

53959

Automobil Motorsport

III.
évfolyam

7-8

Ara:
1 pengő

BUKARESTI ÚJSPÉNY
1928 APR 2
ÁTVETTES
Janos



385
L

DUNLOP PNEUMATIK





Ha birtoka, földje, gazdasága vagy ipartelepe van a vidéken és ennek megfelelően sokat jár a magyar országutakon, vegyen egy megbízható, keveset fogyasztó, stabil és jó átlagtartó kiskocsit. Ez a



STEYR

TYPE

XIII

Magyar Steyr Automobil R.-T.

Budapest IV., Ferenciek-tere 9. sz.

Telefon: Teréz 219—45.



Az
„AUTOMOBIL-MOTORSPORT“
husvétii háromnapos motorkerékpártriálja
ismét
a

CASTROL

olaj nagy diadalát hozta.

83 indulóból

41

futott Castrollal.

8 kategóriagyőztesből

6

használt

CASTROL-T

12 aranyérem.

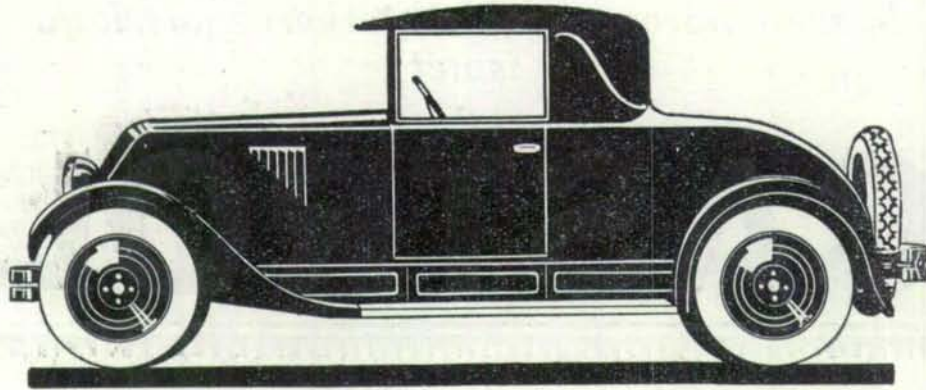
8 ezüstérem.

Vezérképviselet:

Magyar Abroncs- és Kerékgyár R.-T.
Budapest, VI., Jókai-utca 8



RENAULT • MONASIX



REIMAN, V., VÖRÖSMARTY-TÉR 3

OK-Jap Velocette New-Henley

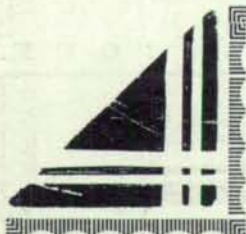
Jap

300 ³ -es Tura-Sport. . . 1580 P		300 ³ -es Tura-Sport. . . 1500 P
300 ³ „ „ „ . . 1500 P	250 ³ -es kétkipuffogó	500 ³ „ „ „ . . 1800 P
350 ³ „ „ „ . . 1750 P	csöves 1350 P	750 ³ „ „ „ . . 2250 P
500 ³ „ „ „ . . 2000 P		350 ³ „ OHV 1770 P
250 ³ „ OHV 1700 P	350 ³ -es király-	500 ³ „ OHV 1970 P
350 ³ „ OHV tvo-port . 1900 P	tengelyes 2120 P	500 ³ „ OHV tvo-port . 2100 P
350 ³ „ J/28 OHV Racing 2040 P		

Motorkerékpárok már 50 pengő havi részletre

Vezérképviselőt:

LANTAI, Budapest, IV., Magyar-utca 40 és 27



AUTOMOBIL-MOTORSPORT
Husvétli triálja. 1928

ISMÉT GYŐZ

A MÉRAY!

TEAMDIJ 1-ső, 2-ik

MÉRAY *2 kategóriagyőzelem*
2 másodikhely
1 harmadikhely
4 aranyérem

*Megjelent a magyar utak
 tökéletes motorkerékpárja
 az 1928-as új*

MÉRAY
TIPUS

Méray Motorkerékpár R.-T.

BUDAPEST, IV., VÁCI-U. 1-3

FABRIQUE NATIONAL

a világrekordgép

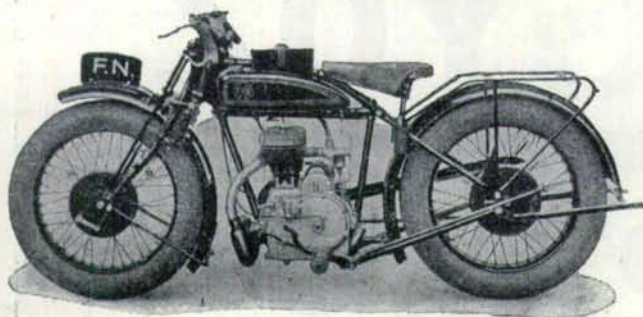
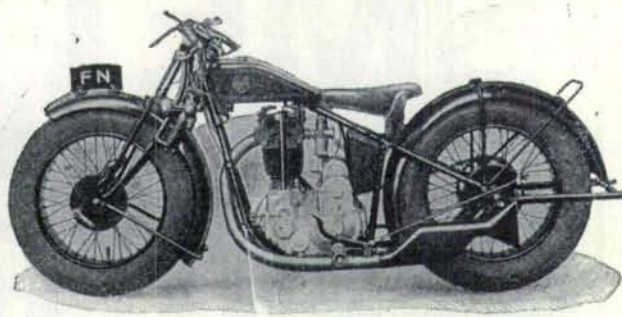


LIÈGE. BELGIQUE.

a világrekordgép

VILÁGREKORD

AZ ARBAN,
A SEBESSÉGBEN,
A FOGYASZTÁSBAN,
AZ EGYSZERŰSÉGBEN,
AZ ÜZEMBIZTONSÁGBAN

F. N. 350 cm. Type Sahara **1399 pengő**F. N. 500 cm. M. 67. B. **1850 pengő**

Motor egy blokkban a sebességváltóval, Bosch-mágnes. Levehető hengerfej, belső expanziós fékek, ballonpneumatik, 2,5 liter benzinfogyasztás.

18 havi részletre azonnal szállítható!

Halmos Testvérek, Budapest V., Szabadság-tér 18. sz. Telefon: Teréz 159-93

„Automobil-Motorsport“ husvétii triálja, 1928

2
RALEIGH
a startnál

2
RALEIGH
a célban

1
RALEIGH
az 5. büntetőpont
nélküli között

HILD KÁROLY
498 ohv.

RALEIGH

motorkerékpáron büntetőpont nélkül abszolút fölényvel nyeri az 500 km.-es kategóriát

Vezérképviselőt:

„APART“ AUTOMOBIL R.-T.
BUDAPEST, VI, ANDRÁSSY-ÚT 37



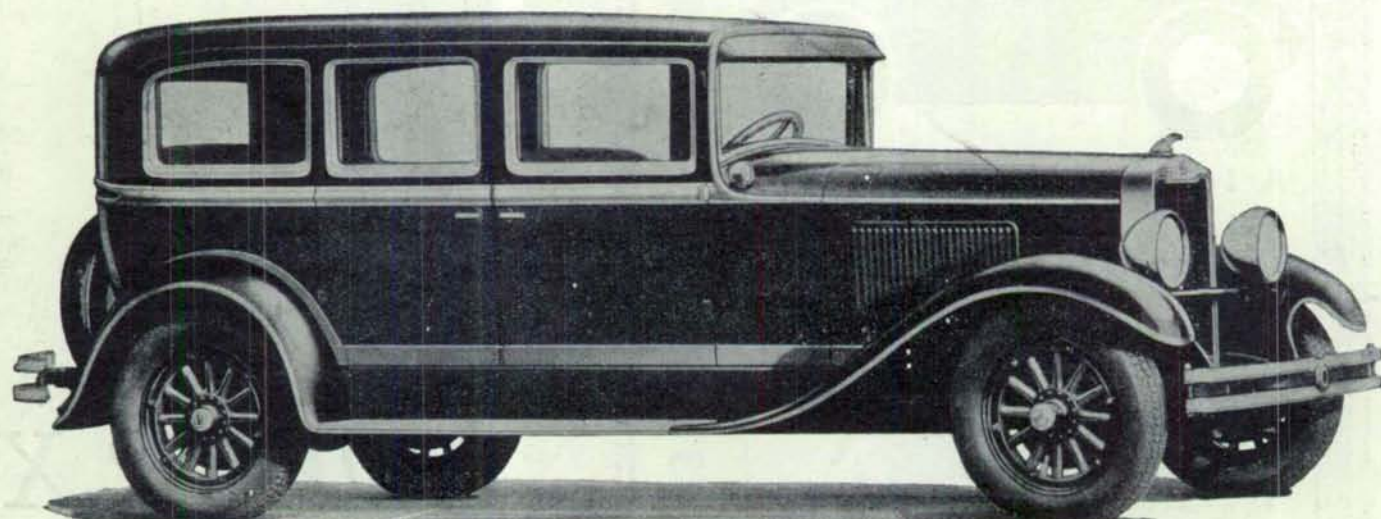
Perless Motor Car Corporation

Cleveland, Ohio, U. S. A. magyarországi vezérképviselte
 Amerit Automobil-Kereskedelmi, Garage és Javítóüzem R.-T. Budapest
 VI. ker., Andrásy-út 61. szám. Telefonszámok: Teréz 159-75 és Lipót 965-68

SIX—60 KÉT ÉVI GARANCIA! SIX—80 KÉT ÉVI GARANCIA! SIX—91

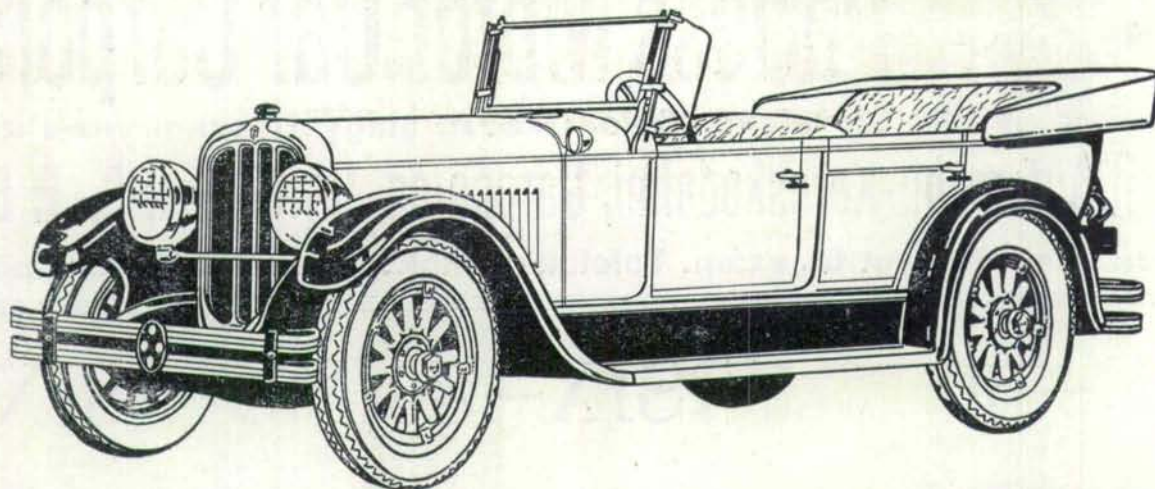


Ötüléses Phaeton



Hétüléses Sedan

PERLESS HAS ALWAYS BEEN A GOOD CAR



Amerika autó Cézárja az 1928-as CHANDLER

megérkezett, hogy meghódítsa Budapestet
Mielőtt amerikai autót vesz, saját jól felfogott érdeke, hogy megnézzze és kipróbálja, hogy a **CHANDLER** mit produkál. **Arban, minőségben és teljesítőképességben minden eddigit felülmúl!**

CHANDLER-CLEVELAND MOTOR CORPORATION U. S. A.

Magyarországi
vezérképviselet

ZIRZER ÁKOS ÁGOSTON Budapest, V., József-tér 1. — Telefon: J. 128 65

Magyarországi
vezérképviselet

HANOMAC

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



Magyarországi vezérképviselet:

„LIGO“ R.-T.

Budapest, V., Alkotmány-utca 31

*Melyik a legolcsóbb
motorkerékpár?*

Az, ami: **Jó,
erős,
szép,
gyors,
üzembiztos és
teljesen fel van
szerelve!**

Ez a

SUPER X

Vezérképviselet:

Wollemann és Társa

Budapest, VI, Andrásy-út 67

FORD személy- és teherautóbilok FORDSON traktorok és alkatrészek

legnagyobb magyarországi raktára

Automobil- és Traktorkereskedelmi R.-T.

Budapest, VII., Rákóczi-út 19.

Telefon: József 460-38 és József 428-40

A SZÉPSÉG,
TARTÓSSÁG ÉS GYORSASÁG
MEGTESTESÜLÉSE!

VELIE

A M E R I K A I

DONNET

F R A N C I A

HOTCHKISS

F R A N C I A A U T O M O B I L O K

VEZÉRKÉPVISELET:

SCHMALZ JÓZSEF
Budapest, VII., Dohány-utca 22.
Telefon: József 425-68

Körzetképviseltek kerestetnek

Szenzációs részlettize-
tési kedvezmény foly-
tán mindenki vehet ma
már rendkívüli
olcsó áron

Motorkerékpárt

Kérjen ajánlatot!
Meg lesz lepve!
Havi részlet 40—50 pengőtől

◆
GILLET
SAROLÉA
MOTO GUZZI
WINDHOFF



Vezérképviselet:
PETRÁKOVITS TESTVÉREK
Budapest, IV., Királyi Pál-utca 8
Telefon: József 431-93

1½ tonnás angol gyártmányu TEHERAUTÓK

Overland

1928-as típus

Minőségben, szerkezetben, teljesít-
ményben és élettartamban

versenyen felül áll

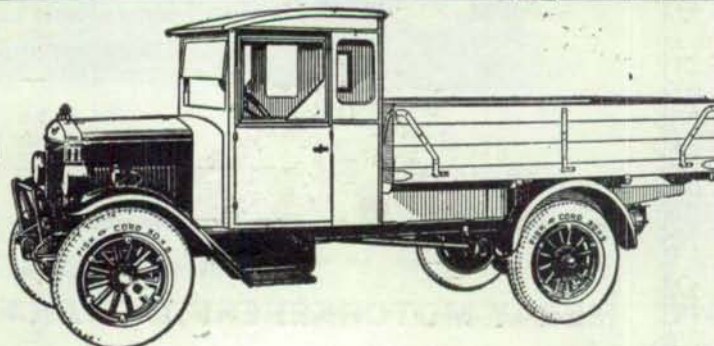
állandó nagy raktárkészlet! Kedvező
fizetési feltételek! Kérjen árajánlatot!

Vezérképviselet:

RÓKA ÉS TÁRSA

automobil Rt.

VI. ker., Aréna-út 57. sz.
Városi üzlet: Nagymező-utca 19
Telefon: L. 906-09 916-17



Vidéki képviselőket keresünk

MAGYAR ÁLTALÁNOS GÉPGYÁR, MÁTYÁSFÖLD

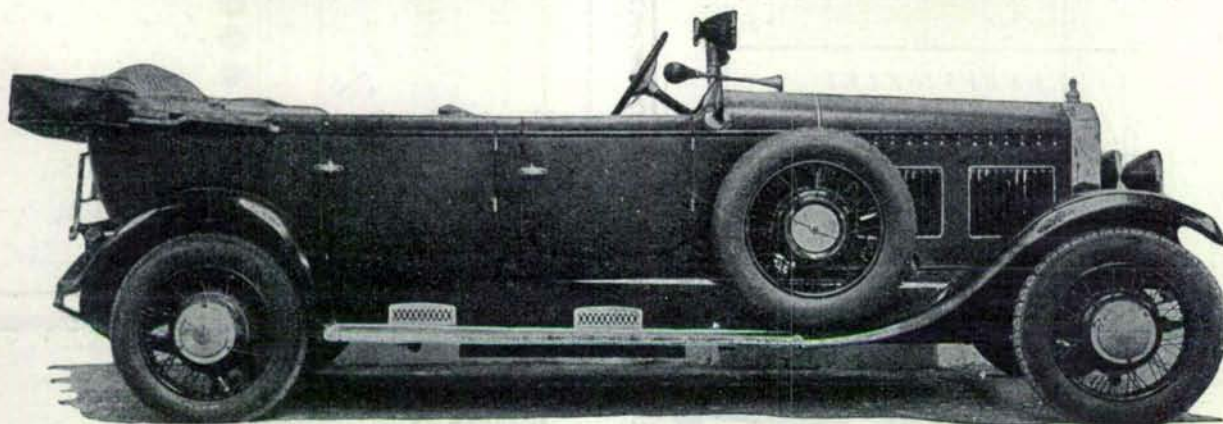
10.500 PENGŐ

AZ ÚJ HATHENGERES

2

LITERES

MAGOSIX



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

Automobil-Motorsport

FÜGGETLEN KÉPES MOTORSZAKLAP

Megjelenik minden hó 10-én és 25-én

Felelős szerkesztő: DEVÁN ISTVÁN
Helyettes szerkesztő: DÁRDAY-ABRIANI DEZSÓ

Szerkesztőség és kiadóhivatal:
Budapest, VI., Rózsa-u. 111. sz. II. em.
Telefon: Teréz 136-64 Hivatalos órák délelőtt 9-11.

Postatakarékpénztári csekkzámla: 34240.

Előfizetési díjak:

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

A külföldi előfizetéseknél a postaköltség is be van foglalva.

Versenyeredmények

A genfi csillagtúra

Győztes: Fortmann (Bern) Farman.

A genfi nagy kiállítással kapcsolatban az Automobil Club de Suisse most is megrendezte szokásos automobil csillagtúraútját, melynek célja Genf volt. A svájci kantonok legelrejtettebb zúgaiból is indultak a versenyben, melynek komolyságára jellemző, hogy még az abszolút győztes, a Bernből startolt Fortmann (Farman) sem tudott büntetőpontmentesen befutni. A 80 starthoz állott versenyzőből 60 fejezte be az utat. A csapatversenyt a Section Bern nyerte. 1. Fortmann (Bern) Farman 16.7 pont. 2. Geishüsler (Luzern) Talbot 35.4 pont. 3. E. Thommen (Bern) Oakland 35.8 pont. 4. Pierrehumbert (Le Locle) Hispano-Suiza 38.0 pont. 5. Levaillant (Le Locle) Buick 39.2 pont. Az 59-iknek befutó M. Flury (Chrysler) és A. Bosson (Lancia) 129.8 büntetőponttal végeztek.

Az Eilenried-Rennen

Abszolút győztes: Bauhofer (BMW).

Március 18-án zajlott le a német motorkerékpáros szezon első versenye a Hannover melletti 5 kilométeres aránylag igen rövid erdei körpályán. A verseny kb. 50.000 néző jelenlétében folyt le, több mint 100 indulójával a német országúti motorkerékpárverseny első pontszerző versenye volt. A nap legszebb eredményét ismét a müncheni Bayerische Motorwerke menői érték el. Toni Bauhofer, aki a múlt évben több ízben szerencsétlenül bukott és az őszi versenyeken már nem indulhatott, újra pompás formában van. Nagy fölényrel győzött az 500 kcm.-en felüli gépek csoportjában és a 200 kilométert 94.8 kilométeres átlaggal abszolválta. Ő futotta egyébként a nap legjobb körét is 99.8 km. átlagsebességgel. Legerősebb ellenfele a barmeni Kürten volt, aki egy Tornax gépen indult, de csak 81.4 km. átlagot tudott elérni. Az 500 kcm. kategória szintén a BMW-nek hozott sikert a kölni Soenius révén, aki 90.8 km. átlaggal biztosan nyerte versenyét. A második helyet a svájci Dom foglalta el 88.1 km. átlaggal honfitársa Franconi előtt, akik mindketten a Moto-sacoche (MAG) motorral beépített német Standard-nak versenyeztek. Negyedik helyre itt ismét egy német BMW-vezető Messerschmidt került.

A nizzai sebességi verseny

Abszolút győztes: Louis Chiron (Bugatti).

A Páris-Nizza túraút utójátéka március 17-én zajlott le a nizzai Promenade des Anglais-en. A távolság 900 méter volt álló starttal. A nap legjobb idejét a Bugatti-vezető Louis Chiron érte el, amennyiben 900 méteren 26.6 mp.-es időt ért el, 124.800 kilométeres átlagsebességet ért el. A versenyen egyébként a Bugatti-menők domináltak. Kitünő eredményt ért el még az Amilcar-vezető Morel is, aki 27.6-os idejével alig maradt le Chirontól és ha tekintetbe vesszük 1100 kcm.-es gépét, úgy eredménye viszonyítva még sokkal jobb. A részletek a következők: 1100 kcm. sportkocsik: 1. Signoret (Salmson) 37.2. — 1500 kcm. sportkocsik: 1. Gregoire (Tracta) 40.6 mp. — 2000 kcm. sportkocsik: 1. Bussienne (Sizaire) 42.2 mp. — 3 literes sportkocsik: 1. holtversenyben Grosse és Frederich (mindkettő Bugatti) 38.2 mp. — Versenykocsik 1100 kcm.: 1. Morel (Amilcar) 27.6 mp. — 1500 kcm.: 1. Madame Versigny (Bugatti) 32.6 mp. — 2000 kcm.: 1. Chiron (Bugatti) 26.6 mp. A nap legjobb ideje. — 3000 kcm.: 1. Lortho (Bugatti) 30.6 mp. Kiemelendő az autóbuzsok versenyében a Renault-vezető Liancourt eredménye, aki 48. mp.-et ért el.

A genfi kilométerversenyek

Abszolút győztes: Huldreich Heusser (Bugatti)
182.307 km.

Az európai versenyek egyik legjelentősebbje, a genfi kilométerverseny zajlott le március 18-án a Genf melletti Eaux-Mertes-i egyenesen. Az azurkék égbolt, melyre a genfi egy nagy napon ébredtek, a nézők óriási tömegét vonzotta az úttesthez, úgy, hogy 9 órára a 3 kilométeres országút mindkét oldala feketéllett a nézők seregétől. Automobilok és motorkerékpárok ezrei állottak az út mentén. A versenynek kitünő idő kedvezett, a multéval szemben mindenképpen ragyogó keretet adott a nevezetes napnak. Egyedüli baj a pálya keskeny volta, amit sokan kifogásoltak is. Megesett, hogy egyes instabilabb kocsik hol az úttest bal-, hol annak jobb szélén feküdtek. Mindazonáltal baleset nem történt. A zürichi „Sport” szerint voltak egyes versenyzők, akik a szó szoros értelmében valódi Shimmyt táncoltak kocsijaikkal.

A nap legjobb idejét ezúttal Huldreich Heusser futotta 2.3 kompresszoros Bugattijával. Heusser, mint tudjuk, éveken keresztül a legjobb Steyr-versenyzők egyike volt és Németországban versenyt versenyre nyert Steyr-színekben. Heusser a múlt évben egy Type XII-vel odalenn járt Sziciliában és azóta a Targa Florio rajongója lett. Váltig unszolta a Steyr-gyárat, hogy vegyen részt az idei Targán. Steyrben nem érezték nagy kedvet a Targa Florio starthoz és ez a körülmény szakadást idézett elő a gyár és az éveken át Steyr-színekben versenyző Heusser között, aminek az lett az eredménye, hogy Heusser megvette a zürichi Merz Type Targa Florio Bugattiját és azt a gyárban rendbehozattván, áttért a Bugattival való versenyzésre, ami most első ideji sikerét is meghozta. Vele együtt tért át a Bugattira a kiváló növeztető Einsiedel grófnő, aki szintén Targa babérokra vágyik. Heusser tulajdonképpen átutazóban volt Genfben és eredménye annál szebb, mert kocsija már az 500 kilométeres sziciliái versenyre volt előkészítve. Heusser egyik irányban 190 kilométeren felüli eredményt ért el, átlagban pedig 182.307 kilométerig vitte. Einsiedel grófnő 1.5 literes kompresszoros Bugattijával 149.364 kilométeres sebességet futott ki. A nemzetközi versenyben a sportkocsik legjobb idejét a nálunk is jól ismert báró Wentzel-Mosau érte el Type „S” Mercedes-Benzsel. Ideje 21.10 mp. 170.604 km.-nek felel meg. Delmár múlt évben 174 kilométeres sebességet futott ki Steyrjével. A verseny két részre oszlott: nemzeti és nemzetközi versenyre. A nemzeti versenyben túrakocsi kategória is volt, melyet a svájci Büttikofer (Martini) nyert meg. Ideje 30.3 mp. volt,

MÜLLER mérnök

Akkumulátor-eladás, töltés és javítás.
Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 6. TELEFON
149-93

ami 118.800 km., sebességnek felel meg. Ugyanitt a sportkocsik legjobb idejét Ch. Feuler (Steyr) érte el, aki 23.8 mp-et futott (151.236 km.). A nemzeti versenyben érte el Huldreich Heusser (Bugatti) a nap legjobb idejét 19.74 mp-vel.

A nemzetközi versenyben Heusser gyertyadefektje miatt csak 180 kilométert tudott kifutni és így a pompásan futó francia gyári vezető Martin (Amilcar) pár száz méterrel megelőzte. Martin Ideje 20.03 mp., Heusseré 20.04 mp. volt. A nemzetközi verseny részletei a következők: Sportkocsik 1100 km.: 1. Cornara (FIAT) 37.2 mp. Sebesség: 96.768 km. — 1500 km.: 1. Galley (Ceirano) 34.6 mp. Sebesség: 104.078 km. — 5000 km.: 1. Ch. Freuler (Steyr) 23.5 mp. Sebesség: 153.180 km. — 8000 km.: 1. báró Wentzel-Mosau (Mercedes-Benz) 21.1 mp. Sebesség: 170.604 km. 2. E. Kimpel (Mercedes-Benz) 21.48 mp. Sebesség: 168.228 km. — Versenykocsik: 1100 km.: 1. Martin (Amilcar) 20.03 mp. Sebesség: 180.211 km. — 1500 km.: 1. Einsiedel grófnő (Bugatti) 24.17 mp. Sebesség: 149.364 km. — 2000 km.: 1. Probst (Bugatti) 20.74 mp. Sebesség: 173.880 km. — 3000 km.: 1. H. Heusser (Bugatti) 20.04 mp. Sebesség: 180.123 km. 2. Stuck (Austro-Daimler) 22.91 mp. Sebesség: 157.176 kilométer.

Circuito del Pozzo. (Verona)

Az olasz automobilbajnokság második futama.

Abszolút győztes: Nuvolari (Bugatti).

Zuhogó esőben, a lehető legrosszabb talajviszonyok mellett állottak fel a Verona mellett Pozzo Circuiten március 25-én tizenheten, hogy az olasz automobilbajnokság második pontszerző versenyében megküzdjenek. A verseny érdekessége és egyben szenzációja Pietro Bordini startja volt, aki egy 2 literes Bugatti-kompresszorral indult. Első startját nem koronázta siker. Nuvolarival folytatott gyönyörű párharcának második körében pneudefektet kapott és 7 percet vesztett, amit a nehéz csúszós pályán, valamint a később zuhogó eső folytán előálló nehéz látási viszonyok miatt már behozni nem tudott és a 10 körben feladta a reménytelen küzdelmet. A versenyben egy nagy baleset történt. Testi (Bugatti) a sáros pályán kiesészt és az út mentén álló két katonát oly szerencsétlenül ütött el, hogy mindkettőt a kórházba szállították. Neki semmi baja sem történt, csupán gépe vált egyelőre használhatatlanná. A Talbot-ok startja ezúttal sem sikerült és amint megjósoltuk, ismét nem állották végig a versenyt. Igen szép versenyt futott Clerici (Salmson) és Maggi (Maserati), akik az 1100, illetve az 1500-as kategóriában győztek. Nuvolari mostani győzelmével két első hellyel áll az olasz bajnokság élén. Materassi nem indult. A 17 starthoz állott versenyzőből 9 állt ki útközben. A leggyorsabb kört Nuvolari Tazio (Bugatti) futotta az ötödik körben: 5:33.6. Átlagsebesség: 133.187 km., ami a csúszós, sáros talajon, zuhogó esőben kolosszális teljesítmény. Távolság 308.550 km. Részletes eredmény a következő: 1100 km.: 1. Clerici Abele (Salmson) 2:54:18.6. Sebesség: 106.205 km. 2. Cattaneo Pietro (Amilcar) 2:57:04. 3. Saccomani (Amilcar) 3:11:40. — 1500 km.: 1. Maggi Aimó gróf (Maserati) 2:49:25. Sebesség: 109.275 km. 2. Fagioli (Bugatti) 2:57:02. 3. Fagioli Luigi (Maserati) 3:09:36. — 2000 km.: 1. Nuvolari Tazio (Bugatti) 2:40:36.6. Sebesség: 115.266 km. Az 1500 km. kategória leggyorsabb körét Beccaria (Bugatti) futotta 5:49-el, ami 127.310 km.-es sebességnek felel meg.

A Mont Agel hegyverseny (Monte-Carlo)

Abszolút győztes: Lorthiois (Bugatti).

Március 25-én megkezdődtek a francia hegyversenyek. Egy napon két jelentős hegyiderby zajlott le. A nevezetesebb a Monte Carlo melletti 10.600 méteres hosszú Mont Agel hegyverseny volt, melynek elsője a monacoi herceg nagydíjáért folyt. A versenyben egész csomó kiváló francia vezető állott starthoz. Így ott láttuk a kategóriagyőztesek sorában Chiront, Bussiennet, Grégoiret és De Joncyt. A Robert Benoist által 1924-ben egy 12 literes Delage-al felállított 10:58.4-es pályarekord érintetlen maradt. Ebben azonban, mint a „L'Auto” írja, nagy része volt a hihetetlen rossz időjárásnak. Chiron veresége Lorthioistól onnan ered, hogy a pálya második felében egyes hengerei ki-kihagyogattak. Részletes eredmény a következő: Sportkocsik 1100 km.: 1. Carasso (BNC) 16:09.4. — 1500 km.: 1. Grégoire (Tracta) 14:58.4. — 2000 km.: 1. Bussiennet (Sizaire Freres) 14:16.4. — 3000 km.: 1. Valcourt (Bugatti) 14:46.2. — Versenykocsik 750 km.: 1. Billiet (BNC) 14:25. Kategóriarekord. — 1100 km.: 1. Henny de Joncy (BNC) 13:51.0. — 2000 km.: 1. Chiron (Bugatti) 12:27.2. — 3000 km.: 1. Lorthiois (Bugatti) 11:54.6. A nap legjobb ideje.

Cote d'Argenteuil hegyverseny

Abszolút győztes: Martin (Amilcar).

A rossz időjárási viszonyok, melyek a március 25-iki vasárnapot európaszerte jellemezték, az Argenteuil hegyversenyt sem kímélték. Ennek dacára a francia elitgárda legjobbjai állottak itt is starthoz és a kiváló Amilcar-vezetőnek Martinnak sikerült a rossz idő dacára az 1600 méteres útvonalon új rekordot felállítani. Ideje: 1:15.8, ami 85.488 kilométeres sebességnek felel meg. Kitűnően szerepeltek még Dugat (Derby), Doré (La Licorne) és Polpi (Bugatti). A motorkerékpárok legjobb idejét Lemasson futotta (Alcyon) 1:26.8-as időt érve el. A részletek a következők: Sportkocsik 1100 km.: 1. Dugat (Derby) 1:32.6. — 1500 km.: 1. Gondouin (Independant) 1:50.6. — 2000 km.: 1. Fladeydar (Independant) 2:16.8. — 5000 km.: 1. Van Zon (Independant) 1:54.4. — Versenykocsik 500 km.: 1. de Rovin (Rovin) 1:29.6. — 750 km.: 1. Treunet (Violet) 1:37.4. — 1100 km.: 1. Martin (Amilcar) 1:22.0. Sebesség: 79.024 km. — 1500 km.: Itt Martin újra startolt egy ugyancsak 1100 km. Amilcar-kompresszorral és sikerült neki 1:15.8-al új pályarekordot elérnie. 2. Doré (Corre la Licorne) 1:22.0. — 2000 km.: 1. Polpi (Bugatti) 1:32.0.

Befejeződött a motorkerékpárok Páris—Nizza túraútja.

A verseny ezidén különösen jól sikerült. 147-en startoltak Párisban. Ebből 121 érte el a célt. 109 versenyző büntetőpont nélkül érte el Nizzát, tehát arany plakettet nyert. Csupán 11-en kaptak büntetőpontot és 26 versenyző adta fel a versenyt. A teamdíjakat egyes kategóriákban a következők nyerték: 175 km.: Monet-Goyon. — 250 km.: Terrot. — 350 km.: Motosacoche. — 500 km.: BMW. — A müncheniek szenzációs eredménye külön kiemelendő. Ez volt az első verseny, ahol német motorkerékpárok a háború óta francia versenyben starthoz állottak. A könnyű oldalkocsis gépek serlegét a Monet-Goyon, a nagyokét a Gillet-Herstal nyerte. A legszebben konstruált és legszebb kiviteli gépre kitűzött külön díjat a svájci Motosacoche-gyár nyerte.

SCINTILLA

Bosch, North East, Marelli, Ford, S. E. V., Paris Rhone, Ducellier, Soubitez, stb., stb.

mágnesek, indítómotorok, dynamók

szerelése és javítása eredeti alkatrészekkel gyorsan, olcsón, pontosan, garancia mellett

URNER ÉS BERKOVITS

SCINTILLA, INDEX, FENAG vezérképviselőt
Budapest, V. kerület, Pozsonyi-út 4/f. Telefon: Teréz 148—84.

Ui!



Gargoyle Mobiloil visszaváltható 2-literes kannákban

Az amerikai automobilon felosztása tipusok és árak szerint

44 amerikai személykocsi gyár közül 28 van képviselve Magyarországon

Miután hétről hétre több és több amerikai autómobil látunk futni Budapest utcáin és a magyar országutakon, miután nap-nap után több és több amerikai gyár nyer képviselést Budapesten, nem tartjuk érdektelennek bővebben foglalkozni az amerikai gyárak gyártmányával és azok áraival. A mai 44 amerikai személykocsigyárnak már több, mint a fele bír képviselést Budapesten és az állandó növekvő érdeklődés, ami az amerikai kocsik felé irányul, nemsokára oda fog vezetni, hogy csaknem valamennyi USA-gyár képviselve lesz Budapesten. Az amerikai kocsikat otthonukban különösen az árak tekintetében tartják osztályozva. Ma a USA-ban a legolcsóbb Fordtól, melynek ára 385 dollár — 12.500 dolláros Lokomobilig hullámoznak az árak. Vannak olcsó, közhasználati kocsik, vannak kevésbé olcsó, de drágának semmi esetre sem mondható kocsik és vannak drága, de ezzel szemben pompás kiállítású luxuskocsik. Minder ember megtalálja azt, amire vágyik, illetve ami egyéni ségének, foglalkozásának legjobban megfelel.

Az amerikai lapokban állandóan közölt ártáblázatot most közöljük közönségünkkel, mely a fenti összehasonlításokból igen sok következtetést vonhat le. Természetesen, az árakat nem szabad átszámítanunk dollárról pengőre, hiszen tudni kell, hogy a dollárárhoz igen sok szállítási költség, igen sok vám- és csomagolási költségek járulnak. Tekintetbe kell továbbá azt is vennünk, hogy a mai autót vásárlás legnagyobb része a részletfizetések alapul, amikor az árakba a kamat és a részletfizetéssel járó kockázat is bele van számítva.

Aki készpénzért vásárol kocsit, az mindig olcsóbban vásárol, sőt olcsóbb árat is kérhet az eladótól, aki ez esetben nem fogja visszautasítani a vevő kérését.

Ma Budapesten a következő amerikai gyárak bírnak képviselést:

Auburn, Buick, Cadillac, Chandler, Chevrolet, Chrysler, Dodge, Diana-Moon, Elcar, Ford, Gardner, Hudson-Essex, Hupmobil, Jordan, La Salle, Lincoln, Locomobile, Nash, Oldsmobile, Paige, Packard, Peerless, Reo, Studebaker (Erskine), Stutz, Velie, Whippet és a Willys-Knight.

Az amerikai kocsiknak ezen jelentős térfoglalását nézve, nem tartjuk érdektelennek egypár — amerikai forrásból származó — adattal szolgálni olvasóinknak az amerikai autómobilgyártásról.

