

53959 Jelent 1929 okt. 2-án József

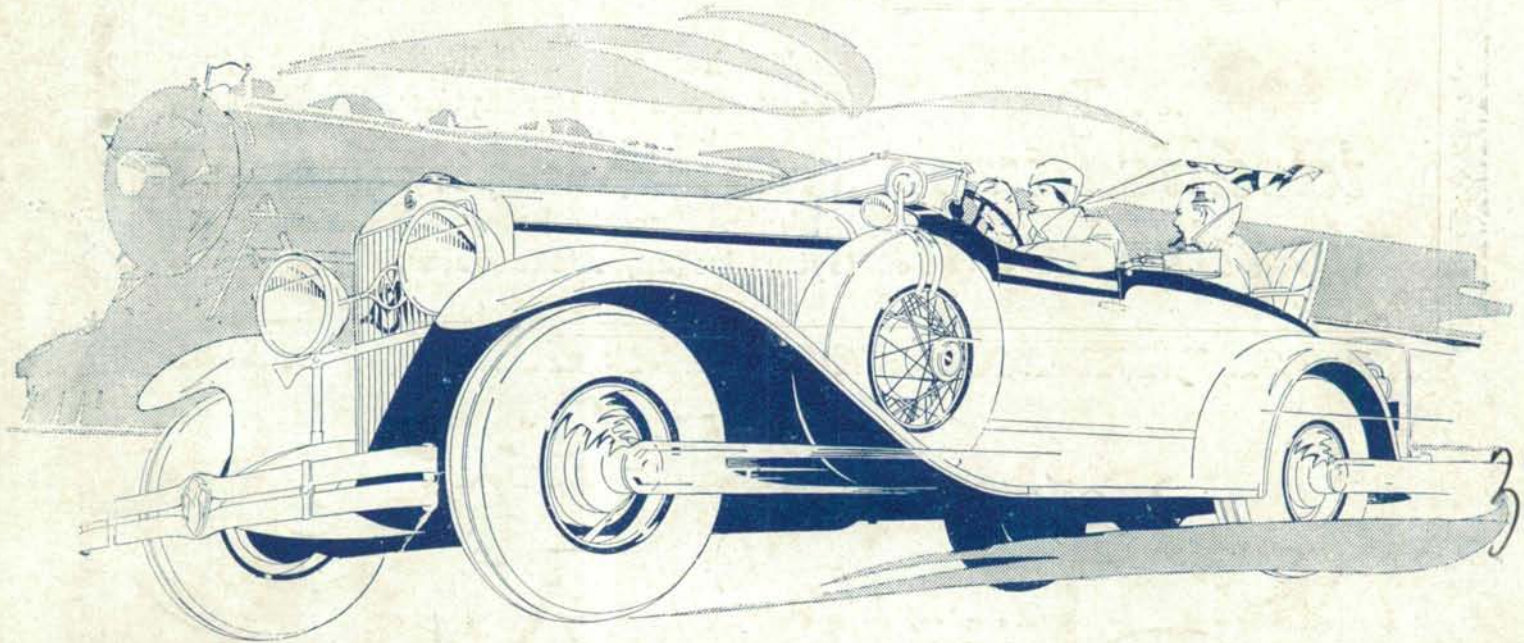
PESTI KÖZ. JAVÉRTÉS
1929 OKT. - 2
ÁTVETTE

Automobil Motorsport

IV. ÉVFOLYAM

17-18.

ÁRA:
1 PENGŐ



385

MOON-WINDSOR

||| A
||| JELENKOR
||| LEGTÖKÉLETESÉBB
||| KOCSIJA

Autó- és motorkerékpárpneumatik,
felszerelési cikkek. Citroën- és Chevrolet-alkatrészek
NAGY JÓZSEF
Andrássy-út 34. Telefon: 221-97, 285-63

Egy próbaút és Ön is
MOON-WINDSOR-t vesz!
Telefon: L. 971-30
V., Aulich-utca 9.

STEYR TYPE XII

STEYR TYPE XX

STEYR TYPE XVI

*Az
ideális luxus
és túrakocsi!*

Eladási központ: STEYR Művek Magyar
Kereskedelmi Részvénytársaság, IV. ker.,
Ferenciek tere 9. Telefon: 891—06. Vidéki
fiókok és kirendeltségek: Békéscsaba,
Miskolc, Szombathely, Kaposvár, Pécs,
Győr, Szeged, Kiskunhalas, Nyiregyháza.



SCINTILLA
BOSCH
MARELLI
DUCELLIER
MARCHALL stb.

javitása
és szerelése.

**URNER
ÉS
BERKOVITS**
BUDAPEST V. POZSONYI-UT 4/f.
TELEFON 148-84

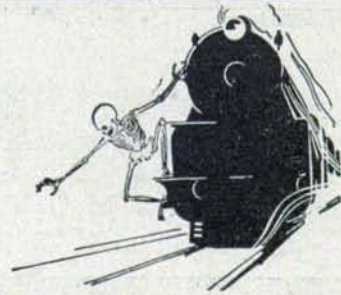
VEZÉRKÉPVISELETEK:
SCINTILLA·INDEX·FENAG
HAGEN·KIEZLE

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

Kiegészítés
eredeti alkatrészekkel.



Élete biztos legyen?
DUNLOP
páncélcordot vegyen!



Vezérképviselet

SCHWEITZER JÓZSEF ÉS FIA

Vezérképviselet

Telefon: Automata 292-36

Szabadság-tér 18. (Tőzsdepalota)

Telefon: Automata 296-46

FISK PNEU
 a leggazdaságosabb



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



„TEVES”



dugattyúgyűrűk, olajlehúzógyűrűk, zsírcsapok minden kivételben. Dugattyúcsapok edzve és köszörülve. Megmunkált és nyerszelepek, zsírzóprések. Nagy raktár!
 „Kérjen árjegyzéket.”

Vezérképviselő:

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

Autó- és szántómotor
főtengelyek és hengerek
csiszolása

és minden e szakmába vágó alkatrészek készítése



Dedics Testvérek, Budapest,
 VII., Thék Endre-u. 15. Tel.: J. 303-45. Alapítva 1903

Autókarosszériák
 rendbehozását és
 ducozását jól és
 olcsón vállaljuk.

KISS ISTVÁN

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

GRÄF & STIFT

automobilok vezérképvisellete:

KINIZSI-GARAGE RT.

Budapest, IX., Kinizsi-utca 4

TELEFON: AUTOMATA 867-75, 866-80

Személyautomobilok

2, 2½, 3, 4, 5, 6 tonnás gyors-
 teherautomobilok

Kedvező fizetési feltételek

Speciális javítóműhely

Nagy alkatrészsztár

MOVADO

AZ ÓRÁSMŰVÉSZET LEGUTOLSÓ KREÁCIÓI



Megbizható precizitás és kifinomult elegancia jellemzik a MOVADO-t: **PRECIZITÁS**, mely a modern óratechnika legnagyobb vívmánya, **ELEGÁNCIA**, mely a kiforrott ízlésű iparművész modern szellemű alkotása.

A száznál több, különféle kronométer-versenyeken nyert **ELSŐ DÍJ** a legméltóbb bizonyítéka a legnagyobbfokú precizitásnak, és az a közkedveltség, mely az előkelő világ részéről — már három évtizede — megnyilvánul, a legőszintébb elismerése a mindenkor meglepő eleganciának.

Tekintse meg a gazdag, szebbnél szebb újdonságot felölelő választékot, mely lehetővé teszi a legkényesebb ízlés kielégítését is, mert a MOVADO ideálisan egyesíti magában a művészi kivitelt és az óratechnika mai állapota szerint a legökéletesebb szerkezetet.

HERPY ARNOLD

ÓRAMŰVES

BUDAPEST, IV., PETŐFI SÁNDOR-UTCA 17.

115
ELSŐ DÍJ

Automobil-Motorsport

FÜGGETLEN KÉPES MOTORSZAKLAP

Megjelenik minden hó 10-én és 25-én

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

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

Postatakarékpénztári csekk száma: 34240.

Előfizetési díjak:

Budapesten és vidéken évi 24 pengő
Ausztriába évi 35 schilling
Jugoszláviába: évi 300 dinár
Csehszlovákiába: évi 160 cseh korona
Romániába: évi 1200 lei
A külföldi előfizetésekből a postaköltség is belefoglalatik.

Versenyeredmények

A Nemzetközi Hálnapos Verseny

Anglia ismét győztes.

Dacára a múltévi angol győzelemnek, ezúttal nem a Szigetországban, hanem ismét a kontinensen futották le a Six Day Trial-t. És ennek dacára Anglia bebizonyította, hogy ma még feltétlenül az első helyen áll nemcsak gyártmányait, de versenyzőit illetően is. A verseny igen nehéz volt. Győztek a kitűnően előkészített gépek és az intelligens versenyzők. A verseny nekünk magyaroknak, mint azt már mult számunkban jeleztük, szintén fényes sikert hozott. Egyetlen versenyzőnk Rostás István indult egy kis 175 kcm AKD-gépen és fényesen végigfutva a versenyt, egy büntetőpontjával az ezüstérmét nyert versenyzők között az élen áll. A startnál Münchenben 168 versenyző jelent meg, akikből csak 122 érkezett meg Genfbe. A külföldi lapok és olyan versenyzők állítása szerint, akik most már évek óta indulnak a nagy „6 napon”, az ideai toronymagasságban a legnehezebb volt.

Az első napon München—Partenkirchen 332.8 km, a második napon Partenkirchen—Feldkirch 241.4 km, a harmadik napon Feldkirch—Hospenthal—Pallanza 318 km, a negyedik napon már francia területen futnak a versenyzők. Pallanza—Oropa—Moutiers 336.9 km. Az ötödik nap a francia Alpokban telik el. Moutiers—Annecy—Chamonix 269 km. Az utolsó nap Chamonix—Geneve 188.3 km. Az egész távolság 1686.4 km volt. Ehhez még az utolsó nap délutánján egy órát kellett futni a Meyrin-circuiten Genf mellett.

Amellett, hogy az útvonal érintette az Alpok nehéz hágóinak egész sorát, így a Fernpass, Flexenpass, Klausenpass, Gotthard, Petit St. Bernard, Col de Prés, Col de la Forclaz, Col de Megeve, ezenkívül még járatlan hegyi ösvényeken is keresztülvezetett. Bátran elmondhatjuk, hogy aki az ideai „6 napon” jól végigfutotta, az tud motorozni és amely gépek itt jól megállották a sarat, azok jó masinák.

A nemzetközi trofeát, melynél a kikötés a három hazai gépen ülő egy nemzetbeli versenyző alkotta team, ismét Anglia nyerte. Ezúttal G. R. Butcher (499 Rudge-sidecar), G. E. Rowley (348 AJS) és F. W. Neill (498 Matchless) alkotta a győztes angol team-ot. Az előbbi kettő büntetőpont nélkül, Neill 1 büntetőponttal végezte be a klasszikus versenyt. Itt a benevezett német, svájci és svéd teamek kiestek.

A második nagy díjat, a nemzetközi ezüstserleget, ahol csupán a vezetőknek kellett egy nemzethez tartozni, de a gépek gyártmánya tetszőleges volt, ismét Anglia nyerte. Itt az L. Weich (498 Royal-Enfield), A. R. Edwards (346 Lewis) és H. S. Perry (497 Ariel) lettek a győztesek, megőrizvén szűziességüket a büntetőpontok tekintetében. Második az ir csapat 20, harmadik Franciaország 24, negyedik az osztrák Puch-team (Höbel, Cymral, Oswald) lett 57 büntetőponttal.

A fentiek mellett még külön díjazták az egyes kategóriákban a márkateamokat. A 250-es kategóriában győzött a Puch-team a német DKW felett. Höbel igen szépen futotta végig a versenyt, de a másik két Puch-vezető meglehetősen sok büntetőpontot szerzett. Mindazonáltal eredményük igen szép. A DKW-team büntetőpontjainak száma 81 volt. 350 kcm kategóriában az angol AJS-team (Rowley, Dawenport, Wise) győzött, mondanunk sem kell, hogy 0 büntetőponttal. Második a Raleigh-team lett 15 ponttal, harmadik a Zündapp 47 pontal. Az 500-ok között az angol Rudge vitte haza a pálmát. Teamje (Williams, Pyecroft és Powey) szintén pont nélkül jutottak be elsőnek. Második a BSA-team lett minimális 1 büntetőponttal, míg a harmadik az angol James lett 12 ponttal. Negyedik a Rudge II., ötödik a német standard, hatodik a belga FN, míg a hetedik helyre az angol Matchless került 45 büntetőponttal. A 750-es kategóriában a német BMW lett a győztes. Büntetőpontjainak száma 16 volt. Az oldalkocsji kategóriákban csodálatosképpen az angol Rudge-gyár második fényes győzelmét szerezte meg.

Az Ulster Grand Prix

Abszolút győztes: Walker (Rudge).

Óriási közönség előtt, pompás időben folyt le az ideai Ulster Grand Prix a Szigetországnak a Tourist Trophy utáni legnagyobb versenye. A 395.8 kilométeres versenyt a Belfast melletti Clady-circuiten ezúttal is Graham Walker, a kitűnő Rudge-menő nyerte meg, megismételvén multévi előtti győzelmét. Mögötte 2 perccel a multévi Amateur TT győztes Hunt (Norton) végzett, akit újabb 1 perccel Stanley Woods (Norton) követett. A 250 kcm kategóriában az elpusztíthatatlan Longman (OK-Supreme) futott át elsőként a célvonalon, míg a 350-es kategóriában Dawenport (AJS) győzött szintén pompás átlagsebességekkel. Mindhárom győztes Castrol-olajat, KLG-gyertyát, Dunlop-pneumatikot és Coventry-láncot használt. A részletes eredmények a következők: 500 kcm 1. G. W. Walker (Rudge-Whithwort) 3:03.38, átlagsebesség 129.733 km, 2. P. Hunt (Norton) 3:05.46, 3. Stanley Woods (Norton) 3:06.27. 350 kcm 1. L. H. Dawenport (AJS) 2:57.29, sebesség 122.654 km, 2. G. E. Rowley (AJS) 3:01.14, 3. B. G. Corrx (Velocette) 3:03.43. 250 kcm 1. F. A. Longman (OK-Supreme) 3:03, sebesség 108.140 km, 2. L. C. Crabtree (Excelsior) 3:09.15, 3. Himing (Zenith) 3:12.39. A 350 és 250 kcm kategóriák aránylagosan rövidebb pályát futottak.

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

Semmering hegyverseny

Stuck (Austro-Daimler) új útvonalrekordot fut.
Runtsch (Douglas) pompás eredményei.

Szeptember hó 14-én futották le a szokásos 10 kilométeres Semmeringtávon a XVII. „Semmeringverseny”-t. Nevezések szempontjából a verseny messze elmaradt a múltétól. A külföldet egyedül a soproni Bársony Kálmán képviselte kis kompresszor nélküli Bugatti sportkocsijával, jó idővel nyervén kategóriáját. A nap főeseménye Stuck (Austro-Daimler) új útvonalrekordja volt. Stuck ezúttal ki sem próbálhatta kocsiját, mert az közvetlenül a verseny előtt lett készen egy előző napon szenvedett kisebb karambolszenvedte sérüléseiből. Eredménye annál kolosszálisabb. Szemtanuk elmondása alapján közel sem erőltette meg magát. Így is 10 másodperccel javította meg Caracciola múltévi (6:40.29, sebesség 89.955 km) rekordját. A verseny szenzációja az osztrák motorkerékpárosok klasszikus teljesítménye volt. Hét versenyzőnek sikerült a múltévi Schneeweiss-rekordot (7:17.19) megjavítani. Ezúttal a Douglas-vezető Runtsch kétszer javította meg a motorkerékpár útvonalrekordot, olyan eredményt érve el, amire az angol Douglas-gyár is büszke lehet. Eredménye alig 8 másodperccel maradt el Stuck idejétől. Ez többet mond minden dicsérő szónál. Runtsch ma jobb, mint bármely angol Douglas-versenyző és úgy ért gépe előkészítéséhez, mint talán Angliában senki sem. Kivüle Gall, Gayer, Schneeweiss, Walla, Melicher és Mayer futottak a régi rekordon belül. Lang (Standard) Edy Mayer oldalkocsis rekordját adta át a multnak. Egyszóval eredmények szempontjából az idej Semmeringverseny pompásan sikerült.

Részletek a következők: Motorkerékpárok 175 km. 1. Friedrich Schwarz (DKW) 8:11.92, 250 km gróf Boos-Waldeck (MT) 7:50.40, 350 km 1. Gayer (Chater-Lea) 7:02.31, 500 km. 1. Runtsch (Douglas) 6:46.07, 750 km 1. Runtsch (Douglas) 6:32.85. Új útvonalrekord. Sebesség: 91.638 km. 2. Gall (Standard) 7:01.47. Oldalkocsis 600 km 1. Lang (Standard MAG) 7:52.90. Új oldalkocsis útvonalrekord. Sebesség 76.126 km. Túrakocsik legjobb idő: Ciencki (Austro-Daimler) 8:01.94. Sportkocsik legjobb idő: gróf Arco-Zinneberg (Mercedes-Benz) 7:04.43. Versenykocsik. 1. Hans v. Stuck (Austro-Daimler) 6:30.38. Új Semmering útvonalrekord. Sebesség 92.218 km.

A parádi hegyverseny

Abszolút győztes: Szénássy Alan (Bugatti).

A Balaton—Mátra túraút keretében rendezte a KMAC szokásos parádi hegyversenyét. A meeting szenzációja a fiatal nagytehetségű Szénássy Alannak új pompás útvonalrekordja, amit 1.5 literes kompresszoros Bugatti-versenykocsijával ért el. Bár kétségtelen, hogy a parádi 7 kilométeres útvonal ezidén sokkal jobb állapotban volt, mint a múlt évben, arra azonban senki sem számított, hogy a Delmár-Zichy-Esterházy-trió gigantikus múltévi küzdelméből megszületett 6:25.8-as Esterházy-rekord megdőlt. Szénássy Alan jóval kisebb hengerűrtartalmú kocsijával egészen kivételes klasszisú vezetésével, századmásodpercekre kiszámított precíz és finom kanyarvételeivel még a beavatottak által sem várt 6:17.11-es kolosszális rekorddal fejezte be a versenyt. Mellette ugyancsak a legnagyobb elismerés hangján kell megemlékeznünk Wolfner András báróról és Wolfner Lászlóról, akik Steyr-sportkocsijaikkal 6:29-es egészen elsőrangú

időket futottak ki. Mindkettő eredménye, tekintetbe véve a mellékkörülményeket, kolosszálisnak mondható. Rajtuk kívül, de velük teljesen egyenrangú eredményt ért el ezúttal Bauer József, aki Ariel-sidecarjával olyan szédítő stílusban vette a parádi kanyarokat, amilyent az öreg Mátra-fák még nem láttak. Ideje 7:35.38 perccel jobb, mint Hild Károly és Urbach László eddigi eredményei. Bauer hosszú türelmes és kitartó munka után ma egyike a legjobb oldalkocsivezetőinknek, aki vakmerő és elszánt fordulóvételeivel szinte extázisba hozta a nézőket. Meggyessy (BMW) szólóideje, bár szintén útvonalrekord, közel sem áll arányban Bauer teljesítményét illetően. Részletes eredmények a következők: Szóló motorkerékpárok. 250 km 1. Morócz József (Puch) 11:20.74. 350 km 1. Valentiny Károly (Chater-Lea) 7:38.20, 2. Stanzel Gyula (Rex-Acme) 7:52.13, 3. Vince Pál (Rex-Acme) 8:05.44. 500 km 1. Meggyessy Zoltán (750 BMW) 7:26.40. Új Mátra szólóútvonalrekord. Oldalkocsis motorkerékpárok: 350 km 1. Sabrnák Oszkár (Velocette) 8:27.37. 600 km 1. Bauer József (Ariel) 7:35.38, 2. Vagyázó Miklós (BMW) 8:55.35. Sportkocsik 1.5 literig 1. Déván István (Bugatti) 9:13.76, 5 literig 1. báró Wolfner András (Steyr-kompressz.) 6:29.01, 2. Wolfner László (Steyr) 6:29.62. Versenykocsik 1.5 literig 1. Szénássy Alán (Bugatti-kompr.) 6:17.11. Átlagsebesség 66.744 km. Új útvonalrekord. A nap legjobb ideje. Versenykocsik 3 literig 1. Heteés Sándor (Bugatti) 6:47.72.

Az 1929. évi Balaton-Mátra túraút

Austro-Daimler, Magosix, Lancia a frontban.

Szeptember hó elején rendezte meg a Királyi Magyar Automobil Club a tavaszról elmaradt túraútját, mely ezidén nem a régi unalmas mederben, hanem Magyarországon teljesen újszerű keretek között folyt le. A múltévi német Wertungsfahrt proposíciói alapján az idej túraút a meghatározott átlagsebességgel befutandó kilométereken kívül egy akcelerációs, fékezési, rugózási, valamint hegyi és síksebességi próbából állott. Az értékelés szempontjából a fenti próbák, valamint egy benzinfogyasztási próba bírt fontossággal. A büntetőpontok szerzésére a fentiekben kívül is nyílt meg bőven alkalom. Ezúttal minden kocsin egy sportbiztos is helyet foglalt, ami a verseny tökéletes realitását biztosította. A verseny határozottan sikerült. Bár a tényleges indulók száma nem haladta meg a huszonhatot, mégis teljes sikerrel számolhatunk be. Tekintettel az első e fajta próbálkozásra, talán nem is lett volna kívánatos több résztvevő. A KMAC rendezőgárdája, élén Kienast Ferencel, a Sportbizottság elnökével tökéletes munkát fejtett ki. Mellette Déghy Ödön dr. a KMAC igazgatója, dr. Schmidt Gyula, Bisztray Géza titkár, Hild Károly voltak a kétnapos verseny főrendezői. A pompásan megszerkesztett és elgondolt versenyfeltételek Delmár Walter nagy hozzáértését dicsérik. Nem szabad ezúttal figyelmen kívül hagyni, hogy az eredmények kiszámítása a legnagyobb nyilvánosság jelenlétében, a legnagyobb precizitással történt. Ez főleg a kiváló technikusoknak, mint Delmár Tódor és segítőitársai: Borsos Szabó Endre, Binzberger Gyula, Koncz István és Toepke Alfréd okl. gépészmérnökök érdeme.

A túraút sportszempontból, valamint praktikus szempontot véve alapul, nagyon jó eredményeket hozott. Egyik fő érdeme pedig az, hogy új neveket, új embereket vetett felszínre. Láttuk, hogy egész csomó kiváló képességű túravezetővel rendelkezünk, akik a legnagyobb ambícióval és odaadással állották végig a nehéz és sok ügyességet, technikai tudást és felkészültséget kívánó próbákat. A 26 starthoz állott ver-



RALEIGH

**A legszebb és legtökéletesebb
angol közhasználati
motorkerékpárok**



Vezérképviselő: Apart r.-t. Budapest VI., Andrássy-út 37

Telefon: A. 136—27.

Telefon: A. 136—28.

senyözöböl 22 ért célba. Négy versenyző különböző apróbb defekttek és vis major következtében kiállt. Ezek voltak: Lyka István (Bugatti), dr. Gaisler Gyula (NASH), Rákossy Lajos (TÁTRA) és Mandl Imre (NASH). Sulyok Istvánt (BUICK), aki tulajdonképpen a túraút első helyezette lett volna, egy szabálytalanság miatt, melyről lapunk hírei között emlékezünk meg, diszkvalifikálták. Eszerint 21 versenyző ért be a célba szabályszerűen, aki közül 15 részesült díjazásban. A helyezési sorrend a következő volt:

1. Szini János (Austro-Daimler ADR) 218.30 pont, 2. Balázs László (Magosix) 200.89 pont, 3. Verebélyi László (Lancia-Lambda) 188.90 pont, 4. báró Herzog András (Packard) 174.0 pont, 5. Zsille József (Buick) 170.70 pont, 6. Böckh László (Austin) 159.70 pont, 7. Wilhelm Sándor (Chrysler) 158.64 pont, 8. Grünwald István (Studebaker) 152.86 pont, 9. Josefovits László (Whippet) 138.96 pont, 10. Hermann Géza (Buick) 127.77 pont, 11. ifj. Ottlyk István (Steyr) 126.53 pont, 12. Selmeczy Miklós (Hudson) 113.40 pont, 13. Fellner Simon (Tatra) 112.06 pont.

Ami a vezetők kvalitását illeti, Szini Jánosról és a kitünő ADR-ról újat már nem írhatunk. Balázs László, mint vezető szintén ismeretes. Kitünő szereplése annál örvendesebb, mert a magyar gyármányú a kívánalmaknak most már igazán minden tekintetben megfelelő Magosix-et hozta fel a második helyre, ami nagyon nagy teljesítmény és igen magasra értékelendő. Kitünő parádi ideje, valamint pompás fékezése mindenki előtt feltűnést keltett. Verebélyi László, mint mindig, most is megtette azt, amit egy jó vezetőtlől várni lehet. Hogy a Lancia-Lambda jó kocsi, az már azt hisszük régen eldől. Ez csak egy újabb bizonyíték volt. A negyedik báró Herzog András lett hatalmas Packardján. Hiba nélkül vezette végig kocsiját és látszott rajta, hogy régi rutinos vezető. Zsille József pompás pontszáma nemcsak a saját vezetői képességeit, hanem a Buick régi jó hírnevét is dicséri. Böckh László bravuroz helyezése a kis Austin Seven-nel a túraút egyik szenzációja volt. A kiskocsiknak igazán nem konvenialó szabályok dacára, hatodik helyre feljutni, briliáns teljesítmény, ami nemcsak a kis Austin, hanem Böckh Lászlónak is érdeme. Wilhelm szintén jó helyet biztosított magának a kis Chrysler-Plymouth-tal, bár ő elsősorban gyors ember és bizony a sebességnek Parádot kivéve, ebben a versenyben nem nyílt tág tér. Grünwald István vezetése, különösen a parádi hegyen szenzációs volt. Határozottan vezetői tehetség, akiről talán még sokat fogunk hallani. A széria Studebaker eredménye szintén pompás. Meg kell még emlékezünk Fellner Simonról, a három Tatra között az első helyre került vezetőről, aki szintén a legnagyobb elismerést vívta ki magának. Precíz, észszerű vezetése mindenkinek példa gyanánt állítható.

Figyelem!

