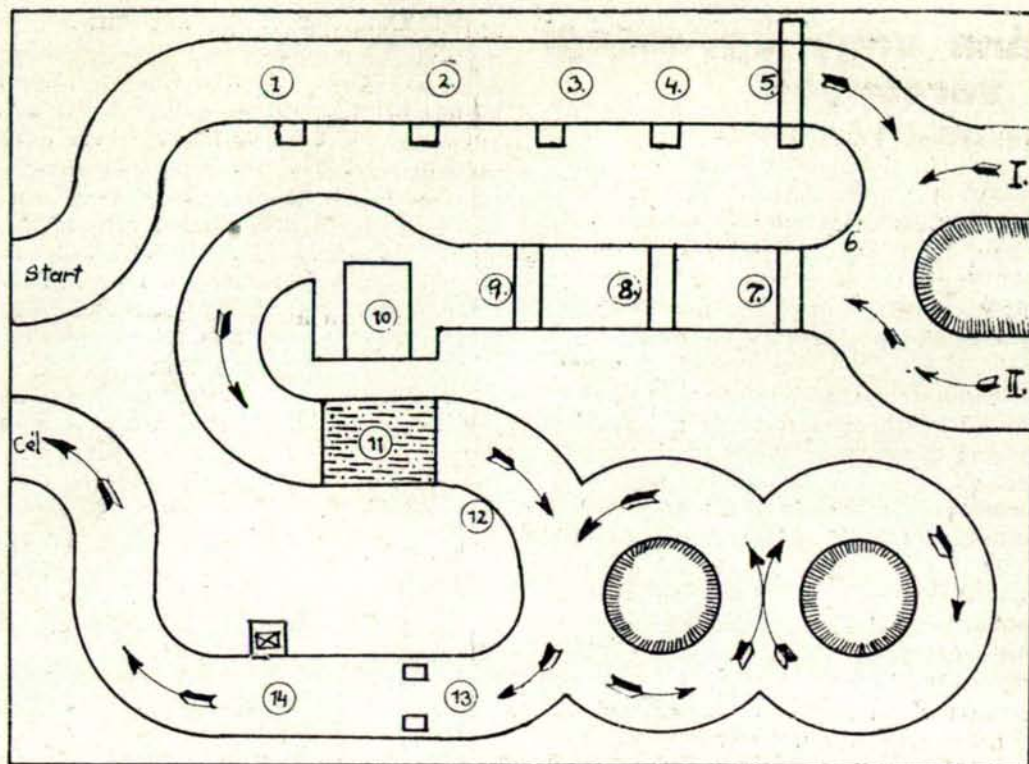
5. A 6-os helyen a vezetők egy luftballont vesznek át, amit a 7-es helyen menetközben úgy kell elereszteni, hogy az egy harangba szálljon. Ha nem száll a harangba, 5 pont hiba, míg az esetben, ha a ballont nem sikerült magával hozni, ugyancsak 5 pont a veszteség.

6. A 8-as helyen egy zsinórt kell megrántani menetközben, mely egy pisztolylövést jelez. Ha ez nem sikerül, ismét 5 pontot veszítünk.

7. A 9-es helyen szintén egy zsinór van elhelyezve, ami a vezetőülés felett lóg. Ha ezt jól megrántjuk, egy harang szólal meg. Ha a harangot nem sikerül megszólaltatni, úgy ismét 5 az újabb hibapontjaink száma.

8. A 10-es ponton ismét le kell állítani a gépet és a vezetőnek, sidecar esetében az utasnak is át kell bújni egy felfüggesztett hordón.

9. Az átbújás után egy a 11-esnek jelölt 5 méter hosszú és 50 cm. magas homokzátanyon kell átvergődni. (Nézetünk szerint ez már felesleges, mert könnyen fennakadhatunk rajta, másrészt ha lendülettel megyünk neki, úgy az egész homokot széjjel hordjuk. Ezt bátran ki lehet hagyni és inkább a



A cikkben ismertetett gymkána alaprajza.

Budapesten igen jól bevált egyensúlyozó pallóval helyettesíteni.)

10. Ezekután egy 3 méter belső átmérőjű nyolcast kell leírni a géppel. Ez megnehezíthető, ha a nyolcast hátramenettel kell abszolválni.

11. A 13-as pontnál egy téglanagyságú deszkalapon kell áthajtani, ami egy Bosch-kürtöt szolgáltató meg. Ha melléhajtunk, ismét 5 pont a veszteség.

12. Végre a 14-es pontnál egy postaláda van elhelyezve, amibe be kell dugni a startjegyet. Aki mellédugja, az 5 rossz pontot kap.

A fentiek mellett az egész útvonalon ügyelni kell, hogy az útjelző-zászlók teljes épségben maradjanak, mert ellenkező esetben minden kiütött vagy

eldöntött zászló 5 büntetőpontot jelent. A fentiek mellett még igen sok alkalom nyílhat büntetőpontok szerzésére. Természetesen arra is kell ügyelni a rendezőségnek, hogy a felállított alkalmatlanságok ne kerüljenek sokba. Nagyon ügyes volt például a Steyr csillagtúrán a tojáselkapás is. Ami a jó pontok összegét illeti, azt legalább is 500-ban kell fixrozni, mert megeshet, hogy valaki egy rosszul sikerült manőveren 15–20 zászlót is kiüthet, ami már magában 50–100 büntetőpontot jelent.

Kívánjuk, hogy a tervet és a mellékelt instrukciót valamely magyar egyesület hasznosan értékesítse és sikerüljön neki ezt a szép sportágat eredménnyel bevezetni.

A Conseil Central du Tourisme International évi közgyűlése

A Párisban székelő Conseil Central múlt év decemberében tartotta évi közgyűlését, ezúttal Brüsszelben.

A Conseil Central mondhatjuk a legfelsőbb fóruma az automobil- és motorkerékpár-turisztikának, valamint általában a turizmusnak. A Conseil tagjai az ismert autóbilklubok, az Alliance International de Tourisme kebelébe tartozó Touring Club-ok és az egyes kormányok képviselői. Minket magyarokat a mostani ülés feletlébb érdekelt, hiszen itt vették fel a Conseil kebelébe a csak nemrég alakult Magyar Touring Clubot is. Az ülésen a magyarok részéről öten jelentek meg. A magyar kormányt Markhot Jenő és Tomcsányi Kálmán miniszteri tanácsosok, a Magyar Touring Clubot elnöke, Vermes Gyula dr. és Kirchknopf Ernő titkár, valamint az IBUSZ-t Tasnády Szücs András képviselte. Az ülésen összesen 60 egyesület és 32 kormány képviseltette magát. El-

nőke a francia Touring Club elnöke, Monsieur Edmond Chaix volt. Miután a Conseil Central felvette tagjai sorába a Magyar Touring Clubot, vámkérdésekre került a sor.

Mindenekelőtt határozatba ment, hogy a klubok, valamint a kormányok képviselői használnak oda, hogy a triptyque-ek rendezésére egy évi határidőt adjanak a lejáratától kezdve. Ugyancsak elhatározták, hogy amennyire lehetséges, áttérnek az egységes triptyque-formára. Ma ugyanis az egyszerűbb hármas és a némileg komplikáltabb ötös forma van divatban. Az ötös formánál egy szelvény marad a kiállítónál, egy vissza lesz küldve a kibocsátónak, míg három szelvényt a tulajdonos kap. Ennek előnye, hogy az illető klubok mindig tudják, hogy hány triptyque-jük van forgalomban. Hátránya különösen nagy egyesületeknél van, ahol az évi triptyque-kibocsátás meghaladja az ezreket. Itt az

ötös-rendszer óriási adminisztrációt igényel. Ugyancsak felvetették a francia formát, ami talán ma a legtokéletebb, ahol a hármas szelvények írógépen átütéssel kezelhetők, tehát nagy időmegtakarítást jelentenek.

A forgalom szempontjából a Conseil Central azt a kívánságát fejezte ki, hogy ezentúl az irány- és távolságjelző táblákat egyöntetűen négyszögűre kell formálni és azokon a felírásoknak minimum 10 cm. magasnak kell lenni. Felmerült annak a kérdése, hogy az egyes államok 3 hónapra mentesítsék adó alól a külföldi kocsikat. Itt a vita folyamán Tomcsányi miniszteri tanácsos felszólalásából kiderült, hogy a jelenlegi magyarországi viszonyok ebben a tekintetben a lehető legliberálisabbak és a legméltányosabbak. Ugyanis minden külföldi kocsi egy hónapig adómentes, ha pedig tovább maradt az országban egy hónapnál, úgy az adót a kilépésnél kell megfizetnie. A külföldi kocsi adója minden további hónapra 20 pengő, míg a motorkerékpároké 5 pengő.

Köztudomású, hogy a Conseil 1926-ban megváltoztatta az 1909-ben készült Nemzetközi Egyezményt a gépjárművek közúti forgalmáról. Itt kettéválasztották a nemzetközi útigazolványt. Ez a kettéválasztás a Népszövetség mellett működő Munkaügyi Hivatal (Bureau International du Travail) kívánságára történik. Ugyanis ha egy soffört a gazdája külföldön elbocsát, az nem tudja igazolni, hogy sofför, mert nincs „nemzetközileg érvényesített hajtási igazolványa”. Az útigazolvány ugyanis mindig a tulajdonos kezében marad. Ez a kettéválasztás már a múlt ülésen határozatba ment, azzal a megszorítással, ha azt 20 állam kormánya ratifikálja. Eddig 16 állam, köztük Magyarország is ratifikálta ezt a határozatot. Ezek szerint lesz „Nemzetközi igazolvány gépjárművek részére” és „Nemzetközi vezetői engedély”.

Hosszasabban foglalkozott a Conseil a légi turisztika kifejlesztésével. Kiderült, hogy míg ma Angliában több mint 400 magánrepülő van, addig Franciaországban 20. Bemutattak egy svájci filmet is, ahol ma már állandó repülőjáratok vannak a legmagasabb jéggel és hóval fedett hegyesúcsok megtekintésére. A repülőgépek felszállanak 4000 méteren felüli magasságokba és ott addig keringenek a csúcsok felett, míg azokat sikerül közvetlen közlelri megsejmlélni.

Egyhangúlag elfogadta a Conseil, hogy olyan országokban, ahol a kormány a nemzetközi útigazolványok kibocsátását egyesületekre ruházta, ott az összes triptyque-kibocsátási joggal rendelkező egyesületek feljogosítottassanak nemzetközi útigazolványok kiadására. A két okmány ugyanis egymást kiegészíti és egyik a másik nélkül használhatatlan.

Felvetődött ezután általánosságban az eszme, hogy állandósítsák a carnet és vessenek véget teljesen a triptyque-nek. A javaslat érdemleges megvitatását a következő ülésre halasztották, a javaslat ellen azonban már most igen sokan szót emeltek. A triptyque ugyanis, különösen a szomszédos forgalom-

ban, sokkal célszerűbb, kényelmesebb és főleg olcsóbb.

Ugyancsak történtek felszólalások a triptyque-kiadás kiterjesztésére az autóbuszokra és a teherautókra. Ez ellen azonban a kis országok egyöntetűen állást foglaltak.

Szó volt még a fentiekén kívül a természeti szépségek és műemlékek állami védelméről is. Itt szintén kiderült Tomcsányi miniszteri tanácsos felszólalásából, hogy Magyarországon már 1881-ben hoztak ezirányú törvényt, amely mindazon pontokat tartalmazza, amelyekről a Conseil ülésén szó volt. Végül elhatározták, hogy a Conseil üléseit minden évben az AIACR és az Alliance de Tourisme ülései után tartják meg. Mivel fentiek a tavasz és őszi folyamán vannak, a következő Conseil-ülés 1930-ban lesz Párisban. 1931-re a Conseil tagjait Egyiptomba hívta meg vendégül.

Itt említjük még meg, hogy a Conseil Central tagjait Brüsszel városa pompás fogadtatásban részesítette. Nagy fogadási ünnepek voltak a Városházán, majd a külügyminisztériumban, ahol az egész diplomáciai kar jelen volt. A Conseil tiszteletére az Operában díszelőadás volt. A mi kiküldötteinket a magyar követ löncsön fogadta, míg Vermes Gyula dr., a Magyar Touring Club elnöke, a belgiumi magyar követség, valamint az angol delegáció tagjait és az Alliance International de Tourisme vezetőségét hívta meg a Belle Meunière-be.

Új Hanomag-modell

Az őszi berlini kiállításon jelent meg először a Hanomag-gyár új, négyhengeres modellje. A Hanomag 500 kcm-es motorral ellátott egyhengeres kiskocsijai Németországban és külföldön egyaránt nagy népszerűsége tettek szert, amit elsősorban megbízhatóságuknak és hosszú élettartamuknak köszönhetnek. A gyár most, a jól bevált régi modell mellett, egy teljesen új konstrukciójú kisautót hozott piacra, mely olcsó ára ellenére a legkényesebb igényeket is kielégíti. Az új modell motorja — mely a kocsi elején foglal helyet — egy 55 mm. furatú, és 79 mm. löketű, 750 kcm-es négyhengeres blokkmotor. A hengerfej levehető a szívószelep álló, a kipuffogó függőszelepként nyert kiképzést. Az olajozás nyomásalatti cirkulációs, az olaj körfolyását egy fogaskerékszivattyú segíti elő. Bosch akkumulátoros gyújtás, Bosch önindító, Solex-porlasztó, egylemezes szárazrendszerű tengelykapcsoló, gömbkapcsolásos, három előre és hátramenettel bíró váltómű, kardánhajtás és differenciál, valamint négykerékfék képezik az új Hanomag további alkatrészeit. Az alváz három felnőt és két gyermek befogadására szolgáló karosszéria felépítésére biztosít elegendő helyet. Az új típus maximális sebessége 75 km. óránként. A 750 kcm-es Hanomag-kocsi, tekintve szép külsejét és egy nagy luxuskocsihoz hasonló felszerelését — (irányjelző, gyorsaságmérő, ablaktörő stb. stb.) minden bizonnyal rövidesen régi modelljét meghaladó népszerűsége fog szert tenni, nálunk Magyarországon is.

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

KMAC téli versenye 1929.VICZENTY LÁSZLÓ és
KRIZSANOVITS LÁSZLÓ vezetésével**2 D-RAD**

a startnál

2 D-RAD

a célban

GOOD YEAR

pneuvál, hólánc nélkül.

A két **D-RAD** a legnehezebb terepen, a leggyilkosabb kapaszkodókon, hóban és jégen mutatta be különös kvalitásait, melyek **elsőrangú és mindig üzemre kész túra- és sportmotorra avatják.****A jó motorkerékpár télen is, nyáron is egyformán beválik**KMAC TÉLI
MEGBÍZHATÓSÁGI VERSENYE

HÓRA NÁNDOR 175 KCM-ES

JAMES

motorkerékpáron fölényesen győz és a nap legjobb idejét futja (aranyérem)

BRANDL JÁNOS 500 kcm

RUDGE

GESSLER JÁNOS 500 kcm

JAMES

a nehéz, havas, jeges terepen a megadott időn belül futnak célhoz és aranyérmeket nyernek

James, Rudge, Triumph motorkerékpárok magyarorsz. vezérképviselői:
BRUCK NÁNDOR ÉS FIAI
BUDAPEST, VI., JÓKAI-UTCA 21. SZÁM**Tett-e már kísérletet az****„ALLIGATOR CARWOLINGOIL“ MOTOROLAJJAL ?**Autójához
Motorkerékpárjához
Csónakmotorjához
Télen
Nyáron

Vigyázzon a védjegyre!



mert a ricinussal kompondált eredeti amerikai versenymínőségű olaj csakis eredeti plombált sárga kannáinkban a kék

„ALLIGATOR“-al
valódi és megbízható.

Magyarországi egyedárúsítók:

CSILLAGHY és TÁRSA
MŰSZAKI KERESKEDELMI TARSASÁG
BUDAPEST, VIII., KISFALUDY-U. 7.

Telefonok: J. 441-44 és J. 322-25.

Lerakatok minden nagyobb vidéki városban.

KMAC TÉLI VERSENYE 1929**100%**
megbízhatóságot jelent a**GNOME-****RHONE****motorkerékpár**

(Már 1040 pengőtől kapható)

Egy Gnome-Rhone
a startnál,egy Gnome-Rhone
aranyérmet nyer

Stumesz Lipót vezetésével

Vezérképviselőt:

Böckh, VI, Hajós-u. 15



SCINTILLA
BOSCH
MARELLI
DUCELLIER
MARCHALL stb.

javitása
és szerelése.

**URNER
ÉS
BERKOVITS**
BUDAPEST V. POZSONYI-UT 4/f.
TELEFON 148-84
VEZÉRKÉPVISELETEK:
SCINTILLA·INDEX·FENAG
HAGEN·KIEENZLE

NORTH-EAST
DELCO
PARIS-RHONE
S. E. V., FORD
SUBITEZ stb.

Kiegészítés
eredeti alkatrészekkel

EMMAG

Első Magyar Motorkerékpár és Alkatrész Gyár

Motorkerékpár és automobil

hengerek csiszolása

speciális gépen, versenyenfelelő árakon

Preciziós motorkerékpárjavítások!

Alkatrészek készítése

Speciális kétütemű-motorműhely

LŐRINCZ BÉLA, VIII., CONTI-UTCA 28

Telefon: József 410-17

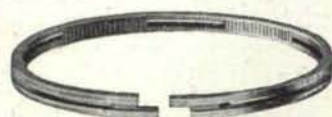
AKD

a 4 ütemű angol mo-
torkerékpár. Lánchaj-
tás, 3 sebesség,
levehető hengerfej,
állítható kormány

1.200 P

Vezérművelet:

Budapest, VI., Podmaniczky-u. 18.



„TEVES„

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

„Kérj-n árjegyzéke!”



„Kérjen árjegyzéke!”

Vezérművelet:

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

Legjobb amerikai pneu a

FISK

Próbálja ki! Sohasem fogja megbánni. Tartós!
Olesó!

Detail árusítás:

NAGY JÓZSEF

Budapest, Andrassy-út 34



A modern angol sportlady nem szeret lovagolni. Ő inkább ARIEL sologépen követi a rókavadász társait.