Az USA autópárájának a fokozott export tevékenysége, ami kisebb-nagyobb mértékben az egész világra kiterjed, természetesen mondható. 1923. óta az USA autómobilizmusának a fejlődése mind lassúbb. A gépkocsiállomány százalékos növekedése az 1923. évi 23.3%-ról, 1924-ben 16.5%-ra, 1925-ben 13.4%, 1926-ban 10.3%, 1927-ben 5.5%-ra hanyatlott vissza. Ezen szám adatok vizsgálatánál önkéntelenül annak a megismerése nyomul előtérbe, hogy az USA hazai piacának az, úgy mondhatnánk „telítettsége” már majdnem elért. Hiszen ismeretes olvasóink előtt az a tény, hogy USA-ban az 1927. év kezdetén, az aggodat és gyermekeket is beleszámítva,

minden 5.4 lakosra jutott egy autómobil és hogy 2.7 millió olyan lakos is van, akinek már 2 autómobilja van.

A fentiekből az következik, hogy a gépkocsiállomány jelentősebb növekedése nem várható. Ennélfogva, bár az 1927. évi termelés is visszafejlődött az 1926. évihez viszonyítva, az USA autómobilipara mégis kényszerítve van nagyarányú, fokozott export-tevékenységre.

Az 1927. évnek ez a válsága nagyon sok gyárat megszüntetett, hisz a volt 120-ból 44 maradt, egy csomó összeolvadt, mások márkájukat megtartva, nagy koncentrációba kerültek. A következőkben felsoroljuk a jelenleg meglévő márkákat:

Auburn	La Salle
Buick	Lincoln
Cunningham	Locomobile
Cadillac	Marmon
Chandler	Mc. Farlan
Chevrolet	Nash
Chrysler	Oakland
Davis	Oldsmobile
Dodge-Bros	Paige
Diana-Moon	Packard
Durant	Peerless
Du Pont	Pierce-Arrow
Elcar	Pontiac
Falcon	Reo
Ford	Star
Flint	Stearns-Knight
Franklin	Studebaker
Gardner	Stutz
Hudson-Essex	Velie
Hupmobile	Whippet
Jordan	Willys-Knight
Kissel	Wolverine

A már említett összeolvadások, egyesülések még inkább lehetővé teszik a már amúgyis legmodernebb folyómunka mellett a gyártmányok lehető leggazdaságosabb előállítását és ezzel azt az árleszállítást, amelyet a legutóbbi időben eszközöltek a gyárak. Ez az árleszállítás, a gyártmányok folytonos technikai tökéletesítése és kényelmessé, szebbé tétele mellett egyes gyáraknál 10, 15, sőt 25%-ot is elért.

Az alábbiakban adjuk árak szerint csoportosítva az amerikai márkákat. Ezt a csoportosítást azért tartjuk jónak, mert az USA-ban a verseny következtében ugyanazon pénzért körülbelül egyforma minőségű kocsik jönnek forgalomba.

500 dollárig:

Ford A.	Roadster (2)	385
Ford A.	Phaeton (5)	395
Ford A.	Coupe (2)	495
Ford A.	Tudor Sedan (5)	495

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

500-tól 750 dollárig:

Chevrolet	Roadster (2)	525
Star	Roadster (2)	550
Ford A.	Four-door Sedan (5)	570
Chevrolet	Coach (5)	595
Whippet 96.	Coach (5)	625
Star	Bus Coupe (2)	650
Chevrolet	Sedan (5)	695
Chevrolet	Cabriolet (4)	715
Chrysler 52.	Club Coupe (2)	725
Pontiac 6—28.	2 Door Sedan (5)	725

750-től 1000 dollárig:

Chrysler 52.	Touring (5)	750
Star	4 Door Sedan (5)	765
Durant 55.	2 Door Sedan (5)	795
Erskine, American 6.	Club Sedan (5)	795
Dodge-Bros 128.	Coupe (2)	855
Nash, Standard 6.	Touring (5)	865
Chrysler 52.	De Luxe Sedan (5)	875
Nash, Standard 6.	Coupe (2)	875
Erskine, American 6.	Sedan (5)	885
Nash, Standard 6.	Sedan (5)	895
Dodge-Bros 128.	De Luxe Sedan (5)	975
Durant 65.	2 Door Sedan (5)	975
Chandler, Spec. 6.	Sedan (5)	995

1000-től 1250 dollárig:

Durant 65.	Sport Roadster (4)	1025
Falcon 12.	2 Door Sedan (5)	1025
Chandler, Special 6.	Coupe (2)	1035
Dodge-Bros, Victory	Coupe (2)	1045
Durant 65.	Cabriolet (4)	1045
Oakland 212.	Landau Coupe (2)	1045
Nash, Standard 6.	Landau (5)	1085
Chrysler 62.	Touring (5)	1095
Chrysler 62.	Roadster (4)	1175
Durant 65.	Town Sedan (5)	1175
Buick 115.	De L. Sport Roadst. (4)	1195
Falcon 12.	4 Door Sedan (5)	1195
Reo, Wolverine	Cabriolet (4)	1195
Studebaker, Dictator	Duplex Phaeton (5)	1195
Velie 66.	Coupe (5)	1195
Nash, Special 6.	Roadster	1225
Willys-Knight 56.	Sedan (5)	1245

1250-től 1500 dollárig:

Oakland 212.	Landau Sedan (5)	1265
Buick 115.	Ctry. Clb. Coupe (4)	1275
Nash, Special 6.	Cabriolet (4)	1290
Chrysler 62.	Landau Sedan (5)	1295
Elcar 6—70.	Brougham (5)	1295
Gardner 8—75.	Coupe (—)	1295
Peerless 6—60.	Roadster (4)	1295
Reo, Wolverine	Sedan (5)	1295
Studebaker, Dictator	Sport Coupe (4)	1295
Willys-Knight 70.	Coupe (2)	1295
Hupmobile, A.	2 Door Sedan (5)	1345
Durant 75.	4 Door Sedan (5)	1385
Gardner 8—75.	Club Sedan (5)	1395
Moon 6—72.	Royal Roadster (5)	1395
Kissel 6—70.	Brougham (5)	1495

1500-től 1750 dollárig:

Buick 128.	De L. Sport Tour. (5)	1525
Chrysler 72.	Sport Roadster (4)	1525
Nash, Advanced 6.	Sport Roadster (5)	1540
Moon 6—72.	Royal Sedan (5)	1545
Dodge-Bros, Senior	Coupe (4)	1570
Chandler, Big 6.	De Luxe Sedan (5)	1595
Chrysler 72.	Royal Sedan (5)	1595
Dodge-Bros, Senior	Cabriolet (4)	1595
Jordan, R.	Sport Sedan (4)	1595
Kissel 6—70.	Coupe Roadster (4)	1595
Nash, Advanced 6.	Victoria (4)	1595
Peerless 6—80.	Sedan (5)	1595
Reo, FlyingCloud	Sport Coupe (4)	1625
Elcar 8—82.	Coupe (4)	1695

1750-től 2000 dollárig:

Buick 128.	Ctry. Clb. Coupe (4)	1765
Nash, Advanced 6.	Coupe (4)	1775
Chandler, Big 6.	Sedan (7)	1795
Reo, Flying-Cloud	Sedan (5)	1845
Willys-Knight 66.	Touring (5)	1850
Davis 99.	Prince Coupe (4)	1885
Kissel 8—80.	Phaeton (5)	1885
Marmon 78.	Roadster (2)	1895
Peerless 6—91.	Victoria (—)	1895

2000-től 2250 dollárig:

Chandler, Royal 8.	Sedan (7)	2095
Gardner 8—85.	Cust. Coupe (—)	2095
Kissel 8—80.	Tourster (4)	2095
Velie 88.	Special Sedan (5)	2095
Locomobile 8—70.	Victoria Coupe (4)	2100
Jordan, Aier-Line 8. J.E.	Playboy Coupe (4)	2195

2250-től 2500 dollárig:

Studebaker, President 8.	State Sedan (5)	2250
Gardner 8—95.	Brougham (5)	2275
Elcar 8—91.	Coupe (4)	2295
Kissel 8—10.	4 Door Spec. Brom (5)	2295
Franklin, Airman	Coupe (3)	2490
La Salle	Phaeton (5)	2495

2500-től 2750 dollárig:

La Salle	Roadster (4)	2525
Elcar 8—92.	Sedan (7)	2565
Mc. Farlan, Line 8.	Touring 45. (5)	2650
Packard 533.	Sedan (7)	2685
Franklin, Airman	Victoria (4)	2740

2750-től 3000 dollárig:

Mc. Farlan, Line 8.	Touring 47. (7)	2750
Packard 533.	Sedan Limo (7)	2785
Chrysler 80.	Roadster (4)	2795
Kissel 8—90.	Sedan (7)	2795
La Salle	Imp. Sedan (5)	2795
Peerless 8—69.	Coupe (5)	2795
Locomobile 8—80.	Sedan (5)	2850
Willys-Knight 66.	Sedan (7)	2850
Pierce-Arrow 81.	Runabout (4)	2900
Franklin, Airman	Couv. Coupe (5)	2925

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

3000-től 3250 dollárig:

Locomobile 8—80.	Coll. Coupe (4)	3000
Mc. Farlan, Line 8.	Roadster 42. (4)	3050
Franklin, Airman	Touring (7)	3060
Chrysler 80.	Sedan (7)	3075
Pierce-Arrow 81.	Touring (4)	3100
Marmon 75.	Town Coupe (5)	3195

3250-től 3500 dollárig:

Pierce-Arrow 81.	Brongham (5)	3250
Stearns-Knight, F. 6—85.	Touring (4)	3250
Cadillac	Coupe (4)	3295
Peerless 8—69.	Cust. Sedan Limo (7)	3295
Pierce-Arrow 81.	Club Sedan (5)	3300
Locomobile 8—80.	Sport Tour (4)	3300
Cadillac	Roadster (4)	3350
Pierce-Arrow 81.	Sport Sedan Land (5)	3350
Stearns-Knight, F. 6—85.	Cust. Sedan (5)	3350
Mc. Farlan, Line 8.	Sub Sedan 65. (5)	3380
Pierce-Arrow 81.	Club Sedan Land (5)	3400
Marmon 75.	Speedster (2)	3485
Chrysler 80.	Sedan Limo (7)	3495
Stutz, BB.	Spedster (2)	3495

3500-től 3750 dollárig:

Locomobile 8—80.	Suburban (7)	3500
Pierce-Arrow 81.	Enc. Drive Limo (7)	3550
Stearns-Knight, F. 6—85.	Cab Roadster (4)	3550
Marmon 75.	Speedster (7)	3565
Stutz, BB.	Sedan (5)	3570
La Salle	Šta. Coupe (2)	3600
Mc. Farlan, Line 8.	Sedan 86. (7)	3680

3750-től 4000 dollárig:

Stearns-Knight, F. 6—85.	Sedan (7)	3750
Mc. Farlan, Line 8.	Sub Sedan 87. (7)	3780
La Salle	Sedan (5)	3800
Stutz, BB.	Speedster (4)	3845
Cadillac	Imp. Sedan (7)	3895
Packard 443.	Roadster (4)	3975

4000-től 4250 dollárig:

Packard 443.	Touring (7)	4050
Marmon 75.	Custom Sedan (7)	4075
Cadillac	Sedan (5)	4095
Stutz, BB.	Monaco Coupe (4)	4120

4250-től 4500 dollárig:

Stutz, BB.	Riviera Land. Sed. (5)	4420
Cadillac	Imp. Cabriolet (7)	4445

4500-től 5000 dollárig:

La Salle	Town Cabriolet (5)	4500
Stutz, BB.	Chamonix Sedan (5)	4545
Lincoln	Sport Roadster (2)	4600
Mc. Farlan, Line 8.	Town Car. 54. (4)	4600
Stutz, BB.	Fountainbleau (7)	4745
Lincoln	Sedan (5)	4800
Packard 443.	Coupe (4)	4950

5000-től 6000 dollárig:

Lincoln	Sedan (7)	5000
Packard 443.	Sedan (7)	5150
Stutz, BB.	Versailles (7)	5295
Stearns-Knight, H.	Victoria (4)	5500
Mc. Farlan, TV. 6.	Sport Tour. 140. (5)	5600
Pierce-Arrow 36.	Runabout (4)	5875
Locomobile 90.	Sportif (4)	5900

6000-től 7000 dollárig:

Lincoln	Limousine (7)	6000
Locomobile 90.	Touring (7)	6000
Pierce-Arrow 36.	Enc. Dr. Landau (7)	6000
Stutz, BB.	Prince Wales (5)	6345
Mc. Farlan, TV. 6.	Tour Sedan 195. (5)	6720

7000-től 9000 dollárig:

Pierce-Arrow 36.	French Landau (6)	8000
--------------------------	-------------------	------

9000-től 10.000 dollárig:

Mc. Farlan, TV. 6.	Town Car. 154. (6)	9000
Locomobile 48.	Sportif (4)	9600

10.000 dolláron felül:

Locomobile 48.	Roadster (—)	11.000
Locomobile 48.	Cabriolet (7)	12.500

Hogy az Egyesült-Államok autópára az 1927. évet milyen eredménnyel fogja zárni, arra nézve — bár egyes szaktekintélyek optimisztikusan ítélik meg a helyzetet — ma még minden jóslás korai volna. Mindenesetre, ha fog is javulás mutatkozni, az jelentős nem igen lehet.

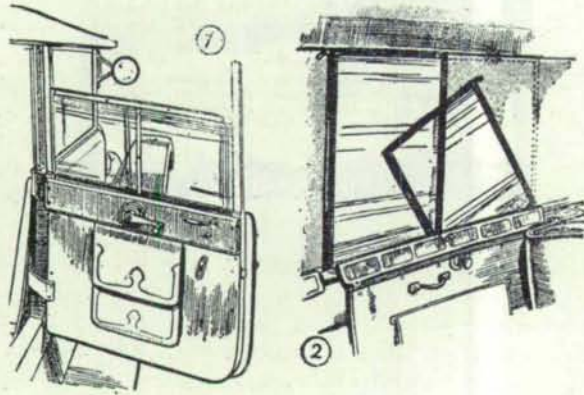
Egyes amerikai szaktekintélyek szerint a vásárlás visszafejlődése a Ford-gyárral volt kapcsolatban. Az amerikai közönség nagy része már jó előre tudott az új Fordról és várt. Statisztikák kimutatása szerint a többi gyár eladása nem csökkent, sőt sok esetben emelkedett és a stasztika rosszabbodását csupán a Ford eladás stagnálása okozta. Optimisztikus amerikai vélemények szerint, újabban mindinkább előtérbe nyomul „2, sőt 3 különböző kocsit egy családnál” elv, úgyhogy ezáltal az amerikaiak újabb nagy „hausse”-t várnak az automobilkereskedelemben.

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

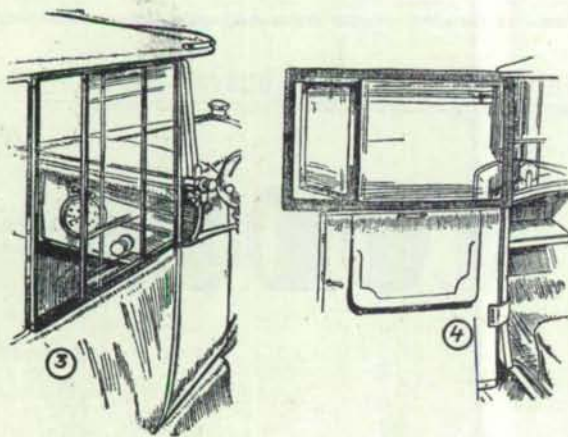
Autóizzók és autóvilágítókéllékek minden kocsinhoz, minden formában és minden feszültségben a legnagyobb választékban Reich Miklósnál, VI., Vilmos császár-út 45. Telefon: T 144—72 és T 272—67.

Modern Allwetter-konstrukciók

Miután az automobil közlekedési eszközzé nőtte ki magát, a gyárosok mindinkább nagyobb súlyt fektettek a karosszéria építésére, hogy az utasok kényelmét és biztonságát növeljék. Régebben majdnem minden kocsinak két karosszériája volt, egy a téli



és egy nyári időszakra. Később az úgynevezett „Ballonaufsatz“ jött divatba. A nyitott karosszériáról leszerelték az amerikai tetőt és egy limuzin felsőrészt erősítettek annak helyébe. Szórványosan még ma is megtalálhatjuk ezt a karosszéria-fajtát, melyet azonban manapság az Allwetter-karosszéria mindinkább kiszorít. Az Allwetter-kocsi egy nyitott



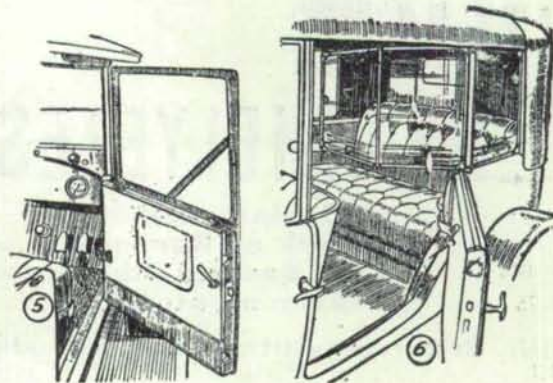
jármű, mely oldalfalak felállításával és egy tetőnek a felcsapásával teljesen csukott, úgynevezett „Innenlenker“-ré alakítható át. Ez a kocsi típus télen-nyáron egyaránt használható, mivel az időjárásnak megfelelően bármikor átalakítható csukottá, illetve nyitottá. Hátránya ennek a típusnak csupán az, hogy meglehetősen nehéz a kezelése, továbbá, eltekintve a velejáró sok technikai hiánytól, igen nagy az előállítási költsége. Ezekből az okokból kifolyóan eljutottak egy valamivel egyszerűbb alakhoz és a szilárd oldalfalak helyett sokkal könnyebb és kiszedhető oldalfalakat létesítettek.

Mind a két előbb említett karosszériánál vászon-tető van alkalmazva. Gondos munkával azonban két-

ségtelenül elérhető, hogy a tető és a szélvédőüveg között egyáltalában ne maradjon rés, amely az esővizet vagy a port beeresztené. Egy jól felszerelt tető és a karosszéria oldala között pedig könnyen lehet oldalrészeket elhelyezni, amelyek pontos beállítás után éppen oly jól fognak zárni, mint bármely más ablak. Ezek az oldalrészek rendszeren acélkeretbe foglalt cellonlemezből állanak, melyek bőrrel vannak bevonva és ugyancsak bőrből való lebernyegekkel bírnak, miáltal a tömítés teljesen kielégítő.

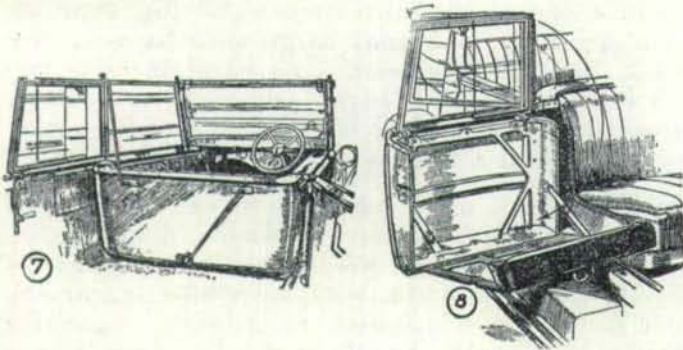
Tekintettel arra, hogy nincs egy ország sem, ahol olyan nedves klíma uralkodna, mint Angliában, ahol az állandóan leszálló köd akár esőnek is beillik, magával hozta, hogy a karosszéria-gyárosok már korán berendezkedtek az Allwetter-felszerelés gyártására olcsóbb kocsiknál is. Ez magyarázza, hogy Angliában az Allwetter-karosszériák annyira tökéletesek. Különösképpen az egyszerűbb kivitelű kocsiknál, tekintettel arra, hogy a praktikus angoloknak nincs nagy érzékük a masszív kábirolék iránt. Nyugodtan megvallhatjuk tehát, hogy képeink angol minta után készültek.

Az egész Allwetter-karosszéria-problémának a megoldása csak attól függ, hogy miképpen erősíthetők meg legjobban az oldalrészek, illetőleg hogyan helyezhetők el a kocsiban kényelmesen, ha nincsen rájuk szükség. Az első ábra például egy nagyon praktikus megerősítési módot mutat és pedig az oldalrészek, akárcsak a limuzinok ablakai, forgattyúval (kurbli) eresztethetők le. Az oldalt lévő támasztó-



falak az ablak felső permére lecsaphatók. Ez a konstrukció határozottan jónak mondható, hátránya azonban ugyanaz, mint a kabriolé-é, hogy a támasztó falak legcsekélyebb elhúzódnása már kellemetlenségeket okoz. A második ábra sokkal egyszerűbb eljárást tár elénk. Az oldalrészeket felállítva, a tetőhöz lehet erősíteni, ha pedig nincsen szükség rájuk, egyszerűen besüllyeszthetők a kocsi oldalfalába. A harmadik ábra nem éppen unpraktikus, de mégis komplikált módot szemléltet, ahol ugyanis az oldalak középen ketté vannak osztva és oldalirányban egymásra tolhatók. A 4. ábrán a kettéosztott oldalfal egyszerűen behajtható. A legegyszerűbb módot az 5. ábra szemlélteti. Az oldalrészeket két egyszerű

rúd segítségével a karosszéria falába dughatjuk és szükség esetén elég egy csavar megoldása, hogy ismét eltávolíthassuk őket. Ez a legegyszerűbb mód, de nem éppen a legideálisabb, mivel az oldalrészeket legtöbbször az ülések alatt, vagy a hátulsó csomag-



tartóban, esetleg a tetőben kell elhelyezni, amikor is igen könnyen megsérülhetnek, különösen ha nedves állapotban helyeztük el őket.

Igen sokszor láttunk már nyitott utazókocsikat dupla szélvédőüveggel. Az egyik üveg a normális módon a vezetőülés előtt foglal helyet, míg a második a hátul ülő utasokat védi. Mivel a hátulsó szélvédőüvegnek a ki- és beszálló utasokra való tekintettel elmozdíthatónak kell lennie, rendszerint több részre osztják őket, amelyek csuklókkal vannak összekapcsolva. Az ilyen szélvédő könnyen kombinál-

FREUND J. UTÓDA
CINKOGRAFIAI KISÉLMŰINTÉZET
TELEFON: INTÉZET JÓZSEF 426-96 LAKÁS JÓZSEF 350-95

készít:
kliséket lapok folyóiratok árjegyzéket és
mindenfajta bevezetődelmi nyomtatvány
részére, tgy és többszínű nyomáshoz.
Fotolitográfia offset részére.

VII. THÖKÖLY-ÚT 8.

ható egy Allwetter-tetővel. Ha a koci nyitva fut, úgy mint szélvédő szerepel, ha pedig esik, akkor a tető fel lesz csapva és a szélvédő szárnyai kifelé lesznek fordítva, ahol a tetőhöz és a karosszéria falához erősítve oldalfalul szolgálnak. A legérdekesebb mód bizonyára az, mely átesapható oldalfalakat használ, ahogy azt két utolsó ábránk mutatja. Az oldalrészeket karok tartják, melyek a vezetőülés támláján vannak megerősítve, úgy, hogy bizonyos mértékben a tető merevítéséhez is hozzájárulnak. Ha a kocsit nyitva akarjuk vezetni, úgy a lapokat összehajtjuk és behelyezzük az igen tágas első ülések alá, ahol jól el vannak téve és nem sérülhetnek meg.

ÜZEM ■ □ ■ ÁTHELYEZÉS

**Victoria Automobil-
művek és Karosszéria-
gyár üzemét áthelyezte
a Szigony-utcából**

VIII., Örömvölgy-utca 38. szám alá

- ◆ Elvállalunk minden típusú és kivitelű autók szakszerű javítását újonnan felszerelt precíz munkagépekkel és univverzális képzettségű szakmunkásokkal — garancia mellett.
- ◆ Beépítünk és javítunk hűtőket, önindítókat, dinamó- és villamosberendezéseket.
- ◆ Felszerelünk keresőlámpákat, irányjelzőket, szélvédőüveg-tisztítókat stb.
- ◆ Készítünk karosszéria-üzemünkben felállított fagymunkáló gépek segítségével személy- és teherautókarosszériákat, a legmodernebb és országutainknak megfelelő legszilárdabb kivitelben. Fényezőműhelyünket amerikai rendszerű Ducó-készülékkel szereltük fel.
- ◆ Foglalkozunk karosszériák, sármentők szélvédők, amerikai tetők és ajtóval nyitható fémkeretes oldalfalak készítésével, nikkelezésekkel.
- ◆ Minden a szakmába vágó munkálatokat a legszakosabb, leggyorsabb és legolcsóbb kivitelben készítjük.

Automobil-Motorsport húsvétli triálja 1928.

Fényes

LODGE=

eredmények!

18 versenyző tutott
LODGE-gyertyával, köz-
te 3 kategóriagyőztes!

Kiss Béla, Puch János
és Wellisch Árpád

LODGE=

gyertyával győztek!

Vezérképviselőt:

**BIRÓ JENŐ Budapest,
VI., Liszt Ferenc-tér 10.**

A Coppa Delle Mille Miglia

**Abszolút győztes: Campari-Ramponi (Alfa-Romeo) — Az olasz gyárak fényes győzelme
A Bugattik féluton vezettek — Amerikai kocsik a versenyben**

A Coppa Delle Mille Miglia, amely ma Olaszország egyik leghíresebbé lett versenye tulajdonképpen a Coppa delle Alpi utóda. 1000 méterföldön (1609 kilométeres) távon, lezárt országúton futják. Start és cél Brescia. Olaszországban ma a Coppa Mille Miglia nemcsak óriási sporteseménynek tekintik, de szinte nemzeti ünnep számba lehet venni, tekintve azt az

óriási érdeklődést, amely március 30-án iránta megnyilatkozott. A híres olasz automobilipar teljes egészében felvonult a legjobb olasz vezetőkkel a volánra. A hivatalos Olaszország, Mussolinival a „Duce”-val az élén a legmesszebb menő támogatásukkal tüntették ki a versenyt. Az útvonalon a forgalom teljesen be volt szüntetve. A versenyzők a fascisták valóságos sorfala között futottak. És mindez a nagy érdeklődés, felkészülés, hivatalos támogatás, amint az eredmények igazolják nem volt hiába, mert a verseny az olasz ipar óriási győzelmével végződött. A híres Alfa-Romeo újból teljes régi fényében tündökölt. A csapat osztályozásnál, mint első végzett Bugatti előtt. A harmadik helyen az O. M. míg a negyedik helyre ismét az Alfa-Romeo jutott. Az Alfa-Romeo új 1.5 literes kocsijával aratta fényes diadalát. Az új három literes Bugattinak is ez volt a nagy debutje. Az O. M. régi hat hengeres 2 literes kocsijával szerepelt és ért el szép eredményeket. A Lancia-Lambdák is nagyon szépen szerepeltek, úgyszintén az 1100 km-es kategóriában a Fiat. Különös érdekességet kölcsönöz a versenynek az a körülmény, hogy az amerikai gyárak is felvonultak sportkocsijaikkal. A Chrysler és a Cadillac kisebb típusa a „La Salle” és bár időben nem tudtak olyan eredményeket elérni mint az olaszok, de az öt literes kategóriában az első négy helyet foglalták el. Ezeket a kocsikat is a legjobb olasz vezetők vitték diadalra, mint Minoia-Balestrero, Leonardi-Ciriaci, Danieli-Lotti. Materassi, aki szintén egy Chryslerrel indult, feladta. A Bugattik a verseny

kezdetén szenzációsan feküdtek. Novulari és Bordino Brescia és Florenc közötti útvonalon 95.976 km-es átlaggal futottak. Azonban nagyon igénybe véve fékjeiket, a táv második felében ki kellett állaniok, hogy fékeiket kicseréljék és ez által több mint egy órát vesztek. Ennek dacára kitűnő helyre futottak be.

Szürke, esőre álló időben gyűltek össze a versenyzők pénteken Bresciában. A kocsik táborozóhelye a legkülönbözőbb márkák és konstrukciók valóságos kiállítása volt, amit a nézők ezrei a késő éjszakáig tartottak megszállva. A verseny startja szombaton reggel 9 órakor volt. Starter az ismert olasz sportember Landó Feretti volt.

Az első nagyobb ellenőrző állomás Bologna volt (190.9 km.). Camparit, Rosat, Nuvolarit és Minoiát az eddig elért gyönyörű teljesítményükért a közönség lelkesen üdvözölte. A legjobb időket futották: az 1100 ccm. kategóriában: Matrullo (Salmson) 2:04:00; az 1500 ccm. kategóriában: Campari (Alfa-Romeo) 1:39:44; a 2000 ccm. kategóriában: Rosa (O. M.) 1:45:30; a 3000 ccm. kategóriában: Nuvolari (Bugatti) 1:32:30; az 5000 ccm. kategóriában: Minoia (La Salle) 1:43:45. Kitűnően állottak még Brilli-Peri (Bugatti) 1:36:00 és Bordino szintén Bugattin 1:37:00. A következő állomáson Florenc-en zuhogó esőben futottak át a versenyzők. Nuvolari a 298 km-es Brescia-Florenc távolságot 3:06:13 alatt tette meg és ezzel 95.976 km-es remek átlagot futott Brilli-Peri 3:07:30; Bordino 3:10:06 és Campari 3:11:51 időt értek el. Bo-

logna és Florenc között Materassi Chrysleren feladta és Cazzulani (Peugeot) egy balesett miatt szintén kiállott. A San Quiricoi ellenőrző állomásnál a három Bugatti van az élén. Brilli-Peri 4:27:00; Nuvolari 4:35:00; Bordino 4:39:00 alatt érték el. A Róma felé vezető úton Campari mind jobban előre nyomul és a fővárosban már az élén van, amiért a Brescia-Róma-i útvonal



587 km. legjobb összideje címén a Coppa Mussolini-t kapja. Campari menetideje 6:46:42, Nuvolari-é 6:51:37, Gismondi-é Lancia-n 6:55:03, Brilli-Peri-é 6:56:02, Marinoni-é Alfa-Romeo-n 6:58:25, Radice-é Lancia-n 6:58:33, Bordino-é 6:58:30. Perugia-ba Campari este fél kilenckor mint első érkezett be. A 776 km-es utat 9:07:00 alatt tette meg. Követték Marioni 9:20:25, Bornigia Alfa-Romeo-n 9:21:33, Gismondi 9:22:55, Nuvolari 9:24:00 alatt. Anconán este 11:18-kor ment át Campari és Riminibe, 1073 km. másnap hajnalban fél egy órakor ért be 13:04:30 alatt, Bologná-ba másodszor fél kettőkor. Az eddigi 1187 km-es utat Campari 14:09:14 alatt tette meg és ezzel 83.900 km-es átlagot ért el, míg a múlt évi győző Bolognában csak 75 km-es átlagot ért el. A második helyen még mindig Marinoni állt 13:39:24-es idővel. Bologna-tól Brescia-ig az út Campari győzelmi útja lett és a mestervezető az 1609 km-es versenyt 19 óra 14 perc 05.8 másodperc alatt tette meg, amivel az összes osztályok abszolút győztese lett.

Az egyes kategória eredmények a következők:

Általános osztályozás:

Átlagsebesség: 84.128 km. 1609 km.

- | | |
|--------------------------------------|------------|
| 1. Campari Gius.-Ramponi Alfa-Romeo | 19:14:05.8 |
| (Pneu: Pirelli) | |
| 2. Masotti-Franco-Rosa O. M. Pirelli | 19:22:22.4 |
| 3. Strazza-Varallo Lancia-Michelin | 19:37:37.4 |

Részletes eredmények a következők:

I. 1100 kcm. kategória:

Átlagsebesség: 67.467 km.

- | | |
|--|------------|
| 1. Gilera-Manenti Fiat (Pneu: Pirelli) | 23:59:05.2 |
| 2. Cagna-Zampieri Fiat (Pneu: Pirelli) | 25:02:12.2 |
| 3. Crespi-Barbieri SAM | 26:06:16 |
| 4. Ferrari-Mazzotti Fiat | 26:10:48.6 |
| 5. Portioli-Dall'Olio Amilcar | 26:47:09.2 |
| 6. Ravasio-Piccoli Fiat | 27:56:38.2 |
| 7. De Martis-Ambrogio Fiat | 29:58:23.6 |

II. 1500 kcm. kategória:

Átlagsebesség: 84.128 km.

- | | |
|----------------------------------|------------|
| 1. Campari-Ramponi Alfa-Romeo | 19:14:05.8 |
| (Pneu: Pirelli) | |
| 2. Marinoni-Guidotti Alfa-Romeo | 19:38:13.8 |
| 3. Bornigia-Guatta Alfa-Romeo | 19:42:00 |
| 4. Presenti-Canavesi Alfa-Romeo | 20:10:55 |
| 5. Mancinelli-Bruno Alfa-Romeo | 21:14:20.4 |
| 6. Bonamico-Coccia Alfa-Romeo | 21:36:08.2 |
| 7. Fussi-Sozzi Alfa-Romeo | 22:14:55.2 |
| 8. Tonini-Parenti Maserati | 22:30:05 |
| 9. Segafredo-Gidona Ceirano | 24:03:42.8 |
| 10. De Giovanni-Boris Alfa-Romeo | 29:01:58.6 |

III. 2000 kcm. kategória:

Átlagsebesség: 83.529 km.

- | | |
|-------------------------------|------------|
| 1. Mazotti Franco-Rosa O. M. | 19:22:22.4 |
| (Pneu: Pirelli) | |
| 2. Morandi-Coffani O. M. | 20:26:04.6 |
| 3. Francesconi-Bassi O. M. | 21:03:39 |
| 4. Schieppati-Arcangeli O. M. | 21:47:56 |
| 5. Serboli-Maspero O. M. | 22:22:56 |
| 6. Tommasini-Berti O. M. | 22:31:36.4 |
| 7. Gazzabini-Guerrini O. M. | 25:07:32.2 |
| 8. Drescher-Visibelli O. M. | 28:34:30.8 |

IV. 3000 kcm. kategória:

Átlagsebesség: 87.447 km.

- | | |
|---------------------------|------------|
| 1. Strazza-Varallo Lancia | 19:37:37.4 |
|---------------------------|------------|

Az „Automobil-Motorsport“ husvétii triálja ismét bebizonyította, hogy a

COVENTRY.

lánccok a legjobbak és legerősebbek. 65 fejezte be a versenyt. 52 volt COVENTRY-lánccal felszerelve.

Vezérképviselőt:

Dénes és Friedmann r.-t.

Budapest, VI., Dessewffy-utca 29. szám

AZ ALLIGATOR CARWOLING OIL

AZ AUTOMOBILISTA ÉS MOTORKERÉK-PÁROS IDEÁLJA

Télen és nyáron egyformán, minden gyártmányú és típusú kocsikhoz egyaránt használható, ricinusolajjal komandált automobilolaj.

LUXUSMINŐSÉG!
NORMÁLÁRAK!



CSILLAGHY és Társa
MŰSZAKI KERESKEDELMI TÁRSASÁG

BUDAPEST, VIII., KISFALUDY-UTCA 7
TELEFON: JÓZSEF 441-44

Kérjen ingyen mintát! Tegyen kísérletet!

GOODRICH PNEU

az
utak
királya



Szilárd Béla
Budapest VI.,
Nagymező-u.
15. szám
(a Fővárosi
Operett-
színházzal
szemben)



Nébel és Szirmai

autóüzeme



Budapest, VI., Csengery-utca 74

Telefon: Teréz 147-27

(Pneu: Michelin)

2. Brilli Peri-Lumini Bugatti	19:45:44.6
3. Scarfiotti-Lasagma Lancia	19:52:02.8
4. Radice-Lissono Lancia	20:13:17
5. Giacosa-Storari Lancia	20:29:55.2
6. Nuvolari-Bignani Bugatti	21:13:42
7. Bordino-De Gioannini Bugatti	21:20:30.6
8. Guttermann-Munaron Lancia	21:56:49.2
9. Terciani-Forti Ansaldo	23:41:28.6
10. Frate Ignoto-Lazzari Lancia	25:16:24.6
11. Tarabini-Baclocchi Alfa-Romeo	26:07:28.4

V. 5000 kcm. kategória:

Átlagsebesség: 76.005 km.

