

53959

PESTI KIR. NY. 1929 FEB 23
ATVETTE
Bray's

Automobil Motorsport

IV. ÉVFOLYAM

3. SZ.

ÁRA:
1.50 PENGŐ



DUNLOP
PNEUMATIK



AWEBER:BRAY'S

38
11

VEGYEN MAGOSIX-ET

*Gyors.
Üzembiztos.
Speciálisan a
magyar utakra
készül*



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

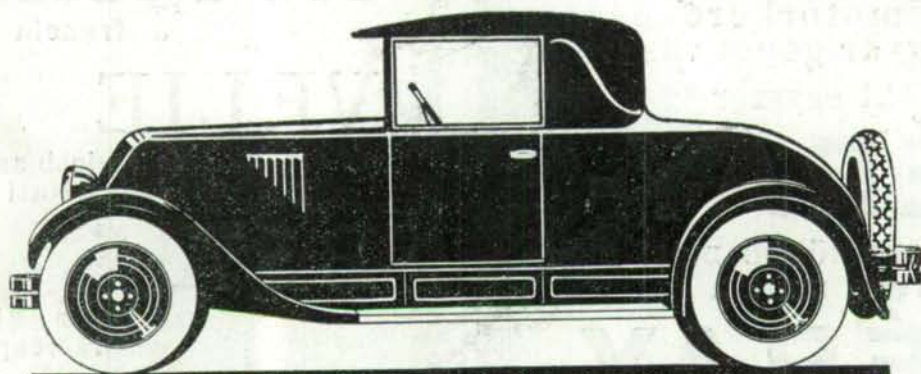


Gyári eladási központ: Méray Motorkerékpárgyár rt. Budapest, IV., Váci-utca 1—3

RENAULT



MONASIX



az európai úrvezető ideális kis hathengerese.

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

BSE téliversenye 1929

BUDAPEST—BALATONKENESE ÉS VISSZA

Weisz Sándor 500 kcm.

RALEIGH

motorkerékpáron aranyplakettet nyer!

Ismét egy fényes bizonyíték a
RALEIGH motorkerékpárok
feltétlen megbízhatósá-
gára s üzembiztonságára

Apart Rt. Bpest, VI, Andrássy-út 37
Telefon: A u t o m a t a 289—44



a legmodernebb, a legmegbízhatóbb, legjobb és legszebb
motorkerékpár konstrukció. Fenti tulajdonságai mellett a
legolcsóbb. — 21 nap alatt keresztelte Kanadát az Atlanti-
óceántól a Csendes-óceánig; I. R. OATE s 500 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 átlagssebességgel.

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 legszebb 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

MEGÉRKEZTEK A FRANCIA

DEGUIGAND

kiskocsik.

Az új 6 hengeres

HOTCHKISS

a francia elitmárka.

VELIE

a legjobb amerikai köz-
használati automobil.

BSA

a legmegbízhatóbb
motorkerékpár.

VEZÉRKÉPVISELET:

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

A BSE téli megbízhatósági versenye
1929

A gépek és vezetők emberfeletti próbáján
a győztes leggyorsabb
oldalkocsis motorkerékpárcsoportban a

RUDGE

Argyellán Ferenc vezetésével a leg-
magasabb díjjal:

aranyplakettel

lett kitüntetve. Ugyanekkor Tóth István
a Rudge-el

ezüstplakettet
nyert.

Kérje a Rudge, James, Triumph 1929-es
modelljeinek árjegyzékét!

Bruck Nándor és Fiai

Budapest, VI., Jókai-utca 21. Telefon: Aur. 114-46

Automobil-Motorsport

FÜGGETLEN KÉPES MOTORSZAKLAP

Megjelenik minden hó 10-én és 25-én

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

Szerkesztőség és kiadóhivatal:
Budapesti, VI, Rózsa-u. 111. sz., IV. em.
Telefon: Automata 136-64. Hivatalos órák déli órák 9-11.

Postatakarékpénztári csekk száma: 84240.

Előfizetési díjak:

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

Pontos útjelző szolgálatot kérünk!

Teljes tájékozatlanság uralkodik a magyar útvonalak járhatóságát illetőleg.

A kezünkbe akadt a minap egy osztrák napilap, a „Sporttagblatt” 1929 február 2-án megjelent száma. Hatalmas betűkkel olvassuk benne: Strassenbericht des Österreichischen Automobil Club. Mi az a Strassenbericht? Magyarul azt jelenti, hogy „Útjelentés”. Ebben az útjelentésben a legnagyobb precizitással megvan írva, hogy milyen állapotban vannak az osztrák utak, a nagy hóesés és a vele kapcsolatos hófúvások után. Megtudjuk, lehet-e Wienből Prágába, Innsbruckba, Grácba, Olaszországba utazni automobillal, megtudjuk, milyen az utak állapota a hegyek között, hol kell lánc, mely hágók vannak teljesen lezárva, hol dolgoznak a hóekék és mikorra várható az útvonal szabaddátétele. Az útjelentés végén még olvashatjuk, hogy mindennemű felvilágosítással az Automobilclub (telefon stb.) szolgál.

Mi a helyzet nálunk? Ennek teljesen az ellenkezője. Senkinek sincs halvány fogalma sem Budapesten, hogy eljuthat-e ma Parádra, a Mátrahágón keresztül, vagy Egerbe, vagy Debrecenbe, vagy akár a Balatonhoz. Ne gondolják, igen tisztelt olvasóim, hogy piszkálódni akarunk, minket igazán, mint minden írásunkban, a magyar automobilizmus ügye iránti lelkesedés és buzgalom hevít. Ezúttal elfogjuk mondani, hogy miként is kellene ezt csinálni. Hogy kit terhel érte a felelősség, hogy útvonalhírszolgálatunk eddig egyenlő volt a nullával, azt hiszem, azt nem lesz nehéz kitalálni. Talán, ha ezért is lehetett volna 2—3000 pengő külön honoráriumot felszámítani, akkor már útjelzőszolgálatunk is volna. No, de erről ne beszéljünk.

Az „Útjelentéseknél” a hivatalos lapok teljesen használhatatlanok, hiszen 15 naponként jelennek meg és így megessék, hogy azt, amit lehoznak, már régen a múlté. Itt tisztán a napilapok hasábjaira kell támaszkodni és esetleg a tagoknak megküldendő bulletin-ekre. Mindenki olvassa naponta a lapokban megjelent időjárási, vízállási, valuta- és egyéb hivatalos jelentéseket.

Jókarúan levő

oldalkocsis motorkerékpárt

megvételre

erések

Cím: Walter Antal, Kecel, (Pest m.)

Itt volna a helye a téli időszakban és a nyári útépitések tartama alatt az Automobil Club, vagy a Touring Club hivatalos jelentéseinek.

Mit gondolnak, tisztelt olvasóim, honnan veszi a Meteorológiai Intézet azt, hogy reggel 8 órakor az ország különböző pontjain, hány fokot mutat a hőmérő, mennyi volt az előző 24 óra alatt leesett csapadék? Jelentésekből. Honnan veszi a földművelésügyi minisztérium vízrajzi osztálya, hogy mennyi a Duna vízállása Paksnál és hogy hol zajlik a Tisza, avagy, hol állt meg a Dunán a jég? A felelet igen egyszerű. Sürgönyökből. Mindkét intézmény megvan szervezve és déli 11 órára az ország különböző részéről befutnak a sürgönyök és 12 órára már mindenről a legtisztább képet alkothatjuk magunknak.

Már most, hogy kiket kellene beszervezni az útjelentések továbbítására, az tisztán detailkérdés. Szó lehetne egyes helyeken az útkaparókról, az államépítészeti hivatalokról, hídőrökről, vasúti sorompóőrökről és amire ez esetben talán legjobban lehetne számítani, vidéki autbuszvállalatok vezetőségéről, hiszen ők tudják legjobban, milyen állapotban vannak az általuk befutott vonalak. Vidéki garagemesterek is igen használhatók lennének, hiszen az ő kezükben futnak össze a fuvarok ügyei és így állandóan informálva vannak az utak minőségét illetőleg. Természetesen ez pénzbe kerül. Tudomásunk szerint egy-egy ilyen sürgönybeküldő havi 20 pengőt kap az állami intézményeknél, ami a téli hónapokat (december, január és február) véve, kb. 100 alkalmazottal havi 2000 pengőt tenne ki, amihez még az időnként beküldött sürgönyök költsége is járul. Nézetünk szerint azonban kevesebből is ki lehetne hozni, mert az állami intézményeknél napi munkáról van szó, míg az automobil-útjelentéseknél csupán a változásokat kellene jelenteni. Annyi azonban bizonyos, hogy az „Útjelző szolgálatot” a jövőre okvetlenül életbe kell léptetni. A tavasz folyamán megindulnak a nagy útépitések és így egy pontos információs iroda, ami jelen esetben csak valamelyik, az automobilizmussal foglalkozó egyesület lehet, nélkülözhetetlen lesz. Reméljük, hogy a jövő télen már ott látjuk a napilapokban az időjárási és vízállás-rovatok mellett az automobilutak állapotáról szóló jelentéseket is. Amit egyesek elmulasztottak bevezetni 17 év alatt, reméljük, mások egy év alatt tető alá fogják hozni. Csak egy kis ügyeszeretet kell hozzá.

Motorkerékpár-akvizitőrt

bevezetett elsőrangú erőt, ki versenyeken résztvesz, keres előkelő képviselőt. Ajánlatokat „Angol” jeligére az Automobil Motorsport kiadóhivatalába kér.

Ahogy azt a kis Móricka elképzeli...

Irta Nagy Pál Sándor gépészmérnök

Már a sötét középkornak is megvolt a maga fel-találó társasága. Voltak, kiket elméleti problémák gyötörtek, kört négyszögesítettek. Pókhálós kamráik mélyén triangulomoztak, cirkliztek, sillabizáltak, míg bele nem habarodtak. Az alchimista kamerádok már több világi szerenésével dolgoztak. Keresték a bőlesek követét, az életelixirt, melynek érintésével arannyá válik az ólom. A bőlesek követét nem találták ugyan meg, de fáradozásukat mégis siker koronázta, mert rájöttek, hogy az emberi butaságot is lehet katalizálni és abból aranyat csinálni.

A középkornak már régen vége van, — de az emberi butaság és hiszékenység még most is megvan. Vannak modern alchimisták is, csupán csak modern eszközökkel dolgoznak. „Katalizátorokban“ sincs hiány. Egyik legkitünőbb talajt éppen az automobil nyújtja, — legkiváltképpen pedig a sebességváltó. Se szeri, se száma a lépten-nyomon felbukkanó „Stufenlose Getriebe“-nek.

Tagadhatatlan, hogy az általában használatos autó- és motorkerékpár sebességváltónak több komoly fogyatékosága van. Váltásuk nem folytatódagos, hanem fokozatos. A motor teljes teljesítményét nem tudják kihasználni. Nem automatikusak, váltásnál különböző kerületi sebességű fogaskerekeket kell egymásba erőszakolni és eközben három-négy műveletet kell kézzel-lábbal elvégezni. Ha egy kissé hűvös fejjel nézzük e tényeket, be kell vallanunk, hogy ez bizony nagyon primitív megoldás. Mindezen hátrányokkal szemben azonban egy előnye, amely mind máig megtartotta létjogosultságát, — a kitünő hatásfoka.

Mi is a hatásfok? Alig van technikai fogalom, melyet annyiszor lehet hallani úton-útfélen, mint a hatásfokot. Az ember azt hihetné, hogy mindenki tisztában van vele. Vérbeli feltaláló egyenesen sértve érzi magát, ha ilyen értelmű tapintatlan kérdéssel fordulnak hozzá.

De mit látunk a gyakorlatban? Csak végig kell nézni a sebességváltó találmányokon, belé kell tekinteni működésük elvébe és szomorúan állapíthatjuk meg, hogy a genie-nek „halvány dunsztja“ sincs hatásfokról és dinamikáról.

Mielőtt néhány ilyen „nagy horderejű találmányt“ nagyítóüvegünk alá vennénk, lássuk is, mi az a hatásfok! Minden energiát átalakító szerkezet természetéből következik, hogy egyik (elméleti) végén energiát vezetünk bele, ez az energia a szerkezetben átalakul, részben a belső ellenállások következtében, meleg stb. alakjában elvész. A másik végén pedig megkapjuk az átalakított energiát. Az energia megmaradásának elvéből következik tehát (kissé paradoxnak hangzik, de úgy van), hogy a kapott energia csak kisebb lehet, mint a bevezetett, az említett veszteségek miatt. Veszteségnélküli szerkezeteket, sajnos, nem ismerünk. Minél kisebb a veszteség, aránylagosan a bevezetett energiához, illetve minél nagyobb a nyert, átalakított energia, — annál tökéletesebben hasznosítottuk a bevezetett energiát, annál jobb a szerkezet hatásfoka. A hatásfok tehát nem más, mint a nyert energia viszonya a bevezetethez.

Legyen például egy motor fékezett teljesítménye 5 lóerő. Kapesoljunk mögé egy sebességváltóművet és a kivezető tengelyén ismét mérjük fékszerkezettel a kapott teljesítményt. Tegyük fel, hogy ezt 4 lóerőnek fogjuk találni. A hatásfok tehát $\frac{4}{5}=0.8$ lesz, azaz százalékokban 80%. Annál jobb a hatásfok, minél jobban megközelíti az 1 értéket, azaz 100%-ot.

A szerkezetek kritikai tárgyalásánál sokszor nem

is fontos a sok rugót, fogaskereket, emeltyűt működésükben követni. Vizsgáljuk meg, mekkora hatásfokot várhatunk tőle, hasonlítsuk össze a már meglévő szerkezetekkel. És azután? — jön a meglepetés. Rendszerint kiderül, hogy gyermeki ábrándok színes szappanbuborékai.

Ezzel nem akarom azt mondani, hogy az a pusztán tény, hogy az új szerkezet rosszabb hatásfokú, mint a már meglévők, annak alkalmazását már lehetetlené teszi. Erre legszebb példa a ballonpneumatik, amelynek lényegesen nagyobb az ütellenállása, mégis rohamosan elterjedt, mert rugózás és vezetésbiztonság szempontjából felbecsülhetetlen előnyöket nyújt. Azonban a sebességváltó szerkezeteknél a jó hatásfok elsőrendű követelmény, mert az összhathatóságban uralkodó szerepet játszik és az üzemenyagköltségre közvetlen befolyással bír.

A sebességváltómű tökéletesítését célzó szerkezetek legtöbbször megvalósítjuk a régi, különböző fogaskerékátteleteket, csupán a kapcsolódás és átváltás viszonyait igyekeznek javítani. Ezekről legközelebb részletesen beszámolunk. Vannak azonban ifjú titánok, akik nagy merészen új utakat akarnak hasítani, nem néznek se jobbra, se balra, már értem fizikára és matematikára, — hanem feltűrnak prospektust, katalógust, — erkesztenek-szerkesztenek, majd megittasulnak saját papírra vetett szellemességeiktől és beképzelik maguknak, hogy ők „feltalálók“.

Jogállamban kísérletezés, konstruálás, amatőrködés, fabrikálás nem képezhet eltiltandó büntetendő cselekményt, sőt a kutatás szellemének csak örülnünk kell. Szándékunk is az, hogy rámutassunk az elvaduló feltalálók hibáira és ezáltal sok kárbaveszendő munkát megmentünk. Erre pedig hazánkban nagy szükség van, ahol az amatőrködés szépen virágzik, — de a jó magyaros temperamentum sokszor elragadtatja magát.

A múlt év őszén beállított hozzám egy érdekes megjelenésű ember. Nagyon feszélyezve érezte magát, alig tudtam kivenni belőle, minek is köszönhetem a szerenésemet. Nagy lassan kiderült, hogy találmánya van és velem szeretné a szerkezetét kidolgoztatni. Végre, — miután böcsületemre megígértem, hogy nem lopom el a találmányát, — nagy nehezen elmondta, hogy miről is van szó. Feltalálta a „Stufenlose Getriebe“-t.

A feltaláló úr a következőképpen képzelte el a dolgot: A motor tengelyére közvetlenül egy többhengerű dugattyús olajszivattyú van szerelve, amely az alul elhelyezett olajgyűjtőmedencéből olajat szív. A szivattyú által szállított olaj meghajt egy teljesen hasonló kivitelű, szintén többhengerű olajmotort, amely viszont a kardántengelyt, illetve a kerekeket hajtja meg. A fáradt olaj lefolyik az olajgyűjtőmedencébe és a szivattyú által újból felszívatik, tehát körforgó mozgást végez. A szerkezetet mi sem egyszerűbb, mint szabályozni. A szivattyú és olajmotor közé iktatott nyomócsőre csupán kifolyócsapot kell szerelni. Ha a csap nyitva van, a szivattyú által szállított olaj a csappon át közvetlenül kifolyik, az olajmotor nem kapván olajat, nem működhetik. Ha a csap zárva van, az összes olaj kényszerítve van az olajmotorhoz folyni és azt működésbe hozni. Világos, hogy a csap egyéb, tetszőleges helyzetében az olaj részben kiömlik, részben meghajtja az olajmotort, — melynek működése, fordulatszámja a szállított olajmennyiségtől függ.

Hát igen! Ez piramidális! Valóságos Kolumbus tójása! A feltaláló annyira felizgatta magát, hogy alig tudtam lecsillapítani. — De még mielőtt a zseniális

fiatalember ünnepléséhez fognánk és többrendbéli pókhálós üvegeket ürítenénk homi dicsőségünk eme mérhetetlen gyarapodása fölött érzett örömeinkben, — fordítsuk tekintetünket a ködös Albion felé. Ott is szót kér egy Genie. Az angol liberalizmusra jellemző, hogy szót is kapott (különben honnan vettem volna róla tudomást én?) és a The Motor hasábjain kürtöli világra, hogy milyen okos ő.

Ez az óriás, úgy látszik, sokat töprengtetett a differenciálmű rejtelmese működésén. Elmerengve nézhetne, hogyan keringenek a kis bolygókerék és általában bizonyára olajtól csepegő kis differenciálok mosolyogtak rá, míg végül is a homlokára esapott és... megvolt a nagy találmány. Kérem, tessék nagyon jól idefigyelni, — nagyon szellemes!

A mellékelt gyönyörű ábra (as british as the flag!, ahogy ők mondják) szerint a motortengely (crankshaft) közvetlenül egy differenciálmű keresztjét hajtja meg, véppen úgy, mint a rendes differenciálnál is szokásos). A rajta ágyazott bolygókerék fogai két kupkerék fogaihoz kapnak (Bevelgear A és B), — az egyik egy hüvelyre van ékelve, amely a motortengelyre lazán van felhúzva és amelyen ékrovaatokban, elcsúsztathatóan van a tengelykapcsoló zárótárcsája felerősítve, — továbbá egy fogaskerék-áttétellel összeköttetésben van egy fogaskerék-olajszivattyúval, melynek kiömlőcsővére elzárható esapvan erősítő (ez a csap az ábrán nem látható). A másik kupkerék (Bevelgear B) a kardántengelyre van ékelve.

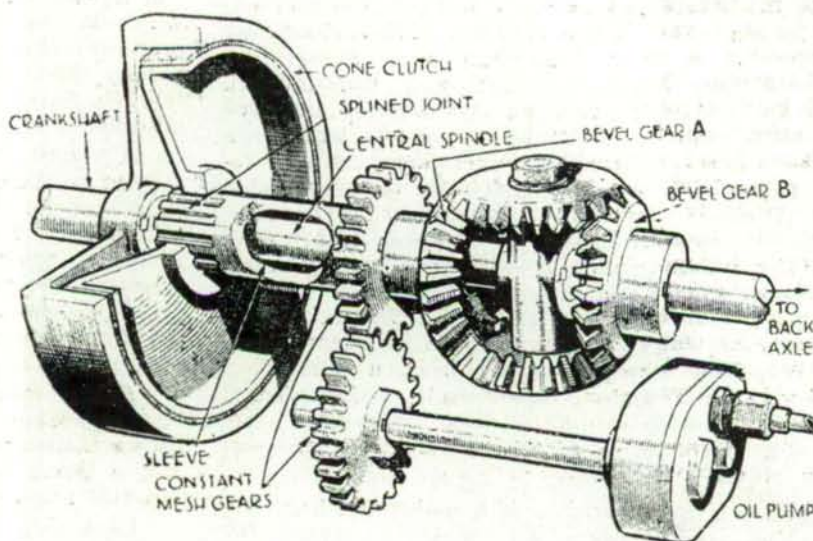
Ha a tengelykapcsoló oldva van és a motor működik, nyitott olajcsap mellett a B-kupkerék legördülő bolygókerék az A-kupkerék a motortengelynél kétszer nagyobb sebességgel forgatják. Ha a csapot fokozatosan elzárjuk, úgy az A-kupkerék ellenállása növekedvén, mind nagyobb és nagyobb erőt fognak a bolygókerék a B-kupkerékre kifejteni és azt is megindítják. Az autó tehát megindul. A csap egy bizonyos állásánál a motortengely és az A-kupkerék egyenlő fordulatszámúval fog forogni, a tengelykapcsoló ekkor zárható és a további olajfeleskendezési veszteség megszüntethető. (Sárga vagyok az irigységtől, hogy ezt nem én találtam ki!) De menjünk csak tovább! Ha még nagyobb sebességet akarok elérni, a tengelykapcsolót ismét oldom és az olajcsapot elzárom egészen. Ekkor az A-kupkerék ellenállása (elvileg legalább) végtelenre növekedvén, megáll. A bolygókerék tehát most az A-kupkerékre fognak legördülni és a B-kupkeréket fogják kétszeres fordulatszámúval meghajtani.

A szerkezet első pillanatra szellemesnek látszik. A fogaskerék állandóan érintkeznek, a sebesség, illetve fordulatszámhatárok nagy változását engedi meg, kapcsolása fokozatos, sőt még az is megzavarja az embert, hogy két olyan pontja is van működésének, mikor hatásfoka nagyon jó, t. i. mikor a tengelykapcsoló zárva van, azaz direkt kapcsolás (kb. 100%) és mikor a csap teljesen zárva van, azaz a gyorsító kapcsolás (kb. 96—98%).

De ne örüljünk még, atyámfiak! Úgy vagyunk ezzel a szerkezettel, mint a szegény ember a milliommossággal. Tudná ő, hogy mit csináljon a milliókkal, hogyan kamatoztassa, szaporítsa, — de őh! — hogyan szerezzék meg az első milliót?

Könnyebb megérthetőség céljából nézzük meg egy pillanatra a fogaskerékes, általában alkalmazott sebességváltót. Négysebességes váltóművet tartva szem előtt, látjuk, hogy az első három sebességi fokban az erőhatás 2—2 fogaskerékpáron át van eszközölve; — a negyedik, — az ú. n. közvetlen kapcsolásnál az erőhatás semmiféle fogaskeréken nem megy át, hanem egyenesen a tengelyeken vezetettik végig. Mint ismeretes a gépelemekből, egy fogaskerékpár hatásfoka, kitünően megmunkált acélkerékeknel, bő olajozás mellett 98—99%; — két fogaskerékpáré pedig ennek négyzete, azaz kb. 95—96%, — azt mondhatjuk, hogy az első, második és harmadik kapcsolásnál a sebességváltómű a motor tényleges teljesítményének 95—96%-át átadja a kardántengelynek. A közvetlen kapcsolásnál pedig elvileg nem lévén veszteség, a hatásfok 100%.

Minden jármű, legyen az vonat, autó, vilamos vagy akár portáldaru stb., éppen az indításnál követeli meg a legnagyobb erőhatást, mert, habár az útellenállás munkája még nem is számottevő, a gyorsítási munka tetemes. Minél nagyobb gyorsítást kívánunk, annál inkább szükségünk van a motor által



leadott munka teljes mennyiségére. Autónál külön figyelembe kell még vennünk a benzinmotorok azon kellemetlen tulajdonságát, hogy csak bizonyos, aránylag magas fordulatszámúknál adnak hasznos teljesítményt. A régi típusú sebességváltónál mindig abban a helyzetben vagyunk, hogy a motorteljesítmény 95—100%-át hasznosítani tudjuk, részben gyorsításra, részben útellenállás legyőzésére.

Még egy pillanatra nézzük meg, milyen viszonyok lépnek fel, ha direkt kapcsolatban maradunk, de félsebességgel haladunk. Nagyon érdekes lesz az összehasonlítás. Ismeretes, hogy a motor teljesítménye parabolikus görbe szerint emelkedik a fordulatszámúval. Ha egy ilyen görbét jól szemügyre vesszünk, azt látjuk, hogy a motor félfordulatszámúknál maximális teljesítményének 60—65%-át, de mindenesetre jóval többet, mint fele teljesítményét adja. Még ha figyelembe vesszük is azt, hogy fél fordulatszám mellett a motor specifikus fogyasztása valamivel nagyobb is, mint a legkedvezőbb nagy fordulatszámoknál, — mégis elmondhatjuk, hogy a direkt kapcsolatban való maradás előnyös, mert a kisebb (65%-os) motorteljesítmény hiány nélkül megkapjuk kb. 65—70%-os tüzelőanyag-fogyasztás mellett. Félreértések elkerülése végett meg-

jegyezzük meg, hogy ez az említett 65% nem hatásfok. Ez egyszerűen azt jelenti, hogy a kérdéses fordulatszámánál a motor maximális teljesítményének 65%-át adja le csupán.

Ezek után vizsgáljuk meg, mit tud angol barátunk Variable Gear-ja. Tegyük fel, hogy az autó áll, a motor működik. Indítani akarunk, lehetőleg nagy gyorsítással. Adunk tehát gázt. A csap teljesen nyitva van, az olaj vastag sugárban ömlik a csapból. Most a csapot részlegesen elzárom. Ezáltal egy kis ellenállást okoztam az A-kúpkeréken. Természetesen a bolygókerék, melyek egyenlő karú emelők módjára viselkednek, ugyanakkora nyomást gyakorolnak a B-kúpkerékre. Ha az így előálló kétszeres erőhatással nincs a motor leterhelve, úgy megszalad, feltúrázik. Tehát fojtással visszatartandó. Elképzelhető az az eset, mikor a motor munkája a következőképpen oszlik fel: Felemunka elvész fojtás folytán, a másik fele pedig a differenciál forgatásán. A differenciálba jutó félerő tovább feloszlik az A- és B-kerekek által felvett munkára. Itt egyre-egyre 25—25% jut. Az A-keréken ez a munka az olaj fecskendezésére, illetve felmelegítésére, a B-keréken pedig az autó hajtására, illetve gyorsítására lesz felhasználva. Tekintettel arra, hogy a bolygókerék az A- és B-kúpkeréknek egyenlő nagyságú erőket adnak át, az átadott munka a kerületi sebességekkel lesz arányban. Az indítás pillanatában tehát a szerkezet hatásfoka 0. Ennek dacára mégis meg tud indulni, mert statikai erőhatás van, az A-kúpkerék növekvő ellenállása folytán. A hatásfok folyton növekszik, míg végre az A- és B-kúpkerék egyenlő sebességgel forognak. Ekkor a hatásfok 50%, feltéve, hogy a motor elérte a teljes leterheltségi állapotát. Erre az állapotról, éppen az óriási hatásfokvesztések miatt, csak hosszú idő múlva vergődik a szerkezet. Az így elért sebesség sem lehet valami nagy, mert a motor energiájának eddig még mindig több mint fele elveszett. Legvalószínűbb, hogy erre már nem is jut a sor, mert valamely csekély sebesség mellett beáll a dinamikai egyensúly, azaz a motor hasznosított teljesítményét elérte az ütellenállás munkája. Nem maradván erőttöbblet a gyorsításra, — az autó változatlan sebességgel halad tovább.

