

53959

14. 728 egyetemesi szám

Automobil Motorsport-Turizmus Közlekedés - Útépités

VI. ÉVFOLYAM

1931 FEBRUÁR 28

3-4.

SZÁM

ÁRA 1 PENGŐ



Dr. Turay László



Steff Miklós (BSE) a „Budapest” Sport Egylet által rendezett Téli Motorkerékpár győztese

HARLEY-DAVIDSON

motorkerékpárján.

385
II.

BSE TÉLI VERSENY

Az esztendő első versenyében

HARLEY-

DAVIDSON

abszolút első



Vezérképviselet:

MAJLÁTH

Gróf Zichy Jenő ucca 17. sz.

Telefon: 296-22

VILÁGRASZÓLÓ

DUNLOP SIKER!

Csak az angol **DUNLOP** gyár volt képes arra, hogy Campbell „Blue Bird”-je számára olyan pneumatikot készítsen, mely pneucserre nélkül képes volt a kétszeri világrekord menetre.

A 395 kilométeres új abszolút világrekordot angol **DUNLOP** pneumatikkal érték el.

Ez abszolút fölényt jelent a közhasználatban levő **DUNLOP** pneumatikoknál is.

Vezérképviselet:

ATLAS GÉPKERESKEDELMI R. T.

Budapest, V. Szabadság tér 18.

Telefon: 140-39

Halló! Halló!
Motorosok?

Itt **BIRÓ JENŐ**

Itt a tavasz kérem!

Óriási raktáram

alkatrészekben

motoroskellékekben

és pneumatikokban

felkészülve várja Önöket!

Vezérelvem: Mindenből a lehető legjobbat az elképzelhető legolcsóbb áron!

Vásároljon

BIRÓ JENŐ-NÉL

Budapest, VI., Liszt Ferenc tér 2

Telefon: Automata 280-96

Automobil

Motorsport-Turizmus

Közlekedés - Utégités

VI. ÉVF. 3. SZ.

1931 FEBRUÁR 28

Felelős szerkesztő:
DÉVÁNYI ISTVÁN

MEGJELENIK
MINDEN HÓ 10-ÉN ÉS 25-ÉN

Helyettes szerkesztő:
DÁRDAY-ABRIANI DEZSŐ DR.

Postatakarékpénztári csekk számla: 34240. Előfizetési díjak Magyarországon évi 20 pengő, Ausztriában évi 35 schilling, Jugoszláviában évi 300 dinár, Csehszlovákiában évi 160 cseh korona, Romániában évi 1200 lei

Szerkesztőség: Budapest, V, Visegrádi ucca 10. I. 10.

A „Motoroshét” teljes programja.

Zeppelin, Motorkerékpár Grand Prix. Automobilkiállítás, Concours d'Elegance, Nemzeti és Nemzetközi Csillagtúra és Kilométernap alkotják a teljes programot.

Alig egy hónap választ el bennünket a KMAC és BSE közös rendezésében lefolyó első nemzetközi sporthétől. Az Automobilklubban és a BSE-ben már hetek óta lázas munka folyik és ma már elmondhatjuk, hogy csaknem teljes egészében készen áll a program.

A program első pontja a „Nemzetközi Kelet-európai Automobil és Motorkerékpár Kiállítás”. Megnyílik 1931. március 28-án délelőtt 10 órakor. A kiállítás a Millenium emlékművel szemben lévő Múcsarnokban lesz. Örömmel közölhetjük, hogy az összes helyek már elfogytak. A rendezést az Automobilkereskedők Országos Egyesülete vállalta. Eddig az összes nagy budapesti cégek leadták részvételüket. Ott látjuk a Bardi (Hudson-Essex), a Reiman (Renault, Delage, Magosix, Cadillac, La Salle), a Mercedes-Benz, a MAVAG, a Weisz Manfréd, Kellner Alfréd (Chrysler), Hahn Artur (Ford), FIAT, Nash-Packard, a Ferro, a Gummigyár (Cordatic), a Lancia, az Alfa-Romeo, valamint a Maybach-gyár neveit a részvételi íven. Összesen 27 cég, több mint 50 külföldi gyár gyártmányaival jelenik meg a Múcsarnokban. A kiállítás érdekesebbé tétele iránt nagyon ajánljuk a rendezők figyelmébe a lapunk más helyén megjelent Kálmán János tollából eredő cikket, mely éppen aktuális témákat közöl az amerikai automobilkiállításokról.

Március 29-én érkezik Budapestre a „Zeppelin”. Reggel 9—10 óra között érkezik meg Mátyásföldre. Leszáll és 12 óráig áll lehorgonyozva, amikor is mindenki megtekintheti a modern kor eme csodáját egy, azaz 1 pengőért. Pont 12 órakor felszáll a Zeppelin és Magyarország körül 5—6 órás körrepülést végez. A körrepülésen 35 utas vehet részt. A részvételi díj még nincs megállapítva. Délután újból megérkezik a léghajó és leszáll Mátyásföldön, ahol a sötétség beálltáig marad. Este azután fényesen kivilágítva elhagyja a fővárost. Az emberek kiszállítását az IBUSz vállalta és kötelezte magát, hogy óránként 12.000 embert szállít ki Mátyásföldre. A Zeppelin lehozatala óriási áldozatokba kerül a Királyi Magyar Automobil Clubnak és a BSE-nek.

Április 3. Péntek. Délelőtt 10 órától — délután 4 óráig futnak be a Nemzeti és Nemzetközi Csillag-

túra résztvevői a Milleunium emlékműnél. Az előjelek után ítélve több száz résztvevőre van kilátás. Egyik érdekes résztvevője a csillagtúrának a FICM jelenlegi főtitkára Loughborough, aki az angolországi John O'Groats-ból indul.

Április 5-én lesz a III. Nemzetközi Motorkerékpár Grand Prix a Városligetben a BSE megrendezésében. Ez a verseny ezidén hihetetlen arányokat fog ölteni és ki fogja elégíteni a legelkényeztetett sportgourmandokat is. A versenynek háromszorannyi külföldi résztvevője lesz, mint hazai, ami egy igazi világversenyre fogja avatni az idei Magyar Grand Prix-t. Ugy a KMAC, mint a BSE vezetősége mindent elkövet, hogy a legjelesebb kontinentális és angol vezetőket megnyerje a versenyre. Eddig nem kisebb nevek, mint Dodson és Simcock (Motosacoche), Bullus, Rüttchen és Runtsch (NSU), Steinfeldner (Rudge), Gaussorgues (Monet-Goyon), Handley (FN), az osztrák Walla és Melichár indulása biztos. Olyan versenyt fogunk tehát itt látni, amilyen Magyarországon még sohasem volt és talán nem is lesz még egy.

Április 6-án lesz a Városligetben a Concours d'Elegance, melyre felvonulnak nemcsak a kiállításon résztvevők, hanem a csillagtúrán érkezett kocsik is. Itt alkalma lesz a közönségnek egy vérbeli kontinentális nívón álló automobil szépségverseny megtekintésére. Aznap este lesz a nagy lakoma a Szent Gellért Szállóban az Autós-Motorhét győzteseinek és résztvevőinek tiszteletére.

Április 9-én Kilométernap lesz Táton. Ezt a napot a külföldiek kérésére rendezi meg a KMAC és BSE, miután tudott dolog, hogy a tati beton egyike Európa legalkalmasabb pályáinak, ahol a karburációs viszonyok a szomszédságban lévő Duna folytán a lehető legjobbak és így igen sok külföldi speciálisan a tati versenyek miatt keresi fel Budapestet.

Mint a fentiekből látható, lesz bőven látnivaló. Reméljük, hogy az egész Autós és Motoroshét a lehető legjobban fog sikerülni és így állandósulni is fog. Abban az esetben, ha minden jól megy, 1932-re már az Automobil Grand Prix is fel lesz véve a programba. A jelen pillanatban azonban ennek a megrendezése még túl nagy anyagi terheket rótt volna a rendező egyesületekre.

VERSENYEK

Ezúttal ismét megkezdjük a múltban oly kitűnően bevált és mindenki által autentikusnak elismert „VERSENYEK” rovatunkat. Az alantakban számról-számról közölni fogjuk a lapzártáig lezajlott nevezetesebb európai és más világrészbeli automobil- és motorkerékpár-versenyek részletes eredményét. Nagyon sok ember van, aki nem igen tulajdonít fontosságot a versenyeredményeknek. Ezek tévednek. Igazában a versenyek mutatják meg, hogy mi a jó konstrukció, melyik a gyors és megbízható gép. Azok a gyárak, amelyek jó versenykocsikat tudnak a küzdőtérre állítani, azok éppen oly jó túrakocsikat tudnak a piacra dobni. Különösen fontosak a versenyek az alkatrészek szempontjából. Itt látni, hogy melyik pneumatik bírja az iramot, itt dől el, melyik mágnes, melyik gyertya állja az óriási fordulatszámot. Igen sokan érvelnek azzal, hogy a gyárak a versenyekre speciális gépeket és speciális alkatrészeket küldenek. Ez részben igaz. Viszont azonban igen sok gyár ezeket a speciális anyagokat már szériában gyártja és az mindenki által megvásárolható. A legtöbb gyár versenytapasztalatait értékesíti a túrakocsikon, amelyek azután 100 százalékkal többet bírnak ki, mint azok, amelyeknél a tapasztalatokat a vevők teszik meg és hozzák tudtára a gyárnak. Bizony számtalan ilyen esetről tudunk és csak a hazai képviselők iránti kíméletből nem fessegetjük az efajta kérdéseket. Jelen számunkban a németországi téli versenyekről hozunk kimerítő tudósítást, valamint a Budapesten és környékén lefolyt BSE „Téli verseny” eredményeit ismertetjük.

Garmisch-Partenkirchen Téli Sporthét.

A múlt héten zajlottak le a Garmisch-Partenkirchenben kiírásra kerülő téli versenyek. A csillagtúra 19 beérkezője közül a Barcelonából startolt Doerschlag (Mercedes-Benz) győzött. A 2.8 kilométer hosszú Eibsee-hegyiverseny útvonala az előző napi hóesések folytán ugyancsak nehéz volt. Mindazonáltal sikerült a rendezőségnek a hóekékkel az utat használható állapotba hozni, annyira, hogy a múlt évi rekordok sorra dőltek. Így a motorkerékpár kategóriák multévi legjobb idejét, amit Gschwilm (RUDGE) állított fel 2:40.1-el, először maga Gschwilm javította meg 2:29.1-re, majd az új 500-as ZÜNDAPP-on versenyző müncheni Brand nyomta le 2:24.1-re, ami 70 kilométeres átlagsebességet jelentett. A harmadik nagyjágyú a DKW vezető Toni Bauhofer gyújtási zavarokkal küzdött és így nem szólhatott bele komolyan a rekord kérdésébe. Az oldalkocsis verseny ugyancsak új útvonalrekordot hozott. Itt Lang (Standard) rekordját adták át a multnak. Az új rekorder a müncheni Lohner (RUDGE) 2:44.2-es idejével 61.4 km. óraátlaggal kitűnő eredményt mutatott fel. Érdekessége a versenynek, hogy a ko-

csik ideje jóval alatta maradt a motorokénak. A rekord, amit 1929-ben Michel Raulino (Mercedes-Benz) állított fel, szintén a multté lett. Itt a berlini von Morgen (Bugatti) érte el 2:47.4-es idővel az új automobil útvonal rekordot, dacára annak, hogy gázosító-zavarokkal küzdött.

A solo motor, sidecar, automobil és repülőgép küzdelme az Eibsee behavazott jegén ezúttal is szenzációs küzdelmet hozott. A küzdelem nem annyira a repülőgép és a földi gépek között volt érdekes, hanem csupán a motoros járművek között. A repülő Stöhr, akit úglátszik nagyon lebecsültek Udet-el szemben, 12 körre lett kötelezve, amivel szemben a motoros járművek 8 kört mentek. Stöhr győzött, ahogyan akart és 177.5 kilométeres átlaggal jóval előbb abszolválta köreit, mint földi ellenfelei. A verseny érdekessége, hogy a solo motorosok lelépték a Bugattikat, akik úglátszik a havas terepen nem tudtak mozogni. A Zündapp vezető Brand összes ellenfeleit lekörözte. Gschwilm bukott, Lohner feladta és a végén a repülőgép után Brand futott be elsőnek solo Zündappján, akit a Victoria oldalkocsivezető Möritz és Morgen (Bugatti) követtek. A motorkerékpárok számára rendezett sebességi versenyekben a DKW-k győztek. A 350-ben Gmelch 82.5 km-es, az 500-asban Winkler 78.7 km átlaggal hagyta ott ellenfeleit. A sidecarok között Möritz (Victoria) lett a győztes 75 km-es átlaggal, Lang (Standard) előtt.

A BSE téli versenye.

Abszolút győztes: Steff Miklós (BSF) Harley-Davidson. — A solo motorosok között Kiss László (HAC) Puch futotta a legjobb időt. — Szép verseny, kitűnő rendezés.