1. Minoia-Balastrello La Salle	21:17:25.6
--------------------------------	------------

(Pneu: Dunlop)

2. Leonardi-Ciriacci Chrysler	22:25:08.6
3. Lodolini-Ruggeri Chrysler	23:13:54.6
4. Danieli M.-Lotti La Salle	23:22:11.2

Nyári teamok:

1. Alfa-Romeo team: Marinioni-Guidotti, Presenti-Canavesi, Mancinelli-Bruno, összesen: 61:03:29.2.

2. Bugatti team: Brilli Peri-Lumini, Nuvolari-Bignani, Bordino-De Gioanni, összesen: 62:19:57.

3. O. M. team: Masotti-Rosa, Serboli-Masperi, Schieppati-Arcangeli, összesen: 63:33:14.2.

4. Alfa-Romeo II. team: Campari-Ramponi, Borgia-Guatta, De Giovanni-Boris, összesen: 67:58:04.4.

A Magyar Atlétikai Club

mo'orsportosztálya 1928. évi május hó 17-én
azaz Áldozócsütörtökön a Mátyásföldi
repülőtéren

Látványos Repülőnapot

rendez.

Amióta a párizsi légügyi egyezmény Magyarország polgári aviatikáját a műszaki korlátozás alól felszabadította, a magyar repülőéletben elevenebb vérkeringés indult meg. Noha a kedvezőtlen gazdasági viszonyok a magyar aviatika fejlesztését továbbra is megnehezítik, kétségtelen, hogy ezen a téren az utóbbi időben jelentős fejlődés észlelhető.

A magyar repülő ipar talpraállítása a legjobb utakon halad. A szombathelyi állami pilótiskola, valamint a székesfehérvári repülőgépszerezőiskola felállításával gondoskodás történt arról, hogy megfelelő számú jól képzett pilóta és szerelő álljon rendelkezésre. A repülő technika fejlesztésével kapcsolatos kísérletek végrehajtására Székesfehérváron aerotechnikai kísérleti telep létesült. Szegeden repülőgépek felhasználásával rendszeres légkörkutató folyik, azonkívül a térképek készítésénél szintén alkalmaznak repülőgépeket. Amíg nemzetközi légiforgalmi hálózatunk a múlt évben egy harmadik vonallal gazdagodott, addig az idén a belföldi légitársaságok rendszeres bevezetését tervezik.

Az idei repülő évadnak egyik kiemelkedő eseménye lesz a május 17-i látványos repülőnap, amelynek alkal-

Karosszériaüzem Duco-fényezés

GIRICZ

Budapest, V., Zápolya-utca 23-25
Telefon: Lipót 902-83

mával a magyar közönségnek alkalma lesz meggyőződnie a fiatal magyar repülőgeneráció kiváló képességeiről és rátermettségéről, amely a magyar aviatika fejlesztésének legfőbb előfeltétele. A repülőnapot a Magyar Athletikai Club motorsport osztálya rendezi a szombathelyi pilótaiskola oktatóinak és növendékeinek közreműködésével. A magyar repülőrajok felvonulása a Mátyásföldi mezőn ritka látványosság számba fog menni és a májusi repülő metting nem csak a magyar motorsport barátainak lesz az ünnep napja, hanem mindenkinek, aki a magyar repülés ügyét érdeklődéssel kíséri.

A bemutató egyenlőre még nagyobbrészt külföldi eredetű gépeken történik. De köztük szerepelni fognak a külföldi minták kifejlesztése alapján Magyarországon ujonnan szerkesztett gépek is, amelyek az új, fejlődés előtt álló magyar repülőipar legelső produktumai lesznek.

A tavaszi repülőnap sokkal szélesebb keretben fog lefolyni, mint a német repülőgép vezetők múlt évi mátyásföldi repülő mettingje. Már az a pusztán tény, hogy az idén magyar pilóták fogják bemutatni a közönségnek a repülőgépvezetés legmagasabb iskoláját: a légi akrobatikát, bizonyára nem csak a fővárosból, hanem vidékről is seregestől fogja a látogatókat a mátyásföldi mettingre vonzani. Ilyen nagyszabású repülőnap 1920 óta nem volt Magyarországon. Amit azóta a repülőgépvezetés technikája a külföldi államokban a tökéletességig fejlesztett, a szombathelyi pilóták és pilóta növendékek egytől-egyig befogják mutatni a magyar közönség előtt. Lesz bukfenc (looping), rajban és egyenként, dugóhúzó, lecsúszás, orsó (rolling), továbbá léggömbvadászat repülőgéppel és még számos más érdekesítő repülő mutatóvány.

A mettingen előreláthatóan a Műgyetemi Sportrepülő Egyesület is részt vesz és a repülni vágyó közönség részére utas szállító repülőgépek fognak rendelkezésre állani, hogy Budapestet madártávlatból megtekinthessék.

Az érdeklődő nagyközönségnek ezúttal tehát egy olyan látványosságban lesz része, mint amilyen csak

egészen ritka és kivételes alkalmakkor adódik. Ezért mindenkinek melegen figyelmébe ajánljuk az áldozócsü-törtöki repülőnapot, mely a fejlődő és életképes magyar aviatikának diadalmas előretörését fogja bemutatni.

Automobilkiállítás Miskolcon

Jelentettük már, hogy a Bükk- és Mátravidéki Automobil Club május 5-től 9-ig nagyarányú automobil, motorkerékpár és traktor kiállítást rendez. Mint értesülünk, a kiállítás iránt eddig úgy a közönség, mint az érdekelt városok és községek körében olyan nagy az érdeklődés, hogy ez eddig a vidék leglátogatottabb kiállításának ígérkezik. A kiállítás vezetősége a kiállítás anyagát úgy állította össze, hogy abban a nagybirto-kos, a gyáros épen úgy, mint az orvos, ügyvéd, vagy önálló kereskedő és tisztviselő és kisiparos megtalálja a maga szükségelt kocsiját, vagy motorkerékpárját. A kiállításra bejelentett márkák anyag, ár, minőség, teljesítő képesség szempontjából mindenkinek bátran ajánlhatók. A mezőgazdasági traktorok bemutatásával különösen a gazdaközönség találja meg az örömét, mert ott mindenki a helyszínen tehet összehasonlítást üzemyanyag és teljesítőképesség szempontjából és azoknak sokoldalú használhatóságáról is munkaközben győződhet meg.

A teherautók és vontatótraktorok bemutatását az érdekeltek előterjesztésére egy 40—50 kilométeres büntető pontozással egybekötött verseny fogja kiegészíteni és e célból a kiállítástól függetlenül május hóban lesz megtartva.

A kiállítás bemutatásra kerül nemzetgazdasági, nemzeti sport és ismeretterjesztés céljából az ifjúság előtt és azon résztvesznek a levették, cserkészek, gyári munkások és a katonaság is.

A kiállításra eddig a következő márkák jelentették be a részvételüket:

Magosix, Magomobil MÁVAG teherautomobilok és özüzemű kocsik. Austro—Daimler, A. F. (Austro—Fiat), Lancia, Bianchi, Benz—Mercedes, Opel, Chrysler, Citroen, Overland-Wippet, Itala, Peerless, Nash, Pacard, Chevrolet, Okland, Ford, Lincoln, Studebaker, Erskine, Morris, Praga, Tatra, Hupmobil, Gräf et Stift, Rába, Fiat, Renault, Hanomag, Rover, Crossley, D. K. W.-camion, Salmson, Latil, International, Republik, Rugby, személy és teherautomobilok, illetve alvázak, közte elsőkerék és nagykerék meghajtású teherkocsik is.

Méray, Méray szállítójármű, Puch, Rudge, B. M. W., James, Triumph, H. R. D., A. J. S., Harley Davidson, Morgan, Velocette, Sarolea, Gillet, Moto Guzzi, Royal-Enfield, B. S. A., F. N., D. K. W., „D” rad, Zündapp, N. S. U., szóló, oldalkocsis és üzleti motorok. Pneumajikok és felszerelési cikkek, olajok és üzemyanyagok.

Az 50%-os vasuti menetdíj kedvezmény Miskolcig és vissza biztosítva van.

Autóruházat

Berendezett toilette- és étkezőböröndök.

Weszely István

Budapest, IV. kerület, Váci-utca

9



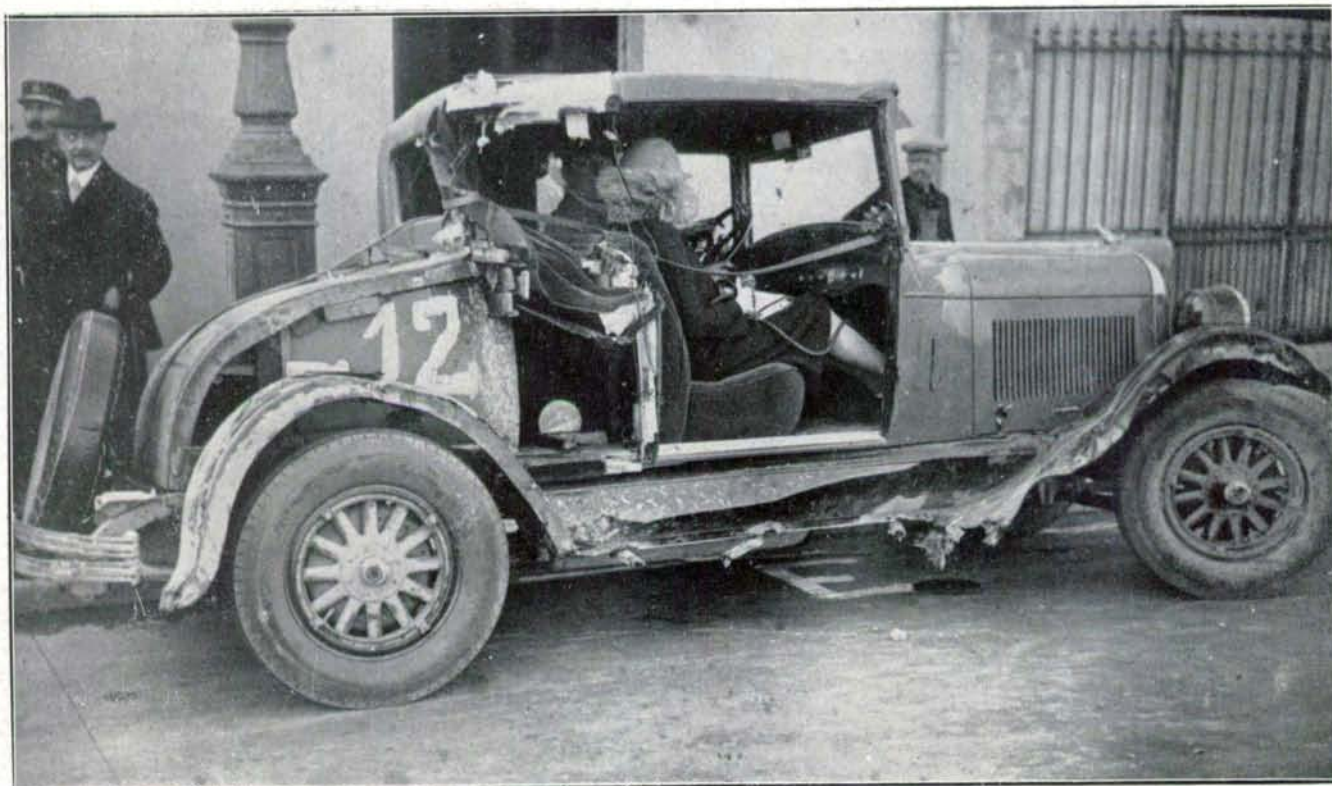
A Tát—Nyergesujfalu között épült beton-útszakasz, ahol ezután a kilométerversenyeket fogják tartani. Az útszakaszt 1928 április 4-én adták át ünnepélyesen a használatnak. A bejárásán képviselve volt a KMAC és az összes hatóságok.



A London melletti Cristal Palace kertjében az utóbbi időben nagy közönség mellett zajlanak le az amerikai Dirt Track-rendszerű, nálunk ügetőpályaversenyek néven ismert motorkerékpár sebességi versenyek. Itt az emeletlen fordulók vétele nagy ügyességet kíván, ami az angolokban még nem igen van meg. Képünkön egy Ariel-vezető kollízióját látjuk egy másik motorkerékpárossal. A versenyt az Ariel-vezető nagy fölényrel nyerte, aránylag ki-tűnő, 70 kilométeren felüli átlagsebességet érve el.



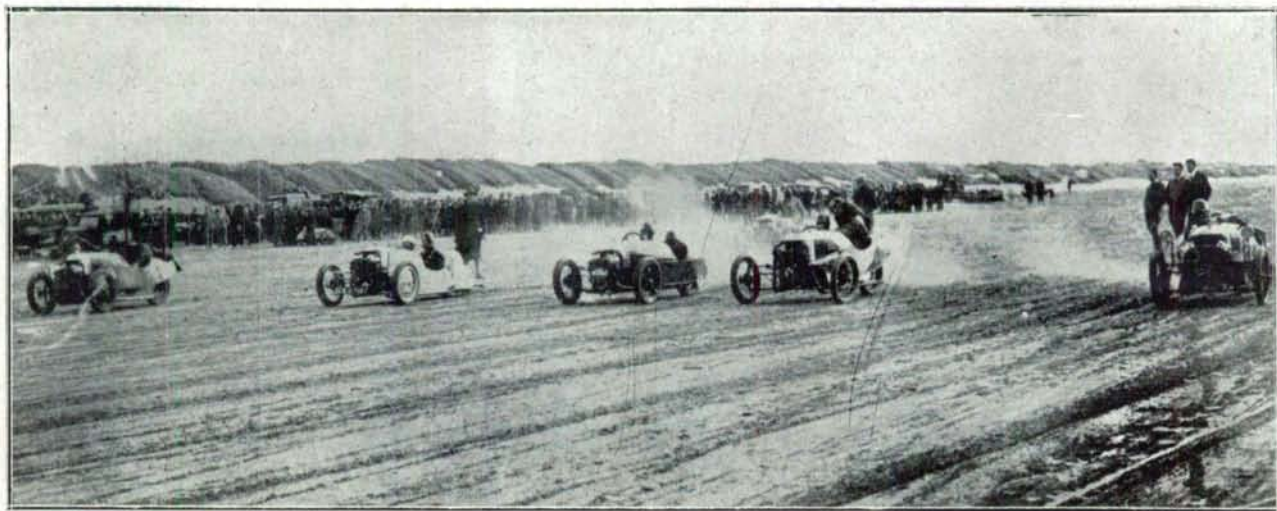
Jelenet a híres angol hatnapos versenyekről. Az előtérben egy 1100 kcm. ohv. JAP-motorral felszerelt Morgan-cyclecar küzd a talaj rettenetes nehézségeivel.



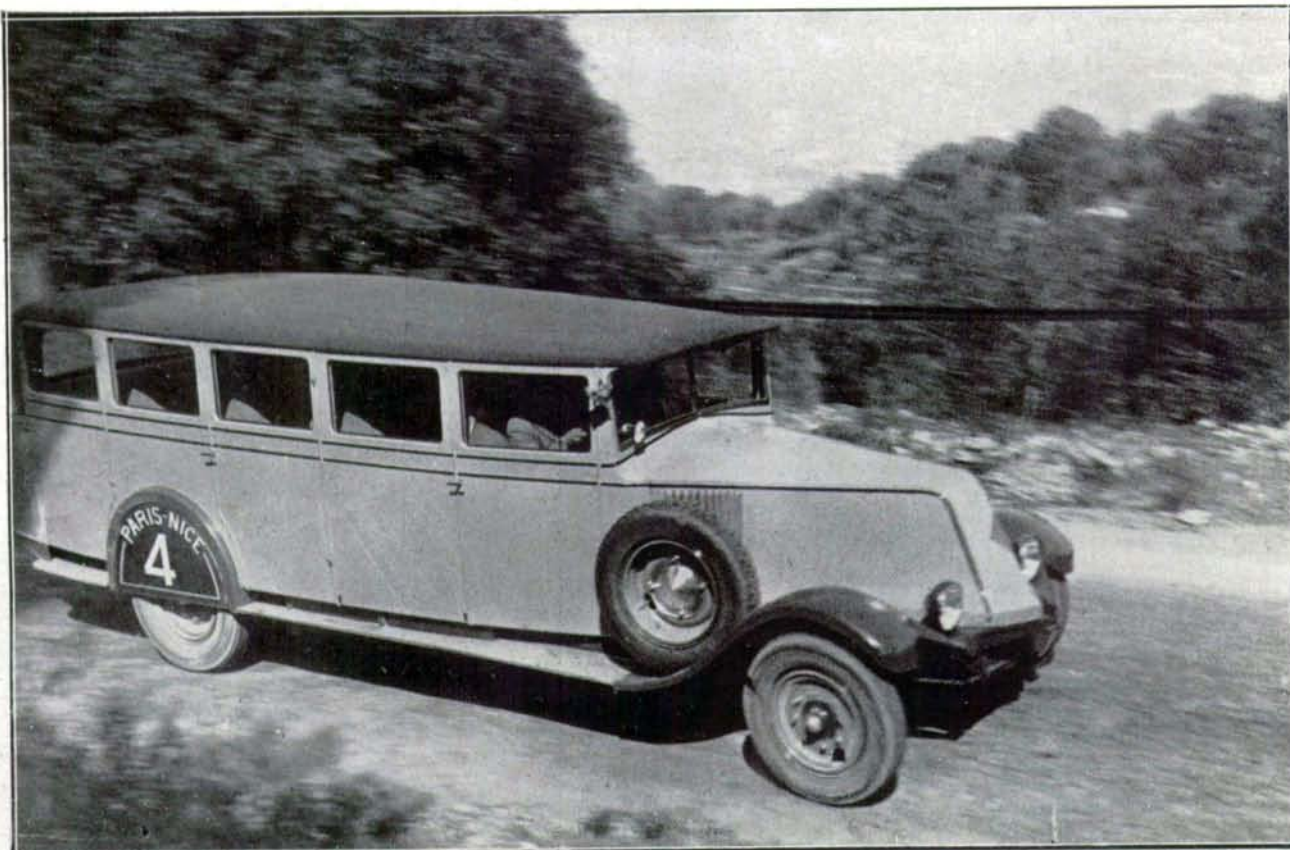
Rossignol a Fáris—Nizzai túraút egyik résztvevőjének amerikai Chryslerje, amely a Cote de la Turbie hegyi versenyen súrolta az egyik forduló falát és megsérült. A kocs, miután motorjának semmi baja sem történt, a versenyt végigfutotta.



A Terézvárosi Torna Club első tavaszi megbízhatósági túraútjának startja a gödöllői országút 6 kilométeres kövénél. A verseny 115 effektív indulójával rekord a magyar motorkerékpárversenyek történetében.



Háromkerekű Morgan-cyclecarok sebességi versenye a pendinei tengerparton. Az 1100-as JAP-motorral beépített és Angliában közszeretetlenben álló kis Morgan-versenygépek 150 kilométeres sebességeket is értek el. Túra- és városi típusaik természetesen a 100 kilométeres sebességen alul maradnak.



A nálunk is jól ismert francia Liancourt által vezetett nagy Renault-autobusz, mely a Páris—Nizzai-verseny ölliteres kategóriájában győztesként került ki. Képeink a verseny útvonalán készültek és élénk bizonyítékai a Renault-gyorsautobuszok teljesítőképességének.

A tuningolás

Jenő, a fel nem fedezett genie.

Írta lovag Haupt Károly.

Alig hogy ebéd után lefeküdtem, hogy egy kicsit szundikáljak, egyszerre csak megszólalt a telefon csengője és zúgott irgalmatlanul. Első pillanatban azt hittem, hogy a házam teteje lángokban áll és a telefonoskisasszony csupa szimpátiától meg akar menteni, nehogy a lángok martaléka legyek. Gyorsan felkaptam a hallgatót, de senkisémet jelentkezett. Végre pár pere muva csendesen és édesen megszólalt a telefonoskisasszony „Krisztina“. Pukkadj meg, gondoltam magamban, de azért a legilledelemesebb hangon tudomására hoztam, hogy idecsengetett. „Nem kérek semmit!“ felelte ő a legtermészetesebb hangon. Ezzel az eset reá nézve elcölt intézve, rám, sajnos, nem. A csengetés az álmod végképpen kiverte a fejemből, de azért mégis megpróbálkoztam, hogy legalább egy kicsit pihenjek. Alig hajtottam le a fejemet, egyszerre ismét örületes csengetés. Felugrottam, de ezúttal tényleg kerestek. Jenő barátom jelentkezett. Tudatta velem, hogy éppen most jött meg a H. S.-Speciál versenykocsija, jöjjenek el és nézzem meg. Nem értem az embereket, hogy semmi tekintettel sincsenek a felebarátaikra. Jenő tudhatta volna, hogy minden tisztességes ember ebéd után alszik. És az embernek ilyenkor még barátságos hangot kell mutatni és megígérni, hogy a lehető legrövidebb időn belül ott lesz. És hogy engem mennyire nem érdekelt a Jenő versenykocsija, megint valami buta masina. Általában minden autó már a könyökömön jön ki. Menjek egy autót megnézni?! Pont Budapesten. Itt, ahol minden utcában öt autóképviselőt van és ha egy megbukik, azonnal jön helyette két új és ahol minden kirakatban áll egy pléhmasina. Pont itt jöjjenek én egy autót megnézni. Hogy az embereknek micsoda ideáik vannak. Hát a Jenő várhat holnapig. Először gyerünk valahová uzsonnázni. Elmentem a Gerbaudba. A sarokból egyszerre nagy integetés. „Szervusz Karesi! Csak hogy téged is látni már egyszer.“ „Hogy maga mindennap fiatalabb lesz, — mondta a nagyságosasszony. — Egyébként sohase jött jobban. A férjem otthon hagyta a pénztárcáját, most ma-

ga ki fog minket segíteni!“ Ide is jókor jöttem! Most már tudom, miért voltak ezek olyan kedvesek. Miért nem mentem inkább megnézni azt a buta versenykocsit. Ja, de mikor a jó gondolatok mindig későn jönnek.

Elmult három nap. Jenő versenykocsijáról egészen megfeledkeztem. A negyedik napon, hogy-hogy nem, egészen véletlenül Jenőék villája mellett vitt el utam. Elhatároztam, hogy felkeresem. A villa kapuját kinyitó inas a garageba irányított, mely a kert másik végén foglalt helyet. Amikor beléptem, rettenetes látvány tárult elém. Jenő ott állott piszkosan, izzadtan, kék munkászubbonyban és éppen egy finom reszelővel dolgozott valami motoralkat-



Petit, a kiváló francia Peugeot-versenyző, a Páris—Nizza-túraút egyik győztese, Grenoble mellett egy vasúti viadukt alatt.

részen. A földön művészi rendetlenségben heverték össze-vissza különböző szerszámok, kis ládákban csavarok és szétszedett motoralkatrészek, hátrább egy darabjaira szedett versenykocsialváz, vadonatúj Dunlop-versenypneukkal, a sarokban egy hűtő és egy hatalmas benzintank. „Szervusz, drága Jenőkém! Bocsáss meg, hogy csak ma jövök, de tudod, rettenetesen el vagyok foglalva és csak ma tudtam magamnak időt szakítani, hogy végre felkeresselek.“ „Semmi baj, minden meg van bocsátva! Fő, hogy itt vagy. Éppen jókor jössz. Itt az új versenykocsim.“ És a világ legtermészetesebb mozdulatával mutatott a földön szanaszét fekvő autóalkatrészekre. Borzasztó meglepődött arcot vághattam, mert szóhoz sem engedve, azonnal elkezdett beszélni. „Te esodálkozol! Bocsáss meg, barátom, de én ezzel a kocsival az idej magyar automobilbajnokságban és az összes többi versenyeken indulni akarok. Csak nem gondolod, hogy egy olyan kocsival starthoz állok, amit nem ismerek tökéletesen az utolsó srófig. Mindenekelőtt látni akarom, mit vettem!“ „De Jenőkém, az Isten szerelmére, ez egy egészen új kocs...“ „Hát, kedves Karesikám, ne haragudj, de egy ilyen kocsit, mielőtt az ember vele elkezd versenyezni, tuningolni kell. Erősen tuningolni. Nézd meg az összes jó versenyzőink, a Walter Pali, az Andris, a Laci, a Tibi, a Gyuri, mind-mind tuningolnak. Tuning nélkül egy kocs nem ér semmit! Te ehhez nem értesz!“ „De, drága Jenőkém, ez a kocs vadonatúj és a gyárban a konstruktőrök csak tudják, mit csinálnak!“ „Az Istenért, — ordított rám Jenő, — hagyj engem a konstruktőrökkel, éppen elegendő van velük. Azok mind csak murxlerek, mind idióták, rajzok és kaptafa szerint dolgoznak, minden tapasztalat és praxis nélkül. Praxis, barátom, praxis. Ez a fő! Nézd, most fogsz esodálkozni, hogy már eddig is mennyi hibát fedeztem fel. Igazán szegény egy gyárnak, hogy ilyen kocsit ki mer adni a kezéből. Megvan a privát véleményem a H. S.-gyár összes mérnökeiről. Na nézd, most hoztam le éppen a konyhamérleget és rájöttem az első hanyagságra. Az egyik dugattyú 230 gramm, a másik 231 gramm. Nézd ezeket a szelepeket, hiszen ezek túlerősek és nehezek. Minek az a sok felesleges súly. A szeleprúgók túlon túl gyengék, ezeket feltétlenül ki kell cserélni. Ezek legfeljebb egy 12.46891 kg. nyomást bírnak ki, holott legalább 12.5 kilogrammot kell kibírniok. Nézd ezeket a dugattyúkarokat, tiszta örültség. Ezek elég erősek egy gőzhengerhez, de nem egy kétliteres motorba. Meg kell őket könnyíteni. No és ez az alváz. Egy Rába-teherautóhoz is nehéz lenne. Ezt, barátom, ki kell fúrni, meg kell könnyíteni. És erre mondják ezek az idióták, hogy egy speciálkocsi. Majd fogsz nézni egypár nap múlva, hogy fog ez a kocs menni. Mint a szélvész, barátom, majd megmutatom én ezeknek a murxlereknek. Azt gondolják, mert Budapesten vagyunk, ide minden póvilit el lehet adni. Fog ez menni, hogy csak úgy spriccel.“ (Közben úgy szemenspiccelt, hogy elő kellett vennem a zsebkendőmet és letörölni az arcomat.)

„Azután hallgass ide. Az egész kocs hanyagul volt összeállítva. A motor folyton köpköd, természetesen, mert kevés az előgyújtása, a szelepek túlkésőn nyílnak és rosszul zárnak. Na, természetesen ez mind csak a milliméter századrészeire értendő, de, barátom, ez is disznóság. Így nem lehet egy motort kiengedni a gyárból. Majd fogsz te nézni. Most nézd meg ezt a szívócsövet. Elképzeld, hogy

$$\frac{a \times 254 + y \times 3z - \sqrt{56}}{1928}$$

elmélet szerint itt egy tökéletes keverék egyáltalában létrejöhet. Nézd a levegő folyton megtörik a sok görbületben, nincs ideje kifejlődni, az égőanyagok, melyek a levegőben foglaltatnak, már elromlanak, még mielőtt a robbanótérbe jutnának. Az $x \times 254$ szabaddá válik, míg az $y \times 3z$ fenmarad. Érted?!“ Természetesen azonnal rávágtam, hogy igen, holott az egésztől, amit elmondott, halvány dunsztom sem volt. De a kérdezősködésemre úgysem lett volna idő, mert Jenő azonnal folytatta.

„Óriási hibája a gépnek, hogy csak két gázosítója van. Az első három és az utolsó három henger elegendő gázkeveréket kap, de nézd a középső ketőt. (Ezalatt majdnem sírva fakadt.) Ott ülnek bent a vacuumban, a légörvényben és nem tudják, honnan vegyék a szükséges keveréket. Ezért tehát feltétlenül fel kell szerelni középre egy harmadik karburátort. Na és nézd a kipuffogócsövet. Ez aztán az igazi disznóság. Ki kell teljesen poliroznom belülről és be kell nikkeleztetnem, hogy a gázok könnyebben kiesússzanak. Na és aztán az emberek esudálkoznak, hogy a motor nem jön kellő fordulatszámra. Ennek a motornak ki kell köpni a 6500-as túrát (közben engem ismét szemeköpött), akkor majd fog menni.“

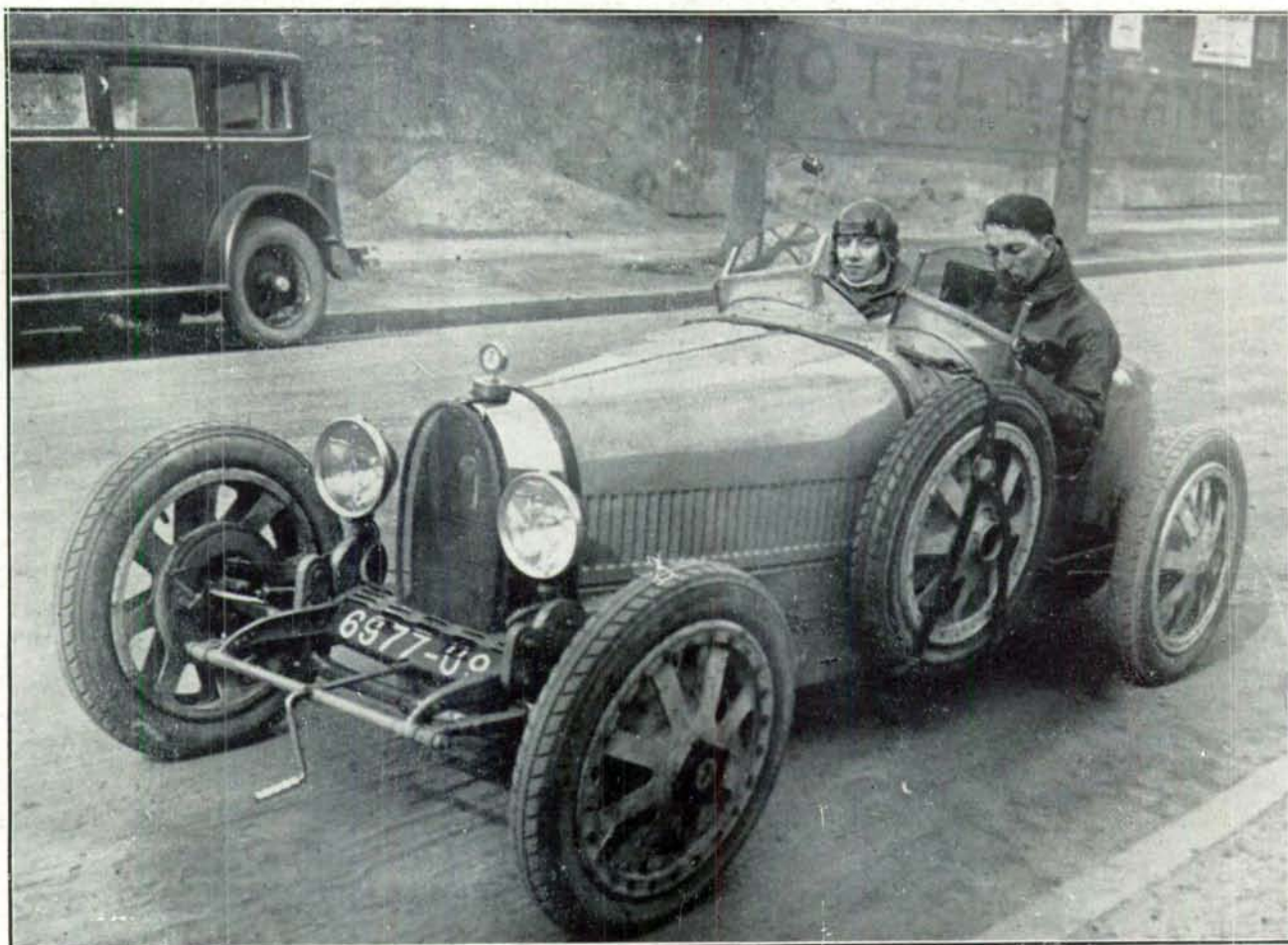
Jenő ott állott izzadva és én a meglepetésből felocsudva, tisztelettel néztem reá és szomorúan gondoltam magamban, hogy egy ilyen lángész él közöttünk eltemetve, felfedezetlenül. Jenőnek legalább is egy nagy világmárka vezérgazdátójának kellene lenni, vagy legalább is tervező-főmérnöknek az angol Sunbeam-gyárban.

A lelkesedéstől kikelve felkiáltottam, hogy „Éljen Jenő!“, mire ő látszólag szabadkozva integetett kezeivel és úgy állott ott előttem, mint egy valódi genie.

Könnyekig meghatva vettünk egymástól búcsút és Jenő megígérte, hogy ő szünet nélkül tuningolni fog, amíg a kocsinak minden sarka simára le nincs csiszolva és fényezve. Akkor fogja csak megmutatni nekem a versenyen, hogy fog a kocs menni. Csak úgy füttyülni fog minden. (Én hamar megfordultam.) Teljesen meggyőzve és gondolatokba merülve mentem haza.

Tényleg örültem, amikor a verseny napja eljött, mert az izgatottságtól már három éjszakán át nem tudtam aludni. Megátkoztam Jenőt az ő büzszekevényével együtt. Ezt megspórolhatta volna ne-

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



Madame Versigny a kitünő francia nővezető, aki Bugatti kompresszoros kocsijával a Paris—Nizzai túraútba iktatott Grenoble kilométerversenyen az abszolút legjobb eredményt érte el.

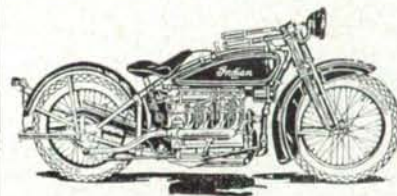
kem. Végül mégis csak eljött a nagy nap és ő ott állt a 367. startszámmal, türelmetlenül várva a startjelre. Egy zászlójel és Jenő, mint a szélvész elstartolt. Az ördögbe is, ez aztán ment, Jenő mégis csak egy fenegyerek, egész bizonyosan tervező-főmérnök lesz és egy egész új motort fog feltalálni. Még mindig hallani a motorjának bűgását... egyszerre halálos csend. Nemsokára jött a telefonüzenet: „367. koci motorhiba miatt a versenyt feladta“. Mihelyt a körülmények megengedték, siettem a koci után. Nem nagyon messze kellett mennem, mert még a második kilométer előtt utolérte sorsa.

Jenő cigarettázva ült egy kövön és arra a kérdésemre, hogy mi történt, a világ legtermészetesebb hangján mondotta: „Tulajdonképpen semmi, csak három hajtókar törött el és nyomta ki a kartért, egypár szelep leszakadt vagy elgörbült, no és az alváz egy helyen, ahol túl volt könnyítve, széjjelment. Egyébként a kocsinak semmi baja sincs.“

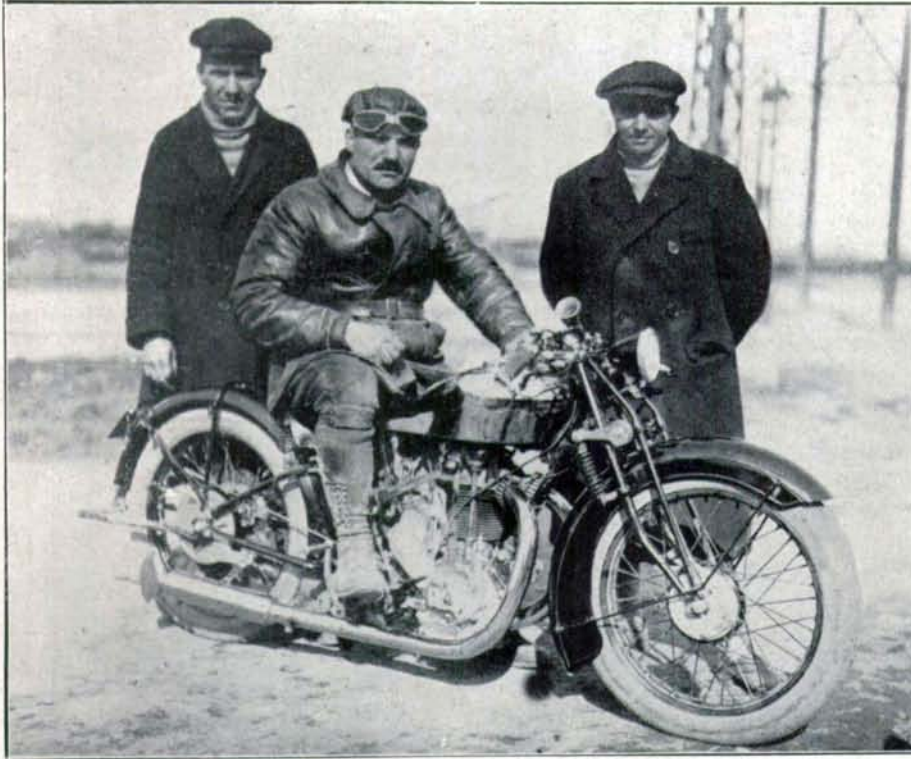
A dologban legjobb, hogy Jenőnek elég pénze van hozzá, hogy egy új kocsiat vásároljon, amit meg is fog tenni. Szentül megfogadta azonban, hogy soha többé, legalább is belátható időn belül, tuningolni nem fog.

