

53959 *megjelent 1924. február 5-én Young Conting*

Automobil Motorsport

IV. ÉVFOLYAM

2. SZ.

ÁRA:
1.50 PENGŐ



BUDAPESTI KIR. NY. SZ. 3233
1924 FEB. 5
REVETTE

DUNLOP
PNEUMATIK

385
11

WEBER-BRAYTS



VEGYEN MAGOSIX-ET

*Gyors.
Üzembiztos.
Speciálisan a
magyar utakra
készül*



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



Gyári eladási központ: Méray Motorkerépgyár Rt. Budapest, IV., Váci-utca 1-3

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 gyárt-
mányokkal egyenrangú, hanem
feltétlenül felülmúlja azokat

350 kcm. S. V.
1550 pengő

350 kcm. O. H. V.
1800 pengő

500 kcm. S. V. Magdinós 30 W.
Bosch-felszereléssel 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

MÉRAY

MOTORKERÉKPÁRGYAR R.-T. BUDAPEST,
IV., Váci-utca 1. Telefon: 819-72

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 leg-
gyilkosabb kapaszkodókon, hóban és jégen
mutatta be különös kvalitásait, melyek **első-
rangú és mindig üzemre kész túra-
és sportmotorra** avatják.



a legmodernebb, a legmegbízhatóbb, legjobb és legzesebb
motorkerékpár konstrukció. Fenti tulajdonságai mellett a
legolcsóbb. — 21 nap alatt keresztelte Kanadát az Atlanti-
óceántól a Csendes-óceánig; I. R. OATE s 50:0 mérföldet
(8045 km) téve meg 383 kilométer napi teljesítménnyel

ARIEL motorkerékpáron.

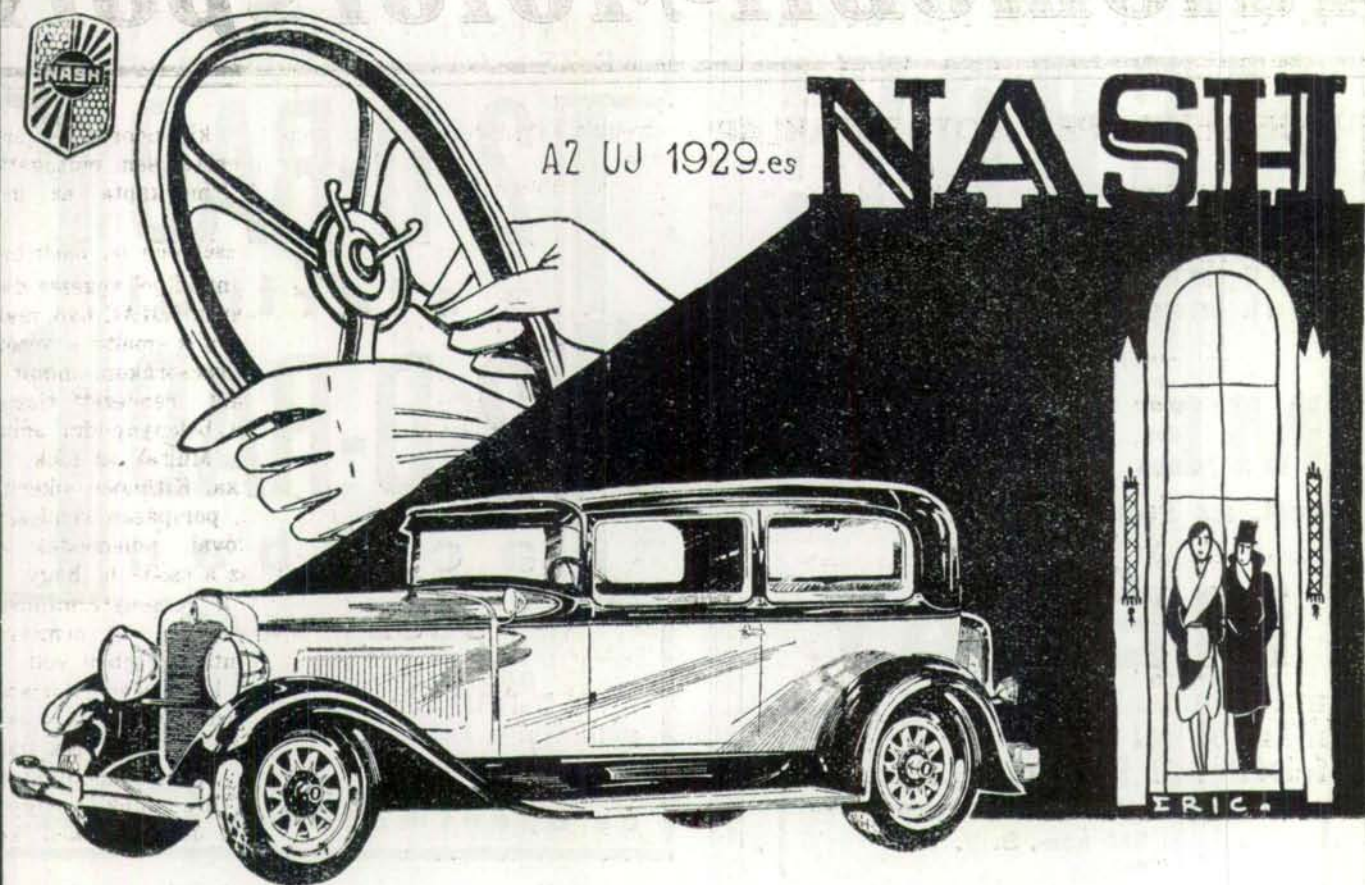


22 napig futott egy 250 kcm ohv ARIEL és egy 500 kcm
ohv ARIEL az angol Auto Cycle Union felügyelete mellett
megállás nélkül éjjel-nappal 10.000 mérföldet (16090
km) téve meg 73 kilométer átlagsebességgel.

Fenti tények a napnál is fényesebben igazolják
az ARIEL motorkerékpárok megbízhatóságát.

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

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



**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

Felolós szerkesztő: DEVÁN ISTVÁN
Helyettes szerkesztő: DÁRDY-ABRIANI DEZSŐ

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

Postatakarékpénztári csekkszám: 84240.

Előfizetési árjak:
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 bennfoglaltatik.

Lássunk tisztán!

Andrássy Sándor gróf és a mai vezetőség felveszi a harcot a Szelnár Aladár dr. által vezetett „Sportemberek Pártja” ellen — Pártot szervez és aláírókat gyűjt az elbocsátott vezértitkár

PRO ÉS KONTRA

Írta: Deván István

Már-már azt hittük, hogy lapunk hasábjairól örökre lekerülnek a Szelnár dr. személyével, valamint a Királyi Magyar Automobil Clubbal összefüggő ügyek és lapunk hasábjait teljes mértékben a sport, a technika, az útépités és a turizmus céljainak szentelhetjük. Sajnos, ez a kívánság csak kívánság maradt. Éppen ezért bocsánatot kérünk olvasóinktól, akiknek Szelnár dr. már a könyökükön jön ki, de még egy-kétszer kénytelenek vagyunk visszatérni a multra és foglalkozni a jelennel.

Mi történt 1928 őszén? A KMAC igazgatósága és a vele teljesen szolidáris klubelnök, Andrássy Sándor gróf, felmondott a vezértitkárnak. Sok volt a rováson, amire a koronát rátette a túrakönyv-ügy. A túrakönyvek négy pengője az a bizonyos „narancshéj”, amin a vezértitkár úr megcsúszott, kitörte a nyakát. Összeült az igazgatóság, az elnökség, elhangzottak a vád- és védbeszédék és a végén a KMAC nemes intencióival rendelkező vezetősége a vezértitkár érdemeire való tekintettel, szabad és síma elvonulást biztosított számára. Bizonyítványt is kapott, miszerint soha ellene semminemű panasz nem merült fel. Kapott 32.000 pengő végkielégítést és most mindenki azt hitte, hogy Szelnár dr. csendesesen elvonul, igyekszik más téren elhelyezkedni, hiszen a KMAC megadott neki erre minden lehetőséget. Háború előtt talán ez lett volna a helyzet.

Ma más világot élünk. A világháború folytán meglapult erkölcsök ma sokat megengednek. Ma bizony igen sokan nagyon hamar napirendre térnek a „narancshéj” és hasonló esetek felett. Sőt maga az új idők „megcsúszottja” is egészen másképpen viselkedik, mint valamikor régen, 1912—14 táján. Akkoriban a delikvens szép csendesen

elvonult egyidőre, néha, ha tehetette, kivándorolt Amerikába és új életet kezdett, de semmiesetre sem mutogatta magát, különösen pedig ott nem, ahol megkapta az úti laput.

Igy volt ez Szelnár Aladár dr. esetében is. Zsebében a tapasztalattal és a 32.000 P-vel, mint ki jól végezte dolgát, vígan folytatta a klubéletet abban a KMAC-ban, mely öt pár nappal ezelőtt simán, úrimódrá kiemelte a vezértitkári székből. Megjelent a szerdai vacsorákon, indult a Svábhegyi versenyen, búcsúvacsorákat rendezett tisztelőinek és mellesleg sehogysem akart belenyugodni abba, hogy ő már nem „vezértitkár”. Multak az idők, a KMAC-ban megindult az építő munka. Kitűnően sikerült Svábhegyi verseny az új útvonalon, pompásan rendezett téli verseny, ötvenen felüli indulóval, jellemezték az utolsó három hónapot. Megtörtént az a csoda is, hogy a KMAC, mielőtt bejelentette volna a versenyterminusokat az AIACR-nél és a FICM-nél, a társ- és nemtársklubokat is megkérdezte és csak miután kezében volt a teljes magyar versenynaptár, ment ki a levél Párisba. Megtörtént az a csoda is, amire hosszú esztendő alkant nem volt példa, hogy a motorkerékpárosok is kaptak tiszteletdíjakat, sőt ugyanannyit, mint az automobilisták. Egyszóval minden téren folyt serényen a munka és igyekeztek mindent helyrehozni, amit az utóbbi éveken keresztül elhanyagoltak.

Ezalatt a távozásába semmiképpen belenyugodni nem tudó Szelnár dr. főzte, keverte a kedélyeket. Szorgalmasan látogatta az Automobilisztviselők Clubját, gyűjtötte az aláírásokat, bejárta a vidéket és mire 1929 elérkezett, kibontotta zászlaját a „Sportemberek Pártja”, melynek tulajdonképeni mozgatója, spirituális rektora Szelnár Aladár dr., a volt vezértitkár, akinek most egyedüli célja kibuktatni azt az igazgatóságot és elnökséget, amely őt a múlt év őszén kiemelte a 2000 pengős havi fizetéssel dotált vezértitkári székből.

Lássunk tisztán! Mi mintha már egyszer írtunk volna hasonló cikket. Akkor is sok embernek kinyitottuk a szemét. Reméljük, most sem jöttünk későn. Mi részünkről mindig a tiszta igazság és objektivitás elvén állottunk és állunk ma is. Nem vagyunk megalkuvók. Sokak szerint nem is fogjuk sohasem sokra vinni. Túlnagy idealisták vagyunk. Mi dolgozunk önzetlenül, az automobilizmusért, a motorkerékpársportért.

Előrebocsátván Szelnár dr. szerepét az új pártban, nézzük a „Sportemberek” kiáltványát. Ha a hatalmas pontokba szedett ívet átolvassuk és a felzetet, valamint az aláírásokat eltakarjuk, érdekes megállapításokra jutunk. A kiáltvány majdnem szószerint felsorolja mindazt, amit az Automobil-Motorsport hónapokon keresztül megírt. El kell ismernünk, a felhívásban igen sok az igazság, és az, aki a KMAC ügyeit az utolsó két esztendőben figyelemmel kísérte, bizony a felhívásban nagyon sok igazat fog találni. A KMAC, le kell szögeznünk, az utolsó két évben nem állott hivatása magaslatán. Nem törődött a turizmussal, nem jelezte az utakat, rossz versenyeket rendezett, a motorkerékpársportot elnyomta, a nemzetközi kapcsolatokat elhanyagolta, tagjainak érdekében alig tett valamit, egyszóval működésében igen sok volt a kifogásolni való. Ha tehát a felhívás és a mögötte

álló szervezkedés egy félévvel megelőzte volna önmagát, akkor csak üdvözöhetnők az új pártot és szívvel-lélekkel mellé állanánk.

A felhívásnak azonban van két sarkalatos hibája. Először nem időszerű többé, másodszor ott látjuk az aláírók között Szelnár Aladár dr. nevét, aki egyúttal a párt főmozgatója, ott látjuk őt mint elégedetlent, aki 18 éven keresztül volt a KMAC vezértitkára és aki érdemeinek elismerése mellett, talán 99 százaléban hibáztatható azokért az állapotokért, mely a KMAC-ban az utóbbi években előállottak.

Mielőtt a „Sportemberek Pártja”-nak felhívását bonckés alá vennők, pár szóval fel kell világosítanunk a KMAC tagjait, különösen azokat, akik ma Szelnár Aladár dr. mellé, mint a mai rezsim mártírja mellé állottak. Hulljon le kissé a lepel. Lásunk ismét egy kicsit tisztán. Alkalmunk volt a mai igazgatóság több tagjával egyszerre beszélgetést folytatni, akiktől a következő információt nyertük. Előre bocsátjuk, hogy alkalmunk volt betekintést nyerni az összes jegyzőkönyvekbe, valamint a levelezésbe és egyben kijelenthetjük azt is, hogy a fentnevezett urak mindenike felelősséget vállal az alantiekért és ott lesz akkor is, ha multévi cikkeinkért sajtójogi felelőségre vonnak.

„Az, amit a Nemzeti Sport és az Automobil-Motorsport annak idején Szelnár Aladár dr. távozásával kapcsolatban megírt, szóról-szóra igaz. 1927 november 21-én Szelnár dr. vezértitkár bejelentette a KMAC igazgatóságának, hogy egy túrakönyvet ír, mely iránt óriási az érdeklődés. A könyv bolti ára 35 pengő lesz, de azon esetben, ha a KMAC 1000 darabot átvenne, úgy a kiadó hajlandó azokat 28 pengős árban adni a KMAC-nak. Aki tudja azt, hogy könyvek viszonteladói 40 százalékot, sőt többet kapnak a kiadótól, azonnal látni fogja, hogy ez bizony egy klubbal szemben igen silány kedvezmény volt. Több felszólalás után az igazgatóság elhatározta, hogy kisebb tételekben való lehívásra, aszerint, ahogy fog fogyni, 1000 darabig hajlandó átvenni a túrakönyvből. A könyvet 28 pengőért veszik át és 20 pengőért fogják a tagoknak továbbadni. Szelnár dr. pár hétre az eset után aláíratott Bláthy Ottó Titusz alelnökkel egy 28.000 pengős csekket, amit ezután Vermes Gyulának prezentáltak. Vermes Gyula megtagadta a csekk aláírását, azzal az indokolással, hogy az igazgatóságnak csupán 5000 pengőig van joga kiutalni. (Csodálatos, hogy ezt a vezértitkár úr nem tudta.) Elvitte a csekket Bláthy-nak, aki nagyon megköszönte Vermesnek a figyelmeztetést és a csekket összetépte. 1928 februárjában azután egy igazgatósági ülésen id. Krisztinkovich Béla felhívta a jelenlévők figyelmét, hogy a jegyző-

könyvben nem 1000 darabig, hanem 1000 darabban való megvásárlás van feltüntetve. A jegyzőkönyv tehát nem fedte a valóságot. A jegyzőkönyvet ezután ki is javították és az 1000 darabban helyett be lett írva 1000 darabig. Az első 300 példányt a KMAC át is vette és az érte járó 8400 pengőt a KMAC utalványozta is. A 300 példányból azután Szelnár dr. körülbelül 120 darabot elajándékozott, 80 darabot megvettek a tagok és 100 darab még ma is van, mutatva a könyv nagy kelendőségét és bizonyítva az igazgatóság éleslátását, amikor az 1000 darab átvételét nem engedélyezte. A további példányok átvételére természetesen már nem került a sor. A suskusra, mint annak idején a két lap is megírta, úgy jöttek rá, hogy a túrakönyvek kiadója levelet intézett a KMAC-hoz a további 700 példány átvételére. A levél, Szelnár dr. távollétében,

aki akkoriban a Lidón nyaralt, helyettese, Szlávy dr. kezébe került. Ebből kiderült, hogy Kemenes Oszkár 24 pengős árban kéri az átvételt. Tekintettel arra, hogy a KMAC-ban 28 pengős vételárról tudtak, bekértük Kemenes dr.-t, akitől megtudtuk, hogy Szelnár Aladár dr. neki azt mondta, hogy a KMAC csak 24 pengőt óhajt fizetni. Kemenes természetesen ebbe is belement hiszen célja az volt, hogy a könyvek kikerüljenek a forgalomba. Ez az eset teljesen egyenrangú azzal, ha egy sertéshizlalda megbízta valamely hivatalnokát, hogy 1000 darab malacot vásároljon. A hivatalnok megveszi a malacokat, darabját 24 pengővel, de a hizlaldának 28 pengővel számolja el.

Jelen esetben a malacokat a túrakönyvek helyettesítették.

Mi azt hisszük hasonló esetben azonnali elbocsátás lett volna a válasz, mindennemű végkielégítés nélkül.

Amikor a kínos eset kipattant, Hausner Károly, Szelnár Aladár sógora, a szó szoros értelmében könyörgött az igazgatóság tagjai előtt, hogy ne tegyük tönkre Szelnár dr.-t. Az eset ugyanis annyira tiszta volt, hogy rögtöni elbocsátást vonhatott volna maga után. Ehelyett a klub elnöke, Andrassy Sándor, valamint Schimanek Emil műegyetemi tanár, kik mindketten jószívűségükről ismertek, úgyszintén az igazgatóság úgy határozott, hogy felmondanak Szelnár dr.-nak. Távozása után Szelnár Aladár 32.000 pengő végkielégítést kapott. A minden tekintetben loyális igazgatóság ezek után joggal elvárhatta, hogy a volt vezértitkár csendben elvonul és más téren igyekszik elhelyezkedni. Szelnár Aladár dr.-ban azonban úgylátszik a hálaérzet ismeretlen fogalom, mert ő ahelyett, hogy csendben visszavonult volna, legalább is egy időre a nyilvános szerepléstől, megkezdte a KMAC vezetősége ellen az ellenakciót. Ami a „Sport-

Kérdezze meg

vevőinket és Ön is meggyőződik arról, hogy fejjobbban jár, ha a

PUCH

MOTORKERÉKPÁRT
VÁLASZTJA.



*Legokosabb a vételára
legokosabb a fenntartása*

Gyári fiók:
VI, Liszt Ferenc-tér 9.

emberek Pártját" illeti, mi csak örülünk, ha akcióképes fiatalság vonul be a KMAC vezetőségébe. Ennek azonban más módja is van. A felfrissítés sohasem árt, mi is amellett vagyunk, hiszen köztudomású, hogy a mai igazgatóságból többen betegség és egyéb okok folytán visszahátrálnak vonulni, hely tehát lesz bőven. Azt azonban nem fogjuk tétlenül és ölvetett kezekkel nézni, hogy a klub volt vezértitkára toborozzon pártot ellenünk, olyan eszközökkel, mint teszi, olyan bűnöket hozva fel ellenünk, amelyekért 90 százalékban ő maga a hibás.

Nézzük ezeketán a felhívás egyes pontjait. Ismétlünk, ha a felhívást egy sportemberekből álló tömörülés egy fél évvel ezelőtt hozza ki, meghajoltunk volna előtte, de ma, Szelnár dr. és Festetich Pál gróf autogrammjával a felhívás elvesztette minden jogalapját. Érdekes egyébként megemlíteni, hogy Szelnár Aladár dr. eddig 155 aláírást szerzett, az egyébként is nagyszámú párt részére, sőt, hogy még valamit eláruljunk, azt is kijelentette, hogy már a 32.000 pengő végkielégítést is letétbe helyezte arra az esetre, ha az új párt bizalma győzelem esetén benne összpontosulna. Egyszóval a háttér a vezértitkári székbe való visszaülés. Mint értesülünk, Szelnár dr.-ék szénája nem áll valami nagyon jól. A KMAC sorra kapja a leveleket, melyekben az aláírók közlik, hogy teljesen félre voltak vezetve és eszükágában sincs résztvenni semminemű robbantásban és bizalmatlansági akcióban. Igen sokakat Bláthy Ottó Titusz nevével vezettek félre, dacára, hogy ő abszolúte nincs benne az akcióban.

Minékünk nem célunk mentegetni a KMAC jelenlegi vezetőségét, csupán azt vagyunk kénytelenek leszögezni, hogy 3 hónap alatt mindent rendbehozni, minden hiányt pótolni, amit a KMAC éveken keresztül volt diktátora, dr. Szelnár Aladár elkövetett, illetve nem követett el, nem lehet. Ehhez legkevesebb egy évre van szükség. Várjuk meg és ítéljük azután. Eddig még csak jót láttunk. Mindenesetre egy kis felfrissítés nem árt. De lássuk a felhívás pontjait.

1. A klub jelenlegi igazgatósága lejtőre vitte a KMAC ügyét, az erélytelen vezetés folytán lassan-lassan kicsúszik kezéből az a hatalom, melyet az elmúlt negyedszázad alatt a tagok szeretete és tekintélye folytán magának megszerzett. A legutóbbi időben a Klub egyik fiaskót a másik után szenved. Utalunk itt azokra a bonyodalmakra, melyek a motorsportoknak az OTT hatáskörébe való beutalásával felmerültek és amelyeket a klub nemcsak megoldani nem tudott, de még elfogadható programot sem tudott adni e kérdésben.

Felelet. Ugyan kérem, ki olyan naív, aki ezt elhiszi, hogy 3 hónap alatt, amióta dr. Szelnár Aladár eltávozott a KMAC-ból, a klub lejtőre jutott. Azóta tanui voltunk egy egészen elsőrangú Svábhegyi-versenynek, ahol végre láttunk nemzetközi konkurrenciát és nemzetközi képviselést, láttunk egy pompásan megrendezett téli hóversenyt, ahol senki sem zúgolódott a beérkezés után. Hol itt a lejtő? Ami pedig az OTT-ügyet illeti, azt hiszem, ebben a fő személyiség a volt vezértitkár volt. Azt hiszem, ő volt az, aki ezen az ominózus ülésen a klubot képviselte, sőt azt hiszem, ha ő nem folytatott volna oly rossz politikát a MAC-al, akkor sohasem gondolt volna a MAC Motorsportszövetség alakítására. Ami pedig az OTT-ügyből való kibontakozást illeti, nyíltan megmondjuk, hogy ha Andrassy Sándor gróf nem exponálja magát, akkor ma már régen megvan a Motorsportszövetség és azt is kijelentjük, hogy ha Andrassy Sándor gróf el-

távozik a KMAC vezető helyéről, akkor nincs többé ember, aki megállítja a Szövetség megalakulását és akkor tényleg elkövetkezik az idő, hogy a nagy KMAC, a Szövetség egy egyszerű tagegyletévé süllyed.

Azt mondja a felhívás, hogy a KMAC különösen a motorkerékpársportot hanyagolja el. Ezt is megcáfoljuk. Három hónap óta a motorkerékpársport semmiben sem hanyatlott. Végre láttunk egy Svábhegyi versenyt, ahol nemcsak az autósok nyertek szép díjakat, hanem a motorkerékpárosok is. Ez a Szelnár-rezsim alatt ismeretlen fogalom volt. Ott a motorkerékpáros harmadrendű személyiség volt, hiszen a túrautakon még a pontszámait sem számították ki. Szelnár dr. nagyon hamar felejt. De azt hiszem, ott látjuk az elégedetlenek között Festetich Pál gróf nevét is. Hiszen ő a KMAC motorkerékpárszakosztályának elnöke. Ő rendezte a múlt évi Tourist Trophyt, ahol egyesek több kört, mások kevesebbet futottak és ahol a leggyorsabb körért járó serlegeket mások kapták, mint akik a leggyorsabb kört futották.

2. A klub elvesztette a nemzetközi viszonylatban az elmúlt időben betöltött előkelő helyet, valamint elfelejtette bejelenteni a nemzetközi terminusokat.

Tény, hogy a KMAC nem képviseltette magát az őszi AIACR ülésén. Mentségére szolgál azonban, hogy ekkor voltak a klub beléletében azok a változások, amelyek jó néhány zavaros napot okoztak. Hogy senki sem került be ennek folytán az AIACR turistabizottságába, az nem oly nagy veszély. Megmaradt azonban jó néhány millió az útszámlák révén. Ami a nemzetközi naptár ügyét illeti, ez nem áll. Erről módunkban volt meggyőződni és saját magunk láttuk a külföldi leveleket, amelyek a magyar terminusoknak helyt adnak. Ennek köszönhető, hogy a Tourist Trophy dátuma május 12. helyett május 5. lett.

Érdekes, hogy éppen a mai Igazgatóság járt el szabályszerűen és mielőtt elküldte volna a magyar versenyterminusokat, megkérdezte az összes többi egyletet. Ezt Szelnár dr. sohasem tette, sőt meg sem kísérelte.

3. A felhívás gazdasági téren is elszomorító hibákat fedez fel. Elfelejté azonban azt, hogy amint ezt sikerült megtudnunk, ezeket a beruházásokat is éppen az eltávozott vezértitkár eszközölte. A javításokat és falburkolatokat is ő eszközölte, sőt az egész terjeszkedést ő szorgalmazta, mert kicsinek találta az adminisztrációs helyiségeket. Ugyanígy kikel a felhívás a mai adminisztratív erők ellen. Ebben csak az a csudálatos, hogy a mai titkár már a második versenyt rendezé közmegegyezésre.

4. Utal a felhívás egy 17.500 pengős veszteségre. Ennek a története a következő: Szelnár Aladár dr. egy fiatal klubtagot, Czákó Ferencet, vett maga mellé, aki a sportügyeket intézte. Czákó Ferenc az Intercontinental nevű spediteurvállalat tisztviselője volt. Szelnár dr. mindenkinek ajánlotta, ahol fuvarozásról volt szó. Akkoriban divat volt, hogy a cégek kocsijaikat triptique-el hozzák be az országba „per ax”. Így hozta be a Steyr-képviselést is kocsijait. Az elvámolást Czákó Ferenc végezte, aki azonban hamis vámokmányokat készített és így hónapokig végezvén üzemeit, hatalmas pénzüsszeggel megkárosította a Steyr-képviselést. Czákó Ferenc később a Szelnár dr.-tól vett kis Magomobiljával öngyilkos lett. A kár részben Czákó lefoglalt pénzéből, valamint a spediteurvállalattól megtérült. A fennmaradó 35.000 pengőt tekintve, hogy a triptique-keket a KMAC állította ki, elkerül-

lendő a nemzetközi bonyodalmat, felerészben a KMAC, felerészben a STEYR-képviselőt vállalta. Ez szintén Szelnár Aladár dr. vezértitkársága alatt történt, tehát az esetnek ő volt a referense.

5. A felhívás szerint 1928-ban új tagbelépéseknél csökkenés mutatkozik. A vezetőségtől nyert információk szerint csökkenés a belépéseknél nincs. Ellenben sok volt a kilépés. Ezek a kilépések pedig még mind Szelnár dr. vezértitkársága alatt történtek.

6. A felhívás szerint a legérdekesebb eset a Touring Club ügye. Ez tényleg furcsa kis eset. Ebben a KMAC törököt fogott. Hogy itt is tisztán lássunk, elmondjuk, hogy is volt. Egy igazgatósági ülésen Szelnár Aladár dr. előadta, hogy veszély fenyeget. Nem kívánatos elemek, sőt vörös emberek, egy Magyar Touring Club megalakításán fáradoznak. Ezt meg kell előzni. Még ott azonnal megalakult a Magyar Touring Club. Az új folyamán kidolgozták a szabályokat, másnap délelőtt letisztázták és még aznap felvitték a miniszteriumba. A klub elnökéül Vermes Gyulát tették meg. Andrassy Sándor gróf határozott óhajára, aki így vélte a két klub közötti viszonyt megalapozni. Az alakulásról azonban tudomást szereztek az angolok és a belgák, akik azonnal Budapestre jöttek szolgálataikat felajánlani. A KMAC szerette volna békésen csinálni a Touring Club-ügyet, úgyhogy az vizet ne zavarjon és a jövedelem ott-hon maradjon. Ez azonban nem sikerült. A nyugati államok kívánták a különműködést. Eleinte úgy gondolták, hogy kölcsönt adnak a Touring Clubnak és ennek fejében lekötik a bruttó haszon 40 százalékát. Ismételjük, mindez Szelnár dr. vezértitkársága alatt történt és a spiritus rektor is ő volt. A KMAC által egy éjjelen megteremtett Touring Club tényleg ma már konkurencia és az is lesz mindig. Ebbe a konkurenciába bele kell nyugodni a KMAC-nak, ez minden országban így van.

Ezek volnának nagyjában azok, amit a felhívás fel-
említ. Mélyen hallgat azonban a táblák ügyéről. Mélyen hallgat a Petra hivatalos benzinszállítói minőségéről, mélyen hallgat arról, hogy az elégedetlenek között áll Szelnár dr. mennyire híve volt a turizmusnak, mennyire sietett felállítani a jelzőtáblákat, hogy utasította el a FULGOR, REX, VACUUM, SHELL ajánlatait, hogyan veszett össze az osztrákokkal, Máry Dezsővel, hogy mennyire ártott a klubnak az Albrecht főherceggel való viselkedése stb. A felhívás most igen liberális húrokat penget. Kiegészítés, motoros szövetség, mindenkivel való együttműködés, motorkerékpársport. Az elégedetlenek most végre, 10 évvel a világháború után, rájönnek arra is, hogy hivatalos szállodák, garageok is kellenek. Kinek lett volna a dolga ezt megszervezni. Nem másnak, mint dr. Szelnár Aladárnak, a klub 18 éven át volt vezértitkárának.