Február 15-én rendezte a „Budapest” Sport Egylet a szokásos téli versenyt, melyről ezidén már-már azt gondoltuk, hogy elmarad. Dacára azonban a késői terminusnak, pompás igazi téli idő kedvezett a versenynek, melyről elmondhatjuk, minden tekintetben kitűnően sikerült. A rendezést a BSE motorsportosztályának vezetői Kovácsvázy Vilmos, Kazinczy Gábor, Szánthó László, valamint a már nagy rutinnal rendelkező BSE gárda mintaszerűen bonyolította le. A verseny ezidén sokkal könnyebb volt, mint a múlt évben, miután a jeges meredekket csaknem mindenütt, vastag hóréteg borította. Így azután a hírhedt Delmár Walter által felfedezett erdei meredek útszakaszon elmaradtak azok a kolosszálisnak mondható jeleneetek, mint a múlt évben. Akik látni akartak valamit, azok most is ezen a szakaszon állottak fel. Dacára az előbb vázoltaknak, mulatságos eset így is akadt elég. Különösen néhány sidecarmenő birkózott meg nehezen a meredekkel. Legszebben a solo-versenyző Kiss László (Puch), Martinek István (REX-ACME), Zboray Ferenc (DWK) és Kovács János (Calthorpe) vette a szakaszt, míg az oldalkocsisok közül az abszolút legjobb időt futó Steff

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

Miklós (Harley-Davidson), Czulyba Mihály (BMW) és Mórocz László (Puch) mentek a legjobban. A BSE vezetősége az utolsó hegyi szakaszon külön méréseket végzett. Itt a legjobb időt Zboray Ferenc érte el DKW-ján, de viszonylagosan talán Martinek István ment legjobban pöttömnyi Rex-Acme gépén. Érdekes megemlíteni, hogy Steff Miklósnak ez volt az első versenye, ami azonnal abszolút győzelmet szerzett neki. Amint a nevezésekből látható, a motorversenyzők zöme ma a BSE, TTC és HAC-ból kerül ki. Új színeket látunk a Duna SC megjelenésével. Kisebbszámmal voltak a nevezettek között a KMAC, MTK menői, míg a már versenyzővel alig rendelkező MAC csupán egy emberrel állott starthoz. Feltűnő volt a sok egyletenkívüli, akiket remélhetőleg a következő versenyeken már egyleti színekben fogunk üdvözölni. A jövő elég sivár, de nem kétségbeejtő. A téli versenyen sohasem volt több 50 nevezőnél, így tehát a mostani 30 még megjárja.

A verseny részletes eredménye a következő:

Solo motorkerékpárok: 175 km. 1. Martinek István (KMAC) Rex-Acme 1:20:00. 2. Zboray Ferenc (BSE) 1:23:00. 250 km. 1. Kiss László (HAC) Puch 1:05:30. 2. Schuszter Vilmos (TTC) Ariel 1:20:00. 350 km. 1. Kovács János (BSE) Calthorpe 1:15:00. 2. Winkler Ferenc (MTK) Douglas 1:23:00. 3. Sonnenwirth Elemér (Egyl. kiv.) FN 1:36:00. 500 km. 1. Tóth István (TTC) Rudge 1:30:00. Oldalkocsis motorkerékpárok: 1. Steff Miklós (BSE) Harley-Davidson 1:00:00. A nap legjobb ideje. 2. Pápai István (Duna SC) Royal-Enfield 1:06:00. 3. Czulyba Mihály (TTC) BMW 1:06:30. 4. Róna Lajos (Egyl. kívül) Raleigh 1:13:00. 5. Wilhelm György (Egyl. kívül) BSA 1:13:00. 6. Csics Géza (BSE) AJS 1:16:00. 7. Deli Lajos (BSE) Rudge 1:17:00. 8. Szigeti István (MAC) Harley-Davidson 1:25:00. 9. Nemes László (TTC) Monet-Goyon 1:28:00. 10. Knopp László (HAC) NSU 1:38:00.

Motoros sjiöring versenyek Lillafüreden.

A lillafüredi sporthéttel kapcsolatban a Magyar Sí Szövetség a motoros sjiöringversenyeket is felvette a programba. Miután a Hámori-tó 28—30 centiméteres jegét 8—10 cm. összepréselt és a felületén igen gyors hó borította, a jöringversenyek pompás látványt nyújtottak. Egyedüli hibájuk az volt, hogy a kevés induló révén úgy a solo, mint a sidecar gépek egyszerre startoltak, sőt még fűszer gyanánt egy vérbeli cyclecar is jutott a mezőnybe Urbach front-drive BSA-ja révén. A célt azonban a rendezőség teljes mértékben elérte. A propaganda kitünően sikerült. Mondani lehet, hogy formális harcok folytak a kötélért az egybegyűlt nézők és versenyzők között, hogy ki jusson egy két körre a motorok mögé. A verseny nem volt könnyű sem a motoros, sem a síelő számára. Az 50 méter átmérőjű fordulók próbára tették nemcsak a motor vezetőjét, hanem a síelőt is. Magára a versenyre egyedül a Matchless vezető Kozma Endre jött le, akinek partnere a MAC

BSA

motorkerékpárban még
senki sem csalódott!

Vezérképviselőt:

URBACH LÁSZLÓ

Budapest, VI., Hunyadi tér 12
Telefon: 116-28

Motorkerékpárt
csak motorkerékpárosnál vásároljon!

kitűnő síelője Balatoni Levente volt. A Miskolcra való motorosok gépei kis hengerűrtartalmuk révén túl lassúak voltak ahhoz, hogy Kozma tempóját tartani bírják. Így azután a KMAC részéről megjelent Hild Károly Harley-Davidson sidecarját vonták be Hoffmann László vezetésével, valamint a szintén megjelent Urbach László BSA cyclecarját. A két tréningnap után, amikor is már úgy a motorosok, mint a síelők formája teljes mértékben kialakult, megtartották a versenyt. Először a nőversenyzők kerültek sorra. Hogy a járművek közötti sebességkülönbséget eliminálják, elhatározták, hogy a versenyeket időre bonyolítják le. Kiki tehetségéhez mérten kapcsolódott a sologéphez, a cyclecarhoz és az oldalkocsis géphez, ahol is két körnél, azaz 1200 méternél cirka 30—30 méter volt a különbség. Urbach László kezdte meg a futamokat, ahol legjobbnak a Lingel nővérek bizonyultak, míg a harmadik legjobb időt Petrovits Vidorné érte el. Most megjelentek a nagygépek, akiknek a BSA cyclecar már nem volt elég gyors és Kozma Endre Matchless-jéhez kapaszkodtak. Kozma vezetésével a két Szapáry grófnő a MAC kitűnő nőversenyzői, Marianne és Gabriella érték el a legjobb időt (1:43) messze felülmulván a Lingel nővérek eredményét. Mindre rákontrázott azonban a szintén MAC színekben indult Békessy Magda, aki bravurosan állva a két kört 1:41-es időt ért el. Nővére a szintén MAC Köntczeyné Békessy Erzsébet már nem bizonyult klasszisnak, amennyiben két ízben is bukott és 3 perccel felüli időt ért el. A női versenyek után a férfiak következtek. Kozma Balatoni Leventét, Urbach László Lichtenstein János herceget, míg Hoffmann Rózsahegyi Istvánt húzta. Már az első körben kialakult a helyzet. Kozma pompás dirt-track stílusával azonnal élre ment és 500 méternél már 30—40 méterrel vezetett, amikor a fordulóban kicsúszott és Balatoni Levente nagy haragjára elvágódott. Ekkor Urbach ment az élre, akit 30 méterrel a Hoffmann—Rózsahegyi pár követett. Már Urbachék biztos győztesek-

nek látszottak, amikor a fiatal herceg az északi kanyarban elvágódik és amíg Urbach visszatolat érte, a Harley-Davidson már a célban is van. A Kozma-Balatonai pár azután a háromkörös versenyben erősen kárpótolta magát, amennyiben biztosan győzött 2:31 alatt, ami 42.912 km. álagsebességnek felel meg, míg Békessy Magda átlaga két körre alig valamivel rosszabb 42.480 km. Ezzel befejeződött az első motoros síjöring verseny Magyarországon, melyről elmondhatjuk, hogy határozottan jó szolgálatot tett ennek a szép és érdekes sportnak. A verseny síma lebonyolítása Hild Károlynak, a KMAC kiküldött sportbiztosának érdeme. A győztesek és helyezettek a Földművelésügyi Miniszter által felajánlott művészi „Lillafüred” plakettet kapták emlékül. Végezetül megállapíthatjuk, hogy a kies Hámori-tó jege rendkívül alkalmas motoros síjöring versenyek lebonyolítására és ott egy 700—800 méter kerületű pálya is is könnyen kitűzhető. Óvakodni kell azonban attól, hogy a tó elülső részén a jövőben jeget termeljenek és léket vágjanak mert az ott felbuggyanó víz könnyen tönkretelheti az egész hófelületet. Meg vagyunk róla győződve, hogy a jövő télen Lillafüreden nagyon sok motoros jöring versenynek leszünk szemtanui.

Az amerikai automobilizmus.

Irta: Kálmán János.

Köztudomású, hogy Amerikában kb. 27 millió automobil van forgalomban. Könnyen azt lehetne hinni, hogy az emberek itt az automobil iránt már közömbösséggel viseltetnek, hiszen annyira el van terjedve és ma már azt mondhatjuk, hogy az amerikai ember életszükségletének egyik tényezőjévé vált. És mégis az autó kérdése a mindennapos, sőt sőt minden perces használat dacára is állandó kedvenc témája az amerikai népnek. A szeretettel párosult érdeklődésnek legjobb fokmérője a jan. és febr. hónapok, melyek tudvalevőleg az amerikai automobilkiállítások hónapjai. Nemrég zárult be a newyorki show, már megnyitott a chicagói, milwaukee-i, buffalói, san-franciscói, los-angelesi és még egy csomó autó show, melyek kivétel nélkül úgy látogatókban, mind üzletkötésekben nagyon jó eredményeket mutatnak fel. Az tény, hogy az automobilkiállítások épülete körül a látogatók autói olyan tömegben parkolnak, hogy a későbbben jövők örülnek, ha egy félórai kísérelt után valahol a tizedek utcánál találnak egy kis helyet. (Általában a városokban lévő üres telkek tulajdonosai csinálják a legjobb üzletet, mivel ezeken a helyeken autóparkokat létesítenek és 5—10 centért akárki beállíthatja az autóját. Még vigyáznak is rá. Ez a parkolás különösen az üzletemberekre nézve előnyös, mivel a belváros legtöbb helyén csak egy óra hosszat szabad a kocsikat egy helyben hagyni.)

Ha már az automobilkiállításokról van szó, egy pár külsőségről szeretnék említést tenni, aminek aktualitást a közlő magyar automobilkiállítás ad. Nem lesz érdektelen rámutatni azokra az esz-közökre, melyek nagyban hozzájárulnak egy automobilkiállítás népszerűsítéséhez. Tehát 1. a legszembe-tűnőbb az, hogy a kiállítások reggel 9-től este 1/2 11-ig vannak nyitva és a statisztika azt mutatja, hogy a látogatók legnagyobb számban este 8 óra körül keresik fel a kiállítás helyét. És ez nagyon könnyen érthető, mivel az üzletemberek esti 6—7 óráig többnyire el vannak foglalva és üzleteiket, irodáikat napközben nem szívesen hagyják el, míg sokak részére a munkahely elhagyása direkt lehetetlen. Ez a helyzet Pesten is. Nem lehet bázisolni arra, hogy aki nem ér rá hétköznap, elmegy vasárnap. Sokakat éppen az riaszt vissza, hogy vasárnap nagy a tolongás. Tehát nagyon helyes volna a kiállítás záróidejét legalább esti 9 órában megállapítani. 2. A kiállítás tartama alatt állandó szórakoztató zene van, melyet rádió szolgáltat. 3. Az automobilkiállítás kifejezett kívánságára nagyszámú pihenő és társalgó helyek vannak felállítva azon indokból, mivel „egy kiállítás megtekintése meglehetősen fárasztó. Már most, ha a látogatóknak nincsen alkalma megpihenni, úgy később a fáradság miatt már nem tudja a kiállított daraboknak azt a figyelmet szentelni, amit azok megérdemelnek.” A társalgók továbbá azt a célt is szolgálják, hogy a látogatók egymás között nyugodtan megbeszélhessék a látottakat, ami az esetleges üzletkötést elősegíti. 4. A naponként kisorrolásra kerülő automobil és motorkerékpárnak is meg van a maga vonzó hatása. Rendkívül propagandasz-tikus hatása volna az u. n. „lecture”-eknek. Meg vagyunk róla győződve, hogy a magyar automobilkiállítás közönsége a legnagyobb élvezettel hallgatná a hazai automobilizmus kiválóságainak a nap, vagy est bizonyos órájában az automobilizmus népszerűsítése érdekében tartandó előadását, úgyszintén hasonlóképpen honorálná mindenki kitűnő automobil- és motorkerékpár versenyzőink saját kül- és belföldi versenyeken szerzett tapasztalatairól szóló beszámolóját. Az ilyen fajta előadások Amerikában rendkívül népszerűek és nincs olyan kiállítás, ahol e célra ne volna külön terem rezerválva. Ugyancsak fenti cél szolgálatába állítható a mozigép is. 20—30 perces mozielőadás keretében be lehet mutatni érdekes autó- és motorkerékpár verseny részleteket, túrafelvételeket, melyek után a közönség fokozottabb érdeklődéssel szemléli a kiállított gépeket. Ezek a kis előadások is nagy közkedveltségnek örvendenek Amerikában.

Nagyjából ezek volnának azok az eszközök, amelyek segítségével elő lehet mozdítani azt, hogy az automobilkiállítás iránt minél nagyobb tömegek érdeklődését felkeltsék.

Autótúrán —
NIKOTEXET

Lillafüredi impressziók.