Az osztrák terminusok. Az Österreichischer Automobil Club a napokban bocsátotta ki a végleges sportnaptárt, mely szerint 1928. év végéig 59 versenyt jelentettek be Ausztriában. Ebből 2 tisztán automobil-, 43 tisztán motorkerékpárverseny. A többi 14 automobilok és motorkerékpárok számára is nyílt. Alább adjuk a fontosabb és részben minket is érdeklő terminusokat: Január 13: Automobileclub von Tirol: Síföring a Brennerstrassen. Január 13: Síföring a Semmeringen. Január 20—27: Téli megbízhatósági versenyek. Február 3., 10., 17: Motorkerékpár síföringversenyek, Hall-Salzberg, Aflenz, Mariazell. Április 21: Kilométerlancé, Neukirchner Allé. Április 29: Baden, ügetőmítig. Május 12: Osztrák Tourist Trophy. Május 26: Fräbichl hegyiverseny. — Gieshübel-rennen. Május 30: Rekordkísérletek 1—5 mérföldig. Június 23: 24-órás motorkerékpárverseny. Július 7: Arlberg hegyiverseny. Augusztus 11: Osztrák Nagy Díj. Augusztus 17: Nemzetközi Alpesi Túraút. Szeptember 1: Pötschenpass hegyiverseny. — Riederberg hegyiverseny. Szeptember 8: Nemzetközi Gaisberg hegyiverseny. Szeptember 15: Nemzetközi Semmering hegyiverseny. Október 6: Zirlerberg hegyiverseny. A fentiekén kívül igen sok megbízhatósági túraút, kisebb jelentőségű hegyiverseny, valamint számtalan pályaverseny van kiírva.

Új világrekordok. Stuart asszony, aki még két év előtt 24 órás motorkerékpárrekordokat javított férjével, újabban egy könnyebb mesterségre adta magát. Mint Párisból értesülünk, Madame Stuart december 23-án és 25-én egy HS 750 km. cyeleccarral megjaví-

totta a kategória négy világrekordját. 50 kilométerre 22:34.80 (sebesség: 132.860 km), 50 mérföldre 36:03.86 (sebesség: 133.871 km), 100 kilométerre 44:47.85 (sebesség: 133.936 km) időket futott, míg egy óra alatt 134.050 kilométerig vitte. December 25-én egy MEP-Jap 750 km. cyeleccarral ugyancsak öt új világrekordot adott át a multnak, amelyek nemesak a 750, hanem az 1100 km. kategóriára is világrekordok. 4 óra: 437.345 km (sebesség: 109.336 km), 500 km: 4:34:02.15 (sebesség: 109.475 km), 5 óra: 541.396 km (sebesség: 108.279 km), 6 óra: 655.480 km (sebesség: 109.246 km), 7 óra: 693.121 km (sebesség: 99.017 km).

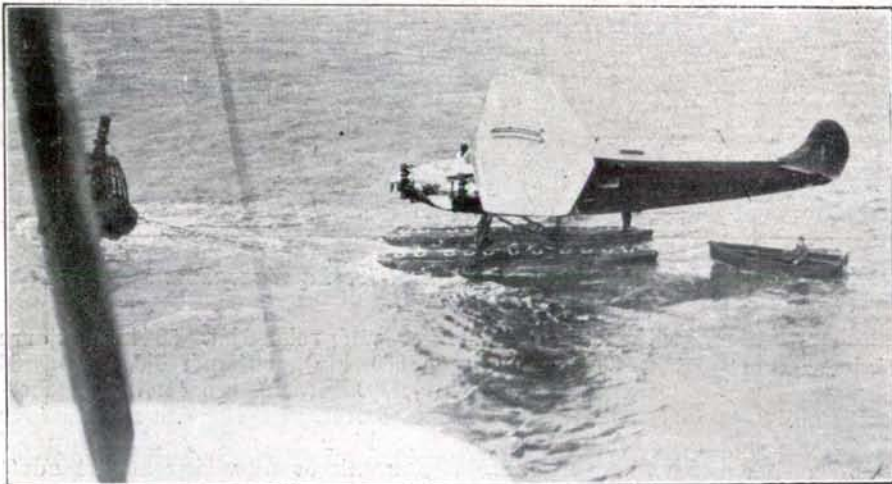
Az 1929. évi automobilkiállítások. A nemzetközi automobilipar hivatalos párisi irodája, a Bureau Permanent megállapította az 1929. évi automobilkiállítások sorrendjét. A KMAC által minden második évben, tehát 1929-ben is megrendezendő automobilkiállítás terminusát hiába keressük. A bejelentett és elfogadott terminusok a következők: Január 5—12: Newyork. Január 11—20: Amsterdam. Január 26—február 2: Chicago. Január 30—február 16: Róma. Február 6—16: Cairo. Február: Helsingfors. Február 22—március 3: Koppenhága. Március 10—17: Wien. Március 15—24: Genf. Április 12—19: Milano. Május 1—11: Barcelona. Május 19: Árumintavásár Budapest. Május 7: Posen. Október 3-tól: Párisi Salon. Október 17: London Olympia Show. Október 23—31: Prága. Október 24—november 14: Motorkerékpár Salon, Páris, November 14—21: Berlin. November 21: Teherautókiállítás, Páris. December 7: Bruxelles.



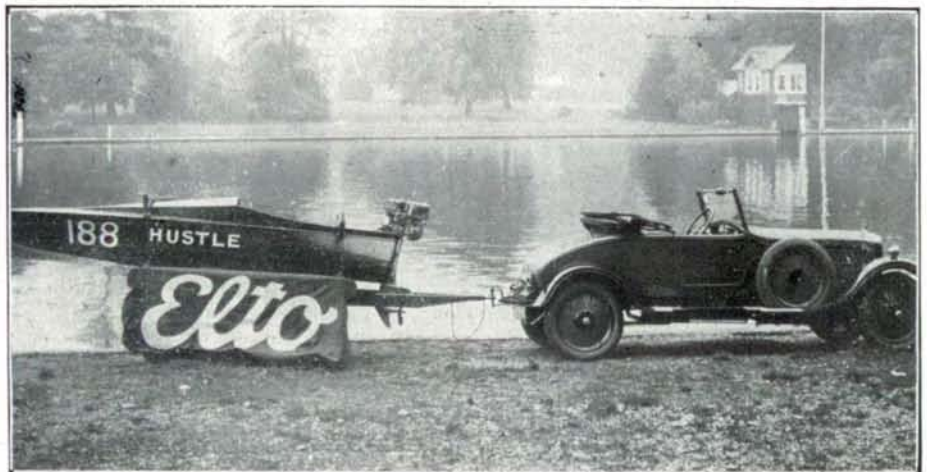
KÉPEK

A NAGYVILÁGBÓL

Mrs. Bruce, a híres AC automobilversenyző nő újabban motoresónakázásra adta magát. Képünk azt a jelenetet mutatja be, amint Bruce asszony a Dover—Calais-rekordját készül megjavítani. Mrs. Bruce egy négyhengeres „Elto Quad”-ot használt a próbára, ami fényesen sikerült. Hasonló esónakja van Budapesten Delmár Walternek, aki az idei versenyeken indulni is fog. — Középső képünk egy hárommotoros „Fokker” vízirepülőgépet mutat be, ahol az úszók egylépcsős hidroplánoknak vannak kiképezve. Ennek célja, hogy a gép felemelkedése megkönnyültessék. — Alsó képünk két egymás mellett 60 kilométeren felüli sebességgel száguldó outboard versenyhajót ábrázol. A hajók egylépcsős hidroplánok, melyek játszi könnyedséggel siklanak a vizen. A ráakasztós Johnson, Ervnrude, Elto, Lockwood és más motorok által ma már tekintélyes sebességeket képesek elérni. Alig 5—600 köbcentiméteres motorokkal elérik a 60 kilométeres sebességet, ami a vízben óriási teljesítmény. Az éjajta esónakversenyek vagy egy körön, bóják megkerülésével történnek, vagy egyenes pályán mennek végbe. Mint értesülünk, ez évben Budapesten is lesz részünk hasonló attrakcióban. Eddig a MAC, a KMAC, valamint lapunk határozta el, hogy versenyt ír ki a ráakasztós motorok számára. A versenyek valószínűleg a Margitsziget körül lesznek. Ez ugyanis úgy a nézők, mint a versenyzők szempontjából a legalkalmasabb.



Egy dr. Fényes Kornél mérnök által konstruált és Budapesten felépített esónaktest, melyre egy közép nagyságú ELTO-motor van felszerelve. Az alig 350 kem-es motor a két személlyel megterhelt esónakot 35–40 kilométeres sebességgel vitte felfelé a Dunán. A esónakban annak tulajdonosa, Veres György, az Apart Rt. tisztviselője és Szmetanics Klinszky Emil ülnek. — Alsó képünk egy angolországi jelenetet mutat be. Bár odakünn esik a hó és a Duna mintegy zajlik, a képre mintegy jó érzés ránézni. Már most szöhetjük a terveket, hogy milyen motoresónakot veszünk a tavaszra. Angliában és az USA-ban így viszik automobilon a kis ELTO-t a víz mellé, ahol azután megkezdődik a rohanás. Ki gyorsabban, — ki lassabban. Fontos az, hogy kint ragyunk a vizen és a szabad természet ölében és levethetjük a meleg ruhákat.



A világ legelterjedtebb motorkerékpárja az

A legüzembiztosabb motorkerékpár az

A legjobban felszerelt motorkerékpár az

Mindezek mellett a legolcsóbb az

Indian
Indian
Indian
Indian

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

EZ A CORDATIC



RÖDLI SKI

KORCSOLYA

Weszely

IV. VÁCZI-UTCA 9.

HÓCIPO

HÓCIPO

Weszely

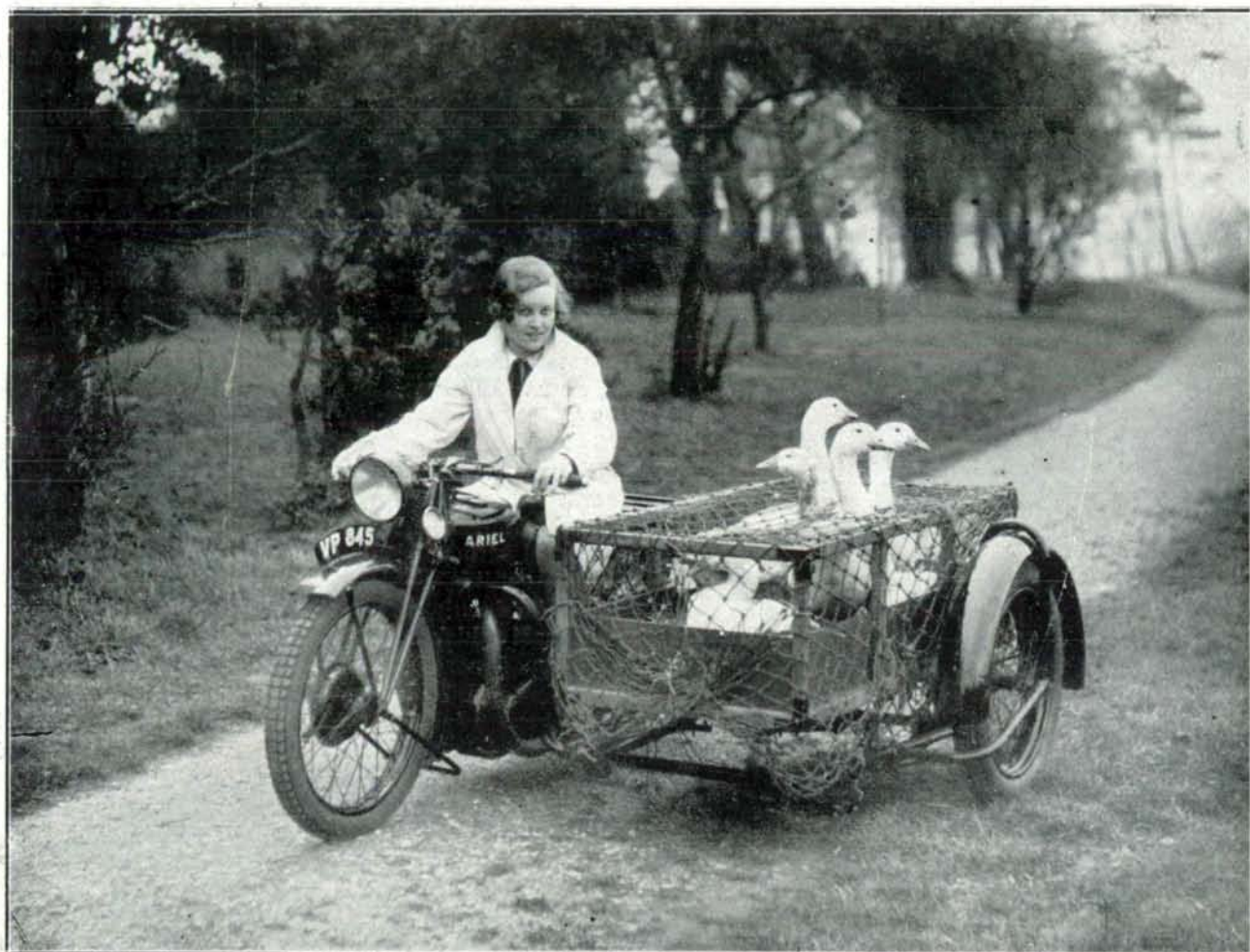
IV. VÁCZI-UTCA 9.

KORCSOLYA

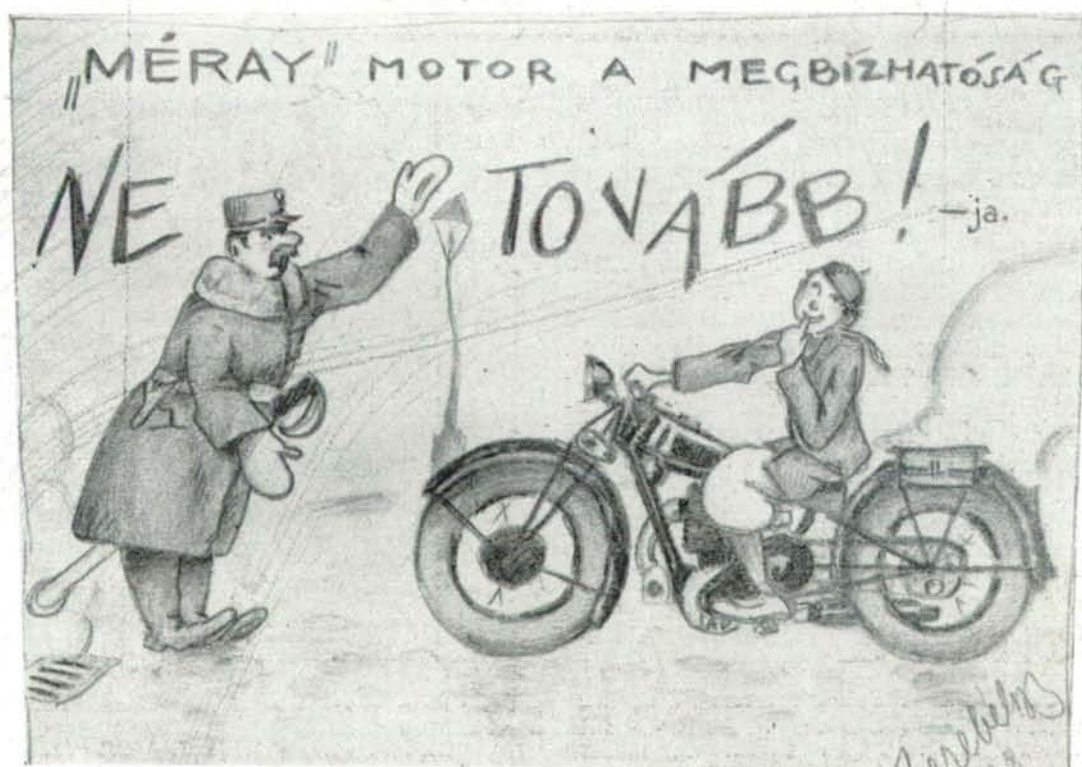
RÖDLI

Weszely

IV. VÁCZI-UTCA 9.



Modern baromfikereskedő. A képen látható bájos angol Miss ARIEL-sidecarjával libákat szállít.





Deli Lajos, aki ARIEL-sidecarjával a KMAC téli versenyén a legjobb időt futotta. Az előtérben Schmidt Gyula dr., a starter.

Ha meg akarjuk állapítani,

Ha meg akarjuk állapítani, hogy mit fejlődött egy motorkerékpár az utóbbi évek folyamán, elegendő megtekinteni egy igazán modern gépet. Egész csomó apró „raffinement” található pl. egy új Rudge-gépen. A jólismert négysebességes váltómű és függőszelepes négyselepes motor külsőleg nem különbözik a régebbi modellektől, noha tartóssága sokszorosan felülmúlja azokét. Figyelmet érdemelnek mindenképp a fékek, amelyeket egy kisautó is megirigyelhetne a Rudge-motorkerékpártól. Ekkora átmérőjű és vastagságú fékdob a leghatékonyabb fékhatást biztosítja minden körülmények között. Érdekes a fékek működtetése. Egy alkalmas helyen, a lábtartó előtt található fékpedál működteti az egymással összekötött első- és hátsófékeket. Ezáltal a vezető anélkül, hogy a kormányon elhelyezett kéziemelyűhöz kelljen nyulnia, lábbal fékezheti mind a két kereket. A gyakorlott motoros tudja csak kellően méltányolni ezen berendezés előnyeit. A villarúgó tokozott, fellépő lengéseit egy standard felszerelésként szállított erős lökhárító (Hartford) csillapítja. Praktikus a szabályozóemelyűknek ebonittal való borítása. A sebességváltó, melynek szabályozógömbje a karral egy darabból készül és így nem csavarodhatik le, az újabb modelleken zárt kulisszában mozog. Ez lényegesen megkönnyíti a megfelelő fokozatba való gyors beváltást. A kerekek egymás között és az esetleges oldalkocsi kerekekkel kicserélhetők. Érdekes az oldalkocsifelerősítés. Ez igen egyszerűen, de erősen, laposvasakkal történik. Az oldalkocsi kényelmes és jó rúgózású. Komoly megoldás az ülés alatt keresztben elhelyezett félelliptikus rúgó. A Rudge sidecarkombináció általában igen előnyös benyomást kelt a szemlélőben, valóságos típusa egy modern motorkerékpárnak.