Most pedig nézzük, kik képviselik a sportot a „Sportemberek Pártjában”? 44 aláírás, 44 sportember. Nézzük komolyan, kik a sportemberek? Nézetünk szerint igen kevesen. Kiderül, hogy a 44 aláírottból, hacsak minimálisan egy startot veszünk mindenkinek a javára, úgy 12—13 a sportember. A többi 30 még nem indult zászlójelre életében soha. Mindez azonban nem volna baj. Fontos, hogy az aláírók látják, hogy hol a baj és mint kell a bajon segíteni. A toborzással azonban vigyázni kell. Ha valakit meg akarunk nyerni a sportemberek pártjának, nem elég neki azt mondani, hogy: „Mi egy sportpártot alapítunk, lépj be!”, hanem el kell neki azt is mondanunk,

hogy mi a mostani Igazgatóságot és vezetőséget ki akarjuk buktatni. Az aláírásgyűjtésnél egyébként egy fényes anekdóta is kiderült. Az egyik pártvezér bemegy egy ismert izraelita kereskedőhöz: „Kérlek, borzasztó, ez a KMAC már egy egészen ébredőtársaság. Mit szólsz Salm gróf és mások akarnak hatalomra jutni. Ezt ne tőrjük. Ird alá!” Egy sarokkal odébb: „Mit szólsz, abszurdum. Ez a KMAC már egész elzsídósodik. Itt tenni kell valamit. Kell, ez így nem mehet tovább. Kérlek, ird alá ezt az ívet.” Egyszóval megindult a nagy harc. Mindehhez a HOOVER-contra többiek, az USA-ban, kismiska volt.

Mi csak azt ajánljuk mindenkinek, akár benn van a „Sportpártban”, akár nincs!

Vigyázat, mázolja!

Mennyi kiépített útja van ma Magyarországnak.

A „Vállalkozók Lapja” december 28-iki száma igen érdekes statisztikát közöl Magyarország utairól, a tavaszi 200 kilométeres új útépitésekkel kapcsolatosan. Ebből kiderül, hogy Magyarországon 4853 kilométer állami közút van. A törvényhatósági közutak száma: 15.189 km. Ebből megyei út 12.650 km, városi út 2539 km. A községi (vicinális) közutak száma kilométerekben: 8412. Községi közút 28.300 km. Nyilván nem tartott, de forgalmi jelentőséggel mégis bíró mezei közös dűlőutak száma hozzávetőleges becslés szerint 30.000 km. Eszerint összesen 85.893 km az utak száma, amiből csak 17.490 kilométer van kiépítve, tehát 68.000 kilométer még kiépítetlen. Nézetünk szerint ma Magyarországon legfeljebb 2—3000 kilométer hosszúságú olyan út van, amire rámondhatjuk, hogy európai nivón áll, de talán még ennny sem.

Olaszországban is sokat keresnek a motorkerékpárszenyő profik. De míg Angliában és másutt a motorosok a legtrikábban térnek át az automobilversenyzésre, addig Itália kék ege alatt minden valamirevaló motociklista autót is vezet. Ezidén a 4 legjobb olasz versenyző Nuvolari, Varzi, Arcangeli és Ghersi léptek be az automobilversenyzők közé. Nuvolari már 1926-ban elkezdte és ő ma bizony már csak az Olasz TT-én (Circuito del Larion) és a Nemzetek Nagy Díjában száll nyeregbe, míg 2 literes Bugattijával csaknem minden Circuiton ott látjuk. Arcangeli egy Talbot-ba szállt be, míg Varzi szintén Bugattista. Pietro Ghersinek nem sikerült a dolog. Ő ügylészik, amilyen szerencsével operált a motocikli-versenyeken, épen annyira volt balszerencés az autóvolánál. Nem akarom azt mondani, hogy amennyire tud motort vezetni, annyira nem tud versenyautóval bánni, de a helyzet tényleg az volt, hogy semmit sem tudott csinálni. Nuvolari, Varzi és Arcangeli ezzel szemben saját versenykocsikkal rendelkeznek már, sőt mondhatjuk, hogy ma Materassi és Bordinó halála után Campari, a lassan kiöregedő Minoia, Brilliperi és Maggi mellett ők alkotják az olasz elsőklasszist. Magyarországon szintén divat, hogy a motorosok lassan áttérnek az autóra. Delmár, Wolfner László, Esterházy herceg, Balázs László, Almássy László, mindannyian motoron kezdtek és a volánál folytatják, azzal a különbséggel, hogy ők nem a startpénzekből vették kocsijukat.

Az Armstrong-Siddeley-gyár mérnökei feltalálták az automatikus kapcsolást. Az új 20 és 30 HP. Armstrong-Siddeley kocsik már ezzel az automatikus kapcsolószerkezettel jönnek forgalomba. Az új kapcsoló előre és egy hátra-menettel bír, melyek egy kis táblán lévő vertikális tolóka által szabályozhatók. A kapcsolókar egészen elesik és az egyik sebességből a másikba mindennemű zökkenés és zaj nélkül jut a kocsik. Ha az újítás tényleg sikerült az Armstrong-gyárnak, úgy ez az 1928. év legnagyobb automobilisztikus szencziója.

Ma az Egyesült-Államok vasúthálózata 413 millió kilométer. Ezzel szemben az autóbushálózat 20.917.000 kilométerrel több. 1927-ben az autóbuszok naponta 525.000 személyt és ezenkívül 875.000 iskolásgyermeket szállítottak. Az autóbushálózatokba fektetett tőke kerek 500 millió dollárra rúg. Míg a vasúttársaságoknak 63.000 kocsijuk van, addig az USA területén 85.600 autóbushálózat közlekedik.

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)

Viczenty László (D-Rad)

Stumesz Lipót (Gnome-Rhone)

Vigyázó Miklós (B. M. W.)

Szántó László (Chater-Lea)

Brandl János (Rudge)

Zajác József (B. M. W.)

Janicsek Ödön (Royal Ruby)

mind CASTROL-olajjal győztek.



Mindenki használja! Kapható mindenütt!

Merüléssel hajók és siklóhajók

Dr. Fényes Kornél főmérnök.

Ismeretes dolog, hogy a járművek bármelyikén, legyen az automobil, vonat, hajó, repülőgép vagy léghajó, haladáskor a mozgás ellenében ellenállási erők lépnek fel. Ezért kell a hajtógép, mert ha ellenállás nem volna, csupán megindítani, a kívánt sebességre felgyorsítani kellene őket, tovább, vízszintes alapzaton egyenletes sebességgel maguktól mennének. Az ellenállások többféle okból származnak, s mivel az okokra kitérni e helyütt lehetetlen, csak felsorolom őket röviden. Az autónál és a vonatonál a gördülési és a légellenállás, a légi járműveknél a fel- és leszállás rövid idejétől eltekintve, csupán a különféle okokra visszavezethető légellenállás lép fel, míg a vízijárműveknél ezenfelül főleg a víz ellenállásával kell számolnunk, megjegyezvén, hogy mindkettő lényegében azonos természetű folyadékellenállás. Fő jellemzőjük ezeknek, hogy a sebesség növekedésével rohamosan növekednek és pedig hatványozottan, ami úgy érthető, hogy például kétszeres sebességnél a négyszeresére, háromszoros sebességnél a kilencszeresére nő az ellenállás. A gördülési ellenállás ezzel szemben, alig nő a sebességgel, közel állandó értéke van, bármilyen nagyra is növekedjék a sebesség. Látjuk ebből, hogy nagy sebességek esetén (rekordok), még a szárazföldi járműveknél is a legfontosabb tényező a légellenállás, mert versenykocsinál például ez emészt fel a motorteljesítmény legnagyobb részét. Gondoljunk Segrave és Campbell versenykocsira, ahol az óriási sebességeket csakis és kizárólag az aerodinamika (légáramlás) szabályainak megfelelő alakzatok segítségével lehetett elérni, és a rekordsebességeknél a motorteljesítmény 90%-át a légellenállás legyőzésének munkájára kellett fordítani. E tényből mindjárt egy igen fontos következtetést is vonhatunk: nem az a helyes út, minél nagyobb lóerőszám alkalmazása árán érni el a sebességnövekedést — ez a módszer legfeljebb a laikusnak imponál első pillanatra (a sok lóerő!) —, mert *ma már egyedül a lóerők szaporításával lehetetlen a sebességet fokozni, hanem a járműtest formájának helyes, a lég és víz áramlási törvényeinek megfelelő kialakításával kell elsősorban igyekeznünk a sebességet fokozni, az ellenállások csökkentése révén.* Elmúltak azok az idők, mikor még egyedül a lóerők szaporításával lehetett babérokat aratni!

A víz sűrűsége kb. 800-szor akkora, mint a levegőé. Ezért természetes az, hogy noha a víz és levegő ellenállásai *ugyanolyan arányban* nőnek is (a törvényszerűségek ugyanazok), ugyanannak a testnek ellenállása, ugyanolyan sebességnél vízben, igen sokszorta nagyobb lesz, mint a levegőben. Ezért van az is, hogy az összes járművek között a hajók bírnak a legnagyobb *fajlagos ellenállással*, ami annyit tesz, hogy a jármű súlyegységére (pl. 1 tonnájára) és a sebesség egységére (pl. 1 m/mp sebességnél) a hajótestek ellenállásai igen sokkal nagyobbak, mint akár a légi, akár a szárazföldi járművéké.

Ezekután pedig már is beláthatjuk, hogy félig-meddig is „tisztességes” sebesség elérése miért kíván oly tekintélyes lóerőszámot a motorcsónakoknál, és mivel hogy a motor „lóereje” benzinnel táplálkozik, miért olyan drága multság a motorcsónakázás.

Hogy ezt át is láthassuk és hogy megmutathassam,

hogy miképpen igyekeznek a hajóépítőmérnökök a vízi járművek fajlagos ellenállását csökkenteni, kénytelen leszek az olvasó türelmét kissé igénybe venni, s megkísérlem könnyed és emészthető stílusban a VII. és VIII. osztályos fizikai tudás igénybevétele mellett az olvasót a hajóellenállás rejtelseinek elemeibe vezetni, megmutatván, hogy milyen részekből is tevődik össze s milyen okokból áll elő az.

A közismert, úgynevezett merüléssel (displacement-os) hajó az Archimedestől származó törvény alapján addig a vízszintig merül be a vízbe, míg a kiszorított víz súlya (mely a felhajtóerővel egyenlő) éppen egyenlővé nem válik a hajó súlyával. Ez az úgynevezett *nyugalmi (statikus) felhajtóerő* törvénye, melynek alapján nemcsak a hajó, hanem a léghajó is úszik a léghőben, az is hasonló módon tartja fenn magát. Ha a hajó megindul, eleje a vizet feltorlasztja, megduzzasztja (a hajó elején túlnyomások keletkeznek), majd széjjelveti, miáltal a jólismert ékalakú hullámsor képződik. Minthogy a víz ily módon való megmozgatásához energia (munka) kell, mely energiát szétszóratik, midőn a hullámok elterülnek a vízben, ez az energia csakis a hajótól származhatik, melyet a hajó motorjának kell fedeznie. Az ebből eredő ellenállást *hullámképzőellenállásnak* nevezzük, mely neve szerint nem tévesztendő össze azzal az ellenállástöbbséggel, mely a hajótesten hullámos vízben való haladáskor azáltal keletkezik, hogy a hullámokat a gyorsan haladó hajó mintegy „elgázolja”, széjjel nyomja. Ha jobban megfigyeljük a haladó hajót, akkor látjuk, hogy mögötte örvények keletkeznek. Az örvények képződéséhez is energia kell, melyet azok keletkezésükkor a hajótesttől „szívznak” el, s az általuk ily módon a hajótest hátsó részeire gyakorolt szívóhatásból (mely bizonyos vácuumnak felel meg) származik, az úgynevezett *örvényképzőellenállás*, röviden örvényellenállás. Azután a hajó bemelegt felületei „surlódnak” a vízzel (lényegileg itt is apró felületi örvényképzésről van szó), miáltal az úgynevezett *felületi ellenállás* áll elő, melyet elég helytelenül surlódási ellenállásnak is neveznek. Végül pedig a víz feletti résznek van *légellenállása*, mely lényegileg ismét nem más, mint szintén örvényképző és felületi ellenállás a víz feletti részekre vonatkozólag. Az itt felsorolt ellenállás részeket azonban csak így, papíron lehet ilyen szépen különválogatni, a valóságban azok a sziámi ikreknél is széjjelválaszthatatlanabb testvérek. Összegük adja a hajóellenállást.

Ha egy merüléssel hajónál így képzeletben mégis széjjelválasztjuk az ellenállásrészeket és azoknak *egymáshoz viszonyított* nagysága iránt érdeklődünk, akkor azt találjuk, hogy *kis sebességeknél* a felületi ellenállás a domináló, 60—70%-a az összes hajóellenállásnak, míg a fennmaradó 30—40% esik a hullámképző-, az örvénylési és légellenállásra (bizonyossága ennek, hogy a lassan haladó hajónál majd észrevehetően a hullámképződés). *Gyors hajóknál* éppen fordítva, a hullámképződés okozza az ellenállás nagy részét s a fennmaradó rész pedig leginkább a légellenállás számlájára irandó, a felületi ellenállás alig számottevő százalékkal van képviselve. Ebből belátható az, hogy a „jó” hajó kicsi és kevés hullámokat csinál, a nagy hullámokat keltő „hullámgyarak” („Wel-

lenfabrik", így nevezik gúnynéven a hajómérnökök a rosszul sikerült hajótesteket) éppúgy csak a laikusnak imponálnak, akár az ahhoz szükséges nagy lóerőszám. Hallottam esetet, mikor valaki a hajó sebességét az általa keltett hullámok „impozáns” voltából ítélte meg. Pedig a hullámok „gyártása” sok pénzbe kerül, s aki netán azt óhajt, annak inkább hullámfürdővállalatot ajánlhatnék, sebességi rekordok elérésére épp az ellenkezője vezet célhoz.

Ebből a felismerésből kiindulva, a hajóépítőmérnökök igyekezete oda irányult, hogy a hajóknak olyan alakot adjanak, mely a hullámokat nem „gerjeszti”, hanem „megköti”. Minthogy a hajó előrészt egy bizonyos fokon túl nem lehet élesebb vízvonalúra készíteni, a fenti igyekezetből születtek meg azok a hajóformák, melyeket „hullámkötők”-nek (Wellenbinder, Wawe-collecting) neveznek s lényegük a részben, vagy egészben homorú (convex) fenékforma, ellentétben a rendesen domború (convex) formákkal, miáltal oly vízvonalak adódnak, hogy az orrhullámok nem fejlődhetnek ki a szokott módon. Ily rendszerű vízijárműveknek, e rövid ismertetésem keretében csupán egy típusára fogok kitérni, amely azonban már nem merüléssel, vagyis a statikus felhajtó erő hordozta hajó, hanem a hullámkötőnek kombinációja (egyfelületű) siklóhajóval, s amelyet különleges formája után „víziszánnak” (seasled) nevezhetünk (2. ábra). Ezt a járművet gyors menetben már a dinamikus (mozgásbeli) felhajtóerő hordja, melyről majd az alábbiakban lesz szó, lassú menetben pedig mint hullámkötő működik.

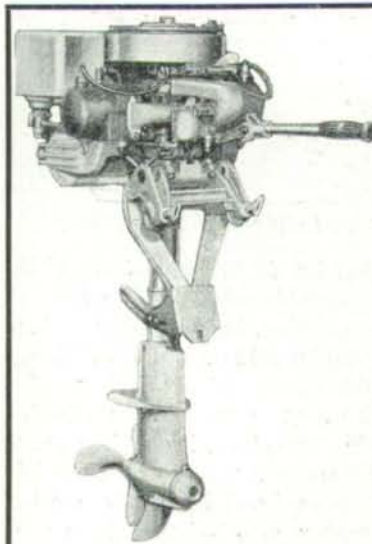
Látjuk tehát, hogy a merüléssel hajó sebessége fokozásának leginkább a hullámképző ellenállás szab határt, noha a többiek is hozzájárulnak. Mert hiába növeljük a lóerőszámot: az erősebb motor nehezebb, erősebb és súlyosabb hajótestet kíván, annak pedig nagyobb az ellenállása, mint amit a beépített lóerőtöbblet fedezni tud. Nincs kiút, ha pedig még könnyebbek lennének a motorok (lóerőnkint értve), úgy az csak a sebességi határ pár kilométerrel való felszólalását jelentené. A lényegen, a hajótest nagy fajlagos ellenállásán az semmit sem változtat. Tehát csak egy út marad hátra: olyan vízjárművet szerkeszteni, melynek fajlagos ellenállása kicsiny.

Mivel pedig a legnagyobb ellenállásrész a hullámképződésből ered, azt kell valami módon csökkenteni. Mivel pedig az a „merüléssel” van szoros összefüggésben, módot kell találni arra, hogy a hajótestet a vízből annak színére emeljük és pedig annál inkább, minél nagyobb a sebesség. Ezért szakítanunk kell a nyugalmi (statikus) felhajtóerő elvével, mely történelem előtti idők óta képezte a hajóépítés alapját, s szolgálatunkba kell állítani helyette a *dinamikus* (mozgásbeli) *felhajtóerő* elvét, melyhez hasonló elven tartják fenn magukat a repülőgépek is. A hajó megfelelt a léghajónak (ez a szó: „hajó”, magában foglalja az úszóképesség fogalmát), a dinamikus felhajtóerő hordozta *hidroplán* („vízifelület”) pedig, melyet magyarul nem tudok jobb kifejezéssel jelölni, mint *siklóhajó* (noha ez nem „hajó”), az aeroplánnak („légi-felület”), vagyis a repülőgépnek felel meg, mert mindkettő csakis *mozgásban* tudja fenntartani magát, hiszen a „dinamikus” erők a mozgással elválaszthatatlan összefüggésben vannak.

Mi tehát a hidroplán vagy a siklóhajó? Külső alakjában hajóhoz hasonló jármű, melynek fenékfelületei oly módon vannak kiképezve, hogy azokon menetközben a mozgásbeli (dinamikus) felhajtóerő ébred, mely a vízszíntre

emeli és ott is tartja a járművet mindaddig, míg a sebesség elegendően nagy. Ha a sebesség egy bizonyos nagyságánál kisebb, úgy a jármű teste besülyed a vízbe s a mozgásbeli felhajtóerő szerepét a merüléssel hajókat hordozó nyugalmi felhajtóerő veszi át. Ez a sebesség az úgynevezett *siklósebesség* határ. Hogy a mozgásbeli felhajtóerő miként keletkezik, azt e helyen meg sem kíséreltem kifejtetni, csupán annyit említek, hogy annak legegyszerűbb (legprimitívebb) előállítási módja, ha egy sík lapot bizonyos szög alatt állítva a vízszínteshez vonatunk, vagy ami ugyanaz, egy ily lappal szemben a víz áramlik. A gyorsan haladó siklóhajó különlegesen kiképzett fenékfelületei hasonlóan működnek (bár azok csak a legegyszerűbb szerkezeteknél síklapok), mert a velük szembe áramló vizet alig észrevehetően megduzzasztják, miáltal az a felületekre nyomást fejt ki, mely a mozgásbeli felhajtóerőt szolgáltatja, s ez emeli ki a járművet a víz színére. Mivel, mint említettem, a víz sűrűsége 800-szor akkora, mint a levegőé, megérthető, hogy a szükséges felületek egy repülőgép felületeihez képest oly kicsinyek, hogy azok egy hajóalakú jármű fenékfelületeinél is jóval kisebbek, s ezért lehet hajóformájú járműveket siklóhajóvá kiképezni.

Ha a siklóhajó áll, vagy csak lassan halad, akkor mint merüléssel hajót a nyugalmi felhajtóerő hordozza. Ellenállása ilyenkor az eddig ismeretes konstrukciónál sokkal nagyobb, mint egy jó alakú hajótesté, mert alakja kedvezőtlen, széles és tompa, mozgását nagy hullámképződés és örvények kísérik. Egyes típusoknál lassú menetben orra erősen kiemelkedik. A sebesség növelésére aránylag igen sok lóerőt kell felhasználnunk, míg a siklósebességet el nem érjük. Ekkor érdekes jelenség kö-



Minden igénynek és használati célnak megfelelő típusú

OUTBOARD-

motorját csakis az

EVINRUDE-

motorok közül válassza ki.

Minden típushoz, minden használati célra külön eredeti amerikai, és amerikai tervek alapján belföldön készült verseny-, sport-, strapa- és luxuscsonaktestek.

Vezérképviselő:

Eduard A. Benisch,

Budapest, VIII. ker., Kisfaludy-utca 7.

Minden típusból állandó raktárt tart, kívánatra vizen bemutat, felvilágosításokkal szolgál, prospektust küld, motorokat kezelésre és ellenőrzésre, csónakokat garageirozásra átvesz a magyarországi képviselőt:

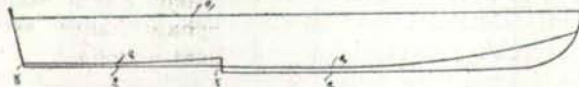
CSILLAGHY és TÁRSA

MŰSZAKI KERESKEDELMI TÁRSASÁG

Budapest, VIII., Kisfaludy-utca 7. sz.

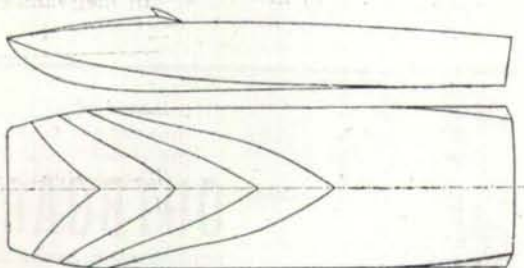
Telefonok: József 441-44, és József 322 25.

vetkezik be. Az eddig erősen bemerült farrész kiszökken a vízből, az előrész lecsapódik a vízszínrre, az egész jármű mintegy lefekszük, s anélkül, hogy a motorteljesítményt fokoztuk volna, a sebesség megnő, jeléül a hirtelen megcsökkent ellenállásnak. A hidroplán siklásba jött. Ezután még el is vehetünk gázt, sőt erősen fojthatjuk a motort egyes szerkezeteknél, a sebesség ugyan csökken, de a jármű siklásban marad. Ennek a jelenségnek a gazdaságosságra van döntő befolyása. Mert hiszen ha a motort fojtva a sebesség alig csökken, úgy a megtett útra eső fogyasztás is kisebbedik.



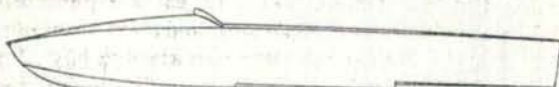
1. ábra. A „Baby Stepper”, egylépcsős amerikai siklóhajó.

Hogy a siklásnál az ellenállások csökkennek, az természetes, mert a jármű felületeivel csak érinti, „súrolja” a felszínt; hullám- és örvényképződés alig van, az összes ellenállás jóformán csak a siklófelületek felületi ellenállásából és a légellenállásból tevődik össze. (Van még egy ellenállásrész, mely a felhajtóerővel összefüggő, úgynevezett „lebegési teljesítmény”-nek felel meg, a szakemberre nézve ez a legérdekesebb, mivel azonban keletkezésének okai igen bonyolultak, értéke pedig nem döntő, csak megemlítem létezését.) Az a tulajdonság, mely szerint a siklásban levő hidroplán nem képez hullámokat, igen kedvező abból a szempontból is, hogy az egyéb vízportokat (evezés) nem zavarja s a kikötött járművek sem rongálódnak.



2. ábra. Versenyvíziszán (hullámkötő siklóhajó).

Természetes, hogy a hullám és örvénylési ellenállások elmaradásával az elért nagyobb sebességnél a felületi és légellenállás növekednek akkorára, hogy a teljes motorteljesítményt (a propeller hatásfokának beszámításával) felemészítik. Ha még nagyobb sebességet akarunk, a mérnöki feladat előlről kezdődik: a megmaradt ellenállásokat kell csökkenteni a megfelelő formai kiképzéssel, s ezenkívül még gondot kell fordítanunk a propeller hatásfokának javítására. Mert ez a sebességgel igen erősen csökken, s hiába minden: a jó motor, a jó hajótest, ha a propellerben elvész a motorteljesítmény nagy része. Ezek részletezése messze vezetne, az olvasó megunná és végül is eldobván cikkemet, én hiába írtam volna még ezt az egész kis technikai mesét (noha mindez igaz!).



3. ábra. Kétlépcsős siklóhajó.

Ezeket előrebocsátva, áttérhetünk az elméletről a valóságra, az olvasó most már tudni fogja, miről van szó. Nézzünk tehát végig, legalább vonalas ábrákban néhány modern, a ráakasztós motorok számára tervezett sikló-

hajót, megjegyezvén, hogy a bemutatott járművek legnagyobb részét megépültek és használatban is vannak.

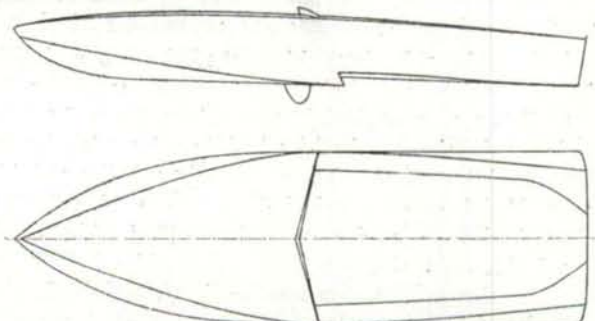
Siklóhajót tervezni, amely siklik, ma már nem probléma, éppúgy, mint repülőgépet, amely repül. Ezen régen túl vagyunk. Ellenben probléma *jobb*at tervezni a másiknál. Ez a „*jobb*at” nemcsak a sebességre vonatkozik, hanem más egyebekre is, például: stabilabbat, teherbíróbbat, gazdaságosabbat, tartósabbat, kényelmesebbet stb. Van e jó tulajdonságokból egész csomó. Csak egy dolgot nem tud semmiféle mérnök, vagy nem mérnök megcsinálni, s ez az, hogy olyan legyen a jármű, mely a felsoroltak szerint minden tekintetben jobb legyen, mint a másik. Az óceánjáró nem torpedóromboló, a Mallet-mozdony nem gyorsvonati lokomotív és a csukott 7 üléses, akár 100 HP-s Sedan nem Bugatti-versenykocsi. Sokat is vigyen, gyors is legyen, kényelmet nyújtson és soká is tartson: ez nem megy! Pedig hányan követelnek ilyen csodabogarat, és hányan állítják, hogy ilyent tud-



4. ábra. Egylépcsős, 1—2 személyes versenyhidroplán.

nak szállítani! (Ezek a szélhámosok.) Kérem az olvasót: ezen a szemüvegen át tessék nézni a konstrukciókat!

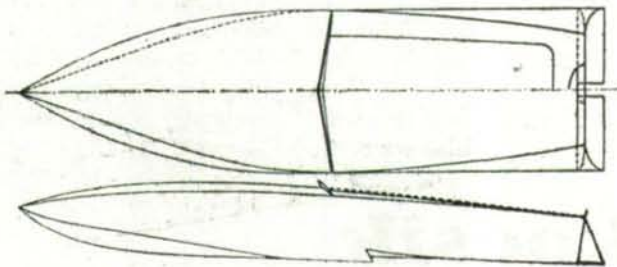
Mindenekelőtt az 1. ábrán bemutatom az amerikai versenyhidroplánok alaptípusát, melyet a Johnson főmérnök által 1927-ben tervezett és ugyanezen év majd összes rekordjait tartó „Baby Stepper” képvisel s amelynek többé-kevésbé szerencsés utánozatai és változatai, a különféle „Baby”-k és „Miss”-ek (Amerikában úgylátszik minden és mindenki e becéző előnevet kapja), mint például a tavalyi (1928) „C”-osztályú világrekorder a „Baby Whale” (= „Bálna Babuska”, hogy miért az, azt szeretném tudni, mert hasonlítani semmiképpen nem hasonlít hozzá) szintén ebből a típusból való. (Úgy látszik, hogy az amerikaiak az olcsó és könnyű gyártás előnye miatt egyenesen nem akarnak haladni és minden újítást elnyomnak e téren, mert azt nem tehetem fel róluk, hogy két éve



5. ábra. Egylépcsős, 3 személyes sportsiklóhajó.

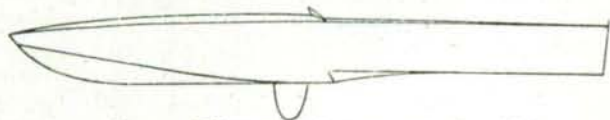
nem tudtak egy lényegbevágó új gondolatot e téren ki-termelni!?) Az amerikai siklóhajók igen jók a maguk nemében (mint az automobiljaik), jobbat azokkal az egyszerű módszerekkel, melyek szerint épülnek, talán nem is lehet csinálni. Ha megnézzük az első ábrát, látjuk, hogy a „Baby Stepper” oldalnézete *majd csupa egyenes vonalakból áll*, amennyiben a gerincvonal (K) és az oldalél, Oa, mely valamivel (V) magasabban jár, legnagyobb-részt, de különösen a siklófelületek tájékán egyenesekből áll. A siklófelületek a gerinc felé gyengén összehajló (V) siklapok, melyek a vízszinteshez pár foknyi szögben hajlanak. A fedélzeti oldalél Of egész-hosszában egyenes,

íveltége oldalnézetben nincsen. (Ez különösen fontos az építés olcsóságának szempontjából.) Hogy ily egyszerű formákkal nem lehet a legjobbat elérni, azt itt ugyan nem bizonyíthatom, de talán elhiszi az olvasó. Csak utalok a léghellenállásra, mely ívelt formákat követel, s különösen a szilárdság kívánja meg, hogy a közép táján (épp ott, ahol a lépcső van), a tartómagasság ne változzék hirtelen. E hajók terveit Amerikában pár centért, sőt ingyen osztogatják (Johnson-képviselőt Budapesten is bárkinek a kezébe nyomja a „Johnson Boat Manual”-t), mert akit hajóépítésre lehet rávenni, annak motor is kell (!). Ezért is olyan egyszerűek a rajzok (olcsó, de sok).



