

53959

14. 073 gyártási szám.

Automobil

Motorsport-Turizmus

Közlekedés - Útépités

V. ÉVFOLYAM

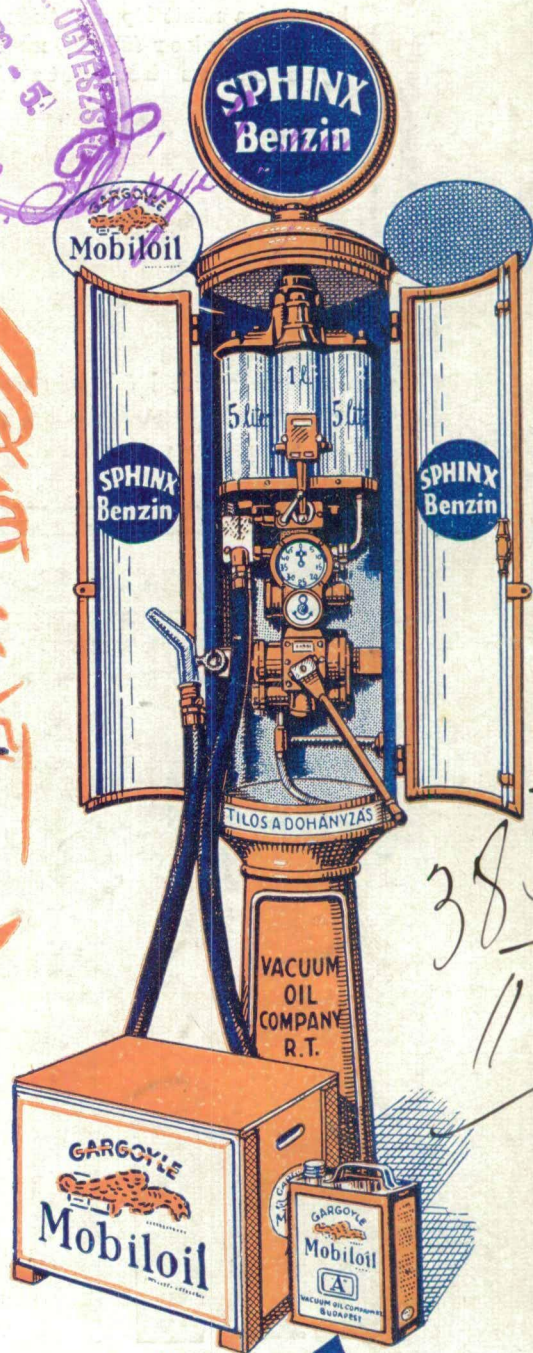
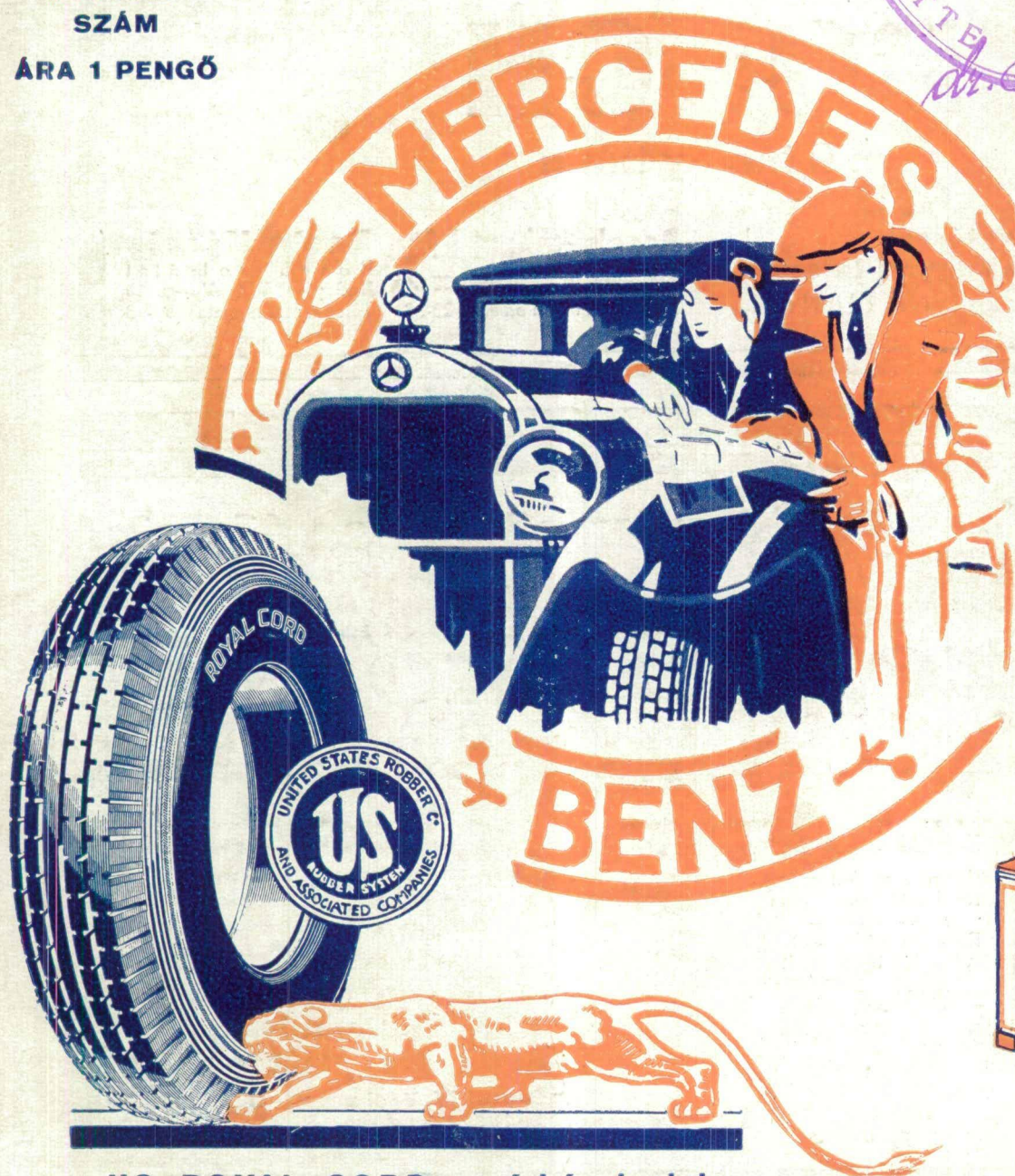
1930 DECEMBER 5

23.

szám

ÁRA 1 PENGŐ

ESTI KIR. ÜGYESZTŐ
1930 DEC. 5.
FELVETVE



US - ROYAL - CORD vezérképviselő:
FERRO, Budapest, VI., Vilmos császár-ut 28

P. 1.50

Télen minden kocsihoz erős akkumulátort!

Ezen szempontot kell különösképpen figyelemre méltatni most, amidőn a telepek teljesítményével szemben a téli időjárás fokozottabb igényeket támaszt. Az akkumulátor nagyobb megterhelése a világítás korai bekapcsolása miatt lép fel. Az erőpróbát azonban a telep az indításkor állja ki, mert a hideg motort sokszor igen nehéz beindítani.

Ügyeljen arra, hogy autója mindenkor teljes kapacitású jókarban tartott teleppel legyen felszerelve.

Csak így számíthat a téli hónapokban zavartalan, biztos működésre. Ha akkumulátorja gyenge, vizsgáltsa meg

BOSCH

m ű h e l y b e n

Szaktanácscsal, költségvetéssel, ajánlattal
cserére, javításra vagy új telepre
vonaikozólag készséggel szolgálunk

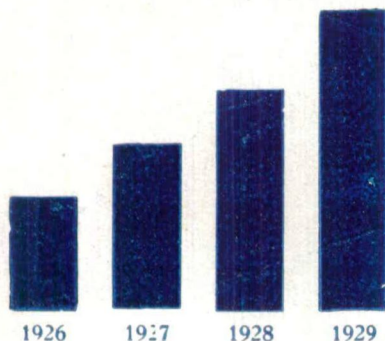
Bosch Róbert kft.
Budapest, V., Váci-ut 22-24
Telefon: Automata 923-38

Barta Károly
Bosch szolgálat
Budapest, VIII, Vas-u. 16
Telefon: Automata 393-3

Számok beszélnek!

FIAT személykocsik

állandóan a magyar autostatisztika élén



mert a FIAT

Komplett modell szériát
Rendkívül előnyös árat
Előnyös eladási feltételeket
Feltétlen megbízhatóságot
Állandó értékű kocsit

nyújt

FIAT Autóbilok
Magyar Eladási RT.
Budapest IV, Váci ucca 1-3. Tel.: 828-48
Service: VI, Lomb ucca 29. Tel.: 925-78

Automobil Motorsport-Turizmus

Közlekedés - Utégités

V. ÉVF. 23. SZ.

1930 DECEMBER 5

Felelős szerkesztő:
DÉVÁNYISTVÁN

MEGJELENIK
MINDEN HÓ 5-EN ÉS 20-ÁN

Helyettes szerkesztő:
DÁRDAY-ABRIANI DEZSŐ DR.

Postatakarékpénztári csekkszám: 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 világhelyzeatről, az Olympia Show-ról, az AIACR, FICM, UIYA üléseiről és Magyarország nemzetközi helyzetéről a motorsportokban.

Elmondja az „Automobil és Motorsport” számára Petrovits Vidor a KMAC sporttitkára.

A közelmúlt napokban érkezett haza két heti távollét után Petrovits Vidor, a KMAC sporttitkára, aki ezidő alatt résztvett Londonban a FICM kongresszusán és sportbizottsági ülésein, jelen volt az AIACR sportbizottságának ülésén Párizsban és képviselte a KMAC-ot Bruxellesben, az Union Internationale du Yachting Automobile 1930. évi kongresszusán. A fentiek kívül még meglátogatta Fridrichshafenban a Maybach-műveket és a Zeppelin hangárokat, valamint Londonban a világhírű Olympia Showt, a világ mindenkor legnagyobb motorkerékpár kiállítását. Kérésünkre az alábbiakban ismertette észrevételeit és azokat az eredményeket, amelyeket Magyarország a nemzetközi szövetségekben a motorsportok terén elért.

Egy általános véleményt kérünk az Olympia Show-ról?

Jóval kisebb méretek, mint a múlt évben, semmi gyökeres újdonság. Ez a mottó. Az Olympia Show nagy hibája, ellentétben a párizsi Salonnal, a sok kis faépítmény és külön bódé, ami elveszi az áttekintést a kiállítás felett. A kiállítás semmi gyökeres újítást nem hozott, hacsak a két 4 hengerest: az Arielt és a Matchless-t nem nevezzük annak. Ez azonban nem újdonság, hiszen köztudomású, hogy a belga FN és az amerikai Henderson, meg az ACE már évekké elelőtt építettek négy hengeres motorkerékpárokat. A szigetországban ellenben nagy a siránkozás. A helyzet az, hogy éppen úgy, mint Amerika telítve van automobillal, Anglia telítve van motorkerékpárral. Anglia exportja napról-napra csappan. Különösen a kontinensen veszt állandóan talajt, mert a belga, olasz, német, francia, osztrák és svájci gyárak, mint az FN, Gillet, Sarolea, Guzzi, Gilera, Benelli, Bianchi, a BMW, Standard, DKW, Zündapp, Motosacoche, Condor és a Puch terjeszkedése nagy mértékben veszélyeztetik az angol ipar hegemoniáját. A kiállítással kapcsolatos Traders Union bankettjén is sok szó folyt erről. Az angol gyárak a jövőre erősen leépítenek. A leépítés különösen a versenyzés terén lesz észlelhető. Így azután a legjobb angol profimenők valószínűleg vagy a kontinensre jönnek a német, francia, belga és svájci gyárakhoz, vagy saját szám-

lára fognak versenyezni angol gépeiken. A leépítésnek lehet tulajdonítani, hogy már eddig is nagyon sok angol menő, mint Handley, Bullus, Marchent és mások a kontinensen kerestek kenyeret. Igen érdekes volt, hogy az angol standok tele voltak kontinensbeli versenyzők hatalmas képeivel. Így ott láttam az AJS és Chater-Lea menő Gayer, valamint a Rudge-ön versenyző Steinfellner képeit. Az Olympia Show látogatottsága a kereskedelmi helyzet dacára, óriási nagy volt. Naponta legalább 8—10 ezer ember látogatta az Olympia Hall-t, míg a szerdai napon, amikor tudvalevőleg Angliában délután nincs munka, 12.000 volt a látogatók száma. Ezúttal roppant sok idegent, főként hindut lehetett látni, ami azonban szorosan összefügg az angol gyarmatügyi konferenciákkal.

Mi történt érdekes a FICM ülésein?

A legfontosabb tény, ami Magyarországon érdeklődésre tarthat számot, hogy Magyarországot, illetve a KMAC-ot beválasztották a FICM sportbizottságába. Tudni kell, hogy a FICM-nek eddig 23 tagja volt. Ezzel párhuzamosan mindig félannyi taggal bír a sportbizottság. Miután a kongresszus első ülésén a tagok száma 24-re szaporodott, a sportbizottság létszámát is fel kellett emelni. A betöltendő helyre, bár arra nagy volt az aspiráció, Magyarország került. Hogy ez mennyire nem kicsiség, elég ha arra utalok, hogy sem a USA, sem a svédek, sem a csehek nem tagjai a sportbizottságnak. A beválasztás örökös jelleggel bír és nem személyre szól, hanem a KMAC-ra. A második kettős eredmény, hogy a most először rendezendő „Európa motorkerékpár hegyibajnokság” pontszerző futamai közé felvették a magyarországi Hármashatárhegyi versenyt, amely az én intervenciómra, propaganda szempontból, mint „Course de Cote de Budapest” lett felvéve. Ugyanekkor a hegyibajnokság előkészítő bizottságába, melynek csupán öt tagja van, beválasztották Magyarországot, illetve a KMAC-ot. Ennek a bizottságnak az első ülése január 9-én lesz Bruxellesben. A fenti két körülmény fel nembecsülhető eredménye a KMAC-nak, amire mi magyarok mindenkor büszkék lehetünk. A FICM 1931. évi tavaszi kongresszusa Bécsben lesz áprilisban. Felszólalásomra a kongressz-

szus elhatározta, hogy mindannyian Budapesten találkoznak április 3-án, itt mint a KMAC vendégei megtekintik a Magyar Motorkerékpár Grand Prix-t és innen mennek azután Bécsbe. A FICM ezúttal egypár igen fontos határozatot hozott.

Behozták az üzemanyagszabályt. Eszerint a jövő évi nagy versenyeken csak olyan üzemanyaggal lehet versenyezni, ahol minimum 50% benzin, minimum 25% benzol van. A maximális alkoholadag csak 25% lehet. Ezt a szabályt azért léptették életbe, mert az utóbbi időben a gyárak és versenyzők olyan laboratóriumban készült speciális üzemanyagokat hoztak forgalomba, amelyeknek semmi praktikus jelentőségük nem volt. Az Osztrák Grand Prix-ből kifolyólag az angol Dawenport óvását elvetették, mert nem ő, hanem a Bowden Wire Corporation óvott. Dawenport azonban újra óvhat, mert az óvási idő még nem telt le. Az ügyet azután a FICM tavaszi kongresszusán Bécsben fogják letárgyalni. Handleyt, az ismert angol versenyzőt november 15-től február 15-ig eltiltották a versenyzéstől. Ennek oka, hogy nevezett az Osztrák Grand Prix-re és ehelyett Arpa-jonban indult a rekordnapon. A kitiltás igen kelemetlenül érinti úgy Handleyt, mint az FN gyárat, amely most állandóan Monthléryben tanyázott és ezévből még egy egész csomó rekordjavítási kísérletet óhajtott véghezvinni. A FICM Nagy Díja a jövő évben Monthléryben lesz a 14 kilométeres nagy körön. Határozatba ment, hogy ezentúl nemzetközi versenyen csak az illető ország fenhatóságának jóváhagyásával lehet nevezni. Érdekes az a határozat, mely szerint, ha egy nemzetközi versenyen valamely nemzet annyi versenyzőt indít, ami eléri az összes indulók 10%-át, úgy egy sportbiztost delegálhat. Az angoloknak azt a propozícióját, mely szerint csak rekordnapokon lehessen rekordokat javítani, a FICM sportbizottsága elvetette. Érdekes megemlítenem, hogy Tát híre már eljutott Angliába és mi kénytelenek voltunk az angolok határozott kívánságára felvenni a tavaszi lancét, amelyre egy csomó angol gyár el akarja küldeni versenyzőjét.

Mi volt Párizsban?

Az AIACR sportbizottsági ülésein, bár annak még a KMAC nem is tagja, szintén jelen voltam, sőt ezúttal bele is szóltam a vitába. Itt ugyanis felmerült a kérdés, hogy 1931-re nemzetközi túrakocsi szabályzatot dolgozzanak ki. Itt átadtam a magyar túrakocsi-bajnokság szabályzatát, ami nagy feltűnést keltett. Végeredményben hosszas vita után elhatározták, hogy évről-évre állapítják meg a katalógus szerinti túrakocsikat. Egyebekben határozott ígéretet kaptam, hogy a jövő esztendőre a KMAC-ot felveszik az AIACR Sportbizottságába is.

Hogyan folyt le az UIYA ülése?

Az UIYA ülése most, miután az outboard-sport Magyarországon szép fejlődésnek indult, nagyon érdekelt. Az üléseken igen fontos és érdekes határozatokat hoztak. Így pl. ezután nem kell hatszor megfutni a távot a rekordkísérleteknél, hanem elegendő lesz kétszer. Az UIYA idei aranyérmét a hősi halált halt Segrave őrnagy nyerte meg. Ugyanekkor hitelesítették Segrave abszolút sebességi világrekordját. Az UIYA elhatározta, hogy ezentúl évente januárban, áprilisban, júniusban és októberben hivatalos eredménytáblázatot ad ki a világrekordokról. A magyar versenyek terminusait elfogadták és egyben határozatba ment, hogy a versenyek után a motorokat le kell plombálni és a hengerürtartalmat 48 órán belül megvizsgálni. A kongresszuson a magyarokon kívül résztvett Argentina, Svájc, Franciaország, Németország, Belgium, Olaszország, Anglia és Svédország. Eredményképpen emlitem még fel, hogy a budapesti versenyt sikerült felvételni a Grand Epreuve-ök közé, ami annyit jelent, hogy a Margitsziget körül a KMAC és Magyar Motorcsónak Club által közösen rendezendő verseny egyenrangú a legnagyobb nemzetközi versenyekkel.

Voltam ezenkívül a Maybach-műveknél Friedrichshafenben is. Repültem a Zeppelinnel. Ott azonban oly sokat és érdekeset láttam, hogy arról egy külön cikkben óhajtok majd beszámolni.

Mi mindent láttam egy délelőtt?

Egy délelőtt a volánnál Budapest forgalmában.

A tisztítás véget ért! A nagy autóbalesetek megszűntek! És most mindenki azt hiszi, hogy rend van a budapesti uccán. Ez tény és való, de miért? Azért, mert a forgalom a felére csökkent. Elmult a nyár és ma igazán csak az ül motorra, vagy a volán mellé, akinek sietős az ügye. A vásárnapi szórakozók megvárják a tavaszt. A forgalom jelentékeny csökkenése szorosan összefügg a nagyon, de nagyon rossz gazdasági helyzettel. Nem is sejtik olvasóink, mennyi autót, motort állítottak le a közelmúltban. Vannak, akik csak a legszükségesebb esetben indítják be motorjukat és az csaknem az egész hetet a garageban tölti, vannak azonban igen sokan, akik visszaadták a rendszámukat, csak azért, hogy a negyed- vagy félévi közlekedési adót is megtakaríthassák. Így van ez! Szomorú, de való. A forgalom csökkenésével azonban, sajnos, eltűntek a forgalom órei is. A mozgó motoros-rendőrség, mintha meghalt volna. Ügylátszik nekik is beállott az ősz és ügylátszik elfogyott a költségvetésben előirányzott benzin-

mennyiség. Szó ami szó, motoros-rendőrt az utolsó hetekben nem láttam. Pedig akadna dolguk éppen elég. No, de ne térjünk el annyira a tárgytól. A minap egy elég csúnya esős-ködös őszi napon elhatároztam, hogy cikket írok a budapesti forgalomról, a látottakról és történekről. Mi minden érheti egy nap alatt a budapesti automobilistát? Sok, nagyon sok és őszintén szólva, borzasztóan csodálom, hogy dacára az alant elmondottaknak, a nap simán folyt le. Meg fogják látni olvasóim, hogy hány esetben függ Budapesten hajszálon az a vezetői igazolvány, vagy az a kocsi, no meg néhány emberélet. Én igazán nem tudom, nekem adatik meg csupán a sors-tól az a privilégium, hogy nap-nap után történnek velem hasonló esetek, vagy másokkal is így van, de ők nem lévén íróemberek, elsiklanak a dolgok felett. No, de nézzük, hogy is volt csak?