D'Yrsan cyclecarok

A közelmúltban érkezett meg Budapestre az első francia háromkerekű kisautomobil. A D'Yrsan cyclecar, mely külföldön kitűnő versenyeredményei alapján már közzismert, igen előnyös külsejű kocsi. Masszív csőalvázához az elsőkerékek a menetiránnyal keresztben álló erős rúgókkal vannak erősítve. Mindkét kerék egymástól függetlenül rúgózik. Ez az elrendezés lehetővé teszi, hogy igen rossz utakon is megfelelő üzemsebességgel közlekedhessen a kocsi. A hátsókerék erős negyedelliptikus rúgózással bír. Az alváz említésreméltó előnyei közé tartozik az egymás között kicserélhető kerekek. Egy pótkerék a karosszéria oldalán foglal helyet. Különösen előnyös benyomást kelt a szemlélőben a D'Yrsan motorja. Ez két nagyságban készül. A kisebbik egy 55 mm furatú és 95 mm löketű, 904 kcm-es, négyhengeres, vízhűtéses blokkmotor. A nagyobbik furata 2 mm-el nagyobb, hengertartalma tehát 972 kcm. Automatikus olajozás, olajban futó lamellás kuplung, három előre- és egy hátra menettel bíró váltómű, Solex-porlasztó, magasfeszültségű mágnesgyújtás, kardán- és láncos erőátvitellel, Houdaille lökhárító és mindhárom keréken elhelyezett fékek további jellemzői a kiskocsiknak. Mint a hasonló kiskocsikon általában, ismeretlen előnyt kell használnunk az önzáró kormány. A D'Yrsan cyclecar különféle ízlésű és kényelmes karosszériákkal ellátva szállítható. A túramodell 85, a sportmodell 100—115 kilométeres óránkénti sebességre képes. Fogyasztásuk 6, illetőleg 7 liter 100 km-re. A sikertű D'Yrsan háromkerekűek első példánya megtekinthető a vezérképviseletnél: Budapest, VI., Hajós-utca 15.



Ifj. Hóra Nándor, aki kis JAMES-gépével a téli versenyén a legjobb időt érte el.



A KMAC téli versenyzőinek egy csoportja a Filatori gáti vámnál.

Nagy éve volt az 1928 a Sunbeam-motorkerékpárgyárnak. Nemkevesebb, mint kilenc nagy klasszikus versenyt nyert meg Angliában és a kontinensen. Sikereült a kitűnő Dodson révén hosszú évek után végre ismét megnyerni a Senior Angol Tourist Trophyt, a team-díjjal együtt. Győzött a Nürburgringen, a Német Grand Prixben, a Circuito del Larioban, ami egyenlő az Olasz Tourist Trophyval és ugyancsak győzött Balázs László révén a Magyar Tourist Trophyban. Óriási sikernek könyvelhető el a monzai győzelem, a Nemzetek Nagy Díja 500 kem-es-kategóriájában, valamint Genfben az Európa Grand Prix 600-as sidecar-csoportjában. Fenti győzelmei mellé még a kisebb versenyek egész tömege, úgy szintén a megbízhatósági versenyeken aratott klasszikus győzelmek járulnak. A Sunbeam-név tehát újra teljes fényében ragyog, jóleső érzést kölcsönözve azoknak, akik Sunbeamen járnak.

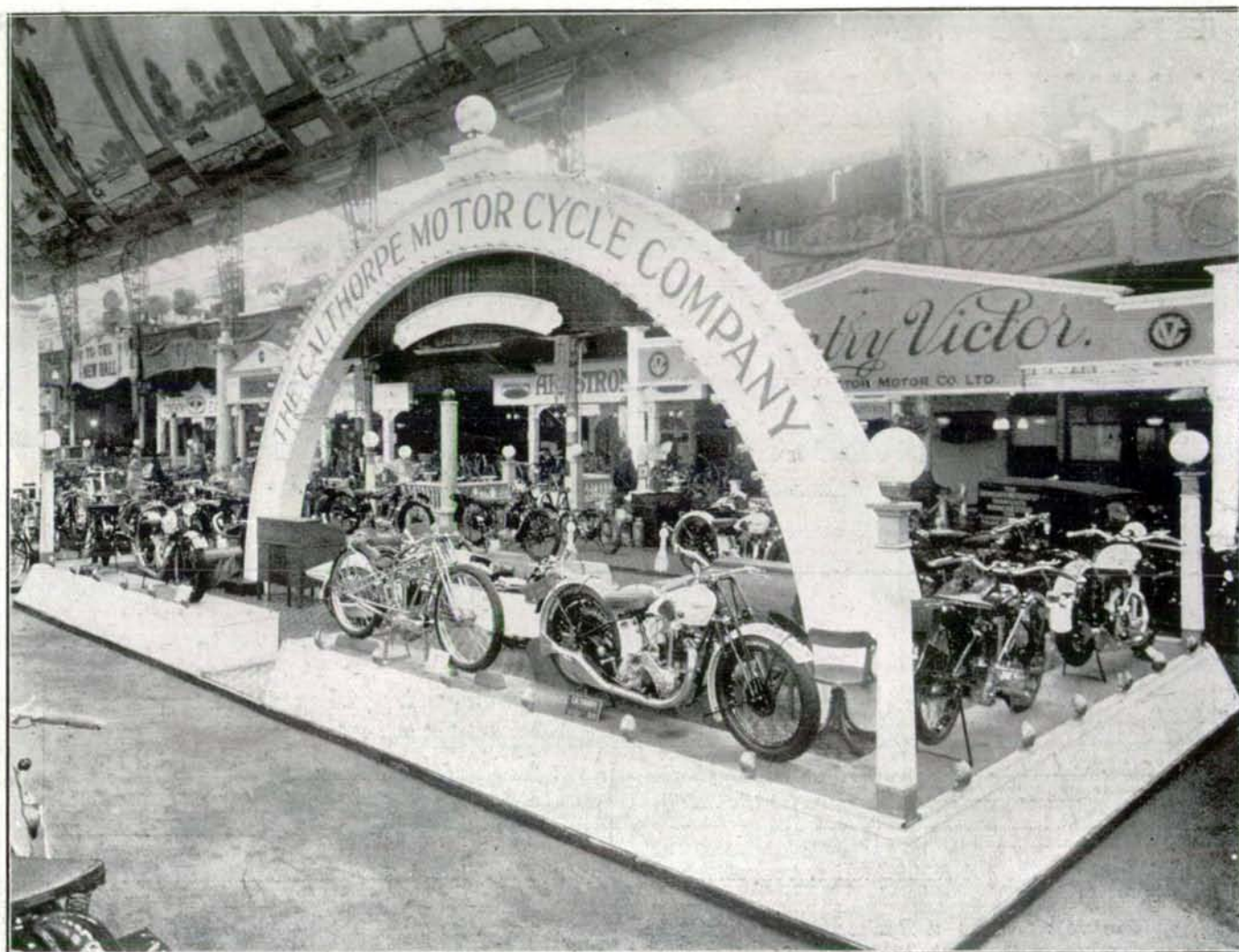
Wolverhamptonban, a Victoria Hotelben, nagy ünnepi ebéd volt az idei motorkerékpárversenyek hőseinek, C. J. P. Dodsonnak tiszteletére. Az ebédet a John Marston Ltd., a Sunbeam-gyár adta. Jelen voltak mindazek, akik Sunbeamen Tourist Trophyt nyertek. Így az 1920-as győztes, De la Hay is. Alec Bennett, aki kétszer nyert Sunbeamen TT-t, a családjában lévő ragályos betegség folytán nem lehetett jelen. Az angol királyt felköszöntő toast után Dodsont éltette a szónok. Dodson válaszában a tünér, a híres George Dance-t aposztrofálta, mint aki oroszlánrészese a múltévi Sunbeam-sikereknek.

Kolosszális sikereket értek el JAP-pel beépített motorkerékpárgyárak a múlt szezónban. Már maga az a tény, hogy 335 világrekordból 103-at JAP-motor tart, szenzációs. Ezzel szemben a Blackburne-motorok, mintha visszamentek volna, 1928-ban egy belga, egy osztrák és egy Brookland Grand Prix-t nyertek Blackburne-motorral, más nagy eredményről nem is tudunk. A magyar Méray-gyár is, igen helyesen, vázaiba csak JAP-motorokat épít.

Páratlan a maga nemében az angol Velocette-gyár legutóbbi hirdetése az angol lapokban: A világ legeredményesebb 350 kem-es motorkerékpárja. — A leggyorsabb 350-es. — 1., 2., 3. az 1928. évi Junior TT-ben. — 50 világrekord tulajdonosa. — Az első 350-es, amelyen egy óra alatt 100 mérföldet futottak. Ezek azután tényleg nagy eredmények.

Az 1928 nagy éve volt az angol motorkerékpáripárnak és sportnak. Szédületes eredményeket hoztak ki egyes gyárak. Ezek közé tartozik például G. E. Nott eredménye, aki egy 500 kem-es Rudge-gépen 200 mérföldet futott meg 2 órán belül. 200 mérföld egyenlő 320 kilométerrel. Pompás eredményt értek el a Rudge-ök az Ulster Grand Prixben is. 1., 3., 4., 7. helyezés és a team-díj. A győztes G. Walker átlaga pedig 80 mérföld volt (128 km) 340 kilométerre. A Rudge kitűnő eredményeihez számítható még a Nemzetközi hatnapes versenyen a Walker, Amott és Butcher által megnyert team-díj. Olyan eredmények ezek, amik nemesak a sebességet, hanem a megbízhatóságot is pregnánsan bizonyítják.

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



A CALTHORPE-motórkerékpárok pompás startja a legutolsó Olympia Show-n. A képből fogalmat alkothatunk magunknak a kiállítás méreteiről.

Mult számunk egyikében megírtuk, hogy tárgyalások folynak, illetve felmerült a terv, hogy Delmár Walter és lapunk helyettes szerkesztője két Méray-gépen megkísérli a 3020 méter magasan fekvő Payer-Hütte megmászását. Delmár Walter maga szintén hajlandónak mutatkozott a terv kivételére. Emellett az is foglalkoztatta az illetékeseket, hogy egy Méray-team résztvenne az idei nyári hatnapos nemzetközi versenyen. Az első, ha sikerül, nemesak a Méray-gyárnak, hanem a magyar névnek és iparnak is nagy eseménye lett volna. A Six Days-en való részvételt pedig egyszer úgyis meg kellene kezdeni és az ideit, tekintve, hogy színhelye nem Anglia, rendkívül alkalmas lett volna. Mint most értesülünk, a Méray-gyár vezetősége elvetette a terveket, melyek iránt különösen Méray-Horváth Lóránt, a gépek konstruktőrije mutatott kevés hajlandóságot. A meglehetősen nagy anyagi áldozatot követelő akciók dugába dőlése, úgy látszik, a nehéz gazdasági helyzettel is összefüggésben van. Mindenesetre ajánlatos lenne az akcióhoz esetleg némi állami támogatást, esetleg az Automobil Club pártfogását megnyerni. A Six Days Triálon való részvétel, különösen magyar gépeken, nemesak sport, hanem erős magyar propaganda. Kitünő előkészítéssel és megfelelő vezetéssel, nézetünk szerint, lehetne odakiűnn olyan eredményt elérni, ami nem díszkreditálná sem a magyar ipart, sem a magyar sportot.

A „Schweizer Sport“ az 1928-as esztendőről a következőket írja: Az automobilizmus 1928-ban ismét óriási lépésekkel haladt előre. A sportban bizonyos fátorgás észlelhető, aminek okát abban látjuk, hogy a gyárak a produkció fokozása közben nem tudtak elég időt szentelni a versenyzésnek. Hatalmas léptekkel halad azonban előre a turizmus. A magas átlagú alpesi versenyek főleg a turizmus érdekében történnek. Ami a versenysportot illeti, a Bugatti-gyár megnyerte a világbajnokságot és az automobilversenyek hőse a francia Louis Chiron volt. Megemlítésre méltó még, hogy az amerikai Ray Keech 334.330 kilométerre javította a sebességi rekordot. Így látják a svájciak. Mi nem! Versenyfátorgásról beszélni nem lehet. Egyes gyárak a mult évben sokkal többet versenyeztek, mint azelőtt, azonban a franciák balkezes munkája a Grand Prix-formulák folytonos változtatásában megbosszulta magát. Senki sem készült el idejére és senkinek sem volt kipróbált kocsija. Viszont a túra- és sportkocsi-versenyeken olyan tömeges startoknak voltunk tanúi, amilyent az elmúlt években nemigen láttunk. Még az amerikaiak, mint a Chrysler, a Stutz, a Chevrolet, a Ford és mások is megjelentek a startnál. A svájciak azért látnak mindenütt versenyfátorgást, mert ők belefáradtak a Klausenpass-verseny megrendezésébe. Most kipihenték magukat és ezidén megint megyes a nagy hegyiderby, most nem lesz „Rennmüde“.

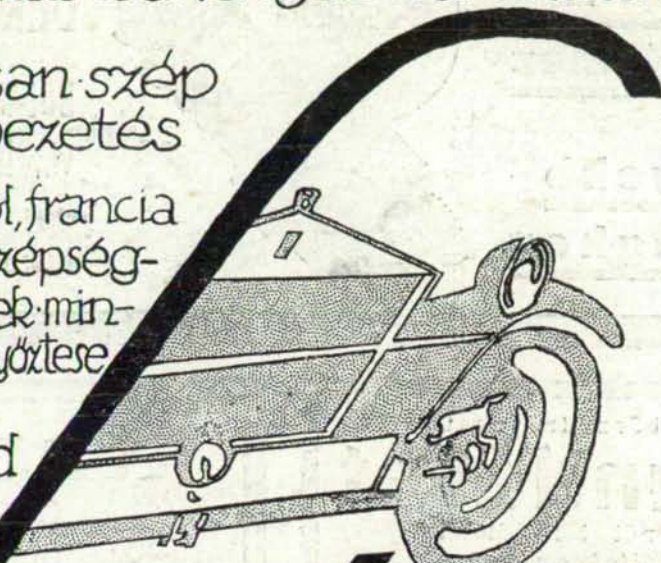
SIZAIRE a rugózás és a kényelem arisztokratája

SIZAIRE ideálisan szép
vonalvezetés

SIZAIRE az angol, francia
és belga szépség-
versenyek min-
denkori győztese

SIZAIRE Lockheed
fék

SIZAIRE 4 és 6
henger



**SIZAIRE FRÈRES
AUTOMOBILOK.**

PARIS-LEVALLOIS
vezérképviselősége

ADORJÁN JÁNOS
Budapest,

IV., Apponyi-tér 1. szám.
Telefon: Automata 855-91.

A VILÁG LEGJOBB MOTOR-KARBURÁTORA



VEZÉRKÉPVISELET:

BIRÓ JENŐ

BUDAPEST, VI. KER.

LISZT FERENC-TÉR 2. SZÁM

VIDÉKI ALKÉPVISELETEK ÉS ALKATRÉSZRAKTÁRAK:

Debrecen: Hungária R.-T.
Eger: Lusztig Sándor
Felsőgalla: Supka Rezső
Győr: Ambrust La os

Kalocsa: Fischl és Fischer
Kecskemét: Vértés Rezső
Keszthely: Faragó Ferenc
Nagykőrös: Schrong Pál

Szeged: Szántó Sándor
Székesfehérvár: Mayer Mihályné
Szentes: Wellisch Gépraktár
Szombathely: Stelzmann Mihály

**Legerősebb
igénybevételhez**



**Legnagyobb
gyorsasághoz**



DÉNES ÉS FRIEDMANN

BUDAPEST R.-T. BUDAPEST
VI., DESSEWFFY-UTCA 29. SZ.

TELEFON:
AUTOMATA 289-86 és 144-71.

Bőrruhákat, bőrnadrágokat,

autóbundákat

bőrköpenyeket, női bőrkabátokat
elsőrangú kivitelben gyárt

Csordás Sándor

Első Szegedi Bőrruhagyára, Szeged

Bőrkabátok festése vízhatlan festék-
kel fekete és barna színben 20 P-től
2 nap alatt készül. Kisebb
javítás díjtalan

M E G N Y Í L T

CSERMELY KÁROLY

ÚJ

úrvezető iskolája.

Hölgyeknek külön tanfolyam

BUDAPEST, VII. KER., SIP-UTCA ÉS
DOHÁNY-UTCA SAROK.

KMAC téli versenye 1929.

S z é r i a **FN** motorkerékpárok
d i a d a l a

Két széria **FN** gép 100%-os
eredménnyel aranyérmeket nyer!

Bátya János (500 kcm OHV FN)
Ára 1850.— P.

Polgár Ferenc (350 kcm SV FN)
Ára 1375.— P.

Szólóban fényesen megállották helyü-
ket a jeges, havas, meredek terepen.

Vezérképviselőt:

Halmos Testvérek Bpest,
V. kerület, Szabadság-tér 18. szám.

*Végeztesse automobiljának
javítási munkáit*



NÉBEL ÉS SZIRMAI-nál
VI., Lehel-utca 17

Felülvezérelt vagy alulvezérelt?

Ez nem Hamlet monológja, hanem a motoros kérdése.

Irtó: Balló Alfréd,

okleveles gépészmérnök, közgazdász, a Székesfővárosi Autóbuszüzem mérnöke.

A motorosok világában egy örök dualizmus és vita folyik. A vita tárgya a felül-, vagy alulvezérelt motor problémája. Az over head valve-(OHV)-nek is megvan a tábora, de nem kisebb a side valve-(SV)-re esküvők tömege sem. Ők sem maradnak a kérdésben alul. Hogy melyik rosszabb, melyik jobb, melyiknek van több hátránya, illetve előnye, e körül folyik állandóan a vita. Ne tagadjuk, a tárgy érdekes és azt hiszem, nemcsak engem, hanem mindenkit, aki a motorokkal foglalkozni szeret, érdekel.

Erre vonatkozólag feleletet várunk, elsősorban a műszaki tudománytól és praxistól, azután a statisztikától és végül a motor történelmi fejlődéséből levonható tanulságokból. A motor, gyermekkorában természetesen alulvezérelt volt, majd a felülvezérlés jött előtérbe, azonban legújában megint az alulvezérlés hódít. A történelmi tehát nem ad erre feleletet. Azonban a statisztika sem, mert annyira változó, hogy két év előtt még pont az ellenkező adatot szolgáltatva volna, mint ma, midőn a világ összes motorjának több, mint 60 százaléka alulvezérelt.