6. ábra. Egylépcsős, 1 személyes versenyhidroplán.

A 2. ábrában a már említett „víziszn” vonalrajzát látjuk. A hullámkötők e fajtáját angol hajóépítőmérnökök eszelték ki, de annak egyszerű formák szerinti típusát az amerikai Hickman szabadalmaztatta és gyártja. Minthogy Európában az itt termelt *elv* szabadalmaztatva nincsen, a 2. ábra szerinti jármű az én rajzasztalomról került ki és a Balatoni Yachtépítő Rt. építette meg, még 1927-ben. Az *elv* a következő: a merülő hajók vízvonalai elől lehetőleg éles szögben találkoznak, a hullámok lehető csekély gerjesztése szempontjából. Ha oly testet szerkesztünk, mint azt felülnézetben az ábra is mutatja, melynek tehát a vízszínnel párhuzamos metszetei — a vízvonalak — a hajógerince felé (a fenék alá) futnak, a jobb és baloldalt gerjesztett hullámok a hajófenék alatt találkoznak, mert az ily test gerince magasabban halad, mint az oldalélek (innen a „szán”-alak elől), úgyhogy a hajófenék elől tunnel-alakú. A hullámok energiája nem szóratik szét ily módon a vízfelszínen, hanem az egyesült hullámokból duzzadás keletkezik a hajófenék alatt, melyre a siklófelületté alakított hátsórész mintegy feleszűszik, megemelve a járművet. E hajóforma tehát a siklást is biztosítja nagyobb sebességeknél. Ezenfelül — alakjánál fogva — még egy „jó” tulajdonsága is van: nem stabil, hanem *túlstabil*, felborulni vele nem lehet, például hullámfutásban, vagy egyéb alkalmakkor, súlyeltolódásra pedig alig reagál. Természetes, hogy gyors menetben, igen hirtelen kanyarodóknál a centrifugális erő ezt is felboríthatja, de azt hiszem, nem szükséges bizonyítanom, hogy olyan jármű, amely fel nem fordítható, nem létezik, legyen az autó, vonat vagy hajó, csupán a sebességnek elég nagy-nak s a körívnek pedig elég kicsinek kell lennie. A víziszánnal a Balatonon végzett próbák feltevéseimet teljesen igazolták, noha természetes, hogy a rendszerrel nem érhetőek el oly sebességek, mint a lépcsős, több felületű sikló-



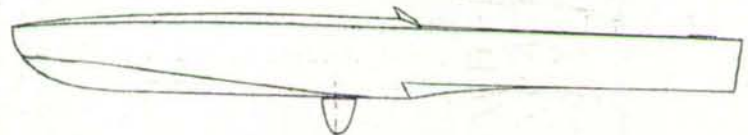
7. ábra. „D”-osztályú versenyhidroplán.

hajókkal, a nagy, nedvesített fenékfelületek miatt. De a jól szerkesztett víziszán alig lassúbb, s a külföldi versenyek tanulsága szerint, hullámos vízen a legtöbb esetben az ehhez hasonló *elv* típusok nyertek.

Az eddig ismeretes, leggyorsabb hidroplán-típus az, amelyik egy lépcsővel, azaz 2 siklófelülettel bír (a lépcsők száma mindig eggyel kevesebb lévén, mint a siklófelületeké). Ilyen volt az 1. ábrán látható „Baby Stepper” is. Több lépcsőnek csak akkor van jogosultsága, ha a súlyelosztás azt megkívánja, vagy ha a jármű szélessége limitálva van. Egy ilyent mutat a 3. ábra, melyet szintén még az 1927. év folyamán szerkesztettem, s mint látható, 2 lépcsős, 3 felületű. Ez sem versenyhajó, hanem kétülé- ses, a sport és kirándulás céljaira szánt siklóhajó.

A 4. ábra már — könnyű építésmód mellett — versenycélok is kielégítő siklót mutat, erősebb építésmód mellett 2 személy által is használható, ha a motor a „C”-, vagy a „D”-osztályba tartozik, s aki figyelmesebben megnézi az ábrát, az amerikai rendszerhez képest, fontos eltéréseket vehet észre. Sebessége „D”-motorral a 60 km/h körül jár.

Mint említettem, abban a helyzetben vagyok, hogy a sebesség *aránylag* csekély csökkenése révén oly módon tudom a siklót megszerkeszteni, hogy annak teherbírása a többszörösére emelkedik. (Például az amerikai siklóhajók nem szeretik a túlterhelést, ilyenkor alig lehet őket a vízből kicsalogatni, ha csak jóval erősebb motort nem veszünk.) Az 5. ábra egy ily nagyobb teherbírású hidroplánt mutat, mely „C” osztályú motorral 3, sőt 4 személyt is képes hordani (ha a propeller jól van megválasztva) és



8. ábra. Versenyhidroplán „E”- és „G”-osztályok számára, uszonykormányjal.

mégis gyönyörűen síklik. Sebessége 1 emberrel 40 km/h felett van, de 3 személlyel még 25-nél többet síklik.

A 6. ábra oly siklóhajót mutat, melynél a propellert hajtó tengely a siklófelület alá van tolvá, a fartükrön túlnyúló fenékrész villaszerű kimetszésébe. Ez a dolog kettős cél elérésére történik: 1. hogy a propeller levegőt ne kapjon (ami elő szokott fordulni bizonyos okokból); 2. célom ezenfelül főleg az volt, hogy a hátsó siklófelület, mely az összes súly nagyobb részét hordja, rugalmassá tegyem és végül 3. a siklást hamarabb érjem el. Egy ily típusú versenyhajót még 1927-ben építettem, *Benacsek* Jenő yachtszerkesztő barátommal, aki akkor a Balatoni Yachtépítő üzemvezetője volt. A siklósebesség tekintetében akkoriban (majd 2 éve!) frappáns eredményeket adott, s kb. 10%-al futott többet, mint az *ugyanazzal* a motorral felszerelt amerikai testek. Ma már ezt a típust bizonyos okokból nem csinálom. Érdekeség kedvéért azonban megemlítem, hogy a Johnsoné 1928-ban kiadtak egy „Johnson Boat Manual”-t, melyben csupa ilyen „villásfarkú” testeket látok, s a terveken Johnson főmérnök van aláírva, a dátum pedig: 1928 április 10. Én nem állítom, hogy az ideát tőlem vette.

A 7. ábra már egy kimondott versenyhajót mutat a „D”-osztály számára, melyet a múlt év őszén az én ked-

ves barátom és kollégám, *Delmár* Walter mérnök úr számára terveztem. A terv nem lett és már nem is lesz megépítve, van azóta újabb és jobb.

A rajzok némelyikére az uszonyt is felrajzoltam. Ez arra való, hogy: 1. növeli a stabilitást; 2. sokkal kisebb fordulási (sőt „befordulási”!) íveket tesz lehetővé.

A 8. ábra egy a nagy osztályok („E” és „G”) számára tervezett testet mutat, melynél az uszony elfordítható, azaz mint kormány is szerepel, s a kormányzás a motor és az uszony ellentétes értelmű egyidejű elfordításával történik. Ennek előnye, hogy az ívbe való beállítás alkalmával a hajó semmit sem faral. Aki már látott outboard-versenyeket, az tudja, hogy ez mily előny, mert a kiszámíthatatlan faralás miatt nemcsak egymással, hanem néha a jelzőbójával is közelebbi ismeretséget kötnek a versenyzők.

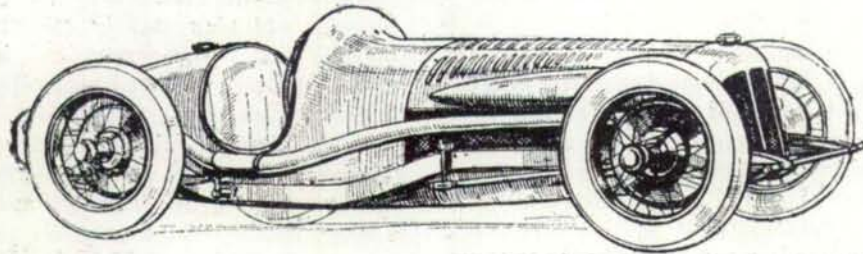
Megjegyzem, hogy lehet építeni siklóhajót lépcső nélkül is. Ennek igen ravasz fenékformája van, melyre

itt szintén nem térhetek ki (úgyis hosszúra nyult ez a cikk). E rendszert 4—5 üléses, tehát nagyobb teherbírás esetén használom. Előnyük, hogy a hullámjárást nagyszerűen bírják, rendkívül stabilok, sebességük azonban nem érheti el a lépcsős siklóhajókét, noha az a motor erőssége szerint, 20—40 km/h között változik. Ezek alkalmasak evezősklubok számára, tréningkísérlet céljára.

Végül megemlítem, hogy bemutatott konstrukcióim régebbi keletűek, a legújabbakat — érthető okokból — legfeljebb csak az 1929-es versenyszezon után leszek hajlandó közszemlére kitenni, noha a fentiek is a szerzői jog védelme alatt állanak.

Ha e rövid és talán nem mindenütt világos ismeretével az e téren észlelt sok tévhit egy részét sikerült volna eloszlatnom és a konstrukciók iránt támasztható alapkövetelményekre, azok durva elsődleges megítélésére sikerült az olvasó figyelmét felhívnom, — úgy fáradsgom nem volt hiábavaló.

Versenykocsik



Az 1500 kcm-es, kompresszoros, 12 hengeres FIAT. Egyike a legalacsonyabb versenykocsiknak. Ezzel a kocsival nyerte Pietro Bordino az 1927. évi Milanói Nagy Díjat, kétkiteres versenykocsik ellen.

I.

A versenykocsi befolyása a szériaautomobilra.

A nagyközönség az automobilversenyek szükségességének kérdésében két részre osztható. Az egyik rész pártolja, a másik ellenzi a versenyeket. Ha technikai szempontból vizsgáljuk a versenyeket, az a vélemény alakul ki bennünk, hogy szükségesek. „*A versenykocsija a holnap túraautója.*” Ez a mondás — ha kissé túloz is — igaz. Igen sokat köszönhet a mai fejlett automobiltechnika a versenyzésnek. Egy automobilverseny olyan erős próbára teszi a vezetőt és a gépet, amilyen a normális használatban vagy sohasem, vagy csak igen ritkán fordul elő. A verseny rendkívüli igénybevétele egyéhnány óra alatt felszínre hozza azokat a hibákat és konstrukciós tévedéseket, amelyek a rendes használatban csak hosszú idő után mutatkoznak. A versenyző mintegy a kísérleti nyúl szerepét tölti be, amikor egy még új-konstrukciójú kocsit versenyen vezet és ezért bizony nem egyszer életével fizet. A konstruktőr azonban tanul és a versenykocsiknál nyert felbecsülhetetlen értékű tapasztalatait megfelelő formában érvényesíti használati kocsiain.

Az ellenpárt, amelyik a versenyek megtartását ellenzi, többek között következő érvekkel áll elő: A versenyek által produkált tapasztalatok ma már el-

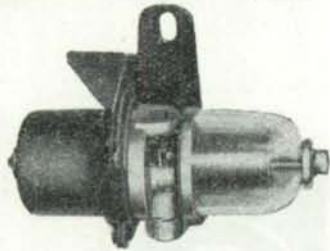
vesztették jelentőségüket. Vannak olyanok, akik szerint a versenyek teljesen hiábavalók, sőt eredményük káros hatása a *gyártott szériakocsik árának emelkedésében nyilvánul*. Alátámasztani látszik a fenti véleményt vallók nézetét az a körülmény, hogy sok, kitűnő kocsikat gyártó gyár nem versenyez és egyáltalában nem is vett még részt versenyen. Ha X gyár, amelyik nem versenyez, jobb kocsikat gyárt, mint Y, amelyik viszont állandóan részt vesz versenyeken, miért szükséges akkor egyáltalában a verseny?

Erre a felelet, hogy a *versenytapasztalatokból nyert előnyöket az egész automobilipar gyümölcöszeti*. Az elért sikert vagy balsikert feszült érdeklődéssel figyeli az egész ipar és a hatás rövidesen észrevehető az egész világ automobilgyárosainak produktumain. Eltekintve a szaksajtó ismertetéseitől, amely az eredményeket részletesen méltatja, igen sokszor kapcsolat van két rivális gyár mérnöki kara között, minek folytán az egyik üzemből felfedezett újítások stb. gyorsan ismertté válnak a rivális gyárnál is.

Felbeszakitva fejtegetéseinket, nézzük, mit mondanak a versenykocsiknak a szériakocsik gyártására való befolyásáról híres konstruktőrök, olyanok, akik már nem egy, egészen elsőrendű tura-kocsival is megörvendeztették a világpiacot.

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

AUTOPULSE



ELEKTROMOS BENZINSZÍVÓ
DÍJTALAN KIPRÓBÁLÁS!

DÉNES ÉS FRIEDMANN R.-T.
BUDAPEST, VI., DESSEWFFY-U. 29
TELEFON: AUTOMATA 289-86 ÉS 144-71

A Délafrikai Tourist Trophyn
éppen úgy, mint a
KMAC Téli Versenyén
ismét bebizonyította a

JAMES

hogy legyőzhetetlen.

A Délafrikai Tourist Trophy
és a spanyolországi
Montserrat Hegyiverseny
abszolút győztese a

RUDGE

4 szelep — 4 sebesség.

Vezérképv.: BRUCK VI. Jókai-utca 21.

A
magyar
utak motorkerékpárja a

SUPER-X

Amerika legelterjedtebb
országuti gépe és az
amerikai rendőrség hasz-
nálati motorkerékpárja.

Norton

gyors OHV és király-
tengelyes sport- és
versenygépek.

ROYAL ENFIELD

k ö n n y ű
angol túramodellek
225 kcm-től 1000 kcm-ig.

Kedvező fizetési feltételek

Mindenben
az új 1929-es típusok!



Vezérképviselet:

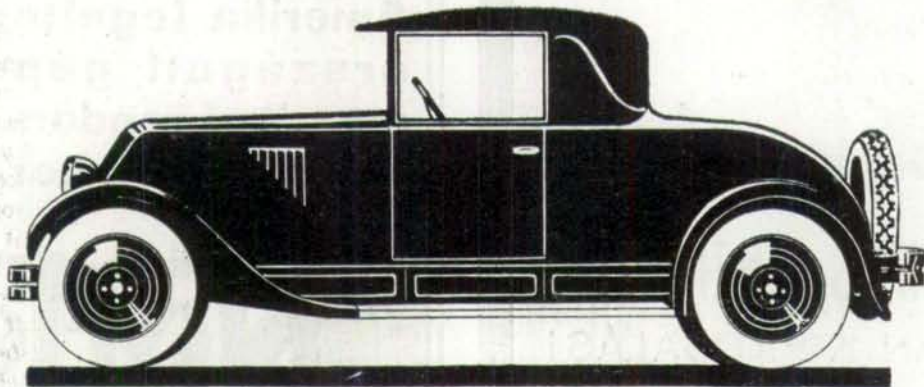
Wollemann és Társa

Budapest, VI., Andrássy-út 67. sz.
Telefonszám: Automata 136-09.

RENAULT



MONASIX



az európai úrvezető ideális kis hathengerese.

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

SCINTILLA



A „QUESTION MARK“

amerikai repülőgép

150 órás világrekordját

SCINTILLA

mágnessel

hajtotta végre.

Vezérképviselő: Urner és Berkovits, Budapest, V., Pozsonyi-út 4/f sz.

Fred Duesenberg amerikai konstruktőr, aki alig két hónapja lépett a nyilvánosság elé egy általa konstruált túrakocsival, mely világszerte feltűnést keltett, egy hosszabb interjú keretében a következőket mondotta:

„Minden gyorsasági, hegyi és hegymászóverseny, minden megbízhatósági próbát és hosszútávú vagy üzemanyagfogyasztási próbát hozzájárult valamivel a mai, modern automobil megszületéséhez. Léteznek ugyan még mérnökök, akik tagadják a versenyeknek a használati kocsitípusokra való befolyását, ezek azonban nem veszik észre, hogy szériamotorjaikat körülbelül úgy konstruálják, mint ahogy ez előtt néhány évvel a versenykocsikat építették. Húsz évvel ezelőtt egy kétliteres motor maximális teljesítménye 10–12 lóerő volt. Ma vannak motorok, amelyek ugyanilyen hengerűrtartalom mellett 140–150 lóerőt képesek kifejteni. *Nézetem szerint különösen a gyújtást befolyásolták kedvezően a versenytapasztalatok.* Éppen ez a rész van sokkal erősebb igénybevételnek alávetve a versenymotornál, mint a túramotornál. Vonatkozik ez elsősorban a *megszakítóra, tekercekre és a gyújtógyertyákra.* Azok a gyertyák, amelyeket még négy évvel ezelőtt versenykocsikban használtak, a mai versenykocsik számára értéktelenek. Azok a gyertyák pedig, amelyek a mai túramotorokban vannak, versenykocsiban legfeljebb egy vagy másfél mérföldnyi utat tartanak ki és azután öngyulladás okoznak, még jóval előbb, mintsem a motor kézmeleg lenne. *A versenyek tapasztalatai a szériagyártásban egytől négy évig terjedő időközben éreztetik hatásukat.* Egyszer a versenyeknél az üzemanyagfogyasztás is figyelembe lesz véve. (Duesenberg ezt 1926-ban mondotta. Az AIACR 1929-re limitálta a versenyeken a maximális fogyasztást.) A versenyek tapasztalatainak indirekt hatása a közönségre akkor még sokkal nagyobb lesz. Régebben a versenykocsikat túrakocsik részeiből állították össze. Dacára, hogy ezek a kocsik igen nehezek voltak, gyakoriak voltak olyan balesetek, amelyeket tengelytörések, kormány-műtörések stb. idéztek elő. A mai kis versenykocsi félakkora súly mellett, félakkora, speciálisan arra a feladatra méretezett részekből készül, amelyek merevsége, kisebb súlyuk ellenére, nagyobb. Manapság az egyes részek törése, illetve defektje folytán létrejött balesetek alig teszik ki a régiek 25 százalékát. A versenykocsi azért olyan értékes, mert általa a nagyközönség a fenti tényezőkre felügyel és így azok tudatára ébredve, megkívánja az időszerű újításokat. A legtöbb automobilgyáros csak akkor hoz ki ilyen gyakorlati értékű tökéletesítéseket, ha a közönség már kívánja azokat. *Versenykocsik és versenyeredmények nélkül a közönség igénytelen maradt volna, az automobilgyárosok nem dolgoztak volna olyan buzgalommal tökéletesítéseken és igen valószínű, hogy még ma is olyan nehéz és lassú kocsikkal jár-*

nánk, mint amilyenek modern kocsiknak számítottak évekket ezelőtt.”

Érdekesen és kézzelfoghatóan szemlélteti a versenykocsiknak a túrakocsikra való befolyását Duesenberg a következőkkel: „Az első soros nyolchengeres motor Amerikában 1919-ben épült. 1920-ban az indianapolisi versenyen indult tíz kocsi közül kilenc soros nyolchengeres volt. *A gyárak gyártási programját végignézve, meggyőződhetünk arról, hogy hány gyár volt, mely ennek hatása alatt felvette a nyolchengeres szériamotorok gyártását? Tehát itt is befolyásolták a versenygépek a szériagyártást.*”

Szépen és érzékelhetően nyilvánítja a versenytapasztalatoknak a modern használati kocsira való befolyását a Fiat-gyár konstrukciós osztályának vezető mérnöke, aki arra a kérdésre, hogy képes lett volna-e az 509-es modellt versenytapasztalatok nélkül megkonstruálni, a következőket mondotta: „Igen, ha megelégedtünk volna azzal, hogy kölesön vesszük más gyár versenytapasztalatait és elvesztettünk volna ezzel egy évet. Kétségtől igen sokat profitált az 509-es motorja a versenytapasztalatokból. *Ez a modell versenykocsinak számított volna tizenkét évvel, illetőleg, tekintve, hogy a háború a fejlődés szempontjából nem számít, nyolc évvel ezelőtt.* 1914-ben a legjobb versenykocsik a Peugeot-ok voltak, melyek teljesítménye azonban alig haladta meg a literenkénti 30 lóerőt, fordulatszámuk pedig 3500 körül mozgott. Az 509-es Fiat hengerűrtartalma kevesebb egy liternél és igen gyakran feltűráztatják 4000 perccenkénti fordulatra, mikor is 32 lóerőt teljesít. Mint köz tudomású, *olcsó használati kocsinak készült és mégis jellelhetőek nála a legjobb versenykocsik jellemző konstrukciós részletei.* Félgömbalakú robbanótér, függő szelepek, könnyű ide-oda mozgó részek, bőven olajozott, nagyra méretezett esapályák, bő kipuffogónyílás stb., mind megtalálhatók ennél a motornál. Bár, mint tudjuk, a Fiat-széria kocsik kompresszornélküliek (állítólag folytak kísérletek a Fiat-gyárban kompresszoros szériakocsik gyártására, amelyek azonban, minden valószínűség szerint, nem jártak a kellő eredménnyel), *a kompresszoros versenykocsikkal folytatott kísérleteinket rendkívül előnyösen gyümölesztettük repülőmotorjaink építésénél.*”

A Fiat-gyár vezető mérnökének fenti nyilatkozata szépen szemlélteti azt a döntő befolyást, amit a versenymotor a túrakocsi motorjának fejlődésére gyakorolt. *Mint látjuk, a versenyzésnek jelentékeny része van a mai olcsó, közhasználati túrakocsi létrehozásában.* A versenykocsi-konstruktőrök célja mennél nagyobb teljesítmény elérése. Az automobilklubok nemzetközi szövetsége pedig, határt szabva a versenyeken indítható kocsik nagyságának, arra kényszerítette a konstruktőröket, hogy egy bizonyos nagyságú motornak

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

a teljesítményét növeljék. Itt kezdődnek tulajdonképpen azok a versenyek, amelyek a modern, olcsó autók létrejöttét eredményezték. Az aránylag kis versenymotorok teljesítményét sikerült olyan magasra emelni, hogy azok meghaladták a régi óriásgépek teljesítményét. Mi sem volt azután könnyebb, mint a kismotorú versenykocsi építésében használatos elveket átvinni a használati kocsikra. Megszülettek a kishengerűrtartalmú, kislevegű, nagy teljesítményű, könnyű és kevés gummit fogyasztó túrakocsik. Egészen bizonyos, hogy ezek kitermelése által az autósportversenyzés kedvezően befolyásolta az autósportot, mert az alacsony üzemeltetési és olcsó kocsi az, amely ma a nagyközönség autójának, a használati kocsinak nevezhető.

Igen sokszor lényeges változásokon megy át a túrakocsi, olyan változásokon, amelyek szükségességét a verseny- és rekordkocsikon észlelt tünetek teszik szükségessé. A Panhard & Levassor-gyár Knight-típusú motorjai számára az öntöttvasolattyúk helyett először acél, majd később férfémezett tolattyúkat alkalmazott. Mielőtt a gyár ezekre a változtatásokra rászánta volna magát, az új anyagból készült alkatrészeket speciális rekordkocsikon próbálták ki és csak miután azok itt tökéletesen beváltak, látták el szériakocsijaikat is ugyanezen alkatrészekkel. Bugatti öntött alumíniumkerekekkel szerelte fel versenykocsijait és a közönség megijedt ettől az újítástól. A Targa Florio és a Francia Grand Prix, ahol az alumíniumkerekek Bugattik először állottak starthoz, meggyőzték a konstruktort azokról a tökéletesítésekről, amelyek a kerekeken még szükségesek

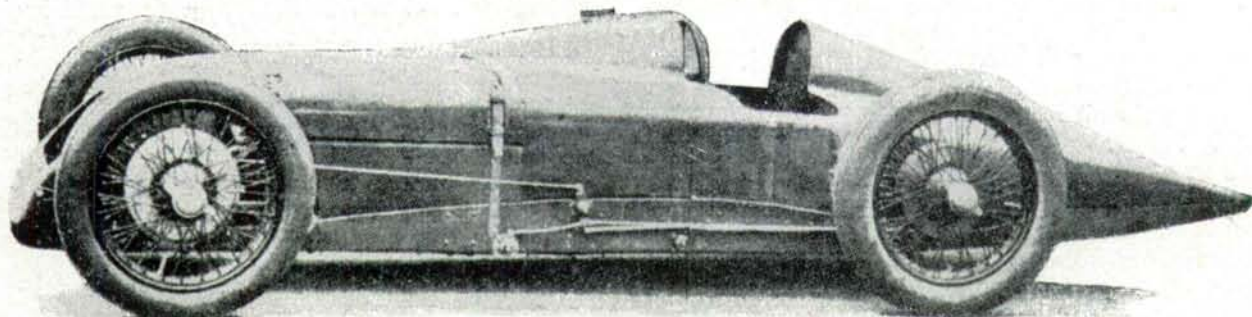
voltak és a mai alumíniumkerekek nevezetesen könnyűségükről és jó hővezetési képességükről. Monsieur Lefèvre, a Voisin-gyár főmérnöke, a versenytapasztalatok javára írja a hajtórudak, hajtórúdcsapágyak és dugattyúk tökéletesítését. Egynéhány évvel ezelőtt gyakoriak voltak a hajtórúddefektusok, verseny- és túrakocsikon egyaránt, ma ezek a zavarok versenykocsikon igen ritkán, túrakocsikon jóformán sohasem mutatkoznak. A dugattyúk, amelyek azelőtt igen gyakran voltak defektusok okozói, igen ritkán okoznak zavarokat és ma már normális túrakocsikon használnak olyan alumínium-, alumínium-ötvözet és magnéziumdugattyúkat, mint amilyeneket egynéhány évvel ezelőtt még csak speciális versenykocsikon alkalmaztak.

Kedvezően befolyásolták a versenykocsik és a velük végzett kísérletek a túrakocsik biztonságát is. Ezáltal nemesak a versenykocsik alacsony, stabil építésére, tökéletes kormányberendezésére, jó úttartási képességére utalunk, hanem a fékberendezésekre.

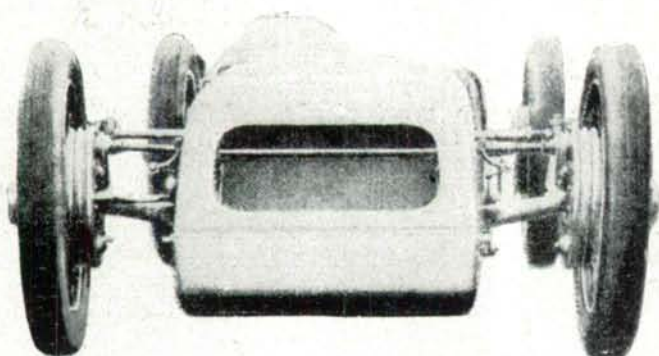
A modern túrakocsi biztonságának egyik legfőbb tényezője a tökéletesen működő négykerékfék. Ez a fékberendezés, mely mind a négy kerékre hatva, jelentékenyen növeli a fékhatást, a normális üzemsebességgel való közlekedést jóformán veszélytelenné teszi. Ki ne látott volna a városi forgalomban egy elcsúszott kerékpáros vagy gyalogos mögött haladó autót félméteren belül megállni? De ha a modern négykerékfészes autók fékberendezését vizsgáljuk, megfigyelhetjük, hogy még igen jelentékeny sebességeknél is egészen rövid távon belül képesek megállni. Vajjon hány balesetnek vették már elejét



Mindenki ismeri!



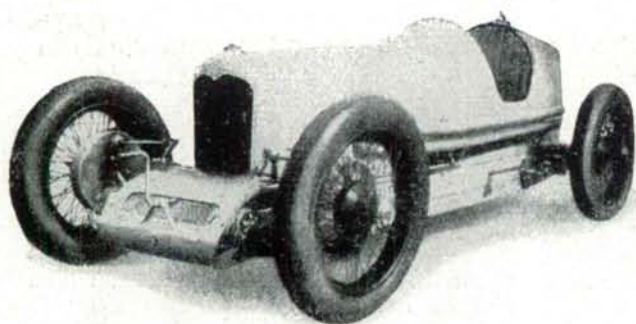
A 15-literes angol Thomas-Special. A Parry Thomas által konstruált kocsí kétségkívül az eddig épített legalacsonyabb versenykocsi.



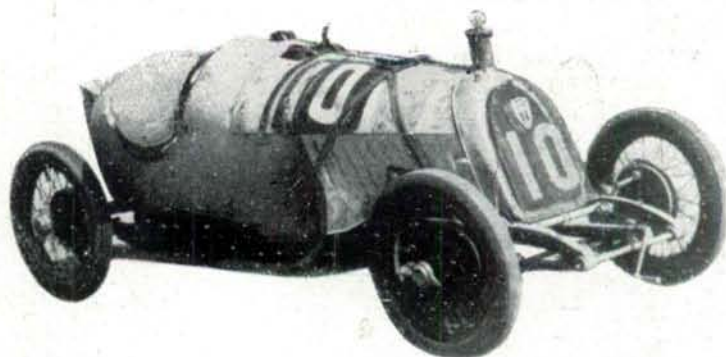
A Thomas-Special előlnézetben. Mint látható, a hűtő legmagasabb pontja alacsonyabb, mint a kerekek magassága.



