

52059

Automobil Motorsport

ESTI KIR. ÉCYPÉSTSEĞ
19. 7. OKT. 41.
ÁTVETTE

II. évfolyam

18

Ára 1 pengő
(12.500)



DUNLOP PNEUMATIK



1-285

POSTAI KÖNYVTÁR
KÖLVOIRATOK

STEYR



győz Európa legnagyobb
hegyversenyeiben

**Klausenpass
Semmering
Tauern
Gurnigel
Jánoshegy
Freiburg**



Próbáljon ki egy

STEYRT!

Mik az előnyei?

**Olcsó!
Üzembiztos!
Kitűnő átlagtartó!
Pompás hegymászó!
Kitűnően van rugózva!**

Ha kiskocsit akar, vegyen

STEYR TYPE XII-öt.

Ha nagykocsit óhajt, vegye meg a

STEYR TYPE VII-et!

Magyar Steyr Automobil Részvénytársaság

Budapest, IV., Ferenciek-tere 9

Telefon: Teréz 219—45

A MAC II. JÁNOSHEGYI VERSENYE 1927. A

„REX“ BENZIN és SUPER-REX

(Ethanol) óriási győzelmét hozta

Deimár Walter (Steyr) „REX“-benzinnel a nap legjobb idejét futja. Urbach László (AJS) Super-Rex üzemanyaggal és REX-olajjal a motorkerékpárok legjobb idejét éri el. Urbach László (AJS) Super-Rex üzemanyaggal és Rex-olajjal az oldalkocsis motorke-
rékpárok között végez első helyen. A fentiekén kívül az összes kategóriagyőztesek REX-benzinnel és Super-Rex üzemanyaggal futottak



„Steaua“ Kőolajkereskedelmi R.-T. Budapest, V, Nádor-u. 8



MÉGIS MI VAGYUNK
A LEGELSŐK ÉS
szériakivitelű 2 literes típusunkkal
GYŐZTESEK
A JÁNOSHEGYI VERSENYEN

(Vezető: Martens Cézár)

(Turakocsikategória 2 literig)



MERCEDES-BENZ AUTOMOBIL R.-T.
Budapest, V., Vörösmarty-tér 1.
Telefon: Teréz 229-24

Újabb MÉRAY győzelmek!

Ujpest város 1927. évi motorkerékpárpályabajnokságai

175 kcm kategória **MÉRAY** I. ERDÉLYI FERENC

MAC jánoshegyi versenye 1927

175 kcm kategória **MÉRAY** I. ERDÉLYI FERENC

350 kcm oldalkocsi
kategória **MÉRAY** I. BACHMANN OTTÓ

M É R A Y nyerte az 1927. évben rendezett összes túrautakon és megbízhatósági versenyeken a T E A M - díjat. Ez mutatja legjobban megbízhatóságát, sebességét és üzembiztosságát.

OLCSÓ
ÜZEMBIZTOS
GYORS

Minden külföldi gyártmánnyal egyenrangú!

Méray Motorkerékpárgyár Rt.

Budapest, IV. kerület, Váci-u. 1. Telefon: T. 224-99, 226-65

NEMZETEK NAGY DÍJA MONZA
1927 SZEPTEMBER 18
ISMÉT A
SUNBEAM!

LUIGI ARCANGELI
493 ohv.

SUNBEAM

abszolút győztes
400 km 2 óra 55 perc 13 másodperc
Átlagsebesség: 136,963 km

YYYYY

Vezérképviselet: Magyar Abroncs- és Kerékgár R.-T.
Budapest, VI., Jókai-utca 8. Telefon: 133-56

N·S·U



**500 kcm. 1 hengeres
MOTORKERÉKPÁR**

**3 sebesség. — Lánchajtás.
Oldalkocsihasználatra is alkalmas.**

Vezérképviselőt:
Reé László, Budapest, IV., Hajó-utca 8-10
Lenck Sámuel utóda Varga Ferenc, Sopron.

MAC JÁNOSHEGYI VERSENYE 1927. SZEPTEMBER 4.

A nehéz, csúszós pályán hihetetlen stabilitása, gyorsasága és jó fékei folytán fölényesen győz kategóriájában Dietl Hubert vezetésével az 1100 ccm. hengerűrtartalmú négyülékes széria kivételű

AMILCAR

túrakocsi és 4 perc 51:3 mp. időeredménnyel 27 mp.-cel javítja meg az Amilcar által tartott kategória-rekordot és éri el a sokkal nagyobb hathengeres gépek előtt a nap legjobb túrakocsi idejét

Vezérképviselőt:
V. ker., Szabadság-tér 18. sz.
Telefon: 159-93

NORTON
NEW-HUDSON
ROYAL-ENFIELD

angol
világmarkák
magyarországi vezérképviselőte.



Megérkeztek
a legszebb és legjobb amerikai
motorkerékpárok, a

SUPER-X és a **CLEVELAND**

1927-es típusai.

Megtekinthetők:

WOLLEMANN ÉS TÁRSA
Budapest, IV., Veress Pálné-utca 19.

Autófelszerelések

Felszerelési
különlegességek

Ford alkatrészek!



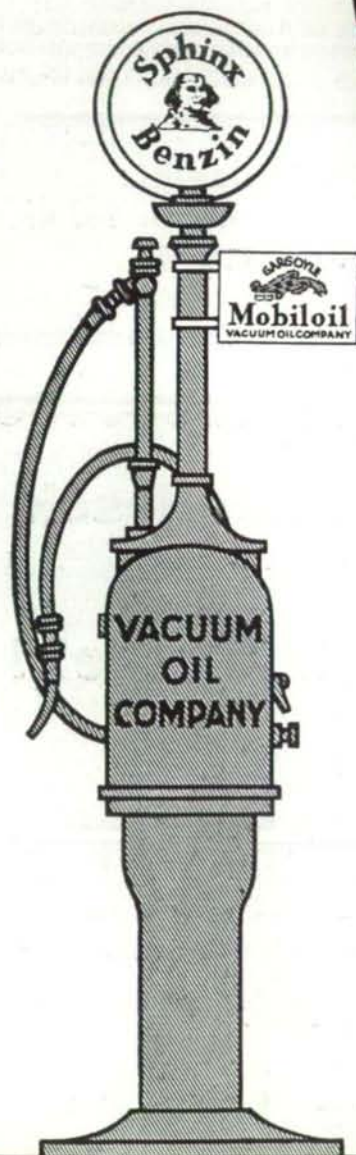
MICHELIN PNEU
legversenyképesebben



Nagy József

Budapest, VI. ker., Andrassy-út 34. sz.
Telefon: 21-97

Sphinx Benzin-t a sárga kútból



200

liter benzin a zsebben

Manapság ilyen egyszerű a Sphinx Benzin vásárlása! — A Sphinx Benzin szelvényfüzet megszabadítja kocsiját a fölösleges teherrel és azzal nemcsak mindenütt vásárolhat Sphinx Benzint, de még készpénzre sincs szüksége.

Az összes 150 sárga Sphinx Benzin kútból készpénz fizetés nélkül vehet fel benzint a literszelvényre. Használja ki ezen nagy előnyt és kényelmet és rendeljen a legközelebbi sárga kútból Sphinx Benzin szelvényfüzetet.

Álljon meg a sárga Sphinx Benzin kútból!

A Sphinx Benzin mindig és mindenütt egyforma minőségben kapható, teljesen tiszta, gazdaságos és megbízható. Ezek a Sphinx Benzin előnyei!



* Ha Sphinx Benzint vásárol, ne mulassza el olajkészletét kiegészíteni! Kérje a kocsija számára Ajánlási Táblánkban előírt Gargoyle Mobiloil márkát!

VACUUM OIL COMPANY R.T.

Budapest, V., Zrinyi-u. 7.

Telefon: Teréz 256—24.

Automobil-Motorspori

FÜGGETLEN KÉPES MOTORSZAKLAP

Megjelenik minden hó 10-én és 25-én

Felelős szerkesztő: DEVÁN ISTVAN
 Helyettes szerkesztő: DÁRDAY-ABRIANI DEZSŐ

Szerkesztőség és kiadóhivatal:
 Budapest, VI., Rózsa-u. 111. sz. II. em.

Telefon: Teréz 112-44, 112-45, 112-46

Postatakarékpénztári csekk számla: 84240.

Előfizetési díjak:

Budapesten és vidéken: évi 20 pengő
 Ausztriába: évi 35 schilling
 Jugoszláviába: évi 300 dinár
 Csehszlovákiába: évi 160 cseh korona
 Romániába: évi 1200 lei

A külföldi előfizetéseknél a postaköltség is belefoglalatik.

Versenyeredmények

Semmering hegyverseny 1927.

Zsolnay (Gräf & Stift) futja a nap legjobb idejét. Rosenberger (Mercedes-Benz) a leggyorsabb sportkocsi. Schaumburg-Lippe herceg (Mercedes-Benz) a legjobb túrakocsi. A magyarok fényes szereplése. Wolfner László (AJS) versenyenkívül a nap legjobb motor-kerékpár idejét éri el.

Szeptember 11-én futották le az idei Semmering hegyversenyt. A kategóriák legnagyobb része minden küzdelem nélkül jutott a győzők birtokába, mert alig volt szám, ahol egy-nél többen indultak volna. Mindazonáltal egy pár német és a versenyre felrándult magyar nagygyűgyu startja megemelte a versenyt, amely mindvégig szép és érdekes volt. Rekordjavításról nem igen lehetett szó, mert éppen az autók versenyé alatt elkezdett esni, ami nagyban befolyásolta az elért eredményeket. Így Carraciola (Mercedes-Benz) 1926-ban felállított 6:40.79-es útvonalrekordja, valamint Karl Gall (New-Imperial) ugyanakkor felállított motorkerékpáreredménye érintetlen maradt. A nap legjobb idejét a Budapesten sokszorosan ismert Gräf & Stift-vezető, Fritz von Zsolnay érte el, míg a sportkocsik osztályában a német Rosenberger (Benz-Mercedes) győzött. A túrakocsik között szintén Benz-Mercedes-vezető, Schaumburg-Lippe herceg vitte el a pálmát. Delmár Walter, akinek Steyrjébe a gyár a verseny előtt pár nappal egy új 5 literes motort szerelt próbaképen, közel sem ment olyan jól, mint a Klausenpasson, ami azonban nem rajta, hanem motorján mulott, melynek beállítása még nem volt az igazi. Bár a motorkerékpárok legjobb idejét Runtsch futotta Douglason, a kitűnő magyar versenyző, Wolfner László, akinek a motorkerékpársportban időnként fényes napjai vannak, versenyen kívül jobb időt ért el AJS-én. A magyarok közül győztek még báró Wolfner András (Bugatti), gróf Széchenyi Miklós (Bugatti), aki hosszú szünet után végre ismét az aktív versenyzők közé lépett és dr. Feledy Pál (Norton), aki végre motorkerékpáron is jutott idén egy győzelemhez.

A verseny részletei a következők:

Motorkerékpárok: 175 kcm. 1. Huneck (DSH) 10:02.6.

250 kcm. 1. Reiter (New-Gerard) 8:27.6. 350 kcm. 1. Messner (HRD) 7:59.9. 500 kcm. 1. dr. Feledy Pál (Norton) 7:45.1. 750 kcm. 1. Runtsch (Douglas) 7:36.32. A nap legjobb hivatalosan elért motorkerékpár-ideje. Versenyen kívül Wolfner László (500 AJS) 7:35.98. 1000 kcm. 1. Hrdonka (Harley-Davidson) 9:53.6.

Oldalkocsis motorkerékpárok: 350 kcm. 1. Orthuber (New-Imperial) 13:29.4. 600 kcm. 1. Riha (AJS) 8:51.79. A nap legjobb oldalkocsi-ideje.

Túrakocsik: 500 kcm. 1. Aschkenasi (Hanomag) 12:06.4. 1100 kcm. 1. Käthe Rantzau (Grofri) 10:43.3. 1500 kcm. 1. Weitzer (Steyr) 11:21.6. 3000 kcm. 1. Kratky (Lancia) 9:04.7. 8000 kcm. 1. Schaumburg-Lippe herceg (Mercedes-Benz kompresszor) 7:30.56. Legjobb túrakocsi-idejű. Új túrakocsi útvonalrekord.

Sportkocsik: 1100 kcm. 1. Sarg (Grofri) 8:08.4. 1500 kcm. 1. Frankl (Bugatti) 9:56.5. 3000 kcm. 1. báró Wolfner András (Bugatti kompresszor) 7:34.6. 5000 kcm. 1. Delmár Walter (Steyr) 7:19.35. 8000 kcm. 1. Rosenberger (Mercedes-Benz) 7:02.85. A legjobb sportkocsi-idejű.

Versenyzők: 1100 kcm. 1. Kandl (Grofri) 7:57.6. 1500 kcm. 1. gróf Széchenyi Miklós (Bugatti) 7:51.62. 5000 kcm. 1. Fritz von Zsolnay (Gräf & Stift) 7:02.81. A nap legjobb ideje. A Semmering-vándordíj idei győztese.

A „Grosser Preis von Oesterreich“

Győztesek: Steltzer (750 BMW), Nagy (500 BMW), J. H. Simpson (350 AJS), Machu (250 Rex-Acme) és Friedrich (175 DKW), Henne (750 BMW) futja 107.262 km-es átlagsebességgel a verseny leggyorsabb körét. A magyar származású Nagy Imre (500 BMW) meglepetésszerű győzelme az 500 kcm-es kategóriában.

Mult hóban került eldöntésre a 10.41 km. hosszúságú Vösendorf—Hertzenborfer Alle—Biedermannsdorf—Laxenburger Alle—Vösendorf országúti háromszögön az osztrák Nagy Díj. A versenyzőknek ezúttal nem egy meghatározott távot kellett befutniuk. Győztes minden kategóriában az volt, aki a starttól számított 6 órán belül a legnagyobb távot befutotta. Ezek szerint tehát a versenyzőknek félnapon keresztül kellett a legnagyobb sebességgel haladniuk, hogy minél nagyobb távot abszolváljanak. Megállapíthatjuk, hogy a verseny fényesen sikerült, csupán a nézőközönség csekély száma alkotta az egyetlen kellemetlen meglepetést. A verseny érdekességét fokozta a két kiváló angol profiversenyző, J. H. Simpson és Rowley megjelenése, akik 350, illetőleg 500 kcm-es AJS-gépekkel kategóriák favoritjai voltak. J. Simpson sok defektusa dacára megnyerte versenyét, míg Rowley egy a pályát keresztező öregasszonyt súrolva, bukott és karját több helyen eltörte. A verseny egyébként ismét a kitűnő német BMW-gépek diadalát hozta, amennyiben Steltzer 750 kcm-es gépevel a verseny abszolút győztese, Nagy Imre magyar származású osztrák versenyző pedig az 500 kcm-es kategória győztese lett. A leggyorsabb kört is BMW-menő, Henne futotta, kitűnő, 107 km-es átlagsebességgel. A favoritok általában lemaradtak, ami részint a túlajtott iramnak köszönhető, amit a gépek — figyelembevéve a túlhosszú egyeneseket — nem bírtak. Így többek között feladta a kitűnő osztrák mestervezető, Karl Gall, aki egy 500 kcm-es BMW nyergében indult, a nagy hírnémet BMW-vezető, Henne, az azóta oly tragikus véget ért Otto Putz, a kiváló Sunbeam-vezető Mösslacher stb., stb. Rupert Karner, aki egy 500 kcm-es two-port

MÜLLER mérnök Akkumulátor-eladás, töltés és javítás.
 Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 6. TELEFON: 149-39 SZ

DSH-Jap-géppel startolt, különböző defektek folytán csupán a második helyet foglalta el kategóriájában. A kisgépek versenyében fölényes diadalt arattak a német vízűtéses DKW-gépek, melyek biztosan győztek a balszerencsével küzdő Puch-menők felett. A 250 kcm-es kategóriában startolt egyetlen magyar versenyző, Weiner Zoltán (Rex-Acme), a verseny első félórájában egy fának ment és bukott. Szerencsére semmi baja sem történt, gépe azonban súlyosan megrongálódott és így a versenyt tovább folytatni nem tudta. A részletes eredmények:

1000 kcm-es kategória: 1. Josef Stelzer (750 BMW) 6 óra alatt befutott távja: 509.999 km. (48 kör), átlagsebesség: 84.999 km. 2. Josef Mitteröcker (750 York-Jap s. v.) befutott táv: 442.196 km.

500 kcm-es kategória: 1. Emmerich Nagy (BMW) 6 óra alatt befutott távja: 504.504 km., átlagsebesség: 84.069 km. 2. Rupert Karner (DSH-Jap) befutott táv: 476.847 km. 3. Franz I. Meyer (Delta-Gnom) befutott táv: 434.856 km. 4. Josef Thannheuser (Rudge) befutott táv: 342.004 km.

350 kcm-es kategória: 1. J. H. Simpson (AJS) 6 óra alatt befutott távja: 474.516 km., átlagsebesség: 62.419 km. 2. Josef Walla (AJS) befutott táv: 409.763 km. 3. Franz Cimpa (Zenith) befutott táv: 389.778 km.

250 kcm-es kategória: 1. Karl Machu (Rex-Acme) 6 óra alatt befutott távja: 389.778 km., átlagsebesség: 64.963 km. 2. Martin Schneeweiss (Coventry-Eagle-Jap) befutott táv: 400.491 km. 3. Robert Wolf (MT) befutott táv: 384.379 km.

175 kcm-es kategória: 1. Kurt Friedrich (DKW) 6 óra alatt befutott táv: 449.831 km., átlagsebesség: 74.971 km. 2. Franz Mayerhofer (MT) befutott táv: 374.245 km. 3. Anton Hunek (DSH) befutott táv: 373.994 km. 4. Willy Henkelmann (DKW) befutott táv: 371.102 km. 5. Josef Nather (Rex-Acme) befutott táv: 278.052 km. 6. Lorenz Hubbauer (MT) befutott táv: 270.513 km.

A verseny leggyorsabb körét a kitünő német BMW-vezető, Henne futotta, 750 kcm-es BMW-jén, 5:49.39 mp. alatt, ami 107.262 km-es átlagsebességnek felel meg.

Anton Karner, az osztrák Grand Prix kezdeményezője, tehát örömmel láthatta tervének sikeres keresztülvitelét, mely ismét egy szép és komoly versenyyel ajándékozta meg az osztrák motorkerékpársportot.

Az olasz vezetők fényes diadalt hozta a Monzában lefutott motorkerékpár „Nemzetek Nagy Díja”

Győztesek: Arcangeli (500 Sunbeam), Nuvolari (350 Bianchi), Prini (250 Guzzi), Benelli (175 Benelli) és Morini (125 M. M.)

Folyó hó 18-án futották le Monzában óriási közönség részvételével a motorkerékpárok „Nemzetek Nagy Díját”. Az olaszokra nézve rendkívül öröndetesen végződött versenyen az indult vendég angol menők, Longman (500 Rudge), Nott (500 Rudge) és Simpson (350 AJS) kivétel nélkül feladták és csupán az 500-as AJS-el indult Simcock volt képes végigfutni a versenyt. Megállapíthatjuk, hogy az olaszok otthon, Monzában és minden valószínűség szerint saját TT-jükön éppolyan nehezen verhetők meg, mint az angolok a Szigetországban. Nem hisszük, hogy csalódunk, ha azt állítjuk, hogy a külföldi résztvevők kis száma nagyrészt ezzel magyarázható.

Az 500 kcm-es kategóriában Arcangeli (Sunbeam) a starttól a célig biztosan vezetve nyeri versenyét, noha Self (Guzzi) az első 10 körig nagyon a sarkán van. A 10-ik körben Arcangeli (Sunbeam), Fieschi (Guzzi), Longman (Rudge), Self (Guzzi) és Simcock (AJS) az élen lévő vezetők állása. A 15-ik körben Arcangeli (Sunbeam), Fieschi (Guzzi), Nott (Rudge), Varzi (Guzzi) és Longmann (Rudge) a sorrend. Nemsokára kiáll Fieschi és Nott, míg Varzi erősen felnyomul. Már-már biztos második, mikor az utolsóelőtti körben defek-

tus folytán kénytelen leállani. A három indult angol menő közül csupán Simcock fejezte be a versenyt. Részletes eredmények a következők:

500 kcm-es kategória: 1. Arcangeli (Sunbeam) 2:55.13, átlagsebesség: 136.973 km. 2. Simcock (AJS) 3:08.56. A leggyorsabb kör: Self (Guzzi) 4:10.4, átlagsebesség: 143.770 km. a 7-ik körben. P. Gheri (Guzzi) 146.699 km-es átlagu rekordköre tehát megdöntetlen maradt.

A 350 kcm-es kategória a legvadabb olasz menő, Tazio Nuvolari győzelmét hozta, aki csodálatosan gyors Bianchijával alig 1 kilométerrel gyengébb átlagot futott csupán, mint az 500 kcm-es kategória győztese, Arcangeli, Sunbeam-gépén. Nuvolari mindjárt a startnál előnyre tesz szert és azt végig biztosan tartja, dacára a nagy nemzetközi konkurenciának. J. H. Simpson már a 3-ik körben leáll, míg a kitünő svájci Franconi (Motosacoche) nem tud veszélyes lenni Nuvolarira. Feladták még: Zanchetta (Bianchi) és Kolmsperger (Ernst-Mag) stb. A részletes eredmények a következők:

Táv: 400 km. 1. Nuvolari (Bianchi) 2:57.7.8, átlagsebesség: 135.493 km. 2. Moretti (Bianchi) 2:59.57.8. A kategória új rekordkörét a 14-ik körben Nuvolari (Bianchi) futotta, 4 p. 15.4 mp-nek megfelelő 140.955 km. átlaggal.

A 250 kcm-es kategóriában nagy küzdelem fejlődött ki a győztes Prini (Guzzi) és Lasagni (Guzzi) között, mely szenzáció, 127 kilométeres átlagsebességet eredményezett. A versenyt egyébként teljesen a Guzzi-menők döntötték el egymás között — ellenfél hiányában. Pietro Gheri, az olasz motorosok szemefénye, aki súlyos bukása óta először indult versenyen, kategóriájának leggyorsabb körét futotta, de a 11-ik körben kénytelen volt a versenyt feladni. Részletes eredmények a következők:

Táv: 300 km. 1. Prini (Guzzi) 2:21.10, átlagsebesség: 127.508 km. 2. Lasagni (Guzzi) 2:21.45. 3. M. Gheri (Guzzi) 2:22.20.8. A kategória leggyorsabb körét Pietro Gheri (Guzzi) az 5-ik körben futotta 4 p. 27.4 mp-nek megfelelő 134.629 km-es átlaggal.

A 175 kcm-es kategóriában Benelli (Benelli), a 125 kcm-esben Morini (MM) győzött. Részletes eredmények:

Táv: 200 km. 1. Benelli (Benelli) 1:49:45, átlagsebesség: 109.399 km. 2. Manetti (Ancora) 1:51:29.6. 3. Alberti (Ancora) 1:52:50. 4. Bianchi (Miller) 1:57:5. 5. Maffei (Bianchi) 1:58:50.6. 6. Bonetto (Rex-Acme) 2:8:14.4. Leggyorsabb kör: Vitale (Blatto e Ladetto) 116.354 km. átlaggal.

A 125 kcm-es kategória eredményei: Táv: 200 km. 1. Morini (MM) 2:01:48, átlagsebesség: 98.522 km. 2. Sandri (GD) 2:04:06. 3. Bernasconi (GD) 2:10:42. 4. Canepari (MM) 2:11:07.5. 5. Finess (Marini) 2:13:44.7. 6. Panzeri (Faini) 2:18:14. Leggyorsabb kör: Tigli (MM), átlagsebesség: 104.445 km.

A Magyar „Six Day Trial”

Az „Automobil-Motorsport” husvéti megbízhatósági versenyét négy év alatt hatnapos versennyé óhajtja kiépíteni.

A motorkerékpáros nemzetek legnagyobb versenye a „Nemzetközi hatnapos verseny”. Ezt a most már világhírű tróféát évente írják ki és mindig az az ország rendezi, amelyik az előző esztendőben győztesként került ki a küzdelemből. Ezidőszerint birtokosa immáron negyedszer Anglia. Hiába minden erőmegfeszítés, tréning és akarat, eddig még nem sikerült visszahódítani a „Six Day” serlegét a kontinensre.

Mi magyarok, amint azt a jelek mutatják, határozottan motorkerékpáros nemzet vagyunk. A magyar-

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

nak, éppen úgy, mint az angolnak, az osztrákoknak és a németeknek, tetszik a motorkerékpár és a fejlődése nálunk határozottan rohamlépésszerű.

Az „Automobil-Motorsport” szerkesztősége a múlt évben rendezte meg első, az angol hatnapos versenyek mintájára összeállított feltételek szerinti versenyét, ami, mint tudjuk, rekordnevezést hozott és minden tekintetben megfelelt a követelményeknek.

Szerkesztőségünk most arra a gondolatra jött, hogy versenyét 1928-ban már 3 napra, 1929-ben 4 napra és 1930-ban 5 napra írja ki, míg négy év múlva, 1931-ben eldöntésre kerülne az első magyar „Hatnapos verseny”.

Ha azután versenyzőink ezen a hatnapos versenyen sikerrel küzdenek meg, úgy nyitva állana előttünk az út a nagy nemzetközi hatnapos versenyekre, ahol ismerve a magyarok kitűnő képességeit, szintén nem vallanánk szégyent. Elképzeljük az első nemzeti „Méray”-csapat felvonulását az „International Six Days Trialon”.