Forduljunk tehát a technikához, melyik vezérlés jobb?

Mindkettő jó, de csak a maga alkalmazási körén belül. Ha a Grand Prix-t akarom megnyerni, oda nem lesz alkalmas egy alul-oldalt vezérelt motor, ellenben egy egész lassú fordulatszámú traktor-motorhoz sem feltétlen szükséges egy kétkipuffogósöves, királytengelyes megoldást alkalmazni. Lehet ugyan, de ily drága konstrukció, ily primitív használatra nemcsak nem rentábilis, hanem komplikáltsága miatt direkt hátrányos.

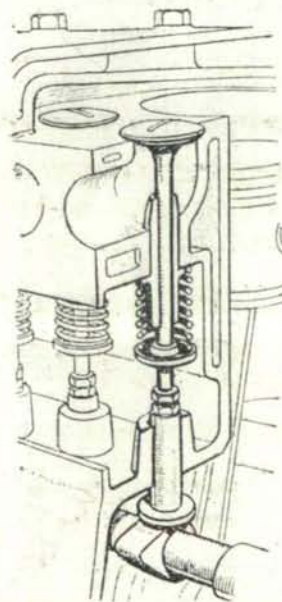
Miért kell tehát a „Grand Prix”-motorhoz feltétlen speciális felülvezérelt konstrukciót alkalmaznom? Először is azért, mert ilyen motornak rendkívül nagy fordulatszámmal kell bírnia. A versenyszabályok értelmében azonkívül igen kis hengerűrtartalomra van szükség (1,5, vagy 2 literre), noha a versenymotornál a legnagyobb teljesítményt kívánjuk meg. Így azután tisztán a konstrukcióval tudtak a versenymotorok oly hallatlan szép eredményeket a teljesítményben elérni.

Fordulatszám — mint tudjuk — az elméleti motornál a teljesítmény arányosan növekszik. Ha tehát egy motor 1000 fordulatonál 10 lóerőt teljesít, akkor 6000-nél 60-at kellene leadnia, ehelyett azonban még 50-et sem kapunk, mert a motor volumetrikus hatásfoka annyira romlik, hogy a teljesítmény esik.

Mit is értünk volumetrikus hatásfok alatt? Képzeld el azt az esetet, ha a hengert friss gázzal, 1 atm. nyomással sikerülne teljesen feltölteni. Hasonlítsuk össze a valósággal, midőn gyors fordulatonál szívadjuk be a gázt, amely vegyül a még ottmaradt, elégett keverékkel. Azonkívül a keverék nyomása is kisebb egy atm.-nál, hiszen be kellett szívni. Láthatjuk, az előbbi esetben jóval több mennyiségű keverék foglalhat helyet, ugyanazon hengerűrtartalomban. Az ideális és a való helyzet viszonya adja a volumetrikus hatásfokot. Igaz, hogy ezenkívül még egyéb hatásfokok is szerepelnek, de nagy fordulatszám-

nál a teljesítményromlásban ennek van a legnagyobb része. Tekintve azt, hogy a gáz a beömlő keresztmetszeteknél, szelepeknél nagy ellenállásra talál, irányváltozás, keresztmetszet csökkenés következtében elképzelhetjük, hogy ez a töltési viszony mindig rosszabbodik nagy fordulatszámmal. Ideig-óráig még csak tudunk nagy szelep-átmérőkkel, nagy gázáramlási keresztmetszetekkel, nagy szelepnnyitási időekkel, továbbá a gázcsatornák lehető legkedvezőbb alakításával (hogy minél kevesebb kanyarulatot és ellenállást találjon a gáz) segíteni.

Látjuk azonban, hogy már itt egy oly követelmény kezd kialakulni, amelyik kiabálva mutat egy felülvezérelt konstrukcióra. Ugyanis ezeket a követelményeket, amelyeket a kedvező volumetrikus hatásfok megkíván, konstruktíve csakis valamelyik alkalmas felülvezérelt megoldás tudja nyújtani. A Grand Prix-motor tehát már választott vezérlést.



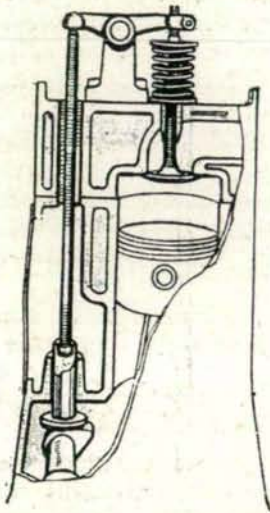
Állószelepes (SV) motor.

A gyors fordulatszámú versenymotor ellentéte a hosszú élettartamú, kisebb fordulatszámú, kevesebb kapcsolást igénylő elasztikus, nagyobb ürtartalmú motor. Ha nem verseny célra, hanem tisztán szolid nagyvárosi forgalomra akarok berendezkedni, akkor én egész más kocsit fogok vásárolni. E kocsik motorjának legfontosabb tulajdonságai nagy hengerűrtartalom, nem nagy fordulatszám, de annál nagyobb élettartam és üzembiztonság. Kis fordulatszámú viszont nincs szükség nagy szelep-átmérőkre, a volumetrikus hatásfok még nincs annyira a fordulatszám veszélyes zónájában. De nem is lenne az baj, hiszen épp elasztikus motort akarok, mert nem akarok minden utcasarkon és emelkedőn sebességet váltani. Az elasztikus motornál pedig ép az az érdekes, hogy a volu-

metrikus hatásfok romlását kihasználva, teszi magát „elasztikussá”.

Tehát a nagyvárosi forgalomra szánt túrakocsinál a legalkalmasabb egy legegyszerűbb, legkevesebb gondot és kezelést igénylő konstrukció: az alulvezérelt megoldás, egyoldalt elhelyezett szelepekkel.

Ezen konstrukciónál úgy a szívó-, mint a kipuffogó-szelepek a főtengelyről fogaskerékkel, vagy lánccal meghajtott 1:2 áttételezésű vezértengely által vezéreltetnek. Ez a megoldás, mint már említettem, a legelső megoldás volt a motorkonstrukció történetében és a legérdekesebb hogy ma megint előtérbe került és a legelterjedtebb. Néhány éve még az volt a tendencia, hogy ezt a megoldást minél jobban el kell hagyni. Azonban egyszerűségénél fogva annyi előnyt rejt magában ezen megoldás, hogy ott, hol nem sport, verseny, vagy egyéb követelményről van szó, feltétlen megfelelőbb a felülvezérelt megoldással szemben. Van több ismert nagy amerikai motorgyár, amely kizárólag csak alulvezérelt motorokat gyárt.



Nyomórudakkal működtetett függőszelepes (OHV) szelepvezérlés.

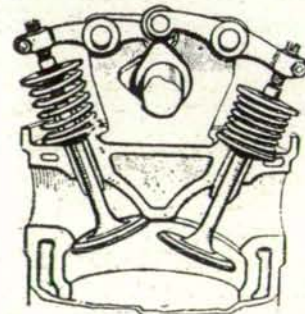
Legnagyobb előnye: az egyszerűség. Ezzel együtt jár az is, hogy mint megoldás, annak ellenére, hogy jó és megfelelő, a maga céljaira olcsó is. Ha részeit a bütyköktől kezdve a szeleptányérig végignézzük, akkor azt találjuk, hogy mint mechanizmus a legegyszerűbb, beállítása könnyű. Csupán a szelepemelőn egy kontraanyás csavart kell meghúzni. A szelepcsiszolás a legegyszerűbben és leggyorsabban mehet végbe, amelyet elősegít még az újabbban egyre jobban domináló levehető hengerfej, ami által a szelepek zárása is könnyen ellenőrizhető.

Megérthetjük tehát, hogy az amerikai motorgyárak nagyrésze kizárólag ilyen konstrukciójú motorokat gyárt, mint például: Continental, továbbá a leghíresebb amerikai márkák: Lincoln, Cadillac, Packard, Chrysler, Jordan, Hupmobile, Pontiac, Essex és így tovább.

Legnagyobb előnye, hogy ez a legcsendesebb szelepvezérlés. Legfőképp azért, mert csupán egy hangadó, zörejt okozó felülete van, a szelepszár és emelő között, de azért is, mert ez a szükséges rés annyira lecsökkenthető, hogy a csapódást és a velejáró zajt el tudjuk kerülni. A régi motoroknál a szelepemelő és szelepszár közti rés 0.2—0.4 mm között mozgott. Tehát a szelep emelkedésnél ezt az utat 0.2 mm-ig a levegőben volt kénytelen megtenni és amint elérte, a nagyobb gyorsulásnál, erős üto-

déssel és ennek megfelelően nagy zajjal történt a szelepvezérlés. Ahány ilyen felület van, annyiszor sokszorozódik a zaj. Azonban a legújabb Continental-motorok, melyek a pontos megmunkálás terén vezetnek, ezt a rést 0.1, sőt még ennél is kisebbre vették, úgyhogy a szelepemelő hideg állapotban sem mutat kotyogást. Ez a megoldás kissé merésznek látszik, ha elgondoljuk, hogy üzemben a melegtől a szelepszár megnyulva, a tányér nem fog tökéletesen zárni. Igen ám, de a henger és a vele egybeöntött karter, mely egy anyagot képez, éppúgy felmelegszik és megnyúlik, mint a szelep és emelő, melynek hőtágulási együtthatója és hőfoka közel azonos. Így tehát nem kell félni az amerikai motornál, hogy a szelepek nem fognak jól zárulni. További előnye, hogy a mozgó szelepmechanizmus könnyű és súlyával nem képez tehetetlenséget a gyorsítással szemben.

Egészen más a helyzet az alulról vezérelt, de felül, a hengerfejen elhelyezett függő szelep elrendezésnél. Itt a vezértengely szintén a karterban van elhelyezve. A szelepemelő szintén meg van, ehhez azonban a rúdazat, májda szelepkar és végül a szelep maga járul. Az utánállítás a kettős karon kontraanyával ellátott gömbcsappal történik. Mindjárt látjuk, hogy ez egyike a legzajosabb megoldásoknak. Már nem egy résről, hanem háromról van szó, amely mint három különböző hangszer szerepel. Nagy hátránya továbbá, hogy a rések nagyságát sem tudjuk csökkenteni. Ugyanis a jelen esetben két párhuzamos rendszerről van szó. Egyik a szelepszárral, a hengerrel, vezértengellyel, másik a szelepemelővel és rúdallal képez rendszert. Láthatjuk, hogy üzem közben az előbbi sokkal nagyobb hőfokkal dolgozik, mint a másik, amelyik úgyszólván hideg marad, tehát a tágulások is mások lesznek. Igaz, hogy újabb szelepemelőrúdazatnak alumíniumot alkalmaznak, melynek tágulási együtthatója csaknem duplája, a szelepanyaggal szemben. Mégis a 0.2 mm rés nem kerülhető el, ezzel együtt a zaj sem. Az egész mechanizmus is jóval komplikáltabb és drágább. A konstrukció kedvezőbb volt azonban jobb volumetrikus hatásfokot eredményez, mert a beömlő gáz útja rövidebb, kevesebb kanyarodót kell legyőznie, továbbá nagyobb csatorna- és szelepátmérők alkalmazhatók. Azonkívül az áttétkar áttételezésével variálhatunk és elérhetjük azt, hogy kis bütyök magassággal nagyobb szelepemelkedést adhatunk. Tehát tökéletesebb, lassúbb emelkedésű büty-

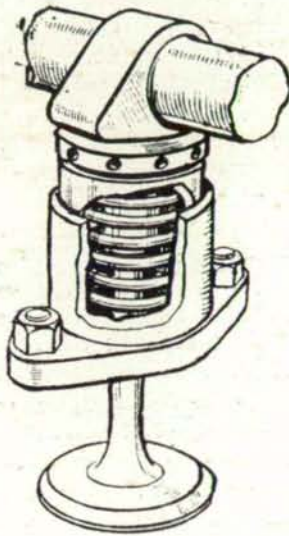


A hengerfej felett elhelyezett bütyöktengely (OHC) himbák útján működteti a szelepeket.

köt lehet alkalmazni és így mégis nyerhetek valamit a csendes járás érdekében. Utánállítás szintén egyszerű, de jól utánállítani mégis nagy gyakorlatot igényel. Főelőnye, hogy egyszerű oldalvezérelt motor új hengerfej alkalmazásával (superculasse) könnyen átalakítható erre a ve-

zérésre, amely által a motor teljesítményét fokozni lehet (Fiat sport).

A motorkerékpár-motoroknál, hol a zörej szerepet nem játszik, nem is fektetnek súlyt ezekre a körülményekre. Ott csupán a szükségelt teljesítmény és fordulatszám mérvadó, a vezérlés konstrukciójára. De egyike a legszellemesebb megoldásnak a JAP-motorok vezérlése. Ez egyetlen bütyök által történik.



A felülfekvő bütyöktengely himbák közbenjövete nélkül, közvetlenül működteti a szelepet (OHV).

Bármelyik vezérbütyköt szemlélve, azt látjuk, hogy a szívó és kipuffogó bütyök felélékelése kb. 90—120 fokot képez. Ha tehát csak egy bütyköt alkalmazunk, de a szelepemelöket úgy helyezük el, hogy a szög ugyanaz legyen, az eredmény ugyanaz. Egész csekély hátrány keletkezik abból, hogy a kipuffogó bütyök kissé nagyobb nyitást kíván, mint a szívó, de hát ez kis motornál nem játszik oly fontos szerepet.

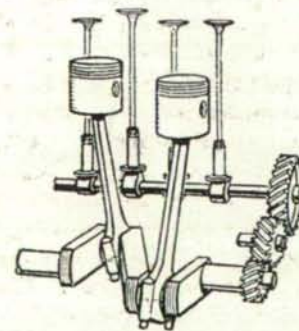
Lényegesen megváltozik a helyzet, ha a vezértengelyt akár lánc, akár királytengely meghajtással felhelyezzük a hengerfejre és a szelepeket onnan vezéreljük. Így elérhető (Hispano—Suiza), hogy a szelepszár a legrövidebb lesz, tehát az összes vezérlendő tömegsúlyok, a minimálisra csökkennek. Tekintve, hogy a szeleprugó méretezésénél a szelepgyorsulás és a szelepvezérlés együttes súlya a mérvadó, tehát ide gyöngébb rugót tudok alkalmazni, mint más vezérlésnél. Az utánállítás már nem oly egyszerű, speciális kulcsot kell alkalmazni, vagy a konstrukciót mindjárt úgy kell kiképezni, hogy a szelep és bütyök közé egy csuklós emeltyűt iktatnak, amely főképp a szelep és bütyök közti rés beállítására szolgál (Austro-Daimler, Mercedes). Zajosság szempontjából ez a megoldás annyiban nem kedvező, hogy a rés direkt a szelep és bütyök közé van koncentráva, tehát oda, honnan az ütés kiindul. A felmelegedési viszonyok is elég kedvezőtlenek és nem eliminálhatók. Továbbá az előbbi megoldásoknál, hol a vezértengely a karterbe volt beépítve, ahol a karter mint hangfogó szerepelt, most az egész mechanizmus a hengerek tetején foglal helyet, a zaj tehát még fedő alkalmazása esetén sem tompítható. Azonkívül a királytengely kúpkerékes megoldással rendelkezik, ebből kevésbé tökéletes megmunkálás vagy beállítás esetén szintén zaj keletkezik. Épp ezért használják újabban a csiga-királytengely meghajtást (Mercedes), vagy a zajtalan láncot (Stutz). Ez a vezérlés különösen a nagy fordulatszámú sport-

motorokhoz alkalmas. Motorkerékpároknál, a nehézkes olajozási megoldás miatt, csak kevesen használják. (Matchless stb.).

Versenymotorokhoz, hol gyakran 5—6000 fordulatszámról van szó, a gázsebesség óriási nagy, tehát ott már elengedhetetlen a V-alakú elrendezésű speciális konstrukció. Ezen két szelep lehet vezérelve alulról is, rudazatok segítségével, mint ahogyan az OHV kerékpármotoroknál jól ismerhetjük, vagy más esetben, midőn a szelepek egy, vagy esetleg két királytengely által vezéreltetnek. Egy tengely csak úgy elegendő, ha megfelelő emeltyűk végzik a vezérlést, mint például a VII. Steyrnél. Viszont sok esetben, különösen a kifejezetten speciál motoroknál, külön-külön kap mindegyik szelepsor egy-egy vezértengelyt. Például a német Simpson-Supránál, hol minden hengerfejben 4 szelep foglal helyet, ezek párosával külön vezértengellyel vannak vezérelve. Nagy előnye a V-alakú elrendezésnek, hogy a beömlő gáz a legkevesebb görbülettel kénytelen megbirkózni, továbbá a robbanó tér alakja a legkedvezőbb. Tudjuk ugyanis, hogy a robbanás egy pontból kiindulólág gömbszerűen megy végbe, vagyis a szikra körül a gáz nem gyullad egyszerre teljes mennyiségében, hanem időben indul tovább, a szélrózsa minden irányában, még pedig gömbszerűen. Előgyújtást is ezért kell adnunk, mert a robbanás nem pillanatnyilag történik, hanem időben megy végbe. Tehát ha a robbanó tér a gömbszerű formát közelíti meg legjobban, akkor kisebb előgyújtással is elérhetjük azt. Továbbá a robbanás is hatékonyabb lehet, mert teljes erejével a dugattyú elmozdulási irányára hat.

Hogy milyen nagy differenciák találhatók egyes vezérlés okozta kompressziótér kialakítása között, a robbanás hathatósága tekintetében, idézem erre vonatkozólag a modern elméleti autótudomány legnagyobb mesterének, Ricardónak kísérleti eredményeit.