Reggel fél kilenckor indultam el a Hidegkúti úton lévő garageomból. Már messziről láttam, amint a rendes oldalon

Amikor a motorban a surlódás az ur...

„Ej, de dühös arcot vágysz” — így szólt a Hajtórúd Főtengelyszomszédjához, amikor egy kis szélcsend állott be az Olajtartály Házban dúló viharban — Mi bajod van tulajdonképpen?”

„Hát hogyan volnék dühös” — felelte a Főtengely ingerülten — „amikor Te meg a Te öt testvérbátyád egész beteggé tesztek. Miért nem tudjátok megtanulni, hogyan kell bánni a tengelyemmel? Mi a csudának ütitek-pofozzátok reggeltől napestig?”

„Először is az nem a mi hibánk” — felelt vissza a Hajtórúd — „Azok az ócska hajtókarcsapágys az okai minden bajnak, az ő csattogó-kattogó-pofozó járásukkal!”

„Ne sértegetess bennünket!” — ordították a hajtókarcsapágys mind egyszerre — „Hiszen a mi fehérfém-bélésünknek köszönheted, hogy már rég darabokra nem törtél!”

Igy vitatkoztak-veszekedtek mind; a főcsapágys, a szelepemelőkarok, görgők egymásután és össze-vissza toldották bele mondókájukat — amig csak az önindító lenyomása jelt nem adott, hogy „rajta!”

Az elülső csapágytól egész a differenciális olyan lett a motor belseje, mint egy pokol. Minden egyes alkatrész dühöngött, nyikorgott, csikorgott és egymást túlkiabálva hangosan sikoltotta panaszait.

Reggel egy olajos kéz kinyitotta az Olajtartály Ház alsó csapját és a kimerült hajtórudak, görgők, szelepemelő karok közömbösen nézték, hogyan száll lejjebb és lejjebb az olajfelszín. A főtengely visszaemlékezett, hogy csak két napja, hogy új olajtöltést kaptak — de ennek a jelentősége csak akkor vált nyilvánvalóvá, amikor elkezdett beömleni a töltőcsapon át valami, aminek láttára a közönségnek még a legösszetörödöttebb, legbetegbe tagja is egyszeribe új erőre kapott.

WAKEFIELD

Castrol

Motor Oil

Szájról-szájra adták ezt a varázsszót, amint az értékes folyadék fokról-fokra emelkedett az olajtartályban. Az önindító pedig lenyomódott...

A hajtókarcsapágys rögtön boldogan ölelték át a főtengelyt a kibékülés örömeiben, — a főcsapágysakkal való érintkezés máris olyanná vált, mint a leglágyabb simogatás. A felfrissült és megifjodott csapágys az öröm zümmögő, halk dalát kezdték dúdolni — a gép eddig el nem ért sebességekkel haladt és ezeknél a sebességeknél a gépalkatrészek halk zümmögése lágyan zengő altatódallá változott.

Megszűnt a surlódás a motorban!

VEZÉRKÉPVISELET:

MAGYAR ABRONCS- ÉS KERÉKGYÁR RT. Budapest VI. Jókai u. 8. Tel.: 133-56

három jól megrakott téglás kocsí bandukol felfelé. Mikor 10—15 méter volt közöttünk a távolság, észreveszem, hogy egy solo motoros, hátán egy nagy kosárral, aféle péklegény lehetett, ugyancsak nyomja a gázt felfelé. Harmincöt-negyvenes sebességemben nem is gondoltam lassításra, miután a motor nézetem szerint legföljebb akkor érhetett a kocsikhoz, amikor én és mivel nekem volt a szabad utam, nem is mertem gondolni, hogy a motoros bevág a pályámba. És bevágott. Alig volt két-három méternyi nyílás köztem és a kocsik között. A szerencsétlen flótás holtfehéren kibújt, de csak úgy, hogy én teljes erőből fékeztem és annyira, amennyire csak lehetett, balra tartottam, közben centiméterekre csúszva el az útszéli cövektől. Hajsza! hiiján tehát, hogy odaszorult. Mit érdemelt volna az ifjú? Gyerünk tovább.

Leérek a Szép Ilonához címzett eltéréshez. Az útközepén szenes, köves, fás kocsik hada. Ne adj Isten, hogy betartanak a baloldalt Ezáltal a négy kocsiszéles út három kocsiszélessé degradálódik. A János kórház felől circa 60—70 kilométeres sebességben rohan felém egy savanyúvizet szállító fehér teherautó. Elöttem szabad az út, vigan futok a nyílt és már felszáradt aszfalton. De mi az, a savanyúvizes kocsí harmadiknak előzve rohan belém. Teljes erővel fékezek, ő kicsúszik és a volán mellől diadalittasan röhög le reám. „Gazember!” mondom magamban. És mit tehetek? Forduljak meg, vegyem üldözőbe? Mit érek vele? Azt fogja mondani, amit annakidején Klebelsberg Kunó gróf mondott. „Történt valami?” Nem! De történhetett volna.

A Széna térig nem történt semmi, hacsak azt meg nem említtem, hogy a Pasarétről jövő autóbusz gyorsvonati sebességgel rohant lefelé a Retek uccán. A humor kedvéért megjegyzem, hogy a vezető ülés mellett ott ült egy rendőr, aki szolgálaton kívül lévén, élvezte a „sebességet”. Ellenben a Margit körúton már ismét akadt volna dolga a mellém ültetett hivatalos közegnek. Két biciklista andalgott egymás mellett, beszélgetve. Nem állottam meg, rájuk szóltam, hogy nem lehet az egész utat elfoglalni. Kaptam egy goromba választ. „Mit gondol, csak a magáé az út?”

A Margit körút elhajlásánál már messziről látom a rendőr kitárt karjait, hogy tilos az út. Megállok! Akkor látom, hogy a vagy 50—60 méternyire lévő Óbuda-felé igyekvő villamost félti. A másik kollégája, igaz, hogy annak már ezüstgallérja van, ilyenkor egy kézlegyintéssel még 5 kocsit is átenged a túloldalra. Ha most mellettem ülne egy rendőrtiszt, rögtön szolgálhatna kioktatással.

A hídon történik az első kellemetlenebb esetem. Egy biciklista fut bele a szabad villamossínekbe. A villamossínek tudvalévően csak a motorkerékpárosoknak és személykocsiknak vannak fenntartva. Dudálok, ő az Istennek sem akarja elhagyni a síneket. Végre üres helyet kap, hátranéz és hirtelen jobbra kiugrik. Közben megcsúszik a sínén, elvágódik előttem. Négykerékű... és két méterrel előtte megállok. Semmi az egész. Felkel, kiáll a járdára, a gépe össze-vissza görbülve, ő maga csupá sár. A forgalom pár pillanatig áll, majd megint minden a régi.

Mit csináljak szegénnyel. Vigyem a rendőrhöz? Örülök, hogy nem mentem rá. Lejutok a hídról. Percekig állunk a hídfőnél. Négy hatalmas szeneskocsí jön a Pozsonyi út felől. Mögöttem és előttem legalább 15 kocsí, köztük a mentők. Éktelenül dudálnak, de nem tudnak kijutni. Istenem, ha úgy elgondolom, hogy hányszor írtunk arról, hogy a kereszteződő forgalmat a híd alá kellene terelni. Akadálya nincs, de hogy mért nem csinálják meg, azt nem tudom. Két végállomás beillesztésével még a villamost is ki lehetne kapcsolni és így a Margithíd forgalma sokszorosan meggyorsulna. De uraim, ugyan kinek fekszik a szíven a Margithíd forgalmának a meggyorsulása?

Már a Vígsházánál vagyok. Elöttem egy csukott piros-taxi. Éppen előzni akarom. Abban a pillanatban hirtelen, minden jel nélkül befordul a standjára, amely az út jobb oldalán van. Igazán csak a nagyon jó fékeim és lélekjelenlétem mentettek meg, hogy oldalba nem kaptam. Mit csináljak? Álljak oda kiabálni vele? Ők ötven vagy hatvan voltak. Na és azután nem történt semmi! A Nyugatinál egy káosz fogad. Az emberek dacára a szigorú főkapitányi rendeletnek és a nekem szabad utat jelző zöldlámpának, úgy ugrálnak előttem, mintha futballt játszanának. Súlyosbítja a helyzetet, hogy mindez rendőri asszisztencia mellett történik.

Beértem a végcélhoz. Kocsim a Rózsa ucca és Podmaniczky ucca sarkán állott negyedtízről csaknem tizenegyre. Ezalatt más bajom nem történt, minthogy a hátsóülés előtt lévő félig telt Castrol-kannát valaki elemelte és hogy a hátsó kis lámpámat valaki meggyújtotta. Szerencsére ez nincs mindennap így, bár a mai nehéz viszonyok között a fél gallon CASTROL is érzékeny veszteség.

A délelőtt folyamán azután az Angol-Magyar Bank felé vitt az utam. Átvágtam a szűk Dessewffy uccán. Régi rossz szokásom, hogy minden szűk ucca kereszteződése előtt egészen lelassítok és majdnem újból indulok, ezáltal nagyon bevált. A Hajós ucca kereszteződésén egy minden dudajel nélkül átrohanó hatalmas turini FIAT teherautó majdnem kettészelt. Vészesen robogott keresztül. De idekívántam volna egy olyan oldalkocsis MÉRAY rendőrpátrult.

Azok azonban most valószínűleg téli álmukat alusszák. Alig hajtok tovább, forgalmi akadály előtt állok. Mi történt? Semmi különös. Egy szürketaxi sofförje megállt beszélgetni pár pillanatra az egyik ház előtt, pont az ucca közepén. Hogy azután ezzel sikerült neki eltorlaszolni az uccát, az már más lapra tartozik. Annyi bizonyos, hogy a közben előlről-hátulról érkező kocsí miatt olyan káosz keletkezett egy-kettőre, hogy csaknem 10 percig tartott, amíg ki tudtunk belőle evickélni. Közben elképzelhető, micsoda gorombaságok röpködtek pro és kontra.

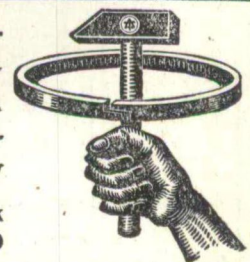
A délelőtt folyamán még a József körúton is akadt dolgom. A Mester ucca felé igyekeztem normális tempóban. Egyszerre balról a József uccából, mint a szélvész rohant ki egy kerékpáros. Majd derékba kaptam. Már messze volt, de még mindig vigyorgott felém. Azt hitte, megijedtem. A Rökk Szilárd ucca sarkán azután elérte a végzete. Hátravigyorog-

„TEVES”



dugattyúgyűrűk, olajlehúzógyűrűk, zsírzó-csapcsapok minden kivitelben. Dugattyú-csapok edzve és köszörülve. Megmunkált és nyersszelepek, zsírzóprések, Lockheed-fék, teljes készülék és alkatrészek nagy raktára.

Vezérképviselő: Balog Arthurok l. gépészmérnök
„Kérjen árjegyzéket” Budapest, V., Lipót-körút 27. Tel. 295-39



ván, csak az utolsó pillanatban vette észre az onnan kifutó kétlovas teherkocsit, amit azután határozott bravúrral, csak úgy tudott kikerülni, hogy derékszögben elfordult. Természetesen a csúszós talajon kicsúszott és alaposan odakente magát. Őszintén szólva, nem tudtam megállani, hogy az útszélére állítva kocsimat, melegen ne gratuláljak neki a jó leckéért, ami elég simán ért véget. Nagy nehézségbe került, míg az ipsének meg tudtam magyarázni, hogy most éppen így az autóm, vagy a kocsi kerekei alatt is tűnődhetne az idők mulandóságáról.

Hazafelé igyekeztem. Már két óra felé járt az idő, de a kalandokból még bőven jutott. A Baross utcában az álló villamos mögül kisprintel egy néni. Szerencsémre, hogy erősen lassítottam, számítva az effélére, pár centiméterrel előtte meg tudtam állni. Az ember szinte tanácstalan ilyenkor. Az esetet súlyosbítja az a körülmény, hogy látva az álló villamost, erősen dudáltam is. Ügylátszik az emberek már nem is hallanak. Természetesen ahelyett, hogy önagysága háláimát rebegett volna és sietett volna a közeli templomba, szemrehányó tekintetet vetett felém és olyasfélét mormoghatott, amit, ha a szavaknak kirakatuk volna, nem raknék oda.

A Parlament felől igyekeztem a Margithídra. Kis körben fordulok a hídra. Egyszerre szemközt találok magamat a villamossíneknek egy lovaskocsival. Öméltósága a Személynök uccába igyekezett és a rendőr szemeláttára, tőle 3—4 méternyire vágta le a kanyart. Gondolják olvasóim, hogy a rendőr rászólt? Eszébe sem volt. Lett volna csak egy autós, lett volna hadd-el-hadd.

A leghumorosabb, de egyúttal a legsúlyenteljesebb eset a Fogaskerekű állomásánál ért. Ezúttal autóbusz. A magát

londoni buszsofförnek képzelő vezető olyan lendülettel és sebességgel jött ki a Pasaréti útról, hogy a hatalmas, széles Retek uccán egészen a jobb oldalra vágódott ki. Már éppen azon gondolkodtam, hogy kiugrom a kocsimból, mert így legalább én megmenekülök a préstől, de sikerült mégis kicsúsznom. Mondja valaki, hogy nincs szerencsém. (Gyorsan lekopogtam a tölgyfaasztalon.) Persze itt nincs rendőr, itt lehet vágtatni. Lehet azonban, hogy a sohasem hiányzó „Biztos Ur” ott ült a vezető mellett és élvezett.

Befejezésül még a Tárogató úton felfelé is volt egy kisebb esetem, ami jellemző a fuvarosok mentalitására és autógyűlöletére. Az erős emelkedésen két szeneskocsi bandukol felfelé. A kettőjük közötti távolság legalább 40 méter. Már messziről dudálok, illetve a villanykürtöt használom. Erre a hátsó visszanéz, kirakja az ostort és előzni kezd. De csak azért, hogy engem megállásra kényszerítsen. Mit volt mit tennem? Megálltam. Természetesen vigyorgott. De kifogtam rajta. Nem lévén rendőr a láthatáron, egyszerűen baloldalt leelőztem. Azután én vigyorgtam rája. Mire ő felért, én már ebéd után voltam és a kapu előtt állva, éppen a kocsimat zsíroztam. Mikor elhaladt mellettem, úgy mosolyogva oda-szólt: „Az előbb a Nagyságos Ur kifogott rajtam!”

Mindez egy délelőtt 9—2-ig. És ezután vonja valaki kétségbe, hogy nincs szükség állandóan cirkáló, civilruhába öltözött motoros rendőrségre. Van, de nem olyanokra, akik csak az autóvezetőben keresik a hibát és lesik a számtáblát, meg a füstölő automobilt. Ha ezen a délelőttön egy hivatalos személy ül a kocsimban, úgy bőven jutott volna neki munka. Ezúttal azonban igazságos és hatásos munkát végezhetett volna.

A német Echo-Continental merénylete a magyar idegenforgalom ellen!

Hasonló támadásra csak bojkottmozgalommal felelhetünk.

A napokban véletlenül kezünkbe akadt az „ECHO CONTINENTAL”. Ez a havonta megjelenő képes folyóirat a hannoveri Continental gummigyárnak a reklámujságja. Rendszerint ott találjuk benne Stuckot, Caracciolát, amint Mercedes-Benzen és Austro-Daimleren CONTINENTAL pneumatikkal farolnak jobbra-balra egy-egy fordulóban. Ott látjuk azokat a tennisz nagyságokat, akik Continental labdákkal játszanak és így tovább. A lapnak, miután ingyen küldik szét a szélrózsa minden irányába, valószínűleg elég nagy a publicitása is.

Ennek a díszujságnak az „1930 November Heft”-jében egy cikk jelent meg, mely minket magyarokat különösen érint. A cikk címe „Reifen-Mord im Wilden Westen Europas!” A cikk írója hosszabb utat tehetett a Keleten és közben az egyes országok utait kritizálja. Beszél a bolgár, szerb, görög, dalmát és román utakról és illusztrál. Közöl egy képet a Budapest—wieni útépitésről. A képen éppen egy topekaúthoz fektetik az alapot. A kép jobbszélén egy csukott kocsi imbolyog a letérő útszakaszon. Az aláírás a következő: „Ungarn baut Strassen. Einstweilen muss man noch quer durch die Puszta fahren, oder ... im Strassengraben.”

Mit szólnak ehhez igen tisztelt olvasóink? Ha ez a cikk a komoly német autósaklapokban, az Auto-

mobil Zeitungban, az ADAC Motorweltben jelenik meg, egy szót sem szólunk. Azért nem szólunk, mert a fenti német lapok oldalas képeket hoznak a rettenetes elhanyagolt német útszakaszokról, tehát teljesen objektívek. De akkor, amikor az Echo Continental, egy német pneumatik reklámujság közöl ilyen képet, fel kell emelnünk a vétónkat. A Continental-gyár itt kissé túllőtt a célon. A Continental-gyár vezetősége ezúttal elfelejti, hogy ezzel a képecskével egy hatalmas merényletet követett el Magyarország idegenforgalma ellen. Mert akik ezt a képet látják és ezt a cikket elolvassák, azok bajosan fogják útjukat Magyarország felé venni. Mi úgy tudjuk, hogy a hannoveri Continental-gyárnak Budapesten vezérképviselte van és úgy tudjuk, hogy ez a vezérképviselőt évtizedek óta működik Magyarországon. A Continental-gyár elfelejti, hogy ez alatt az idő alatt tetemes pénzt szedett össze Magyarországon, azon a Magyarországon, amelyet most így rútul megtámad.

Amint a „Reifenmord” főcím mutatja, ügylátszik a Continental-gyárnak van oka a magyar utakra haragudni. Ügylátszik azok a dicső német Continental-pneuk nem a legjobb anyagból lehetnek, ha egy kis útról való letérés miatt a pusztába, már „Reifenmord”-nak esnek áldozatul. Azt hisszük ezek után, a magyarok nagyon, de nagyon meg fogják



**Si
Korcsolya
Hócsizma**

KERTÉSZ TÓDOR ÉS WESZELY ISTVÁN RT.
Budapest IV. Váci ucca 9.

gondolni, hogy egy olyan gyár termékeit vásárolják, amelynek a reklámujságja ilyen magyarellenes propagandát folytat. Emlékezzünk! Meg tudtunk lenni Coty-parfüm nélkül és azt hisszük meg leszünk Continental-pneumatikok nélkül is. Felhívjuk a fenti körülményre egyesületeink és olvasóink figyelmét. Legyünk egyszer már mi is sovíniszták és mutassuk meg azoknak, akik minket bántanak, hogy a magyar „Soká felejt!”

Utóvégre igazán van egy kis különbség Magyarországon és a többi Balkán államok automobilizmusa között. A cikkíró úgylátszik nem utazott még Németországban, ahol útépitéskor semmivel sem különb a helyzet, sőt időnként és helyenként még sokkal rosszabb.

Angliai hírek

Urbach László, a sokszoros magyar motorkerékpár-bajnok a napokban érkezett haza Londonból, ahol megtekintette az Olympia Show-t és a BSA gyárat. Az utat haza egy BSA cyclecaron tette meg. Az elsőkerék-meghajtásos 1000-res BSA háromkerékűről Urbach László fantasztikus dolgokat mesél. A gyár naponta 60 darabot készít ebből, a most Angliában határozottan legközkedveltebb modellből. Sajnos, ez csak egyelőre az angol szükségletet fedezi, úgy annyira, hogy a kontinensre, valamint a gyarmatokra a szállítást még a gyár meg sem kezdhette. Urbach Birminghamból Budapestre kitűnő átlaggal érkezett meg. Például a Lüttich—Passau utat, ami 840 km, reggel nyolctól este, illetve éjjel tizenkettőig, vagyis 16 óra alatt tette meg, minden hiba nélkül. Ez egy kolosszális 52.5 kilométeres átlagot jelent, ami minden automobilistának is teljesítmény. A kis BSA a legmodernebb konstrukció benyomását kelti. Teljesen eltérően elődeitől, mint például a Morgan és effélék, amelyek a kényelmetlenség csimborasszói, úgy van megcsiszolva, hogy a bennülők magukat egy kisautóban érzik. Mig azonban egy kisautó sebessége alig több 50—60 kilométernél, addig az ezres ohv. BSA bizony könnyen kifutja a 100 kilométert.