Megérkeztek az 1928-as

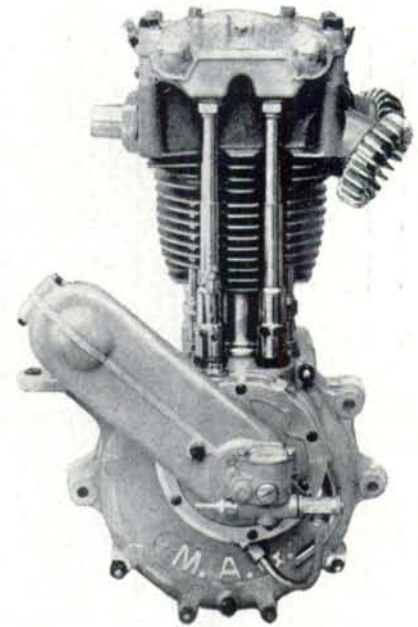
Indian és
ACE típusok.



Magyarországi vezérképviselőt:
ROTHOLCZ FRIGYES
 Budapest, V., Vilmos-császár-út 66
 Telefon: T. 128-29
 Raktárról azonnal szállíthatók.
 Kedvező fizetési feltételek.



Az új Dormán-MAG motorkerékpár, melynek debut-je a TTC versenyén volt. Középen a gépen annak tulajdonosa, Kuscheff Miklós, míg mellette jobbról-balról a gép konstruktőrjei, a Dormán testvérek állanak.



A svájci Motosacoche-gyár egy-hengeres új típusú ohv. motorja, mely a Dormán-gépbe van beépítve. A motor furata 82 mm., lökete 94 mm. Hengerürtartalma 496 cm.

New-Imperial vezérképviselet Budapesten

Hosszas szünet után újra képviselést nyertek Budapesten a kitűnő angol New-Imperial motorkerékpárok. A közelmúlt napokban alkalmunk volt meglátogatni Keresztesi István okleveles gépészmérnököt, a New-Imperial motorkerékpárok budapesti vezérképviselőjét és megtekinteni az újonnan érkezett modelleket. Mindenekelőtt megállapítható, hogy a New-Imperialok gyökeres átalakításon mentek keresztül azóta, amióta utoljára Budapesten láttuk azokat. A gyár, mely régebben JAP, majd JAP-licenz motorokat épített vázaiba, most szépen kidolgozott és teljesen modern konstrukciójú sajátgyártmányú motorokat készít. A motorok 250 kcm-es o. h. v. single és double-port, 350 kcm-es s. v. és o. h. v. single és double-port, valamint 500 kcm-es o. h. v. és s. v. és 680 kcm-es s. v. kivételben készülnek. Ezek közül különös figyelmet érdemelnek a speciális 250 kcm-es double-port versenygépek, melyek az angol T. T. versenyeken már igen sok szép sikert értek el. Ez a modell egyébként Hall és Archer angol versenyzőkkel nyergében nem kevesebb mint négy hivatalos gyorsasági világrekordot állított fel a múlt évben a Brookland pályán.

A függőszelepes motorok érdekessége, hogy szelepműködtető mechanizmusuk, valamint szelepemelő rúdjaik teljesen tokozottak. Ezáltal egyrészt nem szivárog ki olaj a vezető ruhájára, másrészt nem kerül por stb. a kényes szeleprészekhez. A motor és sebességváltó egységesen három csavar meglazításával kiemelhető a vázból. Ez az elrendezés, melyet sajnos csak igen kevés minőségben találunk, beláthatatlan előnyököt rejt magában mindennemű olyan munkánál, mely a motor szétszedését

kívánja. A sebességváltó, mely szintén New-Imperial gyártmányú, három sebességgel bír és különleges felerősítéssel kapcsolódik a vázhoz. A gépek vázai igen erősek és mély nyereghelyezést biztosítanak. A vázak alul bölcsőszerűen körülfogják a kartert, míg a felső vázcsövek kettősek.

Feltűnik a gépeken az egyes alkatrészek (mágnesmegszakító, porlasztó-düzi és úszóház stb.) könnyű hozzáférhetősége, és a fékek utánállításának szép és egyszerű módja. Minden modell kormányja kétféle irányban állítható, miáltal a kormányhelyezés teljesen a vezető tetszésének megfelelően változtatható. A nyereg, mely a szervenalazásu nagyürtartalmú nyeregtank mögött foglal helyet, Terry gyártmányú.

Alkalmunk volt kipróbálni egy 500 kcm-es o. h. v. sport modellt. A gép igen stabilnak mutatkozott, motorja kiválóan gyorsít. Feltűnt a kapcsolóemelő kitűnő elhelyezése, mely a vázon, a kormánytól nem messze foglal helyet, oly módon, hogy még nagy termetű ember térdét sem zavarja.

A motor hatásos hangtompító révén igen halkan jár és a szelepzörej a tokozás folytán jóformán alig hallható. Beépített kormányzorító és lökhárítók, Tecalemit zsírozás, görgőcsapágyazású kerékagyak és kívánatra Lucas illetve B. T. H. világítóberendezés egészítik ki a gépek felszerelését. Megemlítjük még, hogy a vezérképviselet (Motocentrum motorkerékpár és automobiljavító-műhely, Budapest, VI., Gróf Zichy Jenő-utca 17. Telefon: Teréz 229—06.) bármelyik típust azonnal raktárról szállítja.

Bán László

Budapest, V., Vág-utca 5
Telefon: „Lápót” 911—21

Teherautópótkocsik

Traktorpótkocsik. Karosszériák. Autójavító

A „Wiener Messe“ motorkerékpárkiállítása

Március 11-én nyílt meg és 18-án zárult az idei Wiener Messe, mely ismét bizonyítékát adta az osztrák motorkerékpáripár és kereskedelem nagy arányainak. Ma Ausztriában nem kevesebb, mint 10 belföldi motorkerékpárgyár vagy beépítőüzem és körülbelül 70 külföldi gyár képviselője van működésben. Az Ausztriában futó motorkerékpárok száma ma már tízezrekre megy és számuk állandóan növekszik. Igaz, hogy Ausztriában szó sincs olyan rendeletekről, amelyek a motorkerékpárt kiltják egyes utcáreszékről, sőt városnegyedekből, szó sincs olyan elbánásról, mint nálunk, ahol a motorkerékpárost egy kategóriába veszik a közönséges „bűnözőkkel”. Ausztriában a motorkerékpár a modern közlekedési és sporteszközök egyike, amelynek gazdája adót fizet gépe után, tehát megkövetelheti, hogy minden más közlekedési eszközzel egyenrangú legyen.

Az 1928-as Wiener Motorrad Messe-ről egypár igen érdekes adatot jegyezhetünk fel. Mindenekelőtt említésre méltó a kontinensbeli motorkerékpárgyárak nagy térhódítása. Ma Ausztriában a német, francia és belga, valamint a svájci MAG-motorokat beépítő cégek óriási elszaporodásáról beszélhetünk. Az angol invázió ma is teljes, sőt mondhatni, talán nincs is angol gyár, melynek Bécsben ne lenne képviselője, mindazonáltal a kontinens márkái nagy szeretetnek kezdenek örvendeni és ma már nemcsak az a jó, ami angol, hanem bizony az is, amit a németek, svájciak, belgák és franciák csinálnak.

Osztrák szempontból igen örvendetes a honi ipar óriási fellendülése, mely ha pár év múlva kifejlődik, ugyanazt a helyzetet fogja teremteni, mint az automobiliparban. A külföldi gyárakat lassan, de biztosan ki fogja szorítani. Éppen úgy, mint ma már a Steyr és az Austro-Daimler kielégíti az osztrák piacot, nemsokára eljöhethet az idő, amikor a Puch, a York, a DSH, az LAG, a TITAN, a Delta-Gnom stb. pótolni tudja a külföldi márkák tömeges behozatalát.

A Messe egyik érdekes tapasztalata, hogy a kontinens beépítőgyárjai az -angol JAP-motorokkal szemben kezdik erősen favorizálni a svájci MAG-(Motosacoche) motorokat, míg az angol Blackburne mintha teljesen kiveszőben lenne. A Villiers-et ennek ellenében még mindig nagyon favorizálják. Figyelemreméltó a francia motorkerékpáripár teljes átformálódása. A régi, magas és sokszor primitív francia motorkerékpárok teljesen eltűntek és helyüket az új háromszögváz felé orientálódó, tömör nyereg-tankos, alacsony modellek foglalták el. Aki ismerte a Peugeot,

Gnome & Rhone Monet-Goyon, Alcyon DFR, Griffon, Terrot és más francia gyárak régi konstrukcióit az a mai fentebb említett gyárak modelljeit meg sem ismerné.

Ugyanezt mondhatjuk a belga motorkerékpáripárról, mely szintén fokozatosan és biztosan fejlődik. Pár év előtt még a belga Rush, Lady, Bovy angol JAP és Blackburne motorbeépítésekkel kísérleteztek, ma már mind-egyiknek saját motorja fut.

A kiállítók számát tekintve, ma is az angolok vezetnek. A mostani Wiener Messén 31 angol gyár terméke volt kiállítva. Ott láttuk az AJS, AJW, Ariel Brough-Superior, BSA, Calthorpe, Chater-Lea, Coventry Eagle, Cotton, DOT, Douglas, Excelsior, Humber, Matchless, Mc Evoy, Montgomery, New Henley, New Hudson, New Imperial, Norton, OEC, OK-Supreme, P. & M. Radco, Raleigh, Rex-Acme, Royal-Enfield, Rudge, Sunbeam, Triumph, Velocette és a Zenith szebbnél-szebb modelljeit.

A franciákat 7 gyár: a Peugeot, az Alcyon, D. F. R. Gnome-Rhone, Griffon, René Gillet és a Terrot képviseli.



8/38 LE. 2 literes
12/55 LE. 3 literes

városi-
túra- és
sportkocsik

MERCEDES-BENZ

AUTOMOBIL R.-T. BUDAPEST, IV., VÁCI-U. 24.

selték, míg a belgákat 6 gyári képviselőjük tette feltűnővé. Ezek voltak a *Bovy*, a *Gillet* (Herstal), a *Lady*, az *FN*, a *Rush* és a *Sarolea*.

Ugyancsak jól voltak képviselve a német gyárak: Ardie, BMV, D-RAD, Ernst-MAG, német Triumph, Hecker-JAP, NSU, Standard-MAG, Viktoria, Wanderer, Windhoff a DKW, a Neander és a Zündapp révén. Összesen tehát 14 gyárunk volt jelen.

Megemlítendőek még az amerikaiak, akik teljes számban voltak láthatók a Messén. Ott láttuk az: *Indian*, *Indian-ACE*, *Harley-Davidson*, *Excelsior*, *Henderson*, *Cleveland* hatalmasnál-hatalmasabb modelljeit. Az olaszokat csupán a Frera, a svédek az egyetlen gyárunk, a Husqvarna és a Svájcot a Motosacoche, meg a zürichi Forster képviselte.

Az osztrák ipar teljes számmal megjelent a Messén és mondhatjuk egypár igen szép konstrukciót és beépítést láthattunk. Természetesen Ausztriában a Puch hors concours vezet. Modelljeit a megbízhatóság, szolid építés, megfelelő gyorsaság és szép külső jellemzi. A Puch 3 modellel jelent meg. A „Modell 220” Furat 45 mm. Löket 70 mm. Hengerűrtartalom 223 kcm. Második kiállított típusa a „Modell 250” szintén kétütemű az ismert Puch rendszerben. Furata ugyancsak 45 mm., de lökete hosszabb, 78 mm. A hengerűrtartalom 248 kcm. 3800 maximális fordulatszám mellett 5 fékpadlóerő leadására képes. Teljesen új az 500-as modell. Csudálatosképpen JAP beépítés az ismert négyütemű 85.5×85=490 kcm. angol JAP motorral. Maximális fordulatszáma percnként 4300, ami 11.3 LE-t ad le fékpadon. Maximális sebessége 100 km. óránként. Igen tetszetős formára és kiállításra a York mo-

torkerékpárok. JAP beépítés 350—750 kcm.-ig. Háromszög váz, alacsony nyeregmagasság és kifinomult ízlés jellemzi őket.

Feltűnést keltenek a DSH (Trautmannsdorfer Fahrzeug Gesellschaft, Inzersdorf) modelljei. Szép kiláísiásúak, de mintha kissé magasak lennének. JAP és MAG beépítések. Legújabb típusai 350—1000 kcm.-ig terjedő beépítések. Említésre méltó a TITAN. Osztrák konstrukció 350—500 kcm. JAP-motorokkal. Saját motorokkal lépett az idei Messére az osztrák Delta-Gnome (Motorenfabrik: Engler, Wolsmörtorfer & Co. Wien). 250 kcm. kétüteműje és 500-as ohv. modellje már saját, míg a többi gépei angol JAP motorral jönnek forgalomba. — A SMART Motorräder und Seitenwagenfabrik JAP beépítésű 350 kcm. sv. motorral jött ki. Sokkal érdekesebb a királytengelyes Freyler, mely tulajdonképpen egy forgószerepes motor. (Freyler Motor Ges. m. b. H. Wien. A 350 kcm. gép sebessége kb. 90 km. Az osztrák gyárak sorát az „MT” M. Thun. Traiskirchen N. Ö.) zárja be. Ez egy 344 kcm. Villierr beépítés, igen tetszetős formában. Nagyobb modelljében 500-as sv. JAP-et találunk. Igen sikerült konstrukció az osztrák „M”, mely különösen a kétkipuffogó csöves ohv. 82×94 = 496 kcm. svájci MAG torot építi be. Kimondott sportmotor, mely 4600-as túraszám mellett 20 fékpadlóerőt ad le és 135 km-es sebességet fut ki. A gép gyártója Ernst Minkus, Wien, X. Arsenal.

A Wiener Messe alkatrészstandjain az érdekes újítások száza láthatók. Meg kell állapítanunk, hogy a kiállítás motorikus szempontból egészen elsőrangúnak bizonyult, úgy hogy mindenki, aki megnézte a legjobb benyomásokkal tért haza.

3000 kilométer Ausztria és Svájc hegyei között

Két szombathelyi motorkerékpáros vízontagságai és kalandjai

Irtá: Petrovics Ernő

Visszagondolva most az egész túra lefolyására, talán nem lesz érdektelen, ha a szerzett tapasztalatainkat rövidesen összegezem. Nem akarok én útmutató lenni, tanácsot adni sem akarok, mégis hiszem, hogy azoknak, akik még nem voltak hosszabb motorkerékpártúrán, használhatók egy nagyon keveset. Tehát kezdjük.

A túraút kitűzése.

Aki motorekerékpártúrát akar csinálni, vegye tekintetbe a következőket: Legyünk tisztában először természetünkkel, gépünkkel, időnkkel és zsebünkkel. Emberenként más és más a természet. Aki a régiak dicsőségének maradványait akarja végigszemlélni, menjen Olaszországba, aki a modernekre kíváncsi, az menjen Nyugatra. Bárhova menjen is, azt ajánlom, hogy az útvonalat úgy válassza ki, hogy az lehetőség szerint hegyeken menjen keresztül. Tapasztalatból tudom, hogy a sík terepen való haladás az első 50 km. megtétele után már unalmas. Nincs változat és nincs érdekesség. Az egymásután elhagyott kilométerkövek, vagy községek nem nyújtanak szórakozást. Ezzel szemben a hegyi utak változatosak, érdekesek. Az állandó kanyarulatok, a meredek lejtők, a hegycsúcsok és völgyek mindmennyi új és új érdekesség. Egy-egy hegycsúcs, vagy hegylánc megkezdése, vagy megmászásával újabb és újabb panorámák tűnnek elénk. Hőborított bércek, vagy tátongó sziklahasadékok sohasem válnak unalmassá.

A legfontosabb túrakellék a gép. A mai gépek már annyira tökéletesek, hogy bátran rájuk bízhatjuk sorsun-

kat, mégis a hosszabb út megtételénél előfeltétel, hogy gépünk kitűnő állapotban legyen és megfelelő lóerővel bírjon, mert csak így haladhatunk tovább fennakadás nélkül. Egy 500 cm³-es, sőt mondhatni a 350 cm³-es gép is elbirja a legnagyobb emelkedést. Különösen, mint előbb is említettem, arra legyen gondunk, hogy gépünk kifogástalan állapotban legyen, a sűrű defekt nemcsak időnkét, hanem türelmünket is elrabolja. A defekt az önbizalom rovására megy, ha gépünk megbízhatatlan, állandóan félni fogunk egy emelkedéstől, melyet meg kell másznunk, valamint félni fogunk még attól is, hogy továbbmenjünk.

A harmadik feltétel az idő. Itt rövid leszek, akinek több ideje van, nagyobb túrára, akinek kevesebb ideje van, kisebb túrára megy.

A negyedik feltétel a zsebünk, vagyis a pénzkérdés. Talán ugyanazt mondhatnám, mint előbb. Akinek több pénze van, nagyobb túrát tud megtenni. A pénz helyes beosztásával azonban elérjük azt is, hogy kis pénzzel nagyobb túrát tudunk megtenni. Előírás természetesen az, hogy nem szabad a pénzt szórni és lehetőleg mérsékelt igényekkel kell, hogy éljünk.

Ha az alapfeltételekkel már tisztában vagyunk, illetőleg, ha már túránk hosszát megállapítottuk, jönnek a részletkérdések. Legfontosabb kérdés a felszerelés elintézése.

A felszerelés megállapítása: Ügyelnünk kell itt arra, hogy semmi felesleges se vigyünk magunkkal, viszont ami szükséges, ki ne maradjon. Vigyünk magunkkal meg-

felelő mennyiségű fehéreneműt, mivel ebből sokra van szükségünk. Legcélszerűbb sportruhába öltözni és ezenkívül még egy öltönyt magunkkal vinni, az úgynevezette kiöltözködések* esetére. Két-három öltöny ruha elvitele * (Motorkerékpáros túrán egy sportruha teljesen elegendő. A szerk.)

teljesen felesleges. A többi felszerelés elvitelének megállapítása teljesen egyéni dolog. Az sem olyan nagy baj, ha valamit kifelejtünk, mert ezt útközben esetleg még olcsóbb áron is beszerezhetjük, mint idehaza. Ne feledkezzünk meg egy könnyű szórakoztató könyvről sem, melynek esténként, vagy esős napokon igen jó hasznát vehetjük.

Ha csak módunk van rá, felszerelésünkben ki ne hagyjuk a fényképezőgépet. Egy túrán a szép tájnak egész serege jön elénk, hogy azt megörökítsük. A fényképeknek mindenkor hasznát vesszük. Inkább kevesebb, de jó képeket produkáljunk és ha lehet, hívassuk elő őket menetközben, mert csak így tanulunk. Nagy élvezet a túra után, téli havas napokon a meleg kandallónál előszedni a fényképeket, ezekben elgyönyörködni és felidézni az emlékeket. A fényképezés teljesen egyéni dolog, mégis legcélszerűbb filmmel dolgozni, mivel ezt könnyen lehet csomagolni, nem törik s nincs szükség sötét helyre csere alkalmával.

A gépünk felszerelésénél legyen irányelvünk az, hogy minden egyes csavarhoz legyen szerszámunk, mert nem tudható sohasem, hogy milyen defektok adódhatnak elő. Ugyancsak szükséges, hogy tartalékalkatrészeket vigyünk azokhoz a gépalkatrészekhez, melyek nagyobb kopásnak, vagy törésnek vannak kitéve. Ne felejtkezzünk meg gyertyák, szelepek és szeleprugók elviteléről. Egy gumicső sem árt az előfordulható olaj- vagy benzincső törésének esetére. Ajánlatos minden csavar leszigetelése. Ha már felszerelésünket megállapítottuk, hozzákezdhetünk annak csomagolásához. Ez a legnehezebb dolgom az évike. A rendelkezésünkre álló hely legtöbbször kicsiny. Egy kofferba kell mindent elcsomagolnunk, úgy azonban, hogy szükség esetén mindent könnyen megtaláljunk. Kis gyakorlattal és kis számítással ennek hamar módját tudjuk ejteni. Felhívom azonban a figyelmet arra, hogy a csomagolás úgy történjék, hogy minden szorosan fekdjék a kofferban, mert ellenkező esetben az első napon kellemetlenül fogjuk tapasztalni azt, hogy az állandó rázás milyen pusztítást visz véghez.

Térképen már kijelöltük a túra útvonalát, kérdés most már az, kell-e idő, illetőleg útbeosztással élnünk. Erre a leghatározottabb nemmel felelek. Hiába osztjuk be az útvonalunkat napi teljesítményekre, ez már az első nap feldül. Egy gumidefekt, egy sáros útszakasz, vagy egy segítségre szoruló motorkerékpáros társunk, mindegyik felborítja számításunkat. Naponként fog-nak előadódni érdekes látnivalók (egy vár, egy könyvtár, egy vízesés, egy sziklahasadék), melyeknek meg-nézését elmulasztani nem szabad. Elvünk legyen az, hogy inkább kevesebb kilométert tegyünk meg naponta, de többet lássunk. Természetesen, ha egy távolabb eső végcélunk van, akkor jobban kell sietnünk. Az úton való végigszáguldás azonban nem túraút, hanem versenyzés. (Nagyon helyes. A szerk.)

Ha külföldre megyünk útleveleinknek és triptique-ünknek teljesen rendben kell lenniök. A határon nagyon szigorúan veszik a vizsgálatokat. Triptique vagy útle-vél nélkül kizárt dolog át lépni a határt. Legyen ná-lunk mindenkor annak az országnak a pénzéből, me-

beépítő- és javítóműhely vállalja

minden automobil és motor-
kerékpár bármely gyárt-
mányú villamos berendezé-
sének javítását.

Akkumulátor- javítás és töltés

A legmodernebb gépekkel
és szerszámokkal felszerelt
műhelyünkben szakképzett
szerelőink dolgoznak. Mér-
sékelt áraink mellé a teljes
garancia előnyét nyújtjuk.

BOSCH RÓBERT k. f. t.
Budapest, VIII., Vas-utca 16

Telefon: József 455 46 Sürgőncím: MAGNETBOSCH

„Automobil-Motorsport“ husvétii triálja 1928.



100%
eredmény

4

ARIEL A STARTNÁL

4

ARIEL A CÉLBAN

500 km-en felüli solo-motorkerékpárok:

**I. Székelyi Árpád (557 sv. ARIEL)
büntetőpont nélkül**

600 km-es oldalkocsis motorkerékpárok:

**I. Wellisch Sándor (557 sv. ARIEL)
II. Bauer József... (497 ohv. ARIEL)**

*1 aranyérem
3 tiszteletdíj
Shell-díj*

83 induló, 65 beérkező, 5 büntetőpont nélküli:

1 ARIEL büntetőpont nélkül.

Vezérképviselő: Bauer József

Budapest, VII., Elemér-utca 41

lyen keresztül haladunk, megfelelő apró pénz (nagyon kívül) vámok fizetésére, mivel tapasztalatból tudom, hogy a vámok fizetésénél legtöbbször nem tudnak viszszaadni.

Benzint és olajat külföldön minden faluban tudunk felvenni. Legtöbb községben — már Ausztriában is — benzinkútak vannak felállítva, melyekben jó minőségű benzint és ugyanott olajat is kaphatunk. Legtöbb helyen Castrol is van. A benzín Ausztriában olcsóbb, Svájcban valamivel drágább mint nálunk. Németországban szintén olcsóbb.

Nyelvismeret. A német nyelvvel Franciaország és Angolország kivételével mindenhol meg tudjuk magunkat értetni. Svájcban még a francia lakosságú kantonokban is majdnem minden ember tud németül.

Szálloda. étkezés. Elvünk legyen, hogy lehetőség szerint kisebb helységben vegyünk magunknak szállást és ott is étkezzünk. Ezzel nemcsak azt érzük el, hogy kevesebb pénzt fogunk kiadni, hanem azt is, hogy jobban fogunk szórakozni. Esténként annyira fáradtak vagyunk a sok kilométertől, hogy nem nagyon kívánunk színházba, vagy kávéházba menni, melyeket bizony kisebb helyen nem is találunk. Egy túrán ezek látogatásának nincsen sok értelme.

Reggel hajnalhasadáskor már úton kell lennünk, egyrészt, mert ilyenkor a forgalom még kisebb méretű, másrészt pedig azért is, mert a napfelkelte annyira szép, hogy annak megnézését nem szabad elmulasztanunk egyszer sem. A hegycsúcsok mögül felkelő napcsodálata a túrák egyik legszebb momentumja.

Ezzel talán be is fejezhetném azt, amit elakartam mondani, csak arra akarom kérni a jövőben túrára indulókat, hogy menjenek mindenkor teljes figyelemmel. Meglepetések, különösen a hegyi utakon, a hajtűfordulóknál úgyszólván negyedóránként adódhatnak elő. Ne menjünk túl gyorsan, de túl lassan sem. A fordulók veszélyesek, könnyen végzetes balesetet okozhatunk és szenvedhetünk el mi is. Sajnos, nyugaton is vannak vademberek, akik metszik a kanyarokat. Elég gondot fog ilyen alkalomkor okozni saját testi épségünk megvédése.

Utóljára hagytam azt, amit talán először kellett volna mondanom: Hosszú túrára sohase menjünk sokan, legfeljebb hárman, mivel ha többen vagyunk, igen sok időt veszítünk el. A túrán, ha nem is jó barátok, akik elmennek, a magárahagyottság és egymásrautaltság feltétlen barátokká fogja tenni a résztvevőket. Differenciák nem fognak adódni, kölcsönösen el fogják nézni egymás hibáit.

V. L. Hálásan köszönjük ezúttal is Petrovics Ernő barátunknak a Dunán túli Automobil és Motor Club agilis titkárnak szép és hosszú túraleírását. A leírás különösen azért bírt nagy értékkel úgy reánk, mint olvasóink részére, mert éppen egy motorkerékpáros „első” túráját mutatta be annak ezer kis bajával és sok kellemes pillanatával. A túraleírásból éppen azért, mert egy kezdő írta, talán sokkal többet tanulhattunk, mint egy világhírt „globetrotter” felületesen odavetett leírásából, aki a detaillekre már nem is tér ki, mert azokat nagy tapasztalata folytán természetesen találja. Hálásan köszönjük tehát motoroskollégánknak, különösen azok nevében, akik 1928 nyarán óhajtanak először egy hosszabb útra merészkedni motorkerékpárjukon. Kívánjuk Petrovics Ernő barátunknak, hogy még sok szép és kellemes túráról számolhasson be olvasóinak.

FIAT

Mod 520

Az olasz Fiat-kocsik az egész automobilvilágban közismertek. A Fiat-gyár az automobilizmus gyermekkorától kezdve foglalkozik az autógyártással. A Fabricca Italiano Automobili Torino. Kocsijait mindig a megbízhatóság és elsőrendű teljesítmény jellemezte. A sok régitípusú Fiat, mely még ma is gyakran látható Budapest utcáin és az országutakon, legjobb bizonyítéka e gyártmányok tartósságának.

A jól bevált kocsi, a helyes gyártási és üzleti elvek, a szakszerű propaganda a Fiat-műveket rövid idő alatt a világ egyik legnagyobb automobilgyárává tették. A számtalan győzelem, melyet a Fiat-kocsik a világ legjelentősebb gyorsasági és megbízhatósági versenyein értek, a kormánykerék legendás hősei, mint Nazzaro, Bordino, Salamano, kiknek neve összerorrott a Fiat névvel, számtalan csodálatos teljesítménnyel gazdagították az automobilizmus történetét. A versenyeken és a kísérletek folyamán sok költséggel és verejtékes munkával elért eredményeket azután előnyösen gyümölesztették a szériakocsiknál.

A Fiat széria legújabb darabja a Type 520, magán viseli a leszűrt szerkesztési elveket. Már az elmúlt évi őszi automobilkiállításokon nagy feltűnést keltett az új modell, mely megtestesítője a modern hathengeres kétliteres túrakocsinak. *Teljes három esztendőn át dolgozott egy technikusokból és szakértőkből álló gárda az 520-as típus előkészítésén és tökéletesítésén.* A kísérletek alatt a kocsi súlyos próbákra vetették alá. Rossz utakon és erős emelkedéseken, a legszélsőségesebb éghajlati viszonyok közepette vizsgázt az 520-as FIAT, míg megérett a nyilvánosság előtti megjelenésre.

Az új 520-as típus technikai előnyeivel párosul a Fiat-kocsikat általában jellemző szép vonalvezetésű karosszériaforma, mely a laikus szemlélőt és hozzáértő bírálót egyaránt meggyőzi a kocsiké nyelme és előkelő külseje felől.

Az új modell motorja egy 68 mm. furatú és 103 mm. löketű állószelepes hathengeres. A hengerűrtalom pontosan 2244 cm. A hengerek egy öntvényből alkotnak. A közös hengerfej levehető. A robbanóterek speciális kiképzésűek és ugyanolyan hatásfokot

biztosítanak mint a félgömbalakúak, noha nélkülözik az utóbbiak hátrányait. A gondosan kiegyensúlyozott főtengely hét fehérfémmel kiöntött bronzsapágyon forog. A főtengely első részén helyet foglaló rezgéscsillapító megakadályozza a torziós deformálódásokat. A dugattyúk különleges alumíniumötvözetből készülnek. Alakjuk folytán a gyakran fellépő dugattyúzörejek kiküszöböltettek. A szelepeket, melyek álló elrendezésűek, láncsal meghajtott bütyöktengely működteti. A szelepmechanizmus gondos megszerkesztésével elérték, hogy a szelepek még magas fordulatszám esetén is teljesen zajtalanul működnek. A bütyöktengelyt meghajtó lánc feszítése a világítódinamó meghajtó fogaskerekének állításával történik. E célból a világítódinamó egy mozgatható alapzaton nyert el-

helyezést. Ez az alapzat kívülről könnyen hozzáférhetően egy csavar által állítható, miáltal a lánc feszessége szabályozható.

A motor hűtése centrifugálszivattyús vízhűtés. A vízszivattyú háza egyszersmind a vízhűtő mögött forgó négyágú ventilátor tengelyének tartójaként szolgál. Így elérték, hogy egy és ugyanazon tárcsa

FIAT 520

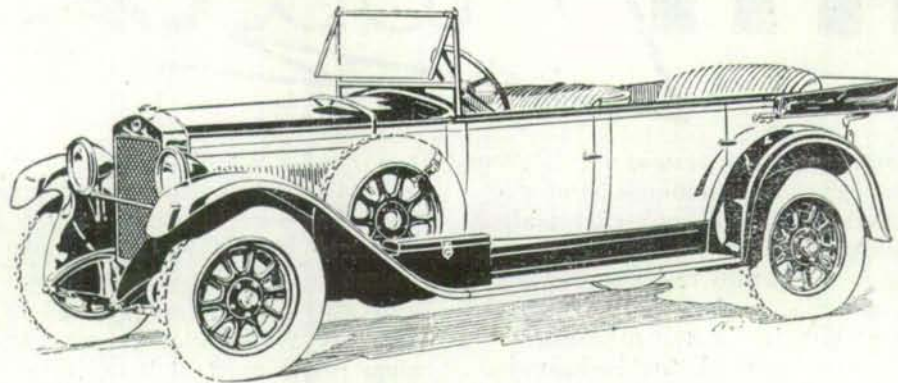
főbb adatai

Hengerszám	6
Furat	68 mm
Löket	103 mm
Hengerűrtartalom	2244 cm
Nyomtáv	140 mm
Tengelytáv	2900 mm
Karosszábilis hossz	2375 mm
Az alváz teljes hossza	3890 mm
Az alváz szélessége elől.	662 mm
Az alváz szélessége hátul	1107 mm
Az alváz magassága a földtől	200 mm
Szelepvezérlés	oldalt vezérelt
Olajozás	nyomásalatti
Gyújtás	akkumulátoros
Tengelykapcsoló	egylemezes
Rugózás	félelliptikus

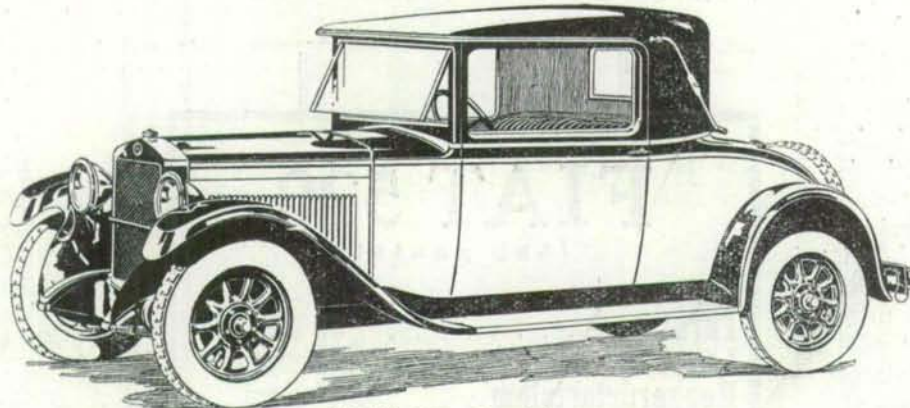
hajtja meg a ventilátort és a vízszivattyút. A tárcsát szíj hajtja meg, melynek feszítése a tárcsák egyikének tengelyirányban történő elmozdításával végezhető. A Solex-rendszerű porlasztó üresjárat-szabályozóval és az indításhoz szükséges levegőszabályozóval rendelkezik.

A benzintank a kocsí hátsó részén foglal helyet.

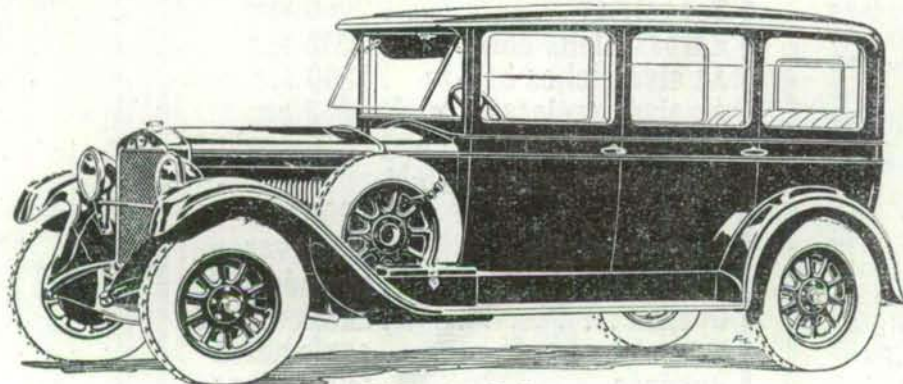
szítával felszerelt szivattyú végzi. Egy második szita az elvezetésnél (az olajbetöltőnyílás oldalán) foglal helyet, ahonnan az olaj egyrésze egy elágazó vezetéken keresztül a szerelékfalán lévő olajtisztítóba kerül. Az ily módon megtisztított olaj működési után az olajmanométert és egy másik vezetéken keresztül visszakerül a karterbe.



FIAT 520. Nyitott Soring-modell.



FIAT 520. Roadster.



FIAT 520. Sedan.

A szerelékfalán elhelyezett nyomásalatti benzinszívókészülék szállítja az üzemanyagot a készülék tartályába, ahonnan az természetes eséssel kerül a porlasztóhoz.