Tegyük fel, hogy olyan erős a motorunk, hogy súlyos vérvése, azaz olajhullatása dacára annyira felgyorsítja az autót, hogy az A- és B-kúpkerék egyenlő sebességgel forognak. Ekkor lekapcsolhatjuk a tengelykapcsolót és ekkor kint vagyunk a vízből, — akarom mondani az olajból. Tulajdonképpen nem lévén sebességváltó bekapcsolva, — a hatásfok rögtön 100% lesz.

Az ilyen hidraulikus sebességváltóval felszerelt autó akceleráló képessége rendkívül gyatra lesz. A szerkezet nem adván kellő ellenállást, a motor fel fog

túrázni. Zárt csapok mellett a nagy belső ellenállás miatt a motor fordulatszáma fog leesni és mellékesen óriási veszteségek állnak elő az olaj felmelegedése folytán. Ennél már sokkal egyszerűbb, ha kisebb motorfordulatszám mellett a közvetlen kapcsolást alkalmazzuk. Ekkor legalább nem pazarolunk veszteségekre.

Az előbb említett olajmotoros megoldásnak más, hasonlóan komoly hibái vannak, amit még súlyosbít a rendkívül drága, bonyolult és rengeteg alkatrészből álló szerkezet.

Számtalan hasonló találmányt analizálva, látjuk, hogy a feltaláló urakat exaltáltságukban elsősorban vizuális képzetek, merész képzettársítások vezetik. Innen a fogaskerekek, lengő és-hadaró karok, emelők, tengelyek, csapok tömege; Kinetikai szempontból majdnem mindegyik szerkezet rendben van. A kívánt mozgásokat, sokszor örületes komplikációk útján bár, — de végezni tudják. A rajztanárok különösen veszedelmesek e téren, mert ismerik az ábrázoló geometriát. A statikai egyensúly (erők egyensúlya) általában ismeretes, de már a dinamikus egyensúlyról (munka és ellenmunka egyensúlya) csupán haragozni hallottak. A mozgási problémák megoldása fölötti örömlükben teljesen elfeledkeznek a hatásfokról. Nem az a gondjuk, hogy azt a nyomorult 20—22%-os benzinmotorhatásfokot legalább tartjuk meg a kerekekig, — hanem abból még újabb 60—80%-ot elpazarolnak nagy-lelkűen. És közben nem tudnak aludni, — azt hiszik, — ellopjuk a találmányaikat.

A két Stufenlose Getriebe-t elrettentő példánnyal mutattam be, különben azt sem érdemelnék meg, hogy a papírkosárba dobjam őket. El akarom rettenteni a tökésekét is kilátástalan kísérletek finanszírozásától. Rengeteg pénz megy el olyan kísérletekre, melyek teljesen feleslegesek. Még szerkezeti rajzra sincs sokszor szükség. Elég az elvet jól ábrázoló vázlat, — pár pernyi nyugodt utángondolás, egy kis számítás és a szakember már is megmondhatja véleményét.

Nekem már egy éve beígérte egy úr, hogy bemutat egy szenzációs Stufenlose Getriebe-t. Amint ő finanszíroz. Állítólag nagy kapacitások, műegyetemi tanárok is látták és — állítása szerint — elvannak a szerkezettől ragadtatva.

Csak még egy kis simítás van hátra. Csak egy kis javítás — és két hónap múlva már kijönnek vele. — Az illető úr nagyszerűen tájékozva volt minden szerkezeti megoldásról, de nekem — érthető okokból — ebből mit sem árult el.

— No és mi van a hatásfokkal? — kérdeztem én.

— A szakértők, akik elvannak ragadtatva, olyan közismert tudományos képzettségű urak, hogy ilyen kérdéssel nem is lehet előállni, — így ő.

Még ma is várom ezt a Stufenlose Getriebe-t.

Legjobb amerikai pneu a

FISK

Próbálja ki! Sohasem fogja megbánni. Tartós! Olcsó!

Detail Arusítás:

NAGY JÓZSEF

Budapest, Andrassy-ú 34

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

KISS ISTVÁN

Budapest, II. ker., Margit-körút 79.

(Budán a gázgyár mellett az udvarban)

B Ő S E t e l l m e g b í z h a t o s a g i v e r s e n v e

BUDAPEST—BALATONKENESE—BUDAPEST

LARDOLINE RICIT

MOTOROLA J

ISMÉT

abszolút fölényvel

▶ GYŐZ! ◀

MEGGYESY ZOLTÁN (VELOCETTE)

a leggyorsabb oldalkocsis motorkerékpáros

SABRNÁK OSZKÁR (VELOCETTE)

a leggyorsabb szóló motorkerékpáros

ZAMECSNIK TIVADAR (MOTOSACOCHE)

a II. leggyorsabb szóló motorkerékpáros

ARGYELÁN FERENC (RUDGE)

a II. leggyorsabb oldalkocsis motorkerékpáros

Aranyérmert nyert motorosok :

Sabrnák Oszkár (Velocette)
Zamecsnik Tivadar (Motosacoché)
Meggyesy Zoltán (Velocette)
Argyelán Ferenc (Rudge)

Ezüstérmert nyert motorosok :

Tóth István (Rudge)
Radicke Helmuth (Ariel)
Martinek István (Rex Acme)
Szigeti István (Harley-Davidson)

Bronzérmert nyert motorosok :

Vincze Pál (Rex Acme)
Sabrnák Ottó (Velocette)
Polgár Ferenc (F. N.)
Gutwillig Imre (Douglas)

VALAMENNYI

LARDOLINE RICIT

MOTOROLA J J A L G Y Ő Z Ő T T

Minden szakértő auto- és motor-tulajdonos

ezt a motorolaj-t használja!



Kapható mindenütt!

Lardoline Ricit abszolút fölényvel győz!

Lardoline Ricit abszolút fölényvel győz!

Az 1928. évi

Európa-bajnokságok

háromszoros győztese



MOTOSACOCHÉ, ACACIAS, GENEVE
magyarországi vezérképviselete:

ZAMECSNIK ÉS LÉGRÁDY

Budapest, VI., Jókai-utca 8. Telefon: 921-38

Ha látni akarja a precíz német
detailmunka legszebb és
legerősebb alkotásait...
Jöjjön el és nézze meg a

DIAMANT

motorkerékpárokat

500 cm SV 1720 pengő
350 cm OHV (twoport) 1760 pengő
500 cm OHV (twoport) 1970 pengő
30 Wattos komplett Bosch felszerelés
világítás, hátsólámpa, dudu, külön 280 P.

Vezérképviselét:

Uhereczky Ferenc

Budapest, VII. ker., Hernád-utca 4. sz.
Telefon: József 305-75

Vegyen királytengelyes

CALTHORPE-t

Ez a legjobb, legolcsóbb és
legtökéletesebb király-
tengelyes konstrukció!

Vezérképviselét:

BAUER JÓZSEF

VII., ELEMÉR-UTCA 41.

BSE TÉLIVERSENYE 1929

Viczenty László vezetésével

1 D-RAD

a startnál

1 D-RAD

a célban

Goodyear pneuval arany plakettet nyer

A D-RAD a nehéz, hófú-
vásos terepen mutatta meg,
hogy elsőrangú és mindig
üzemre kész túra- és
sportmotorkerékpár

APART R.-T.

Andrássy-út 37. Tel.: A. 289-44

A montecarlói csillagtúra

Graham-Paige az abszolút első — A Szmick Viktor és társai által vezetett Weisz Manfréd abszolút második — A magyarok szenzációs teljesítménye

Lezajlott az 1929-es esztendő első nagyobb automobilversenye, a montecarlói csillagtúra, ami nekünk, magyaroknak, minden tekintetben óriási sikert hozott. A magyargyártmányú kis 875 köbcentiméter hengerűrtartalommal bíró Weisz Manfréd-köcsi Szmick Viktor és két társa, lovag Czajkovszky Emánuel és Pesti Ferenc váltott vezetésével a Montecarlótól 2969 kilométer távolságra fekvő román fővárosból, Bukarestből startolva, szinte mesébe illő, 40 kilométeren felüli átlagsebességgel abszolvták a versenyt. Ezt az eredményt csak az tudja igazán méltányolni, ki sokat túrázik, mert az tudja, hogy egy 40 kilométeres óraátlag egy kis 1000—1100 köbcentiméteres kocsival még nyáron is a legjobb viszonyok mellett is teljesítmény. Ha azután meggondoljuk, hogy Szmick és társai ezt az utat a legnagyobb télen, egy olyan télen, amilyen nem volt Európában 40 esztendő óta, futották meg, akkor csak a legnagyobb csodálat hangján kell róluk megemlékeznünk. A hatalmas távot, amit megtettek, csak tetézték az Erdélyi havasok keresztezésével. Méteres hó, hóihar, áthatolhatatlan köd és egyéb akadályok tornyosultak a kitűnő vezetők elé, amit azonban kitartással, a viszonyok teljes ismerésével és a helyét minden körülmények között pompásan megálló WM-kocsival tökéletesen legyőztek. Az eredmény kitűnő voltát nagyban eméli, hogy ezt a pompás átlagot egy olyan kis kocsival érték el, aminek a maximális sebessége nem több, mint 75 kilométer.

Sajnos, Szmick Viktor és társai még nem érkeztek vissza Budapestre és amikor e sorok íródnak, ők még külföldön vannak. Reméljük azonban, hogy a közeli napokban megérkeznek és akkor módunkban lesz az egész túrát a kitűnő versenyzők előadása alapján regisztrálni. Addig is a lehető legnagyobb részletességgel tárgyaljuk a nevezetes verseny eredményét, mely ezúttal bizony felért igen sok óráig tartó sebességi versennyel.

Magyarország ezúttal négy nevezéssel szerepelt a csillagtúra indulói között. A már említett WM-kocsin kívül, melynek két vezetője, Szmick Viktor és lovag Czajkovszky Emánuel, a MAC motorosztályának tagjai, még három kocsit indult. Udvardy György százados, Unger Tibor őrnagy és Szalay László százados, mindhárman a MAC motorosztályának tagjai, egy szintén magyar gyártmányú Magosix-en kísérelték meg a Montecarlóba jutást. Sajnos, szereplésüket nem kísérte siker. Ulmál, Németországban, egy olyan hófűvások részbe kerültek, ahol annyi időt vesztettek, hogy kénytelenek voltak lemondani a további küzdelemről. Az emberfeletti munkának köszönhető, hogy mégis átvágták magukat az akadályo-

kon és bár nagy késéssel, de mégis, versenyen kívül megérkeztek Montecarlóba. Kocsijuk terhére tehát igazán nem írható a balsiker és az eredménytelenség tisztán a balszerencse és az időjárás szeszélyének tudható be. A harmadik magyar résztvevő csoport az MTK tagjai sorából került ki. A túra vezetője az ismert versenyző, Hartmann László volt, Hupmobile-ján. Kíséretében az ismert motorkerékpárversenyzők, Rostás István és Pápai István, valamint Grünwald István utaztak.

Ők sem jártak jobban, mint Udvardyék. Többször a szó szoros értelmében úgy ásták ki magukat a hóból, ami azután arra vezetett, hogy szintén késve érkeztek le a Riviérára. Szerencsésebb volt a negyedik magyar résztvevő, Vay Miklós báró, aki egy nagy Buick-kal vett részt a túrán, Helsingborgból startolva. Ő kitűnően befutott időre és bár hatalmas kocsijával jóval alul maradt Szmick Viktor óraátlagának, mert csak 38.014 km-t ért el, mégis befutott és végeredményben a kitűnő 16-ik helyet foglalta el, ami 64 induló között igen magasra értékelendő.

Szmick Viktor 1929 január 20-án reggel 4 óra 45 perckor indult el Bukarestből és hétfőn reggel 5.15-kor futott be az Apponyi-térre, a kontrollállomásra. Dacára az éjjeli óráknak, igen sokan várták az átvenülő versenyzőket. Így Szlávay Béla, a KMAC titkára, aki a kontrollapokat bélyegezte le, valamint Feledy Pál dr., aki a Vacuum képviselőjében várta Szmick Viktort. Itt jegyezzük meg, hogy a WM-köcsi az egész utat Gargoyle-Mobilol-olajjal futotta végig, mint látjuk, teljes sikerrel. Ugyanekkor indultak el a Budapestre startoló magyar versenyzők: Udvardy György (Magosix) és Hartmann László (Hupmobile). Hartmann Bécsig igen szép, 46 kilométeres átlagot futott ki, míg Szmick itt is pontosan tartotta az előírt 40 kilométert. Udvardyék 36 kilométeres óraátlaggal érték el Bécsset. Szmick Viktor Strassburba is, Lyonba is pontosan futott be, éppen így érte el Montecarlót is.

A csillagtúra pontozása alapján a Montecarlóba való beérkezés után, óriási szenzációra, a magyar Szmick Viktor (WM) állott az eredménytáblázat élén. Pontjainak összege, tekintve a kis hengerűrtartalmat, a három utast és a pompás 40.696 km. átlagsebességet, 304.085 volt. A második helyen ekkor a Stockholmból indult és szintén pompásan futó Sprenger Van Eick (Graham-Paige) állott, akinek 303.88 pontja volt. Sprenger átlagsebessége 39.887 km. volt. Mint a francia lapok írják, ő Észak-Németországban igen nehéz viszonyok közé került és ez okozta, hogy nem bírta elérni a 40 kilométert.

Ezután következett az egyenletességi verseny a

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

Col de Braus circuiten, ahol a kocsiknak a 80 kilométeres kört kétszer kellett megfutniuk. A megkívtant minimális átlagsebesség 32 kilométerben volt előírva, ami, tekintettel a fordulók és emelkedések sokaságára, nem volt egészen könnyű dolog. Már maga az a körülmény, hogy a tenger mellől startolt kocsiknak 999 méter magasra kellett felkapaszkodni, hatalmas erőpróba volt. Itt érte utól azután a magyarokat a fatális balszerencse. Szmick elnézte a tengerpartról a circuitbe vezető fordulót és amikor a pályabírák előugrottak, dacára a 60 kilométeres sebességének, mégis megkísérelte a befordulást. Ez okozta a bajt. A kocsi nekifarolt az utat szegélyező kőnek, aminek folytán azután olyan állapotba került, hogy az utat nem folytathatta. Szerencse volt még a szerencsétlenségben, hogy a Col de Braus-on szereshető pontok összege nem volt olyan nagy, ami a csillagtúra eredményét károsan befolyásolhatta. Így tehát csak a második helyen fekvő Sprenger Van Eick (Graham-Paige) került elébe és Szmick Viktor (WM) meg tudta tartani az abszolút második helyet.

Érdekes egyébként, hogy a csillagtúrában az európai kocsik fölényesen domináltak. Az abszolút győztes Graham-Paige-kocsit kivéve, a befutott 24 kocsi között alig látunk amerikaiat. A 16-ik helyen látunk egy Buick-ot, a 17-ik helyen egy Ford-ot és a 23-ik helyen egy Chrysler-t. A többi kocsi sorrendben: Graham-Paige, WM, Lancia, Peugeot, Citroen, Licorne, Ballot, Talbot, Talbot, Lancia, Lancia, Steyr, Sunbeam, Horeh, Sunbeam, Buick, Ford, Voisin, Horeh, Talbot, De'age, MG, Chrysler, Voisin.

Amint látjuk, a 64 indulóból csak 24 futott le

időre. Negyven feladta. A legtöbben, különösen a németek, akik Rigából, Königsbergből indultak, nem jutottak le az ígért földjére. Ugyanígy a Balkánról, Bukarestből, Athénből, Salonikiból startolt kocsik mind feladták a reménytelen küzdelmet.

A helyezések végeredményben a következő volt:

1. Dr. Sprenger Van Eick (Graham-Paige) Stockholm, 2963 km. Átlagsebesség: 39.887 km. Menetidő: 74 óra 17 perc. 308.999 pont.
2. Szmick Viktor (Weisz Manfréd) Bukarest, 2939 km. Átlagsebesség 40.696 km. Menetidő: 72 óra 13 perc. (!) 304.085 pont.
3. Visser (Lancia) Helsingborg 2355 km. Átlagsebesség: 40.560 km. Menetidő: 58 óra 03 perc. 302.237 pont.
4. Morillon (Peugeot) Gibraltar, 2315 km. Átlagsebesség: 40.925 km. Menetidő: 56 óra 34 perc. 302.099 pont.
5. Berlesco (Citroen) Bukarest, 2939 km. Átlagsebesség: 37.947 km. Menetidő: 77 óra 27 perc. 301.799 pont. (Szmick menetideje 72 óra 13 perc.)
6. Petit (Corre la Licorne) Varsó, 2939 km. Átlagsebesség: 39.024 km. Menetidő: 77 óra 27 perc. 301.479 pont.
7. Meilheurat (Ballot) Berlin, 2054 km. Átlagsebesség: 41.776 km. (!) Menetidő: 49 óra 10 perc. 298.658 pont.
8. Madame Schell (Talbot) Berlin, 2054 km. Átlagsebesség: 40.187 km. Menetidő: 51 óra 07 perc. 298.417 pont.
9. Pommier (Talbot) Berlin, 2054 km. Átlagsebesség 40.169 km. Menetidő: 51 óra 08 perc. 298.413 pont.
10. Báró Van Tuyl (Lancia) Amsterdam, 1482



Montecarlói csillagtúra 1929

a szezon legnehezebb automobil-túraútja.

SPRENGER VAN EICK

GRAHAM-PAIGE

kocsijával a Stockholm—Montecarló 2963 kilométeres útvonalat hófúvásban, ködben, fagyban, éjjel-nappali menetben, 74 óra 17 perc alatt 40 kilométeres átlagsebességgel futja végig és

ABSZOLÚT ELSŐ

Magyarországi vezérképviselőt:

APART R.-T. Budapest, VI., Andrásy-út 37. Telefon: 136-27

km. Átlagsebesség: 40.326 km. Menetidő: 36 óra. 289.900 pont.

11. D'Orimont (Lancia) Berin 2054 km. Átlagsebesség: 37.493 km. Menetidő: 54 óra 47 perc. 285.449 pont.

12. Dickson (Steyr) John O'Groats, 2461 km. Átlagsebesség: 37.861 km. Menetidő: 65 óra. 284.464 pont.

13. Pass (Sunbeam) John O'Groats, 2461 km. Átlagsebesség: 36.868 km. Menetidő: 66 óra 45 perc. 280.755 pont.

14. Báró Van Lawick (Horch) Amsterdam. 1482 km. Átlagsebesség: 38.982 km. Menetidő: 38 óra 01 perc. 277.260 pont.

15. Cosens (Sunbeam) John O'Groats, 2461 km. Átlagsebesség: 36.813 km. Menetidő: 66 óra 51 perc. 275.735 pont.

16. Báró Vay Miklós (Buick) Helsingborg, 2355 km. Átlagsebesség: 38.014 km. Menetidő: 61 óra 57 perc. 274.622 pont.

17. Smith (Ford) Amsterdam, 1482 km. Átlagsebesség: 40.695 km. Menetidő: 36 óra 25 perc. 274.249 pont.

18. Laurent (Voisin) Charleville, 1211 km. Átlagsebesség: 40.366 km. Menetidő: 30 óra. 271.048 pont.

19. Schaumburg A. herceg (Horch) Wien, 1744 km. Átlagsebesség: 36.587 km. Menetidő: 47 óra 40 perc. 269.738 pont.

20. Miss Brunell (Talbot) John O'Groats, 2461 km. Átlagsebesség: 36.173 km. Menetidő: 68 óra 02 perc. 268.110 pont.

21. Otin (Delage) Lyon, 514 km. Átlagsebesség: 40.112 km. Menetidő: 12 óra 51 perc. 265.537 pont.

Az „Automobil-Motorsport” kiisél

FREUND J.

**cinkográfiai műintézetében készülnek
Budapest VII., Thököly-út 8. szám.**

22. Samuelson (M. G.) John O'Groats, 2461 km. Átlagsebesség: 34.982 km. Menetidő: 70 óra 21 perc. 264.096 pont.

23. Van Vredenburg (Chrysler) Nalles, 950 km. Átlagsebesség: 37.426 km. Menetidő: 25 óra 23 perc. 251.025 pont.

24. Magnier (Voisin) Boulogne-sur-Mer, 1207 km. Átlagsebesség: 34.817 km. Menetidő: 34 óra 40 perc. 242.582 pont.

Következő számunkban remélhetőleg már Szmick Viktor saját elbeszélése alapján számolhatunk be a montecarlói csillagtúráról. Itt jegyezzük meg még, hogy a Szmick Viktor által használt Goodrich-pneumatikok pompásan beváltak. Alkalmunk volt a külföldi lapokban képeket látni a WM-kocsiról a megérkezés után, amiből kitűnik, hogy a pneumatikokon a legkisebb kopás jelei se láthatók. Ugyancsak külön kell méltatnunk a budapesti Vacuum Oil Company figyelmességét, amivel ismét bebizonyította, hogy áldozatot és munkát nem kímélve, támogatja az automobilizmust. A KMAC előtt felállított benzin- és olajtöltőállomás felállításával nagyban megkönnyítette a Budapesten keresztülvonuló kocsik munkáját.

Matchless

IN NAME & REPUTATION

motorkerékpárok.

ÚJ TÍPUSOK:

Felülvezérelt (OHV - OHC) 250, 350, 500 kcm. Sportgépek.

Oldaltvezérelt (SV) 250, 500, 600 kcm. Túramodellek.

Kéthengeres 1000 kcm. Sport és Túragépek.

**BÁRDI Budapest, IV. ker.,
Kossuth Lajos-u. 6.**

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, versenyen felül álló áron

Precíziós motorkerékpárjavítások!

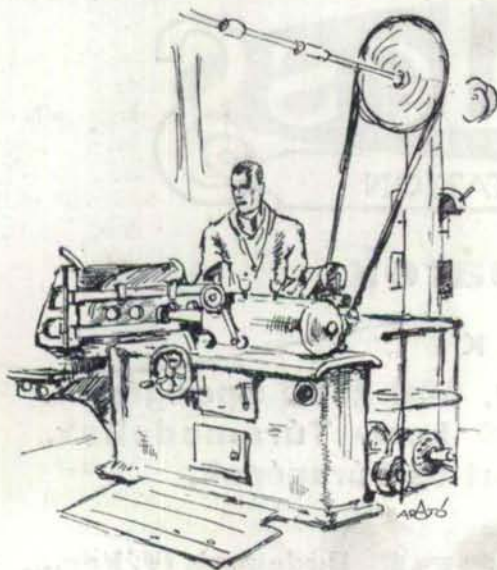
Alkatrészek készítése

Speciális kétütemű-motorműhely

LÖRINCZ BÉLA, VIII., CONTI-UTCA 28

Telefon: József 410-17

**Végeztesse automobiljának
 javítási munkáit**



NÉBEL ÉS SZIRMAI-nál

VI., Lehel-utca 17

**Vissza kell állítani az örszemes
 rendőrök négyórás szolgálatát!**

Sok szó esik mostanában erről a témáról. A rendőrfőparancsnokság a humanitás jegyében megváltoztatta az örszemes rendőrök eddigi szolgálati beosztását és a 4 óra helyett behozta a 2 órás szolgálatot. Bár az illetékeseket az új rendszer bevezetésében kétségtelenül az emberséges szempontok vezették, a rendszer nem keltezt örömet a rendőrlégénységben. Szemre a kétórás szolgálati idő látszik megfelelőbbnek, de ha jobban beleemélyedünk az ügy vizsgálatába, úgy kiderül, hogy a közbeiktatott kétórás pihenő nem elegendő arra, hogy azután a rendőrlégények újból friss erővel, kellően átmelegedve és kipihenve lássák el szolgálatukat. Figyelembe kell venni emellett azt is, hogy a rendőrök szolgálati helye a legkritikább esetben van az örszoba közelében, úgy hogy a 2 órás pihenőből le kell vonni a szolgálatba menést és jövést is. Ez pedig a kétórás váltással éppen kétszer annyi, mint a 4 órás váltással. Így azután a meglehetősen fáradt és áthűlt emberek legfeljebb másfélórát tartózkodhatnak a melegben, míg a régi 4 órás szolgálat mellett a pihenésre 3.5 óra is jutott. Alkalmunk volt több rendőrörszettel beszédbe elegyedni, akik mindannyian akképen nyilatkoztak, hogy a régi rendszer jobban megfelelt és bizony szívesebben vennék, ha visszaállítanák, bár ők tudják, hogy előjáróikat ebben az ügyben a legjobb szándék vezette. Felhívjuk a Főkapitány úr figyelmét az esetre és reméljük, hogy azt vizsgálat tárgyává téve, intézkedni fog a régi 4 órás szolgálati idő visszaállítására.



**MEGJÖTT
 A MIXTROLOIL**

Benzinbe keverve a beszívott benzingázban el nem ég és olajozza a henger falát, szelepeket és az eddig olajozatlan részeket

Kérjen prospektust!

Autó- és motor-hólcok minden méretben patentkapoccsal. Téli ruházati cikkek. Kéz- és lábmelegítők. Fűtőkályhák. JAP-motorok és alkatrészek

**AUTOMOBIL ÉS PNEUMATIK
 IPARI ÉS KERESKEDEMI R.-T.
 BUDAPEST, VI. KER., JOKAI-TÉR 5.**

Versenykocsik

II.

Híres versenykocsik.

F. é. 2-ik számunkban ismertettük a versenykocsinak a szériakocsik építésére való befolyását. Jelen cikkünkben több, nagy eredményeket elért versenykocsit fogunk részletesebben leírni.