Az egy blokkba épített motor, sebességváltó és differenciálmű a lehető legmodernebb konstrukció, amit elképzelni lehet. Urbachtól igen érdekes tényeket volt alkalmunk meghallani. Így különösen az angol AA (Automobil Association) szervezetét dicsérte. „Bámulatos, milyen pontosan és szívesen állanak az AA emberek a motoros és autós rendelkezésére. Amint meglátják az AA jelvényt, azonnal ott terem az AA embere és minden okmányt elvesz tőlünk. Tíz perc múlva mindent elintézve kapunk vissza. Ostendében még partra sem szállottunk, már ott álltak az Automobil Association exponensek és a korláton át már viszik is az iratokat. Német, francia és angol nyelven beszélnek és az udvariasságuk példátlan. Mindenkinek, aki Angliába megy, nagyon ajánlom, hogy még mielőtt kimegy, lépjen be az AA-ba. Az egy fontos évi tagdíj sokszorosan meghozza gyümölcsét. Angliában csaknem minden országúti elágazásnál találkozunk az AA embereivel, akik éppen úgy jeleznek, mint a forgalmi rendőrök. Az AA-nak ma 400.000 tagja van, a bevétele tehát csak a tagdíjakból 400.000 font, ami circa 11,200.000 pengő. Ebből azután lehet is idegenforgalmat istápolni.” Urbach szerint a BSA-gyár, mely tudvalevően a Szigetország legnagyobb gyára, oly hatalmas, hogy csaknem az összes többi angol gyár elférne benne. Harminc ember állandóan csak gépeket járát be. Egy ember naponta hat gépet hoz használható állapotba, ami napi 180 gépet jelent, amihez még külön hatvan cyclecar számít, amit külön bejáróközegek kezelnek. Az angoloknak nagy veszteségük van. Simpson, aki nálunk is jól ismert, valószínűleg nem versenyezhet többé. A francia Grand Prixben oly súlyosan bukott, hogy a lába három helyen, a karja két helyen eltört, az arca pedig telve van zúzódásokkal. Ma már mankón jár, de Urbach nézete szerint aligha lesz oly fitt, hogy újra a félelmetes Simpson legyen belőle. Az AJS-menő Rowley ugyancsak lábtörés miatt hosszú kényszerpihenőre van kárhoztatva. Melyik volt a legjobb reklám az Olympia Show-n? kérdeztük még búcsúzáskor Urbachot. „Az Ariel csinálta a legügyesebben. Az Olympia Hall bejáratánál tasakokat osztogatott a kiállítás megtekintőinek, amelybe azok a standokon kapott árjegyzékeket gyűjthették össze. Az idea nem új, de felséges. Így aztán végezetül mindenki a hatalmas árjegyzék-tömeget az Ariel reklámtasakban vihette haza.” Urbach egyébként igen sok érdekes motorfelszerelési cikket hozott magával Londonból, amelyet a tavaszra már tartani is fog raktáron. Különösen eredeti angol esőkabátokból hozott szenzációsan olcsó modelleket. Távozáskor a kis BSA cyclecaron tettünk meg két kört a Hunyadi téren, majd pedig a DUNLOP COMPETITION gumikat volt alkalmunk megbámulni. A Dunlop-gyár ezeket a 2—3 centiméteres gumiszégekkkel ellátott versenypneukat a síjöring-, homok- és sárversenyekre konstruálta. A pneuk mondhatni teljesen csúszásmentesek és talán azt is elmondhatjuk róluk, hogy defektmentesek is. Annyi bizonyos, utazni kell az embernek és nagyon, de nagyon sokat tanul.

BÁN LÁSZLÓ

készít, javít, olcsón
gyorsan, pontosan

autórugót

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

Mi volna a legsürgősebb teendő a magyar úthálózat-kiépítésben?

Prima utakat a Balaton körül, a Mátrába, Lillafüredre és a Duna mindkét oldalára. Hegyi utat a Dobogókőre. Össze kell kötni Budapestet a nemzetközi főirányokkal.

Elkészült a Budapest—wieni új állami műút, amelynek bekapcsolása a kontinentális forgalomba, már is erősen kezdi éreztetni hatását. Az új bécsi út kiépülésével tehát most már meg van adva a lehetőség a nyugati államok automobilistáinak, hogy nyugodtan, minden zökkenő nélkül látogathassanak el Magyarország szívébe, Budapestre. Itt azonban meg is állhatunk. Mert kivéve a Budapest—siófoki, a Balatont Budapesttel összekötő főutat, kontinentális nivón álló utaink száma ezzel be is fejeződött. Mi volna tehát a teendő? Nézetünk szerint az idegent, aki Magyarországra jön, foglalkoztatni kell. A székesfőváros szépségei elegendők egypár napra, arra azonban kevésnek mutatkoznak, hogy egy, a Nyugatról jövő idegent legalább is egy hétig Magyarországon tartsanak. Gondoskodni kell tehát arról, hogy az idegenek Magyarország természeti szépségeiben gyönyörködhessenek. Melyek azok a természeti szépségek a mai Magyarországon, amelyek képesek az idegeneket vonzani?

Legelső helyen áll természetesen a magyar tenger, a Balaton. Az útvonal Budapest és a Balaton északi csücske között készen áll. Hiányzik azonban a Balaton körüli egységes és kitűnő portalan állapotban lévő főút. Ennek kiépítése idegenforgalmunk szempontjából legelső sorban volna kívánatos. A második attrakció ma Magyarországon Lillafüred. Ha mást nem érünk el, minthogy minden Budapestre érkező idegen automobilista meglátogatja a 200 egy-néhány kilométernyire fekvő Lillafüredet és ott tölt egy napot, akkor már elértük azt, amit elérhettünk. Lesznek, akiknek annyira meg fog tetszeni a Hámorító környéke, hogy több napot fognak Lillafüreden tölteni. Ennek előfeltétele a Budapest—Miskolc útvonal tökéletes rendbehozatala. Az első 30 kilométer Gödöllőig rendben van, a Miskolc—Lillafüred közötti útszakasz szintén készen van, maradna tehát circa 150 kilométer.

A Balaton és Lillafüred után a harmadik, amit a külföldiek megnézhetnek, a Mátra. Ennek azonban előfeltétele a mátrai szerpentin, valamint egészben a Gyöngyös—Parád—Egert a Lillafüreden keresztül Miskolcra vezető összekötő szakasz kiépítése. Tekintettel arra, hogy Mátrafüred, Parád egyike a magyarok legjobb és legközelebb eső kirándulóhelyeinek, ez eminens érdeke az államnak. Mindig arra kell gondolnunk, hogy módot adjunk saját honfitársainknak az idehaza történő túrázásra. Mindig arra kell gondolnunk, hogy ha jók a belföldi kirándulóhelyekhez vezető utak, akkor honfitársaink nem fognak a Semmeringre és Ausztria közelebb eső területeire kirándulni, hanem fel fogják keresni a Mátrát és a Bükköt.

A harmadik és talán Budapest szempontjából a legsürgősebb feladatnak tekinteném a Budapest—Szentendre—Leányfalu—Visegrád—Esztergom útszakasz tökéletes portalan kiépítését. Ez a szakasz

a már most kiépített Budapest—Dorog—Esztergom útszakasszal egyike a legszebb köröknek, amit ma Magyarországon el lehet képzelni. A pompás dunaparti részletek, Visegrád környéke, valamint Esztergom, világhírű bazilikájával feltétlenül csábító az idegenek számára. Ha ez az út kitűnő állapotban van, úgy alig hinnők, hogy lesz idegen, aki ezt az igazán szép túrát ne venné be budapesti tartózkodásának programjába. De nemcsak az idegenek szempontjából volna már egyszer fontos a Budapest—Szentendre—Visegrád útvonal végleges rendbehozása, hanem azért is, mert ez a környék, — amit már annyiszor megírtunk, — legfontosabb nyaralótelepeit köti össze jelenlegi hazánknak a székesfővárossal. Ha a Duna partján egy kitűnő műút vonulna végig Esztergomig, úgy nagyon, de nagyon sokan meg gondolnák a külföldre való utazást és ezzel hatalmas tőke maradna az országban. Ezzel kapcsolatban kíváncsian lenne Vörösvárról hegyiút kiépítése Pilisszentkereszten át a 700 méter magas Dobogókőre. A Dobogókő ma Magyarország egyik legmagasabb hegye, ahonnan egészen elsőrangú kilátás nyílik a Dunára és a szemközti, ma cseh-kézben lévő magyar vidékekre. Micsoda eleven propaganda lenne számunkra egy a Dobogókőn felállított emlékmű, mely minden idegennek megmutatná azt az égbekiáltó igazságtalanságot, mely a Duna északi partjának elszakításával Magyarországot érte. Egy nyaralótelep a Dobogókő egyik védett déli lejtőjén, tennisz- és golfpályával nemcsak hatalmas idegenforgalmat vonzana, hanem idehaza tartaná a külföldi fürdőhelyekre vándorló sok-sok honfitársunkat.

Ha mindezekkel készen volnánk, illetve amíg a fentjelzett utak épülnek, elsőrendű fontossággal bírna még a nyugat felől Budapestre jövő másik fővonálnak, a Szentgotthárd—Körmend—Türje—Sümeg—Tapolca—Veszprém—Székesfehérvár szakaszának kiépítése. Ma Olaszország felől, továbbá Ausztria déli részei felől a forgalom ezen az úton bonyolódik le. Ha ez az út kitűnő pormentes állapotban volna, úgy nyaranta az osztrákok ezreit vonzaná a Balatonhoz. Az államnak arra kell törekednie, hogy minden alkalmat megragadjon, hogy az idegenforgalmat növelje.

Természetesen a fenti programmal kapcsolatban nem szabad megfeledkeznünk a Budapest—Szeged, a Budapest—Pécs, a Budapest—Debrecen—Nyíregyháza, a Győr—Sopron—Semmering felé vezető utak kiépítéséről sem. Ma minden útépítés sürgős és ma nem szabad időt és pénzt sajnálni az útépítésekre. Foglalkoztatni amúgy is kell közmunkákkal a munkanélkülieket, foglalkoztassuk tehát első sorban az útépítőket. Minden méter út bőségesen meg fogja hozni gyümölcsét, mert idegeneket hoz az országba és idehaza tartja azokat, akik eddig kifelé igyekeztek.

(D. I.)

Visszapillantás 1930-ra.

**Kik nyerték a klasszikus automobilsebességi versenyeket?
Alfa-Romeo—Bugatti—Maserati—Mercedes-Benz—Bentley a frontban.**

Ha egy pár szóval akarnánk jellemezni az elmúlt esztendő automobilsebességi versenyeit, eltekintve a rövid hegyversenyektől, úgy meg kell állapítanunk, hogy az esztendőt az olasz automobilgyárak nagy előretörése jellemzi. Amíg 1926—1927—1928—1929 a francia Bugatti és az utóbbi időben a versenyzéstől tartózkodó Delage jegyében folytak le, úgy most tisztán megállapítható, hogy az elmúlt versenyév az olasz Alfa-Romeo és a Maserati éve volt. Csaknem minden nagy versenyben, ahol az olaszok teljes gyári teamjeikkel felvonultak, ott másnak nem termett babér. Már mult számunkban meg-

írtuk, hogy egy gyár sem tarthatja magát fenn örökké. Újabb, jobb s gyorsabb modellek jönnek, amelyek azután győzedelmeskednek. Így volt ez az idén. A Bugatti-gyár 2 literes Grand Prix, valamint 2.3 literes Targa-Florio típusa már lassú volt ahhoz, hogy a 240 kilométeres sebességre képes új Maseratikat és a minden idők legjobb versenykocsi konstrukcióját, az Alfa-Romeo P. 2 modelljét meg tudja verni. A Bugattik lassúk voltak és a vezetőknek emberfeletti kellett produkálni, hogy a kocsikat versenyben tudják tartani.

Ez volt az oka azután annak, hogy a Bugatti-vezetők igen sok versenyben a kanyarvételnél akarván behozni az egyenesekben szenvedett hátrányt, feladni voltak kénytelenek. Így azután a legklasszikusabb versenyekben, mint a Targa Florio, a Monza Grand Prix, a San Sebastian Grand Prix, a Római Király Díj, ahol a hivatalos gyári Bugatti team az Alfákkal és a Maseratikkal találkozott, alól maradt. Mindazonáltal a Bugatti-gyár még mindig igen szép sikereket könyvelhet el magának és még így is megnyerte az európai klasszikus versenyeknek több, mint a felét. Az esztendő vége felé, meg kell állapítanunk, az olasz kormánytól alaposan szubvencionált Maserati-gyár, melyről tudvalévő, hogy csak versenykocsikat gyárt, már bizony verhetetlen volt. A hosszútávú versenyek terén, mint a Coppa Mille Miglia, a 24 órás Francia és Belga Grand Prix, az Alfa-Romeo és a Bentley voltak a frontban. Bár Le Mansban a Bentley győzött, az 1750 kcm Alfát mégis sokkal jobbnak tartjuk e téren. Nemkevéské pompás konstrukciónak

bizonyult a 2 literes olasz OM is, melynek helyezései az olasz hosszútávú versenyeken nagy gyorsaságot és megbízhatóságot árultak el. A fenti márkák mellett a német Mercedes-Benz is produkált egypár igen szép győzelmet, bár Caracciola helyzete jóval nehezebb volt versenytársainál, mert a modern, gyors, könnyen mozgó kiskocsik mellett, bizony a hatalmas 8 literes Mercedest a versenyben tartani nem volt a legkönnyebb mesterség. Ami az újvilág versenyzőit illeti, azok éppen úgy nem tudtak elérni eredményt a kontinensen ezidén sem, mint ahogyan az Indianapolisba kirándult Maserati-vezetők: Borzacchini és

Ernesto Maserati sem tudtak. Ennek oka a két világrész között fennálló egészen ellentétes versenyzési rendszerben keresendő. Mig odaát inkább a pályaversenyzésre fektetik a súlyt és a gépeket is ennek megfelelőleg építik, addig nálunk a gépek az országúti circuitekre vannak építve. Az ő gépeik képtelenek gyors akcelerációra és így a sok fordulás pályákon nagyon lemaradnak, míg a mi gépeink képtelenek arra, hogy a maximális sebességgel körözzenek órákon

keresztül. Ezzel korántsem akarjuk azt mondani, hogy az európaiak nem tudnának az amerikai versenyekre alkalmas gépeket építeni, vagy viszont. Ma azonban nem tudnak, mert nincs meg benne a praxisuk. Meg kell még emlékeznünk az 1930-as esztendő egy igen érdekes jelenségéről. A kontinensen kezd kifejlődni az egyéni kasszára menő versenyzés. Bár a legtöbb gyárnak megvannak a szerződéses versenyzői, sokan saját pénzükön vásárolt versenygépekkel indulnak, maguk fizetik a nevezési díjat, a tréning- és szállítás költségeit, de viszont maguk vágják azután zsebre a nyert díjat is (Caracciola, von Morgen, Burggaller, Birkin, Dreyfus, Lehoux stb.) Ezzel egyidőben azután úzussa vált, hogy ma már a legkisebb versenyen is a pénzdíjazás és a költségmegtérítés a legfontosabb tényező. Ma az automobilversenyzés amellet, hogy sport, teljesen üzleti alapokon megy. Ma a privátéletben milliomas arisztokrata éppen olyan allűrökkel dolgozik, mint a legraffináltabb gyári profi és absolute nem szégyenli, hogy az olaj- és benzinvállalatok képviselői-



vel tárgyalásokba bocsájtkozzék és annak a produktumaival induljon, amelyik többet fizet. Az 1930-as esztendő mondhatni teljes mértékben megszüntette az amatőrismust a motorsportokban, sőt még amatőrökről sem beszélhetünk. Ma, eltekintve egy néhány passzionátust, aki időnként egy-egy hegyi-versenyen elindul, mindenki a szó szoros értelmében, professzionista. Annyi azonban bizonyos, hogy a sokak által emlegetett versenyfáradtság és ehhez hasonló frázisok csak egyes emberek fantáziái és hogy bizony a versenyzés éppen olyan fontos ma, mint volt évekkel ezelőtt. Ezen a téren dekadenciáról beszélni nem hogy nem lehet, hanem 1931-re egyenesen emelkedésről fogunk írni. Erre vall, hogy a jövő esztendőben több nagy európai gyár, köztük a FIAT

is elhatározta, hogy újra az aktivitás mezejére lép. Versenyek tehát mindig lesznek, sőt, ha nem csalódunk, a jövő esztendőben még nagyobbak és szebbek lesznek, mint ezidén voltak. Az alantiakban adjuk a nevezetesebb versenyek helyezési tábláját. A felsorolt 28 versenyből a MASERATI-gyár 6, a Bugatti 11, az Alfa-Romeo 6, a Mercedes-Benz 2, a Bentley 1, az OM 1 és az amerikai Miller 1 versenyben győzött. Hogy a Bugatti-gyár még mindig a győzelmi táblázat élén van, azt főleg óriási elterjedésének (csak ő gyárt szériában versenykocsit), valamint annak köszönheti, hogy az olasz gyárak, különösen a Maserati ezidén még csak főleg saját otthonukban versenyeztek.

	Hol?	Táv (km.)	I.	II.	III.
			h e l y e z e s		
Grand Prix Tripolis	Tripolis	101807	Borzacchini (Maserati) 42:54.6 146.539 km	Arcangeli (Maserati) 43:25.4	
Coppa Mille Miglia	Brescia	1609	Nuvolari-Guidotti (Alfa-Romeo) 16:18:59 100.45 km	Varzi (Alfa-Romeo) 16:29:00	Campari (Alfa-Romeo) 16:59:53
Monaco Grand Prix	Monaco	318	René Dreyfus (Bugatti) 3:41:02.6 86.292 km	Chiron (Bugatti) 3:41:24.4	Bouriat (Bugatti) 3:49:20.4
Targa Florio	Sicilia	540	Varzi (Alfa-Romeo) 6:55:16 75.171 km	Chiron (Bugatti) 6:57:05.6	Conelli (Bugatti) 7:03:13
Algir Grand Prix	Algir	3 óra	Lehoux (Bugatti) 267.025 km 89.008 km	Dreyfus (Bugatti) 265.000 km	
Indianapolis Grand Prix	Indianapolis USA	804 5	Billy Arnold (Miller-Hartz) 4:48:52 161.617 km	William Caution (Miller) 4::2:34	Schneider (Daves-Special)
Monza Grand Prix	Monza	240 135	Varzi (Maserati) 1:35:44 150.500 km	Arcangeli (Maserati) 1:35:45	Ern. Maserati (Maserati) 1:36:11
Masaryk Circuit	Brno	496 604	von Morgen (Bugatti) 4:54:13.6 101.268 km	Burggaller (Bugatti) 4:57:09.8	Borzacchini (Alfa-Romeo) 5:26:13.9
Francia versenykocsi Grand Prix	Pau	395 875	Etancelin (Bugatti) 2:43:18.4 145.247 km	Birkin (Bentley) 2:46:44.6	Zanelli (Bugatti) 2:46:54.8 142.304 km
S. Sebastian Grand Prix	S. Sebastian	519 450	Varzi (Maserati) 3:43:05 135.2 km		
Ir Tourist Trophy	Ulster	659 69	Nuvolari (Alfa-Romeo) 5:35:20 114.045 km	Campari (Alfa-Romeo) 5:35:36	Varzi (Alfa-Romeo) 5:38:03
Eifel-Rennen	Nürburgring	234	von Morgen (Bugatti) 2:08:53 109.500 km	Burggaller (Bugatti) 2:14:14	Volkhardt (Bugatti) 2:22:57
Ir Grand Prix	Dublin Phönix Park		Caracciola (Mercedes-Benz) 3:28:24 138.180 km	Campari (Alfa-Romeo) 3:36:19	Earl Howe (Mercedes-Benz) 3:39:53
Európa Grand Prix	Spa	596 560	Chiron (Bugatti) 5:08:34 115.913 km	Bouriat (Bugatti) 5:09:34	Divo (Bugatti) 5:13:54
Lyon Grand Prix	Lyon	299 690	Chiron (Bugatti) 2:32:33 118.870 km	von Morgen (Bugatti) 2:38:28	Etancelin (Bugatti) 2:39:41

	Hol?	Táv (km.)	I.	II.	III.
			helyezett		
Circuito di Caserta	Caserta Nápoly mellett	304.400	Caflich (Mercedes-Benz) 2:55:19 104.189 km	Rosa (OM) 2:56:48	Campari (Alfa-Romeo) 2:56:55
Oran Grand Prix	Oran	315.00	Maleplane (Bugatti) 2:47:32 113.00 km	—	—
Circuito di Alessandria	Alessandria	256.00	Varzi (Alfa-Romeo) 2:21:42 108.396 km	Zanelli (Bugatti) 2:25:00	Ferrari Enzo (Alfa-Romeo) 2:27:00
Circuito di Napoli	Nápoly	901.00	Arcangeli-Carraroli (Alfa-Romeo) 10:14:11 88.410 km	Rosa-Bassi (OM) 10:29:14	Ippolito-Guatta (Alfa-Romeo) 10:29:28
Tour de Sicile	Sicilia	975.00	Rosa-Morandi (OM) 12:27:01 78.311 km	Arcangeli-Gasparin (Alfa-Romeo) 13:01:49	Magistra-Guidotti (Alfa-Romeo) 13:09:39
24 órás Francia Grand Prix	Circuit de la Sarthe	24 óra	Barnato-Kidstone (Bentley) 2930.463 km 122.111 km	Clement-Whatney (Bentley) 2832.483 km	Levis-Eaton (Talbot) 2651 (977 km)
Belga 24 órás Grand Prix	Spa	24 óra	Marinoni-Gherzi (Alfa-Romeo) 2611.4 km	(Alfa-Romeo)	(Alfa-Romeo)
Királydíj Róma	Róma	260.00	Arcangeli (Maserati) 1:56:36 134.279 km	Chiron (Bugatti) 1:56:39	—
Coppa Acerbo		225.00	Varzi (Maserati) 2:04:08 121.297 km	E. Maserati (Maserati) 2:07:35	Borzacchini (Maserati) 2:14:18
Cominges Grand Prix	St. Gaudens	315.600	Michel Doré (Bugatti) 2:32:29 124.048 km	—	—
Circuit de Dauphiné	Grenoble	238.500	Etancelin (Bugatti) 2:00:17 118.969 km	—	—
Marne Grand Prix	Reims	400.00	Dreyfus (Bugatti) 2:49:27 141.626 km	Lehoux (Bugatti)	Etancelin (Bugatti)
Coppa Montenero	Livorno	225.000	Fagioli (Maserati) 2:33:59 87.666 km	—	—

Forgalmi csemegék.