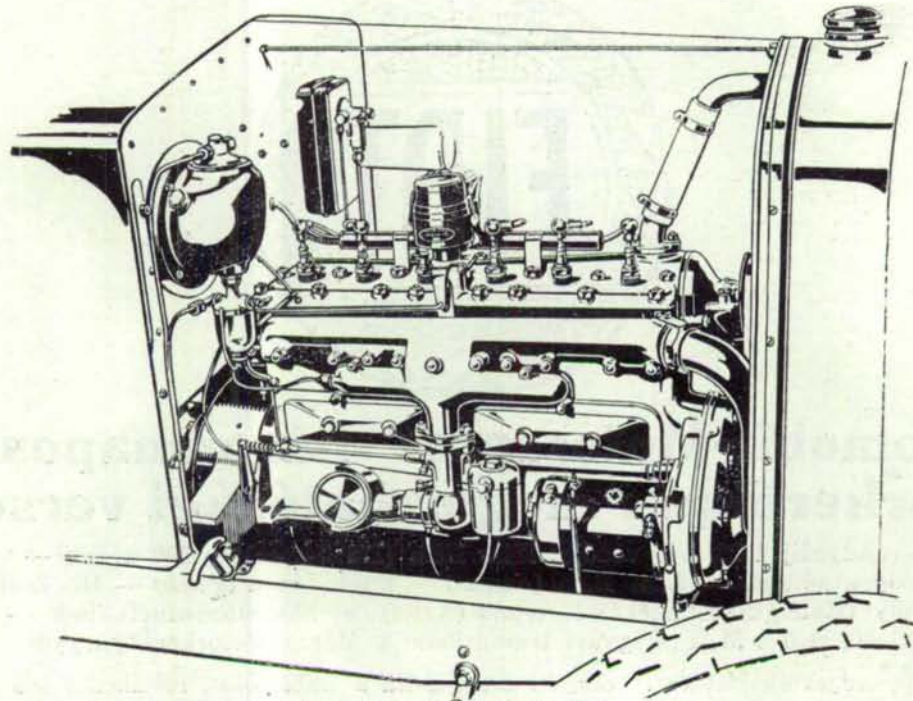
A szívócső a kipuffogóvezetékekkel egy öntvényt képez. Ezáltal a szívóvezeték már a motor első fordulatainál felmelegszik és gyorsan egyenletes porlasztást biztosít. Az olajozás nyomásalatti. Az olaj cirkuláltatását a karter alsó részében elhelyezett

A gyújtás akkumulátoros, elosztója a kényelmes ellenőrizhetőség és tisztítás céljából a motorblokk tetején, könnyen hozzáférhető helyen foglal helyet. Az előgyújtás 20 fokig automatikusan szabályozódik és egy kézisabályozó segítségével még további 15 foknyival előre állítható, úgy, hogy a motor minden fordulatszámánál a legmegfelelőbb gyújtási időpontban gyújt.

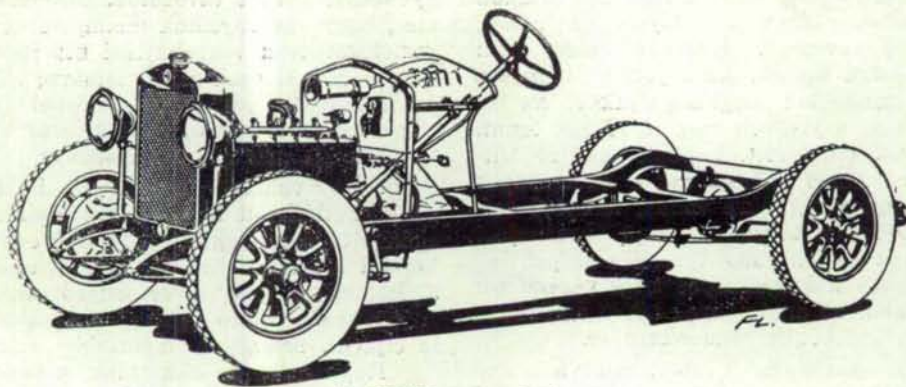
Az aszbesztvonatú egylemezes tengelykapcsoló

zökkenésmentes megindulást és gyors, zöreijmentes kapcsolást tesz lehetővé. A sebességváltómű egy blokkot képez a motorral és négy előre-, valamint egy hátramenettel bír. A sebességváltás a vezetőülés előtt a középén elhelyezett kapcsolókkal eszközölhető. A sebességváltóházon lévő zár megakadályozza, hogy illetéktelenek a kocsit használhassák. Az egész

Ugyancsak kívülről szabályozható a fékeket működtető acélsodronyok feszessége is. A fékpedál mind a négy keréken elhelyezett fékre, a kéziemelő pedig csupán a hátsó kerekekre hat. A fékek minden erő kifejtés nélkül működtethetők, tekintve, hogy működési módjuknál fogva az egyik fékpofa surlódása által meghúzza a másikat.



A FIAT 520. motorblokkja.



A FIAT 520. alváza.

motorblokk az alvásban hátrafelé döntve foglal helyet.

A hátsóhíd préselt acéllemezből készül. A hátsó meghajtó fogaskerekek Cleason-fogazásúak. Az erőátvitel a motortól a kiegyenlítőműig egy mindkét végén különleges csuklókkal bíró kardántengely útján történik. A toló- és nyomóerőt a rúgók veszik fel. A fékek nagyraméretezettek és mindkét irányban hatékonyak. Kívülről könnyen utánaállíthatók.

A rúgózásról lökhárítókkal felszerelt hosszú és lágy félelliptikus rúgók gondoskodnak.

A elektromos berendezést egy 12 voltos, háromkefésrendszerű világítódinamó, melynek harmadik kefeje a töltőáram változtatása céljából állítható, egy akkumulátor és egy önindítómotor alkotják. A kocsin szerelékfalán ampérmérő, kilométeróra és sebességmérő, valamint a már fentebb említett olajmanométer foglal helyet. A szerelékfaltól jobbra fog-

lal helyet egy kapcsoló, mely a motor és szerelékfalvilágítás bekapcsolására szolgál. A baloldalon elhelyezett kapcsoló a városi lámpák, illetve fényszórók bekapcsolására való. Az önindítómotor üzembehelyezése az akcellátor mellett lévő pedál útján történik.

A kormánykeréken található a gyújtásszabályozó, a fényszórók letompításához szolgáló kapcsoló és az elektromos kürt nyomógombja. A szerelékfalon található még továbbá két fejjel ellátott szabályozó-

emelyű, melyek közül az egyik a gázadagolás kézi szabályozására, a másik pedig a porlasztó levegőnyílásának változtatására szolgál. A kerekek préselt acéllemezéből készülnek és 14"×15" méretű Michelin-Bibendum-abroncsok felszerelésére alkalmasak. Az első FIAT 520-as modellek már megérkeztek Budapestre és a Magyar FIAT RT. IV., Váci-u. 42. szám alatt levő bemutatóhelyiségben vannak közszemlére állítva.



Az „Automobil-Motorsport” háromnapos husvétii motorkerékpár megbízhatósági versenye

A Delmár Walter-vándordíj 1928. évi védője: Kiss Béla (172 James) — 100 nevező — 82 induló — 65 beérkező — 5 büntetőpontnélküli — Kiss Béla (James) — Puch János (Puch) — Dr. Zsótér Bertalan (Méray) — Hild Károly (Raleigh) és Székelyi Árpád (Ariel) a büntetőpontnélküliek — A klubcsapatok között első a MAC, a gyári teamdíjban a Méray-Motorkerékpárgyár

Ismét egy évvel öregebbek lettünk. Lezajlott az „Automobil-Motorsport” második husvétii motorkerékpár megbízhatósági triálja. Hála a Mindenhatónak, az időjárás tekintetében idén sem lehetett panaszunk. Igazi verőfényes husvétja volt a magyar motorkerékpársportnak, amelyről megállapíthatjuk, hogy a legszebb utakon halad előre minden akadály dacára. Helyzetünk nehéz, hiszen mi rendeztük a versenyt. Kritikát tehát nem mondhatunk. Azt másokra bízuk. Az objektív emberek jóakarató kritikáját mindenkor meghallgatjuk és ha tudunk segíteni a bajokon, a jövőben meg is fogjuk tenni.

A verseny lefolyása sima volt. Lapunk nagy szervezői, jóbarátaink hatalmas tömege, kik a háromnapos verseny rendezésében segítségünkre voltak, lehetővé tették, hogy mindhárom napon tökéletes rend uralkodott mindenütt. Mindenki a helyén volt. A rendre és pontosságra jellemző volt, hogy a háromnapos triál végeztével, április 9-én este 7 órakor az eredmények teljes egészében állottak a sajtó és az érdekeltek rendelkezésére.

A Királyi Magyar Automobil Clubot, mint a motoros fenhatóságot a KMAC négy kiküldöttje képviselte. Báró Wolfner András, Wolfner László, dr. Feledy Pál és Heteés Sándor mondhatjuk, mindannyian állandóan ott tartózkodtak a versenybizottság körében, sőt Wolfner András báró a büntetőpontok összeadásánál is jelen lévén, feláldozva egész napját nagyban hozzájárult az eredmények gyors összeállításához. Ott láttuk igen sokszor dr. Szilágyi Bélát, a KMAC új titkárát is, aki szintén meleg érdeklődéssel kísérte a háromnapos verseny minden fázisát.

Az eredmények kiszámítása, illetve a versenyzők értékelése a legnagyobb nyilvánossággal történt. Az ellenőrző lapok, a büntetőponttáblázatok, a kondícióvizsgalapok, egyszóval minden, ma is megtekinthető. Szerkesztőségünkben mindenkit szívesen világosítunk fel, ha nem

tudva a szabályokat, reklamálni óhajt. Reklamáció most is volt. A Nemzeti Sportban megjelent eredménytáblázat után igen sokan jöttek be szerkesztőségünkbe büntetőpontjaik annullálását kérve. Nem volt szerencsénk, a büntetőponttáblák és a versenyfeltételek feltárása után szégyenkezve kellett távoznunk. Őszintén szólva, igen siralmas, hogy versenyzőink mennyire nem olvassák el a pozíciókat és a végrehajtási utasítást. Akadt olyan versenyző is, aki csak akkor ismerte el 30 büntetőpontját a egyik non-stop szakaszon, amikor a fényképet tették elébe, amelyen úgy ő, mint sidecar utasa teljes erejűből tolják a kis masinát a meredeken.

Nem volnánk objektívek, ha hibáinkat elhallgatnánk. Feltétlenül hiba, illetve mulasztás volt a versenyt előkészítő bizottságtól, hogy a feltételeket és a végrehajtási utasítást nem dolgozta ki eléggé precízen. Tudnia kellett volna, hogy a versenyző mindenütt talál kibuvót. A jövőben a lehető legnagyobb szigorral kell ezen a téren is eljárni, nehogy a legkisebb „félreértés” adódhasson.

Hogy mást ne mondjunk, a kondícióvizsga Budapesten mondhatni, teljesen illuzórikus. Ha a verseny tovább tartott volna, egyes gépek egészen megifjodtak volna. A képviseletek közelléte ebben az irányban semmiképpen sem kívánatos. A szerkesztőség a jövőben, hogy hasonló manipulációknak elejét vegye, a versenyt már az első napon messzire óhajtja elvinni a fővárostól és évről-évre hatalmas propagandajelleggel más-más vidéki városokat óhajt éjjeli állomásul kitűzni. Egy egész „Automobil-Motorsport” számot lehetne teleírni azon epizódokkal, melyek a háromnapos verseny alatt megtörténtek oly irányban, hogy a versenyszabályokat kijátsszák. Mi reális versenyt akarunk, igyekezni fogunk tehát a jövőben úgy résen lenni, hogy senki se juthasson jogosulatlan előnyhöz, illetve ne csak az szenvedjen, aki reálisan hertartotta a szabályokat.



Kupsza Géza (490 kcm.-es Méray) a harmadnapi „Water splash” előtt.

Kuriózusként csak néhány esetet említünk. A keszthelyi ellenőrző állomásra beérkező versenyzők hírül hozták, hogy egy vörös sidecar, mely alkalmasint egy Indian-géphez tartozik, áll magában Keszthely előtt 5—6 kilométernyire. Mellette valaki fekszik letakarva. Azonnal felugrottunk kocsinkra és kihajtottunk a határba. Mire kiérünk, odakünn már egy tökéletesen összeszerelt Indian-sidecart találunk. Közben kiderül, hogy a versenyző erősen megkésve, Keszthely előtt pneudefektet kapott, az oldalkocsikeréken. Nosza gondolt egyet, leszerelte a sidecart, befutott Keszthelyre jelentkezni. Ezalatt a sidecarutas vígan szerelt. „Jól meg is ebédeltem” mondja nevére a sidecar vezetője. „Most azután megyek be és folytatom utamat.” Mondanunk sem kell, hogy nagy volt a csodálkozás, midőn a keszthelyi kontrollállomáson feltartóztattuk a kis naivot és tudattuk vele, hogy csekély 90 büntetőponttal, honorálva a másfélórás késést, most veszszük tudomásul a jelentkezést. Mert hát vagy solóban, vagy sidecarral versenyzünk.

A fenti eset tökéletes ellenkezője az, ami Pozsgayval, az 1 büntetőponttal végzett Ardie-vezetővel megtörtént. Elvesztette olajtartány csavarját, mire azt a teljesen hasonló benzintankfedővel helyettesítette. A benzintankot pedig egy rongydarabbal fedte be provizórikusan. Feledy György, a szigorú kondícióvizsgabizottság elnöke, mint hiányzó alkatrészért „1” azaz egy büntetőpontot utalt ki Pozsgaynak. A jelenlévők egyike megkérdezte Pozsgayt, miért nem hozott a városból egy hasonló fedőcsapot? „Csak nem csalok!” volt a lakonikus válasz. Sok ilyen motorost kívánunk az új generációnak mintaképül.

Mielőtt az események méltatásába bocsátkoznánk, köszönetet kell mondanunk mindazoknak, akik versenytünket támogatták. Így elsősorban a hatóságoknak, akik

a háromnapos verseny sima lefolyását az ország útjain biztosították. Külön köszönetet kell mondanunk Krizsanez Kálmánnak, a közlekedésügyi ügyek vezetőjének, aki a verseny sikerét a székesfőváros körzetében segítette elő tökéletesen. Ugyanígy köszönetünket kell nyilvánítanunk a versenytünket nagyban támogató motorkerékpársporttal foglalkozó egyesületeknek, mint a KMAC, MAC, BSE, TTC, úgyszintén a budapesti motorkerékpárképviseleteknek stb., akik a multévihez hasonlóan most is, átérezve a háromnapos verseny nagy jelentőségét, teljes gárdájukkal állottak starthoz az év kétségkívül legnagyobb jelentőségű versenyén. Köszönetünket kell kifejeznünk ezúttal is a keszthelyi motorosok őszinte támogatásáért, akik Markaly Tibor százados vezetésével nagyban hozzájárultak a keszthelyi ellenőrző állomás megszervezésében és az ellenőrzés tökéletes végrehajtásában. Úgy neki, mint társainak: Babics Sándor, Benátszky Ottó, Mozsay István, Pál Nándor, Szekeres Miklós, Szita István, Szombath Gyula és Tompa Gyula uraknak őszinte köszönetünket fejezzük ki.

Leghálásabb köszönetünket tolmácsoljuk mindazon jóbarátainknak és munkatársainknak, akik éjjelt nappallá téve, mondhatni egy héten keresztül a legnagyobb odaadással, páratlan sportezerezzel és lelkesedéssel téve tanuságot, segítettek a háromnapos verseny lebonyolításában. Óriási áldozatokat hoztak ők a sportért, kitartottak helyeiken három napon keresztül, igen sok esetben nem látva a verseny érdekességeiből semmit sem. Nem túlozunk, ha kijelentjük, hogy ilyen rendezőgárdával a világ legnehezebb versenyét is játék megrendezni, mert mindenki száz százalékiig biztos ember lévén, a személyekben csalódás soha sem érheti a verseny vezetőségét. Mindenekelőtt a kondícióbizottság tagjait említjük, akik Feledy György vezetésével példásan oldották meg nehéz feladatukat. Úgy ő, mint társai, Gaál Gedeon, Krisz Ferenc és Toepke Alfréd gépészmérnökök a helyzet teljes



Székelyi Árpád (557 kcm.-es Ariel), a verseny egyik büntetőpont nélküli győztese, a harmadik napi fékszakaszt abszolválja.



Schusztler Rezső (348 km-es Gonglas) a fékpróbában.

magaslatán állottak. Ugyancsak ezt mondhatjuk kedves jó barátainkról, mint lovag Marnó Béla, lovag Marnó János, Almássy György és István, Acsády György, Noszlopy Kálmán, Fekete Géza, Varga László, Iliás Imre, Dárday Abriani Gábor, Ottlyk Tihamér, Rákóczy Géza, Szojka Sándor, Aczél András, Lőrincz Lajos, Gyöngy Pál, Lengyel Árpád, Raskó László, Kröszl Jenő és László, Hajós Mihály, Kertész Miklós, Szojka Imre, Végh István, Várhidy László, Rákóczy Géza, akik mindannyian önzetlen baráti szeretettel állottak mellénk a magyar motorke-rek-pársport előbbrevitelében.

Készakarva hagytuk legutolsóként az akit legelő-ként kellett volna említenünk: Pojlák Józsefet, a leányfalusi földbirtokost. Elmondjuk röviden, hogyan is történt az eset és hogyan került versenyünk harmadik napja Pojlák Józsi bátyánk birtokára. A hosszúra nyúlt tél nem engedte meg, hogy idejekorán induljunk a terepkeresésre és így bizony azon vettük magunkat észre, hogy még a verseny előtt egy héttel, a nagy garral beharangozott „Water splash” bizony még hiányzik. Vízet mentünk tehát keresni és így tévedtünk be véletlenül a Szentendre utáni szerpentin magánútba. Vízet itt sem találtunk, de megismertük utunk legkedvesebb emberét, aki oly örömmel karolta fel ügyünket, hogy a már-már veszni látszó vizesárok pár nappal a verseny előtt szorgos kezek munkájából megszületett. Hogy a 4—5 km-es kör a verseny utolsó napján abszolválható legyen, utat épített a szántásba, rögtönzött betongáttal felfogta a hegyről jövő kis patak vizét, kiköveztette a mederrészt, hogy a szűk mélyút oldalkocsis gépek számára is járhatóvá váljék, több mint 1 kilométeres hosszban kiszélesítette azt, egy szóval oly sportszeretetről és igazi magyar vendgszeretetről tett tanúságot, amit leírni e rövid sorokban nem

igen lehet. Egy kis darab régi, háborúelőtti Magyarország, egy kis Erdély tárult szemeink elé a leányfalusi dombok között. Fogadja az egész magyar motortársadalom nevében örökké hálás köszönetünket.

A versenyre 5 kötött díj és 48 tiszteletdíj érkezett. Olyan szám ez, ami eddig még magyarországi motorke-rek-pársporton nem volt. Végre egyszer alkalmunk nyílik a motorke-rek-párosokat is, teljesítményük és tudásuk szerint jutalmazni. Fogadják mindazok, akik versenyünk sikerét díjak adományozásával elősegítették, ezúton is leghálásabb köszönetünket.

A versenyen a következő díjak kerülnek kiosztásra:

1. A Delmár Walter vándordíj. Alapította Delmár Walter 1927-ben. Védő: Puch János (173 Puch). A díjat 1928-ra az öt büntetőpont nélkül végzett versenyző közül a legkisebb hengerűrtartalmú gépen versenyző Kiss Béla (172 James) nyerte meg. A Delmár vándordíjban eddig a pontok összege szerint Puch János és dr. Zsótér Bertalan vezet 1995 ponttal. Harmadik helyen áll ifj. Roll Oszkár 1985 ponttal.

2. A honvédelmi miniszter úr díja. Nyeri a nemzeti hadsereg kötelékébe tartozó az a versenyző, aki a legjobb pontszámot éri el. A díj nyertese Hartzer Oszkár (Méray) 23 ponttal.

3. Shell Kőolaj r. t. díja. Nyeri az a versenyző, aki a háromnapos triált Shell-benzinnel és Shell-Voltololajjal futotta végig. A díj egyszer és mindenkorra Székelyi Árpád (557 Ariel) birtokába megy át.

4. A Tauril Pneumatik r. t. serleg. Nyeri, aki Cordatic pneuval felszerelt motorkerékpárjával a legjobb pontszámot érte el. A díjat Zechmeister István (Douglas) nyerte. Büntetőpontjainak összege 35 volt.

5. Az Apart Auto r. t. díja. Nyeri, aki Good Year pneuval felszerelt gépével a legjobb pontszámot éri el. A díj Hild Károly (Raleigh) birtokába megy át.

6. Salzberger és Tsa díja. Nyeri, aki Semperit-pneuval felszerelt gépével a legjobb pontszámot éri el. A díj győztese Puch János (Puch) 0 büntetőponttal.



Petrakovits József (Gillet) bukik a fékszakasz utáni nehéz terepen.

7. Biró Jenő díja. Nyeri az, aki 1927 és 1928-ban a Delmár-vándordíjban összegezve, a legtöbb pontszámot éri el. A díjat végérvényesen Puch János (Puch) nyerte 1995 ponttal.

A fentiekén kívül a versenyre még sok tiszteletdíj érkezett, amelyek az egyes kategóriák győztesei és helyezettjei, valamint a győztes csapatok tagjai között lesznek büntetőpontjaik arányában kiosztva.

1. Honvédfőparancsnokság.
2. Stádium r. t.
3. Nemzeti Sport szerkesztősége
4. Delmár Walter.
5. BMW-képviselő.
6. Böckh László, Sunbeam-képviselő
7. Landy Ferenc, Peugeot-képviselő
8. Puch gyári eladási központ.
9. Wolfner László.
10. Báró Wolfner András.
11. Steaau Kőolajkereskedelmi r. t.
12. Vajda Ignác.
13. Schmalcz József, BSA-képviselő
14. Bosch Róbert k. f. t.
15. Bugatti-képviselő.
16. Magyar Atletikai Club.
17. Gyöngy Pál, Castrol-képviselő
18. Iványi Gyula.
19. Bruck Nándor és fiai
20. Székely Ferenc.
21. Douglas-képviselő.
22. Dietl Hubert.
23. Méray motorkerékpárgyár r. t.
24. Rotholz Frigyes, Indian-képviselő
25. Majláth Mihály, AJS-képviselő
26. Halmos testvérek.
27. Wollemann István.
28. Vadász Miklós.
29. Biró Jenő.
30. Petrakovits Gyula, Gillet-képviselő.
31. Waisz Lajos, Calthorpe-képviselő



Kiss Béla (172 kcm-es James-Villiers), a Delmár-vándordíj 1928. évi védője, keresztülvág a vizesárkon.



Pojlók József és neje, terraszuk bástyájáról szemlélik a gyülekező versenyzőket.

32. Bauer József, Ariel-képviselő
33. Dr. Schmidt Gyula.
34. Martinek István.
35. Pannonia Petra Ásványolaj r. t.
36. Radnay Rezső.
37. Dunántúli Automobil- és Motor-Club.
38. Kádár Imre, Fisk-képviselő.
39. Urner és Berkovits.
40. Magyar Általános Gépgyár r. t.
41. Lantai Ede, Velocette-képviselő
42. Gróf Károlyi Gyula.
43. Nagy József.
44. Gróf Zichy Tivadar.
45. Balkan Lloyd r. t., Duco-képviselő.

Az Automobil-Motorsport szerkesztősége hasonlóan a múltévi husvétli triálon követett rendszerhez ezidén is kötelezővé tette a versenyzőknek, hogy az előre kinyomtatott „Üzemanyag és felszerelést bejelentőlap”-okon az igazságnak híven jelentsék be, hogy milyen üzemanyaggal (benzin-olaj), valamint milyen standard felszereléssel (mágnes, gyertya, pneumatik, lánc és karburátor) futják végig a versenyt.



A versenyzők egy jókedvű csoportja nézi a hill-stop-start-szakaszt, melyen ők már szerencsésen keresztülmentek. Balról a második Kepes Ferenc. Mögötte jobbra lovag Haupt Károly. Mellette fehér dresszben Verebélyi Bálint. Töle jobbra Rostás István és Wéber Oszkár. Az elől fekvő ifj. Roll Oszkár. A kép jobbsarkában Nyisztor Sándor százados, a rendezőség egyik tagja, akitől jobbra a Méray-vezető Erdélyi Ferenc látható.

Szerkesztőségünk az alantiakban táblázatszerűen állította össze, hogy a starthoz állott 83 versenyző milyen üzemanyagokkal és felszereléssel indult. Az összeállítás igen nagy fontossággal bír, mert megismerteti a közönséggel a gép fontos alkatrészeit, melyek a győzelem elérésében éppen olyan hatékonyan működnek közre, mint maga a versenyző.

Vegyük sorban az egyes tételeket, legelőször a gépnek életet adó elixirt: a benzint. Jelen esetben az angol Shell a világ egyik legnagyobb benzín- és olajvállalatának budapesti képviselete használta fel versenyzőinket, hogy benzinjét és olaját megismertesse, illetőleg bevezesse a magyar motoros közönség körében. A vállalat igazgató-sága hatalmas anyagi áldozatot hozva, minden ellenérték nélkül bocsátotta rendelkezésre a versenyzőinket úgy a tréningre, mint magára a háromnapos triálra a Shell-benzint és a Shell-Voltol univerzális olajat. Egyúttal egy hatalmas ezüstserleget tűzött ki annak, aki Shell-üzemanyagokkal a legjobb pontszámot éri el. Mindkét körülmény annyira ambicionálta a versenyzőket, hogy 83 starthoz állott motorkerékpárosból nem kevesebb, mint 57 Shell-benzinnel és Shell-Voltolalajjal futotta végig a távot. A verseny többi résztvevője közül 21 a jelenleg nagy népszerűségnek örvendő „Rex”-benzint használta, mely a Steaua Kőolajkereskedelmi r. t. produktuma. Legkisebb számmal szerepel a bejelentett lapokon a Vacuum „Sphynx”, amit csupán 5 versenyző jelentett be. A benzínhasználatot illetőleg tehát a helyzet a következő:

Shell	57
Steaua „Rex”	21
Vacuum „Sphynx”	5

Az olajhasználat tekintetében már lényegesen más volt a helyzet. Itt a kitünően bevezetett angol világmárka a Castrol, dacára annak, hogy csak 50 százalékos engedélyt nyújtott a versenyzőknek, mégis a táblázat élén maradt. Mindazonáltal a Shell Company itt is nagyon szép eredményt ért el, mert bebizonyította, hogy olaja szintén alkalmas arra, hogy bizalommal használhassuk gépeinkbe. A Rex, Vacuum, Speedwell és Galtol, mint az összeállítás mutatja, még nem igen vannak elterjedve motorosaink körében.

Castrol	41
Shell-Voltol	32
Steaua „Rex”	4
Vacuum	3
Speedwell	2
Galtol	1

Következne a standardfelszerelési cikkek egyik legfontosabbja, a mágnés. Itt megállapítható, hogy a német Bosch hors-concours vezet. Érdekes, hogy még a legkiválóbb angol gépeken is sok versenyző cserélte ki az angol ML. BTH. LUCAS-mágnéseket a kiváló német gyártmánnyal. A 40 Bosch-mágnessel szemben a három angol gyár csupán 28-at tud felmutatni. Érdekes megemlíteni, hogy a 83 gép közül csupán a két Harley-Davidson birtakumulátoros gyűjtással. A sorrend itt a következő:

Bosch	40
ML (angol)	11
Lucas (angol)	10
BTH (angol)	7
Splitdorf (amerikai)	5
Siemens (német)	3
Marelli (olasz)	2
Accumulátoros gyűjtás	2
Villiers	1
SEW	1
Noris	1

Nézzük a gyertyákat. Itt is első pillanatra megállapítható az óriási Bosch-fölény. Az összes versenyzőknek több mint fele futott Bosch-gyertyákkal. Hatalmas térhódítást mutat az angol Lodge, bár bevezetése alig egy-éves, míg a kitünő angol KLG úgyilátszik, drága volta miatt nem tud eléggé meghonosodni. Az amerikai Champion, mint a táblázat mutatja, a motorkerékpárosoknál nem oly népszerű, mint az automobilistáknál. A táblázatok összeszámllálása itt a következő eredményt mutatja:

Bosch	46
Lodge	18
KLG	11
Champion	8

A carburátorokban az angol gyártmányok vezetnek. Ezek mondhatni, oly kitűnőek, hogy alig akad motorke-rékpáros, aki gépén változtassa a gyár által szállított standardfelszerelést. Vezet az angol AMAC, valamint a szintén angol BB, a német Zenith előtt. Az amerikai gépeken (Harley-Davidson és Indian) a MM Schebler carburátor az elterjedt alkatrész.

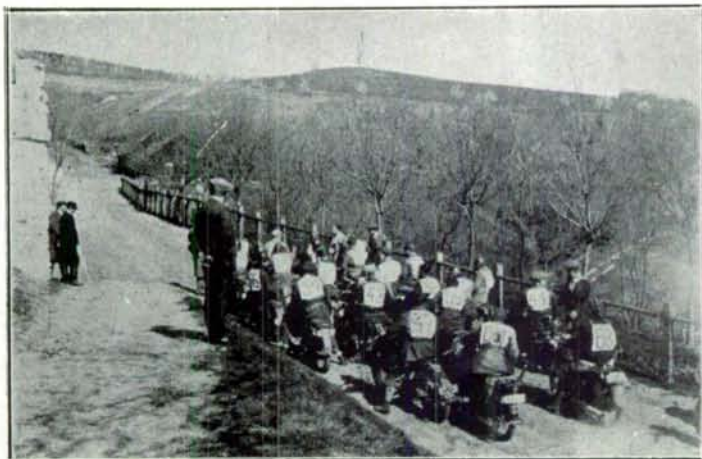
	AMAC	26	
Binks	B & B	11	17
	Zenith	11	
	Schebler	8	
	Vegyes	10	

A motorke-rékpár egyik legfontosabb alkatrésze a lánc. E tekintetben az angol Coventry vezet, a szintén angol Renold előtt. A Coventry-láncok elterjedtsége és jó-sága annyira feltűnő, hogy nemcsak az angol gyárak, ha-nem a legtöbb kontinensbeli gyár is Coventryvel szereli motorke-rékpárját

	Coventry (angol)	52
	Renold (angol)	15
	Brampton	3
	Vegyes és saját	10
	Kardánmeghajtás	5

Legutoljára maradt a pneumatik. Tekintettel arra, hogy a legtöbb angol motorke-rékpár Dunlop-al jön Buda-pestre, az angol Dunlop uralja a helyzetet. Már az újítás-kor igen megoszlik a vevők ízlése és csaknem az összes gumik képviselve vannak. A magyar gyártmányú Cordatic-ot, mely az automobilkereskedelemben oly nagyon el van terjedve, a motorke-rékpárosok eddig nem nagyon fa-vorizálták. A verseny megmutatta, hogy semmivel sem áll a többi gyártmányok mögött. A verseny hat résztvevőjé-nél láttunk Cordaticot, akik mindannyian igen szépen végigállották a három napot. A Cordaticneuvál legjobb eredményt elért versenyző részére kiírt külön díjat Zech-meiszter István (Douglas) nyerte. Igen szépen szerepelt a Semperit és a Good Year is. A külön Good Year-serleget Hild Károly nyerte.

	Dunlop	45
	Semperit	8
	Cordatic	6
	Good Year	5
	Englebert	5
	Hutchinson	4
	Firestone	3
	Reithoffer	1
	Continental	2
	Excelsior	1
	Deka	1



A versenyzők egy csoportja a harmadik napi start előtt, a festői szép Pojlók-uradalmon.



Ifj. Horthy István a keszthelyi kontrollállomáson. Jobboldalt, ózóval kezében, Hild Károly.

A versenyzőkről

A husvéti verseny nehéz és sokféle feladat elé állította a versenyzőket. Első nap átlagot kellett betartani, nemke-vebb, mint hét kontrollállomás között, másodnap megint zá-ros határidőn belül kellett a non-stop és fékszakaszok szín-helyére érkezni és ezen szakaszok abszolválása szintén nem tartozott a legkönnyebb feladatok közé. Harmadnap pedig elsősorban a közbeiktatott „water splash” jóvoltából a ver-senyzők egy igen jelentékeny százaléka részesült büntető-pontokban.

Ha figyelemmel kísérjük az egyes versenyzők büntető-pont-listáját, érdekes adatokat jegyezhetünk fel. Motor be nem indulásért első nap 10, másodnap 9 és harmadnap 5 versenyzőnek csökkentek a győzelmi esélyei. Az elsőnap Bal-aton körüli etapp, úgylátszik, kemény dió volt, mert itt nem kevesebb, mint 30 versenyző kapott késésért büntetőpontot és 8 feladta. A másodnap Budapest—Pilis-szentiván szakaszt 4 versenyző nem volt képes a megadott 45 perces időn belül abszolválni. Az ugyanezen napi non-stop szakaszokon 18, a fékszakaszon 43 versenyző szerzett rossz pontokat. A máso-dik napon feladta 3 versenyző. A harmadik napi Budapest—Pojlák uradalom etappon 6 versenyző késett el. Az aznap non-stop 8, a víz 21 áldozatot követelt. A fékpróbán ismét egy tekintélyes szám: 20 versenyző szerzett itt hibapontot. Hogy a kondícióvizsga nem volt tréfa, azt a 15 rosszpontot szerzett vezetők száma igazolja. A harmadik napon csupán egy résztvevő adta fel a versenyt.

Ezek szerint tehát elsősorban a fékszakaszok azok, ahol a versenyzők legjelentékenyebb százaléka rosszpontokat ka-pott. Ez nem is csodálatos, mert talán az elsőnap hosszútávú etapp és a fékszakaszok jelentették a legnehezebb feladato-kat. Már súlyosabban kell elbírálni azokat, akiknek a motorja nem indult be. Egy helyesen kezelt és csak félig-meddig ren-dben tartott motor feltétlenül meg kell, hogy induljon egy per-cen belül, nemcsak 10 fok melegben, hanem 10 fok hidegben is. Igen helyesen cselekedtek azok, akik — tudva, hogy motorjuk reggelként nehezen indul — elővették benzín-kannájukat és 1 per-cen belül bespricceltek, eltették a kannát, berúgták a motort és elhagyták a startvonalat. Tanujelét ad-ták nyugodt idegzetüknek és helyes időbeosztásuknak.

Ugyancsak nehezen menthetők a vizesárokban szerzett büntetőpontok. A versenyfeltételekben megadott vízátkelést a versenyzőknek legjelentékenyebb része nem vette komolyan és egyáltalában nem is készült rá. Így érthető, hogy a gya-korlatban is sokszor előforduló alig 25—30 cm. mély víz a versenyzők igen jelentékeny részének megálljt parancsolt. A mágnesnek egyszerű gumióldattal való bekenése teljesen vízhatlanná teszi azt és ha nem hajtunk bele gyors tempó-ban a vízbe, a szívócsőbe sem kerül belőle.

A legélénkebb feltűnést keltette, hogy volt versenyző, aki a másod- és harmadnapi rövid etappokat nem volt képes a megadott időn belül abszolválni. Ennek oka tekintélyes részben a versenyzők figyelmetlensége volt. Nem adták le érkezéskor kontroll-lapjaikat és az utólagos igazolást már csak büntetőpontok árán lehetett keresztülvinni. A szabályok nem tudása nem mentség! Tessék megérkezés után azonnal rajta lenni, hogy az ellenőrzőlapokat lepecsételjék. Az itt szerzett rossz pontok voltak feltétlenül a legindokolatlanabbak. Versenyzőink azonban ismét tanultak és észrevették, hogy a husvéti versenyen még az apróságokat is figyelemre méltatták.

Egyesek kijátszották a szabályokat. Erre csak két szóval felelhetünk: okosan tették. Az „Automobil Motorsport” szer-

kesztősége jövőre rajta lesz, hogy még precízebben fogalmazza meg a feltételeket. És ismét lesznek találékonyabbak, akik megint kijátsszák a versenyfeltételeket. Ez azonban nem hiba. Ez biztos jele annak, hogy fejlődik a versenyzőink rutinja. Mert „a szabályok gyöngéinek a kijátszása a versenyző egyik legfontosabb feladata” — mondotta nekünk egyszer egy kiváló automobilversenyző. Ez a fejlődés útja. A rendezőség igyekszik ennek elejét venni, a versenyző pedig igyekszik kibújni. És minél jobban sikerül ez neki, annál találékonyabb és annál több sikere lesz a nagy versenyeken. Ez alatt természetesen sem a csalást, a közönséges svindlit értjük, amit egy tisztességes versenyző nem követ el, hanem kizárólag annak a felhasználását, amiről a szabályok megfede-



A győztes Méray I. team. Balról jobbra: dr. Zsótér Bertalan, Wéber Oszkár és Erdélyi Ferenc.