A versenykocsiépítés ókorában, értve ezalatt az 1920 előtti időket, a versenykocsi fogalma alatt hatalmas, nehéz, sokszor igen magasépítésű és mindenesetre óriási hengerűrtartalmú gépkolosszusokat értettek. A régi versenykocsi félelmetes külsejéhez tartozott a két egymásmelletti karosszékyszerű ülés és az azok mögött elhelyezett órás kerek benzintank. Ezek a kocsik jelentékeny sebességek kifejtésére voltak képesek, teljesítményük azonban, — viszonyítva nagy hengerűrtartalmukhoz, — igen csekély volt. Vezetésük egyáltalában semmi összefüggésben sem hozható a mai versenykocsikéval, mert hiszen eltekintve a nagyobb motortól és leszerelt hangtompítótól, egyszerű túrakocsik voltak. Mint említettük, a régi gépek is aránylag nagy sebességek kifutására voltak képesek (1912-ben már 200 kilométeren felül futott egy Benz), de gyorsítási képességük és fékezhetőségük meg sem közelítette a mai versenykocsikét. Természetes, hogy magas építésük és nehéz súlyuk a mai értelemben vett automobilversenyek iramát — különösen a fordulókban, — számukra teljesen lehetetlenné tette.

A motorok hengerűrtartalmának limitálásával a konstruktőrök kényszerítve érezték magukat, egyrészt, hogy a motorok teljesítményét növeljék, másrészt, hogy a kocsik súlyát csökkentésék. Az előbbi magas fordulatszámokkal, könnyű mozgó részekkel, sok henger alkalmazásával, a be- és kiömlőnyílások megfelelő méretezésével, a speciális üzemanyagok folytán elérhető magasabb kompresszióviszonyokkal és újabban kompresszorok alkalmazásával érték el. A kocsik súlyának csökkentéséhez pedig könnyű, de megfelelően megválasztott anyagokból készülő alkatrészek stb. vezettek. A könnyű és nagyteljesítményű versenykocsi azonban nem elégített ki minden igényt, szükséges volt még az alacsony, stabil építés, amely lehetővé tette a fordulónak rendkívüli sebességgel való abszolválását. Tekintettel, hogy a sebesség növekedésével a légellenállás is növekszik, a modern versenykocsi karosszériájának megfelelő kiképzése is rendkívül fontos feladat. Így választható a modern versenykocsi kifejlődésének folyamata általánosságban. Érdekes megfigyelni azonban azt is, hogy a versenyek előidézte fejlődés miként mutatkozik — in concreto — az egyes gyárak gyártmányainál.

A modern versenykocsi megszületése összeesik az első kétliteres megjelenésével. Körülbelül ez az az idő, amikor a mai értelemben vett modern versenykocsi megjelenik a porondon.

Az első kétliteres versenykocsi, amely ismertté vált, az 1921-ben épült Ballot-Grand Prix volt. Ez a kocsi háromliteres versenygépek ellen is kitűnően megállotta helyét és korához képest igen gyors volt. A négyhengeres kétliteres Ballot fúrata 69.9 mm., lökete 130 mm. és 3000 percenkénti fordulatonál kb. 80 effektív lóerőt tel-

jesített. A hengerfejben egymással szöget bezáró, függő szelepeket két felülfekvő bütyöktengely működteti. A kétliteres versenykocsik ezen ösét, mint sportkocsit később is gyártották a nagyközönség számára — szériában. Az 1922-es év a kétliteres hengerűrtartalom-formula rendszeresítésének éve, már egy sereg kétliteres versenykocsit állít starthoz. Az ezévi Francia Grand Prix (ez volt akkoriban a legmértvadóbb automobilverseny) győztese egy Fiat. Motorja, egy 65 mm. furatú és 100 mm. lökétű hathengeres, 4200 fordulatonál 92 lóerőt teljesített. Ez a kocsi már a versenykocsiépítésben modernnek nevezhető elvek szerint készült. Karosszériája, — a későbbi sportkocsikon közkedvelt lett, eltolt ülésű, kétüléses, — igen alacsony és a légellenállás csökkentését elérendő, áramvonal formájú. Az alváz kerekei igen kicsinyek. Az 1922. évi versenykocsiknál egyébként már általánosak a négykerékfék, a felülfekvő bütyöktengely-lyel működtetett szelepek, könnyű mozgó részek, kifűrt és könnyűfémből készült alkatrészek és a hengerfejben központilag elhelyezett gyújtógyertyák.

Az 1923. év nevezetessége, hogy Németország számára ismét megnyílik a nemzetközi automobilversenyeken való részvétel lehetősége. A két leghíresebb német gyár, az akkor még független Mercedes és Benz lépett ekkor a porondra a hazai színek képviselőjében. Mindkét gyár más és más szempontokat követ versenykocsijai megépítésében. A Mercedes négyhengeres kocsija kompresszoros és hengerenként négy szelepe van. A kompresszor a magasabb fordulatszámoknál egy kuppung segítségével bekapcsolható és ekkor a hiányzó légmennyiséget a hengerbe juttatja. Tehát nem annyira kompresszor, mint inkább korrektor szerepét töltötte be. A motor teljesítménye ennek a korrektornak az alkalmazása folytán 15%-kal növekedett. A négyhengeres Mercedes-motor fúrata 70 mm, lökete 129 mm. A dugattyúk a hengerbe hegesztett acélfutófelületeken mozognak. A kompresszor egy „Roots-Kapselgebläse”. A motor teljesítménye 4000 percenkénti fordulatszámánál kb. 100 lóerő volt. A Benz-gyár elsősorban a kocsitest alakjának kiképzésére fektetett súlyt és dr. Rumpler tervei alapján kihozta híres „csepp” autóját. Ez a kocsiforma állítólag 10%-os sebeségnövekedést biztosított. A négyhengeres Mercedes az 1923. évi Targa Florio győzelmével, amelyet Christian Werner-rel a kormányánál ért el, világsikert aratott. A Rumpler-Benz-kocsik legnagyobb jelentőségű versenye az 1923. évi Monza Grand Prix volt. A kocsik a versenyen meglehetősen gyengén szerepeltek, majd a verseny közben halálosan bukott Benz-vezető, gróf Zborovszky miatt, a gyász jeléül, kivonattak a további küzdelemből. Ugyanezen évben nyilvánosságra lépett az angol Sunbeam-gyár is kétliteres versenykocsijával. Hathengeres motorjának fúrata 67 mm., lökete 94 mm., teljesítménye 5200 fordulatonál 108 lóerő. Az év végén a Fiat-gyár kihozza soros nyolchengeres (furat 60 mm., löket 87.5 mm.) kétliteresét, amely 5200 percenkénti fordulatonál 118 lóerőt teljesített és 192 km. óránkénti sebesség kifejtésére volt képes.

A nyolchengeres Fiatnak, hasonlóan a Mercedeshez egy magasabb fordulatszámú kupplunggal bekapcsolható Roots-kompresszorja volt.

Közben teljes erővel megindul a versenykocsipítés az Egyesült-Államokban is. Duesenberg-, majd a Locomobil-gyár „Junior Eight”-je és Miller kocsijai soros nyolchengeresek. A szívócső hajlásai által előidézett káros üzemanyag-lecsapódásokat az amerikai konstruktőrök egyszerűen és hatásosan oldották meg: minden hengernek megvolt a maga külön porlasztója. Az 1923. évi amerikai versenykocsik legjobbjai egy soros nyolchengeres Miller (nem front-drive) 59.2 mm. furatú és 90 mm. löketű motorral, mely 5600 percnkénti fordulatszámú 106 lóerőt teljesített. Míg az európai konstruktőrök általában golyós és görgős csapágyakat alkalmaztak a főtengely és hajtórudaknál, addig az amerikaiak siklócsapágyakat használtak. A légellenállás csökkentése céljából az amerikai kocsik együttes karosszériákkal épülnek. Az európai és amerikai versenykocsipítés más és más utakat követ, amelyek eredménye az európai és amerikai versenykocsik között még ma is fennálló gyökeres konstrukcióbéli különbség. Hogy ennek az oka miben keresendő, azt később még látni fogjuk.

1924-ben Európában jóformán mindegyik versenykocsi kompresszoros. A Delage- és Bugatti-gyárak, amelyek huzódottak alkalmazásától, a versenyeken legfeljebb helyezést tudnak elérni. Az 1924. év általában nagy haladást hoz. A motorok teljesítménye a kompresszor alkalmazása folytán hatalmasan megnövekedik. Leginkább Roots-fúvók találhatók a kocsikon, amelyek azonban már nemcsak a hiányzó keverékmennyiséget nyomják a hengerbe, hanem a szívócsőben jelentékeny (600 g/qcm.) túlnyomást létesítenek. Ezek a kompresszorok tehát a tökéletes töltéshez szükséges keverékmennyiségnél többet nyomnak a hengerekbe. A kompresszióviszony általában 1:7-re emelkedik és szükségessé válik a speciális üzemanyagok használata.

A legsikeresebb kétliteresek közé tartozik ebben az évben az Alfa-Romeo, mely ma, közel fél évtized után, még mindig egyike a leggyorsabb és legmegbízhatóbb versenykocsiknak. A soros nyolchengeres Alfa-Romeo furata 61 mm., lökete 85 mm., teljesítménye 5000 percnkénti fordulatonál 138 lóerő. A motor- és sebességváltó egy blokkot alkot. A blokk elején foglal helyet a Roots kompresszor, melynek két szívóvege van. A Roots-féle fúvó kétféle sebességgel működik, hogy alacsonyabb fordulatszámoknál is megfelelő túlnyomást produkálhasson. A kompresszor egy hűtőbordázott vezetőken keresztül táplálja a két Memini-porlasztót. Egy Bosch-mágnes és hengerként 1 gyújtógyertya alkotják a gyújtóberendezést. A kocsi alacsony építésű (persze nem a mai fogalmak szerint) és elől 29x4, hátul 31x5 méretű Pirelli Superflex pneukon fut. Maximális sebessége 210 km/óra.

A Bugatti-gyár soros nyolchengerese még mindig kompresszornélküli és 5000 percnkénti fordulatszámú 110 lóerőt teljesít. Maximális sebessége 180 km. óránként. A hengereknek egyenként két szívó- és egy kipuffogószelepe van, amelyeket egy felülfekvő bütyöktengely működtet. A gyújtógyertya a hengerben oldalt, a mágnes a vezetőülés előtt foglal helyet. A gyújtómágnes meghajtását a bütyöktengelyről hajlékony tengely közbenjöttével nyeri. A kocsi súlya 680 kg., amivel már igen közel jutott a kétliteres kocsik számára előírt 650

kg-os alsó súlyhatárhoz. Egy másik képviselője a kompresszornélküli versenykocsiknak a Delage. Hogy kompresszor alkalmazása nélkül is elérhető legyen a hengereknek aránylag tökéletes töltése, a 2 litert 12 hengerre osztotta a konstruktor. (A kisebb hengerek ugyanis gyorsabban töltődnek, mert szelepeik aránylag nagyobb méretezhetők, a nagyobb hengerekénél, anélkül, hogy súlyuk lényegesen növekednék.) Az 51.3 mm. furatú és 80 mm. löketű hengerek két 6-os blokkban V alakban nyertek elhelyezést. A tizenkéthengeres Delage a régebbi négyhengeres kétliteressel szemben közel 100 százalékos teljesítménynövekedést mutatott fel és különösen jelentékeny volt a gyorsítási képessége. A Sunbeam-gyár kompresszort épít 1923-as modellű versenykocsijára, ami 5000 percnkénti fordulatszámú kb. 35 százalékos teljesítménynövekedést jelentett. Németországban a Mercedes kihoz egy soros nyolchengerest, amelynek kompresszióaránya állítólag 1:8.5. A motor teljesítménye bámulatatos volt, de nem működött kifogástalanul, úgy, hogy nagyobb eredményeket nem tudott felmutatni. Amerikában még csak Duesenberg szelepeire kompresszort, egyébként 1924-ben ott nincsen semmi újság.

1925-ben a kompresszornélküli kocsik képviselője már csak egyedül a Bugatti-gyár. Érdekes, hogy a Bugattik a versenyeken sokkal kevesebb defekttel küzdenek, mint kompresszoros riválisaik. Általában a kocsik ebben az évben még gyorsabbak lettek, oly gyorsak, hogy már a konstruktőrök is azon a nézeten vannak, hogy sebességüket kihasználni jóformán lehetetlen.

Az Alfa-Romeo kétliteresét kisebb változtatásokkal 150 lóerő leadására teszi képessé. A kocsi maximális sebessége állítólag 220 km. óra.

Ezt azonban sohasem futotta ki. Tudomásunk szerint nyilvános versenyen a kétliteres Alfa maximálisan 199 km.-t futott (Campari, Freiburg). A Delage tizenkéthengeresének mindegyik hatos blokkja egy-egy kompresszort kapott. A kocsi maximális sebessége 215 km. A fékpadon egy ilyen motort percnkénti 7500 fordulatra túsúrtattak fel, mikor is az 196 lóerőt teljesített. A Sunbeam-gyár 1925-re nem hoz újat, a Fiat és Mercedes gyárak nem hallatnak magukról. Ujanc az európai versenypályákon a hathengeres 67 mm. furatú és 94 mm. löketű tolattyús Guyot-Special. Roots-szivattyú helyett ezen a motoron egy Cozette-kompresszort találunk, melynek előbbivel szembeni előnye, hogy jóformán minden fordulatszámú állandó légmennyiséget szolgáltat.

Ugyanebben az évben érdekes amerikai kocsik látnak napvilágot. Jimmy Murphy gondol először arra, hogy az indianapolisi pályán, melynek négy kanyarja nem annyira fékezést, mint inkább pillanatnyi gázlevételt és azonnali gyorsítást kíván, egy „húzott” kocsi stabilabban fekdülnék, mint egy „tolt.” Ezen a gondolatmeneten épül fel az első „front drive” Miller. Harry Miller a kocsi konstruktőre, amely állítólag kitűnően kormányozható. Duesenberg tökéletesíti előző évi kompresszorját. Új kocsijánál egy General Electric turbokompresszort alkalmaz, amely 30.000 percnkénti fordulatonál 700 g/qcm túlnyomást létesít. A lapátkerék kerületi sebessége emellett másodpercnként 300 méter. Az eddig említett konstrukciókkal szemben a Duesenberg-motor kompresszorja a porlasztó és hengerek között foglal helyet, nem pedig a porlasztó légszívócső előtt. Ezáltal feleslegessé válnak a különböző nyomás kiegyenlítő vezetékek. A turbokompresszor meghajtását

MEGNYÍLT
CSERMELY KÁROLY
ÚJ
úrvezető iskolája.

Hölgyeknek külön tanfolyam

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

FISK PNEU
a leggazdaságosabb



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

ELFIE

TÓMLÓVÉDŐSZALAG MEGVEDI
szög, kő, üveg ellen



Gyártja Délkelet-Európa részére

Téri és Társa

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

Minden jobb szaküzletben kapható



„TEVES„



dugattyúgyűrűk, olajlevezetőgyűrűk, zsírzócsapszegek minden kivételben. — Dugattyúcsapok edzve és köszörülve. — Nyerszelepek, zsírzóprések. — Nagy raktár!
„Kérj árjegyzéket.” „Kérjen árjegyzéket.”

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



A „QUESTION MARK”

amerikai repülőgép

150 órás világrekordját

SCINTILLA

mágnessel

hajtotta végre.

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

egy keresztengelyről nyeri, mely a 4. és 5. henger között foglal helyet. A motor teljesítménye 160 lóerő. Minden valószínűség szerint a Duesenberg volt egyike a leggyorsabb kétlitereseknek.

A mult híres versenykocsijainak kivonatos ismeretése talán nem volt egészen felesleges, hiszen az 1928. évi nyílt formula még számos ilyen kocsit jelentett meg a startnál. (A 2 literes Bugatti-kompresszor megnyerte az automobil-világbajnokságot, a 2 literes Alfa-Romeo több versenyben kitűnően szerepelt stb.) Mindenesetre azonban a legérdekesebbek a másfél literes versenykocsik, a versenyautóépítés valóságos csodái, a kötött hengerűrtartalom-formula legutolsó képviselői.

Mint azt lapunkban a „Rennmüdigkeit”-tal kapcsolatban több ízben megírtuk, az Automobilklubok Nemzetközi Szövetsége lehetetlen politikát űzött a hengerűrtartalom meghatározása körül és így elérte, hogy az elmúlt két év automobilversenyei a gyárak érdeklődésének rohamos csökkenése folytán, majdnem csődöt mondtak. A gyárak nem voltak képesek egy-két esztendő alatt áttérni az új 1.5 literes formulára, hiszen még nyakukon voltak a kitűnő kétliteres kocsik és a rengeteg pénzt felemészítő kísérletek az új kocsikkal nem mindegyik gyárnak érték meg a versenyzés reklámját. Ez az oka annak, amiért aránylag kevés 1.5 literes kocsit látott napvilágot. Igaz ugyan, hogy volt ezek között egy-néhány, amely fenomenális teljesítményt produkált és amellyel abszolút üzembiztosnak mutatkozott. Ezek a kocsik voltak és lesznek még hosszú ideig a modern versenykocsieépítés csodás mintapéldányai.

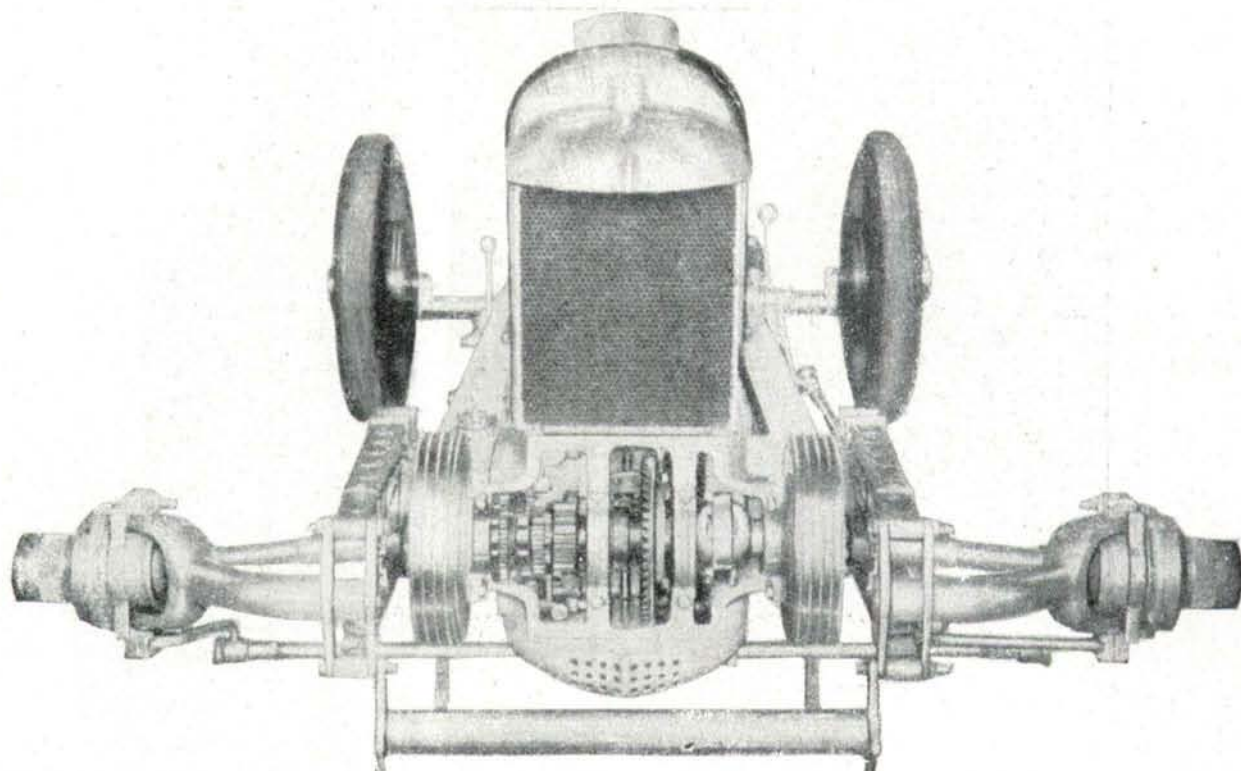
Valósággal összeforrott a másfél literes versenykocsieépítés fogalma a Delage névvel. Louis Delage bebizonyította ezzel a kocsijával a francia automobilipar abszolút fejlettségét és ragyogó példáját adta annak, hogy miként lehet egy modern versenykocsi gyors, stabil, abszolút üzembiztos és — last but not least — szép. Delage másfél literes kocsija bátran nevezhető a versenykocsieépítés tökélyének, amit be is bizonyított, ellenfél nélkül nyerve az 1927. évi automobil-világbajnokságot. Robert Benoist-val kormányánál ebben az évben mint abszolút győztes került ki ez a kocsia Francia, Európa, San-Sebastian és Angol Grand Prix-ből, győzelmi sorozatával olyan rekordot állítva fel, amilyenre az automobilversenyzés történetében mindeddig nem volt példa.

A Delage motorja egy 55.8 mm. furatú és 76 mm. löketű, 1.5 literes soros nyolchengeres. A szelepek a hengerfejben 50 fokos szög alatt függenek és a főtengelyről homlokfogaskerekek által meghajtott két felülfekvő bütyöktengely által működtetnek.

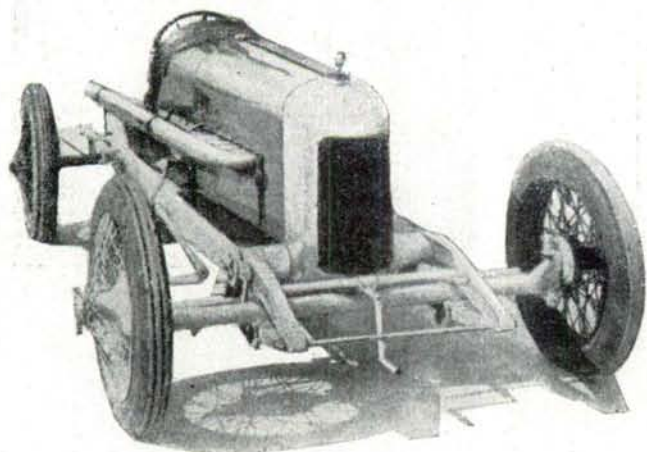
A dugattyúk alumínium ötvözetből készülnek, a hajtórudak I keresztmetszetűek. A félgömbalakú robanótér közepén foglal helyet a (hengerként egy) gyújtógyertya. A mágnes a motor jobboldalán nyert elhelyezést és annak fordulatszámával forog. A főtengely, mely kilenc görgős csapágyon mozog, egy darabból készül, tokban edzett és melegen kezelt. A hajtórudak szintén görgős csapágyazásúak. A Roots-kompresszor, melyhez a porlasztó csapokkal van odaerősítve, a motor elején foglal helyet. A vezető kényelme szempontjából a motor az alvásban, annak középvonalához képest kissé balra eltolva fekszik, miáltal a kipuffogó vezeték baloldalt, a vezető jobboldalt foglalhat helyet. (A régebbi Delage-versenykocsiknál ugyanis előfordult

az a kellemetlenség, hogy a közvetlenül a vezető lábait mellett elvonuló kipuffogóvezeték annak lábait összeégette. (Benoist a Brookland Grand Prix-n.) A motor olajozásáról három szivattyú gondoskodik: az első olajat szív az olajtartályból, amely teljesen független a motortól és a főcsapágyakhoz vezeti a kenőanyagot, a másik szivattyú a vezértengelyhez, a harmadik az alsó karterba szállít olajat. A motor 7500 percenkénti fordulatszámánál éri el teljesítményének tetőpontját. Tekintettel a Monthlery-circuit igen változatos emelkedésekkel és igen sok fordulóval tarkított pályájára, a sebességváltó öt előre és egy hátramenettel bír. A motor, a tengelykapcsoló és sebességváltó egy blokkot alkot, amelyen nemcsak a kupplung és fékpedál, hanem az olajnyomásmérő, olajozás-szabályozó, előgyújtásszabályozó és gázszabályozó foglalnak helyet. A tengelykapcsoló több lamellás, szárazrendszerezű. Különös gondot fektetett a konstruktor a légellenállás csökkentésére. A kocsi alsó része teljesen síma és áramvonalyszerűen befedettek a kocsi félliptikus rúgói és Hartford-lökhárítói is. A hűtő jellegzetesen hátrafelé dől. Érdekes, hogy az első rúgók első végződése a rúgócsapszegekre kengyellel van felfüggesztve. A hátsó rúgók hátsó vége kengyel és csapszegezen, első vége csapszegezen megerősített. A kardántengely burkolatlan és két golyós csapágyú csuklója van. A differenciál kupkerekű. A Perrot-négykerékűket servo-készülék működteti. A lábpedál mind a négykerék, a kéziemelyű a hátsó kerekek fékeire hat. A nyomás alatti benzintank, mely igen nagy kapacitású, a kocsi hátsó részében foglal helyet. A kocsi legnagyobb magassága 87.5 cm.

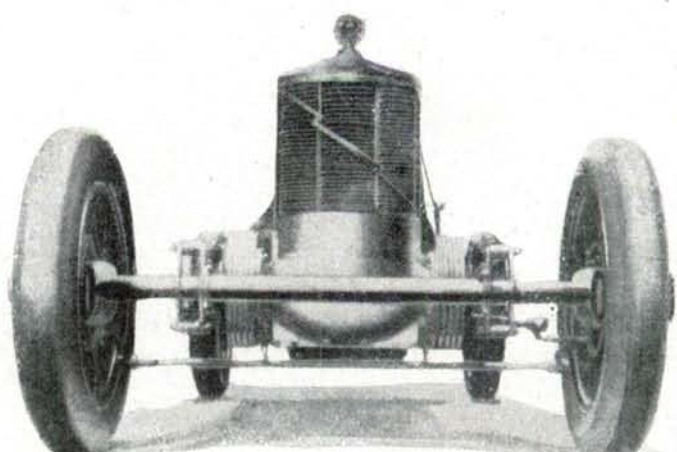
Némely részében hasonló a Delagehoz az 1.5 literes Talbot-versenykocsi. Ez is soros nyolchengeres, görgős csapágyazott főtengellyel és hajtórudakkal. A hengerfejben függő szelepeket a Talbotnál is homlokfogaskerekek által meghajtott két felülfekvő bütyöktengely működteti. A Roots-fúvó, melyhez a porlasztó közvetlenül, csapokkal van erősítve, a motor előtt foglal helyet és meghajtását a főtengely első végéről nyeri. A két gyújtómágnes meghajtása a két bütyöktengelyről történik. Elhelyezésük olyan, hogy elosztójuk benyúlik a vezetőülés előtt elhelyezett szerelékfalba. A motor normális fordulatszáma percenként 6500, tehát valamivel magasabb, mint a Bugattikocsiké, de lényegében alacsonyabb a Delage-énál. Az alváz és egyszersmind karosszériatartók igen alacsony építésűek. A hosszartók, melyek első és hátsó végén a tengelyek keresztülhatolnak, vékony alumíniumréteggel bevontak, a légellenállás csökkentése és a külső megjelenés emelése céljából. Érdekes, hogy a motor, sebességváltó és kardántengely az alváz középvonalától balra eltolva fekszenek úgy, hogy a vezető nem a kardántengely felett, hanem a mellett ülhet. Ez által az elrendezés által, amely némiképpen hasonló az ú. n. „off-set Duesenberg” konstrukciójához, lehetővé válik a vezetőülés igen mély elhelyezése. Az alváz egy középső banjo-típusú keresztmervítője tartalmazza a kupplungmechanizmust. Ennek a banjónak az első része a motorblokkhoz, hátsó részé a sebességváltóhoz van erősítve. Az erősen hátrafelé dülő vízűtő alatt nyert elhelyezést egy olajhűtő. Az első rúgók első vége csapszege és rúgókengyelen, hátsó része csupán csapszegezen függ. A Talbot-kocsik általában igen gyorsak, de üzembiztonság szempontjából nem kifogástalanok. Mindenesetre a legjobb angol 1.5 literes versenygépek, mint a másfél literes Halford-Special- és Alvis-Special-kocsik vagy nem mentek, vagy ha mentek, lassan mentek. A többi angol 1.5 literes nemzetközi gyorsasági versenyre talán nevezve sem lett.