Kérdést intézünk tehát a magyar motorostársadalomhoz, legfőképpen azokhoz, akik már a múltévi kétnapos versenyben is résztvettek, közöljék velünk véleményüket

ezirányban. Mi, őszintén szólva, félünk a 6 naptól. Nem mintha a rendezés körül volnának aggályaink. Félünk attól, hogy nem lesz elég nagy részvétel. Mikor 1926 Husvétján kiirtuk versenyünket, éppen az a gondolat vezérelt, hogy alkalmat adjunk igen sok magyar motorkerékpárosnak, hogy résztvehessen egy komoly megbízhatósági versenyben. A kettős ünnep és a Budapestről való kiindulás és a visszaérkezés ezirányban nagyban elősegítette akciónkat, félünk azonban, hogy a 6 nap idővel olyan követelmények elé állítja a versenyzőket, amit nem igen tudnak majd megvalósítani. Pénz, pénz és pénz. Ez itt a kérdés, párosulva az idővel. Lesz-e ismét 80—90 versenyző, aki bírni fogja idővel és pénzzel? Erre kérünk mi most választ!

Ha a válaszok kielégítőek lesznek, mi belevágunk a „Six Day” idea megvalósításába és ez esetben az „Automobil-Motorsport” 1928. évi versenye már 3 napon át kerül eldöntésre. Nagyszombat, Husvétvasárnap és Husvéthétfő.

Kérjük a válaszokat írásban szerkesztőségünkbe!



Túra előtt, túrán és túra után

Mire ügyeljünk mielőtt hosszú autotúrára indulunk? — Milyen kezelést igényel kocsink a túrán? — Javítások és a kocsik átnézése az út végeztével

Irta: Delmár Walter okl. mérnök

Már évek óta túrázom és barátaim ugyancsak hódolnak ennek a nemes és szép sportnak. Észrevettem azonban, hogy különösen kezdő, nem túl régi autobilista barátaim túráiba majdnem mindig vegyül egy disszonáns akkord. És ez legtöbbször nem más, mint egy jelentékeny vagy kevésbé jelentékeny, de mindenestre kellemetlen géphiba. Egy motorhiba, egy defektus, ha csupán egy napot vesz is igénybe, eltekintve a kiadásoktól, pontosan előre kitervelt túraprogramunkat is felboríthatja. Ha falutól, várostól távol történik, még külön leleményességet jelent az, hogy miképpen jussunk a legközelebbi autójavító műhelyhez? Megérkezve ide, bizonytalan, hogy kocsinkat megtudják-e csinálni, megvan-e hozzá az eltört, vagy megsérült pótlandó alkatrész? Fokozódik a kellemetlenség, ha a defektus olyan országban ér utól bennünket, melynek nyelvét nem beszéljük. Ilyenkor nagyon is késő azon gondolkodni, hogy: „De jó lett volna, ha erre már ott-hon gondoltam volna!”

Azért írom tehát e néhány sort, hogy túrázó autókollégáimat megkíméljem hasonló kellemetlen incidensektől. Mi hát a teendő? Mindenekelőtt ne menjünk hosszú túrára vadonatúj kocsival. Jobb, ha az első 1000—1500 kilométert itthon, Magyarországon futjuk le, míg gépünk kifogástalanul bejáródik. Ha új kocsit vettünk, elkérjük hozzá mindazon nyomtatott utasításokat, melyeket a gyár minden kocsihoz külön-külön ad. Forduljunk egyenesen a gyárhoz és levélileg kérjük el az ú. n. „Használati utasítás”-t. Ebben megtaláljuk mindazt, ami a kocsik kezelésére vonatkozik. Vagyis, hogy hányszor kenjük az egyes kenendő helyeket és hogy hol vannak azok? Nem egy ismerősöm hónapok, sőt évek múltával „fedezett fel” zsírcsapokat és

Tecalemitfejeket, melyek mindaddig az ismeretlenség homályába veszttek. Sokat tudnának ezek mesélni a megmagyarázhatatlannak hitt törésekről és kikopásokról! Minden elmaradt zsírozás és olajozás éveket von le az illető csapszeg, csapágy stb. élettartamából. Ha semmiképpen sem juthatunk az említett gyári utasításhoz, érdeklődjük meg az illető vezérképviselőt műszaki vezetőjétől, hogy melyek az olajozandó részek és mutattassuk meg magunknak az összes zsírcsapcsapszeget. Mindezeket azért bocsátottam előre, mert éppen a túrán, a sokszor hetekig tartó erős és állandó igénybevételek folytán szoktak leginkább fellépni az elmaradt kenésnek bosszantó és költséges utóhatásai. Tehát indulás előtt első sorban minden zsírcsapot (Tecalemitfejet, olajzó-kupakot) megszírozni, megolajozni. Ha sokat jártunk, az olajat a karterből kiengedjük és miután azt petróleummal kiöblítettük, újjal cseréljük fel. A differenciálba és sebességváltóba szintén olajat töltünk. A rúgólapokat szétszedjük, majd megtisztítás után friss zsírréteggel ellátva, újra összarakjuk. Igen hatásos védelem az út sara és pora ellen a rúgóknak spárgával vagy szigetelőszalaggal való bepólyázása. A hűtővíz leeresztésére szolgáló csavarokat, még pedig ha több van, úgy mindegyiket kicsavarjuk és utána szódás vízzel (kb. 5% oldat) az egész hűtőt átmoszuk. Visszacsvarrásnál ügyeljünk, hogy a tömitések a helyükön legyenek. Kifolyt hűtővíz súlyos károkat okozhat! Ha csurog a hűtő, okvetlenül megjavíttatjuk. Elég nagy a vízvesztés a hágókon, jó állapotban lévő hűtővel is.

Következnék egy igen fontos aktus. Az összes csavarok ellenőrzése. Ezt nem győzöm eléggé hangsúlyozni. Legjobb, ha magunk csináljuk. Egyrészt, mert a túrán úgylis legtöbbször soffőr nélkül lévén, magunkra va-



GOOD YEAR CORD
APART AUTÓ R.-T. VI., ANDRÁSSY-ÚT 37



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

gyunk utalva, másrészt, mert soha nem volt még rá eset, hogy a műhelyben minden csavart rendszeren meghúztak volna. Tehát feltétlenül sajátkezűleg, de legalább is személyes felügyelet mellett meghúzni vagy meghúztatni az összes csavart és anyát. Még a legelégesebb helyeken lévő csavarokat és anyákat is kísérik figyelemmel. Azért, mert nehezen hozzáférhetőek, nincsenek biztosítva meglazulás ellen. Ha fáradságos, gondoljunk arra, hogy százszor inkább itthon, mint valahol idegenben, ahol időnként más, kellemesebb dolgokkal is eltölthetnénk. A csavarok és anyák meghúzásánál legajánlatosabb a gyári szerszámkészlet használata, mert ezek nem rontják az egyes csavarokat és legalább megtanuljuk, hogy melyik mire való. A kerekeket levéve, meghúzzuk a tengelycsavarokat és fékeinket szétzedve, ellenőrizzük azok állapotát. Vigyázzunk, hogy Rudge-kerekeknél az agyak a saját oldalukra kerüljenek vissza. Rudge-keréknél még különösen kell ügyelnünk arra is, hogy a keréktartócsavar egészen szorosan legyen meghúzva. Ajánlatos a Rudge-kerék agyait bezsírozni, mert ellenesetben könnyen berozsdásodnak és a kerék nehezen vehető le. Ha mindez megvan, a kocs első tengelyét megemeljük és ellenőrizzük a kormány szerkezetet, holtjátékra és arra, hogy a kerekek egymáshoz való döntése elöl nem túlságosan nagy-e. (A normális különbség a kerekek elöl és hátul mérhető távolsága között 15 mm. szokott lenni.) Ezek után kivehetjük gyertyáinkat és esetleg újakkal cserélhetjük fel, mindenesetre ellenőrizzük azonban az elektród távolságát. (0.4—0.5 mm.) A kábelvégek ne dróttal legyenek a gyertyákhoz erősítve, arra való a clyps. Nézzük meg a mágnes szénkeféit és kontrolláljuk a platina kontaktusok állapotát. Távolságuk megszakításakor kb. 0.4 mm. (Bosch-kulcs.) Hogyha a karburátor is ki van tisztítva, összerakjuk mindazt, amire szükség van és lehet a túrán. Túlságosan hosszúra nyulnák minden egyes „feltétlenül” szükséges szerszám és alkatrész megemlést. Itt csak egyenlőnényről szölok. Kocsiemelő, gyertyakulcs, gumiszerelevő, pótygyertyák, póttizzólámpák, valamint biztosítékok és légszivattyú nélkül elindulni nem célirányos! Sőt a kocsiemelő kurblijára is szükség van néha. Jó szolgálatokat tehet egy komplett leszakító. Mindenkinek egyéni véleménye van azután afelől, hogy mit visz magával. A teljes gyári szerszámkészlet mindenképpen szükséges. Pótalkatrészek közül megemlítem a szeleprűgőt, esetleg szelepet. Belsőgumik és hozzávaló szelepek, valamint pótkerekek sohasem lehetnek elegendő nagy számban jelen. Mennél több, annál jobb! Sohasem árt továbbá, ha a kocsiban van egy kis 10 literes benzintartály, tele benzinnel, egy kis kanna olaj és egy doboz zsír. Azonkívül egyenlőnény csavar, anyával, szigetelőszalag, drót és spárga. Ezek már sok jót tettek az automobilozó emberiséggel. Benzincsőtöréseknél kitűnő szolgálatokat tehet egy darab benzinálló gumicső. Ha átlagunkon javítandó a kerékcseré idejét rövidíteni akarjuk, jó szolgálatokat tehet egy megfelelő fatuskó. A kerékcseré legkellemesebb része ugyanis a kocsiemelőnek a modern kocsi alá való elhelyezése. Ezt hivatott fatónkunk megkönnyíteni. Ha gumink leeresztett,

egyik útitársunk a még mozgó kocsiból kiszáll és a fatönköt úgy helyezi az éppen megálló kocs séruült pneuja alá, hogy a kerék erre felfutva áll meg. Ilyenkor az emelő alátétele, rendszerint már gyermekjáték. Tehát startrakészen áll kocsink az udvaron. Most már minden rendben van. Ne sajnáljuk megmérni még mielőtt elindulunk, a gumijainkban lévő levegő feszültségét. Egy nem eléggé felfúj gumi élettartama majdnem felényivel rövidebb, mint egy helyesen felfúj pneumatiké. Minden gyár táblázatban összeállítva adja meg a különböző nagyságú pneumatikaihoz használandó nyomást. Magunk ezt az ú. n. nyomásmérővel kontrollálhatjuk, melyre vonatkozólag megjegyzem, hogy bőven megéri azt a 10 pengőt, amibe kerül. Zsebünkbe tehetjük még a gyertyavizsgáló ceruzánkat, melyet sok cég reklámképen ingyen osztogat. Sok fáradságtól kímélhet meg minket. Ha rendesek vagyunk, még felhúzzuk a 8 napig járó óránkat és megnézzük a kilométeróra állását. Tehát elindulunk.

Mi az első defekt, ami bárhol utolérhet bennünket? Nyilván egy gumidefekt. Mire ügyeljünk egy gumidefekténél? Mindenekelőtt felemeljük egy kocsiemelővel a kocs jobb vagy bal, első vagy hátsó részét. Ha ezt megtettük, a meg felemelés előtt meglazított keréktartó csavart lecsavarjuk (Rudge-keréknél) és nem vesszük le addig a kereket, míg enyhe rázással és tologatással meg nem győződünk arról, hogy a kocs biztosan áll az emelőn. Beláthatatlan következményekkel járna, ha a kocs, mialatt a kerék nincs a tengelyen, leesné az emelőről. Elgömbült, esetleg törött hátsó hídak javítása költséges és sok időt vesz igénybe. Sokat segít a kerekek mögé tett kő és a teljes befékezés, mely megakadályozza, hogy a felemelt kocs mozoghatson.

Következik az első bezintöltés. A benzint nem folyik be, hanem kibugyog és a kocsit leöntözi. Nem elég bő a beöntönyílás, lassan kell beereszteni a benzint. Ha semmiképpen sem boldogulunk, akkor bizonyosak lehetünk afelől, hogy a benzintartály levegőcsöve — az a vékony cső, mely a beöntőcső mellett látható — eldugult. Piszkáljuk ki dróttal és megint könnyen fog a tartályba folyni a benzin. Túrán kitűnő szolgálatokat tesz a benzinóra, mely ha pontosan mutat, megkímél attól, hogy folyton számítgassuk, mennyi benzinünk van még?

Tegyük fel, hogy túránk második vagy harmadik napján már jelentékeny hegyi szakaszokat is kell abszolválunk.

Mire figyeljünk, mielőtt egy hosszú és meredek hágónak (pl. Jaufenpass, Stifiser Joch, Grimsel, Furka stb. stb.) nekivágunk? Mindenekelőtt, hogy elegendő olaj legyen a motorban, mert ez az életelixirje. Minden automobilon van ú. n. olajnívómérő. Ez rendszerint egy rudacska, melynek alsó vége úszószerűen kiképezve a karterben, illetve a karterben lévő olajon úszik. Ha több az olaj, úgy felemelkedik, ha kevesebb, süllyed. Szabályszerint a rudacsának mindig egészen fenn kell lennie. Mármost olajtöltés előtt járassuk a motort és figyeljük meg az olajnívómérő állását. Észre fogjuk

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

venni, különösen felülfekvő bütyöktengellyel ellátott motoroknál, hogy bizonyos idő múlva, mialatt a motor jár, a nyugalmi helyzetében teljesen fenn álló nívómérő rudacska egyszerre csak elkezd süllyedni. Ennek magyarázata, hogy a motor cirkulációs olajozása folytán működés közben a hengerek fölé, a vezérműhöz, a bütykökhöz és királytengelyhez stb. is nyom olajat és ezért a karterben az olajmennyiség csökken. Tanulság: Olajutántöltést mindig járó motornál végezzünk vagy legalább is járó motornál győződjünk meg arról, hogy az olajnívómérő miképpen áll?! Ha van olajnyomásmérőnk, úgy az olajnyomás csökkenésén is észrevehetjük, hogy kevés az olajunk. Itt említem meg, hogy különösen hidegebb hőmérsékletű helyeken begyújtás után ne túrázassuk mindjárt motorunkat. Bebizonyított tény, hogy a motorok az indítás utáni rövid időközökben kopnak leginkább. Ennek magyarázata, hogy a huzamosabb ideig egyhelyben állott motor hengereiről stb. lecsöpögött olaj bizonyos idő múlva kerül fel újból helyére és így a hengerek kevés olajat kapnak. Csak miután az olaj megfelelően szétosztódott, szabad a motort nagyobb fordulattal járatni. Ez 4—5 perc alatt rendszerint már megtörténik. Mindaddig ne járassuk motorunkat kb. 800 fordulatonál többel. A második fontos kérdés a hűtővíz kérdése. Tudomásul kell vennünk, hogy egy igen erős és hosszú lejtőn, ahol a motorok sokáig járnak kis áttétellel és kis sebességgel mozog a kocsi, a hűtés nem kielégítő és ezért a hűtővíz felforr. Ez nem hiba, hanem természetes folyomány. Azonkívül a levegő is ritka és mint a fizikából tudjuk, pl. 2000 méter magasságban az nem 100° Celsiusnál, hanem már 70—80°-nál forr. Ha hűtővizünk felforrt és belőle sok elpárolgott, akkor megállunk és a velünk a hegy lábától magunkkal hozott hűtővízpótlékot lassan járó motornál utánatöltjük. Ajánlatos, mint említettem a motort járatni, mert ezáltal a frissen beöntött hűtővíz keveredik a régivel. A felforrt hűtő csavarjának meglazításánál ügyeljünk arra, hogy a felcsapó víz és gőz össze ne égesse arcunkat és kezeinket. Ebből már sok súlyos baleset származott.

Igen jó szolgálatokat tesz egyébként a hűtőhőmérsékletmérő.

Természetes, hogy egy-egy ilyen magas, merdek és hosszú hágót, ahol az állandó 12—22%-os emelkedés néha 20 km-nél is tovább tart, nem vesszük egyhuzamban. 5 vagy több kilométer után megállunk és hűlni hagyjuk a motort. Ami az ilyen helyeken alkalmazandó vezetői technikát illeti, szintén van egy fontos mondanivalóm. Ne kínozzuk a motort olyan áttétellel, mint amellyel „éppen hogy” húzza a kocsit. Kevesen tudják, hogy pl. első sebességgel és sok gázzal normális fordulatszámon tartott motorjuk lényegesen kevesebbet melegszik, mintha a legelső alkalommal másodikra kapcsolnak és alacsony fordulatszámon kínozzák tovább vánszorgó motorjukat. Ennek okát a rövid, illetőleg túl hosszú elégési időtartamban kell keresnünk. Tehát kis áttétellel, normális fordulatszámon tartott motor, helyes olajnívó, kitisztított olajszűrőszita, ha van ilyen, az, ami magas hágók megmászásánál nélkülözhetetlen.

A kapcsolásnál — ha sor kerül rá — vigyázzunk arra, hogy az nagy lejtőn gyors legyen, mert ellen esetben kocsink elveszti lendületét és újra visszaválthatunk.

Megérkezve a hegytetőre, pihenés és tájnézés után következnék a leereszkedés. Óvatosság a legjobb, amit itt ajánlhatok. Hogy motorunkat bekapcsoljuk kettesre, vagy szükség esetén egyesre, az természetes. Motorfék és lábfelek. Ez az egyetlen módja a biztos lejutásnak. Azonkívül ragaszkodjunk a szabályos (jobb) oldalhoz. Gyertyadefekt jó állapotban lévő dugattyúgyűrűknél és hengereknél ritkán fordul elő, ha kilométereken keresztül fékezünk is a motorral. Időnként emeljük ki a

Jánoshegyi verseny 1927.

AJS

ismét fölényvel győz.



Urbach László

350-es **AJS** szériagépen
a nap legjobb motorkerékpárídejét futja.



Urbach László

500-as **AJS** szériagépen
a nap legjobb oldalkocsiídejét futja.



J. H. Simpson

350-es **AJS** szériagépen
a nap második legjobb idejét futja.



Urbach László

250-es **AJS** szériagépen
kategóriarekordot fut és legyőzi a 350-es
kategória összes résztvevőit.



**Hasonló gépek raktárról
azonnal szállíthatók.**

Vezérképviselői:
Majláth
Ul., Hunyadi-tér 12

kuplungot és túráztassuk meg kissé a motort. Ezáltal a magasfeszültségű áram, mintegy útat vág magának az elkormosodásnak indult gyertyavégek között és a „Slusz” veszedelme megint elhárítódott. Itt említem meg, hogy reggel, mikor elindulunk sohasem árt egy kis fékpróba. Megfuttatjuk kocsinkat és energikusan fékezünk. Ha fékeink rendben vannak, a legnagyobb lejtőről is lemerészkedhetünk.

Hazajövet kocsinkat feltétlenül szétszedetjük és kitisztítatjuk.

A koci többi részét is átnézetjük és az esetleg kópásnak indult csapokat, csapszegeket kicseréljük. Ha szükséges, úgy új fékbetéteket is teszünk a fékpofákra, hogy azok ismét kifogástalanul működjenek. A karosszéria rendbehozása, estleg újjáfényeztetése fejezheti be kocsink túra utáni rendbehozását.

45-150

Sport — Amatőrizmus — Üzlet

Október 2-án lesz a magyar hegyi derby. A Svábhegyi verseny. Immáron nyolcadszor. Mindenütt róla beszélnek. Mi lesz? Ki jön a külföldről? Ki indul? Lesz-e elég nevezés? Eddig is volt. Ezután is lesz! Mégis meg kell állanunk egy szóra.

Megfordulunk naponta 10—15 képviselőnél, beszélgetünk naponta 10—15 automobilistával és motorkerékpárossal és mit hallunk? Mindenütt egy téma, egy panasz. Drága a nevezési díj. Itt csak milliárdos indulhat, vagy gyár. Nem sport ez kérem. Üzlet!

Beszéljenek azonban a számok. Beszéljenek a tények.

Nézzünk végig az utóbbi évek versenyein? A MAC 1926. évi első Jánoshegyi versenye. Motorkerékpárok 100.000 korona. (8 pengő.) Oldalkocsik ugyanannyi. Túrakocsik és sportkocsik 200.000 korona. (16 pengő.) A fenti összeghez a szavatossági biztosítás járult, ami circa 100—150.000 koronát tett ki járművenként. Menjünk tovább. — Az „Automobil-Motorsport” husvéti megbízhatósági motorkerékpárversenye. Szóló motorkerékpárok 10 pengő, oldalkocsis motorkerékpárok 15 pengő. Oldalkocsi utas díjazva. — MAC futárversenye. Szóló motorkerékpár 15 pengő. Oldalkocsis motorkerékpár 20 pengő. Automobil 25 pengő. Teamnevezés 12 pengő. A fenti összegekben a szavatossági biztosítás már bennfoglaltatott. Mi az általános leszűrt vélemény? Meg lehet fizetni. Arányban áll az átlagember által sportcélokra könnyen nélkülözhető tételekkel. A minimumot feltétlenül az „Automobil-Motorsport” szerkesztősége nyújtotta. Meg is volt a haszna. 90 induló még mindezeideig magyar versenyben nem állott starthoz.

Nézzük az ellentéteket!

KMAC Svábhegyi versenye. 1927.

Szóló motorkerékpár	15 pengő	(187.500 korona)
Oldalkocsis motorkerékpár	25 pengő	(312.500 korona)
Túrakocsik	100 pengő	(1.250.000 korona)
Sportkocsik	150 pengő	(1.875.000 korona)
Versenykocsik	250 pengő	(3.125.000 korona)

A fentiekhez még a szavatossági biztosítás járul. Mindenekelőtt miért fizet az oldalkocsis gép többet, holott a szabályok szerint az oldalkocsi utas nem részesül díjazásban? Nagyobb teret fog el és valószínűleg jobban

koptatja az utat. Mért az óriási különbség a túra-, sport- és versenykocsik nevezési díjai között? Szokásból, mert így több a haszon.

45—150! Két egyszerű szám. Itt óriási a jelentősége. Különbséget jelent. A 25 éves Királyi Magyar Automobil Club és a tiszta amatőr szellemben naggyá lett 50 éves Magyar Atlétikai Club közötti különbséget.

Megírom az igazat, azt is, hogy írásban fordultam a Királyi Magyar Automobil Club igazgatóságához, hogy mint amatőrversenyző, aki nem milliárdos, sem bankigazgató, de aki 19 éve sportol amatőr szellemben, indulni óhajtok Bugatti-sportkocsimmal a Svábhegyi versenyben, de 1,875.000 koronám nincs nevezési díjra, hozzáadva ehhez még minimum 250.000 korona biztosítási díjat, kérem, hogy nevezési díjamat 50 pengőben állapítsák meg. A MAC-nál csak 45 pengő volt a nevezési díj és abban még a biztosítás is bennfoglaltatott. Már másnap asztalomon volt a lakonikus válasz. „A sportkocsik nevezési díját a szabályok 150 pengőben állapítják meg.” A levelet aláírta dr. Szelnár Aladár, a Királyi Magyar Automobil Club vezértitkára. Így pártfogolja a Királyi Magyar Automobil Club az amatőr sportot.

Érdekesnek találom még megemlíteni, hogy amikor a múlt évben már szóvártam, a KMAC egyik alkalmazottjának, dr. Szelnár Aladár vezértitkár úrnak, hogy túlmagasak a nevezési díjak, akkor a Tóurist Trophy alkalmával azt válaszolta, hogy akarattal emelik ilyen magasra, nehogy minden pimpf elinduljon. Arra azonban nem gondol a vezértitkár úr, hogy mindenki, mint pimpf kezdi, valahol azonban el kell kezdeni. Így pártfogolja a vezértitkár úr a magyar automobil- és motorkerékpársportot. Önkéntelenül eszembe jut egy némileg hasonló eset. Valamikor 5—6 év előtt a Magyar Sí Szövetség egyik elnöke megkockáztatta azt a meggondolatlan kijelentést, hogy „Borzasztó, már nem lehet síelni a Svábhegyen, annyian vannak. Elmúltak a régi jó idők, amikdön még alig voltunk néhányan és bármikor kerestük fel a hegyeket, szűzfehér havat találunk”. Ezért a kijelentéséért a következő választáson már megbukott. Mintha valami különös hasonlatosságot találnánk ebben a két kijelentésben.

Déván István.

LAURIN & KLEMENT

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

14/50 l. e. szelepnélküli
hathengeres

SKODA—HISPANO—SUIZA

25/100 l. e. szelepes, hathengeres.

SZEMÉLYKOCSIK

**LAURIN & KLEMENT
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG**

Vezérképviselő: BUDAPEST, VI., ANDRÁSSY-ÚT 10. -o- Telefon: Teréz 8-14.

Hatalmas árleszállítás a triptique-nél

**Sikerrel járt az „Automobil—Motorsport” akciója — „Carnet” csak KMAC tagnak dukál!
Milyen jogon?**

Már többször szóvá tettük lapunkban, hogy túl drága a triptique Magyarországon. A KMAC tagjainak 20 pengő, idegeneknek 50 pengő volt az ára egy-egy országra. Megírtuk annak idején, hogy a fenti díjtételek szerint egy nem Autóclubtag, ha tegyük fel egy Nyugat-európai túrát akar tenni Ausztrián, Németországon, Svájcban, Franciaországon, Belgiumon és Olaszországon keresztül az útigazolvánnyal és biztosítással 338 pengőt fizet, vagyis többet, mint egy 3—4000 kilométeres autótúra benzinköltsége. Megírtuk azt is, hogy kérdést intéztünk a külföldi államokhoz abban az irányban, hogy közöljék velünk a triptique-árakat tájékozódás céljából. Ma már csaknem minden ország megküldte válaszát, de azok közzétételére már nincs szükség.

A KMAC-ban a józan belátás kerekedett felül és nagy mértékben leszállította a triptique díjtételeit. Ma KMAC tag a feléért, vagyis 10 pengőért, idegen 60 százalékkal olcsóbban, vagyis 20 pengőért kapja a triptiquet. A helyzet bár nagyban javult, még mindig nem az ideális, de egyelőre örülünk, hogy így van. Mindenesetre sikerült. Szereztünk egy csomó ellenséget, egy pár úr a pokolba kíván bennünket, de a magyar társadalom az velünk van és ez nekünk többet ér.