Ő egy csomó motort különböző vezérléssel vizsgált meg és azt találta, hogy azon elméleti tulajdonságok, melyeket $E=5$ kompresszió viszonyra vonatkoztatott, a legkedvezőbbek, épp ennél a vezérlési elrendezésnél. Ezen adatok: a dugattyúra ható középnyomás, továbbá ther-

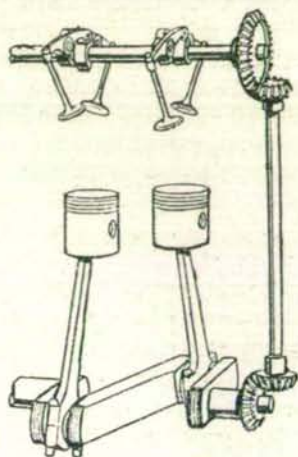


Allószelepes motor vezértengely meghajtása, ferdefogású fogaskerekekkel.

modinamikus hatásfok, egyszóval mindaz, amely által valamely motor erejét kapjuk.

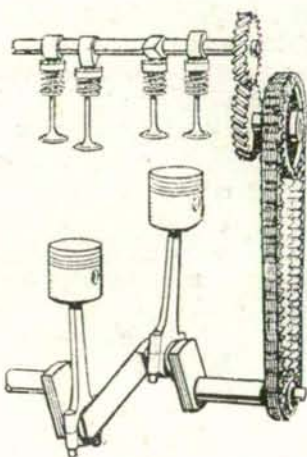
Láthatjuk azt is ezen listában, hogy a közönséges alul vezérelt, oldalt elhelyezett szelepekkel rendelkező Ricardó-hengerfejjel kiképzett motor elég jó pozíciót foglal el.

Ezen vezérlésen kívül, még rengeteg különböző fantasztikus vezérléssel találkozunk, melyek ugyan még alig értek meg széria-gyártásra, de a műszaki történelem



A felülfekvő bütyöktengely királytengely és kúpfogaskerekek útján nyeri meghajtását (OHC).

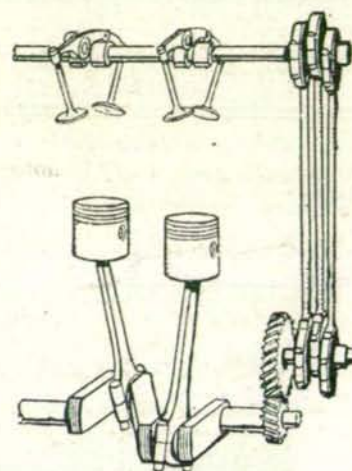
mégis feljegyzi őket. Vannak azonban különleges konstrukciók, melyek beváltaknak tekinthetők. Ilyen például a legújabb típusú Maybach-motor. Ez sem nem SV, sem nem OHV, mert a szelepek vízszintes helyzetben vannak a robbanótérben elhelyezve, a vezérmű azonban alul van, mint egy közönséges alulvezéreltnél. Azonban a két oldalon elhelyezett bütyöktengely egy-egy szelepet, nagyméretű kettős karral vezérel. Ily módon a szívó- és kipuffogóvezetékek a hengerfej felső részébe vezetnek, függőlegesen felfelé. Utánállítás egyszerű, a gáz útjai megfelelőek, hátránya nincs, előnye szintén nincs, a konstrukció a lehető legdrágább, de Maybach, a német Rolls-Royce megteheti, — megfizetik.



Lánccal és fogaskerékkel meghajtott felülfekvő bütyöktengely (OHC).

Az eddig tárgyalt vezérléseknek egy közös jellemvonása volt az, hogy a vezérlés szelepekkel történt. Nincs is mit írni a szelepről, hiszen mindnyájan jól ismerjük, mindnyájan foglalkoztunk vele, tudjuk jól, mi az előnye, mi a hibája (amit főképp volt szerencsénk megismerni.) De ha már itt tartunk, azt hiszem, tanácsosabb lesz falképnél hagyni a szelepeket és a tolattyús-(Schieberes) vezérlésre áttérni.

Ezt a vezérlést feltalálójáról Knight-vezérlésnek nevezik, újabban nagy elterjedésnek kezd örvendeni. Elsősorban azért, mert az amerikaiak kezdik felkapni. Az amerikaiak, kik a motor csendes járására mindig oly



Felülfekvő bütyöktengely meghajtása excenterrel. Igen ritkán használt szelepvezérlési mód.

nagy súlyt fektettek, a szelepes vezérléssel a legnagyobb tökélyt tudták elérni.

Azonban a csendesség szempontjából még ez sem elégtette ki őket és látták, hogy ezúton tovább nem haladhatnak, áttértek a Knight-rendszerre (Willys-Knight, Minerva). Így azután minden zörejt, amely a szelepvezérlésből eredt, gyökerestül kiküszöböltek. Ugyanis bármily tökéletes volt is, a szelepvezérlés, csendesség szempontjából, hosszabb üzem után lassankint zajossá vált. A csendességen kívül még egyéb előnyt is rejt magában a Knight-konstrukció. Ugyanis itt a kompressziótér alakja minden zeg-zúgtól mentes, továbbá a gázcsatornák alakja is a lehető legegyszerűbb és a legkevesebb akadályokkal rendelkezik, tehát ezen konstrukció elméleti alapon a leg-tökéletesebbet nyújtja. A robbanótér alakja megközelíti az elméletileg legideálisabb gömb-alakot, melynek a közepén foglal helyet a gyertya. Tehát ennél a megoldásnál a robbanás hatása a lehető legnagyobb. Azonkívül tolattyúkkal a szívás és kipuffogás nyitási idejeit a legnagyobbra tudjuk venni, amilyen nyitásokat szelepekkel csak erős, zajos járás által tudunk volna elérni. Innen magyarázható, hogy újabban az amerikai repülő-motorok is néhány típusnál áttérnek erre a megoldásra, noha repülőmotornál csendes, zörejmentes járásra szükség egyáltalán nincsen.

Azonban ennek a megoldásnak is van hátránya. A legnagyobb hibája, a nehéz technológiai kivitel. Ha elgondoljuk azt, hogy egy fúratban két hüvely is csúszik egymásba, amely hüvelyek különbözően melegednek fel, tehát különbözően tágulnak. Elgondolhatjuk, hogy nem a legegyszerűbb feladat a megfelelő méreteket eltalálni. Az eset komplikáltságát növeli, hogy más a helyzet hideg, más a helyzet meleg állapotban, de olajozási nehézségek mindig fennállanak, amelyek könnyen berágódást és ennek következtében törést, egyszóval a legsúlyosabb üzemzavart okozhatják. Egy tökéletes Knight-motor nem más, mint rengeteg kísérlet és gyártási tapasztalat eredménye. Azonban megnyugtató, hogy egynéhány gyár nagyfokú haladást mutatott fel ezen a téren azáltal, hogy mindezen nehézségeket leküzdötte. Régebben bizony nem egy híres márka bicskája tört bele a Knight-motorokkal való kísérletezésekbe.

Érdekes volna még felsorolni egy egész sereg szabáldalmat, mindenféle fantasztikus tolattyús, gömbfej, csá-

MOTOR	Vezerlési séma	Szelepek száma	Hengerek száma	Hengertart.	Literben	É. kompr. arány	Közepes nyomás kg/cm ²	Köz. nyom. É.5-re vonatk.	Köz. nyom. 164 literen.	Thermidin. hat. fok É.5	Robbanásos keverésre való határolt
Norm Stacionár motor		2	1	347	45	92	95	97	300		igen kevés
Repülő m.		4	12	12	48	96	97	98	583		"
Larry m.		2	4	17	47	87	89	89	615		erős
Ricardo m.		2	4	16	47	83	86	86	596		kevés
Norm. auto m.		2	4	06	51	78	78	79	510		erős.

Ricardo kísérletei.

pos és egyéb vezérlési megoldásokat. Ezek javarésze a gőzgép építési technikájából és a szabad fantázia csapongásaiból keletkeztek. Ezek javarésze azonban szabadalmi bejelentésen kívül, még a kísérletekig sem jutottak el.

Azonban végeredményben akárhogyan vesszük is a dolgot, vezérlés szempontjából a legkitűnőbb a kétütemű motor, amelynek óriási előnye, hogy vezérlése egyáltalán nincsen. A gyújtás és karburátorzavarok után a szelepezés az okozója a legtöbb üzemzavaroknak, továbbá a javítások legnagyobb percentjét a szelep és egyáltalában a vezérlés okozza, könnyen elképzelhetjük, hogy az a motor a legtökéletesebb, melynek egyáltalában nincs szüksége vezérlésre. Természetesen a motor jó hatásfokát és nagyobb teljesítményét valahonnan máshonnan kellene pótolni. De az egyszer tény, hogy a legtökéletesebben vezérelt motor sem az alul-, sem a felülvezérelt, de még a királytengelyes sem, hanem az a motor, melynek vezérlése egyáltalán *nincsen*. Lehet kérem feltalálni!

Az 1929. évi versenyterminusok

36 versenyt jelentettek be az új esztendőre

A KMAC legutóbbi sportbizottsági ülésén elfogadta az 1929. évi automobil és motorkerékpár versenynaptárt. 1929-re 36 bejelentés történt, holott még több versenyt rendező egyesületünk, mint például a BEMAC, a NYEKISE, a TTAC és mások nem jelentették be terminusaikat. A 36 bejelentett versenyből 18 motorkerékpárverseny, 1 automobilverseny, 1 repülőmítting és 16 automobil és motorkerékpár számára van kiírva. Az 1929. évi programon több országúti sebességi verseny is szerepel, amire a Sportbizottság csak úgy adta meg az engedélyt, ha a pálya lezárását, ami természetes, a rendező egyesület garantálni tudja. Ezek a Kecskeméti Sport Club szeptember 22-iki motorkerékpár sebességi versenye, valamint a soproniak május 26-ára és június 9-ére kiírt országúti sebességi circuitje. Ha a programon végigtekintünk, ott őszintén szólva egy pár komolytalanságot is

találunk. Például a kecskeméti nem kevesebb, mint 8 motorkerékpárverseny rendezését jelentették be. Ez nézünk szerint egészen komolytalan. Tessék kiírni 2—3 versenyt maximum egy évben és azt komolyan, jól és precízen megrendezni. Ha az ember a mostani naptárt elolvassa, nem is tud határozni a sok kecskeméti versenytől. Ezzel a kecskeméti eléri, hogy egyetlen versenyüket sem fogják komolyan venni. Úgyszintén igen furcsának tartjuk, hogy a KMAC egy napra 3 nagyfontosságú versenyt engedélyezett, amelyek egymásnak komoly konkurrenciát nyújtanak. Mi kis ország vagyunk, ahol arra kell törekedni, hogy az a kevés, ami rendezve lesz, összegyűjtse a legjobbakat és hívós, komoly verseny legyen. Az, hogy a MAC Hősök emlékversenye, ami a szezon egyik legkimagaslóbb eseményének ígérkezik, összesen a multban kitűnően sikerült DAMC túraúttal, mely idén is egyike lesz valószínűleg a legszebbeknek, az non sens. Sőt, hogy többet mondjak, ugyanazon napra kérték a soproniak is automobil sebességi versenyüket, amely, ha reális körülmények között lesz rendezve, feltétlenül nagyon komoly sporteseménynek ígérkezik. Mint hírlík, a KMAC felszólította az érdekelteket, hogy egyezzenek ki egymás között és azon esetben, ha ez nem sikerülne, fog csak a KMAC dönteni.

Újdonság erejével hat a rendkívül agilis Budapesti Sport Egylet hegyiversenye a Hármashatárhegyre. Részünkről a terminust túlkorainak tartjuk. Április hónapja időjárás szempontjából még nagyon bizonytalan és egy hegyverseny számára, ahol a sebesség a fontos, még nem megfelelő. Általában, mint az előjelek mutatják, a szezon nagyon érdekes lesz és lesz egy pár egészen komoly esemény. Így a MAC és a KMAC, valamint a DAMC túraútja, valamint a Tourist Trophy, a 4 hegyverseny (Hármashatárhegy, Guggerhegy, Svábhegy, Jánoshegy), a soproni sebességi versenyek, a TTC ügetőmíttingjei nagy attrakciót fognak nyújtani.

Az alantikban közöljük az 1929. évi versenynaptárt:
Január 20.: BSE Téli motorkerékpárverseny. Budapest—Balatonkenese.

Március 24—25.: Délvidéki Automobil Club. Autó- és motorkerékpár-túraút a DAC területén.

Március 25.: Kecskeméti Sport Club motorkerékpár országúti gyorsasági verseny.

Március 30—31., Április 1—2.: Automobil—Motorsport 4 napos motorkerékpár megbízhatósági triálja.

Április 7.: BSE hegyiversenye a Hármashatárhegyre automobilok és motorkerékpárok számára.

Április 14.: Kecskeméti Sport Club szezonnyitó motorkerékpár-pályaverseny.

Április 21.: TTC országos megbízhatósági futárverseny (motorkerékpár). Budapest—Debrecen és vissza.

Május 5.: KMAC VI. Magyar Tourist Trophy. Budapest.

Május 19.: Hevesmegyei Aut. E. Országos autó- és motorkerékpár csillagtúraút Egerbe.

Május 19—20.: Kecskeméti Sport Club. Kecskemét város motorkerékpár pályabainokságai.

Május 19—20.: MAC repülőmítting. Budapest.

Május 25—26.: DAMC II. automobil- és motorkerékpár-túraútja.

RADCO

1929. ÉVI HÖVERSENYEN ARANYPLAKETTET NYER

VEZÉRKÉPVISELET:
PÁPAI ÉS SZAJKÓ, BUDAPEST, VI., LÁZÁR-U. 20.
OPERA MÖGÖTT. KÖRZETKÉPVISELETEK KERESTEINEK.



- Május 25—26.:** Hősök emlékversenye. Országos futárverseny.
- Május 26.:** Soproni Aut.-Egylet automobil gyorsasági verseny.
- Május 30.:** TTC motorkerékpár ügetőpályaversenye.
- Június 4.:** KMAC Trianoni csillagtúra automobilon és motorkerékpárok számára.
- Június 9.:** Soproni Aut. Egylet motorkerékpárversenye.
- Június 15—16.:** KMAC nemzetközi automobil- és motorkerékpár-túraútja.
- Június 29.:** Délvidéki Automobil Club automobil- és motorkerékpár-futárverseny.
- Június 29.:** KMAC nemzetközi Guggerhegyi verseny.
- Június 29—30.:** Soproni Aut. E. automobil- és motorkerékpár-túraút.
- Június 29—30.:** Kecskeméti Sport Egylet motorkerékpár-túraút.
- Július 14.:** Kecskeméti Sport Egylet motorkerékpár-pályaverseny.
- Július 14.:** TTC motorkerékpár propaganda-túraút, Budapest—Tihany.
- Július 28. és augusztus 12. között:** Délvidéki Automobil Club automobil- és motorkerékpár-gimkána.
- Augusztus 15.:** Kecskeméti Sport Club motorkerékpár-pályaversenyek.
- Augusztus 15.:** TTC motorkerékpár-ügetőpályaverseny. Budapest.
- Augusztus 25.:** Hevesmegyei Aut. E. automobil- és motorkerékpár-túraút.
- Szeptember 1.:** Kecskeméti Sport Club motorkerékpár-pályaverseny.
- Szeptember 1.:** TTC országos motorkerékpár-túraút.
- Szeptember 15.:** TTC motorkerékpár-ügetőpályaverseny.
- Szeptember 22.:** Kecskeméti Sport Egylet országúti versenye.
- Szeptember 29.:** KMAC nemzetközi X. Svábhegyi verseny.
- Szeptember 29.:** Délvidéki Automobil Club megbízhatósági versenye automobilon és motorkerékpárok számára.
- Október 6.:** Kecskeméti Sport Egylet Vértanuk emlékversenye motorkerékpárok számára.
- Október 6.:** MAC Jánoshegyi verseny automobilon és motorkerékpárok számára.

A montekarlói csillagtúra

Magyar részről egy WM-kocsi is indul.

Tekintettel arra a körülményre, hogy Szmick Viktor egyike a legjobb magyar autóvezetőknek, egy 887 km. Weisz Manfréd (WM) kocsin biztos indulója a 8-ik Rallye Automobile Monte Carlo-nak köteleseinknek tartjuk olvasóinkat informálni a versenyt illetőleg. A résztvevők kötelesek egy előre bejelentett helyről, ami a vezetőség által kiadott térképen indulási pontnak jelezve van, egy időpontban elindulni. Ettől a perctől kezdve versenyben vannak és kötelesek átlagos 30—40 km-es sebességgel haladva, Montekarlóba érkezni. A befutás január 23-án déli 10—16 óra között kell, hogy megtörténjen. A vámvizsgálatokra egy bizonyos idő be lesz számítva. Ez, tekintettel arra, hogy Szmick Viktor Bukarestből startol és a Budapest—Wien—Strassburg—Páris—Lyon-útvonalat futja, ami 2939 km.,

4 óra. Ha valaki 43 kilométernél magasabb átlaggal fut le Montekarlóba, diszkvalifikálva lesz. A legmagasabb pontszámot azonban csak 40 kilométer után kapja. Az értékelés négy tényező után történik: 1. A megtett távolság. 2. A megtett átlagsebesség. 3. Az utat megtévő személyek száma. 4. A megérkezés utáni napon a Col de Bras circuiten 160 km. távolságra futandó egyenletességi verseny. Itt az elérendő átlag 32 km. A Col de Bras magassága 999 méter. Az idej csillagtúrán a motor hengerűrtartalma nem vétetik számításba. Így tehát a kis WM kocsis, kis motorjával semmi előnyt ezúttal nem jelez. A csillagtúrát abszolváló kocsiknak harmadnap részt kell venni a felvonulásban is. Ha ezen nem jelennek meg, úgy a díjazástól elesnek. Természetesen minden résztvevő a lehető legmesszebből startol. A legmesszebbi pontok: Szaloniki 3134 km., Konstantinápoly 3364 km., Riga 3633 km., Oslo 2945 km., Athén 3687 km., Bukarest 2939 km., Königsberg 2643 km., Kovno 2918 km., John O-Groats (Észak-Skócia) 2461 km., Varsó 2290 km. Őszintén szólva, nagyon kíváncsiak vagyunk az idej montekarlói csillagtúrára. A WM-kocsikról már oly sok szépet és jót hallottunk, oly sokszor láttuk őket a Svábhegyen, a Jánoshegyen kitűnően szerepelni, hogy szinte kívánjuk őket egyszer már egy nagy nemzetközi konkurenciában a startnál látni. Ha a kis WM-kocsi ezt a próbát állja, úgy részünkre levizsgázott. Ha ki bírja futni a 32 kilométeres átlagot a Col de Bras circuiten, az nagy szó. Kívánjuk neki, hiszen erről a kocsiról igazán elmondhatjuk, hogy tiszta magyar gyártmány. Magyar mérnök konstruálta és magyar munkások készítik.