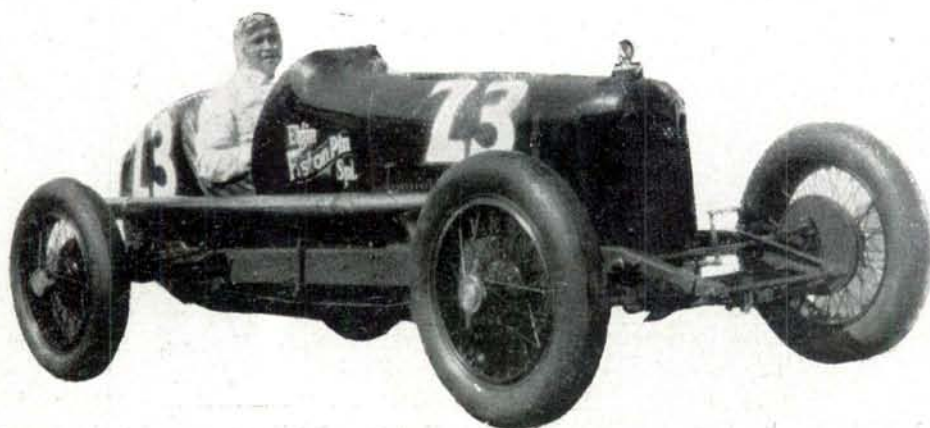
Az elsőkerék-meghajtásos Miller-Special. A képen kitűnően látható a leszerelt fedőlap folytán a motor előtt elhelyezett differenciálmű és a sebességváltó. Az első kerekek fékjei a rugózatlan súly csökkentése céljából nem a kerekeken, hanem a meghajtótengelyek belső végein nyertek elhelyezést.



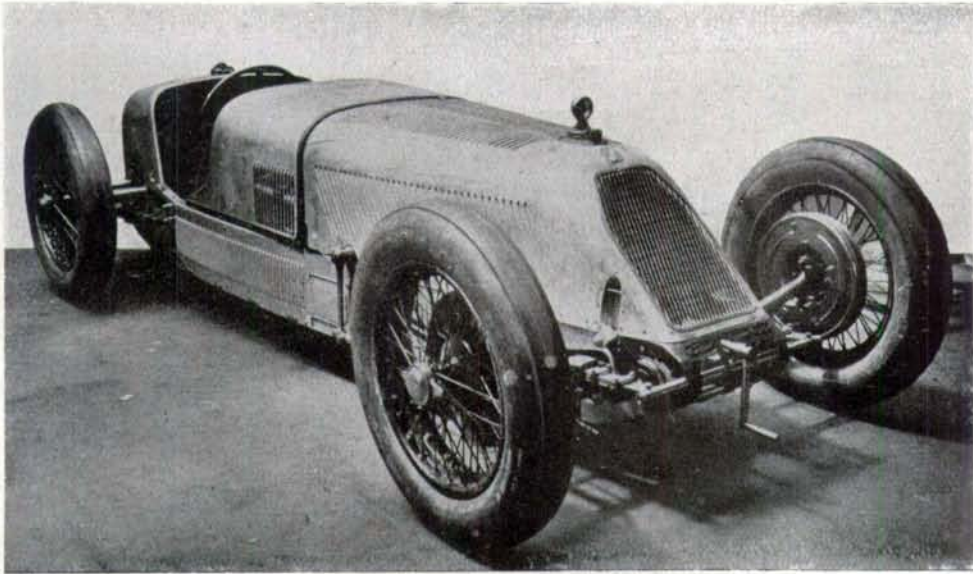
Az együléses soros 8 hengeres Duesenberg-Speciál.



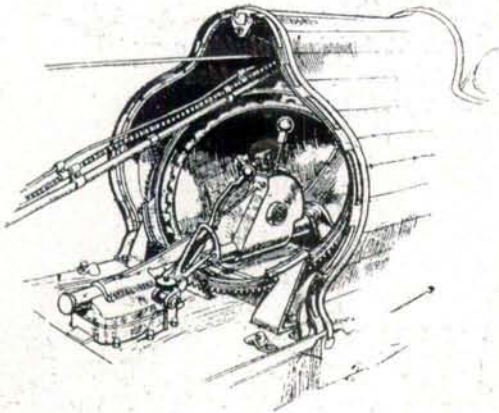
Front-drive Marmon-versenykocsi.



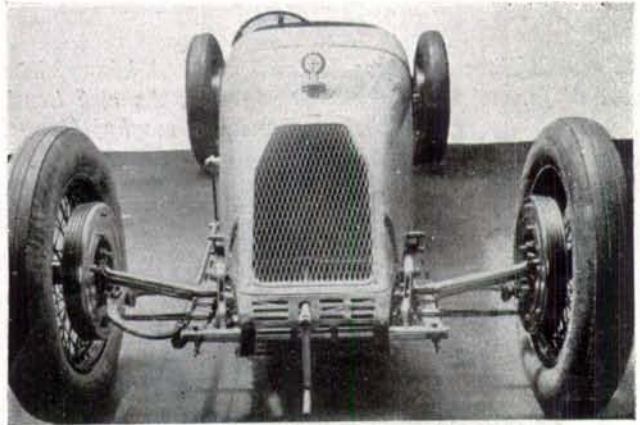
„Elgin Piston Pin” (Miller) amerikai versenykocsi.



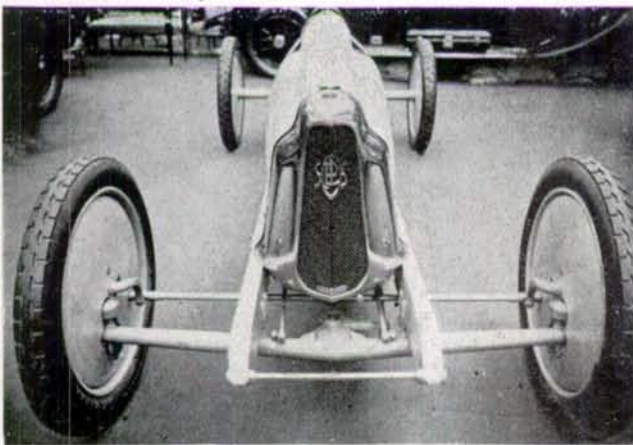
A ferdehűtős 1.5 literes Talbot versenykocsi.



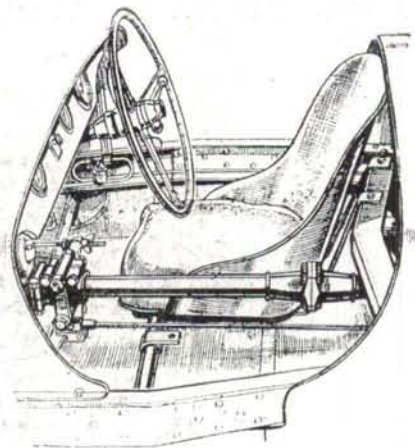
Az együléses Panhard-Levassor különleges kormány-szerkezete.



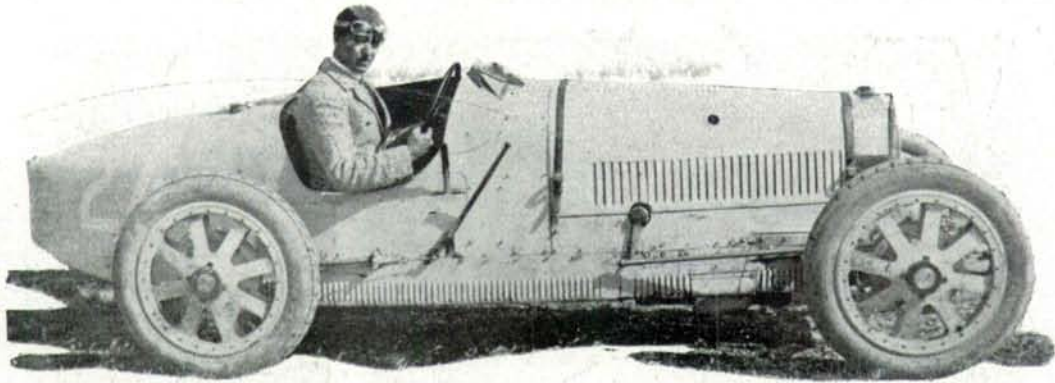
Az 1.5 literes Talbot előlnézete.



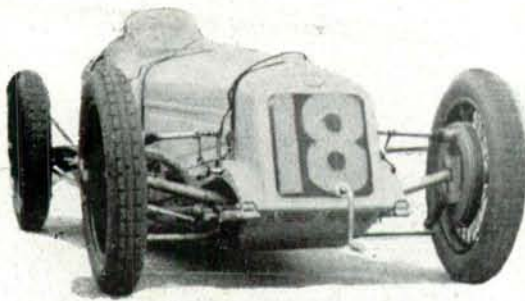
Az együléses Panhard-Levassor előlnézete.



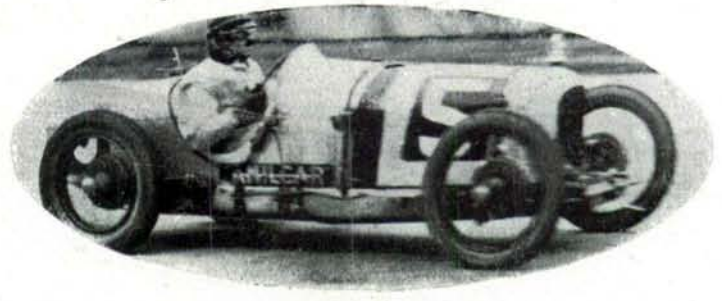
Egy angol Riley versenykocsi, ahol a vezető ülése a kardántengely mellett foglal helyet.



Az 1.5 literes soros 8 hengeres Bugatti-kompresszor. Külsőre teljesen azonos a fenti képpel a 2 literes Grand Prix és a 2.3 literes Type Targa Florio.



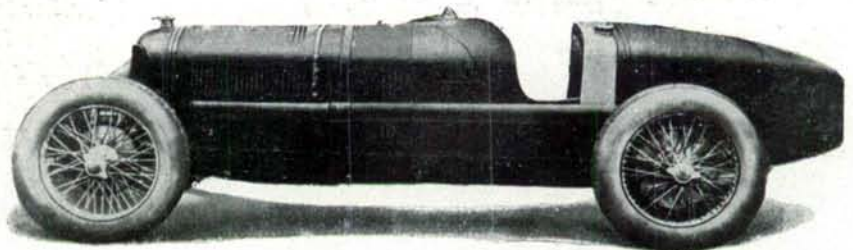
Az 1.5 literes Grand Prix Delage, mellyel Robert Benoist az 1927. évi világbajnokságot nyerte.



Az 1100 kcm. kompresszoros, 6 hengeres Amilcar menet közben. Morel a fenti géppel 190 kilométeren felüli sebességet ért el.



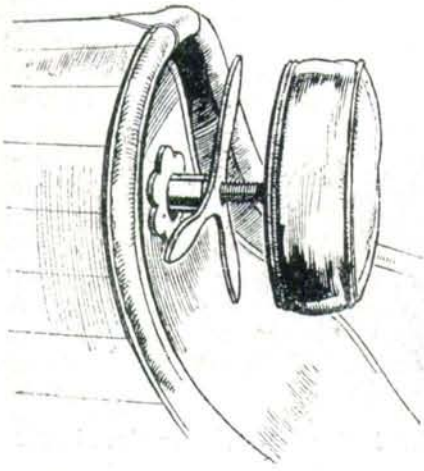
A Benoist-Delage verseny közben.



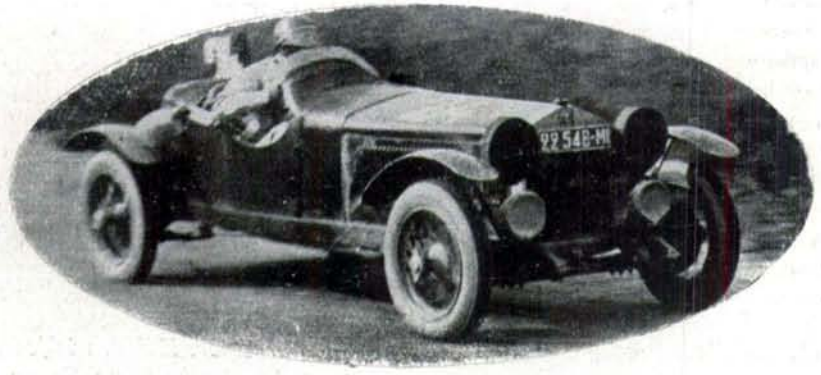
A 2 literes Alfa-Romeo, korának leggyorsabb és legmegbízhatóbb kompresszoros versenykocsija.



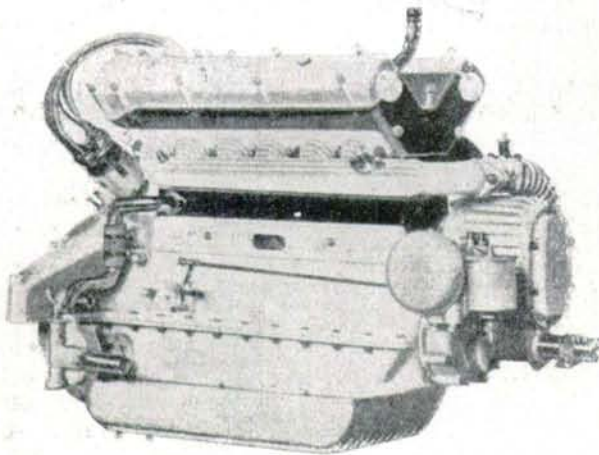
A kompresszoros egyszemélyes 1100 kcm. Salmsen.



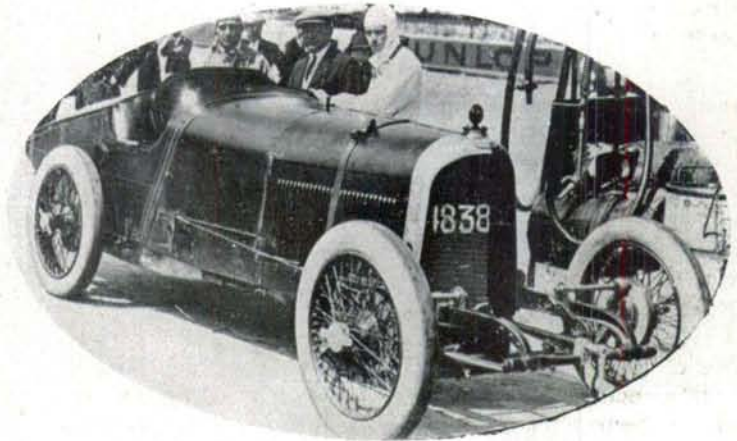
A Panhard-Levassor egyszemélyes versenykocsi szabályozható fejtámasza.



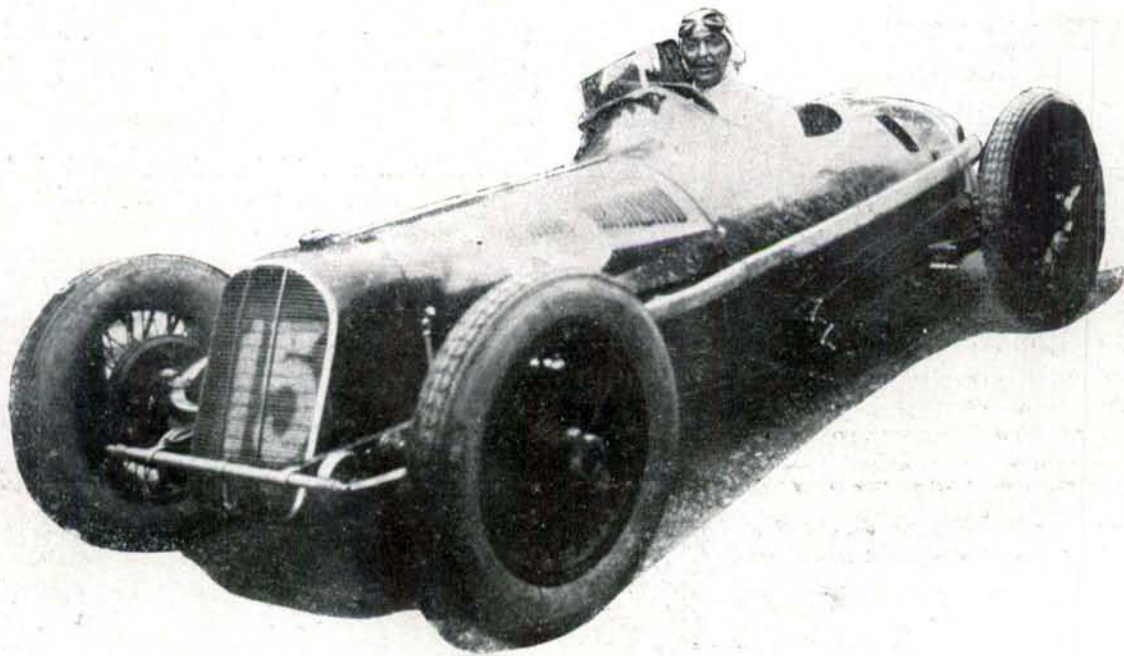
Az új 1.5 literes Alfa-Romeo, mellyel Campari Cremonában 217 kilométert futott 10 kilométeren keresztül.



Az új 2 literes kompresszoros Alfa-Romeo motorja, amivel a gyár 1929-ben óhajt versenyezni.



A világrekorder Voisin-versenykocsi, mely Monthlérghen több világrekordot állított fel.



A 12 hengeres 1.5 literes Fiat, amivel Bordino két év előtt megnyerte a Gran Premio di Milanót.

Míg a két leírt másféliteres versenykocsi az Európában legmodernebb és komoly sikereket elért kocsi közé tartozik, addig az ugyancsak másféliteres Panhard-Levassor nyilvános versenyen sohasem szerepelt. A Panhard-gyár versenyeredményekben gazdag multja és tura-kocsijainak abszolút jó hírneve azonban lehetetlenné teszi, hogy e mellett a versenykocsi mellett, dacára, hogy teljesítményéről semmit sem tudni, szó nélkül elhaladjunk. Már maga a kocsi konstrukciója olyan szokatlan és idegenszerű, hogy ez egymaga megéri az ismertetését. Motorjának a furat-lökete ismeretlen. Erről egyáltalában csak azt tudjuk, hogy tolattyús, igen gondosan „tuning”-olt és három porlasztója van. De a kocsi alváza is sok érdekes detailt mutat. Mindenekelőtt feltűnik a kormány. Mint képünkön is látható, a rendes autómobilokon használt kormánykerék helyett itt egy kettős karika van, melynek belső része — az, amit a vezető kormányzáskor fog — és külső része — a fogazott — egymással össze vannak kötve. A vezető mindkét lábát átdujja a kettős karikán, úgyhogy tulajdonképpen a kormánykarikában benne ül. A középen látható fék- és kapcsolókart lábai közé veszi. A külső karika pereme fogazott és a kocsi padlójából kilátszó kisebb fogaskerékekkel áll összeköttetésben.

Ez a fogaskerék működteti azután emelőkarok, áttétel-csökkentő fogaskerék stb. közbenjöttével a kormányzó lengőkart. A kocsi négykerékfés, dacára, hogy — mint képünkön is megfigyelhető — egyetlen fékdob sem látható a kerekeken. Ennek magyarázata, hogy az elsőkerékfészek a kerekeket befedő lemezek között foglalnak helyet, a hátsókerekek fékezése pedig a kardántengelyen keresztül történik. Az elsőfékeket működtető huzalok a csőalakú első tengelyben futnak. Igen érdekes a rúgók elhelyezése is. Az első rúgók pontosan az alváz hosszartói alatt, azoktól részben elfedve foglalnak helyet. A hátsó rúgók a differenciálhoz közel és nem a tengelyvégeknél fekszenek. A benzin- és pótolajtartály a kocsi hátsó részében van. A karosszéria rendkívüli módon keskeny, magas és előlről megtekintve különösen érdekes megjelenést kölcsönöz a kocsinak. Ez az építési forma (magas és keskeny), ma versenykocsiknál igen ritka, mert hiszen a konstruktőrök főgyekezete a vezetőlést, súlypontot stb. oly közel vinni a talajhoz, amennyire az egyáltalában lehetséges. A Panhard-versenykocsi, mint említettük soha versenyen nem indult és így a sötét lovak közé számít, mint a 12 hengeres elsőkerék-meghajtásos Itala, a kétütemű Fiat és Duesenberg stb.

A másféliteres soros nyolchengeres Bugatti Grand Prix-kocsi a nemzetközi versenyeken a Delage-kocsikban legyőzhetetlen ellenfélre talált. Ezzel szemben a gyár ezen modelljéhez egy rekordöntés emléke fűződik, szép vigaszt hozva a Grand Prix vereségeire. A kitűnő angol G. E. T. Eyston 1927 októberében megdöntötte egy ilyen típusú kocsival az 1500 km-es kocsik egyórás gyorsasági rekordját. Eyston egy óra alatt 185.936 km-t tett meg és ezzel megjavította az eddig egy Miller-gép által tartott (182 km.) rekordot. Ez a teljesítmény egy 1.5 literes versenykocsitól igen szép, ha meggondoljuk, hogy a megtett

út nagyobb a 2 és 3 literes kocsik által ugyancsak egy óra alatt megtett távnál, de nincsen messze a limitálatlan hengerűrtartalmú kocsik egyórás világrekordjától: 203.683 km/óra sem.

A 1.5 literes Bugatti nagyjából a híres 2.3 literes típus „Targa Florio”-hoz hasonló elveken épült. A motor soros nyolchengeres, két szívó és egy kipuffogószeleppel hengerenként. Hajtórúdjai görgőcsapágyazásúak. Az üzemanyagot egy nagy Solex-porlasztó és a motor jobboldalán fekvő Roots-kompresszor szállítja a hengereknek. A Roots-szivattyú, mely a motor elejéről nyeri meghajtását, a szokásostól eltérően, nem két-, hanem háromágú forgórészekkel bír. A kompresszor egy dróttal megerősített gumivezetékkel van az alumínium szívónyíláshoz erősítve. Egy szelep található a szívócső azon része felett, ahol a kompresszor vezetéke betorkollik, amelyet rúgók szorítanak helyére. Ha a szívócsőben valamilyen robbanás keletkezik a szelep kinyílik és a nyíláson keresztül a motorfedő alá, illetve az előbbi nyílással szemben a motorfedőn fűrt lyukon keresztül az elégett keverék eltávozik. Ezáltal elejét veszik esetleges karburátorégéseknek. A modern versenykocsi képességeire általában és az 1.5 literes Bugattiéra különösen rávilágít az a tényező, mely szerint az egyórás gyorsasági rekord megdöntése közben a kocsi motorja állandóan percnkénti 5—6000 fordulatot tett meg és a motor ezt olyan jól bírta, hogy a rekordkísérlet vége felé gyorsabban ment, mint az elején.

A fenti másfélitereseken kívül van még több ilyen versenykocsi, amelynek méltatásába azonban szükségtelen belemélyednünk. Figyelmet érdemelnek még az amerikai versenyautómobilok. Ha végignézzük az amerikai újságokban megjelenő képeket, igen sokféle felírású versenykocsit látunk. A legkülönbözőbb elnevezésű amerikai versenykocsik azonban távolról sem különböző gyárak szülöttei, mert hiszen Amerikában sokkal kevesebb gyár foglalkozik versenyautók építésével, mint Európában. Általában kétféle versenykocsi létezik az amerikai pályákon. Ezek a Miller és a Duesenberg. A Nickel Plate Special, Boyle Valve Special, Jynx Special, Elgin Pitson Pin Special-kocsik Miller gyártmányúak. De a Duesenbergek is különféle neveket viselnek. Így a két legújabb: Perfect Circle Duesenberg Special és Thompson Valve Duesenberg Special nem mondható éppen valami különösen rövid elnevezésűnek. Ezenkívül léteznek még azután „front drive”-kocsik. Ilyen kocsikat gyárt a Miller (Detroit-Special, Cooper-Special), Marmon és Hamlin-gyár. A legelterjedtebb és jóformán egyedül használatos a Miller-típus.

Mint említettük az amerikai és az európai versenykocsi konstrukciója különbözik egymástól. Ez talán első percre nem teljesen érthető, mert hiszen logikus a gondolat, mely szerint mindkét világrész konstruktőrjei egyaránt mennél gyorsabb és mennél stabilabb kocsik építésére fektetik a fősúlyt. A kocsik szerkesztése között fellépő különbségnek azonban az az oka, hogy Amerikában egészen más jellegű versenyeket futnak, mint Európában. Odaát rövid, emeltkanyarú aszfalt-, illetve fapályák, kimondott autodromok szolgálnak versenyek lebonyolítására. (Folyt. köv.)