Versenyrendező egyesületek! A Királyi Magyar Automobil Club, mint motoros fennhatóság közli: Megtartandó versenyek feltételeit csak akkor fogadja el a KMAC Sportbizottsága, ha azok a verseny dátuma előtt 6 héttel beküldettek. A versenyfeltételeknek a verseny dátuma előtt 4 héttel meg kell jelenniük.

1929. évben még a következő versenyek engedélyeztettek:

Október 5.: Virágos Budapest. Felvonulás.

Október 6.: MAC Jánoshegyi verseny.

Október 6.: Kecskemét. Dirt Track.

Október 13.: TTAC. Rakamazi sebességi verseny.

Október 20.: KMAC Tát. Kilométernap.

Október 20.: Miskolc BÉMAC. Ügetőmeeting.

Kipróbáltuk a Motalkót!

Csak előnyökről számolhatunk be, hátrányokat nem észleltünk.

Mult számunkban megírtuk, hogy a legközelebbi napokban tiszta képet óhajtván nyerni, saját magunk is ki fogjuk próbálni a 20% szesszel kevert benzint, amit általában Motalkónak neveznek és amelynek használata 1929 november hó 1-én (1929:XXIII. t.-c.) érvénybe is lép. Felkerestük ezirányban az Országos Szeszértékesítő r.-t. igazgatóságát és kieszközöltünk a próbák részére 25 liter Motalkót. A víztelenített szesz hozzákeverése a mai kutakban általánosan használt benzinhoz egy örömvölgyutcai nagy szeszgyár telepén szemünk előtt történt egy pénzügyör jelenlétében. Miután felszereltük magunkat a méréshez külön készített tankkal, mérőeszközökkel, csövekkel és a fuvókák sokaságával, 1929 szeptember hó 20-án kora reggel megkezdődtek a próbák, amelyek a késő délutáni órákban értek véget. A próbákat Nagy Pál Sándor okl. gépészmérnök, belső munkatársunk vezette.

Mielőtt a próbák eredményéről beszámolnék, a következőket kell kijelentem: Ott voltam én is azon az anketen a KMAC-ban. Ott mindenki szidta a Motalkót, mindenki felsorolta a hibákat, de senki sem volt, aki már a tapasztalatok alapján szólott volna. Sőt akadt egy vidéki úr, aki azt állította, hogy ha a Motalkó törvényre válik, vége lesz az idegenforgalomnak. Mindenki motorátállításról, új dugattyúkról, óriási költségekről, kétszeres fogyasztásról, vízről, szétválásról stb. beszélt. Jó tulajdonságokról szó sem volt. Mi is megijedtünk és lángot szórtunk. Egyetlen ember tudott pozitívumot mondani. Ez Udvardy százados volt, az Állami Autóüzem egyik vezető embere. Miután beszélgetés közben megtudtam, hogy ő már végzett kísérleteket Motalkóval, megkérdeztem, mi a különbség a rendes benzin és a Motalkó között. „Ilyen kis mennyiségű keverésnél jóformán semmi!” volt a válasz. Akkor nem hittem el, ma nevetek az egész anketen. Tipikus Magyarország. Mindenki Motalkó-ellenes, de senki sem tudott pozitív próbákra hivatkozni.

Kénytelen vagyok kijelenteni, hogy a Motalkó nemcsak, hogy nem rosszabb, mint a rendes benzin, hanem a szó legteljesebb értelmében jobb, mint a rendes benzin. Azt hiszem igen sok ember kevert már benzint benzinjéhez. Motorja ilyenkor simábban ment, előgyújtásra nem kopogott, jobban húzott, ott ahol máskor harmadik sebesség kellett, ott most a direkt is megfelelt. Egyszóval kitünő volt. Körülbelül ez az érzés a Motalkónál is, ha némileg redukálva is.

A próbáinkat két járművön végeztük. Először egy 600 kcm. sv. Sunbeam-sidecaron, utána egy 1.5 literes 4 hengeres Bugatti túrakocsin. Az eredmények, illetve az észleletek egyenesen meglepőek voltak. Ezek alapján kijelentjük, hogy bármely kocsival, vagy motocyklivel bátran odaállhatunk bármely kúthoz, mely 20% szesszel kevert benzint mér ki és a legcsekélyebb átállítás nélkül vígan mehetünk tovább. A vezetőt kivéve, senki sem fogja tudni, hogy benzin, avagy Motalkó van a tartályban. A vezető érezni fogja, mert motorja sohasem fog kopogni, érezni

**AUTÓPNEU
MOTORPNEU
LÉGKAMRÁS GUMMIK**



Vezérképviselőt:

VIASZ TESTVÉREK
Budapest, VI., Jókai-utca 3

Telefon: 117-42

Motorosok!

Használjatok

FERBA

KÉZMOSÓSZERT

Főlerakat: PÁPAI ÉS SZAJKÓ, VI. Lázár-utca 20. sz. Az Opera mögött.

fogja, hogy elasztikusabb lesz és a végén látni fogja, hogy tényleg kevesebbet is fogyaszt.

Először a Sunbeam sidecart vetettük a próba alá. A próbák színhelye a Megyeri csárdánál lévő keramit volt, ahol a 11-es kötől a 16-os kőig és vissza volt a próbatáv. Összesen 10 kilométer. Akadálytalan meneteknél a 600 kcm-es egyhengeres motor fogyasztása 10 kilométerre 55—60 kilométeres sebességnél átlagban 595 köbc centiméter volt, ami azt jelenti, hogy a gépnek a fogyasztása 100 kilométerre 5.95 liter. Az ezután következő két Motalkó-próbánál a motor 10 kilométerre első ízben 560, másodszori kísérletre 565 köbc centimétert fogyasztott, ami tehát $\frac{3}{10}$ literrel kevesebb. A gép vezetőjének impressziója az volt, hogy a Motalkónál a gázbillentyűt jobban ki kellett nyitnia. Ennek dacára a fogyasztás kisebb volt. A motor Motalkóval is első rúgásra gyulladt és tekintettel arra, hogy jobban bírta az előgyújtást, sokkal hamarabb jött lendületbe. Düzni átállításról szó sem volt és egyáltalán nem volt hajlamos a kopogásra.

A további, majdnem az egész napot igénybevevő kísérletek a Bugatti túrakocsival folytak le. Az első próba alkalmával a gázosítóban levő 150-es Solex-fuvóka használtatott. A sebesség állandó 2000-res fordulatszám mellett 60 órákilométer volt. Fogyasztás 14.9 liter 100 kilométerre. A második kísérlet még mindig tiszta benzinnel 135-ös fuvóka mellett történt. Bár a motor igen sokszor, különösen az indulásánál erősen kopogott, a benzinfogyasztást 13.1 literre sikerült redukálni. Ezután áttértünk a Motalkóra. Az eredmény bámulatos volt. A motor kopogása teljesen megszűnt, az előgyújtást a maximumra emelhetjük anélkül, hogy kopogást éreztünk volna. Sebességcsökkenésről szó sem volt, ellenben sikerült a negyedik (direkt) sebességben maradván 10—15 kilométeres sebészből kopogás nélkül a 60-ba felgyorsítani, ami eddig rendes benzinnel kizárt dolog volt. A Motalkóval a fogyasztás ugyanazon 135-ös fuvóka mellett 13.10 literről 12.15 literre csökkent. A megtakarítás tehát csaknem egy teljes liter

FIAT 520 Pompás állapotban. Összesen 3000 kilométert futott. Minden elképzelhető komforttal felszerelve. Érdeklődni lehet *Wörner Ernő, Mariazell, Österreich*. A kocsit komoly vevő számára Budapesten bemutatható. Ára **9000 P**

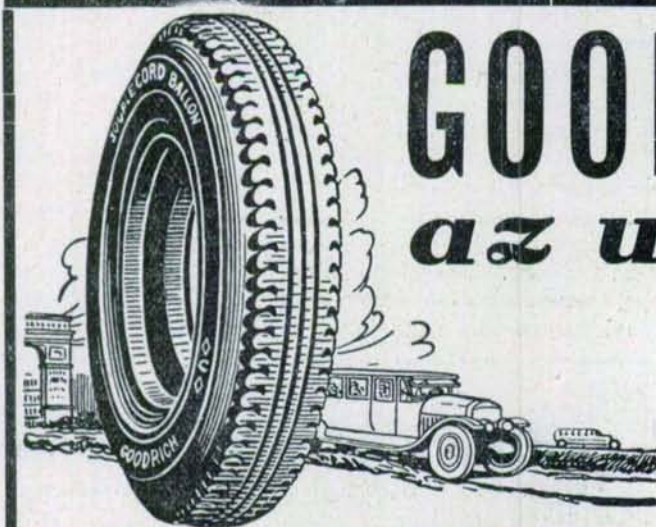
volt. A meglepetés azonban ezután következett. Tekintettel a déli órákra, a forgalom csökkenvén, az újabb kísérletnél változatlan 135-ös fuvókaival egy sebes menetet abszolvaltunk. A fordulatszámmerő állandóan 2700—3300 között mozgott, ahol a felső határ 99 kilométernek felel meg. Ennél a próbánál a Motalkó-fogyasztás 11.75 literre csökkent. Ilyen eredményekre abszolte nem számítottunk.

Ezek után próbáink színhelyét a hármashatárhegyi új autódútra tettük át. Itt a kísérleteket Motalkóval kezdtük. Az eredmény itt is bámulatos volt. Az első menetnél 150-es fuvókaival, egy kb. 3 kilométeres szakaszon a Hármashatárhegyi Menházig 735 köbc centiméter volt a fogyasztás. Ez 135-ös fuvókaival 560 kcm-re és amit álmodni sem mertünk. 120-as fuvókaival 535 kcm-re redukálódott. Itt megjegyezni kívánjuk, hogy a Bugatti-gyár a fenti 1.5 literes típusához 145-ös fuvókát ír elő és a gyár egyik kiváló szakembere, a nálunk járt Detilleux mester 150-es fuvókát tartott a legmegfelelőbbnek hegymeneteknél. A gép menetsebessége a 120-as fuvóka igénybevétele-nél sem csökkent és tekintettel az előgyújtásnak a maximumra való felhúzásával, a sebesség határozottan nőtt.

A fenti próbák után visszatértünk a benzinnel. A 135-ös fuvóka mellett kopogó motor, a célnál erős melegedés és öngyulladás, valamint 675 köbc centiméter fogyasztás volt az eredmény. A fogyasztástöbblet tehát nem kevesebb, mint 115 kcm. volt.

Mi már nyugodtak vagyunk! Együttal megnyugtattunk mindenkit, aki a szesszel kevert benzintől idegenkedik. Mi készen várjuk tehát a Motalkót, idegenforgalmegszűnésről, motorátállításról stb. pedig ezután nekünk ne beszéljen senki. Tessék először kipróbálni és azután véleményt alkotni. Megnyugtattunk mindenkit, hogy ezúttal senki sem fog rosszul járni. Aki pedig esetleg kételkedve a fentebb elmondottakban, annak a költségeink megtérítése ellenében a legnagyobb szívességgel állunk rendelkezésére. Amit fentebb leírtunk, az mind a színtiszta igazság.

D. I.



GOODRICH PNEU

az utak királya

Szilárd Béla

Budapest, VI., Nagymező utca 15.

Telefon: Aut. 253-36.



Mobiloil

a világ kvalitásolaja!

használata mellett gépe állandóan magas teljesítmény mellett is jókarban marad!

VACUUM OIL COMPANY R. T. BUDAPEST

Töltessen mindig Sphinx benzint!

A Magyar Kir. Állami Vas- Acél- és Gépgyárak új háromtengelyes autóbuszai

Alig egy évtizeddel ezelőtt a városi közlekedés legfontosabb tényezője a villamos vasút volt. Ma már a villamos vasút a nagyvárosok belterületén nem elégíti ki a gyors és zavartalan közlekedés igényeit, főleg mert sínpályához kötött és nem képes kitérni az utcán közlekedő többi járműnek. Ez az egyoldalúsága egyrészt megnehezíti a forgalom szabályozását, másrészt meglassítja azt. Az autóbusz, mely hivatott a villamos helyét a városban betölteni, mozgékony, gyors és ami talán a legfontosabb, nem kell hozzá sínpályája. Az autóbuszvonalak ennél fogva napok alatt létesíthetők és nem előzik meg azokat sokszor hónapokig tartó nagyarányú építkezések. Az autóbust rövid féktáva, nagy üzembiztonsága és mozgékonyága a modern nagyváros legfontosabb közlekedési eszközévé tette.

A nyugat metropolisaiban évek óta autóbuszok bonyolítják le a forgalom nagyrészét. Évről-évre nő az üzemen lévő kocsik száma és az azok által megtett táv. Ez azt mutatja, hogy az autóbust, mint közlekedési eszközt a nagyközönség pártfogásába vette és megkedvelte. Ma már ott tartunk, hogy nem egy nagyváros belterületén felszedték a villamos vasutak sínjeit és azok helyén autóbuszok közlekednek.

Nálunk Magyarországon meglehetősen sokáig tartott, amíg a rendszeres autóbuszközlekedést bevezették. Eltekintve a már közel egy évtizeddel ezelőtt szórványosan közlekedett két-három kocsiól, egészen a legutóbbi évekig egyáltalában nem volt autóbusz Budapesten. Az 1927. év folyamán azután hirtelen megváltozott az utca képe. A székesfőváros próbára átvett különféle gyártmányú külföldi autóbuszokat és üzembe helyezte azokat. Hosszas kísérletezgetés után végre úgy döntöttek, hogy egyik külföldi gyárat sem szölitják fel egy széria leszállítására, hanem idehaza, Magyarországon állítják elő a kocsikat. Ecélből a Magyar kir. állami vas-, acél- és gépgyárak (MÁVAG) igazgatósága megvásárolta a német Mercedes-Benz autóbusz magyarországi gyártási jogát, amely a székesfőváros által megtartott próbák alkalmával a legjobbnak bizonyult. A magyar kir. állami vas-, acél- és gépgyárak kőbányai-úti telepén rövidesen megindult a munka és alig néhány hónap múlva megjelent az utcán az első szép külsejű MÁVAG-autóbusz. A magyar kocsik kitünően beváltak, sőt sovinizmus nélkül mondhatjuk, minden tekintetben messze felülmúlták az ideszállított külföldi gyártmányok legnagyobb részét. A Mercedes-Benz gyár mérnökei a magyar kir. állami vas-, acél- és gépgyárakban készült MÁVAG-kocsik megtekintése után úgy nyilatkoztak, hogy a magyar kocsik a precíz megmunkálás és kivitel dolgában felveszik a versenyt a németek által előállított kocsikkal.

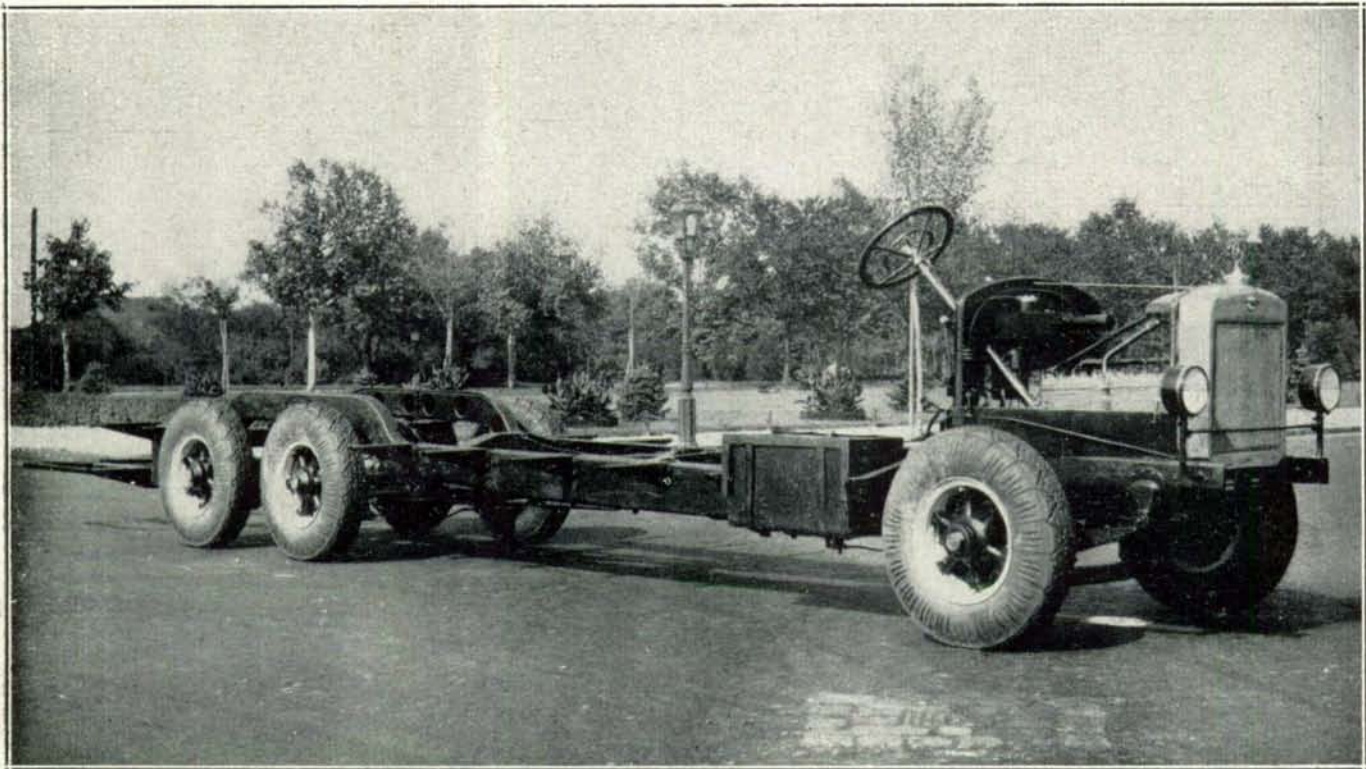
A budapesti magyar kir. állami gépgyárban a közel-múltban elkészültek az új típusú háromtengelyes hatkerekű autóbuszok, amelyek a közeli napokban fogják elhagyni a gyárat. A gyárvezetőség előzékenysége lehetővé tette számunkra, hogy az új kocsik gyártását megtekinthessük és fényképeket készíthessünk.

Belépve a magyar kir. állami gépgyár kőbányai-úti telepének egyik óriási szerelőtermébe, elénk tárult az új háromtengelyes alvázak egyik szériájának impozáns képe. Az összeépítő osztály főmérnökének kalauzolása mellett részletesen megtekintettük a gyártást. Hatalmas, 11.5 mé-

ter hosszú diósgyőri gyártmányú Siemens-Martin acéltartókból készül az alváz, mely elől egy, hátul két tengelyt hord. A három tengelyre a kocsi nagy hosszúsága és súlya miatt van szükség. Ez az építés jelenti ma az utolsó szót a nehéz autóbuszok terén. Elöl félelliptikus, hátul rendkívül erős 24 lapos fordított elrendezésű himbarugók kötik össze a kerekeket az alvázzal. Ez az elrendezés a hátsó tengelyeket. Rendkívül erős gumibetétes Hardy-ségen kiegyenlíti és maximális tapadási erőt biztosít úgy a kapaszkodásnál, mint a fékezésnél. Az alváz mellső részében elhelyezett 100 mm. fúratú és 150 mm. löketű 7068 kcm-es hathengeres motor négysebességű váltóművön és többlemezes kupplungon keresztül hajtja meg a hátsó tengelyeket. Rendkívül erős gumibetétes Hardy csukló és két kardáncsukló hivatott a meghajtó tengelyben fellépő feszültségeket abszorbeálni. Különös figyelmet érdemel a kocsi fékberendezése. Az első és második tengely fékezésére egy nagy Bosch servo-fék szolgál, a harmadik tengely fékezése külön beépített servo-fékhengerek segítségével történik. Ezeknek a fékhengereknek célja az, hogy függetlenítsék a fékhatást az emberi erőfelfejtéstől. A szívóvezetékbe kapcsolt légfékek által elérték, hogy minimális erőfelfejtással lehet a 11 tonna súlyú gépkolosszust megállítani. A hat keréken elhelyezett öntött acél, hűtőbordázott fékdobok teszik tökéletessé az új MÁVAG-autóbuszok fékberendezését. Egyszerű és áttekinthető módon oldották meg a kocsi alváz zsírozásának problémáját. Az alváz hátsó részén egy helyre csoportosítva található a magasnyomású zsírozófejek, ahonnan vezetékek útján kerül a kenőanyag rendeltetési helyére. Ezzel a berendezéssel az üzem folyamán sok idő takarítható meg, amennyiben nem kell az egyes sokszor eldugott és hozzáférhetetlen helyen lévő csapszeget külön-külön kezelni. Az egymás mellett központilag elhelyezett zsírozófejek segítségével pillanatok alatt lekenhető minden rugócsapszeg, fékkar, tengelyfel-függesztő csapágy stb. Érdekes berendezés a szerelékfalon elhelyezett magasnyomású zsírszivattyú, melynek segítségével a vezetőülésből kenhető a víz cirkulációját elősegítő centrifugál szivattyú. Egyszerű kezelhetőség jellemzi a fékutánállítást is, amely kézzel végezhető. Az új háromtengelyes MÁVAG-alváz kocsiszekrénye 51 ember befogadására képes. A kocsi üzembessége az új közlekedési rendeletnek megfelelően 30 km/óra.

A készülő alvázak minden része magyar gyártmány. MÁVAG-gyártmány, mint mondtuk, az alvázkeret, magyar a motor, melynek könnyűfém alkatrészei (karter, váltóműház) Hubert és Sigmund-féle silumin-öntvényből valók, a hatalmas 54 liter irtartalmú Ikarus-hűtő, a 38x9 méretű Cordatic óriásballon abroncsok, az összes fogaskerekek, tengelyek, sőt még a felszerelési cikkek is, mint pl. a nyomás alatti benzintápláló és a Schimanekporlasztó. Az egyetlen külföldi gyártmányt a Bosch-berendezés alkotja.

Szép megmunkálás, tiszta áttekinthető konstrukció és hatalmas masszivitás jellemzi az új MÁVAG-autóbusz alvázakat. Az alvázak összeszerelésének megtekintése után felmegyünk az egyes alkatrészeket készítő, megmunkáló és összeállító termékekbe. Világos, hosszú munkateremben padokon állanak egymás mellett a sebességváltók. Szorgalmas munkáskezek rakják össze a tengelyeket, szerelik a



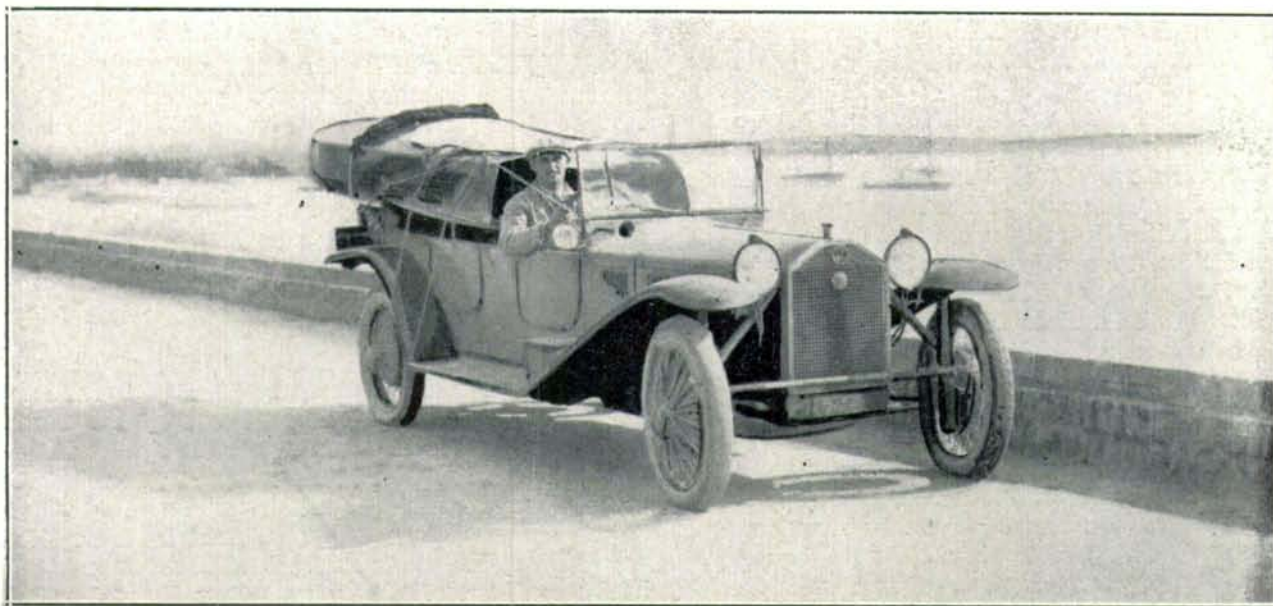
A MÁVAG háromtengelyes autóbusz-alkalmazás.

fogaskereket és hamarosan rákerül az új váltómű a próbakészülékre. Ez egy erős elektromotor, amely a hozzákapcsolt sebességváltót hajtja, mialatt annak minden egyes fokozatát alapos próbának vetik alá. Robusztus építés és kifogástalan megmunkálás jellemzi a MÁVAG-kocsik sebességváltóit, hasonlóan az üzemben készülő többi alkatrészhez. Arrébb a hatalmas hátsóhidakat szerelik össze. Külön elektromos próbakészülék hajt éppen egy összeépített komplett hátsóhidat. Dacára, hogy még olaj nincsen a kiegyenlítőműben, simán és zajtalanul forognak a fogaskerekek, szépen demonstrálva megmunkálásukat. Igen hosszúra nyulnák az egyes gyártási processzusok részletezése, ezért csak néhányat ragadunk ki a sok közül. Speciális marók készítik a hátsó tengelyben elhelyezett differenciálmű ferdefogazású tányérkerékét. Az egyik terebben modern munkagépen csiszolják a sebességváltó-tengely hornyait. A csodálatos munkagép önosztó, vagyis automatikusan fordít egyet a megmunkálandó darabon, amikor arra sor kerül. Általában egészen modern gépekkel történik az alkatrészek gyártása, olyanokkal, mint amilyeneket csak külföldi nagy automobilgyárban láttunk. Praktikus készülék végzi a hátsóhíd kiszélesedő peremének megfúrását. Kilenc fúró fúr egyszerre kilenc lyukat, alig pár pillanat alatt kész a munka. Hasonló gép végzi az agyak kifúrását, azzal a különbséggel, hogy míg az egyik az agyat fúrja, addig a másikat már felerősítik a készülék túlsó végére és csak egy lendítés szükséges ahhoz, hogy az elkészült kerékagyat leszereljék és a megmunkálandót munkába vegyék. Végigmegyünk a sok hosszú termen, ahol munkáskezek százai dolgoznak a készülő kocsialkatrészekben. A gyár saját edzőműhellyel rendelkezik, ahol külön

mérnök vezetése mellett végzik a kényes edzőmunkát. Végül szintén a gyár saját kovácsműhelyében készülnek részint hatalmas hidraulikus prések, részint gőzkalapácsok segítségével az autóbuszokhoz szükséges kovacsolt részek, mint hajtórudak, rugótartó kengyelek stb. Megtekintve a szerszámkiadót és a pompásan felszerelt alkatrészraktárt, bevégeztük látogatásunkat a MÁVAG-gyárban.