MEGÉRKEZTEK A FRANCIA

DEGUIGAND

kiskocsik.

Az új 6 hengeres

HOTCHKISS

a francia elitmárka.

VELIE

a legjobb amerikai közhasználati automobil.

BSA

a legmegbízhatóbb motorkerékpár.

VEZÉRKEPVISELET:

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

A KMAC téli versenye

Aranyérmeket nyertek: Douglas (4), Velocette (3), Méray, Motosacoche, AJS, D-Rad, FN, James, BMW (2—2), Puch, Rex-Acme, Ariel, AKD, Radeo, Rudge, Super X, Harley-Davidson, BSA, Saroléa, Gnome & Rhone, Chater-Lea és Royal-Ruby (1—1)

51 induló — 35 beérkező — Kitünő rendezés — Pompás időjárás

Az egyesületi team-díjat a MAC, a gyári teamet a Douglas nyerte

A Királyi Magyar Automobil Club immáron szokásos „téli hóversenyének” ez évben pompás idő kedvezett. Az egész útvonalat 25—30 centiméteres fagyott hó borította és a hőmérséklet is a tagypont alá esett a verseny reggelére. Dacára annak, hogy a verseny terminusát a hirtelen beállott téli időjárás folytan alig pár nappal előbb tette közzé a rendező egyesület és az, mondhatni, meglehetősen készületlenül találta motorosainkat, mégis 52 versenyző adta le nevezését a szombat esti (január 5.) zárhatig. Csodálatosképen, egy kivételével, az összes benevezettek megjelentek a startnál és így január 6-án, pompás téli időben, 23 szőlómotorkerékpáros és 28 oldalkocsis gép hagyta el a startvonalat. Ezúttal a versenyzőknek a maximális és minimális idő volt megadva (1 óra 10 perc — 1 óra 45 perc), ami körülbelül 42, illetve 28 kilométeres átlagsebességnek felelt meg. Az időlimit kitünően bevált, mert, mint az időeredményekből kitűnik, bizony alig egypár versenyzőnek sikerült azt megközelíteni. Ilyenkor ugyanis az a szokás, hogy a versenyzők a táv első háromnegyedében minden tudásukat beleadják, majd a cél előtt párszáz méternyire leállva, órával kezükben várják be, míg a részükre engedélyezett 1 óra 10 perces időminimum elérkezik. Ezúttal a várás elmaradt és alig volt egy-két menőnk, aki pár perccel jobb időt tudott volna elérni. Mindenki igyekezett, amennyire tudott, és ha az időket jól szemügyre vesszük, azonnal kitűnik, hogy ezúttal nem óraversenyről volt szó, hanem egy komoly téli triálról. A verseny körülbelül 50 km., a szokásos Pomáz—Csobánka—Pilissvörösvár—Pilisszentiván—Solymár—Hidegkút—Hüvösvölgy—Jánoshegy útvonalon folyt le. Bár minden sebességi verseny és értékelés ki volt zárva, a kis 175 km-es James-en versenyző ifj. Hóra Nándorról elmondhatjuk, hogy a nap legjobb idejét futotta (1:10:15). Idejének értékét emeli, hogy eredményét szőlógépen érte el, ami egy hóban, jégben lefutott versenynél nagy hátrányt jelent a három kerékes rendelkező oldalkocsis gépekkel szemben. Ugyancsak pompásan futott a Velocette-vezető Sabrnák Oszkár (1:14:35), valamint Zamecsnik Gyula (Motosacoche), Lukavetz Ferenc (Rex-Acme) és Kiss László (Puch) is. A sidecaroknál Deli Lajos érte el a legjobb időt, aki a versenyzéstől eltiltott Bauer József Ariel-jével startolt és pompás időeredményt ért el. Ugyanígy nagyon szépen futottak az oldalkocsis vezetők közül a két D-Rad vezető Krizsanovits és Vicsenty, valamint Pápai István (Radeo), Tima Horváth István (Super X), valamint a két Velocette-vezető Magyar és Meggyessy, nem kevésbé a hatalmas Harley-Davidsonon startolt Hartzer Oszkár. Dícséret illeti még a fentiekén kívül mindazokat, akik a maximális időn belül értek célba, mert, őszintén

szólva, az útvonal talaja nehéz volt, és aki a távot végigfutotta, jó motorosnak bizonyult. Különösen áll ez a szőlósokra, akiknél a beérkezési százalékok jóval gyengébb, mint az oldalkocsiknál. Huszonnyolc sidecar közül csupán 6 maradt a csatatéren, míg a 23 benevezett szőlómotorvezető közül tizen, vagyis csaknem a fele vértett el.

Nem tartjuk érdektelennek leközölni az első téli versenyen elért időeredményeket összehasonlítás céljából. Ez 1926 januárjában volt. Akkor minimális idő nem adatott meg, csupán egy maximum volt kikötve. Ekkor futotta dr. Hajós Imre (Scott-sidecar) a szenzációs 58:20-as időt, míg Delmár Walter Sunbeam-sidecarjával 40 másodperccel követte. Ugyanekkor a még formája tetőpontján lévő Wein Levente, a híres 174 km-es ohv. Méray-Blackburne-jével 1:03:25-ös időt ért el, míg Hild Károly (Terrot-Jap) 1:04:30-at ment. Ifj. Horthy István (Norton) 1:07:40-et és Puch János 1:08:15-ös időt futottak. Ami az időjárási viszonyokat illeti, azok csaknem egyenlők voltak. Az akkori 26 indulóból csupán hatan nem futottak be a célba, ami egyébként percentuális értékben megfelel a mostani állapotnak, sőt mondhatjuk, hogy a mostani helyzet rosszabb. 1926-ban a versenyzők 24 százaléka nem futott be, míg ezúttal 32 százalék maradt az úttesten bukás és defektek miatt. Egyszóval olyan csodálatraméltó javulásról és motorozni tudásról, mint azt sokan feltűntetik, nem lehet beszélni. Ennek különben legfényesebb bizonyítéka, hogy több volt a sidecar, sőt kimondott szőlósok is oldalkocsit biggyesztettek motorjuk mellé.

Dícséret illeti meg még a MAC csapatát (Hartzer Oszkár, Roll Oszkár és Vigyázó Miklós), valamint a Douglas-vezetőket, akik a team-díjon osztozkodtak. A rendezés síma és kifogástalan volt, ami Szlávay Béla dr. titkár, valamint segítőitársai, Delmár Tódor, Schmidt Gyula és Martinek István érdeme. Az útvonalon fekvő ellenőrzőállomásokon Wolfner András báró, Feledy Pál dr., Heteés Sándor, Balázs László és Vadász Miklós állották türelmesen a hideget.

A versennyel kapcsolatosan több eredménytáblázatot készítettünk. Különösen arra voltunk kíváncsiak, mennyiben lesz befolyással a hólánc, illetve annak nem léte az eredményre. Egyben végignéztük a versenyző gépeket abból a szempontból is, hogy ki szerelte le a sárhányót. 27 versenyző lánc nélkül startolt, mindennemű óvintézkedés nélkül, míg egy akadt olyan, aki bár láncot nem szerelt, a sárhányókat leszerelte. Mindez semmi kihatással sem volt az elért eredményekre, amit legjobban bizonyít, hogy a legjobb időt elért versenyzők, mint Hóra, Deli, Sabrnák, Zamecsnik, Kiss, Lukavetz, lánc nélkül indultak. Ez főleg arra vezethető vissza, hogy száraz, fagyott, kemény hó fedte az utakat, amin a gummi sem

esűszott oly veszedelmesen és a hó nem ragadt be a sárhányók közé. Nézetünk szerint egy olvadás, vizes hó esetén egészen más eredmények adódtak volna.

Igen érdekes statisztikát mutat a benzin-, olaj- és pneumatikhasználat kérdése. Vegyük sorba a használt anyagokat. Nézzük a benzint. Érdekes, hogy bár a Steaua Kőolajkereskedelmi Rt. mostanában abszolúte nem foglalkozik a versenyekkel, a versenyzők annyira megszokták a „Rex“-benzint, hogy mindennemű külön propaganda nélkül 25 versenyző futott Rex-benzinnel. Nagy már a pártja a Vacuum által forgalomba hozott Sphynx-benzinnek is. A feljegyzéseink alapján a helyzet az üzemenyagnál a következő volt:

Rex	25
Sphynx	10
Phöbus	4
Shell	6
Fanto	3
Keverék	3
Összesen:	51

Az olajhegemóniaért a küzdelem teljes erővel megindult már az első versenyen. Különösen a magyargyártmányú Lardolin részről feküdtek bele, hogy a kitűnő alkalmat felhasználják és bebizonyítsák, hogy a Lardolin-Ricit a hideg időben is megfelel. Ezúttal a startnál 19 gépben volt Castrol, míg ugyanekkor 18 versenyző próbálkozott Lardolinnal. A két vezetőmárka mellett még az angol Speedwell jutott némileg szóhoz. A Casrol-képviselőt úgy látszik nem tulajdonított valami különös fontosságot a versenynek, mert, mint a jegyzetektől kitűnik, főleg régiiek futottak Castrollal, akik már megszokták. Végeredményben a célban is megosztott a siker. Igen sokan érkeztek be a Castrol-hívők és igen sokan a Lardolin-Ricit hívei közül. A számadatok a következők:

Castrol	19
Lardolin-Ricit	18
Speedwell	5
Vacuum	3
Shell	4
Rex	1
Ricinusolaj	1

Összesen: 51

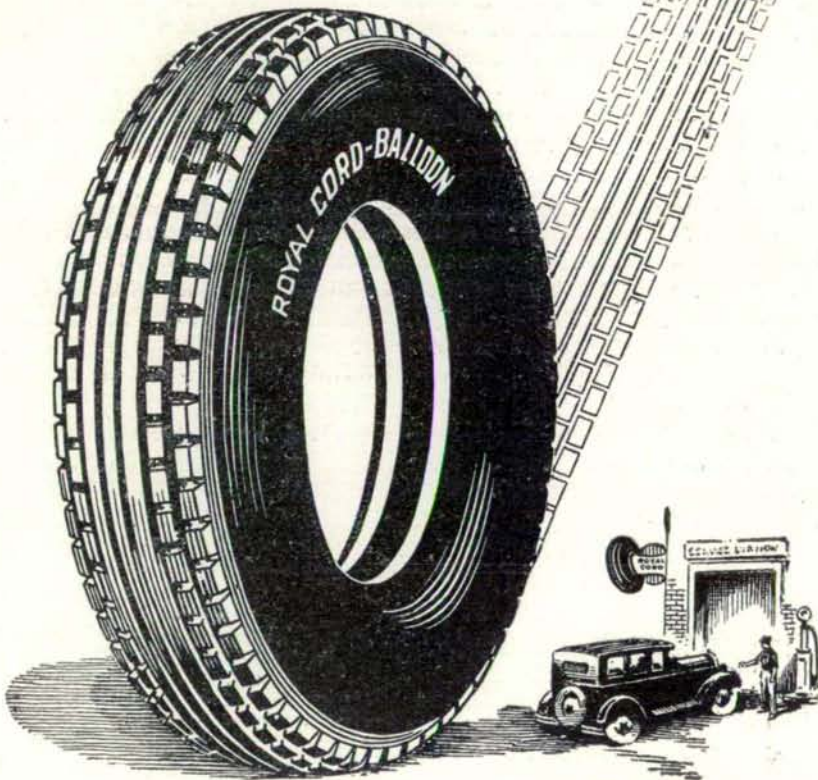
A használt pneumatikoknál látjuk a legnagyobb választékot. Az ötvenegy gépen 11 különféle pneu volt található. A többség természetesen az angol Dunlop (22), a szintén angol Avon (6) és Hutchinson (5), de láttunk belga Engelbert-et, német Continental-t, osztrák Semperit-et és Reithoffer-t, magyar Cordatic-ot, francia Michelin-t és amerikai Good-Year- és Firestone-pneumatikot. A Dunlop ma kétségkívül vezet. A statisztika a következőképpen alakult:

Dunlop	22
Avon	6
Hutchinson	5
Continental	3
Engelbert	3
Firestone	3
Good-Year	3
Cordatic	2
Semperit	2
Michelin	1
Reithoffer	1

Összesen: 51

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

Autófelszerelések



Autocar

PNEUMATIK ÉS
AUTÓFELSZERE-
LÉSI SZAKÜZLET

BUDAPEST, VI., ANDRÁSSY-ÚT 40

A léghűtéses hathengeres Franklin

Talán a legérdekesebb amerikai autók egyikének nevezhető a léghűtéses Franklin-automobil. A Franklin Automobile Company Syracuse (New-York) már évek óta kizárólag léghűtéses kocsikat gyárt. Azok előtt, akik nem foglalkoztak behatóbban az automobilmotor hűtésének kérdéseivel, talán nem egészen világos, hogy miért létezik ma, amikor a vízűtés „tökéletesnek” mondható, még mindig olyan gyár, amely nagy túrakocsikat léghűtéses motorokkal épít. De ha behatóbban vizsgáljuk a vízűtés problémáit, bizony sok olyan részletre fogunk rábukkanni, mely még nagyon is megoldatlan és jelentős mértékben járul hozzá bizonyos körülmények között — egy-egy súlyosabb defekt létrejöttéhez. Köztudomású például, hogy a vízűtő télen, alacsony hőmérsékletnél befagy, sőt a hűtőköpeny meg is reped. Ezt meg lehet ugyan előzni bizonyos fagyálló anyagoknak a hűtővízbe való keverésével, de a befagyás veszedelme mégis félt réme a téli autósoknak. Vannak a vízűtésnek, illetve a vízűtőnek még egyéb kellemetlen tulajdonságai is. A vízűtéssel működő motorok vízűtőjének rézlemezei forrasztóóonnal vannak egymáshoz forrasztva. A forrasztóó és a rézlemez táglalása különböző hőfoknál különböző lévén, a meleg következtében a forrasztás helyén különféle képen tágnulnak. Ennek folytán a forrasztás a hűtő gyakori felmelegedése és lehülése folytán elveszti szívósságát és rugalmasságát, a forrasztás megtörik és a hűtő folyik. Ehhez járul a hűtőnek még az a kellemetlen tulajdonsága, hogy aránylag rövid rövid idő alatt vastag vízköréteg rakódik a hűtő belső falára, ami elősegíti a felmelegedést és ezzel együtt a forrasztások tönkretételét. Megesik, hogy a vízszivattyú kenésére szolgáló zsírból a hűtővízbe kerül egy adag, ez a hűtőbe jutva, ott lerakódik, majd lehűtve, megsűrűsödik és ugyancsak hozzájárul a hűtő eldugításához és egyzersmind fokozottabb felmelegedéséhez.

Ha mindezeket a szempontokat figyelembe vesszük, indokoltnak tarthatjuk a Franklin-gyár igyekezetét, mely, kiküszöbölendő a vízűtő fentemlített hibáit, léghűtéses kocsikat gyárt. A Franklin-kocsi olyannyira érdekes, hogy részletes méltatása oldalakat venne igénybe. Ezért csak főbb érdekességei közül említünk néhányat. Motorja egy 82.5 mm. furatú és 120.6 mm. löketű 3.7 literes hathengeres. A hengerek nem képeznek blokkot. tekintettel a léghűtésre.

Egy a motor főtengelyére szerelt légturbina a hengerek felső részére szerelt paláston keresztülyomja a friss légáramot, mely az eredetien megszerkesztett, a hengerre merőleges hűtőcsatornákon keresztül haladva, tökéletesen hűti a motort. A Franklin-motor nagy fordulatszámok esetén is teljesen rezgésmentesen működik, minek oka a teljesen kiegyensúlyozott főtengely, valamint a főtengelyre ékelt turbinának nagy fordulatszámánál fellépő rezgéstcsökkentő hatása. A Franklin alváza a víz és hűtő elmaradása folytán 25 százalékkal könnyebb, mint más hasonló nagyságú automobilé, ami jelentős gummi- és üzemanyagmegtakarítást jelent. A hétszemélyes zárt limousin súlya 1750 kg. Érdekes a rúgózás, mely

elől és hátul is teljes elliptikus rúgókkal történik. Három előre- és egy hátra menettel bíró váltómű, a hengerfejekon elhelyezett és nyomórudakkal működtetett szelepek, automatikus előgyújtásszabályozóval bíró North-East-gyújtó berendezés, Gleason-rendszerű fogazással ellátott differenciál-fogaskerekek és alumíniumdugattyúk jellemzik egyebekben a gépet. Érdekes a motor hideg időben való könnyű megindítására szolgáló berendezés, mely elektromos úton hevíti a benzint, benzingázt hoz létre és így a motor azonnali megindítását teszi lehetővé. A vezető- és utasülések ezenkívül még egy, a hengerek feletti hűtőköpenyből elágazó csővezetékkel nyert meleg levegő által táplált fűtőkészülékkel is el vannak látva. Ismerve a Franklin-kocsik abszolút előkelő külsejét, gondos, körültekintő konstruktőrre valló felszerelését és kitűnő ve-

zetési képességeit, remélhető, hogy rövid időn belül a legkeresettebb kocsik közé fog tartozni. A vezérképviselő (Midor-automobilgyár, Budapest, VIII., Thék Endre-utca 8., telefon: József 325—01) már most is el van árasztva érdeklődőlevelekkel. Két igen szép limousine a gyár raktárában — szállításra készen — megtekinthető.

Alkalmunk volt a léghűtéses hathengeres Franklint személyesen is kipróbálni. A kocsi akcelerálás, sebesség, rúgózás tekintetében semmivel sem marad el a többi nagy amerikai luxuskocsi mögött, sőt azokat egyes tekintetben felül is mulja. A motor síma járása meglepő. Melegedésről, dacára a vízűtés hiányát, beszélni nem lehet. A légturbina működése oly kitűnő, hogy a motor a legnagyobb emelkedések huzamosabb vételénél sem mutatott melegedést.

Kérdezze meg
vevőinket és Őr, is meggyőződtek arról, hogy legjobban itt ha ...

PUCH
 MOTORKERÉKPÁRT
 VÁLASZTJA.