SKODA, LAURIN & KLEMENT

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

14/50 l. e. szelepnélküli

hathengeres

SZEMÉLYKOCSIK

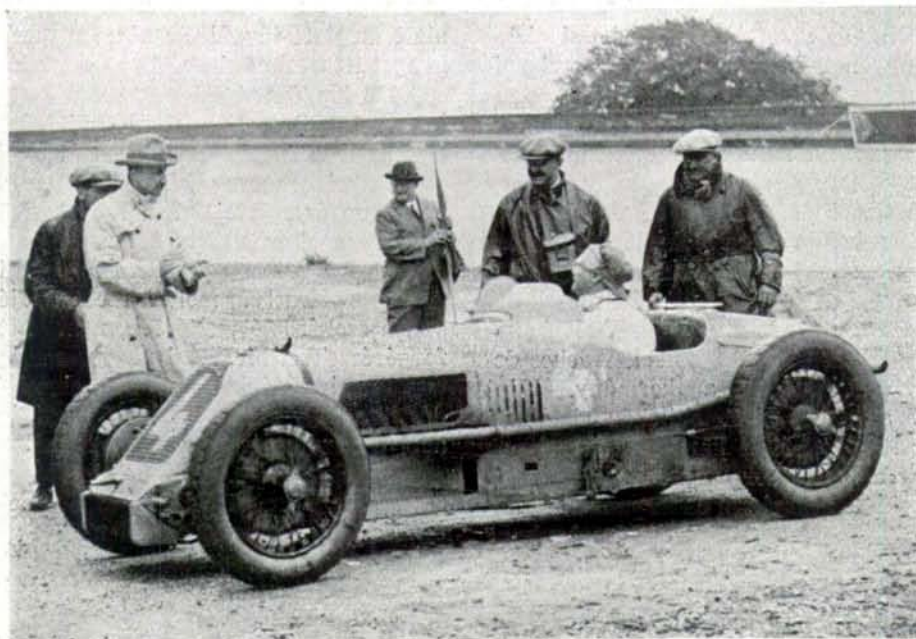
Vezérképviselő: BUDAPEST, VI., ANDRÁSSY-ÚT 10.

SKODA—HISPANO—SUIZA

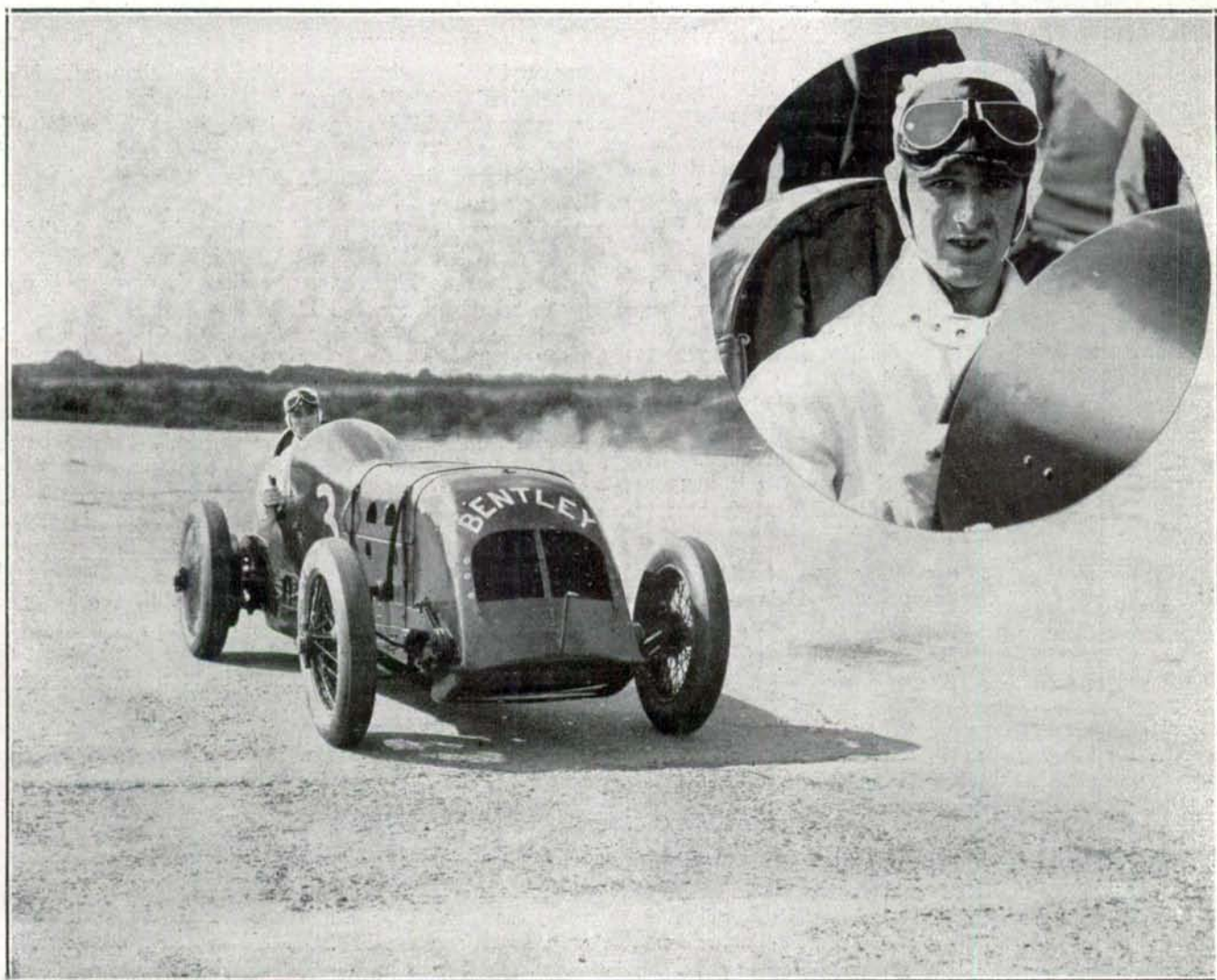
25/100 l. e. szelepes hathengeres.

SKODA, LAURIN
& KLEMENT
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

Telefon: Teréz 8—14.



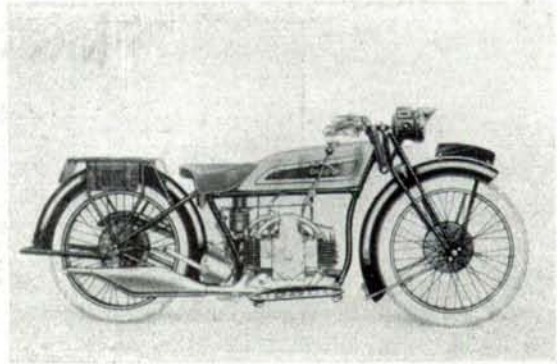
Williams, a híres európai versenyző a Miramas autodromban 2 literes Talbot versenykocsin. A képen kitűnően látható a Talbot alacsony építése. Ugyanezzel a kocsival járt szerencsétlenül a híres olasz vezető, Materassi Monzában



Don Frey Dudley angol versenyző, aki Bentley-versenykocsijával Brooklandban megjavította a 100 mérföldes és 1 órás angol rekordot. Dudley Gargoyle-Mobiloil olajat használt kocsijához.



A 21 év előtti Douglas.

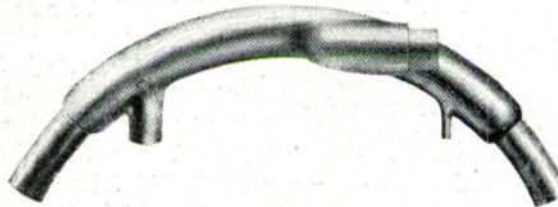


Az 1929-es modellű Douglas.

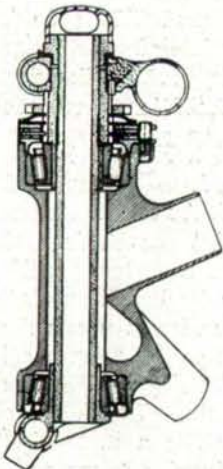
Douglas

Az egész világ szakértői egyetértenek abban, hogy az angol motorkerékpáripár vezetőhelyen áll. A kingswoodi Douglas-gyár büszkén és joggal állíthatja, hogy az angol motorkerékpárgyárak között egyike a legnépszerűbbeknek. Ezt a népszerűséget közel negyedszázados múlt alapozza meg, bizonyítva, hogy a jó munkának mindig van jó piaca. Már a 21 évvel ezelőtt készült Douglas motorkerékpár is fekvő kéthengeres motorral futott. A gyár egykori konstrukciója úgylátszik bevált, mert ma, két évtized után, még mindig ugyanolyan típusú motorokat készítenek. A fekvő kéthengeres motor előnyei olyan kézzelfoghatóak, hogy az ezen konstrukcióhoz való ragaszkodás teljesen jogosult. A kiegyensúlyozott, rezgésmen-

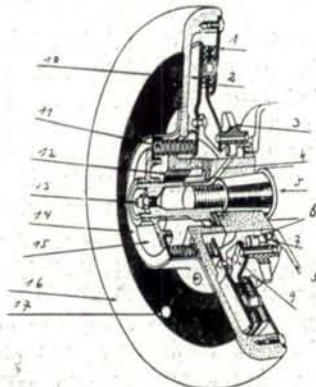
tes járás, könnyű beindulás, elsőrendű gyorsítóképesség mellett még egy igen fontos előnyt nyújt ez a klasszikus motorelrendezés. A motor a vázban igen alacsonyan építhető be, miáltal a súlypont a lehető legmélyebbre kerül. Hogy ez a szóló motorkerékpározásnál milyen előnyt jelent, azt elősorban azok tudják kellően méltányolni, akik sáros, csúszós úton több más gépen kívül egy Douglással is végigmentek. Bizonyos, hogy az igen mély súlypont-elhelyezésen kívül a kéthengeres motor síma, rázásmentes járása is nagyban hozzájárul a Douglas-motorok közmondásossá vált stabilitásához. Több szép siker bizonyítja a Douglas-gépek kvalitását. Az 1914—18. évi nagy világtúra idején a Douglas-gyárra nehéz, de megtisztelő fel-



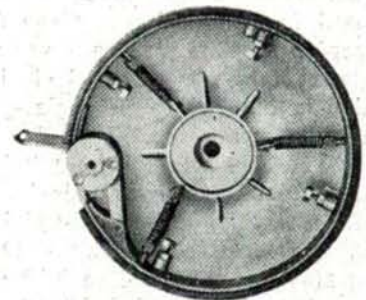
A Douglas-motorok szívócsöve kipuffogó-gáz előmelegítéssel.



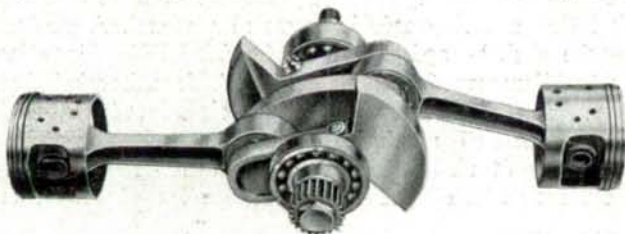
A Douglas-váz villafeje, beépített kormányoszorítóval.



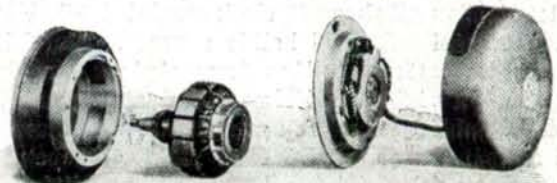
Douglas lendkerék-kupplung.



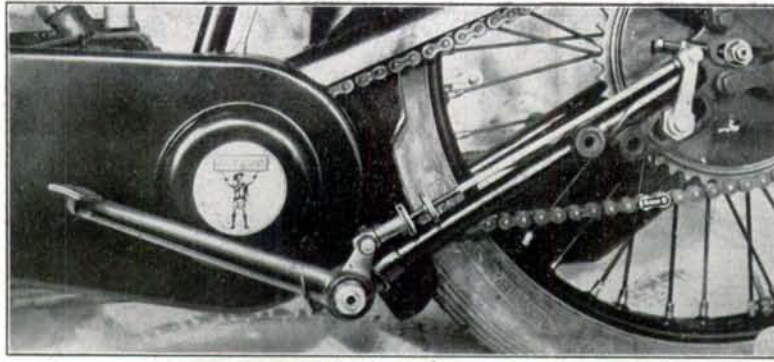
Douglas belső servo-szalagfék.



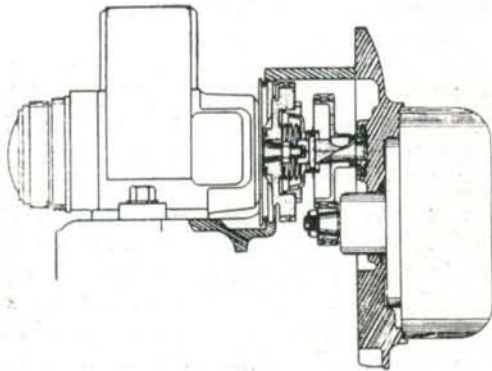
A 600 kem-es ohv. Douglas főtengelye a hajtórudakkal és dugattyúkkal.



A Douglas-motorkerékpárokra szerelhető B. T. H. világítódinamó részei.



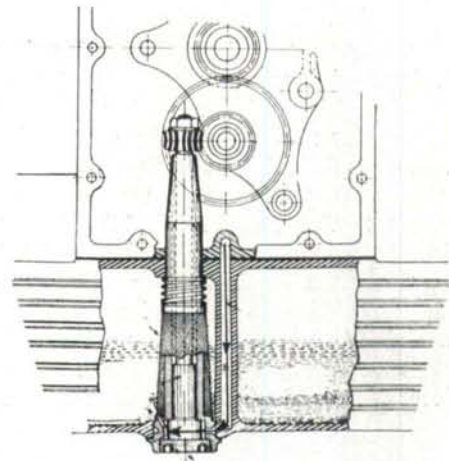
Kézzel utánállítható hátsófék és láncvédőbura.



A B. T. H.-dinamó meghajtása.



A 600 km-es s. v. Douglas főtengelye és hajtórúdjai.



Olajszivattyú és tartály.



Douglas hangtompító.

adat hárukt. Ez a gyár szállította ugyanis a hadseregnek a motorkerékpárokat, amelyek a harcterek kíméletet nem ismerő forgatagában pompásan állták meg helyüket. A háború után több más nagy versenyeredmény közül mint kimagaslót csupán az angol oldalkocsis Tourist Trophy-t említjük, amelyet egy Douglas-gép nyert, a kitűnő Jim Parkerrel nyergében.

Fred Dixon, Anglia egyik legrégebb és legkitűnőbb motorkerékpárversenyzője és konstruktőrje, legújabbán ismét visszatért a Douglas-gyárhoz. Tervei alapján több előnyös módosítást találunk a Douglas-művek 1929. évi típusainál. Az 1929. évre kilenc modellt hoz piacra a gyár. A legérdekesebbek közé tartozik kétségtelenül az új B. 29. típusú 350 km-es, mely a motorkerékpárgyártásban legújabbán alkalmazott elvek szerint épült. Váza különösen erősépitésű, felül kettős egyenes, alul két párhuzamos tartócsővel. A lánc feszességének szabályozása a motornak a vázban való elmozdításával történik. A láb-tartók különböző helyzetben rögzíthetők. A vázon külön tartó szolgál a villanyvilágítással szállított gépek akkumulátorainak felerősítésére. Több érdekes újítást tartalmaz a motor, mely külsőleg hasonló a jólbevált 1928-as típushoz. Olajozása körfolyós „Trockensumpf” rendszerű. A karter alsó része, egy szépformájú hűtőbordázott alu-

mínium-teknő, képezi az olajtartályt. Ebbe a teknőbe beépítve foglal helyet az olajszivattyú, mely meghajtását a vezérműből csigakerék útján nyeri. Az olaj a vezérművön és üreges főtengelyen keresztül jut ennek és a hajtórúdnak a csapágyaihoz és miután a motort kellően el-látta kenőanyaggal, visszafolyik a karterből az olajtartó-teknőbe, hogy egy szitán átszűrődve, ismét a szivattyúhoz jusson. Az olajszivattyú tisztítás és ellenőrzés céljából kívülről könnyen kiserelhető. Az olaj betöltése széles beöntőnyíláson keresztül történik. Speciális előnye ennek az olajozásnak, hogy semmiféle a motor külsején elhúzódó olajcsővezeték nem igényel. A motor többi részein eszközölt változtatások kisebb jelentőségűek. Keveset változott a dugattyúk és hengerek alakja és erősebbek lettek a szelepvezérlés egyes alkatrészei. A vezérmű-fogaskerekek csapágyai a vezérműfedéltől függetlenül egy tartólemezen foglalnak helyet. A fogaskerekek kenését szabályozó szelepen átnyomuló olajgőz végzi. Külön cső vezet az első meghajtó lánchoz annak kenése céljából. Igen nagy átmérőjű, kézzel utánállítható első- és hátsófékek, megerősített küllők, sajtolt, széles sárvédők, erős csomagtartó és szétszedhető hangtompító a standard felszereléshez tartoznak. A szépformájú nyeregtank 10 liter benzint befogadására képes. A háromsebességű Douglas-

váltómű kapcsolókarja a tankon jobboldalt foglal helyet. A kényelmes, jól rugózott nyereg igen alacsony ülést biztosít. Az új Douglas egyike a piacon lévő leggyorsabb 350 kcm-es s. v. gépeknek és mint a tapasztalat bebizonyította, sok 500 kcm-es gépet is ver sebesség tekintetében.

Az E. 29. és F. 29. Douglas-típusok keveset változtak és csupán 600 kcm-es állószelepes motorjuk hengerei és dugattyúi mutatnak fel némi módosítást. Egyébként kettős szeleprúgók, nyeregtank és a tank jobboldalán, kívül elhelyezett kapcsolókar, azok a jelentősebb változások, amelyek ezeket a kitűnő szóló és oldalkocsis modelleket a tavalyiaktól megkülönböztetik. Az F. 29. egy s. v. sportmodell, alumínium dugattyúkkal, sportkormányval és lábtartókkal. Ezt a modellt csomagtartó nélkül szállítja a gyár.

Az A. 29. jelzésű állószelepes és a D. 29. jelzésű függőszelepes 350 kcm-es modellek újítást, kivéve az utóbbi új nyeregtartályát, nem mutatnak fel. Ugyancsak változatlanok a G. 29. és H. 29. típusú 600 kcm-es o. h. v. modellek is. Érdekes új speciálgép az 500 kcm-es „Dirt-Track”, mely speciálisan homok-, salak-, ügető-stb. pálya-versenyezésre készült. A leggyorsabb modell a „Dixon T. T.”, amely az idei szezon folyamán bizonyára sokat fog magáról hallatni, annál is inkább, minthogy nyergében a szóló és sidecar angol T. T. győztes Dixon fog megjelenni a nagy nemzetközi versenyek startjánál. A Douglas-gépekre speciálisan építhető angol B. T. H. villamos világítás, az A., B., D., E. és F.-típusokhoz szállítható.

Mint látjuk, a Douglas-gyár szériája magában foglal minden célra alkalmas motorkerékpár-típust. A könnyű, gazdaságos, de gyors és megbízható szóló túragéptől kezdve az erős oldalkocsis gépen keresztül a fantasztikus sebességekre képes T. T.-típusig van itt mindenféle modell. A nagy gyár racionális szériagyártása hatalmas előny, mert olyan árakat tesz lehetővé, amelyek a kitűnő Douglas-gépeket a kevésbé vagyonosak számára is könnyen hozzáférhetővé teszik. Bizonyos, hogy aki egyszer Douglas-t vett, vallani fogja a gyár híressé vált mondását: „*Motorkerékpárban legjobban a kéthengeres és a legjobb kéthengeres a Douglas.*”

Haldoklik az olasz motorkerékpársport

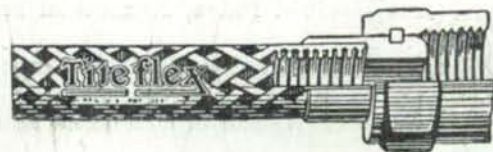
Eltűntek a szép idők Olaszországban. Eltűntek a híres Circuitok. Nem lelkesül már a tömeg. Nuvolari, Pietro-Ghersi, Mentasti, Saetti, Manetti, Roccatani, Colombo, Varzi, Arcangeli, a sok jó Guzzi, Frera, Garelli, Bianchi-menő, a többi nagyságok angol Sunbeam-en, Nortonon, hol vagytok?

Élnek, de lassan-lassan elpártoltak a versenyek startjától, amelyekken alig jelenik meg 5—6 ismeretlen nagyság. A nagyágyúkat alig látjuk ott. Legfeljebb egy-egy Monza Grand Prix, vagy Király Díj Rómában csal ki egy-egy régi hírességet odujából. Nagyrésztük, mint Nuvolari, Varzi, Arcangeli teljesen áttértek az autovolán mellé, másrésztük úgylátszik visszavonult. Ezúttal a fascisták megölték Itália legszebb és legelevenebb sportját. Megölték a rossz politikával. Hatalmas védővámokat emeltek a Guzzinak, a Frerának, a Garellinak, a Bianchinak, holott azoknak nem kellett védővám, mert azok amúgyis jók voltak. Az angol,

svájci és német gépek lassan kiszorultak, de amelyen mértékben kiszorultak a külföldi gépek, éppen olyan mértékben szűnt meg az érdeklődés a hazai márkák irányában. A versenyek, ahol a kitűnő olasz gépek összemérték erejüket a külföldiekkel, megszűntek, a túlzó fascisták bojkott alá helyezték a külföldi gépeket és megvetésnek tették ki azokat az olasz menőket, akik idegen gépen mertek starthoz állani. Volt eset, hogy annyira mentek a fanatizmusban, hogy megverték versenyzőket, akik angol gépekkel jelentek meg. Mi lett az eredmény? A teljes pangás. Hiába termel az olasz ipar szinte napról-napra újabb gépeket, újabb márkákat, a közönséget már nem érdekli a motorkerékpár. Az ember furcsa Istenteremtény. Ott lelkesül, ahol szabad a verseny. Ahol az akarata megvan kötvé, ott eltűnik a lelkesedés. Volt olasz, akinek a Sunbeam, vagy a Saroléa tetszett. Azon nem indulhatott, inkább nem indult semmivel. Ezalatt az olasz gyárak uralmuk tudatában, felmentek az árakkal a maximumra, az export megakadt, a belkereslet megszűnt és ma, a valamikor híres olasz motorkerékpárgyárak kénytelenek bevallani, hogy rosszul állanak. A nagy sovinizmus ezúttal balul ütött ki. Tanulság az, hogy erőszakkal nem lehet hazai ipart pártolni. Ha az a hazai gyártmány jó, akkor maga maga pártolja magát, ha rossz, akkor hiába minden iparpártolás. Az olasz példa tisztább a napnál. A Guzzi, a Frera és a többiek kitűnőek voltak. Jól ment mind egyiküknek. Amint a kormány megkezdte a nagy iparpártolást, megfúltak a saját zsírukban. Ma Olaszországban megszűnt a nagy érdeklődés a motorkerékpár iránt és nem is fog visszajönni mindaddig, míg a magasan lévők be nem látják, hogy a régi helyzet mégis csak jobb volt.

Tite flex

HAJLÉKONY FÉM TÖMLŐ



**MEGVÁLTÁS A
MOTORKERÉKPÁROSNAK
NINCS TÖBBÉ BENZIN-
VAGY OLAJCSÖTÖRÉS**

∇∇

**DÉNES ÉS FRIEDMANN RT.
BUDAPEST-WIEN-BERLIN-PRÁGA**

TEL. A 289-86 ÉS 144-71

VI., DESSEWFYU. 29

Mi történik Európában március havában?

Közi a Magyar Touring Club

3. *Lengyelország.* Nemzeti ünnep. (Az 1791. évi Constitutio emlékére.)
3. *Franciaország.* Cannes. Nemzetközi lovasversenyek.
3. *Olaszország.* Róma. Lovasversenyek.
- 3—9. *Németország.* Lipcse. Árumintavásár.
- 3—13. *Németország.* Lipcse. Hajózás-technikai kiállítás.
- 4—5. *Anglia.* London. Műkoresolyázó világbajnokság férfiak számára.
- 4—17. *Franciaország.* Lyon. Nemzetközi Árumintavásár.
- 5—6. *Monaco.* Monte-Carlo. Galamblovőverseny.
7. *Franciaország.* Nizza-Cannes. Virágcsata. Álarcosbál. Automobilversenyek.
- 8—18. *Svájc.* Genf. Nemzetközi automobil- és motorkerékpárkiállítás.
10. *Olaszország.* Firenze. Lovasversenyek.
- 11—15. *Franciaország.* Bordeaux—Nizza-i automobilverseny.
- 10—16. *Ausztria.* Bécs. Nemzetközi technikai Árumintavásár.
- 10—17. *Franciaország.* Automobilverseny: Páris—Nizza.
11. *Olaszország.* Róma. A Léner-kvartett hangversenyei a Királyi Akadémián.
- 12—13—14. *Olaszország.* Róma. Olaszország amatőr golfbajnoksága.
- 13—14—15. *Egyiptom és Törökország.* Bairam valási ünnepek az egész országban.
15. *Magyarország.* Az egész országban 1848-as szabadságharc-émlékünnepségek.
15. *Egyiptom.* Nemzeti függetlenség ünneplése.
- 15—24. *Svájc.* Genf. Nemzetközi Automobil Salon.
- 15—, vagy 12—31. *Spanyolország.* Sevilla. Az Ibero-amerikai kiállítás megnyitása.
16. *Franciaország.* Cannes. Lovasversenyek.
16. *Franciaország.* Nizza. Automobil- és motorkerékpárversenyek.
- 16—23. *Anglia.* London. Egészségügyi kiállítás.
17. *Monaco.* Turbie hegyverseny (automobilok).
- 17—24. *Csehszlovákia.* Prága. Nemzetközi árumintavásár.
17. *Franciaország.* Colombes. Francia—német rugby-mérkőzés.
17. *Ausztria.* Bécs. A spanyol lovasiskola reprezentációja.
17. *Németalföld.* Amsterdam. Svájc—Hollandia futballmérkőzése.
21. *Franciaország.* Páris. Lovasversenyek a Grand Palais-ban. (Április 12-ig.)
23. *Olaszország.* Róma. Fasiszta-történelmi kiállítás.
23. *Belgium.* Bruxelles. Nemzetközi mezőgazdasági és gépkiállítás. (Április 7-ig.)
24. *Németalföld.* Amsterdam. Belga—Holland hockey-mérkőzés.
24. *Ausztria.* Bécs. Spanyol lovasiskola mérkőzések.
24. *Franciaország.* Colombes. (Párizs mellett) Portugál—Francia futballmérkőzés.
24. *Franciaország.* Marseille. Francia—Algír futballmérkőzés.
24. *Franciaország.* Menton. Nemzetközi evezősversenyek. Ej ünnepe a Garavan-öbölben.
26. *Egyiptom.* Fuad király születésének évfordulója.
- 26—31. *Ausztria.* Linz. Zenei ünnepek és művészeti kiállítás.
29. *Svédország.* Stockholm. Hajózási kiállítás. (Április 15-ig.)
29. *Franciaország.* Korzika. Vallási ünnepek.
29. *Görögország.* Vallási ünnepek. Ephetaphe-ok processziója Athénben.
30. *Franciaország.* Le Havre. Kiállítás. Vásár (Április 14-ig.)
31. *Franciaország.* Antibes. Automobilverseny.
31. *Olaszország.* Ezermérföldes automobilverseny. (Coppa delle mille miglia.)
31. *Anglia.* Oxford—Cambridge-küzdelmek.