Jóleső meglepéssel vegyes csodálkozással távoztunk a magyar kir. állami gépgyárból. Hogyan volt lehetséges az, hogy oly rövid idő alatt ily tökéletesen berendezkedtek autóbuszok gyártására és hogyan lehetséges az, hogy a gyártott kocsik legalább is egyenrangúak a legjobb külföldön készületekkel? Hiszen alig két évvel ezelőtt még egyáltalában szó sem volt itt rendszeres autóbuszgyártásról és a MÁVAG ma már szériában készíti a legmodernebb autóbuszokat.

A csodálat hangján lehet csak megemlékezni erről a teljesítményről, mely élénken szemlélteti a MÁVAG vezetőségének átgondolt gyártásprogramját. Az itthon készülő autóbuszok, eltekintve minőségüktől, melyre elegendő bizonyíték, hogy a javítási osztályban csupán egy kocsi állt, noha közismert tény, hogy a kocsiállomány jelentékeny százaléka szokott mindig javítás alatt lenni, garanciáját adják a magyarországi autóbuszközlekedés zavartalan és gyors kifejlődésének. Megbecsülhetetlen előny, hogy ma már idehaza tudunk előállítani autóbuszokat, melyeknek minden egyes része magyar és minden egyes része azonnal szállítható a gyárból. A MÁVAG lelkiismeretes, alapos és szép munkájának megérdemelt gyümölcse a kísérletek alkalmával kitűnően bevált új autóbusz, a magyar ipar legújabb pompás mesterdarabja.



Hogyan lehet kellemesen eltölteni egy balatoni kirándulást. Urbach László, kitűnő bajnokversenyzőnk Lancia-Lambda-ján szállítja le a Balatonra ELTO outboard motorját és a 60 kilogrammos siklótestet. Pál Nándor (Keszthely) felvétele.



Urbach László ELTO-QUAD outboard siklóhajójával 60 kilométeres sebességben a Balatonon. A hajóban egy keszthelyi ismerőse, Simon Böske foglal helyet. Pál Nándor (Keszthely) felvétele.

Arpajoni és Monthléry-i rekordnapok

Majdnem minden rekord megjavítva! — Le Vack és a J. A. P. motorok szenzációs szereplése — 200.000 néző, 28.000 gépjármű és 300 csendőr a versenyen — L. Duray, a beigért amerikai szenzáció, csalódást hozott

Fenti két napon rendezte az Union Motocycliste de France a Le Journal című napilap közreműködésével szokásos évi rekordjavító mitingjeit. Úgy a Toufou-Arpajon-i országút-szakasz, mint a monthléry-i autodrom elismerten a világ „leggyorsabb” pályái a maguk nemében (büszkék is rá a franciák) és így érthető, hogy a mitingek nevezései mindig szenzációsak és a fennálló rekordok évről-évre a múlté lesznek.

Elő nap Arpajon, kilométer- és mérföld-verseny.

Kora reggel borús, nem sok jót ígérő idő dacára megindul a népvándorlás a Porte d'Orléans-on keresztül, vicinálison, autócaron, alkalmi autóbusszá átvarázsolt teherautón a szörnyű állapotban levő orléans-i országúton Arpajon felé. Ez az út Paris-tól Linas-ig (26 km.) rémes kövezet, melyhez a mai budafoki utunkat távolról sem lehet hasonlítani. Hozzá helyenként igen szűk és akárhányszor magán az úttesten van a 2 helyi érdekű vágány, melyeken nem sietve, de bőven kormozva időnként elpöfög a gőzvicinális. Ilyen körülmények között nem csodálható, hogy versenynapon Linas-ig az út még gyors járművel is enyhe 1½ óráig tart, egyéb járművek vezetőivel és csendőrökkel való elkerülhetetlen nézeteltéréseket nem is számítva. Linas után javul a helyzet, „monolastic” burkolatú az út, a vicinális is elkanyarodik, fellélegzenek a gyors járművek utasai, de alig 6 km. boldogság után már itt van Arpajon, egy régi kis városka, rém kanyargós, szűk utcákkal; ismét kövezet, torlódás, ordítózás, túlkölés, hadonászás csendőrök, felírás stb.

Arpajon után az országút a versenypálya, akár Táton. 7 km. teljesen egyenes, észrevehetetlen (0.4%) lejtéssel Páris felé. Nézőtér: az útmenti rétek; autóparkhely: szintén.

Itt folynak a rekordkísérletek; az út elzárása tökéletes, 50 méterenként kettős csendőrposzt vigyáz irgalmatlanul, a pályán senki semmiféle címen (ujságíró, rendező, fényképész, hozzátartozó) keresztül nem mehet a verseny egész tartama alatt.

Motorkerékpárok kezdik a repülőstartos próbákat; az angolok monopolizálják ezt a versenyt, az egyetlen francia próbálkozó (Sourdou, 175 kcm. Monet-Goyon) gépének ugyancsak Villiers-motorja van.

A nap nagyszerűen indul; már a második próbára Denly 500-as királylancos AJS-en 191½-es oda-vissza átlagot ér el (Páris felé menet majdnem 195 volt!), 8 km.-rel javítva meg Sbaiz (FN) harmadféléve fennálló és megdönthetetlennek tartott rekordját.

11 óra felé szállnak a pályára az 1000-esek, Le Vack (Brough-Superior-Jap), Wright és Baldwin (Zenith-Jap). Mindegyik 3—3 próbát csinál, minden menet 200-on felül volt; végre Le Vack-é a palma 207-es kilométer és mérföld átlaggal.

Egyszerre néma csend, autókaván vonul végig a

pályán, első pillanatban mindenki mentőautókra gondol. Nem, hanem Léon Duray érkezett meg.

Benoist, a leghíresebb francia versenyző kocsija nyitja meg a menetet, utána az U. M. F. elnökének kocsijában Duray fogadja az előlegezett ovációkat, végül egy teherautón hozzák ponyvával letakarva az elsőkerék-meghajtásos Packard-csodát. Néhány perc múlva a megafonok bejelentik, hogy Duray lassú menetben be fogja mutatni kocsiját a közönségnek. Tomboló ováció közben hirtelen eloda-vissza a gyönyörűen nikkelezett kocsi. Újból néma csend, megafonbemondás: „Léon Duray sur Packard-Cable-Special a pris le départ.” (Duray elindult!) Pillanat és jóformán láthatatlanul, de annál hallhatóbban elzúg előttünk; még egy pillanat és már visszafelé is elment. Feszülten várjuk az eredményt, találgatások 320 volt, avagy 350? Végre szól a megafon: 237-es átlag; nagy csalódás, epés megjegyzések, hiszen Duray a sajtó útján 300-on feüli menést ígért be.

„Még egy próbát, vagy vissza a pénzt” (3 frank, vagyis 70 fillér volt a belépődíj), zúg a tömeg, de már felel a megafon: „Az országút domborulata miatt a kocsit nem lehetett kiereszteni, de majd jövő vasárnap a körpályán Monthléry-ben”. (Ott pláne csak 228-ig vitte).

Délután folytak le az állóstartos próbák, ahol szintén megdőlt majdnem minden fennálló rekord és 7 óra tájban megindult a népvándorlás vissza Párisba, fantasztikus kavardásban és csodásképpen minden komoly baleset nélkül.

Második nap Monthléry 5 és 10 kilométer, 5 és 10 mérföld rekordkísérletek, francia motorkerékpár- és cyclecar-pályabajnokságok:

Afrikai hőségben, a múlt vasárnapéhoz hasonló áradat lepi el a Monthléry-i autodrom impozáns, de még nem kész tribünjeit. Nehezen indul a munka, a hófehér cementpálya vakít a napsütésben és valóságos kemence (oda fognak sülni a gumik, mondja a Grindlay-Peerless-vezető Lacey, aki tegnap javította meg az egyórás rekordot); végre fél 12-kor Duray nekiindul és megint blamálja magát, „összes fennálló rekordok ellen” startolt és még csak pályarekord sem sikerült neki. Éktelen füttyülés, ordítózás, narancs- és banánhéjdobálás fogadja az eredményt; a közönség megbékítésére F. Lipman, a „Motorevue” egyik szerkesztője, hamarosan teremt néhány világrekordot, egy eddig elhanyagolt kategóriában, 100 cm³-es segédmotoros kerékpáron. Ezután a megafon gyorsan bemondja, hogy a nagy meleg miatt délután 3-ig a pályán minden tevékenység szünetelni fog.

Délután háromkor a francia pályabajnokság tömegstartja, szép népes mezőny, de a versenynek két súlyos megszorítása van: csak teljesen francia gyártmányú járművek indulhatnak, semmi idegen alkatrészt beépíteni vagy felszerelni nem szabad és csak tiszta „kommerciális” benzint használható.

SKODA, LAURIN & KLEMENT

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

14/50 l. e. szelepnélküli

hathengeres

SZEMÉLYKOCSIK SKODA AUTO
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

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

SKODA—HISPANO-SUIZA

25/100 l. e. szelepes, hathengeres.

Telefon: Aut. 208—14



BY APPOINTMENT
TO HIS MAJESTY THE KING

A KMAC Balaton-Mátra Túraútja

1929 szeptember 7—9

100 százalékos diadallal koronázza a CASTROL

olaj győzelmi sorozatát

A túraút győztese: Szini János (A.D.R.)
A második helyezett: Balázs László
(Magosix).

A benzinfogyasztási próba győztese:
Selmeczy Miklós (Hudson)

A fékezési szakasz győztese: Hermann
Géza (Buick)

A rugózási szakasz győztese: Szini
János (A. D. R.)

A parádi hegyiverseny győztesei: Szini
János (A. D. R.) ifj. Ottlyk Lajos
(Steyr), Böckh László (Austin)

mind

CASTROL

olajjal győztek!

Nemcsak ott, ahol a sebesség a döntő
faktor, hanem a komoly túraversenye-
ken is, ahol az olaj nagyban hozzájárul
az elért eredményekhez, minden jó ve-
zető kizárólag

CASTROL

olajat használ!

Kapható mindenütt!

Nemzetközi hatnapos verseny
1929



3 ARANYÉREM

Parádi hegyiverseny 1929
A Magyar Bajnokság pontszerző versenye

BAUER JÓZSEF



499 km-es

ARIEL

motorkerékpáron új útvonal-
rekorddal a nap legjobb oldalkocsis idejét futja

VEGYEN ARIELT!

JÓ!

OLCSÓ!

GYORS!

ÜZEMBIZTOS!

ARIEL motorkerékpárok és Coney MMM
sebességmérők vezérképvisele:

BAUER JÓZSEF
VII., ELEMÉR-UTCA 41

Országúton,
sebességi versenyeken,
megbízhatósági túrautakon
és szállítójárműben
mindenütt legelső

helyen áll
a

MÉRAY



Kiállítási terem:

Budapest, IV., Váci-u. 1-3

Impresszióim Monzáról

Csütörtök este, együtt ül a megszokott autóklub-társaság a Mignonban. Kedves barátom, Bosnyák Iván nagyokat sóhajtozik. — Vasárnap, Monza! — Indulnak: Alfák, Bugattik, amerikaiak, na és a régóta nem látott Mercedesek. Kezdünk számolni. Hisz ha pénteken este elindulunk, 24 órát megyünk kocsival, le is lehet érni. A beszélgetés tettet követett és pénteken este fél 6-kor csukott OM-ben nekivágtunk Olaszországnak. Reggel fél 6-kor Klagenfurt, délután 2 órakor Brescia jelezte, hogy nem sokat aludtunk és nem sokat ettünk. Comói éjszaka után reggel meglehetősen lassúsággal vonultunk be a monzai parkba. Örült tömeg kocsis, nagy nézőközönség, szép meleg idő jellemezte idén a Grand-Prix-t.

Az idén egész más alapon írták ki a monzai versenyeket, mint máskor. Eddig 800 km-es versenyt tartottak, amely azonban nem tudta a publikum érdeklődését teljesen lekötni, miután az első körök küzdelmei után rendszeren kiállítások következtek be és a végén alig 2—3 kocsis körözött unalomban, hogy lefussa ezt a távot. Még nem láttam hosszútávú versenyt, melynek a vége nem unalom lett volna és az idej Monzáról, amelyet „Florió” lovag, a Targa-Florió megalapítója rendezett, el lehetett mondani, hogy abszolút érdekes volt.

Az idej Monzán csak a nagy kör volt bekapcsolva, melynek hossza 4500 m, ezt huszonkétszer kellett befutni minden futamban, ami összesen 99 km-t tett ki. Három kategóriába voltak osztva a menők. Első csoport 1500 km, második csoport 1500—3000 km, harmadik csoport 3000-tól 8000-ig. Első kategória: Indul: Beccaria, Ruggeri (Maserati), Arcangeli, Nuvolari (Talbot) és végül Duray (Packard-nak keresztelt elsőkerék-meghajtású Miller). A bookmekerek a győzelemre Durayt féltre, Arcangeli és Nuvolarit kettővel adják, míg helyre Arcangeli és Nuvolarit egyvel, Duray-t kettővel. Start után Arcangeli ugrik rögtön ki, míg Duray leglassabban hagyja el a startvonalat. A sorrend az első körben Arcangeli, Nuvolari, majd a Maseratik és végül Duray. Az amerikaiak úgy látszik, pár körre volt legalább szüksége, hogy lendületbe jöjjen. Sikerül neki a második körben a harmadik és a harmadik körben Arcangeli után a második helyet elfoglalni, majd a kilencedik körben a főnézőtér előtt mint a nyíl suhan el Arcangeli mellett és foglalja el a megjósolt első helyet. A boldogság azonban nem tartott sokáig, mert a tizennegyedik körben utólagosan kiderült, hogy olajcsőtörés miatt kénytelen volt feladni a versenyt. Így győz: Arcangeli (Talbot) 33 perc 0.9 mp. Második Nuvolari (Talbot) 33:11 mp, harmadik Ruggeri (Maserati) 37:58

mp. Arcangeli átlagja: 179.113 km. A leggyorsabb kört Duray futotta 191.140 km-rel.

Második futam: Indul: Borzacchini, Toti, Nenzioni (mindhárom Maserati), Varzi, Brilli-Peri (Alfa-Romeo), Duray (Packard-Miller) és Foresti, Zanelli, Biondetti, De Carolys (Bugatti). Itt is helyesen tippeltek a bookmekerek, amikor a leggyorsabbaknak az Alfákat tippelték 1.5-tel, Durayt Packardon kettővel, Borzacchinit hárommal, Forestit nyolccal adták. A startnál Varzi és Brilli-Peri ugranak ki a legjobban, míg az amerikai itt is állva marad. Az első kör azonban máris meglepetést hoz. Brilli-

Peri vezet, második helyre Borzacchini jön be, melyeket a Bugatti és a többi Maseratik követnek, míg Varzi állítólag szemüvegének leesése miatt utolsónak fut be és depóhoz megy, ahol értékes másodperceket veszít. Vezetőknél változatlan a sorrend, csupán az amerikai és Varzi kezdik befogni a sorban a Maseratikat, majd a Bugattikat, még a legjobb helyen álló Biondettit is. A negyedik körben az amerikai már harmadik helyen van Brilli-Peri és Borzacchini mögött. A hatodik körben Varzi foglalja el a negyedik helyet. Nemsokára szép küzdelem fejlődik ki az amerikai és Varzi között, melynek eredményeképpen a kilencedik körben Varzi előzi, míg előbbi a negyedik helyet sem tartja sokáig, mert a 11. körben kénytelen feladni. Varzinak megegyeszer meg kell állnia a depóban, ami után már csak azon igyekszik, hogy az első három közt legyen, hogy bejőjjön a döntő futamba. Végeredményben 1. Brilli-Peri (Alfa-Romeo) 32

perc 09 mp, 2. Borzacchini (Maserati) 32:21, 3. Varzi 32:45. Átlagsebesség: 184.777 km, míg a leggyorsabb kört a 20. körben Varzi futotta 200 km-es átlaggal.

A harmadik futamban Maserati saját új 16 hengeres Maseratiján, Rosenberger, Momberger és Caflisch Mercedeseken állanak starthoz. A bookmekerek itt is helyesen tippeltek és Maseratit tartották gyorsabbnak, mint a Mercedeseket és ez így is volt. Start után mindjárt Maserati fut az élen, meglehetősen szorosan követve Rosenbergetől. Rosenberger második helye nem tartott sokáig, mert a harmadik körben már nem jön. A másik két Mercedes még lassúbb lévén, mintha egyáltalában nem számítának, emellett bizony mintha mozdonyoknak néznének ki az alacsony Maserati mellett. A verseny egyáltalában nem érdekes, Maserati mindig lassít, úgy látszik spórol a döntő futamra és folytonos gázévételekkel fut végig elől az egyenesen. Lassanként azonban lead előnyéből és Momberger mindinkább megközelíti, úgy hogy az utolsóelőtti körben már alig ötven méter van a két menő közt. Maserati

**Ön csak e kettő
közt választhat:**



TYPE 220
a legolcsóbb

TYPE 250
a legmodernebb

TURAMOTORKERÉKPÁR!

Gyárflók:

VI. kerület, Liszt Ferenc-tér 9. sz.

NEMZETKÖZI 6 NAPOS VERSENY
(INTERNATIONAL 6 DAY TRIAL)

1 7 5 k c m.

AKD

1 büntetőponttal az egyedüli beérkező gép a 175-ös kategóriában. — 5 országban Európa legmagasabb hágóin keresztül.

Gyorsaság
Megbízhatóság

Olcóság
Üzembiztosság

nem is gondol erre és ez okozta vesztét, mert a célban sikerült a Mercedesnek 1 méterrel megelőzni a nálánál legalább 30 km-rel gyorsabb, de eltaktikázó Maseratit. Győz Momberger 34:16.6, 2. Maserati 34:16.8, 3. Cafilisch 35:22. A leggyorsabb kört Maserati futotta 182 km-es átlaggal.

A döntő futamban minden kategória első három helyezettje indulhat, azaz: Maserati, Ruggeri és Borzacchini (Maserati), Varzi, Brilli-Peri (Alfa-Romeo), Momberger, Cafilisch (Mercedes), Arcangeli, Nuvolari (Talbot). Bookmekerek Brilli-Perit, Varzit eggyel, Maseratit hárommal, Borzacchinit 3.5-tel, Mobergert 8-cal, Arcangelit 12-vel, Nuvolarit 15-tel adták. Meg kell azonban jegyezni, hogy a verseny előtt ebben az úgynevezett „finale-corsa”-ban az 1.5 literes Duray Packardját tippelték féllal első helyre, mindenki élénk bizonyítékául ama impresszióimnak, hogy biztosan a tréningen ő volt a legjobb. Maga a verseny tele volt érdekességekkel. Maserati új 16 hengeres kocsiján szenzációs iramban diktálja az első kört, szorosán követve Varzi-tól. Utána Borzacchini, majd a Talbotok és végül a Mercedesek, amelyeket az 1.5 literes Talbot úgy hagy ott, mintha állnának. Brilli-Peri kénytelen a depóban megállni és csak aztán nyargal a többi után, hogy szenzációs menéssel már a negyedik körben a negyedik helyre klasszifikáltassa magát az előbb említett első három után. Érdekes volt ebben a versenyben (úgy látszik, fokozott sebességektől) a sok gumidefekt. Így a hetedik körben a harmadik helyen fekvő Borzacchininek a főtribün előtt a bal első köpenye örült sustorgások között fut le, felugrik 40 méter magasra, de Borzacchinit ez nem zavarja és nyugodtan fut gumi nélkül még egy kört. Brilli-Peri most már a harmadik helyen fekszik. Ez sem tart sokáig, nem sokára ő is gumidefektet kap és visszaesik. Ugyanez a sors éri az első helyen fekvő Maseratit. A 11. körben az első helyen Varzi, a második helyen Arcangeli, harmadik helyen Nuvolari fekszik. Így azok, akik gumit cseréltek, a Mercedesek után foglalják el helyeiket, azonban természetesen gyorsabbak lévén, sikerült Brilli-Perinek a harmadik helyet elfoglalni, azonban a 19. körben a kipuffogócsó leesése miatt kénytelen volt ismét megállni, míg Maserati állandó gyertvadefekt miatt végleg megállásra kényszerül. Így az első helyet Varzi 31:38, a másodikat

Arcangeli 33:15, a harmadikat Momberger 34:17, a negyediket Brilli-Peri 34:18, az ötödiket Cafilisch 34:20 mp-cel foglalja le, aki az utolsó kört szintén defektes keréken tette meg. Varzi átlagja az egész távra 187 km. A leggyorsabb kört Varzi és Maserati futották egymást kergetve 200 km-es átlaggal.

Az ideai monzai versenyek az automobil-nagydíjak történetében egy új korszak eljövételének előhírnökei. A rövidtávú gyors versenyek sokkal jobban érdeklik a közönséget, mert hiszen a legnagyobb izgalmak, mint a start, a folytonos előzések, a gyors egymásutánban megismétlődő körök az idegeket a maximumra fokozzák, ellentétben az aránytalanul lassú 6—800 kilométeres unalmas Grand Prix-kel szemben. Elmondhatjuk, hogy ez volt az első világv verseny, ahol 1500 kcm-es kocsi 185, 2—3 literesek pedig 200 kilométeres köröket futottak. Ezek a sebességek eddig csak kilométerversenyeken voltak láthatók, de ott viszont minden izgalom nélkül.

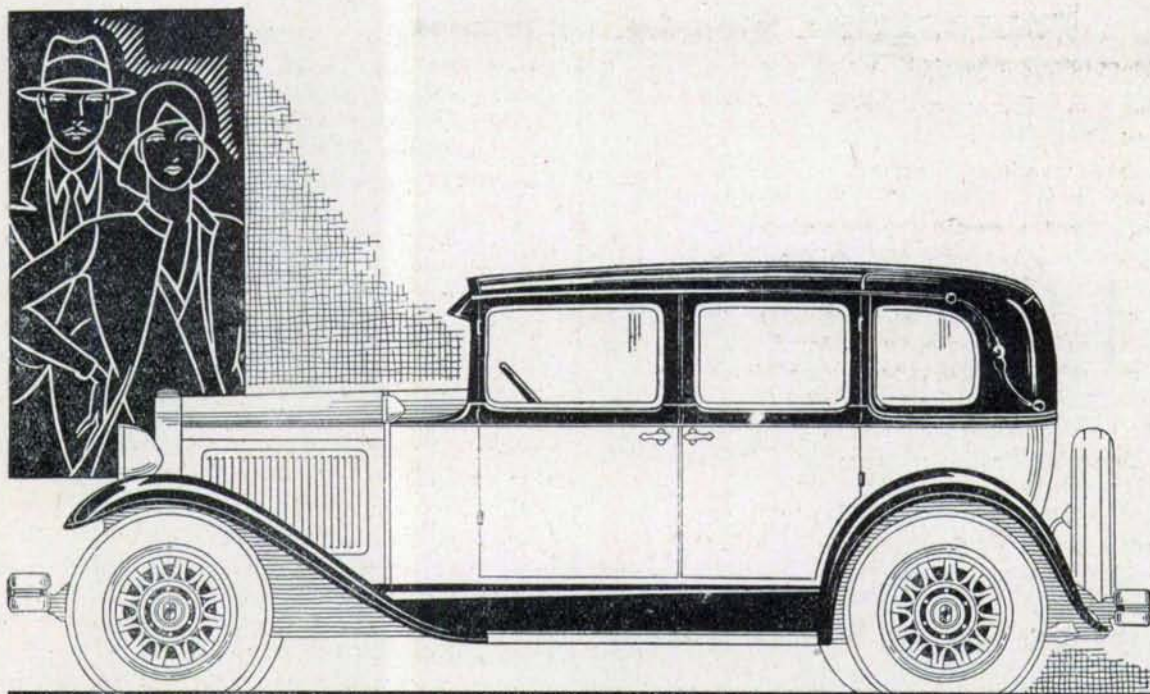
Az olaszok ismételten bebizonyították, hogy szenzációs konstruktörjeik vannak. A négyéves Ascari-féle Alfa-Romeo, melyről bátran elmondhatjuk, hogy a világ eddig gyártott legjobb versenykocsija, ma is pompásan bírta az iramot. A kis Talbotok fordulatszám tekintetében ismét vezettek. Állítólag 7500-at pörög a motorjuk. Érdekes azonban, hogy míg ezek a kocsik Franciaországban majdnem semmit sem tudtak nyerni, olasz kezekben hétről-hétre szenzációsan mennek. A Bugattik nem voltak erre a versenyre előkészítve, sőt azt mondhatjuk, hogy amíg a 3 literes új 16 hengeres Bugattik nem jutnak a nyilvánosságra, a Bugattinak efajta versenyeken nincs sok keresni valója. Az új 16 hengeres Maserati külsőre a legszebb kocsi, amit eddig láttam. Egészen alacsony, talán még szebb, mint a híres 1.5 literes Benoist-Delage. A Mercedesek nem speciális pályagépek voltak. Ezek egészen elsőrangúak a hegyekben, de itt a síkon lassúknak bizonyultak, dacára 7 literen felüli motorjuknak. Kétúton biztosan mentek, a depóknál semmi bajuk sem volt, csak lassúk voltak.

A verseny szenzációja a 1.5 literes Packard-Miller volt. Ez közönséges elsőkerék-meghajtású Miller, amibe Duray egy új 1.5 literes Packard-motort szereltett. Sebessége óriási volt. Lassan jött lendületbe, de amikor ment, úgy hagyta ott a Talbotokat, mintha azok állnának. Sajnos, defektet kapott és így a döntőben nem láthattuk.