Sajnos, újból fel kell emelni vétónkat. Életbelépett a „carnet”. Ez egy olyan kis füzet, amely minden az AIACR-rel affiliált és carnetszerződésben lévő országra

érvényes. Ha van carnet-em, utazhatom a fenti hat országokon kívül még Dániába, Spanyolországba és Isten tudja még hová. Most jön a pikantéria. A carnet ára 30 pengő, de... és itt jön az, ami ismét elítélendő, a carnet-et csak a Királyi Magyar Automobil Club tagjai kaphatják. A minap voltunk benn a KMAC-ban, de ott tudunkra adta az ügyek intézője, hogy a carnet ára 30 pengő, de csak a KMAC tagjai részére. A KMAC tehát ezirányban még mindig a régi. Ismét elfelejti, hogy a triptiqueből befolyó pénzek „nemzeti ajándék” és így a nemzetközi szerződéseken alapuló jogok és előnyök nem lehetnek egy club privilégiuma.

Azt kérjük, tudomása van-e a Belügyminiszter úrnak és a Kereskedelmi Miniszter úrnak a carnet ilyen módon való kezeléséről?

Egyenlő bánásmódot Uraim!

Ma 15.000 autó és motorkerékpártulajdonos van Magyarországon. Ebből legfeljebb 1500 tagja a Királyi Magyar Automobil Clubnak. Jogos-e tehát, hogy az egyik autótulajdonos, ha Európát végig akarja utazni és 8 országot akar bejárni 160 pengőt fizessen, ugyanakkor, amikor a KMAC-tagok 30 pengőt. Ha intern ügyről volna szó, egy pályabelépőről, vagy egy színházjegyről, egy szót sem szólanánk, de egy oly jogról van, ami jövedelmet hoz és amely jövedelmet az adófizető polgárok rójják le az Automobilclubnak. Ez nemzeti



Vizsgálja fölül autóüzemköltség számláját!

Ha kocsijának üzemköltségei túl magasnak tetszenek, úgy ne vesztse el kedvét a kocsin, hanem kutasson az okok után. Mindenek előtt figyeljen az abroncsokra. Járjon kizárólag a világszerte ismert Continental ballonabroncsokkal, amelyek kiváló minőségük folytán a legnagyobb élettartamot biztosítják. Ekkor nemcsak abroncskiadásai csökkennek hanem Ön kocsijavítási költségeken is megtakarítást fog elérni, mert kocsijának hajtóművét a Continental ballonabroncsok csodás fékezése megkíméli.

Continental



ajándék, amiből az állam adófizető polgárainak 90 százalékát kizárni nem lehet.

Mint értesülünk, ebben az irányban parlamenti interpelláció is készül. Igazán ideje volna már, hogy az efféle kiváltságok megszűnjenek. Utóvégre a XX-ik században élünk.

A Királyi Magyar Automobil Club elfelejti, hogy ő az automobilizmus terén nem egyéb, mint egy hivatal, egy közhivatal, ahol tulajdonképpen állami javadalmakat kezel. A triptique nem más, mint egy útlevél, de nem egy személyre, hanem egy automobilra. Tehát a Királyi Magyar Automobil Club nem más a triptique kezelés terén, mint egy állami szerv. Kiállítja az „autóútleveleket.”

A triptique-ből és carnet-ből befolyó hatalmas jövedelem pedig őt magát a Királyi Magyar Automobil Clubot illeti, ezt nem kell leadni az államnak. Eszerint tehát a KMAC tulajdonképpen nemzeti ajándékot kap a magyar államtól. Ezt a nemzeti ajándékot azután az adófizető polgárok kárára és saját tagjai javára ki is használja.

Kérdjük tehát milyen elvek alapján vannak kizárva a nem KMAC-tag autó és motorkerépartulajdonosok a „carnet” jogából? Helyt adunk szívesen a feleletre. Nézetünk szerint a carnet minden magyar állampolgárt megillet. Reméljük, hogy a Királyi Magyar Automobil Club igazgatósága és választmánya föl fogja ismerni ennek a ténynek a komolyságát és a mai igazságtalan helyzetet és orvosolni fogja az ügyet. A carnet állami jog, tehát minden magyar állampolgárt megillet.

Egyenlőséget kérünk!

Néhány szó az angliai forgalomról

Az angol rendőr — Az angol utca — Az angol rend.

Manchester, 1927 szeptember 15.

Egy kedves kötelességet akarok teljesíteni, midőn már sorral megemlékezem az itteni viszonyokról! Tudom, hogy lapodban heves harcot folytatsz a nálunk, sajnos, még csak igen kis mértékben meglévő közlekedési rend megjavításáért. Így talán érdekelné fog, ha röviden vázolom az angliai közlekedési viszonyokat. Az első, amit meg kell figyelni, az az angol rendőr. Órákhozat figyeltem őket Londonban, különböző forgalmas pontokon, a Viktoria Station előtt, a Buckingham Palace-nál, a Trafalgar Square-n, ahol a járművek hármás, sőt néha négyes tömör sorban közlekednek. Itt a forgalom helyes irányítása nagy gyakorlatot és vasidegeket kíván. Az angol rendőr fehér kabátban és fehér kesztyűben szinte pillanatok alatt indítja és állítja meg a kocsisorokat. A keresztezéseknél és a nagyon forgalmas pontokon a mi szabályainkkal ellentétben a járművek nem lassan, hanem igen nagy gyorsasággal közlekednek, abból a helyes elvből kiindulva, hogy a lassúság torlódást okoz. A gyalogjárók pedig a menetirányban a részükre fehér festékkel kijelölt útszakaszon nyugodtan közlekedhetnek. Igaz, hogy az angol gyalogjárók, ha az úttesten akarnak áthaladni, épp oly figyelemmel kíséri a rendőr intéseit, mint a gépkocsivezetők, hiszen a rend megsértése épp oly büntetést mér rájuk, mint a soffőrökre. S viszont ha ellenkező irányban halad a gyalogos, az életét veszélyezteti s viszont a vezető felelősség kevésbé terheli. Igaz, hogy itt már a szülői házban és az iskolában bele-nevelik a gyerekekbe, hogy csak a gyalogjárón szabad közlekedni s nem az úttesten. Mert a gyalogjáró az a gyalogosoké, az úttest pedig a járművéké. Mindennap



ANGOL DUPLAVÁZAS MOTORKERÉKPÁROK

Magyarországi vezérképviselő: **Lábassy-Iéle Mezőgazdasági Ipar- és Gépgyár Részvénytársaság, Törökszentmiklós.**

Budapesti kirendeltség: **Ardó József, VI., Vilmos császár-út 43.**

Kedvező üzleti feltételek. Kérjen árajánlatot.



„TEVES“

dugattyúgyűrűk,
zsírcsapcszegek minden kivételben. Dugattyúcsapok edzve és köszörülve. Nyersszelepek, zsírzóprések.

N a g v r a k t á r!

Vezérképviselő: Balogh Arthur okl. gépészmérnök, Budapest, V., Lipót-körút 27. szám.

Telefon: 295-39

Az 1927. évi

Francia GRAND PRIX
(Monthléry)

Spanyol GRAND PRIX
(San-Sebastian)

Európa GRAND PRIX
(Monza)

GYŐZTESE
Róbert Benoist

DELAGÉ

Magyarországi vezérképviselő:

REIMAN

Budapest V, Vörösmarty-tér 3.

láthatom Manchesterben egy óvoda előtt, hogy milyen fegyelmekkel már ezek az apróságok is. A rendőr reggel és délben megjelen az iskola előtt a tulsó oldalra. Nincs ugyan nála sem kard, sem Frommer-pisztoly, csak egy fehér kesztyű s arcán kedves mosoly minden fegyvere. Megvárja, míg négy-öt kisgyermek összegyűl, akkor leállítja a forgalmat, s átkíséri őket a tulsó oldalra. A közben érkező gyermekek pedig nyugodtan megvárják, míg visszajön értük s őket is átkíséri. Így megy ez minden reggel és délben. Láttam egy esetet, mikor a rendőr az ölében vitt át egy csöppseget. A rendőr szereti a gyermeket, hiszen legtöbbször családjába van és viszont a gyermekek is szeretik a rendőrt, s nem félnek tőle. Boldog mosollyal szaladnak hozzá, körülveszik, a kezét huzgálják, sőt némelyik csöppseget még almával is megkínálja. S mindez nem ütközik az angol Btk. paragrafusába. Ez náluk egy természetes érzés. Mert hiszen nem elegendő, ha rendőr betűszerint tudja a paragrafusokat, hanem azokat alkalmazni is kell tudni. S ehhez már érzés és szív kell.

Pesten a legnagyobb kihágásnak minősítik, ha a vezető egy keresztezésnél nem kerüli meg a rendőrt. Azt hiszem, ez Európában egyedülálló jelenség a maga nemében. Ez itt teljesen ismeretlen. Mert szerintük ennek — ami igaz is — semmi értelme nincs s másodsorban pedig csak időpocsékolás. Arra pedig sem a rendőrnek, sem pedig a vezetőnek nincs ideje. Mert az idő pénz, s itt a közlekedés ebben az irányban bonyolódik le.

Az úton mindenütt ott vannak a fehér vonalak a gyalogjárók részére, s a mellékutakban pedig hatalmas fehér betűkkel van felfestve a keresztezés előtt, hogy: SLOW, azaz lassan. Mert a főútvonalon minden sebességgel közlekedhetsz, még a keresztezéseknél is, de viszont a mellékutából lépésben fordulnak ki a járművek. S van még egy érdekes jelenség, ami az első pillanatban megüti az idegen fülét. Csak a legritkább esetben hall az ember dudaszót. Ennek is megvan a magyarázata. A gyalogosok nem járnak az úttesten, tehát a vezetőnek csak a rendőrt kell figyelemmel kísérni. A rendőr pedig dudaszó nélkül is nyugodtan irányítja a forgalmat. Hiszen ott, ahol percek alatt száz és száz autó és motorkerékpár halad el, igazán kibírhatatlan volna, ha mindegyik dudálna a keresztezés előtt. Mert a gyalogos tiszteletben tartja az autóst és viszont, s ami a fő, mindkettő betartja a szabályokat.

Ami, kedves barátom, az autókat illeti, hát arról jobb nem beszélni.

A londoni s manchesteri taxik 10—12 éves „Unic”-ok, melyhez képest a kipusztult pesti „MARTA”-ok valóságos Isotta Fraschinik. Ha az ember beleül, hát egy kétemeletes autóbusz tetején képzelet magát. Újabb típusú kocsit taxik között egyáltalán nem látni. Egypár elárvult Citroen van közöttük, de azokon is angol emeletes karosszéria, úgy, hogy ha a hűtőjén nem volna rajta a márkajelzés, talán még Noé bárkájának nézne az ember. Külföldi kocsik közül talán csak az Austro-Daimler és a Lancia van képviselve nagyobb számban. Az amerikaiak

közül pedig tapasztalatom szerint a Willys-Knight és a Buick versengenek az elsőségért a mindennapi használatban, ami igen nagy részben érthető, mert a Willys-Oserland Ltd.-nek Angliában (Stockport) óriási gyára van, ahol csak a teherautó-osztályban 800 munkás dolgozik. Így azután alkatrészek és egyebek órák alatt igazi angol alaposággal el vannak intézve. Ajánlom a pesti műhelytulajdonosoknak, hogy jöjjenek ki ide egy kis lelkiismeretességet tanulni. Mert itt a vevő kiszolgálása egy külön fogalom. A motorkerékpárok között a két első, a Sunbeam és a Norton, úgy a versenyeken, mint a napi használatban. Ezek után az ismert és teljesen ismeretlen márkák hosszú sora következik. Mert annyi ismeretlen márkát sehol sem látni, mint itt. Vesznék egy ócska vázat, egy használt motort s összerakják, a benzintankra pedig minden lehetetlen nevet ráírnak. Ha az ember megkérdezi, hogy hol van ennek a gépnek a gyára, a tulajdonos büszkén a mellére üt, mondván: „Én csináltam.” Az autók között leginkább a csukott Innenlenker és a kétülékes sportkarosszériák vannak divatban. Ha valakinek nvított kocsija van, 4—5 üléses, akkor oldalfalakkal zárja el. A magánkocsik között is igen sok nagyon öreg találunk. A kétülékes karosszériák építésében az angolok pedig roppant találmányok. Olyan formákat építenek, hogy az ember szava eláll a csodálkozástól. A manchesteri „Daily Dispatch”-ban hirdettek egy HE speciált, csekély 50 angol fontért. Elhatároztam, hogy megnézem. A motor egy négyhengeres Dodge, az alvárról nehéz volna megállapítani, hogy hol készült, hatalmas 89x135 méretű kerekekkel, egy hájkormányval is beillő kormánykerékkel, eredeti acetylén világítással, négy sebességgel, két kerékfékkel, ahol természetesen a kézifékről hiányzott a fékpofa s a még fel nem talált összes újdonságokkal felszerelve. A kétülékes karosszériájáról pedig inkább hallgatók. Azt hiszem, ezt Pesten még a legügyesebb autóhiéna sem tudná eladni. De itt 3 nap alatt gazdája akadt. Igaz, hogy az új tulajdonos első tevékenysége az volt, hogy a hűtőről levette a „HE” jelzést s egy új plakettet tett rá „Stella” felírással. Azt hiszem, ha így halad, hát egy év múlva már Rolls Royce lesz belőle. A kocsit természetesen 55 km-es óriási sebesség kifejtésére volt képes, de egy kisebb emelkedésre, mint a Vár, már csak az első „lassúsággal” volt képes felkapaszkodni. De azért a használt kocsiknak és motoroknak óriási keresletük van. Úgyesen van elgondolva az adózási rendszer. Minden évben új számot kap a tulajdonos s ugyanakkor fizeti le az adót is. Ahány lóerő, annyi angol font. S ezzel minden el van intézve egy évre. Nincs luxusadó, forgalmiadó, autó utáni vagyonadó és egyéb kellemségek.

Nagyon hasznos dolog volna, ha a pesti rendőrségről valaki tanulmányutat tenne itt, de olyan ember, aki azután tüzzel-vassal rendet teremtene a közlekedés terén. Kár azért a sok miniszteri ankézésért és zöldasztal mellőli rendeletekért. Igazán fáj a szíve az embernek, ha ezt a fegyelmet és rendet látja itten, s közben a pesti lánchídi forgalom jut az eszébe. **Kemechey Ernő.**

A LANCIA *automobilok magyarországi képviselőjét átvettük.*

AZ 1927-ES TIPUSOK MÁR MEGTEKINTHETŐK

AUTOMOBIL BEHOZATALI R.-T. Budapest, IV., Kossuth Lajos-utca 3.

Telefon: József 159—33

SCINTILLA

**az óceánrepülők mágnesese
a Klausenversenyen is győz!**

6 első díj!

Nemzeti verseny

Túrakocsik
Kat. 1500 cm³: I. Lamarche, F. N.-kocsin
Kat. 5000 cm³: I. Gacon, Martini-kocsin
Gacon nyeri a svájci kategóriabajnokságot

Sportkocsik
Kat. 2000 cm³: I. Dr. Karrer, Bugatti-kocsin
Kat. 5000 cm³: hölgydíj I. Einsiedel grófnő,
Steyr-kocsin

Nemzetközi verseny

Sportkocsik
Kat. 2000 cm³: I. Probst, Bugatti-kocsin
Probst nyeri a svájci kategóriabajnokságot

Versenykocsik
Kat. 5000 cm³: I. Heusser, Steyr-kocsin

Vezérképviselet és beépítőüzemek: Urner és Berkovits, Budapest, Pozsonyi-út 4-f.

PUCH

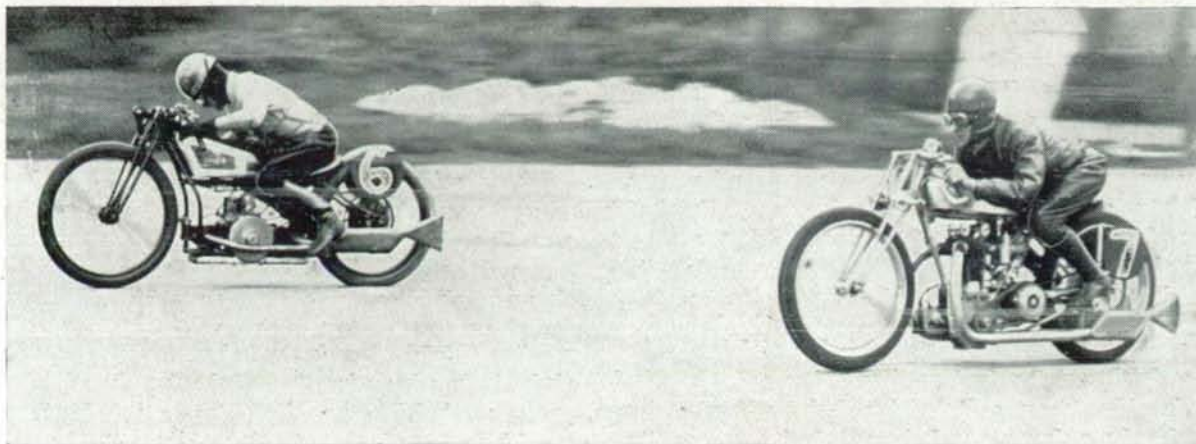
1 9 2 6. é v i

JÁNOSHEGYI REKORDJA

m e g d ö n t e t l e n



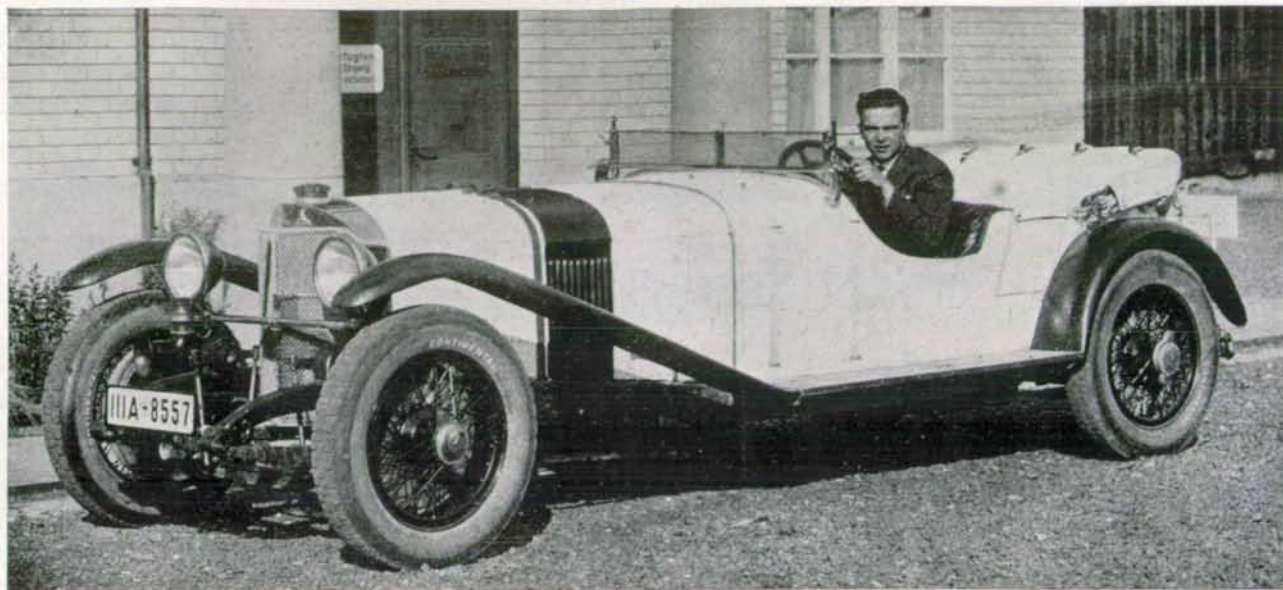
Vezérképviselet: Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 9
Telefon: Teréz 205-72



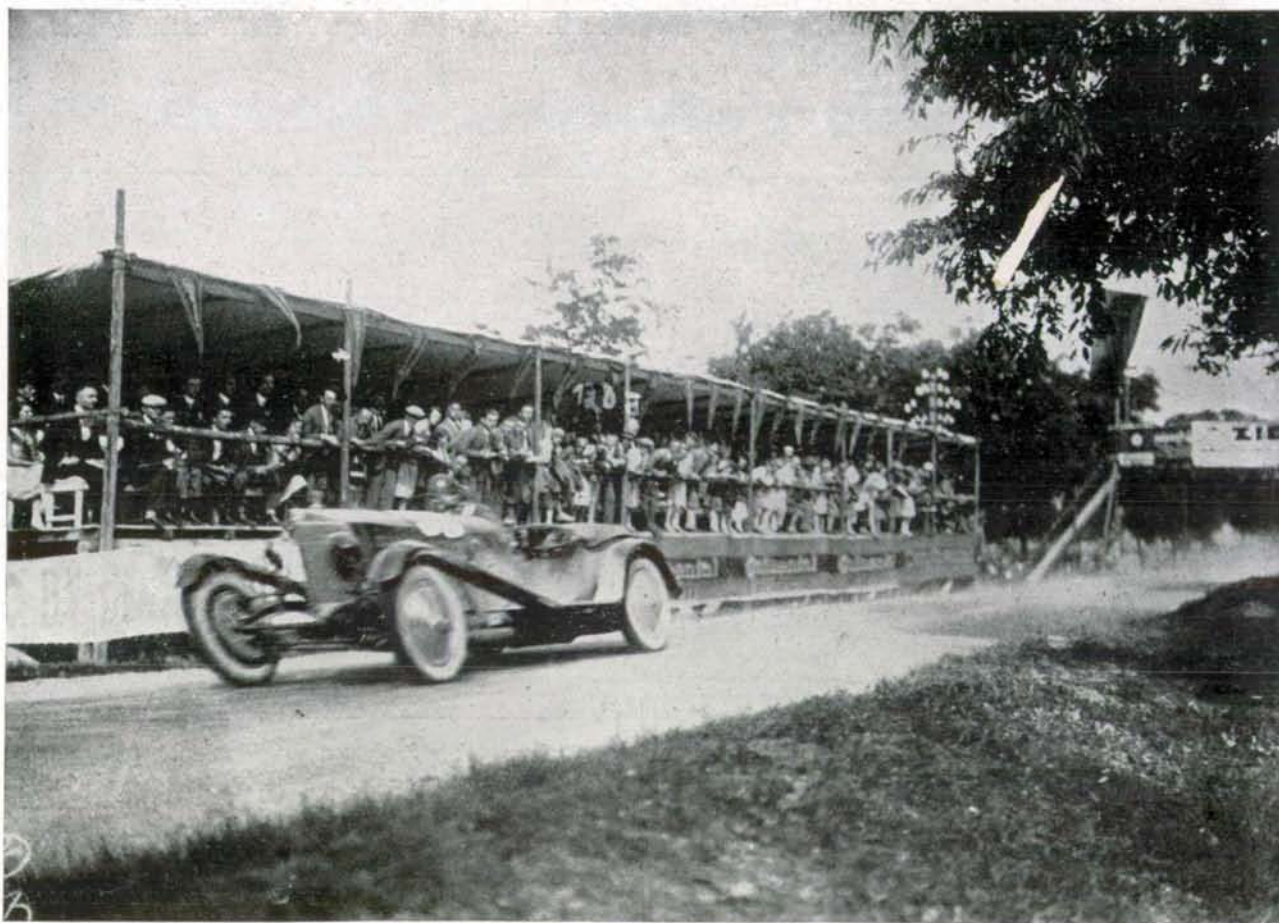
Egy pompás jelenet az őszi Brookland-meetingről. A kitünő Douglas-vezető, R. N. Judd, remek stílusban vezet az egyik versenyben, ahol győztesként futott át a célvonalon. A Douglas-gyár, mint örömmel látjuk, újra az aktivitás terére lépett, amiben egy félévig a nagy gyárégés megakadályozta. A képet „Con Rod” bocsátotta rendelkezésünkre.



Delmár Walter fogadtatásáról készült igen érdekes felvétel. A közepén fehér ingben a megilletődött, fülig poros Delmár Walter ül, kezében a Királyi Magyar Automobil Club koszorújával és a budapesti Steyr-képviselet virágcsokrával, melyet a budapesti képviselet igazgatójának, Röck Istvánnak leánya adott át Delmár Walternek. Delmártól jobbra Balázs Béla Hugó, a KMAC igazgatósági tagja áll, tőle balra pedig Lindner Ernő főmérnök, kereskedelmi minisztériumi tanácsos, a KMAC hivatalos lapjának, az „Auto”-nak a főszerkesztője áll. A hátsó sorban Delmár Steyr-Sportjának támaszkodva balról jobbra: Balázs László, a kitünő magyar motorkerékpárversenyző, Röck Erzsébet, dr. Hajós Imre, Magyarország 1926. évi oldalkocsis motorkerékpárversenyzője, Manó József, dr. Schmidt Gyula és Landauer Ede állanak. (Munkácsi Márton felvétele.)