B. S. E. TÉLI TÚRAÚT

1 AKD a starinál
a célnál

100%-os megbízhatóság

Aranyérem

A leggyorsabb szőlógép

Vezérképviselet:

VI, PODMANICZKY-UTCA 18. SZ.



Keveredés

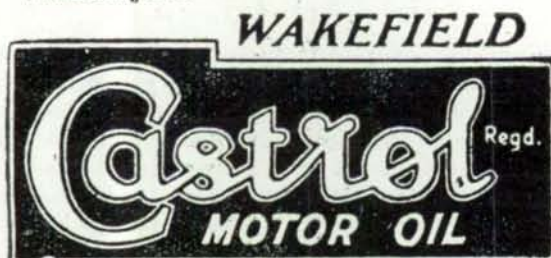


Itt olyasvalakinek a képét hozzuk, aki-
nek az a — teljesen téves — véleménye,
hogy CASTROL nem keverhető! Való-
színűleg szomorú tapasztalatai ta-
nitották meg erre — bizonyára rossz
eredményeket ért el, amikor vala-
milyen fajta „kenőanyagot“ keverni
próbált — de barátunk alaposan téved,
ha azt hiszi, hogy ezek a rossz tapaszt-
alatok CASTROL-ra is vonatkoznak.

A Wakefield-féle CASTROL-olaj márkák
egymással vagy más kenőolajokkal mind
kifogástalanul keverhetők, kivéve a CAST-
ROL „R“ (verseny) olajat. Ez az egyetlen
a CASTROL-olajok közül, amelyet semmi
más olajjal keverni nem szabad.

Az természetes, hogy az összes előnyöket
a legteljesebb mértékben csak az bizto-
sítja, ha 100% erejéig CASTROL-olajat
használunk, — de hogyha egy párszor már
utánatöltöttük az olajteknőt vagy olajtár-
tányunkat CASTROL-lal, úgy elértük ezt
a kívánatos állapotot.

Hallgassunk tehát mindnyájan arra a
tanácsra, amelyet 230 vezető motorgyár-
ad, amelyek mind azt ajánlják, hogy
használjunk



VEZÉRKÉPVISELET:

MAGYAR ABRONCS- ÉS KERÉKGYÁR RT. Budapest, VI., Jókai-utca 8. szám

Telefon: Aut. 133-56

A vezérképviselet budapesti főügynöksége:

V. GYURKOVICH ÉS TÁRSA, Budapest, V., Dorottya-utca 3. (József-tér sarok) Telefon: Aut. 802-29

A statisztika

Cikkünk megírására egy beszélgetés adta meg az impulzust. A minap bennjártunk egy régi cégnél és jó meleg lévén a kis belső szobában, el-elbeszélgettünk a mult esztendőről, no meg, hogy mit fog hozni a jövő. Szó esett a statisztikáról is, amiről megállapítottuk, hogy egy egészen ferde kinövés a magyar automobil- és motorkerékpárkereskedelemnek. Éppen olyan ferde kinövés, mint a be nem tartott hivatalos óra az automobil- és motorkerékpárkereskedők egy részénél. Ha találkánk van egy manequin-el, vagy egy gépírókisasszonnyal, úgy köznapon 6 óra, szombaton 7 óra és percre érkezhettek. Egy automob-

bil- vagy motocykli-kereskedő alkalma-zottja sohasem tudja, mikor jut haza család-jához, vagy szerettei-hez, nem is szólva arról, hogy a sportról és saját teste kultuszáról teljesen le kell mondania. Vagy van demokrácia, vagy nincs. Hallunk jobbra-balra szociális intézményekről, de az alap, a hivatalos munkaidő betartása, az hiányzik. Ha egy gyárban elérkezik a munkaidő vége, megszólal a csengő vagy a síp, és mindenki leteszi a munkát. Ugyanilyen ferde kinövésnek tartom a statisztikát a motorkerékpár- és az automobilszakmában.

Teljesen elegendő volna, ha minden negyedben, vagy minden fél-évben köztudomásra hoznák a szaporulatot, és ha már nagyon sokat akarunk tudni, azt is tudomásunkra hozhatnák, hogy mely külföldi országból mennyi volt a behozatal, ill. az eladás.

Ugyanilyen joggal kérdezhetnők, hogy mennyi cipőt adott el a Salamander és mennyit a Delka, vagy mennyi pezsgőt a Villányi és mennyit a Törley, sőt mennyi sít hozott forgalomba a Weszely-cég és mennyit a Skaba és Plökl. Nézetünk szerint a kimutatott statisztikának igen sok az árnyoldala. Minden kereskedő a statisztikát figyeli. Mindenki arra törekszik, hogy mennél több gépet adjon el. Ilyenkor azután rendszerint nem nézi, hogy milyen üzletet köt, mivel köti az üzletet, csak azt nézi, hogy a sta-

tisztikában mennél előbb legyen. Nézetünk szerint nem mindig az a jó gép, amelyik a statisztikában elől van. Fogadást merek tenni, hogy ha máma öt éves hitelre hirdetek motorciklit, egy hónap alatt kihelyezek 200 darabot és a statisztika élére kerülök. Vagy beveszek használt autókat értéken felüli árért és a végén van 80—100 idegen kocsim a raktáron, csak az nincs, amit képviselek, de... de a statisztikában elől vagyok. Ne gondolják Uraim, nem célunk itt senkire, fogalmunk sincs, ki mint köti üzleteit. De hogy egészségtelen a mai állapot, annyi bizonyos. Hagyjuk azt a statisztikát, ne legyünk olyan kíváncsiak, ne akarjunk mindenkinek a gyomrába látni. Más árnyoldala is van a statisztikának. Ha egy gyártmány, amelyből 2 év előtt 40 darab kelt el, az utolsó évben 25-re esik vissza, arra már a konkurencia kisüti, hogy rossz. Viszsaesés. A vevők nincsenek megelégedve. Rossz a híre, stb.

Holott a visszaesésnek egészen más háttere is lehet. A közelmúltban például mi magunk is kíváncsiak voltunk, hogy egy régi, jónevű cég mért nem adott el 1928-ban annyit, mint két évvel ezelőtt. A szolid és biztos alapon nyugvó kereskedőtől azt a választ kaptuk, hogy „Én csak annyi kocsit adok el, amennyinek a váltóit a vevő nem fizetése esetén be is tudom váltani”. A másik cégfőnök, egy ismert motocykliereskedő hasonlóan érvelt. „Kérem, én nem adok a statisztika-

rá, de viszont én csak prima bonitásra adok ki gépet. Inkább eladok egy hónapban feleannyi gépet, de váltóimért nem futok napokhosszat. Őszintén szólva, eddig még nem találtunk céget, ahol a statisztika egyezett volna a tényleges eladással. Itt az állami gépek nincsenek felvéve, ott a vidéki eladások hiányzanak, a harmadik helyen összevonták egy kalap alá a két képviselt márkát, a negyedik helyen ismét más a baj. Ugy-e, sok igazság van ebben a pár sorban? Írd meg az igazat, betörök a fejed!

OVER HALF THE OUTBOARD MOTORS SOLD ARE JOHNSONS

A VEZETŐ VILÁGMÁRKA

Consistent winners
Johnson
Outboard Motors

PNEUMATIKÁRUSÍTÓ RT.

BUDAPEST, VI., ANDRÁSSY-ÚT 27

TELEFON: AUTOMATA 134-78

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

A BSE téli motorkerékpárversenye

A szezon legnehezebb motorkerékpárversenye — 200 kilométer 20 fokos hidegben — Meggyessy Zoltán (Velocette) és Sabrnák Oszkár (Velocette) a szóló és sidecar-csoport leggyorsabbjai — Velocette, Motosa-coche, Puch, D-Rad, Raleigh és AKD nyert aranyplakettet — Kitinó rendezés

79 nevező — 63 induló — 31 beérkező

A Budapesti Sport Egylet február hó első vasárnapján rendezte meg téli motorkerékpárversenyét, melynek távja Budapest—Székesfehérvár—Balatonkenese és vissza, körülbelül 200 kilométer volt. A verseny feltételei igen ügyesen voltak összeállítva. A kiírt 50 kilométeres maximális átlag megkívánta, hogy a versenyzők tudásuk legjavát vigyék a küzdelembe és így mindenki, aki helyre akart jutni, kénytelen volt a szó legteljesebb értelmében egy sebességi versenyt futni, amit ilyen versenyek elbírálásánál a lehető legcélszerűbb és legigazságosabb. A versenyzők a startnál megkapták a három csoportba osztott időlimiteket és aztán ki-ki ahogyan tudott, futott le Kenesére és vissza.

Az oldalkoecsis versenyzők számára, igen helyesen, ezúttal magasabb átlagok irattak elő, úgy hogy a verseny elbírálása minden tekintetben igazságos volt.

A BSE végeredményben nem adta meg a versenyzők tiszta idejét, nehogy a kiírás ellen eselkedjen, mindazonáltal az eredmény egészen tiszta, mert a versenyzők sorrendje az egyes csoportokon belül, az elért idők alapján lett megállapítva, úgy hogy mindenki tisztán láthatja, ki futotta a legjobb időket.

Az időlimitek a következők voltak:

Szóló motorkerékpárok:

| | |
|-----------------------------|----------------|
| I. csoport. Aranyplakett. | 4 óra 43 perc— |
| | 5 óra 41 perc. |
| II. csoport. Ezüstplakett. | 5 óra 41 perc— |
| | 6 óra 29 perc. |
| III. csoport. Bronzplakett. | 6 óra 29 perc— |
| | 7 óra 18 perc. |

Oldalkoecsis motorkerékpárok:

| | |
|-----------------------------|----------------|
| I. csoport. Aranyplakett. | 4 óra 28 perc— |
| | 5 óra 12 perc. |
| II. csoport. Ezüstplakett. | 5 óra 12 perc— |
| | 5 óra 56 perc. |
| III. csoport. Bronzplakett. | 5 óra 56 perc— |
| | 6 óra 41 perc. |

A versenyről elmondhatjuk, hogy a legteljesebb siker jegyében folyt le. Kitinó, a BSE-től immáron megszokott rendezés és pompás eredmények jellemezték a napot, mely egyike lesz azoknak, amelyek sokáig emlékezetében fognak maradni nemesak a versenyzőknek és a rendezőségeknek, hanem még a nézőknek is egyaránt. A BSE versenyről elmondhatjuk, hogy egyike volt a legnehezebbeknek, amit egyáltalában a kontinensen futottak. A hőmérő a verseny reggelén 20—25 fokot mutatott a fagypont alatt, ami itt Magyarországon egyenlő volt a farkasordító hideg fogalmával. Emellett a verseny előtti napok nagy havazásai és hófúvásai folytán az útvonal a lehető legrettenetesebb állapotba került. Méteres hó és emeletes hótorlások állták útját helyenként a versenyzőknek, akik csak a legnagyobb erőfeszítések árán tudtak keresztülvergődni az akadályokon.

Az útvonal Székesfehérvárig még istenes állapotban volt, de menél jobban közeledtünk a Balatonhoz, annál járhatatlanabbá vált. Néhol csupán az egynehány parasztszekér által vágott nyom szolgált út gyanánt a hatalmas hóban, ahol minden munkát megnehezített a rettenetes hideg.

Ennek tulajdonítható azután, hogy a 63 indulólól csupán 35-en érték el Kenesét, akikből azután visszafelé ismét elvázott egynehány, úgy hogy Budapestre csak 31 versenyző érkezett, míg az előirt időhatárokon belül csak 27 versenyző abszolválta a távot. A tudás, a technika, a felkészültség és a gépek tökéletes előkészítése ezúttal is diadalt aratott. Bár mindenkiről, aki ezt a versenyt végigfutotta, a legnagyobb dícséret hangján kell megemlékeznünk, mégis egynehány kivételes klasszisú versenyzőnkét külön ki kell emelnünk.

Ezúttal a legszebb eredményt feltétlenül a két Velocette-vezető, Meggyessy Zoltán és Sabrnák Oszkár érte el, akik úgy a sidecar, mint a szóló-gépek között az 50 kilométeres átlagsebességet a legjobban megközelítették. Mindkettőjük teljesítménye ízig-vérig elsőrangú. Áll ez első sorban a szólóban ver-

BSE téli versenye 1929

KISS LÁSZLÓ

PUCH

motorkerékpárján

a legelsők között fut át a célon
és aranyérmes nyer, meg-
ismételve a KMAC
téli versenyén
aratott si-
kerét.

Gyári fiók:

VI., Liszt Ferenc-tér 9. szám

senyő Sabrnákra, aki ebben a nehéz versenyben nagy technikai tudást és hatalmas fizikumot árult el, valamint Meggyessyre, aki viszont az összes indulók között a legjobb időt érte el. Nála azonban még külön ki kell emelnünk a királytengelyes Velocette-t, amely aránylag kis, 348 köbcentiméteres hengerűrtartalmával ilyen pompás teljesítmény elérésére volt képes.

Ugyancsak pompás eredményt értek el a szülőversenyők között a Motosacoche-vezető Zamecsnik Tivadar, Balogh Miklós (AKD), Kiss László (Puch) és Weisz Sándor (Raleigh). Mindannyian, Sabrnák Oszkárral együtt, aranyplakettet nyertek. Az oldalkocsis versenyzők közül háromnak sikerült az aranyplakett elnyerése. Ezek, a már említett Meggyessy kívül, Argyellán Ferenc (Rudge) és Viczenty László (D-Rad) voltak.

Mielőtt a részletes eredményeket lehoznánk, feltétlenül sorba kell állítanunk, illetve külön fel kell sorolnunk azokat a gépeket, amelyek ezt a nehéz és minden tekintetben megerőltető utat baj nélkül abszolválták:

Aranyplakett: Velocette (2), Motosacoche (1), Rudge (1), AKD (1), Raleigh (1), Puch (1), D-Rad (1).

Ezüstplakett: Ariel (3), Motosacoche, Rex-Acme, Rudge, Douglas, Puch, DKW, NSU, Harley-Davidson és P. & M. (1—1).

Bronzplakett: DKW (2), Motosacoche, Rex-Acme, FN, Velocette, BSA, Douglas 1—1.

A részletes eredmény a következő:

Szülő-motorkerékpárok: Aranyplakettet nyertek: Sabrnák Oszkár BSE (348 Velocette), Zamecsnik Tivadar (346 Motosacoche), Balogh Miklós (174 AKD), Kiss László (172 Puch) és Weisz Sándor (498 Raleigh). — Ezüstplakettet nyertek: Tóth István (499 Rudge), Schuszter Rezső (348 Douglas), Radicke Helmut (550 Ariel), Baranyai István (175 Puch), Martinek István (250 Rex-Acme) és Kaudelka Ferenc (206 DKW). — Bronzplakettet nyertek: Zsolnay László (346 Motosacoche), Vincze Pál (300 Rex-Acme), Sabrnák Ottó (348 Velocette), Polgár Ferenc (348 FN), Waldner Adolf (497 BSA). — Befutott még és résztvételi plakettet kapott: Goldmann Sándor (Dormán), Békéssy Árpád (Ariel) és Zboray Ferenc (DKW).

Oldalkocsis motorkerékpárok: Aranyplakettet nyertek: Meggyessy Zoltán (348 Velocette), Argyellán Ferenc (499 Rudge), Viczenty László (500 D-Rad). — Ezüstplakettet nyertek: Wellisch Sándor (497 Ariel), Vajk Tibor (500 NSU), Roboz Béla (497 Ariel), Szigeti István (1200 Harley-Davidson) és Burghardt István (P. & M.). — Bronzplakettet nyertek: Beer Vilmos (500 DKW), Gutwillig Imre (596 Douglas) és Gyenes Imre (500 DKW). — Befutott még és résztvételi plakettet nyert: Tihanyi Kiss Béla (BMW).

A verseny egyesületi team-díját a BSE (Meggyessy, Sabrnák, Burghardt) csapata nyerte meg. A verseny rendezése Kovács házy Vilmos, Kazinczy Gábor és Szántó László kiváló munkáját dicséri.

BSE téli megbízhatósági verseny

BUDAPEST — KENESE — BUDAPEST. (Táv 202 kilométer)

A verseny leggyorsabb szülő motorkerékpáros győztese: **Sabrnák Oszkár**

VELOCETTE

A verseny leggyorsabb oldalkocsis motorkerékpáros győztese: **Meggyessy Zoltán**

VELOCETTE

Ismételt bizonyíték a királytengelyes gépeknek a nagyobb hengerűrtartalmú gépekkel szembeni fölényéről

Kérjen azonnal árajánlatot az 1929-es modellekre. — Vezérképviselőt:

LANTAI Budapest, V, Szabadság-tér 7

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 a következőket tudatja tagjaival: Az Alliance de Tourisme kiadta az úgynevezett látványossági naptárt, amelyben hónapokra összeállítva olvashatók a kontinensen látható nevezetes eseményeket, így nemzeti ünnepeket, kiállításokat, vásárokat, nevezetesebb sporteseményeket stb. A naptárt ezentúl 1—2 hónapra előre az Automobil-Motorsport fogja közölni. — A Touring Club a mai napig Budapesten 4 garage-val állapodott meg. Ezek a Cyclop Garage, a Kinizsi Garage, a Gellért Garge és a Friedmann-féle motorkerékpár garage. Fentiekben a Touring Club-tagok kedvezményeket élveznek. — A magyarországi vidéki szállodákkal most folynak a tárgyalások. A tárgyalások közvetlenül a Szállodák Országos Ipartestülete és a Magyar Touring között a befejezés stádiumában vannak. — A Magyar Touring Club és a MAC szeptember havában közös kirándulást rendez Ausztriába és Olaszországba. A túra végcélja a Monzában rendezendő automobil Grand Prix megtekintése. — Az ADAC ezidei nagy túraútja Magyarországot is érinti. A külföldi versenyzők úgy jövet, mint menet Magyarországon haladnak keresztül. Jövet Brünnből, Győr—Székesfehérvár—Nagykanizsa—Kaposvár—Pécs—Belgrád felé, menet Romániából Debrecen—Nyiregyháza—Tökaj—Kassa felé. A jövet a túraút résztvevői Székesfehérvárott és Pécsen maradnak éjjelen át. — A Touring Club figyelmezteti a tagjait, hogy az olasz vámvizsgálat ezentúl közvetlenül a Brenner-hágón történik. — A magyar országutak állapota a nagy havazások és hófúvások folytán teljesen bizonytalan. A Budapest—Wien főút még ma is járhatatlan.

EGYESÜLETI KÖZLEMÉNYEK

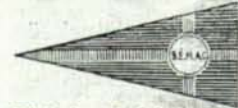


Királyi Magyar Automobil Club. Budapest, IV., Apponyi-tér 1. I. emelet. Jelenleg mindennemű értesítések, vagy kérdések Szilágy Béla dr. titkárnál. Hivatalos órák: Délelőtt 10—1 és délután 4—7 óra között. Sportbizottsági ülés minden szerdán este 6 órakor. Klubvacsera minden szerdán este fél 9 órakor. Motorkerékpárosztálya. Titkár: Szabó Zoltán. Található mindennap 1 órakor. Automata 861—06. Tagok telefonja: Automata 833—05. Rendes tag évi díja 60 pengő. Beiratási díj: 120 pengő. Sporttag beiratási díjat nem fizet. Évi tagdíja: 25 pengő. Carnetfüzet tagoknak 30 pengő. Nemtagoknak 60 pengő. Triptique egy országra tagoknak 10 pengő. Nemtagoknak 20 pengő.

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

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: Rácz Antal. A DAC ügyeit egy 8 tagú igazgatóság és egy 33 tagú választmány intézi.

BÉMAC



Székhelye: Miskolc. Elnöke: Báró Bottlik István. Társelnök: Báró Rágyi Balassa Ferenc. Ügyvezető elnök: Vay Arthur gróf. Sportbizottság elnöke: nagysárosi Lenz Albin. Ügyvezető igazgató: Siposs Géza. Címe: Miskolc, Széchenyi-u. 9. Mindennemű levelezés ide irányítandó. BÉMAC egri osztálya. Levelezés: Halmay Sándor, Eger, Ipartestület. BÉMAC gyöngyösi osztálya. Levelezés: Vas Zsigmond, Gyöngyös. BÉMAC sátoraljujhelyi osztálya. Levelezés: Dr. Székely László főorvos-alelnök, Sátoraljujhely.

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 Dézsó. Igazgató: Hartmann László. Szakosztályvezető: Gyenes Imre. Titkár: Vidéki Oskár. Összejövetelek minden csütörtökön este 9 órakor a Westend-kávéház különtermében. Hivatalos levelezések: Gyenes Imre, Budapest, VI., Izabella-u 68/a. címzendők.

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

NyKISE Nyiregyházi Kereskedők és Iparosok Sport Egylete. Motorszakosztály. Székhely: Nyiregyháza. Elnök: Elekcs Lajos. Ügyvezető alelnök: Göttling József. Adminisztratív titkár: Kiss B. Árpád. Sporttitkár: Krupánszky Árpád. Alosztályok: Mátészalka, Tiszalök, Kisvárd. Levelezés: Ny. K. I. S. E. motorosztály címére. Nyiregyháza, Zrínyi-utca 11. Telefon: 213.

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. Összejövetelek 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.



MAC motorsportosztálya. III., Szent Margit-sziget, MAC sporttelep. Ügyvezető alelnök: alvinczi Mária 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 Szálloda. Elnök: Wolff Ferenc. Címe: Debrecen, Monostorpályai-út Telefon: 159.222. Alelnök: Németh Nándor, Debrecen, Kossuth-u. 21. Telefon: 804. Titkár: vitéz dr. Kiss József, Debrecen, Kossuth-u. 20. Telefon: 679. Levelezések Németh Nándor címére kéretnek. — A TTAC Debrecenben március 17-én pályaversenyt óhajt rendezni.

F. évi február elején megjelenik DR. HAJDU BÉLA szegedi ügyvéd (Szeged, Takarékház-utca 2.)

A GÉPKOCSIKRA VONATKOZÓ JOGSZABÁLYOK

című könyve, amely a személy-, teherautókra és motorkerékpárokra vonatkozó magánjogi, közigazgatási és büntetőjogi szabályokat ismerteti a bíról joggyakorlattal. Előfizetési ára 6 P.

Ujdonságok a Méray-cégnél

Az új Méray szállító jármű, óriási keresletnek örvend. A cégek felismerték ennek a gyors, üzemben olcsó, egyszerű kezelésű és tartós szállítóeszköznek minden előnyét. Az új modell kitűnően bevált. Rajta kiküszöbölte a gyár az összes eddigi — vélt — hátrányokat. Különösen előnyére válik az, — ami a régebbi modellen nem volt, — hogy hátramenete is van.

Hogy milyen közkedveltségnek örvend a Méray szállítójármű, az bizonyítja legjobban, hogy csak a legutóbbi időben a következő cégek vásárolták, illetve vették át:

- Független Ujság, Budapest.
- Hegedüs Sándor, Debrecen.
- Pálffy Tibor csemegenyakereskedő, Debrecen.
- Hirsch és Társa akkumulátorgyár, Budapest.
- A Székesfőváros Gázművei, (2 drb), Budapest.
- Sebestyén Jenő vajnagykereskedő, Budapest.
- Kertész Tódor, Budapest.
- Székesfővárosi Elektromos Művek, Budapest.

A Székesfővárosi Gáz- és Elektromos Műveinél a legintenzívebb kihasználásban is a legjobb teljesítményt érték el a gépek.

A fent felsorolt cégek csak egy kis töredékét képezik a vásárlóknak. Jelenleg újabb 50 rendelés kerül szállítás alá.

Ugyancsak a napokban vett át a Magyar kir. Honvédelmi Minisztérium több 1000 kcm-es oldalkocsis motorkerékpárt, valamint a m. kir. államrendőrség is.

A gyár teljesen felkészült az 1929-es időnyre. Már ma a 350 kcm-től az 1000 kcm-es hengerűrtartalmú gépekig az összes típusok kaphatók, eltérőleg a tavalyi szállítási nehézségektől.

Az új motorkerékpár-típusokat jellemzi, hogy mindegyik cserélhető kerékkel van építve.

A gyár alkatrészraktára igen gazdag, ami szintén hozzájárul ahhoz, hogy a gépei ily közkedveltségnek örvendjenek.

Hírek

Mult számunkban egy rövid cikkben szóváltattuk a vörös-taxisofförök kíméletlen hajtásmódorát. Objektív megállapításunk igen jó hatást tett. Maga a soffőrsajtóorgánium a „Gép-kocsivezetők Lapja” is magáévá teszi álláspontunkat és teljes mértékben osztja nézetünket. Igen örülünk, hogy laptársunk ebben a kérdésben mellénk állott és reméljük, hogy közös ügykezettel jobb belátásra fogjuk bírni a vöröstitixik vezetőit.

A lemezvázas Coventry-Eagle. Ismét egy igen olcsó, de egyben szép és masszív kidolgozású könnyű motorkerékpár került a piacra. Az új gépet az angol Coventry-Eagle gyár hozta ki préselt vázzal 147 kcm. kétütemű Villiers beépítéssel. A kis gépen minden megvan, amit egy motorkerékpáron elképzelhetünk. A gép világítással együtt nem több, mint 940 pengő, ami tényleg forradalmat jelent a motorkerékpárkereskedelemben. A motor körülbelül 75 km sebesség kifutására képes, tehát teljesen megfelelő a köznapi használatra.

Megjötték az új Motosacoche-típusok. Sorba érkeznek meg a külföldi gyárak 1929-es típusai. A közelmúlt napokban a svájci világmárka, a genfi Motocasoche legújabb modelljei jöttek meg Budapestre. A tipikus barnára égetett gépek bőlcsovázzal és nyeregtankkal jönnek forgalomba, dupla felső csövekkel. Érdekes megemlíteni, hogy a svájci Motosacoche által készített MAG motorokat ebben az esztendőben már nagyon sok külföldi gyár építi be vázaiba. A MAG motorok ma már nagyon egyenlő szinten mozognak a híres JAP, Blackburne és más tisztán beépítésre készülő motorokkal. Különösen Németországban hódítanak, ahol az Ernst, a Standard és sok más gyár csak MAG-motorokkal hozza forgalomba gépeit. Az új Motosacoche-ok éppen olyan masszív és jól kidolgozott kivitelűek, mint a régiak, de formában, mintha még sokkal szebbek lennének.