Vezetők szempontjából Varzit tartom ma a legjobbnak. Ő egészen kivételes klasszis. Legjobban startol és a legbiztosabb. Beosztással és számítással fut. Utána Maserati, Brilli-Peri, Arcangeli, Nuvolari vehető egy kalap alá, míg az amerikaiak egy klasszissal hátrább sorolódók. Hihetetlen, hogy ezek az emberek mennyire biztosak a dolgukban. Láttam 180—190 kilométeres pneudefekteket, amikor a vezetőknek egy arcízma sem rándult meg.

Igen érdekes, hogy ezeken a gyors versenyeken mindenki csak angol Dunlopot használ. Ez esetben még a Mercedesek sem mentek Continentállal, mert a gyors monzai körre csak a kitűnő négyszögesrajzú Dunlop felel meg. Remekül tartja az utat és kopása is a legkisebb. Ami a gépek előkészítését illeti, abban a Mercedes-Benzek vezettek. Egyszer sem álltak meg a depóknál, ami ilyen rövidtávú versenyeknél igen fontos. Ez volt sikereik titka, mert a gyorsaság semmiképpen sem predesztinálta volna őket a jó helyezésekhez, amiket elértek.

Balázs László.



TÖKÉLETESEN FELSZERELVE

Minden Nash már az eladási helyiségben fel van szerelve mindennel a legutolsó szegig. Semmit sem kell rája külön megvenni.

A Nash „400” előnyei közé tartozik a magas kompresszió, a 7-szer csapágyazott főtengellyel ellátott motor, mi fokozza erejét, gyorsaságát, lágy járását és üzemanyagban való takarékoságát.

A kívülről felszerelt hidraulikus lökhárítók megjavítják számára a legrosszabb utat is. Újszerű rugózása tökéletessé teszi kényelmességét. Különleges kormányserkezete a vezetést teszi könnyűvé.

Különcködésnélküli szépségét hosszú, mélyenfekvő, klasszikus vonalai emelik. Színei tetszetősek és jó ízlésről tanuskodnak. Párnázata, mely a leggazdagabb anyagokból készült, teljesen hibátlan. Az egész kocsij megjelenése annyira előkelő, hogy csak sokkal drágább autéhoz hasonlítható.



NASH '400'

(32-855)

VEZÉRKÉPVISELET:

URBÁN ALFRÉD ÉS DR. BARNA FRIGYES

BUDAPEST, IV., APPONYI-TÉR 1. TELEFON: AUTOMATA 840-10

Impressziók a Semmeringi versenyen

Caracciola nem indul. Ez volt az idei Semmering-verseny egyik legnagyobb — szomorú — szenzációja. Oka: kereskedelempolitika. Ausztria kontingentálta a behozható német autók, közöttük a Mercedes-Benz-kocsik számát és ez a kontingens az 1929. év végéig betelt. Caracciola kijelentette, hogy annyi kocsit, amennyit a kontingens előír, úgy is könnyen el tud adni a Mercedes-Benz és ebben az esetben nincsen szükség reklámra. Tehát ezért visszavonja nevezését. Helyette direktor Wentzler, a nálunk is jólismert Mercedes-Benz-versenyző indult, aki nagyon győzelemért ért el. Kocsija állítólag azonos volt Caracciolaéval, és ennek ellenére, ideje 7:20 körül mozgott, míg Caracciola tavaly ugyanezzel a géppel 6:40-es új rekordot futott. Summa-summarum: hosszú évek óta először nem Mercedes állította fel az új útvonalrekordot, amellyel ezúttal a kitűnő Hans von Stuck dicsekedhetett. Új 3.7 literes Austro-Daimler-kocsijával 6:30.38 alatt 92 km-es átlagsebességet futva, 10 mp-cel volt gyorsabb Caracciola tavalyi idejénél.

A Semmering-verseny tréningjén egy német kompresszoros Amilcar-vezető, aki a hivatalos tréningidő előtt versenytempóban rohant fel a hegyre, az utolsó hajtűben, az ú. n. „Mechaniker”-kanyarban beleszaladt Stuck Austro-Daimlerjébe, mely éppen lefelé tartott, hogy a hivatalos tréningen résztvegyen. Stuck kocsijának első tengelye annyira megrongálódott, hogy el kellett szállítani, a szerencsére egészen közel levő wienereustadti gyárba. Szombatra elkészült a kocsi, de az utolsó tréningnap pénteken volt és így Stuck tréning nélkül volt kénytelen indulni. Stuck ennek dacára megismételte a Klausenpasson bemutatott bravurját és kitűnő új rekord alatt győzött. Vezetésén mindamelllett meglátszott a tréning hiánya. A szokottnál jóval óvatosabban hajtott, aminek azonban másik — valószínű — oka az is lehetett, hogy Caracciola nem indulása folytán nem volt komoly ellenfele és így igazán nem kellett sietnie. A tréningbalesetet okozó Amilcar vezetője sértetlen maradt, de kocsija teljesen összetört.

Rudolf Runtsch, a kitűnő osztrák Douglas-versenyző, főlényes és biztos győzelmet aratott, megjavítva nemcsak két kategória-, hanem egyszersmind a motorkerékpáros útvonalrekordot is. 6:38 mp-es ideje elsőrendű és élénk fényt vet mind az ő, mind a Douglas képességeire. Runtsch tavaly is indult a 750 kcm-es Super-Douglas nyergében, de akkor az első két hajtű utáni enyhe, gyors

kanyarban kb. 130—140 km-es tempóban motorja hirtelen leállt és Runtsch kénytelen volt feladni a versenyt. A hozzáértők már akkor látták, hogy Runtsch — ha végigmegy — fenomenális időt érhet el. Idén ez bebizonyosodott. Igen valószínű, hogy Runtsch új útvonalrekordját, amely 2 mp-cel jobb Caracciola elmúlt évi rekordjánál, egyhamar nem fogják túlszárnyalni. Nagy meglepetés Runtsch kiváló ideje az 500 kcm-es kategóriában is, amellyel olyan vezetőket utasított maga mögé, mint Karl Gall, Josef Walla, stb.

A leggyorsabb motorkerékpáros benyomását Josef Walla keltette, aki 500 kcm-es double-port Sunbeamjén fantasztikus iramban vette a hajtűkanyarokat. Gépével a szószeros értelemben véve végigsöpört a fordulókön, egészen mintha egy automobilnal menne. Elért ideje, sajnos, nem fedi képességeit, mert a cél előtt bukott és idővesztéssel volt csupán képes folytatni a versenyt. Az új Sunbeam rendkívül stabil gép benyomását keltette.

Karl Gall meglepetésszerűen gyenge idejére nem lehet egykönnyen magyarázatot adni. A királytengelyes Motosacoche-motorral beépített Standard igen gyors volt és Gall fordulómunkája sem volt kifogásolható. Talán mintha mégsem látszott meg stílusán a többiekkel szembeni az az óriási fölény, amit a BMW-vel való versenyzése idején produkálni tudott. Annyi bizonyos, hogy 6. helye az abszolút osztályozásban nem valami fényes eredmény.

A gyárak általában távortartották magukat a versenytől, de némely gyári versenykocsi magánosok kezében volt látható. Így a tavaly a Semmeringen Hansal és a Svábhegyen Delmár által vezetett 5 literes kompresszoros Steyr egy Frankl nevű úrral kormányánál állott starthoz. Az ismeretlen vezető pompás iramban vezette a kocsit és a részidőmérések szerint alig volt lassúbb Stucknál. Sajnos, az 5. kilométernél feladta.

Kitűnő benyomást keltett a kompresszoros, két felülfekvő bütyöktengelyes, hathengeres Morel-Amilcar, amely Stuck után a legjobb időt érte el. A többi kiskocsi — normál Amilcar, BNC — meg sem közelítette sebességben és stabilitásban sem.

A két 500 és 750 kcm-es DKW versenyautó, hasonlóan a motorciklikhez, óriási hanggal és igen tekintélyes sebességgel rohant fel a pályán. Ha nem tudnánk, soha el nem hinnénk, hogy 500, illetve 750 köbcentiméter ilyen teljesítményre képes egy automobilban. Örvendetes volna, ha Budapesten is láthatnánk a pompás, gyors kis DKW versenykocsikat.



Magyarországi vezérképviselő:

SCHUEER OSZKÁR Budapest, VII. ker., Vörösmarty-utca 13. szám. Telefon: József 428—39

a bőrruházat vezető világmárkája!

Kérje mindenütt a **RALSON** férfi-, női- és gyermekbőr kabátokat, köpenyeket, mellényeket, børsapkát és autóhaubét.

Nagy választék, legdivatosabb s legfinomabb kivitel.

Motorkerékpárosok! Vegyetek **KARNE R**-mellényt!

A legcélszerűbb úgy a versenyeken, mint a túrákon.

A rendezés ismét tökéletes volt. Pontos kezdés, vilámgyors lebonyolítás, tökéletes pályaelzárás, fegyelem a közönség részéről és udvarias, igen udvarias rendőrök. Ennyi az, amit idehaza is meg lehetne csinálni. A hangszórókon az egyes fordulókban közvetített zene, melyet az Erzherzog Johann-szálló erkélyén elhelyezett pompás zenekar szolgáltatott, a tökéletes sajtóellátás, eredményki hirdetés, sajtótribün, sajtófüzet programmal, levélpapírral stb., a verseny után 10 perccel teljesen kész, lekopogtatott eredmények, ezek már olyan „finesse”-ek, amelyek — elismerjük — pénzbe kerülnek. De legalább az eredményeket értelmesen és világosan közreadó hangszóró, legalább két népesebb fordulóban és a sajtó iránt kissé nagyobb figyelem igen kevés költséggel idehaza is megvalósítható lenne.

Újítás volt az ú. n. útkaparó-fordulóban (Strassen-einräumer-kurve) elhelyezett rádióközvetítő, ahol egy külön bemondó közvetítette Radio-Wien számára a verseny lefolyását és az eredményeket. Nagy asztal a forduló szélén, rajta két telefon, mellette a bemondó, jóképű osztrák „speaker” ingben, fején kagylóval, előtte a mikrofón, két fehérkabátos kisasszony, egy antenna és egy háromlám-pás vevő. A beszélő, „speaker” összeköttetésben van telefonon a starttal, a céllal és a mikrofónon át egyszersmind a rádió-adóval. A közvetítés a következőképpen történik: Jelentik, hogy startol egy kocsí. A „speaker” elkezd beszélni: „X. Y. startolt. Most megjelenik a hosszú egyenesben, alig három perc múlva eléri azt a kanyart, ahol én (a bemondó) állok. Most veszi az első ú. n. kilátókanyart. Egészen künn fut neki, megfarol, de szerencsésen túljut a kanyaron. Közeledik hozzám. Már alig 300 méternyire van tőlem. Önök mindjárt fogják hallani a motor zúgását”. (A kocsí tényleg közeledik és pokoli zajjal újra eltűnik.) A bemondó odafordítja a mikrofónt, hogy a rádióvevők tisztán hallhassák a motor zúgását. Amikor 2—3 kocsí elment, részletesen bemondta az elért időeredményeket. Gyorsan, símán és zökkenésmentesen folyik a közvetítés, csak néha kell a túlságosan hangossá vált publikumot megnyugtatni. Nagyon tetszik a dolog egy kedélyes osztrák fiúnak. És amikor a bemondó megint egyszer mondja: „rövidesen eléri azt a kanyart, ahol állok”, lelki nyugalommal közbeszól: „wen er net umfallt”. Nevetés. A bemondó nem haragszik. Úgy tesz, mintha nem is hallaná. Nagyon tehetséges bemondó.

A verseny után a szokásos rumli. A kb. 50.000 néző, amely közül bizonyára legalább 15.000-nek van autója vagy motorja, megmozdul. Az út szélén végeláthatatlan sorokban lefektetett motorkerékpárok, a fűbeállított autók mozogni kezdenek és néhány perc múlva életveszélyes a forgalom. Egyesek mennek fel, mások jönnek le, megint mások összeütköznek, felfordulnak, némelyek bevárják, míg a többiek elmennek, egyszóval zürzavar. A rendőrök mindamellet pompásan dolgoznak és megfeszített munkával igyekeznek rendet teremteni a ritka forgatagban. Nehezíti a dolgot, hogy minden gép túl van terhelve, az autók színültig tele, a motorkerékpárok 2—4 ember kapaszkodik. Az Erzherzog Johann-nagyszálló előtt éri el tetőfokát a zürzavar, itt már moccanni sem lehet a forgatagban. Jó hosszú ideig tart, amíg el lehet indulni. Azután a hajsza. Most következik a nézőközönség versenye. Mindenki „repszit”. Legalább annyi baleset történik, mint a versenyen.

D. A. D.

MAC 24 órás HŐSÖK EMLÉKVERSENYE

Az 1929-es esztendő
legjelentősebb és legfontosabb versenyén

FN

érte el a legszebb, legmagasabbra értékelhető eredményt.

▼
BÁTYA JÁNOS



volt az egyedüli, aki a huszonhárom start-hoz állott solo motorkerékpáros között elérte, illetve megfutotta az

1000 kilométert

▼
csak **FN** nyert
aranyplakettet

Vezérképviselőt:

HALMOS TESTVÉREK

BUDAPEST,

V., Szabadság-tér 18. szám.

A porlasztók beállításának módozatairól

írta: Nagy Pál Sándor, okl. gépészmérnök

Az automobilüzem gazdaságossága nagyrészt a felhasznált üzemanyagok, a benzin és olaj mennyiségétől függ. Ennek a feltétlen minimumra való leszorítása tehát közvetlen érdeke az autó tulajdonosának. Különösen számításba jön ez a szempont az autóbuszok, taxik és teherautók esetében, melyek kenyérkereset céljaira szolgálnak. A benzin- és olajszámla a regie-kiadások leglényegesebb tételét teszik ki, úgy, hogy 15—20 százalék megtakarítása jelentékeny értéket képvisel.

Az úrvezető vagy sportember számára sem közömbös a felhasznált üzemanyag mennyisége. Még ha el is hanyagoljuk ez esetben a napi 10—20 pengős túlkiadást, — bár ki engedhet meg ma ilyen luxust magának? — hátra van sok olyan kellemetlenség, amely a helytelen összetételi arányú keverék használatának a folyománya. Így például a túlbő vagy túlsóvány keverék a motor melegezésére vezet, ami viszont bővebb olajozást kíván és hamar elpárologtatja a hűtővizet. A túlbő keverék használatánál az autó elveszti acceleráló képességét. Nem húz. Szükséges a kisebb sebességi fokok használata, mely ismét feleslegesen nagyobb fogyasztással és melegezéssel jár. A túlsóvány keverék alkalmazása rendszerint indítási nehézségekkel jár, a motor erőtlen, a porlasztó köpköd, sőt ki is gyulladhat. Esetleg leég az autó. Ezenkívül a motor fullad, hirtelen gázadásnál leáll stb., ami városi forgalomban rendkívül kellemetlen és veszélyes.

A legtöbb gyertyadefekt, szorulás, gyertyatörés, elkörmöződés szintén a helytelen keverék használatának folyamán előálló kellemetlenség. A bűzös kartergázok feltörése, a kenőolaj elkörmöződése, felhigulása, ennek következtében a csapágycsák és forgattyúk rövid úton való elkopása, berágódása szintén ez okra vezethetők vissza.

Ehhez járul még, hogy az autó akciórádiusza kicsiny, gyakrabban kell benzint tankolni. Ez folytonos spekulálással, megállással, pénzváltással, várakozással, vitatkozással jár, ami az átlagot rontja és a túraút élvezetében zavar.

A porlasztó helyes beállítása tehát nemcsak a fogyasztásra, hanem a motor teljesítőképességére, üzembiztonságára, élettartamára, a vezetésbeli sajátságainak minőségére és az utazás kényelmére is befolyással van.

A porlasztó beállítása fékpadon történik, ha a motor teljesítményét akarjuk megismerni. A fékező nyomatékból és a motor fordulatszámából ismeretes a teljesítmény (lóerő), az elfogyasztott benzin mennyiségéből és a teljesítményből, valamint az időből kiszámítható a motor egy lóerőnyi teljesítményéhez szükséges benzinmennyiség. Ez minden fordulatszámon, terhelési fokon és porlasztóbeállításon más és más. A szisztematikusan keresztülvitt kísérlet adatait táblázatokban, illetőleg diagrammokban ábrázolhatjuk. E diagrammok teljes áttekintést (úgy kvalitatív, mint kvantitatív szempontból) adnak a motorról és segítségükkel, valamint a kérdései jármű vontatási ellenállásának görbéiből a szükséges és

helyes áttételezési viszonyokat megállapíthatják. Ez inkább a gyárakat érdeklő eljárás és új típusok tervezésénél nélkülözhetetlen.

Fékpad lehet hidraulikus vagy elektromos. A régi Prohny-féle mechanikai fék ma már a történelemé. A modern fogyasztásmérő műszerek mind hydrodynamikai, illetőleg hydrostatikai elveken alapszanak. Csillapításuk elsősorú, leolvasásuk biztos és pontos. A modern fékpadfelszerelés bizony nagyon drága. Maga az eljárás sem olcsó, ha tekintetbe vesszük, hogy a motort a fékpadra fel kell szerelni, a fékkel összekötni, 8—10-féle műszert bekapcsolni, hűtővizről, kipuffogógázok elvezetéséről gondoskodni és rendszerint néhány száz mérést kell végezni és feldolgozni.

Az üzemben lévő járművekbe beépített motorok fogyasztását a gyakorlatban rövidebb-hosszabb próbaúton mérjük. Ez lényegesen olcsóbb, mert csupán néhány órai munkát jelent és a motoron semmi átalakítást nem kíván. A kapott eredmények pedig az autótulajdonost közvetlenül, minden különösebb átszámítás nélkül érdeklik.

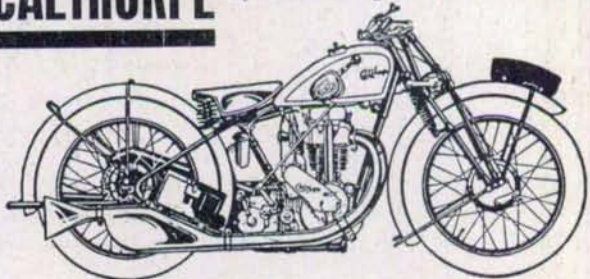
A próbautakon kapott mérési eredmények csakis akkor megbízhatóak, ha a kísérleteknél a gyakorlatban mutatkozó zavaró körülményeket a lehetőségig kiküszöböljük, az elháríthatatlanul bentmaradtakat pedig vagy számításal vesszük figyelembe, vagy pedig több mérési adatból középértéket számítunk.

A próbautak aránylag olcsó volta, közvetlen eredményei és könnyű keresztülvihetősége igen alkalmassá teszi arra, hogy az autótulajdonosok időnként ellenőriztethessék autójuk fogyasztását. Erre pedig nem csupán ellenőrzési és benzinmegtakarítási szempontból van szükség, hanem az autó karbantartási szempontjából is. A motor fogyasztásának hirtelen emelkedése ugyanis valami motordefektusnak, hibának, vagy gondatlan, esetleg hűtlen kezelésnek az indikátora. Jelzi tehát, hogy valami nincs rendjén és lehetővé teszi, hogy az autó-

A ' Z A N G O L

CALTHORPE

felülvezérelt **motorkegypárok** minősége, élettartama és gazdaságos fogyasztása utol érhető. ■ Prospektus díjmentes. ■ Előnyös feltételek. ■ Állandó akatrészraktár.



Képviselet: **KLEMENTZ ÉS TÁRSA**, okl. mérnök, IV., Váci-utca 52. sz.

Sokat fogyaszt a kocsija?

Rosszul van beállítva a porlasztó! Porlasztóját helyesen beállítva, kocsija teljesítménye nagyobb lesz, fogyasztása pedig kisebb!

Ha azt akarja, hogy porlasztója rendben működjék, forduljon telefonon 266 — 11-hez!

tulajdonos idejekorán megtegye ellenintézkedéseit. A próbaútak végzésénél a következők pontos betartására kell ügyelni: a próbaút céljaira kiválasztott útvonalon az egész próba lefolyása alatt ne változzon a forgalom minősége. Ideális a teljesen üres útvonal. Városok belterületén csakis lassú járművekkel (pl. teherautó) lehet rövid próbaúttal megközelítően használható kísérleti adatokat felvenni. A motornak, porlasztónak, a szívóvezetéknek, gyújtásnak, hűtésnek, accelerátorrúdatnak, benzinvezetéknek, szívótartánynak (Unterdruckförderer) tökéletesen rendben kell lenni. A motornak üzemi hőfokon kell lenni. A próbaútát lehetőleg egyenletes sebességgel, ugyanazon sebességi fokkal és átkapcsolási számmal kell megtenni, vagy ha az átkapcsolások száma csökken a jó beállítás esetén, az a jegyzőkönyvben feltüntetendő. Az útvonal lehetőleg a jármű által rendszeren használt jellegű legyen és mindenkor oda-vissza teendő meg, vagy körpálya választandó.

A mérésnél ügyelni kell arra, hogy benzin el ne csurogjon. A benzinvezeték a mérőedényből a porlasztó fecskendőjéig mindig tele legyen. A szívóedény nem alkalmas mérőedény céljaira. Erre külön 2—4 literes nagyságú edényt használunk, melyet az autón megfelelő magasságban megrögzítünk és a benzint gumicsövön át vezetjük a porlasztóhoz. A legpontosabb eljárás a következő: A felszerelt mérőtartányt teletöltjük, egészen a beöntőnyílás felső széléig, ügyelve az előbb elmondottakra. Ezután lefutjuk a próbaútát.

Az elhasznált benzint pontos beosztású menzurával mérve pótoljuk, azaz a mérőtartányt ismét a beöntőnyílás felső pereméig teletöltjük. Így aránylag rövid próbaúton, 5—15 km-es távolságon is köbcéntiméternyi pontossággal tudunk méréseket eszközölni.

A próbameneteknél figyelni kell a motor működésének viszonyait, pl. köpködés, húzás, melegedés, rángatás, fulladás, üresjárás, egyenletesség, gyorsítás stb., melyeknek a helyes beállítás alkalmával mind kielégítőnek kell lenni. A jegyzőkönyvben fel kell tüntetni, hogy a motor mennyit futott a legutolsó hengercsiszolás óta.

A próbaútakat 3—4-féle különböző beállítással végezzük el, miután a motort előzőleg rendes üzemi hőfokra melegítettük és az üresjáratú berendezést beszabályoztuk. A mérési adatokból felrajzolhatjuk a különböző beállításoknak megfelelő fogyasztás görbét, melynek kulminációs pontja rögtön megmutatja a leghelyesebb beállítást. Ezt azután alkalmazhatjuk véglegesen.

A porlasztó beállítása nagy gyakorlatot és körültekintést igényel. Pontos mérések és a motor üzemi viszonyainak gondos figyelembevétele nélkül illuzórikus, mert a motor 25—30 százalékos fogyasztási határon belül megközelítően egyformán dolgozik, a próbaút végző nem tudja tehát érzékelni a beállítás jóságát. Fontos továbbá meglehetősen sok műszer, szerszám, stopper stb., melyek az autótulajdonosnak rendszerint nincsenek a készletében.

A porlasztó gondos és lelkiismeretes beállításával el lehet érni tetemes megtakarítást, amellet még az autó forgalmi kvalitásai is javulnak, kormozódás, bűz, fulladás jólismert jelenségei elmaradnak. Feleslegesek a gyanús működésű spórolók, melyek rendszerint semmit, de semmit meg nem takarítanak és amelyek működési titka szintén csak a porlasztó helyes beállításában rejlik. Mielőtt tehát 2—300 pengőért egy illuzórikus értékű készüléket vásárolnánk, állítsassuk be porlasztónkat megfelelő szakemberrel és meglátjuk, hogy azután már nem akad „spárer”, amely spórol.

A N G O L
A. J. S.
 A M E R I K A I
HARLEY-DAVIDSON

MOTORKERÉKPÁR-VILÁGMÁRKÁK
 AZONNAL RAKTÁRRÓL SZÁLLÍTHATÓK 18 HAVI RÉSZLETFIZETÉSRE
 BANKLEBONYOLÍTÁS
 ≡ KIKAPCSOLÁSÁVAL ≡
 A LEGMÉLTÁNYOSABB KAMATFELSZÁMÍTÁSSAL. MINDEN MODELLRE
 EGYÉVI GYÁRI GARANCIA.

VI., GR. ZICHY JENŐ-U. 17 **MAJLÁTH** TELEFONSZÁM: 296 — 22

Megjelent a belügyminiszter és kereskedelmi miniszter 250.000/1929 B. M. számú új közlekedési rendelete

A modern közlekedési eszközök, az automobil és a motorkerékpár szempontjából nagyfontosságú rendelet intézkedései remélni engedik, hogy városaink és országutaink forgalma a jövőben gyorsabban és biztosabban bonyolódhassék le. 40 km maximális sebesség a városban, kivilágított társzekerek, a gyalogosok megrendszabályozása, gépjárművek őrizetlen elhagyásának megengedése mellett számos egyéb korszerű újítás és változtatás jellemzi a rendeletet.

Az utcák és utak forgalmának rendezése a forgalom megnövekedettsége mellett, egyike a közhatalóságok legfontosabb és legnehezebb feladatainak. A forgalom gyors lebonyolítása ma már közérdek az autós és a gyalogos szempontjából egyaránt. A biztonság, a másik tényező, amelyet sajnos különösen fővárosunk forgalma nélkülözött, csak körültekintő, gondos és szakszerű intézkedésekkel biztosítható. Az új 250.000. B. M. számú rendelet remélni engedi, hogy időszerű újításai és speciális rendelkezései folytán nemcsak simábbá, gyorsabbá fogja tenni a forgalmat, hanem ami a legfontosabb, biztosabbá is. Az új közlekedési rendelet hatalmas terjedelmű. A Budapesti Közlöny augusztus 13-án megjelent 183. számában nem kevesebb, mint 17 teljes oldalon jelent meg és 123 paragrafusra oszlik. Külön 12 oldalas mellékleten hozza a hivatalos lap a forgalommal összefüggő jelzések stb. mintáit.

A rendelet áttanulmányozása után megállapíthatjuk, hogy nagy gondnal és körültekintéssel készült. Hogy mi maradt ki belőle, az csak az életbeléptetés után fog kiderülni, amikor is a legobjektivebb korrektor, a gyakorlat fog rámutatni azokra a hiányokra, amelyeket pótolni kell és azokra az intézkedésekre, melyek módosításra szorulnak. A rendelet egész terjedelmében való közlését a kevés rendelkezésre álló hely nem engedi meg, ezért csak több, nekünk különösen fontosnak tűnő intézkedést válogattunk össze, helyenként észrevételekkel fűszerezve.