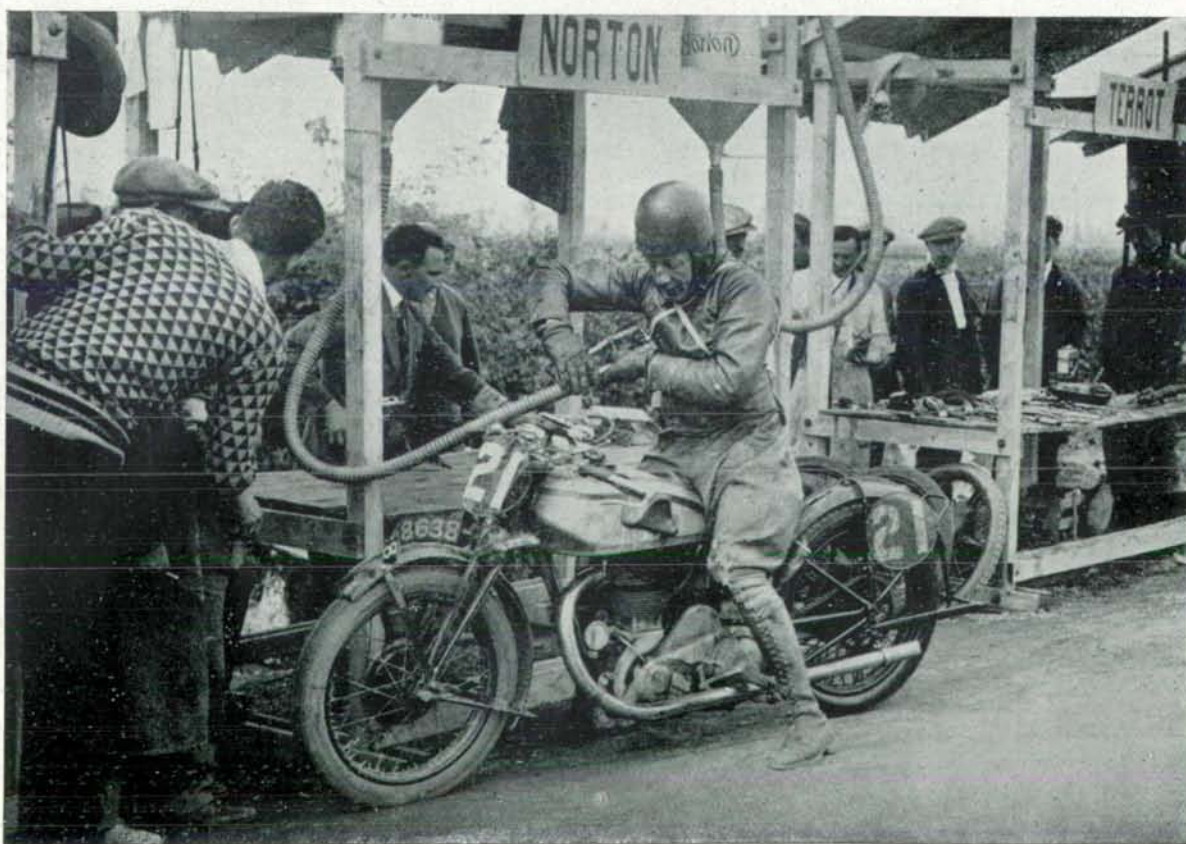
Carraciola, a híres német-olasz Mercedes-Benz-vezető. Carraciola a fenti Benz-Mercedes sportkocsival, mely egyébként a Klausenpass-verseny szabályai szerint a túrakocsik szabályainak is megfelelt, mindkét osztályban a nap legjobb idejét futotta és egyben Klausentúra- és sportkocsi útvonalrekordot állított fel. Carraciola ugyancsak ezzel a kocsival nyerte a Nürburgringen az „Eröffnungsrennen”-t, valamint a német sportkocsi Grand Prix-ben, ahol márkatársa, Merz volt az első, a leggyorsabb kört futotta. Az új Mercedes-Benzek, melyek a kiváló Porsche igazgató-főmérnök konstrukciói, hat és fél liter hengerűrtartalmúak és szintén kompresszorral vannak felszerelve



Delmár Walter Sport-Steyrjével 180 kilométeres sebességben a freiburgi „Német rekordnapon” a céltribün előtt.



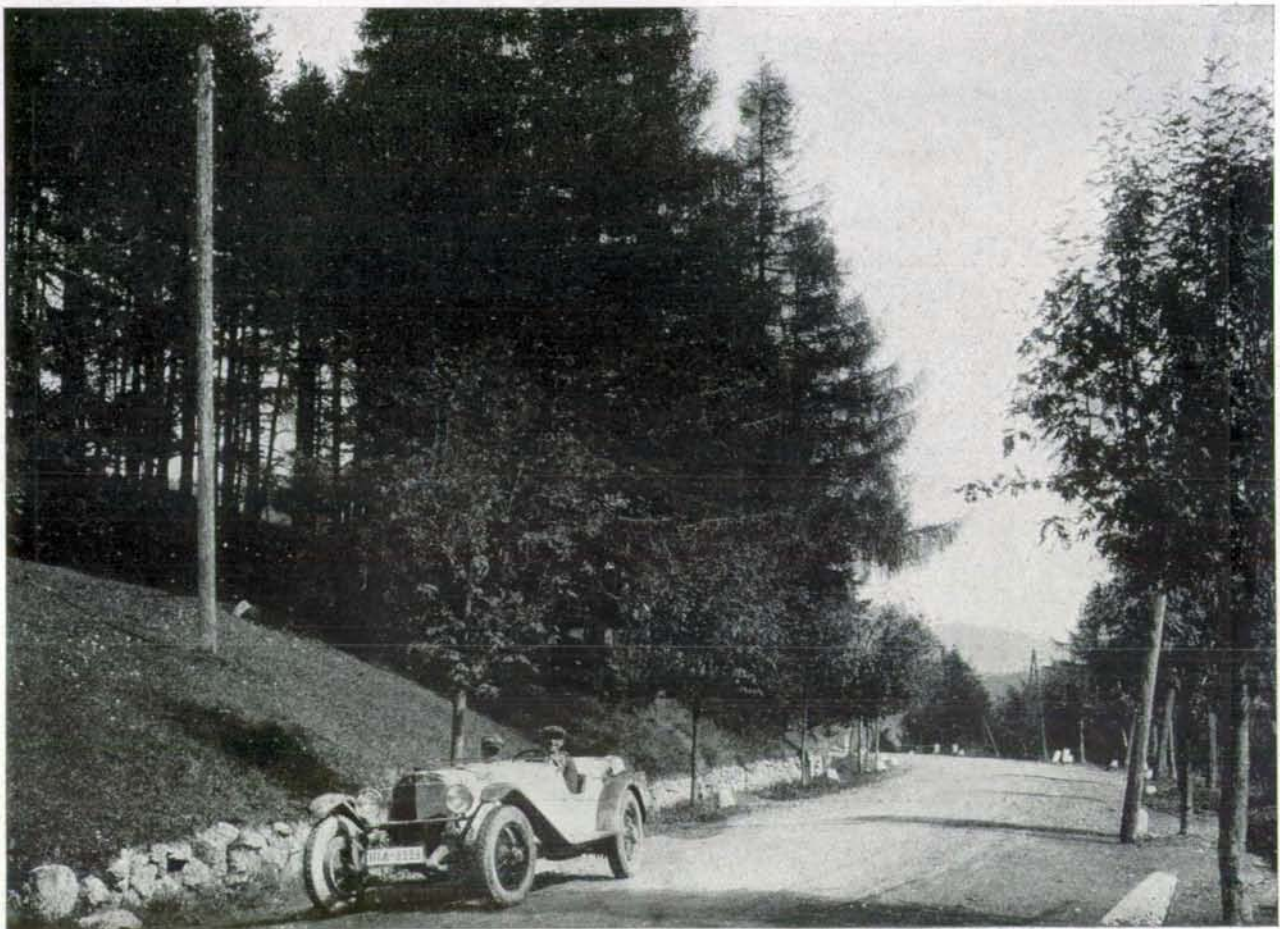
*Delmár Walter (Steyr) pompás kanyarvétele a Jánoshegyi verseny második hajtűjében.
(Radicke Hellmuth felvétele.)*

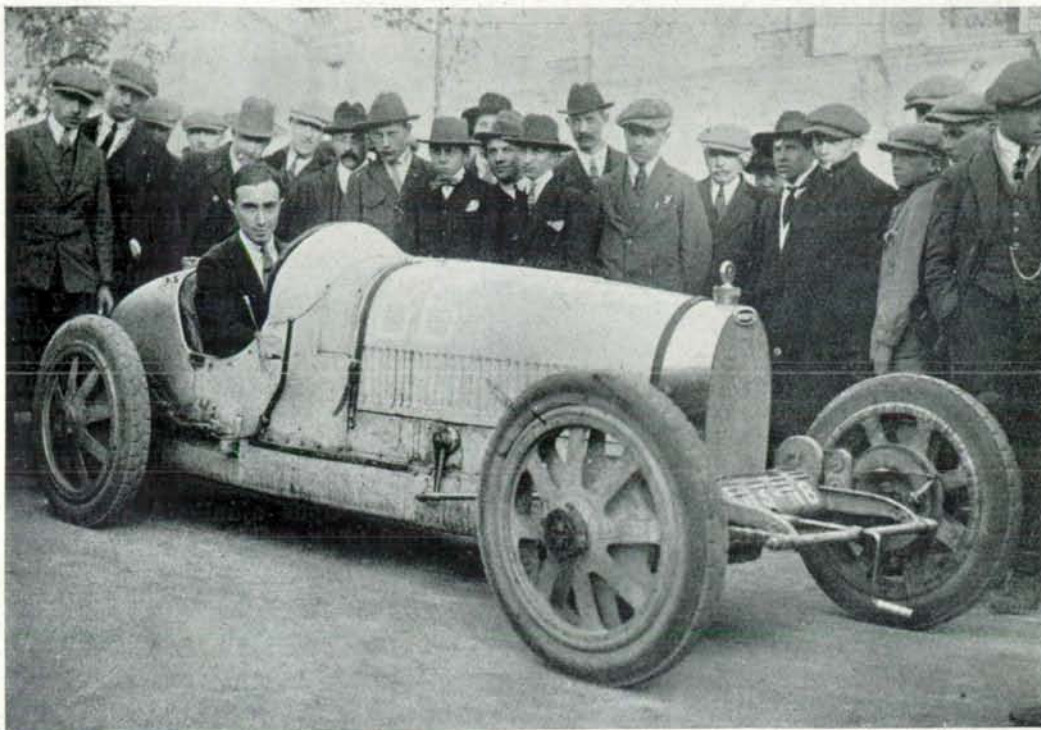


Craig, a kiváló angol Norton-versenyző. Craig ezúttal munkatársa, Stanley Woods bukása folytán jutott a Francia Grand Prix 500-as kategória győzelméhez. Fenti képünk Craig-et királytengelyes Nortonjával mutatja be abban a pillanatban, amint üzemanyagot pótol. A képen kitűnően látható a magasan elhelyezett tank, amiből pillanatok alatt megtelik a hatalmas tartály. A Norton-depót mellett a Terrot standja látható.



Felső képünk a MAC Jánoshegyi versenyének tréningjéről készült és a versenyzők egy érdekes csoportját mutatja be olvasóinknak. A képen versenysisakkal az előtérben áll J. H. Simpson, becéző nevén „Jimmy“, a repülő anglus, a szigetország egyik legkiválóbb versenyzője. Simpson évek óta hivatásos versenyzője az angol AJS-gyárnak és ezalatt számtalan Grand Prix-t és egyéb sebességi versenyt könyvelt el magának. Mellette jobbra áll a magyar versenyzők egyik legjobbika, az idei motorkerékpár-bajnokságok biztos győztese és több hegyiverseny útvonalrekordere, Urbach László. Mögöttük (Urbachtól jobbra) Verebélyi László és (Simpsontól balra) ifj. Roll Oszkár, a fiatalabb motoros gárda két kiválósága áll, akik különösen az „Automobil-Motorsport“-versenyen excelláltak. A kép jobboldalán Majláth Mihály, az ismert versenyző (az első magyar T. T. egyik győztese) és a legrégebbi magyar motorkerékpárkereskedő áll. Radicke Hellmuth felvétele. Az alsó kép Rosenbergert, a kiváló Mercedes-Benz-vezetőt mutatja be a Semmering-verseny egyik tréningjén. Wörner Ernő felvétele.





Chiront, a kiváló nizzai amatőrversenyzőt mutatjuk be olvasóinknak, aki az idei Klausenpass hegyversenyen 2.3 literes Bugatti kompresszoros versenykocsijával megnyerte a „Grosse Bergpreis der Schweiz”-ot. Chiron ma oly jó, hogy dacára amatőr voltának, állandó tagja a Bugatti-gyár teamjének.



Sourdou, a kitünő francia Monet-Goyon-versenyző, aki a közelmúltban a Cominges-Circuiten a Francia Grand Prix 175 km. kategóriáját nyerte meg.

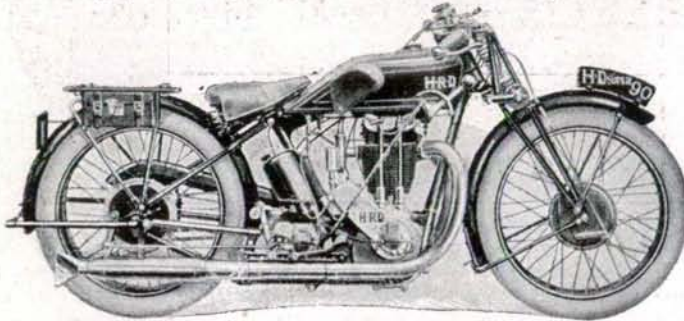


Douglas-motorkerékpár Afrika rengetegekében. A gyönyörű művészi képet a Douglas-gyár havonta megjelenő lapja, a „Con Rod” bocsátotta rendelkezésünkre.

HRD Cotton Velocette motorkerékpárok

A kezdő, aki elhatározza, hogy motorkerékpárt vesz, igen nehéz feladatra vállalkozik. Gépet kell választania. „Wer die Wahl hat, hat die Qual”, mondja a szellemes német közmondás. Fokozottan igaz ez a motorkerékpárvásárlásnál. Mert milyen gépet akarunk venni? Mindenekelőtt gyors legyen, stabil legyen, egyaránt alkalmas túrúra és városi közlekedésre, sőt versenyre is, keveset is fogyasszon és hát Istenem — olcsó is lehet. Körülbelül ez a kívánságsorozat járja át minden motorkerékpárvásárló lelkét, miután elhatározza, hogy szert tesz egy gépre. Mindenesetre meg kell állapítanunk, hogy különösen itt nálunk, Magyarországon, igen nehéz gépet venni. Nem elég ide a gyorsaság, stabilitás, olcsóság, itt mindenekelőtt szükséges a strapabíró váz, mely a magyar országutak borzalmas kátyútengerének lökéseit minden további nélkül képes elviselni.

Nyugodt lelkiismerettel és bátran állíthatjuk, hogy a HRD-gépek a legteljesebb mértékben megfelelnek a

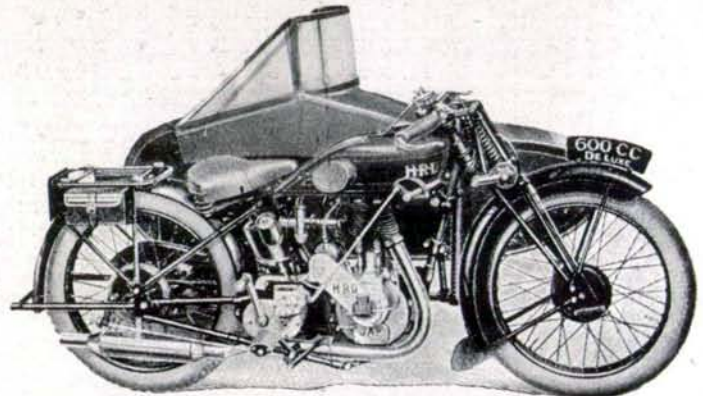


Az 500 km-es two-port HRD.

magyar útviszonyok szabta követelményeknek és emellett a legelkényeztetettebb sportoló és túrázó igényeit is kielégítik. „Produced by a Rider”, hirdeti büszkén a katalógus. „Egy versenyző konstrukciója”, valóban az, minden ízében az, a HRD. Howard R. Davies, a zseniális motorkerékpárversenyző, a többszörös angol T. T. győztes, jól tudja, milyen gép kell a motorosnak. Jól tudja, hogy a nagy gyorsaság, amit egy modern motor kifejt, — nem elegendő. Ide még egy olyan váz is kell, amely a legnagyobb sebességek és a legvadabb igénybevételek esetén sem hajlik és törik. Szükségesek fékek, mert „a legjobb fékekkel érhetjük el a legnagyobb sebességeket.” H. R. Daviesnak sikerült olyan motorkerékpárt előállítania, amilyent csak egy saját-maga is motorkerékpározó, tapasztalt és nagytudású szakember képes produkálni. Rövid, alacsony, masszív váz, erős Webb-villa, a tankon kézzelfogható közelségben elhelyezett kapcsolókar, nagy benzintartály és külön olajtartály jellemzi a HRD-motorkerékpárokat. Természetesen találunk rajtuk még számos apróbb különlegességet, melyek mind hozzájárulnak a gép használhatóságának emeléséhez. Könnyen utánállítható és kitűnően elhelyezett fékek, nagy kitámasztásokkal ellátott fékpoftartók, hűtőbordás fékdobok sem hiányoznak a híres vezető konstrukciójából.

A HRD-gépek különböző nagyságú motorokkal ellátva kerülnek forgalomba. Megtaláljuk itt a 350 kcm-es állószelepes modelltől a 600 kcm-es ohv. modellig az összes típusokat. Különös figyelmet érdemel az ábránkon is látható, 496 kcm-es two-port motorral ellátott sport- és versenymodell, melynek sebessége a gyár megadása szerint jóval meghaladja az óránkénti

170 kilométert. Ezen modell jellemzői közül megemlíthetjük az alacsony duplexvázat, 14 literes benzintankot, különálló olajtartályt, lábbal működtethető pótolajszivattyút, Pilgrim automata szivattyút, Renold-láncoka és a 27x2.75 méretű Dunlop-pneumatikokat, Webb-villát és az elöl s hátul felszerelt 7 inch-es fékeket. A hátsó fék dobja gondosan hűtőbordázott. Ezen és a 600 kcm-es de Luxe-modellnél mindkét fék lábbal működtethető. A gép külsőleg is a telivér sportmasina benyomását kelti, míg a teljesítményéről, az itt helyszűke miatt fel nem sorolható számos versenyen elért első helyezések beszélhet. Túrácélokra, esetleg nehéz oldalkocsis használatra a 600 kcm-es longstroke-motorral ellátott típus ajánlható, melynek megbízható motorja igen nagy erőkifejtésekre képes. De Luxe-kivitelben, mint pazar fényűzéssel felszerelt, ideális szülő,



A 600 kcm-es de Luxe-model sidecarral.

vagy oldalkocsis túragép kerül forgalomba. A kisebb gépek kedvelői az sv. és ohv. single, avagy two-port 350 kcm-es modellek közül válogathatnak.

Érdekesnek tarjtuk megemlíteni, hogy HRD-gépek győznek az 1925. évi angol senior Tourist Trophy-ban, nyerik az 1926. évi TT teamdíját és 1927-ben a junior Tourist Trophyt Ezen kiváló márkát tehát minden évben ott látjuk a klasszikus versenyek győztesei között.

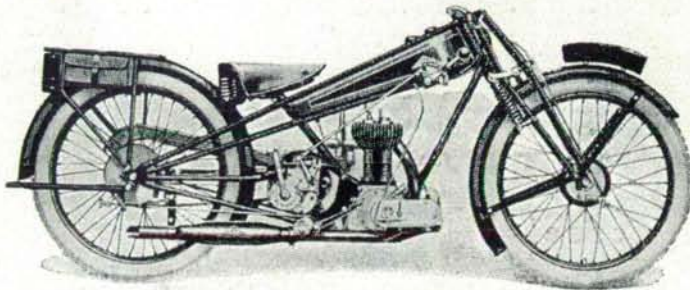
A HRD-motorkerékpárok árai:

600 cm ³ ohv. twoport	3760 P
500 cm ³ ohv. twoport	3400 P
500 cm ³ ohv. singleport	2800 P
350 cm ³ ohv. twoport	2760 P
350 cm ³ ohv. singlesport	2360 P
600 cm ³ longstroke	2640 P
500 cm ³ sv.	2440 P
350 cm ³ sv.	2120 P

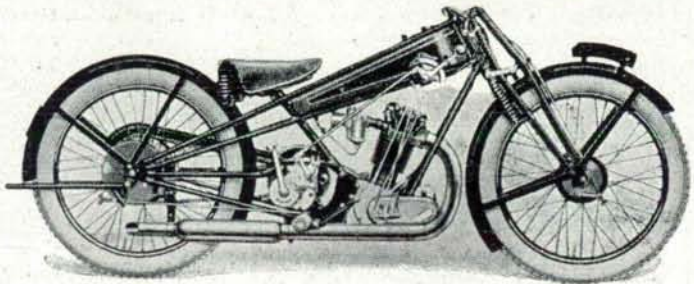
A Cotton-motorkerékpárok (The Cotton Motor Company, Gloucester, England) szintén nem ismeretlenek nálunk, még kevésbé hazájukban Angliában, ahol már tradicionálisan nyerik meg évről-évre a Lightweight Tourist Trophyt. A Cotton-motorkerékpárok konstruktorjai, az azóta már fogalommá vált háromszögváz mellett döntöttek és sikerült is nekik egyikét a legszebben átgondolt háromszögváz modelleknek piacra hozni. Teljesen síma forma, alacsony nyeregmagasság s a vázban előredöntött ohv. motortípusok jellemzik ezt a gyártmányt. Ezen elrendezés előnye a súlypont helyes fekvése mellett a hengerfej, vagy az egész henger könnyű kiszerezhetősége. A váz a gyár szerint olyképen van méretezve, hogy a ú. n. „fáradtság” jelei nem mu-

tatkoznak rajta. Minden vázért három évi garanciát vállalnak. Az ohv.-gépeken külön a Cotton-gépekhez gyártott Druid, az sv. modelleken Bramton-villákat találunk. Egyebekben Burman-sebességváltó, Renold-láncok, BTH-mágnés, Best & Lloyd-olajszivattyú, Tecalemit-zsírzófejek, AMAC és a modell 5-ön Binksporlasztó, Dunlop-pneumatik és Terry-nyereg alkotják a Cotton-gépek felszerelését. A gyár vázaiba Blackburne-motorokat épít különféle nagyságban, sőt a two-port 350 kcm.-es JAP-el ellátott típust is megtaláljuk. Különösen kedveltek a 250 és 350 kcm.-es single és two-port versenytípusai, melyek már nem egy versenyen szerepeltek fényes eredménnyel.

Az 500 kcm.-es állószelepes modell képviseli az olcsó és mégis megbízható túragépet. A Cotton-motorkerékpárok olcsó árakkal — az 500 kcm.-es is csupán 2000 P — és kitűnő minőségükkel hivatottak a magyar piacon való gyors elterjedésre.



A 350 kcm.-es s. v. Cotton túragép.



A 350 kcm.-es ohv. Cotton.

A Cotton-motorkerékpárok árai:

175 kcm. ohv. sinleport	1840 P
250 kcm. ohv. singleport	1920 P
250 kcm. ohv. singleport TT	1920 P
350 kcm. ohv. singleport Sport	1960 P
350 kcm. ohv. singleport TT	1960 P
350 kcm. ohv. twoport	2480 P
500 kcm. s. v.	1680 P
350 kcm. s. v.	1800 P
500 kcm. s. v.	2080 P

A Veloce Motors Limited, Birmingham, legismertebb típusa, az elmúlt évi angol TT-én oly szenzációsan szerepelt 348 kcm.-es Velocette. A motor 74 mm. fúratú és 81 mm. löketű királytengelyes, mely 5800 fordulatszámánál 18—19 fékpadlóerőt ad és maximális sebessége 140 kilométer óránként. Ezen adatok a szériában is kapható TT típusra vonatkoznak, de a normális sporttípus teljesítménye sem sokkal kisebb. A királytengelyes, cirkulációs olajozású motor igen tetszetős, alacsony nyeregmagasságú vázban nyert elhelyezést. A motortól a sajátgyártmányú háromsebességű váltóműig terjedő lánc olajban fut és ily módon kopása a minimumra csökken. Ezenkívül nem kell időnként a lánc tisztítás fáradságos és piszkos műveletét töltenünk. Különös figyelmet érdemel a nagy ürtartalmú, tetszetős fomájú nyeregtank, a rajta elhelyezett Dance-térddpárnákkal. Az olajtartály e gépnél is, mint a legtöbb modern sporttípusnál a nyereg alatt foglal helyet. Webb-villa beépített és utánállítható lökhárítókkal, rendkívül erősre méretezett, kitámasztott, 7 inch átmérőjű belső expanziós fékek, M. L.-mágnés, Lycett-nyereg, Renold-láncok alkotják a gép felszerelését. A Velocette motorkerékpárok az ideai szezon folyamán versenyről-versenyre a legkitűnőbb eredménnyel szerepeltek és konstrukciójuk kiválóságát számos boldog

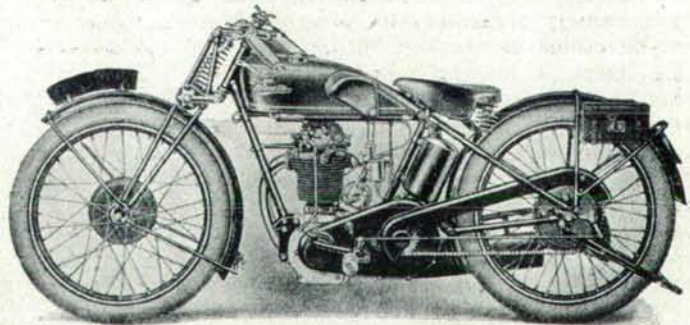
tulajdonos bizonyítja. A Sport-Velocette egy túrára és sportra egyaránt megfelelő motorkerékpár, mely külsőleg és konstrukció szempontjából kétségtelenül a legelső angol motorkerékpárok sorában áll. Figyelmet érdemelnek továbbá a gyár 63 mm. fúratú és 80 mm. löketű 249 kcm.-es, kétütemű modelljei, melyek az angol motorkerékpárpiacon legkedveltebb kétütemű típusai közé tartoznak. Könnyű súly, kis fogyasztás, olcsó ár jellemzik ezt a típust, mely mint városi gép kiváló szolgálatokat tesz.