Pothám József (346 kcm.-es Ohv. Méray) a harmadnapi (Pojlók-uradalom) útvonalon, versenyközben.



Mannó József (350 kcm. ohv. F. N.) a Water-splash kellős közepében.

keztek, vagy amiről nem intézkednek elég szabatosan. Vitéz Kaszala ekeféke ebből a szempontból véve, kitünő ötlet volt. Csupán az ekeféke technikai megoldásának gyarlósága okozta, hogy éppen az ellenkezőjét érte el vele gazdája, mint amit akart. Az ekeféke eltört, megjavított és lepontoztatott. Mert minden új alkatrészt, melyet a versenyen a gépek kapnak, a kondícióvizsga 5 ponttal sújtott. Az ekeféke pedig egy új alkatrész segítségével lett véglegesen kijavítva.

Ezzel szemben a versenyzők nagyrésze nem tanulta meg a szabályokat. Sőt el sem olvasta. Ez pedig komoly hiba. A szabályok elolvasása, sőt megtanulása, legalább oly fontos, mint a gép előkészítése a versenyre. Ennek elmulasztása súlyos következményekkel járhat. Csak egy példát említünk az idei husvéti versenyéről, mely egyébként már tavaly is előfordult. A sidecar nekivág a non-stop szakasznak. A gép szépen és biztosan kapaszkodik az emelkedőre. Az oldalkocsi utasa hirtelen, talán túlbuzgalomból, kihajol. A versenyszabályok szerint ez 5 rosszpont. A vezető nem vett észre semmit, az oldalkocsi utasa tán azt sem tudja, hogy vannak szabályok a világon. Verseny után a versenyző méltatlankodik, kétségbe esik és szentül meg van győződve, hogy ő tévedésből, vagy talán egyenesen rosszakaratból kapott büntetőpontokat. Tanulság: Tessék a szabályokat megtanulni, és az oldalkocsi-utasnak mindent megmagyarázni. Egy jó oldalkocsi-utas pedig úgyis kívülről kell, hogy tudja a szabályokat. Így azután elkerülhetők a félreértések.

Legyen ez a fentebb elmondott pár megfigyelés tanulság a jövőre és járuljon hozzá a reklamációk számának csökkentéséhez.

Nézzük az egyes versenyzőket külön-külön, büntetőpontok sorrendjében:

KISS BÉLA (TTC). Az 1928-as esztendőre, mint a legkisebb hengerűrtartalmú géppel büntetőpontnélküli beérkező, ő védi a gyönyörű Delmár-vándordíjat. Kiss Béla megérdemelten győzött. Gépe, a kis 172 kcm-es James-Villiers, minden dicséretet megérdemel. Jóval nagyobb gépeket megszágyenítő kvalitásokról tett tanúságot és a nehéz versenyt követő kondícióvizsgán büntetőpont nélkül jutott keresztül. Az új, alumínium hengerfejes Villiers-motorok a régi típusokkal szemben hatalmas előnyökkel rendelkeznek. A tökéletesebb hűtés folytán a motor még a leghosszabb lejtőkön sem melegszik túlságosan. Szépen bizonyította ezt a harmadnapos hosszú non-stop szakasz, ahol Kiss Béla és kitünő gépe fenomenális tempóban, a legkisebb fennakadás nélkül száguldott végig. Kiss Béla okos, számító menő. Nem rohant, nem hamarkodott el semmit. Nyugodtan és biztosan vívta ki magának előkelő helyezését. Kiss, kinek speedmen-i képességeiről már a

tavalyi Tourist Trophyn meggyőződhetünk, szép és minden bizonnyal eredményekben gazdag versenykarrier előtt áll.

PUCH JÁNOS (MAC). Ujat róla nem mondhatunk. Ma talán a legjobb megbízhatósági menőnk. Elsőnap végig vezetett a Balaton körüli útvonalon és dacára a rossz útviszonyoknak, minden kontrollállomás előtt várt. Ez a rohanás, ha nem is volt indokolt, fényesen igazolta Puch vezetői képességeit. Kívüle csupán Burghardt és lovag Haupt volt az, aki tudta vele tartani a tempót. A non-stop és fékszszakaszokon Puch fölényes biztonsággal mozgott. Látszott, hogy ezen kemény próbák számára egy pillanattal sem jelentettek veszélyt. A vizesárokból, a verseny harmadik napján, ahol rajta kívül még csak egy Puch-gép jutott át büntetőpont nélkül, helyesen előkészített gépe fennakadás nélkül működött. Puch János ezúttal már az új háromsebességes váltóművel ellátott, 248 kcm-es kétütemű Puch-gép nyergében startolt. Általános vélemény szerint ez a gép volt az összes indult gépek között egyike a legszebbeknek. Az alacsony, duplex-váz, a kényelmes nyereg, a Gazda-rúgóskormány, a rajta elhelyezett impozáns méretű sebességmérő és időmérő órával, az új, a vázban keresztben elhelyezett motor összevéve egy legelsőrendű és teljesen modern motorkerékpár benyomását keltette. A gép a verseny folyamán tanúságot tett képességeiről. Az elsőnapos útvonalon egyike volt a leggyorsabbaknak, a non-stop meredekén pedig játszi könnyedséggel jutott fel. Puch János idén nem védhette meg a vándordíjat, mert a feltételek értelmében azt mindig a legkisebb hengerűrtartalmú géppel, büntetőpont nélkül végzett vezető nyeri. Ez azonban természetesen mitsem von le a vezető és a gép fényes teljesítményének értékéből.

DR. ZSÓTÉR BERTALAN (egyletenkívüli). Győzeime örömet szerzett mindannyiunknak. Nemcsak azért, mert személyében azon kevesek egyike, akik elszánt és mégis céltudatos vezetéssel, hallatlan kitartással és szívóssággal törnek a győzelem felé, hanem azért is, mert győzelmével magyar gépnek, magyar embernek hozott dicsőséget. A kiváló Méray-gép ezen büntetőpontnélküli győzelmével és fölényes kettős team győzelmével ismét bebizonyította azt, amit a hozzáértők már régen tudtak, hogy: teljesen egyenrangú a legjobb külföldi gépekkel. A hazai kimondhatatlan rossz útviszonyokra épített Méray-gépek könnyed fölényvel bírták azt a strapát, melynek a külföldiek közül csakis a legerősebbek voltak képesek megfelelni. Legyen szabad itt megemlítenünk, hogy mind az idei, mind a tavalyi non-stop és fékszszakaszok keresése egy magánkézben levő, immár hároméves Méray-géppel történt, melyen a szakaszkereséssel járó enormis megerőltetések semmi nyomot sem hagytak. Ezekután nyugodtan

mondhatjuk, hogy büszkék vagyunk az egyetlen magyar motorkerékpárgyárra.

HILD KÁROLY (KMAC). Talán az ő teljesítményét tudjuk legkönnyebben megérteni. Járt Angliában, soká dolgozott egy nagy angol motorkerékpárgyár kötelékében, tisztában van a motorkerékpárversenyzés minden csínjával, binjával. Szépen, okosan, a tőle megszokott higgadtsággal ment és megérdemelten jutott az 5 büntetőpont nélküli győztes közé. Az új, 500 kcm-es túra-sport kétkipuffogócsöves Raleigh fényesen megállta helyét. Az új, vörös-fekete, tömör építésű Raleigh egyike volt a trial legszebb gépeinek. Tömött építése, mesteri kidolgozása még a laikusban is érdeklődést keltett. Az egész verseny folyamán a legkisebb gondot sem okozta gazdájának, hasonlóan a Good-Year pneukhoz, melyek kvalitása egy ilyen verseny alatt domborodik ki a maga valójában, ahol egy-egy gumidefekt a biztos győzelemtől foszthatja meg a vezetőt. Megjósolhatjuk, amit igazán nem nehéz megjósolni, hogy Hild Károly a jövőben is minden megbízhatósági versenyen az élen lesz.

SZÉKELYI ÁRPÁD (BSE). Az egyetlen új versenyző azok között, akik büntetőpont nélkül abszolvtak. Teljesítménye ezt figyelembe véve: legelsőrendű. Sikerült bejutnia egy olyan előkelő gárdába, amelynek mindegyik tagja már jelentős versenyekkel rendelkezik. A TTC versenyen elért győzelme és a husvéti versenyen elért kiváló helyezése, valamint kategóriagyőzelme, komoly versenyzőt, kitűnő motorost sejtet. Az 550 kcm-es Ariel, mely legutóbb az Angliában megtartott 8000 kilométeres non-stop próba alkalmával csillogtatta kivételes képességeit, teljes mértékben beváltotta a hozzáfűzött reményeket. Érdeklődéssel tekintünk Székelyi Árpád további szereplése elé.

MANNÓ JÓZSEF. A vámból közvetlenül a start előtt kiváltott belga FN-gépével mindvégig kitűnően tartotta magát. Simán, büntetőpont nélkül abszolvt mind non-stop és fékszakaszt, úgyszintén a vizesárkot. A másodnap startolt csupán baja. Hideg motorja, bár azonnal begyulladt, az indulás pillanatában leállt. És míg Mannó újra betudta indítani, a starter stopperjének mutatója 1 perc 10 mp-et mutatott, ami 10 büntetőpontot jelentett. Úgy az összszatólyozás-

ban, mint kategóriájában kitűnő helyezést ért el és az aranyérmek első csoportjába került.

POZSGAY ISTVÁN (egyletenkívüli). Személyében alkalmunk volt egy kitűnő motorost megismerni. Teljesen egyenrangú teljesítménye az öt büntetőpont nélküli győztesrel. Az egyetlen büntetőpontot az olajtankfedőcsavar elvesztésért kapta. Ennek ellenszerét hosszas keresés után megtaláltuk egy híres angol motorkerékpárversenyző utinaplójában, alulról visszafelé a 7. bekezdésben, ahol az áll: „Tessék a tankcsavarokat jól meghúzni!” Figyelmébe ajánljuk ezen hosszszas tapasztalatokon nyugvó, ravasz tippet Pozsgaynak is.

SCHUSZTER REZSÓ (TTC). Kitartó, gyakorlott motoros. Mindössze 5 pont választotta el a büntetőpont nélkülistől. Ha azon a harmadik napi non-stop szakaszon nem teszi le egy pillanatra a lábát, nincsen semmi baj. Teljesítménye így is dicsőre méltó. A 350 kcm-es Douglas kitűnő hegy-mászó és rendkívül stabil gépnek bizonyult.

ERDÉLYI FERENC (egyletenkívüli). A Balaton körül szerzett 7 büntetőponttól eltekintve, hibamentesen végzett. Erdélyi ismét tanujelét adta komoly vezetői képességeinek, melyeket egyébként már a gyorsasági versenyekről is ismerünk. Szép teljesítményével mind sajátmagának, mind a Méray-teamnek dicsőséget hozott.

VEREBÉLYI BÁLINT (egyletenkívüli). Megérdemelten győzött az oldalkocsik között. Verebéli kiváló vezető. Ért a géphez és ki tudja azt használni. Az „Automobil Motorsport” 1927. évi versenyén ismertük meg először vezetői képességeit, akkor egy 500 kcm-es ohv. solo AJS nyergében. Már akkor is a legjobbak között volt. Most bebizonyította, hogy az oldalkocsi-vezetésnek is mestere. Kilenc rosszpontját nem is vezetési hiba, hanem gondatlansága folytán kapta. A Píliszentiváni non-stop-szakasznál nem jelentette be idejében érkezését és mire ezt megtette, már megvoltak a hibapontok. Reméljük, hogy többé egy ilyen apróság miatt nem fog kiesni a hibapontmentesek sorából, ahová őt vezetői képességei predestinálják.

IFJ. ROLL OSZKÁR (egyletenkívüli). Véleményünk róla tavaly óta sem változott. Egyike legkitűnőbb megbízhatósági versenyzőinknek, aki előtt még sok szép győ-

Vigyázz!!!



A. D. A. C. Länderfahrt 1928.

a motorkerékpárok eddigi legnagyobb próbája.

1 Horex

a startnál!

1 Horex

a célban!

Horex vezérképviselet:

„SPHYNX” GARAGE

Budapest, VI., Aradi-utca 58.



**Automobil-Motorsport
husvéti triálja
1928**



Puch János.....248 **PUCH** ismét győz kategóriájában büntetőpont nélkül, nagy fölényel (Semperit-pneu)

lovag Haupt Károly 223 **PUCH** második (Semperit-pneu)

zborói Zboray Ferenc 173 **PUCH** harmadik (Semperit-pneu)

8 Puch a startnál, 7 Puch a célban!

**Terézvárosi Torna Club megbízhatósági versenye
1928.**

1-ső PUCH

2-ik PUCH

3-ik PUCH

4-ik PUCH

5-ik PUCH

mindannyian Semperit-pneuval.

Gyári eladási központ:
Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 9.
Telefon: Teréz 205-72.



zelem és nagy versenykarrier áll. Idén balszerencséje volt és az első napi fékszakaszon 10 hibapontot kapott. Ez azonban megcsinálja a legjobbakkal is és mitsem von le a vezető képességeiből. Biztosra vesszük, hogy jövőre az ideai kitűnő helyezését is megszégyenítő eredménnyel fog végezni.

BÖCKH LÁSZLÓ (MAC). Már az első napi sáros etappon meggyőződünk képességeiről. Nyugodt, ügyes menő. Helyesen fogja fel a megbízhatósági verseny lényegét és nem kockáztat feleslegesen a látszat kedvéért. A másod napi fékszakaszon elszámította magát és ezáltal 10 pontot kapott. Kitűnő Sunbeam-jének meg se kottyant az út. Öröm volt nézni, ahogyan felnyargalt standard áttételével a meredek non-stop szakaszokon és megcsodálni verseny után gépének makulátlan állapotát. Böckh László kondícióvizsgálója volt egyike a legsimábbaknak. Törés: nincs; görbülés: nincs; szerszámok: a szerszámotáska nem volt kinyitva. Tökéletes.

IFJ. NAGYBÁNYAI VITÉZ HORTHY MIKLÓS (MAC). Kitűnően megállotta helyét, nehéz, 744 kcm-es Méray-gépével. A non-stop szakaszok nem jelentettek feladatot az erős gép és gyakorlott vezetője számára, míg a fékpróbán a nehézsúlyú masina megállítása már nem bizonyult olyan könnyű feladatnak. Minden dícséretet megérdemel ifj. Horthy István azért a kitűnő menésért, amit nehéz gépével az első napi Balaton körüli szakasz sáros, felázott útjain produkált.

NAGY ISTVÁN (egyletenkívüli). Egy pompás dölt-hengeres ohv. BSA nyergében szerepelt és végzett kitűnő géppel az aranyérmesek között. Prototipusa a vad vezetőnek. „Follgáz és le a hangtempóival!” — ez a jelszava. A Balaton körüli etappe-ot egy hatalmas bukása révén véres arccal fejezte be. Egyébként igen tehetséges motoros. Az első napi non-stop szakaszt olyan tempóban vette, hogy alig tudott a végén megállani. Figyelmébe ajánljuk az államrendőrségnek, mint a motorosok rémét, aki nyitott kipuffogóval „repszti” a nyugodtan sétáló emberek dobhártyáit. Több nyugalmat és higgadságot kívánunk neki, akkor idővel igen jó versenyző lehet belőle. Még csak azt mondhatjuk neki, hogy máskor jobban olvassa el a szabályokat. „A törvény nem tudása nem mentőkörmény.” Feledékenysége hajsza hiján a saját, mint csapatának győzelmébe került.

ZÖLLNER RUDOLF (TTC). Szimpatikus, ügyes vezető. A non-stop füves lejtőin még kissé idegenül mozgott, de már a verseny folyamán megbarátkozott ezzel a tereppel is. Rövid időn belül előkelő helyet fog betölteni megbízhatósági versenyzőink körében. Ebben egyébként hatalmas segítő társa remek BMW-gépe, mely ma feltétlenül az utolsó szó a motorkerékpár-konstrukció terén. A husvétii triálon elért előkelő helyezése legyen buzdítás számára a további sikerek felé.

POSZTOBÁNYI ISTVÁN (egyletenkívüli). Egy semmiért esett ki a pontnélküliek sorából. Egy semmiséggért, melyet azonban a versenyfeltételek szerint figyelembe kellett venni. Ugyanis sárhányóját a verseny végén repedtetni találta a kondícióvizsgáló-bizottság. Posztobányi szerint az már a startnál is repedt volt. Mint később kiderült, Posztobányi ezt nem jelentette be és ezért kénytelen volt 20 pon-

tot zsebetenni. Máskor nagyobb figyelmet az átadásnál. A versenyszabályokban minden benne volt. Tessék tehát azoknak megfelelően eljárni! Posztobányi vezetői képességeiről egyébként büntetőpont nélküli vezetése beszél — minden méltatás helyett.

HARTZER OSZKÁR (MAC). Régi autós és motoros. Tisztában van ő is minden ravaszsággal. Nyugodt, biztos vezető. Oldalkocsifékek ellátott kitűnő Méray-Jap sidecarja szépen szerepelt, különösen a fékszakaszokon. Első- és harmadik napi elkésése fosztotta meg az erősen valószínű győzelemtől.

LOVAG HAUPT KÁROLY (MAC). Merész vezető, aki fáradságot és veszélyt nem ismer. Elsőnap kitűnően tartotta azt a vad iramot, amit Puch János diktált — kis 223 kcm-es Puch-gépén. A non-stop szakaszok számára szokatlanok voltak és itt már nem ment olyan simán. A vízben leállt, mert nem készítette elő motorját. Teljesítményét kellően értékelhetjük, ha számításba vesszük, hogy Lovag Hauptnak jelenleg nincsen motorkerékpárja, tehát nincsen tréningje és a kis Puch-masínát, mely számára teljesen szokatlan volt, alig pár nappal a verseny előtt kapta kezébe.

STARECZKY GÉZA (MAC). Büntetőpont nélkül futott remek ohv. single port Sunbeam-jével, egészen a harmadik napi fékszakaszig. Itt túlmént a vonalon és 30 rosszpontot kapott. Saját bevallása szerint, nem vette figyelembe a rendezősegi figyelmeztetést, melyet minden motoros megkapott, hogy „tekintettel a fékszakasz meredek voltára, előtte motorral és fékkel is fékezhetünk”. Ez benne volt egyébként a végrehajtási utasításban is. A csak motorral fékezett gép azonban túlfutott a vonalon. Ez a kis elnézés tehát egy egészen biztos győzelembe került. Stareczky ma feltétlenül egyike a legjobb „megbízhatósági” menőinknek és aranyérmes helyezése teljesen megérdemelt volt.

URBACH LÁSZLÓ (KMAC). Sorsa hasonló Stareczkyéhez. Ő is büntetőpont nélkül állott egészen a harmadik napi fékszakaszig, ahol a vonalon túlfutva 30 pontot kapott. Urbach nem elég óvatosan vágott neki a meredek fékszakaszoknak és elsőkerékféke sem fogott úgy, mint ahogy kellett volna. Ez az, amiért nem üdvözölhetjük őt ezidén, mint a sidecarok győztesét. Őszintén szólva, kissé elkönyorműködte a dolgot.

BURGARDT ISTVÁN (BSE). A remek kis Panthette-gépet kitűnően és biztosan vezette. A harmadik napon pechje volt. A non-stop szakaszon 10, a vízben pedig 25 pontot kapott. Ez alaposan lerontotta a mindaddig ragyogó győzelmi esélyeket. Ez a kis balszerencse azonban mitsem von le a kitűnő gép és főleg a kiváló vezető képességeiből, aki mint Magyarország többszörös kerékpár (tandem) bajnoka és rekordere, egyik legügyesebb motorosunk közé számít. Remélhetőleg jövőre viszontlátjuk a startnál és a célban — mint győztest. Kis P. aud M. gépe a verseny egyik legmegcsodáltabb masinája volt.

ZECHMEISTER ISTVÁN (egyletenkívüli). Szépen vezette nehéz, 600 kcm-es Douglas-át. A fékszakasz és a vizes-

Győzedelmesen hódít az

ÚJ TÍPUSÚ 15/45 HP **ADLER** STANDARD 6

a legideálisabb 6 hengeres

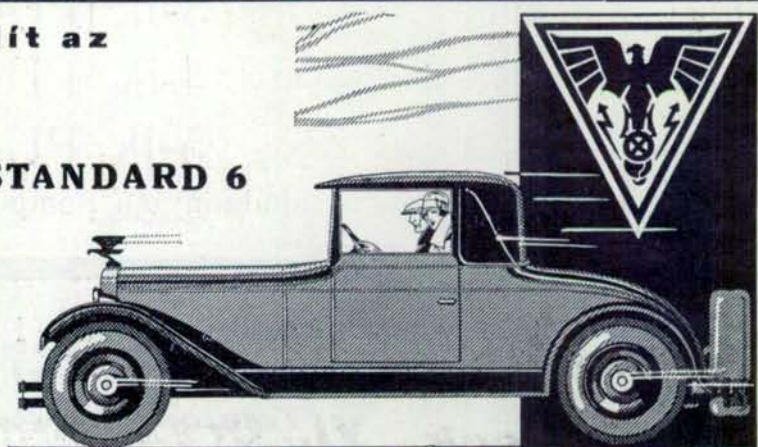
túraautomobil

és

sportautomobil

Vezérképviselőt:

TICHY TESTVÉREK automobil keresk. vállalat
Budapest, VI, ker., Liszt Ferenc-tér 5. sz.



ADLER STANDARD 6

árok azonban belékötött. A vízben való leállást elkerülhette volna. Ő nyerte különben a Cordatic-díjat.

Túlhosszúra nyúlva azonban minden egyes versenyző külön-külön méltatása. Megemlíthjük még azokat, akik számára van valami különös mondanivalónk.

MARTINEK ISTVÁN Rex-Acme-gépe bebizonyította, hogy a modern 175 kcm-es gép nemcsak olcsó, hanem jó is. A legmeredekebb non-stop szakaszokat is könnyen abszolválta, áttételcsere nélkül. Martinek első nap gyertyadefekttekkel küzdött, ezért kapott 6 büntetőpontot a Keszthelyi kontrollnál. A vízben való leállás elkerülhető lett volna, különösen egy olyan tapasztalt vezető részéről, mint amilyen Martinek. Ebben az esetben még sokkal előbbre jutott volna a ranglistában.

A VELOCETTE-TEAM tagjai, Hummel, Sabrnák és Meggyesy mint jólnevelt gyorsasági versenyzők, idegenül mozgottak a füves non-stop-szakaszokon. Lehet, hogy gépük sem volt megfelelően áttételezve. A kick-starter nélküli motorok beindítása sem sikerült, ez azonban érthető. Ha nem derogálnak, mint speedman-eknek a megbízhatósági versenyeken való további részvétel, akkor mindhárem rövid időn belül előkelő helyet fog magának kivívni a megbízhatósági versenyzők sorában. J. H. Simpson, ez a „meglehetősen” gyakorlott gyorsasági versenyző, bizony igen sokszor lemarad a megbízhatósági versenyeken. Ez azonban mit sem von le presztizséből, míg egy esetleges győzelem csak emeli azt.

GERE LÁSZLÓ (MTK) vadonatúj Indian-Scout gépevel szépen megállotta a helyét. Érdekes volt nézni, amint elasztikus gépevel szépen, lassan abszolválta a másodnapos non-stop legmeredekebb részét. A nézők szívszorongva várták, hogy a lassuló motor mikor áll le. Gere nem zavartatta magát. Kissé több gázt adott és — „mit nem tud egy amerikai kéthengeres” — zavartalanul, lassan feljutott a lejtőn. Egy nagy meredeken lassan felmenni pedig valóban nehezebb, mint gyorsan! — A hill-stop-starton szerzett pontjai nagyrészt a szülő gépen nagy gyakorlatot kívánó lábklung lelkiismeretét terheli. Egyike volt azoknak, akik előrehaladott koruk dacára a fiatalokat megszégyenítő frissességgel vettek részt a versenyben. A lelkes újpesti motoros, mint azt saját maga kijelentette, versenyeinke mindig ott lesz. Isten éltesse soká!

BAUER JÓZSEF (TTC) vadonatúj two-port Ariel-je volt a verseny egyik szenzációja. Bauer szépen és kíméletesen vezette gépét. Kérdésünkre, hogy miért nem ment fel a másodnapos non-stop-szakaszon, Bauer kijelentette: „Nem adok én gázt ennek, míg új!” És igazán volt. Az Ariel képességeit igazán kár volna egy új gép megdézsmálása árán bemutatni. Hogy mit tud, azt úgy is tudjuk. Aki pedig nem tudja, az megláthatta a versenyen. Az első napon már kartársainak segített meut szerelni és így időn túl futván be. büntetőpontokat kapott.

BACHMANN OTTÓ (MAC) 350 kcm.-es oldalkocsis gépevel megcsinálta mindazt, amit az 1000 kcm.-esek és annál nagyobb gépek véghezvittek. A vezető és gép teljesítménye megérdemel minden dícséretet. Ha Bachmann nem áll le a vízben, úgy jóval előbbre kerül a helyezések ranglistáján.

A TAVALYI GYŐZTESEK EGYIKÉRŐL. DR. SIMON GÁBORRÓL (KMAC) akarunk még megemlékezni. Idén nagy balszerencséje folytán nem került a győztesek sorába. Láttuk azonban verseny közben. És kötelességünk megállapítani, hogy egyike volt a legmerészebbeknek. Az az elszántság, ahogy többmázsás gépevel az ijesztően meredek fékszaksz-

nak nekivágott, megdermesztette még a hozzáértő nézőket is. Dr. Simon Gábor kitűnő, bátor motoros és nem rajta múltott, hogy ezúttal nem szerepel a győzők között. Tavaly óta, ha lehet, csak javult és ha folytatja, még egészen elsőrendű eredményeket fog felmutatni. Róla különben elmondhatjuk, hogy a legfanatikusabb motoros. Igazi gentleman és sportember, valamint a kötelességtudás és fegyelem megtestesítője. Mindig első a nevezések leadásánál, pontos a nevezési blanketták kitöltésében. Ha minden magyar motoros olyan lenne, mint Simon Gábor dr., úgy sohasem lenne sem óvás, sem diszkvalifikálás. Ezúton is üdvözljük őt, mint lapunk régi jó barátját és sok-sok sikert kívánunk neki.

KEPES FERENC. Ő járta meg ezúttal legjobban a versenyzők kálváriáját. Indian-Prince-gépevel, amivel a múlt évben is a legelsők között végzett, a lehető legjobb körülmények között indult. Csupán egyre nem volt figyelmes, hogy hosszabb ideig tétlenül álló gépébe egy meglehetősen régi, poróz belsőgummit szerelt. Ennek következtében Keszthely ellenőrző-állomásig kilenc pneudefektje volt, úgy, hogy oda abban a pillanatban érkezett meg, amikor az ellenőrző-állomás éppen befejezte működését. Százhusz büntetőpontja dacára tovább folytatta a versenyt és szándéka az volt, hogy a maximális 300 büntetőponttal befut Budapestre és így a másnapos próbakon indul. A sors nem így akarta. Egész éjjeli út után csak hajnalban ért Budapestre, annyira elcsigázva a sok gummiszereléssel, hogy képtelen volt azonnal starthoz is állani. Ebből az esetből ismét csak tanulhatunk. A pneumatik éppen olyan fontos, mint a motor.

JENEY LÁSZLÓ. Ezúttal őt is üldözte a balszerencse. A Peugeot színeit képviselte egy 350 kcm. géppel, mely minden tekintetben megállotta a sarat. A baj azonban ott volt, hogy Jeney László az első napon egy hatalmas bukás következtében eltört. Jeney ennek dacára befutott Budapestre, emberfeletti produkálva félkormányal, természetesen némi késéssel. Bár kormányát provizórikusan újra felrakta, azzal komolyabb akciót keresztülvinni már nem lehetett. Így azután a próbakon is igen sok büntetőpontot kellett hazavinnie. Ennek dacára a legnagyobb elismeréssel adózunk neki. Hogy mi az félkormányal egy háromnapos triált végigdolgozni. arra a felelet csak az, hogy: „nagy teljesítmény”. Reméljük, legközelebb jobban fog vigyázni és nem hajt túl gyorsan.

BÉKÉSSY ÁRPÁD. Egyike volt azoknak, akik a verseny utolsó napján még büntetőpont nélkül állottak. Hihetetlen balszerencse üldözte. Ott kapott pontokat, ahol alig három versenyző járta csak meg. A túl könnyű „Hill stop start”-nál. Az útra indulásnál nem adott elég gázt és motorja egy pillanattal később leállott. Őszintén sajnáljuk a derék motorost, aki igazán jobb helvet érdemelt volna ki.

MOSONYI LÁSZLÓRÓL is meg kell még emlékeznünk. Ő volt az, aki 500-as James-sidecarjával általános vélemény szerint a legsimábban vette az összes oldalkocsis gépek között a második napi non-stop-szakaszt. Gépe tökéletesen volt beállítva és áttételezve. A második napon Esztergomban érte a baleset. Benzint akart felvenni, de elkerülte a töltőállomást és visszafordult megkeresni. Mikor az esztergomi Fürdő-szállóházhoz ért, szembe találta magát a városon teljes gázzal keresztülhajtó márkatársával, a későbbi abszolút győztesrel. Kiss Bélát a centrifugális erő kivágta a jobboldalra és Mosonyi egy pillanattal később szemben találta vele magát. Vagy összefutnak, vagy be az árokba. Mosonyi az utóbbit választotta. Megmentette a Jamesnak az elsőséget, de sidecar-váza

**Automobil-
hűtők**

Benzintartányok

Javítások

„IKARUS”

Hűtő- és Fémárú

Részvénytársaság

VI., Országbíró-u. 26/b

Telefon: L. 978-93

**Repülőgép-
hűtők**

Benzintartányok

Javítások

egy kőnek ütődven, úgy megsérült, hogy a versenyt fel kellett adnia.

PALOTÁSI GÉZARÓL kell még néhány szót említenünk. Ő egy modern pneumatik-védőszernek esett áldozatul. Nem vett póttömlőt, bízva a szer csodálatos jóságában, de megjárta, mert a betét tömlőjében összegubancolódtott, hosszanti vágásokat és ennek folytán folytonos pneudefekteket váltott ki. Csak másnap érkezett Budapestre. Tanulság, hogy mindig vigyünk póttömlőt.

A háromnapos triálon csupán egyetlen komolyabb bal eset fordult elő. Friebert Ernő, aki egy hatalmas Indian nyergében startolt, az oldalkocsit tartó csavarokat nem húzta meg tökéletesen és a sidecar nagy tempóban, Budapest és Siófok között elvált a géptől. Friebert hatalmasat bukott, úgy, hogy a budapesti Rókus-kórházba szállították. Szerencsére az első hírek túlzottak voltak és csupán enyhe agyrázkódást szenvedett. Friebert azóta már el is hagyta a kórházat.

Mielőtt a versenyzők méltatását befejeznők, még egy sajnálatos tényre kell felhívunk a figyelmet. Négy versenyző: Kiss Béla, Verebélyi Bálint, Bauer József és Lantai Ede: mindannyian győztesek és helyezettek, visszaélve a versenyrendezés bizalmával, az előírt „F. I. C. M.” versenyvezetői igazolvány nélkül állottak starthoz. Őszintén szólva, gondolni sem mertünk arra, hogy akad versenyző, aki már a TTC-versenyen is indult és még ma sem rendelkezik versenyigazolvánnyal. A KMAC sportbizottsága hívta fel e tényre figyelmünket, de nem akarván első esetre rideg példát statuálni, csupán azt kívánta, hogy fentnevezettek 8 napon belül váltsák ki igazolványukat. Lapunk szerkesztősége a fentnevezetteket ajánlott levélben szólította fel az igazolvány kiáltására. Mint egyébként értesülünk, Kiss startigazoltságot az érdekeltek a KMAC sportbizottságánál megővták. Tanulság, hogy a jövő évi versenyen a startnál fogjuk kérni a versenyigazolványokat és akinek nincs meg, azt könyörtelesen haza fogjuk küldeni.

Érdekesnek tartjuk még megemlíteni, hogy az egyes kategóriák győztesei milyen üzemanyagokkal futották végig a versenyt és gépeik milyen standard-felszereléssel bírtak.

Kiss Béla (172 James-Villiers) — Rex-benzin — Castrol-olaj — Lodge-gyertya — Mágnes-Villiers a lendkerékben — Renold-lánc — Dunlop-pneumatik.

Puch János (248 Puch) — Rex-Benzin — Castrol-olaj — Bosch-mágnes — Lodge-gyertya — Zenith-karburátor — Coventry-lánc és Semperit-pneumatik.

Dr. Zsótér Bertalan (346 ohv. Méray-Jap) — Rex-benzin — Castrol-olaj — Bosch-mágnes — Champion-gyertya — Amac-karburátor — Coventry-lánc, elöl Dunlop és hátul Firestone-pneumatik.

Hild Károly (498 ohv. Raleigh) — Rex-Benzin — Castrol-olaj — Bosch-mágnes — Bosch-gyertya — Amac-karburátor — Brampton-lánc és Good-Year-pneumatik.

Székelyi Árpád (557 sv. Ariel) — Shell-benzin — Shell „Voltol”-olaj — M. L.-mágnes — Bosch-gyertya — B. & B. karburátor — Brampton-lánc és Dunlop-pneumatik.

Bachmann Ottó (346 ohv. Méray-Jap-sidecar) — Rex-Benzin — Castrol-olaj — Bosch-mágnes — Bosch-gyertya — Binks-karburátor — Coventry-lánc — Cordatic-pneumatik.

Wellisch Sándor (557 sv. Ariel-sidecar) — Shell-benzin — Castrol-olaj — Lucas-mágnes — Lodge-gyertya — B. & B. karburátor — Renold-lánc és Dunlop-pneumatik.

Verebélyi Bálint (1200 Harley-Davidson-sidecar) — Shell-benzin — Shell „Voltol”-olaj — akkumulátor-gyújtás Lissen-gyertya — Schebler-karburátor — Harley-lánc és Good-Year-pneumatik.

A fenti adatokat minden versenyző a gépek leadásakor benyújtott és sajátkezűen aláírt „Üzemanyag és felszerelés-bejelentőlap”-ok adatai alapján állítottuk össze.

A részletes eredmények kategória szerint

Szóló-motorkerékpárok, 175 kcm.-es kategória:

6 nevező, 4 induló, 3 beérkező.		Pont
1. Kiss Béla (172 James) TTC		0
2. Martinek István (171 Rex Acme) KMAC		41
3. zborói Zborai Ferenc (173 Puch) MAC		152

Szóló-motorkerékpárok, 250 kcm.-es kategória:

12 nevező, 8 induló, 8 beérkező.		
1. Puch János (248 Puch) MAC		0
2. lovag Haupt Károly (223 Puch) MAC		30
3. Burghardt István (246 P. & M.) BSE		35

Szóló-motorkerékpárok, 350 kcm.-es kategória:

25 nevező, 19 induló, 16 beérkező.		
1. Dr. Zsótér Bertalan (346 Méray-Jap) egy. kiv.		0
2. Schusztér Rezső (348 Douglas) TTC		5
3. Erdélyi Ferenc (346 Méray-Jap) egy. kiv.		7
4. Mannó József (348 F. N.) KMAC		10
5. ifj. Roll Oszkár (349 AJS) egy. kiv.		10

Szóló-motorkerékpárok, 500 kcm.-es kategória:

22 nevező, 18 induló, 18 beérkező.		
1. Hild Károly (498 Raleigh) KMAC		0
2. Pozsgay István (490 Ardie Jap) egy. kiv.		1
3. Böckh László (492 Sunbeam) MAC		10
4. Zöllner Rudolf (494 BMW) TTC		13
5. Nagy István (493 B. S. A.) egy. kiv.		16

Szóló-motorkerékpárok, 500 kcm.-en felüli kategória:

11 nevező, 11 induló, 7 beérkező.		
1. Székelyi Árpád (557 Ariel) BSE		0
2. ifj. nagybányai vitéz Horthy István (744 Méray-Jap) MAC		10
3. Zechmeister István (596 Douglas) egy. kiv.		35

Oldalkocsis motorkerékpárok, 350 kcm.-es kategória:

1 nevező, 1 induló, 1 beérkező:		
1. Bachmann Ottó (346 Méray-Jap) MAC		75

Oldalkocsis motorkerékpárok, 600 kcm.-es kategória:

15. nevező, 13 induló, 7 beérkező.		
1. Wellisch Sándor (557 Ariel) BSE		63
2. Bauer József (497 Ariel) TTC		67
3. Lantay Ede (596 H. R. D. Jap) egy. kiv.		75

Oldalkocsis motorkerékpárok, 600 kcm.-en felüli kategória:

8 nevező, 7 induló, 6 beérkező.		
1. Verebélyi Bálint (1200 Harley-Davidson) egy. kiv.		9
2. Hartzler Oszkár (744 Méray-Jap) MAC		23
3. Urbach László (799 AJS) KMAC		30

SKODA, LAURIN & KLEMENT

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

14/50 l. e. szelepnélküli

hathengeres

SZEMÉLYKOCSIK

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

::

SKODA—HISPANO—SUIZA

25,100 l. e. szelepes, hathengeres.