PUCH *Legokosabb a vételára legokosabb a fenntartása*

Gyári hők:
 VI, Liszt Ferenc-tér 9.

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 intenzivitással 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 engedményt kapnak. Ez az engedmény megfelel annak az engedménynek, 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, hogy a Brüsszelben, 1928 december 12—14-ike között tartott „Conseil Central du Tourisme International” évi kongresszusán elnöke, dr. Vermes Gyula és Kirchknopf Ernő által képviseltette magát. A kongresszuson a Magyar Touring Clubot felvették a Conseil Central du Tourisme International-ba.

Hójelentés az Alpokból. (Ausztria.) Az újabb jelentős hóesés az összes eddig járható alpesi átjárókat gépjárművek számára lehetetlenné tette. Bár fontosabb átkelési pontokon, mint a Brenner, a munkálatok állandóan folynak, jelenleg az összes hágók zárva vannak. A legújabb osztrák jelentés szerint csupán a Semmering, a neumarkti nyereg, valamint a Drávavölggy, a Pustertal és Gailthal járhatók hólanccal. Az Innsbruck—salzburgi vonal (Pass Strub), valamint a Brenner tisztítása hóekével munkában van és ha újabb hóesés nem jön, január 10—12-ike körül megnyílik. A svájci, valamint az északolasz hágók gépjárművek számára használhatatlanok.

Múlt számunkban említettük, hogy a Touring Club megállapodást kötött a Kinizsy Garage-al, hasonló megállapodás létesült most Budapest legnagyobb garage-ával, a Cyklop-pal. A Cyklop Garage a napi árából 15, a havi bérletekből 10 százalék kedvezményt ad a Touring Club tagjainak.

EGYESÜLETI KÖZLEMÉNYEK



Királyi Magyar Automobil Club. Budapest, IV., Apponyi-tér 1. I. emelet. Jelenleg mindennemű értesítések, vagy kérdések Szilágy 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

Terézvárosi Torna Club motorkerékpárosztálya, Budapest, VI., Szegfű-u. 5. Elnök: Dr. Vajda Béla ügyvéd. Budapest, VI., Andrásy-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.



BÉMÁC



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 sátoraljai helyi osztálya. Levelezés: dr. Székely László főmérnök, Sátoraljai helyi.

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 különtermeiben. Hivatalos levelezések: Gyenes Imre, Budapest, VI., Izabella-u 68/a. címzendők.

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: Almásy 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—½6.

NyKISE

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

BBTE

Budapesti Budai Torna Egylet motorkerékpárosztálya. Székhely: Budapest, I., Széna-tér. BBTE pavillon. Elnök: Dr. Petracsek 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.

DAC

Délvidéki Automobil Club. Székhely: Szeged, Klauzál-tér 8. Elnök: dr. Shvoy Kálmán tábornok. Társelnökök: begavári Back Bernát és bátyjai Holtzer Tivadar. Alelnökök: zombori Rónai Imre, bajsai Beliczay Miklós és dr. Teibisz Imre. Főtitkár: Matolsy Elemér százados. Főtitkár helyettese: Pisztray Géza százados. Titkár: Hepp Gyula. Ügyész: dr. Csik Nagy József. Pénztáros: Rácz Antal. A DAC ügyeit egy 8 tagú igazgatóság és egy 33 tagú választmány intézi.

TTAC

Motorkerékpárszakosztálya. Székhely: Debrecen. Clubhelyiség: Angol Királyné Szálloda. Elnök: Wolff Ferenc. Címe: Debrecen, Monostorpályi-út Telefon: 159.222. Alelnök: Németh Nándor, Debrecen, Kossuth-u. 21. Telefon: 804. Titkár: vitéz dr. Kiss József, Debrecen, Kossuth-u. 20. Telefon: 679. Levelezések Németh Nándor címére kéretnek. — A TTAC Debrecenben március 17-én pályaversenyt óhajt rendezni.

FISK PNEU

a leggazdaságosabb



Magyarországi vezérképviselőt:
AUTÓFELSZERELÉSI R.-T. BUDAPEST
 IV., ARANYKÉZ-UTCA 2. TELEFON: AUT. 812-41

ELFIE

TŐMLŐVÉDŐSZALAG MEGVÉDI
 szög, kő, üveg ellen



Gyártja Délkelet-Európa részére
Téri és Társa

Budapest, V., Erzsébet-tér 13. Telefon: Aut. 800-21

Minden jobb szaküzletben kapható

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

HASZNÁLT AUTÓT

CSAK EGY HELYEN VEHET
 GARANCIA MELLETT



CSERMELY KÁROLYNÁL

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

Állandóan 80-100 használt kocsit raktáron.
 Tekintse meg őket. Nincs vételkényszer.

Hírek

Pompás új autóképviselőt nyit meg a közelmúltban Budapest egyik legelőkelőbb helyén, az Apponyi-téren. A francia Sizaire-gyár képviselője, Adorján János, aki régi és szakképzett ember a szakmában, nyitotta meg kiállítási termét, ahol a pompás, gyönyörű külsejű, az angol Rolls-Royce-ra emlékeztető hűtővel ellátott Sizaire-Six-ek állanak sorjában. A Sizaire-gyár ma három típust hoz a piacra. Két négyhengeres és egy hathengeres. A kisebb négyhengeres (76×110=2 liter) saját gyártmányú motorral, a nagyobb négyhengeres a híres francia fegyvergyár, a Hotchkiss motorjával (80×120=2.3 liter) van beépítve. Az új hathengeresnél a lehető legideálisabb elvet vitte keresztül a Sizaire-gyár. Kitűnően rugózott, stabil, európai kivitelű alvázat kombinált egy kitűnő amerikai motorral. Erre a célra az amerikai Willys-Knight-gyár hathengeresét (74.6×111.1=2910 km) használta fel. Mint a gyár maga mondja, ez az első „Franco-Americaine” automobil. A Sizaire rugózásáról nem kell sokat mondanunk, hiszen azt mindenki ismeri. Ez volt a két év előtti párisi Salon egyik szenzációja. A Sizaire-nél minden kerék külön-külön rugózik. Az új hathengeresnél a kormány egy soha meg nem lazuló szerkezet, melynél a holtjáték ki van zárva. A szemközti jövő autókra való tekintettel a Sizaire buktható lámpákkal van ellátva, ami a közlekedés biztonságát nagyban emeli. Ugyancsak ezt szolgálják a kitűnő Lockheed-féle hidraulikus fékek is. Legközelebbi számaink egyikében valószínűleg bővebben fogjuk ismertetni az új Sizaire-Sixet.

Cadillac-La Salle. Mint tudjuk, a General Motors kebelébe tartozó Cadillac-gyár a közelmúltban kihozta kisebb típusát, a La Salle-t. Míg a Cadillac motorjainak hengerűrtartalma 5800 cm, addig a kisebb Cadillac-típus, a La Salle hengerűrtartalma 5300 cm. A La Salle ugyancsak V-formában építi hengereit, ugyancsak a híres Sincron-sebességváltót használja, a különbség csupán az, hogy nagyobb szériában készül és ezáltal ára 5-6000 pengővel olcsóbb. Megnyugtató tehát a hitetlenkedőket, hogy a La Salle tényleg Cadillac, csupán annak egy kisebb típusa. Neve azért nem Cadillac, mert a General Motors elve, hogy minden típus új névvel lásson el. Ez különben más gyáraknál is szokás. Például az Erskine nem más, mint Studebaker-típus, az új De Soto pedig Chrysler. Éppen így a La Salle nem más, mint nagyobb szériában gyártott és La Salle néven forgalombahozott Cadillac.

A közelmúltban alkalmunk volt betekintést nyerni egy pályázatba. Automobilpályázatról volt szó. Talán átsiklanánk az eset felett, ha egy egyszerű, árral megadott pályázatról lenne szó, tekintettel azonban az óriási differenciákra, melyek egyes pályázatok között voltak, bővebben kell, hogy foglalkozzunk az esettel. Szégyen, de volt a pályázatok között olyan, ahol a pályázó még a saját maga által ajánlott kocsit furat-löket és hengerűrtartalmával sem volt tisztában, emellett az egész munka a legnagyobb hanyagságot és nemtörődömséget árulta el. Nem célunk kipellengérezni embereket, de viszont a célunk, hogy a jót és szépet időnként megírjuk. Ezúttal tagadhatatlanul a legprecízebb pályázat a Reiman Gyula cégé volt. Ilyen pontos, a legapróbb detailra is kiterjedő ajánlatot, őszintén szólva, még nem is láttunk. Nem tudjuk, ki a szerzője, de hogy kitűnő munka volt, annyit biztos. Példát vehetne róla minden képviselő. Itt nemcsak a pontos műszaki leírás volt közölve, hanem üzemi kalkulációk és a lehető legpontosabb ismertetések, a kocsit kezelő stb. mind-mind mellékelve voltak. Őszintén szólva, az ajánlatok között a Reiman-féle ajánlat toronymagasságban állott.

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

Zeiss fényoszorók amerikai kocsihoz. Dénes és Friedmann rt. (VI., Dessesffy-u. 29) fekéri azon amerikai autómobiltulajdonosokat, kiknek kocsiján Zeiss-fényoszoró van felszerelve, hogy a fényoszorók fényeffektusának emelése végett a céget felkeresni szíveskedjenek. A munkálatokat a cég díjtalanul végzi.

Hudson-Essex-hírek. Miután ma feltétlenül a hathengeresek korszakát éljük, az érdeklődés, igen jogosan, ezek felé irányul. Bár a négyhengeresek még, különösen a kiskategóriákban, tartják magukat, a jövő a hat- és nyolchengeré, melynek járása sokkal csendesebb és simább, ami magától érthető. A minap igen érdekes adatok kerültek kezünkbe egy amerikai lapból, amiből kitűnik, hogy a világpiacon a hathengeres autók tekintetében a Hudson-Essex-gyár vezet, amely eddig több mint 1,3 millió autómobilt hozott forgalomba és az elmúlt öt évben több hathengerest készített, mint bármelyik más amerikai gyár. A Hudson-Essex-gyárnak sikerült az elmúlt esztendőben 283.000 darabbal az első helyet biztosítani a gyártás tekintetében és az USA-ban az általános statisztikában a harmadik helyet okkupálni. Ezt a statisztikát az amerikai Autómobil Chamber of Commerce állította össze és így annak realitásához kétség nem fér. Érdekes, hogy a budapesti Hudson-Essex-vezérképviseletnek 1928-ban sikerült éppen kétszerannyi Hudson-Essexet forgalombahozni, mint 1927-ben, ami azt bizonyítja, hogy az 1927. évi vevők meg voltak elégedve.

A januáreleji nagy hőésés után betévedtünk Nagy József Andrásy-úti autómobilalkatrészüzletébe. A kereskedelmileg meglehetősen beteg Magyarországon soha nem látott kép tárult elénk. Az üzlet előtt állandóan 15-20 kocsi állott. A legnagyobb hossz hóláncookban volt. Minden esőgöngy. Tisztviselők és tanoncok sokasága szorgoskodott. Nem volt olyan pneuméret, amire ne lett volna megfelelő hólánco. Behozták a pótkerekeket, kiengedték a levegőt, felrakták a hóláncoot és a kéznél lévő villamospumpával pillanatok alatt megvolt a kívánt nyomás, amit minden alkalommal fessz mérvével pontosan utánamérték és az egész nem tartott tovább pár percnél. Több mint 400 pár hóláncoot adott el Nagy József pár nap alatt. Most látszott, hogy autómobilkereskedőink milyen kitűnően el vannak látva és hogy minden eshetőségre készek. A nagy raktár tehát nem blöff. Hasonló nagy kereslet volt hűtőtakaróknak és a csak nemrég érkezett Thermix autómeghajtókályhában, ami egy egészen kiváló kis szerkezet. Alkalmunk volt kipróbálni a kályhát, melyet melegen ajánlunk mindenkinek, akinek nincs fűtött garage-a. A veszélytelen kis benzinkályha oly melegezt tart a hűtő alatt, hogy a motor a plus 4 fokos hőmérsékletű garage-ban az önindító egy nyomására, pillanatok alatt indult.

Helyreigazítás. A III. évfolyam 23-24. számában, a 17. oldalon, a középső sorban látható két „Toreador-motor” képaláírása felelőtlenség. — A 20. oldal jobb oldali hasábjának felülről számított 12. sorában „1926. évi” helyett „1927. évi” olvasandó. — A 22. oldal jobb hasábjának alatti jegyzet felülről számított 6. sorában „főtengely” helyett „királytengely” olvasandó.

Svájéből értesülünk: A tavasz folyamán valószínűleg az összes kantonokban megszűnik az utak karbantartására való hozzájárulásként szedett illeték, ami egy svájci túránál néha 50-70 frankot tett ki. Ezek az úgynevezett „Durchgangsgeld”-ök eddig Unterwalden, Bern, Graubünden, Uri kantonokban szűntek meg és a tavaszra várható Glarus, Tessin és Wallis kantonok hozzájárulása is. Ezzel a svájci túrázás egy csapásra megozósobbodott.

Kiss Béla és a James. Mint tudjuk, az ősz folyamán a kitűnő versenyző, Kiss Béla, aki a múlt évben igen sok szép győzelmet aratott a kis 175 cm James-szel, megvált a képviseletnél betöltött pozíciójától és elhatározta, hogy a jövőben AKD-gépen fog versenyezni. Mindenki azt hitte, hogy ezáltal a James versenyző nélkül marad és helyzete a magyar versenyeken megrendült. Az első alkalom január 6-án kínálkozott ennek megcáfolására. A cáfolat fényesen sikerült. A kis James a KMAC téli versenyén pont utolsónak startolva, Hórával nyergében, Zamecsnik Gyulát kivéve, az összes versenyzőket utólérte és dacára annak, hogy a Szép Juhásznénál jó pár percet várt, míg az időlimit elérkezik, a legjobb időt futotta ki. Távol áll tőlünk annak gondolata, hogy a kitűnő Hóra tudását lebecsüljük, ő feltétlenül kitűnően vezette a kis James-et, de le kell szögeznünk a James pompás voltát is, amely ma, hasonlóan a múltévi sikerekhez, ismét megkezdte a győzelmi sorozatot.

Magyarország egyik legnagyobb és legrégebbi szaküzlete, az „Automobil és Pneumatik Rt.”, Budapest, VI., Jókai-tér 5., február havában újjaalakítja és a megrövekedett igényeknek megfelelően kibővíti üzlet- és raktárhelyiségeit. Az Automobil és Pneumatik Rt. Magyarországon az egyedüli cég, mely úgy az autómobil-, valamint a motorkerékpár- és kerékpáralkatrészek és felszerelési cikkek árusításával foglalkozik és annak egyik legrégebbi, vezetőszerepet játszó vállalata. A cég egyike azoknak, akik sohasem specializáltak és sohasem fektettek súlyt egyes képviseletek kizárólagos megszerzésére, mert úgy gondolkodtak, hogy vevőiket úgy szolgálják ki legjobban, ha mindenképp a legjobbat tartják. Mivel pedig ma már igen sok kitűnő külföldi alkatrész és felszerelési cikk van forgalomban, az Automobil és Pneumatik Rt. a sok jóból az összeset raktáron tartja, hogy minden vevőjének ízlése szerint cselekedjen. Egyedül a Jap-motorok vezérképviseletét tartja ma kezében, amelyet a cég vezetett is be Budapesten és az országban. Így nemesak komplett Jap-motorok, hanem azoknak összes alkatrésze kéznél van. Érdekesnek tartjuk megemlíteni, hogy az Automobil és Pneumatik Rt. egyike azoknak a cégeknek, ahol a vevő kiszolgálása a lehető legtökéletesebb. Fehérkabátos, kitűnően szakképzett tisztviselők fogadják a belépőket és az ember mindig azzal az érzéssel távozik, hogy: „Itt törődnek a vevővel és igyekeznek azt a lehetőségig kiszolgálni.”

SKODA, LAURIN & KLEMENT

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

14/50 l. e. szelepnélküli

hathengeres

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

::

SKODA—HISPANO—SUIZA

25.100 l. e. szelepes hathengeres.

SZEMÉLYKOCSIK

SKODA, LAURIN & KLEMENT
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

Telefon: Teréz 8-14.