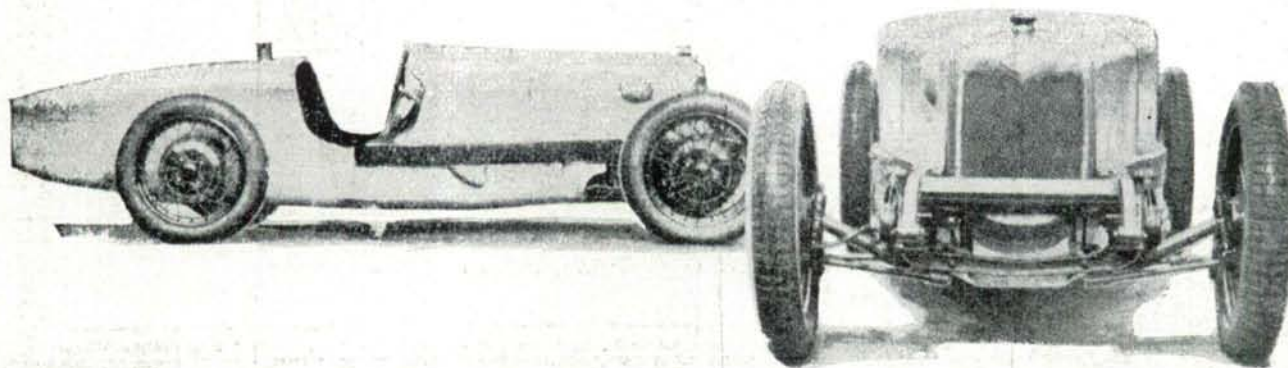
A francia elsőkerék-meghajtásos Tracta-versenykocsi.



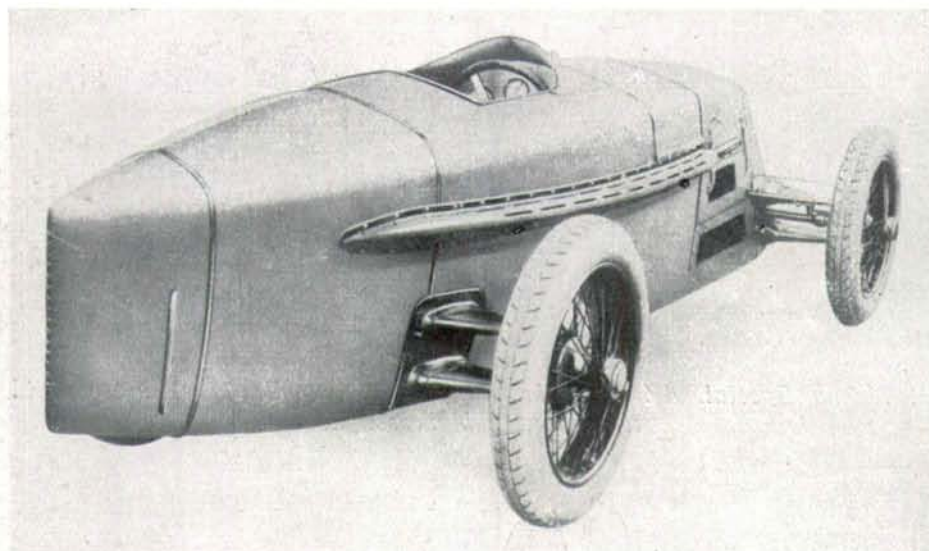
A francia Guyot-Special tolattypus versengautó



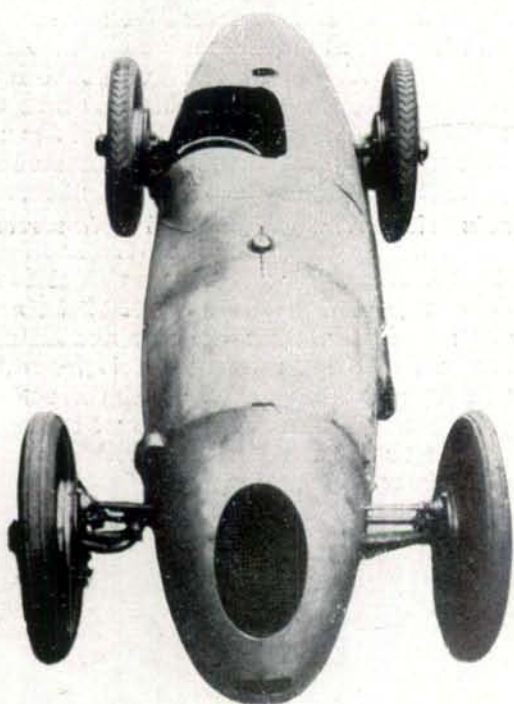
A kompresszoros, 1100 kcm-es, BNC-versenykocsi



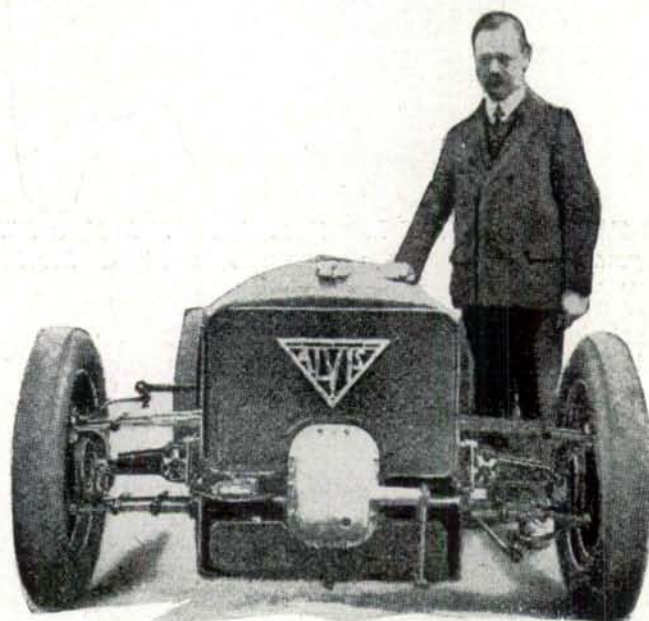
A Riley-versenykocsi. Építése olyan alacsony, hogy a vezetőülésben ülő egyén kényelmesen lefektetheti tenyerét a talajra, anélkül, hogy ezért ki kellene hajolnia a kocsiból.



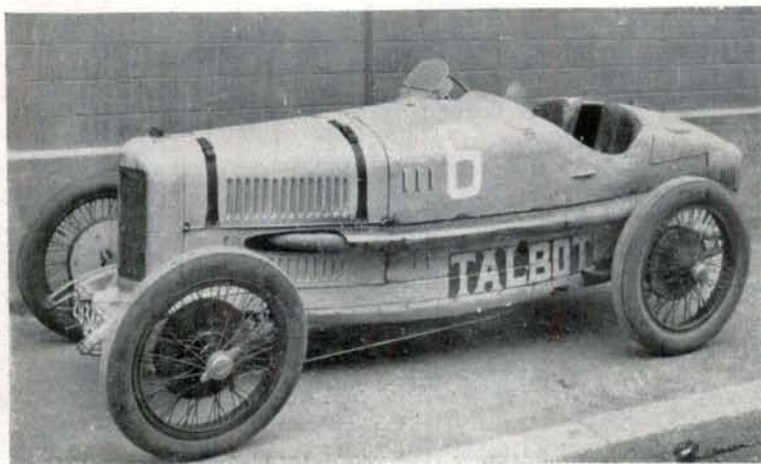
A 12 hengeres, 1,5 literes, elsőkerék-meghajtásos Itala. Állítólag a gyár vezetőségében előállított változások következtében ez a szép versenykocsi egyetlen verseny startjánál sem jelent meg.



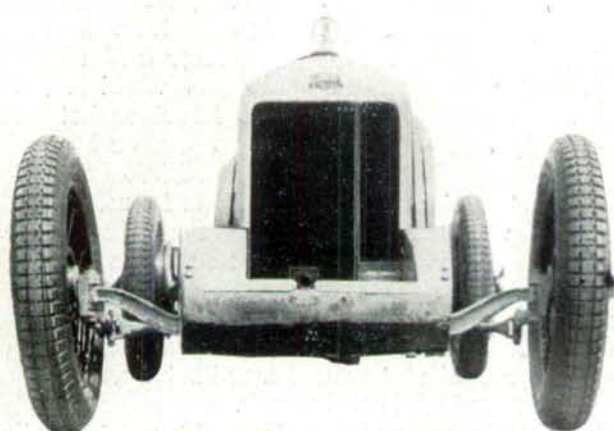
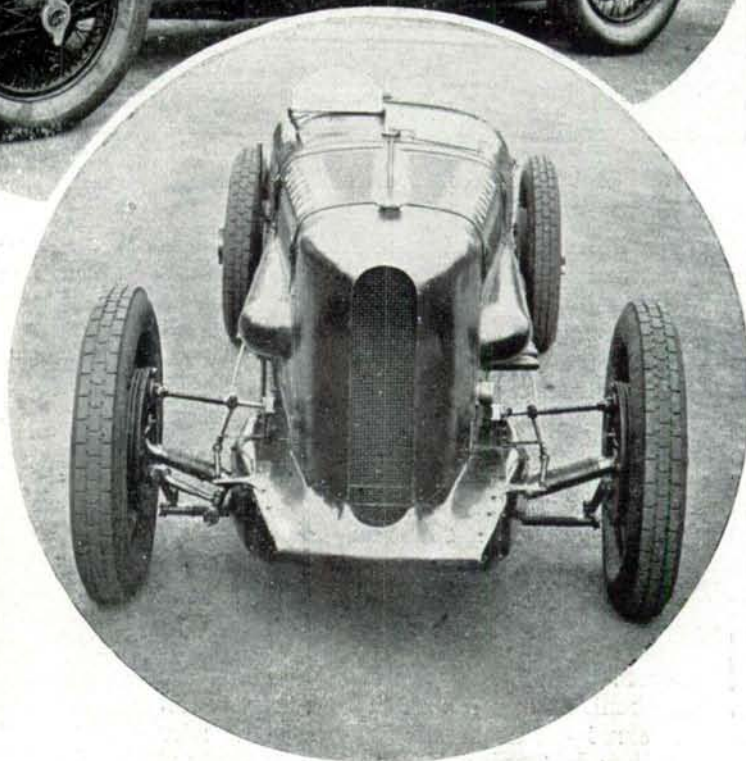
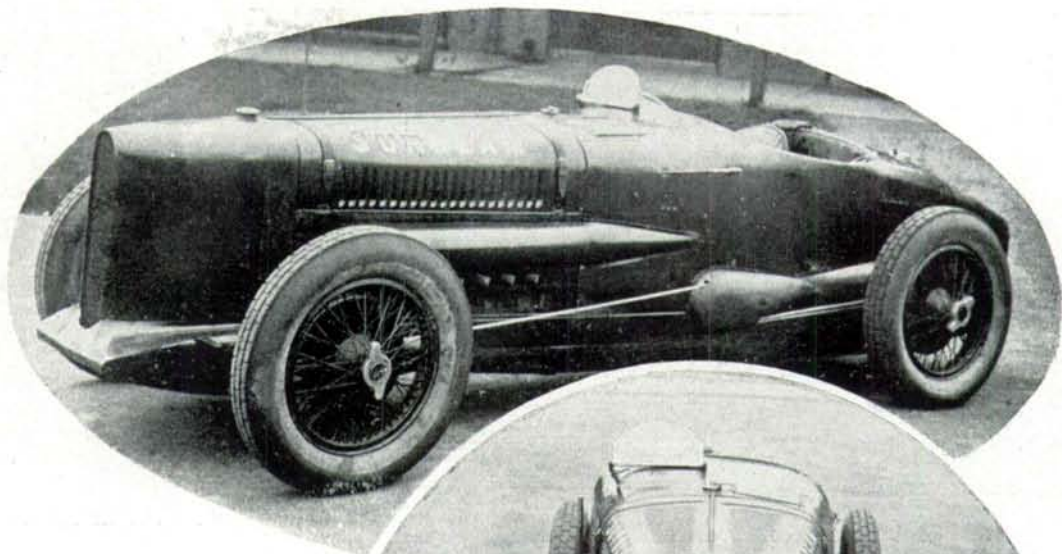
Az Eldridge-Special, amellyel Eldridge Monthlery-ben számos világrekordot állított fel.



A „front drive“ Alvis. Alacsony építését szépen szemlélteti a mellette álló konstruktor. Az Alvis-gyár elsőkerék-meghajtásos versenykocsijaival végzett tapasztalatai alapján most már szériában is gyárt ilyen kocsikat.

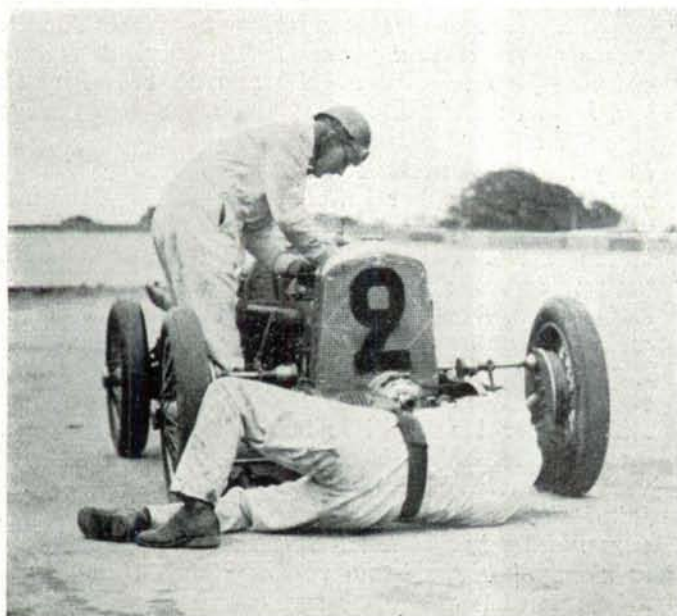


Egy régebbi 2 literes modellű Talbot-versenykocsi.

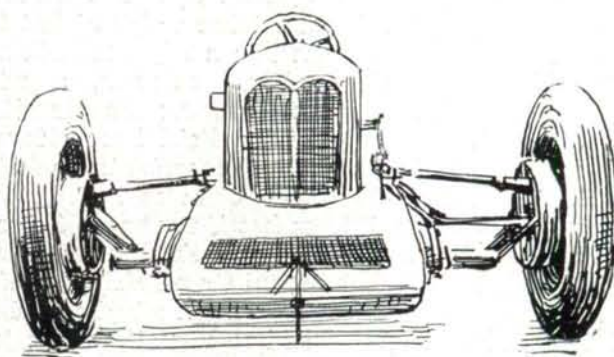


Peugeot-versenykocsi előlnézetben.

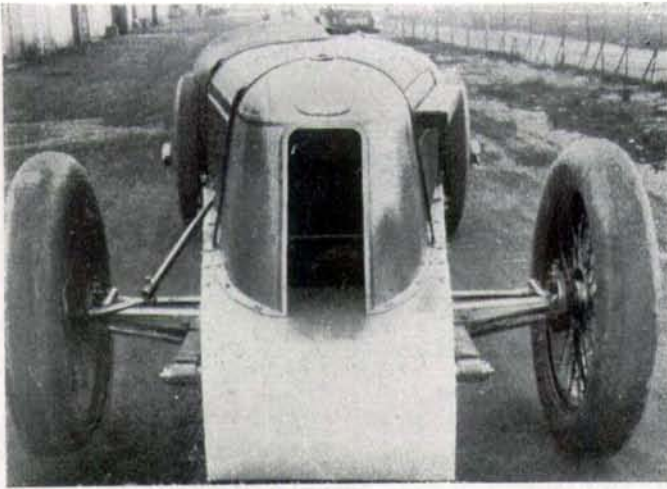
A háromliteres világrekorder Sunbeam.



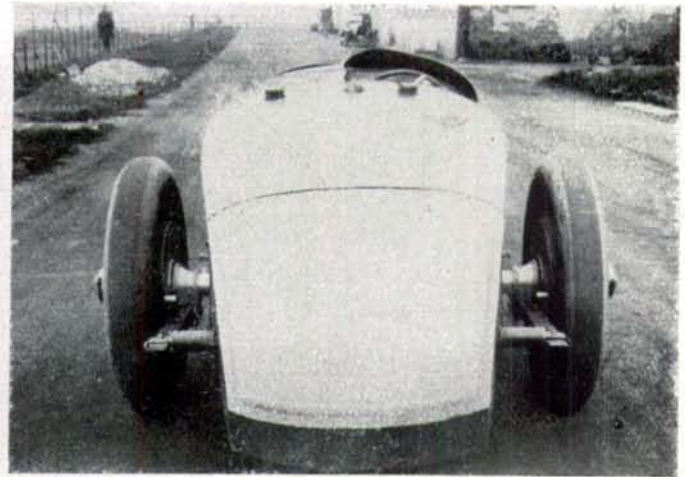
Az angol kompresszoros Halford-versenyautó,



A kétliteres Guyot-Special előlnézetben.



A Voisin rekordkocsi előnézetben.



A Voisin rekordkocsi hátulról.

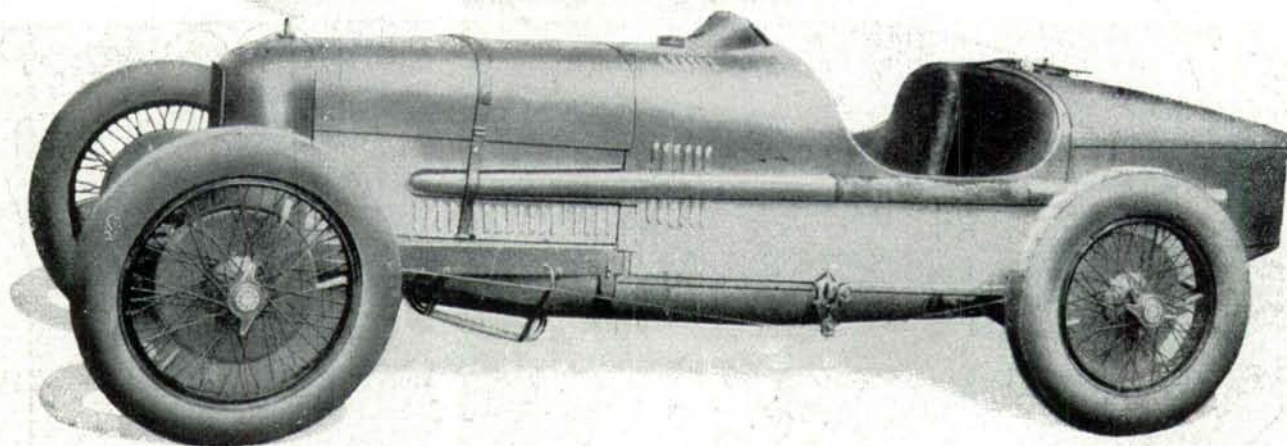
a konstruktőrök a négykerékfék alkalmazásával, hány olyan összeütközést és szerencsétlenséget akadályoztak meg, amelyet e modern fékrendszer nélkül elkerülni lehetetlen lett volna? Ha kutatjuk, hogy mi volt az a tényező, amely a négykerékfék alkalmazását a szériakocsikon, hogy úgy mondjuk, divatba hozta, rövidesen megkapjuk a feleletet: a verseny.

Kövessük figyelemmel a négykerékfék fejlődésének történetét. 1914-ben csak egy gyártmány volt, amely kocsijait négykerékfékkel ellátva hozta piacra. Négy évvel később (a háborús éveket nem számítva), 1922-ben, az európai kocsik több mint 50 százalékának van ilyen fékberendezése és azok a gyárak, amelyek még nem szállítottak ilyen alvázatokat, kilátásba helyezték, hogy amint a gyártás átállítása lehetővé teszi, ők is hasonló kocsikat fognak piacra hozni. Henry Perrot, a róla elnevezett világhírű „Perrot”-fékek konstruktőrje, arra a kérdésre, hogy mikor lett volna elérhető a fékkonstruálás fejlettségének mai foka versenyek nélkül, röviden csak ennyit válaszolt: „Sohasem”. Perrot érdekes véleményét a versenyzésnek a fékekre való befolyásáról a következőkben fejti ki: „Az Argyll-gyár 1910 és 1914 között 1500 kocsit szerelt fel négykerékfékkel és négykerékfékű kocsikat gyártott az Isotta-Fraschini gyár is. Az autósok azonban egyáltalában nem voltak meggyőződve a négykerékfék előnyeiről és igyekeztek nézetükről a mérnököket is meggyőzni. Alig négy évvel később (a háborút a konstrukció fejlődése szempontjából nem számítva) csak nehezen lehetett eladni olyan kocsit, amelynek nem volt négykerékfége. Csak a verseny volt felelős ezért a változásért. A szaksajtó ugyan szintén értékes szolgáltatásokat tett, de az, akinek több érdeme van a négykerékfék népszerűsítése körül, mint akárki másnak, a néhai Georges Boillot, a Peugeot-gyár versenyteamjének vezetője volt. 1913 októberében Boillot meglátogatta a londoni Olympia Show-t és meglátván a négykerékfékű Argyll-kocsikat, elhatározta, hogy a Peugeot-versenykocsi team-kocsijaira hasonló fékeket fognak felszerelni. Bár egy kétkerékfékű kocsit (Mercedes) nyerte az 1914. évi lyoni Grand Prix-t, a négykerékfékű Peugeot-k és a szintén négykerékfékű ellátott Delage-versenykocsikkal végzett tapasztalatok olyan kedvezőek voltak, hogy a háború utáni

Delage-kocsik már standard felszerelésként négykerékfékkel ellátva kerültek piacra.”

Jimmy Murphy 1922. évi francia Grand Prix-győzelme, melyet egy négykerékfékű kétküteres Duesenberg-kocsin ért el, végleg eldöntötte a négykerékfék sorsát. Arra a kérdésre, hogy a fékek tökéletesek-e már és nem igényelnek-e további fejlesztést a versenyek által, Perrot a következőket mondotta: „A legjobb fékek is nyomorult fékek, ha azokat versenykocsin, egy megerőltető körúton használják.” Ez mindenképpen igaz is, mert fékek, amelyeket a rendes vezető tökéletesnek tart, a versenykocsi számára teljesen alkalmatlanok lehetnek. A további kísérletek és versenylapasztalatok fogják kitermelni azokat a fékeket, amelyek a verseny legmegerőltetőbb körülményei között sem fogják felmondani a szolgálatot és a használati kocsit ma is igen jó fékei még jobbak lesznek.

Louis Delage, az első gyáros, aki szériakocsikat szerelt fel négykerékfékkel, szintén érdekesen nyilatkozik erről a nagyfontosságú kérdéssel: „Bár személyesen meg voltam győződve a négykerékfék előnyeiről, fel kellett volna valószínűleg adnom álláspontomat, ha a versenyeredmények nem jönnek segítségemre. Erre azok a gyárosok kényszerítettek voltak, akik, legjobb meggyőződésük szerint, azt híresztelték, hogy az elsőfékek veszélyesek. A versenyeredmények meggyőzték a nagy tömeget és rengeteg időt és pénzt takarítottak meg azáltal, hogy demonstráltak a négykerékfék előnyeit. Egy másik, a versenyeknek köszönhető tényező a fékek működtetésére szolgáló servo-készülék. Versenyek nélkül ezek a készülékek nem fejlődtek volna tökéletességük mai fokára. A versenynek köszönhető tovább a súlycsökkenés az összes szerkezeti részekben. Nemesak könnyebbek és kisebbek az egyes alkatrészek, hanem ellenállóképességük is nagyobb. A súlypont mélyebbre kerül, a stabilitás növekedett és a kormány szerkezet tökéletesítésére is nagy befolyása volt a versenyeknek. Rájöttünk például, hogy szériakocsijaink elsőkerék-vöblíjait úgy lehet megszüntetni, ha versenykocsijaink kormány szerkezetét építjük be szériagépeinkbe. Bár nem tűnik ilyen erősen szembe, mégis van összefüggés a verseny és a karosszériaépítés között is. A verseny sok igen értékes adatot szol-



A kétliteres, soros-nyolchengeres, OM-versenykocsi.

gáttatott számunkra a légellenállást illetően és meg-tanított bennünket arra, hogyan takaríthatunk meg benzint és hogyan nyerhetünk sebességben azáltal, hogy a karosszéria formáját változtatjuk, anélkül azonban, hogy ez az utasok kényelmének rovására menne. A versenyeken arra kellett törekedni, hogy lehetőleg esekély súlyúak legyenek a feiépítmények. Ez indította azután a találgató elméket azokra a törekvésekre, amelyek a szériakocsik karosszériáinak könnyebbé tételéhez vezettek. Ez is egy olyan előny, amelyet egyenesen a versenykocsiktól vett át a túrakocsi.

Mint látjuk, a legkiválóbb konstruktőrök a verseny szükségessége mellett nyilatkoznak és éles elméjük precizitásával okolják meg pontról-pontra, hogy miért. A verseny azonban nemesak a fentemlített előnyöket rejti magában, hanem még sok más, amit részletezni nem szükséges. Csak megemlítjük, hogy például a gummigyártás rendkívül sokat profitált a versenytől. Míg egynéhány évvel ezelőtt az indianapolisi Nagy Díj-ban több ízben eseréltek a versenyzők abroncsokat, addig most ezt csak igen kivételes esetben teszik. Igaz, mint sok fényképen a pályákon is láthattuk, a nagy országúti és pályaversenyek depóiban, versenyközben rendszerint eserélik a gummit, de ez legtöbbször csakis elővigyázatból, nem pedig az elhasználódott gummiabroncs miatt történik. A modern túrakocsi gummijának tartósságáról akkor alkothatunk magunknak véleményt, ha megkérdezzük egy régi autóst, arra vonatkozólag, hogy például 1910-ben milyen soká tartott egy köpeny. (Igaz, nemesak a gummigyártás fejlődött — nagyrészt a versenytapasztalatok igénybevételével —, hanem az autókonsztrukció is. A lengőtengelyek és általában a rúgózatlan súly és az összsúly csökkentése nagymértékben járul hozzá a gummik élettartamának növeléséhez. Ezzel szemben a modern kocsi jobban akcelerálnak, gyorsabbak és jobban fékezhetők, ezek a tényezők pedig megint csak hozzájárulnak a gummik fokozottabb kopásához.)

Versenykocsik építése.

Cikkünk két részből áll. Az első a versenykocsinak a szériakocsikra való befolyását szemlélteti, a második híres versenykocsikat fog ismertetni. Nem tartozik tehát szorosan véve ide a versenykocsik építésének fejezete, mert hiszen ez önmagában egy hosszú cikk anyagát képezi. A versenykocsikról, azok

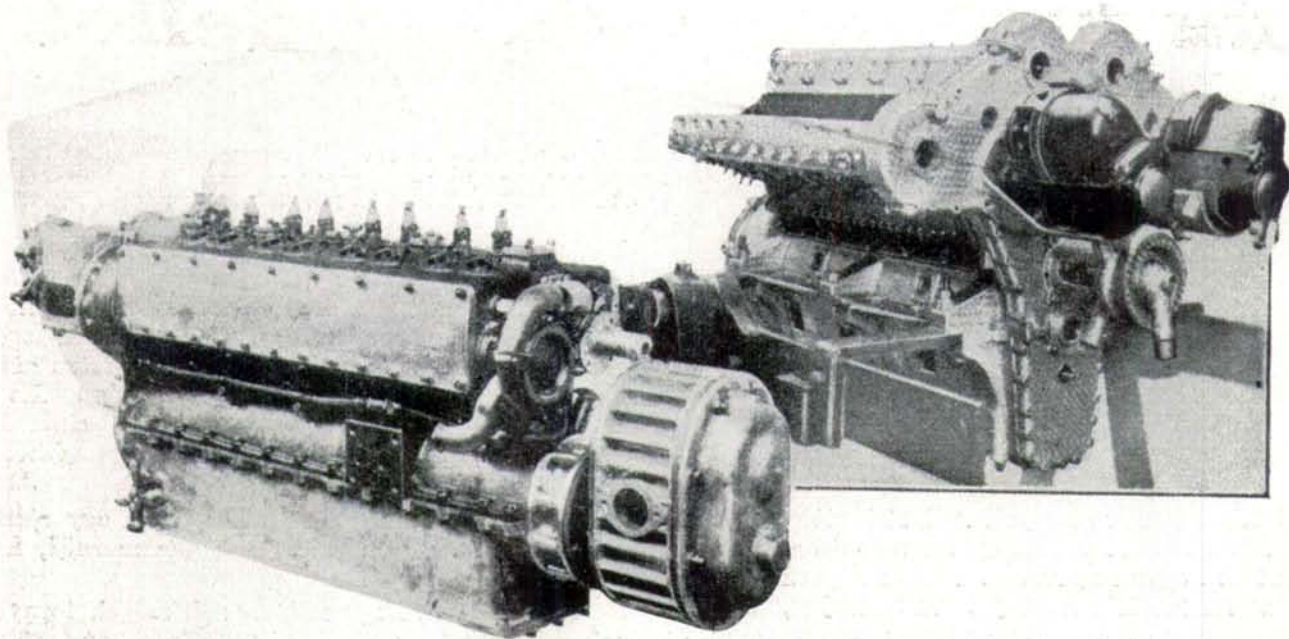
építéséről stb. azonkívül már közöltünk egy részletes cikket. (Gaál Gedeon okleveles gépészmérnök. I. évf. 1. szám, 7. oldal.)

Olvashattuk, hogy milyen nehézségek tornyosulnak a konstruktőr elé és mi mindenre van szüksége egy versenykocsinak, hogy a verseny abnormálisnak mondható követelményeinek órák hosszat ellen tudjon állani. Eltekintve tehát a részletes ismertetéstől, csupán két példát hozunk fel itt a versenykocsik konstruálásának illusztrálására. Ebből a két példából világosan látható, hogy sokszor milyen minimális változtatáson múlik valamely rekord elérése, vagy milyen kis körülmény figyelmen kívül hagyása okoz súlyos zavart, esetleg a verseny elvesztését.