Február 8. és 15. között a Magyar Sí Szövetség téli sporthetet rendezett Lillafüreden. Bár a téli sportok nem tartoznak szorosan a motor jogkörébe, mégis foglalkoznunk kell ezzel a sporthéttel, Lillafüred bevonult a télisportba. Amint a németek és osztrákok megírhatják Garmischról, a Semmeringről, Kitzbühelről, Mariazellről és más helyekről, hogy „Wintersportplatz” és a franciák oda biggyeszti Chamonix, Luchon és mások után, hogy „Sport d'Hiver”, ugyanúgy mi magyarok büszkén megírhatjuk, hogy Lillafüred 1931. februárjában „Télisport hely” lett. Azzá tette a Magyar Sí Szövetség ott megrendezett télisportthete és azzá tették azok a kitűnő eredmények, amiket ott ezen a héten a nagy számban megjelent külföldiek és a magyar télisportok legjobbjai értek. Mi, akik ezuttal a télisportokat is a turizmus, az autó és motorturisztika szemüvegén nézzük, fel kell, hogy hívjuk olvasóink figyelmét Lillafüredre. Bár Lillafüred megközelíthetősége vasuton is kitűnő, mégis mi azon a nézetten vagyunk, hogy Lillafüred főleg az automobilista és motorkerékpáros sportember szempontjából bír nagy jelentőséggel. Lillafüred távolsága az új pompás bükki műúton Budapesttől Hatvan—Gyöngyös—Kerecsend—Eger érintésével 186 kilométer, ami három-három és fél óra alatt könnyen abszolválható. A pazar kényelemmel berendezett Palota-szállóban mindenki megtalálja azt, amit akar. Az elterjedt rémhírekkel szemben meg kell állapítanunk, hogy Lillafüred semmivel sem drágább, mint hasonlókaliberű külföldi fürdőhelyek megfelelő Grand-Hoteljei. Tizenhárompengős négyszeri étkezés, valamint a 4 pengős lakás és az ehhez kapcsolt 10 százalékos kiszolgálás, napi 18 P 70 fillért tesz ki. Ez két hétre 261.80 P. Ha akadnak is külföldön olcsóbb Hotelek hasonló kényelemmel és hasonló kitűnő étkezéssel, úgy az a pár pengő, amit ezuton megtakarítunk, sokszorosan elvész a vasuti jegyen, vagy az üzemköltségen, amíg odajutunk. Legyünk sovíniszták. Tegyük úgy, mint a németek. Karoljuk fel azt, ami a mienk. Bátran elmondhatjuk, hogy Lillafüreden úgy a pihenni vágyó, a munkában kimerült ember, mint a sportférfit is megtalálják azt, amit keresnek. Lillafürednek azonban tovább kell mennie. Igyekeznie kell, hogy nemcsak a hazaiak látogassák, hanem egyik sportcentrumává vállalják Európa Keletjének. Nézzük most Lillafüredet a kritikus szemével. Mi van és mi kellene még?

Kezdjük a téllal. Mindenekelőtt meg kell állapítanunk, hogy az Állam, illetőleg a M. kir. Földművelésügyi Miniszterium, amely ma Lillafüredet kezeli, a legnagyobb megértést tanúsítja a sporttal szemben és teljes tudatában van annak, hogy Lillafüredet főleg a sport fogja nagyvá tenni. A Miniszterium kiküldöttei, így elsősorban Pfeiffer Gyula miniszteri tanácsos mindent megtesz, hogy a télisportokra alkalmasakat teeremtsen. Bámulatós precizitással és gyorsasággal épült meg az 1960 méter hosszú átlagos 10 százalékos esésű bobbálya, melyről elmondhatjuk, hogy egyike a kontinens leggyorsabb és mármost legjobb pályáinak. A rajta elért 1 perc 41 másodperces útvonalrekord, ami 69 kilométeres átlagsebességgel felel meg, kontinentális viszonylatban egészen első-



Az árak beszélnek!

350 kcm. oldalszelepeit 1375 pengő
500 kcm. OHV. Sport. 1780 pengő

Vezérképviselet:

Urbach László

Budapest, VI., Hunyadi tér 12



Telefon : 116-28

rangú teljesítmény. Ha a tervbevett meghosszabbítás a Hollóstatőről a nyár folyamán megtörténik és hossza eléri a 3000—3500 métert, úgy a pálya a legközelebbi télen már a külföldiek legjobbjait fogja Lillafüredre vonzani. A ródlipályáról már most elmondhatjuk, hogy kiforrott és legfeljebb a pálya biztosítása ellen lehetnek kifogások, amiket azonban a nyár folyamán eszközölni is fognak. A síugrószánc kitűnő. A tervezők Benedek Frigyes mérnök és Haberl Aladár egyike a mult legjobb ugróinak, büszkék lehetnek. Lillafüreden ma legjobban a kötél-felvonópálya hiányát lehet érezni. Egy felvonó a Bagolyhegyre, ahol a sisánc, a ródlipálya startja, valamint a legszebb sígyakorlótérek vannak, elengedhetetlen kellék és feltétlenül megépítendő. Az egyedüli hiány Lillafüreden a sízésre alkalmas lesiklótérekben van. Feltétlenül kívánatos volna tehát, hogy közel a Palota-szállóhoz az északi lejtőkön 50—60 méter széles irtások történjenek, ahol a hegyi túrákról hazatérők juthassanak megfelelő lesiklásra alkalmas terephez és a sísport barátai megfelelő gyakorlótérekhez a Hotel közvetlen szomszédságában. A fentiek mellett egy állandó jégpálya a tavon, esetleg az idősebb urak részre a külföldön annyira frekventált curling pálya volna létesítendő.

A lovas és motoros jörintezők számára egy kényelmes lejáratot kellene megépíteni a tó jegére. Ha mindez megvan, akkor kerüljön sor a versenyekre. Az idei próba megmutatta, hogy egy sporthét megrendezése nem a legszerencsésebb idea. A zsúfolt program torlódásokat okoz és csak rövid időre koncentrálja az összes sportok művelőit Lillafüredre. Egészen külön kell választani a síversenyeket, egészen külön a bob- és ródliversenyeket, egészen külön a korcsolya- és hokkeysportot, valamint a motorosjöringet. A fentiek kívül roppant alkalmas lenne az új Eger-Lillafüredi műút egy téli autó- és motorverseny céljaira. Így azután a sport megoszolna és a nyaraló,

illetve teledő közönség számára mindig volna sportatrakció. „Panem et circenses” — mondták a rómaiak. Ez a mai társadalomra is áll. A nyáron a golf, a tenisz, a turisztika, a csónakázás alkotják a fősportokat, amihez egy tervbevett strandfürdő fogja megadni a vízi sportot és az egészség kultuszát. Természetesen egy nyári hegyiverseny Lillafüred és a Bükki út legmagasabb pontja között óriási szenzációja lenne a motoros-sportoknak. A fentiekhez esetleg galamb-lövő versenyek, gyepfokey-pálya létesítése emelnék a sportolási lehetőséget. Feltétlenül szükséges

lenne egy második autógarázs megépítése a nagy Hotel közvetlen szomszédságában, ahol sofför nélkül érkezők helyezhetnék el kocsijaikat.

Egyelőre ennyit. Talán sok is egyszerre. Amennyire azonban mi ismerjük azokat, akik Lillafüredet irányítják, biztosak vagyunk benne, hogy mindezt egy éven belül már mind készen fogjuk látni. Reméljük, hogy a magyar közönség ugyanazzal a szeretettel fogja támogatni Lillafüredet, mint amilyen igyekezettel dolgoznak azok, akik ezt a pompás fürdőhelyet irányítják.

Néhány szó a kopogásról.

Egy autó, vagy motorbicikli által okozott zörejek közül a gépére vigyázó vezető fülének talán a legkellemetlenebb a motor kopogása. Az újdonsült autós, vagy motoros nagyon meg szokott ijedni, mikor legelőször hallja motorját kopogni, első pillanatban azt hiszi, hogy valami eltört, mert tényleg a kopogás hangja rendkívül hasonlít a fémek egymáshoz való ütésének a hangjához, mint például mikor kalapáccsal verünk az üllőre. A kopogás hangjának kellemetlensége azonban jó arra, hogy még a gyakorlatlan vezetőnek is feltűnik s iparkodik mielőbb megszűntetni.

A kopogás oka lehet a motor és lehet az üzemanyag. Ha a motor okozza a kopogást, az megint két okra vezethető vissza. Az első ok a motor konstrukciójával függ össze, (vannak a kopogásra nagyon hajlamos motorok), másodszer oka lehet a motor alkatrészeinek a kopása, mint például kopott dugattyú-csapzeg, illetve csapágy, mikor is a pontos illeszkedés hiánya miatt a dugattyú fel és lejárásakor csilingel. Hogy a motor konstrukciójától függ a kopogási hajlam, azt bizonyítja az, hogy ugyanazon üzemanyaggal az egyik motor kopog, a másik nem, vagy csak nehezen. Hogy az üzemanyagtól is függ a kopogás, azt meg abból láthatjuk, hogy ugyanazon motor az egyik üzemanyaggal könnyebben kopog, mint a másikkal.

Hogy a kopogás tulajdonképeni mibenlétét és okát jobban megérthessük, nézzük meg, melyek azok a leggyakrabban előforduló esetek, melyekben a motor kopog.

Próbáljuk meg autónkkal vagy motorunkkal egy állandóan meredekebben emelkedő utat direkt sebességgel venni. Amíg a motor legnagyobb teljesítményének megfelelő fordulatszámon van és az ezen fordulatszámmal megtett úton fellépő ellenállások leküzdésére szükséges munka kisebb, mint a fordulatszámnak megfelelő motorteljesítmény, gépünk gyorsítani fog, mert a nagyobb teljesítmény folytán erőfeleslegünk lesz, amely a gépet gyorsítani fogja. Ha meredekebb útszakaszra érven, az ellenállások legyőzésére szükséges munka nagysága a kerekeken leadott munkával egyenlő, gépünk egyenletes sebességgel fog haladni. Ha már most olyan meredek útszakaszhoz érünk, hogy a motor maximális teljesítményének megfelelő fordulatszám által megtett úton fellépő ellenállások leküzdésére szükséges munka nagyobb, mint a motor által teljesített munka, kocsink lassulni

fog. Ha a koci lassul, a motor fordulatszáma csökken. Mivel a robbanó motoroknál a teljesítmény sajnos nem áll egyenes arányban a fordulatszámmal, hanem a fordulatszám csökkenésével a teljesítmény rohamosan csökken, erősebb mértékben, mint a csökkenő sebességnek megfelelő szintén csökkenő legyőzendő ellenállások, egy bizonyos alacsonyabb fordulatszámnál a motor elkezdi kopogni. Ha visszakapcsolunk, a kopogás megszűnik s esetleg kocsink gyorsulni is fog, mert a nagyobb áttételezés folytán az egy fordulat alatt legyőzendő ellenállások kisebbek lettek.

Ha lassú tempóban járva hirtelen gázt adunk a motornak, szintén kopogni fog. Minél jobb konstrukciójú a motorunk, annál nehezebben fog ilyen gyorsításoknál kopogni. Ha közben motorunk tūraba jön, a kopogás lassan megszűnik. Láthatjuk a fenti két példából, hogy a kopogás alacsonyabb fordulatszámoknál áll be akkor, ha a motor erősebben lesz terhelve. Az utóbbi esetben ez a terhelés a gyorsítandó tömegek tehetetlenségéből áll elő. Maximális fordulatszámánál a jó motor nem kopoghat.

Próbáljunk most már a fenti példákiból a kopogás okára következtetni. Nézzük meg evégből közelebbről, milyen folyamatok mennek végbe a robbanás alatt. A komprimált keveréket a gyertyán át leadott szikra egy ponton gyújtja meg. Mivel minden égésnek van terjedési sebessége, a keverék nem gyullad meg egyszerre és pedig bizonyos idő múlva a keverék az égési sebességnek ezen idő alatt megtett útjával, mint sugárral rajzolt gömbfelületen robban. A gyertyától legtávolabbra levő keverékrész robban utoljára. (Éppen a robbanáshoz szükséges idő miatt kell a motornak előgyújtást adni, ha a legnagyobb teljesítményt akarjuk kivenni, t. i. ha a holtpont előtt gyújtunk, akkor a holtponton, vagy kissé utána fogja a robbanás a legnagyobb nyomást gyakorolni a dugattyúra s így a legnagyobb munkát is végezni.) Az utoljára felrobbanó keverékrésznél a robbanás már sokkal vehemensebben történik, mint a gyertya közelében. Tegyük fel, hogy a gyújtás után egy bizonyos idő múlva mondjuk a keverék $\frac{3}{4}$ része elégett. Ez az elégett, vagyis felrobbant háromnegyed keverékrész a robbanás folytán nagy nyomást fejt ki s a még fel nem robbant keverékrészt szerfölött komprimálja. Míg a gyújtás pillanatában a keverék a motor kompresszió végnyomásának megfelelő, cca 5 atm. nyomásra van komprimálva, addig ez a még fel nem