Az ember azt hinné, hogy a nagy garral beharangozott tisztító munka hatással volt a vezetőkre és a szigorú ukázoktól mindenki megszeliült. Tény az, hogy a rendőrség a betétlapok elkérésében rekordot teremthetett az utolsó hetekben. Mindennek dacára marad minden a régiben. Azok az esetek, amelyeket annyira kipellengéztünk a legutóbbi számunkban, ma is nap-nap után előfordulnak. A fuvarosok éppen úgy az út közepén hajtának, az autóbusz-soffőr ugyanúgy rohan eszeveszetten keresztül a szűk utcákon, a soffőrök ugyanúgy bevágnak harmadiknak előzve élénk, mint eddig, egyszóval semmi haszna sem volt a nagy hűhónak. Ellenben egyszer felírtak piszkos számtábla miatt és kiróttak rám ezért 12 pengőt. Másodszor felírtak, mert az UFA-mozgó előtt hagytam a gépkocsimat. Ott állt szegény elárvultan este 11-kor. Addig ott várt rám a rend derék óra, csak hogy el ne szalassza azt a betétlapot. Itt nem szabad állani! Hol van ez kiírva? — kérdém. Ezért is kapok vagy 5 pengőt. A harmadik. Behajtottam a Rózsa uccába a Podmaniczky uca felől. Ezért is el-

vették egy betétlapomat. De a tiltó vörös-fehér körnek semmi nyoma. Ezért is fogok fizetni vagy 3 pengőt. A negyedik esetel szerencsém volt. A Várból lejövet, a Lánchídnál egy pár pillanatig füstölt a gépem. Halvány lila füstött eresztett. Megállítottak. Szerencsém volt. A volt házmasterünk volt a szigorú ember. Megismert és elengedett. Megelégedett a figyelemzetéssel. Egyszóval fizethetek. Ezalatt az idő alatt azonban, Isten engem úgy segéljen, kivéve, amikor a piszkos számtáblámért felírtak, motoros rendőrt nem láttam az uccán. Hogy hol tanyáznak, azt nem tudom? Ezalatt éppen úgy rohannak bele a gyalogosok a lezárt utba, mint ezelőtt. A rendőr, hogy odaszólna, ki van zárva. A Lánchídnál egy biciklista a rendőr kitárt karja dacára átszalad. A rendőr bólogat a fejével. Istenem, ha ezt egy autos tette volna, mi lett volna ott? Uram, ugylátszik, itt beszélhetünk a falnak. Itt a fő a tiszta számtábla, a füstölés és hogy hol szabad megállani, hol nem. Ezek a veszedelmet okozó kihágások, ezekre van koncentrálni Budapest rendőrségének figyelme. A többi az nem fontos.

Az utóbbi időben sokat hallunk jó és rossz forgalmi rendőrökről. A napokban megesett velem, hogy a pesti Lánchídfőnél, az Akadémia felől igyekeztem a Mária Valéria ucca felé. A forgalom Pest és Buda között meglehetősen nagy volt. Már vagy két teljes perce állottam egyedül, várva a forgalmi rendőr jelét, ami azonban késett. Türelmetlenül dudálni kezdtem. A K rendőr odanézett, mindennek dacára rendületlenül hivogatta a hídról jövő kocsikat, amelyek most már mintegy 50—60 méteres intervallumokkal jöttek Buda felől. Végre odafordult és megadta a jelt. Én három és fél perces egy helyben állás után, végre átjutottam a Mária Valéria ucca irányába. A rendőr száma 3534. Kértem ezután az illetékeseket! Jó forgalmi rendőrnek tartják a 3534-est? Mert én nem! Figyeljük meg a nagy külföldi városokban, ahol az óra már automatikusan működik. Ott a vörös- és zöldfény azt hiszem percenként változik. Az elv, hogy mindenki egyenlő a forgalomban. Legyünk őszinték. Miért vagyok én köteles három és fél perig várni, mert Buda felől nagyobb a forgalom. Kérjük az illetékeseket, hogy a forgalmi rendőröket ilyenképen oktassák ki. Ez a jó és egyedül helyes irány.

*

Múlt számaink egyikében megírtuk, hogy az ucca közepén felállított rendőrörszemet esős időben, fekete viaszkosvászon kabátjában, a vizes aszfalton képtelenség felismerni. A minap a Hűvösvölgybe menet találkoztunk egy ilyen rendőrörszemmél, akit csak két méterrel a helyétől sikerült észrevennünk. De mit fog a négykerékű a sikos aszfalton. Szerencsére a rend derék öre félreugrott és mindketten megmenekültünk. El voltam készülve a legrosszabbra, de nem lett semmi. Ellenben hallottunk egy siralmas panaszt. A rend derék öre kijelentette, hogy esős időben állandóan az életével játszik és egy-egy esős estén a fenti eset csaknem annyiszor ismétlődik, amennyi gépjármű halad el mellette. A szabály azt kívánja, hogy középpütt álljon, tehát nem tehet mást, minthogy megsokszorozott figyelemmel lesse a közeledő gépjárművet, hogy idejében elugorhasson. A Főkapitány úrhoz és a belügyminisztérium forgalmi ügyosztályának vezetőjéhez fordulunk, fogadják meg a múltban adott tanácsunkat és szereljék fel az esőben poszton álló legénységet a fekete esőköpeny helyett egy fehér esőköpennyel. Azt hiszem ez sem kerül többé. Egyszer, ha jól emlékszem, egy ugyanilyen ügyben magához Vay Kázmérhoz fordultunk írásban. A levél is válasz nélkül maradt és úgylátszik a kérés is ad akta tétetett. Úgy szeretnők hinni, hogy most másképpen mennek a dolgok odafenn. Majd elvállik.

*

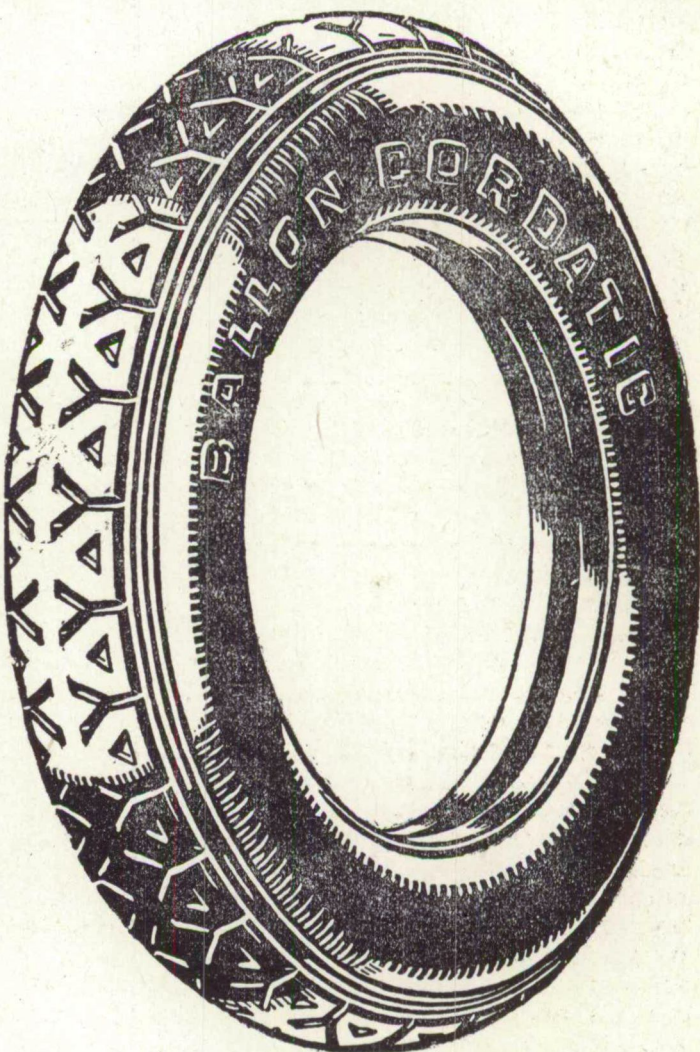
Főkapitány Úr! Önhöz fordulunk segítségért! Mikor lesz már rend az uccakeresztezéseken? Mikor ébrednek már a gyalogosok a zöld- és pirolámpa létének tudatára? A helyzet őszintén szólva, igen szomorú. A két-három hét előtt beígért drákói rendszabályok óta a helyzet mitsem változott. A minap például a Podmaniczky-ucca—Teréz-körút kereszteződésen állottam gépkocsimmal. Sűrű csomókban hömpölyögtek a gyalogosok egyik oldalról a másikra. Végre megjött a megváltó zöldfény. Azt hittem sza-

Racionális gazdálkodás

a mai idők főkövetelménye

Aki hatalmas teljesítményt igényel, csak

CORDATIC



autópneut használjon

Főlerakat: Budapest, VI. Mozsár u. 9.

Kitűnő karban levő**HARLEY és INDIAN 1000 és 1200 kcm motorkerékpár**

oldalkocsival, elektromos világítással, hosszabb részletre is **eladó.**

Ugyancsak használt BMW. motorkerékpár, oldalkocsival eladó. Eladók továbbá a következő autók: Citroen, 3 üléses, nyitott, kitűnő karban P 2000; 503-as Fiat, 5 ül., kitűnő karban P 2800, mindkettő kedvező részletfizetésre is.

Magaziner és Strausz, V. Balaton ucca 10.

bad utam van. A főkapitány úr azt ígérte. Bekapcsolom az egyest, gázt adok. Kocsim megindul, mögöttem a többi. Alig mentem három métert, amikor újra megállani vagyok kénytelen. Elöttem 15—20 ember röppen szét ijedten. Jobbról-balról szitkok törnek felém. Mögöttem koppanás. Az egyik mögöttem jövő kocsi szaladt belém. Szerencsére kocsim erős, hátsó hegyes végének, nekem nem ártott, de az ő hűtője mindenesetre megérezte. „Uraim nézzék a lámpát! Szólok oda a tömeghez.” Fűtülünk a lámpára! Szól oda egy férfi. Vagyis „Fűtülnek a főkapitányi rendeletre! Ez is egy teória. A Főkapitány úr ezt biztos nem látja, mert ha látná, azt hiszem nem tűrte volna. De ő nem lehet ott mindenütt! De miért vannak ott az emberei? Miért van egyáltalában zöld- és vöröslámpa. Csak nekünk automobilistáknak? Hol az egyenlőség és a forgalmi rend biztosítása. Mi történik akkor, ha tegyük fel elütöm az előttem ugrálót? És ki fizeti meg a mögöttem jövő hűtőjét. Uraim ez így nincs rendjén! Ne haragudjanak, de ez a szomorú igazság.

*

Ismét egy észrevétel, amit azonban szintén nem a motorkerékpáron cirkáló rendőrök vettek észre, hanem jómagunk. Hogy is vették volna észre, amikor ők is elkövetik ezt a hibát. Ezúttal a kerékpárosokról van ismét szó. Utóbbi időkben igen sokat látok kerékpárosokat kettesével, sőt hármassával haladni egymás mellett. Néha az is megesik, hogy így bonyolítják le a társalgást az uccán. Ugyanígy haladnak egymás mellett a kerékpáros rendőrök is, igen sokszor. Hiszen ez csak természetes, hiszen így nem olyan unalmas. Arra azonban sem ők, sem a kerékpározó urak, sem a forgalmi rendőrök nem gondolnak, hogy ilyképen erősen hátráltatják a forgalom síma lebonyolítását. Rendeletbe kellene iktani, hogy kerékpárosok csakis libasorban haladhatnak. Kivételt még a kerékpáros rendőr sem képez. A gépjárművezető igen sokszor forgalmas uccákon lassítani, sőt megállani kénytelen, hacsak nem akar a vele szembejövő pályájába bevágni, mert előtte két, esetleg három kerékpáros, egész szélteben elfoglalja az útestet. Csudálatos dolog, de ezeket az „apróságokat” a mi, forgalmi ügyekben „agyontanulmányutazott” rendőrségünk nem veszi észre. Azt azonban, ha valaki a mozi elé áll, akkor ott lesik éjjel a betétlapért, ha valaki füstöl vagy a számlámpája piszkos, akkor „Ide a betétlapot!” Ez a fontos, de az, hogy

magát a forgalmat tanulmányozzák, hogy ott küszöböljék ki az akadályokat, ahol azok adódnak, arra nincs idő. Ezúttal nagyon udvariasan fejeztem ki magamat. Ezzel a mondattal is úgy voltam most, mint amikor színházba vagy mulatni hívnak és azt felelem hogy „Nincs időm!”

*

Egy humoros, de egyúttal szomorú és jellemző eset. Az Üllői-úton egy motorkerékpáros keresztezi a Nagykörutat. Abban a pillanatban, hogy odaér a tilos vonalra, kigyúl a sárgalámpa. Stoppol és vagy fél méterre befut a kereszteződésbe. A forgalmi rendőr segédje odalép és egy betétlapot kér. „Tessék”, nyújtja át a motoros, „de miért?” „Mert be-szaladt a sárga jelzésbe.” A motoros erre visszatolat és vár. Ellenben a sárgajelzés csak nem változik. Két perc múlva odajön hozzá a „K” rendőr és ő is kér egy betétlapot. „Kérem” mondja a motoros, „de miért?” „Mert én már két perce tartom itt magának a sárgát és maga nem megy.” „De biztos úr a maga kollégája épen most vett el egy betétlapot, mert egy fél méterre beleszaladtam a tilosba.” „Péter! jöjjön csak ide. Miért vett el betétlapot ettől az úrtól?” „Mert beleszaladt a tilosba.” Erre a nem várt feleletre a „K” rendőr utasította a segédjét a betétlap visszaadására és ő maga is visszaadta a már elvett betétlapot. Mindenesetre váratlan befejezés a motoros számára. Részünkről csak annyit fűzünk hozzá a dologhoz, hogy valóban szép példája az együttműködésnek.

*

Hogy még ilyen is van. Hónapok multak el azóta, hogy a m. kir. államrendőrség főkapitánya indítatva érezte magát, — valószínűleg megfelelő tapasztalatok alapján, — hogy az eddig csak a gépjárművekre vonatkozó közlekedési rendeleteket a gyalogjárókra is kiterjessze. Azóta már az engedélyezett kíméleti idő is letelt, de a gyalogjárók semmit sem tanultak ezalatt az idő alatt. Igaz, hogy nem is nagyon tanították őket. A napokban is a József körút és Népszínház ucca kereszteződésénél a legnagyobb csodálkozással láttam egy urat, aki az úttesten való átkelésnek ujságot olvasva indult neki és ráadásul még akkor, amikor tilosat mutatott a közlekedési lámpa. Hát kérem, nagyon csodálkoztam. Csodálkoztam, hogy még ma is akadnak a budapesti közönség körében ilyen egyének, akik ilyen merényletet mernek elkövetni az embertársaik iránt. Akik nem akarnak tudni semmit a fennálló rendeletekről, akik a legdurvább figyelmetlenséget tanúsítják embertársaik iránt, akik felháborítóan szemtelen magatartást tudnak tanúsítani az ő saját javukat célzó, de a más bérére menő hatósági rendelkezések iránt. Akik annyira visszaélnék a szabadsággal, hogy azzal az embertársaiknak mértéken felül a terhére vannak. Szerencsére az illetőt felírta a közlekedési rendőr és így reméljük, elveszi a méltó büntetését. Vagy talán még azt sem. Mindenesetre szeretnénk látni az ítéletet is.

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

Séta a Shell Kőolaj Rt. új csepeli telepén.

Beszámoló a sajtóbemutatótól.

Dél előtt 11 óra. A Shell Kőolaj Rt. alkotmányuccai palotája előtt vagy 35—50 ember tipeg-topog a napsütéses, de hideg őszi napon. Budapest összes szak- és napilapjainak a képviselői várják itt türelmetlenül a fél tizenegyre megrendelt hatalmas MÁVAG buszt. Jön az első telefonjelentés. A busz tévedésből az Alkotmány ucca helyett Csepelre ment, de 15 perc múlva itt lesz. Újabb félóra. Végre jön a felszabadító telefonjelentés, hogy a MÁVAG busznak a Soroksári úton visszafelé jövet, kifolytak a csapágai és így, sajnos, nem jöhet. Úgylátszik a full-speed megártott neki. A Shellék agilis advertising managerje, Stéger Tibor már közli velünk, hogy egy újabb buszt rendeltek. Természetesen leszavaztuk és

„Was sicher ist sicher!” jelszóval felpakoltuk az egész társaságot az ott levő néhány személykocsira és a társaság megindult Csepel felé. Közben azon elméltünk, hogy nem elég licenszet vásárolni, azt jól meg is kell csinálni.

Tizenöt perc alatt kinnt voltunk a Szigeten és az autók csakhamar berobogtak a SHELL KŐOLAJ RT. pompás, új csepeli kőolajfinomító hatalmas telepére, amelyről csakhamar megtudtuk, hogy egyike a kontinens legnagyobb telepeinek, mi pedig megállapítottuk, hogy feltétlenül a legszebb és legmodernebb intézmény ezen a téren.

A befutás után az összegyűlt társaságot Trebitsch igazgató, dr. Vidor Pál, a telep üzemvezető főmérnöke, a társaság egyik hollandus direktora, N. P. Pel és Stéger Tibor veszik gondjaikba és megkezdődik a séta. Először a laboratóriumba vezet az utunk, ahol dr. Vidor Pál valóságos elméleti és gyakorlati bemutatót tart a nyersolaj lepárlásáról. Különböző lombikokban ott hevítik előttünk a sűrű fekete, csaknem pépszerű nyersolajat, amelyből szemünk láttára csapódnak le különböző hőfoknál a nyersolaj termékei, a benzin, a kerosin (petroleum), a gázolaj és így tovább. Itt azután röviden és velősen az is tisztába jut a dolgokkal, aki annakidején az iskolában aznap regényt olvasott, vagy a matematikai feladatot másolta. Rövid félóra után mindannyian, mint kész vegyészmérnökök hagytuk el az impozáns laboratóriumot és a legismeretlenebb műszavak csak úgy röpködtek a levegőben.

Miután mindenki megértették, hogy mi folyik odakünn, megkezdődött a telep megtekintése. Itt állanak sorjában a hatalmas lepárló-készülékek. A nyersolaj kívülről melegített csövekben kering, míg el nem éri a megkívánt 300 fok Celsiusi, ami után

azután már megkezdődik a lepárlás és a különböző hőfoknál felszabadult gázok lecsapódván sorrendben: a benzint (könnyebb-nehezebb benzinek), a kerosint (petroleum), a gázolajat, az orsóolajat, a hengerolajat adják. Végül ottmarad az utótermék: az aszfalt és a szurok. A tulajdonképpeni tisztítás, a raffinálás csak ezután kezdődik.