A híres amerikai versenykocsikonstruktőr, Duesenberg, mondta el a következő érdekes esetet: „Mikor Tommy Milton 1919-ben Sheepshead-Bay-ben rekordokat állított fel, sehogy sem sikerült neki a Packard-rekordot is túlszárnyalni. Mindig hiányzott körülbelül egy mérföld óránkénti sebesség. Ezen igen csodálkoztunk, annál is inkább, mivelhogy motorunk 3400 percenkénti fordulattal járt és az áttételezés emellett 196 km-es sebességet adott meg. Több mint 189 km-t azonban nem voltunk képesek elérni. Hosszas vizsgálódások után jöttünk rá arra, hogy a hátsókerekek túlpörgése akadályozott meg minket nagyobb sebesség elérésében. Hogy ezt elkerüljük, csökkentettük a hátsó tengely súlyát a differenciáltengelyek kijűrésével és különböző részek perforálásával, ami 16 kg. súlycsökkenést eredményezett. A következő kísérletnél a kocsi 194 km. óránkénti sebességet ért el, fényesen bizonyítva, hogy a kerekek túlpörgése a hátsótengely kikönnyítése által csökkenthető.”

Ennek a kísérletnek rendkívül jelentősége a túrakocsinál is hasznosítható volt, mert, mint Duesenberg kifejti, ha olyan úton haladunk, amelynek egyenetlenségei a meghajtott kerekeket a magasba ugratják, a meghajtott kerekek egy pillanatra túlpörögnek. Amikor azután újra érintkezésbe lépnek a talajjal, az abroncsok természetesen rendkívül erős igénybevételnek vannak alávetve. Ha a tengely könnyű, ugrási magassága esekélyebb, a kerekeknek sokkal kevesebb idő áll rendelkezésre túlpörgésre és a gummielhasználódás lényegesen csökken.

Hogy a szaktudás mellett leleményesség is szükséges a versenykocsiepítésben, azt éppen fenti pél-



Képünk bal alsó sarkában a „front drive” Alvis versenykocsi soros-nyolchengeres motorja látható. A motor elején bordázott tokban foglal helyet a kompresszor. Jobboldalon a 12 hengeres, 2 literes Delage-versenymotor. A szelepeket négy felülfekvő bütyöktengely működteti. A gyújtást két Scintillamágnes szolgáltatja.

dánkból láthatjuk. Érdekes a másik eset is, mely egyszermind szép példával szolgál a versenytapasztalatok elsőrendű fontosságára.

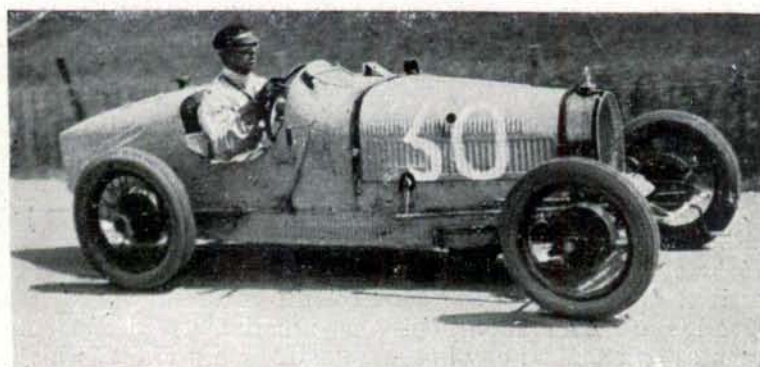
A Fiat volt az első, amely 1923-ban kompresszoros versenykocsikkal állott starthoz a Tours-i Grand Prix-n. A kompresszoros versenykocsi megépítését rengeteg elméleti kutatás és gyakorlati kísérletezés előzte meg, amelyek során kiderült, hogy igen sok, a túltöltésre vonatkoztatott eddigi elmélet nem mindenben áll meg. Különböző mechanikai defektusok mutatkoztak — a magas forgósebességek következtében —, olyanok, amelyeket mindeddig nem ismertek. Az új versenykocsikat alapos próbának vetették alá a fékpadon és a Monzai pályán és azzal a tudattal küldték a Tours-i circuitre, hogy tökéletesek. A versenyen azután három óra leforgása alatt a szép versenygépek, amelyekre annyi időt és pénzt pazaroltak s amelyek oly szép ígéretekre jogosítottak, útszálon fekvő géproncs lett. Hogy tulajdonképpen mi történt, azt nem igen lehetett megtudni, mert a Fiat-igazgató a hozzáintézett felvilágosítást

kérő kérdésekre csak annyit válaszolt: „Kikaptunk, itt nincs mit magyarázni.”

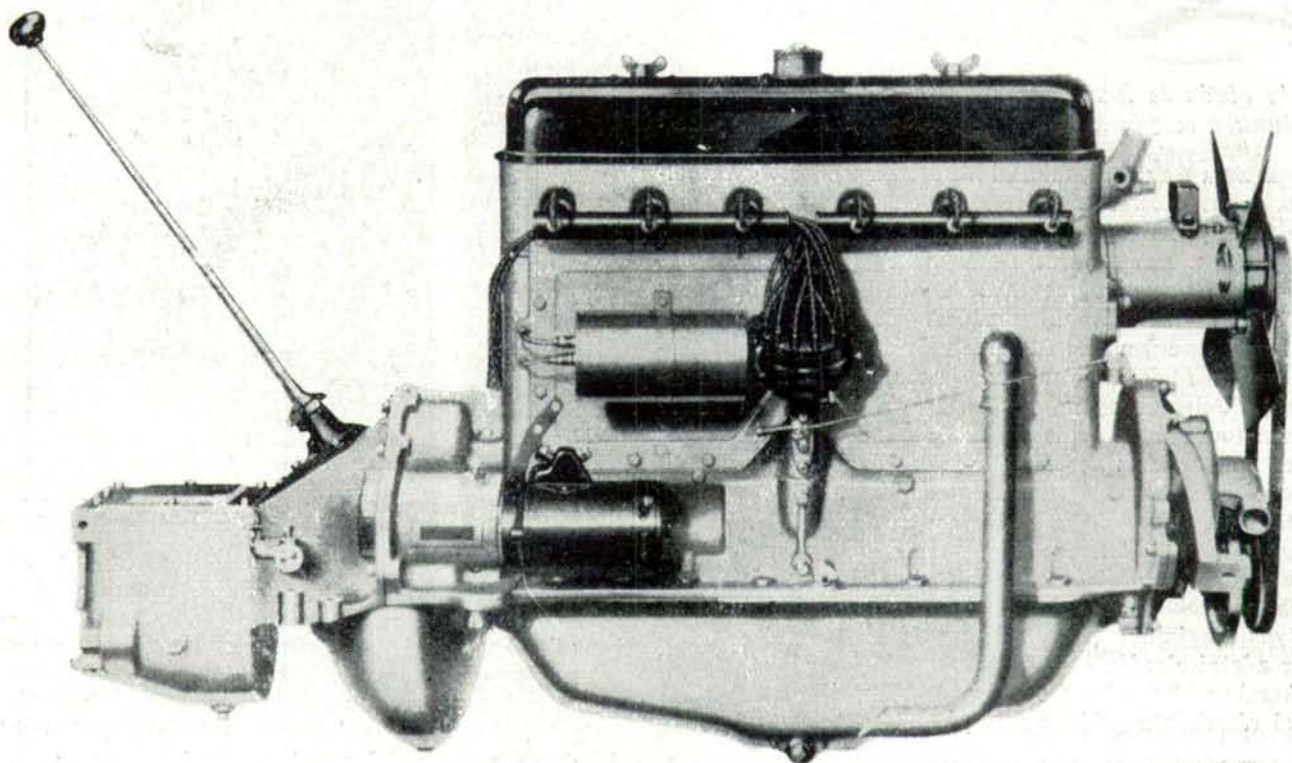
A magyarázat ma, évek múlva, már tudott dolog: A legjobb hatásfok elérése céljából Wittig-kompresszorokat szereltek a versenykocsikra. Ezek a fékpadon és Monzában egyaránt hatásosabbnak bizonyultak a Roots-féle kompresszornál, de a Tours-i circuit homokos, poros és piszokkal telt levegőjében finom mechanizmusuk elromlott és — ez okozta a vereséget. A defekt ellenére a Fiat-mérnökök tovább kísérleteztek és később szép eredményeket értek el ugyanezen kompresszorral repülőgépeken. A Roots-típusú kompresszorra azért tértek rá, mert tisztátalan levegőben üzembiztosabban működik és egyszerűbb.

Cikkünk második részében híres versenykocsikat fogunk részletesen ismertetni. Olvasóinkat bizonyára érdekelni fogják a közelmúlt versenyek győztes versenykocsijai és azok konstruációs részletei.

(Folytatása következik.)



Az 1929. évi NASH-modellek

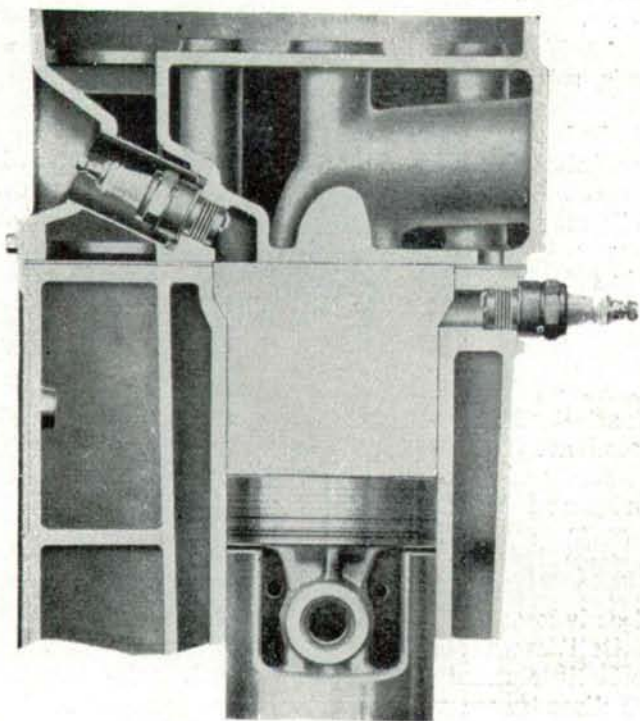


Az 1929. évi kettősgyújtású Nash motor.

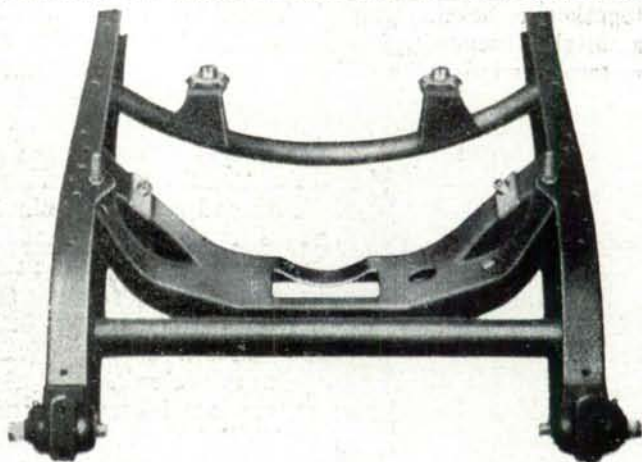
Tavalyi évfolyamunk egyik számában hosszabb leírásban ismertettük az amerikai Nash-automobilokat. A Nash-kocsik, melyek tavaly nyertek először vezérképviseletet Magyarországon, egy év alatt csodálatos népszerűségegre tettek szert. A Nash egyike lett a legkedveltebb amerikai kocsiknak hazánkban, megelőzve az eladott ko-

csik statisztikájában sok, itt már évek óta képviselt közismert márkát. Ezt a népszerűséget a Nash-kocsik kitünő minőségükön kívül gazdag típusválasztékuknak, olcsó árúknak és rendkívül előnyös, disztíngváltan elegáns megjelenésüknek köszönhetik.

Az 1929. évi Nash-modellek — bár építési elvben, kivitelben és konstrukcióban teljes egészükben a régi, jól bevált szempontok figyelembevételével készültek — nem egy érdekes új részlet mutatnak fel. Így elsősorban érdemel említést a jólismert Special Six- és Advanced Six-modellek motorja, mely kettősgyújtású. A kettős gyújtásnak több igen jelentékeny előnye van. Talán a legelső, amit megemlíthetünk, a robbanás üteménél a gázok gyors, egyenletes elérése. A hengerenként két gyertya, melyek a robbanótér két különböző pontján foglalnak helyet, egy-



A kettősgyújtású Nash-motor metszete.

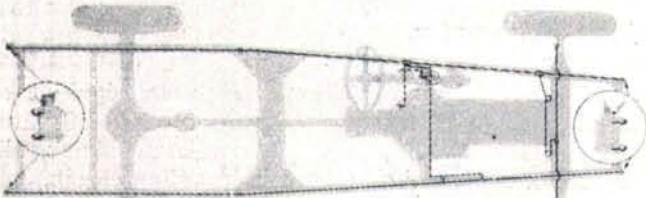


A Nash-motorok az alvázon — gumialátétek közbenjöttével — négy ponton függenek.



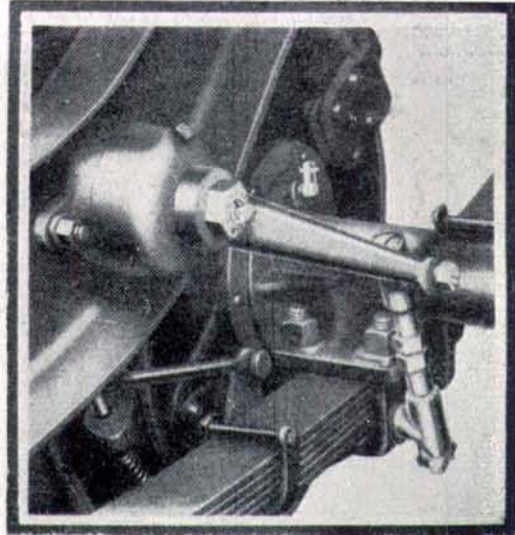
Az alváz és karosszéria között gumialátéteket találunk, a rezgések és zörejek kiküszöbölése céljából.

időben adja a szikrát, miáltal a keverék emített gyors elégeése bekövetkezik. A gyors, egyenletes elégeés előnyei: teljesítménynövekedés, jobb hatásfok és kevesebb hajlam a kopogásra. Ehhez járul azután a keverék teljes elégeése folytán az üzemanyagmegtakarítás is. Van azonban még egy előnye a kettős gyújtásnak. A két gyújtóberendezés, szerkezetiileg egymástól független lévén, az egyik berendezés esetleges defektje nem vonja maga után a motor leállítását. Jelentékeny mértékben járul hozzá ez a motor üzembiztonságának emeléséhez. Képünkön jól látható az egyes hengerekhez vezető 12 kábel. Ezek, bár közös elosztóból látszanak kiágazni, mint említettük, két egymástól teljesen független gyújtóberendezés alkotórészei, úgyhogy az egyik berendezés nem működése nem befolyásolja a másikat. Két érdekes újítást találunk az 1929. évi Nash-motorok főtengeyén. Az egyik a főtengey forgattyús csapjainak elmés módon való kikönnyítése, ami a gyár adatai alapján — 3400 percenkénti fordulatszámnál — kereken 2000 kg forgatónyomatékot küszöböli ki. A forgó részek könnyítése pedig nagyobb fordulatszámot és



Az „Advanced Six” Nash központi alváz olajozása.

egyenletesebb járást biztosít. A másik újítás a főtengey hűtő felőli részén elhelyezett „antivibrátor”, amely a főtengey torziós rezgéseit küszöböli ki, a képünkön látható berendezés segítségével. Az „antivibrátor” hatása egyenletesebb, nyugodtabb és jóformán teljesen rázásmentes járás. Figyelemreméltó az új Nash-motorok két fogaskerekből álló vezérmű meghajtása. A vezérmű nagyobbik fogaskereke bakelit-kompozíció, amely különös biztosítéka a zajtalan üzemnek és hosszú élettartamnak. A Nash-motorok mindegyike négy ponton — rezgéstcsökkentő

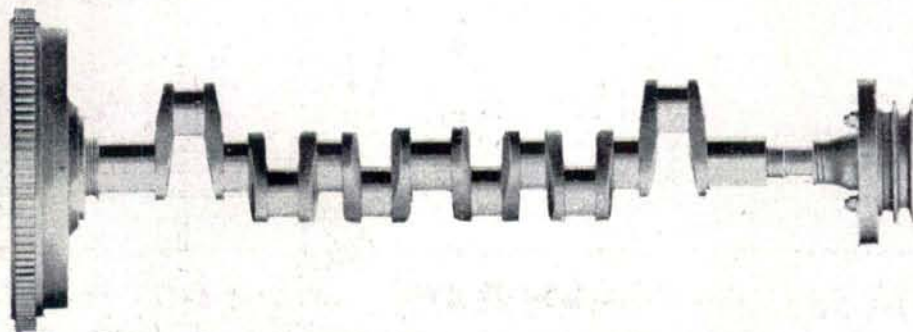


Az „Advanced Six” Nash-Houdaille lökhárítója.

gumialátétlapok közbenjöttével — függ az alvázon. Ugyancsak gumialátétek találhatók az alváz és a karosszéria érintkezési pontjain is, melyek egyrészt megakadályozzák, hogy a karosszéria eltorzulásokat szenvedjen, másrészt távontartják attól az alvázban fellépő vibrációkat. Ezenkívül elejét veszik mindennemű zajnak, nyikorgásnak stb. Egyike a legérdekesebb és legraktikusabb újításoknak a Nash Advanced Six-moddal található. Ezen modell alváza ugyanis központi alvázsírzással bír, ami igen sok fáradságos és tisztátalan munkától kíméli meg az úrvezetőt és soffört egyaránt. Egyetlen pedálynomásra 21 csapágy kenése eszközölhető minden figyelem és fáradság nélkül.

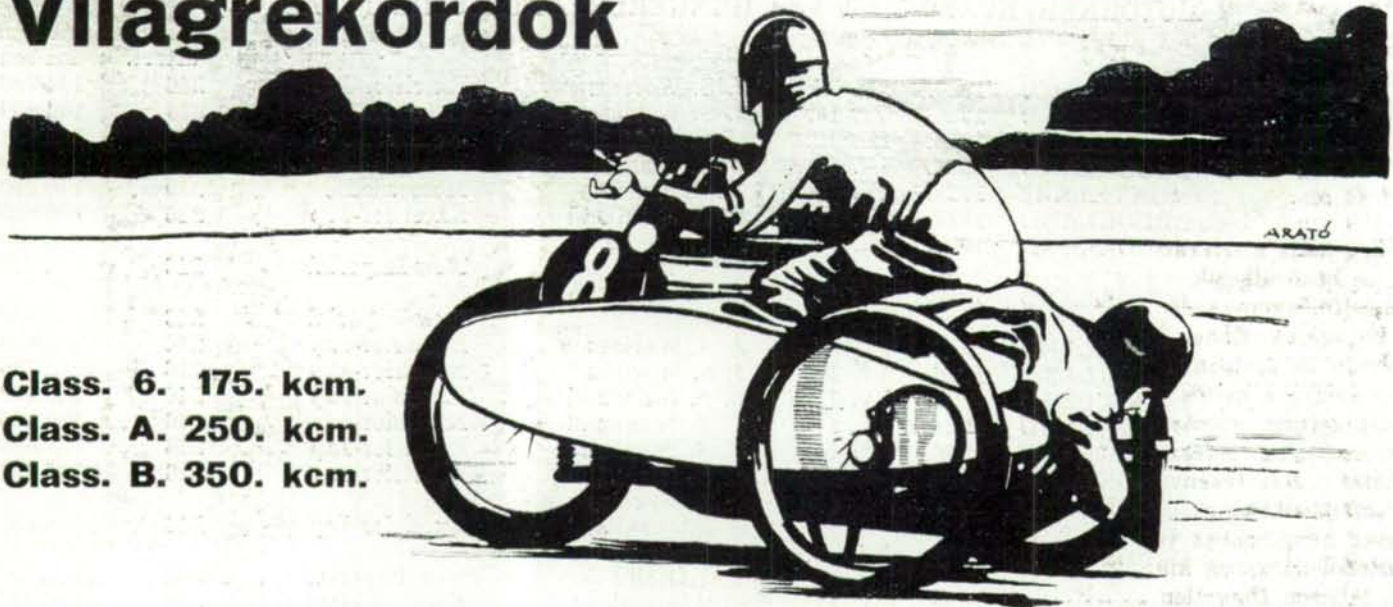
Fontos újítás az újrendszerű lökhárítók alkalmazása. A 66 és 76-os típusok „Lovejoy”, a 86-os pedig a kiváló „Houdaille” lökhárítóval bírnak, melyek a kocsikban való utazást még igen rossz utakon is kellemesen elviselhetővé teszik.

A Nash-kocsik tavalyi leírásunkban ismertetett motorja, szűrőkkel ellátott, nyomásalatti olajozóberendezése, tengelykapcsolója, három előre- és egy hátramenettel bíró váltóműve, kormány szerkezete, a jólbevált teleszkópikus kardántengely és Hotchkiss-felfüggesztés, mind változatlan maradt. Igen előnyös változást mutatnak fel a karosszériák, melyek 1929-es típusai mind tágasság, mind kivitel szempontjából minden igényt kielégítenek. A Standard Six (66-os), Special Six (76-os) és Advanced Six (86-os) típusbeosztás is maradt a jólbevált régi.



Az „Advanced Six” Nash főtengeye a torziós rezgésesillapítóval.

Világrekordok



Class. 6. 175. kcm.

Class. A. 250. kcm.

Class. B. 350. kcm.

MOTORKERÉKPÁROK 175 kcm HENGERÜRTARTALOMIG (CLASS 6.):

Táv	Hely	Kelet	Rekorder	Gyártmány	Henger- ürtart.	Átlags. km-ben
1 km	R. S. ARPAJON	1926. IX. 5.	M. Lemasson	Alcyon	174	123.957
1 mfd	R. S. ARPAJON	1926. IX. 5.	M. Lemasson	Alcyon	174	123.024
1 km	Á. S. BROOKLAND	1928. IX. 14.	C. S. Staniland	Excelsior-Jap	172	94.255
1 mfd	Á. S. BROOKLAND	1928. IX. 14.	C. S. Staniland	Excelsior-Jap	172	104.005
5 mfd	R. S. BROOKLAND	1928. IV. 24.	C. S. Staniland	Excelsior-Jap	172	118.261
10 mfd	Á. S. BROOKLAND	1928. IV. 24.	C. S. Staniland	Excelsior-Jap	172	116.604
50 mfd	BROOKLAND	1928. X. 23.	M. V. Mc. Cudden	Excelsior-Jap	172	120.111
100 mfd	MONZA	1928. X. 7.	Fumagelli és Zacchetti	Miller Balsamo	174	118.760
200 mfd	BROOKLAND	1928. XI. 6.	C. S. Staniland M. V. Mc. Cudden			
500 mfd	MONTHLÉRY	1928. X. 25.	Hommaire és Sourdot	Excelsior-Jap	172	112.630
1000 mfd	MONTHLÉRY	1928. X. 25-26.	Hommaire és Sourdot	Monet Goyon Villiers	174	81.930
5 km	R. S. BROOKLAND	1928. IV. 24.	C. S. Staniland	Monet Goyon Villiers	174	82.091
10 km	Á. S. BROOKLAND	1928. IV. 24.	C. S. Staniland	Excelsior-Jap	172	116.583
50 km	BROOKLAND	1928. X. 23.	M. V. Mc. Cudden	Excelsior-Jap	172	115.767
100 km	BROOKLAND	1928. X. 23.	M. V. Mc. Cudden	Excelsior-Jap	172	119.291
500 km	BROOKLAND	1928. XI. 6.	C. S. Staniland W. Hewitt	Excelsior-Jap	172	120.224
1000 km	MONTHLÉRY	1928. X. 25.	M. V. Mc. Cudden	Excelsior-Jap	172	110.827
1500 km	MONTHLÉRY	1928. X. 25-26.	Hommaire és Sourdot	Monet Goyon Villiers	174	80.997
2000 km	MONTHLÉRY	1928. X. 25-26.	Hommaire és Sourdot	Monet Goyon Villiers	174	81.656
1 óra	BROOKLAND	1928. XI. 6.	C. S. Staniland M. V. Mc. Cudden	Monet Goyon Villiers	174	83.748
2 óra	MONZA	1928. X. 7.	W. Hewitt	Excelsior-Jap	172	119.596
3 óra	BROOKLAND	1928. XI. 6.	Fumagelli és Zacchetti	Miller Balsamo	174	118.020
4 óra	BROOKLAND	1928. XI. 6.	C. S. Staniland M. V. Mc. Cudden			
5 óra	BROOKLAND	1928. XI. 6.	W. Hewitt	Excelsior-Jap	172	112.774
6 óra	BROOKLAND	1928. XI. 6.	ugyanazok	Excelsior-Jap	172	111.004
7 óra	BROOKLAND	1928. XI. 6.	ugyanazok	Excelsior-Jap	172	109.701
8 óra	BROOKLAND	1928. XI. 6.	ugyanazok	Excelsior-Jap	172	98.673
9 óra	BROOKLAND	1928. XI. 6.	ugyanazok	Excelsior-Jap	172	84.585
10 óra	MONTHLÉRY	1928. X. 25.	Hommaire és Sourdot	Monet Goyon Villiers	174	83.458
11 óra	MONTHLÉRY	1928. X. 25.	Hommaire és Sourdot	Monet Goyon Villiers	174	83.281
12 óra	MONTHLÉRY	1928. X. 25.	Hommaire és Sourdot	Monet Goyon Villiers	174	81.785
24 óra	MONTHLÉRY	1928. X. 25-26.	Hommaire és Sourdot	Monet Goyon Villiers	174	81.286
			Hommaire és Sourdot	Monet Goyon Villiers	174	80.880
			Hommaire és Sourdot	Monet Goyon Villiers	174	83.764

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

MOTORKERÉKPÁROK 250 km HENGERÜRTARTALOMIG (CLASS A.):

Táv	Hely	Kelet	Rekorder	Gyártmány	Henger- ürtart.	Átlags. km-ben
1 km	R. S. BROOKLAND	1926. IX. 5.	J. S. Worters	Excelsior-Jap	246	144.780
1 km	Á. S. BROOKLAND	1926. VI. 15.	J. S. Worters	Excelsior-Jap	246	104.830
5 km	R. S. BROOKLAND	1928. IX. 12.	C. S. Staniland	Excelsior-Jap	246	155.799
10 km	Á. S. BROOKLAND	1928. IX. 12.	C. S. Staniland	Excelsior-Jap	246	147.979
50 km.	MONTHLÉRY	1928. IX. 8.	M. Richard	Motosacoche	249	145.212
100 km	BROOKLAND	1928. VII. 11.	C. S. Staniland	Excelsior-Jap	246	136.829
500 km	BROOKLAND	1928. X. 31.	L. J. Archer			
			F. L. Hall	New-Imperial	246	123.345
1000 km	BROOKLAND	1928. IX. 25.	M. Wright			
			S. Jones	New-Imperial	246	107.841
1 mfd	R. S. BROOKLAND	1926. IX. 5.	J. S. Worters	Excelsior-Jap	246	143.820
1 mfd	Á. S. BROOKLAND	1926. VI. 15.	J. S. Worters	Excelsior-Jap	246	113.790
5 mfd	R. S. BROOKLAND	1928. IX. 12.	C. S. Staniland	Excelsior-Jap	246	155.493
10 mfd	Á. S. BROOKLAND	1928. IX. 12.	C. S. Staniland	Excelsior-Jap	246	150.425
50 mfd	BROOKLAND	1928. VII. 11.	C. S. Staniland	Excelsior-Jap	246	137.006
100 mfd	BROOKLAND	1928. VII. 11.	C. S. Staniland	Excelsior-Jap	246	136.732
200 mfd	BROOKLAND	1927. VII. 13.	J. S. Worters			
			C. S. Staniland	Excelsior-Jap	246	128.650
500 mfd	BROOKLAND	1927. XI. 9.	L. J. Archer			
			F. L. Hall	New-Imperial	246	110.770
1 óra	BROOKLAND	1928. VII. 11.	C. S. Staniland	Excelsior-Jap	246	136.777
2 óra	BROOKLAND	1927. VII. 13.	J. S. Worters, C. S. Stan.	Excelsior-Jap	246	128.810
3 óra	BROOKLAND	1928. X. 31.	L. J. Archer, F. L. Hall	New-Imperial	246	124.343
4 óra	BROOKLAND	1928. X. 31.	L. J. Archer, F. L. Hall	New-Imperial	246	123.362
5 óra	BROOKLAND	1928. X. 31.	L. J. Archer, F. L. Hall	New-Imperial	246	120.031
6 óra	BROOKLAND	1928. X. 31.	L. J. Archer, F. L. Hall	New-Imperial	246	119.210
7 óra	BROOKLAND	1927. XI. 9.	L. J. Archer, F. L. Hall	New-Imperial	246	110.700
8 óra	BROOKLAND	1927. XI. 9.	L. J. Archer, F. L. Hall	New-Imperial	246	110.770
9 óra	BROOKLAND	1928. IX. 25.	M. Wright, S. Jones	New-Imperial	246	107.963
10 óra	BROOKLAND	1928. IX. 25.	M. Wright, S. Jones	New-Imperial	246	107.291
11 óra	BROOKLAND	1928. IX. 25.	M. Wright, S. Jones	New-Imperial	246	107.175
12 óra	BROOKLAND	1928. IX. 25.	M. Wright, S. Jones	New-Imperial	246	105.723
Kétszer 12 óra	BROOKLAND	1928. IX. 18-19.	W. Anderson, R. Talbot	Dumelt	249	77.441

Szekszárd r. t. város polgármesterétől.

826/1929. sz.

Hirdetmény.

A város tulajdonát képező jó karban levő 6 db egyenként 16 üléses, személyszállításra alkalmas autóbust a városi villamostelepen tartandó nyilvános árverésen eladja. Az árverés határidejéül

**1929. évi február hó 9-én
d. e. 10 óráját**

tűzöm ki.

Az autóbuszok és árverési feltételek a villamosmü irodájában (Vasúti fasor 6) a hivatalos órák alatt megtekinthetők.