A Velocette-gyár versenyeredményei közül megemlítjük az 1926. évi angol Junior Tourist Trophyt, melyen Benett-tel nyergében, kitűnő, új rekordidő alatt győzött. Figyelemreméltó teljesítmény az ideai angol TT-én elért második helyezése, továbbá a Nürburgringen rendezett „Európa Nagy Díj” második helyezése. Ezenkívül ott látjuk a legnevezetesebb nemzetközi sík- és hegyversenyek győztesei között. A Magyarországon

elért kiváló versenyeredmények közül kimagaslik az 1927. évi Junior TT-én elért harmadik helyezése, melyet kiváló versenyzőnk, Hummel Endre egy teljesen normális sport Velocette-tel ért el. Bizonyára mindenkinek emlékezetében van ugyancsak Hummel Endre kitűnő szereplése a Magyar Túraút-on. Hummel ugyanazzal a géppel, melylyel a TT-én indult és amely már sokezer kilométert futott, a síkversenyen 110 kilométeren felüli kolosszális sebességet ért el.

Velocette-árak:

K típus (350)	P 2160.—
K. T. típus (350)	„ 2160.—
K. S. típus (350)	„ 2160.—
K. S. S. típus (350)	„ 2610.—
A. C. típus (250) kétütemű	„ 1360.—



A 350 kcm.-es ohv. Velocette sportgép.

A fenn leírt három gyártmány típusai közül, leírásunk alapján, bárki kiválaszthatja a neki megfelelő gépet és alig hinnénk, hogy rövid gondolkodás után meg nem találná azt, amelyikre éppen szüksége van.

A három angol elite márka magyarországi vezérképviselője, Lantay Ede, Budapest, VI., Révay-utca 14.

SUN motorkerékpárok. - APART-AUTO r.-t., VI, Andrássy-út 37

**Risztics és Edzard (Junkers)
világrekord-repülésénél,
az első amerikai Zeppelin-repülésnél
és Amundsen Északsarki repülésénél**

Bosch-mágnessel

és

Bosch-gyertyával

érettek el a világraszóló eredmények

BRENNABOR

*a modern német automobil-
gyártás legnépszerűbb kocsija
megérkezett Budapestre*

TIPUSOK:

6/25 HP 4 hengeres

10/45 HP 6 hengeres

1¹/₂t. gyorsteherkocsi

Vezérképviselő: **FÁBRI B.**

*Budapest, VI. ker., Andrásy-út 61.
Telefonszám: 159-75*

A VIII. Svábhegyi verseny

1927 október 2-án 5077 méteres távon. Start 10 órakor a Kékgolyó-utca és Istenhegyi-út keresztezésénél. Cél a Széchenyi-hegyen a Fogaskerekű végállomásánál. Magasságkülönbség a start és cél között 305 méter. Átlagos emelkedés 6 százalék. Maximális emelkedés 14 százalék.

1920 október 24-én vasárnap fél 11 órakor rendezte meg a Királyi Magyar Automobil Club első ízben a Svábhegyi versenyt. Azóta nyolc esztendő telt el és a közben európai hírnévre szert tett hegyiverseny október 2-án már nvolcadszor kerül lefutásra.

A KMAC Svábhegyi versenye mindig meglehetősen vonzóerővel bírta a külföldi versenyzőkre nézve. Számátalan európai hírvé versenyzőt volt alkalmunk a 7 év alatt megismernünk. Így az első összecsapáskor az akkor pályarekordot felállító bécsi Hartmann adta meg a nemzetközi jelleget a Steyr-gyár akkori igazgatójával Sierke Róberttel. 1921-ben látjuk először a Svábhegyen az osztrák versenyzők egyik legjobbját, a végtelenül szimpatikus Steyr-vezetőt, Hermann Rützlert. 1922 már nagy esztendeje a Svábhegynek. Megjelenik az osztrák „Violette Teufel” Rupert Karner, az első Sunbeam-en. Ugyanekkor az automobil kategóriákban már nagy nevek, gróf Kolowrat Sándor, Neubauer Alfréd, Josef Wetzka, mindannyian Austro-Daimleren startolnak. Ebben az évben születik meg az első közel 4 perces időeredmény Hermann Rützler (Steyr) és Franz Hörner (Benz) párharcra folytán.

1923. A negyedik verseny. Itt már hatalmas a nemzetközi konkurrencia. Rupert Karner (Sunbeam), az olasz Piccoli dei Grande, Lukv Schmidt (Harley-Davidson), Franz Döller (DSH), Karl Gall (New-Imperial) a motorosok közül, míg az automobil kategóriákban Karl Pankl (Salmson), Bernard Kandl (Amilcar), gróf Khewenhüller és neje (Alfa-Romeo, OM), gróf Kinszky Ulrich (Steyr), Zsolnay Fritz (Mercedes), Hans Birk (Rabag-Bugatti) és természetesen Hermann Rützler csapnak össze a magyarokkal. Ebben az évben jelenik meg az első olasz világnagyság Alfieri Maserati személvében, aki egy Diatto volánjánál állt starthoz.

1924. A motorkerékpár kategóriákban tömeges osztrák nevezések teszik élvezetessé a versenyt. A két Gall Franz és Karl, mindketten New-Imperialon, Karner Rupert, Robert Jellinek, Diertl és Ferdinand Eichler mutatnak jó példát versenyzőinknek. Az automobil versenyzők közül a gyári Tatra-vezető Wermirovski, az olasz Ansaldo-vezető Abramo Brosio, Fritz von Zsolnay (ezúttal Austro-Daimleren), gróf Kinszky Ulrich (Steyr), Josef Hansal (Steyr) és a két Mercedes gyári vezető, Merz és Salzer képviselik kitűnően a külföldet.

1925. A motorkerékpár kategóriákban ismét sok a külföldi. A Puch-vezető Hugó Höbl, Karl Gall (New-Imperial), Franz Messner (New-Imperial), Franz Gall (New-Imperial), Michael Gayer (LAG), Róbert Jellinek (Sunbeam) képviselik a külföldet. Az automobil versenyzők között Ferdinando Minoia-t az olasz versenyzők egyik legkiválóbbikát számtalan Grand Prix és Targa Florio hősét ismerjük meg. Ez évben látjuk először a kitűnő Austro-Daimler-vezető Haydn Fritzet és márkatársát Anton Kammergrubert, valamint ismét gyöngvörködtünk gróf Kinszky Ulrich (Steyr) bravuros vezetésében.

1926. Az osztrák motorosok inváziója mintha csökkenne. Az osztrák Hugó Höbl (Puch), a német vezető Hans Sbrung (DKW), és Rudolf Runtsch (New Imperial) képviselik csupán a külföldet. Az automobil kategóriákban azonban ismét érdekes külföldieket ismerünk meg. Itt látjuk a két német Mercedes-Benz-vezetőt Philipp Freiherr von Berkheimet és Ernst Baron

Wentzel Mosaut, valamint a Gräf & Stift csapatot Josef Sigt, a fiatal Josef Gräfet és Fritz von Zsolnayt. Megjelenik a startnál ezúttal is a kitűnő Austro-Daimler-exponens, Fritz Haydn és az elmaradhatatlan Kinsky gróf Steyrjével.

1927. A motorkerékpár kategóriákban szép külföldi nevezések, de a kocsik között alig akad külföldi. A gyári Mercedes-vezetők Rosenberger, Carraciola nem jönnek, mert nincs kocsijuk. A Daimlerék kitűnő képviselőt találnak a magyar Szini János személyében. Ugyanez áll a Steyr gyárra, aki színeit Delmár Walterrel éppen eléggé látja biztosítottnak. Őszintén szólva a tömeges Bugatti nevezések mentik meg az ideai Svábhegyi versenyt. A nemzetközi jelleg illetően való helyzetének oka főleg a kitűnő magyar versenyzők formája. Senki sem biztos ma már Budapesten a győzelemben, mint ezelőtt. Delmár Walter és társai megmutatták és a Semmeringen és a Tauerneken, Svájcban és Németországban, hogy velünk már számolni kell. Nézetünk szerint azután ez az oka, hogy hacsak nem egészen biztosak a dolgukban, inkább távolmaradnak a versenytől. Annál örvedetesebb a magyar versenyzők tömeges starthoz állása, akik dacára a horribilis nevezési díjaknak, hatalmas gárdával indulnak. A horribilis nevezési



díjakkal már egy külön cikkben foglalkoztunk, most csupán azt akarjuk még kiemelni, hogy legalább 10—15 automobil nevezése lett volna valószínű, ha a túra- és sportkocsi kategóriákban kisebb lett volna a nevezési díj, nem is szólva a versenykocsikról, ahol 250 pengő (több mint 3 millió) ad csak startjogosultságot. Az Automobil Club azzal menti magát, hogy 7000 pengővel kellett az Istenhegyi-út megjavításához járulnia. Ez tény, de alapjában véve nevétséges. Vagy tudatában van a Székesfőváros, hogy egy út rendbentartson, különösen azt, ahol évente Magyarország legnagyobb hegyi versenye zajlik le, vagy nem. Ha nem, akkor ne tekintse magát világvárosnak. Ha igen, akkor javítsa meg idejekorán, ne csak akkor, amikor az Automobil Club 7000 pengővel járul a költségekhez. Mindenesetre kissé furcsa eset. A Székesfőváros az Istenhegyi-utat, Budapest svábhegyi forgalmának legnagyobb erét úgy kezeli, mint egy vidéki dűlőutat. Igazán gondja lehetne már a Székesfővárosnak, hogy egyszer jól szétvágná az I. kerület mérnöki karában. Ami pedig a 7000 pengőt illeti, arra csak az a feleletünk, hogy telik bőven a triptique, carnet és most készülő „országjelző táblák jövedelméből”, amely táblák előállítási ára maximum 10 pengő, de még annyi se és a KMAC egy-egy tábláért a rajta reklámját elhelyező vállalatnál csekély 30—40 pengőket kér egy évre. Erre a csemegére különben következő számunkban még visszatérünk.

Nézzük azonban a svábhegyi verseny további történetét.

Melyek a fennálló rekordok és miképpen alakultak azok:

Kezdjük a motorkerékpár pályarekorddal:

1920. Hartmann Antal	Henderson	5:15.2
1922. Karner Rupert	Sunbeam	5:00.0
1923. Diertl Leopold	Zenith-Jap	4:25.0
1924. dr. Feledy Pál	Sunbeam	4:15.3
1925. dr. Feledy Pál	Sunbeam	4:00.4*

* Átlagsebesség: 74.844 km.

Oladkocsis motorkerékpárok:

1924. Kaszala Károly	Triumph	5:17.8
1925. dr. Hajós Imre	Scott	4:54.8
1926. Urbach László	Brough-Superior	4:25.8*

* Átlagsebesség: 69.048 km.

Túraautomobilok:

1926. Philipp Freiherr von Berkheim	Mercedes-Benz	4:22.24*
-------------------------------------	---------------	----------

* Átlagsebesség: 69.699 km.

Sportkocsik:

1926. Josef Gräf	Gräf & Stift	3:51.54*
------------------	--------------	----------

* Átlagsebesség: 78.848 km.

Versenykocsik:

1921. Csermely Károly	Benz	4:47.8
1922. Rützler Hermann	Steyr	4:14.2
1923. Rützler Hermann	Steyr	4:01.0
1925. gróf Kinsky Ulrich	Steyr	3:54.8
1926. gróf Kinsky Ulrich	Steyr	3:43.36*

* Átlagsebesség: 81.792 km.

Az útvonalrekord:

1920. Hartmann Antal	Henderson	5:15.2
1921. Csermely Károly	Benz	4:47.8
1922. Rützler Hermann	Steyr	4:14.2
1923. Rützler Hermann	Steyr	4:01.0
1925. gróf Kinsky Ulrich	Steyr	3:54.8
1926. gróf Kinsky Ulrich	Steyr	3:43.36

Esélyekről egy hegyi versenyben tárgyalni igen nehéz. Részünkről csupán a motorkerékpár kategóriákban jóslunk nagy küzdelmeket. A szőlóban Balázs László, Urbach László, dr. Feledy Pál, Wolfner László, Hild Károly, valamint a fiatal gárda Deli Lajos, Meggyesi Zoltán, Dragos Gyula, Zamecsnik Tivadar, Sabrnák Ottó, Kovách Andor, Wéber Oszkár, Erdélyi Ferenc, Joó Gyula küzdelme a német és osztrák versenyzőkkel, akik között a BMW gyári vezetők képviselik az első klasszist, mindenesetre pompás lesz.

Az automobil-kategóriákban az első nevezési zárlatig az egyedüli Wentzel-Mosau (Mercedes-Benz) képviseli a külföldet, aki nézetünk szerint feltétlenül a túrakocsik legjobb idejét fogja futni. Szép verseny lesz az abszolút legjobb időért Delmár Walter (Steyr), Szini János (Austro-Daimler), Wolfner László (Bugatti) között. Hogy gróf Zichy Tivadar 1.5 literes Bugatti Grand Prix kompresszor kocsijával és herceg Eszterházy Antal Type „S” Mercedes-Benz kocsijával mit fognak tudni elérni, az a jövő titka. Mindenesetre mindkét kocsi Delmár Walter Steyrjével a mezőny leggyorsabb kocsijai között foglal helyet. Itt csupán az a kérdés, hogy a fiatal magnások mennyire lesznek a volán mesterei. Nézetünk szerint csak a szóló motorkerékpárok útvonalrekordjának megdöntéséről lehet szó, esetleg a sportkocsiknál is, de az már nem valószínű.

1½ tonnás angol gyártmányu TEHERAUTÓK

Overland

928-as típus

Minőségben, szerkezetben, teljesítményben és élettartásban

versenyen felül áll

Allandó nagy rakterkészség! Kedvező fizetési feltételek! Kérieren árajánlatot!

Vezérképviselő:

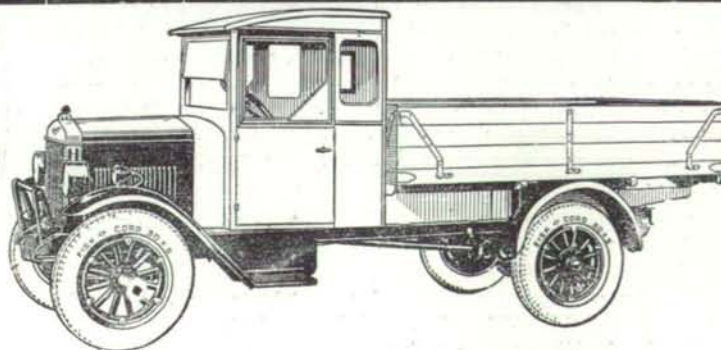
RÓKA ÉS TÁRSA

automobil Rt.

VI. ker., Aréna-út 57. sz.

Városi üzlet: Nagymező-utca 19

Telefon: L. 908-09 9 0-17



Vidéki képviselőket keresünk

Túra előtt...

Iria: Nagy Pál Sándor

Az eső bánatosan és reménytelenül esett. Tervezett túránk elmaradt és mi, hárman jó barátok, a szobámban elmélkedtünk az emberi tervezettség hiábavaló voltáról.

Ez még csak hagyján, szóló Karcsi. A természet ellen mit sem tehetünk. De hallgassátok meg, hogy jártam kezelőkoromban. A pusztá gondolatára is elfut a méreg.

Karcsi a motorosok mintaképe volt előttünk. Érdeklődéssel fordultunk tehát feléje. Rágyújtott cigarettájára és bodor füstfelhőket fújva, elkezdte történetét:

Bizonyára emlékeztek még az első saját oháv-gépre, melyikre oly nagyon büszke voltam. Ezen esett meg velem a csúfság, amit soh'sem fogok elfelejteni. Két évvel ezelőtt a Mátra egyik kis fürdőhelyén nyaraltam, természetesen a motorommal. Rendszeresen kirándultam a környékre, motorom mindig úgy működött, mint az óramű. A legkisebb bajom sem volt vele soha. Néhány hét múlva már ismertem minden kis zugot, minden fürdővendéget.

És az összes nőket — kottyantott bele Pista barátunk.

— Az egyik portyázásomból hazatérve, láttam, hogy valaki az út szélén a motorját igazítja. Megállok, megnézem, mit segíthetnék rajta. Barátságosan fogadja érdeklődésemet és közben olajos kezét a nadrágjába törülte, hogy kezet adhasson.

„Oh, csak egy kis gyertyadefektem volt, már rendbe is hoztam, szóló mosolyogva és gépét leállította az állványról. Ha nem lennék terhére, együtt is mehettünk, legalább az út nem lesz olyan unalmas.”

Rövidesen kiderült, hogy ő is a fürdőben nyaral. Megörültem a szerencsének, hogy motoros bajtársra akadtam. Gondoltam, lesz valakivel motoros problémákról elbeszélgetni.

Mielőtt elindultunk volna, felemelt a földről egy kis poros gallyacska és belemártva az olajtartányba, olajos végével megkenegette az egyik Bowden-huzalt.

Ez a művelet egy kissé megdöbbentett, de ő vidáman biztosított, hogy gépének ez a kis por meg sem kottyán.

„Tetszik tudni — magyarázta —, hébe-hóba bolondozik az öreg, muszáj egy kicsit megkenegetni.”

Nem akartam mindjárt megjegyzést tenni, inkább a gépét nézegettem. Ő hozzáfogott a begyújtáshoz. Kissé makrancos kulcsa volt, mert sok hiábavaló rugdosás után végre is betolásal indította.

A fürdő első villáinál már jó barátságban voltunk. Mindjárt meg is beszélünk másnapra egy jócska kirándulást.

Reggelre — mondta — még simít egyet a gépén és hat órára felver a dudájával.

Tényleg úgy is történt. Igaz, hogy fél kilenc volt, de én sem bántam. Pompásan aludtam s éppen az ágyból ugrottam ki, mikor felharsant a dudája.

Fáradjon be a kertbe, kiáltottam ki vidáman, azonnal végzek a reggelimmel. Ő be is jött, én pedig, hogy ne unatkozzék, kitöltöttem a gépet. Látható érdeklődéssel nézte a felülvezényelt motort, amely akkoriban még nagy szenzáció volt. Én közben berobogtam az ebédlőbe és magamba öntöttem a teámat. Csomagjaim összeszedése közben még azon smuzoltam, hogy mennyire imponál ennek a mazsolának a modern gép. Képzem, hogy sárgul az irigységtől! — gondoltam magamban.

Mikor kisiettem, megdöbbentő látvány tárult a szemem elé. Barátom a kavicsos úton térdelt és a kuplungomat szerelte széjjel.

Mi baj, az Isten szerelmére! — kérdeztem, halálra vált arccal. Csak nem történt valami? — hiszen tegnap még kutyabaja sem volt.

Ő ünnepélyes arccal nézett reám. A maga őrangyala küldött ide engemet — szóló és hangja mély érzéstől zengett.

Dehát mi történt — az égre!?

A kuplungja besült. Tudja mi lehetett volna ennek a következménye? Az, hogy holnapután a temetőben egy fejfával több lehetne.

Uram! Teremtőm! remegtem a réműlettől megdermedve, az én fejfámmal!

Őszintén megköszöntem, hogy volt szíves átnézni a gépet és mellé térdelve, segítettem neki a kuplung összerakásában. Az első mozdulatain láttam, hogy mestere a szerelésnek. Boszorkányos ügyességgel tette helyre az alkatrészeket, húzta meg a csavarokat. A franciakuks csak úgy villogott a kezében, majdnem mindent azzal végzett. Az ügyes ember franciakuksal a kezében még a pusztá Szahara-szigeten is megél — mondta barátom.

Most a csavarokat meghúzzuk — vezényelt és nekiesett a munkának.

Hopp, a kutyafáját! — kiáltott fel hirtelen egy kis recsenés után. Ez elment és nevetve mutatta fel a beszakadt csavarfejet. Nem is gondolná az ember, milyen rossz anyagból építik a gyárak újabban a gépeket. Az anyagon akarnak nyereszkedni. Szerencsére ilyen csavart lehet kapni — tette hozzá vigasztalólag —, a többi pedig fog ma tartani.

Nem mondhatnám, hogy valami túlságosan el lettem volna ragadtatva, de túltettem magam a dolgon és legyintettem a kezemmel.

Szóra sem érdemes. Fő, hogy nem lettünk üzembételek.

No, most még kenjük le! és azzal kapta az olajoskannt és alaposan leolajozta a gépet. Még a gyújtásszabályozást is megkente, hogy ne akadozzon, amint mondta.

Ekképpen nekikészülödvé, hamar elraktuk a szerszámokat, felkötöttük a csomagokat és kitöltük a gépet az útra. Nyeregbe szállók, megpöckölöm az úszót, megforgatom a motort, rúgok egyet, rúgok kettőt, rúgok tizet. Csak nem gyújt.

Nem értem! szóló csodálkozva. Ez még sohasem fordult elő velem. Mindig gyújtott első, de legalább is a második rúgásra. Most pedig már nem bírom szusszal!

Szegény barátom! szóló ő szánakozva. Maga még nem tudja mit vett. Ezek a modern gépek! és legyintett a kezével. Egyideig csak járnak s aztán minden ok nélkül meggabalyodnak.

Várjon csak! Majd betolom és előzékenylen megragadva a nyergemet, a bokámra toltam a hágsókat. Maga meg állítsa a gázt, kiabálta mögöttem.

Csináltam én mindent. Csavartam a gázfogantyút, adtam előgyújtást, nyomogattam a dekompresszort, de mindhiába.

Meg kell nézni a gyertyát, lihegte végre egészen kifulladásra, miközben olajfoltos zsebkezdőjével letörülte a gyönyöző verejtéket homlokáról.

Töljük be az udvarba, ajánlottam én és szörnyű balsejtelmek kezdtek gyötörni.

Bent felállítottuk a gépet az állványra és ismét előkerült a franciakuks. Barátom szakavatott kézzel leemelte a kábelvéget és kicsavarta a gyertyát.

No látja! szóló diadalmasan. Ilyen gyertyával akar elindulni? Elővette a zsebkését és óvatosan kiigazította az elektródok távolságát.

Halló! kiáltottam vidáman. Ehol van ni a mágneskulcs, ezzel szabályozza be pontosan! A vidámság azonban lefagyott arcomról.

Oh, köszönöm, szóló jéghideg hangon. Az én szemmértékem abszolút pontos. Ebből a szempontból teljesen csalahatalan vagyok. Amennyi gyertyát én már beállítottam!

Hangjából annyi önértet csengett ki, hogy megszegyenülve dugtam el a mágneskulcsot. Az átvett gyertyát pedig szóltanul mostam, keféltam. Ő ezalatt a hengerfej szemléletébe merült el. Beledugta ujját a gyertya nyílásába és körülpatogatta.

Hihetetlen mennyi korom gyűlt meg a robbanási térben! szóló ismét meg. Ha már ennyire vagyunk, tanácsolnám, vegyük le a hengerfejet és tisztítsuk meg! Látja ezt a két csavart? Csak ezeket kell kistrófolni és már lent is van. És mielőtt még a számat kinyíthattam volna, meg is lazította a csavarokat és a hengerfejet.

Hamar! Oldja le a benzinvezetékét — rendelkezett —, én addig leszerellem a kipuffogócsövet.

Fogtam a franciakuksot és serényen nekiláltam a benzinvezetékét rögzítő hollandik megoldásához. Próbáltam erre, próbáltam arra, de azok meg sem mozdultak. Végre már

AUTÓJÁHOZ, motorkerékpárjához, rádiókészülékéhez és egyéb világítási célokra csakis

EREDETI VARTA VAGY LUX

témakkumulátort vásároljon KOLLINAY BÉLA cégnél
Budapest, VIII., Baross utca 10. — Telefon: József 356-16

annyira belezavarodtam a forgatási irányokba, hogy inkább abbahagytam, miután a gyenge franciakulcs a hollandik sarkát kellőképpen elgömbölyítette.

Van egy csőfogója? kérdezte barátom, látva kínlásomat, amint végzett a kipuffogócsővel. Az enyém már nem fog, tette hozzá magyarázólag.

Hogyne volna! ugráltam fel készségesen és rohantam a csőfogóért. Ő egy pillanatig célzott és utána írtózatossá kezdte a szegény hollandit csavarni az egyik irányba. Az éles fogó csikorogva szedte le a rézforgácsokat, a hollandi azonban nem mozdult.

Gratulálok annak, aki ezeket a csavarokat meghúzta, szólt és töpréknedő arccal bámult a megkínzott szegény hollandira. Egyideig spekulált, guberált, kabalisztikus görbékkel és kacskaringókat írt le az ujjával. Úgy látszik, felfedezett valamit, mert ábrázata hirtelen kiderült és ismét működni kezdett a fogóval.

Többet ésszel, mint erővel, jegyezte meg kissé későn és tényleg, hamarosan sikert ért el.

Zárja el a benzint, kiáltott rám szigorúan, amint a csövet eltávolította és dűlni kezdett a benzin a tartányból. Nagyon körültekintőnek kell lenni az embernek, ha motort szerel. Láss, én minden kis csavart, alkatrészt gondosan beleteszek a sapkámba. Így azután semmit sem kell keresgélnem, mindent együtt találok.

Önkéntelenül is körülnéztem a sapka után és meghűlt a vér ereimben. Ott volt a sapka, de az ide-oda szaladgálásba felborítottuk. Az apró csavarok, Groove-gyűrűk, rúgók, alátétek szanaszét gurultak és beletapostuk az út kavicsai közé.

Hű, a jégen kopogóját! kiáltott barátom. Nem tud vigyázni? Most kereshetjük őket!

Elszontyolodva hasaltam neki és legalább is félóránkba került, míg ismét együtt voltak az apróságok. Ezen kis intermezzo után ismét a hengerfejhez fordultunk, leszereltük a karburátort és letörültük a kormot. Ő a dugattyú fenekét kapirgálta, amint mondta, dekarbonizál.

Azt hiszem, most már indulhatna a svábhegyi versenyen, jegyezte meg elégtelen mosollyal és még egyszer alaposan megtörülte zsebkendőjével a szelepfészkeket.