Mindjárt az „általános rész” — amellyel a rendelet kezdődik — 4. bekezdése tart érdeklődésre számot, mely szerint „a közutak védelme érdekében szükséges, hogy a földutakról a kő vagy egyéb burkolattal ellátott közutakra jövő járművek az úttest felületét rongáló nagyobb sártömegektől mentesen használják a közutat”. A haladás iránya továbbra is a baloldal marad, míg az előzés jobbra történik. Ez az intézkedés, tekintettel, hogy a szomszédos államokban (Ausztriában, Csehországban) szintén a „balra hajtás” divik, mindenképpen csak helyeslendő. Az országúti forgalomban a sebességkorlátozás továbbra is általános, amennyiben „a járó-

művet mindenkor a legnagyobb figyelemmel és körültekintéssel kell vezetni és csak olyan sebességgel szabad haladni, amely gondos vezetés mellett a személy- és vagyonbiztonságot, továbbá a közlekedés rendjét nem veszélyezteti és amely lehetővé teszi, hogy a vezető mindig ura legyen járművének és azt kellő időben megállíthassa”. Ez tehát azt jelenti, hogy felső határhoz kötött sebességkorlátozás országutainkon a jövőben sincsen. Felsorolja a rendelet ezután azokat az eseteket (processzió, házakból kihajtás, keskeny utcák, útkeresztesek stb.), amelyeknél a vezetőnek a sebességre különös figyelemmel kell lennie. Olyan utakon, amelyek csak egy jártnyom van, általában „lófogató üres járómű a személyszállítónak, vagy terheltnek, személyszállító a terheltnek, egyenlő járóművek közül a lejtőn lefelé haladó a felfelé haladóknak tér ki. Ha gépjármű akár gépjárművel, akár más közlekedési eszközzel találkozik, mindig a lejtőn fölfelé haladó gépjármű tér ki a lefelé haladóknak. Sík pályán az egyenlő minőségű járóművek egymásnak félnyomszélességre kötelesek kitérni”. Egyik legérdekesebb pontja ez a rendeletnek, hiszen mindeddig a felfelé haladó gépjárműnek volt elsőbbsége és a lefelé jövő jármű volt köteles annak kitérni. Igen helyes és észszerű rendelkezés ez, amely szakértő munkát árul el, amennyiben a modern gépjárművekkel határozottan a lejtőn lefelé való haladás képez nagyobb veszélyt és részesítendő — ennek megfelelően — nagyobb védelemben. A lefelé jövő gépjármű megállíthatósága már a megnagyobbodott féktáv folytán is, aránytalanul nehezebb feladat, mint a felfelé haladóé és így ez a szokatalannak tűnő rendelkezés teljesen indokolt. Az előzésről szóló rendelkezések megemlítik, hogy „járművet általában csak jobbra szabad előzni. A hidakon, valamint egyéb erre alkalmas utakon a rendőrhatalóság szükség esetén a balra előzést rendelheti el”. Ajánlatos volna, ha mennél hamarább preciziroznák azokat a forgalmasabb utakat és utcákat, amelyek balra lehet előzni. Fontos volna továbbá a közel egyforma sebességgel haladó tehérekcsik és társzekerek előzésének szabályozása, mert ezek néha percekre megállítják a forgalmat. „Előzni



Amerikai motorkerékpárcsizma,

cipő és nadrágra húzható, összehajtván motorra csatolható. Megóvja a meghülés-től és a nadrágot kíméli

Kérjen árajánlatot!

„PANNONIA“ GUMMIKERESKEDELMI R.-T.
Budapest, VI., Andrassy-út 19. Tel.: 268-54
Sürgőny cím: „Pangurt Budapest“

csak akkor szabad, ha a vezető (kocsis) az előzéssel a szembejövő járművek és állatok közlekedését nem akadályozza s a személy- és vagyonbiztonságot nem veszélyezteti." A vezető köteles az előzésre az előtte haladó jármű vezetőjének figyelmét (gépkocsi és motorkerékpár két rövid kürtjelzéssel) megfelelően felhívni. Az előzendő jármű vezetőjének az előzést a sebesség fokozásával vagy egyéb módon akadályoznia nem szabad. Az útkeresztezés és útelágazás forgalmának szabályozásánál a rendelet szerint a vezetőknek az irányjelzésre fokozott gondot kell fordítaniok. Irányváltoztatás esetén jobbra a külső nagy ívben, balra a belső kis ívben kell bekanyarodni. „Ha a járművek olyan útkeresztezésnél vagy útkanyarultnál találkoznak, ahol a közlekedést hatósági közeg nem irányítja, a balfelől jövő járműnek, fő- és mellékútvonal keresztezésénél pedig a főútvonalon haladó járműnek a többi járművel szemben elsőbbsége van." „Járművej mellékútvonalról főútvonalra behajtani, vagy azon keresztülhaladni csak akkor szabad, ha a vezető meggyőződött arról, hogy ez nemcsak a személy- és vagyonbiztonság veszélyeztetése nélkül lehetséges, hanem azt a főútvonal forgalma is megengedi." Különös figyelmébe ajánljuk ezt a mellékutcaiból kicikázó biciklistáknak. A hangjelzőkészülékek használata annyiban szenved korlátozást, amennyiben „éjjel 11 órától reggel 6 óráig lakott helyen kizárólag kézikürt vagy csengő használható és az is csak feltétlen szükség esetén". „A hangjelzést mindig jól hallhatóan és kellő távolságból kell leadni." Nem látjuk itt kellően szabályozva a fülsértő hangjelzéseket, mint pl. a vöröstaxik által újabban szélteben-hosszában használt ú. n. országúti hangerőre beállított elektromos kürtöket. Ezek olyan óriási hangerővel rendelkeznek, hogy nemcsak kellemetlenül, hanem egyenesen ijesztőleg és zavarólag hatnak a gyalogosokra és egyéb járművek vezetőire egyaránt. Érdekes változáson mentek át a vezetők jelzései, amennyiben végre általánosították a nemzetközi forgalomban használatos karjelzéseket. Ezek szerint: „Lassítás és megállás esetén a jobbkar felfelé kinyújtandó." A haladás irányának megváltoztatása esetén használandó jelzések: „jobbra a jobbkar vállmagasságban való vízszintes kinyújtása" és „balra a jobbkar derékszögben való hajlítása, úgy hogy az alsókar és a nyitott tenyér az áll alatt maradjon". Nézetünk szerint a balra kanyarodás jelzésére sokkal alkalmasabb lett volna a karnak a fej felett való tartása. Külön szakasz szól a hatósági közegek jelzéseiről, mely szerint „a forgalom irányítása fény- vagy karjelzéssel körténik". „Fényjelzés esetén a zöld fény a szabad utat, sárga fény a keresztezés gyors kiürítését és az irányváltozás következtét, a piros fény pedig a tilos útvonalat jelzi." Külön részletezi a rendelet továbbá a jólismert rendőri karjelzéseket. A megállásra vonatkozó intézkedések közül megemlítendő, hogy „megállni általában csak a haladás irányának megfelelően szabad. A haladás irányával ellenkező oldalra csak oly irányban és módon lehet áthaladni, mely az ellenkező oldalról jövő járműveket a legkevésbé zavarja. Ezt a jármű vezetőjének megfelelően jelezni is kell." Megállani kell továbbá, „ha az úttesten gyermekek csoportosan avagy szemmeláthatólag súlyos testi fogyatkozásban szenvedő egyének haladnak át, amíg azok az úttestet elhagyják. Ugyanezen elbírálás alá esnek a siketnémák is, akiknek testi fogyatkozását a szokásos jelvényvel ellátott karszalag (sárga alapon három fekete pont) jelzi". Vátoztatást tartalmaz a régi rendelkezésekkel szemben az az intézkedés, mely szerint „sze-



KMAC Balaton-Máttra túraút

1

STUDEBAKER

indul Grünwald István vezetésével és nyeri:

a KMAC tiszteletdíját,

a gyorsítási verseny legjobb idejéért

HALTENBERGER TIBOR tiszteletdíját,

a parádi hegyi versenyben

elért második legjobb időért

== a KMAC díját, ==

az általános pontszám szerinti helyezéért és végül

a KMAC aranyplakettjét

Kizárólagos képviselői:

NEMZETKÖZI GÉPKERESKEDELMI RT.

Budapest, V., Vilmos cs. út 26-32

Átmeneti kabátok
Esőkabátok
Hó- és sárcipők

Weszely

IV. Váci-utca 9. sz.

SKF

SVÉD GYÖGYŐSCSAPÁGY
R. T. BUDAPEST
IX. ÜLLŐI - UT. 55.
TEL.: J. 308-08. J. 402-78
SÜRGŐNYCIM:
"ESKAEF"
BUDAPEST

TÚRÁN NÉLKÜLÖZHETETLEN a

Frommer
LILIPUT-PISZTÓI
6 mm.
SKABA-és-PIÖKI-NÉL
VI. VILMOS CSÁSZAR-UT. 33

mélyszállító járműnek legalább négy méter, teherszállító járműnek pedig legalább hat méter távolságban kell követnie az előtte haladó járművet". „A közhasználatú járművek (villamos, taxi, autóbusz) megállóhelyein és azoknak hatóságilag megállapított várakozási helyein más járműveknek, hídon, gyalogjárón, alagútban pedig megállani, várakozni minden járműnek tilos". A világításra vonatkozó rendelkezések közül fontosak a következők: „Az álló járműveket nem kell megvilágítani olyan utakon, amelyekben a szabad tájékozódást kellő közvilágítás biztosítja." „Erősfényű (reflektoros) lámpát csak abban az esetben szabad használni, ha az a fényt az úttestre lefelé vetítő vagy fénytompító készülékkel, esetleg tompított fényű, külön világítótesttel van ellátva. Nem lakott területen más járművel, gyalogossal, vezetett vagy szabadon hajtott állattal találkozás esetén a reflektor fényét lefelé kell vetíteni, vagy tompítani kell, illetőleg a belső reflektoros lámpát el kell oltani." Hogy gyalogosal való találkozás esetén — nem lakott területen — miért kell az automobilnak a reflektorok fényét tompítani, errenézve a rendeltetkezések adósak maradnak a felelettel. „Kellően nem világított, lakott helyeken csakis lefelé vetített vagy tompított fényű reflektoros lámpával szabad haladni, míg kellően világított, lakott helyeken reflektor egyáltalában nem használható." Ha elromlik a jármű, akkor „a járművet a forgalomból nyomban el kell távolítani. E célból köteles a vezető a járművel lehetőleg olyan mellékútvonalon hajtani, ahol a közlekedés rendjét nem zavarja, illetőleg a forgalmat nem akadályozza." Ha a jármű nem képes tovább haladni, elvontatását pedig rendkívüli körülmény akadályozza és a járműnek éjjel is az úttest szélén kell maradnia, a járművet „észrevehetően meg kell világítani".

Örömmel üdvözljük a gyalogosokra vonatkozó rendelkezéseket, amelyek kötelezővé teszik a gyalogjáróknak, hogy az úttesten a legnagyobb figyelemmel és körültekintéssel közlekedjenek és azt csak az arra szolgáló helyeken keresztezhesék. Az idevágó intézkedések a következők:

A gyalogosok haladása.

„19. §. (1) A gyalogosok általában csak a részükre fenntartott gyalogjárón a közlekedés akadályozása nélkül közlekedhetnek. Ahol járda bármi okból nincs, ott az út széle mellett az útnak legfeljebb *egy méternyi széles sávján fokozott gondossággal kell járniok.*

Áthaladás az úttesten.

20. §. (1) A járművek közlekedésére szánt úttesten a gyalogosok testi épségének védelme a vezetők (kocsis, sofförök) egyik legfőbb kötelessége ugyan, viszont azonban az úttestet igénybevevő gyalogosok is kötelesek az úttesten a legnagyobb figyelemmel és körültekintéssel a járművek, továbbá a szabadon hajtott, máhás, vagy nyerges állatok forgalmának zavarása nélkül áthaladni.

(2) Városokban és nagyobb forgalmú községekben a gyalogosoknak a járművek számára fenntartott úttesten lehetőleg az utcasarkon vagy ott kell áthaladniok, ahol közbiztonsági közeg teljesít szolgáltatást; ennek útmutatásához a gyalogosok is alkalmazkodni kötelesek.

(3) Ha a gyalogos nem a (2) bekezdésben meghatározott helyen halad át, előzőleg mindig meg kell győződnie arról, hogy az úttest igénybevételével a saját testi épségét nem veszélyezteti és a járművek forgalmát nem zavarja.

(4) Az úttesten mindig a legrövidebb átkelést biztosító derékszögben nagy figyelemmel és körültekintéssel kell áthaladni.

(5) Olyan főútvonalak keresztezésénél, ahol a gyalogos részére külön átkelőhely van, csak ezen és csak akkor szabad áthaladni, ha a közlekedési eszközök a gyalogosokkal párhuzamosan haladnak. *Menetközben* a testi épséget veszélyeztető magatartást tanusítani és megállani tilos.

Megfelelő ellenőrzés mellett különösen az országúti forgalom gyorsabb lebonyolítását fogja eredményezni az a rendelkezés, mely szerint „Állatok csak az úttest baloldalán vezethetők, illetve hajthatók” és „Állatokat csoportosan csak megfelelő számú hajcsár hajthat. A hajcsárak kötelesek a járóművek akadálytalan közlekedését az állatok megfelelő terelésével biztosítani.” „Nagyobb forgalmú városok és községek belső területén a közlekedés síma és gyors lebonyolítása céljából a rendőrhatalóság fő- és mellékútvonalakat állapíthat meg és azok forgalmának szabályozása tekintetében a célnak megfelelő külön rendelkezéseket tehet.” Külön szakasz szól az egyirányú forgalom szükség esetén bevezetése mellett a „közlekedési eszközök párhuzamos haladásáról”, mely szerint „Az úttesten több közlekedési eszköz egymás mellett — az előzés idejét kivéve — általában nem haladhat.” „Nagyobb forgalmú és megfelelő szélességű útvonalakon azonban a rendőrhatalóság a közlekedés gyors lebonyolítása érdekében megengedheti, hogy egymás mellett párhuzamosan több járómű haladhasson.” Údvös volna, ha ez az intézkedés a főváros főbb útvonalain menél előbb életbelépne. Megemlékezik a rendelet az ú. n. tiszta keresztezésről, ahol a járóművek nem fordulhatnak be baloldalt. Ilyen most pl. a Nagykörút és Rákóczi-út keresztezése. Nézetünk szerint, dacára, hogy ez a rendelkezés a gépjárművek forgalmát lassítja, mert azoknak mellékutcákon át kell haladniuk, a gyalogosok védelme szempontjából elemi követelmény, hogy forgalmas keresztezéseken a gépjárművek balra ne fordulhassanak be. Játsszóterek létesítéséről is van szó a rendeletben. Ezen játsszóterek célja nyilván az volna, hogy a gyermekek ne az utcán, a forgalom veszélyeinek kitéve játszadozzanak, hanem külön erre a célra szolgáló körükerített és közbiztonsági közeg fokozott védelme alatt álló térségen. Célszerű lett volna egy szigorú rendelkezés, mely szerint azok a szülők, akiknek gyermekei nagyforgalmú utcákon felügyelet nélkül, tehát kimondott életveszélyben játszanak, szigorú és lehetőleg azonnali büntetésben részesüljenek. A közúton elhelyezendő hirdetések, az utcai árusítás, járdaszízek építése, átkeleti helyek létesítése, közlekedési jelzőkészülékek, tájékoztató táblák, útírány-, közlégnévjelző-táblák stb. felállítása, méretezése tárgyában intézkedik még továbbiakban az új közlekedési rendelet — kimerítő alaposággal. A veszélyes helyeket jelző táblák és általában a gépjárműközlekedés szabályozására vonatkozó jelzések a nemzetközi megállapodások figyelembevételével szabályozottak. Igen fontos, de sajnos, sokszor be nem tartott rendelkezés szól a javítás alatt álló útrészletek éjjeli kivilá-

gításáról, melyeket a rendelet szerint „szürkülettől napkeltéig és sűrű ködben legalább 50 méter távolságból előlről és hátulról jól látható, 1,50 méter magas oszlopra erősített pirosüvegű lámpával” kell jelezni. „Ha a javítás nagyobb területen történik, az említett módon több helyen további egy-egy pirosüvegű lámpát kell elhelyezni”. „Ha a javítás nagyobb terjedelmű, a munkálat színhelyén szürkülettől napkeltéig a szükséghez képest őrít is kell alkalmazni, aki köteles arra ügyelni, hogy a lámpák állandóan égjenek.” „A munkálatok végzése céljából az utakon és gyalogjárókon ásott gödör oldalait egy méter magasságban szilárd korláttal kell elkeríteni.” „Közúton a leeresztett sorompókat szürkülettől napkeltéig és sűrű ködben közepén lámpával, vagy fényviszszaverő üvegtessel (prizma, macskaszem) kell ellátni.” „Minden sorompót haránt irányban piros-kehér színűre kell festeni.” Utcák és terek világítása, utak portalánítása, versenyek engedélyezésére vonatkozó rendelkezések mellett különös figyelmet érdemel az első segélynyújtás szabályozása, mely szerint:

„55. §. (1) Aki közlekedési balesetet okoz, igazoltatás és segélynyújtás céljából köteles azonnal megállni. Sérülés esetén köteles a szükséghez és a lehetőséghez képest a segítségre szoruló sérültet első segélyben részesíteni és az evégből szükséges intézkedéseket megtenni, illetőleg azok megtételére a legközelebbi hatósági közeg, esetleg a közelben tartózkodó más egyén figyelmét felhívni.

(2) Az (1) bekezdésben említett kötelezettség terheli azt is, aki nem idéz ugyan elő közlekedési balesetet, de annál jelen van, vagy útjában ily baleset folytán segítségre szoruló sérültet talál.

(3) Az, aki akár vétkesen, akár véletlenül balesetet okozott, köteles 24 órán belül a legközelebbi rendőrhatalóságnál jelentkezni.

(4) A megállás és a közvetlen segélynyújtás kötelezettsége alól a vezetőt és a járómű használatját csak olyan igazolható rendkívüli körülmények mentesíthetik, amelyeknek fennforgása esetén a járómű sürgős továbbhaladását közérdek, avagy nagyobb veszély elhárítása teszi feltétlenül szükségessé. De ebben az esetben is a segélyre szoruló sérült tehetetlen állapotára a legközelebbi hatósági közeg vagy annak hiányában a közelben lévő egyéneket figyelmeztetni kell.”

Mindamellet nem valószínű, hogy azok a vezetők, akik eddig sem vették figyelembe az utca porában fetrengő szerencsétlenül jártakat, a rendelet megjelenése után jobb belátásra tértének.

A rendelet II. része az egyes közlekedési eszközökre vonatkozó különleges rendelkezéseket tárgyalja. A gépjármű fogalmát a következőképpen állapítja meg:

„57. §. (1) E rendelet szempontjából gépjárműnek kell tekinteni az olyan sánpályához vagy vezetékhez nem kötött szárazföldi járóművet, melyet géperő hajt és amely rendszeres használat közben közterületet vesz igénybe.

(2) Motorkerékpár az a gépjármű, melynek súlya üzemenkész állapotban 350 kg-ot meg nem halad. Ide tar-

Mindennemű motorkerékpár- és oldalkocsi-javítást vállal

KOVÁCS LAJOS

m ű s z e r é s z

Budapest, VI., Hajós-utca 25. sz.

Motorkerékpár generál-javítások gyorsan, jól és olcsón készülnek.

Verseny- és tiszteletdíjak

Mindennemű ezüsttárgyak legszebb
kivitelben, legolcsóbb árban
Az ország legtöbb sportegyletének szállítója

Toch Manó arany-ezüstműves
Budapest, IV., Városház-utca 16. — Saját műhely

MODERN

keveset használt
AUTÓK
nagy
választékban

CSERMELY KÁROLY
Budapest, VII., Sip-u. 3. (Árkád-palota)

ELFIE

TÖMLŐVÉDŐSZALAG MEGVÉDI
szög, kő, üveg ellen



Gyártja Délkelet-Európa részére
Téri és Társa

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

Minden jobb szaküzletben kapható

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

LŐRINCZ BÉLA, VIII., CONTI-UTCA 28

Telefon: József 410-17

toznak az egy keréknyomban haladó kétkerekű, továbbá a két nyomon járó oldalkocsis motorkerékpárok, a három különböző nyomon járó motoros hármaskerekűek, végül az említett súlyhatáron aluli négykerékű gépjárművek. Nem tartoznak ide azok a motorral együtt legfeljebb 30 kg. önsúlyú segédmotoros kerékpárok, amelyek a segédmotor leszerelése után közönséges kerékpároként is használhatók.

(3) Autóbusz az olyan személyszállító gépkocsi, amelyen a vezető ülésével együtt nyolcnál több ülőhely van.

A gépjármű felszerelésére vonatkozólag kiemelendők a fékekre vonatkozó rendelkezések, mely szerint azok ellátandók:

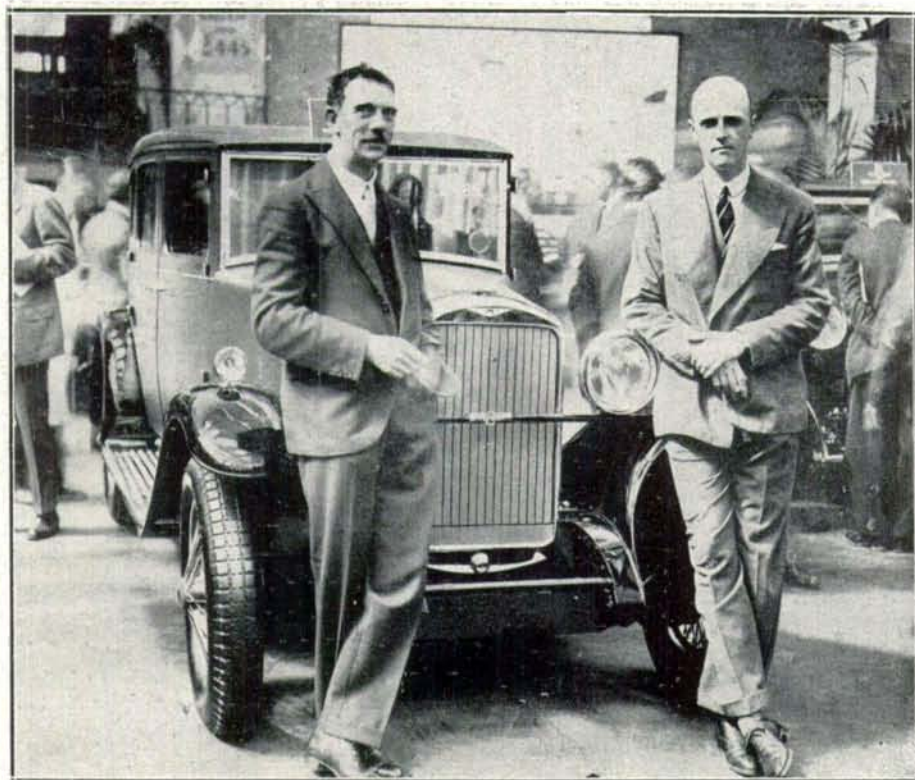
„b) egymástól teljesen független működésű két fékberendezéssel, vagy oly berendezéssel, amely két egymástól független állítószerkezettel úgy kezelhető, hogy azok egyike akkor is hatásosan működik, ha a másik elromlott. Minden esetben mind az egyik, mind a másik fékberendezetnek biztos működésűnek és oly hatásosnak kell lennie, hogy azzal a gépjármű a lehető leggyorsabban megállítható legyen; egyik féknek rögzíthetőnek kell lennie;” tehát már nem feltétlenül szükséges a két egymástól teljesen függetlenül működő fékberendezés, amely követelménynek ugyan eddig is igen sok gyárkocsija nem felelt meg. Hegytámasz ezentúl csak a 3500 kg. összsúlyon felüli gépjárművek számára kötelező. Teherkocsik és autóbuszok kötelesek visszatekintő tükröt felszerelni. A hangjelző készülékekre vonatkozó rendelkezések szerint szükség van „erős és jól hallható hangot adó jelzőkészülékre, amely kézi vagy mechanikai lehet, de minden gépjárművön legalább egy egyhangú kézikürtnek kell felerősítve lennie. A motorkerékpár hangjelző készülékének mindig magashangúnak, egyéb gépjármű hangjelzőkészülékének pedig mindig mélyhangúnak kell lennie. Riasztó, különleges hangjelzőkészüléket csak a közbiztonsági szervek (rendőrség, csendőrség stb.), tűzoltók és mentők gépjárműveire szabad szerelni.” Új rendelkezés vonatkozik a hangtompítóberendezésre is, mely nem lehet kikapcsolható. A balkormányos gépkocsik számára — igen helyesen — kötelező a mechanikai irányjelző készülék. A rendszám tábla megvilágítására szolgáló lámpa csak magánál a rendszám táblánál és nem a vezetőülésből oltható el. Ennek a rendelkezésnek célja, hogy a balesetet okozó gépjármű vezetője a lámpák eloltásával ne menekülhessen, kivilágítatlan és ezért olvashatatlan rendszám táblával. Célszerű rendelkezés továbbá az, mely előírja a nagyobb városokon kívül közlekedő gépjárműveknek az első segélynyújtáshoz szükséges kötöző- és fertőtlenítő szerekkel ellátott mentődoboz magávalvitelét. A gépkocsik világítására vonatkozó rendelkezések nagyjából változatlanok. Annál fontosabb intézkedés az, amely kötelezővé teszi az oldalkocsis motorkerékpárokra elől két fehérfényű és hátul egy pirosfényű lámpa felszerelését. Az oldalkocsi nélküli kétkerekű motorkerékpárokra elegendő elől egy fehérfényű lámpa felszerelése, míg hátul piros fényvisszaverő prizmat kell alkalmazni. Pontos rendelkezések vonatkoznak továbbá a tömör gumiabroncsos gépkocsik terhelésével, illetőleg annak a sebességhez való viszonyával. A rendelet életbeléptetése után egy év elteltével tömör gumiabroncsot használni tilos. A négykerékű ellátott gépjárművek kötelesek hátul a nemzeti közeli négykerékűfékjelzést (20 cm., oldalnagyságú, pirosvonalú, egyenlő oldalú háromszög) felszerelni. (Folyt. köv.)