Szekszárd, 1929 január hó 19.

vitéz Vendel István s. k.,
polgármester.

MEGÉRKEZTEK A FRANCIA

DEGUIGAND

kiskocsik.

Az új 6 hengeres

HOTCHKISS

a francia elitmárka.

VELIE

a legjobb amerikai közhasználati automobil.

BSA

a legmegbízhatóbb motorkerékpár.

VEZÉRKÉPVISELET:

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

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

MOTORKERÉKPÁROK 350 kcm HENGERÜRTARTALOMIG (CLASS B.):

Táv	Hely	Kelet	Rekorder	Gyártmány	Henger- ürtart.	Átlags. km-ben
1 km	R. S. ARPAJON	1928. VIII. 25.	C. W. G. Lacey	Grindlay Peerless-Jap	346	167.545
1 km	Á. S. OOSTMALLE	1927. X. 20.	M. Levinfosse	F. N.	346	115.320
5 km	R. S. MONTHLÉRY	1928. X. 22.	F. G. Hicks	Velocette	348	172.146
10 km	Á. S. MONTHLÉRY	1928. X. 22.	F. G. Hicks	Velocette	348	164.858
50 km	MONTHLÉRY	1927. VI. 28.	W. D. Marchant	Motosacoche	347	168.100
100 km	MONTHLÉRY	1927. VI. 28.	W. D. Marchant	Motosacoche	347	163.160
500 km	MONTHLÉRY	1928. X. 2.	F. G. Hicks H. J. Willis J. A. Baker	Velocette	348	136.266
1000 km	MONTHLÉRY	1928. X. 2.	ugyanazok	Velocette	348	131.873
1500 km	MONTHLÉRY	1928. X. 2.	ugyanazok	Velocette	348	125.984
2000 km	MONZA	1926. VIII. 10-11.	Flintermann Levinfosse Sbaiz	F. N.	346	107.410
3000 km	MONZA	1926. VIII. 10-11.	ugyanazok	F. N.	346	105.260
1 mfd	R. S. ARPAJON	1928. VIII. 25.	C. W. G. Lacey	Grindlay Peerless-Jap	346	167.400
1 mfd	Á. S. ARPAJON	1926. IX. 5.	W. D. Marchant	Chater Lea	348	164.550
5 mfd	R. S. MONTHLÉRY	1928. X. 22.	F. G. Hicks	Velocette	348	171.986
10 mfd	Á. S. MONTHLÉRY	1928. X. 22.	F. G. Hicks	Velocette	348	163.336
50 mfd	MONTHLÉRY	1927. IX. 29.	W. D. Marchant	Motosacoche	347	168.100
100 mfd	MONTHLÉRY	1928. X. 23.	H. J. Willis	Velocette	348	161.479
200 mfd	BROOKLAND	1928. VII. 13.	F. G. Hicks	Velocette	348	143.538
500 mfd	MONTHLÉRY	1928. X. 2.	F. G. Hicks H. J. Willis J. A. Baker	Velocette	348	134.673
1000 mfd	MONTHLÉRY	1928. X. 2.	F. G. Hicks H. J. Willis J. A. Baker	Velocette	348	125.275
1500 mfd	MONZA	1926. VIII. 10-11.	Flintermann Levinfosse Sbaiz	F. N.	346	114.330
1 óra	MONTHLÉRY	1928. X. 23.	H. J. Willis	Velocette	348	161.543
2 óra	BROOKLAND	1928. VII. 13.	F. G. Hicks	Velocette	348	143.168
3 óra	BROOKLAND	1928. VII. 13.	F. G. Hicks	Velocette	348	142.010
4 óra	MONTHLÉRY	1928. X. 2.	F. G. Hicks H. J. Willis J. A. Baker	Velocette	348	136.523
5 óra	MONTHLÉRY	1928. X. 2.	ugyanazok	Velocette	348	135.606
6 óra	MONTHLÉRY	1928. X. 2.	ugyanazok	Velocette	348	134.689
7 óra	MONTHLÉRY	1928. X. 2.	ugyanazok	Velocette	348	132.662
8 óra	MONTHLÉRY	1928. X. 2.	ugyanazok	Velocette	348	130.908
9 óra	MONTHLÉRY	1928. X. 2.	ugyanazok	Velocette	348	130.039
10 óra	MONTHLÉRY	1928. X. 2.	ugyanazok	Velocette	348	138.832
11 óra	MONTHLÉRY	1928. X. 2.	ugyanazok	Velocette	348	126.917
12 óra	MONTHLÉRY	1928. X. 2.	ugyanazok	Velocette	348	125.952
24 óra	MONZA	1926. VIII. 10-11	Flintermann Levinfosse Sbaiz	F. N.	346	105.250

Legerősebb
igénybevételhez



Legnagyobb
gyorsasághoz

Telefon: Aut. 289-86 és 144-71.

Telefon: Aut. 289-86 és 144-71.

DÉNES ÉS FRIEDMANN R.-T. BUDAPEST, VI., DESSEWFFY-UTCA 29. SZ.

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 közli, hogy az utóbbi napok havazásai és hófúvásai folytán az Alpokban az összes utak járhatatlanok. A tisztítási munkálatok folyamatban vannak.

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 361—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.

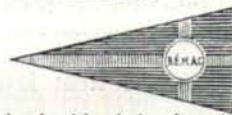
TTC Terézvárosi Torna Club motorkerékpárosztálya. Budapest, VI., Szegfű-u. 5. Elnök: Dr. Vajda Béla ügyvéd. Budapest, VI., Andrásy-út 118. Telefon: 286—30, reggel 9-ig és délután 4 órától. Titkár: Seregi Alfréd. Található egész napon, IV., Türr István-utca 2. Összejövetelek minden pénteken este 9 órakor,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



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

TTAC Motorkerékpárszakosztálya. Székhely: Debrecen. Clubhelyiség: Angol Királyné Szállója. 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 óhajtott rendezni.

BEMAC



Székhely: Miskolc. Elnök: Báró Bottlik István. Társelnök: Báró Ragályi Balassa Ferenc. Ügyvezető alelnök: Gróf Vay Arthur. Ügyvezető igazgató: Sípos Géza. Címe: Miskolc, Széchenyi-utca 9. Mindennemű levelezés ide irányítandó. BEMAC egri osztálya. Levelezés Halmai Sándor. Eger, Ipartestület. BEMAC gyöngyösi osztálya. Levelezés: Vas Zsigmond. Gyöngyös. BEMAC sátorlajaujhelyi osztálya. Levelezés: dr. Székely László főmérnök, Sátorlajaujhely.

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

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

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

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: Viczenty László. Intézőbizottság: Ifj. Erdődy Imre, Korenek Lambert és Haberl Aladár. Összejövetel minden csütörtökön este 8 órakor a Széna-téri sporttelepen. Mindennemű levelezés Viczenty 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. Telbisz Imre. Főtitkár: Matolcsy Elemér százados. Főtitkár helyettese: Pisztray Géza százados. Titkár: Hepp Gyula. Ügyész: dr. Csik Nagy József. Pénztáros: Rác Antal. A DAC ügyeit egy 8 tagú igazgatóság és egy 33 tagú választmány intézi.

Motorkerékpárosok! Figyelem!

A város szívében a Nyugati Pályaudvarnál MEGNYILT az első speciális

MOTORKERÉKPÁR GARAGE

Modern javítóműhely. — Benzinkút — 1/4, 1/2 és 1 literes olajtank.

Motorkerékpárok évi karbantartása.

Budapest VI., Jókai-utca 40.

Közlekedési problémák

Irta Nagy Pál Sándor, okl. gépészmérnök.

Jóleső érzéssel olvashatta minden automobilistával, motorral foglalatosskodó ember Porzsolt Kálmán cikkét a Pesti Hírlap egyik számában. A jeles publicista éles szemmel látja azokat a tarthatatlan állapotokat, amelyek a „felséges gyalogjárók” nemtörődömségéből származnak. Sőt, nemcsak nemtörődömségéből, sokszor egyenesen rosszindulatából. Köszönetet mondunk tehát Porzsolt Kálmánnak szép cikkéért. Egyben pedig felkérjük, legyen máskor is szószólónk, a többi jeles publicistáinkkal egyetemben, akik ősz fejjel is ezerszerte ifjabban és modernebbül gondolkoznak, mint az „illetékesek” közül ki tudja hányan.

El kell nekünk emlegetnünk az értelmetleneknek és érthetetlenkedőknek, hogy mi nem az „automobilizmus” önszentségéért harcolunk, hogy mi nem kívánunk különleges jogokat, meg kiváltságokat a motorosok számára, hanem nemzeti boldogulásunk egyik tényezőjének, az automobilizmusnak kellő megbecsüléséért és természetéből fakadó követelményeinek eléréséért harcolunk.

Az automobilizmus nem cél, hanem eszköz. Eszköze a haladásnak. És Magyarországnak még sokat kell, nagyon sokat kell haladnia, míg eljut oda, ahol a nyugati kultúrnemzetek vannak.

Az automobil — már unos-untig hallottuk, de mégis ismételtlen meg kell rögzítenünk — gyorsaságával, szállítóképességével és aránytalanul olcsó üzemével ma már nélkülözhetetlen a modern életben. A nagy vállalatok vezetői, az orvosok, kereskedők, mind rá vannak utalva a gyors és kényelmes közlekedési eszközre. A teher-, a szállító-, a kihordóautó ma már lófogatú járművel nem pótolható. A motorkerékpár részben még sporteszköz, de jelentős szerepet játszik már a kereskedelmi életben is. Feltétlenül nagy jelentősége van már tisztán pszichológiai szempontból is, mert olcsóságával a szegényebb és fiatalabb vásárlóközönségnek is hozzáférhető és rendkívül nagy mértékben járul a fiatalság motorszeretetéhez és szaktudásához.

A nemes paripáknak a kora leáldozóban van. Hiába vannak még Pató Pálok, akik zokognak a lomtárba kerülő négyesfogatok és cifra hámok láttára. Ma már a parasztyerek is köbcentiméterekről és double-portversenygépről ábrándoznak és kehes kancája nem nagyon érdekli. És míg vároosi társának legszebb álma soffitörnek lenni egy Rolls-Royce kormánykerekénél, addig ő, a falu gyermeke tractorvezető lesz az uraságnál és azon

spekulál, hogy majd egykor vesz ő maga is egy tractort és bérszántást vállal.

Igen is, maradi uraim, Pató Pálok és lótenyésztők! A gebék szépen virslibe kerülnek, egy-kettő majd spirituszba, hogy az utókornak jobb fogalma legyen róluk, mint nekünk az ichtiosaurusról van, a drága földet majd felszabadulnak a szénatermelésből és okosabb dolgokat fognak termelni. És önök, uraim, ha nem fognak átalakulni idejében, nem fognak áttérni a modern idők modern eszközeivel való foglalkozásra, szépen tönkrefognak menni és éhen fognak halni. Mindenesetre ajánljuk, vegyenek idejében példát a jó öreg konfliktuskocsitól, akik kolbászba aprították csámpás táltosaikat és letették a sofförvizsgát. Ezek, bár életük a lóéval nagyon összeforrott és talán mélyen meg is rendültek lelkük mélyén, de sokkal kulturábban gondolkodtak. És végül leszereljék még az önök utolsó kártyáját is. A jövő háborújának sem igen lesz már lóra szüksége. A gáz és a repülőgép, tankok, autók, motorok oly örületes tömegekben fognak szerepelni, hogy lóra már egyáltalán nem lesz szükség. Nincs tehát szükség remondákra. Lóverseny és hasonló komédia még pár évig szórakozás lesz gazdagoknak, mondaineknek, de majd, nem lévén tápláló alapja, úgy el fog mulni, enyészni, mint elenyészett a gladiátorok küzködése, vagy a kakasviadal.

Az autók, motorok száma rohamosan fog szaporodni. A közlekedési rendőrség rá fog jönni, hogy szüksége van testületét nagyobbítani és több jelzőkészüléket alkalmazni. Így fog minden szépen, de egyáltalán nem lassan fejlődni. Majd elhatározza magát az illetékes közoktatásügyi államtitkár is, hogy a gyermekeket az iskolában a tanító tanítsa a helyes közlekedésre. Majd ki fog nálunk is jönni rendeletbe, hogy a járókelő nem tarthat számot állami védelemre az úttesten.

Itt álljunk csak meg egy szóra! A gyalogos publikum a saját érdekeinek, egyéni biztonságának a védelmére emelt és biztosított járdát kapott. E járdán semmiféle közlekedési eszköznek (egyetlen kivétel a gyermekkocsi. Kalapot le előtte!) nem szabad haladnia. A tapasztalat szerint sem autók, sem motorkerékpárok, sem tractorkok, sem teherautók, autóbuszok nem járnak a járdákon, hanem a számukra előírt úttesten közlekednek. Ezt különben állami törvények és rendeletek is így írják elő. Ellenben gyalogosok lépten-nyomon mászkálnak a járművek számára fenntartott úttesteken. Gyerekek ott gomboznak, öngyűsága ott vitatja meg a cselédheccet, a futballista ott élvezi ki magát az FTC—Admira-eredmény fölött, ott kötnek üzleteket, ott sétálnak, korzóznak, élnek és halnak.

AMERIKA és ANGLIA

**legismertebb és
legtartósabb**

Raybestos tékbetétje

Vezérképviselőt:

Dénes és Friedmann R.-T.

Budapest, VI., Dessewffy-utca 29. Telefonszám: T. 286-86, T. 144-71

Honnan veszik a jogot? Mit szólnának hozzá ők, ha mi ott motoroznánk a járdán? Ha a teherautó pótkocsival végig menne az Andrassy-út sétatanyán. Vagy ha, ősi asszonyi szokás szerint, szeszélyesen és előreláthatatlanul a hölgyvezető hirtelen felhajtana a járdára, megnézni a kirakatokat és közben leseperné önöket?

Honnan veszik a jogot más becsületes és nehéz munkával a kenyerét kereső állampolgár idegeinek állandó rongálására? Ha egyszer-kétszer előfordul, hogy a vezető nem dudál és elhajt a gyanutlan (milyen ártatlanul hangzik!) és az úttesten andalgó járókelő mellett, az olyant ugrik, mintha bolha csipte volna meg, valóságos idegsokkot kap és tajtékzó szájjal átkozza megijesztőjét. Maradjon fenn a járdán, andalogjon a parkokban, majd ott nem ijesztik meg. De mit szóljon a vezető? Ő nem mehet fel andalogni az autójával vagy a villamoskocsival a járdára. Az ő idegzetét naponta száz- és százszor ijesztik meg bakkecske módjára ideoda ugrádozó vénkisasszonyok, rakoncátlan és neveletlen kölykök, biciklisták, planétára gondoló cseléd lányok és seftelésbe belehabarodott tőzsdések, kicsinyben és nagyban.

Nem sértjük a gyalogosokat a jogaikban. Nem megyünk fel a járdára. Nem akarunk dudálni sem, túlkölni, lármázni. Igenis, alkalmazunk hangtompítót. Ideálunk a gyors, nesztelen és szagtalan közlekedés, gyalogos nélküli úttesteken, kitűnően vezényelt kereszteződésekkel. És ez el fog jönni. Lehet, hogy ki kell várunk, míg Pató Pálék hant alá kerülnek, de mégis mi fogunk győzni, mint ahogy győztünk Amerikában, Angliában, Franciaországban és Németországban. A miénk a jövő.

Vegyén királytengelyes

CALTHORPE-t

Ez a legjobb, legolcsóbb és legtökéletesebb királytengelyes konstrukció!

Vezérképviselőt:

BAUER JÓZSEF



„TEVES..”



dugattyúgyűrűk, olajlevezetőgyűrűk, zsírcsapcszegek minden kivételben. — Dugattyúcsapok edzve és köszörülve. — Nyersszelepek, zsírzóprések. — Nagy raktár! „Kérjen árjegyzéket.”

Vezérképviselő:

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

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

EMMAG

Első Magyar Motorkerékpár és Alkatrész Gyár

Motorkerékpár és automobil

hengerek csiszolása

speciális gépen, versenyenfelülálló áron

Precíziós motorkerékpárjavítások!

Alkatrészek készítése

Speciális kétütemű-motorműhely

LÖRINCZ BÉLA, VIII., CONTI-UTCA 28

Telefon: József 410-17

AKD

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

1.200 P

Vezérképviselőt:

Budapest, VI., Podmaniczky-u. 18.

Útépítés Bécsben 1928-ban

Előrebocsátom, hogy nem értek a dologhoz, mert nem vagyok útépítő, hanem gépészmérnök. De érdekel minden ága a technikának, különösen, ami az automobilizmussal összefüggésben van. Így esett meg, hogy Bécsben, ahol már egy éve lakom, az utcánkat javítani kezdték. Gondoltam, most alaposan meg fogom figyelni, mit is csinálnak a bécsi sógorok, hogyan keverik a maltert, mert olvasom a lapokban, hogy ottthon folyton bajok vannak a kréta körül.

Egy borús őszi reggelen csak látom, hogy nagy csomó munkás táborozik az utcában. Elrekesztették a bejáratozatokat. A betorkoló mellékutcákban, a párhuzamos utcáknál hatalmas nyomtatott táblákat függesztettek fel: „Klirmsch und Steingasse wegen Strassenbau abgesperrt!” Másnap két 12 tonnás gőzhenger jelent meg és speciális csorozlyás ekével a régi makadámot felszántotta. A régi követ, körülbelül mégannyi új kővel (jófajta zúzott trachit és bazalt) keverték és nagy gondal elterítették. A domborodásokat mérőszablonnal utánamérték. Ezután elkezdődött a hengerelés. A két gőzhenger három álló hétig járta az aránylag rövid, kb. 900 méter hosszú darabot. De nem úgy, mint nálunk, ahogy ifjú koromban láttam, gyönyörködve abban, hogy a cammogó gőzhenger előtt piroszászlós ember lépked, hatósági előírásra lopván az Isten drága napját. Itt locsolt az egyik, hogy csak úgy úszott az egész. Két-három másik lapos gumilapáttal, amely a gereblyére emlékeztetett, a fogak síkját alkotva erős gumilemezből, a hengerelés okozta zúzaléksarat, malterhez hasonló habarcsféleséget, — gondosan elosztotta, terítgette. Két-három munkás pedig a henger által imitt-amott felszakított köveket rakta gondosan, kézzel vissza a helyére. Közben öntöztek, hogy csak úgy folyt minden. Vagy három hétig nyomtatták az alépitményt. Már direkt idegesítettek, mert éppen az irodám ablaka alatt zörögtek „sisteregtek, kopácsoltak. A harmadik hét végén a gőzhengerek, meg a munkások eltűntek. De a zárlat tovább is megmaradt. A nedves úttest, amely mintaszerűen síma és szilárd volt, olyan benyomást keltett, mintha a kövek cementhabarcsba lettek volna ágyazva.

Csak vártam, vártam. Gondoltam, most majd megint jönnek és sotterezni fogják. De nem. Körülbelül két hét múlva eltűntek a zárlati táblák és megindult a forgalom. No, gondoltam, most majd ki fognak a kövek fordulni! Hogy fog ez az út pár nap múlva kinézni? De bizony azok a kövek nem fordultak ki. A forgalom pedig vígan folyt rajta.

Májusban megint ellepték az utcát munkások. Megint lezárták az utcákat, kiakasztották az előbb említett táblákat. Azután egy áldott napig tömlőből fecskendezték az úttestet, míg mindenféle mocskot, sarat, hulladékot eltávoztattak. Sőt még a felesleges kavicsokat is lemosták annyira, hogy a makadám kövei tisztán látszottak. Ezt a tisztára lemosott úttestet ismét két napig száradni hagyták (éppen a legelső nyári forróság idejében volt). Ezután alaposan lekátrányozták, behintették sottonnal és a gőzhengerrel újból lejáratták. Majd ismét lekátrányozták, felhintették. Most persze valamivel vékonyabban. Azóta a Klirmsch és Steingasse felülete olyan, mint a legkitünőbb aszfalt.

De még ez semmi. Képzeldék el kérem! Azóta eltelt vagy 3/4 év, de még a mai napig sem csatorna, sem villamoskabel, sem gázcső miatt nem bontották fel újra az utat, sem gödrök nem képződtek rajta.

Most majd még hamar körülnézek, hol is építenek utat. Meg fogom adni pontosan az utcát, hogy az illető útépítőnek, vagy hatóságnak ne kelljen a világba bolyongania, hanem egyenesen a tett mezejére jöhessen, ami kitűnő ebédekkel a Rathaus-kertben, vacsora egy kis táncosnővel stb. bőven kikerül 300 Schillingből. Ennyit pedig szívesen áldozhatunk egy kis tapasztalatért.

Nagy Pál Sándor oki. gépészmérnök.

Idő: 1928 október 28 a Svábhegyi verseny napja

Hely: Az első S kanyar, a kőkereszt

Írta: ifj. Fekete Géza

Zsibongó tömeg. Tumultus. Az összes fák elfoglalva. Nekem már csak egy borókabokor jutott, melynek legvékonyabb, egyben legkinyulóbb ágán esereggek. Mint vérbeli versenyző, nem maradhatam el a hazai nagyok gigászi erőpróbájáról. Hiszen itt fogom megtudni, hogy ki nyeri az automobilbajnokságot. Unottan zúg a tömeg, hála Istennek nem kívánja eskümet, hanem felfelé igyekszik, illetve csak akarna, ha a város elmés vezetői győnyörű, alig járható kőcokahegyet nem emeltek volna a gyalogjáró kellős közepébe. A tömeg, tekintve, hogy alatta nem mehettek el, azon át igyekezett felfelé. Szelid borókám a lanyha fuvallattól igen nagy kilengéseket végzett és így időnként közelről szemlélhettem az alattam lejátszódó eseményeket. Alulról törekedtek felfelé, felülről — ismeretlen okokból kifolyólag — tolokodtak lefelé, azonban az út a hegyen át, nevezzük egész egyszerűen Karsztnak, igen szűk volt és így a buzgó turisták a középpontban találokztak. Az összeütközés kikerülhetetlennek látszott. Sajnos, ebben a pillanatban a lanyha fuvallat elállt, én újra a helyzet magaslatára emelkedtem és így kénytelen voltam figyelmemet az első elröpülő versenyzőre fordítani, akinek kilétére vonatkozólag, hála a kitűnő programnak, a legellentétebb vélemények keltek szárnyra. Bravó, már itt is a második induló! Úgy látszik a vezetőség, eltérve a hagyományoktól, gyorsan lebonyolítja a versenyt. Az előbb említett lanyha fuvallat, azonban ismét a Karsztra irányozta tekintetemet, ahol már a legvéresebb esaták dúltak. A két oldal nyomása olyan nagy volt, hogy a középben levők már a magasba emelkedtek, hogy azután agyonpréselve hulljanak vissza az anyaföldre. A küzdők esatakiáltása egyre hangosabb lett. Engedjenek bennünket felfelé! Várjon, majd ha mi lementünk! — Hogyne, nem akarok itt aludni. Na hát akkor várjon. De tulajdonképpen miért jönnek maguk le? Hogy maga csodálkozhasson rajta. És így tovább. De tettlegességre a nagy nyomás miatt nem kerülhetett sor. Eközben a verseny vígan folyt, egymást kergették a versenyzők, sőt el is hagyták egymást. Nagyon érdekes volt. Legnagyobb érdeklődéséből a magasból egy hang riasztott fel: Ez a Balázs nagyon tud menni! A mondas nem lepett volna meg, ha a megcsodált versenyző nem Gayer lett volna és ha az illető hangadó nem egy nálamnál is magasabban ringó esipkebokor ágán lengett volna. De hogyan lengett. A legsárgább kanárik is elsárgultak volna az irigységtől. Pardon, uram, szólítottam meg, ez nem Balázs volt! Nem baj,

SKODA, LAURIN & KLEMENT

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

14/50 l. e. szelepnélküli

hathengeres

SZEMÉLYKOCSIK

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

SKODA—HISPANO—SUIZA

25/100 l. e. szelepes hathengeres.

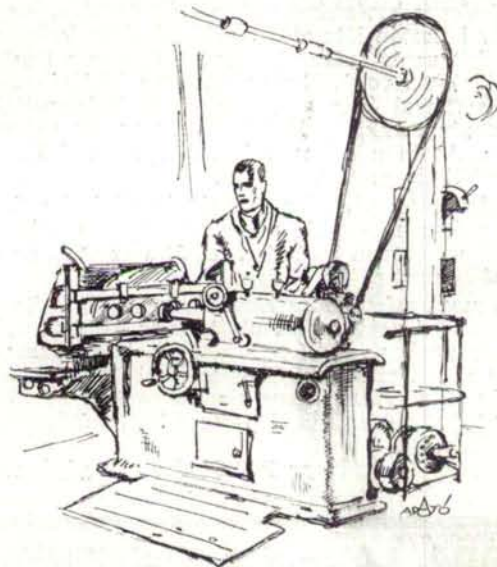
SKODA, LAURIN & KLEMENT
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

Telefon: Teréz 8-14.

hangzott a válasz életveszélyes lengések közepette. Igazán nem lényeges. Különböző engedje meg, hogy bemutakozzam: Madár István légtornász vagyok. Igen örvendek. Uraságod talán ebédutáni tréningjét végzi odafent? Kezdem a beszélgetést a szimpatikus fiatalemberrel. Akkor már egy hónapja nem trenirozhattam volna. Nem, uram. Én most a versenyt nézem! Bizonyára nagyon ért a motorokhoz. Ismét téved. Egyáltalában nem értek a motorhoz, egyáltalában nem. Nézetem szerint az ember addig lelkesedik valamiért, amíg nem érti. Én pedig most lelkesedem. Például nézze, így kanyart venni csak álnévvel lehet. Pardon, hogy ismét kijavítom, ez Urbach volt. Sebaj, mindenesetre jól ment. Vigyázzon, mindjárt lefordul a borókáról. Talán jobb volna, ha a lábát vitézkötésbe esavarná, úgy biztosabb, én is csak most jöttem rá. Ha leesne, itt alattunk bizonyosan összenyomnák. Tudja, uram, hogy én nem fizettem egy vasat sem. És ön? Én igen! Szerencsétlen. Igaz, hogy én is úgy voltam eddig. Mindig elhatároztam a bliccelést, de soha nem vitt rá a lelkem. De ennek már vége. És tudja, hogy nem sajnálom? Nem én! Látja, hogy még az eredményeket sem tudhatom meg, mert csak a startnál és a célnál vannak megafonok. Ki megy a starthoz? Azok, akik nem tudnak felmászni ide. Például az anyósom is a startnál van és így még annyi vigaszom sem lehet, hogy valamelyik Bugatti elüti. A közönség menésközben akarja látni a versenyzőket, nem pedig filmpózkban a startnál. A célnál két pengőt kell fizetni. Oda azért nem megyek, mert két pengőért legalább is egy párnázott széket és nem egy összetákoltt falócat kíván az ember. Ide is ötven fillért kellett volna fizetnem, hogy állva nézhessem végig a versenyt és a másnapi vagy harmadnapi lapokból értesüljek az eredményekről. Nem, uram. Csak azon csodálkozom, hogy olyan sok agyalágyult van itt, aki fizetett. De uram, gondoljon arra, hogy... Semmire sem gondolok, csak arra, hogy a pénzéért a közönség követelhet valamit. Nézze meg, itt mennyi ember van. De mi az? Már nem jönnek a versenyzők? Csakugyan. Beállt a hagyományos szünet. A Karszton eközben egy pillanatra sem állt el a tülekedés, azonban úgy látszott, hogy a lefelé jövők mindinkább tért nyernek. Az alulról jövők egészen összeszűrték, úgyhogy a pályát körülvevő kötélt egész fantasztikusan kinyúlt. Nem is hittem volna. Úgy látszik az a kötélt, ami nyolc évvel ezelőtt csak a starthelyet vette körül, ezzel a speciális nyújtással most már az egész útvonalat övezi. Nagyon praktikus. Tudja, hogy már tíz perce nem jön semmi, szólt Madár barátom, miközben egy közelebb álló venyigére tornászott. Úgy látszik a startnál nagyon előzékenyek, mindegyik előre akarja engedni a másikat. De hallga! Ez Bugatti-hang! Pszt! Hah, igen, ez Eszterházy, csodálatos. Hopp!! A „hopp“ figyelmeztető annak szólt, hogy artista barátom majdnem lefordult a csipkebokorról, szerencsére a tüskék elég hosszúak voltak. Újra szünet, újra unalom. Szomszédom ezalatt új kritizálnivaló után nézett és talált is, mert egy merész ívvel hozzám himbálta venyigéjét és suttogott: Halló, szomszéd, jöjjön csak közelebb, sügök valamit. Kedvező zephirrel én is közelebb szálltam hozzá. Megragadta a karomat. Nem akarok kia-

bálni, mert a rendőrségről van szó. Figyelje meg, hogy a legveszélyesebb helyre zsúfolták a közönséget. A forduló belső oldalán, ahova akarattal sem mehet a versenyző, nem engednek senkit. A kanyar külső végén meg tömegek szoronganak. Hogy lehet ez? Hiszen olyan egyszerű a számítás! Még én is kitalálom. Hm. Elengedte a karomat és megint visszalendültünk helyünkre. Ennek az embernek igaza van, gondolkoztam magamban. A közönség java a legveszélyesebb helyen áll. Csodálatos. No, de mikor jön Zichy? Nem értem. Lám, mégis jobb lett volna egy pakli kártyát hozni, vagy talán tintát és tollat, regényt írni. Nem tudom, meddig ülhettem ott, azt hiszem aludtam is, vagy tetszhalott voltam? Nem emlékszem. Csak amikor körülnéztem, láttam, hogy Madár barátom helyén egy őszbeesavarodott aggasztán ül. Ki ez? Na! Felébredt! szólalt meg az agg. Tudja, hogy még nem jött Zichy. Szentséges Isten! Ez az ember elaggott a várakozásban. Hogy nézhetek ki én? Mióta ülhetünk itt? A Karszton elesendesül a háború moraja s kivirult a béke, mint a zöld olajfa. Hamar haza, családot alapítani. Nem akarok gyermektelenül meghalni. Egy duplaszaltóval a földre kerültem és rohantam lefelé, el sem búcsúzva barátomtól. Útközben kérdezősködtem az eredmény felől. Senki nem tud semmit. Mindenki lefelé tülekedik. Én is. Rohanás közben elgondolkoztam a világ múltán és azon, hogy az utolsónak startoló Liechtenstein hercegnek milyen jó dolga lehet, mert ő, mire rákerül a sor, 36 hengeres, 1 literes, kompresszoros Gräf & Stift-versenykocsival 1.22 mpes abszolút időt csinál.