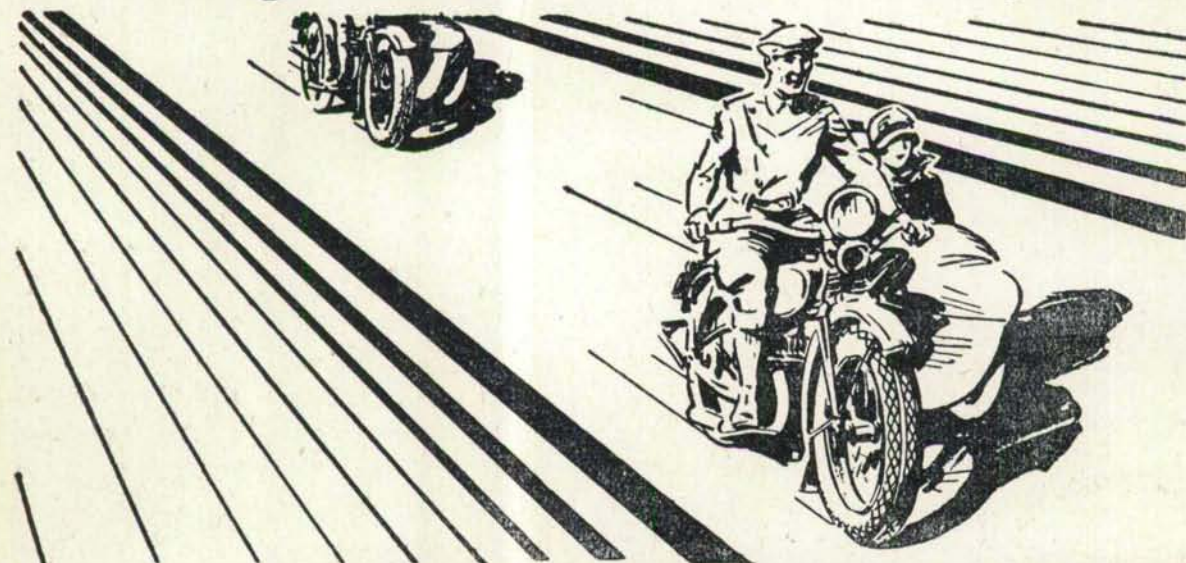
robbant keverékrész a már felrobbant keverék által ennek sokszorosára lesz felkomprimálva. (Könnyebb megérthetőség végett képzeljük el, hogy a keverék egy olyan hengerben van, melyben a lefelé haladó dugattyút az elrobbant és mindjobban kiterjedő gázok helyettesítik.) Végül is ez a túlkomprimált keverékrész is meggyullad és pedig vagy azért, mert az égés már idáig terjedt, vagy pedig, ami valószínűbb, öngyulladás folytán, tudniillik gázok sűrítésekor hő keletkezik, s ha ennek hőfoka eléri a gáz gyulladási pontját, akkor magától meggyullad, vagyis felrobban és a gyertyától előidéztet, mondjuk enyhébb és lassabb robbanás után rövid idő múlva (a másodperc nagyon csekély töredékeiről van szó) bekövetkezik egy második robbanás. A nagyobb kompresszió folytán ez a második robbanás sokkal hevesebb, mint az első, olyannyira, hogy a lefelé haladó dugattyú a gázok nyomásának engedni (kitérni) nem tud, illetve a dugattyú sebessége a terjedő gázok sebességéhez viszonyítva csekély s ez a vehemens robbanás, mintegy pöröly az üllőre, úgy üt a dugattyúra s ez adja azt a hangot, melyet kopogásnak nevezünk. Ha a motor magasabb fordulatszámra van, a dugattyú sebessége nagyobb s így könnyebben tud kitérni az erősen terjeszkedő gázok elöl s így a robbanás nem fog olyan hirtelen hatni a dugattyúra, mint alacsonyabb fordulatszámon. Ezért van az, hogy a kopogás mindig alacsonyabb fordulatszámokon lép fel akkor, ha a motort bármilyen módon túlterheljük s ezen túlterhelés folytán nem tud a motor gyorsan fel-turázni, vagyis a dugattyú nagyobb sebességet elérni.

Nézzük most azt, hogyan lehet e kellemetlen jelenség fellépését megakadályoznunk. Említettem, hogy a kopogás függ a motor konstrukciójától s az alkalmazott üzemanyagtól. Vegyük először a motort. Megfigyelhetjük, hogy egy felülvezérelt motor kevésbé hajlamos a kopogásra, mint egy oldalvezérelt motor, mert jobban felveszi a gázt s így jobban is

akcelerál, mint egy oldalvezérelt. Az OHV (over head valve, felülvezérelt) motor hengerfeje nagyjából fél-gömbnek vehető, vagyis mindenegyes pontja a középpontjától egyenlő távolságban van s melynek átmérője a henger átmérőjével egyenlő. A gyertya a hengerfejen lévén elhelyezve, a legtávolabbi pont sincsen nagyobb távolságra a gyújtás helyétől, mint a henger átmérője. SV (side valve, oldalvezérelt) motoroknál azonban a szelepek oldalt való elhelyezése miatt a hengerfej átmérője mindig nagyobb, mint a henger átmérője s így nyilvánvaló, hogy a gyújtandó legtávolabbi pont ugyanakkora hengerátmérőt feltételezve a gyújtási ponttól nagyobb távolságban van, mint a felülvezérelt motornál. Mivel felülvezérelt motornál a most leírt oknál fogva a keverék a központosabb gyújtás miatt egyszerre robban, a részletekben való robbanás, vagyis a kopogás nehezebben következik be, mint az oldalvezérelt motoroknál, ahol a nagyobb távolságok miatt a gyújtás lassabban terjedvén, könnyebben áll be a részletekben való robbanás. Legideálisabb volna tehát az OHV motor a hengerfej tetején, a középponton elhelyezett gyertyával, ami azonban konstruktív okok miatt nehezen volna kivitelezhető, mert ezen a helyen a szelepező orgánumok jelenleg szokásos elrendezése miatt a gyertya számára itt nincsen hely, és így a gyertya kissé oldalt van elhelyezve. Ugyancsak az oldalvezérelt motoroknál is a gyertya lehetőleg a hengerfej közepében helyezendő el. Hasonló elvek alapján épül fel a Ricardo hengerfejes SV motor, mely tényleg elasztikusabb és nagyobb teljesítmény leadására képes, mint egy ugyanolyan hengerűrtartalmú rendes SV motor.

Megjegyzendő még itt, hogy a Ricardo-féle hengerfej-konstrukció vezérelve olyan hengerfej kiképzése, mely elősegíti a turbulenciát. Másszóval a Ricardo-motor konstrukciója olyan, hogy a sűrítés alkalmával a hengerfejbe nyomott gáz speciális

GOODYEAR *motorkerékpár pneumatik*



Magyarországi
vezérképviselő:

'APART'
Automobil Rt.

Budapest VI.
Andrássy út
37. sz.

Tel.: A. 136-28

áramlásai révén igen előnyösen keveredik, miáltal a robbanás egyenletesebben és gyorsabban — tehát kopogásmentesebben megy végbe, mint a normál-hengerfejes motoroknál. A szerk.

Ami az üzemanyagokat illeti, vannak gyorsabb és lassúbb elégési idejük. Olyan üzemanyag, melynek elégési ideje gyors, könnyebben fog kopogást okozni, mint az olyan üzemanyag, melynek elégési ideje lassú, mert ez utóbbi mintegy enyhébbé, lassúbbá teszi a robbanást. Itt figyelemmel kell lennünk egy disztinkcióra. Fentebbi fejtegetésnél cikkíró ugyanis éppen a lassúbb gyújtás kopogás-előidéző hatását említi fel. Gyors elégésű üzemanyag esetén ugyanis a robbanás a szó szoros értelmében véve rávág a dugattyúra és így idézi elő a kopogást, míg a lassúbb égésű üzemanyag alatt inkább egyenletesen elégi üzemanyag értendő, mely mondjuk mintegy időt enged a dugattyúnak a munkáit elvégzésénél, inkább — szimbólikusan kifejezve — nyomva azt, mintsem ütést gyakorolva arra. (Pl., ha motorunk kopogni kezd, segíthetünk rajta úgy, hogy a levegőt visszavesszük, mert a motor így dúsabb keveréket fog kapni, mely lassabban égve el, a kopogást megszüntetni, feltéve, hogy a gyújtást a teljes előgyújtásról már visszavettük. Ezért jobban veszi gépünk a hegyet, ha kevesebb levegőt adunk neki.) A kereskedelembe levő, úgynevezett „kloppfeste” (kopogásmentes) üzemanyagok a benzinnel olyan anyagokkal való keverékei, mely anyagok az elégi sebességét csökkentik. Ilyen pl. a benzinnel spirítusszal vagy benzollal való keverése, többek közt a motalkó. Motalkóval, általában alkoholos üzemanyaggal nem kopog olyan könnyen a motor s mivel a kompressziót az üzemanyag jobban bírja, megfelelő beállítás mellett az ilyen üzemanyaggal nagyobb sebességet, illetve teljeesítményt érhetünk el, mint tiszta benzinnel. S bár a motalkó kissé drága, alapjában véve megfelelő kezelés, illetve vigyázat mellett nem megvetendő üzemanyag. Fontos az, hogy víz ne érje, mert ebben az esetben a spiritusz elválk a benzintől, továbbá, hogy a tankba töltsük s ne melléje, mert a lakkot megtámadja. Németországban nagyon sok alkoholos üzemanyag kapható, bár ott még nincsen tudomásom szerint kötelező szeszkeverés!

Ha tehát valamely kezdő motoros elsőízben hallja kopogni motorját, nem kell mindjárt megijedni s legalább is dugattyútörésre gondolni, hanem kicsit vissza a gyújtást, vissza a levegőt, ha ez sem segít, visszkapcsolni, de sohasem szabad megvárni, hogy a kopogás a motor lassú turába jövésével szűnjék meg.

Langer Zoltán
mérnök

A túra legyen túra!

Irtó: Kepes Ferenc.

A guruló olvasó azt hiszi, hogy a cím után a Popocatepetl lankáinak szépségei és a vadnyugati preriek közepén elhelyezett Motalco-források szervezetének leírása következik, motorzúgással és motoros fantáziával ecsetelve. Ez már volt. Eltekintve a komoly, jótanácsul szolgáló beszámolóktól, az ilyen leírás úgy fejeződik be a szokás hatalmaként: az egész utat defekt nélkül, Goodpuha pneumatikon futottuk le, a gép minusz 20 dkgr. Castrolt fogyasztott és 2 Klg. gyertyából hármát hazahoztunk. Az olvasó előtt azután megelevenedik az író személye, a hátraszegett nyakú bugyborékoló, csónadrágos motoros, aki a fejébe dugott szivar mellől még véletlenül sem beszélne egyébről, mint „100-as tempóban” lefutott kirándulásairól, mindez pedig oly természetesen hangzik, mintha motoron látták volna meg az ő napvilágát, vagy legalább is ohv motoron szállították volna táplálkozni anyja kebelére a pupákat.

Ezek a motorosok nem látták a motorkerékpár hőskorát. Amikor a motoron gyanútlanul srófhuzigáló motoros ujját becsípte a nadrágszj, mely a motoron történetesen a mai lánchajtás transzmisszió apósának a szerepkörét töltötte be — szakadásig. Amikor a gyanta fontosabb szerepet töltött be, mint manapságban a pótláncszem. Végigtekintek a begyepesedett, számos folytonossági hiányon, amelyet olajos-mocskos de gyönyörű sportunk ejtett porhüvelyemen és édes burgonyatermékmentes, benzines csókot lehel homlokra a visszaemlékezés. Amikor Biró Jenőék még 40 óra/km. átlaggal rekordokat állítottak fel. Amikor még nem volt nyitott kipuffogó, melynek ütemére gyanús foxtrottot táncol a forgalmi rendőr, függőleges irányba dermedt frizurával. Amikor még nem kerülgette az embert az előgyújtás a jouron post Christum natum 1931-ben, mikor a nimolista mazsola túráztatja motalko-lesőjét sub titulo „100-as tempó”.

Annakidején az ember boldogon kitolta a gépét a bámész ház elé, azután „Sanyi told meg azt a bestia motort”, vagy ha hetyke volt a legény, menetközben puffant reá az elől-hátul kipuffogó masinára. Hajrá poros, kőkemény országút, szorítsd szívedhez legközelebb eső zápfogad! A motoron nem volt egyéb egy dekompresszornál, ezzel megállt az ember, egy előgyújtás-szabályozó, azzal gyorsított az ember, egy kézifék, az talán valami tárogató-billentyű lehetett és két pedál arra a célra, hogy taposson az ember, ha kifogyott a benzin. Mert akkortájt nem volt még benzinkút, töltőtorony minden tanyán, mint manapság és azok az élmények valóban élmények voltak.

„TEVES”



dugattyúgyűrűk, olajlehúzógyűrűk, zsírzó-csapcszegek minden kivitelben. Dugattyú-csapok edzve és köszörülve. Megmunkált és nyersszelepek, zsírzóprések, Lockheed-fék, teljes készülék és alkatrészek nagy raktára. Vezérképviselő: Balog Arthúr okl. gépészmérnök „Kérjen árjegyzéket” Budapest, V., Lipót-körút 27. Tel. 295-39



Mindenkinek megmaradt egy-egy emlék, amiért megszállta a hevület, de akkoriban az ujságok hétfőn nem írtak 5—6 halálos bukásról. Ártatlan emlékek ezek, akár az enyém. Fehérvártól 8 km-nyire pőfékeltem jónéhány esztendeje. Utamat állta két útszélességben egymás mellett baktató szénásszekér. Benyomni a dekompresszort. Krach! A bowden őse elszakadt. Fék! Ugyan mit akarok az én furulyabillegetőmtől. Tűzoltókkal közös védszentünk, Flórián segíts! A follgázzal = 30 km. sebességgel közeledem a szénaáldáshoz. Mentőötlet! Leszakítom a gyújtást. Nem mozdul az acélvezeték. Hoplá! A gép belezaladt a szénába és én ívben a tetejére repedtem. A meglepetéstől felocsudó gazda köszöntött. Előbb morgott valamit, azután lefogva a lovakat, reázendített: „Nem ültem én máig se' ördögmotollára, pedig a maga korába' vótam én is legalább olyan nagy számár, mint maga!” Gratuláltam neki, hogy oly jól van konzerválva és visszaindultam a földszintre. „Marha”, kiáltotta még utánam vontatottan, ne hogy Isten őriz, valami benne maradjon és én jobbnak látva megköszönni atyai rendreutasítását, lemásztam egy gereblye és három vasvilla között. A gereblye, meg az egyik vasvilla a szénában állott, kettő az öreg agrár homloka és orttöve között.

De nem dicsekedtem senkinek, csak arra vetődő házi orvosunk szives érdeklődésére mondtam el a follgáz történetét. Ilyesmi ma már nem történhet, a gép ott áll meg, ahol gazdája akarja és 4—5 féle eszköz is rendelkezésére áll, hogy ura legyen gépének.