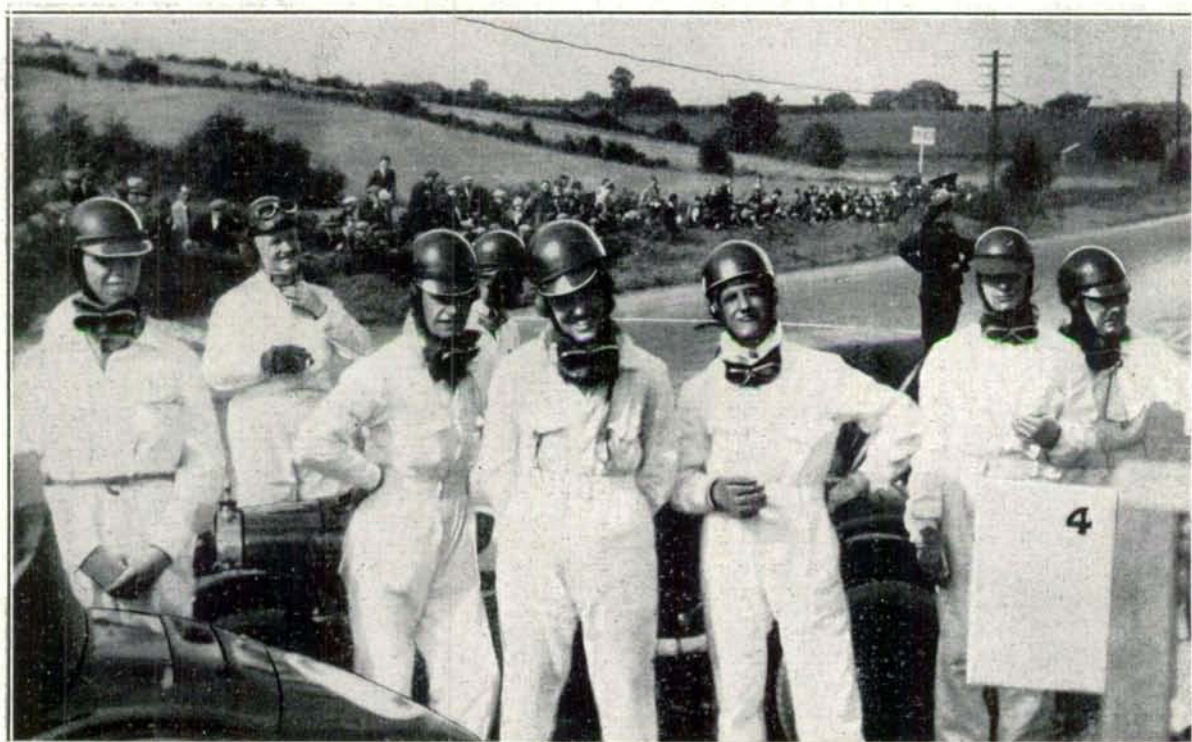
Szini János (Austro-Daimler), a Balaton—Mátra túraút abszolút győztese, a parádi hegyverseny egyik kanyarjában. Szini János a pompás új ADR tûrakocsival a tûrakocsik legjobb idejét érte el.



Szénássy Alán 1.5 literes Bugatti-kompresszoros versenykocsijával a parádi hegyverseny céljában. Szénássy kolosszális futásával 8 másodperccel javította meg Esterházy herceg szintén nagyra értékelt útvonalrekordját.



Segrave őrnagy (jobbaldalt) és Mr. Irving, a világ legsebesebb kocsijának, a „Golden Arrow”-nak konstruktőrje Segrave 8 hengeres Hillmann-kocsija előtt.



Az Ir Tourist Trophyban kitűnően szerepelt angol Austin-vezetők, mögöttük mechanikusaikkal.

Néhány szó angliai utamról

6200 kilométer egy MAGOSIX-en

Irta: Dr. Péterfy Elemér

Mult évben Szigeti Andor barátommal, a Magyar Általános Gépgyár egyik igazgatójával, a kontinens nyugati részeit jártuk be. Már akkori túránk után megbeszéltük, hogy a következő évben, ha élünk, ellátogatunk Angliába, az automobilkultúra legmagasabb fokának országába. Elfogadva Szigeti Andor szíves meghívását, csukott Magosix-kocsijával tökéletesen felszerelve, július 17-én elindultunk Budapestről. Utunk iránya: Wien—Linz—Passau—Köln—Brüsszel—Lille—St. Omer—Calais—Dover—London—Oxford—Edinburgh—Perth—Glasgow—Liverpool—Birkenhead—Chaster—Birmingham—London—Folkestone—Boulogne—Páris—Basel—Zürich—Arlberg—Innsbruck—Wien—Budapest. Ezenkívül meglátogattuk még Anglia déli partjait, a híres Brighton fürdőhelyet. Utunk kilométerekben 6200 volt. Ez idő alatt sem motorunkkal, illetve a kocsival, sem pedig kitűnően bevált Cordatic pneumatikjainkkal semminemű baj nem volt. Az egész túrát pneudefekt nélkül úsztuk meg. Magunkról, azt hiszem, elég ennyi. Térjünk át talán mindama kérdésekre, amelyek egy esetleg Angliába utazó embert érdekelnek.

Mindenekelőtt annak, aki Angliába utazik, nagyon ajánlatos belépni a két nagy angol klub valamelyikébe. Rendszerint azok, akik hazájukban az AIACR kebelébe tartozó automobilklub tagjai, a RAC-ban (Royal Automobile Club), akik viszont a hazai Touring Club kebelébe tartoznak, az AA-ban (Automobil Association) jutnak kedvezményes belépéshez. Ez igen fontos, mert általuk az ember igen nagy kedvezményekben részesül. Az AA és a RAC emberei, mint azt az Automobil—Motorsport mult számában olvastuk, roppant nagymértékben lehetnek az utazó segítségére, ami különösen az idegen országból jövőre istenföldsképpen hat. Már Calaisban érezhetjük a RAC kezeit. A RAC-alkalmazottak, látva kocsinkon a jelvényt, elintézik triptique-ügyeinket, a jegyváltást, úgy hogy semmire sincs gondunk.

Az átkelés költségei meglehetősen nagyok. Az oda-vissza útért kocsink számára 8 angol fontot fizettünk. Calais—Dover, vagy Folkestone—Boulogne árban teljesen egyenlő. Nvole font a mai valutáris viszonyok mellett 222.4 pengő. Ha jut hely számunkra azon a hajón, ahol kocsinkat átszállítják, úgy a személyjegy ára 10 shilling (kb. 14 pengő). Mivel azonban erre a hajóra csak korlátozott számú jegyet adnak ki, az ember rendszerint a személyhajóra van utalva, ahol viszont a jegy ára 18 shilling, vagyis majdnem egy font.

Nézzük a különböző megélhetési lehetőségeket. Vegyük először a szállodákat. London, illetve a nagyvárosok Angliában határozottan olcsóbbak, mint a vidék. Minden vidéki szálloda szép, rendes, tiszta és kivétel nélkül rendelkezik fürdőszobával. Ezenkívül a legtöbbje állandó hideg- és melegvízháználattal. Érdekességük a „One price only”-elv, ami azt jelenti, hogy minden szoba ára egyforma, akár az első emeleten az utcára néz, akár a harmadik emeleten az udvarra. Átlagban egy ember számára a hotel 5 shilling (7 pengő). Az étkezés roppant bőséges. A reggeli általában korlátlan. Ihat az ember csokoládét, teát, kávét, amennyi belefér. Megehet annyi jam-et, vaját, amennyit csak tud és a pincér szemhunyorítás nélkül hoz akár három ham and eggs-et is, ha parancsolod. Mindez 2—2.5 shilling (2.80—3.50 P). Ugyannyit fizet az ember azonban akkor is, ha csak egy

vajaskenyeret eszik meg. A lunch, ami megfelel a mi ebédünknek, szintén nem drágább 2—3 shillingnél (2.80—4.20 P), de ez már három-négy fogásból áll. Az angolok főétkezése este van. Ez a legbővebb. Néha öt-hat fogás. Itt aztán minden van, ami szem-szájnak kellemes. Halak, husok, krémek stb. Legpompásabbak Angliában a kompótok és a krémek. Ezek egészen elsőrangúak. Étlap szerint a legfinomabb ételek sem drágák. Például egy adag rákmayonnaise 1 shilling 6 penny. Egy penny 12 fillér. Az egész tehát 2 pengő 12 fillér. A vacsora ára 3, 4, 5 shilling. Enni nagyon jól lehet, különösen, ha szeretjük az olajban sült husokat. Egy nap tehát a fenti árak szerint lakással együtt kb. 20 pengő. Bizony nem olcsó, de legyünk őszinték, hacsak nem lakunk egy meghatározott helyen és nem fizetünk penziót, úgy máshol sem lesz olcsóbb. Anglia pedig, mint tudjuk, a határozottan drága országok közé sorolható.

Érdeklődésre tarthat még számot ár tekintetében a benzin. Egy gallon, ami kb. 4.5 liter, 1 shilling 3 penny, ami magyar pénzben 1.76 P. Egy liter tehát kb. 40 fillér, ami hajszálnyira megegyezik a magyarországi árakkal. Mondhatjuk, hogy Anglia benzin tekintetében egész Európában a legolcsóbb. A kutak úgy állnak sorjában egymás mellett, mint nálunk a fák. Néhol árkadók alatt 10—12 különféle kút áll. Óriási a választék. Legtöbb a BP (British Petrol), a Shell és a Pratts. Olajokban a Castrol vezet. A javítási munkák áráról nem vagyok tájékozódva, mivel, Istennek hála, erre sehol sem került sor. A garázsdió kocsinként 2 shilling (2.80 P), de vidéken csaknem minden hotelnek van saját garáza.

A közlekedésről, utakról semmi újat nem tudok mondani. Az utak kitűnőek, a közlekedés elsőrangú. Minden aszfalt. Még a legeldugottabb tanyához is aszfaltút vezet. A jelzések egészen elsőrangúak. Nagy táblák, nagy, olvasható betűk. Az osztrák és újabban a magyar jelzések, az autóról nemigen olvasható bolhabetűkkel egyáltalában nem divatosak odakünn. A közlekedési viszonyok a nagyvárosokban tökéletesek. London forgalma a párisihoz képest sokkal biztosabb és nyugodtabb. Párisban mindig az volt az érzésem, hogy a kocsinkat derékba kapják, vagy ha gyalogosan mentem, hogy elütnek. Londonban ezt sohasem éreztem. Itt megesett velem, hogy mikor egyszer egy útkeresztezésnél tévováztam, odajött a rendőr és személyesen átvitt. Hihetetlen figyelmesség. Gyermeket, gyermekocsit toló nőt mindig a rendőr vezet át. Láttam azonban azt is, amikor egy kutya állott az út közepén. A rendőr leállította a forgalmat és lehajtotta a kutyát az úttestről. Ezt még el sem lehet képzelni miná-lunk. A rendőrök nem tornásznak, hanem ide-oda legyintenek és minden megy a legfölkéletesebben. A közlekedés biztonságát nagyban elősegítik a járdaszigetek.

Érdekesnek tartom még megemlíteni, hogy közel járván Birkenheadhez, megnéztük a cserkész táborát. Éppen a walesi herceg jött és az útvonal le volt zárva. Mondanom sem kell, hogy az ott állomásozó RAC-ember kerülő utakon bevitt a táborba és így minden idővesztés nélkül jutottunk be.

Megemlítésreméltók még az étkezést tekintve, az útszéli téé room-ok, vagy mint Angliában nevezik, „inn”-ek. Itt hideg ételeket, meleg teát kaphatunk tojással, sonkával, 1 shilling 6 pennyért (2.12 P). Az országúton, de a városban sem igen dudálnak az angolok. Az országúton igen sok a kiskocsi, ami főleg a jó utakkal függ össze. Roppant sok a kis Morris, Triumph és Austin. A városokban egész utcásokat láttam használt kocsik eladásával foglalkozó üzletekkel. Már 17 fontért

(472 P) is láttam olcsó használt kiskocsit. Az ország-utak egyik kellemetlensége, hogy azokon a vidékeken, ahol nagyon sok és ennek folytán nagyon olcsó a szén, a teherkocsikat lokomotívszerűen szénnel fűtik. Ezek a teherkocsik azután sűrű füsttel borítják be az országutat. Szerencse, hogy nincs belőlük olyan nagyon sok.

Remélem, hogy rövid cikkemmel némiképpen informáltam azokat, akik esetleg a jövő évben, vagy talán még ezévből Angliába utazni szándékoznak.

Déván István: Európa heggyútjai

A jövőévi automobilszezón külföldre utazó túrázóik részére lapunk főszerkesztője, Déván István nagy meglepetést készít elő. Két év óta gyűjtött adatok, személyes utazások alapján tavaszra fog elkészülni hatalmas munkájával, mely kb. 640 oldalon, számos művészi fényképpel és kitűnő plasztikus térképekkel fog megjelenni. A könyv magában fogja foglalni az Alpok (Svájc, Ausztria, Olaszország, Franciaország és Németország) összes hágóit, heggyútjait, a Kárpátok vonalának átjáróit, az Appeninek hágóit és a Pyreneusok „Col”-jait. Az eddigi adatok szerint 198 alpi hágó és magasút tökéletes leírása van készülőben, melyeknek jelenleg már több mint a fele készre van dolgozva. A leírások mellett pontos tabellák állanak majd rendelkezésre, ahol az olvasó a kilométeradatokat, a tengerszín feletti magasságokat, az emelkedést %-ban is meg fogja találni. Déván István a közeli napokban munkájának befejezése végett a Pyreneusokba utazik, ahol a 17 spanyol-francia hágót fogja áttanulmányozni és a Haute-Savoie, valamint Dauphiné hágói között a hiányokat pótolni. Ismerve azt a precizitást, amelyek Déván István eddig megjelent európai hírnevű sportkönyveit jellemezték, el lehetünk készülvé, hogy egy 100 százalékos pontos és hézagpótló turisztikai szakkönyvvel fog a hazai irodalom gyarapodni. Mint tudjuk, Déván István munkája „Die Hochstrassen von Europa” címmel németül és angolul is meg fog jelenni.

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 földbirtokos. Alelnökök: dr. Borhy István földbirtokos, Quittner Ervin műépítész. Választmányi tagok: ifj. Csonka János mérnök, dr. Glósz Miklós min. titkár, dr. Hajós Imre igazgató, Harsányi Jenő mérnök, Haag Dezső mérnök, Kirschner Béla rt. igazgató, dr. Korbuly Géza, Lindner Ernő m. kir. főmérnök, Pilaszanovich Antal földbirtokos, ny. min. tan., dr. Kovács-Sebestyén László bankigazgató, Havas Jenő rt. vezérigazgató, Sissovič József rt. igazgató. Póttagok: Szabó Árpád mérnök, Bernárdt Győző min. oszt. tan. Hatósági megbízottak és meghívott tagok: dr. Kontz Endre min. tan. belügyminisztérium, dr. Gömör-Laiml László min. tan. külügyminisztérium, Makó-Kléger Sándor min. tan. népjóléti minisztérium, Forster Gyula h. államtitkár kereskedelemügyi minisztérium, dr. Tormay Géza h. államtitkár kereskedelemügyi minisztérium, Markhó Jenő min. tan. kereskedelemügyi minisztérium, dr. Magyar-Kossa József min. titk. pénzügyminisztérium, Máry Dezső alezredes honvédelmi minisztérium, Pistelka Rezső ezredes honvédfőparancsnokság, dr. Tauss Béla Idegenforgalmi Érdekeltség Szövetsége. Számvizsgálóbizottság: Röck István rt. vezérigazgató, Borossy Jenő rt. főtitkár, Pintér Károly rt. főtitkár. Póttagok: Münnich Aladár mérnök, báró Kazy Ferenc min. titkár. Ügyész: dr. Vermes Nándor. Főtitkár: Kirchnopf Ernő dr. 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. Ju-

nior tag: 24 éven alul: Belépési díj 6 pengő, évi tagdíj 6 pengő. Triptique és carnetfüzetek kiadása a hivatalos órák alatt. Triptique egy országra 10 pengő. Carnetfüzet az összes egyezményben lévő országokra 30 pengő. Nemzetközi útigazolvány 20 pengő. A Magyar Touring Club csak tagjainak ad ki triptiquet.

Utépítés Forgalmi hírek

Csak nem akarunk haladni a korrall! Ismét egy botrányos esetről kaptunk hírt. Ezúttal a KMAC sportbizottságának egy régi tagja értesít minket a következő esetről. Aszfó előtt nagy útjavítás folyik. Nemcsak felületi javításról van szó, hanem helyenkint az egész alapépítményt is felszedik (alig egy éve csinálták!). Jelzésnek azonban semmi nyoma. A mit sem sejtő automobilista eleinte azt hiszi, hogy egy kis kavicsfelszórásról van szó és a következő pillanatban hatalmas zökkenőkkel már a gödrökben van. A legelszomorítóbb, hogy a hengernél ott ül a fűtő, a gépész, de egyiknek sem jutna eszébe figyelmeztetni a mit sem sejtő vezetőt. A minap, mint azt az aszfófi kompos beszéli, budapestiek jártak odalenn. Miután sorsukat ők sem kerülték el, viszonzásul jól helybenhagyták a gépészt, meg a többi ottlévő munkást. Az illyesmit egy kis jóakarattal igazán el lehetne kerülni. A minap egy tengelytörés és egyéb bajok árán több autó tanulta meg keservesen az aszfófi útépítés áldásos munkáját. Az eset elmondójának kocsijában éppen egy tekintélyes külföldi úr ült. Képzeljék el uraim, mit fog az otthon mondani Magyarországról.

Budapest egyes útszakaszainak forgalma kezd tűrhetetlen lenni. Ma legaktuálisabb ez a téma a II. ker. Retek-utca Fogaskerekű vasút—Széna-tér szakaszán. A Hűvösvölgy—Zugligeti—pasaréti építkezések folytán rengeteg fuvaros közlekedik ezen a szakaszon. Ehhez járulnak még a budakeszi, nagykovácsi és hidegkuti svábok szekerei, az újabban errejáró 5-ös autóbusz-reláció, valamint a János-kórház forgalma, nem is szólva a Zugligetben és Hűvösvölgyben lakókról, akiknek nagyrésze szintén járművön jön be a városba. Ha még mindehhez hozzávesszük a fogaskerekű vasút állomásánál levő taxistandok forgalmát és az időnkint a Florida-kioszk előtt állomásozó autósorot, akkor elképzelhető, hogy néha csak lépésben tudunk átjutni ezen a forgalmas szakaszon. Mult számaink egyikében már megpendítettük, hogy igen üdvös dolog volna, ha elrendelnék az egyoldali állomásozást. Ezáltal némileg tisztázódna a helyzet. Még ügyesebb lenne, ha a Retek-utcában is behoznák az egyoldali forgalmat és az ellenkező oldalról jövő járműveket a Városmajor-utca irányítanák. A legcélszerűbb az lenne, ha a villamosvasút és a kocsitű közötti gyalogsétákat elbontanák és az ott lévő fákat is kivágnák. Ezáltal egy pompás széles út állana rendelkezésre. A gyalogsétány igazán egészen felesleges az ott, ahol pár méternyire a legszebb nyilvános sétahely, a Városmajor-park létezik. Ajánljuk a fentieket az államrendőrség és a székesfőváros illetékes ügyosztályainak figyelmébe.

Évek óta írunk az országúti csendőrségről. Lassan ment, de megszületett. A haszna nem fog elmaradni. De itt van még a másik fontos terep, a Székesfőváros. Számtalan-szor megírtuk, cirkáló motoros, vagy autós rendőrség (civilben) nélkül a budapesti utca rendje sohasem lesz tökéletes. A notorius vadvezetők és szabálytalanul, kiméletlenül hajtók sohasem a forgalmi rendőr előtt vétének. Ott legfeljebb a lámpa nem ég, vagy valamivel nagyobb a sebesség a megengedettnél, vagy jelzésbeli tévedések lesznek a főlírás okozói, de az igazi „forgalmi kihágások”, amelyek a szabályokon kívül még az erkölcsbe és a jó érzésbe is ütköznek, csak ott történnek, ahol senki sem lát. Azaz, hogy csak az látja, akivel szemben a durva sértést elkövetik. A 20 méter széles Alkotmány-utca kellős közepén hajtó szekér, a kanyart vágó autövetető, a vágóban harmadiknak tolakodó és életveszélyesen hajtó vöröstaxi soffőr, az elmélázó gyalogos, a mellék-utcákból teljes sebességben kirohanó biciklista, a hidakon balra előző teherautó, a minden jelzés nélkül beforduló autós, az imbolygó kerékpáros mind-mind csak akkor vonható in flagranti felelőségre, ha gyorsan mozgó járműről történt a megfigyelés. Addig, amíg ez nem lesz meg, addig a budapesti utca forgalma sohasem lesz rendes. Ezt valósítsa már meg a főkapitány Úr, akkor elmondhatjuk róla, hogy végre a nyelénél fogta meg a kalapácsot.

Ismét egy kivilágítatlan sorompó! A mult számaink egyikében megírtuk Máty Dezső alezredes esetét a „nem lezárt” vasuti sorompóval. Most egy újabb csemege a „kivilágítatlan sorompóról”. Igazán nem tudjuk megérteni, mikor fognak már megszűnni ezek a lehetetlen állapotok. Ezúttal Köhler Andor a MAC motorsport osztályának egy oszlopos tagja és kocsijának utasai voltak a szenvedők. Köhler Andor a leeresztett és kivilágítatlan sorompóba futott, de szerencsére a teljesen lelassított tempónak, csak arczúzódásokat szenvedett, míg a mellette ülöt agryázkódással és köldökzsinórszakadással vitték a kórházba. Kocsija az eset után első kerekeivel a sineken állvamaradt. Most következett a tragikomikus eset. Az ör semmiképpen sem volt hajlandó a sorompót kinyitni, mert a vonat közeledtét jelezték. Köhler Andor kocsijával sem előre sem hátra nem tudott jutni. Csak az újabban érkezett utasok erőszakos viselkedése folytán nyilott ki a sorompó és szabadult ki Köhler Andor veszedelmes helyzetéből. Nem ad a Máv. olajat! mondta az ör. Éljen a Máv! Az Őrnak 1929-ik esztendejében. Most azután jön a per, a kártérítés és végén a Máv fizet, mint a köles. Megspórolt egy pár fillért az olajjal és fizet helyette búsás pénzeket. Nagyszerű gazdálkodás. Az érdi körörvos szerint a mult hetekben egy halálos baleset történt a leeresztett, de ki nem világított sorompó miatt és úgy átlag naponta 10, vannak kisebb-nagyobb balesetek. Csak azt szeretnének tudni, kitől függ a sorompók kivilágításának ügye. Miért nem világítattja ki ez a tisztelt úr a sorompókat, Van erre rendelet, vagy nincs. Ha nincs, miért nincs? Ha van, mért nem vonják felelősségre azt, aki hibás. Utóvégre abszurdum, hogy az ember 1929-ben Magyarországon ne tudjon modern járművel közlekedni. Igazi Balkán. És mi beszélünk idegenforgalomról. A Halászbástya, Jánoshegy és a Gellérthegy helyett világítsák ki inkább a vasuti sorompókat.

Mult számunkban élesen rámutattunk arra a körülményre, hogy a forgalmi rendőrök nem kezelik jól a lámpákat. Nem konzekvensék és a sárgafény aránytalanul hosszú ideig tart. A „nem konzekvens forgalmi rendőr” eleven példáját sajnos magam voltam kénytelen tapasztalni a minap egyik délután az Andrassy-úton, fűszerezve egy kis pikáns mellékkörülménnyel. Az eset a következő: Elsőnek állok az Andrassy-út és Nagymező-utca keresztezésénél arccal az Oktogon felé, alig 5—6 méternyire a közepén álló 3033-as forgalmi rendőrtől. A rendőr fordul, feszes állásban kivágja karjait és már indulok is. Tekintetem teljesen magam előtt. Abban a pillanatban, amint elhaladok a rendőr előtt, hallom, hogy „Álljon félre!”. Kötelességszerűen félreállok, halvány fogalmam sincs, hogy miért. Kiugrom a kocsiból, de már jön is felém a K rendőr segédje. Kérem a betélapot! Kérem mondja meg miért ír fel? Mert nem állt meg a jelzésre! Hallatlan! Három percig állok, míg elhaladnak az összes szekerek, tolokocsik, teherautók stb., aztán végre mehetek és most, most jön az, amit a mult számban írtam, az „inkonzekvencia”, már újból álljak meg. Odaadtam a betélapot és azonnal kértem a rendőrt vigyen be a kapitányságra, jelentést akarok tenni az inspekciós tiszt úrnak. A válasz az volt, hogy „Mehet!”. Mit tehettem mást, mint felírtam a rendőr számát. Talán nem hiába! Most jön a sikerült mellékepeződ. Odaugrik egy 20—22 éves fiú és sietve ajánlkozik tanunak. De nem az igazság mellé, nem nekem, hanem a rendőrnek. A rendőr visszautasítja. Neki nem kell tanu, az ő szava szentírás. Oda szól hozzá a fiú. „Csak azért jelentkezem, mert a szerkesztő úr a lapjában nagyon támadta a taxi sofföröket.” Vöröstaxi sofför volt. Budapesti erkölcs. Undorral beültem a kocsimba és várom a 3.50+1.75+4.90=10.15 pengő büntetésről szóló kézbesítvényt. A tárgyalásra elmenni kár, mert igazságot úgysem kapok. Hogyis kaphatnék, mikor még ellentanum is van. Még kénytelen vagyok megjegyezni, hogy a rendőr állítólagos jelzését a megállásra, aki egy az Oktogon felé jövő kocsit akart előttem beengedni a Nagymező-utca, nem is láthattam, hiszen a rendőr már akkor nem előttem, hanem oldalt állott és nézetem szerint egy autóvezető előrenéz, nem pedig jobbfelé, még akkor sem, ha ott áll a forgalmi rendőr.

Hírek

MEGHÍVÓ. A Magyar Athletikai Club Motorsportszakosztálya 1929 október 4-én este 7 órakor a MAC margitszigeti klubházának nagytermében, határozatképtelenség esetén 12-én, szombaton a Szent Gellért-szálló nagycsarnokában tartandó III. évi rendes közgyűlésre.

31,778.203 darab motoros gépjármű volt a földkerekségén 1928 december 31-én. Ebből 24.493,124 darab jutott Amerikára és 1.318,169 Angliára. Mireánk talán 20.000 darab.