Rövid hírek

Százhatvanöt belga FN-motorkerékpár díszítette a brüsszeli motorkerékpárkiállítás egyik falát, jelképezve az FN-gyár egynapi produktumát. — A MAC az idén is megrendezi repülőműveletét. A művelet terminusa május 19–20. Előre bejelentjük, hogy a MAC óriási meglepetésekkel fog szolgálni a repülőműveleten. — Robert Eder, aki Wienben 1900 óta felelős szerkesztője volt az „Allgemeine Automobil Zeitung“-nak, az Osztrák Automobil Club hivatalos lapjának, a közelmult napokban meghalt. — Szeptember 1-én a Moto Sporting Club Genf egy 12 órás motorkerékpár Grand Prix-t rendez Genfben. Az Union Motocyclistes de Suisse már engedélyezte is a versenyt. — Kurt C. Volkhardt düsseldorfi mérnök újabb rakétaautót mutatott be az Avuson. A rakétaautónak határozottan nagyobb sikere volt, mint az Opel-félének. Nem repült a levegőbe és vezetője végig ura volt a kocsinak. — Az angol Excelsior-gyár a már az Olympia Show-ról ismertetett zebraszínű nyeregutántal egy új Villiers-beépítésű modellt hozott ki. A motor furata 55 mm., lökete 62 mm., a hengerűrtartalma 147 cm. — Angliában a múlt évben 230.000 esetben nyújtottak segítséget a mentők és kórházak különféle autó- és motorszerelésű gépeknél. — Óriási forgalom lehet Amerikában. A múlt év augusztus havában Buffalo és Fort Erie között a Peace Bridge-n 173.365 gépjármű lépte át a canadai határt. — A három kitűnő Gillet-versenyző az olasz Sbaiz, a belga Milhoux és Debay által vezetett Gillet, mely Monthléryben egy nap alatt 8 világrekordot javított, angol Lodge-gyertyával futott. — Royal-Standard néven a svájciak egy új motorkerékpárt hoztak a piacra. Az új motor egy blokkban épült kéthengeres ohc, vezérléssel. A gép formája háromszög. — Görögországban is megkezdődtek a motorkerékpárversenyek. Az első megbízhatósági versenyt G. Sareglou nyerte 537 km. BSA-n. Mint értesülünk, a tavaszra már sebességi versenyeket is ki fognak írni, sőt a bajnokság megrendezése is tervbe van véve. — 24 órás motorkerékpárverseny lesz a Brookland-autodromban a nyár folyamán. Minden gépre két vezető nevezhet. Az első díj 1000 font sterling lesz. — 10 090 darabban emelkedett Svédországban a múlt évben a motorkerékpárok száma. 1927-ben volt 35.340 és most 45.270 darabról számol be a legújabb statisztika. — Angliában 5 shillingért mindenki kap vezetői igazolványt. Nem is kérdezik, tud-e vezetni. De ha egyszer elűt valakit a saját hibájából, elveszik az igazolványát és soha többé életében nem vezethet. — Japánban a motorkerékpárok 35 százaléka angol, a többi 65 százalék amerikai. Az angolok most mindent elkövetnek, hogy kiszorítsák az amerikaiakat a motorkerékpárpiacról. — A nemzetközi angol naptárban még mindig sehol semmi nyoma a Magyar TT terminusának. Az Osztrák TT terminusa május 12. — Az amerikai Cleveland két négyhengeres típust hozott ki. Az egyik 750, a másik 1000 cm. hengerűrtartalma. A haladás bizonyítéka, hogy mindkét típuson az elsőkerékfék már standard-felszerelés. — Az első angol téli verseny a London—Gloucester Trial pompás havas és hideg időben folyt le. A trial igen nehéz volt, mert a havas utakon az átlagok betartása nehézségbe ütközött. — Magyarország legjobb útja ma Budapest—Vác. Eltekintve a keramittól, amely pompás a maga nemében, a többi is igen jó állapotban van. Ez meg is látszik, mert motorosaink még télvíz idején is számosan keresik fel naponta. — Luky Schmidt, a kiváló osztrák motorkerékpárversenyző, sokszoros bajnok, aki Budapesten is többször bámulatbaejtette a nézőket, boldog családapa lett. Úgy látszik az osztrák motorosok mind Dirtl nyomdokain haladnak. Nálunk csak Delmár követi a példát. — Március 10. és 17. között Wienben a Tavaszi vásár keretében nagy motorkerékpárkiállítás is lesz. — W. L. Handley, a sokszoros TT és Grand Prix győztes angol versenyző, aki Motosacoche-on csak nemrég nyerte a 350 és 500 km-es Európa-bajnokságot, Genfben a minap letette a pilótavizsgát. Hogy mi a terve, erről egyelőre még nem tudunk. — Hat nemzetközi és 54 országos autó- és



DOUGLAS

mindenütt

VENNET

Vezérképviselő

VI. kerület,
Podman czky-
utca 18.

motorkerékpárverseny rendezésére kértek engedélyt a klubok Ausztriában. A hat nemzetközi versenyt már engedélyezte is az AIAOR, illetve a FICM. — A német exceszár, IL Vilmos, aki Dornban lakik, a minap egy nyolchengeres Horchot vásárolt. A trónörökös ez el ellentétben, még mindig régi vörös Mercedes-kompresszorján jár. A császár legöregebbik fia egy Buick-ot vett. — Kilenc és fél nap alatt jutott az angol trónörökös apja betegágyához Észak-Afrikából. Az Enterprise cirkáló, valamint a Brindisi—Calais különvonat eddig még sohasem produkált sebességeket értek el. Utóbbi 50 óra helyett 35 óra alatt tette meg az utat. — A német Adler-művek megalapítója, Heinrich Kleyer mérnök, most ünnepelte 75-ik születésnapját. Kleyer még mindig aktív szerepet visz az Adler-gyár irányításában. — A berlini ABOAG (Allgemeine Berliner Omnibus A.-G.) hosszas kísérletezések után elhatározta, hogy az összes berlini autóbüszkónál bevezeti az „egynemásra működő központi zárszót”. A kísérletek kimutatták, hogy ez a rendszer határozottan meghosszabbítja a kocsik élettartamát. — Párisban a női taxisoffőrök kezdenek divatba jönni. Leginkább éjjel teljesítenek szolgálatot, mert akkor könnyebb a közlekedés. Különösen magános nők kedvelik a női taxisoffőroket, mert éjnek idején több hozzájuk a bizalom. — Az Osztrák Motorenfahrer Vereinigung 13-án, rossz időjárás esetén a Spittal am Semmeringen motorkerékpár-síjöringversenyt rendez. — A Stelmärkischer Automobil Club, mely 1899-ben alakult, ezidén ünnepli alapításának 30-ik évfordulóját. A clubot annak idején Baron Hans v. Reinghaus alapította. — Az olaszgyártmányú Fert-gyertyák 1928-ban hatalmas sikert értek el. Nem kevesebb, mint 10 nagy motorkerékpárversenyen, köztük az Olasz TT minden kategóriájában és 15 autóversenyen arattak diadalt. — 1928 októberében Svájcba 16.262 gépjármű futott be, köztük 383 motorkerékpár. A szaporulat 1927. évvel szemben 4444 darab. — Az Indianapolis Grand Prix 1929-ben továbbra is 1,5 literes versenykocsik részére lesz kírva. A kocsi minimális súlya 635 kilogrammban van megállapítva. A győztes 50.000 dollárt, míg a leggyorsabb kört futó 20.000 dollárt kap. A verseny dátuma május. 30. Az amerikaiak, igen helyesen, nem változtatják évről-évre a hengerűrtartalmat. — Mint hírlík, a Bugatti-versenyző Louis Chiron 1929-ben Amerikába megy, ahol több versenyen indul. Erre igazán kíváncsiak vagyunk, mit fog odakünn csinálni. Mint tudjuk, annak idején bizony szegény Bordinó keveset tudott elérni. — Campbell őrnagy Afrikában talált kitűnő helyet további rekordkísérletei számára. — Ausztráliában, Melbourneben, május 2—11. között nagy motorkerékpárkiállítás lesz. A kiállításon főleg az angol gyárak képviseltetik magukat. — Egy nagy angol napilap tudósítóját repülőgépen szállítja a fontosabb események színhelyére. A három utason kívül a gépen kívül egy motorkerékpár is helyet foglal, arra az esetre, ha kényszerleszállást kellene eszközölnie, legyen mivel továbbjutni. — Az angol Velocette-gyár két TT speciálgépet küld 1929-re Budapestre. A gépek tökéletes hasonmái lesznek a Bennett-féle Velocettenek. Mint hírlík, az egyik gépet Meggyessy Zoltán, a másikat Feledy Pál dr. veszi át. — Téli megbízhatósági versenyt ír ki motorkerékpárok számára a BSE. A verseny távja Budapest—Balatonkenese. A verseny terminusa még bizonytalan. A helyezések magas átlagok alapján lesznek elbírálva. — Az Osztrák Touring Club elhatározta, hogy a derék osztrák útkaparóknak és úttestfelvigyázóknak karácsonyi ajándékkul egyenként 50 schillinget utal ki. Az Osztrák Touring Club adománya arra vezethető vissza, hogy az osztrák utak állapotában határozottan javulás észlelhető. — Az 1929. évi francia motorkerékpár Grand Prix a Sarthe circuiten lesz 1929 június 30-án. Ez az első nevezetesebb terminus az angol TT után. — Mint hírlík, a Daimler-vezető Hans Stuck nagyon örült, mikor megtudta, hogy Zichy gróf ideje a Svábhgyen csak (!) 3:09.61 volt. „Legalább nem kell új kocsit a rekorddöntéshez!” Stuck, ha él, jövőre is eljön a Svábhgyre és három perccel belüli időt akar futni. — Az új hathengeres

Citroen a direkt sebességgel percenkénti 1000 fordulatszám mellett 28.140 kilométert tesz meg. 2000-nél a sebesség 56.280 km, 3000-nél 84.120 km, míg a maximális fordulatonál, ami 4000-re tehető, vagyis az a megengedett, 112.560 km a kocsí sebessége. — **Komlóssy Béla**, aki ez évben már igen komoly szerepet játszott egy motorkerékpárversenyen és Miskolc város dirt track bajnokságát is megnyerte, a jövő évre egy 500-as belga Sarolea versenygépet kap a gyártól. — A külföldön nagyarányú tárgyalások vannak egyes gyárak között. Az olasz FIAT-művek a német NSU-val, az amerikai General Motors a német Opel-művekkel, míg a belga Minerva-gyár a Daimler-gyárral keres érintkezést. — A német **automobilkiállításnak** annyi volt a nézője, hogy a standok között irány volt szabva nézők számára. A sense unique forgalmat tehát a németek a gyalogjárók számára is kénytelenek voltak bevezetni. — **Kilenc helyen van csapágyazva** az új német 8 hengeres Mercedes-Benz. A motor tehát a lehetőségig kiegyensúlyozott. — **Percy Goodmann**, a Velocette-gyár tulajdonosának fia tervezte a híres királytengelyes Velocette motort. Altlólág ő ma a legnagyobb ohc motorszakértő Angliában. — **Négy versenygépe van** a Velocette-gyárnak, amelyeket a széria-gépekből választották ki. Ezzel a négy géppel érte el Willis és Hicks, a két kiváló angol versenyző a pompás Velocette rekordokat. — A **Monzában hősi halált halt Materassi** autóversenyzőtársa a jövő évben gróf Brilli-Peri fogja vezetni. Kívüle Arcangeli és a fiatal Comotti fognak aktív részt venni a versenyeken. — A svéd SKF golyós csapágygyár negyedévenként egy szépen illusztrált folyóiratot ad ki, amit Göteborgban nyomnak, de ami úgy van elkészítve, hogy kiadóként mindig az illető ország vezérképviselője szerepel. A folyóirat német nyelven jelenik meg. — **Hír szerint** egyik előkelő külföldi automobil vezérképviselőnk megszerezte a híres olasz Alfa-Romeo autók magyarországi vezérképviselőjét. — **Jó név a Mercedes**. A minap egyik színházi kritikus azt írta a most feltűnt fiatal művésznőről, Zombory Mercedesről: Mercedesnek ugyan még nem Mercedes, de egy egészen helyes kis Citroen. — **Két amerikai pilóta**, Alber W. Stevens és S. Clair Strett 11.537 méter magasra repültek. Ez új világrekord két személynél. Egyszemélyes gépen 11.710 méter az eddigi legjobb eredmény. — A **BBTE motorkerékpárosztálya** azzal a tervvel foglalkozik, hogy a tél folyamán egy hőversenyt ír ki. Az eddigi feltételek szerint a verseny meglehetősen messze a forgalomtól levő terepen folya le és így valószínűleg csak a sebesség lenne az irányadó az értékelésre.

Több mint 200 NASH-automobil fut ma Magyarországon, dacára annak, hogy a NASH-képviselő alig egy évre tekint vissza. A hatalmas szám eleven bizonyítéka annak, hogy a vevők a kocsijaikkal meg vannak elégedve. Megfigyelhetjük, hogy egy kocsí elterjedésénél rendszerint maga a kocsí a legnagyobb reklám. Egyik kocsí, illetve vevő hozza a másikat. Természetesen ez csak akkor van így, ha az első vevő meg volt elégedve. Az új NASH-típusok remélhetőleg még csak fokozni fogják a keresletet, mert két óriási előnyük, a központi zsírozás és a kettős gyújtás, értéküket alaposan felemelte.

**Autókarosszériák
rendbehozását és
ducozását jól és
olcsón vállaljuk.**

KISS ISTVÁN

Budapest, II. ker., Margit-körút 79.

(Budán a gázgyár mellett az udvarban)

Az USA-automobilbajnokság ezévi védője Louis Mayer, az indianapolisi győző lett, 1596 ponttal, míg a második helyre a sebességi világrekorder Ray Keech került. Az amerikai bajnokság eddigi győztesei a következők voltak: 1920: Gaston Chevrolet; 1921: Tommy Milton; 1922: Jimmy Murphy; 1923: Eddie Hearm; 1924: Jimmy Murphy; 1925: Peter de Paolo; 1926: Harry Hartz; 1927: Peter de Paolo.

Igen kellemetlen autoincidens érte a minap ő Főméltósága Horthy Miklós, Magyarország kormányzója nejét a Semmeringről visszatértében. A kormányzóság Minerva-kocsija, mely ő Főméltóságát hozta, a határ és Sopron között felmondta a szolgálatot. Hiába volt minden, a kocsit több óras kísérletek után sem volt lehetséges megindítani. A kellemetlen esetnek azután az volt a következménye, hogy a Főméltóságú Asszony kénytelen volt útját a bécsi gyorsal folytatni Budapestre.

Az ADAC 1929. évi tiznapos túrája motorkerékpár számára ezidén is érinti Magyarországot. Start: Nürnberg—Brünn 470 km. 2. nap: Brünn—Pozsony—Oroszvár—Magyaróvár—Győr—Székesfehérvár 330 km. 3. nap: Székesfehérvár—Várpalota—Veszprém—Tapolca—Letenye—Zágráb 300 km. 4. nap: Zágráb—Belgrád 470 km. 5. nap: Belgrád. Pihenő. 6. nap: Belgrád—Temesvár—Arad 280 km. 7. nap: Arad—Nagyvárad—Debrecen—Miskolc—Bánréve—Rimaszombat 380 km. 8. nap: Rimaszombat—Gleivitz 400 km. 9. nap: Gleivitz—Bautzen 400 km. 10. nap: Bautzen—Hannover 420 km. Az egész táv 3500 km. A túraút elkerüli Budapestet.

Mire nem használják már a motorkerékpárt? A „Motor Cycle” egyik legutóbbi száma érdekes képet közöl, amelyen egy köszörűst látunk, kis Villiers-motorttal felszerelt motorkerékpárján. Az állványra állított gép vígan hajtja a csomagtartóra helyezett köszörűskövet. Nem is rossz gondolat, mert a köszörűs vígan bejárhatja pár óra alatt a közelfekvő falvak motorján, ami egyúttal a köszörűskövet is hajtja.

Bíró Jenő új üzlethelyiségei mindenkit meglepnek, aki a Liszt Ferenc-térre téved. A hatalmas fényárban úszó színes hirdetőtáblák egészen amerikai stílust kölcsönöznek a hatalmas motorkerékpáralkatrész áruháznak. A Bíró Jenő-cég fejlődése, a mi szemünk előtt történt az utolsó 5 esztendőben, a legszorgalmasabb munka gyümölcse. Célyszerűség, hozzáértés, párosulva a munkával és ambícióval. Ez emelte Bíró Jenő üzletét a mai állapotba. Ma már a hatalmas pince és emeleti helyiségek kb. 25 méteres fronton, telve a motorkerékpárszakmába tartozó minden alkatrészszel, állanak rendelkezésére a budapesti és vidéki vásárlóknak. John Bull gummi-alkatrészek, Brooks- és Terryngerek, Sturmey Archer és Moss sebességváltók, Lodge-gyertyák, Fibrax fékbetétek, Watsonian oldalkocsik, Miller-lámpák, Avon pneumatikok és sok más alkatrészgyár összes produktumait ott találjuk a Liszt Ferenc-téri üzletben. Vázak, villák, lökhárítók, bowdenek, világító berendezések, ragasztókészülékek, külső és belső pneuk, egyezőval a motorkerékpárhoz tartozó minden anyag megtalálható itt. Nincs olyan képviselt motorkerékpár Budapesten, amelyhez Bíró Jenőnél ne volna alkatrész. Ajánljuk a kintünön berendezett áruházat olvasóink figyelmébe.

Teljes erejéből fog versenyezni az olasz Alfa-Romeo-gyár 1929-ben. Mint a „Gazetta dello Sport” Milánóból jelenti az Alfa-Romeo-gyár az elkövetkezendő évben az összes klasszikus versenyeken indul. Az Alfa-Romeo-téam Campari, Brilli-Peri és Minoia-ból fog állani. A jövőévi Targa Florión a 6 hengeres 1.5 literes modellel indul az Alfa-Romeo-gyár. Eszerint Campari mégsem megy át a Bugatti-gyárhoz, viszont így kétséges, hogy mi lesz Brilli-Peri Talbot-istállójából.

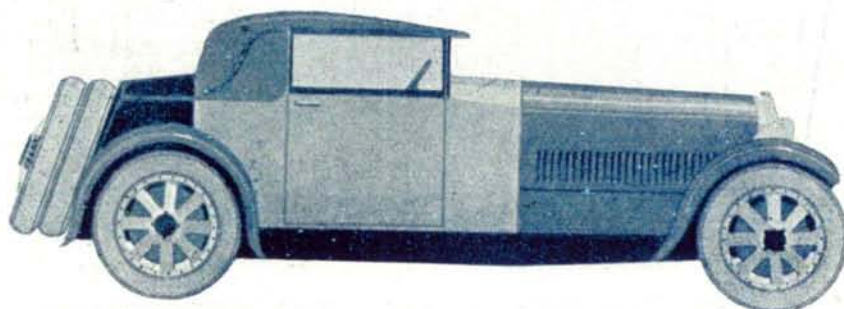
Felelős szerkesztő és kiadó: D E V Á N I S T V Á N
Szerkesztőség, es kiadóhivatal: Budapest, VI., Rózsa-utca 111. II. emelet. Hivatalos órák hétköznapokon délelőtt 9—2 óráig. Telefon: Automata 136—64.

Stádium Sajtóvállalat Rt. — Felelős üzemvezető: Györy Aladár

◆ **A**
3 ◆
LITERES

BUGATTI

◆ **TÚRAKOCSI AZ 1929. ÉV SZENZÁCIÓJA** ◆



A VILÁG LEGSZEBB CSUKOTT AUTÓ-TIPUSAI

◆ **EURÓPAI MUNKA** ◆ **AMERIKAI ELVEK**
KAPCSOLÁS NÉLKÜL PÁRISBÓL NIZZÁBA ÉS VISSZA

JÖJJÖN EL — NÉZZE MEG
KIÁLLITVA: V., JÓZSEF-TÉR 11

VELOCETTE a mult esztendő legeredményesebb motorkerékpárja

A világ
leggyorsabb
350-ese

1-ső, 2-ik, 5-ik
Junior T.T.
1928

KMAC téli verseny 1929

3

VELOCETTE

a startnál

3

VELOCETTE

aranyérem

50
világrekord
1928-ban

Az első 350-es,
mely 100 mérföl-
det futott 1 ó. alatt