Már a mult számunkban megemlékeztünk róla, hogy a VI. Jókai-u. 40. szám alatti Friedmann József-cég megszerezte a kitűnő osztrák gyártmányú „Cyclop” sidecarok magyarországi vezérképviselőjét. A Cyclop oldalkocsik debüje a BSE téli versenyén volt, ahol Roboz Béla 500-as Ariel-je volt egy Cyclop sidecarral szerelve. A gép vezetője minden baj nélkül állotta végig a versenyt és ezüst plakettet nyert, amit egy a lefelémenetelkor szerzett pneudefektnek köszönhet. Hogy mit jelentett a 20 fokon felüli hidegben egy pneudefekt, azt csak az tudja, aki a versenyt végigfutotta. Ennek dacára a Cyclop sidecarnak a verseny 100 százalékos győzelmet hozott. Alkalmunk volt a sidecarutassal beszélgetést folytatni, aki kijelentette, hogy eddig egyetlen oldalkocsiban sem érezte magát oly biztosan és különösen a kitűnő rugózás volt az, amit nem győzött csodálni.

SZENZÁCIÓS

a 6 hengeres, 75 lóerős, 3.7 literes **léghűtésű**, jól fűthető, 7 ülésű, könnyűsúlyú

a 4 hengeres, 4 ülésű 1.2 literes **léghűtésű**, valamint a 6 hengeres 4-6 ülésű 1.8 literes **léghűtésű**, könnyűsúlyú

a 4 hengeres, 1.6 literes **léghűtésű**, 700 kg teherbírású

üzleti szállító autó. Motorjuk télen nem fagy be és a legnagyobb hidegben is könnyen indul. Nyáron a legjobb és a legkíméletesebb hegymászók! Vezérképviselő:

MIDOR AUTOMOBILGYÁR

BUDAPEST, VIII. KERÜLET, THÉK ENDRE-UTCA 6-8-10 SZÁM. TELEFON: JÓZSEF 325-01

FRANKLIN autó,

SARA automobil,

PHÄNOMEN

Mult számunkban egy rövid cikkben szóvátettük a vöröstaxisoförök kíméletlen hajtásmotorát. Objektív megállapításunk igen jó hatást tett. Maga a soffitör-sajtóorganum, a „Gépkocsivezetők Lapja” is magáévé teszi álláspontunkat és teljes mértékben osztja nézetünket. Igen örülünk, hogy lapjaink ebben a kérdésben melénk állott és reméljük, hogy közös igyekezettel jobb belátásra fogjuk bírni a vöröstaxis vezetőt.

A lemezvázas Coventry-Eagle. Ismét egy igen olcsó, de egyben szép és masszív kidolgozású, könnyű motorkerékpár került a piacra. Az új gépet az angol Coventry-Eagle-gyár hozta ki, preselt vazzal, 147 kcm. kétütemű Villiers-beépítéssel. A kis gépen minden megvan, amit egy motorkerékpáron elképzelhetünk. A gép világitással együtt nem több, mint 940 pengő, ami tényeg forradalmat jelent a motorkerékpár kereskedelemben. A motor kb. 75 km sebesség kifutása sára képes, tehát teljesen megfelel a köznapi használatra.

Megjötték az új Motosacoche-típusok. Sorba érkeznek meg a külföldi gyárak 1929-es típusai. A közel mult napokban a svájci világmarika, a genfi Motosacoche legújabb modelljei jöttek meg Budapestre. A tipikus barnára égetett gépek bőlesővazzal és nyereg tankkal jönnek forgalomba, dupla felső csövekkel. Érdekes megemlíteni, hogy a svájci Motosacoche által készített MAG-motorokat ebben az esztendőben már nagyon sok külföldi gyár építi be vázaiba. A MAG-motorok ma már nagyon egyenlő szinten mozognak a JAP-, Blackburne- és más, tisztán beépítésre készülő motorokkal. Különösen Németországban hódítanak, ahol az Ernst, a Standard és sok más gyár csak MAG-motorokkal hozza forgalomba gépeit. Az új Motosacoche-ok éppen olyan masszív és jól kidolgozott kivitelűek mint a régié, de formában mintha még sokkal szebbek lennének.

A motorkerékpárvilágjárás, úgy látszik, nem igen akar megszűnni. A közelmult napokban három svéd motorkerékpáros, Bertil Hult vezetésével, indult el Stockholmból. Céljuk a Dél-Afrika legdélibb csücskén levő Cape Town elérése. A svédek nagy, 1000 köbcéntiméteres Royal-Enfield-gépekkel szándékoznak a földtekét észak-déli irányban átszelni, február végén futnak át Budapesten, anonnán Konstantinápolyba mennek és Szírián—Palesztinán fognak Afrika keleti partján végigfutni. Megemlítjük, hogy ez az első eset, hogy Royal-Enfield-el ilyen nagyobb utat fognak megtenni. A budapesti képviselő meleg fogadtatásban óhajtja részesíteni az Afrikautazókat.

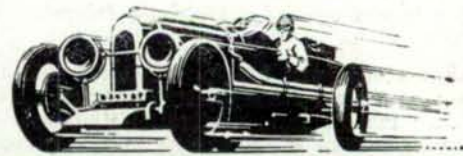
Érdekes vendége volt a minap a budapesti Austin-képviselőnek. Keresztülutazott Budapesten két angol kereskedő, akik még a mult év őszén indultak el kis Austin-Sevenjűkkel Londonból. Megjárták Indiát, Bombayt, Kalkuttát és legutóbb Irakból indulva jöttek Konstantinápolyon keresztül Budapestre, ahonnan kétnapi ittartózkodás után indultak vissza Londonba. Érdekes megjegyezni, hogy a Keleti pályaudvarnál kérdezősködtek az Austin-képviselő után. Egy járókelő szerkesztőségünkbe küldte az angolokat, ahol megjelenésük nagy szenzációt okozott. Az angolok kijelentették, hogy, dacára nagy csomagjaiknak, minden baj nélkül tették meg az utat, bár helyenként igazán szó sem volt útról.

A közelmultban közöltük olvasóinkkal, hogy Uherezky Ferenc, az ismert kerékpárosbajnok, aki emellett egyike a legelsőeknek, akik Magyarországon motorkerékpárral foglalkoztak, megszerezte a német Diamant-motorkerékpárok magyarországi vezérképviselőt. Örömmel értesülünk, hogy a teljesen szolid alapokon fekvő képviselő már rövid 2—3 hónapos működése is a teljes sikert mutatja. Uherezkynek sikerült a vidéki csendőr- és rendőrtisztek körében eddig 68 darab Diamant-motorkerékpárt elhelyezni és ezenkívül 8 darabot Budapesten eladni. Ez a tömeges eladás arra bírta a gyárat, hogy Budapesten tökéletes alkatrésztárat állítson fel. Már meg is érkeztek a sorszámmal ellátott alkatrészjegyzékek, amit a vezérképviselő minden Diamant-tulajdonosnak kezébe juttat, ahol pontos pengőárakkal megtaláljuk az összes alkatrészeket a legutolsó csavarig. Ezek az alkatrészek a közeli napokban már meg is érkeznek Budapestre. Ezúton is figyelmebe ajánljuk olvasóinknak a Diamant-gépeket, melyek a tökéletes és minden detailre kidolgozott német ipar mesterepéldányai.

A kora tavasszal megindul az útépités a Székesfehérvár—Siófok és a Budapest—Wien szakaszokon. A kereskedelmi minisztérium úgy állította össze az első munkák kiírását, hogy sok kisebb, 6—10 kilométeres darabra osztotta a megépítendő útvonalat. Ezáltal hármas célt tűzött ki. Hamarabb lesz kész az út, másodsor több cég jut munkához és harmadszor több burkolási mód lesz kipróbálva. Ezúttal a vállalkozó cégeknek ugyancsak vigyázni kell arra, hogy mit fognak adni, mert ugyancsak ki lesznek téve a kritikának. Herrmann Miksa kereskedelmi miniszter szerint a mostani két útszakasz csak kis töredéke a sorrendben meginduló útépitéseknek, melyek folyamán 3000 kilométert szándékozik az állam állandó burkolással ellátni. Munka tehát lesz bőven. Csak azután jól is legyen megcsinálva.

Az angol Rex-Acme-gyár 1929-re nem kevesebb, mint 15 típust hozott ki. Vázaiba Villiers-, Jap- és Blackburne-motorokat épít be. Legolcsóbb típusa a 197 kcm. sv. JAP, melynek ára Budapesten 1320 pengő, míg a legdrágább a kétkipuffogócsöves OHV. 500 kcm. Blackburne-versenymodell, mely Budapesten 2480 pengő. JAP-motort hét vázban szállít a gyár (197, 300, 350, 500, 750 sv., valamint 350 kcm. single és twoport ohv. modellek). A Blackburne-motorokból a 300, 350, 500-as sv. és a 350, 500 ohv. emelendő ki. A fentiekben kívül még két Villiers-beépítést is találunk. A ma oly közkedvelt 500-as sv. Jap-motórral 1800, Blackburne-motórral 1840 pengő.

Milánóban most van a nagy motocikli kiállítás. A méretek meglehetősen nagyok, mert a hatalmas olasz ipar mellett az angolok, a németek, belgák és az USA is képviselve van. Feltűnően sok a kis 175 kcm. gép. A kiállítás leglátogatottabb standjai az olasz Bianchi, ahol Nuvolari királytenyegyesét mutogatják. Nem kevesebb nézője akad a TT győztes, úgyszintén ohc. Velocette-nek és a két legtöbb díjat nyert angol gépnek, az ohc. 350, 490 és 588 kcm. Norton-nak. Az angol standok közül még a Matchless, BSA, Coventry-Eagle, Raleigh, P. & M. és a New-Hudson állanak az érdeklődés középpontjában. A belgák a Sarclea, FN és Gillet-gépeket állítottak ki, míg a német gyárak közül az Olaszországban nagy közkedveltségnek örvendő Zündappot, valamint az NSU-t és a DKW-t látni. Amerikát ezúttal a Harley-Davidson és az Indian képviseli.



Gargoyle Mobiloil

A montecarlói csillagtúrán

GYŐZTES

(a túrarészt elsőnek abszolválta)

Szmik Viktor úr

Weisz Manfréd (WM) kocsival

Gargoyle Mobiloil

használata mellett!

Gargoyle Mobiloil

ELŐFIZETÉSI FELHÍVAS

Ezúton is felkérjük előfizetőinket, hogy a nehéz időkre való tekintettel határlékukat küldjék be. Eddig szerkesztőségünk a propagandára való tekintettel, nem vette szigorúan a lap beszüntetését, de a mai naptól fogva előfizetési díjjal határlékos olvasóinknak kénytelenek leszünk a lap küldését beszüntetni. Ezúton is felhívjuk számonkérő vásárlóinkat, hogy fizessenek elő, mert ezáltal sokkal olcsóbban jutnak a laphoz, melynek előfizetési díja csupán 10 pengő, míg a darabonkénti vásárlásnál a 150, egy évre 36 pengőt fizetnek. E mellett az előfizetők hához kapják a lapot, tehát kényelmi szempontból is előnyösebb. Új előfizetőknek ingyen megküldjük az 1928. évi teljes évfolyamot.

Az Automobil—Motorsport húsvéti triáljának új terminusa április 20 (szombat), 21 (vasárnap), 22 (hétfő) és 23 (kedd). A húsvéti ünnepekre tervezett négynapos nagy motorkerékpárverseny terminusát el kellett halasztani. Az elhalasztás oka a korai húsvét és a mostani túlerős tél, amely lehetetlenné teszi a verseny tökéletes előkészítését. Eszerint a verseny teljes három héte, későbbi terminusra kerül, ami a résztvevők számára is előnyt jelent, mert igen sok reklamáció érkezett már most is szerkesztőségünkbe, hogy sok versenyző gépe a korai terminusra nem érkezhettek meg. A verseny részletes feltételei már következő számunkban napvilágot fognak látni.

Ariel-el Ausztrálián át. Geoffrey Munro, egy ausztráliai sportember Ariel-motorkerékpárral megkerülte az ausztráliai kontinens nagyrészt. Munro a múlt év júniusában indult el Iakóhelyről, Sidney-ből és Brisbane, Cloncurry, Camoowall, Newcastle-Water, Darwin, Broome, Marble-Bar, Perth Adelaide, valamint Melbourne-n keresztül tért vissza Sidney-be. A 9000 kilométeres útvonal nem egy resze egészen rendkívüli feladatok elé állította Munrot. Utja Sidney-től Brisbane-ig elég jó volt, de Brisbane után a „fekete föld” vidékére jutott, melyről köztudomású, hogy eső után járhatatlan. Munro, dacára, hogy 14 napos esőzés után ért ide és átutazása alkalmával is állandóan esett az eső, mégis szerencsésen keresztül jutott a járhatatlan utakon. Később sűrű, vakító porfelhők álltak útját, majd a Darwin felé vezető járhatatlan utakon és lakatlan vidéken két ízben eltévedt. Utközben maláriás lett, de elvándorzott Darwinig, ahol öt hetet töltött, míg felgyógyult. Felgyógyulása után tovább folytatta útját, részben homoksvatagon keresztül, ahol még az autót is ösvérek vontatták ki, de a Kimberley-hegységen való átkelés is nehéz feladat volt. A Fitzroy-folyón keresztül gázolva érkezett meg Munro Broome-ba, ahol újra megbetegedve, egy hetet kórházban töltött. Felépülve folytatta útját Perth felé, majd hosszú és viszontagságos utazás után visszaérkezett Sidney-be. Munro útja alkalmával egy 1928-as modellű Ariel-gépet használt, mely a rendkívüli nehézségek ellenére mindvégig defektmentesen állta az utat.

Mi a Tite-Flex? Versenyeken és túrákon igen sok defekt oka a benzin- és olajcső törése. A benzin- és olajcsövek túl merevek, kikopnak, könnyen repednek és sokszor igen kellemetlen következményeket vonnak maguk után. A közelmúltban piacra került a Tite-Flex. Ez egy igen erős, több rétegből álló hajlékony csővezeték. Belső anyaga vékony, rozsdamentes cső, mely kívül erős ellenálló anyaggal van átszőve. A belső cső mindennemű súrlódástól mentes, tehát a kikopás szinte lehetetlen. Mindenkinek nagyon ajánlható, különösen ott, ahol a csövek szabadon állanak és minden külső hatásnak ki vannak téve. A Tite-Flex benzin- és olajvezetőcsövek felszerelése igen egyszerű.



DOUGLAS
mindenütt

V E N Z E T

Vezérképvelel

VI. kerület,
Podmaniczky-
utca 18.

„Power with Silence”, ez a jelmondat olvasható a BSA 1929-es angol katalógusának fedőlappján. Erő és esend. talán ez volna a legmegfelelőbb fordítás, ami azt akarja kifejezni, hogy a BSA legújabb modelljei gyorsak, erősek, de emellett a legteljesebb hangtompítás jegyében kerülnek a piacra. A BSA 1929-es modelljei igen szépek. Legtöbbjé teljes háromszögvázzal jelent meg, ahol a motor ferdén fekszik a böcsőalakú dup.ex vázban. Így az L. 29. (349 chv.), az S. 29. (493 sv.), a 493 kem twoport ohv. modell, az S. 29. (557 sv.), valamint az E. 29. (kéthengeres, 770 kem sv.). A sv.-típusok mind teljesen tokozott szelepekkel, cirkulációs oajozással, nyereg-tankkal, egészen alacsony ülésel és hatalmas fecskefarokkal végződő hangtompítóval kerülnek ki a gyárból. A ferde hengerelhelyezés megengedi azt, hogy a gép alacsony és ennek folyamánaképpen igen stabil és masszív lehessen. Minden elfogultság nélkül állítjuk, hogy a ferde hengerelhelyezésű BSA-motorkerékpárok külsőleg egyike az angol ipar legszebb példányainak, amelyek még a laikus nézőre is kitűnő hatást gyakorolnak. A 986 kem kéthengeres modell mondhatjuk, semmit sem változott, de már a kis 174 kem-típus erős változáson ment keresztül, úgyszintén a 249 kem és 349 kem sv.-típusok. Mindenütt a háromszögváz és a nyereg-tank dominál, hathatós hangtompítóberendezésekkel. Legközelebbi számaink egyikében nagyobb leírást közlünk az új BSA-modellekről.

Március elején nyílik meg Barta Károly automobilelektrotechnikai vállalata. Alkalmunk volt meglátogatni a Vas-utca 17. szám alatti helyiséget, melynek berendezése már közel van a befejezéshez. Tágas garázs a javítandó autók számára, világos, tiszta munkahelyiségek, felszerelve a mágnesek, indítókészülékek stb. javításához szükséges készülékekkel, külön helyiség az akkumulátorok töltéséhez és javításához, jellemzik az új üzem telepét. A raktárban üvegfalú szekrényekben foglalnak helyet a különböző Bosch-alkatrészek. Az üzem műszaki vezetője egy Stuttgartban kitanult elsőrendű automobilszakember, Lanster lesz, aki a műhely berendezkedésének irányítását is végzi. Bizonyosra vesszük, hogy a kitűnő szakember által vezetett és tökéletesen felszerelt új üzem munkája minden igényt ki fog elégíteni.

A budapesti Humber-képviselő ezúton közli mindazokkal, akik a kitűnő királytengelyes modellek iránt érdeklődnek, hogy az 1929-es típusok megérkezése az általános forgalmi zavarok miatt késik. Minden jel arra mutat, hogy a gépek legkésőbb február hó végén Budapesten lesznek.

Egyik közelmúlt számunkban a Kemény és Krausz céggel kapcsolatban egy kis közlemény jelent meg lapunkban. A közleményt sokan félreértették és rosszul magyarázták. Meg kell tehát jegyeznünk, hogy a hír megírásánál miiket a legnagyobb jóindulat vezetett és eszünk ágában sem volt, hogy azzal bárkit is megsértsünk.

Triumph-hírek. A régi és kitűnő hírnévnek örvendő angol Triumph-motorkerékpárgyár, mely üzleti évét mindig augusztusban zárja, a legutolsó üzleti évben 6.5%-ot fizetett részvényeseinek. A Triumph egyike azon kevés számú angol gyárnak, mely az utóbbi évek krízisét kibírta anélkül, hogy alaptőkéjét emelni kellett volna és ma is 290.000 font alaptőkéjével dolgozik. Itt említjük meg, hogy Miklós román herceg egy Triumph sidecart vásárolt és kijelentette, hogy a motocykli az igazi sport és szabadéka a nyáron több hatalmas túrát tenni. Úgy látszik, a motorkerékpár terjed a különböző országok udvarainál, hiszen köztudomású, hogy a belga király is szenvedélyes motorkerékpáros.

Reo Motor Car Co

Új luxus- és gyors-teherautók regie-
eladók

TÓTH MÁTYÁS, BUDAPEST, ESKÜ-TÉR 5

Konkurrensképes motorkerékpárok elhelyezésére megfelelő gyakorlattal és összeköttetéssel bíró

akvizitőrt keresünk

Csak olyan urak jöhetnek számításba, akik e téren már hosszabb praxissal rendelkeznek és eddigi eladási tevékenységüket igazolni tudják. Ajánlatokat fizetési igény megjelölésével „Motorkerékpár” jelíggel

Balogh Sándor hirdetőirodájába, Budapest, V., Bálvány-utca 12. sz. kérünk.

Ha feltétlenül jó és olcsó motorkerékpárt akar venni, nézze meg az 1929-es típusú préseltvázas

COVENTRY- EAGLE

MOTORKERÉKPÁROKAT



ÁRA: 940 PENGŐ

Kedvező fizetési feltételek

Vezérképviselet:

Zamecsnik és Légrády
Budapest, VI., Jókai-utca 8. Telefon: 921-38

Kell-e valami a hűtővízbe? Ujabban mindennemű hangzatosnevű hűtő vízbefagyást meggátoló folyadékra hallunk. Amellett, hogy egyik sem más, mint egyszerű alkohol, illetve denaturált szesz, kijelentjük, hogy a mi klímánk alatt, dacára az ideai mostoha télnek, teljesen felesleges minden befagyás elleni szer. Saját tapasztalatunk szerint a legajánlatosabb, különösen kisebb városi szaladgálásnál teljesen csukott hűtő-takaróval járni. Ilyenkor a hűtővíz, nem kapván előlről hideg levegőt, rendszerint erősen felmelegszik. Arra természetesen ügyelni kell, hogy a forrásig ne engedjük. Ilyen állapotban azután kellően letakarva, 2—3 óráig bátran állhat ki a kocsi még 10 fokos hidegben is. Ha soffőr van a kocsinál, úgy annak kell ügyelni, hogy időnként beindítsa a motort és álló helyzetben járassa pár percig, ha azonban magunk hajtunk és magunk viseljük gondját a kocsinak, úgy időnként ki kell néznünk a gépünkhöz és a beindítást magunknak kell elvégeznünk. Ott, ahol a garázs hőfoka nincs a 0 alatt, ott éjjelre sem kell semminemű folyadék a hűtővízbe.

Különösen „ürvezetőknek” igen ajánlhatjuk, hogy a motor reggeli beindítása előtt végezzenek egy kis testmozgást. A motor beindítása 100 százalékkal könnyebb lesz, ha indítás előtt a főtengelyt 25—30-szor átforgatjuk. Ezáltal a megsűrösödött olajat egy kissé megritkítjuk és az önindító munkáját alaposan megkönnyítjük. Igen sokan panaszkodnak mostanában, hogy az akkumulátorjuk nagyon hamar gyengül. Ennek oka igen egyszerű. A vezető kénytelen a csúszós talajviszonyok folytán lassan közlekedni. Ennek folyománya, hogy a motor alacsony fordulattal járván, a dinamó nem tölt és az akkumulátor ereje állandóan csökken. Ha ehhez vesszük, hogy az indító fogyasztja el a legtöbb energiát és a korai sötétség miatt a lámpákra is előbb van szükség, csakhamar belátjuk mi az oka annak, hogy akkumulátorunk ereje hamarosan cserbenhagy. Az akkumulátor élettartama a téli hónapok alatt a reggeli élénk kurbilizással és az önindító gyéresebb használatával alaposan meghosszabbítható. Önindítót csak akkor használjunk, ha a motor már meleg.

Felhívjuk olvasóink figyelmét a benzinvásárlást illetően a kutaknál. Ezirányban érdekes felvilágosításokat kaptunk, éppen kútkezelőktől, természetesen olyanoktól, akik a meggagdagodás eme fajtáját nem tartják összeegyeztetőnek a gentlemanlike eljárással. A benzinvásárlásnál mindig oda kell figyelni, nézni kell a kutat, még akkor is, ha vajmi kevés fogalmunk van annak a szerkezetét illetően. Egy ügyes benzinkútkezelő minden feltűnés nélkül nyerhet 2 deci benzint minden liternél, ami 10 liternél már 2 liter, 50 liternél pedig már 10 liter. Legközelebb egyik számunkban skiccekkal kísérvé ismertetni fogjuk a Budapesten divatos kutakat és azok kezelési módját és rá fogunk mutatni a benzinkutaknál előadódható esetekre, amelyek a vevő megkárosodását okozhatják. A benzinkutak ugyanis, amelyek a városban és a vidéken fel vannak állítva, kétfélek. Házikezelésben lévők és olyanok, amelyeket a főállalat kezel és a kútkezelő csupán percentet kap. Ott, ahol a kútkezelő csupán percentet kap, a turpisság majdnem kizárt dolog. A kutat a vállalat tölti meg és a kútkezelő minden eladott liter után kifizeti a vállalatnak járó pénzösszeget és a percentjét, mely öt megilleti, levonja. Másként áll a helyzet ott, ahol a kút magántulajdon és a kútkezelő a nagyvállalattól, mint vevő kapja a benzint. Ilyenkor maga magának takarít meg, ha ügyesen manipulál és megeshet, hogy 1000 liternél 100—150 liter is megtakarít magának, ami azután tiszta nyereség. De ne beszéljünk ilyen hatalmas számokról! Ha csupán literenként 1/2 deci a nyereség, amit a laikus észre sem vesz, mert nem tudja, hogy a felső kis üveglombiknak is meg kell telni benzinnel, ha az 5 liter teljes, akkor is 100 liternél 5 teljes liter a megtakarítás. Tekintetbe véve, hogy a napi eladás nagyon sok helyen meghaladja, különösen a nyári hónapokban a 400 litert, ez kitesz 20 litert, ami csaknem 10 pengő és egy hónap alatt 300 pengő. A fenti eset mellett igen sokszor megtörténik, különösen 50—60 literes vételnél, hogy ha nem figyelünk, a kezelő a 5 liter helyett 5 liternél kezd a pumpálást, ami végeredményben arra vezet, hogy 60 liter helyett 55 litert kaptunk. Figyeljünk tehát fokozottan a kutaknál, mert utóvégre nem mindenki békemilliomos és egy pár liter benzint ide-oda bizony számításba jön. Mert bizony nem mindegy, hogy havonta 180, vagy 200 liter benzint használunk-e el. Ismételjük, legközelebb könnyen szemlélhető rajzokkal és fényképekkel fogjuk olvasóink előtt ismertetni a benzinkutak szerkezetét, felhívva a figyelmet a különösen „figyelendő” szerkezeti részekre.

A fényszórókkal, mint mindenki tudja, igen sok baj van. Az eddigi fénytompító készülékek semmiesetre sem segítettek a bajon, mert a tompítás nem volt elegendő. Ujabbban igen érdekes módon egyes gyárak billenő fényszórókkal látták el kocsijaikat, ami abból áll, hogy a lámpa egy gombnyomásra lefelé billen és az erős fényt alig pár méternyire a kocsni elé vetíti. Ha azután a szembejövő kocsni elhaladt, úgy a fényszóró egy újabb gombnyomásra eredeti helyére ugrik vissza.