Október 3-án nyílik meg a híres párisi Salon a Grand Palaisban. Nyitás reggel 9 órakor, záróra este 7-kor. A kiállítás, melyen a világ legnagyobb autógyárainak legújabb modelljei lesznek láthatók, október 13-ig marad nyitva.

Az idei Semmering-versenyen a nézők között ismét egész kis magyar kolónia képződött. Ott láttuk Delmár Waltert nevével, Feledy Pál dr.-t feleségével, Schmidt Gyula dr.-t Vadász Miklóst, Rózsahegyi Istvánt és másokat.

Böckh László, aki a mult évben mint motorkerékpárversenyző igen szép sikereket könyvelhetett el magának, a Magyar Túraúton egy kis Austin-Sevennel mint automobilvezető mutatkozott be. Elmondhatjuk róla, hogy fényesen debütált, mert úgy a hegyiversenyen, mint a többi próbákon nagyon szép eredményeket ért el.

Feltűnt a Túraút parádi hegyiversenyén Ottlyk (Steyr Type XII.) aránylag gyenge hegyiversenyideje. Mint utólag kiderült, a Steyr-team az összpontozás szempontjából a minimumra redukálta a benzinfogyasztást, aminek a következménye azután a gyengébb hegyi idő lett a Mátra-versenyben.

Hangok hallatszottak, hogy a Magyar Túraút eredményei nem felelnek meg a valóságnak és hogy a számításokban hibák vannak. Utánajártunk a dolognak és sikerült megtudnunk, hogy tényleg történtek lényegtelen számítási hibák, amelyek azonban az eredményre abszolúte nem bírnak befolyással. Ugyanis a nem díjazott Satzger (Steyr) és Dóczy (Citroen) kerültek volna a 17-ik helyről eggyel előbbre. Az ilyen kisebb hiba egy olyan komplexumban mindig előfordulhat, különösen akkor, amikor tényleg a legrövidebb időn belül kézhez kaptuk az eredményeket.

Október 6-án lesz a VII-ik Zirlerberg-hegyiverseny, összekötve a Zirlerberg egykori rekorderének, az idei osztrák Tourist Trophyn szerencsétlenül járt innsbrucki E. Linsernek emlékére rendezett emléktversennyel. A verseny távja 5 km. Magasságkülönbség 456 méter. Átlagos emelkedése 10%. Legnagyobb emelkedés 22%. Az útvonalrekord a nálunk jól ismert Karl Gall nevéhez fűződik, aki 3:36.2 pompás idővel a mult esztendőben második helyre kényszerítette a 3:38.2-es időt futó, Austro-Daimler-vezető Stuckot.

Új képviseltek. A közelmúlt napokban újabb amerikai minőség-automobilok nyertek komoly vezérképviselést Budapesten. Az amerikai Moon-Windsor-automobilok vezérképviselését az Altalános Motor- és Autókereskedelmi Rt., Budapest, V., Aulich-u. 7. (Telefon: Lipót 971—30) szerezte meg, vele együtt a Stewart-teherautókat is. A Moon-gyár nem tartozik a nagy szériában gyártó amerikai gyárak közé. Havonta legfeljebb 1000 kocsit hagyja el a gyárat, melyeknek motorja, mielőtt a gyárt elhagyja, minimum 100 órát fut a fékpadon. Az alváz érdekessége, hogy súlyosztva van és így a kocsi stabilabb, alacsonyabb, mint a többi amerikai kocsi. Sebességváltójában még egy úgynevezett „gyorsmenet” van beépítve, mely a direkt sebességnél 25%-kal nagyobb sebességet hoz ki a kocsiból. A Moon-autók legnagyobb előnye a motor által automatikusan hajtott önműködő alvázolajozás, melynek folytán a motor 38 helyre juttatja el az olajat anélkül, hogy a vezető még csak egy lámpédált is lenyomna. A vállalat, melynek igazgatását Weisz Tibor és a motorirodalomban közismert Kelemen Lajos vállalták, egyúttal a Moon-gyár balkáni elosztószerve is. Legközelebb bővebben fogjuk ismertetni a Moon-automobilokat.

Az utóbbi időben az újságokban gyakran olvashattunk panaszokat az autók és motorkerékpárok elektromos-kürtjének tulerős hangja miatt. Ezek között a Bosch-kürtöt jelölték meg olyannak, melynek hangja idegekre menő és velőkig ható. Ezen megállapítás teljesen téves. Általánosságban a publikum Bosch-kürtnek nevezi az összes elektromoskürtöket. A Bosch-kürtök nagy elterjedtsége miatt és így a sok bögő,

CHRYSLER NÉGYHENGERESE Plymouth

ÁR, TELJESÍTMÉNY, TARTÓSSÁGBAN, UTÓLÉRHETETLEN.

VEZÉRKÉPVISELET: VI, ANDRÁSSY-UT 2.

kellemetlen hangú amerikai klaxont és elektromoskürtöt is tévesen kapcsolatba hozzák a Bosch-világmarca nevével. Eppen a Bosch-kürtöknek mély, kellemes zenei hangjuk van, melyek figyelmeztetnek és a fülnek is kellemesen hangzanak. A világhírű Bosch-kürt szerkezeténél különösen erre a körülményre voltak figyelemmel és Bosch már a szerkesztésnél tekintettel volt a nagyvárosi közönségre. Tapasztalat szerint a városban, jól szabályozott közlekedésnél nem szükséges a kürtöt oly gyakran megszólaltatni, mint az országúton. Az országúton a kürtjelzés a lovak által húzott kocsiknak és teherautóknak szól figyelmeztetésül, hogy egy gyorsabb jármű követi és a kocsinak vagy teherautónak lármaját túl kell harsognia, hogy ezek még idejében kikerüljék, nehogy szerencsétlenség történjék. Bosch minden Bosch-kürthöz hangtompítót is szállít és a járókelőkre tekintettel lévő automobilista a városban a Bosch-kürtnek úgynevezett „városi hangját” használja és nem az „országúti hangját”. A Bosch-kürtnek tompított hangja sokkal lágyabban és kellemesebben hangzik, mint egy közönséges kézidudáé, nem helyes tehát az elektromoskürtöket általánosságban elítélni. Természetesen elvárhatja a főváros lakossága az automobilistáktól, hogy a városban ne használjanak állati hangokat utánozó és tényleg idegekreható, rikácsoló elektromoskürtöket és klaxonokat és mellőzzék a Bosch-kürt országúti hangját. Legyen minden autóvezető jelszava: Ne lármazz, jelezz Bosch-kürttel.

Új vezetői tehetségek feltűnése jellemezte a Balaton—Mátra túraútat. Amint egészen őszintén megmondhatjuk, hogy láttunk a vezetők között nagyon, de nagyon sok egészen kezdőt, éppen úgy feltűnik egy pár ember nagy rutinjával és biztos vezetésével. Ezek között, különösen ha a fiatalokat nézzük, első helyen áll Grünwald István, aki egy hatalmas Studebakert vezetett végig a túraúton. A parádi hegyvidékben elért, igazán kitűnő ideje általános feltűnést keltett. A vezetői képességet rendszerint egy nehéz hegyipályán látni legjobban. Aki itt megállja a sarat, az letette a vizsgát. Ugyanígy a legnagyobb elismerés hangján kell megemlékeznünk a nagy Studebakerről. Ez egy igazi, az autósbolt padlójáról kitöltött normál szériakocsi volt. Eredménye a parádi 7 kilométeren pompás. A kocsis a gyorsulási versenyben a legjobb eredményt érte el. 200 méteren belül 65.5 kilométerre gyorsult. Ez az eredmény egészen elsőrangú. Reméljük, Grünwald Istvánnak nem ez volt az első és utolsó startja. Olyan kocsival, mint a Studebaker, egészen bátran állhat oda minden verseny startjához.

A három kis Tátra bámulatosan szép eredménye volt a Balaton—Mátra túraút egyik kiemelkedő eseménye. A túraút feltételei, ha azt tüzetenes átvizsgáljuk, feltétlenül megállapítható, hogy a nagykocsiknak kedvezett. A kiskocsi, illetve a hengerűrtartalom, bármennyire is kívánatos, nem játszott döntő szerepet. Az eddigi úzus mindig az volt, hogy mennél gyorsabb, mennél nagyobb súlyt mennél kisebb hengerűrtartalommal vigyünk el valahova. Ez a képlet a mostani túraúton nem domborodott ki. Egy kiskocsi időben sohasem lehet ott, ahol egy nagykocsi, de viszonyítva igenis ott lehet. A kiskocsinál a benzinfogyasztás, a gumimegtakarítás, az ár és egyéb mellékkörülmények teszik az előnyt. És ezek a mellékkörülmények teljes egészükben kidomborodtak a három Tátra eredményénél. A tulajdonképpeni, a Tátrákat megillető pontszámot csupán Felner Simon szerezte meg. Ő elérte azt, amit a kiskocsival elérni lehetett. A két másik Tátra-vezető azonban még nem volt elég gyakorlott. A három kocsi azonban üzembiztonság és egyéb jótulajdonságok tekintetében teljes mértékben kielégített. Egyik munkatársunknak, aki mint sportbiztos vett részt Felner Simon kocsiján, alkalmá volt megfigyelni a kis Tátrát működése közben. Ő a legteljesebb elragadtatás hangján csodálattal vegyesen beszélt el a kis Tátra teljesítőképeségét. Az a cél, mit a Tátra-gyár elérni akar, „egy olcsó, komerciális kiskocsi, normális menetsebességgel, kitűnő rúgózással és kis fogyasztással”, ennél a típusnál teljesen eléretett.

Új Bugatti-katalógus. A Bugatti-képviselőt a közelmúlt napokban hozta ki új, magyar nyelven megírt, pompás katalógusát. A katalógus főképpen az új 8 hengeres 3 literessel foglalkozik, amelyről az egész világ megállapította, hogy a „ma” egyik legszebb, legtökéletesebb és legmegbízhatóbb túrakocsija. Ismételjük, ez túrakocsi és a versenytípusokhoz semmi köze. Maximális fordulatszáma körülbelül 3500, amivel azonban ha kell, jóval 100 kilométeren felüli sebességet is el lehet érni. Egyébként a kocsis, mely a világ legjobb anyagából készült, amerikai allűrökkel is rendelkezik. Lépésből a direkt-sebességgel gyorsít fel a maximumra és direkt-sebes-

séggel veszi a legerősebb emelkedéseket. Ez volt az a kocsis, amellyel Senéchal, a híres francia vezető leplombált direkt-sebességgel Párisból Nizzába futott és vissza. Ma a 3 literes Bugatti a Párisban a legnagyobb divat. Kezdve a legelőkelőbb franciától a grand cocotte-ig, mindenkinek „Trois liter Bugatti”-ja van. Az új katalógus felsorolja a jelenlegi magyar Bugatti-tulajdonosok ajánló és elismerő sorait, akik között ott találjuk herceg Esterházy Antal, Zichy Tivadar gróf, Berchtold László gróf, Pálffy-Daun József gróf és neje, Vay László gróf, Wenckheim Pál gróf, báró Wolfner András, gróf Széchenyi Miklós, gróf Salm Hermanné, Heteés Sándor, Petrovics Vidor, Lyka István, dr. Nyárády István, Bársony Kálmán, Borhy Miklós- és mások neveit. Legtalálóbak Petrovics Vidor szavai: „Az 1.5 és 2 literes Bugattinál csak egy kocsi jobb, a 3 literes Bugatti. Bugattimmal fél év alatt 30.000 kilométert futottam be, de országúton még nem előztek le és a defekt szót csak hírből ismerem. Ha valaha rosszul menne sorom, inkább gyalog járok, mint más kocsiba üljek”. Hasonló entuziaszmussal vannak megírva a többi sorok is.

Sulyok István és Buickjának esete. Nagy port vert fel a Balaton—Mátrai Túraúton Sulyok István diszkvalifikálásának esete. Sulyok István, aki a budapesti Buick-képviselőt egyik alkalmazottja, mellesleg megjegyyezve, nem is nagyon régi vezető, pompás részeredményekkel mint abszolút első fejezte be a túraútat. Kitűnően vezette kocsiját a rúgózási próbán, ahol a legjobb időt érte el, kitűnően futott fel a Mátra-hágóra, egyszóval kitűnő vezetői tulajdonságokról tett tanubizonyosságot. Kocsija, egy új típusú Buick, szintén pompásan bevált. Azonban elérte a végzet. Előzés közben súrolt egy parasztszekeret és a két keréksapkája megsérült. Másnapra, hogy pontokat ne szerezzen, a kondícióvizsgán újakkal cserélte fel őket. Itt volt a hiba. Sulyok Istvánt ezért diszkvalifikálni kellett. Ez az érem egyik oldala. A rendezőségnek a szabályok szerint kellett cselekedni. De nézzük a másik oldalt. A Buick-ok teljesítménye felett nem szabad napirendre térni. Indult a túraúton 3 kocsi. Mindhárom egész elsőrendű eredménnyel végzett. Ha Sulyoknak nincs ez a végzetes balszerencséje, úgy ő az első, Zsille az abszolút negyedik és Hermann a tizedik. Tehát 26 kocsiból az 1., 4., 10. helyeket biztosította volna magának a 3 Buick. Le kell vennünk a kalapot. Mindig tudtuk, hogy a Buick az amerikai elitmárkák közé tartozik, de hogy 3 normál szériakocsi ilyen pompás eredményt tudjon elérni, azt nem mertük remélni.

A KMAC ezévi Mátra-Balaton túraútja páratlan sikert hozott a Castrol-olajnak melyről ma már nyugodtan elmondhatjuk, hogy Magyarországon a legelnyertebb és legnagyobb kedveltségnek örvendő olaj. A túraút abszolút győztese, Szini János (Austro-Daimler), a másodiknak helyezett Balázs László (Magosix), a benzinfogyasztási próba, a fékezési és rúgózási próbák legjobbjai egytől-egyig mind Castrolt használtak. Szénássy Alán (Bugatti) fényes parádi és új útvonalrekordja, a két Wolfner (Steyr) szenzációs eredményei mind a Castrol nevéhez fűződnek. Ami azonban a fogyasztó szempontjából igen fontos és említésreméltó tény, hogy az amerikai kocsik közül a Buick, a NASH, a Chrysler, a Whippet, a Hudson és a Chevrolet szintén Castrollal futották végig a túraútat. Ezek mind olyan tények, amelyek a legnagyobb mértékben megerősítik a nagyközönség bizalmát a Castrollal szemben, amelyről elmondhatjuk, hogy száz százalékra biztos és amely kocsis a neki megfelelően ajánlott Castrolt használja, meg van óva mindennemű motordefektől. Ismét bebizonyosodott, hogy a szakértő automobilista Castrolt használ.

A minap egy délelőtt a Motalkóval kísérleteztünk a váci országúton. A kísérletek között bőven tellett az idő a forgalom tanulmányozására. Kíváncsiak voltunk, hogy mennyi és milyen jármű halad el a Megyeri csárda előtt két óra leforgása alatt. Az eredmény bizony nagyon siralmas volt motorikus szempontból. Elhaladt 38 lovaskocsi, 24 biciklista, 14 teherautó, 18 személyautó (közte kettő csehszlovák számmal) és 11 motorkerékpár. Az autók között legtöbb volt a Ford (6), a Fiat (4), a Mercedes-Benz (2), a Steyr (2), az Austro-Daimler (2) és a Citroën (2). A többi megoszlott. Egy-egy Opel, Latil, Mathis, Adler, Chevrolet, Nash, Graf & Stift, Graham-Paige, Tatra, Magosix és Austro-Fiat. A motorciklik között láttunk két darab 3 kerekű DKW-teherjárművet és 1-1 Méray, New-Hudson, NSU, Ariel, Puch, James, Indian és Peugeot. Hol vagyunk mi még a külföldtől, ahol talán percenként halad el előttünk hasonló összegű gépjármű.

Ford oroszországi gyárat 1930 május 1-én kezdik építeni.

A Milano—Torino autóstradaépítő részvénytársaság alapítókéjét 0.5 millió lírától 30 millió lírára emelte.

Figyelem!

A MAC IV. Országos Jánoshegyi versenyének nevezési zárata 1929 szeptember 30., este 8 óra. Utónevezés nincs. Nevezések a MAC Szent Margitszigeti Sporttelepén adhatók le. Nevezési díj: Solo motorkerékpár 15 P, Sidecarok 20 P, Cyclecarok 25 P. Az automobil-kategóriákban 2 literig 40 P, 5 literig 45 P, azon felül 50 P. A nevezési díjban a szövetségi biztosítás bennfoglaltatik. A versenyre nevezettek október 5-én reggel 9 órakor mérlegelés szempontjából a Magyar Ruggyantagyr Rt. (X., Kerepesi-út 17.) hivatalos mérlegénél megjelenni kötelesek. A verseny ezidén csak gyorsaságra megy. Tréning október 3., 4. és 5-én reggel 9 órakor. A verseny startja október 6-án délelőtt 10 órakor a Szépjuhásznénál lesz. Cél a Jánoshegyi Vendéglőnél.

Firestone, a világhírű amerikai gumigyár, amely csak a közelmúltban 2 új gyárat alapított, piacra hozta az úgynevezett „Supreme”-pneumatikját. Ezen pneumatik, mely a leggondosabban kiválogatott anyagból, költségkímélés nélkül készül, különösen nagy luxustúraautóknál és nagyon rossz utakon megbecsülhetetlen szolgálatot tesz. A köpeny rendkívül megerősített futófelülete, valamint a „Gum Dipping”-eljárással készült, vízszórtegek közé helyezett külön párnagumirétegek hihetetlen élettartamot és nagy rugalmasságot biztosítanak. Az egész világon nagy örömmel fogadott újdonság bizonyára a mi kényesigényű automobilizálókörünk körében is nagy tetszéssel fog találokni. Érdeklődőknek készséggel nyújt felvilágosítást és árajánlatot a Firestone-gyár magyarországi vezérképviselője: Dénes és Friedmann Rt., Dessewffy-u. 29. Tel.: Aut. 289—86 és 144—71.

Képviselőt nyert az amerikai Delco-Remy-gyár. Bartók László, a neves sportember, a Pannonia Evezős Club bajnoki nyolcasának éveken át oszlopos tagja, aki hosszabb ideig az egyik budapesti Ford-képviselőnél tanult bele az automobilizációba, a közelmúlt hetekben az Andrássy-út 10. szám alatt egy automobilalkatrészüzletet nyitott. Bartók László kitűnően kikereste azt az alkatrészt, ami ma nálunk igen nagy fontossággal bír, de direkt képviselője nem volt, bár szinte naponta vált volna igen sokszor szükségessé. Ezek voltak a Delco-Remy-elosztók, generátorok, önindítók, akkumulátorok, a Bendix-önindító, a Hyatt-görgőcsapágyak, a New Departure-golyócsapágyak. Fentiek mind a Delco-gyártmányok készítményei és ma csaknem minden amerikai kocsit tartozékát képezik. Hogy mást ne említsünk, a Cadillac, La Salle, Lincoln, Buick, Auburn, Chrysler, Marmon, Chandler, újabban a NASH és a Packard vannak szerelve Delco-gyártmányokkal. Sőt több európai gyár, mint a Minerva, a FIAT, a Citroen és a Horch is, többé-kevésbé Delco-gyártmányokat épít be. Bartók László a fentiekén kívül még a Lovejoy lökésgátlókat, valamint a kitűnő hírnévnek örvendő amerikai General-pneumatikokat is képviseli.

A MAC motorsportosztálya a közelmúlt napokban tette közé 1930. évi programját. Az idei őszi gazdasági okok folytán elmaradt „Osztrák-Olasz túraautó” 1930 tavaszán rendezte meg a MAC. A végleges dátumot még ez év őszi fogják fixirozni. A második 24 órás „Hősök Emlékversenye” május hó 25—26. napján kerül lefutásra, a múltban szerzett tapasztalatok által némileg módosítva. Június 8—9-én lesz a MAC-Repülőnap. Június végére, illetve július elejére tervezi a MAC az első „Outboard”-csónakversenyt. Reméljük, a gazdasági viszonyok a tavaszra erősen javulni fognak és így a MAC végre megrendezheti ezt a gyönyörű és nagy élvezetet nyújtó sportattrakciót. Szeptember 28-án lesz a MAC utolsó sportbeli működése a Jánoshegyi verseny keretében. Örömmel üdvözljük a MAC-ot a pompás program előkészítéséért és nagy sikert és sok szerencsét kívánunk neki a programm keresztülvitelében. Nem szabad úrrá lenni felettünk annak a gondolatnak, hogy a versenyek ideje letűnt. Erről szó sincs. Verseny mindig volt és mindig lesz. Így van ez Nyugaton is, ahol pedig régebbi keletű az automobilizmus, mint nálunk. Az egészséges verseny csak hasznára válik az automobilizmusnak.

A Csehszlovák Motoros Liga arról értesíti a Magyar Touring Clubot, hogy a csehszlovák legfelsőbb közigazgatási bíróság oly értelmű elvi döntést hozott, mely a gyorsajtás miatti kihágásokat kiveszi a rendőrség hatásköréből és a büntetőbírókhoz utalja át. A jelenleg érvényben lévő szabályzatok a maximális sebességeket a következőképpen határozzák meg: Nyílt országúton óránkénti 45 km, lakott helyeken óránkénti 15 km, útkeresztezéseknél, a kilátást megnehezítő helyeken, ködben és szűk hidakon pedig óránkénti 6 km. A nevezett klub különös nyomatékkal kívánja a szóbanforgó intézkedésre az automobilisták és motorkerékpárosok figyelmét felhívni, mert a közigazgatási bíróság elvi döntése arra enged következtetni, hogy a gyorsajtás miatti kihágásokat a jövőben szigorúbban fogják büntetni. Ezenkívül ezen ügyeknek a büntetőbírók elé való utalása, különösen idegen járművekre nézve az eljárást bonyolultabbá teszi, sőt bizonyos körülmények között a jármű lefoglalását vonhatja maga után.

A német Opel-műveket, mint ismeretes, röviddel ezelőtt megvásárolta a világ legnagyobb automobilgyári érdekeltisége, a General Motors Co. A németek most panaszkodnak, hogy a vétel, illetve egyesülés után várt kereskedelmi fel-élénkülés az Opel-gyárnál elmaradt. A helyzet ugyanis az, hogy az üzemet teljesen átállítják a készülő új típusra, mely állítólag egy 5/25 lóerős, kétajtós, 4—5 üléses Limousine lenne. Ez alatt az idő alatt természetesen a gyártás nagymértékű csökkenése állott be. Az új kocsi ára állítólag 1850 birodalmi márka, vagyis körülbelül 2775 pengő lenne, ami rendkívül alacsonynak mondható.

A zschopau DKW-gyár új modellel lépett a piacra, mely a „népmotorkerékpár” nevet viseli. Ez egy 200 kcm-es, kétütemű gép, préseltacélvázal, kupplunggal, de sebességváltó nélkül és szíjhajtással. Annak dacára, hogy az ára csupán 485 márka, azaz kevesebb, mint 700 pengő, nem jósolható nagy jövő a sebességváltónélküli, szíjhajtásos kismotorkerékpárnak.

Vállalkozó szellemről tanuskodik egy idős angol hölgy, névszerint Julia Hames, bournemouthi lakos, aki 79 éves korában folyamodott az angol versenypályákra jogosító versenyvezetői engedélyért.



Ha Ön ZENITH karburátor felett rendelkezik, úgy bizonyára tudja, mily teljesítményre képes motorja

Ha nincs ZENITH-je, úgy tegyen kísérletet vele.

Több mint 11 millió ZENITH-karburátor van forgalomban s e kocsik tényleg húznak is.

Vezérképviselőt:

Szilárd Béla, Budapest,

VI., Nagymező-utca 15.

Új Hotchkiss világrekordok

A közelmúlt napokban Corvala, Delgutte, Wasselle és Tehernowsky Hotchkiss gyárvezetők egy 6 hengeres, 3 literes csukottan karosszált kocsival a Linas-Monthléry autodromban új fenomenális világrekordot állítottak fel a 3 literes kategóriában. A kitűnő vezetők egymást váltva végeredményben 20.000 kilométert futottak meg, 180 óra 33 perc 05.97/100 másodperc alatt, ami kolosszális 110.771 kilométeres óraátlagnak felel meg. Ha elgondoljuk, hogy egy kocsit csaknem 8 napig egyfolytában 100 kilométeren felüli sebességet tudott futni átlagban, akkor meg kell hajlanunk a Hotchkiss-gyár teljesítménye előtt. Ebbe az időbe be kell számítanunk a benzin-, olajfelvételt, az időnkénti olajcserét, a vezetők váltását, pneucseréket stb. Ezek leszámításával a kocsit sebessége időnként jóval meghaladta a 120—130 kilométert, amit az is bizonyít, hogy az első 5000 mérföldet (8045 kilométer) 127 kilométeren felüli átlaggal futották. Ugyanekkor a 10.000 mérföldön (16.090 km) 115 km volt az óraátlag. A kocsit egy normál seria Conduit Interieur, 3 literes, 6 hengeres Hotchkiss volt. Felszerelése Dunlop-pneumatik, Champion-gyújtógyertya, Rudge-kerekek, Marchall-világítás, Solex-karburátor és Carvoline-olaj volt. Mint lapzártakor értesülünk, a kocsit vezetőinek sikerült még a 25.000 kilométert is elérni.

Az új csehszlovák autótörvény megszünteti azon régi rendelkezéseket, amelyek szerint gépjárművel városban 6—15 és országúton csupán 45 km-es maximális sebességgel volt szabad haladni. Az új törvény értelmében a gépjármű sebessége a mindenkori utcai forgalom és utak állapotához mért kell, hogy legyen, számszerű korlátozás pedig nincsen. A gondatlan vezetés okozta balesetek esetén, enyhébb esetekben a rendőrség, súlyosabb szerencsétlenség alkalmával (büntetett) az illetékes törvényszék ítélkezik.

Az angol automobilegyesületek előterjesztést juttattak az angol alsóház elé, melyben a gépjárművek sebességének korlátozását kéri megszüntetni, helységeken és szabad országutakon egyaránt. A kérelmezők a Franciaországban elfogadott rendszabályozást óhajtanák bevezetni, mely szerint a gépjármű vezetője járművét mindenkor úgy köteles vezetni, hogy az teljesen hatalmában legyen.

Az automobil- és motorkerékpárszakmában az 1928. év folyamán 3393 bejelentett szabadalmatból 2199 szabadalmat adtak ki.