Amint elmúlt az ék- és nadrágszíjhajtás szép népviselete, a hárszorok előtt is megírtuk a bámész érdeklődők serege. Ma már a régiek Tourist Trophikat, Svábhegyeket jártak meg, ha kíváncsiak közös célért dobogó motoros szívük dobbanására, kifutnak a poros országútra és kinyitják a kipuffogót, de csak ha nincsen a közelükben lovas jármű — és nem írnak útleírást. Ma már a szemölcsfalvi toronyőr lenézően, a legzupásabb békebeli dragonyos őrmester arcfintorával tölti beléd portékáját, mert — ő maradi — nincs nyereg tankod, nemsokára a gyűjtőfogház fogja árulni a pótláncszemet, mert csak pótkirálytengelyeket és pótkardántengelyeket kapsz az üzletben. Ma már hiába érkezik a célba a mazsola a Filius túraversenyen, bukósisakját ibolyaszínű harisnyakötőjével erősítve koponyalapjához, mert mindenki tudja, hogy csak felvág, hogy csak azért megy minden motoros egyszer a versenyre, hogy meglegyen a nélkülözhetetlen égő rongyillat, vagy hogy megmutassa, hogy sportratermett ember!

Ne higgye azonban, ki olvassa írásomat, hogy lekicsinyelem a mai motoros embert, aki tökéletes masinán indul el karrierjére. Azt is elhiszem, hogy mindenkiben van diszpozíció, hogy motoros-téren is elérje Nurmiékat (feltéve, ha a finntől eltanulja a fineszt). Mégis azt kiáltom, hogy csinján csak a vasárnapi nagy tempóval. A százon felüli tempók maradjanak csak ki a csevegésből. Mert az országút kemény. Aki megismerte, mindig visszatér és rohan

idővel — ha lehet. Ez az ember azonban nem dicsekedik. Legfeljebb egy-egy regisztrált eredmény.

A túra legyen túra és nem flört a saját és mások testi épségével. Mert a flört olyan, mint a bútorozott szoba, kilátással a kertre, kerthasználat nélkül.

Én elhiszem, hogy 100-asokat megy, éppen ez a baj. A nagy tempó a szuper- és speciálgépek idejében a sporté, nem a túráé.

A gép pedig, a tökéletesség felé haladó gép megmarad így azután hűséges, szolgálatkész jópajtásnak. A motorossal házas márkára pedig soha sem kell mondania: a hozományt a javamra írták, a feleséggel megterheltek.

Eladó

egy torpedó karosszériás, mindössze 6000 kilométert szaladt **Steyr type 7.** komplett felszereléssel **9000 pengőért.** Cim a kiadóhivatalban.

Április 19. 20-án lesz az Automobil—Motorsport husvétii triálja.

A múlt esztendőben, mint emlékezetes a Belügy-minisztériumhoz későn beadott kérvény folytán a már köztudatba ment *Husvétii Triál* nem lett megtartva. Ezidén már frissebbek leszünk és az április 19. 20-ra bejelentett Megbízhatósági verseny okvetlen meg lesz tartva. A husvétii dátumot ezidén a sokkalta nagyobb jelentőségű Motoros-hét folyán nem tudtuk biztosítani, de a későbbi terminus mindig jobban megfelel a megbízhatósági versenyeknek és így az áprilisévi dátumot, amit a terminusegyeztető értekezlet tudomásul vett, sokkal nagyobb örömmel fogadtuk. Az előkészületek a versenyekre már serényen folynak. A részletes versenyfeltételek a közeli napokban kerülnek jóváhagyás végett a KMAC Sportbizottságához és március végén már napvilágot is látnak. A rendezőség erre az évre különösen szép és érdekes programot dolgozott ki. Bár az első nap útvonala is titkos, mégis elárulhatjuk, hogy ez lesz az első verseny, melynek útvonala a Bükkben épült pompás új Eger—Lillafüred—Miskolc hegyiúton fog lezajlani. Ezzel azt akarja elérni a verseny vezetőse, hogy a Bükk-hegységet, valamint Lillafüredet mennél szélesebb keretek között ismertesse meg a magyar motorosokkal. Már az első napon különböző ügyességi próbák lesznek beiktatva, míg a második nap teljesen azokkal fog eltelni. A múlt évi versenyt beszámítva a mostani kiírás lenne a Delmár vándor-díj utolsó éve. A versenyre már eddig tekintélyes számmal gyűltek össze a díjak és remény van, hogy minden kategória győztesét pompás tiszteletdíjjal tudja honorálni a rendezőség.

Motorja régi erejét, zajtalan járását visszanyeri **URBACH**

javítóműhelyében. Budapest VI. Hunyadi tér 12. 500 kcm. hengerfurrás új dugattyúval **45 pengő.**

Ismét vámemelésről rebesgetnek.

A közelmúlt napokban szárnyrakelt az a rémhír, hogy a MÁVAG megveszi a végvonaglásában vívódó MAG-ot és ott személyautó- és motorkerékpárgyárat rendez be. Ez eddig nagyon szép volna. Szabadverseny van. Mindenkinek jogában áll automobilt és motorkerékpárt gyártani, különösen akkor, ha jobbat és olcsóbbat tud produkálni az eddigieknél.

Hogy a vétel rentábilis lesz-e vagy nem, annak tárgyalásába mi nem bocsájtkozunk. A MAG eddig nem volt rentábilis. Lehet, hogy a vezetőkben rejlett, lehet, hogy a rendszerben, lehet, hogy másban. Ezt nem kutajuk. Lehet, hogy a MÁVAG kezében gyökeresen átalakul a helyzet. Mi itt most más miatt emelünk szót. Még meg sem vette a MÁVAG a MAG-ot, még meg sem kezdték a munkát, még azt sem lehet tudni, hogy Mercedes-Benz licenst, vagy FIAT-okat akarnak gyártani, máris megkondulnak a vészharangok és itt a „vámemelés”. Hogy ez igaz-e, vagy nem, azt nem tudjuk. Két eset lehetséges. Vagy igaz, vagy nem? Ha nem igaz, úgy nincs baj. Akkor csak örülnünk kell, hogy a MAG jó kezekbe jut és Magyarországon ismét megindul a honi automobilgyártás, új kezekben, új reményekkel. Hiszszük, hogy a kocsik szebbek, jobbak lesznek a külföldieknél, elesik a vám, olcsóbbak lesznek és vehetünk komoly, olcsó és jó magyar automobilt. A gyár legalább napi 5 kocsit fog termelni, ami évente csaknem 2000 darab lesz. Ezzel növekedni fog az állomány, munkaalkalomhoz jut egy csomó ember, soffőr, javító-műhely stb. Az új kocsik jó lesz, kiállja a versenyt a hasonló külföldi gyártmányokkal és mi-

után magyar gyártmány, ha látni fogjuk egy-két év múlva, hogy beválik, vásárolni fogjuk. Miért ne? Ez a minimum, amit egy magyar embertől elvárhatunk. MÁVAG-on fog járni a miniszterelnök, az összes miniszterek, a magyar főméltóságok, a közhivatalok és természetesen a hadsereg is. Lesznek sportemberek, akik akkor is nevesebb külföldi márkákon fognak futni, ez azonban nem változtat a helyzeten semmit. Ez így van mindenütt a világon. Az is megtörténhet, hogy mint Olaszországban, be fog következni egy határozott vámemelés, de majd csak akkor, ha mindenki látja, hogy a magyar gyártmány kitünő. Ezt akkor majd meg lehet tenni. Ezzel akkor, akár csak Mussolini, rá fogja kényszeríteni a kormány az embereket, hogy a külföldi gyártmányokkal egyenrangú hazai MÁVAG-ot vásárolja, amint ezt megteheti a teherautóknál már most. Akinek van pénze, az vehet azután is Alfa-Romeot, Bugattit, Delage-t, Austro-Daimlert stb., annak ez a vámkülönbözet

meg fogja érni, hogy ő mégis azon a kocsin fog menni, amin akar.

Nézzük a másik alternatívát. És ez az, ami nálunk Magyarországon előbb történhet meg, mint a fenti. Még nincs is meg a kocsik, még nem láttunk belőle egy fiam darabot sem, még ki sem próbálták, még azt sem tudjuk, hogy fog kinézni, miként bírja a mi utainkat stb., de... máris megjelenik a törvény, miszerint a külföldi automobilonak vámját 50 vagy 100 százalékkal felemelik. Mi lesz ennek a szerencsétlen és meggondolatlan intézkedésnek az eredménye? Katasztrófa. Mi, akik bennvagyunk a szakmában, akik szinte naponta beszélünk autókereskedőkkel, javító-műhely-tulajdonosokkal, eladókkal, alkatrészkereskedőkkel, mi tudjuk, mi a mai helyzet. Mi tudjuk, hogy ma nem vámemelés kellene, hanem vámredukció. Mi tudjuk, hogy ma olyan kereskedők, akiknek legalább havi öt kocsit eladására volna szükség, hogy a rezsijüket fedezzék, egy kocsit adnak el,



akiknek 15-öt kellene eladni, azok örülnek, ha 3-4 darabot elhelyezhetnek, akkor mit fog jelenteni a vámemelés. Mit? Teljes tönkremenést. Mi látjuk, miként bocsájtják el alkalmazottaikat ezek az emberek napról-napra, mi látjuk, mint csuknak be egyik napról a másikra, mi látjuk az „Ez az üzlet május 1-re kiadó!” felírástú táblákat. Sőt, mi sok olyant is látunk, amit igen sokan ott azok az urak közül, akik ezeket a vámemeléseket kitalálják, nem látnak. Egy állami tisztviselő ma még nem látja, mi a nyomor, ma még nem tudja mit jelent az, tönkremenni. Ő megkapja ma is, Istennek hála, hogy annyira még nem vagyunk, a fizetését és él, mint Marci Hevesen. Ő nem tudja mi van ma az országban, legfeljebb olvassa. Ezek az urak azonban úgylátszik nem szeretnek olvasni, vagy csak a saját memorandumjaikat olvasgatják és tetszelegnek benne. Ezek az urak még vajmi keveset tudnak arról, ami az országban történik. Majd ha egy elsején a szolgálta nem fogja hozni a

fizetést, vagy csak a felét fogja hozni, mint Romániában, akkor ezek az urak is fel fognak ébredni. Akkor azonban uraim már későn lesz.

Ma és mindenkor az országnak létérdeke, hogy mennél több automobilja legyen. Ezt kívánja minden észszerűen gondolkodó ember. Mennél több az automobil, annál több útdó folyik be, annál több benzin és Motalko fogy, annál több ember kap munkaalkalmat a javítóműhelyekben, annál több kocsit fekszik a garageokban, annál jobban megy az alkatrészkereskedőknek, a gummisoknak, a gummijavítóknak stb. Mennél jobban megy tehát ezeknek az embereknek, annál jobb lesz az állam helyzete, mert prima adóalanyokkal fog rendelkezni. A vámemelések helyett tehát az volna ma a legégetőbb kérdés, hogy mikor és mennyivel redukálják a vámokat, mikor és mennyivel csökkentik a luxusadót. Az automobilkereskedőnek könnyítéseket kell adni, nem pedig azon törni a fejet, hogy miképpen adjuk meg nekik a kegyelemdőfést.

Fogjunk össze uraim. Itt a KMAC, a Magyar Touring Club, az Automobilkereskedők Országos

Egyesülete, a Motorkerékpárkereskedők Egyesülete, a szaklapok, a napilapok, az Automobilszakértő Bizottság és vonuljunk fel testületileg. Ordítsunk torkunkszakadtából, hogy élni akarunk. Menjünk deputációba a kormányzóhoz, a miniszterelnökhöz, a miniszterekhez. Lehet, hogy fogalmuk sincs róla, mit terveznek egyes szakelődök, akik lehetnek kitünő teoretikusok, de akik egész nap a hivatalukban ülnek és azon a rövid sétán, amit a lakásuktól a Kereskedelmi Minisztériumig tesznek meg naponta kétszer, legfeljebb azt tudják megállapítani, hogy süt-e a nap vagy esik az eső.

Uraim, itt tenni kell valamit. Forduljunk azokhoz az emberekhez, akikről tudjuk, hogy világosan gondolkodnak. Forduljunk hozzájuk. Ők talán tudnak interveniálni érdekünkben.

Reméljük, az egész „vámemelés” csak amolyan kísértet, ami időnként meg-megjelenik és elrontja nappalunkat, meg éjjelünket és reméljük, hogy oda-fönn már régen rájöttek az ellenkezőjére és egy napon arra fogunk ébredni, hogy itt az általános vámredukció. Bár így lenne.

Malcolm Campbell az új sebességi világrekorder.

A napler Blue-Bird 395.389 kilométerre javította Segrave rekordját.