SKODA, LAURIN
& KLEMENT
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

Telefon: Teréz 8-14.

A versenyzők osztályozása büntetőpontok szerint:
(A rangsorban egyenlő pontszám esetén mindig a kisebb hengerűrtartalomé az elsőség.)

	Büntetőpontok				
1. Kiss Béla	(172 kétütemű James) s.	0	39. Bachmann Ottó	(346 ohv. Méray-Jap) sc.	75
2. Puch János	(248 kétütemű Puch) s.	0	40. Lantai Ede	(596 sv. HRD-Jap) sc	75
3. Zsótér Bertalan dr.	(346 ohv. Méray-Jap) s.	0	41. Labady István	(249 kétütemű Zündapp) s.	80
4. Hild Károly	(498 ohv. Raleigh) s.	0	42. Meggyessy Zoltán	(348 ohc. Velocette) s.	80
5. Székelyi Árpád	(557 sv. Ariel) s.	0	43. Békessy Árpád	(497 ohv. Ariel) s.	80
6. Pozsgay István	(490 ohv. Ardie-Jap) s.	1	44. Szentlélek László	(496 ohv. Gillet) s.	80
7. Schusztér Rezső	(348 sv. Douglas) s.	5	45. Petrakovits J. ifj.	(496 ohv. Gillet) s.	83
8. Erdélyi Ferenc	(346 ohv. Méray-Jap) s.	7	46. Erdélyi András	(346 ohv. Méray-Jap) s.	85
9. Verebélyi Bálint	(1200 ioe. Harley-Davidson) sc.	9	47. Zajác József	(494 ohv. BMW) sc.	85
10. Mannó József	(348 ohv. FN) s.	10	48. Krizsanovics László	(348 ohv. Raleigh) s.	92
11. Roll Oszkár ifj.	(349 ohv. AJS) s.	10	49. Schaffler Antal	(223 kétütemű Puch) s.	95
12. Böckh László	(492 sv. Sunbeam) s.	10	50. Vigyázó Miklós	(496 ohv. Gillet) sc.	95
13. Horthy István ifj.	(744 sv. Méray-Jap) s.	10	51. Simon Gábor dr.	(1200 Harley-Davidson) sc.	95
14. Zöllner Rudolf	(494 ohv. BMW) s.	13	52. Gerő Andor	(499 ohv. Rudge) s.	96
15. Nagy István	(493 ohv. BSA) s.	16	53. Kondor Pál	(223 kétütemű Puch) s.	114
16. Posztobányi István	(494 ohv. BMW) s.	20	54. Illés László	(346 sv. Méray-Jap) s.	114
17. Hartzer Oszkár	(744 sv. Méray-Jap) sc.	23	55. Wiesengrund Ferenc	(348 ohv. Sarolóa) s.	115
18. Haupt Károly lovag	(223 kétütemű Puch) s.	30	56. Orendy Norbert	(223 kétütemű Puch) s.	118
19. Sztareczky Géza	(493 ohv. Sunbeam) s.	30	57. Joó Sándor	(744 sv. Méray-Jap) s.	120
20. Urbach László	(799 sv. AJS) sc.	30	58. Kovács Béla	(496 ohv. New-Hudson) s.	121
21. Burghardt István	(246 ohv. P. & M.) s.	35	59. Schirschich Sándor	(346 ohv. Méray-Jap) s.	130
22. Zechmeiszter István	(596 sv. Douglas) s.	35	60. Berecz László	(596 ohv. Douglas) s.	135
23. Pothárn József	(346 ohv. Méray-Jap) s.	39	61. Zboray Ferenc	(173 kétütemű Puch) s.	152
24. Kupsza Géza	(490 sv. Méray-Jap) s.	40	62. Jeney László	(346 ohv. Peugeot) s.	166
25. Komlóssy Béla	(496 ohv. Gillet) s.	40	63. Kálmán József ifj.	(493 ohv. BSA) sc.	171
26. Martinek István	(171 ohv. Rex-Acme) s	41	64. Szabó Zoltán	(496 sv. New-Hudson) s.	196
27. Kaszala Károly vit.	(1300 sv. Henderson) sc.	41	65. Székely László	(223 kétütemű Puch) s.	206
28. Lendenmayer Béla	(499 ohv. Rudge) s.	44			
29. Hummel Endre	(348 ohc. Velocette) s.	46			
30. Trifán Elemér	(990 sv. Matchless) sc.	50			
31. Székely Ferenc	(596 ohv. Douglas) s.	51			
32. Sabrnák Oszkár	(348 ohc. Velocette) s.	55			
33. Löwy Imre	(499 ohv. Rudge) s.	56			
34. Gere László	(596 sv. Indian) s.	57			
35. Farkas Tibor	(498 ohv. Matchless) s.	62			
36. Wellisch Sándor	(557 sv. Ariel) sc.	63			
37. Bauer József	(497 ohv. Ariel) s.	80			
38. Wéber Oszkár	(490 sv. Méray-Jap) s.	75			

A versenyvezetőség, hogy az igen jól bevált angol mintát vegye alapul, elhatározta, hogy ezentúl behozza az arany-, ezüst- és bronzéremosztályozást. Így mindazokat a versenyzőket, akik 30 büntetőpontot, illetve annál kevesebbet kaptak „Gold Medal”, illetve aranyéremmel díjazza. Mindazokat, akiknek büntetőpontjai nem haladják meg a 60-at „Silver Medal”, ezüstéremmel tünteti ki. Azok, akiknek büntetőpontjai 100-nál kevesebbek, a „Bronz Medal”, bronzérem kategóriába soroztatnak, míg a száz pontot meghaladt versenyzőket nem értékelik. Az ezidei díjkiosztáson az aranyérmes osztályba tartozók ezüstserlegetek, míg az ezüstéremmel kitüntetendők egyéb tiszteletdíjakat nyernek. A verseny többi összes beérkezettje az Automobil-Motorsport rézkarcoklevelét kapja.

Célszerűség

jellemzi a Continental-abroncsok futófelületeit. Tökéletes kialakulását hosszas és gondos kísérletek előzték meg. Kitarító munkának eredménye az új Continental futófelület, amely a következő előnyöket egyesíti magába: Tapadást, amit a sűrűn keresztbetűtő bordák biztosítanak. Menetbiztonság, csúszásmentesség problémája a négy mélyen vágott harántborda segítségével meg van oldva, illetve az előbbi elősegítik, az utóbbi megakadályozzák, egyben a tékek üzembiztonságát fokozzák. Fokozatos kopása ideális műszaki megoldás, mert a széles és tömör hordfelület lehetővé teszi az utak visszahatásának egyenletes felszívódását, illetve az utak egyenlenségét a minimumra csökkenti.



Continental

Magyarországi
vezérkép.

Continental Pneumatik R.-T.

Rákóczi-út 9. Telefon
József 460-38, 428-40



BÁN LÁSZLÓkészít, javít olcsón,
gyorsan, pontosan**autórugót**Budapest, V., Vág-utca 5
Telefon: „Lipót” 911-2.**Lássuk, miként végeztek a benevezett teamok?**

A gyári team-díjra nem kevesebb, mint 13 csapat nevezett, ami feltétlenül rekord volt az eddigi versenyek történetében. A 13 erős team között a magyar Méray motorkerékpárgyár régi összeszokott együttese, a dr. Zsótér, Erdélyi és Wéberből álló csapat vitte el az elsőséget, megkezdve a multévi szép sorozatos sikereit. Dícséretre méltó a kiváló magyar gyárra, hogy második csapata a második helyre futott be, ezzel is dokumentálván a Méray-gépek abszolút üzembiztonságát és kiválóságát. Harmadik a speedman-ekből kombinált Velocette-csapat lett, míg a negyedik a Gillet, ötödik a Puch II. team lett. Érdekes, hogy a benevezett 13 csapatból csupán 5 csapat tudta minden emberét behozni a három napon. A részletes eredmény a következő:

1. Méray I. csapat. Wéber Oszkár (75), dr. Zsótér Bertalan (0) és Erdélyi Ferenc (7) 82 büntetőponttal.
2. Méray II. csapat. Hartzer Oszkár (23), ifj. Horthy István (10) és Bachmann Ottó (75) 108 büntetőponttal.
3. Velocette-csapat. Hummel Endre (46), Sabrnák Oszkár (55) és Meggyesy Zoltán (80) 181 büntetőponttal.
4. Gillet-csapat. Komlóssy Béla (40), ifj. Petrakovits József (83) és Vigyázó Miklós (95) 218 büntetőponttal.
5. Puch II. csapat. Kondor Pál (114), Zboray Ferenc (152) és Orendy Norbert (118) 384 büntetőponttal.

A többi csapatokból egy-egy versenyző be nem futása folytán helyezni egyet sem lehetett.

A klubteam-ek versenyére 10 csapat nevezett. Itt volt az első adóz sportharc a KMAC és a MAC csapatai között, mely ezúttal minimális pontkülönbséggel a MAC csapata javára dőlt el, míg a harmadik helyre a szimpátikus fővárosi egyesület, a BSE csapata került, melynek szintén eminens esélyei voltak a győzelemre. Végeredményben a helyezések a következők:

1. MAC I. csapata. Ifj. Horthy István (Méray) 10, Hartzer Oszkár (Méray) 23 és Hummel Endre (Velocette) 46, összesen 82 büntetőponttal.
2. KMAC I. csapata. Hild Károly (Raleigh) 0, Urbach László (AJS) 30 és Martinek István (Rex-Acme) 41, összesen 71 büntetőponttal.
3. BSE I. csapata. Wellisch Sándor (Ariel) 63, Székelyi Árpád (Ariel) 0 és Burghardt István (P. & M.) 35, összesen 98 büntetőponttal.
4. MAC III. csapata. Sztareczky Géza (Sunbeam) 30, Wéber Oszkár (Méray) 75 és Böckh László (Sunbeam) 10, összesen 115 büntetőponttal.
5. TTC II. csapata. Kiss Béla (James) 0, Bauer József (Ariel) 67 és Zajác József (BMW) 85, összesen 152 büntetőponttal.
6. MAC V. csapata. Hartzer Oszkár (Méray) 23, vitéz Kaszala Károly (Henderson) 41 és Vigyázó Miklós (Gillet) 95, összesen 159 büntetőponttal.
7. MAC II. csapata. Orendy Norbert (Puch) 118, Székely László (Puch) 206 és nagyenyedi Kondor Pál (Puch) 114, összesen 332 büntetőponttal.

A klubcsapatoknál, mint látjuk, csupán három team nem érkezett be, ezekből is kettő már a start pillanatában hiánvos volt.

Néhány szót a gépekről. Bár a világon évente igen sok megbízhatósági verseny van és mondhatjuk, egyszer ez győz, egyszer amaz, mégis, ha ezeket a versenyeket jól szemügyre vesszük, rájövünk, hogy rendszerint ugyanazok a márkák vannak frontban, csupán a gépek vezetőinek pillanatnyi kondíciója és szerencséje dönti el, hogy az egyes versenyeken az abszolút első helyeket, valamint a külön díjakat és kategóriagyőzelmeket kik szerzik meg. Ha a nagy angol versenyeket vesszük szemügyre, ha a Six Day Trialt, a Colmore Cup, a Victory Cup és a Stock Machine Trial eredményeit latolgatjuk, rájövünk, hogy bizony a győzelmeken rendszerint a nagy angol gyárak, mint a BSA, James, Triumph, AJS, Sunbeam, Ariel, Douglas-Raleigh, Rudge osztozkodnak és hol ez, hol amaz szerzi

meg a fődíjakat, de az aranyérmes mezőnyben a fentiek mindig ott vannak.

Mult évben először rendezett versenyünk után a következőket írtuk: „Felsoroljuk ime azokat a gyárakat, melyeknek produktumai a motorok érettségi vizsgáján Magyarországon megfeleltek”. Akkor 21 gyárat említettünk: AJS, Ariel, BMW, Douglas, Guzzi, FN, James, Indian, Harley-Davidson, Méray, Nova, New-Imperial, Rudge, Royal-Enfield, Sunbeam, Puch, Raleigh, Sarolca, Rex-Acme.

Nézzük az idei versenyek eredményét. Kik kaptak prematurust az idei nagy husvéti versenyben? Bár egyelőre a balszerencse is üldözött, mégis ezt láttuk, hogy az idei triálon a

Méray, James, Puch, Raleigh, Ariel, Douglas, FN, AJS, Harley-Davidson, Sunbeam, BSA, BMW, P. & M., Gillet, Velocette, Ardie, Rudge, Matchless, Zündapp és Henderson

voltak azok a gyártmányok, amelyek, ha szereztek is büntetőpontokat, az inkább a vezetőikön múlt és a gépek tökéletes biztonsággal abszolválva minden próbát, tökéletesen megállották helyüket. Két év áll mögöttünk. A mult év győztesei közül sokan nem állottak starthoz, míg az idén újak tünnek fel. De két év alatt már levonhatunk egy kis tapasztalatot. Kik voltak azok, akiket 1927-ben és most is a jól végzetek között láttunk?

Méray, James, Puch, BMW, Douglas, Ariel, AJS, Harley-Davidson, Rudge, Sunbeam, Raleigh, FN.

Távol áll tőlünk az a gondolat, hogy ezzel azt akarnánk mondani, hogy csak az a jó gép, amely az „Automobil-Motorsport” versenyén sikerrel állotta meg két éven keresztül a sarat, de feltétlenül állítjuk, hogy ez jó bizonyítvány mindazokra, akik komolyan véve a versenyt, immár másodízben a legjobb eredményeket érték el.

Külön meg kell emlékeznünk ezúttal is a magyarországi Shell kőolajkereskedelmi rt. vezetéséről, aki lehetővé tette meglehetősen nagy anyagi áldozatok révén, hogy a triálban résztvevő versenyzők ingyen benzint és Shell-Voltol-olajat kaptak nemcsak a verseny három napjára, hanem a triált megelőző tréningnapokra is. Külön ki kell emelnünk Demel Károly agilitását, aki a versenyzők benzinellátását maga vezette és a verseny első napján Keszthelyen maga intézte az üzemanyagfelvételt. A Shell ezenkívül egy hatalmas serleget is ajánlott fel ama versenyző számára, aki a három napot Shell üzemanyaggal futja végig. Mindezekért mégegyszer fogadják legőszintébb hálánkat és köszönetünket.

A túloldalán közöljük a részletes pontozási tabellát.

EMMAG

Első Magyar Motorkerékpár és Alkatrész Gyár.

VERSENYEKRE

motorkerékpárok leggondosabb előkészítése.

Precíziós motorkerékpárjavítások!

Alkatrészek készítése * Hengerek fúrása.

LŐRINCZ BÉLA, VIII., CONTI-UTCA 28.

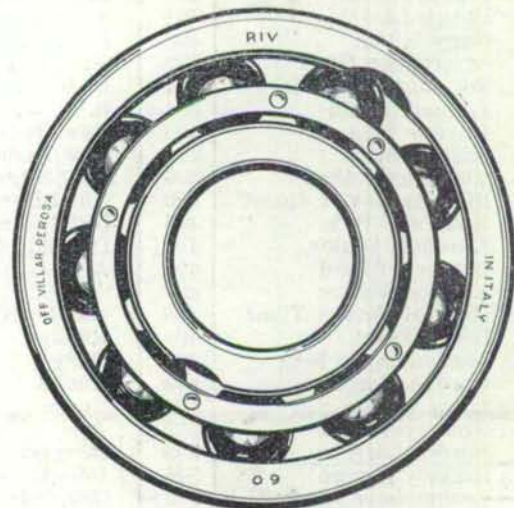
Telefon: J. 410-17.

Startszám	A versenyző neve	Hengerűrtartalom	A gép gyártmánya	I. nap		II. nap					III. nap					Büntetőpontok összege			
				Indulás	Balaton körül	Bpest beind.	Bpest— Piliszentiván	Piliszentiván—Esz- tergom—Bpest	Non stop	Fék szakasz	Bpest beind.	Bpest—Lányfalú	Hill. stop start	Non stop	Víz		Fék	Kondició vizsgáló	
1.	Martinek István	171	Rex Acme	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41	
2.	Kiss Béla	172	James	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0	
3.	Pajor Imre	173	Puch	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
4.	zborói Zboray Ferenc	173	Puch	—	32	—	4	—	30	20	—	6	—	5	—	—	55	152	
5.	Jeney László	174	Peugeot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
6.	Sebestyén Gyula	174	Peugeot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
7.	Kondor Miklós	223	Puch	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
8.	Székely László	223	Puch	—	11	—	—	—	30	50	—	—	—	—	—	25	30	60	206
9.	Orendy Norbert	223	Puch	—	—	—	3	—	40	20	—	—	—	—	—	25	30	—	118
10.	lovag Haupt Károly	223	Puch	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	25	—	—	30
11.	nagyenyei Kondor Pál	223	Puch	—	9	—	—	—	—	50	—	—	—	—	—	25	30	—	114
12.	Streitz Gusztáv	223	Puch	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13.	Németh Ferenc	223	Puch	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14.	Schaffler Antal	223	Puch	—	20	—	—	—	—	20	—	—	—	—	—	25	30	—	95
15.	Schüller László	223	Puch	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16.	Burghardt István	246	P. & M.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	25	—	—	35
17.	Puch János	248	Puch	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0
18.	Labady István	249	Zündapp	—	—	—	—	—	—	50	—	—	—	—	—	—	30	—	80
19.	Martinek István	300	Rex-Acme	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20.	dr. Zsótér Bertalan	346	Méray-Jap	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0
21.	Erdélyi Ferenc	346	Méray-Jap	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
22.	Schirschich Sándor	346	Méray-Jap	—	21	—	—	—	—	10	—	8	—	—	—	25	30	36	130
23.	Erdélyi András	346	Méray-Jap	—	—	—	—	—	40	20	—	—	—	—	—	25	—	—	85
24.	Illés László	346	Méray-Jap	—	4	—	—	—	—	50	—	—	30	—	—	—	30	—	114
25.	Pothárn József	346	Méray-Jap	10	9	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	10	39
26.	Roszt József	346	Méray-Jap	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27.	ifj. Varga Mihály	346	Coventry-Eagle-Jap	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28.	Palotássy Géza	346	New-Hudson	10	32	20	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29.	Schwartz Ferenc	346	Royal-Enfield-Jap	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30.	Stecher Antal	346	Peugeot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31.	Enyedy Dénes (álnév)	346	Peugeot	20	57	20	4	—	—	—	20	—	—	—	—	25	—	20	116
32.	Zámory Géza	346	Peugeot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33.	Manó József	348	F. N.	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
34.	Kepes Ferenc	348	Indian-Prince	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35.	Nahóczky Antal	348	Nova-Blackburne	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36.	Krizsanovics László	348	Raleigh	—	52	—	—	—	—	10	—	—	—	5	25	—	—	—	92
37.	Dick Jenő	348	Douglas	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38.	Schusztar Rezső	348	Douglas	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	5
39.	Hummel Endre	348	Velocette	20	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	15	—	1	46
40.	Meggyessy Zoltán	348	Velocette	20	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	5	—	30	80
41.	Sabrnák Oszkár	348	Velocette	20	—	20	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	55
42.	Wiesengrund Ferenc	349	Sarolèa	—	45	—	—	—	—	—	20	—	—	—	—	—	—	—	115
43.	ifj. Roll Oszkár	349	AJS	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	10
44.	Rupsza Géza	490	Méray-Jap	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	—	40
45.	Wéber Oszkár	490	Méray-Jap	—	—	—	—	—	—	50	—	—	—	—	—	25	—	—	73
46.	Kersman László	490	Méray-Jap	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47.	Posgay István	490	Ardie-Jap	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
48.	Böckh László	492	Sunbeam	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	10
49.	Nagy István	493	B. S. A.	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	6	16
50.	Sztareczky Géza	493	Sunbeam	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	—	—	30
51.	Posztobányi István	494	B. M. W.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—	20
52.	Zöllner Rudolf	494	B. M. W.	—	3	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	13
53.	Kovács Béla	496	New-Hudson	—	6	—	—	—	—	50	10	—	—	—	—	25	30	—	121
54.	Szabó Zoltán	496	New-Hudson	20	41	10	—	—	—	10	50	—	—	—	—	—	30	35	196
55.	Versceghy Kálmán	496	New-Hudson	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56.	ifj. Petrakovits József	496	Gillet-Herstal	—	12	10	—	—	—	10	—	—	—	—	—	5	—	46	83
57.	Komlóssy Béla	496	Gillet-Herstal	10	—	20	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	40
58.	Kuscheff Miklós	496	Dórmán- M. A. G.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59.	Békéssy Árpád	497	Ariel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	30	—	—	—	—	80
60.	Kovács Sándor	497	Ariel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61.	alsóéeri Farkas Tibor	498	Matchless	—	52	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	62
62.	Hild Károly	498	Raleigh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0
63.	Lendenmayer Béla	499	Rudge	—	4	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	30	—	44
64.	Gerő Andor	499	Rudge	—	14	—	32	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	—	96
65.	Löwy Imre	499	Rudge	—	6	—	—	—	—	50	—	—	—	—	—	15	—	—	50
66.	Székelyi Árpád	557	Ariel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0
67.	Berecz László	596	Douglas	—	35	—	—	—	—	50	—	—	—	—	—	15	30	—	135
68.	Székely Ferenc	596	Douglas	—	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	30	—	51
69.	Zechmeister István	596	Douglas	—	—	—	—	—	—	20	—	—	—	—	—	15	—	—	35
70.	Rostás István	596	Douglas	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71.	Gere László	596	Indian-Scout	—	12	—	—	—	—	10	—	—	30	5	—	—	—	—	57

Sorszám	A versenyző neve	Hengerűrtartalom	A gép gyártmánya	I. nap		II. nap					III. nap				Büntetőpontok összege			
				Indulás	Balaton körül	Bpest beind.	Bpest—Pilis sztr. Ividán	Pilis sztr. Ividán—Esztergom—Bpest	Non stop	Fék szakasz	Bpest beind.	Bpest—Leányfalu	Hill Stopp Start	Non stop		Víz	Fék	Kondító vizsga
72.	ifj. nagybányai vitéz Horthy István	744	Méray-Jap	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
73.	Joó Sándor	744	Méray-Jap	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	120
74.	Goldfarb Emil	744	New Imperial	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75.	Deák J. Mihály	744.6	Indian	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76.	Petrákovits Gyula	748	Windhoff	—	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
77.	Bachmann Ottó	316	Méray-Jap	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
78.	ifj. Kálmán József	493	B. S. A.	—	39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
79.	Zajác József	494	B. M. W.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
80.	Svarba József	494	B. M. W.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
81.	Bangroth Frigyes	495	James	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
82.	Mosonyi László	495	James	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
83.	Vigyázó Miklós	496	Gillet-Herstal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
84.	Szentlélek László	496	Gillet-Herstal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
85.	Guzsák Kálmán	496	D-Rad	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
86.	Bauer József	497	Ariel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
87.	dabolci Fekete László	499	Guzzi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
88.	Muny Árpád	499	Rudge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
89.	Wellisch Sándor	557	Ariel	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
90.	Lantay Ede	596	H. R. D.-Jap	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
91.	Csörgheő László	596	Indian-Scout	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
92.	Riba Lajos	596	Indian-Scout	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
93.	Tima Horváth István	724	Cleveland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
94.	Hartzer Oszkár	744	Méray-Jap	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
95.	Friebert Ernő	750	Indian Super Scout	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
96.	Urbach László	799	A. J. S.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
97.	Trifán Elemér	990	Matchless	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
98.	dr. Simon Gábor	1200	Harley-Davidson	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
99.	Verebélyi Bálint	1200	Harley-Davidson	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
100.	vitéz Kaszala Károly	1301	Henderson	—	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

RIV gördülő csapágyak

„Nincsen olyan autómárka,
Melyhez RIV-nek nincs csapágya.“



Dezérképviselői:

SZILÁRD BÉLA

VI., Nagymező-utca 15. sz.
(A Fővárosi Operettszínház mellett)

Telefon: 253-34

III. csoport:

Oldalkocsis motorkerékpárok 600 kcm. hengerűrtartalomig. Büntetőpont nélkül érték a célba: Neisse (Rudge), Woodhouse (Sunbeam), Trapp (Victoria), Barmeyer (Victoria), Mittenzwei (Schüttof), dr. Hevelke (FN), Schneider (FN), Stinnes (P. & M.). Büntetőponttal futott be: Kürten (Tornax) 30 ponttal.

IV. csoport:

Oldalkocsis motorkerékpárok 600 kcm. hengerűrtartalmon felül. Büntetőpont nélkül végeztek: Gabler (Indian), Henning (Wanderer), Wisé (Harley-Davidson). Büntetőponttal futottak be: Reisdorf (Harley-Davidson) 105, Biedermann (OD) 108 ponttal.

Szakirodalmi szemle

Rovatvezető: Rada István okl. gépészmérnök.

Autotaschenbuch mit Fahrtenbuch

von B. Sandkühler. 1928. München 8°, vászonkötés, 207 old.
Ára: Rm. 4.50.

Der Kraftwagenführer

von Toepfler. 1928. 8°, félvászonkötés, 232 old., 150 ábra.
Ára: Rm. 2.75.

Ratgeber für Motorradfahrer,

das Motorrad in Frage und Antwort von Ilming. 1928. 8°,
vászonkötés, 11 old., 2 tábla. Ára: Rm. 3.60.

Sachsen, Nordböhmen, Bäder, Ausflug nach Prag.

Baedeker. 1928. 2. kiadás, 8°, vkötés, 348 old. Ára: Rm. 10.—.

Das Auto in der Karikatur

von Klime. 1928. 132 old., 124 ábra. Ára: Rm. 12.—.

Handbuch vom Auto,

Konstruktion und Behandlung von J. Fischer. 1928. Berlin.
R. C. Schmidt Verlag. 8°, vászonkötés, 332 oldal, 188 ábra.
58 táblázat. Ára: Rm. 8.—.

A könyv a címével ellentétben, nem „kézikönyv” a szó valódi értelmében. Kézikönyv alatt oly könyvet kell érteni, amelyben minden oly kérdésre, amely konstruálás, vagy hibajavítás alkalmával felmerül, megtalálni a feleletet. De nem is ilyen könyvet akart a szerző adni, mert mint az első fejezetében mondja, feltételezi ugyan az alapfogalmak ismeretét, de „miután éppen a legegyszerűbb fogalmakat felelji el az ember leggyorsabban, ezért röviden összefoglalja azokat”. S valóban az egész könyvön végigmegy az az elv: inkább az ismert dolgokat feleleveníteni, mint új, komplikáltabbakkal terhelni az olvasót. Az újdonságok ismertetésének elkerülését nagyban előidézi az, hogy a szerző csak német gyártmányú kocsikat ismertet.

Ezek a könyv hibái, lássuk most kiválóságait. Egyik legnagyobb előnye a bőséges illusztrációja s világos, szép ábrái, amelyek nagyban elősegítik a szövegben leírt alkatrészek működésének megértését. Igen hasznos a könyv második részében összegyűjtött tanácsok a vétel, az üzemeltetések, a kezelés, a hajtás és javításra vonatkozólag.

A könyv két főrésze osztható. Az első rész az automobilalkatrészekről szól. Ez négy fejezetből áll. Az első fejezet a hajtóberendezéseket tárgyalja: a motort, a szelepeket, a gyújtást, a kenést, a hűtést s a különböző típusokat. Ugyanebben a fejezetben beszél meg a szerző a tengelykapcsolókat, a sebességváltók működését és különféle típusait, a differenciál több kiviteli formáját. A második fejezet a keret és tartozékairól szól. A harmadik fejezet az üzemanyagokat, a negyedik a karosszéria különböző felépítési módjait beszél meg. A második részben a szerző összeállította tapasztalatait és hasznos tanácsok alakjában bocsátja az olvasó rendelkezésére.

Előrehladott kezdőknek ajánlható.

The Steam-Engine and other Heat-Engines

by Prof. J. A. Ewing. Cambridge University Press. 8°, vászonkötés, 662 oldal, 285 ábra, 6 táblázat. Ára 25 sh.


A könyv típusa az angol „text book”-nak, amelyben minden a tárgyra vonatkozó adat, ábra vagy leírás megtalálható. Ez a kalorikus géneket tárgyaló könyv is felöleli mindent, ami a gőz- és gázművek mechanikájához, thermodinamikájához és konstrukciójához tartozik. A szerző megfelelő felkészültséggel és alaposággal tárgyalja az egyes gépfajtákat. Könyve azért használható a legjobban, mert minden kalorikus gép működésének leírása, szerkesztésének főbb szempontjai egy könyvben találhatók meg.

Szemlére az alábbi érdekesebb részeket adjuk olvasóinknak.

A turbulencia hatása. A turbulencia hatása az egész töltés gyújtásának gyorsításában nyilvánul. Hopkinson kimutatta zártterű kísérleteivel, hogy ha forgó légkeverőt alkalmazott, az így előidézett turbulenciának a fenti hatása volt. Clerk kimutatta ennek fontosságát a belső égésű gépeknél. Ha a gép friss töltést szív be s ezt komprimálja, úgy a keverék a gyújtás pillanatában többé-kevésbé mozgásban van. Ennek az az előnye, hogy a láng gyorsan eléri a töltés minden részét, aminek következtében az égés az expanzió rövid darabjában befejeződik. Clerk azt a megfigyelést tette, hogy ha egy gázműben a robbanókeveréket az első kompresszió után nem gyújtotta meg, hanem azt még kétszer komprimálta, ami által azt érte el, hogy a keverék örvénylése lecsillapodott, az égés folyamata hosszabb ideig tartott, aminek a diagrammban hosszabb égési görbe felel meg és így munkaveszteséget okoz. Nagyfordulatú gépeknél az egész expanzió egyötvened másodperc alatt végbe megy s a robbanásnak ezen idő tört része alatt végbe kell mennie. Ez lehetetlen lenne, ha a turbulencia nem okozná a lángnak gyors terjedését a gyertyától a keverék legtávolabbi részecskéjéig. A robbanást, amely a túlságos nagy kompresszió következtében áll elő, nem szabad összetévesztetni a turbulencia által előidézett gyors elégéssel. Az előbbi



GOOD
P N



a „detonation” (magyarul mindkettőnek robbanás a neve, míg angolul a fokozatos elégsnek külön neve van: „combustion”). Bizonyos keverékeknél előfordulhat a robbanás az elégs közben, a folyamatnak, mint utolsó foka. Ez úgy áll elő, hogy valami kompresszióhullámot létesít, amelynek nyomása oly fokra melegíti a töltés még elégetlen részét, hogy az hirtelen elég. A normális robbanástól élesebb zaja által különböztethető meg. Kerülni kell, nemcsak mert káros feszültségeket létesít, hanem mert lokális izzítást okoz, ami a következő töltés korai gyújtását idézi elő. Ez határozza meg a kompresszió felső határát. Ujabbban találtak oly anyagokat, amelyeket a keverékbe adagolva a robbanás (detonation) később, nagyobb kompressziónál következett be.

Rezepte für die Metallwaren- und Maschinenindustrie
von Ing. Chem. Krause. Dr. Jänecke, Leipzig. 2. bővített kiadás, 244 oldal. 1927. Ára: Rm. 4.50.

Az 500 receptet tartalmazó könyvben többek közt a következő munkálatokkal kapcsolatos előírások találhatók: alakítás, olvasztás, öntés, ötvözés, edzés, utánaeresztés, izzítás, forrasztás, hegesztés, ragasztószerek, felületi megmunkálás (csiszolás, köszörülés, marás, rozsdamentesítés, korrozio megelőzés, galvanizálás, lakkok, zománkok), gépek és szerszámok karbantartása (gyorsforgácsoló acél köszörülése, aluminium fúrása), csap és szelep becsiszolás.

Wissenschaftliche Betriebsführung in Reperaturwerkstätten

von Ing. Klemböhl. 45 oldal, 26 ábra, VDI Verlag Berlin, kiadása. Ára: Rm. 2.—.

A szerző könyvecskéjében azt óhajtja bizonyítani, hogy oly üzemekben is alkalmazhatók a tudományos üzemvezetés egyes fázisai, amelyekben nincsen tömeggyártás. Ilyen üzemekben a nehézségek kiküszöbölése annál nehezebb, minél jobban megközelíti a gyártás a darabonkénti előállítás. Egyik legnehezebben megszervezhető üzemfajta: a javítóműhely. A szerző ennek organizálását tárgyalja behatóan és több tanáccsal szolgál a gyártási veszteségek csökkentése érdekében.

Dr. Csécsy József: „Autólexikon”.

Frommer József kiadása. Budapest, VII., Aréna-út 72. sz. 510 oldal. Ára: 16 pengő.

Igen érdekes kis könyv jelent meg a közelmúlt napokban a magyar piacon. Az 500 oldalra terjedő könyv egy betűrendbe osztott automobillexikon, ahol az érdeklődő minden, az automobilizmusba vágó kérdésre megtalálja a feleletet. A mű egy eléggé alapos munka, ami határozottan nagy előtanulmányokat és nagy tudást követelt meg. Hogy némileg rávilágítsunk a könyv tartalmára, idézzük az „E” betű alatt összefoglaltak egy részét. Ebonit, Edzés, Effekto, Egyesületek, Egyirányú közlekedés, Elcar, Eldridge, Elek, Elektrofor, Elektromágnes, Elektromobil, Elhagyása gépjárműnek, Ellenállás, Előgyújtás, Előzés, Első segély, Elvesztett rendszám-tábla, Érdekképviselet, Erőátvitel stb. Mint tehát látjuk, a könyv igen kimerítő és minden adatot megtalálunk benne.

Öt országon keresztül

Széljegyzetek az A. D. A. C. versenyéről.

Az ADAC versenyét méltán nevezhetjük a motorkerékpárok marathoni futásának s mint ezen verseny egyetlen magyar résztvevője, úgy érzem, nem lesz érdektelen a magyar közönségre az a kis beszámoló, vagy jobban mondva úti napló, melyet erről adni kívánok.

Mindenekelőtt azonban meg kell jegyeznem azt, hogy ezen cikkem csupán személyes impresszióimat foglalja magában. A verseny sportbeli méltatására és leírására itt sajnós, nem terjeszkedhetek ki, mert hiszen az ehhez szükséges statisztikai adatok kidolgozása még hetekig el fog tartani és jelenleg nem állanak rendelkezésemre.

A verseny kiindulópontja Köln volt. A vonat, melyen hat Zündappmenő társammal együtt igyekeztem a start helye felé, este 8 órakor futott be Kölnbe. Már maga a pályaudvar modern felszerelésével impozáns benyomást kelt. Hát maga a város. Kilépve a pályaudvarból, egy épületkolosszus árnyékában találjuk magunkat. Magasan fejük felett a hétszáz esztendősi kölni Dom körvonalai emelkednek ki az éjbe borult ég háttéréből. Kacsaringós kis utcák, régi kúriák, új paloták egymást váltják fel utunkon szállodánk felé. Egy német kollégám elkalauzolt a Rajnához. Alig pár száz lépésnyire folyik a város szívtől. Sokáig elnéztük a domnak a víz tükrén kísértetiesen lerajzolódó árnyékát és a hold fényében kacérkodó hullámok szeszélyes játékát. Sok minden jut ilyenkor az ember eszébe. Végre német barátom megszólalt: „Gyerünk pajtás, holnap is van nap.” Igaza volt, holnap is van nap és még hozzá milyen!