Végeztesse automobiljának javítási munkáit



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

Egy tünet

Fel kell emelnünk vétónkat egy mindinkább elharapódzó jelenség ellen. Mint az Automobil-Motorsport főszerkesztője, naponta 50–60 kilométert teszek meg automobilon vagy oldalkocsis motorkerékpáron. Naponta garmadával játszódnak le előttem a szabálytalanságok, durva kihágások, amelyek, sajnos, büntetlenül maradnak. Ez készített már többízben arra, hogy egy mozgó forgalmi rendőrség létesítését szorgalmazzam. A kihágások és durva szabálysértések nem a rendőr előtt játszódnak le, hanem rendszerint ott, ahol rendőr nincs láttávolban. Jelen soraimat igen sokan félre fogják érteni és azt fogják himni, hogy elfogultan ítélt meg a helyzetet. Nem, uraim, ne higgyék ezt, már eleve kimondom, hogy soraim megírására a tiszta igazság vezetett. Soraim éle ezúttal, nyíltan kimondom, a vörös taxisok ellen irányul, akiknek hajtási módja, tisztelet a kivételnek, példaképe annak, hogyan nem szabad hajtani és közlekedni. Nem lehet megvádolni személyemet azzal, hogy a soraim a taxisoffőrök ellen irányulnának. Miért, hiszen nincs okom őket bántani, éppen olyan derék kasztját képezik ők a társadalomnak, mint a privátsoffőrök vagy a Martánál alkalmazott kollégáik. Azt a lelketlen és életveszélyes hajtási módot, amit a vörös taxik vezetőinél az utóbbi időben tapasztaltam, azt máshol sehősem látjuk. Hajtásuk magán viseli a „Küzdémet a megélhetésért!” Eközben senkire és semmire sincsenek tekintettel. Előzékenységet nem is kívánunk senkitől, hiszen a volánnál mindenki egyforma, de egymás iránt való tiszteletet, megértést és alkalmazkodást már igenis joggal kívánhatunk még a vörös taxik vezetőitől is. Egy év alatt még nem esett meg velem, hogy vörös taxival való találkozásnál, ha az úttest szűk volt, vagy egyéb akadály gördült elé, hogy a vörös taxi soffőrje helyt adott volna, még akkor sem, ha a jog melletttem szólt. A vörös taxi-soffőrök legtöbbször minden tekintet nélkül behajtottak mindenbe és mindig arra számít, hogy a szembejövő hátrál meg. Tény az, hogy ha vörös taxit látok magammal szemközt jönni, mindig az út baloldalára húzódok, vagy lassítok, mert sohasem lehet tudni, mi történhet. Vörös taxist jelezni látni a legritkább eset. A minap egy közülük a Vilmos esászar-úton spontán, minden jelzés nélkül befordult előttem, abban a pillanatban, amikor előzni akartam. Hajszálon mulott, hogy derékba nem értem. És amikor kocsimból kihajolva, udvariasan figyelmeztettem a hajtási modorára, örülhettem, hogy egy esomó gorombaságot kaptam a fejemhez. Jobbnak láttam tehát a nyilvános botrányokozás elől utam után menni. Különösen most a havas, esúszós utcákon veszélyes a helyzet. Ma minden vörös taxis Párisban képzelet magát és úgy tolakszik, bujkál, ahogy lehet, csak hogy előbb jusson célhoz. Elfelejté azonban azt,



DOUGLASS

mindenütt

VENZET

Vezérképviselő

VI. kerület,
Podman czky-
utca 18.

hogy Budapesten hó és jég fedi az utcákat és a fékezés ma lehetetlen. Ugyanezt a kíméletlen hajtási módot láttam a hegyek között. Vörös taxis, ha felfelé igyekszik a Svábhegyre, az semmi pénzért nem térne ki, nehogy kihozza a lendületből kocsiját. Egy a beton és aszfalt-kérdésben a Fészekbe összehívott ankéton beszéltem már emiatt a vörös taxisoffőrök egyik vezetőszemélyével, aki arra kért, írjam fel a számot, ha szabálytalanul hajtó vörös taxist látok és öneki gondja lesz, hogy az eset elő ne fordulhasson többet. Eddig nem éltem a joggal, de ezután élni fogok. Addig is arra kérem mindazokat, akik hatni tudnak a vöröstaxisoffőrökre, tegyék meg. Igyekezzenek oda hatni, amíg nem késő, hogy ez a durva, lelketlen hajtási mód megszűnjön. Vegyenek példát a vörös taxisok a szürke taxisoffőröktől és a privátsoffőröktől. Azt hiszem az a sok karambolos vörös taxi is kevesebb lenne a garage-okban, ha vezetőikben egy kis jobb érzés lenne úrrá. Legközelebb konkrét esetekkel fogok szolgálni és minden erőmmel rajta leszek, hogy szerény tehetséggel megakadályozzam a főváros közlekedésének ferde kinövését.

Legújabb

Lapzártakor. Az idei Monte-Carlói csilagtúra igazi erőpróbája volt nemesak a kocsiknak, hanem a vezetőknek is. A hódús tél, a hatalmas hózivatarok és hófúvások helyenként óriási akadályokat gördítettek a versenyzők elé. Ennek dacára a magyarokat képviselő kocsik egyike, a 875 km. „Weisz Manfred”, Szmick Viktor és társai vezetésével a maximális átlagsebességgel futott be Monte-Carlóba. A WM átlagsebessége 40.696 km. volt, ami egyike a legjobboknak és tekintve a kis hengerűrtartalmat és nagy súlyt, valamint a nagy távot, 304.085 maximális pontszámot vont maga után. Meg kell jegyeznünk, hogy a 90-en felüli indulóból csupán 24 futott be. A biztos végeredményt még nem sikerült megtudnunk, de annyi bizonyos, hogy Szmick Viktor és társai nagyon elől lesznek a pontzásban. Következő számunkban Szmick Viktor elmondása alapján közöljük az egész csilagtúra lefolyását. Itt jegyezzük meg, hogy a másik két magyar résztvevőt balszerencse üldözte. Udvardy százados, aki egy Magosix-el vágott neki a nehéz útnak, Ulm környékén hófúvásba került és annyit veszített, hogy fei kellett adnia a küzdelmet. Hartmann László (Hupmobile) szintén elkésett és két órával később ért Monte-Carlóba, mint kellett volna. Carraciola és a többi Rigából induló közül egyik sem tudott befutni.

A Magyar Touring Club közli, hogy a nagy hófúvások folytán a Budapest—Wien útvonal egyes szakaszai járhatatlanok. Különösen az osztrák részen van helyenként méteres hótorlasz. Általában az egész ország területén igen nagy hófúvások voltak és így az északi részekben csaknem valamennyi út bizonytalan.

EZ A CORDATIC



Egy olvasó keservei

Az alábbi levelet vettük:

Az elkeseredés készlet, hogy tollat ragadva, Budapest közlekedésének 3 főakadályáról írjak egyet-mást. Mint az „Automobil-Motorsport” állandó példányonkénti olvasója s mint négyéves „multtal” bíró motoros, látván azon sikereket, melyeket e lap cikkeivel a közlekedési és egyéb bajok orvoslása érdekében már igen sok esetben elért, nem tartom haszontalan dolognak motoros társaim érdekében, ha Budapest közlekedésének ezen rákfeneire rámutatok, — feltéve — ha Szerkesztő Úr lapjában helyt ad fejtegetéseimnek.

„Locsolók”. „Kőforgatók”. „Aszfaltfőzők”. Budapest 3 régi, de állandóan jó egészségnek örvendő réméről, az általam — undorom jeléül — „Locsolók”-, „Kőforgatók”- és „Aszfaltfőzők”-nek nevezett intézményekről szeretnék egyet-mást regélni.

Kezdjük a „Locsolókkal”. A locsolás szerintem — és mindenki szerint — igen üdvös dolog, azonban nem a mai formájában. Célja a porképződés meggátlása, tehát a sepréssel karöltve kell járnia. Kezdjük a bajokkal. Az a baj, hogy itt is, mint sok egyébnél Budapesten, túlbuzgósággal állunk szemben. A locsolást túlzásba viszik. Különösen áll ez a lovas öntözőkocsikra. Ezek ugyanis csigalassúsággal mozogva jóval nagyobb mennyiségű vizet zudítanak az általuk locsolt gyérforgalmú utakra, mint a gyorsan haladó autók. Eredmény a következő: E roppant mennyiségű víz a kövek közeibe szívárogyva, a kövek alá kerül, a rámenő teherkocsik súlya alatt a kő meglazul; az alatta lévő folyékony homok és sár a felszínre kerül, a helyébe kerülő kövezet pedig egyenlőlenül besüpped és teljesen fellazul.

Létrejön a már jólismert gödrös pesti úttest. Ezen újabban próbálnak segíteni a kövek közeibe öntött forró aszfaltkátránszerű masszával, amely meglehetősen segít a bajon. Ugyanez áll a villamossínekre és makadámútakra is. Az előbbinél a sínek találkozásánál az átfutó kocsik által létrejövő döccenés lazítja fel víz segítségével a csak homokból és a sínek alá gyömöszölt kövekből álló gyatra alapépítményt és már kész a rossz vaspálya és úttest. A makadámútnak is a víz a legnagyobb ellensége. (De nem a hengerelésnél!) Iskola-példája ennek a Budakeszi-út, melynek alsó részét vízzel, felső részét pedig olajjal portalanították. A víz feloldja a víz által kötött kőmasszát. Most jönnek az éles, keskeny ráffal bíró paraszt- és nehéz teherkocsik. A ráf bevágódik, a kő fellazul; a következő ló patája, vagy egy automobil kidobja a helyéből a követ és kész az első gödör alapja: Egy kis lyuk, mely aztán rohamosan nagyobbodik s mély gödör lesz belőle. Lásd a Budakeszi-út alsó, gödrös részét! Más az eset az olajnál. Az olaj ugyanis az úttesten lévő por és kőliszttel rugalmas s meglehetősen lágú masszát alkot, mely védőréteggént borítja az alatta levő hengerelt kötőmeget. E védőréteg ellenáll úgy az autók s motorok okozta szélnek, (fuvó hatás), valamint a pneuk által okozott vácuumnak (szívó hatás), mely az ördögű makadám-utak legfelső, kőlisztes rétegét lassankint eltávolítja, ekként ezen utak halálát okozza. Az előbb például felhozott Budakeszi-út fejső része ezzel szemben, annak dacára, hogy nem új állapotban lett olajozva, még ma is tűrhető állapotban van. Lásd még az olajos jános- és svábhegyi utakat!

Mik volnának tehát a teendők? Redukálni kellene a locsolást és jóval többet kellene seperni! Szerintem nyáron is teljesen elegendő volna, ha csak foltonként (5—10 m) locsolnának, akár csak a tél elején. A járművek kerekei ugyanis a

vizes részek nedvességét átvéve, teljesen átadják (ráhordják) azt a következő száraz útszakaszoknak, melyeket ekként szintén nedvesekké s portalanokká tesznek. Nem szólván arról a megtakarításról, amelyet víz tekintetében így módon elérhetnénk, nem az állandó víztöcsékből fölesapódó víznek az alváz és egyéb géprészekben okozott káros hatásáról, továbbá úgy a motorosok állandóan sáros, vagy a gyalogjárók egy-egy telefröcskölt új ruhájáról, arról szeretném meggyőzni az illetékeseket, hogy a locsolás módosítása a balesetek statisztikájára és az emberek életbiztonságára is döntő befolyással lenne.

Tudvalevő dolog, hogy vizes, nyálkás (ú. n. „taknyos”) utakon a gyors fékezés jóformán lehetetlen dolog, mert a pneuk a nedves talajon kitűnően csúszván, a fékpálya legalább is a négyszeresére növekedik meg s a kocsik — akárhogy is be vannak fékezve 5—10 métert „szánkáznak”. A balesetek 80%-a ép ezért rendszerint a nedves utakra vezethető vissza. Különösen áll ez az utcakereszteződésekre.

Hát Uraim! Embertársaink életének érdekében kérjük, locsoltassanak csak foltonként, szüntessék be a locsolást legalább 10 méterrel az utcák kereszteződése előtt, az Alagút két végén, a hídfők lejtős részén s egyéb lejtők végén. A fékezés símán fog menni s meglátják, csökkenni fog a balesetek száma. Többet kell seprni s kevesebbet locsolni! A locsolás után az út felszárad, a kövek között levő sár azonban még nedves; ezért a járművek kerekeire tapadva, ezek a sarat kiszedik s az úton széthordják. A sár megszáradván, így porrá válik s felszál az automobilon nyomában. A locsolás tehát néha még elő is segíti a porképződést. Nézzük csak meg nyáron, nagy forgalom esetén p. o. a Retek-utcai forgalmat a locsolás felszáradása után! Hatalmas porfelleg száll fel minden kocsni nyomán, ha pedig újból öntöznek, sár keletkezik s látni gyönyörű farolásokot. Mindez megakadályozható volna, ha nemcsak éjjel, hanem nappal is sepréne a gépekkel; s sok locsolás helyett többet érne! Kisforgalmú, olajozott, (még ilyen is sokat láttam locsolni, dacára, hogy a víz mind leperreg róla) valamint az aszfaltmasszával beöntött kövezetű utasok gyakori locsolása egyenesen vétek, különösen az utóbbi kettőnél, ahol a porképződés jóformán kizárt dolog.

A belvárosi utakat mosni kellene, úgy mint Bécsben és nappal mindennemű locsolást be kellene szüntetni rajtuk.

No, de elég a locsolásból. Jöjjenek a „Kőforgatók”.

Ma már mindenki előtt ismeretes, hogy aki a hegymászás nemes sportját óhajta gyakorolni, annak fölösleges hegyes vidékre utaznia. Böven megfelelnek e célra a pesti „Alpok” köből álló s homokborította csúcsai. Utcáink felforgatásának nézetem szerint egyrészt a már előbb említett locsolás általi lazulás, másrészt a rendszertelen munkabeosztás, az egységesség hiánya vállalatainknál és a villamosságnak tökéletlen alapépítménye az oka. Az egész burkolatjavítási rendszert a lassúság és rendszertelenség jellemzi. Vegyük p. o. a Margit-körutat, melyet — tudtommal — most immáron negyedszer bontanak fel. Megjelennek a munkások (a „Kőforgatók”), nekikezdenek vasakkal s egyszerre néha 5—600 métert is felbontanak a kövezetből. Ez egy lehetetlen állapot; így a forgalom teljesen megbénul. Inkább rövid szakaszokban, de gyorsabb ütemben végeznék a munkálatokat. A gyorsabb ütem pedig megkívánja, hogy több munkást alkalmazzanak. Szerintem az volna a helyes, ha kétszerannyi munkást foglalkoztatnának és éjjel is dolgoznának, mint — amint hallottam — külföldön szokás. Nem úgy, mint nálunk, ahol mostanában 5—6 óránál nem dolgoznak tovább délután (mert sötét van!). Tessék éjjel is dolgoztatni a munkásokat, akkor nem fognak előfordulni oly esetek, mint p. o. a Vérmező s a postapalota sarkán, ahol egy kb. 4 m²-nyi terület — ha jól tudom — 29 napig volt felbontva; (közben egyszerűen abbahagyták a javítást) meg a Kálvin-téren, ahol már több mint egy hete fel vannak bontva a sínek s pár napja munkás nélkül állanak. Anyagilag sem kerülne többre a nagyobb munkáslétszám, mert ezzel egyenes arányban csökkenne a javítási időtartam is.

Legtöbbet lehetne megtakarítani azon, hogy egy úttestet p. o. nem négyszer, hanem csak egyszer bontanának fel. A baj ott van, hogy a különböző társaságok és vállalatok nem értesítik egymást az utcabontásról s így mindegyik érdekeltég külön-külön, nem pedig egyszerre, egy munkával s egységesen — mint ahogy kellene — végzi a javítást. Itt van p. o. az a bizonyos Margit-körút. Jön a Beszkárt, bontja a síneket, majd a vízművek, gázművek, posta, sfb., így megy ez örökké. Most aztán jött az útburko-

MEGNYÍLT CSERMELY KÁROLY ÚJ úrvezető iskolája.

Hölgyeknek külön tanfolyam

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

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

KISS ISTVÁN

Budapest, II. ker., Margit-körút 79.
(Budán a gázgyár mellett az udvarban)

Legjobb amerikai pneu a

FISK

Próbálja ki! Sohasem fogja megbánni. Tartós! Olesó!

Detail árusítás:

NAGY JÓZSEF

Budapest, Andrassy-út 34

FISK PNEU a leggazdaságosabb



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

**Tavaszi motorjavítását
már most végeztesse**

VAJK motorjavítóműhelyében

Budapest, VI., Hajós-utca 25. Telefon: L. 971—20.

HASZNÁLT AUTÓT

CSAK EGY HELYEN VEHET
GARANCIA MELLETT

YYY

CSERMELY KÁROLYNÁL
BUDAPEST, VII., DOHÁNY-U. ÉS SIP-U. SAROK.
Állandóan 80—100 használt kocsit raktáron.
Tekintse meg őket. Nincs vételkényszer.

**A magyar automobil-piac
szenzációja**

a 6 hengeres léghűtésű

Franklin
megérkezése

Vezérképviselet:

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

„MIDOR“
üzleti szállító automobil

hűtője nem fagy be,
csapágya nem olvad ki,
télen fűtött helyiségre nincs szüksége,
kezelése könnyű, fenntartása olcsó!

MISURA járműgyár
VIII., Thék Endre-utca 8. szám

lás. Mindnyájan örültünk, hogy végre megszűnnek a hirhedi bukkanók, legalább is egy jó darabon. Elkészült, gyönyörű volt; a kövek közei masszával kiöntve. Alig két hétre rá — most újból — megjelennek a munkások s egész a Fazekas-utcától a Széna-térig (sőt egészen, mint hallom, a Villányi-útig) feltúrják a friss burkolatot. Megkérdelem: miért? Mert a Beszkárt magasfeszültségű kábelt fektet le! Hát nem tudták az illetékesek az összes érdekelteket (Beszkárt, gáz, víz, posta, csatorna stb.) előre értesíteni az új útburkolásról? Nem végezhetne volna el a Beszkárt javítását az út újonnan való burkolása előtt? Avagy ellenesetben nem burkolhatták volna 3—4 héttel később az utat mindezen javítások elvégzése után? Én azt hiszem, igen! De hiányzik valami: Az egységesség az ilyen mű munkáknál. Néha 5—10 féle vállalat is végzi egyszerre a munkálatokat, ahelyett, hogy ez egy kézben összpontosulna.

Istenem, hány kilométer jó, bitumenes utat lehetne abból a pénzből elkészíteni, amibe az egyszeri burkoláson felül a már jólismert és fölösleges 3—4-szeri burkolatfelszedés és újbóli lerakás került! Hány szegény kishivatalnok fizetésén lehetne javítani az ily módon esztelenül kidobott pénzzel! A folytonos villamossínjavításoknak — nézetem szerint — a rossz alapépítmény az oka. Hasonlítsuk csak össze a vasutétval. Míg a vasúti sín egy szimpla vágányból áll, addig a villamossín csavarokkal összetákolt dupla vágány. A vasúti sín mindkét oldali része (az egész sánpár) sűrűn elhelyezett talpfákra fekszik. A rája eső teher tehát a talpfát egész hosszúságára egyenlően esik, s van eloszolva. Ezzel szemben a villamossín alapját mi képezi? A nagy teherhez képest semmi. Itt ugyanis nincsenek talpfák. A két sín az anyaföldön s néhány aladugott kővön fekszik, a nyomás tehát csupán a jobb és baloldali sín mintegy 8—8 cm-nyi felületére, s az ezalatti ugyanily szélességű gyöngye kavicsos földsvárra fog esni! Míg a vasútnál a teher a nyomtávnál jóval hosszabb talpfákra (csaknem 2 m) esik, addig a villamos súlya csupán a nyomtávnak igen kis részére (csak egy kb. 8—8 cm-es földsvár) jut! Ime itt az eleven bizonyítéka a rossz alapépítménynek! Hajdanában, mikor még földalatti volt az áramvezeték, a sínek beton-alapon feküdtek, melyben egyúttal a kábelvezeték is be volt építve. Nem is volt annyi síncsere, mint manapság! A betont aztán rendre kiszédelték, összetördelték s a vágányzatot átalakították a mai sikertelen formájára. Miért tették ezt? Hát mert a jó s örökös beton alap „kemény” volt, nem ruganyozott; a kocsik élettartama pedig megkívánja, hogy a pályatest rugózzon is egyúttal. Tessék inkább jó és modern kocsikat járattatni, hogy azok is rugózzanak; jobbakat még a mostani új típusnál is, melyen még légfék sincs!

A mostani alapépítmény, mely a sínek alá gyömöszölt kövekből áll, ruganyos ugyan, de nem ér semmit, mert a sok locsolás által beszivárgó víz a sínek alá jut, melyek a teher hatására kövestül, mindenestül bevágódnak a víz által már iszappá lágyított anyaföldbe s létre jön a süppedés, ok az újabb felbontásra. A két félből álló s csavarokkal összeszorított sínek sem érnek sokat s fölöslegesek. A nagy teher folytán az összetartó csavarok előbb-utóbb megnyulnak, a két főrész egyenlőtlen közökben eítávolodik egymástól, a sín „szétnylik” s kész a rossz pálya s egyben kezdődik a javítás elől. Különösen észlelhető ez a sínek hosszanti összeillesztése helyén, ahol direkt orral bukdácsol előre a menő villamos. Természetesen a környező kövezet fellazul és kipuposodik. Ezeket a bajokat, mind könnyen lehetne segíteni, csak egy hiányzik, — egy kis jóakarát. Elsősorban, mint legfontosabbat: egységességet kérünk, mielőtt valamely munkálat-hoz fognának, mely kövezetbontással jár; értesítse az illető ügyosztály az illetékeseket. Ha p. o. a Beszkárt akar valamit javítani, ne fogjon hozzá a munkához, míg a csatornaépítési ügyosztályt, a postát, az elektromos-műveket, gázműveket stb. nem értesítette, hogy így egyszeri bontással minden esedékes munka elvégezhető legyen. Ha pedig hozzáfognak a munkához, akkor tessék több munkást fogadni; éjjel is dolgoztatni, hisz úgy is sok a munkanélküli.

Lássunk már végre-valahára egy-egy mérnököt is a javításoknál! A javítások ne kilométeres szakaszokban történjenek, mert ez megbénítja a forgalmat; főként pedig gyorsabb ütemben haladjanak. A villamossínnek alá újból betonlapot, új kocsikat s szimpla síneket kérünk. Micsoda roppant szám az a kilogrammokban kifejezett vasmennyiség, mely — nézetem szerint — teljesen fölösleges dupla sínek használata mellett szükséges. Micsoda megtakarítást jelentene ez pénz-

ben a Beszártnak! Nem kellene 24 filléres hornibilis viteldíjat behajtania az amúgy is agyonsanyargatott közönségtől.

Meg kell még említenem — de csak azért, mert az utcabontók állandó és hű kísérői — az „Aszfaltfőzőket” is. Ezek jó emberek, csak kissé túlságosan terjeszkedők. Katlanjaikkal, cseberjeikkel hatalmas helyet foglalnak maguknak s akadályozzák a forgalmat, holott sokszor a gyalogjáró szélén is kényelmesen elférnének. Edényeiket, fatuskóikat s aszfaltlepényeiket szanaszét hagyják, szülő motorosok nyakukat törhetik ki miattuk.

Itt is a lassúság s a kevés munkás a baj; 15—20 m kiöntésére két napra is van szükségük. Továbbá az is, hogy ők már az időjárástól is függenek, mert a masszát csak száraz kövek közé lehet önteni. Dolgozhatnának ugyan esőben is, hisz vannak gázcsöbe kapcsolható lángfúvó szárítók, de ezt csak ritkán teszik — mert ehhez több munkás kell — s marad a javítandó darab napokig — ahogy volt.

Végül még egy országúti jelenségről a „Homokolók”-ról kell szólnom. Hogy ők kicsodák? Emberek, akik egy felsőbb parancsra homokot, sarat, port, füvesgyepes csomókat s egyéb piszkot szórnak fáradhatatlanul lapátjaikkal országútainkra, azok széléről. Miattuk p. o. a debreceni országúton űllőtől egész Ceglédig (kb. 40 km) szülő motorkerékpárral jóformán életveszélyes a közlekedés. Megálltam, megkérdeztem tőlük, miért csinálják ezt? Válasz: Hát, hogy a kő fel ne jöjjön! Kénytelenek felsőbb utasítás szerint cselekedni. Miért építeték át akkor kb. két éve a Ceglédbercel—Cserő—Cegléd közti kb. 8 km-es homokot makadámúttá? Azért, hogy újból homoksvatagban evickéljünk?

Saját szememmel láttam, amint a durva kavicsos dunai homokot kocscikkal hordták a színhelyre. Hát mire való egy — kevés kivétellel — elég jó állapotban levő útra kocscikkal 5—6 cm. mély homokréteget teríteni? Azért, hogy másnap egy „Mavart” autóbussz álljon négy kerekével az égnek, azért, hogy szülőmotorosainkat bukásaik után földön fetrengetni lássuk? Akárkinek a fejében is született meg e szerencsétlen gondolat, nem hiszem, hogy hozzátartoznék akár az autós, akár a motorostársadalomhoz. Legkevesbé mondhatjuk el róla, hogy szakértő. Mert akkor tudnia kellene, hogy esős időben a vastag sár és fűréteg, jó idő esetén pedig a homok az, ami a legveszedelmesebb farolásokat és a bukásokat okozza. Hogy mennyire igénybeveszi a homok még az automobilonkat is, azt bizonyítja az, hogy egy alkalommal autóval menve, megfigyeltem, amint hűtővizem hófoka a homokos részre való jutás után csaknem azonnal, ugrásszerűen kezdett emelkedni. Természetesen csak azért, mert az állandó tempót tartani akarván, a motort csaknem kétszerannyi gáz adásával kellett járatnom, hogyha a homokos rész előtti sebességet akartam újból elérni.

Ne az út elkészülte után óvjuk jónak vélt módszerekkel hibákat, hanem építsük meg jól, sok vízzel s hengerléssel azokat. Kössük meg kátránnyal, vagy olajjal — nem pedig homokkal — az út felületén levő kőlisztréteget, hogy le ne fújják a motoros járművek; akkor majd nem fog „feljönni” többé a kő. Lásson napvilágot egy rendelet, mely kötelezi az összes szekeret legalább is egy 2 cm-el szélesebb kerékráf csavaros ráfcszegekkel (szögdefektek ellen) való felerősítésére. Ezt már egy elődöm is megírta félév előtt. Nem kell hozzá semmi, csak egy kis jóakarát s egy rendelet és akkor megszűnnek a leginkább a szekerek által tönkretett híres gödrös magyarországi utak.

Ha mindezeket a bajokat, amiket elmondottam, szemelőtt tartanak, s orvosolják, nemcsak hogy a minimumra redukálódna a közlekedésünk ezen állandó akadályai, nemcsak, hogy az anyagiak terén jelentetne roppant megtakarítást, hanem Budapest egész képe és közlekedése is kedvezően módosulna. Biztosabbá, gyorsabbá válna a közlekedés, megszűnének a pesti úttest egyenetlenségei s végre rendes képet nyernének Budapest, hazánk természeti szépségeiben bővelkedő fővárosának idáig emberi kezek által örökké csúfá tett utcái. Nem szükséges hangsúlyoznom, mit jelentetne ez, az unalomig emlegetett „idegenforgalom” szempontjából is.

Ismételten kérve Szerkesztő Urat, hogy juttasson helyet lapjában soraimnak, maradtam tisztelő híve:

Kerek Ferenc orvostanhallgató.
Budapest, II., Garas-utca 7. szám.

Hírek

Kimért vagy kannázott olajat vásároljunk? A fenti címmel hosszabb cikket olvastunk a minap. A cikkirő, igen helyesen, rámutat arra a Magyarországon bevett szokásra, hogy az autó- és motorciklitulajdonosok sokkal kevesebbet törődnek a motor részére szánuandó kenőanyaggal, mint a motor megérdemelné. Különösen vidéken, helyenként rettenetes olajokat árulnak hordókból kimérve. Az efajta olajokkal a motor teljesítménye 30—40 százalékkal csökken és hogy milyen változások mennek végbe a főtengely, valamint a többi csapágycsák tájékán, arról jobb nem beszélni. Ma Magyarországon alig 18 százalék azoknak a száma, akik kannázott, tehát felelősséggel áruolt olajat vásárolnak. Mi, részünkéről szintén csak azt ajánlhatjuk olvasóinknak, hogy az olajon sohase takarékoskodjanak. Az a pár fillér, amivel drágábban fizetik meg a kannázott olajat, bőven kárpótol bennünket. Vegyünk állandóan egyfajta olajat, legyen az Castrol, Lardolin, Vacuum, Rex, Shell, Speedwell, Alligator stb., mert úgy azután a legkönnyebben meggyőződhetünk, hogy az olaj jó volt-e. Ha azután az első nagyobb generálreperatúra kapasan mindent jól átvizsgálunk, jövünk csak rá, hogy megfelelő-e az olaj a motorhoz. Ha az olajjal meg vagyunk elégedve, ne változtassunk. Arra azonban ügyeljünk, hogy mindig elegendő legyen az olaj. Különösen országúton fontos ez. Ott nagyobb a teljesítmény, mint a lassú városi forgalomban és ott bizony az olajhiány már nagy bajokat okozhat. Legcélszerűbb, ha kifutunk egy városból, mindig jól megtölteni az olajtartályt. Hadd füstöljön egy kicsit, de akkor azután biztosak lehetünk benne, hogy van olajunk bőven.