Az egész telep circa 100.000 négyzetméternyi területen épült. Legimpozánsabb részei a központi szivattyúház, a karcsú frakcionáló torony és a hatalmas tartányok, melyek egyike 1000 vagón befogadó-képességű. A telepnek külön vasútja, külön dunai kikötője és olyan útjai vannak, amelyek mindenike autóstrádának is beillene. Mindennél impozánsabb



azonban az a rend és tisztaság, ami a telepen honol. Ha nem tudnánk, hogy egy kőolajfinomítóban vagyunk, joggal azt hihetnénk, hogy egy óriási kórházban járunk. A szemétnak, hulladéknak sehol semmi nyoma. Minden elképzelhető anyag csövekben és tartályokban van elhelyezve, úgyhogy semmi sem megy veszendőbe. A legpraktikusabban van megoldva a tűzrendészet. Miután az olaj könnyebb a víznél, itt tehát a víz mitsem használ. Az oltás elve, elzárni az égő olajat a levegőtől. Ezt az úgynevezett „foamite” rendszerű haboltó-berendezéssel érik el. Két folyékony anyagot vezetnek össze csövek segítségével. Amikor a két anyag találkozik, sűrű, vastag, sárgaszínű habot képez. Ezt különben a laboratóriumban is bemutatták. Egy deciliter folyadékból circa 3 liter ürtartalmú hab keletkezett.

Öszintén szólva, csodálkozással vegyes bámulattal hagytuk el a SHELL-telepet, ahol 400 magyar munkás és mérnök termeli ki számunkra a szükséges

benzint és olajat. Külön megemlítésre méltók még a gyár munkásjóléti intézményei, amelyek talán egyedülállók ma Budapesten. Pompás lakások, közös étkezőhelyek, társalgók, sportszoba és könyvtár adnak alkalmat a telep munkásainak, hogy szabad idejüket kellemesen tölthessék el. Örömmel üdvözljük a SHELL KÖOLAJ RT. budapesti vezetőségét és kívánjuk, hogy a ma is kontinentális nivón álló telep, a közeljövőben megkétszereződjék.

A Motorsportszövetségi mozgalmak.

Már mult számunkban közöltük, hogy Máry Dezső nyug. alezredes, a MAC motorsportosztályának ügyvezető alelnöke és dr. Szelnár Aladár, a KMAC volt vezértitkára, jelenleg a Hungária Automobil Club igazgatója, két a motorsportban egészen jelentéktelen egyesülettel, a BBTE-vel és a Hunorral egy elszigetelt akciót kezdtek egy Magyar Motorsport Szövetség megalakítására. Mi már évekkkel ezelőtt hatalmas cikkeket írtunk arról, hogy nem tartjuk egészséges dolognak azt a körülményt, hogy a KMAC teljesen diktatórikusan intézi a magyar motorsport ügyeit és sürgettük egy, a klubok képviselőin alapuló egyesülés megalkotását. Hogy ezt az egyesülést Motorsport Szövetségnek, avagy Nemzeti Motorsportbizottságnak, Legfelsőbb Döntőbírósnak hívják, az nekünk mellékes volt. Azt tartottuk fontosnak, hogy történjen valami ebben az irányban. Mert semmiképpen sem volt igazságos, hogy a KMAC Sportbizottsága legyen döntő fórum olyan ügyekben, ahol a KMAC esetleg 100 százalékban érdekelve van.

A KMAC eleinte idegenkedett minden ilyen-nemű gondolattól, de amint az események megmutatták, lassan-lassan mégis a jobb érzés lett úrrá ebben a vezető egyesületben, mely a nemzetközi szerződések alapján a motorsportokban a főhatósági jogokat gyakorolta. A két év óta húzódó szövetségi ügyet a KMAC már ez év tavaszán elintézte, amikor a klubok véleménye alapján megalkotta a Nemzeti Sportbizottság és a Legfőbb Döntőbírósg tervezetét, amely éppen most fekszik a minisztériumok előtt jóváhagyás végett. Ez a tervezet mondhatjuk tökéletesen megoldja a helyzetet és a tervezet szerint a kisegységeknek csaknem ugyanazok a jogai lesznek a jövőben, mint a vezető KMAC-nak. A tervezet teljesen megnyugtató és a lehető legjobb megoldást biztosítja.

Ezzel szemben a Máry-Szelnár-féle szövetségi terv a legteljesebb kudarcot szenvedte. Hiányzott irányukban a bizalom. Az emberek átláttak a szítán. Megéreztek, hogy az egész nem volt más, mint a jelenleg állásnélküli, nyugalmazott alezredes harca egy pozícióért és a volt KMAC vezértitkár bosszújának kielégítésére irányuló mozgalom. Szerencsére ma már az embereket üres frázisokkal felrevezetni nem lehet. Ma már az emberek pozitívumokat kívánnak. Az első kudarc a magyar Motorcsónak Clubban érte a Máry-Szelnár blokkot, ami a szövetségi harcba bevitt ifj. Horthy Miklós lemondásával és a blokk 19:5 arányú súlyos vereségével végződött. A Magyar Motorcsónak Club elnöke, a nagytekintélyű Orphani-

des János, miután rámutatott, hogy a fiatal MMC-nak először is sportot kell csinálni, megerősödni, nem pedig a legnagyobb vezető egyesülettel, a KMAC-al veszekedni, a választmányt leszavaztatta és kiderült, hogy dr. Szelnár Aladár itt is megbukott.

Ugyanekkor a KMAC összehívta a magyar motorsportot űző egyesületeket. Az összejövetelen megjelent 19 egyesület, melyek mindenike a KMAC affiliált klubja. Az egyesületek teljes mértékben elfogadták a KMAC „Nemzetközi Sportbizottság” tervezetét és a négy egyesületből álló Szelnár-Máry blokk itt is a legsúlyosabb vereséget szenvedte. Még a Máry Dezső által a honvédelmi szempontokra való hivatkozás is sikertelen maradt az agitációban. Az automobilisták és motorkerékpárosok honvédelmi megszervezése a honvédelmi miniszter úr dolga, nem pedig állásuktól felmentett autócsapatbeli alezredeké. A honvédelmet kapcsoljuk ki a Motorsport Szövetség kérdéséből. Nem való az ebbe a keretbe.

Ezek után remélhetőleg a béke újból helyreáll a motorsportokban. A Nemzeti Sportbizottság és a KMAC pedig reméljük most már tudni fogja a módját, hogy ennek a folytonos torzskodásnak véget vessen. Vagy affilálódik a MAC, illetve a Hungária és akkor megnyílnak előtte a motorsport üzésének lehetőségei, vagy nem, de akkor sem versenyt nem rendezhet, sem pedig tagjai nem versenyezhetnek. Reméljük, az illető egyesületekben is a jobb érzés fog felülkerekedni. Mi pedig egy kérést intézünk a blokk két spiritus rektorához, Máry Dezsőhöz és Szelnár Aladár dr.-hoz: Hagyják abba kisdéd játékaikat és vagy használják fel „nagy szervező tehetségüket”, ami ugyan ezúttal csúfos vereséget szenvedett, a sport javára, vagy tűnjenek el. Lássák be, hogy alól maradtak, nyugodjanak bele ebbe. Aldozzák fel nagy energiájukat a magyar motorsport közös céljai szolgálatába békében és egyetértésben. Akkor mindenki tisztelni és becsülni fogja őket.

Kik hol jártak a nyáron?

Érdekes motorkerékpártúrák rövid leírása.

Novák András okl. gépészmérnök és neje. Egy 750 kcm-es oldalkocsis Montgomery-motorkerékpáron indultunk el, hogy nyári szabadságunkat Ausztria hegyes vidékein eltöltsük. Minden program nélkül vágtunk neki az útnak azzal, hogy ami szép, azt hosszabb ideig tekintjük meg. Összesen 1730 kilométeres utat tettünk meg. Útvonalunk a következő volt: Győr — Wien — Linz — Salzburg — Fuschl — St. Gilden — Bad-Ischl. Innen egy kitérővel megtekintettük Gosaumühle, Hallstadt, Gesäuse, a Dachsteint, a Salzkammerguti tavakat, az Attersee, Mondsee, Traunsee, Hallstadtersee felejthetetlenül szép vidékeit. További utunk: Bad Ischl — Pötschenpass — Bad Aussee — Thörl — Liezen — Trieben — Leoben — Bruck a/Muhr — Graz — Szentgotthárd — Balaton — Budapest.

Utunk minden zavaró incidens nélkül folyt le, dacára annak, hogy a jó Montgomery a két személyen kívül 50—60 kilogramm poggyással volt megterhelve. Csupán két gummidefektünk volt, egyik

esetben egyszerre 5 szeget gyűjtöttünk össze. Fogyasztásunk a hegyvidéken 8 liter és a síkon 6 liter benzint és az egész túrán 1 gallon Castrol XL volt. Anyagiakban 20—25 schillingből jöttünk ki naponta, a benzint is beleszámítva.

Túránk legszebb része a Salzkammerguti tavak, a Dachstein és környéke voltak.

Friedmann József motorkerékpár kereskedő. Mint régi motorkerékpáros és régi motoros túrázó, az idén egy hosszabb túrára határoztam el magamat és mivel szeretem a társas túrázást, hirdetés útján kerestem motorkerékpáros társakat. Jelentkező azonban sajnos nem akadt, legalább komoly nem és így oldalkocsi utasommal egyedül indultunk el. Az alábbi sorok álljanak itt tanulságul azoknak, akik nem mertek belevágni egy nagyobb útba, akár a gépükben, akár egyéb dolgokban nem bízva. Utitársam Benkő László, az MTK tagja volt. Egy 17.000 kilométert futott, 1000 kcm-es, oldalkocsis Standard-MAG géppel, alaposan felpakolva, 520 kg összsúllyal indultunk neki az útnak. Mivel évek óta minden nyáron hosszabb külföldi túrákat tettem, nagyon sok helyen jártam már és így igyekeztem a kitűzött célt, a ludwigsburgi Standard-gyár és a párizsi René Gillet-gyár meglátogatását olyan útvonalon elérni, amerre még nem voltam. Így azután a következő útvonal alakult ki: Budapest—Győr—Wien—Linz—Salzburg—Reichenhall—Wörgl—Kufstein—München—Augsburg—Ulm—Stuttgart—Ludwigsburg—Karlsruhe—Baden-Baden—Strassburg—Nancy—Toul—St. Dizier—Vitry—Párizs—Melun—Sens—Dijon—Bezancon—Pontarlier—Neuchatel—Lausanne—Vevey—Bern—Interlaken—Brünigpass—Luzern—Zürich—Winterthur—St. Gallen—Feldkirch—Arlberg—Landeck—Imst—Fernpass—Lermoos—Garmisch Partenkirchen—Mittenwald—Zirl—Innsbruck—Wörgl—Lofer—Reichenhall—Salzburg—Linz—Wien. Az egész 4369 kilométert tett ki és ezt 11 menet és 6 pihenő nap alatt abszolváltuk. Minden zavaró incidens, defekt nélkül gyönyörködhattunk a remek vidékekben, melyeket keresztülszeltünk. Az egész túrát egy gummidefekttel és egy mágnes elállítódással úsztam meg. Ez utóbbit a Svájci Touring Club service járőre, egy roppant szimpatikus és intelligens fiatalember személyében, javította meg roppant előzőekben. Jellemző a svájci mentalitásra, hogy semmiféle díjazást vagy jutalmat nem fogadott el, — mint mondta — örömmel javít, mert az örökös motorozásban ez egy kis pihenőt és szórakozást jelent neki. A külföldi utak közül legjobbak a német főútvonalak, csak vakítófehérek a nyári napsütésben, utána jönnek rögtön a francia Route National-ok. A svájci utak kitűnőek, csak nagyon keskenyek. Az osztrák utak pedig ugyanolyanok, mint a mi utaink. Kitűnő szolgálatot tett a kormányra szerelt szélvédő, melyet én is most használtam először, de a tapasztalataim alapján melegen ajánlhatok minden motoros társamnak. Közlekedés tekintetében legnehezebb volt Münchenben, ahol még a mienknél is sokkal bonyolultabbak a közlekedési szabályok és legkönnyebb Párizsban, ahol nagyon egyszerű a közlekedés módja, csak nem szabad lassan vezetni, mert másképp rögtön torlódás áll be a forgalomban. A sok természeti szépség közül legjobban tetszett Svájce,

ott is Interlaken, a tó a háttérben feltornyosuló Jungfrauval, valóban felejthetetlen látvány.

A nagy Standard, nehéz terhével nem sok üzemanyagot fogyasztott. Síkon 5.5 és erősen hegyi terepen 7.5 liter benzint. Olajfogyasztás átlagosan 20 dekagramm MOBILOIL D. volt 100 kilométerre.

K. Ferenc Géza tisztviselő. Szeretjük a természetet és a függetlenséget. Mindketten — feleségemmel — tisztviselők lévén, motorkerékpárral utazgatunk. Gépünk oldalkocsis 350 ccm OHV super Calthorpe. Elegendő gyakorlattal rendelkezvén, elhatároztam, hogy egy hónapot Ausztriában fogunk eltölteni. A gyorsabb közlekedés végett az oldalkocsit lekapcsoltam, míg két ruhával telt bőröndöt vonaton menesztettem Linzben lakó rokonunkhoz. Utólag megállapítottuk, hogy ennek a negyedrésze is elég lett volna. Az útra négy darab Freytag-autótérképet, kellő szerszámot, ragasztókészletet, tartalék tömlőt, egy útikészlettel ellátott kis bőröndöt, egy elemőzsiával telt aktatáskát és minden eshetőségre számítva, némi kötszert is vittünk a gépen, erre azonban nem volt szükség. Budapestről reggel 8 órakor indultunk és este 8 órára érkezünk St. Pöltenbe. Ausztriában a hegyes terep sok kanyargója, meg hegynyerge miatt nagyon ajánlatos az óvatos hajtás. Soló gépvezetők nem vizsgáznak, sok közöttük a mazsola, (évente 5—6 ezer új gép kerül üzembe) tehát célszerű az elővigyázat, mert vadul hajtanak. Ezért ajánlom inkább a köznapi túrázást, mert ünnepnapokon minden szebb vidék felé vezető út tele van motorokkal. Wienben az árral együtt, azaz gyorsan kell hajtani, ellenesetben büntetést kell fizetni. A vidéken levőknek nem tetszett a hátsó számtáblám, mert Ausztriában elől kell lennie. Az osztrák motorosok nagyon ritkán segítenek egymáson, inkább kárörvendők. Útközben egy Ardies és két Arielesnek segítettem és ezek mindegyike csodálkozott bajtársiasságomon. Nagyon ajánlom, az át nem tekinthető fordulóknak előtt a dudálást, mert csekélységgel kétízben rögtön a helyszínen lefizettettek 5—5 schillinget az elbújt csendőrök, pedig úgy tettünk, mintha csak magyarul tudnánk, sajnos, jól értettek a némajátékhoz is. Salzburgban csak a 20—30 schilling tarifájú szállodákat ajánlom. Ily helyeken ajánlatos a déli étkezés, mert 2—3 óra tájban már nincs ebéd. Wientől kezdve Linz felé állandóan változatos szép a tájék és egymást követik a hegyek. Az emelkedések és lejtők erre 10 és 20% között váltakoznak. Már erre is oly szép a vidék, hogy többször megálltunk szemlélődni. Linzbe érve, programot csináltunk, minthogy innen indultunk ki 5—6 napos túráinkra. Bekarikáztuk: Passau, Steyer, Mariazell, Admont, Bad-Ausse, Bad-Ischl, Gmunden, Bad-Hall, Salzburg, Hallein és Bad-Gastein vidékét. Az Enns, a Steyer folyók völgyét és hegyeit, továbbá az ugyan-csak látványosságzámba menő Traun-Seet, Mond-Seet, Atter-Seet és a St. Wolfgang-Seet is körüljártuk. Ezen tavak mellett nagyon sok, festők ecsetjére illő hegycsoport és fürdőhely van. Salzburg nevezetességei után megtekintettük a Hellbrunni vizijátékokat, Halleinben a sóbányát, Mariazellben a történelmi és csodaereklyékkel zsúfolt templomot. A Traun-See nevű tó végében van Ebensee nevű városka. Itten felszálltunk a Feuer Kugel hegyhez

(1623 m. magas) vezető európai hírű kötélpályára. Ennek legelső felfüggesztési támpontja 1400 m. távol van az indulóállomástól. St. Wolfgang fürdőhelyről a fogaskerekű vasúttal felmentünk az 1780 m. magas Schafbergre. Bad-Gastein fürdőhely 1100 m. magasan van a tenger felett, az itteni hóval fedett hegyek, vízesések és gyógyforrások bámulatosan szépek. Az itteni szállók 50—100 schilling között váltakoznak, azonban az innen 5 km-re levő Böcksteinben már 15-ért is kaptunk szobát. A változatosságot és szépet kedvelő motorosoknak őszintén ajánlom az általam leírt vidék megtekintését, figyelembeveendő azonban, hogy ezen a vidéken szeptember hónapban gyak-

ran esik az eső. Ajánlom, hogy holmi 250-es vagy netán 350-es oldalszelepes motorral, különösen Mariazell környékére ne induljon senki, mert az itteni 20—26%-os emelkedéseket ezek nem bírják el. Calthorpe 350-es felülszelepezt gépem sík terepen 2.5—3 liter benzint fogyaszt 100 km-re, ezen a tájon azonban elhasznált 6—7 litert is. Összkiadásunk, a szállókat, étkezéseket és az üzemanyagot is beleértve, összesen 1000 schilling, azaz 800 pengő volt egy hónapon keresztül. Nem kevés, de nem is sok, mert vonattal járva mindazt nem láttuk volna és többbe is kerülne.

Megjelentek a Nemzetközi 6 napos verseny feltételei.

Kíváncsok lennének 2 magyar team kiküldése. — A magyar nemzeti csapat megjelenése Méray, vagy Dormán gépeken hatalmas nemzeti propaganda lenne. — A KMAC-nak kellene az ügyet a kezébe venni.

Mint tudjuk, az idén a franciák rendezték a Nemzetközi 6 napos versenyt. A franciák úgy jutottak ehhez a kitüntetéshez, hogy Anglia lemondott a javukra, mert szinte unalmas volt az év-ről-évre megismétlődő angol győzelem. Az angolokat ugyanis saját fészükben megverni nem lehetett. A franciák által rendezett versenyt általános meglepetésre, az olasz nemzeti GILERA-csapat nyerte meg és így jogosan megszerezte azt a jogot, miszerint a következő év „Nemzetközi 6 Napos Versenyét” olasz földön rendezhessék. Már sokszor megpendítettük lapunk hasábjain, hogy ideje volna már, ha egyszer Magyarország is résztvenne egy nemzeti csapattal a SIX DAYS TRIALON. Eddig, őszintén szólva, a költségek túl nagyok lettek volna. Anglia drága és messze fekszik, nem kevésbé Franciaország is. Most azonban az alkalom szinte kínálkozik, hogy a magyarok végre itt is megjelenhessenek és kivegyék részüket a nagy nemzetközi küzdelemből. Nézetünk szerint egy csapat MÉRAY vagy DORMÁN-gépeken s esetleg egy csapat külföldi gépeken vehetne részt. A helyzet nagyon előnyös. A kiindulópont Merán, mely Budapesthez alig 1200 kilométer, tehát a résztvevők saját gépeiken könnyen 3 nap alatt ott lehetnének, ami kitűnő előtréningül szolgálna. Nagyban emelné a magyarok esélyeit, hogy az idei SIX DAYS terepe sokkal könnyebb, mint a múltévi és jóval könnyebb, mint angliai versenyek terepe. Tehát az alkalom igen kedvező volna a bekapcsolódásra. Emellett nagyon sok motorkerékpár-vezetőnk van, aki már alapos tréninggel és rutinnal rendelkezik az Alpesebben és a Dolomitokat, valamint a felsőolaszországi hegyeket jórészt ismeri.

A jövő évi Nemzetközi 6 napos versenynek csupán az első 3 napja megerőltető. Mig az első 3 napon a leküzdendő magasságkülönbség meghaladja az 5000 métert, addig a 4., 5., 6. napon csak 3000 méter körül mozog. Erősen megkönnyíti még a helyzetet, hogy a verseny távja javarészt mindenütt a kitűnő felsőolaszországi utakon mozog.

Itt nézetünk szerint nem a speedman-ekből kellene kiválogatni az anyagot, hanem olyan túrázókból, akik évek óta felkeresik az Alpokat és ott már bő tapasztalatokkal bírnak.

Kérdés csak az volna, tudna-e a magyar Méray-gyár vagy a Dormán-művek három minden tekintetben kitűnően összeállított, 100 százalékra biztos, erre a célra különösen alkalmas, célszerű gépet kiállítani. Mert nézetünk szerint az egyik csapatnak feltétlenül magyar gépeken kellene kiállani. A versenyre való előkészületeket feltétlenül a KMAC-nak kellene kezdeményezni. Reméljük, hogy a KMAC esetleg némi anyagi támogatástól sem fog elzárkózni és így dacára a nehéz gazdasági helyzetnek, össze lehetne hozni a magyarok részvételét. Nézetünk szerint ami a gépeket illeti, az angolok szívesen bocsájtának a magyar csapat számára három speciálisan erre a célra előkészített túramodellt. Az alantiakban összeállítottuk a Nemzetközi 6 napos verseny útvonalát, megjegyzésekkel ellátva. Szerkesztőségünk több tagja a fenti útvonal minden részét bejárta és így annakidején a legpontosabb részletekkel szolgálhatnánk a kiküldendő magyar versenyzőknek. Az útvonal a következő:

1. nap. Meran (324)—Passo del Giovo (2094)—Vipiteno (948)—Bivio Pusteria (730)—Brunico (835)—Bivio Valle di Braies (1158)—Hot. Dürrenstein (1993)—Carbonin (1441)—Misurina-Passo Tre Croci (1808)—Cortina d'Ampezzo (1124)—Falzaregopass (2117)—Pieve di Livinallungo (1475)—Arabba (1591)—Passo Pordoi (2239)—Bivio di Sella (1819)—Passo di Sella (2220)—Ponte all Isarco (465)—Bolzano (265)—Merano (324). **Összesen: 313.4 km.** (Bivio elágazást jelent.)