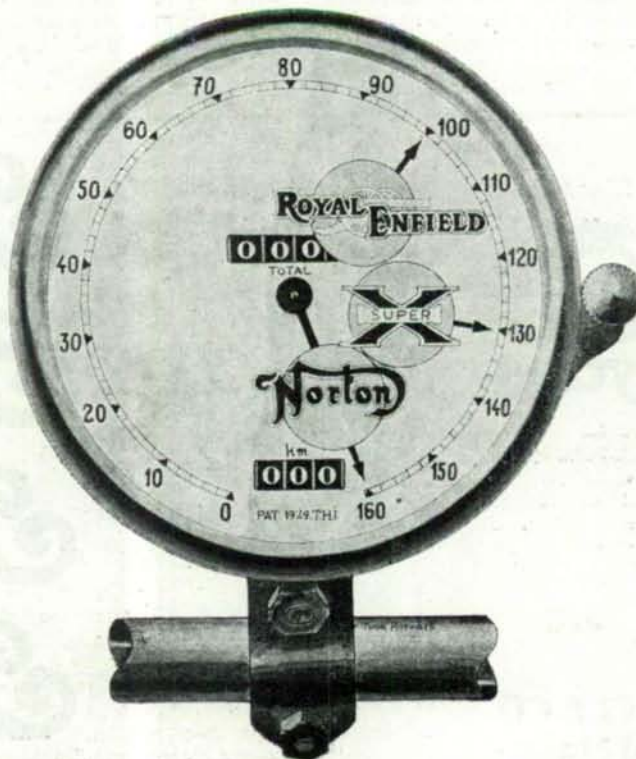
Az új Bugatti versenytípus. Szakkörökben már mindenki tudja, hogy Molsheimben nagy munka folyik. Az öreg Ettore Bugatti új telivért konstruál. Egy gyorsabbat az eddigiéknél. Az új kocsiól csak annyit tudni, hogy 3 literes és 16 hengeres lesz, ami valószínűleg két 1.5 literes 8 hengeres összetétele lesz. Hogy az összetételt miképpen oldották meg Molsheimben, arról még nem beszél senki. A közelmúlt napokban Bugatti fentjárt Párisban, ahol sikerült őt a L'Auto egyik emberének meginterjúvolni. Az újságíró a nagy konstruktort igen bőbeszédű kedvében találta, dacára ennek, csak azt sikerült belőle kivenni, hogy a kocsni ma még a kezdeti stádiumban van és igazán majd csak 1930—31-re fog elkészülni. Mindennek dacára lehet, hogy már a 24 órás Le Mans versenyben starthoz is áll, de csupán azért, hogy hibái felszínre kerüljenek. Bugatti szerint egy igazi versenykocsit csak jó néhány verseny hoz csak olyan stádiumba, ami után aztán tényleg 100 százalékra lehet rá számítani. Ezek szerint a Targa Florio startjánál még semmiképpen sem látunk új Bugattit.

A gépkocsi-iparban investált tőke 2.08 milliárd dollár tesz ki. 4 milliónál nagyobb azoknak a száma, akik az autómobiliparban találnak foglalkozást és pedig közvetlenül 3,692.665 ember, az alábbi kimutatás szerint: autómobilgyárak 324.665 ember, alkatrész- és szerelvénygyárak 300.000, abroncsipar 95.000, képviselők és eladási központok 303.000, szerelvénykereskedelem 160.000, garázsok 125.000, javítóműhelyek 300.000, hivatásos sofförök 600.000, teherkocsisofförök 1,300.000, üzemanyag és olajgyártás 115.000, biztosítás és finanszírozás 20.000 ember, összesen 3,692.665 ember. Közvetve, az acél- és fémművekben, a vasutakon, üvegyárakban, bőrgyárakban, lakkozó és kárpitosüzemekben további 371.000 ember talál foglalkozást és megélhetést az autómobilgyártásból kifolyólag.

Az Österreichische Motor-Rennfahrer Vereinigung és a Wintersportverein Spittal am Semmering Mürzzuschlag mellett 3 kilométeres távon motorkerékpár síjöringversenyt rendezett. A versenyzőknek a távot kétszer kellett megfutni és az össződő szolgált az eredmények megállapítására. A legjobb időt egy 490 km. New-Imperialt vezető R. Hunger futotta, aki 4:42.4 alatt abszolválta a 6 kilométert, sífutójával, Walter Denk-el. Az átlag pompás és meghaladja a 75 kilométert. Az osztrák lapok véleménye szerint úgy a vezető, mint a sífutó kitünő képességekről tett tanúságot.

Motorkerékpár Grand Prix a Városligetben. Mult számmunk egyikében már megírtuk, hogy Magyarország legagilisabb motorkerékpáregyesülete, a Budapesti Sport Egylet, elhatározta, hogy a tavasz, illetve nyár folyamán a városligeti nagy körön, amelynek kerülete körülbelül 3 km, egy motorkerékpár-sebességi verseny megrendezését vette tervbe. A tervek szerint az egyes kategóriák 50 kört (150 km) futnának. A versenyt 3 csoportban (kis gépek, nagyobb szőlőgépek és oldalkocsis gépek) bonyolítanák le. Mint most értesülünk, a verseny megrendezésének összes akadályai le van győzve. A székesfőváros magáéva tette a BSE tervét és így biztosra vehető, hogy a szép tervből lesz is valami. A terep a versenyre rendkívül alkalmas és változatos. Dacára a több fordulónak, feltehető, hogy a versenyzők, különösen a 350 és 500 km. hengerűrtartalmú gépekkel meg tudják futni a 100 kilométeres körülatot, ami Magyarországon az újdonság erejével hatna. A pálya fekvése oly szerencsés, hogy elkerül minden villamos- és vasútkeresztezést és a lehetőséghez képest könnyen, minden zavar, vagy torlódásokozás nélkül lezárható. A BSE június végére, vagy július elejére tervezi a Grand Prix keresztülvitelét, melyre nagyszámú külföldi nevezést is várnak. Tekintve, hogy a verseny az angol TT után van, nagyon könnyen megeshet, hogy elsőfőben fogunk magyar verseny startjánál elsőklasszisú angol sebesmenőket üdvözölni. A BSE-nek pedig csak annyit, hogy csak előre a megkezdett úton, letörve minden akadályt, haladni a cél felé. A KMAC mai vezetősége csak támogathatja a BSE akcióját, mert a féltékenység, mely eddig a KMAC-ot idegenek által rendezett újítások esetén jellemezte, megszűnt. Ma mindannyian vállvetve egyért dolgozunk, a sportért, a motorekrékpársport fellendítésén.

Olyan motor-
kerékpárt
vegyen,



amilyen sebes-
séget akar
elérni!

Vezérképviselő: **Wollemann és Társa, Budapest, VI., Andrásy-út 67. sz.**
Telefon: Aut. 136-09

20 font. Az angol Rex-Acme-gyár egy új típust hozott ki, melybe egy 150 kcm. Villiers-motor van beépítve. A könnyű közhasználati motocykli ára odakünn nem több 20 angol fontnál, ami 7 millió, vagyis 560 pengő magyar pénzben. Ha az ár-hoz hozzáadjuk a vámot, szállítási költséget és egyéb költségeket, a gép akkor sem fog többé jönni 900 pengőnél. Mint értesülünk, Martinek István, a Rex-Acme magyarországi képviselője nagy mennyiséget hozatott az új olcsó masinákból, amelyekkel meg akarja hódítani Budapest motorosközönségét.

A komoly automobiljavítóműhelyek ismeretlen száma ismét gyarapodott eggyel. Az újjáépített Cyclop Garage (VII., Kertész-u. 24—28.) kebelén belül egy hatalmas, minden tekintetben modern autójavítóüzem létesült. Az üzem vezetését Zolnay Endre vette át. Zolnay neve nem ismeretlen azok előtt, akik az automobilszakmával és sporttal foglalkoznak. Hét és fél éven keresztül vezette a Kellner Alfréd Autókereskedelmi R.-T. gyárüzemét, ahol precíz munkájával, szolid kalkulációval, pontos és gyors kiszolgálásával mindenkit meggyőzött, aki vele üzleti összeköttetésben volt. Mint versenyző OM-el, Opel-el és Chryslerrel ért el respektabilis eredményeket és ami ritka, de elmondhatjuk, hogy minden startját siker koronázta. Vértel automobilista, aki sok időt töltött külföldön, hiszen annak idején hónapokig volt az olasz CM-gyárban Bresciában, úgy, hogy léte szinte összeforrott a motorral. Sok szerencsét kívánunk neki új üzemében, mely, reméljük, hamarosan Budapest egyik legjobban frekventált autójavítóüzeme lesz.

Campbell megérkezett Délafrikába. Mint Johannisburgból jelentik, Captain Malcolm Campbell megérkezett. Verneuk Pan, ahol a kísérleteket megfogja kezdeni, a szó szoros értelmében a sivatagban van 145 km-nyire az utolsó vasútállomástól. A kísérletek előkészítését is teljes nomály fedí. Most egyelőre azon dolgoznak, hogy a 22.5 kilométeres útszakaszt motoros hengerek segítségével tükörsíma állapotba hozzák. Megnehezíti a munkát, hogy sehol semmi víz. A legközelebbi forrás 97 kilométerre van és árnyékban néha 50 fokot mutat a hőmérő. A kísérletekre állítólag több mint 10.000 ember fog kiutazni Verneuk Panba, ahová autóbuszok fogják az embereket kiszállítani. A Délafrikai Automobil Clubok már külön célra térképeket is készítettek, amelyekben különösen a vízfelvételi állomások és az iható víz van feltüntetve. Mi, őszintén szólva, nem vagyunk egészen tisztában a lehetőségekkel, hogy ott sikerüljön olyan sebességeket kifutni, mint Floridában, ahol a tengerpart tükörsíma fővenye erre nagyon alkalmas. Azt sem tudjuk elképzelni, miként pótolja Campbell azt a természetadta előnyt, amit a vizes homok rejt magában a pneuk hűtését illetőleg. Nézetünk szerint a száraz homok bármilyen síma és kemény legyen is, mégis több ellenállást fog nyújtani,

mint a kemény vizes homok. Általában az egész európai sajtó kételkedve ír Campbell kísérleteiről és nem tudja összeegyeztetni azt a horribilis költséget az erkölcsi sikerrel, amit az esetleges világrekord nyújthat.

Világkörüli útra megy a Zeppelin. A legújabb hírek szerint a nemrég Amerikát megjárt Zeppelin világkörüli útra megy. Ez alkalommal nem tartjuk érdektelennek, ha leközzöljük a híres német konstrukció technikai adatait. A mostani LZ 127, ellentétben a legelső Zeppelin LZ 1 16 lóerős Daimler-motorjaival, 5 darab egyenként 550 lóerőt adó Maybach-motorral van felszerelve, amelyek összteljesítménye 2750 LE. A léghajó teste 236 méter hosszú. Az átmérője 30.5 méter. Maga a test 28 szögletű. A maximális sebesség 130 km. A léghajó 105.000 köbméter gáztartalommal bír. Az egyes motorok mind külön gondolatban függenek. A léghajó legénysége 30 ember. Minden motor 2—2 GF 12 Bosch-mágnessel van ellátva. Minden motor 12 hengeres és minden hengernél 2—2 darab DM 140 S 7 gyújtógyertya van. Minden motornál tehát 24 darab, összesen 120 gyertya van működésben. A motorok normális fordulatszámja 1600.


Érdekes összehasonlítást közöl egy külföldi lap a nagyvárosokban futó autók sebességét illetőleg. Méréseket eszközöltek New-Yorkban, Londonban és Párisban, mindenütt egy körülből 9 kilométeres nagyforgalmú útszakaszon. Így New-Yorkban a: Manhattan Square—Lincoln Square—Time Square—Pennsylvania Station—Herald Square—Grand Central Station—Union Square, Londonban a: Kensington High Street—(Barkers Stores)—Knights Bridge—Victoria—St. Paul—Liverpool Street Underground, Párisban a: Porte Maillot—Etoile—Concorde—Gare St. Lazare—Opera—Porte St. Denis—Place du Palais Royal. Az alant kiadott táblázat, mely a nap különböző szakában készült percekben:

| | d. e. 11 | d. u. 2 | d. u. 5 | este 11 |
|---------|----------|---------|---------|---------|
| Newyork | 37 | 44 | 57 | 25 |
| London | 37 | 35 | 44 | 21 |
| Páris | 34 | 30 | 32 | 18 |

Mint látjuk, Páris forgalma a leggyorsabb, New-Yorké a leglassúbb. Az átlagsebesség Párisban 18—30 km között mozog, ami annak tulajdonítható, hogy a gyalogosok ott a legfegyelmetesebbek.

„Aviatika” néven jelent meg 1929 januárjában az Aviatikai Értesítő. A lap az új köntösben, bár egyelőre még csak havonta egyszer, de már 20 oldalas terjedelemben számol be az aviatika eseményeiről. Sok szerencsét kívánunk lapársunknak és szeretnők, ha fejlődése tovább is szemünk előtt játszódna le.

Indian **Moto-cycles**



INDIAN MOTORCYCLE CO
Springfield-Mass.

A világ legelterjedtebb motorkerékpárja az

A legüzembiztosabb motorkerékpár az

A legjobban felszerelt motorkerékpár az

Mind ezek mellett a legolcsóbb az

Indian
Indian
Indian
Indian

Vezérképviselő: ROTHOLCZ FRIGYES
BUDAPEST, VI., ANDRÁSSY-ÚT 62. * TELEFON: AUT. 128—29.

EZ A CORDATIC



Szilárd Béla-cég fennállásának 15 éves évfordulóját ünnepelte. A céget Szilárd Béla 1914. év elején alapította a Lázár-utcában, majd 1927 tavaszán a Nagymező-utcába költözött át a cég. Ezzel az áthelyezéssel Szilárd Béla a magyar autobilistáknak olyan modern és minden igényt kielégítő autófelszerelési üzletet bocsátott rendelkezésre, amilyen kevés van Európában és amely egyúttal méltó keretet adott Szilárd Béla munkásságának. Szilárd Béla nevét mindenki ismeri, akinek köze van az automobilizmushoz. Igazi self made man. Nyugateurópai szolid kereskedő mintaképe. Pályáját 1904-ben kezdte a Bárdi-cégnél, ahol rövid időn belül cégvezető, majd igazgató lett. A háborúelőtti években már a Hazai Automobil r.-t. vezérigazgatója. A háborút végigküzdötte s az olasz harc-téren hősiességéért a Lipót-rendet kapta, a Mária Terézia-rend káptalanja pedig a tisztí arany vitézségi érdemmel tüntette ki. Tiszviselői meleg ünnepségekben részesítették a 15 éves jubileum alkalmából, amely egyébként szakmabeli működésének 25 éves fordulójával esik össze és egy plakettet tettek át megemlékezésül.

A Pécs-Baranyai Automobil Club, mely alig háromnegyed-éve alakult, a minap tartotta első közgyűlését. A pompás titkári jelentésből, mely Mayer Gusztáv tömör és mindenre kiterjedő stílusát dícséri, igen sokat tudunk meg az agilis vidéki egyesületről. A Club május 14-én alakult 1928-ban. A csonka esztendő alatt már 197 darab levél érkezett a klub titkárságához, míg a válaszok és egyéb levelek, amelyek a klub titkárságát elhagyták 422-re rúgnak. A klub tagjai a múlt év folyamán szinte vasárnapról-vasárnapra rendeztek kisebb-nagyobb kirándulásokat. A PBAC tagjai nagyszámában vettek részt a Somogy megyei Automobil Club 250 kilométeres túraúttján, ahol a kifrt 9 versenyszámban 4 első, 3 másodok és 3 harmadik díjat nyertek, 9 tiszteletdíjat és 16 darab művészi plakettet

hozván haza Pécsre. A PBAC kartellklubja a KMAC-nak. Igen érdekes megemlíteni, hogy a klub titkára az angol minta szerint összeállította a tagok birtokában levő gépjárművek lóerőszámát. Eszerint a PBAC tagjai 1658 effektív lóerővel rendelkeznek, ami egy alig féléves egyesületnél igen respektábilis szám.

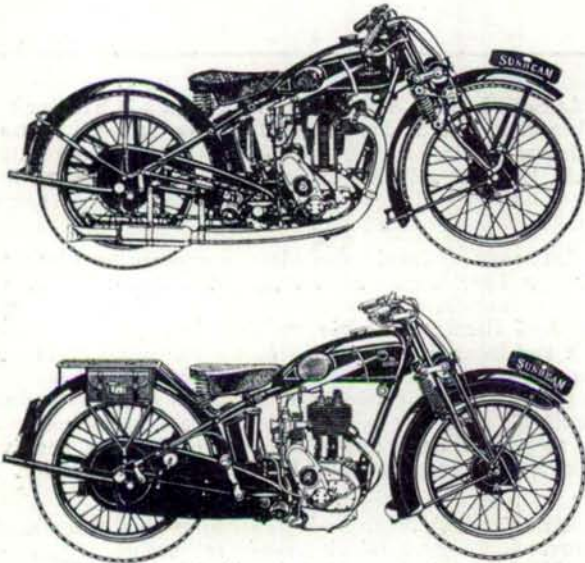
Hartmann László győzelme a grassei hegyversenyen. Hartmann László, az ismert budapesti autóversenyző, a február 3-án tartott grassei hegyversenyen Hupmobile-kocsijával a 3—5 literes kategória győztese lett. Hartmann résztvett a montecarlói csillagtúrán és az ebbe iktatott Monte des Mules hegyversenyen elért második helyért a monacói autókлуб plakettjét és tiszteletdíját nyerte és a csillagtúrán való helyezésétől csak egy másik kocsival való karambolja fosztotta meg. Hartmann úgy a csillagtúrán, mint a hegyversenyeken a magyargyártmányú Lardoline Ricit autólajlat használta.

Mixtrol oil. A Mixtrol-olaj speciálisan a robbanómotorok hengereinek és szelepeinek kenésére szolgál. Egynéhány csepp Mixtrol-olaj elegendő 4 és fél liter benzín vagy benzolba, hogy a motor azon részeit, amelyek kenésben egyébként nem részesülnek, tökéletesen olajozza. A Mixtrol célja, hogy a henger azon részét, amely a dugattyúgyűrűkön keresztül eltávozó gázok folytán hiányos kenésű, kenőanyag-gal ellátta és így a hengerfal ezen részének, valamint a gyűrűknek és dugattyúnak kopását csökkentsé. Ezenkívül, mint hogy a beszívott benzinnel kerül a hengerbe, kené a szívószelepet, illetve ennek vezetékét és a robbanás után — tekintve, hogy magas lobbánási fokánál fogva ekkor sem ég el — megtartva kenőképességét, kené a kipuffogószele vezetékét. A robbanókeverék olajtartalma folytán egyszersmind megakadályozza a szilárd koromlerakódást. A Mixtrol tehát

olyan részek kenését végzi el, amelyek a rendes olajozás folytán egyáltalában nem részesülnek kenőanyagban. A Mixtról hatása ezért, hogy úgy mondjuk, hézagpótló az olajozás terén és így minden automobil- és motorkerékpártulajdonosnak, aki gépét szereti és gondozására súlyt fektet, nélkülözhetetlen.

Igen életrevaló eszmét óhajt megvalósítani Friedmann József a VI., Jókai-u. 40. sz. alatt nemrég alakult motocykligarage és javítóműhely tulajdonosa. Mr. Friedmann, aki európai műveltségű és igen sokat utazott fiatal ember s aki egyébként nagy motorfanatikus, a tavasz folyamán egy külön olvasótermet rendez be egyik helyiségében, ahol 10—15 kül- és belföldi szaklap fog rendelkezésére állani a magyar motorkerékpárosoknak. Emellett csütörtökön és szombaton este 8—10 óra között külön megbeszélések lesznek, ahol a vasárnapi „közös” túrák lesznek megbeszélve. Mr. Friedmann úgy tervezi, hogy ezekre a vasárnapi túrákra egy „szerkesztő” bocsát a résztvevők rendelkezésére, amelyen két szerelő az összes szükséges javítószerszámokkal foglalja helyet. Az oldalkocsis gép, mely mindenüvé követné a túra résztvevőit, így egy mozgó javítóműhely szerepét venné át. Ha azután a tömeges résztvétel megkívánja, úgy esetleg egy teherautó venné át a sidecar szerepét. Mr. Friedmann célja az, hogy különösen kezdő motorosokat túraalkalomhoz juttasson, akik így a szükséges tapasztalatokat idősebb motoros kollégák útbigazítása alatt szerezhetik meg. Németországban a hasonló egy-kétnapos túrák igen divatosak és sokszor megesik, hogy nagyobb, 20—25 tagú társaság egybeverődése esetén a motorosokat egy gyorsteherautó kíséri. Defekt esetén a hasznavehetetlenné vált gépet egyszerűen feldobják a teherautóra és menetközben hozzák helyre, úgy hogy a társaság nem kénytelen vesztegelni. Igazán csak üdvözölhetjük az életrevaló terv kezdeményezőjét, mert tetteivel hatalmas propagandát fog majd kifejteni a motorturisztika érdekében.

Megjötték az új Sunbeam-modellek. A közelmúlt napokban érkeztek meg az első 1929-es, már nyeregtankkal ellátott Sunbeam-modellek. Első pillanatra látjuk, hogy minden a régi precíz, masszív kivitel. A vázon azonnal észrevevő, hogy vastagabbra méretezett csövekből áll. Mint megtudjuk, tényleg az 1928-as modelleknél 27 mm, míg az újaknál 32 mm a csövastagság. Hosszabbak és erősebbek a rugók, az olajozás



most már a sv. típusoknál is cirkulációs. Az olajpumpa igen érdekes. Gyári beállítással érkezik és teljesen automatikus. Mindennemű újabb állítgatás felesleges, mert a pumpa a magasabb fordulatszámú és huzamosabb erősebb igénybevételnél maga adagolja az olajtöbbletet. A szelepek az 1929-es típusoknál mind tokozottak és olajközben futnak. Említésreméltó még, hogy az új modellek külön olajtankkal bírnak. Az új 500-as Two-port OHV Sunbeam ára 2890 pengő.

Rövid hírek

A „Daily Mail”, a legnagyobb angol napilap 1905-ben azt írta a motorkerékpárról, hogy halvaszületett idea és a motorkerékpárnak mindene van, csak éppen jövője nincs. — Guthrie, a híres angol motorkerékpárversenyző, aki 1928-ban a New-Hudson-gyárnak versenyzett, 1929-re a Norton-hoz szerződött. — London nyugati felében motorkerékpároknak és automobiloknak csupán két óra hosszat szabad várakozni egy helyen. — A híres London—Exeter versenyben indulók szempontjából elég erős volt a visszaesés. Szőlőgépek 136:109, sidecarok 93:71, cyclecarok 17:14-re estek vissza. Ezzel ellenében az automobilok száma a startnál emelkedett, 131-ről 158-ra. — Huszonegy éve hivatalos időmérője Mr. Ebbelwhite az angliai Brookland-pályának. Hány szenzációs finist és világrekordot láthatott már a szigorú angol bácsif! — 1928-ban 4.630.000 automobil gyártottak Észak-Amerikában. Ebből teherkocsi 586.000 darab. — Az Amerikában gyártott 4.944.000 személykocsiból 3.441.600 kocsit csukott volt, tehát a csukott kocsik száma meghaladta a 85 százalékot. — Az USA 1928-ban 810.000 automobil exportált, 680.600.000 dollár értékben. Ezzel szemben az importált kocsik száma csupán 520 darab volt. Az export 26 százalékkal emelkedett. — Az egész világ automobilállománya 31.725.000 darab. Ebből az USA-ra esik 78 százalék. — 989.000 km elsőrendű, 4.800.000 km másodrendű útja van az Északamerikai Egyesült-Államoknak. Óriási számok ezek, ha elgondoljuk, hogy Magyarországon a Budapest—osztrák határ út csak 185 km. És milyen nehezen születik meg. — Az autódobévitel az USA-ban egy évben 785 millió dollár. Ezzel szemben utépitési kiadásokként 1,5 milliárd szerepelt 1928-ban. — „Aliprandi” néven új olasz motorkerékpár került forgalomba. 175 és 250 cm sv., valamint 350—500 ohv. típusokkal. A gyár címe: Fratelli Aliprandi, Milano. Via S. Maurizio 3. — 1927-ben Anella 52.408 motorkerékpárt exportált. 1928-ban a kivitt motorciklik száma már szeptember 1-én elérte az 50.572 darabot, tehát a kivitel erősen nőtt. — Az Osztrák Automobil Club a közelmúlt napokban egy versenysebnaptárt hozott forgalomba 1929-re. A kis ízléses zsebkönyv tartalmazza az 1929 évi nemzetközi versenyek, valamint az osztrák versenyek pontos dátumát. E mellett igen jó naptárt és előjegyzési füzetet is nyújt a könyvecske birtokosainak. — Január 19-én nagy homokversenyek voltak a Southport-i tengerparton. A 25 mérföldes főversenyt C. J. P. Dodson, a kiváló angol Sunbeam-versenyző nyerte meg. elejétől végig vezetve, nagy fölényvel. — Az Automobil Club München kilépett az ADAC-ból. Motorkerékpárosai belétek a Német Motorkerékpárszövetségbe, amely velük hatalmasan megerősödött. — Az osztrák „Das Motorrad” nevű lapjában újabb megjelenik a „Das Auto und der Chauffeur”. A lapot ugyancsak a Kapri Verlag adja ki és a lap az osztrák szöffőrgy egyesületének hivatalos lapja. — A esepelli Weiss Manfréd-gyár megkezdte a Jupiter-Gnome repülőgépmotorok gyártását. A motorokat 15 személyes Fokker VIII. típusú gépekbe fogják beépíteni. — Az európai kontinens legnagyobb autógyárája az Allgemeiner Deutsche Automobil Club, melynek taglétszáma meghaladja a százezret. — A Ford-gyár nyugateurópai központi irodáját Amsterdamból Rotterdamba helyezte, míg a General Motors a magyar ügyeket kivette a Berlin-Borsigwalde központ hatásköréből és az Egyiptomban működő alexandriai központra bízta. — A Ford-gyár budapesti képviseletében nemsokára nagy változások lesznek. — A kereskedelmi miniszter által kiadott legutolsó hat gépkocsifuvarozó vidéki autóbusszközlekedésre egy Benz, három MAVAG Mercedes-Benz, egy FIAT- és egy Weiss Manfréd-automobilt vásárolt. — Budapest székesfőváros immár 110 autóbussza számára az Ajax acélművek épületét vette meg garage céljaira. — A napokban hagyta el a sajtót Koltai Mátyás könyve: „Útburkolatok, különös tekintettel az aszfaltra”.

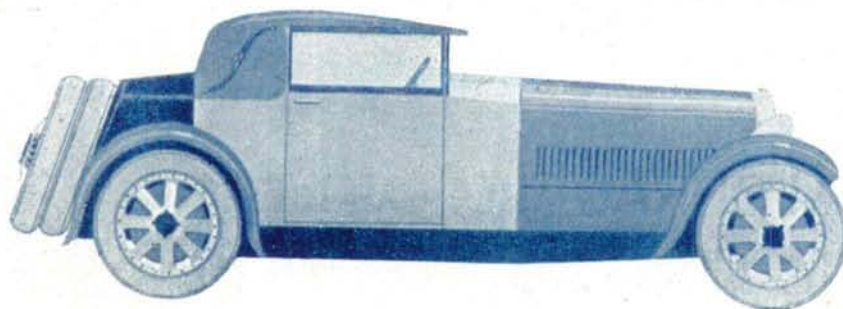
Felelős szerkesztő és kiadó: DE V A N I S T V A N
Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VI., Rózsa-utca
111. IV. emelet. Hivatalos órák hétköznapokon délelőtt
9—2 óráig. Telefon: Automata 136—64.

Stádium Sajtóvállalat Rt. — Felelős üzemvezető: Györy Aladár

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



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-CYCLECÁROK, SUNBEAM ÉS
GNOME & RHONE MOTORKERÉKPÁROK

magyarországi vezérképvisellete:

Böckh János

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