Napler motor, Pratt etfyl benzin, Wafford mágnes, KLG gyertya, Dunlop pneumatik, Castrololaj, Claudel-Hobson karburátor alkották a felszerelést

1931. február 5. ismét nagy napja a motorikus világtörténelemnek. Ezen a napon délután 3 óra előtt 8 perccel indult el Malcolm Campbell kapitány új Blue-Birdjével (Kék madár), melynek ismertetését mult számunkban közöltük, hogy megjavítsa Segrave őrnagy 372.478 kilométeres abszolút sebességi világrekordját. Campbell, mint tudjuk egyízben már birtokosa volt az abszolút sebességi rekordnak és sehogysen tudott belenyugodni az azóta már hősi halált halt Segrave eredményébe. A multban a délafrikai sivatag egyik elhagyott részén próbálkozott, de kísérletei akkor nem vezettek eredményre. Ezidén teljesen újjáépített Kék madarával ő is azt a helyet választotta, ahol Segrave kísérletei oly fényesen sikerültek. Áthajózott az Óceánon a floridai partokra és a Daytona Beach előtti homokfövenyen vetette meg lábát. Alig egy hétig folytak a próbálkozások, amikor is mindjárt 350 kilométer körüli sebességeket ért el, majd az első komolyabb kísérlet már túlszárnyalta Segrave 372 kilométerjét, amennyiben a még nem hivatalos mérések 386 kilométeres sebességet állapítottak meg. Február 5-én délután volt a nagy nap. Campbell, amint tervezte gummicserére nélkül roppant gyorsan hajtottá végre a két kísérletet. A meneteket óriási közönség nézte végig. Az emberek borzasztóan féltek, hogy Campbell-t baleset éri. Különösen a pneuk miatt aggódtak. A közvélemény ugyanis jobban szeretne volna, ha Campbell mindegyik menetét új pneukal futja. Az impresszió, mint azt egy amerikai lap írja egészen különös volt. Az óriási sebességnél fel-

lépő egészen különös hangjelenségek, valamint a kocsit által felkavart homokfelhő, a vadul száguldó acélszörnyeteg örökké felejthetetlen impressziót hagyott a nézőkben. A menetek után mindenki fellélegzett, mintha egy különös lidércnyomás alól szabadult volna fel. Ez az új rekord, mint mondják a DUNLOP pneuk egy egészen rendkívüli sikerének köszönhető. A gyárnak sikerült olyan abroncsokat szerkeszteni, ami két menetet kibírt. A gummi belsejében elhelyezett drótbetét 3 tonnás húzóerőre volt méretezve. A pneuk a centrifugális erők fellépténél 3—5 centiméterrel nagyobbodtak meg a maximális fordulatszámánál. Az első menetnél a sebesség 246.573 angol mérföld volt, ami 396 kilométer, 839 méter és 17.5 cm. sebességnek felelt meg. A második menet valamivel lassúbb volt. Itt 244.897 mérföld volt az eredmény, ami 394 km. 039 méter és 27.3 cm. sebességnek felelt meg. A középátlagos 245.736 mérföld, ami végeredményben

395 km. 389 méter és 22.4 centiméteres sebességnek felelt meg. Szinte elgondolni is hihetetlen, hogy Campbell kocsija az 1 kilométert 9 másodperc 095/1000 alatt futotta meg, tehát másodpercenként 109.9 métert tett meg. A motort Irwing angol konstruktőr készítette a NAPIER-gyárban. Tulajdonképpen egy 1400 lóerős repülőgépmotor. Hengerűrtartalma 23.942 liter, tehát literenként 60 lóerő. Maximális fordulatszámja ilyen nagyméretű motorhoz viszonyítva igen magas és eléri a 3500 fordulatot percenként. Ezzel szemben a kompresszor, mely igen

kicsire méretezett, percenként 28—30.000 fordulatszámmal jár, a motor teljes fordulatszáma mellett. Így aztán fogalmat alkothatunk magunknak, hogy miért félték a konstruktőrök éppen ettől az alkatrészről. Ekkora fordulatszámánál az anyag elhasználódás még a legjobb anyagok alkalmazásánál is horribilis. Itt azután megint csak a CASTROL olaj bámulatos kenőképességére utalhatunk. Érdekes például, hogy a motor maximális fordulatszámát tételezve fel (3500), a mért mértföldre alig 900, míg a kilométerre nem is 600 fordulat esett. Ezzel szemben a kerekek az áttételezés révén a maximális sebesség kifutása pillanatában percenként 2500 fordulattal gurultak, ami egyenlő egy modern automobilmotor maximális fordulatszámával. És ezt a fordulatszámot egy közel 1 méter átmérőjű pneumatikkal szerelt kerék volt kénytelen leadni. A sebességváltót éppen úgy, mint a használatos gyertyákat a KLG-gyár készítette. A Blue Bird elsővel 130, másodikkal 200, a harmadikkal pedig 400 kilométer kifutására képes.

Igen nagy gondot kellett fordítani a légellenállás lehető csökkentésére, hiszen ez a legnagyobb ellenálló erő ilyen sebességek kifutásánál. Ezt a célt szolgálta a teljesen külön felfüggesztett hűtőszerszék kiképzése, melyen az áthaladó levegő a munkája elvégzése után nem ütközött valami légszákba vagy karosszériarészbe, hanem a kocsi orrán át siklott le a karosszérián végig. Hogy a legkisebb légellenállást még kisebbé lehessen tenni, sok gallon celuloidanyagot kellett a karosszéria felületére fújni és gondosan elpolirozni. A karosszéria sima kiképzése sok lóerő megtakarítását jelentett, melyek mind a nagyobb sebesség kihasználására voltak fordíthatók.

Üzemanyagul Pratt-féle ethyl-benzin mutatkozott a legmegfelelőbbnek, melyet egy 25 gallonos tankban helyeztek el. Üzemanyag fogyasztása cca. 1 liter volt kilométerenként. Petroflex csöveken keresztül jutott az anyag a Claudel-Hobson gázosítókba. Watford mágnes, KLG gyertyák egészítették még ki a motorikus felszerelést.

A motorikus hajtóerővel ellentétben a kocsi megállítását szolgáló fékberendezésre kellett még igen nagy gondot fordítani, hiszen óriási erők legyőzéséről volt szó. A fékberendezés megfelelt egy normális versenykocsi berendezésnek, mely megfelelően volt méretezve. Servomotorokkal működtetett fékpofák, különleges ötvözetből és Ferodo-borítással szolgálták a vezető biztonságát. A lefékezendő erőket legjobban úgy értjük meg, ha tekintetbe vesszük a teoretikus számítást, mely szerint a kocsi, teljes, tehát cca 400 km. sebességgel haladva, a motor leállítása után nulla sebességre kapcsolva, több mint 16 kilométert futna saját erejéből. A kocsi kinetikus energiája, teljes sebesség mellett, cca két és fél millió kilogrammeter, melynek legyőzéséhez, tehát a kocsi megállításához néhány száz lóerőnek megfelelő fékhatás kellett. Külön dicséretet jelent ez a készítő Alford-Adler, Wilmil és Dewandre gyáraknak.

A befejezett rekord után érdekes lesz tekintetbe venni, hogy a most elért sebességhez a jelen motor

1400 lóereje volt szükséges. A sebesség közel 400 km volt. Hogy ezt a sebességet cca 500 km-re növeljük, a Blue Bird kiképzésénél 2500 lóerő kellene tekintve azt, hogy a lég és különböző ellenállások négyzetes arányban növekednek a sebességgel. Új motorok, új kiképzések, új szerkezetek kellene majd, melyek mind a . . . közeljövőben fognak kikerülni a laboratóriumokból és műhelyekből, hiszen vannak már olyan személyek, akik nagy titokban készülnek arra, hogy a jelenlegi szárazföldi sebességet túlszárnyalják. Hiszen a levegőben már 600 km/ó sebességnél tartanak az Irving motorral!

Helyzetjelentés a németországi motorkerékpárgyárak és külföldi képviselők versenyterveiről.

A motorkerékpár iparban a kereskedelem és sport a legbensőségesebb összeköttetésben van egymással. Minden évben akad a nagyobb és kisebb gyárak között olyan, amelyik szakítani akar a sporttal és ilyenkor — különösen ha ismertebb gyárról van szó — nagyon sokan azonnal versenyfáradtságról beszélnek. Pedig a vége mindig az, hogy a sporthoz hűtlen gyárak előbb vagy utóbb, de leginkább előbb visszatérnek az egyes márkákat a közönséggel leginkább összekötő versenyezéshez.

Angliában ezuttal több nagy gyár teljesen feloszlatta a versenyző gárdáját és az összes angol gyárak testületileg elhatározták, hogy csak azokon a megbízhatósági versenyeken vesznek részt, melyek 4 napnál hosszabbak. Az angol TT. természetesen itt is kivételt képez. A fenti határozat folytán megindult az ezzel elégedetlen, kalácsát vesztett angol versenyzőknek a kontinensre tódulása. A kontinens gyárjai örömmel kaptak az alkalmon és egy egész sereg angol versenyzőt szerződtettek le a most kezdődő versenyidényre. Ennek természetes folyománya lesz az is, hogy ezuttal az angol TT-re nagyobb, sőt jelentős számmal neveznek be a kontinens gyárjai, csupa angol versenyzőket, akik már jól ismerik a TT-pályát és nem lehetetlen, hogy a brit babérokat kissé meg is tépdessék.

Mint halljuk Angliban elsősorban az A.J.S., a Velocette, és a Sunbeam gyárak vonulnak vissza a versenyzéstől. Szerintük véglegesen. Szerintük csak „az álláspontjuk revízió alá vételéig.”

Németországban a motorkerékpáros versenyidény a Hannoveri Stadtwaldban lefutandó Eilenriede Rennen-nel kezdődik. A versenytől már alig pár hét választ el bennünket és így már kialakult a német gyárak vezetőgárdája. Berlini munkatársunknak sok fáradtsággal és utánjárással sikerült ez irányban egy majdnem teljes összeállítást elérni, melyet az alábbiakban adunk.

Igen sajnálatos, hogy a BMW-gyár ez évben szintén teljesen feloszlatta a versenystábját. Természetesen még a helyzet mindig változhat és nem

BÁN LÁSZLÓ

készít, javít, olcsón
gyorsan, pontosan

autórugót

Budapest, V. Vág u. 5
Telefon: Aut. 911-21

lehetetlen, hogy rövidesen ismét indulnak a BMW-gépek hivatalos gyári nevezések alatt.

Az *Ardie* gyár épp úgy mint az elmúlt években, ezuttal is részt vesz minden sporteseményben. Versenytevékenységét tavaly ugyan kissé csökkentette, de ezidén szélesebb keretek között akar versenyezni. Ezidén *E. Büssinger* (München), *Hans és Georg Thumshirn* (Nürnberg) és a svájci *Franconi* (Genf) képviselik a gyárat.

A *BMW.* mint azt fent már említettük ezuttal nem óhajt versenyezni.

A *DKW.* szintén hű marad a sporthoz, melynek nem kis mértékben köszönheti virágzását. A német gazdasági viszonyok romlása miatt talán kissé korlátozott mértékben fog részt venni a sporteseményeken. Eddig még csak *Toni Bauhofer* (München) szerződött le végérvényesen, de komoly tárgyalások folynak *Geiss, Winkler* és *Zündorff*-al.

A *Horex* egy sokat ígérő gárdát szerződöttetett. A két hazai versenyző *Kahrman* (Fulda) és *J. Klein* (Frankfurt) mellett három kiváló angol menőt, *Williams, Duncan* és *Tyler* személyében.

Az *Imperia* az országúti versenyekre *Dipl. Ing. Dom*-ot, *Schminke*-t és *Loof*-ot (mindhármán Bad Godesberg), *Ehrlebruch*-ot (Wuppertal), és *Scharrenbroich*-ot (Köln), míg a pályaversenyekre *Soenius*-t (Köln) és a *Herzogenrath* tesvéreket (Köln) szerződöttette.

Az *NSU.* tavalyi sikereit folytatni akarja és *Tom Bullus* mellett az angol *Baker*-t, az osztrák *Runtsch*-ot, a salzburgi *Reheis*-t és *Rüttchen*-t (Erekelenz) indítja színeiben.

Az *OD.*-t országúti versenyeken *Ing. Zapsel* és pályaversenyeken *Joe Will Brand* (München) képviselik.

Az *RMW.* egyelőre még nem kötött le senkit, de a versenyzést folytatja.

A *Schliha* most folytat az egyes kiszemelt versenyzőkkel tárgyalásokat.

A *Standard*-gyár ezuttal követi a *BMW.* példáját.

A *Stock* számára a tavalyi versenyzői *Heuss, Friedmann* és *Wöhlert* indulnak.

A *Tornax* az elkövetkező idényben nem indít saját versenyzőket.

A *Triumph* a régi versenyzőit, *Fleischmann*-t és *Ley*-t biztosította magának.

Az *UT.* amint látszik csak a pályaversenyeken vesz részt, mert csupa pályamenőket szerződöttetett, így *Herkuleyns*-t (Amsterdam), *Frentzen*-t (Bonn), *Roth*-ot (Stuttgart), *Bohring*-ot (Magdeburg), *Stegmann*-t (Bremen) és *Karl Müllert* (Bielefeld).

A *Victoria* régi versenyzőihöz maradt hű. Szí-

neit képviselik: *Möriz* (München), *Adam és Mühlbacher* (Nürnberg), *Hermann Müller* (Bielefeld).

A *Württembergia* szintén csak pályaversenyeken vesz részt. Indulói: *Elsner* (Berlin) és *Rohde* (Hannover).

A *Zündapp* team a következő versenyzőkből áll: *Krohn* (Berlin), *Hieronymus* (Nürnberg) és *Mittenzwei* (Leipzig).

A német versenyzők közül még sokan szabadok, így *Dobler, Giggerbach, Kohfink, Seelos, Theobald, Wemhöner, Stösser, Gall, Sprung, Bartels, Friedrich, Ulmen, Henning.*

A többi külföldi (kontinentális.) márkák választásáról a következőket sikerült megtudnunk:

Motosacoche: az angol *Dodson* és *Soenius* (Köln).

FN.: *Handley* és *Marchant* angolok és a berlini *Rasch.*

Sarolea: a német *Erich Pätzold.*

Automobil rövid hírek

MAGYARORSZAGOT, illetve a magyar outboard versenyzőket meghívták az olaszok az ezévi gardonei versenyekre. Az olaszok teljesen ingyenes ellátást biztosítanak a magyar versenyzőknek. — ALAPOS DEFICITTEL zárult az 1930-as év a Székesfővárosi Autóbuszüzemnél. A beavatottak szerint, ha nem engedik meg a villamossal párhuzamos vonalakat, akkor a deficit 1,200.000 P-re fog emelkedni. — LUKAVECZ FERENC, a multévi magyar motorkerékpár bajnok megvált Francis-Barnettjétől és valószínűleg a világhíru olasz Benellin fog versenyezni. Mint tudjuk, a Benelli a mult évben szinte verhetetlen volt ott, ahol indult. — A SZERENCSETLENÜL járt Segrave emlékére angol sportemberek 1000 fontot gyűjtöttek össze. Az összegyűlt pénz kamataiból, ami circa évi 50 fontot, 1400 pengőt tesz ki, évente egy emléktárgyat adnak annak, aki szárazon, vízen vagy levegőben a legnagyobb eredményt éri el. — REKESZES PNEUMATIKOT szabadalmaztatott egy manheimi mérnök, ami állítólag meggátolja a pneudefektet. Érdekes, hogy helyettes szerkesztőnk már két év előtt pontos rajzot készített egy e fajta pneumatikról, de már akkor kiderült, hogy nem volna rentábilis. Túl sokba kerülne és nehéz lenne a kezelése. — SINNÉLKÜLI AUTOBUSZOK kezdenek most terjedni a külföldön, amelyek a villanyáramot a felsővezetékéből nyerik, akár a villamosok. Az új autóbuszt „trolleybus”-nak hívják. Mint hírlík, nálunk is bekarják vezetni, mert feleslegessé válik a sín, ami nagy megtakarítás. — A USA-BAN állítólag túlvannak a krízis mélypontján. Minden jel arra vall, hogy 1931-ben már megindul a vétel és eladás. — A KÖZELMULTBAN hír volt, hogy a kiskocsik behozatali vámját redukálják. Mikor erről tudomást szereztek az amerikai követségen, kijelentették, hogy

SCINTILLA

mágnesek, dynamók, indítók,
akkumulátorok. irányjelzők
és javítóműhely.