Már a kezdet elég nehéz. Igen sok az emelkedés. A leküzdendő magasságkülönbség csekély 5147 méter. Az utak mindenütt kifogástalanok. Talán a legnehezebb a Dürrenstein. Ugyanakkor lefelé a megteendő út 5627 méter. A közbeeső hágók száma csekély hat. A start és a cél Meran.

2. nap. Meran (324)—Vilpiano (264)—S. Michele (416)—Mendolapass (1363)—Cles (591)—Fucine (936)—Passo del Tonale (1883)—Ponte di Legno (1275)—Passo di Gavia (2650)—Bormio (1225)—Passo dello Stelvio (2758)—Spondigna (915)—Meran (324).

A második nap, dacára annak, hogy csak 269.5 km. a táv, nézetünk szerint jóval nehezebb, mint az első. A leküzdendő magasságkülönbség még több, mint az első napon, számszerint 5297 méter, míg lefelé csaknem ugyanannyi: 5289 méter jut. A nap legnehezebb része a Gavia, mely még egyike a nem kiépített olasz háborús utaknak, helyenként 17–19% emelkedéssel. A Stelvio a kontinens jelenleg legmagasabb hágója, csak hosszú, de nem nehéz.

3. nap. Meran (324)—Bolzano (266)—Ponte all Isarco (456)—Gardena (Grödner-Joch 2137)—Corvara (1565)—Campolungopass (1879)—Pieve di Livinallungo (1475)—Caprile (1015)—Forcella Staulanza (1773)—Longarone (474)—Ponte delle Alpi (391)—Mas (377)—Forcella Franche (992)—Agordo (611)—Cencenighe (733)—Falcade (1297)—Passo S. Pellegrino (1910)—Moena (1199)—Passo Costalunga (Karerpass 1753)—Bolzano (265)—Meran (324).

A harmadik nap, ami a távot illeti, ismét elég erős: 347 km. A táv javarésze a világháború óta ismert területeken vezet keresztül. Javarészt hadiutak, de egynémelyike már rendszeren ki van építve. A leküzdendő magasságkülönbség: 5482 méter. Ennek megfelelően lefelé körülbelül ugyanannyit kell menni.

4. nap. Meran (324)—Bolzano (265)—Trento (195)—Calliano (186)—Croce di Sommo, Folgaria (1314)—Girardi (1081)—Vezzena (1402)—Asiago (999)—Foza (1083)—Primolano (217)—Fonzaso (325)—Fiera di Primiero (717)—Passo di Rolle (1984)—Predazzo (1014)—Luganopass (1065)—Ora (250)—Caldaro (426)—Terlano (248)—Merano (324).

A negyedik nap a magyarok előtt annyira emlékeztet Asiago-Arsiero fensík részein vezet keresztül, majd a híres Rollepasseon és a Luganopasson visz vissza Bolzanoba és Meranba. A távolság 357.6 km. A leküzdendő magasságkülönbség ezúttal csupán 3576 méter, tehát jóval kevesebb, mint az első három napon.

5. nap. Meran 326)—Vilpiano (264)—Caldaro (426)—Salerno (224)—Trento (195)—Cadine (495)—Alle Sarche (263)—Tione (570)—Campo di Carlomagno (1675)—Dimaro (766)—Cles (656)—Ponte Rocchetta (274)—Andalo (1041)—Ponte alle Arche (400)—Ballino (794)—Riva del Garda (70)—Ponale (300)—Gardone Riviera (73).

A napi távolság 333.6 km. A magasságkülönbség 3265 méter. Az ötödik nap a többihez viszonyítva, elég könnyű. A táv javarészt az olasz Alpok legdélibb nyúlványain vezet keresztül. A legmagasabb pontja a pompás fekvésű Madonna di Campiglione keresztülvezető Passo Campo di Carlomagno.

6. nap. Gardone Riviera (70)—Tormini (277)—Vestone (320)—S. Antonio (430)—Bagolino (730)—Passo Croce domini (1895)—Breno (330)—Lovere (188)—Farnico (200)—Bergamo (250)—Monza (Autodromo 162).

A hatodik nap határozottan a legkönnyebb. Itt már csak 1887 méter. A teljes táv pedig 219 km. A táv legnagyobb része már a síkságon vezet.

Részletek az Olympia Show-ról.

Az idel londoni Olympia Show-ról nagyjában és általánosságban Petrovits Vidor a KMAC titkára már nyilatkozott és így jelen sorainkban csupán az egyes gyárak által kiállított modelleket és újdonságokat részletezzük.

Közel 200 kiállító cég között 40 állított ki komplett motorkerékpárokat, míg a többiek között megtalálható volt a szakma minden egyes tartozékának képviselője. Az egyes cégek standjait sorra venni, túlnőne e cikk keretein és ezért csak a legnagyobb érdeklődésre számot tartó újdonságokkal foglalkozunk részletesebben.

A legnépszerűbb angol motorkerékpár-gyárak egyike, az AJS, néhány igen érdekes újítást hoz 1931-es modelljein. Mindenekelőtt figyelemreméltó az újrendszerű olajozás, melyet a gyár az ohc. típusokon kívül most minden gépén bevezetett. A nyereg-támasztócsövön elhelyezett olajtartályból kettősszivattyú viszi az olajat a főtengely vezérmű felőli oldalához, ahonnan az az üreges főtengelyen és lendkeréken át a hajtórúd-főcsapágyhoz kerül. A főlős olajat a kettősszivattyú másik fele egyenesen az olajtartályba juttatja vissza. Külön berendezés szolgál az első lánc automatikus kenéséhez. Kisebb változtatások mellett feltűnik az új AJS-ek pompás szerelékfalá, amelyen — hasonlóan az autókéhoz, — a műszerek egész sora található. Sebességmérő és időóra, ampermeter és a világítás kapcsolója foglal helyet itt áttekinthető csoportosításban, pompásan emelve a gép külsejét. Igen szép az új 1000 kcm-es kéthengeres modell, amelyet alacsony váza és kompakt összeépítése sidecarhasználaton kívül szőlőzásra is kiválóan alkalmassá tesz. Az AJS-ek tankja 1931-re chrómozott, fekete és arany csíkozással. A német Ardie-gépek duraluminium vázokkal keltettek feltűnést. Különösen érdekes a váz és kormányfej összekötése, melyet felül szegecsekkel, alsó részén csapokkal oldottak meg. Ugyancsak duraluminiumból készülnek a villák is, a vázhoz hasonló rács-szerkezet rendszerben. További érdekesség az európai motorkerékpárokon eddig jóformán nem használt akkumulátoros gyújtás bevezetése. Az Ariel-stand egyike azon keveseknek, ahol valóban komoly újításokkal találkozunk. Az Ariel-modellek az 550 kcm-es s. v. és 497 kcm-es ohv. típusokon kívül, amelyek nagyjából azonosak az elmúlt évekkel, lényeges változáson mentek keresztül. Az új 497 kcm-es típus two-port négyselepes motorja vázban előredöntött. Mágnesmeghajtása fogaskerekek útján történik, a szelepvezérlő-mechanizmus és a szelepemelő-rudak teljesen tokozottak és olajban működnek. Új és masszív duplexváz, a körfolyós olajozás, valamint az olajban futó első lánc és négysebes Burman-váltómű, izléses nyereg-tank, a tetején elhelyezett műszer-táblával egészítik ki felszerelését. A stand szennációja azonban az új „Square four” típus, egészen újszerű és szokatlan konstrukcióval. Motorja 51 mm furatú és 61 mm löketű 497 kcm-es négyhengeres. Kedvező helykihasználás céljából a konstruktőr igyekezett a négy hengert olyan kis helyre összezsúfolni, amilyenre azt csak lehetett.

Ennek folytán a hengereket egymás mellett páronként helyezte el, vagyis a menetirányhoz keresztben álló két henger mögött foglal helyett a második hengerpár. Mindegyik hengerpárnak külön főtengelye van, amelyek ugyancsak keresztben állanak a menetirányhoz. A két főtengely közepén elhelyezett és fogazott lendkerekek útján kapcsolódik egymásba. A hajtórúd-főcsapágyak és a főtengelycsapágyak golyósak. A hengerek hűtőbordáikkal együtt egybeöntöttek (egymásfelé eső részükön a hűtés számára hagyott réssel) és ugyancsak egy darabból készült a nyolc csap megoldása után könnyen levehető hengerfej is, a be- és kiömlő torkokkal. A motor külseje tehát, tekintve, hogy a hűtőbordák folytatálagosan húzódnak el a blokk mentén, nagyjából négyzetalakú. A hengerfejekben függő szelepeket felülfekvő bütyöktengely működteti, amely meghajtását Weller-rendszerű utánfeszítéssel ellátott láncsal nyeri. (Ugyanezt a rendszert használta fel egyébként némi átalakítással az AJS is ohc. modelljeinél.) A vezértengelyről nyeri meghajtását a gyújtás elosztója. A hajtórudak egymáshoz képest 180 fokkal elfordítottak és elállításuk olyan, hogy mindig két keresztben álló henger dugattyúja végzi a löketnek megfelelő azonos mozgást. A karter mögött elhelyezett és azzal egybeöntött olajtartályból fogaskerék-szivattyú közvetíti az olajat egy szítán keresztül a lendkerékháznak, míg a bütyöktengely külön vezetéken át részesül kenésben. Olajnyomásmérő szolgál az olajozás helyes működésének ellenőrzésére. Ha az olaj a lendkerékházban bizonyos előre meghatározott nívót elért, egyenesen a hajtórúdcsapágyak alá

folylík. A hajtórudak végén elhelyezett merítők azt azután a motorban széjjelszórják. A karter aljára visszafolyó olaj szűrés után, egy másik szivattyú révén ismét visszakerül a tartályba. A gyújtásról Lucas magdyno gondoskodik. Négysebességes váltómű és nyereg-tank egészíti ki a gép felszerelését. A motor komplikáltsága ellenére igen hozzáférhető és a szakértők véleménye szerint érdekes és sikerült konstrukció. Teljesítménye állítólag kiváló, gyorsítóképessége rendkívül nagy és a motor magas sebességeknél is teljesen zajtalanul és kiegyensúlyozottan működik. Maximális sebessége 120 km-re tehető. Nézetünk szerint az új négyhengeres Ariel valóban érdekes új konstrukció, de még messze van az ideális megoldástól és nem valószínű, hogy ebben a formájában hosszabb ideig megmaradna. Minthogy azonban semminemű tapasztalati adatunk nincsen, nem tudunk végleges ítéletet mondani és nem akarunk elébe vágni a dolgoknak. Annyi mindenesetre tény, hogy a négyhengeres Ariel ára — 70 font — igazán nagyon alacsony és ennyit biztosan szívesen ad sok tehető ember csak azért, hogy ilyen érdekes újdonságot alkalmá legyen kipróbálni.

A Brough-Superior-gépek, bár külsőre nem sokat változtak, még mindig a legszebb vonalozású motorkerékpárok. Érdekes itt a rugós váz. Újdonság a 62.5 mm furatú és 80 mm löketű 498 kcm-es kéthengeres ohv. JAP-motorral beépített típus, amely csodálatosképpen drágább, mint a nagyobb 680 kcm-es modell. A Brough-Superiorok egyébként 1931-re négysebességes Sturmey-Archer váltóművel jönnek piacra. A kitűnő BSA-ák csak részletmódosításokat mutatnak fel. Célszerű újítás az olajnyomásmérő. Különösen gondos kivitel és kompakt összeépítés jellemzi egyebekben ezeket a gépeket, amelyek döntőthengerű modelljeikkel évekkel megelőzték a piacot. A James-típusai között figyelmet érdekel az új 85 mm furatú és 88 mm löketű négyselepes egyhengeres modell, akkumulátoros gyújtással, valamint a szintén teljesen új 57 mm furatú és 67 mm löketű 249 kcm-es s. v. a vázban döntően elhelyezett motorjával. Megmaradtak természetesen továbbra is a jól bevált Villiers-beépítések (172, 196 és 247 kcm), valamint az 500 kcm-es kéthengeres ohv. modell is. A Matchless képezi új négyhengeres modelljével az Ariel mellett a kiállítás legnagyobb műszaki szenzációját. Az új „Silver Hawk” tulajdonképpen a jól bevált kéthengeres „Silver Arrow” továbbfejlesztése, illetve annak négyhengeressé való kiépítése. Az 50.8 mm furatú és 73 mm löketű 593 kcm-es motor hengerei páronként egymás mellett „V” alakban elhelyezve egy blokkot alkotnak. A menetirányhoz keresztben álló főtengely három helyen csapágyazott, a hajtórúdcsapágyak golyósak. A hengerfejekben elhelyezett szelepeket kúpkerekekkel meghajtott királytengely, illetőleg felülfekvő bütyöktengely működteti. Az összes mozgó részek nyomásalatti olajozásban részesülnek. A motort olajban futó és automatikusan utánfeszített kettős lánc köti össze a négysebességes sebességváltóval. A tengelykapcsoló szárazlamellás. A motor rugós vázban nyert elhelyezést. A nagyraméretezett fékek egymással összekapcsoltak, vagyis egyetlen pedálynomással mindkét fék egyszerre működtethető. A New-Hudson-

Budapest elismerten

legprecízebb

motorkerékpár javítóműhelye

a város centrumában

V. AKADÉMIA U. 2

(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!

gyár nem hoz ugyan lényegesebb technikaiújítást, de a motor alsó részének és a sebességváltónak a tokozása oly szellemes megoldást mutat, amelyhez hasonlót alig egy-két másik gépen találhatunk. Egészen egyszerű fémfedélről van itt szó, amely a lábtartó és a motor, illetve sebességváltó között foglal helyet és a kickstarternek szükséges nyíláson kívül minden oly rést (szelepvezetékek, karter tömítelenségek) eltakar, amelyen keresztül a kiverődő olaj a vezető ruháját bepiszkolhatná. A tankra épített szerelékfal, négysebességes Moss-váltómű, kettős bölcsőváz jellemzi többek között az 1931-es New-Hudsonokat, amelyek 350 és 500 kcm-es motorjai a divatnak megfelelően, szintén döntötten nyernek beépítést vázaikba. A Norton-gépeken feltűnik az új váz, amely végre méltó a pompás Norton motor-konstrukcióhoz. Új típus itt nincsen, a régi motorokon kisebb változtatások találhatók. Az OEC-stand érdeklődésének középpontjában természetesen az a kompresszoros áramvonalozott rekordgép áll, amelyel J. S. Wright a közelmúltban megjavította a motorkerékpár sebességi világrekordot, pompás 242 km-es eredményével visszahódította az „angol fensőbbiséget”. A széria OEC-modellek egyebekben rugósvázzal és a speciális OEC kettős-kormányzással (duplex-steering) kerülnek piacra. Az O. K. Supreme újdonságként kihozott egy 70 mm furatú és 64.5 mm löketű 248 kcm-es ohc. modellt. A hengerfejben elhelyezett szelepeket kúpkerékkel meghajtott királytengely és felülfekvő bütyöktengely működteti. A motor a vázban döntötten nyer beépítést. Lábbal kapcsolható háromsebességes Burman-váltómű és izléses fekete-arany zománcozású nyereg-tank egészíti ki ezt a szépen sikerült, tiszta konstrukciót, amelyet mint sport- illetve versenytípust kick-starter nélkül szállít a gyár. A Raleigh-gépek közös jellemzője a vázban elferdülő henger. Új modell a 65 mm furatú és 88 mm löketű 298 kcm-es s. v., amely cirkulációs olajozású motorjával és szép összeépítésével ideális könnyű használati modellt alkot. A Rudge-gépek közül az új 250 és a 350 kcm-es típus, az idei Junior T. T. alkalmával először használt sugárelrendezésű négyszelepes hengerfejjel jön a piacra. A szenzációs betörés, amit a „kis” Rudge a

Tourist Trophyn művelt, fényes bizonyítékát adja az újrendszerű szelepelrendezés hatályosságának. Az 500 kcm-es modellek csupán kisebb változtatásokat mutatnak fel 1931-re. A Sunbeam-gyár egyetlen lényegesebb újdonságként megváltozott 350 kcm-es modelljét hozza ki, (74 mm furat, 80 mm löket), amelynek főjellemzője a karterrel egybeépített olajtartály és a kifűrt főtengelyen keresztül cirkáló újrendszerű olajozás. Az 500 kcm-es ohv. supersport modell kapható szériában lábkapcsolással is. A Triumph-okról külön meg kell emlékeznünk, hogy a New-Hudsonok mellett a legtokéletesebb tokozást mutatják fel. Különösen jól fest az új döntött hengerű 500 kcm-es ohv. típus.

A kész motorkerékpárokat kiállító gyárak mellett, mint említettük, felvonulnak a felszerelési cikkeket készítő cégek százai, amelyek közül legérdekesebb kétségkívül a JAP és Blackburne motorok standja volt. Jövő számunk egyikében részletesen fogjuk ismertetni e két legfontosabb beépítő gyár által kihozott típusokat, pontos furat-, löket- és hengerűrtartalom adatokkal.

Mindent összevéve: igazi nagy szenzációs újítást nem hozott az „Olympia Show”. Megmutatta azonban, hogy a konstruktörök nem pihennek és fáradhatatlanul dolgoznak tovább a motorkerékpár továbbfejlesztésén. Feltétlenül helyes oldalról fogták fel a problémát azok a gyárak, amelyek a tiszta, zajtalan és kényelmes gépekre fektették a fősúlyt. A rohanás korszakának ma már vége, illetőleg az emberek kezdi belátni, hogy közlekedési eszköz és sporteszköz két külön dolog. Tagadhatatlan, hogy a supersport-gépek hívei nem vesztek ki teljesen, de számuk megkisebbedett, vagy talán megfordítva, azoknak a száma, akik közhasználati járművet keresnek a motorkerékpárban, megnagyobbodott. Ez adta azután azt a jótékony lökést a motorkerékpár-iparnak, amely a modern motorkerékpárban elsősorban ideális, olcsó közlekedési eszközt akar teremteni. És tagadhatatlan, ez az egyetlen mód arra, hogy a motorkerékpár-ipar fenn tudja magát tartani a mind olcsóbb és jobb kiskocsikat előállító automobilgyárakkal szemben.

Hajók sebességének méréséről és kiszámításáról.

Irtá: Dr. teczfn. Fényes Kornél főmérnök.

Az immár nálunk is fejlődésnek induló siklócsónak-sport időszerűvé teszi, hogy a hajók sebességének méréséről és kiszámításáról egyet-mást elmondjak, különös tekintettel arra az általam is észlelt körülményre, hogy még versenyek rendezése alkalmával is meglehetősen tájékozatlanságnak és ebből folyó hibáknak lehet az ember néha akaratlanul a tanuja.

Hajók sebességének a mérése igen fontos dolog, nemcsak a motorcsónaksportra, — melynek egyik legfőbb célja a sebesség — hanem főképpen a haditengerészetek, a hajógyárak és hajóstársaságokra

nézve, mert hiszen a hajók átvételi feltételei között egyik elsőrangú tényező, illetőleg követelmény az, hogy a rendelt hajó be tudja-e tartani a felek részéről kikötött sebességet, vagy nem. Sőt, kikötések vannak arra nézve, hogy milyen pónálét fizet az egyik, vagy a másik fél (a hajógyár, vagy a hajóstársaság), ha a sebesség nagyobb vagy kisebb a kikötöttnél. A haditengerészet pedig át sem veszi a hajót, ha az legalább az előírt sebességet meghatározott időn át (!) el nem éri, illetőleg azt be nem tartja.

Mindenekelőtt emlékeztetnie kell az olvasónak idéznem már a középiskolai fizikában tanult azt a

meghatározást, mely szerint a sebesség nem más, mint az *időegység alatt megtett út*. Másszóval, a sebességet számszerűleg kifejezve, úgy nyerjük, hogy a megtett utat elosztjuk az utnak megtételéhez szükséges idővel. Vagyis, ha s méter vagy S kilométer, az út és t másodperc (secundum) vagy T óra az idő, úgy a v sebesség: $v = \frac{s}{t}$ m/sec vagy $V = \frac{S}{T}$ km/óra lesz. Megjegyzem, hogy mivel a km. a m-nek 1000-szerese, de az óra a másodpercnél 3600-szorosa a km/óránál kifejezett sebesség a m/sec-ban kifejezettnek a 3.6-szerese, vagyis $V = 3.6 v$.