A nálunk, az ügetőpályán rendezett motorkerékpárversenyeket „dirt track” versenyeknek nevezik. Ez a név Amerikából jött hozzánk. Újabban Angliában is meghonosodtak ezek a dirt track-versenyek, de nem ügetőpályákon, hanem egyszerű salakos futópályákon, ahol nem lovak, hanem az atléták treníroznak. Mint hírlik, most nálunk is akció indult meg hasonló salakpályaversenyek rendezésére. Nézetünk szerint Angliában nem azért rendezik ezeket a versenyeket a salakon, mert a salak olyan ideális volna, hanem mert a nagy körrel bíró ügetőpályák távol esnek a várostól. Mi csak maradjunk az 1000 méteres ügetőpályánál. Ott is nagyon szép a motorverseny és nem könnyű. Nézetünk szerint egy 300—350 méter kerületű salakkörre koncentrálni motorosokat, semmiképen sem egészséges intézmény. Sebességet nem lehet kihozni és emellett elég veszélyes mesterség. Inkább azon törjük a fejünket, hogy egy-két gyors círcsuit hozunk létre, hogy versenyzőink megszokván a sebességet, esélyekkel állhassanak a starthoz a nagy külföldi Grand Prix-ken. A salakpályaversenyek ismét szétforgácsolnák motoros gárdánkat, amely még nem áll azon az anyagi magaslaton, hogy TF-gépet, dirt track-gépet és Isten tudja milyen gépet tarthasson magának. Figyeljük csak meg látni-e egy Bennettet, Handleyt, Simpont, Dodsont, Longmant, Ashbyt, vagy más jobbnevű angol versenyzőt ezeken a komolytalan dirt track-pályaversenyeken. Ez egy angol kinövés, amit azonban utánozni nem feltétlenül szükséges.

1929-ben az amerikaiak is megkezdik a hivatalos világrekordkísérleteket. Eddig csupán részidőkről, vagy egy-egy nagyobb verseny fantasztikus átlagségeiről hallottunk. Mint az angol lapok írják, az amerikai gyárak hajlandóknak mutatkoznak az angol „külön díjazás” behozatalára. Ha ez tényleg sikerül, akkor 1929-re olvashatunk végre hiteles amerikai világrekordokat. Természetesen nem az abszolút sebességi világrekordról van szó, hanem az AIACR által nyilvántartott kategória- és osztályrekordról.

A „Question Mark” repülőgép új időtartam-rekordja. Mint a napi sajtó már közölte, a hárommotoros amerikai katonai repülőgép, a „Question Mark” (magyarul: kérdőjel) új időtartamvilágrekordot állított fel, amennyiben 159 órát és 40 percet volt a levegőben. A repülőgép tehát hat napig megszakítás nélkül repült, amely esőadatráméltó teljesítmény és egyrészt a vezetőknek, másrészt a motornak és annak tartozékainak precíz és pontos funkcióját követeli meg. Mint a legutóbbi és korszakalkotó óceánrepülések alkalmával a Seintilla-mágnesek használtak fel kizárólag az amerikai hadsereg és tengerészet részéről, úgy ezen mostani esőadatos időtartam-rekordnál szintén Seintilla-mágnesek voltak a repülőgépbe beépítve, melyek az említett több mint 150 órán át a legkifogástalanabban működtek, újabb dícsőséget szerezve a Seintilla svájci gyárnak, mely kétségkívül ezen a téren a legkiválóbb teljesítményeket mutatta fel.

Az Automobil Tisztviselők Clubja 1928. évi december hó 20-án tartotta évi közgyűlését. A közgyűlést megelőzően a kulisszák mögött igen érdekes eset játszódott le. Aki figyelemmel kísérte az AUTISZ őszi esztendői összejöveteleit, annak feltűnt, hogy a KMAC volt vezértikára csaknem mindenki jelen volt. Szelnár Aladár dr. szervezőképességét ezután az Automobil Tisztviselők Clubjában öhajította esillogtatni. Sokak előtt az eszme igen szimpatikus volt, úgyanyira, hogy az új választási listán Szelnár Aladár dr. már mint társelnök volt jelölve. A jelölésről a klub első elnöke, a köztisztelőben álló kitűnő sportember, Delmár Walter is tudomást szerzett. Már ki voltak nyomtatva a szavazólapok, amikor megérkezett Delmár Walter levele, amelyben értesíti az AUTISZ vezetőségét, hogy, amennyiben Szelnár dr-t társelnökké választják, lemond. Mit volt mit tenni, új szavazólapokat kellett nyomtatni, a volt vezértikár pedig aznap, ha nem is vígan, de énekelte az ismert magyar nótát, hogy a „Dunában úszik egy sámlí...” A közgyűlés egyébként teljes rendben és egyetértésben folyt le. Delmár Walter indítványára a klub egyik tragikusan elhunyt választmányi tagjának, Pollner Viktornak emlékére jegyzőkönyvileg örökítette meg a közgyűlés. Azután Pápai Zoltán titkár olvasta fel az évi jelentést, majd megválasztották a tisztikart.

A közelmúlt napokban nagy port vert fel a sajtóban a KMAC „Sportemberek pártja”-nak megalakulása. Elolvastuk mi is a programot és megállapítottuk, hogy aki azt összehívotta, az az Automobil-Motorsport-nak két éven keresztül hű és állandó olvasója lehetett. A megalakulás 44 aláírással jelent meg, melyek között igen sok kiváló aktív sportember is szerepel. A névsornak és ezzel együtt a proklamációnak azonban van két nagy szépséghibája. Ez Szelnár Aladár dr., a volt vezértikár és Festetich Pál gróf, a volt motorkerékpár-szakosztályi elnök névének jelenléte a kiáltvány alján. A kiáltványban felsorolt bűnökben ugyanis mindketten 90 százalékosan ludasak. Szelnár dr. a párt egyik főmozgatója. Ezáltal szervezői képességét itt esillogtatja, abban a reményben, hogy a végén leesik valami és esetleg visszakerül a „vezértikári” székbe. A párt többi tagjai viszont erősen hirdetik, hogy ezúttal esupán Szelnár dr. szervezői energiáját veszik igénybe, akit a mai vezetőség ellen a bosszú is hevít, azonban ha győznek, Szelnár dr. éppen úgy a háttérben marad, mint a kibukottak. A mór megtette kötelességét, a mór mehet. Egyelőre nincs módunkban hosszasan foglalkozni az új párt programjával, reméljük azonban, sikerülni fog az ellentéteket egy kompromisszummal megoldani, melyben ezúttal csak a sport és az automobilizmus szent ügye fog jőljárni. Az ellen azonban eleve felemeljük vétőnkát, hogy Szelnár dr. és Festetich Pál gróf neve a kompromisszumos listán szerepeljen. Örölk mindenki tudja, mit tudnak és mit csináltak, illetve nem csináltak, ők maradjanak esendben a háttérben. Szelnár dr. nyissa meg Automobilisztantánásadó és Turisztikai Irodáját, sok szerencsét kívánunk neki hozzá, Festetich gróf úr



RÖDLI SKI

KORCSOLYA

Wessely

IV. VÁCZI-UTCA 9.

eserkészkedjen és tanítson tornát, de a magyar automobilizmus és motorkerékpársport vezetése től tartsak vissza túlfutott ambíciójukat. Egyelőre ennyit, következő számunkban valószínűleg többet.

A Bosch k. f. t. új épületbe való távozása folytán megüresedett Vas-utca 16. számú telephelyén Barta Károly, a közel három évtizedes tapasztalattal bíró elektroszakember nyit javítóműhelyt automobil és motorkerékpárok villamosberendezéseinek javítása stb. céljából. Az új műhely, mely egyébként a Bosch k. f. t.-vel fog szorosabban együttműködni, teljesen a Bosch-gyár előírásait követi és a Bosch-üzemeknél használatos gépekkel lesz felszerelve. Úgyszintén raktárról fogja szállítani a Bosch-cég összes áruát, mint gyertyákat, gyújtókészülékeket, fényszórókat stb. Az üzem egyébként a Bosch k. f. t.-vel azonos árakat is számít. Remélhető, hogy a közeljövőben megnyíló javítóműhely és üzem rövid időn belül meg fogja nyerni az autó- és motorosközönség rokonszenvét. A cég eladási osztályának vezetője Ruttkay Ferenc lett, aki több mint öt évig működött a Bosch-cégnél. A két-három héten belül megnyíló üzem árú forgalombahozatalával már most foglalkozik.

A Wollemaun és Társa cég, melynek eddig a kiállítás helyiségei együtt voltak a Citroen-nel, különválnak. Helyesebben mondva a Citroen a Belvárosban kap új mintatermet és az Andrássy-út 67. számú bemutatóterem a közeli napoktól kezdve tisztán a Royal-Enfield, a Norton és Super X motorkerékpárok bemutatóhelyisége lesz. Mint értesülünk, a Wollemaun és Társa cég a tavasszal újra a legnagyobb intenzívítással fog foglalkozni a fenti motorkerékpárok terjesztésével. A mintaterem vezetését Paull József veszi át, míg Wollemaun István, aki a Citroen-képviselőt egyik igazgatója, nagyrészt a pénzügyi teendőket fogja ellátni. Itt tudjuk olvasóinkat, hogy a Royal-Enfield-gyár, mely a múlt évben a jól bevált Sturmei-Archer-sebességváltók helyett saját sebességváltójával kísérletezett, ami azonban nem vált be és igen sok zavart okozott, ez évben ismét visszatért a Sturmei-hez és az 1929-es modellek már ennek megfelelően kerülnek piacra. Az új Royal-Enfieldek roppant izlésesek. A zöld tankon a név egy élénkpiros vignettában foglal helyet. A modellek egyébként Bosch-világítással kerülnek forgalomba. Hasonlóan az angol képviselőkhöz, a cég az amerikai, masszívításokról, sebességükről és megbízhatóságokról híres Super X-eket is erősen fogja terjeszteni. Mint hírlik, a cég az Automobil-Motorsport versenyén két Super X-teamet fog indítani.

A Stutz-Black hawk, mely nem más, mint a híres amerikai Stutz-gyár kisebb modellje, a közeli napokban képviselőt kap Budapesten. Black hawk-nak hívták a Lockard-féle világrekorder Stutzot, mellyel annak idején a Daytona Beach melletti homokon kísérleteztek. A Black hawk egy egészen európai izlésnek megfelelően, némileg a Lancia-Lambda-ra emlékeztető alacsony koesi, pompás kidolgozással és motorral. Egyelőre csak ennyit, reméljük azonban, nem sokára módunkban lesz a Stutz-Black hawkot bővebben ismertetni olvasóinkkal.

Motorkerékpárgarage Budapesten. A fokozatos fejlődés végre meghozta a székesfővárosban is az első speciális motorkerékpárgarage felállítását. Nagyon sok olyan embert ismerünk, aki oldalkocsis gépet szeretne venni, de keskeny házbejáratok folytán ezt nem teheti meg. A budapesti garage-ok nem szívesen látott vendége a motocykli. Mósása kellemetlen piszmozgó munkát ad és míg egy autó tisztítása 14 percet vesz igénybe, addig egy motocyklin két óra hosszat is el lehet bíráltni, míg a tisztításnak látszata lesz. Viszont igazi motoros, aki gépet szereti, nem is adta autóval vegyes garage-ba motorját, ahol vizes lemosások révén a motor kitett nemesebb részei mindig szevedtek. Nagy hézagot pótol tehát a Nyugati pályaudvar, Teréz-körút, Berlini-tér, Vilmos esászár-úti centrumban, a Jókai-utca 40. szám alatt megnyílt motorkerékpárgarage, mely ha nem is



KORCSOLYA RÖDLI

Wessely

IV. VÁCZI-UTCA 9.

egész Budapesten, de egy hatalmas városrészben ad alkalmat a motorkerékpárosok kényelmére. Az új garage pompás, vilányerőre berendezett javítóműhellyel, kitűnő szakképzett munkásokkal, benzintöltő-állomással, tetszészertíni mennyiség vételére berendezett Castrol-olajtánnal és igen sok modern intézménnyel van felszerelve. Szólógépek havi díja 25, sídecarok díja 30 pengő, amiben heti kétszeri benzinnel való lemosás, mindennapi por- és sármentesítés foglaltatik. Örömmel üdvözljük az életrevaló eszme és a garage birtokosát és reméljük, hogy szép terveit minden tekintetben keresztül is fogja vinni. Írja ki zászlajára a pontos kiszolgálás és precíz munka jelszavát. Amit megígérünk holnapra, annak készen is kell lennie és nem elég, ha készen van, de jónak is kell lenni. Ha ezt betartja, sok örömet fog okozni a motorostársadalomnak és legnagyobb öröme lesz, ha mindenütt megelégedett arcokat fog látni.

A Délafrikai Tourist Trophy szenzációs eredményeket hozott. A 175 km. Lightweight-kategóriában mindhárom első helyet a kis James foglalta le. Ez az a típus, ami a múlt évben az Automobil-Motorsport versenyén, valamint ezidén a KMAC hőversenyén is győzedelmeskedett. Ugyancsak nagy eredmény a Rudge abszolút győzelme és rekordkora a Dél-Afrikai TT-én, ahol Joe Sarkis fölényesen győzött. Mint értesülünk, a Rudge-gyár ezidén hatalmas betörésekre készül nemcsak az európai versenyeken, hanem magán az angol Tourist Trophy is. Hogy ez sikerülni fog-e, az nem biztos, de mindenesetre a múltévi Holland TT-győzelem, az Ulster Grand Prix első helye és a két világrekord nagy reménnyel töltik el a Rudge-hívőket.

Újabb Champion-világsiker. A minap egy amerikai sportlady, Louise M. Phatridge Thaden, Hispano-Suiza-motortal felszerelt gépével új magasrepülési női világrekordot állított fel. A magasság 22.500 láb, vagyis 7233 méter. A motor Champion-gyártással volt felszerelve és a teljes repülés alatt, ami körülbelül 12 órát vett igénybe, kifogástalanul működött. A fenti tény-ismét bizonyosága, hogy bizony nagy teljesítményeknél a Champion egyike a legjobb gyertyáknak.

Az esztendő első motorkerékpár megbízhatósági versenyén, a London-Gloucester-London között megtartott reliability-triálon a Matchless-motociklik ismét fényes sikereket értek el. Tizenhat gép ért a célba, ami a starthoz állott gépek 100 százalékát teszi és ezekből nyolc kapott ezüstserleget, ami nagyon jó teljesítmény. Ezenkívül a Matchless-gépek nyerték a „Silenceer“-versenyt, vagyis a legcsendesebben viselkedtek, ami azt bizonyítja, hogy a legjobb hangtompítóval voltak ellátva. Ez különben érdekes, hogy akárhol Angliában van hasonló hangtompító-verseny, ott, ha a Matchless is indul, minden esetben a legcsendesebb. Ez idén, mint értesülünk, az angol Matchless-gyár három gyári versenyzőt küld a Magyar TT-re: közte a fiatal Collier-t is, aki már két ízben szerepelt nálunk Collier, aki a Matchless-gyár tulajdonosának a fia, ezidén nagyban ambicionálja a Magyar TT-n való sikeres szereplést.

Sunbeam-autóképviselet Budapesten. Mint értesülünk, The Sunbeam Motor Car Company Limited, Wolverhampton-i angol autógyár képviseletét Vajk Zoltán okl. mérnök vette át. Mintaterme: VI. ker., Hajós-utca 25. szám alatt február havában nyílik meg.

Az új Duesenberg sporttípus. A múlt hónapban megnyílt Annual Automobil Salon (New-York) egyik szenzációja az új Duesenberg volt. Úgy látszik, lassan az amerikaiak is áttérnek a nagy fordulatszámra, mert az új „eight in line“ Duesenberg 4200 respektábilis fordulatszám mellett 265 lóerőt ad le, míg a motor maximális fordulatszáma percenként 5200. A motor furata 95.2 mm, lökete 120.7 mm, hengerűrtartalma: 6861 cm. Az egész gép nagyban hasonlít az SS Mercedes-Benzhez, de sebessége, ha igaz, jóval nagyobb. Állítólag 2 mérföldtől 116 mérföldig képes felgyorsulni, ami 186.644 km-t jelent. A motor akceleraló képessége is óriási, mert 5 másodperc alatt 3 kilométeres sebéségből 40 kilométerre gyorsul. Az alváz ára fantasztikus: 8500 dollár, ami pengőben kifejezve kb. 55.000. Minden henger egyenként 4 szeleppel bír, úgy hogy összesen 32 szelepe van a motornak. A vezérlés 2 felül- fekvő bütyöktengellyel történik.

E. K. Langton (596 Scott) nyerte a Scott-triált. A múlt héten rendezték az angol téli megbízhatósági versenyek egyik legnevezetesebbjét, a Scott-triált. Ezúttal 106 indulóból csak 51 futott be a célba, tehát nem mindenki nyert. Értékelés szempontjából nemcsak a megbízhatóság, de a sebesség is szerepet játszott. Az összcsoportozásban E. K. Langton (596 Scott) győzött. 2. G. E. Rowley (349 AJS), 3. S. Reid (348 Velocette), 4. G. E. Milnes (596 Scott) lett. Az időértékelésben: 1. T. E. Flintoff (493 Sunbeam), 2. G. B. Goodman (490 Norton), 3. O. Langton (596 Scott) lett. A team-díjat a Scott-team (E. K. Langton, O. Langton és G. E. Milnes) nyerte.

Kuplungnélküli sebességváltó. Egy svájci mérnök kuplungnélküli sebességváltóművet talált fel. A próbákat egy 3000 fordulatszámú automobilmotor segítségével végezték és azok teljes eredményre vezettek. A készülék kiszolgálása a lehető legegyszerűbb: egy emeltyűvel, egy pedállal, esetleg egy kerékkal is a legkönnyebben kezelhető. A sebességváltó oly kitűnően van megszerkesztve, hogy nemcsak kis-, de bármilyen nagy-kocsinál is teljesen zajtalan és lökésmentes járást lehet biztosítani. A kocsit 0 sebességből fokozatosan a legnagyobb sebességbe és viszont lehet kapcsolni. A hátramenet érdekessége, hogy azzal ugyanolyan sebességet lehet elérni, mint az előremenetekkel. A korszakalkotó találmányt már állítólag az összes államok szabadalmi hivatalainál bejelentették és az érdeklődés, különösen Amerika részéről, óriási.

St. Moritzban, augusztus 20–26. között nagy automobilhet lesz. Az automobilhetet egy kétnapos megbízhatósági verseny fogja bévezetni, melynek távja a következő lesz: 1. nap: St. Moritz—Julierpass—Tiefencastel—Albulapass—Saint Moritz. A harmadik napon a fencastel—Flims—Disentis—Lukmanier—Olvané—Biasea—Bellinzona—St. Bernardin—Splügen—Tiefencastel—Abulapass—St. Moritz. A harmadik napon a Samaden—Pontresina-útvonalon kilométerverseny lesz. Az út ennek céljaira szélesítve és portalanítva lesz. A negyedik napon hegyverseny lesz a Bernina Hospizhoz, míg az ötödik és hatodik napon gimkán- és szépségversenyek lesznek. A megbízhatósági versenyen 30 kilométeres átlag lesz kötelező.

Motorcsónak

Az 1929. évi nemzetközi motoresónakversenyek dátumait a közelmúltban megállapították. A nevezetesebb terminusok a következők: Június 1–2: Motoresónakversenyek a Templiner See-n, Potsdam-Berlin mellett. — Június 16: Motoresónakversenyek Brüsszelben. — Június 27–29: Outboard-versenyek a yorki hereg díjáért Angliában. — Július 7–15: Motoresónakversenyek Suresnesben (Franciaország). — Augusztus 4: Motoresónakverseny Stockholmban. — Augusztus 31: Nagy motoresónakversenyek Detroitban (USA). — Szeptember 7–15: Motoresónakversenyek Velencében. — Szeptember 19–26: Motoresónakversenyek a Comoi-tavon. — Reánk magyarokra a Berlin melletti Templiner-regatta bír fontossággal. Itt gyülekeznek össze a legjobb európaiak. Mint hírlik, a magyarok közül többen kiutaznak az ideai templini regattára, hogy tanulmányozzák a kitűnő németországi versenyzők stílusát.

A MAC motorsportosztálya a nyár folyamán megrendezi az első háborúutáni motoresónakversenyt. Mint értesülünk, lapunk motoresónakrovatának vezetőjét, dr. Fényes Kornélt, a MAC már fel is kérte az outboard-szabályok megszerkesztésére.

Turizmus

Szaporodnak Európában a Touring Clubok. Az autóturizmus óriási fejlődése maga után vonja, hogy mindazokban az országokban, ahol eddig Touring Club nem volt, a megalakulás megtörténjen. A helyzet ugyanis az, hogy külföldön a Touring Clubok, valamint a hasonló céllal alakult Automobil Associationok képviselik a többséget és mintán nem a versenyzéssel, illetve a sporttal, hanem csupán a turizmussal foglalkoznak, tagjaik száma tízszer-húszszor nagyobb, mint az illető ország automobilklubjáié. A külföldi nagy államok tehát mindent elkövetnek, hogy Európa minden államában megalakuljon a Touring Club, hogy az érintkezést minden állammal felvehessék. A múltban például egy angol AA-tag, ha Magyarországra akart jönni, kénytelen volt az angol Royal Automobile Clubban triptiquet kiváltani, ami lényegesen megdrágította az utazást. Örömmel regisztráljuk, hogy ma az a helyzet, hogy csaknem valamennyi európai állam megalakítja Touring Clubját. Ott, ahol az illető automobilklubok még némi ellenállást fejtenek ki, ott rendszerint a diplomáciai testületek avatkoznak be a dologba és a megalakulás rövidesen megtörténik. A Bruxellesben megtartott Conseil Central de Tourisme International ülésével kapcsolatban az Alliance du Tourisme titkárai is ülést tartottak. Itt a következő érdekes bejelentések történtek: 1929. január 1-ével a Jugoszláv Touring Club, valamint az Alliance cseh taggyesülete megkapták a triptique-kibocsátási jogot. Emellett Csehországban elismerték a carnet érvényességét. Romániában az új Maniu-kormány maga kezdeményezte a Touring Club megalakulását. Spanyolországban és Lengyelországban a Touring Clubok megalakulására vonatkozó tárgyalások igen kedvező mederben folynak. Görögországban, ahol eddig az automobilklub és a Touring Club egyesítve volt, maga az elnök, Metaxas indítványára megkezdtek a különválást. Így örömmel közöljük a Magyar Touring Club tagjaival, hogy ma a Touring Club már abban a helyzetben van, hogy minden külföldi államba adhat triptiquet. Ott, ahol még a megfelelő Touring Clubok nem működnek, ott a Magyar Touring Club külön triptique-szerződést létesített az illető ország automobilklubjával.

Útépítés

A Pesti Hírlap karácsonyi számában egy ismeretlen tollából igen érdekes cikk jelent meg. A cikkíró kimutatja, hogy a tavasz folyamán újjáépítendő Budapest—siófoki műutat 21 kilométerrel meg lehetne rövidíteni Székesfehérvár elkerülésével. Már maga az a tény, hogy egy olyan útról van szó, mely Székesfehérvárt elkerüli és megkíméli bennünket a kétszer 2 pengős kövezetvám fizetésétől, fölötte szimpátiikus előtűnk. A Budapest—Siófok útvonal tényleg Kápolnásnyéknél eltér az egyenes iránytól és a Velencei-tó északi partján futva végig, Székesfehérvárra visz. Ez határozott kerülő. Ha az utat a vasútvonal mentén, Gárdonyi és Dinnyés községek mellett, majd Tácon keresztül vezetnék, az Lepsénynél futna be a mai útra. Az átvágás 21 kilométerrel rövidítené meg a magyar tengerhez vezető utat. Reméljük, az illetékes tényezők fogják foglalkozni eme életrevaló tervvel. Ha megépítenék az átvágást, az megteremthetné az alapját egy, a Balatonhoz vezető autóstadának.

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

Stádium Sajtóvállalat Rt. — Felelős üzemvezető: Győry Aladár

„Nagy-Budapest közlekedési problémái” címmel Ugron Gábor országgyűlési képviselő, az Országos Takarékosági Bizottság elnöke, a „Közlekedési Tudósító” legutóbbi számában foglalkozik a székesfehérváros közlekedési és forgalmi ügyeivel. Cikkíró is azt a következtetést vonja le, amit mi utolsó számunkban leszögeztünk, hogy a villamosvasutak a perifériákra valók és a villamosvasutak helyét a legrövidebb idő alatt az autóbuszoknak kell elfoglalni. Nézete szerint a fővárosi autóbuszüzemet is a Beszkárt egységes vezetése alá kellene hozni. A székesfehérvárosnak a lehető legrövidebb időn belül hozzá kellene fogni a villamosvasútnak a belterületekről való szisztematikus kitelepítéséhez. Mindenekelőtt a Belváros (IV. kerület) legszűkebb utcáit, mint a Veres Pálné-, Irányi-, Kecskeméti-utcát kellene mentesíteni, majd a VI. kerület szűk, siktárszerű utcáiban kellene felszedni a villamossíneket. Ha jól szemügyre vesszük a fenti utcák helyzetét, úgy rájövünk, hogy a belvárosi utcákat egészen könnyű volna mentesíteni a villamostól és a vonalakat egyelőre más relációkba kellene bekapcsolni (Dunapart). A Baross-utcai villamos részére éppen elegendő volna, ha a Nagykörútig közlekedne.

Szakirodalmi szemle

Illustrierte technische Wörterbücher in sechs Sprachen von A. Schlomann. Band II. Elektrotechnik und Elektrochemie. Második javított és bővített kiadás. 3965 ábra, 1304 oldal. VDI. Verlag Berlin. Rm. 80.—

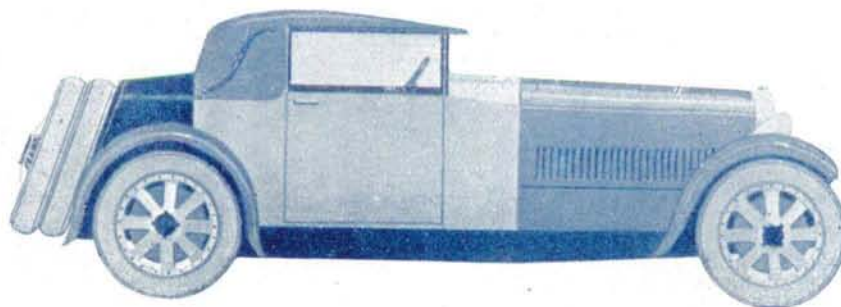
A technika minden ágát felölelő szótársorozat II-ik kötete most jelent meg. Az elektrotechnika különböző ágainak szakkifejezéseit tartalmazza. Az általános szótárhoz beosztása és összeállítás, valamint illusztrált volta különbözteti meg.

A könyv két főrésze oszlik. 1—800 oldalig szótár. Tartalmazza az elektrotechnika elemeinek, mérőműszereknek, méréseknek, akkumulátoroknak stb. fogalmait hat nyelven. A második rész 800—1300-ig a tárgymutató rész. Előbbtől külsőre a szürke „márványozása” különbözteti meg. Nagyon szellemes az egyes tárgymutató szakaszok elválasztása is: a német, angol, orosz, francia, olasz, spanyol részek megkülönböztetését az egymás alatt elhelyezett ujjbevégek segítik elő, amelyek az összecsuított könyv oldalán téglányalakú bevágásokként jelentkeznek.

A „Reichsverband Deutscher Mechaniker” kiadó cég, a Remeg G. m. b. H. motorteknikai könyvtárát egy újabb kötettel gazdagította, mely elsősorban a motor-kerékpárversenyzőre nézve bír jelentőséggel. „A motor-kerékpárversenyző ember és gép” a könyv címe. Mellette a Németországban élő kitűnő magyar autószerelő, Szénásy István okl. gépészmérnök írt. A könyv, melynek célja, hogy a motor-kerékpárversenyzőnek minden tekintetben támaszul szolgáljon eredményei elérésében, nemcsak tisztán elvi és a vezetőre vonatkozó tanácsokat tartalmaz, hanem bevezeti olvasóját a sport, illetve versenymotorok konstrukciójának titkaiba is. Bő és jól összeválogatott képanyag szolgál az amúgy is könnyen érthető szövegrész illusztrálására, míg a könyvben található adatok kitűnő kézikönyvvé teszik Szénásy sikerült munkáját. Így megtaláljuk a leghíresebb versenypályák, a sportszabályzatok és rekordfeltételek teljes jegyzékét, melyek egy kilométer lancé- stb. verseny szakszerű megrendezésére nézve is érdekes adatokkal szolgálnak. A könyv, mint hézagpótló mű, minden bizonnyal rövid időn belül közkezen fog forogni. „Der Motorrad Rennfahrer Mann und Maschine” von St. v. Szénásy; Verlag Remeg m. b. H., Bremen 1928. 181 oldal, 148 ábra és 5 tábla. Ára 2.50 márka.



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

ÁRBAN ÉS MINŐSÉGBEN MINDENT VER!



az esetem!

FORRADALMAT JELENT AZ

Austin-Seven

az automobiltechnika terén.

4 liter benzinfogyasztás — 4 kerékfék

5250 Pengőtől

AUSTIN-KISKOCSIK, D'YRSAN-CYCLECAROK, SUNBEAM ÉS
GNOME & RHONE MOTORKERÉKPÁROK

magyarországi vezérképvisellete:

Böckh János

BUDAPEST, VI., HAJÓS-UTCA 15. — TELEFON: 218—85