Jó lesz sietni — jegyeztem meg bátortalanul —, hiszen mindjárt dél lesz. Erre mindketten nekihúzkodtunk és felillesztettük a hengerfejet. Ő az egyik, én a másik csavart vettem kezelésbe. Ez nem ment valami simán. Bizonyára valami speciális kulcs kellett volna e munkához, mert a franciakulccsal nagyon nehezen ment a dolog. Mire készen lettünk —

eltekintve attól, hogy ezeken a csavarokon is alaposan meglátszott a franciakulcs munkája —, a kezem már három helyről is vérzett. A porlasztó felszerelésének kényes munkáját magának tartotta fent.

Addig nézze a tömlőket és ha kell, nyomjon belé egy kis levegőt! osztotta ki a munkát igen elmésen.

Én szorgalmasan pumpáltam, ő meg a hengernél szöszmötélt, majd mind csendesebb és csendesebb lett. A végén tűnődő, réveteg tekintettel fordult hozzám:

Nem tudja, hogyan volt a karburátor felillesztve a hengerfejre? Kívül vagy belül?

Úgy emlékszem, kívül, válaszoltam.

Az lehetetlen, szólt ő a meggyőződés hangján. Nem lehet, hiszen a csonka nagyobb, mint a karburátor nyílása.

Tessék? kérdeztem én hűledezve, mire ő a szemem elé tartotta a porlasztót és rámutatott a tátongó szemre a hengerfejen.

Nem tudtam hinni a szememnek. Az egész hengerfej kissé idegenszerűen nézett ki, szinte vigyorgott. Barátom hiába próbálgatta a porlasztót a csonkára illeszteni, minden kísérlete meddő maradt.

Tanácsstalanul állottunk. Én hirtelen körülnéztem, nem tettünk-e le valami közvetítő darabot, de ilyennek nyomát sem láttam.

A nap forró sugarai éppen ránk tüztek. Engem már kezdett a rosszullét környékezni.

Ez a napszúrás, gondoltam elszoruló szívvel, vagy az örület. Már vizuálok és hallucinálok! Az előbb még összeillettek, most meg centiméterrel tér el a két méret! Hirtelen megjelent előttem képzeletemben két bukósisakos ápoló, amint ugrásra kész mozdulatokkal egy elszakíthatatlan overallt, vagy kényszerzubbonyt hoztak. Lidércnyomásomból barátom nevetése vert fel hirtelen.

Nem is nevetés, hanem röhögés volt már az. A hasát fogta röhögésében és leguggolt, hogy el ne essék. Majdnem magára rántotta a gépet.

Oh, én marha! Hahahaha, höhhöh, hihhihi. Nézzen oda! Bruhaha, hehehe.

Ne nevéssen! kiáltottam rá ingerülten. Beszéljen, mit néztek!

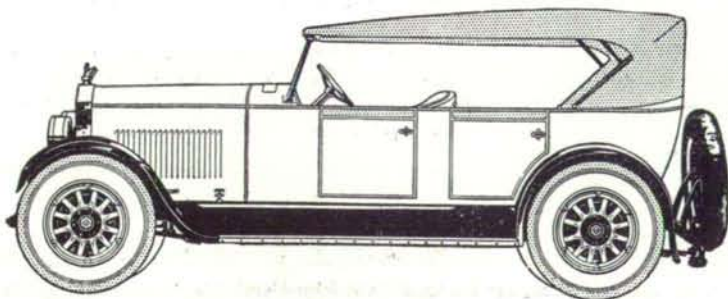
Ő csak röhögött, hogy a könny is elöntötte a szemét és kezével az oldalát tapogatta. Kénytelen voltam megvárni, amíg kineveti magát. Végre mikor már erőt tudott venni magán, nagy oldalnyílások között rámutatott a hengerfejre.

Nem látja még most sem? Fordítva tettük fel és a kipuffogó helyére akartuk a karburátort szerelni.

Azt hittem elvágódom. Félórái erőfeszítéssel csavartuk fel a hengerfejet. A csavarokat félig tönkretettük, a kezemet több helyen feltörtem és most az egész munka odavan. Szedhetjük le és ismét rakhatjuk fel. És ő ezen röhög! A bosszúság egészen kiizzasztott, de végül magam is elnevettem magamat és megadással hozzáfogtam az újbóli leszereléshez.

Nem akarlak ezzel a kálváriával benneteket untatni, sóhajtott fel Karcsi és eltüntette pohara tartalmát. Elég az hozzá, jó háromnegyed óra múlva ismét a helyén volt a hen-

ELCAR



ELCAR

**A legszebb
és legelegánsabb
amerikai túrakocsi**



**Vezérképviselet:
Budapest, Szabadság-tér 18
Telefon: Teréz 159—93**

gerfej. Rátettük a kipuffogócsövet is, de a rögzítő csavarját már sehol sem találtuk.

Nem olyan veszélyes, nyugtatott meg barátom. Potom pár fillérért kaphat a legközelebbi mechanikusnál, sőt még meg is nikkelezik.

Miután ez visszaadta lelki nyugalmamat, felerősítettük a karburátort, a benzincsővet, mindent összepakkoltunk és ismét megpróbáltunk begyűjtani. Vagy a tizedik rúgásra — oh, csodák csodája — a motor végre begyűjtött.

Remek! kiáltott fel barátom. Hallja ezt a nagyszerű, egészséges kipuffogást? Látja, nem szabad a gépet elhanyagolni, időnkint ki kell tisztítani. Az a sok korom, piszok, ami felgyűlik, a legjobb speciálgépjelző tulajdonságait is lerontja.

Én, beteg, hiszékeny ember, annyira hatása alatt voltam és annyira hatott rám komoly, tanítóhangú beszédével, hogy teljesen behódoltam neki.

Ha megengedi, fordult hozzám lekötözött mosollyal, miközben nyeregbe szállt, tesztek egy forduló.

Oh, kérem, parancsoljon!

Szép óvatosan elindult és vagy száz, százötven métert megtéve, óvatosan visszafordult.

Milyen óvatos ember, milyen érzéssel kezeli a gépet. Hiába, ez gyakorlat! Elszomorodva gondoltam arra, hogy mikor leszek én ott, ahol ő.

Kicsit lusta ez a maga gépe, szólta, midőn megérkezett. Tegnap nem is tünt fel nekem, hogy mennyire nem accelerál.

Lusta? kérdeztem megdöbbenve. Ne vicceljen, nevettem el magamat, hiszen jó úton kifutom vele a százötz kilométert is óránként.

Hiszi a pici! Nekem akarja azt bemesélni? És hangja kellemetlenül fölényes kezdett lenni. Sokat mondok, ha az ötvenet eléri vele, jó úton, lejtőben.

No, de már ezt mégsem hagyhattam. Hogy az én büszkeségemmel lejtőben ötvenet lehet csak elérni?

Ez tévedés! Ön még nem ismeri tulajdonságait és bizonyára nem tudja kihozni belőle, ami benne van, mondtam visszatartva hirtelen mérgemet.

Átvettem a gépet és magam indultam. Tényleg, a gép alig húzott, sőt még üresjáratban sem túsózott fel. Közben valami rémesen kotyogott, zakatolt. Mindjárt láttam, hogy szerelés közben ismét elkövettünk valami hibát.

Talán nem ad a mágnes elég erős szikrát? okoskodott barátom. Tudja, előfordul, hogy a mágnes meggyengül és akkor a legjobb, ha a céghez beküldi az ember.

De hiszen szép egyenletesen robban, vettem ellen.

— Ez igaz, de hát akkor mi a manó bújt bele? Talán nem kap elég keveréket? kapta fel hirtelen a fejét. Nem hallotta, hogyan cuppogott?

Én ugyan nem hallottam cuppogást, de magam is megörültem az ideának, mert legalább volt mit követnünk.

Amint a gép előtt guggoltunk, hirtelen ismerős női hang csendült fel a kapu felől.

Nini, maga az, Karesi? Milyen szorgalmas!

Csókolom kezeit, ugrottam fel és szaladtam a kapuhoz. Csak egy kis motorjavítás!

Maga javíthatatlan, szólta Jolánka bájos mosollyal, sohasem lehet látni. Egész héten felénk sem néz. Elmerengve nézett maga elé és szomorúság rezgett a hangjában. A megbeszélte motorozásból sem lesz már semmi. Pedig, látja, már úgy készültem rá.

Meleg tekintettel nézett rám. A kezemet hirtelen megtörültem és átugrottam a kerítésen.

Kedves Jolánka! szólta, én elfelejtve motort és motorost, bocsássá meg lustaságomat. Éppen most hozom rendbe a gé-



GOODRICH PNEU
AZ UTAK KIRÁLYA
SZILÁRD BÉLA

VI. Nagymező utca 15
Főv. Operettszínház
mellett
Telefon: 253-34

pemet és mihamarab készen leszünk, a legnagyobb örömmel lesz, ha megcsinálhatjuk a kirándulást.

Igazán? szólta boldog mosollyal, a kezét nyujtva.

Lassan megindultunk. No, de nem tartozik rátok a dolog, elég az hozzá, Jolánkát hazáig kísértem.

No, no! kotyantott Pista, aki mindig izgatott volt, ha nőkről volt szó. Gondolom, nem nagyon siettetek?

Karesi azonban nem zavartatta magát és folytatta:

A tervem már készen van. A kocsimat hamar összeállítom, a tervezett kirándulást lefűjöm, hiszen az idő már úgyis rémesen előrehaladt és a délutánt Jolánkával fogom eltölteni.

Mikor megérkeztem, már messziről gyanus volt a csend. Barátom maga alá húzott lábakkal ült a kavicsos úton és cipészárral a kezében tágtította a düznyt. Két parasztyerek pedig tartotta a karburátort, hogy poros ne legyen, amint mondotta.

Jó, hogy jön, kiáltotta ültéből felugorva, amint megpillantott és eközben az ölében levő apró alkatrészek szanaszét gurultak a kavicsos úton. Azt hittem, hogy már mint férj és feleség látom viszont magukat.

Gyerünk, gyerünk! kiáltottam vidáman. Ne sokat komédiázzunk! Rakjuk össze, mert ma estére programom van.

A kicsikével? és félre nem érhető módon kacsintott a szemével. Annál inkább jó, hogy jön! Nem emlékszem, hogy milyen sorrendben kell összerakni ezt a karburátort.

Ember! Hát miért szedte széjjel? kiabáltam rá dühösen. Miért kellett babrálni ezt a vacakot! Hiszen eddig a legkitűnőbbben működött.

Csak látta volna, mennyi szutykot szedtem ki belőle, majd másként beszélne, volt a szemrehányó válasza. És tudja, miért nem húzott előbb a motorja? Fel kellett cserélni a szelepemelőrudakat is. Miért nem mondta mindjárt, hogy nem egyforma hosszúak?

Nem tudtam, dühöngjek-e vagy nevessek. Elvettem tőle a porlasztót és mialatt ő lassan csúszkálva az elpotyogtatott alkatrészeket szedegette össze, én az összeállításon fáradoztam.

Rövid akarok lenni. Már közeledett az alkony, mire mindennel készen lettünk. A nadrágomban levő olajfoltokat dörzsöltem ki benzines ronggyal, ő meg begyűjtötte a motort és járását figyelte.

Majd hirtelen a nyeregbe ült és rúgózását próbálta ki. Azután rá-ráirányította a gázt és alaposan megtúrta a motort.

Kicsit fulladozik, harsogta teletorokból. Ajánlom, adjon nagy pótlevegőt, miközben rémséges hangok törtek elő a szerencsétlen gépből.

Egyszerre se szó, se beszéd, bekapcsolja a sebességet és

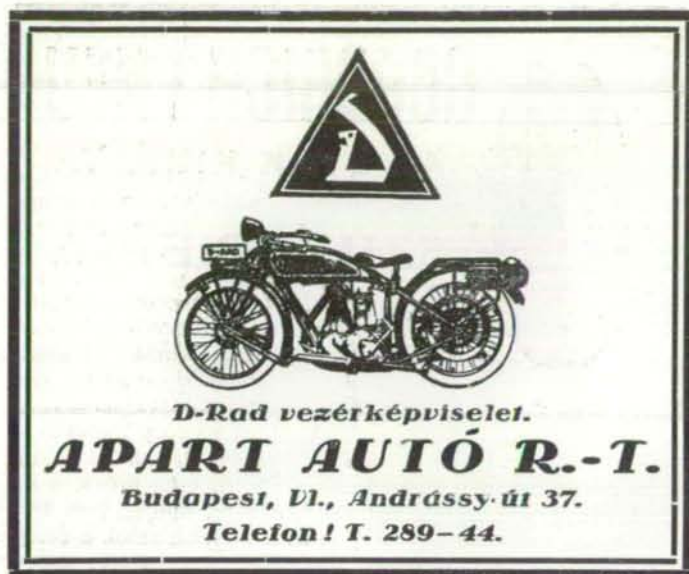
Autóruházat

Berendezett toilette- és étkezőbőröndök.

Weszely István

Budapest, IV. kerület, Váci-utca

9



D-Rad vezérképviselő.
APART AUTÓ R.-T.
Budapesti, VI., Andrássy-út 37.
Telefon! T. 289-44.

szép lassan elindul. Úgy éreztem, egy fordulóra csak tartozom neki, miután egész nap a gépemmel dolgoztam.

Csak kérem, ne maradjon soká, mert már indulnom kellene, kiabáltam utána, ő pedig felverte a környék csendjét és irtózatossá porfelhőt, elszárgult. Én berohantam a szobámba, átöltöztem, megmosdottam, valamit haraptam és igyekeztem magamat, amennyire csak lehetett megszabadítani az egésznapos szerelés jármaitól.

Ha nem is lett semmi a kirándulásból, legalább megvan az estém! És mégis csak más ezzel a kisleánnyal motorozni, mint ezzel a félbolonddal!

Azt sejtem! sóhajtott Pista.

No és mi lett a pasassal? kérdeztem.

Képzelték ezt az állatot! Feltűnik nekem hosszas távolmaradása. Kimegyek az útra és Uram, Istenem! mit kell látnom. Ott jön a sarkon, nyomában egy falka falusi kölyök. Tőljük a gépemet. És milyen állapotban! A tank behorpasztva, a lámpa félreütve, a kormány elcsavarva. Az egyik pedált egy srác hozza a kezében, ő meg a vérző orrát tapogatja.

No, ez megdöglött, röhögött egy kocsi a bakon, míg a parasztyerekek éktelenül visítottak.

Ember mit tettél? ordítottam és megráztam a vállánál fogva. Mi történt a gépemmel?

Elütötte egy kutya, mondotta kacagva az egyik parasztfiú, aki társaival fényesen mulatott a jeleneten.

Takarodjon innen, ordítottam nagyot lódítva rajta és kimerülten rogytam le szegény, megkínzott, agyonjavított, megcsúfolt gépem mellé. Minden összeomlott bennem. Ha egyedül lettem volna, talán még bögtém is volna.

Karcsit egészen felizgatta a visszaemlékezés. Némán töltöttem meg poharát és eléje töltem a cigarettás dobozt.

No, igen, törtem meg a csendet, az ember vagy motorozik, vagy folyton macerálja a gépet. Tertium non datur — amatőr-kezekben.

Pista azonban másra volt kíváncsi.

És hogy oldottad meg a kisleánnyal a motorozást? kérdezte, azonban kérdése felelet nélkül maradt. Karcsi eldobta cigarettáját és mélyen kihajolva az ablakon, nagyot sóhajtott.

Nem volt szívünk zavarni. A mechanikus számlája borzalmas volt.

Kedves „Automobil—Motorsport”

Lovag Haupt Károly levele.

Ajánljuk becses figyelmébe az illetékeseknek.

Ismerve azt az önzetlen és kitartó munkát, amit most már közel két esztendeje kifejtetek az automobilizmus és motorkerékpározás érdekében, vagyok bátor becses lapjukat ismét egynehány, a magyar közlekedési viszonyokra jellemző kis csemegével felkeresni, hogy azt legközelebbi számukban a nyilvánosságra hozni szíveskedjenek. Mi, mint az automobilizmus és motorkerékpározás igazi hívei, akik azt szeretnők, hogy a Balkán ne Oroszvárnál, ne Hegyeshalomnál, ne Sopronnál, ne Szentgotthárdnál kezdődjék, hanem inkább jóval keletre ezen ma kétségkívül nevezetes helyektől, esdve kérjük azokat, akiket illet, hogy vegyenek maguknak annyi fáradságot és nézzék meg egyszer a külföld útjait, azok építési rendjét, a jelzéseket, az útfenntartást. Nem beszélünk a nagy és gazdag Németországról, Franciaországról, a kicsiny, de rendezett viszonyok között élő Svájcra, a fejlett automobilizmussal rendelkező Olaszországról, csupán a „szegény”, mindenét elvesztett, a mi sorsunkkal egyenlő Ausztriáról. Nézzék meg, uraim, hogy mi van a szomszédban, micsoda utak épülnek ott és micsoda óriási különbség a két megcsontított ország között. Nálunk is épülnek utak, hiszen amerre járunk, mindenütt dolgozik a gőzhenger, de hogyan? Arról jobb nem beszélni. Víz nélkül, a szaktudás teljes mellőzésével építenek minálunk. Önkéntelenül az orosz fegyverszállítási panamák jutnak eszünkbe, amikor a gránátokban és srappellekben homok volt puszkapor helyett. Hol a víz? Azt nem tudjuk! (Dehogyan is nem! A szomszédos kerteket öntözik vele. Lásd a Budapest—Szentendre út építésénél. Tanuink vannak rá! Már régen fegyelmi elé kellett volna állítani azokat, akik ezt a kiváló utat készítették. A szerkesztő.) A magyar útépítés rendje fájdalmas nekünk, mert tudjuk, hogy ugyanazzal a pénzzel, ugyanazzal az erővel sokkalta jobb és továbbtartó utakat lehetne építeni. De hiányzik a szakértelem és hiányzik az akarat. No, de lássuk a csemegéket!

Vasárnap délután volt. A kies Mátrából jöttem haza egy kirándulásról. Aszódig egészen jól ment. Egyszerre átláthatlan porfelhőkbe kerültem. Tíz lépést sem lehetett látni. És így ment ez Aszódtól Budapestig. Huszonöt-harminc kilométeres sebességgel az országúton. Mikor Pestre értem megtudtam a szörnyű valót. Elöl ment egy teherautó, mögötte 17 személyautó és 5 motorkerékpár. Mindezek halotti menet-sebességben. Az előzés képtelenség volt, mert nem tudhattuk, melyik pillanatban futunk bele egy szemközt jövő járműbe. Éljen a kultúra! — Éljen az útépítés! Arról nem is szólunk, hogy a vasárnapi üdülés után, mint kongonégerek érkezünk haza Budára.

Szeptember 2-án megjelent Budán a Zsolt Garázsban egy detektív és két teljes fegyverzetben álló daliás csendőr, felütött szuronnal. Az egész ház összefutott. Óriási hű-hó. „Gyilkosság” suttogták a lakók. Mindenütt fehér arcok, senki sem tudja, mi történhetett. A csendőrök egyenesen Nógrád megyéből jönnek. Valószínűleg valami betöréses lopás, vagy rablógyilkosság tetteit sejtik a kis budai utcában. Tévedés, nyugodj meg, kedves olvasó, semmi veszély, csupán az történt, hogy egyik soffőrünk, egyik útja alkalmával Nógrád megye egyik községében — elgázolt egy csirkét. És ezért kellett a magyar államnak ilyen óriási segédletet felhozni Budapestre, hogy kinyomozzák a gázoló soffórt. (Szinte hihetetlen, de így volt. Mindehhez mi csak azt fűzzük hozzá,

R. Pennsol motor oil
a legökéletelesebb amerikai autólaj

Blumenthal Testvérek, VI., Váci-út 26. Tel.: 144-53

hogy a külföldön már nem büntetik a csirkét és egyéb az országúton mozgó aprójószág elgázolást. A csirke és liba helye a baromfudvarban van, nem a nyílt úton. Vannak falvak, ahol az automobilista kénytelen lépésben hajtani és minduntalan megállani a hatalmas libanyáják miatt, nem is szólva az ezrével az úton kapargáló csirkékről és kakasokról. Igazán kedves balkáni látvány lehet az ilyesmi, egy nagy Rolls-Royceon, vagy Mercedes-Benzben utazó külföldinek. Ajánljuk a belügyminiszter úr szíves figyelmébe.)

Van egy motorkerékpárom, egy négyhengeres FN. Csaknem egészen új gép. Most ott áll az előszobában, kitisztítva, bezsírozva, megolajozva, alig használt pneumatikokkal, de már nem használom. Dacára, hogy a benzint és olajat megtudom venni magamnak, de a sok büntetéspénzt „azt már nem bírom el”. Várok, inkább várok még néhány évet, amíg az emberek megváltoznak, amikor jobb erkölcs, megértés és belátás fog az emberek szívébe költözni. Várok, várok türelmesen. Barátaim ugyan azt mondják, hogy addigra hosszú szakállam lesz, de én mégis csak várok. Talán meg fog mindez

változni, sőt történhetnek csodák is. Mert az, ami most Budapesten megint felütötte fejét, azt kibírni nem lehet. Hogy az embert minden . . . , pardon majdnem elszóltam magamat, felírják, vagy bekísérik, az egy lehetetlen állapot. Inkább várok.

Szeptember 5-én, két budapesti úr, mindkettő komoly ember, egy-egy nagyobb vállalat élén álló igazgatók, de mivel szeretik a motorkerékpárt, hát azon közlekednek az automobil helyett. A Lehel-utcából igyekeztek a Nyugati felé. A Ferdinánd-hídnál egyszerre a motor oldalkocsistól beszáll egy mélységbe. Mindketten kiröpülnek a motorból, súlyos sebeikkel és zúzódásokkal a közben előhívott mentők szállítják be őket a legközelebbi kórházba. Mi történt? A Ferdinánd-hídnál, mint ma Budapesten, azaz mindig Budapesten, az utcák javarésze fel van szakítva, fel volt bontva, kivilágítva azonban nem volt. Kit terhel ezért a felelősség. Egy mozaik Budapest és az ország balkáni állapotaiból. De jaj neked szegény motorbiciklista, ha egy kicsit füstölsz, vagy egyéb bajt csinálsz; úgy leszel kezelve, mint egy betörő. Ez esetben, mint hírlík, a két motoros a Ferdinánd-hídban semminemű kárt nem tett, tehát nem is kellett megfizetniük a Ferdinánd-hídat.

10 pengő pénzbírságra büntettek meg egy gázoló vöröstaxi-soffírt az V. kerületi kapitányságon

A soffír röviddel előtte már büntetve volt gázolásért, tehát visszaeső bűnös volt — Motorfüstölés és gázolás egyenlő fogalmak Róna rendőrkapitány úr előtt

A napokban a következő levelet kaptuk szerkesztőségünkbe, melynek természetesen azonnal helyt adtunk. Az eset, mely egyébként egyik pikantériája a bíraskodásnak, valószínűleg még nagyobb hullámokat fog felverni, mert nem tartjuk valószínűnek, hogy az államrendőrség felsőbb fórumai szó nélkül átsiklanának az eset felett. Az eddigi tapasztalat ugyanis azt mutatja, hogy a lapunkban szóvá tett igazságtalanságok 100 százalékban vizsgálat tárgyává tettek és 90 százalékban orvosoltattak. Az alanti eset annyira „iskolapéldája” a rendőrség egyes szervei „antimotorkerékpár hitvallásának”, hogy nem lehet felette elsiklani. Az eset annyira köztudomású ma Budapest motorostársadalmában, hogy szinte naponta halljuk pertraktálni a legnagyobb megbotránkozás kapcsán, tekintettel azonban arra, hogy a konkrétumok csak most kerültek kezünkbe, eddig még nem foglalkoztunk vele. A megjelenés kapcsán lapunkat megküldöttük az illetékes helyekre azzal a kéréssel, hogy az ügyet vizsgálat tárgyává tegyék. Halljuk tehát szóról-szóra, miként történik a bíraskodás az V. kerületi kapitányságon az Úrnak 1927. esztendejében. Alant közöljük dr. Beszilla Nándor ügyvédnek, főszerkesztőnkhez intézett levelét:

Kedves Barátom!

Van szerencsém a következő „Forgalmi hírt” Hozzád azon kéréssel eljuttatni, hogy ezt lapod legközelebbi számában leközzöltsd és egyúttal odahatni méltóztatással, hogy ezen cikkemről lapod révén az illetékesek is tudomást szerezzenek.

Egyenlő elbánást.

Dr. Berencsy Gábor György orvos, a Verebély sebészeti klinika első tanársegédje, aki 4—5 éve állandóan motorkerékpárján jár betegeihez, 1927. évi június hó 16-án szabályszerűen hajtva, lassan és dudálva halad gépével a Nádor-utcában és így jut el a gróf Tisza István-utcai keresztezéshez. Mikor már a keresztezésen félig áthaladt, a sarkon álló nagy autóbusz mellől, jó 60-as tempóban kiront egy piros autótaxi és dr. Berencsy oldalkocsis AJS-gépét telitalálattal derékba kapja. Az orvos hatalmas saltóval a járdára zuhan, gépét 20—30 méterre keresztül maga előtt tolja a taxi, miközben az úgy hengeredik az úton, hogy hol az oldalkocsi, hol a gép van felül. Dr. Berencsy több súlyos zúzott sebből vérezve szállítják el az elgázolás színhelyéről, motor-

Verseny-és tiszteletdíjak

Mindennemű ezüsttárgyak legszebb kivitelben, legolcsóbb árban

Az ország legtöbb sportegyletének szállítója

Toch Manó arany-ezüstműves

Budapest, IV., Városház-utca 16. — Saját műhely

RALEIGH motorkerékpár

1927. évi
Colmore Cup trial:

8 RALEIGH indult
8 RALEIGH ért a célba
8 RALEIGH nyert díjat

Vezér-
képviselőt:

APART AUTO R.-T.
Budapest, VI., Andrassy-út 37. Telefon: T. 289—44

kerékpárja pedig többmillió kárt szenved. Természetesen rendőr jön, felírja a bűnös soffórt; az eset szemtanúit is összeírja.