Az egész világ motorkerékpárállományának 83 százaléka esik Európára.

A németországi automobileladás az 1929. év augusztusában 10 százalékkal volt több, mint az 1928. év ugyanazon hónapjában.

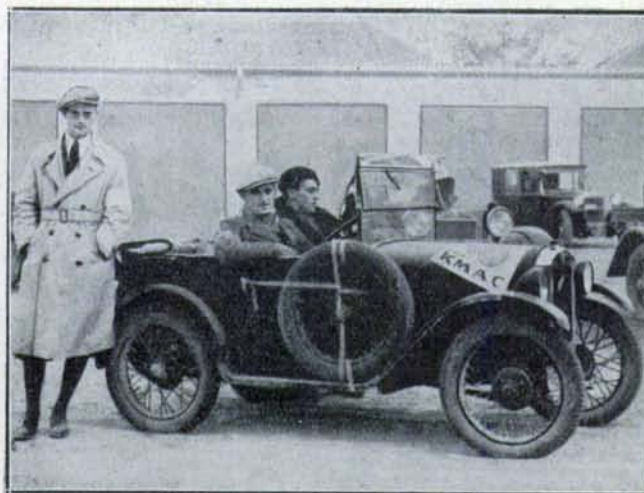
Bariban (Antivari), a montenegrói parton a közeljövőben egy Ford-szerelőműhely fog megnyitni.

A belga Gillet-társaság produkcióját az év folyamán 60—70 százalékkal emelte.

Olaszországi automobilstatistika. A legutóbb közreadott statisztikai adatok szerint Olaszországban az 1929. év április 30-án 294.464 gépjármű volt használatban. Ebből 159.233 a személykocsi, 54.831 a teherkocsi, 7318 az autóbuszok és 73.082 a motorkerékpárok száma.

A német Ford Rt. tárgyalásokat folytat egy új összeállítógyár felépítésére vonatkozólag. Az új összeépítőgyár valamelyik nyugatnémet városban fog előreláthatólag megépülni. Számbajönnek Neuss, Köln és esetleg Majna-Frankfurt.

Az 1930. évi versenyprogrammból eddig a következő dátumok ismeretesek: Április (husvét): Automobil—Motorsport motorkerékpármegbízhatósági triálja. Május 15: KMAC-kilométerverseny. Május 25—26: MAC II. Hősök Emlékversenye. Június 7—8: Magyar Túraút (KMAC). Június 29: KMAC Guggerhegyi verseny. Június 15: Brennerbergi hegyi verseny, Sopron. Június 7—8: MAC-Repülőnap. Szeptember 28: MAC Jánoshegyi versenye. A KMAC Svábhegyi verseny 1930-ban valószínűleg a nyár folyamán lesz.



Böckh László, aki kis AUSTIN-SEVEN-túrákocsijával a Balaton—mátrai túraúton szenzációs eredményt ért el, maga mögött hagyva igen sok nagykocsit. Böckh mellett Wiesengrund Ferenc ismert motorkerékpárversenyző ül, a kocsit pedig a sportbiztos Fekete Géza szobrászművész áll.

Egy német mérnök összerakható automobilt konstruált. A kis háromkerekű kocsit részeit két ember könnyen szállíthatja és az összeszerelés, valamint a szétszedés igen rövid idő alatt végezhető. A kocsit fő előnye állítólag, hogy nem kell hozzá garázs. Magyarországon még az az előny is járulna hozzá, hogy nem kellene szétszedni, mert azt a magyar utak egészen rövid idő alatt maguktól elvégeznék.

A Hungaria Automobil Club közgyűlése. A Hungaria Automobil Club f. évi október 3-án, csütörtökön este 9 órakor tartja tisztújító közgyűlését a IV., Váci-utca 38. sz. alatt Posch-féle étteremben (Tiszti Kaszinó). Ezúton tisztelettel meghívja a Társklubokat, valamint összes tagjait. A közgyűlés tárgysorozata: 1. A belügyminiszter úr által 179672—1929—VII. szám alatt jóváhagyott alapszabályok bemutatása. 2. A tisztikar, választmány és számvizsgálóbizottság tagjainak megválasztása. 3. Az ügyvezetőbizottságnak a felmentvény megadása. 4. Az alapszabályok 15. §-a c) pontja szerint írásban beadott indítványok tárgyalása. (Az indítványok a közgyűlés előtt 8 nappal írásban nyújtandók be.) A közgyűlés után fél 10 órakor ünnepi vacsora lesz ugyanott a Posch-féle vendéglőben.

Az amerikai benzinárak a legnagyobb benzinfogyasztási időszak alatt több ízben erősen estek. Az áresések összevéve meghaladják a huszonöt százalékot, viszonyítva a tavaszi benzinárakhoz.

A nemzetközi automobilklubok egyesülete (AIACR) 25 éves fennállásának megünneplése alkalmával az ideai párisi automobilkiállításon megrendezi a 25 év előtti automobilkonstrukciók kiállítását.

Dugattyúgyűrűk a motor üzeme szempontjából igen fontos szerepet játszanak, mert eltömíti a hengerek belső terét a külső levegőtől. A jó dugattyúgyűrűt az jellemzi, hogy beszerelése után azonnal helyreáll a jó kompresszió. A különböző típusú gépekhez ma már a legváltozatosabb méretű dugattyúgyűrűket használnak, amely valósággal káros teremtett és amelyen csak akként lehetett segíteni, hogy a dugattyúgyűrűket normalizálták. A normalizálás keresztülvitele természetesen hosszabb időt vesz igénybe, amíg áttérhetnek azokra a méretekre, amelyeket a normalizálásnál helyesen megállapítottak. Ezen célból állította össze A. Teves Frankfurt a/M. gyár átmeneti táblázatot, amelyből úgy a könnyűfém-, valamint öntöttvasdugattyúkra a szabványos méretek ezen átmeneti időre megállapította. A szabványos mérethez való alkalmazkodásnak az az óriási előnye van, hogy azok a gyűrűk raktárról beszerezhetők, folytatólagos tömeggyártás alapján készülnek és így a reparatura-munkáknál a gyűrűk beszerzése a leggyorsabban, minden idővesztés nélkül vihető keresztül. Ilyen táblázat nevezett gyár vezérképviselőjénél, Balogh Arthur okl. gépészmérnöknel, Budapest, V., Lipót-körút 27. sz., díjmentesen, kartonra ragasztva beszerezhető.

November 30-án nyílik meg az Olympia Show Londonban. Zárul december 7-én. Mint hírlík, az angolok ismét egy csomó újítással jönnek ki a nagyvilág elé. Állítólag igen sok lesz az új négyhengeres.

A motorkerékpár ma már közlekedési eszköz és mint ilyen, természetesen minden időben üzemképesnek kell lennie. Az őszi és a tél a maga esős, nedves, hideg napjaival nem egy motorkerékpártulajdonosnak okoz komoly gondot. Nehéz indítás, köpködő porlasztó, eldugult olajvezeték, sok esetben beázott mágnes stb. keserítik el a motorost, akinek pedig hivatásánál fogva is minden nap van szüksége egy üzemképes állapotban lévő gépre. Ezért minden motoros, aki gépét az őszi és téli évszak alatt is állandóan óhajtja használni, jól teszi, ha azt szakszerűen előkészítteti. Kovács Lajos VI., Hajós-utca 25. sz. alatti műhelye jutányosan és gyorsan vállalja és készíti el a motorkerékpár őszi rendbehozását. Kovács munkája jóságáért szavatol nagy tapasztalata, melyet önállósítása előtt a legkülönbözőbb motorkerékpármárkák javítóműhelyének művezetője gyanánt szerzett.

Nagy Pál Sándor okleveles gépészmérnök, kinek szakcszerű és értékes cikkei lapunk hasábjain több ízben megjelentek, megérdemelt feltűnést keltettek, VI., Andrassy-út 11. szám alatt műszaki irodát nyitott, melyet ezennel az autó- és motorkerékpártulajdonosok szíves figyelmébe ajánlunk. Az iroda telefonja: Automata 266—11.

Az egyik nagy német szaklap minden számában képsorozatot közöl a következő címmel: „Német utakról” alatta zárójelben: „Amit a pénzünkkel csinálnak”. A képek különböző, nem éppen épületes útbótrányokat mutatnak be, mint pl. macskafejkővezetéseket, vízátfolyókat stb. Elvértve egy-egy dicsérető képalírás is olvasható. Vajon mit szólnának a jó németek, ha a magyar útbótrányokat így csokorba kötve láthatnák? Bizonyos, hogy el sem hinnék.

Denly és Hough 498 km ohc. AJS-en megjavították a 9, 10 11, 12 órás 1500 kilométeres és 1000 angol mérföldes (160.900 méter) világrekordokat a C, D és E osztályokban. Az AJS az első motorkerékpár, mely 12 óra alatt 1000 mérföldet futott. Ezt a kolosszális teljesítményt Coventry-láncokkal futotta az AJS.

Az idei szezon legnagyobb teljesítménye feltétlenül az 500 km AJS 73 világrekordja. A Norton-gyártól az A. J. Stevenshez átszerződött Denly 1 kilométertől 1000 mérföldig nem kevesebb, mint 73 világrekordot állított fel. Ezek között a legnagyobb sebesség 192.693 km volt, amit Denly a repülőmérő föld egyik irányába futott.

H. Le Vack új 129 mérföldes (207.961 km) új Brough-Superior világrekordját Shell-olajjal és Shell-üzemanyaggal érte el. Ugyancsak Shell-olajat használt Denly (AJS) világrekordkísérleténél Arpajonban.

Új 1 órás világrekord. Denly (AJS) nem soká örülhetett fenomenális 1 órás világrekordjának az 500-as kategóriában. (167.156 km.) C. W. G. Lacey egy 498 km Grindlay-Peerless-JAP-géppel 169.380 kilométerre javította Monthleryben. Lacey kísérlete közben megjavította az 50 km, 100 km, 50 mfd és 100 mfd rekordokat is. ML-mágnes, KLG-gyertya, Castrol-olaj és Coventry-lánc voltak a fő segédeszközök.

Brookland, úgy látszik, teljesen megszűnt világrekordjavító talaj lenni az angoloknak. Újabb H. Le Vack, Denly, Lacey és Stuart asszony egészen berendezkedtek a franciaországi Monthleryben. H. Le Vack hatalmas, 996 km Brough-Superiorján ismét tevékeny volt. Le Vack 5 km-re, 10 km-re és 5 mfd-re javított. Legnagyobb sebessége 203.136 km volt, amit 5 kilométeren ért el, repülőstarttal. Kolosszális!

Erő, sebesség, zajtalanság, megbízhatóság és üzemtakarékoság jellemzi a BSA-gyár új, 1930-as modelljeit. 175 km-től 1000 km-ig, kétüteműtől ohv.-ig 18 modell áll rendelkezésre a BSA-kedvelőknek.

Az angol Lissen-gyertyák legújabb sikerei. Wright (Zenith-JAP) arpajoni 4 világrekordjánál az új angol Lissen-gyertyákat használta. Kétszáz kilométeren felüli sebesség egy gyertyára nézve annyit jelent, mint hogy letette a legmagasabb próbát, amit csak elképzelni lehet. Tehát bevált. Azóta alkalmunk volt Lissen-gyertyákat látni és kijelentjük, hogy kidolgozás szempontjából egészen elsőrangúak.

Berlinben is hatalmas lendületet vettek az ügetőpálya-versenyek. Egy külföldi lap képe egy Berlin melletti verseny startját mutatja be, ahol nem kevesebb, mint 25 oldalkocsis gép látható a startnál. Mi ez a mi Bauer—Czulyba párharckukhoz képest.

Az 1930-as Rudge-modelleken hatalmas újítások lesznek. Teljes zajtalanság. Új hengerfej. Ötven százalékkal erősebb sebességváltó. Még az eddiginél is nagyobb és biztosabb fékek. Teljesen zárt, illetve tokozott szelepek. Teljes cirkulációs „Dry sump”-olajozás. Mi kell még?

Az arpajoni rekordnapon egy artista egy 500 km Sunbeam-re egy 3 méter magas trapézt szerelt és azon mutatott be sebes tempó mellett produkciókat! Óriási sikere volt. Sajnos, cirkuszban nem gyümölcsozthatja tudományát, mert a mutatványokhoz hely kell és főleg hosszú egyenes.

Ausztriában kontingentálták az importálható német autómobilok számát. A kontingens a közelmúltban betelt és ezért ez év végéig német autómobil nem is importálható Ausztriába. A Mercedes-Benz művek már feleltek is erre az intézkedésre és visszavonták összes nevezéseiket a nagy osztrák versenyekről. Ezért nem indult Rudolf Caracciola a Semmering-versenyen, amit távollétében ezúttal — hosszú idő óta először — nem egy Mercedes-kocsi nyert meg. A német szakajtó sérelmesnek tartja Ausztria behozatali kontingensét és azokra az előnyökre hivatkozik, amiket az osztrák gyárak Németországban élveznek. Hogy mi lesz a dolog vége, azt nem lehet előre látni, de hogy a versenysport máris kárt szenvedett különböző kereskedelempolitikai kérdések következtében, az egyszer biztos.

Az autóbúszközlekedés hatalmas mértékben fejlődik Magyarországon. 1928-ban a menetrendszerű autóbúszközlekedést fenntartó vállalatok száma 161-re emelkedett és az általuk használt útszakaszok hossza meghaladta a 3900 kilométert. Ezek a vállalatok 397 autóbússzal 18,832.610 utast szállítottak, míg 1927-ben 291 autóbússzal csak 10,786.752 volt az utasok száma. A megtett kilométerek száma az 1927. évi 7,164.000-rel szemben 11.383.000 volt. A Fővárosi Autóbúszüzem 1927-ben 34 kocsival 1,360.717 befutott kilométerrel 7,146.184 utast szállított. 1928-ban az év végén már 67 autóbúsz volt forgalomban és 3,334.498 km mellett, 12,580.927 személy lett szállítva.

A német gépjárműipar a most kiszámított statisztikai adatok szerint 1925-ben 625.529.000 márkát forgalmazott. 86.662 munkás dolgozik az autómobiliparral összefüggő gyárakban és a kifízetett munkabérek meghaladták a 178 millió arany márkát.

Kiírták a pályázatot a Miskolc—Eger (Bükkön á) műút második szakaszára. Eddig a Miskolc-Réphaszuta szakasz már elkészült és a még hátralevő 23 kilométeres szakasznak 1930 június 30-án kell kész lennie. Réphaszutától Egerig ma még csak egy gyalogösvény vezet, tehát a föld- és sziklamunkák egész sora áll még az építők előtt.

200.000.000 arany márkát tesz ki a gépjárművek adója. Ez az összeg teljes mértékben fedezi az útjavítási költségeket, amennyiben meg lett állapítva, hogy ma Németországban felerészben gépkocsik, felerészben állattal vontatott járművek használják az utakat. Az egész évi útépítési költség 400 milliót tesz ki, tehát az autómobilok fedezik a maguk kvótáját.

Egy, a közelmúltban történt sajnálatos baleset immáron igen hamar bizonyította, hogy csak a mostani KMAC-túraútforma szolgál alapul egy túraút lebonyolításra. Az ottani praktikus próbák immáron hamar találtak hasznos felhasználásra. Egyik ismert autómobilistánk a közelmúlt napokban kiskocsijával elgázolt egy szekérről hirtelen a kocsi elé ugró gyereket. Abban a pillanatban, amikor a gyermek a kocsi elé esett, már fékezett és sikerült neki 7 méteren belül megállni. A delikvens arra hivatkozott, hogy kocsijával csupán 25 kilométeres sebességben haladt, amit bizonyít a rövid fékút. Érvelését a Magyar Túraút fékpróbái alapján bizonyította is és ennek folytán valószínűleg felmentő ítéletet fognak hozni. Az 50—60 kilométeres sebességeknél ugyanis a fékút, mint tudjuk, 17—25 méter között ingadozott.

A nagy port felvert Motalko-rendelet elleni tiltakozások már kezdik érezettni hatásukat a külföldön. A KMAC-hoz a napokban már levél érkezett Angliából, mely felvilágosítást kér a Motalkoról. Minden kipróbálás nélkül a köztudatba dobott elméletek igazán nem fognak használni autómobilizmusunknak. Ezúton is megnyugtattunk mindenkit, hogy semmi nemű karburátor-átállítás és egyéb machináció sem szükséges a Motalkohoz. Külföldi autó vígan jöhet be és ki, legfeljebb azt fogja mondani, hogy itt Magyarországon elasztikus volt a motorja.

Október 20-án lesz az év utolsó nagyjelentőségű motorkerékpárversenye. Ezen a napon rendezi a FICM Barcelona (Spanyolország) mellett a Grand Prix-t. A nagy versenyre az angolok, franciák és olaszok nagy gárdával rándulnak le.

Tokióban 200 gyermek-utcat szerveztek, amelyeken déli 1 órától délután 6 óráig a gépjárműforgalom szünetel, hogy a gyermekek szabadon játszhasznanak.

Nagyarányú kísérletek folynak mostanában az Elcosinával. Az Elcosina olasz találmány, mely 30 százalékos szeszkeverés és egyéb javító kémikáliák hozzáadásával olyan tüzelőanyagot ad az automobilistáknak, amelynek hatása egyenesen szenzációs. Állítólag az Elcosinával tett kísérletek 15—20 százalékos megtakarítást és jóval nagyobb teljesítményt mutatnak fel, mint a mostan használatos 740—750-es benzint. Az Elcosinát ugyanaz az olasz találta ki, aki az olaszországi versenyeken használatos „Elcosin” versenyüzemanyagot gyártja. Ezt az üzemanyagot használták a multévi versenyeken az összes Bugatti-vezetők is. Reméljük, legközelebb az Elcosinát is lesz módunkban kipróbálni és arról észleleteinket olvasóinkkal közölni. Arról is van szó, hogy az állam veszi át az Elcosina gyártását és azt fogják a kutakban árulni. Ezzel a megoldással az országban levő szesz is forgalomba jön és az üzemanyag is kitünő lesz.

Túrisztikai szempontból az angol Castrol kolosszális sikert ért el. A Nemzetközi Hatnaposversenyen mindkét győztes angol team Castrolt használt.

A londoni Crystall Palace-bajnokságot 5 mérföldnyire (1 kör egy mérföld) H. L. Daniell nyerte 490 ohc Nortonon. Ideje 9:24.2. Új rekord. Tudnunk kell azonban, hogy a Crystall Palace egy kert, ahol a versenyt a sétányokon rendezik.

A „Leinster Hundred” angol sebességi verseny két kategóriájában, a 175 km-es és a 250-esekben győztek Lissen-gyertyákkal. A kis kategóriát L. C. Crabtree (Excelsior-JAP), a nagyobbát C. W. Johnston (Cotton-Blackburne) nyerte. Újabb bizonyíték, hogy a Lissen-gyertyák minden tekintetben felveszik a versenyt.

Ezidén az angol Shell szép sikereket könyvelhet el magának. A német Grand Prix három győztese Pätzold (Sunbeam), Crabtree (Hecker-JAP) és Simcock (Sunbeam), valamint az osztrák Grand Prix két győztese: Runtsch (OK-Supreme) és Simcock (Sunbeam) futottak Shell-olajjal.

A „pénzért kapott érték” fogalma mindinkább elterjed. Ma már mindenki azt nézi, hogy pénzért milyen ellenértéket kap, arányban áll-e a kettő egymással, megéri-e, mindent egybevetve, az áru a pénzt? A mai gazdasági viszonyok nem engedik meg a költségek és mindenkinek egyaránt érdeke, hogy a legjutányosabb vásárlásokat csinálhassa. Ebből a szempontból mérlegelve a motorkerékpárvevőt, megállapítható, hogy a 350 km-es s. v. FN használati motorkerékpár minősége, az árhoz viszonyítva, igen előnyös összehasonlítást nyújt a vevő szempontjából. 1370 pengőért kapható egy 350-es gép, melynek úrtartalma elegendő az összes a gyakorlatban előforduló sebességi és hegy-mászási, valamint megbízhatósági kívánalmak teljesítésére, háromsebességes, a motorral blokkba épített váltóművel, tokozott szelepekkel, csendes járást biztosító hangtompítóval, kényelmes, jól rugózott nyereggel és az első és hátsó keréken elhelyezett belső expanziós fékekkel, kartelolajozás, állítható lábtartók, nagyméretű ballongumik, könnyen utánállítható fékek, masszív elsővilla és igen erős, merev váz képezik a motorkerékpár egyéb ismertetőjeleit. A 350 km-es FN egyike a legmegbízhatóbb motorkerékpároknak és ezt be is bizonyította a Szaharán való átkelésével. Nálunk Magyarországon is voltak jelentős verseny sikerei ezen modellnek. Bátya János teljesítménye a MAC megbízhatósági túraúttján — 24 óra alatt 1000 kilométer — éjjeli és nappali menetben, elég bizonyosságot szolgáltat az FN túragép megbízhatóságát illetőleg. Az FN-gyár óriási produktuma és exportja révén lehetővé tette, hogy ma már a kevésbé vagyonszűk osztály is vásárolhasson jó, olcsó, tetszetős és mindenekelőtt megbízható használati motorkerékpárt.

A dirt-track-versenyek óriási popularitására mi sem jellemzőbb, hogy Angliában különböző városokban egy hét alatt 48 verseny kerül lebonyolításra. Legtöbb van szombaton, mert vasárnap nem szabad versenyt rendezni a Szigetországban. Londonban már csaknem minden atlétikai salakpályán rendeznek dirt-tracket.

Berecz László gépészmérnök, üzemvezető megvált a Friedmann József cég motorkerékpárképviselet és javítóműhelyénél betöltött állásától és átmegy az autós szakmához. A motoroskörökben közkedvelt Berecz eltávozása a motorkerékpárszakmától érzékeny veszteséget jelent, amennyiben az vele egyik legrégibb és leggyakorlottabb szakemberét veszti el. Reméljük és kívánjuk, hogy Berecz László az autós szakmában is ugyanolyan népszerűsége tesz majd szert, mint amellyel a motorkerékpárszakmában dicsekedhetett.

Esti kereskedelmi szaktanfolyam. A Baross Szövetségnek a kultuszminisztérium felügyelete alatt álló esti kereskedelmi szaktanfolyamára a beiratkozások szeptember 16—25-ig tartanak meg este 6 és 7 óra között a VII., Dohány-utca 32. sz. alatti polgári iskolában. Kereskedelmi irányú tárgyak előadása este 7 és 9 óra között. Bővebb felvilágosítás és tájékoztató a Baross Szövetségben kapható. (IV., Váci-utca 56—58.) Telefon: Aut. 885—88.

Egy és más a dugattyúgyűrűről. Nem csodálkozott Ön még azon, kedves olvasóm, hogy a jobb márkájú amerikai autók 30—40.000 km-ig sem kell dugattyúgyűrűt cserélni? Hát azon nem csodálkozott, hogy a pótlásként behelyezett gyűrűk félannyi ideig sem tartanak? Óhajtja tudni az okát? A dugattyúgyűrűk gyártása Amerikában ma sokkal komplikáltabb módon történik, mint régebben. Azelőtt egy csövet öntöttek és abból szúrták le a gyűrűket. Olcsó tömegáru még ma is ugyanilyen módon készül. Finomabb gyártmányoknál — és az előkelő márkájú amerikai kocsik csakis ilyen finomabb gyártmányokat használnak — ma már az egyenkinti öntésre tértek át. Az amerikai Perfect Circle-gyár volt az első, amelyik ezt a komplikáltabb, de hasonlíthatatlanul tökéletesebb gyártási módot bevezette és éppen ez az oka annak, hogy olyan elismert gyártmányok, mint Chrysler, Franklin, Packard, Hupmobile, Marmon, Nash, Buick és egyebek, Perfect Circle-gyűrűvel felszerelve kerülnek ki a gyárakból. A technikai világban közismertté vált az a szigorú próba, aminek a perfect Circle-gyűrűket kerekesség szempontjából alávetik. Vékony dróttal szokták a vizsgálandó gyűrűket arra az átmérőre összeszorítani, amit majd a hengerben fog elfoglalni és aztán több helyen mikrométerrel lemérik az átmérőjét. Ily módon a gyűrű 2 és fél ezredmilliméter pontosságra kerekedik és egyenlő nyomást gyakorolnak a hengerfalakra. Legkiemelkedőbb specialitása ezeknek a pompás amerikai gyártmányoknak az olajsabályozógyűrű, amelynek hatékonysága a túlzott olajfogyasztás kiküszöbölésében utólérhetetlen. Amellett a Perfect Circle-olajsabályozó gyűrű az egyedüli, amely egyben kenőhatást is fejt ki. Ha mindehhez még hozzávesszük azt is, hogy ezek a gyűrűk 18 műveleten mennek keresztül gyártás közben, hogy belső felületükön is pontosan ki vannak dolgozva, hogy falvastagságuk a legcsekélyebb egyenetlenséget sem mutatja és hogy szélei a vetődéstől mentesek, már nem fognak csodálkozni sem a 30—40.000 km-es teljesítményen, sem azon, hogy a pótlásul betett más gyártmányú gyűrűkkel ennek a teljesítménynek nyomába sem tudunk jutni.

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.

A



KÉPVISELET ÁRUSÍTJA

A



CHENARD & WALKER
KISAUTÓKAT
ÁTALAKÍTHATÓ
KÖNNYŰ
TEHERAUTÓKAT



Peugeot
Maritime

MOTORCSÓNAKOKAT
VÍZITAXIKAT
SIKLÓCSÓNAKOKAT
OUTBOARDMOTOROKAT

BUGATTI AUTÓK

magyarországi vezérképviselete
V., József-tér 11. Telefon: A. 802-05
Műhely: József 410-01

MAGOSIX

CSUKOTT ÉS NYITOTT
TÚRAKOCSIK



ERŐBEN,
KVALITÁSBAN, SZÉPSÉGBEN,
JÓSÁGBAN ÉS MEGBÍZHATÓSÁGBAN
EGYENÉRTÉKŰ MINDEN KÜLFÖLDI
KOCSIVAL

**VEGYÜNK MAGYAR
AUTOMOBILT**

IGAZI MAGYAR EMBER CSAK MAGYAR KOCSIT VÁSÁROL!

A 200.000 KILOMÉTERT FUTOTT
MAGOSIX TAXIK MINDENNÉL JOBB AJÁNLÓLEVELET
KÉPEZNEK!

KIÁLLÍTÁSI TEREM: BUDAPEST, IV., VÁCI-UTCA 1-3.