Meg kell itt jegyezni a következőket. Amerikában a kilométer helyett a mértföldet és pedig az u. n. Statute mile-t (1 mile = 1609 m.) használják, vagyis a sebességeket mértföld/óránál (mf/óra) adják meg. Ha tehát km/óra-ra akarjuk átszámítani az amerikai adatokat 1.609-el kell szorozni és viszont az európai km/órát 1.609-el kell osztani, ha az amerikai „paritás” érdekli.

A világ első hajósnemzete, az angol, a sebességet tengeri mérföld/óránál adja meg (seamile/hours), amelyet röviden „csomó”-nak (knot) nevez. Tehát pl. ha azt mondja az angol, hogy 30 csomó a sebessége egy hajónak, akkor az 30 tengeri mérföld/óránál felel meg és mivel 1 tmf = 1852 méter, a csomókban megadott sebességet 1.852-vel kell szorozni, hogy kilométer/órát kapjunk és viszont a km/órát 1.852-vel osztani, ha csomót akarunk. Így a 30 csomó = 55.56 km/óránál felel meg.

Amilyen végtelen egyszerűek ezek a képletek, a sebesség kiszámítása is olyan, azonban rögtön látható, hogy a pontosság tisztára attól függ, hogy milyen pontosan határozzuk meg az s távolságot és az ezen távolság megtételéhez szükséges t időt! A távolság és idő mérésében elkövetett hibák kiegyenlítő hatással lehetnek egymásra, de ami a nagyobb baj, növelhetik is mindketten a hibát. Ha pld. az 1000 m-nek vélt és így számításba vett távolság csak 900 m. a valóságban (a hiba 11%) és az idő mérésénél szintén elkövetünk egy mondjuk 5%-os hibát oly módon, hogy ennyivel rövidebb időt olvasunk le a stopperórán a valóságosnál, akkor az így számított sebesség a valóságosnál $\frac{1.11}{0.95} = 1.16$ -szorta, vagyis 16%-al lesz nagyobb. Ez pedig nem jelent kevesebbet, mint azt, hogy ha egy hajónak így számított sebessége mondjuk, 75 km/óra volt, akkor az a valóságban csak: $75/1.16 = 64.6$ km/óra, ami magában véve még mindig igen tekintélyes sebesség lehet, de a kiszámítottól messze esik.

A valóságos sebesség meghatározása tehát első sorban a távolság és az idő mérésének a pontosságától függ. Szárazföldön a sebesség meghatározása azért könnyebb mint a vízen, mert a szárazon a távolságot könnyűszerrel felmérhetjük, úgy szólván tökéletes pontossággal, és az elektromos időmérő-műszerek felállítása is aránylag könnyű dolog. Nem így a vízen. Jelzőbóják pontos kitűzése csakis műszerek segítségével eszközölhető, s az elektromos időmérő-műszereket is nehéz elhelyezni, úgy hogy vizuális segítséggel kell legtöbbször a start és célvonalon való áthaladás pillanatát rögzíteni, ami sohasem lehet teljesen mentes a hibától, illetőleg nagy gyakorlatot kíván.

Kérdés már most az, hogy ha a hiba — mint mindenütt a világon — van is, miképpen lehet azt csökkenteni. Most nemcsak a fentebbi hibákról akarok beszélni, amelyeket pontos mérőeszközökkel csökkenteni is lehet, hanem egy másik csoportjáról a hibáknak, mely a dolog természetéből folyik, s amelyek azt a látszólagos világos fogalmat érintik amit egy hajó sebessége alatt értünk. Anélkül, hogy a dolog mélyére hatolnék (nem akarok túl tudományos lenni, hogy aztán az olvasó ne lássa a „fától az erdőt”), kérem vegye figyelembe az olvasó, hogy egy hajónak 3 féle sebessége van általában: 1. a „part-hoz” képest, 2. a „vízhez” képest és 3. a „levegőhöz” képest, vagyis technikus nyelven szólva, 3 relatív sebességgel állunk szemben. Azt hiszem, most már érthető, hogy „a hajó sebességéről” beszélni csak úgy van értelme, ha megállapodunk abban, hogy melyik a 3 közül, amelyik érdekli. A hajóépítő-mérnököt például a hajónak a vízhez és a levegőhöz való sebessége érdekli az, míg a folyók partján lakóra a vízijárműnek a parthoz viszonyított sebessége bír fontossággal. Ha meggondoljuk még ezeket is, hogy a hajók sebességének meghatározását nemcsak ezek a relatív-sebességek teszik nehezzé, hanem a gép működéséből eredő egyenetlenségek — hiszen a motor fordulatszáma (amely a hajóknál, eltérőleg az összes többi járművek motorjaitól, maga is meghatározza a motor teljesítményét a propeller tulajdonságai folytán) a motor pillanatnyi állapotától függ és még a legegyszerűsebben járó motorok is változtatják fordulatszámukat úgyszólván folytonosan, úgy beláthatjuk, hogy egy hajó sebességének definíciója és megállapítása igen nehéz dolog.

Ezért egy hajó sebességének valami középsebességet kell tartanunk, melyet a hajó lehetőleg hosszú úton, és így elég hosszú ideig is átlagban elér, pontosan definiálva azonban a körülményeket, melyekre az amugy is közepes sebesség vonatkozik, pl. ilyen módon: „sebesség a parthoz képest sima vízen szélcsendes időben”, mert egészen természetes, hogy ugyanennek a járműnek középsebessége más lesz, ha a sebességi mérések „hullámos vízen és szeles időben” történnek, sőt a szél és a hullámok iránya annyira nagy befolyással lehetnek a sebességre, hogy azt nullává sülyesztik, másszóval a hajó nem is képes haladni. Ugyancsak hasonlóak a meggondolások folyóvíz esetén, melyhez még a hullámozás és szél is járulhatnak. Ismétlem, nincs itt helye annak, hogy erről részletesen értekeznek, csupán meg akartam a fentiekkel világítani azt, hogy a hajók sebességének sem a helyes fogalmazása, sem pedig a mérése nem olyan egyszerű dolog, mint azt sokan képzelik.

Mindebből folyik az is, hogy miért olyan különfélék a sebességi előírások, a különféle motorcsónak-egyesületek versenyein és a különböző haditengerészeteknél. Ismeretesek előírások, melyek csak az egyes vonalú és bizonyos irányú haladásra vonatkoznak, mások a fordulókat is beszámítják, ami szintén igen helyes, hiszen egy hajó dicséretes tulajdonságai között a fordulékonyosság az első helyek egyikét foglalja el a sebesség mellett. Ugyanigy vagyunk a hullámállósággal is.

Valaki felvethetné talán ezek után azt a látszólag (de csak látszólag!) igaz állítást, hogy a víz fo-

lyása és a szél fuvása nem befolyásolják a közepes sebességét egy hajónak, ha az a kitűzött távot ellenkező irányban futja be kétszer egymásután, mert az így számított sebességekből a vízfolyás és a szél befolyása kiesik s az így nyert közepes sebesség azonos lesz azzal, mintha a hajó állóvízben és szélcsendes időben futná át egyszer vagy akár kétszer a kitűzött távot. Hogy ez a meggondolás, mely arra van alapítva, hogy éppen annyit „hátráltat” a hajón az odamenetnél a vízfolyás és a szél, mint amennyit „segít” majd a visszamenetnél, az *teljességgel téves*, és az ebből eredő hiba nem elhanyagolható kicsi, hanem észlelhetően nagy lehet, amiről nemcsak elméleti meggondolások útján, hanem a gyakorlatban próba alapján meg is győződhetik akárki, aki az ilyen kísérletet kellő pontossággal elvégzi.

A dolog nevezetesen úgy áll, hogy a kétirányú menetnél sebességkiegyenlítődésként azok miatt a törvények miatt nem állhat elő, melyek a hajótestnek a vízben és a levegőben való ellenállását szabják meg. Anélkül, hogy ezekre is kitérnék, le kell szögezmem a következőket: A hajó *abszolút sebessége* alatt azt a sebességet értjük, amely a parthoz képest tökéletesen álló víznél, valamint ugyancsak álló levegőnél (se folyás, se szél) és a motor állandó fordulatszám mellett adódna. Ezek a feltételek azonban soha teljesítve nincsenek és így befolyásaik *lehető* kiküszöbölésére törekedni kell. Hogy a befolyásokat mégis érzékeltessék, tegyük fel pld. a következőket: Egy tavon — tehát a parthoz képest állóvízen — akarjuk meghatározni egy hajó közepes sebességét, azonban oly alkalommal, amikor elég erős szél és így hullámjárás is van, és tegyük még fel az egyszerűség okáért azt is, hogy a szél iránya a kitűzött pálya irányával azonos. Könnyen belátható, hogy amikor a hajó a szél ellen fut, a légellenállás sokkal nagyobb lesz, mintha a széllal fut és pedig mivel az ennek legyőzéséhez szükséges lóerőszám a sebesség 3-ik hatványával nő, ugyanaz a lóerőszám aránytalanul kisebb sebességet fog eredményezni a szél ellen való menetnél, mint amennyivel nagyobb lesz a sebesség a széllal való menet alkalmával, s ha még ehhez hozzá veszem azt is, hogy a hullámokkal szembe való menet (azok saját sebességéből kifolyóan) szintén sokkal nagyobb erőfeszítést kíván, mint azok irányában, de mindenképpen, *maga a víz hullámos volta is ellenállástöbbletet jelent, bármely irányban is*, megérthető lesz, hogy a szél és áramlás mindenképpen csökkentik azt a közepes sebességet, amely a teljesen álló vízre és a szélcsendre vonatkozik. Nem akarom tovább folytatni a víz és levegő áramlásának befolyását a közepes sebességre, csak még megemlítem, hogy az sem áll helyt, amit a fentiekben feltettem, hogy t. i. a motor lóerőkifejtése állandó marad, mert — eltekintve a motornak már említett fordulategyezésétől — az még attól is függ, hogy mekkora a sebessége a hajónak, hiszen ha a hajó gyorsabb, úgy a propeller és a motor fordulatszáma is, tehát teljesítménye is nagyobb lehet, stb., stb.

Mire kell tehát súlyt helyezni a hajók sebességének mérésénél? Először is igyekezni kell a lehető legnagyobb pontossággal felmérni a kitűzött távolságot és ugyancsak pontosan mérni az időt. Ha nincs elektromos műszer, úgy *többször figyeljék meg és többször*

mérjenek. Ezeknek a megfigyeléseknek a középértéke vétessék. Meg kell állapodni *előzetesen* abban, hogy *milyen körülmények között fogják a méréseket meg-ejteni*. Vagyis a mérések szélcsendes sima vízre, egyenes vagy fordulókat is magukba foglaló pályára, stb., stb. vonatkoznak.

Hogy ismét konkrét példával éljek, vegyük példának az *abszolút legnagyobb elérhető sebesség* megállapításának a módját, mint amilyennek az elérését a két legklasszikusabb verseny és pedig a *Harmsworth-Trophy* és a *Field-Cup* tűzi ki célul. Az előbbi a korlátlan lóerejű beépített, az utóbbi az 1000 cm³-ig terjedő ráakasztós motorral felszerelt siklóhajókra vonatkozik. Mindkettőnek különleges előírásai vannak, melyek szerint a méréseknek történniük kell s amelyek alapján a sebesség kiszámítása (mely természetesen egy közepes sebesség) véghezviendő. Igyekeznek mindenekelőtt arra, hogy a verseny lehetőleg „jó időben”, azaz szél- és hullámmentes vizen történjék. Mivel azonban teljesen szél- és hullámmentes idő igen ritkán van, s az időjárás a kísérletek alatt is megváltozhatik, az előírások azt mondják, hogy a táv (1 tengerimérföld) 3-szor az egyik és 3-szor a másik irányban, azaz összesen 6-szor teendő meg. Minden alkalommal a mérőföld idejét is mérve, kiszámítandó a sebesség és az így nyert sebességek közepes értéke képezi a *rekordsebesség mértékét*. Méri azonban az összes időt is, a fordulókat is beszámítva, mert ebből következtetést vonhatnak a hajók fordulóképességére is, noha abban a vezetők ügyessége el nem hanyagolható tételként szerepel.

A fentiekben reámutattam azokra a nehézségekre, melyek az abszolút hajósebesség meghatározásánál a különböző befolyások miatt fennállanak. Azonban nemcsak a meghatározásoknál, hanem a kiszámításnál is alkalmazhatunk korrekciókat. Anélkül, hogy e számítások matematikai alapjaira kitérnénk, közlöm azokat a formálákat, melyek a közepes abszolút sebesség kiszámítására vonatkoznak. Ha a kitűzött távot ellenkező értelemben mondjuk, kétszer futjuk le és V_1 az áramlás, vagyis a szél irányával egyező futam, míg V_2 az ellenirányú futamból számított sebesség, úgy a közepes abszolút sebesség így számítható:

$$v_k = \frac{v_1 + 2v_2}{3} \text{ m/sec és } V_k = 3.6 v_k \text{ km/óra.}$$

Hasonlóan, ha pld. hatszor futjuk végig a távot és így $vk_1, vk_2, vk_3, vk_4, vk_5, vk_6$, az ellenirányú számított sebességek, úgy a közepes abszolút sebesség:

$$v_k = \frac{v_1 + 2v_2 + v_3 + 2v_4 + v_5 + 2v_6}{9} \text{ m/sec és } V_k = 3.6 v_k \text{ km/óra.}$$

Ugyancsak hatszori futamra szól az u. n. *svéd-formula*, mely a szél és folyás együttes esetére is jó közelítést ad:

$$v_k = \frac{v_1 + 5v_2 + 10v_3 + 10v_4 + 5v_5 + v_6}{32} \text{ m/sec és } V_k = 3.6 v_k \text{ km/óra.}$$

Ennek egyszerűbb és kezelhetőbb formája a 4 futamra szóló:

$$v_k = \frac{v_1 + 3v_2 + 3v_3 + v_4}{8} \text{ m/sec és } V_k = 3.6 v_k \text{ km/óra.}$$

Láthatjuk mindebből, hogy a hajók sebességé-

nek pontos mérése nem olyan egyszerű dolog. Jól felszerelt mérőállomásnak még vízsebességmérő-szerkezettel és anemométer is illik felszerelve lennie, a folyamsebesség és a szélsősebesség meghatározása céljából. Budapesten ezek nem igen szükségesek, mert pld. a Margitsziget melletti dunaágak eléggé szélvédettek (ha csak déli szél nincs) és ismerjük a folyás közepes sebességét, amely a vízállás szerint $v_f = 0.7 - 1.4$ m/sec. szokott lenni, azaz $V_f = 3.6$ $v_f = 2.52 - 5.04$ km/óra. Mint természetes is, a mérések pontosságát többszöri ismétléssel fokozhatjuk. Így pld. a Margitsziget partos oldalára a kilométer-jelek valószínűleg megbízható pontossággal vannak felfestve és előzetes megítélés céljára a Margitsziget körüli távolságból, amely kb. kerek 6 kilométer, számíthatjuk a *közelítő* sebességet, azonban ügyelni kell, hogy a körülfutás kétszer egymásután ellenkező irányban történjék, nemcsak a szélviszonyok miatt, hanem azért is, mert a folyamsebességek a két ágba különbözőek.

Azok, akik a fentieket nem szívlelik meg, nem követnek ugyan bünt el, de esetleg magukat csalják meg. Ami a sebességek megítélését, elbírálását illeti, tekintetbe kell vennünk, hogy ami az egyik hajótipustól tekintélyes, az a másik által könnyen teljesíthető. Általában felállítható az a szabály, hogy mentől nagyobb a hajó és mentől erősebb a motor, annál nagyobb a sebesség. Tévedés azt hinni, hogy *erős motor kis hajótesten feltétlenül jó eredményt ad*. Továbbá — ami a legfontosabb e szempontból — mindig szem előtt kell tartanunk azt, hogy akármilyen rendszerű vízjárműről is legyen szó, a sebesség fokozása egyre nagyobb és pedig aránytalanul nagyobb áldozatokat kíván lőerőkben. A sebességet 25 km/órától 40 km-re emelni távrolról sem olyan nehéz, mint 70 km-ről 75-re. *A sebesség megítélésénél ne dobálózunk tehát könnyelműen a kilométerekkel!*

Outboard.

Az Union Internationale du Yachting Automobile Bruxellesben tartott ülésén megállapították az 1931. évi motorcsónakverseny terminusokat. A nemzetközi naptárban Magyarország két terminussal van képviselve. A két terminus június 17 és 21. Nezetünk szerint mindkét terminus, mintha összeesnék a nagy regattákkal, ami pedig sem az egyiknek, sem a másiknak nem lehet előnyére. A kijelölt terminusok a következők:

1931. Február. Miami USA. Március 24, vagy április 15. Buenos-Aires (Argentina). Május 9, vagy 17. Garda-tó. Segrave-emlékverseny. Június 4—7. Potsdam (Németország). Június 17, vagy 21. Budapest. Július 1—5. Bruxelles (Belgium). Július 11, vagy 20. Herblay-Szajna (Franciaország). Július 20, vagy 30. Francia Grand Prix nagy motorcsónakok számára Deauvilleben. Július 30—31. Angol Nagy Regatta. Augusztus 2. Hollandia, Zuider-See. Augusztus 8—9. Stockholm (Svédország). Augusztus 15—16. Genéve (Svájc). Augusztus 10—18. St. Jean de Luz (Franciaország). Augusztus 21—31. Bayonne (Franciaország). Szeptember 5—9. Detroit (USA). Szeptember 13—20. Lido-Velence. Október 3—4. Lugano (Olaszország).

A fenti terminusok között a „Grand Epreuve”-ök közé Buenos-Aires, Potsdam, Budapest, Bruxelles, Herblay, az angol Regatta, Stockholm, Genéve, Detroit és Velence lett felvéve.

HIREK

Új közlekedési csoportok a közlekedés rendjének biztosítására. Ügylátszik mégsem hiába írtunk. Mint hírlik, a főkapitány úr egy új közlekedési csoportot alakít, melynek tagjai motorkerékpárral rendelkező detektívek és több polgári ruhában szolgálatot teljesítő rendőrtiszt lesz. Feladatuk, hogy a közlekedési rendőröktől távoleső pontokon figyeljék a forgalmat. Mint értesülünk, az új csoport nemcsak a vezetők, hanem a gyalogosok helyes közlekedésére is ügyelni fog. Mi részünkről azt ajánljuk a fentiekhez, hogy vegye igénybe a főkapitány úr a portyázásra a már régen felajánlott segítségünket. Biztosak vagyunk benne, hogy még a mai nehéz gazdasági viszonyok mellett is akadni fog igen sok vezető, aki önként felajánlja szolgálatait a közlekedési rendőrség számára. Feladatuk nem lenne más, mint egy-egy délelőttre fuvarozni a melléje kirendelt civilruhás detektívet, vagy rendőrtisztet és esetleg információkkal szolgálni. Nezetünk szerint ez nagyban megkönnyítené és meggyorsítaná a rendőrség munkáját, mert a tisztulás sokkal hamarabb bekövetkezne.

Befejezett tényként közölhetjük, hogy a tavaszra tervezett Nemzetközi Automobilkiállítás az Andrássy út végén lévő Múcsarnokban lesz. A Múcsarnokban 3500 négyzetméter áll rendelkezésre, ami tökéletesen elegendő lesz és így a sokat vitatott és hányatott ügy végre megoldódott. Mint értesülünk, multkori cikkünk nyomán most már a kereskedők, még a motorkerékpárkereskedők is, egészen másként ítélik meg az ügyet és a kiállítás sikere 100 százalékra biztosítva van.