Vezérképviselő: URNER és BERKOVITS

BUDAPEST, V. Pozsonyi ut 4/F

Telefon: 148-84

Sziget ucca sarok

minden folyamatban lévő kölcsönügyletet felfüggesztenek, ha a kiskocsik vámredukciója keresztülmegy. A vámredukció erre a vízbeesett. Tudott dolog ugyanis, hogy az amerikai kocsik hengerürtartalma javarészt 3 liternél kezdődik, a tervezett vámredukció pedig csak a 2 literen aluli kocsikra volt kontemplálva. — A MÁR CSAK papíron létező MAC motor-szakosztály teljesen visszavonul a közéleti szerepléstől. Versenyzője már nincs és így a tervbevetett versenyeket sem tartja már meg. Sajnálatos tény ez, hogy egy ilyen szépen indult motorsportosztály, túlfűtött egyéni ambíciók és sportpolitikai küzdelmek áldozata lett. — A NÉMETEK ISMÉT egy igen érdekes találmánnyal lepték meg a világot. Az új szer OKNOL nevet viseli és megakadályozza az üveg befutását a páratól, valamint az esőcseppektől. Kapható Váci u. 49, Fekete Kutya Drogéria. — KOVÁCS BÉLA, akit annakidején a KMAC túlszigorúan örökre eltított a versenyzéstől, kegyelmet kapott. Kovács Béla tehát ismét versenyezhet. — MÁJUS 17-ÉN lesz az Európa hegyibajnokság első futama. Az első verseny a spanyolországi Rabassada hegyverseny lesz. A táv 4900 m. Átlagos emelkedés 6%. A terep legközelebb Barcelonához esik. A mostani rekordot Oliveras de Riva tartja Bugattin. — A USA-BAN A NAGY olajtűltermelés következtében az árak erősen estek. Sőt az is megesk, hogy aki 5 gallon olajat vásárol, az 1 gallont vihet ingyen. — A SOKÁT VAJUDOTT síjöringversenyek most már végleg elmaradnak Budapesten. Addig akartak rendezni motoros síjöringversenyt, addig írták ki a tréningeket, meg a versenyeket, míg végre elolvadt a hó. A jövőben gyorsabban kell az effélét rendezni. Már decemberben kell kiírni a versenyt és amint itt a hó, az első havas vasárnapon már futni is. — A CASTROL-GYÁR 16 millió gallon olajat hozott forgalomba a múlt évben, dacára annak, hogy a USA-ból teljesen ki van szorítva. Az európai államok között, Magyarország automobilállományához viszonyítva, első helyen áll eladás tekintetében. — A MONTECARLOI GRAND PRIX-t, — melynek útvonala ismét a város uccáin vezet keresztül, — április 19-én futják. A győztes a monakói herceg serlegét és 100.000 frank készpénzdíjazást nyer. — PARIZSBAN AZ ÖSSZES VAKOK fehérszínű bottal járnak az uccán a legújabb rendelet értelmében. Igen helyes. — MALCOLM CAMPBELL kapitány új versenykocsijának a pneujai 300 mértföldes óránkénti sebességre voltak méretezve. A Dunlop-gyár a maximális sebesség mellett csak 30 mp-ig szavatolt a gummiért. — A POROSZ nyersolajprodukció az 1930. évben 169.592 tonnát tett ki. 70%-kal többet, mint a megelőző évben. — NÉMETORSZÁGBAN, a Titisee-jegén futott motorkerékpárversenyen az abszolút helyezést Fleischmann, Triumphon érte el. — A NÉMET HORCH-MŰVEK újból heti 5 napon át dolgoznak. — A FIAT-MŰVEK (TURIN) több heti szünet után, ismét felvették a gyártási folyamatot. Mint az olasz lapok közlik, a szünetelésnek technikai okai voltak. — 1000 FONTRA (27.000 pengő) tehető az idei Angol TT. díjösszege. Ez az összeg egészen külön áll a gyárak által fizetett bonusoktól. Még a hatodik beérkező is 40 fontot, tehát többmint 1000 pengőt kap. Azonkívül mindenki, aki végigfutja a távot, 10 font díjazásban részesül. — AZ ANGOLOK MINDEN kontinentális versenyzőnek óriási kedvezményt nyújtanak az Angol TT-t illetően. Ebből a nagy kedvezményből csupán a kontinentális gyáraknál alkalmazott angol versenyzők vétetnek ki. — A PÉCS-BARANYAI AUTOMOBIL CLUB március hó 1-én tartja ezévi tisztújító közgyűlését. Következő számunkban közöljük annak eredményét. — ERNST HENNE-NEK, a világrekorder és többszörös motorkerékpárversenyzőnek, a FICM a nagy aranyérmét

adományozta, melyet rajta kívül csak az angol Wright kapott meg. — AZ 1930. ÉVI OLASZ motorkerékpárversenyzőket az 500-as kategóriában, — mint azt annakidején megírtuk, — megóvták. Az olasz motorsport főhatóság a bajnokságot az óvó Terzo Bandininek ítélte oda, aki Rudge-gépen futotta végig a versenyeket. — MARIO GHERSI, az olasz motorkerékpárversenyző 350-es kategóriájának győztese, az 1931. évben az összes nemzetközi versenyeken Rudge-el indul, kivéve az Angol TT-t, amelyre New Imperial-ékkal szerződött le. — A BRESCIAI 1000 MÉRTFÖLDES verseny nevezési zárata március 20-án van. — ARGENTINIA NAGY DIJÁT a német Karl Zatuszek (Mercedes-Benz) nyerte. — A CSEH SKODA-MŰVEK Romániával szerződést kötöttek, melynek alapján Bukarestben nagy szerelőműveket létesítenek. — AZ USA-BAN TÖBB AUTOMOBIL van forgalomban, mint telefonállomás. 23,122,000 személyautomobilon 20,000,000 telefonállomás esik. A WIENI TAVASZI VÁSÁR tartamát március 8-tól 15-ig határozták meg. — AZ AMERIKAI automobilipar évente összesen 930,000,000 dollár különféle adót fizet. — AZ USA ÖSSZES LAKOSSÁGÁT egyszerre el lehetne szállítani a forgalomban levő személyautókkal, ha minden kocsiba öt embert ültetnek. — AZ AMERIKAI GUMIIPARBAN elhatározták, hogy gyűlést hívnak egybe a termelés korlátozásának megbeszélése céljából, hogy ezzel az egyre süllyedő gummiárakat stabilizálják. — A KOPENHÁGAI Ford Motor Company közli, hogy 1929-ben 6300, 1930-ban 8800 autót gyártottak és ezidőszereztől számtalan megrendelés kivitelén dolgoznak és remélik, hogy az 1931. év még jobban felül fogja mulni a megelőző kettőt. Ezidőszereztől 500 munkást foglalkoztat a gyár, de ezeknek a számát rövidesen emelik. — AZ ANGOL VASUTTÁRSASÁGOK 250,000,000 pengőt fektettek be az autóbusszközlekedésbe és így jobban kiveszik részüket az üzletből, mintha az autóbusszvonalak ellen harcolnának. — STUCK nem vett részt a Svéd Téli Grand Prix-n, mert Arosában jég-hockeyzásnál egy elég erős lábsérülést szenvedett. — DKW-GYÁR egy új 200 km-es modellt hozott a piacra. — HANNI KÖHLER kisasszony, az ismert német motorkerékpárversenyző és Ryschka fényképriporter február elején Keletázsiba indultak motorkerékpáron. A túrán két 500 km-es Ardie-Jap gépet, duralumínium vázzal, lovagolnak.

HIREK

Nagy gyásza van a BSE-nek és a magyar motoros társadalomnak. Buday Béla testnevelési tanárt, a BSE motorszakosztályának egyik érdemes tagját motorkerékpárján a Városmajor-utca és Kékgolyó-utca sarkán elütötte egy személyautó, ezuttal egy állami kocs. Buday Béla oly szerencsétlenül vágódott a kövezetre, hogy koponyaalapú törést szenvedett és a kórházbaszállítás közben meghalt. Lelkes munkását vesztette el benne az ifjúsági testnevelés és a magyar motorizmus. Megilletődve állunk koporsójánál, örök békességet és nyugodalmat kívánva neki.

Uj DKW kisautó elsőkerék-meghajtással. A berlini automobilkiállítás egyik szenzációja az új DKW kisautó. Berlini munkatársunknak alkalma volt az új kiskocsit megtekinteni és róla a következőket írja: Kéthengeres, kétütemű, 60 mm furatú és 68 mm löketű, egészben 500 km hengerürtartalmú vízhűtéses motor hajtja az elsőkerék-meghajtásos kiskocsit,

melynek súlya 2 személyes karosszériával 450 kg. A kerekek nyomtávja 110 cm. A kocsi hossza 3 méter. A motor fogyasztása síkon 1:20 benzín és olajkeverés mellett 5 liter benzín és $\frac{1}{4}$ liter olaj. A motor főtengele 5 helyen csapágyazott. Négykerékfék, külön a hátsó kerekre ható kézfékkal. Olajbanfutó több lamellás kuplung. Az új DKW kisautó, mint azt a budapesti képvisellettől sikerült megtudnunk kabriolet formában circa 3800—3900 pengőbe fog kerülni, ami alig valamivel több, mint egy elsőrangú 2 személyes oldalkocsis motorkerékpár. A DKW kisautó könnyen futja a 60 kilométeres sebességet, ami tökéletesen elég a napi közlekedésben. Ezzel az új modellel a DKW-gyár elérte azt, hogy a nagy tömegek egész olcsó áron juthassanak kiskocsihoz. Az első DKW kiskocsi már a közeljövőben láthatók lesznek Budapesten.

Itt a tavasz! Minden autombiltulajdonos lassan előveszi újra kocsiját, melyet a tél folyamára leállított, vagy pedig megkezdődik a nagytakarítás és a nagyjavítás. Jön a nyár, megkezdődnek a Week-endek, a kisebb-nagyobb túrák, az üzleti utak és bizony ilyenkor a kocsinak rendben kell lenni. Elsősorban mindig a pneukérdés jön számításba. Mi volna az a pneumatik, ami legjobban megfelel a mai nehéz gazdasági viszonyok között. Olyan pneut kell keresnünk, amelyik jó úttartó, erős, nem drága, kitűnő futófelülettel bír. Erre a legőszintébb és legigazibb feleletet a Szilárd Béla cég adja meg az autópneuvásárlóknak. Próbálják ki az amerikai GOODRICH-ot. Azért mondjuk, hogy próbálják ki, mert aki már egyszer kipróbálta, annak már nem kell újból kipróbálni, az hallani sem akar más pneumatikáról és kerekein csak az Utak királyát, a kitűnő GOODRICH-ot fogjuk látni bármikor és bármilyen körülmények között. Amilyen kitűnő a pneumatikban a GOODRICH, éppen oly kitűnőek a Szilárd-cég többi képviselői is. A RIV-golyóscsapágyak, amelyekről csak azt kell elmondanunk, hogy az Óceánrepülő olasz FIAT-motorok RIV-golyóscsapágyakkal voltak felszerelve. Legújabbán a Szilárd-cég megszerezte az angol Smith-tachométerek és órák, valamint a világ-hírű KLG-gyertyák képviselőjét. Hogy a KLG jószágáról és megbízhatóságáról fogalmat adjunk, csak azt kell elmondanunk, hogy úgy Ségrave, mint Campbell sebességi világrekordjaiknál angol KLG-gyertyákat használtak. Ugyanilyen elitmárka a Zenith-karbulátor, mely fogyasztás tekintetében, valamint akcelerálás szempontjából ma egyike a legjobb gázosítóknak a világon.

Március 8—14 között lesz a Wiener Messe, ismét a Rotundában. A kiállítás vezetősége a Wien VII. Messeplatz 1. szám alatt van. A kiállítás egyik része a nagyarányú autombil- és motorkerékpár-salon lesz.

Megérkeztek az új 500 kcm. OHV, BSA modellek. Ha Budapesten motorkerékpárt akar ma vásárolni, semmiesetre sem mulassza el megnézni az új 500 kcm. BSA modelleket. Nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a BSA-gyár volt az első, aki már évekkel ezelőtt kihozta a bölcsövázba épített ferdehengeres nyereg-tankos formát. Miután ebben a tekintetben 2 év előnye volt, ez meg is látszik mai modelljein is. A ferdehengeres új BSA modellek

mondhatni az utolsó szó az izléses, stabil, masszív, tartós és célszerű motorkerékpárépítésben. Az új 500-as (85×90=490 kcm.) modellel már első pillanatra feltűnik a konstruktőr mindenre gondoló tudása. Az esti órákban megvilágítható, magasan jól a szem előtt elhelyezett armatúratábla, órával sebességmérővel, a kapcsolószerkezetekkel, a széles sárhányók, a túldimenzionált ballonok, a krómozott tank, az izléses piros kerekek, az olajban futó elsőlánc, az olajgőzökben mozgó tokozott nyomórudak és himbák, a nagyraméretezett és lábbal külön-külön működtethető fékek, a kézzel állítható lökhárítók és kormány-szorító a hatalmas reflektorok, a roppant erős bölcsöváz és a kényelmes ülések mindmegannyi olyan tényező, amire bátran rámondhatjuk, hogy „elsőrangú”. És mindez nem bluff, nem pléh, hanem masszív kidolgozás. A gép ára világítás nélkül 2450 pengő.