Hat hét múlva idézik dr. Berencsyt az V. ker. kapitányságra.

Róna rendőrkapitány tárgyalja az ügyet. Kihallgatja először a gyanúsítottat, a gázoló soffórt. Goldstein Béla, a gépkocsi a saját tulajdona, de azért vagyontalannak mondja magát és a kapitány úr így is veszi jegyzőkönyvbe. Bűnösnek érzi magát. Ezután következnek az eset szemtanúi, akikre a jelentést tevő rendőr beadványában hivatkozott. Turcsányi András és Ruff Béla, akik vallomásukban egyöntetűen adják elő az esetet, úgy ahogy fentebb elmondottam. „A soffór a hibás, mert sebesen és szabálytalanul hajtott, sőt az utcakereszteződésnél előzött.”

A tárgyalás során megállapítást nyert, hogy Goldstein úr ezen elgázolása előtt pár héttel, pontosan április hóban, vigyázatlan hajtásért, ugyanezen kapitányságon, ugyanezen referens előtt jogerősen meg lett büntetve. No, gondolja dr. Berencsy, lesz itt most olyan ítélet, hogy többet nem lesz alkalma Goldstein úrnak Budapest székesfőváros területén gázolnia. Eszébe jut neki, hogy egy kis füstölésért, vagy hangosabb kipuffogásért, először előállítás és bekísérés, azután 60—80 pengős pénzbüntetés, sőt 2 heti elzárás, jogosítvány megvonás, stb., stb. jár, vajjon mit fog kapni ez a visszaeső, rovottmúltú, embert gázoló soffór?

Róna kapitány kihirdeti az ítéletet: „Goldstein

Autóizzók és autóvilágítókéllékek minden kocsizhoz, minden formában és minden feszültségben a legnagyobb választékban Reich Miklósnál VI., Vilmos császár-út 45. Telefon: T 144-72 és T 272-67.

Béla soffórt, aki vagyontalan! (?) és ugyanezen év április havában vigyázatlan hajtásért már büntetve volt, figyelemmel arra, hogy visszaeső, az 57.000—1910. B. M. rendelet 43. §-a és ugyanezen rendelet 80. §-a alapján minősülő kihágás miatt, a 63.800—1921. rendelet értelmében 10 pengő — mondd és ird tíz pengő — pénzbüntetésre ítélem. Indokolás: mert a lefolytatott tárgyalás adatai szerint beismerve bűnösségét, bűnösnek kimondani és őt büntetni kellett.”

Goldstein vigyorog, az ítéletben megnyugszik és fizet. Nüná, majd fellebbez!

Azt hiszem, ehhez az esethez nem kell kommentár, hiszen beszél ez önmaga is. Ezen íratok az V. ker. kapitányságon fekszenek 16.067—1927. szám alatt.

Kiváló tisztelettel, kész híved:
Dr. Bezsilla Nándor.

Otto Putz †

Ismét szegényebb lett a motorkerékpársport egy ki-tünő és nagy tehetséggel megáldott versenyzővel. Otto Putz, a nálunk is jólismert, fiatal osztrák motorkerékpár-versenyző, a kétszeres magyar Tourist Trophy győztes, a belga Grand Prix második helyezettje, számtalan nagy és kemény küzdelem hőse, meghalt. A Semmering-verseny tréningjén, az cél előtti egyik kanyarban bukott és hátgerincét törte. Azonnal vége volt.

Nem látjuk többé viszont mosolygós arcát, nem kell már félnünk többé attól, hogy elnyerje Tourist Trophynkat! Ő már befejezte versenykarrierjét és egy-idejűleg földi pályafutását. Bár nincsen többé közöttünk és nincsen vigasz, mely ennek a végtelenül kedves, alig 27 éves fiatalembernek halála folytán érzett szomorúságunkat enyhíthetné, szeretett emléke nem fog kitörölődni emlékezetünk-ből! Kedves, szerény modora, rendkívüli képességei nem mehetnek feledésbe azok előtt, akik ismerték. A motorsportok hősi halottainak annalesében a késő utódok is meg fogják találni a motorkerékpárversenyzés e fiatal mártírjának emlékét.

350—500 kcm-es 2 és 4 ütemű **16¹/₂** millió koronától
motorokat (1320 P)

raktárról azonnal szállítja

Gillet, Moto Guzzi, Saroléa

Képviselőt:

PETRÁKOVITS TESTVÉREK

IV. kerület, Királyi Pál-utca 8. sz. — Telefon: József 431—93.

Kirándulás Bajorországba

1927 augusztus vége.

Valahányszor férjemmel egy-egy idegen országba készülünk túraútra, úgy vagyunk vele, mint az ismeretlen eledellel: előbb vigyázva izelítőt veszünk belőle. Jövőre Németországba óhajtván nagyobb utat tenni, a nyár utolsó szép napjait még szerencsésen elcsíptük, hogy átfuthattunk kicsit Bajorországba.

Négy napig tartó túrautunkra hűgomat is magunkkal óhajtván vinni, Frohnleitenből indulva, a Semmeringen át Mödlingbe mentünk érte. A Hotel Hajek csillogással jelzett szállodák közé tartozik a Baedekerben, de mégis megtörténik, hogy míg a vendég a városban sétál, minden megkérdezés, bejelentés nélkül összes holmijával együtt átplántálják más szobába, s amikor megszokott szobájába lép, jó, hogy csak egy nagymamát talál az ágyában... Mi lenne, ha ez nálunk történik! — De hát Mödling nincs messze Wientől és a kommunistáknak mindig gyönyörűségük telt a kilakoltatásban...

St. Pölten, Melk ragyogtak a napsütésben és kitűnő étvággyal fogyasztottuk el az ebédet Amstettenben, — cigányzene kíséretében. A St. Gotthardról idekerült mórék, nincsenek megelégedve az osztrákok mulatós kedvvel, csak legyintettek szomorúan, mikor efelől érdeklődtünk.

Enns, Wels, Lambach, Vöcklabruck, Frankenmarkt nagyon jó út emlékét hagyták maguk után, úgyhogy 6 órára már Salzburg utcáit róttuk, beállva szintén azok sorába, akik kíváncsian nézik, van-e közönsége a Festspieleknek. Leginkább hirdették Cecil B. de Mille: „Királyok királyát” immár 2, 3, 10 schillinges helyárakkal. A bemutató előadáson 50 schilling volt a jegy ára. Jó reklám ez is, ha majd elkerül a mi moziainkba.

Másnap reggel fél 9 órakor már Freilassingon át Bajorországban voltunk, kíváncsian a nyerendő új tapasztalatokra. Hát bizony itt kitűnő utak fogadtak, a por errefelé ismeretlen fogalom. Benzinkút szép számmal s literje 32 pfennig. Városaikon keresztül 30 km. sebesség engedélyezve, ami szinte szokatlan az Ausztriában néhány helyen kiírt 6—12 km-ig engedélyezett menetsebességhez viszonyítva. Itt elhagyják az unalomig ismételt „Sonst Strafe!” nyomatékot és csak ennyi áll lakonikusan figyelemztetésül: „Stoppuhr!”.

Jelzőtábláik kissé szokatlanok, valamennyi gót betűvel írva. A mellékutakat nem kilométer, hanem időtávolsággal jelzik, már pedig ez nagyon problematikus. Nem

AUTÓÜZEMNAPLÓ

minden automobilistának és motorkerékpárosnak nélkülözhetetlen. Olvassa el ezirányú cikkünket a hírek rovatában. Ára 6 pengő. Levelezőlapra utánvétellel megküldjük.

tudom, a gyalogló ember menetsebessége-e az irányadó? Ezt bizony, nem kérdeztük meg, pedig a jóarcú, mosolygós bajorok bizonyára megmagyarázták volna.

Nem mindennapi országúti esemény történt velünk egy helyen. Szembe jön velünk egy megrakott szénászekér s oldalt sétál, egykedvűen pattogatva ostorát, a kocsi. Elhaladva mellette, úgy vesszük észre, hogy a széna közül füst gomolyog elő. Már jócskán elhagytuk a szekeret, mikor országúti tapasztalataink nem hagyván bennünket nyugodtan továbbmenni, visszafordultunk, hogy figyelmeztessük a — szerintünk — mit sem sejtő, gondatlan embert a veszélyre, mely feje fölött tornyosul. Széles mosolyra húzódik el a képe és ostornyelével a két ló közötti rúdra mutat, melyen füstölgő túrfával telt vödör lóg, hogy a bögölyöket elriassza a lovakról... Hanem azért szépen megköszönte, hogy miatta visszafordultunk.

Mint kissé kellemetlen újszerűséget megemlítem, hogy levélbélyeget csakis a postán árulnak, esetleg valamelyik papirkereskedésben kapható, — szívességből. Igaz, hogy automaták is vannak a posta előtt, — mivel 1—3 óra között a posta zárva van — de ha nincs kéznél 5 pfenningesed, úgy hiába minden, nem lehet...

Napsugaras reggelünket felhős, borus ég tette szomorúvá a Chiem-See mellett elhaladtunkban, úgyhogy Rosenheimbe érve, erősen mérlegeltük menjünk-e a tervbe vett Stahrenbergi tó mellé, vagy — mert a „kóstoló” ügyis minden jóval biztat — fordítsuk szekerünk rúdját, akarom mondani: vonalunkat Kufstein felé...

A fenyegető zivatar elől menekülve, még jó időben léptük át a határt, tapasztalva ismét a vámőrök végtelen előzékenységét és hálát adva magamban, annak az eléggé nem hangoztatható jó tanácsnak: idegen országban sohase tégy senkire magyar nyelven megjegyzést! Hogy éppen mondjak valamit, az osztrák vámőrtől kértem, vajjon sok magyar kocsi lépi-e át a határt. Erre ő a legtisztább magyarsággal válaszol és sóhajtván mondja: „Bárcsak még most is Komáromban volnék! Ott tanultam meg magyarul”. — Mielőtt átlépnék a határt, kis

Automobil-vezérlépviselelek

Hotchkiss

AUTO-PALOTA

Schmalcz József
Budapest, VII., Dohány-u. 22
Telefon: T. 125-68

DONNET-ZEDEL

AUTO-PALOTA

Schmalcz József
Budapest, VII., Dohány-u. 22
Telefon: T. 125-68

BALLOT

Wilheim Sándor
Budapest, V., József-tér 11
Telefon: Teréz 76-09

Követelje az autóját vagy traktorját javítótól, hogy gépe csapágyait

CARMOBIL

speciális autó- és traktor-csapágyfémekkel öntse ki, mert akkor soha sem lesz baja a csapágyakkal. Főelárusító:

NAGEL SÁNDOR
BUDAPEST, V., CSÁKY-UTCA 15.
TELEFON: T. 133-66

Ugyanitt kaphatók: phosphorbronzrudak, angol ón, forrasztó ón, alumíniumlemezek stb.

piros cédulát ragaszt a vámör a szélvédő üvegére, ezzel a figyelmeztető írással: „Links”, mivelhogy Németországban jobbra kellett hajtani.

Kufsteinban megrohantak azok a szomorú emlékek, melyek minden magyar szívét kell, hogy át meg átjárják. A régi magyar Kálváriák egyikében hallgatva a Hofer András kinézésű ór magyarázatát Rózsa Sándorról, gróf Teleky Blanka és Leöwey Klára alakjai is élénken bontakoztak ki előttem. — Galambok a kalitkában... A Chiem-See mellett hagyott nehéz felhők utolértek bennünket és mint fiókfelhőszakadás csapkodta a lezuhanó vízmennyiség a vár falait... Lassankint, mint égi tűnemény, meghasadtak a felhők, s mintha biztató jel sugározta volna felém a jövőt: hogy minden rosszból van szabadulás!

Örömmel olvastam itt a „Münchener Neueste Nachrichten” augusztus 21-iki számában ezt a hirdetést: „Besuchen Sie Budapest, die Königin der Donau, die Metropole Ungarns, die Stadt der Heilbäder”. — Hát mégis csak történik valami új a nap alatt.

A Hotel Auracher ablakából még soká néztem a kerek vártornyot s másnap reggel lilásködben, mint finom pasztellkép messzire kísért el az érdekes város képe.

Kitzbüchel, Mittersill nyaraló közönségére még a tavaszi hótól fődötten, csillogva tekintenek alá a hegyóriások, úgyszintén Zell am See sötétzöld vizébe is hasonló képe tündöklök a Kitzsteinhornnak. Mesés jó utak, bájos házacskák. Érthető, ha ők maguk is így vélik: „Ob Nord, ob Süd, ob Ost, ob West, im eig'nem Haus ist Allerbest!”

Radstadtban meghálunk, hogy másnap reggel lefussunk a Tauern-rennen színhelyére, a Tauern Höhe-ig, ám borús, ködös az idő és nem lenne kilátás a hegyekre. Majd jövő évben!

A Salzbach völgyében sok helyen a zivatarok által

lefordított kötörmelékek tették járhatatlanná az utakat. Egy ilyen takarítási munkálatnál kétes lévén, hogy elférünk-e a kocsinkkal, egyik munkás megszólal magyarul: „Csak menjenek bátran!” — Egy szombathelyi munkás volt, aki 6 év óta van távol. Kérdésemre, nem felejt-e sokat a nyelvünkéből, oly hangon felel, mely szinte könnyes a fájdalomtól: „Nem lehet azt elfelejteni — soha!” Pedig nem tér vissza, mert itt 9 schillinget kap, mint földmunkás naponta.

Liezen, Rottenmann, Trieben, Mautern, Leoben, Bruck a/d. Mur egy-kettőre követik egymást. Legutóbbi helyen, hogy valami örömcsepp is vegyüljön szép emlékeink közé, cserkészfiúkat és cserkészleányokat látunk kivonulni vegyesen vörös nyakkendővel, vörös zászlók alatt... Nocsak, gyorsan bele a 60-as tempóba, hogy ne is lássam őket!

Gratztól és a kedves vidékétől még pár napig búcsúzunk, aztán — haza! A völgyekben már nyílnak az őszi kikiricsek, az ég szürke, hűvös szellők fujdogálnak. Am St. Gotthard felett derül s egy bágyadt napsugár üdvözli a hazatérteket, akiknek itthon mégis csak „szebb a rózsa, tisztább a patak és zengőbbek a dalok...”

Gróf Feszetics Pálné.

Értesítés

Az „Automobil-Motorsport” szerkesztőségét és kiadóhivatalát Budapest, VI., Rózsa-utca 111. II. em. (Podmaniczky-utca sarok) helyezte át, ahol ünnep- és vasárnapok kivételével délelőtt 10—1 óráig rendes hivatalos órák tartatnak.

Kérjük tehát mindazokat, akiket illet, hogy leveleket, pénzküldeményeket, csomagokat, hirdetéseket az Automobil-Motorsport szerkesztősége és kiadóhivatala Budapest, VI., Rózsa-utca 111. II. emelet

címre küldeni méltóztassanak.

A szerkesztőség telefonszáma: 112—44, 112—45 és 112—46.

Az „Automobil-Motorsport” főszerkesztőjének, Déván Istvánnak címe és lakása ezentúl is II., Margit-körút 64/a. V. 2. Telefonszáma: Teréz 132—64. Délelőtt 9-ig és délután 2—3 óra között.

VULKÁN GUMIJAVÍTÓ R.-T. BUDAPEST

VI., RÓZSA-UTCA 90
Telefonszám: 271-75

Címre ügyeljen!
Alvállalatunk nincsen

Magyarország legnagyobb és legmodernebbül berendezett pneumatik- és tömlőjavítóüzeme. A javításokért szavatosságot vállalunk!

ITALA AUTOMOBILOK

Az olasz detailmunka remekei!

A GYÁR LEGUJABB TIPUSAI ÁLLANDÓAN RAKTÁRON

Magyarországi vezérképviselő: **FÁBRI B.** Budapest, VI., Andrássy-út 61.
Telefon: T. 159-75

Javítóműhely és alkatrészraktár: Budapest, VI., Király-utca 9. — Telefon J. 123-98.

MAGYAR WAGGON- és GÉPGYÁR RT.



:: GYŐR ::

Telefonok: 201, 202, 203

RÁBA

BUDAPEST

V. Deák Ferenc-u. 18
Tel: T. 243-00, L. 979-49

3 ÉS 5 TONNA HORDKÉPESSÉGŰ

**Teherautók
Autóbuszok**



**Speciál-és
Pótkocsik**

A magyar utaknak leg-
jobb megfélelő autó

A magyar utaknak leg-
jobb megfélelő autó

Szolid kivitel, gazdaságos üzem, előnyös árak és feltételek
Ajánlati felhívások cégünkhez címezendők. Képviselőtünk nincs.

Az 1926. évi Magyar Tourist Trophy győztes

ARIEL

12-14 havi részleteire.

550 kcm. s. v. sport	1840 pengő
550 kcm. túra, ballonnal	1960 pengő
500 kcm. o. h. v.	2000 pengő
500 kcm. ohv. túra, ballonnal	2080 pengő
500 kcm. ohv. two-port	2320 pengő

Az árakban a luxusadó bennfoglaltatik.

Ariel-vezérképviselő:

**Bauer József, Budapest, VII.,
Elemér-utca 39.**

MAGYARORSZÁGON CSAK 1 ELEGÁNS

TELEFON: TERÉZ 213-90

AUTÓ ÚRVEZETŐ ISKOLA

(HÖLGYEK ÉS AMATŐRÖK RÉSZÉRE)

van, ahol okl. gépészmérnökök oktatnak külön
termekben, mindenkit egyénileg, kívánsága sze-
rinti időben, legmodernebb autókön. Legrégibb,
legmegbízhatóbb törvényszéki bejegyzett cég.



ÁLLANDÓ FELVÉTELEK

„VIKTORIA ÚRVEZETŐ ISKOLA”
VI, VÖRÖSMARTY-UTCA ÖTVENHAROM

FORD személy- és teherautóbilok ORDSON traktorok és alkatrészek

legnagyobb magyarországi raktára

TELEFON: J. 160-38.

Automobil- és Traktorkereskedelmi R.-T.

Budapest, VII., Rákóczi-út 19. SZ.

TELEFON: J. 160-38.

Az én barátom, a Pista!

Írta: lovag Haupt Károly

Van egy barátom Bécsben. A neve Pista. Nagyon kedves fiú, van egy aranyos felesége, egy rettenetes anyósa Budapestén és ami nekem a legfontosabb, van egy autója. Hogy hogy jött, azt nem tudom, de egy napon Pista meghítt engem egy háromhetes autótúrára, amit „sag schon” természetesen azonnal elfogadtam. Tehát szombaton, 6 órakor reggel. Disznóság ilyen korán felkelni, akkor, amikor tulajdonképpen a becsületes emberek hazatérnek. No de felkeltem. Természetesen az elutazásból 6 órákor nem lett semmi, mert Pista elaludt. Pista, aki egy rettenetes álomszuszék, ennek dacára 9-re kibújt az ágyából és a Rolls-Royce ott állott a kapu előtt. Őszintén szólva ez nem is volt Rolls-Royce, csupán én festettem a hűtőjére még előző nap este két nagy R-betűt, tudniillik kiskoromban elverték, ha nem Rolls-Royce-on mentem és így legalább a két betűt lássam, ha már nem a kocsit. Pista autója egyébként egy rettenetes csataló volt. Valamelyik amerikai autótetemében szedte össze és inasa, valamint keréke segítségével rakhatta össze. Mivel azonban Castrol-illat és benzingőzők párologtak a levegőben, a motor zakatolt, puffogott és füstölt, nekem laikusnak elég volt és tökéletesen ki voltam elégtve. A kocsi hátuljára három rettenetes koffer volt felcsatolva, míg a kocsi belsejében újabb kettő szorult, ott, ahová más becsületes emberek a lábaikat teszik. Midőn kérdően néztem Pistára, az a világ legtermészetesebb hangján kijelentette, hogy a felesége St. Weitsbergben nyaral és ilyenkor illik egyetmást vinni neki. Na és jön a Foxli, no meg az anyós.

Krach, bumm! Tudtam, hogy az egész dolog nem fog olyan simán menni, egész éjjel zivatarról álmodtam, de hogy Pista mindjárt az elején ilyen goromba lesz, azt nem mertem hinni. Pista azonnal észrevette aggodalmamat és sietett megnyugtani, hogy a Schwiegermutter egy egész helyes kis aszszony. Meg voltam nyugtatva. Azonnal elmentünk érte. A kontraszt kissé nagy volt. A Schwiegermutter egy atlétatermetű nő volt, 132 kilogrammot nyomott, három utazótáskát és két nagy kalapskatulyát hozott csak magával. No és sikerült meglátnom a foxlit, ami minden volt, csak nem foxli. A mama módofelett beszédes néni volt. „Ah, kedves kapitány úr, ropant örülök, hogy eljött, Pityu már magáról oly sok szépet mesélt. Pityu fogd a Pipsit, — így hívták a dögöt. — Pityu isteníti magát, az Istenért, Pityu vigyázz, ez az ennivaló. Tudja, hoztam magammal egy kis ennivalót, csak úgy nasolni. Klári! Klári!! hol ez a trampli? Bocssáson meg, kedves kapitány úr, de tudja, ezek a cselédek... borzasztó... Klári, az Istenért, gyere segíts, hol a szájkosár? Pityu! Pipsit az ölemben viszem. Van már benzined? Hol vannak a kulcsaim? Le vannak zárva a szekrények? Klári, az ágyakat jól szellőz-

Az „Automobil-Motorsport“ kislés!

FREUND J.

cinkegrafiai műintézetében készülnek.
Budapest V., Kálmán-u. 15. V. em.

tesd és a klozetben mindig engedj vizet Pityu le, van víz a hűtőben? Klári és a gázt mindig este zárd el, mert reggel arra ébredsz, hogy halott vagy. Érted?! Adieu Klári, Pityu gyere, segíts beszállni.”

Megörülök, mi lesz még. Ez rettenetes. A Schwiegermutter az idegeimre ment. Csendsen egy Miatyánkot és két üdvözlégyet mormoltam szent Barbarának, a tüzekek védszentjének. Hátha megsegít. Örültem csodálkoztam Pistán, aki mindig csak mosolygott és a kérdésekre legfeljebb azt mondta, hogy „Ahm”. A mama beszállt, az autó erősen a baloldalra billent, aztán egy krach és a mama ült. A Pipsi az ölben, tehát minden rendben volt, indulhattunk. „Klári, a kanárinak minden nap adj vizet és az ajtókat jól csukd be. Az Istenért, hol az esernyőm? Pityu állj meg. Tudod, hiszen mi Klagenfurtnak megyünk és ott mindig esik. Emlékszel, a mult évben is esett. Pityu azonnal megállt és nemsokára itt volt az esernyő is és végre elindulhattunk. Klári, ne feledd el az uborkákat elrakni. Pityu, van olajod? Remélem, nem Castrol. Az olyan bűdös.” Örület, ezt nem bírom ki. Füleimre azonnal hangtompítót szereltem, lehajtottam a sapkámat. Ahol a mama ült, a sárhányók állandóan súrolták a gumit és folyton égett gumiszag jött föl. Ilyenkor mindig „qui, qui” hallatszott és a mama megállapította, hogy az egész autó egy „vacak”.

Hárman voltunk. A mama, Pista és én, azonkívül hét koffer, három kalapskatulya és Pipsi. Háromnegyed 12-kor (6 óra helyett) elhagytuk a Ferenc József-hidat. A Horthy Miklós-úton egy fekete macska szaladt keresztül. Rögtön tudtam, hogy a baj már nem várat soká. Alig hagytuk el Nagytényt, az egyik hátsó rúgónk eltörött, természetesen az, ahol a mamuska ült. A gumi visított, mint a malac, mikor meglátja a kést és a kocsi „féljebbira át”-ban állva maradt. Mamuska megszólalt: Látod Pista, én mindig mondtam neked, hogy a kocsid egy nagy „vacak”, de te sose hallgatsz rám! — Pista: „Ahm”.

Hála Istennek, akadt egy műhely, amelyik új rugókat épített kocsinkba — titokban duplaerőset rendeltem — és este 6-kor tovább gördültünk utunkra. Mamuska Pipsivel most már hátul közepén ült, jobbra balra koffer, én pedig elől, a kocsit vezető Pista mellett. Pista „Magyarország egyetlen előkelő autósakiskolájában” tanult vezetni és állandóan magánál hordta „Az autó a mellényzsebben” című „művet” —



és

Indian

motorkerékpárok



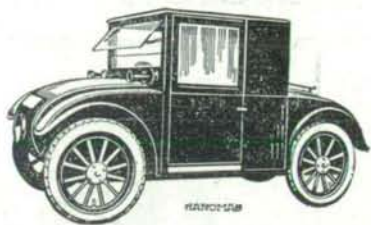
Magyarországi vezérképviselőt:

Budapest, V., Vilmos császár-út 66.

Telefon: T. 128-29.