Miért vándorolt ki Sabrnák Oszkár? Nagyon sokat írnak mostanában a lapok Sabrnák Oszkár kivándorlásáról. Sokan igyekeznek olyként feltüntetni az esetet, mintha Sabrnák azért ment ki, mert nem volt állása és klubja a BSE, bár ígéretet tett, nem igyekezett őt álláshoz juttatni. Hogy mi is tisztán lássunk, utánajártunk a Sabrnák-esetnek és sikerült a következő való tényállást megállapítanunk: Sabrnák kivándorlásának egy igazi oka van. Sabrnák passzionátus motorversenyző, aki a motor nélkül már meglelni nem tud és határozott szándéka, hogy a motorral összefüggésben fogja megkeresni kenyerét. Azt azonban igen kevesen tudják, hogy Sabrnák a multban elgázolt egy öregasszonyt és utána, magyarázva a dolgot: „meglógott”. Ezért a díszes cselekményért a büntetőtörvényszék örökre megvonta tőle a vezetői jogosítványt. Sabrnák alól tehát a szó szoros értelmében, kihúzták a pokrócot. Mert az bajosan képzelhető el, hogy valaki a motorszakmában, akár mint szerelő, akár mint versenyző boldogulni tudjon vezető-igazolvány nélkül. A legpregnansabb bizonyítja ezt, hogy Sebrnák kenyéradója, a Demény-cég, ahol ő akkoriban állásban volt, a vezetői igazolvány megvonása után azonnal elbocsájtotta. Így tehát Sabrnák más hazába vándorolt. Bár

nagyon fáj nekünk, hogy egy jó versenyzőnkkel kevesebb van, de őszintén szólva, olyan versenyzőkre, akik gázolnak és meglógnak a tett színhelyéről, igazán semmi szükségünk sincs. A másik kivándorolt kitűnőségünk, Meggyessy Zoltán, akit igazán jobb szerettünk volna tovább is körünkben látni, szintén szerencsét próbál. Ő azonban, a BSE-től nyert értesülésünk szerint, soha állásiránti protekciót nem kért és minden valószínűség szerint akkor is kitűzött volna, ha idehaza állása lenne. Mert akit egyszer kerget a vére, azt megállítani nem lehet.

Feltűnő udvariasságról tett tanúságot az angol DOUGLAS-gyár. A legutóbbi Douglas-gyári értesítő, a nagyon kedves és közvetlen kis „CON ROAD” megemlékezvén az 1931. évi típusokról, azokat az angol nyelv mellett németül és magyarul is tárgyalja. A felcímbe vastag betűvel van szedve, hogy „A Magyar Motorosoknak!” Jóleső örömmel állapítjuk meg a Douglas-gyár szimpátiáját irántunk. Már régóta figyelemmel kísérjük ezt a kis ujságot, mely Budapestről és Magyarországról közölt több fényképével is tanújelét adta már a magyarok iránti kedvességének. Természetesen ebben nagy része van a budapesti Douglas-képviselőnek, az agilis Székely Ferencnek, aki az angolokkal állandó nexust tart fenn és odakünn nagy tiszteletnek és szeretetnek örvend.

Új AJS. Amiről talán még senki sem tud Budapesten, az AJS-gyár egy új modellt hoz a jövőre forgalomba. Az új 1000-res még csak a gyár udvarán futkos, vagy ott, ahol senki sem látja. Az ohv. motor kéthengeres és a menetiránya merőlegesen, úgy mint a BMW, van beépítve. Sajnos, a meghajtás már nem olyan, mert kardán csak a motor és a sebességváltó között van, míg a hátsó kerekek meghajtását továbbra is láncok végzik. A gép, mint hírlík, nemcsak szorosan a köznapi életre készül, hanem inkább egy kísérleti gép, amivel az AJS-gyár a sebességi világrekordot akarja megjavítani. A dolog pikantériája az, hogy a gépet nem angol, hanem a német Henne vezetné. Henne már most tárgyalásokat folytat ez irányban az angolokkal. Úgylátszik, a német BMW-gyár nem akar 1000-res modellt építeni és Henne mindenáron vissza akarja szerezni a világrekordot. A szenzációs hírt egy Angliában élő munkatársunk közölte velünk, akinek szavahihetőségéhez szó sem fér.

Mindenki, aki akkumulátort használ, tudja, hogy milyen gyakran van baj ezzel a nélkülözhetetlen energia-forrással. Egy napon egyszerre csak azt veszi észre, hogy a telep nem adja meg a kívánt feszültséget és a feltöltés után rövidesen újra kimerül. Ennek a bajnak rendszerint a szulfatizálódás az oka. Az akkumulátor pozitív lemezeinek állandó oxidálódása, feltöltés közben elkövetett esetleges hibák, sokáig használaton-kívül hagyás, mind megannyi ok lehet az ólom-szulfát bőséges keletkezésére, mely azután a telepet hasznavehetetlenné teszi. Eddig az ilyen akkumulátorok menthetetlenül halálra voltak ítélve és az ólom-szulfát feloldására nem volt hatásos módszer. Egy svájci vegyszereti gyárnak hosszas kísérletezések után sikerült egy olyan anyagot előállítani, amely az akkumulátor lemezeinek felületén levő ólom-szulfátot oldja és annak porusaiba

behatolva, teljesen eltávolít minden szulfátot és egyúttal a lemezeket a későbbi szulfatizálódástól is megóvjá. Ezt a vegyszert SELFATIC néven a *Dénes és Friedmann RT.* Budapest, VI., Dessewffy ucca 29 hozza piacra, amely leírással és felvilágosítással készséggel áll az akkumulátor-tulajdonosok rendelkezésére.

Az „Úrvezetők Játékonycélú Tombola-estélye” egyike lesz az őszi évad legsikerültebb motoros eseményeinek. Az est 1930 december 17-én lesz a *Bellevue-szálloda* összes termeiben. Az estély rendezőbizottsága, élén ifj. Horthy Miklóssal, gróf Nádasdy Ferencel és lovag Martens Caesarral mindent elkövet, hogy a megjelentek jól érezzék magukat. Az estélyen a nagy „tombolán” kívül táncverseny, francia divatrevü, parfümrevü kerül megrendezésre. A belépőjegy 1 pengő. Egy tombolajegy, melynek ára 10 pengő, megváltása kötelező. A tombolán eddig még soha nem látott pompás ezüstdíjak kerülnek kisorsolás alá, amelyek megtekinthetők Herczegh Gyula ékszerész kirakatában. A rendezőség kéri az érdeklődőket, hogy jegyigényeiket stb. délután 3—6 óra között a Bellevue-szállóban telefonon 528—84, vagy személyesen jelentsék be.

Krisz Ferenc: Kerékpározás. A Vidovszky Kálmán szerkesztésében megjelenő „Magyar Cserkész Könyvei” sorozat nemrégén új kötettel gazdagodott. A kötet címe: *Kerékpározás.* Átolvasva az új könyvecskét, meggyőződhetünk róla, hogy valóban értékes darabbal gazdagította e szakban vágó könyveink amugysem túlságosan nagy számát és örömmel állapíthatjuk meg, hogy az autószirodalmi tevékenységéről ismert Krisz Ferenc, okl. gépészmérnök, a mű szerzője, alapos és komoly munkát végzett. A kerékpározás megtanulásától kezdve, a kerékpár és alkatrészeinek ismertetésén keresztül, a forgalmi szabályoknak a kerékpárosokra vonatkozó szakaszáig, megtalálunk ebben a kiskönyvben mindent, amire a gyakorlati kerékpárosnak szüksége lehet. Külön feltűnik a bonyolultabb alkatrészek, mint pl. kontrafékes agy stb. szakszerű és pontos ismertetése. A kerékpár még ma is legkényesebb részének, a pneumatikának ismertetésével, illetőleg annak kezelésével foglalkozó fejezetek különös figyelmet érdemelnek. A szerző bő tapasztalatai érvényesülnek a gyakorlati kerékpározással (annak technikája, javítások stb.) foglalkozó részekben. A kiskönyv a Magyar Cserkész Szövetség kiadásában jelent meg.

A KMAC tervezete dióhéjban a következő. A november 26-án a KMAC-ban megtartott klubközi értekezlet, mely lényegében elfogadta a KMAC Nemzeti Sportbizottság tervezetét, a következő: A Sportbizottság elnöke a KMAC mindenkori elnöke. A Sportbizottság három szakra oszlik, melyek külön-külön tanácskoznak. 1. Automobil Sportbizottság. Elnöke a KMAC által delegált egyén. Két alelnöke közül egyiket a KMAC, a másikat a klubok választják. 2. Motorkerékpár Sportbizottság. Elnökét az egyesületek választják, alelnöke a KMAC egyik tagja. 3. Motorcsónak Sportbizottság. Elnökét az egyesületek választják, alelnöke a KMAC egy tagja. Minden egyesület 50 tag után 1—1 tagot küld a választógyűlésbe. Minden Sportbizottság 20 tagból fog állani. A tervezetet annakidején majd részletesen ismertetjük olvasóinkkal.

Dr. Blanár Imre: Angol-magyar szótár. A közeljövőben jelenik meg dr. Blanár Imre, budapesti kir. törvényszéki hites tolmács szerkesztésében a legújabb angol-magyar és magyar-angol szótár, amely a szerkesztő által feltalált speciális beosztásánál fogva, különös figyelmet érdemel. A szótár tartalmaz teljes és részletes angol-magyar részt. Ezzel szemben a magyar-angol részben a keresett angol szó helyett a magyar szó mellett szám található, amely megadja az első (angol-magyar) részben az illető magyar szónak megfelelő helyes jelentést. Ennek az elrendezésnek rendkívüli előnye, hogy pl. levelezés alkalmával, ha egy magyar szónak több angol szó felel meg, nem kell kutatnunk a megfelelő kifejezést, — amelyet egyébként kellő nyelvismeret híján sokszor nem is tudnánk megtalálni, — hanem egyszerűen leírjuk a számnak megfelelő angol jelentést, amely feltétlenül helyes és pontosan fedi a magyar szó jelentését. Ez az elmés elrendezésű szótár, amely egyébként rendkívül részletes — 132.000 szót tartalmaz, — lehetővé teszi tehát a levelezést vagy fordítást olyanok számára is, akik nem jártasak az angol nyelvben. Az autósakmában különösen nagy jelentőséget fognak tulajdonítani az új szótárnak, mert hiszen az angol és amerikai vállalatok tekintélyes számban vannak képviselve nálunk és az új mű nagymértékben megkönnyíti a levelezők munkáját. Kiejtés-megjelölés egészíti ki továbbá a dr. Blanár-féle szótárt, mely kétségtelenül egyike a legrészletesebb angol-magyar szótáraknak. A szerkesztő még elfogad kedvezményes (kb. 50%-os) előjegyzéseket. Címe: Budapest, I., Naphegy ucca 17. Telefon: 543-33.

RÖVID HIREK

A NÉMET SZAKLAPOK, mint befejezett tény közlik, hogy Caracciola végérvényesen márkát cserélt és a jövő versenyévi évadban az Alfa-Romeo gyár részére fog versenyezni. — A LONDONI OLYMPIA SHOW automobil-kiállításán 509 autóbilt állítottak ki. Ezek közül 104 négyhengeres, 300 hat- és 88 nyolchengeres volt. — AZ OLYMPIA SHOW automobil-kiállításának 1927-ben 275.222, 1928-ban 253.267, 1929-ben 227.474 és 1930-ban 224.091 látogatója volt. — WIESBADENBEN, NÉMETORSZÁGBAN, tavaly lejárt a közúti vasút szerződése és a város azt nemcsak, hogy nem újította meg, hanem a villamosvasúti közlekedés helyébe az egész város területén autóbussz-közlekedést rendezett be. Az első év üzleti eredményei kitűnőek, de még jobbak a közlekedés terén tett tapasztalatok. — MARSEILLE ÉS PÁRIZS között rendszeres teherautójárat közlekedik, amely ugyanazon áráért szállít gyorsabban, mint a vasút, — csak a fele idő alatt és a felek megtakarítják a vasúthoz és viszont a vasúttól a házhoz való szállításnak a költségeit. — AZ ANGOL AUTOMOBIL és motorkerékpár ipar közvetlenül és közvetve, 600.000 embert foglalkoztat. — AMERIKÁBAN az 1930. évben országutak építésére 8400 millió pengőt adtak ki. Az utolsó öt évben erre a célra 36.400 millió pengőt fordítottak. — JUGOSZLÁVIÁBAN a közel jövőben, minden valószínűség szerint, megkezdik egy Ford-gyárnak az építését. — A SPANYOL TOURING CLUB a napokban nyitotta meg ünnepélyes keretek között székházának kapuit a nyilvánosság előtt. — ANGLIÁBAN mind nagyobb tért hódít az eszme,

hogy a lóerő adózás helyett a benzinadórendszerét hozzák be. Ujabbán a kormánykörök is mindinkább hajlanak e felé a megoldás felé. — A LONDONI OLYMPIA SHOW második fele sokkal nagyobb látogatottságnak örvendett, mint az első és így a gyárak sem csalódtak, mint azt a kezdetben mindenki várta. A vásárlások olyan mértéket ütöttek meg, hogy a gyárak közül egyesek kénytelenek lesznek új munkásfelvételt eszközölni, míg mások túlórázással fogják a rendelések lebonyolítását végrehajtani. — A LONDONI AUTOBUSZ-TÁRSASÁG elhatározta, hogy a kb. 6000 darabot kitevő kocsiparkját teljesen felújítja. Ennek következtében a tavaszra már 1200 darab új típusú autóbusszt állít be. Mint hírlík, az új kocsiparkban nagy szerepet kapnak a nyersolaj-motorokkal beépített kocsik, melyeknek bár nagyobb a beszerzési költségük, de a használatban sokkal olcsóbb az üzemben tartásuk és a tartósságuk is jóval nagyobb, mint a benzinüzeműeké. — A TÉL FOLYAMÁN a Brookland pályán nagyobbarányú átalakításokat fognak eszközölni. — A LETT AUTOMOBIL ÉS AERO CLUB az 1931. évre szintén kiírta a Rigai Csillagtúráját. — AZ AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND által, a gépjárművek ellopását megakadályozó berendezésekre kiírt pályázatra 75 pályamunka érkezett be. — SVÉDORSZÁGBAN egy új rendelet megtiltja a gépjárművezetőknek, hogy a kocsivezetés közben dohányozzanak. — A BERLINI AUTOMOBIL KIÁLLÍTÁS 1931 február 19-től március elsejéig kerül megrendezésre. — A FRANCIA VERSENYNAPTÁRBAN 1931. évre csekély 141 versenynek a terminusát állapították eddig meg. A legtöbb május hónapra esik. — A PÁRISI AUTOMOBIL SALONNAL egyidejűleg azoknak az autókedvelőknek a számára, akik nem tudták megfizetni a Salon remekait, Páris egyik kijáratánál egy használt autókiallítást rendezett egy élelmes társaság. Az eredmény kitűnő volt, amennyiben közel 1000 kocsi kelt el tíz nap alatt. Az első napokban 100, a későbbiekben 200—300 kocsi állítottak ki naponta. — AZ AMERIKAI AUTOMOBIL eladásokból az év első hét hónapjában Ford 41.6 százalékkal vette ki a részét. — PÁRISBAN MÁR 1926 óta zálogházba lehet tenni az autót is. Egy kocsira 4000—5000 frankot kölcsönöznek az intézetek, hat havi lejáratral. Hogy egyesek ne élhessenek vissza ezzel olyformán, hogy így garazsírozzák a kocsijukat, úgy vették elejét, hogy 100—200 frank garázs-költséget fizetnek a tulajdonossal. — NÉMETORSZÁG az év első hét hónapjában 6104 motorkerékpárt vitt ki, tehát 763 darabbal többet, mint az előző év ugyanezen időszakában. — AZ ANGOL MOTORKERÉKPÁR-GYÁRAK nagy része elhatározta, hogy a jövő évben semmiféle, csak hat napig tartó versenyen vesz hivatalosan részt, mert csak a hat napos megbízhatósági triálok azok, melyek komoly vizsgáját adják a motorkerékpárok megbízhatóságának. Az angol versenyzők jövője így nem valami kecsegtető az 1931. évre. — AZ ANGOL MOTORKERÉKPÁR-VERSENYZŐK nincsenek megelégedve az elmúlt idény anyagi eredményeivel és ezért valószínűleg meg fog növekedni a jövőben azoknak az angol versenyzőknek a száma, akik külföldi márkákon a kontinensen fognak versenyezni. — AMERIKAI STATISZTIKUSOK szerint az 1931. évben a világ nyersolajtermelése 2.606.400.000 hl-t tett ki, ami 1929-hez képest 79.640.000 hl csökkenést és 1928-hoz képest 291.410.000 hl emelkedést mutat.

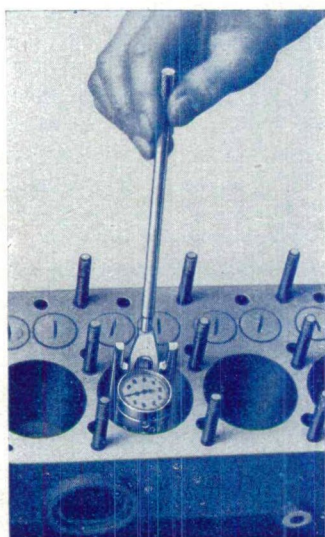
Felelős szerkesztő és kiadó: DÉVÁN ISTVÁN.

Szerkesztőség: Budapest, V., Visegrádi u. 10, I. 4.

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

A hengerfurat-mérés fontossága.

Mint ismeretes, az autómotor üzeménél a hengerfurat és a benne mozgó dugattyúnak helyes működésén alap-szik részben a tüzelőanyag tökéletes kihasználása. Tehát mindenképpen arra kell törekedni, hogy a hengerfuratban a táulás szempontjából helyesen meg-állapított hézaggal fusson a dugattyú. E szempont figyelmenkívül hagyása a kompresszióvégnomás csök-kenését és oly égéstermékek távozását vonja maga után, amelyek egyébként még tetemes munkát végez-hettek volna. E hiányok jelentékeny üzemanyagfogyasz-tásban mutatkoznak. Igen fontos volna tehát könnyen kezelhető, egyszerű kissúlyú henger-furatmérőt hasz-nálni, amellyel minden kétséget kizáróan a furat



állapotát meg lehet állapítani, nehogy a furaton keres-sük a hibát, mikor az esetleg ép és egészséges. Az eddigi furatmérők kétségtelenül beváltak szerkezetileg, azonban nehézkes kezelésük miatt csak műhelyekben lehetett főleg használni. Közelfeküdt tehát a gondolat, oly henger-furatmérőt szerkeszteni, amely úgy alak-jánál, mint súlyánál fogva, könnyen kezelhető, amellet egyszerű és pontos legyen. Mindezen tulajdonságokat megtaláljuk a *kis Subito* henger-furatmérő készüléken, amelyet Hahn & Kolb stuttgarti cég hoz forgalomba. E készülék méreteinél fogva mondhatni olyan, hogy zsebben is hordható, úgyhogy az üzemben ellenőrzések-nél, szakértői felülvizsgálatoknál, kényelmesen és gyor-san lehet vele dolgozni pontos eredményekkel. A henger-furatmérő ebben a formájában és szerkezetében kétség-telenül minden autóval foglalkozó szakembernek nél-külözhetetlen szerszáma lett. Mellékelten bemutatjuk a *kis Subito* szerkezetét és a mérési eljárást, amelyből azonnal látható a szerkezet egyszerűsége és gyors működése. A készülék a közismert mérőórával van fel-szerelve, amellyel $\frac{1}{100}$ mm pontossággal lehet le-olvasni és $\frac{1}{2}$ század millimétert jól megbecsülni.

E készüléket

BALOGH ARTHUR okl. gépészmérnök
Budapest V. Lipót körút 27. Telefon: Aut. 295-39.
hozza forgalomba és mindenkor raktárról kapható.



SINGLE ←
DOUBLE ←
VOLTOL ←

speciális

SHELL

TÉLI AUTÓOLAJOK

Az árban is verhetetlen világrekorder



STABILITÁS

Az F. N. gépek speciális villája, mélyített súlypontja biztosítja annak a stabilitásnak, mely az F. N. gépek-nél köztudomássá vált.

350 kcm sv. P 1375.—

500 kcm ohv. P 1850.—

HALMOS TESTVÉREK BUDAPEST, V. SZABAD-SÁG-TER 7. T. 159-93

GRÄF & STIFT

automobilok vezérképviselte:

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

Aki

már egyszer

javította

motorkerékpárját

Burghardtnál,

az mindig oda viszi,

mert becsületes, komoly

és szakszerű munkát végez

Ez többet mond minden dicsérő szónál

Budapest,

VI. ker., Kazár-utca 10. sz.

Úrvezetők! Hölgyek!

Viktória

autószakiskola

egyetlen az országban, ahol
okleveles gépészmérnökök ta-
nítanak mindenkit **egyént-
leg**, kívánsága szerinti idő-
ben. Vezetések legmodernebb
autókon 300 kilométeres gya-
korlattal. Az autó mechanikai
működése 5000 mtr. **Filmen**
is csak itt nyer bemutatást.
Tájékoztatót készséggel küld:

Viktória

autószakiskola

Vörösmarty-u. 53. — Aut. 213-90.

Verseny- és tiszteletdíjak

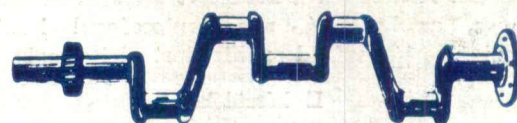
Mindennemű ezüst-
tárgyak legszebb ki-
vételben, legolcsóbb
árban.

Az ország legfőbb sportegyesületének szállítója

TOCH MANÓ, arany-
ezüstműves
Budapest, IV., Városház-utca 16.
(Saját műhely)

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