Urbach László kiváló motorkerékpár bajnokunk aki eddig a BSA és Sarolea modelljeit képviselte, most megszerezte a belga FN képviselőjét. A belga gyártmányokat különösen olcsó áruk miatt kedveli a motorvásárló közönség. A fentiekén kívül Urbach hatalmas, megnagyobbított javítóműhelyt rendezett be, teljesen modern segédgépekkel és így a mai naptól fogva tökéletes generál-javítást is vállal. Megemlítjük, hogy minden egyes gépet, ami a műhelyt elhagyja, maga Urbach László próbál ki és szemtanui voltunk, amikor a legkisebb hibáért szétszedette a motort, hogy a fellépő minimális zörejt is kijavítsa.

A Magyar Motorcsónak Club 1931 március 4-én, délután 6 órakor tartja a Magyar Mérnök és Építész Egyletben (IV. Reáltanoda ucca 13—15) 191. évi közgyűlését. Mint értesülünk, az utóbbi időben hatalmas számmal léptek be a Motorcsónak Clubba új tagok, köztük a KMAC egész outboardos gárdája és így a Motorcsónak Club az új esztendőben hatalmas fellendülés előtt áll. Mint hírlík, arról is szó van, hogy a KMAC a fennhatósági jogokat a Motorcsónak Clubra ruházza át.

Autombilsták! Mindig csak eredeti alkatrészeket vásároljunk. Ez nem egy kommuniké, ez nem reklámírás, ez a mi saját intelmünk olvasóinkhoz és előfizetőinkhez. Sokszor életünk biztonsága függ ettől. Ujabbán ugyanis nagyon lábrakapott, hogy alkatrészgyárak vagy kisebb műhelyek specializálják magukat nagy gyárak, nagy szériában gyártott típusainak alkatrész gyártására. Így Olaszországban a FIAT, Franciaországban a Renault, Citroen, Amerikában a Ford és Chevrolet alkatrészeit gyártják nagy tömegben és hozzák olcsóbban forgalomba, mint az anyagyár. Olaszországban például az Albani & Rossi, Turin, a Vigliano & Neirotti, Turin és a Monte Verdi, Milánó hoz forgalomba FIAT alkatrészeket. Ezek az alkatrészek lehetnek talán éppen olyan jók, mint a gyári munka, de nézetünk szerint sohasem lehetnek olyan megbízhatók. Azt az anyagot, amit egy gyár hosszú évek kísérletei után állandósít, azt pontosan eltalálni szinte lehetetlen. Számtalan eset áll már előttünk, amikor az e fajta alkatrészekből nagy bajok származtak. Hogy csak egy példát említsünk, a FIAT például csak komplett kormányösszekötő-darabokat hoz forgalomba. Ezzel ellentétben a fenti gyárak a

kormányösszekötő egyes darabjait is gyártják. Már most ki garantálja, hogy az összeforrasztás megfelelő lesz-e. Ugyanígy igen sok eset fordult elő az efajta fogaskerekekkel, amelyeknek keménysége sohasem volt egyenlő az eredeti gyári fogaskerekekkel és azok a használatban, a szó szoros értelmében, összemorzsolódtak. Az eredeti alkatrészt a gyár felel, az ki van próbálva. Óvakodjunk tehát e tekintetben az utánzatoktól és ne sajnáljuk azt a pár fillért, amivel az eredeti alkatrész többet kerül. Saját biztonságunk és jóérzésünk feltétlenül megéri ezt.

A motorkerékpár tavaszi rendbehozásáról. Akár használna valaki motorkerékpárját a tél folyamán, akár nem, mindenképpen ajánlatos azt a tavasz beállta előtt rendbehozni, vagy ha tudomásunk szerint semmi különösebb baja nincsen, jól átnézni. A tavasz, a nyár és az ősz, a motoros kirándulások és utazások ideje, erősen igénybeveszik a gépet, amely megfelelő gondozás híján ennek az igénybevételnek nem képes megfelelni és bizony egykönnyen cserbenhagyja gazdáját. Igen célszerű tehát, ha azok, akik akár időhiány, akár helyszűke miatt nem képesek gépükkel saját maguk foglalkozni, már most, amikor a szezon még nem kezdődött meg, jó, megbízható munkát végző javító műhelyt keresnek fel és gépüket ott alaposan megvizsgáltatják. Mint igazán megbízható és lelkiismeretes munkát végző műhelyt ismerjük a Dormán Testvérek, Akadémia-utca 5. sz. alatti műhelyét, ahol alkalmunk volt tapasztalni — úgy kezelik az egyes javítandó gépeket, mintha csak a sajátukról volna szó. És ez a motorkerékpárnál kettőzötten fontos, mert az a sok lazulásnak kitett csavar, melyek némelyike sokszor igen hozzáférhetetlen helyen fekszik, valóban gondos kezet kíván. Felületes átnézés esetén megesik, hogy éppen valami jelentéktelen gondatlanság idéz elő elakadást, vagy költséges javítást igénylő defektust. Dormánék lelkiismeretes, pontos munkája, párosulva igazán méltányos áraikkal lehetővé teszik a legszerényebb anyagi viszonyok között élő motorosok számra is, hogy kifogástalan munkát végző műhelyben hozathassák rendbe gépeiket. Hozasuk rendbe motorunkat most, mert gyorsabban és olcsóbban tehetjük azt meg mint később, mikor minden jó műhely színültig van munkával és csupa türelmetlenségből olyan helyen kell gépünket megjavíttatni, ahol azt nem a megfelelő gondnal és pontossággal csinálják.

Koppentein Benő, akit a motoros világban mint a TTC motorkerékpár-osztályának agilis vezetőjét volt alkalmunk megismerni, a Budapest, VI. Hajós ucca 15. szám alatt olaj- és műszaki üzletet nyitott. Üzletében főleg a CASTROL és a Mobiloil különböző fajait fogja árusítani. Ajánljuk őt a motoros körök szíves figyelmébe.

A Terézvárosi Torna Club autó- és motorkerékpár-szakosztálya a napokban tartotta meg ezévi tisztújító közgyűlését. Elnök lett Walter József kormánytanácsos, alelnökök lettek dr. Vogl Béla és Tóvölgyi Tibor. Szakosztályvezető ismét Koppenstein Benő lett. mig titkárrá Strasser Jenőt és Balla Jánost választották. A TTC versenyzőgárdája ismét hatalmas faktora lesz motorsportunknak, miután a Hungária Automobil Club alakulásakor renegáttá vált

motorversenyzők javarésze ismét visszatért a TTC-be. Így visszalépett a motorversenyzők nestora, az öreg Zajác József is.

Wittenberg Ottó okl. gépészmérnök törvényszéki hites autószakértő lett. Örömmel vesszük a hírt, mert általa a hites autószakértők száma ismét egy kiváló szakerővel bővelkedett. Wittenberg Ottó gépészmérnök már évek óta működik a szakmában és mindenütt köztisztelőnek örvend. Sok szerencsét kívánunk neki további működéséhez.

Biró Jenő ezuton is közli vevőivel és a motoros társadalommal, hogy 1931. évre egy pneumatikban sem specializálja magát. Raktáron tartja állandóan a legfrissebb és legkimondottabb világgégek gyártmányait. Jelenleg nemkevesebb, mint 5 pneumatikgyár termékeit kaphatjuk meg a Biró-cégnél. Ezek: az angol DUNLOP, a belga ENGLEBERT, az amerikai FIRESTONE, az angol JOHN BULL és a szintén angol WOLBER. Itt azután mindenkinek meg van adva a lehetőség, hogy izlésének megfelelően a legjobbat válassza a sok jó közül.

A KMAC—BSE Motoros csillagtúrájának keretében lévő Nemzeti Autós Csillagtúra izgatja most a kedélyeket. Ugyanis itt is lehet nyérni nemkevesebb, mint 1000 pengőt és a Cordatic hatalmas ezüst serlegét. A rendezőség előírta a kontroll-állomásokat. Ezek: Budapest, Balassagyarmat, Eger, Miskolc, Nyiregyháza, Debrecen, Békéscsaba, Karcag, Kécskemét, Szeged, Bonyhád, Pécs, Kaposvár, Keszthely, Székesfehérvár, Győr, Szombathely és Sopron. Kivéve Budapestet, a többi kontroll-állomást csupán egyszer szabad érinteni. Ki van kötve azonkívül, hogy egy ugyanazon útvonalat egyirányban csak egyszer szabad használni. Dacára a fenti megszorításoknak, könnyen lehet 2200—2400 kilométert abszolválni, ami 45 kilométeres átlaggal 53 órát jelent egyfolytában. Ha tehát április 3-án délután 3 órára akarok befutni Budapestre, akkor április 1-én délelőtt 10 órakor kell elhagynom Budapestet, hogy azután két napig egyfolytában kerekezzek az országban. Ha felteszem, hogy 15 litert fogyasztok 10 kilométerre, az üzemanyagban, úgy az 360 liter Motalkót tesz ki, ami tekintve, hogy az út javát vidéken teszem meg, 180 pengőt jelent. Ehhez véve 100 pengő ára olaj és 15—20% pneufogyasztás, nem is szólva a koci kopásról, circa 400 pengőre tehetjük a költséget. Ha tehát megnyerem az első díjat, akkor még mindig nyertem 600 pengőt és egy ezüst kupát. Most azután csak azon mulik a dolog, kinek sikerül úgy törni a fejét, hogy a legnagyobb befutható távot hozza ki és ehhez azután tartani is tudja a 45 kilométeres átlagot, amihez legalább két ember szükséges, ha nem három. Mint hírlík, erre a fakíri vállalkozásra már többen vállalkoznak. Legjobbann Ottlyk Lajos készül Steyr Type XII-jével, aki állítólag már egy 2600 kilométeres útvonalat eszelt ki. No, majd elvállik, április 3-án.

Felelős szerkesztő és kiadó: DĚVAN ISTVAN.

Szerkesztőség: Budapest, V., Visegrádi u. 10, I. 10.

Közlekedési nyomda (Pless Gy.) Budapest, V., Visegrádi-u. 2.

Budapest elismerten

legprecizebb

motorkerékpár javítóműhelye

a város centrumában

V. AKADÉMIA U. 5

(Az udvarban)

DORMÁN KÁROLY ÉS FIAI

A legkisebb javítástól a legteljesebb generál javításig minden munkát gyorsan, gondosan és elfogadható áron javítunk.

Tegyen egy próbát

Sohasem fogja máshová vinni motorkerékpárját!

Nélkülözhetetlen minden autótulajdonosnak és javítóműhelynek

JUNG:

KRAFTFAHRZEUGTECHNIK

UND

REPARATURPRAXIS

1930

ÁRA: 65 PENGŐ

Beszerezhető méltányos részletfizetési feltételek mellett a C. A. Weller Verlag magyarországi vezérképviseleténél:

Vajda Ferenc VIII. Baross tér 10

Mintapéldány betétkötelezettség nélkül rendelkezésére áll



a világ legszebb országa!

A legtokéletesebb, kitűnően biztosított, veszélymentes alpesi utak 2000—2500 méter magasban, pompás kilátással az örökkévaló borított 4000 méteren felüli hegycsúcsokra

Hotelek

Luxus szállodák

és

modern garage-ok

mindenütt

Dijmentes felvilágosítást nyújt:

Svájci Idegenforgalmi Központ

(Schweizerische Verkehrs Zentrale)

budapesti hivatalos képviselője, V. Nador u. 12

1931. TÉLI VERSENY-en

175
kcm
kate-
góri-
ában

Rex-Acme

147
kcm
typu-
sa

ELSŐ

ABSZOLUT III. IDŐVEL

Árak: 950 pengőtől ⊕ Kérjen prospektust

Vezérképviselő:

MARTINEK Közraktár ucca 24



automobilok üzembiztonságát csakis

EREDETI

alkatrészek biztosítják

Eredeti FIAT alkatrészek

kizárólag nálunk kaphatók:

Óvakodjunk

az utánszatoktól!

Fiat Automobilok Magyar Eladási R.-T.

Budapest, IV., Váci ucca 1.

Telefon: 828-48

Autó- és szántómotor

**főtengelyek és hengerek
csiszolása**

és minden e szakmába, vágó alkatrészek készítése



Dedics Testvérek, Budapest,

VIII., Thék Endre-u. 15. Tel.: J. 303-45. Alapítva 1903

AZ 1931. TÉLI MEGBIZHATÓSÁGI VERSENYEN ISMÉT

KATEGÓRIA-GYŐZTES

AZ
ANGOL
350-ES
O. H. V.

CALTHORPE

Vevőinket díjmentesen tanítjuk vezetni
Kérjen műszaki ismertetést
Részletfizetésünk a legelőnyösebb

Vezérképviselőt új címe:

KLEMENTZ ÉS TSA okl. mérnök

IX., Közraktár utca 24. (Boráros térenél) Tel. A. 846-27

GRÄF & STIFT

automobilok vezérképviselőte:

KINIZSI-GARAGE RT.

Budapest, IX., Kinizsi-utca 4

TELEFON: AUTOMATA 867-75, 866-80

Személyautomobilok

**2, 2^{1/2}, 3, 4, 5, 6 tonnás gyors-
teherautomobilok**

Kedvező fizetési feltételek

Speciális javítóműhely

Nagy alkatrésZRaktár