HANOMAG

**A legjobb és legolcsóbb
üzemű németországi
kétüléses kiskocsi**



Magyarországi vezérképviselőt:
LIGÓ RÉSZVÉNYTÁRSASÁG
Budapest, V. ker., Alkotmány-utca 3. sz.

mint ő mondta, azért, hogy minden hibát azonnal tudjon javítani. A kocsi ezzel a terhelési móddal egészen kiválóan rugózott. Mamuska úgy hintázott hátul, hogy nem mertem hátrahátrézní, mert mindig léghajóra gondoltam és elfogott a kacagás. Pipsi hortyogott és Mamuska is rövidesen követte példáját. „Békesség legyen a földön...” A motor egyenletesen búgott az egyhangú tájba és ez így egészen kényelmes dolog volt. Pista megkérdezte tőlem, hogy voltaképpen mit is jelentenek azok a KMAC-háromszögek. Én igen okos akartam lenni és fontoskodva magyarázni kezdtem: Tudod, kérlek, az úgy van, ha a háromszög jobbra mutat, az azt jelenti, hogy jobb kurfni jön, ha balra, úgy bal kurfnit jelent. Ez például egyenesen áll és azt jelenti, hogy bukkanó jön. — Smarnn, jobb kanyar jött. A következő háromszögecske jobbra mutatott és vasúti átjáró jött. A következőnél szerencsére hallgattam, balra mutatott és bukkanót jelzett. Hála Istennek, a duplaerős rugók elég erősek voltak, máskülönben minden kirepült volna a kocsiból. Mamuska arca mosolyra fordult és aludt tovább. Pista nem bírta tovább megjegyzés nélkül: „A ti autókлубbotoknak igen sok új találmánya van, vagy dunszotok sincs a nemzetközi jelekről”. Én csendesen hallgattam, de Pistának azért igaza volt. A háromszögek jelentésének nyomozásával azonban — mint kilátástalannal — felhagytunk. Pista minden falunál érdeklődött azok neve iránt. Tábla nem volt a láthatáron, a neveket nem ismertem és így ilyeneket mondogattam: „Kacsafalva” vagy „Dinnyeváralja”, ő nem értette a neveket és legalább csodálkozott hatalmas helyismeretemen. Már közeledtünk a határhoz, a kocsi egyenletes, hatvanas tempóban futott, álmódzva ültem és nem gondoltam semmire, amikor Mamuska, akit már egészen elfeledtem, egyszerre felkiáltott: „Pisti, állj meg, valami bűdös, itt valami baj kell legyen”. Fékek, állunk! Végigszagolunk mindent, Pista körülmászik a kocsi alatt, hiába keres, nem talál semmit. Mikor előmászik, mély lemondással mondja: „Azt hiszem Mamuska, a kutyas volt” — mire tovább megyünk.

Egészen csinos vidéken haladtunk keresztül — legalább Pista szerint — mert én az utolsó megállás után elaludtam. Klagenfurtban egy közönséges oldalbavágás ébreszt fel legszébb álmaimból. Éppen a Hotel Lindwurm elé hajtottunk, ahol mint afrikautazókat csodáltak meg bennünket. A legdrágább garázst és természetesen a „legjobb” szobát kaptuk, sőt a portás megkérdezte, hogy óhajtunk-e Rolls-Royce-unk számára külön boxot, világítással. Pista nem óhajtott, engem pedig erős köhögési roham támadt meg, magamban pedig elénekeltam a „Ha te tudnád, amit én...” kezdetű népdalt. Mindenesetre mesészerű vacsorát kaptunk, mindenből dupla porciót ettem, ezt csak megengedhetem magamnak, hiszen én a Pista vendége vagyok. Pipsi természetesen velünk tartott és szinte megfulladt egy halszállkán, azonban, sajnó, a szálla kijött és a dögnek nem történt semmi baja. Mamuska aludni ment, mi azonban elmentünk az autókлубba, ahol éppen nagy ünnepség volt, egész csomó igen helyes úr volt együtt és csodálatosképp alig láttunk hölgyeket s ahol igen jól éreztük magunkat. Három óraker reggel kerültünk haza. Azért volt valami zavaró az egész szórakozásban. Kérdésemre Pista a következőket mesélte el: „Tudod kérlek, a vezértitkár az ő, hogy is mondjam, na... babáját mindenüvé elviszi és ma ide is elhozta. Na és tudod, ez nincs egészen rendben és zavarta a hölgyeket, sokan otthon maradtak és a legtöbben igen korán mentek haza. Pedig kár, mert igen szép asszonyokat láthattál volna.” Az ágy kitűnő volt és Pistával versenyt horkoltunk.

6 óraker heves rázás ébresztett. Pista állt előttem: „Te, kérlek szépen, a düznim eldugult, én...” Tovább nem jutott, mert engem elöntött a düh. „Vegyél ricinust vagy keserűvizet, de hadd a tisztességes embereket aludni.” Azzal megfordultam és tovább akartam aludni. Pista azonban nem hagyott békén, ne értsem félre, a karburátor düzni dugult el és a motor nem akar elindulni. Segítenem kell rajta, mert bár a könyvben mindent átnézett, az ő karburátora nincs benn és nem találja a düznit. Nem volt mit tennem, káromkodva felkeltem és felöltöztem. Düznidugulásnak természetesen nyoma sem volt, csak Pista elfelejtette bekapcsolni a gyújtást. Azon-

Automobilja ismét
modern lesz, ha

**kerekeit
átalakítjuk**

SS vagy ballon-
abroncsra és
felszereljük



Firestone

pneumatikkal

DÉNES ÉS FRIEDMANN R.-T.
Budapest, VI., Dessewffy-utca 29
Telefon: 289-86, 144-71

ban meg kellett bocsátanom neki, mert olyan álmos volt, hogy utána újra lefeküdt. Kilenc órakor tovább utaztunk. A pincér és a portás messze nem voltak olyan alázatosak, mint tegnap este, azt hiszem, rájöttek a Rolls-Royce-svindlire. Nekem vurst volt az egész, én rendeltem a Pista számlájára egy Henry Kley-t és egy kettős Wacholder-t és sonkászsemyjét és így veszett jól éreztem magam az ócska skatulyában. Miután kb. 40 kilométert tettünk kitűnő országúton, át kellett volna vennem az autó vezetését, ami ellen én appelláltam, bár Pista dühöngött: „Természetesen te csak Bugattit vezetsz, az én Rolls-Royce-om az neked már nem elég jó. Ha visszatérünk, veszek egy kompresszoros, 8 hengeres Bugattit, de te a kormánykerékét sohasem fogod a kezvedbe kapni.” Ez a borzasztó fenyegetés annyira megijesztett, hogy azonnal átvettem a kormányt és átkínlódtam a magam kilométereit. Istenem,

micsoda menés volt. A vén bűnös nem ment 80 fölött, nem, még akkor se, ha keresztülnyomtam az akcelerátort a lábdeszkán. Különben nem is volt szabad 70 fölött mennem, mert Pipszinek, ennek a drága dögnek árt az éles levegő. Bár ütötte volna agyon a ménkü születésénél, vagy legalább fulladt volna meg tegnap a halszálkán. A környék mese-szerűen szép volt. Mamus elolvadt a gyönyörűségtől és szidta Pistát, a barbárt, mert nem hallatott elég csodálkozást. Pista kedélyakrobata. Neki minden mindegy, ezért irigylem én őt és a gyerekeknek annyi pénze van, hogy én azt hiszem, hogy maga se tudja mennyi. Most a Veitsberger-hegységbe érkeztünk és amikor kb. 1200 m. magasan voltunk, oly borzalmas időjárás keletkezett, hogy meg kellett állnunk, mert a víztől nem láttunk tovább három lépésnél.

(Folyt. köv.)

Motorkerékpár-képviseletek

<p>Zenith- Jap</p> <p>Vezérképviselet: VII., AKÁCFA-UTCA 7</p>	<p>Chater- Lea</p> <p>Vezérképviselet: Szántó László, Budapest VI. kerület, Andrásy-út 34. sz.</p>	<p>BSA</p> <p>Schmalcz József Auto-palota Budapest, VII., Dohány-u. 22</p>
<p>JAMES</p> <p>Bruck Nándor és fiai Budapest, VIII., József-körút 10.</p>	<p>HRD</p> <p>Lantay Ede Budapest, VI., Révay-utca 14.</p>	<p>COTTON</p> <p>LANTAY EDE Budapest, VI., Révay-utca 14.</p>
<p>Velocette</p> <p>LANTAY EDE Budapest, VI., Révay-utca 14.</p>	<p>PEUGEOT</p> <p>LANDY FERENC Budapest, VI., Vörösmarty-u. 51/a.</p>	<p>RUDGE</p> <p>Bruck Nándor és fiai Budapest, VIII., József-körút 10.</p>

Ingyen gép a 200-adik Puch-vevőnek. A közelmult napokban érdekes jubileumot ült a budapesti Puch-képviselő. A kétszázadik gépet adták el. Erre az alkalomra a gráci Puch-gyár egy ingyen motorkerékpárt küldött fel Budapestre, hogy a kétszázadik Puch-vevőnek szolgáltassák ki. A nagy meglepetés Knechtsberger Józsefet, a Telefongyár egyik mérnökét érte, akinek a gép átvételkor visszaadták a foglalt és tudatták vele, hogy a gép a gyár ajándéka. Üdvözljük a Puch-képviselőt ebből az alkalomból és kívánjuk, hogy nemsokára ezt a számot is megkészszeresse. Érdekes még megemlíteni, hogy mióta a Puch-képviselő Budapestben áll, azóta még egyetlen vástörés sem fordult elő a kitűnő osztrák kismotorkerékpároknál, ami a legjobb bizonyítja kiválóságukat.

A Róka és Társa cég, mely eddig különösen a teherautomobilképviselőket terén tűnt ki, a közelmúltban városi üzletet alapított. Az új üzlet a VI., Nagymező-utca 19. szám alatt nyílt meg. Telefónja: Teréz 280-50. Egyben arról is értesítjük olvasóinkat, hogy a Róka és Társa cég a Chenard-Walcker automobilon mellé megszerezte az amerikai Overland-automobilon magyarországi vezérképviselőt.

Steyr kompresszor. Nagy meglepetést készített elő a Steyr-gyár. Köztudomású volt, hogy mérnökei egy saját találmányú kompresszoron dolgoztak sok ideig, ami azonban nem vált be. Most végre a gyár elhatározta, hogy egy már kész kompresszor beépítésével igyekszik kocsijainak sebességét emelni. A Roots és Cozette közül az utóbbira esett a választás. A próbák a lehető legkielégítőbbek és a gyár biztosra veszi, hogy az eddigi eredményeit 10-15 százalékkal fogja felülmúlni. Ez esetben Delmár Walter 5 literes motorja, amely tudvalevőleg a freiburgi kilométerversenyen 175 kilométeres sebességet ért el, 200 kilométer kifutására lenne képes. Ez oly eredmény lenne, amit eddigi sportkocsi még egyáltalában nem ért el. Mint hírlík, gróf Kinszky Ulrich Steyr versenykocsija, amivel a Svábhegyi versenyen indul, már kompresszorral lesz felszerelve.

Nem indul Mercedes-Benz gyári vezető a Svábhegyi versenyen! A Svábhegyi verseny egyik szenzációja lett volna a gyári Mercedes-Benz-vezetők, Carciola, Rosenberger és Werner startja. Sajnos, a várva-várt esemény elmarad. A Mercedes-Benz-gyárnál ugyanis hasonló eset történt a közeli napokban, mint a Bugattigyárnál az Európa Grand Prix előtt. Eladták összes kocsijaikat. Mindenki előtt feltűnést keltett, hogy a gyári Bugatti-vezetők nem startolnak Monzában. Mint később kiderült, San Sebastianban spanyol mánások és gazdag versenyzői vágyó automobilvezetők szétkapkodták az ott lévő Grand Prix-kocsikat, sőt az odahaza munkában lévőket is és a Bugatti-gyár kocsijait nélkül maradt. Most hasonló eset áll fenn a Mercedes-Benz-műveknél. Az utolsó, ma már világhírűvé vált „S”-típust, egy magyar mánás, herceg Esterházy Antal vette meg, aki már a Svábhegyi versenyen starthoz is áll kocsijával.

A Prebichl-hegyi versenyt a gráciak ezidén rendezték meg először. A 4200 méteres távon nagyrészt gráci és környéki versenyzők indultak. Az osztrák elsőklasszist a bécsi Runtsch (Douglas) képviselte, aki kategóriáját (750 km.) meg is nyerte 2:55.7-es idővel, de az abszolút értékelésben Stredinger (BMW) megelőzte, 500-as gépével 2:48.9-es időt érve el.



DOUGLAS

mindenütt

VENYETT

Vezérképviselőt

VI. kerület,
Podmaniczky-
utca 18.

Megérkezett az első Bugatti-kompresszoros versenykocsi Budapestre. A napokban hozta saját tengelyén gróf Zichy Tivadar 1.5 literes, 4 hengeres, kompresszoros versenykocsiját, melynek kormányánál a Svábhegyi versenyen starthoz is áll. Zichy gróf, akinek eddig egy Steyr sportkocsija volt, igen jó vezető, de hogy mennyire fog tudni kocsijával menni első startjánál, az még kétes. A kocsi feltétlenül igen gyors és 4 percen belüli idő kifutására is képes. Vele együtt nem kevesebb, mint hét Bugatti áll starthoz a Svábhegyen. A báró Liptay-féle 8 hengeres ezúttal gróf Andrassy Imre vezeti. Biztos induló kivüle: báró Wolfner András (2.3 literes Bugatti-kompresszor sportkocsi), Heteés Sándor (2 literes Bugatti versenykocsi), gróf Széchenyi Miklós (1.5 literes Bugatti versenykocsi), dr. Feledy Pál (1.5 literes Bugatti versenykocsi), lovag Haupt Károly (1.5 literes Bugatti versenykocsi). Egyszóval minimum hét Bugatti indul, ami azonban még gyarapodhat is.

Delmár Walter nemesak a saját Steyr sportkocsiján indul a Svábhegyi versenyben, hanem a még mindig Budapestben lévő, Targa Florio-típusú Steyr versenykocsival is, amivel annak idején a Guggeren győzött.

A Carmobil csapágyfém. Nagel Sándor, Budapest, V., Csáky-utca 15., a közelmúltban megszerezte az amerikai világhírű Carmobil csapágyfémek vezérképviselőt. A Carmobil az USA-ban annyira el van terjedve, hogy a nagy amerikai gyárak, mint a General Motors Co., a Studebaker és mások csak Carmobilt használnak. A Carmobil négy minőségben kapható, mégpedig ez a minőség a motor fordulatszámához igazodik. 800-1600 percenkénti fordulatszámhoz FA jelzésű, 1600-2000-ig FB, 2000-3200-ig FC, míg a kimondottan magas fordulatszámú motorokhoz FD jelzésű Carmobil ajánlható. A Carmobil csapágyfém még kis úticsomagokban is kapható, úgy, hogy ha valaki nagyobb túrára indul, óvatosságból könnyen vihet magával egy-két csomagot, ami sohasem árt.

Steyr-győzelem Szovjet-Oroszországban. Mint kerülő úton értesülünk, a Steyr-gyár Moszkvában egy nagyjelentőségű győzelmet aratott. Augusztus 20-án tartották meg ugyanis az oroszok a benzinfogyasztási kísérleteiket, ahol egy Type XII. Steyr 5 liter benzinnel 55.5 kilométert futott be, amivel az összes márkák között a legjobb eredményt érte el. Érdekes megemlíteni, hogy az oroszországi automobilversenyek csaknem mind praktikus jellegűek és rendszerint azt a célt szolgálják, hogy az állam kézzelfogható tudomást szerezzen, személykocsik és teherautomobilon használhatóságát illetően. Miután magánszemélynek nincs autója, minden rendelést az állam eszközöl. Az állam pedig, mielőtt rendel, versenyt ír ki, ami azonban nem a zöldasztalnál dől el, hanem a gyepen vagy az országúton. Ajánljuk a versenytárgyalások eme fajtáját Budapestben is meghonosítani.

Stanzel Gyula, aki ezidén Rex-Acme-gépével az osztrák Tourist Trophy egyik kategóriájában is győzött, most a Velocette-hez pártolt. Új királytengelyes gépe a napokban érkezett meg. Sebességéről fantasztikus hírek keringenek.

A Cordatic Szegeden. A minap Szegeden jártunkban láttuk, hogy a Kossuth Lajos-sugárúton egy hatalmas új házat építenek, rajta „A Tauril Pneumatik Rt. építkezése”. Mint később megtudtuk, tényleg a Cordaticról van szó, mely Szegeden hatalmas lerakatot szervez, tekintettel arra az általános érdeklődésre, ami a környéken, illetve a mai Délmagyarországon a magyar gyártmányú Cordatic iránt megnyilvánul. Külön nagy gumijavítóműhely, tömör gumiprés, valamint automatikus felfúvógép fog a vevők rendelkezésére állani.

A Tauril Pneumatik Rt. határozott fejlődésen ment keresztül. Az utóbbi esztendőben nagyarányú terjeszkedés történt, úgyhogy a motorkerékpárabroncsokkal együtt már az ötvenet is meghaladja a személyjárművek részére készített Cordatic-abroncsok száma. Igen érdekes esettel találkoztunk a napokban. Egyik budapesti képviselőnél volt dolgunk, amely az egyik legnagyobb amerikai gyár termékeit tartja raktáron. Megjelenik a képviselőnél a Tauril Pneumatik Rt. egyik agilis alkalmazottja és egy köpenyt vesz. Mint később megtudtuk, a köpeny azonnal ment ki a gyárba, ahol a gumianyag elemezve lesz, a szövetek összetétele és minősége pedig alapos tanulmány tárgyává lesz téve. Tanulni sohase szégyen. A jót ellesni a külföldiektől és felhasználni, csak üdvös dolog. Mint titokban értesültünk, a Tauril-gyárban ezidőszerint külföldi mérnökök is dolgoznak és úgy tudjuk, hogy magyar munkások dolgoznak odakünn, nevezetesen külföldi gyárakban, akik kitanulva, a hazai földön fogják értékesíteni az idegenben szerzett tapasztalataikat. Ugyanezt hányszor ajánlottuk egy magyar automobilgyárnak, de, úgylátszik, hiába. Ha nagy, híressé vált olasz gyárak megtudták csinálni, hogy egy Rolls-Royce vagy Hispano-Suiza-mérnököt hozattak le egy-két évre és amikor megtanulták tőle a csínyját-binját a gyártásnak, visszaküldték fatornyos hazájába, mi is megtehetjük ezt. Tanulni kell, csak úgy haladhatunk. A Tauril Pneumatik Rt.-ot csak dicséret illeti.

Hírek az Apart Rt.-ból. Mult számunkban közöltük már, hogy az Apart Rt. (Budapest VI., Andrassy-út 37.) átvette a német D-Rad vezérképviseletét. Most beszámolhatunk, hogy e képviselet, melynek eddig több mint 200 gépe fut Magyarországon, hatalmas alkatrészraktárt állított fel, hogy az eddigi D-Rad-tulajdonosok minden igényét kielégíthesse. Az Apart Rt. az anyagiakat nem kímélve, a Svábhegyi versenyre lehozatta a két kiváló D-Radgyári vezetőt, Pribilskyt és Seelost, akik az új királytengelyes D-gépekkel jönnek Budapestre. Ezzel kapcsolatosan említjük meg, hogy Hild Károly, egyike hazánk legjobb menőinek, állást vállalt az Apart Rt.-nél, ahol Viczenty Lászlóval fogják közösen vezetni a motorkerékpárosztályt. Hild Károly már a Svábhegyen a most nemrég érkezett 350-es és 500-as ohv. Raleigh nyerében fog indulni, míg a Sun-Villierseket Viczenty és Baumgarten fogják vezetni. Az Apart Rt. ilymódon 6—8 nevezéssel fogja gazdagítani az idei Svábhegyi verseny programját.

Javítják a svábhegyi utat! Vasárnap van a Svábhegyi verseny, a magyar hegyiderbi és sajnos, ismét a régi nóta. Közvetlenül a verseny előtt javítják az útvalat. Miért nem lehet ezt két-három héttel előbb kezdeni? Nem volna ez mindegy? Így azután a versenyre közvetlenül lesz csak kész az út és rendszerint puha. Szégyen megnézni az Istenhegyi-utat. Budapest leg-

SKF



Zajtalan svéd SKF automobilcsapágyak.

Kúpörgős-, hengergörgős- és golyóscsapágyak. Az összes „Ford”-csapágyak. Speciális golyóscsapágyak a Citroën, Chevrolet, Buick, Fiat, stb. autókhoz. Angol zöll méretű speciális motorkerékpárscsapágyak

Magyarországi vezérképviselet:

GREINITZ-PIRKNER

Vaskereskedelmi és Ipari Rt.

BUDAPEST, IX., ÜLLŐI-ÚT 55. SZAM

Kérjen arajaniatott!



Sürgöny cím:

110 BUDAPEST

telefon: J. 102-78

J. 130-38

J. 8-08

szőbb kirándulóhelyre vezet, a kies Svábhegyre, a Jánoshegyi kilátóhoz, a Széchenyi-hegyre, a golfpályához és Isten tudja hová. És milyen állapotban van. Csupa lyuk, gödör. Szégyene Budapest székesfővárosnak.

Bámulatosan kevesen treniroznak a Svábhegyen. Más években ilyenkor már nagy időmérések voltak az utolsó egyenesben és a célfordulóban. Most minden csendes. Ügylátszik, a motorosok nemigen trenirozgatnak. Igaz, a legtöbbje már kis fiók-Simpsonnak érzi magát. A tréning az felesleges. De aztán, ha félperccel futnak rosszabb időket, mint a győztesek, akkor van csodálkozás és akkor természetesen „nem húzott a motor”.

Felelős szerkesztő és kiadó: **DÉVÁN ISTVÁN**
Budapest, II., Margit-körút 64/a. V. em. 2. Tel.: T. 132-64.
Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VI., Rózsa-utca 111. II. emelet. Hivatalos órák hétköznapokon délelőtt 10-1 óráig. Telefon: T. 112-45, 112-46, 112-47

Stádium Sajtóváll. Rt. Nyomdaigazgató: Janovits Ferenc



**1927.
MAC II. jános-
hegyi versenye**



**1927. évi
semmeringi
verseny**

Lovag Haupt Károly (Bugatti)
győz az 1.5 literes sportkocsi-kategóriában

Galgóczi Heteés Sándor (Bugatti)
győz a 2 literes sportkocsi-kategóriában

Gróf Széchenyi Miklós (Bugatti)
győz az 1-5 l.-es versenykocsi-kategóriában

Báró Wolfner András (Bugatti)
győz a 3 literes sportkocsi-kategóriában

MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELET:
GRÓF SALM HERMANN ÉS RÓZSAHEGYI ISTVÁN
BUDAPEST, I., ZSOLT-UTCA 9. TELEFON: JÓZSEF 112—18.



**DUNLOP-CORD
TÖMÖRGUMI
MOTORGUMI**

Gyári képviselet

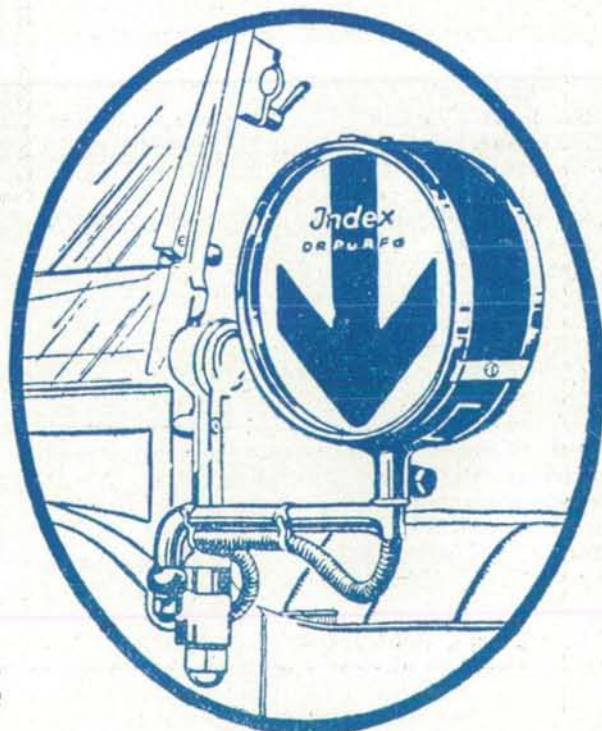
**AUTÓ-
FELSZERELÉSEK**

Autocar

Pneumatik és Autó-
felszerelési Szaküzlet
BUDAPEST, VI.,

Vörösmarty-u. 33 (Andrássy-út sarok) Tel.: L. 983-63

IRÁNYJELZŐK



Nagy választékban

MAGYAR ÁLTALÁNOS GÉPGYÁR, MÁTYÁSFÖLD

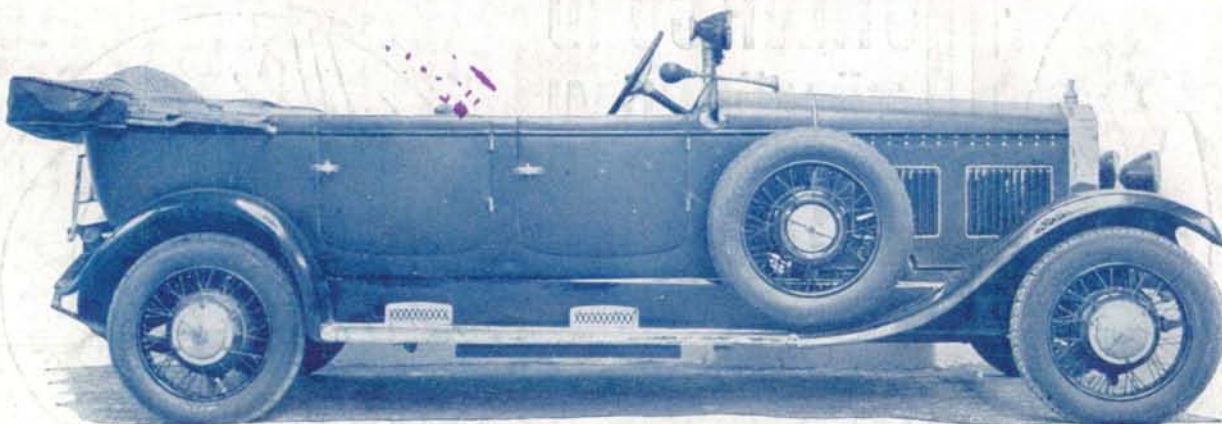
**10.500 PENGŐ
(131,250.000)**

AZ ÚJ HATHENGERES

2

LITERES

MAGOSIX



**GYÁRI ELADÁSI KÖZPONT:
MÉRAY MOTORKERÉKPÁRGYÁR R.-T. BUDAPEST, IV., VÁCI-U. 1-3**