Start! Szinte lehetetlen leírni, érzékeltetni, visszaadni. 147 motor és vagy 100—150 autó. Rokonok, testvérek, szülők, gyárosok, ügynökök, zürzavar, sürgés-forgás. Mindenki teli torokkal beszél, különben nem érteni meg. Ordít a gyáros, az ügynök és a kis német szöke is.

Egyszerre egy pillanat alatt, mintha elvágta volna, szünt meg a zaj. A starthely másodpercek alatt kitisztult. Megkezdődött a start. A gépek soha nem látott példás rendben sorakoznak, mindenki

YEAR

EU



PEUGEOT MOTORKERÉKPÁROK

175 km. külön sebességváltóval. 350 km. OHV. sporttípus cserélhető kerekekkel.

LANDY FERENCZ BUDAPEST,
VII. KER., KERTÉSZ-UTCA 43. SZÁM.

AUTOMOBIL-MOTORSPORT HUSVÉTI TRIÁLJA. 1928

KISS BÉLA

JAMES

motorkerékpáron (ára 1151 pengő) a verseny abszolút győztese és a DELMÁR-vándordíj 1928. évi védője

LÓWY IMRE

**LENDENMAYER BÉLA
GERŐ ANDOR**

RUDGE

motorkerékpáron (ára 1750 pengő) 2 ezüst és 1 bronz érmet nyertek

Hölgyeknek speciális James-Baby motorkerékpárok

Prospektus ingyen és bérmentve

Vezérképviselet:

BRUCK NÁNDOR ÉS FIAI

Budapest, VI. Jókai u. 21. Telefon: Teréz 114-46



BMW

**B
M
W**

Magyarországi vezérképviselet:
MAGAZINER ÉS STRAUZ
Budapest, V., Balaton-utca 10
Telefon: Teréz 151-84

megkapja az igazolójegyet, útbaigazítást és az utolsó figyelmeztetést. Büntetőpont nélkül csak a gummihoz és a karburátorhoz szabad nyúlni. Minden egyéb alkatrész le volt plombálva. Azután indulás. Minden percre ment itt, a legkisebb zavar nélkül. Elsőnek a versenyvezetőség autója robog el. Ezt nem szabad előzni. Azután indulnak a kis gépek, középen ismét egy vezetőségi kocs, majd a nagy gépek, legvégül pedig az orvos. Még egy utolsó, mindent átfogó pillantás a starthelyre, azután egy jel, egy rúgás és máris berreg a kis Zündapp. Végig a városban, a nézők ezreinek sorfala között vonulunk el. A motorok bűgása és a sűrű porfal azonban csakhamar elfelejteti velünk ezt a kedves képet.

Előre! Ez a jelszó. Minden négy-öt kilométeren nagy vörös nyilak jelzik az utat. Ami a rendezést illeti, csak a legnagyobb csodálkozás és lelkesedés hangján beszélhetek arról, amit a németek e téren fel tudtak mutatni. Zavar, fennakadás itt ismeretlen fogalom. Míg a gépen ültünk, addig katonai fegyelem alatt állottunk. Aki, még ha jóhiszeműen is, vétett a szabályok ellen, kíméletlenül ki lett zárva a versenytől. Abban a pillanatban azonban, amikor porosan, piszkosan, mint egy kéményseprőhad, valamely állomásra érkeztünk, olyan fogadtatásban volt részünk, mintha valamennyien Lindberghnek lennénk. Hideg, meleg ételek. Bor, sör, pezsgő, konyak és elsőrendű szállodák vártak mindenütt. Bármily fájdalmas is ránk magyarokra nézve, meg kell említenem azt a tényt, hogy olyan szánalmas „bankett”, mint amilyen Pesten várt ránk a „Magyar Világ”-étteremben, sehol nem volt részünk és olyan piszkos másod- és harmadrangú szállodákban, mint amilyenekben itt szállásoltak el bennünket, az egész úton nem álmotunk.

Az út egyik legnehezebb szakasza Krakó után következett. 500 kilométer esőben és hóban. A Kárpátokban 18 százalékos emelkedők, jéggel borított utak, minden forduló életveszedelemmel járt. Ezen a szakaszon maradt le a legtöbb versenyző. Az én 250 km-es Zündappom itt is megállotta a sarat és bizony sok nagy gépet lepipált. Mire Pestre értünk, már csak 80-an voltunk és mire az úgynevezett végcél elértük, csupán 67-en maradtunk a 147-ből és mindössze 53-an végeztünk hibapont nélkül.

Még csupán két dologról akarok megemlékezni. A német sportszellemről és a német gépről. A német versenyzőtípus sokban különbözik a mieinktól. Elsősorban is nem annyira az egyéni ambíció, mint a magára vállalt kötelesség hajtja őket. Versenyben soha nem reszkíroz semmit, de minden lehetőséget 100 százalékgig kihasznál. Nem virtuskodik és nem kíváncsiszkodik, ellenben eléri mindazt, ami emberi számítás szerint elérhető.

A gépekről általában szintén csak jót mondhatok. Mikor ezeket a sorokat írom, önkénytelenül is az jut az eszembe, hogy az előttem álló aranyserleg és aranyplakett 90 százalékgig a gépemet illeti. Ezen a tíz nap alatt úgy összeforrtam vele és úgy megszerettem, mintha csak a szavát is érteném. Hogy a Zündapp-ok milyen teljesítményre képesek, annak jellemzéseül csupán azt jegyzem meg, hogy a legtöbb gyár négy-öt gépet indított, kettőnél több azonban egyiknél sem futott be. A Zündapp-gyár hét ver-

senyzőt indított, köztük jómagam is, melyek közül az egyik szerencsétlenül járt, a többi hat pedig hibapont nélkül futott be. Ilyen eredményt rajtunk kívül senkisémm tudott felmutatni.

A szerdai megérkezés után rendezett bankettel, majd díjkiosztással befejeződött a nagy verseny. A versenyzők szétszórtak a szélrózsa minden irányában, de mindannyian azzal búcsúztunk, hogy „a viszontlátásra jövőre“.

Rubchich Tibor.

Pro és kontra

A közelmúlt napokban a Királyi Magyar Automobil Clubtól az alább közölt levelet vettük. A törvény alapján készséggel adunk helyet a nyilatkozatnak. Csúpan egy pár szóval reflektálunk rá. Elismerjük, hogy az alanti kimutatás szerint ráfizetéssel végződött a verseny, de azt is koncedáljuk, hogy a ráfizetés csak azért történt, mert rossz a gazdálkodás. Mert példának okáért egy kis díszpáholy a célnál és egy kis villamos időmérőházikó miképen kerülhet 3500 pengőbe (44 millió koronába), azt bizony kevesen fogják megérteni. Hogy egy verseny utáni bankett — ahol még a sajtó képviselői is keményen leszúrták a 10 pengőt, de a vacsora, ha a la carte ettük volna, nem került volna többbe 5—6 pengőnél — miképen végződhetik ráfizetéssel, ahhoz, őszintén szólva, mi nem vagyunk elég okosak.

Erdekesség szempontjából megemlítjük, hogy az „Automobil-Motorsport“ versenye, mely három napig tartott és ahol ugyancsak sok nyomtatvány kellett, amelyek semmiben sem különböztek a KMAC által nyomatott füzetecséktől és blankettáktól és ahol a startszámok kézzel varrottak voltak, nem egyszerűen festékkel nyomottak és ahol minden versenyző rézkarcokleveleket kapott, sőt minden gépen három vasstartszám is díszlett, ahol a Balaton körül öt kontrollállomást kellett megszervezni, ahol a nonstop-szakaszokhoz huszonöt versenybíró kellett autókön kiszállítani, ez a verseny sem tud 1500 pengőnél több adminisztrációs költséget felmutatni.

Módunkban volt megkérdezni a Magyar Athletikai Clubot, hogy mennyibe került a multévi Jánchegyri versenye, amely organizációját és hosszát tekintve, csaknem azonos a Svábhegyivel, amire megtudtuk, hogy az egész verseny költsége 2500—3000 pengő volt. Pedig itt is voltak rendőrök, mentők, de nem volt „ráfizetéses bankett“.

Nekünk igazán semmi közünk a KMAC belügyeihez, de ezúttal kijelentük, hogy gazdálkodni nem tudnak az Apponyi-téren. Igazán kíváncsiak volnánk a „szócsó“-re, mely egy 2500 pengős tétel egyik jelentős pontja, mennyi eseti? Bátran kijelentjük, hogy a horribilis nevezési díjakból az egész verseny minden költségét könnyen ki lehet hozni, csak gazdálkodni kell tudni.

Egyet azonban, őszintén szólva, csodálunk. Nem szerepel a 2000 pengő (25 millió korona) havi fizetéssel dotált vezértitkár úr külön honorárium a Svábhegyi verseny megrendezéséért. Mert nem is olyan régen, még emlékezünk ara az időre, amikor a vezértitkár úr a Tourist Trophy megrendezéséért külön honoráriumot számított superminiszterelnöki fizetése mellé.

A kitünő gazdálkodás eredménye azonban már látható a KMAC-ban. Egy újabb sajtópör reményében bátran megírhatjuk az igazságot, hogy pár hete a klub gazdasági ügyeit már nem dr. Szelnár Aladár vezértitkár, hanem egy több tagból álló gazdasági bizottság intézi. (Ezt, reméljük, nem fogják megcáfolni!)

Itt adjuk különben a KMAC által nekünk beküldött levél tartalmát:

„Az 1914. évi XIV. t.-e. 20. §-a alapján tisztelettel kérjük a következő helyreigazítási nyilatkozatunk közzétételét:

B. lapjuk 1928. évi február hó 25-én megjelent számában „Pro és kontra“ cím alatti cikkükben a 31-ik oldalon az 1927-ik évi Svábhegyi verseny bevételeiről jövedelméről közölt adatok hamisak és tévedésen alapulnak.

Legjobb amerikai pneu a

FISK

Próbálja ki! Sohasem fogja megbánni. Tartós! Olesó!

Detail árusítás:

NAGY JÓZSEF

Budapest, Andrassy-út 34

A. D. A. C. Länderfahrt. 1928

A motorkerékpár világtörténelem legnagyobb teljesítménye

6 ZÜNDAPP

Kölnben a startnál

6 ZÜNDAPP

büntetőpont nélkül
Drezdában a célnál

Rubchich Tibor a 10 napos verseny egyetlen magyar résztvevője ZÜNDAPP motorkerékpáron büntetőpont nélkül a győztesek között

ZÜNDAPP vezérképviselőt:

VIGH JENŐ Budapest, V., Honvéd-u. 2
Telefon: Teréz 129-72

Akkumulátor-defekt

igen gyakori és rendszerint a legkellemetlenebb is.



készülékkel való szabályszerű töltéssel akkumulátorainkat állandóan jókarban tarthatjuk.

Magyar Villamossági és Fémipari R.-T.

Budapest, VI., Eötvös-utca 38. Tel.: T. 228-50, T. 138-7

Könyveinkből kitetszőleg a helyes adatok a következők:

<i>Bevételek:</i>	
Nevezési díjak	7,497.56 P
Jegyekből	10,863.— „
Reklámból	150.— „
Összesen:	18,510.56 P
<i>Kiadások:</i>	
Tribünök építése stb. (Wonnák számla)	3,500.— P
Istenhegy-út javítására	7,000.— „
Eladási jutalék a jegyek után	1,303.56 „
Biztosítási díjak	1,248.40 „
Tiszteletdíjak	1,847.90 „
Vigalmi adó	1,810.50 „
Testnevelési járulék	869.— „
Mentők, rendőrség, útkaparók stb.	941.12 „
Nyomatványok, plakátok, versenyszabályok, startszámok	2,898.83 „
Különféle kiadások (zene, villamoskészülék, fényképek, mázsálás, szócső, versenyvacsora ráfizetés stb.)	2,524.42 „
Összesen:	23,943.73 P

Vagyis végeredményben 5433 pengő 17 fillért fizetünk rá az 1927-ik évi Svábhegyi verseny alkalmából befolyt bevételekre.

Teljes tisztelettel

KIRÁLYI MAGYAR AUTOMOBIL CLUB
IGAZGATÓSÁGA

Bláthy.

Pietro Bordino †

Nagy gyászra van nemcsak az olasz automobilizmusnak, hanem a világ minden egyes emberének, aki csak némi összefüggésben van a motorral. Ki ne ismerte volna e nevet széles e világon? „Ecco Bordino!” zúgtak a nagy tribünök ősszel Monzában, mikor Pietro Bordino, a volán nagy mestere, a sokszoros Grand Prix győztes megjelent új, alacsonyépítésű, 1.5 literes



FIAT-ján és faképnél hagyta az egész előkelő társaságot Camparival, Maggival, Materassival együtt és jobb időt futott ki 5 körre, mint az Európa Grand Prix győztes Benoist.

Bordino ma már nincs az élők sorában. Elérte a nagy automobilversenyzők, a sebesség ördögeinek végzete. Eltávozott közülünk nagy elődei Biaggio Nazzaro, Lampiano, Giacone, gróf Masetti és Ascari Antonio után.

Emléke örökké fog élni! Élni fog addig, míg automobil fut a földön. A rövid hír, mely világgá röpítette

Automobil-Motorsport husvéti triálja.

P O Z S G A Y I S T V Á N

ARDIE-JAP

motorkerékpáron minimális, 1 büntetőponttal, aranyéremmel díjazva, 100 benevezett versenyző között az abszolút hatodik helyen végez!

1 ARDIE a startnál, 1 ARDIE a célban!

Vezérképviselő: Német-Magyar Kereskedelmi Rt.
Budapest, V. ker., Koháry-utca 4. sz.

a fájdalmas valót, csak annyit mond, hogy Bordino 2 literes Bugatti-kompresszorjával a Circuito Alessandria-ára való tréningjén kifutott a pályából és árokba zuhant. Úgy ő, mint mechanikusa azonnal szörnyet halt. A baleset részleteit jövő számunkban hozzuk.

Hírek

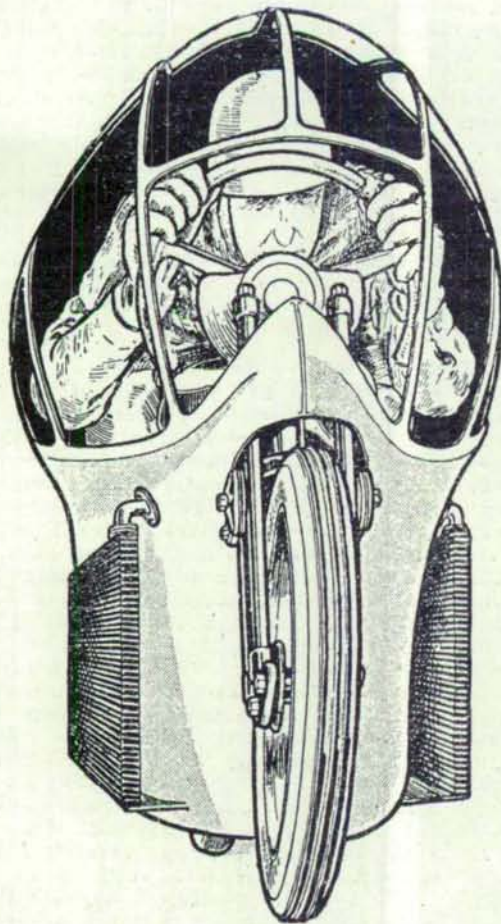
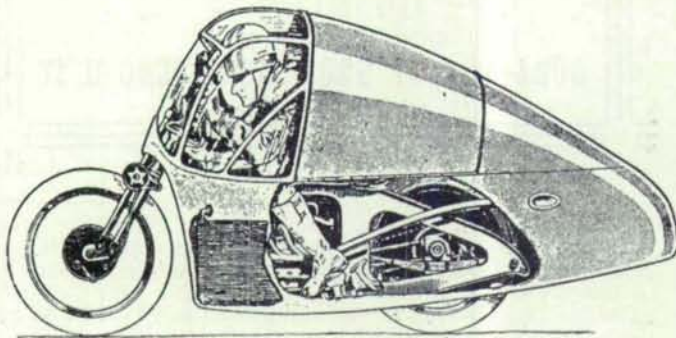
Lapunk főszerkesztője, Déván István, e hó 22-én, vasárnap reggel négyhengeres Bugatti túrakocsin leutazott Sziciliába, az 1928. évi Targa és Coppa Florio megtekintésére. A verseny május 6-án lesz, úgy hogy a május 25-iki számunkban már fényképekkel tarkított leírásokat hozunk úgy a versenyről, mint az olaszországi jelenlegi automobilviszonyokról.

A Tauril Pneumatik Rt. az idei szezonban már nemcsak az autópneugyártásra hanem a motorkerékpár-pneu készítéséhez is teljes erejével hozzákezd. A Cordatic állandó javulása, anyagának igazán kitűnő volta már a Husvéti triálon is bebizonyosodott. Nyolc versenyzőnk futott Cordatic-pneuvall és mind a nyolc kitűnően végigfutotta a versenyt, sőt az általunk a verseny után megvizsgált köpenyeken a kopás legkisebb jelét sem tudtuk felfedezni. Mint hírlik, a Tauril Pneumatik Rt. az ezidei összes versenyekre külön díjakat fog kitűzni, hogy versenyzőink ambícióját a kitűnő gyártmányok iránt fokozza. Ezúton is közöljük, hogy a Tauril Pneumatik Rt. a kilométer-lancéra, a MAC versenyére, valamint a nagy túraútra is mindenkinek rendelkezésére bocsájt pneu, amivel azt akarja bebizonyítani, hogy a magyar termékek éppen olyan jók, mint bármely külföldi pneu. Örömmel üdvözljük Vadas Ferenc, a Tauril Pneumatik Rt. Mozsár-utcai központjának igazgatóját és öccsét, Vadas Sándort, aki legújabbban a motorkerékpárosztály szervezését átvette és biztosítjuk őket, hogy ezen nehéz munkájukban teljes odaadással támogatni fogjuk őket.

Az idei Tenyészállatvásáron oriási számban jelentek meg autós és motoros cégeink és mint hírlik, a vásár talán automobilista szempontból több üzletet hozott, mint a bikák és fajtehenek részéről. Ott láttuk csaknem valamennyi nagy képviselőtünkét és az összes magyar gyárat. Érdekes megemlíteni, hogy a magyar Méray-gyár vezetői fedezték fel első ízben a tenyészállatvásárt, mint a legjobb propagandaorgánumot. A Méray-gyár jelent meg először a vásáron és azóta mind több és több cég viszi ki produktumait és képviselőit a tenyészállatvásárra. Ott láttuk a Magosix és Mérayn kívül ezúttal az Apart rt., a Ford-Lincoln, a Majláth, a Petrákvi, a Singer, a Studebaker, a MÁVAG, a Praga, a Citroen, a Douglas, a Castrol, a Steaua „Rex”, a Vacuum, a Farm rt., a Bosch, a Mathis, a Ligo rt. (Hanomag) és még sok budapesti autobilcég standját.

A híres angol Stock Machine Trialon tíz teamből a Rudge, Matchless, BSA és a Sunbeam büntetőpont nélkül végeztek holtversenyben. A Matchless-team tagja volt Collier is, a nálunk járt fiatal angol versenyző, aki tudvalóan a Matchless-gyár igazgatójának a fia,

A jövő „kilométer” motorkerékpárja. Az angolokat borzasztóan bántja, hogy az amerikaiak és az európai kontinens márkák is beleszólnak a világrekordok harcába. Különösen az FN és a svájci Motosacoche eredmények fájnak az angoloknak, nem is szólva az olasz Guzzi által okkupált rekordokról. Az angolok most kiadták a jelszót és állítólag „titkos” értekezletet tartottak, amelyen a nagyobb gyárak képviselői mind megjelentek. Itt formálisan kiosztották az idegen kézben lévő világrekordok megdolgozását az egyes gyárak között. Ki-ki azt vállalta, amire legjobban tud készülni. A jelszó: a



„British Supremacy” teljes megóvása. Jellemző, hogy az angol konstruktőrök és magánosok mennyire ébren tartják a rekordjavítások eszméjét, a „Motor Cycling” legújabb számának egy cikke „Rekord Speed of the Future” (A jövő sebességi rekordja), melyben a cikk írója megjósolja, hogy 1935-re, vagyis hét év múlva a motorkerékpár sebességi világrekordja jóval a 200 kilométeren felül lesz, sőt megfogja közelíteni a 300 kilométert. Itt közöljük az angol cikkíró jövődöbéli „speed” típusait, melyeknek áramvonalozása meg fogja engedni a maximális sebességek kifutását. Kíváncsiak vagyunk, igaza lesz-e a cikk írójának. Annyi bizonyos, hogy semmi sem lehetetlen, hiszen a Segrave—Campbell—Webster rekordokat sem mertük volna elhinni hét év előtt.

McEVOY

AZ ANGOL ELITE MOTORKERÉKPÁR

TELEFON
TERÉZ 263-77

VEZÉRKÉPVISELET:
V., JÓZSEF-TÉR 11

A Dunántúli Automobil és Motor Club 1928 május 13-án rendezi első nagyszabású túraújtját. A túraút távja 350 kilométer. Résztvehet benne automobil, motorkerékpár, sidecar és cyclecar. A túraút iránya: Kiindulópont Szombathely — Körmend—Vasvár —Türje —Sümege—Tapolca—Veszprém—Zirc—Győr (ebédállomás) —Komárom—Nyergesújfalu—Tát—Budapest. A túraút egy bizonyos minimális átlagsebesség szerint kell az egyes kategóriáknak abszolvalni. A maximális átlagsebesség 60 km. Helyezve az lesz jobban, aki magasabb átlagot ér el. Viszont aki az első etapon tartott átlagsebességét nem tudja tartani, az mar hibának számít. A túraútba a Tát—nyergesújfalusi szakaszon sebességi verseny lesz beiktatva, ami azonban nem számít be az eredményekbe. A túraút kiírása igen érdekös és az első verseny, ahol a kocsik az országúton jó átlagot futhatnak ki. Mert a 60-kilométeres átlagsebesség már nagy idő és aki azt el akarja érni, annak bizony igen sokszor kell 100 kilométer körüli sebességet igénybevenni. A legmelegebb hangon emlékezünk meg a DAMC munkájáról. Az a precizitás, amivel a versenyproponciókat megszerkesztettek és kihozták, nagy tudásra, hozzáértésre vall. A szabályok pontos átolvasása után is bátran mondhatjuk, hogy itt nincs kibúvó, itt nem lehet kijátszani a szabályokat és azokat bátran állíthatjuk mintaképpül olyanoknak, akik a jövőben versenyeket akarnak rendezni. Reméljük, az időmérés és az átlagok kiszámítása éppen olyan pontos lesz, mint a versenyfeltételek és nem fognak olyan esetek előadódni, mint például a TTAC versenyén, ahol szoros átlagok betartásáról volt szó a kiírásban és a túraúton mindenki úgy ment, ahogy akart. Komoly feltételek és komoly rendezés, akkor meg lesz a bizalom a versenyzöben. Őszinte szívből kívánjuk a szimpátikus és komoly vidéki egyesületnek, hogy versenye kitünően sikerüljön és a legsebb eredményeket hozza.

A Királyi Magyar Automobil Club sportbizottsága tervbevette, hogy az idei cseh és osztrák Tourist Trophyra kiküldi két versenyzőnköt. Az egyik kiküldendő versenyzőnk dr. Feledy Pál volna, míg a másik személye még nincs megállapítva. Tekintettel arra, hogy Urbach üzleti és Balázs tanulmányi elfoglaltsága miatt nem jöhetnek számításba, a választás valószínűleg Deli Lajosra fog esni, kinél az egyetlen akadály az a körülmény lenne, hogy nem rendelkezik megfelelő gép felett. Mint hírlük, a KMAC sportbizottsága dr. Feledy Pált, ha az a magyar versenyeken a hozzáfűzött reményeknek megfelel, az angol TT-re is kiküldeni.

Füzessy Árpád a napokban a következő örvendetes esetet adta tudunkra. Április 1-én délután a Tát és Nyergesújfalu közötti úton egy szegdefektet kapott gummijába. Segítséget kért egy arralaladó sidecar vezetőjétől, aki a legnagyobb szívességgel saját ragasztószerevel másfél óra hosszat dolgozott vele együtt, míg a defektet kijavították. Az illető úr, mint kiderült, Zolnay Kálmán, az „Új Nemzedék” rovatvezetője volt. Kiírását mintaképpül állítjuk oda automobilistáink elé. Sajnos, hazánkban igen kevesen vannak, akik a bajtársiaság és sportszerű viselkedésnek ezen a fokán állanak. Füzessy Árpád ezúton is köszönetet mond önfeláldozó segítőjének szívességéért.



Kétszer gumiba áztatott

amerikai pneumatik
legnagyobb kilométerteljesítményt nyújtja

Vezérképviselő: **DÉNES ÉS FRIEDMANN RT.**

Budapest, VI., Dessoefly-utca 29

ÚJ BSA GYŐZELMEK!

COLMORE CUP

Győztes: **J. Parker (349 ohv.**

BSA-Sidecar)

VICTORY CUP

Team-díj.

Győztes:

BSA

Stock Machine Trial a BSA team büntető-pont nélkül győz. A legnagyobb angol megbízhatósági versenyeken elért győzelmek igazolják a BSA motorkerékpárok fölényét.

**Schmalz József, Budapest VII.,
Dohány-utca 22. Tel.: J. 425-68**

Körzetképviseltek kerestetnek

NEW IMPERIAL MOTORKERÉKPÁR

A TÖKÉLETES
MEGBÍZHATÓSÁG

IDEIGLENES

BEMUTATÓ HELYSÉG:

BUDAPEST, VI. GRÓF ZICHY JENŐ-U. 17

(AZ UDVARBAN)

Április 29-én lesz az első magyar kilométerrekordnap, amire kénytelenek vagyunk megjegyezni, hogy a KMAC a versenyfeltételek megküldését lapunknak „elfelejtette”. Ügylátszik, a negligálás tendenciózus, amire csak azt hozzuk fel példának, hogy egy kedves barátunk, aki a KMAC berkeiben otthonos, de akinek nevét természetesen nem hozzuk nyilvánosságra, maga küldött szerkesztőségünkbe egy hivatalos kiírást, azzal a megjegyzéssel, hogy nem hivatalosan küldi, hanem tisztán mint magánember. A kilométerverseny — hasonlóan a külföldiekhez — oda-vissza lesz megrendezve, 1 km. nekifutás, 1 km. kifutás. Résztvehet mindenki, aki versenyvezetői igazolvánnyal bír, akinek van valamely gyors járműve és akinek van „hitelesített” versenysisakja. A versenysisakhitelesítés „díjtalan”. Örömmel regisztráljuk, hogy egyszer olyan valami is létezik, ami díjtalan a KMAC-ban. A kilométernapon a megfelelő kategóriákban elért eredmények országos rekordnak lesznek elismerve. Bevonul tehát az automobilsportba is az „országos rekord”. A kilométernap 29-én reggel 9 órakor kezdődik. A verseny megtekintése, mint értesülünk, szintén díjtalan.

* A sebességváltó és differenciál kenése. Idejét múlta már az a vélemény, hogy gépjárművek és traktorok sebességváltójának, valamint differenciáljának kenésére zsír vagy zsír-olajkeverék alkalmas. Éfajta kenőanyagok használata a hajtóműhöz feltétlenül káros, minthogy sem zsír, sem zsír-olajkeverék nem képes a sebességváltóban és differenciálban fellépő követelményeknek megfelelni. Gépjárművek és traktorok gyártásának elején zsírral kenték a hajtóművet, mert egyrészt nem tudtak olyan hajtóműházat előállítani, mely az olajkicsöpögést megakadályozza, másrészt a fogaskerekek által okozott zajt akarták zsírkenéssel tompítani. Idővel azonban rájöttek, hogy a zsír, illetve olaj és zsírkeverék használatának következő hátrányai vannak: a hasznos munka csökkenése, miután a zsír ellenállásának legyőzése a teljesítmény rovására megy; a fognyomások növekedésével a kenőhatás elégtelenné válik, mivel a kenőanyag mindinkább kiszorul és egyenlőtlenül oszlik meg. Kísérletekkel állapították meg, hogy a hajtómű zsír-, illetve zsír-olajkenésénél az erővesztés a motor teljesítményének 17%-át is elérheti. Ezen hátrányok felismerése vezetett a hajtóműházak tömítésének megjavítására, úgy hogy ma már lehetségessé vált a célnak megfelelő hajtóműolaj alkalmazása. A korszerű hajtóműszerkezetek mellett következő követelményeket támaszthatjuk a hajtóműolajjal szemben: a kenőanyag a hajtóműkerek fogait nagy nyomások esetén is állandó védőréteggel vonja be, legerősebb nyomások és lökészerű terhelések alatt se nyomódjon ki a fogoldalak közül és ezenfelül eljusson a hajtómű csapágyaihoz, biztosítván azok helyes kenését. Végül pedig higfolyóssága következtében könnyű kapcsolást biztosítson és a fogaskerekek mozgásával szemben a legkisebb ellenállást okozza. A Gargoyle Mobiloil „C” és a Gargoyle Mobiloil „CC” magasértékű hajtóműkenőanyagok, melyeket a Vacuum Oil Company állít elő és amelyek az előbb felsorolt követelményeknek mindenben megfelelnek.

ESSEX

Super-Six

5 üléses nyitott P 8950
 5 üléses csukott Coach P 8950
 5 üléses csukott Sedan P 9550

AUTÓK

BÁRDI

KOSSUTH LAJOS-UTCA 6

Az angol Stock Machine Trial

Az angol Auto-Cycle Union 1928 március 19-én rendezte meg a Stock Machines Trial-t.

Ennek a versenynek abban rejlik óriási jelentősége, hogy a verseny rendezőségének egy bizottsága a verseny előtt minden benevezett gyárba kiszáll és az illető gyár raktárából választja ki azokat a gépeket, melyeknek azután a versenyen részt kell venniük. A rendezőség ezáltal eléri azt, hogy versenye nem az egyes speciális, hanem a rendes, mindenki által beszerezhető szériagépek képességeiről nyújt tájékoztatást.

A verseny startja Birminghamban volt. A versenyzők a start előtti napon egy órára kikapták gépeiket, hogy azokat az útra felszereljék és előkészítsék.

Az első nap egy hosszú túramenetből állott, hogy az új gépek némiképen bejáródhassanak, a többi öt napon hegyipróbák, fékszakaszok, vizesárcok és sármenetek váltakoztak.

Az angol vélemény szerint a verseny túl enyhe volt és nem annyira a gépek, mint inkább a vezetők képességeit tette próbára.

Alább adjuk a versenyen nevezett gyártmányok elért eredményeit.

59 nevező, 59 induló, 56 beérkező, 52 aranyérmes.

Team-győzelmek:

AJS: G. E. Rowley, C. W. Hough, F. W. Giles	6 pont
BSA: J. Humphries, J. Parker, A. E. Perrigo	0 "
Calthorpe: G. Kuhn, A. J. Smith, A. Dallison	2 "
Douglas: C. O. Anstice, S. Gill, H. M. Hicks	11 "
Douglas II.: E. W. Spencer, G. H. King, V. C. King	7 "
James I.: A. G. Battley, H. J. Finden, E. C. Matthews	12 "
James II.: B. Kershaw, G. Kimberley, J. Lidstone	7 "
Matchless: F. W. Neill, T. W. Hall, H. W. Collier	0 "

New-Imperial: F. W. Clark, S. H. Jones, A. R. Taylor	5 "
Rudge-Whitworth: J. H. Amott, A. J. Clarke, G. R. Butcher	0 "
Sunbeam: G. Dance, F. B. Tetstall, T. E. Deadman	0 "
Triumph: W. H. Hobbs, W. Ewans, F. G. Edmond	1 "

A Weiss Manfréd-gyár másféltonnás teherautót hozott piacra. Az alvázba egy kétütemű W. M. motor van beépítve. A kocsii alacsony ára és kis üzemanyag fogyasztása a forgalomban való nagy elterjedésre enged majd következtetni.

Érdekes vendége volt az elmúlt héten az „Amerit Automobil Kereskedelmi Garage és Javitóüzem R. T.”-nak. Meglátogatta Budapestet és az itt levő képviselőt a Peerless Motor Car Corporation Cleveland, Ohio automobilgyár Export Managerje, Walter Zimmermann, aki az amerikai autóiiparnak egyik legismertebb és legszámtottevőbb szaktekinétye. Zimmermann igazgató örömmel konstataálta, hogy a Peerless-automobil három hónap alatt éppúgy, mint az egész világot, a magyar közönséget is meghódította. Az Amerit R. T. ugyanis három hónap alatt több mint 50 kocsit adott el és ez a szám most, az idény kezdetén napról-napra növekszik. Ez a jó üzletmenet, ami az Amerit R. T. agilis vezetőségének köszönhető, arra indította Zimmermann igazgatót, hogy az Amerit R. T. hatáskörét mint főlerakatát Csehországra, S. H. S. államra és Romániára is kiterjessze. A Peerless-gyár három hathengeres típusot állít elő, a Six/60, a Six/80 és a Six/91 típusokat, úgyszintén egy nyolchengeres luxuskocsit is. Érdekes megemlíteni, hogy a Peerless gyár munkásainak több mint egyharmada magyar.

C. T. Weymann és R. Bloch francia vezetők fogadást kötöttek Mr. Moskovics-al, a Stutz Motor Co. elnökeivel, hogy egy francia automobil ugyanolyan teljesítményre képes, mint bármely amerikai kocsi. A fogadás 25.000 dollárban áll. A verseny, illetve a fogadás színhelye az indianapolisi Autodrom lesz április hó 16-án. Győztes az a kocsi, mely 24 óra alatt nagyobb távot tudott befutni. Weymann és R. Bloch egy francia Hispano—Suiza, Lockhardt és Tommy Milton egy Stutz kormányánál indulnak. A fogadás kimeneteléről annak idején értesíteni fogjuk olvasóinkat.

Automobil T. T. Ulsterben. Az Angol Királyi Automobil Club ezelőtt két hónappal felvetette egy szeriakocsi Tourist Trophy megrendezésének eszméjét. Az eszme csakhamar megvalósult, úgyhogy a Club a versenyt augusztus hó 18-ára már ki is írta. Ez a gyors elintézés annál feltűnőbb, mivel tudott dolog, hogy az angol országutak már sok éve zárva vannak mindennemű sebességi verseny elől. A verseny Írországnak, Belfast városa mellett egy 21 km-es útháromszögön lesz lefutva. A táv 30 kör, azaz 660 km. össztávolságot ad. A versenyen csak szeria-, túra- és sportkocsik vehetnek részt rendes csukott vagy nyitott karosszériával. A verseny nagy sikernek néz elébe. Az első nevezések között ott látjuk a Bentley, Alvis, Alfa-Romeo, Salmson és sok híres világmárka nevezését. A verseny díjazása minden eddigit felül fog múlni.

A Wiesbadeni Autóhét. A Wiesbadeni Automobil Club és az ADAC május 12—17-én rendezi meg szokásos autóhétét. A különböző csillagtúra, társastúra és szépségversenyek mellett egy hegyi és egy sík gyorsasági verseny is szerepel a programmban. A hegyi verseny május 15-én lesz a „Hohe Wurzel”-ra, míg a sík gyorsasági verseny május 17-én lesz a Neroberg körül. Az útvonal hossza 12,5 km., ami a kategória beosztásnak megfelelően a sportkocsik által 7—10-szer, a versenykocsik által 10—15-ször futandó be. Az útvonal 86 fordulója a versenyt igen érdekessé teszi.

Bosch-győzelmek. Március 11—18 között került lefutásra a Páris—Nizzai túraút. A három első helyre befutott Motosacoche-motorkerékpárok a versenybe beiktatott világítási próba alkalmával mint a legjobb világításberendezéssel bíró gépek itt is elsőként kerültek ki. Mind a három gép a legújabb Bosch D-világítógyújtó berendezéssel volt felszerelve. A német versenyző Paster (Flottweg), valamint három BMW menő Kissner, Krebs és Bastide szintén büntetőpont nélkül futották végig a versenyt és így mindegyikük aranyérmét kapott. Ezek a versenyzők szintén az új Bosch D-világítógyújtó berendezést használták. Az Eilenried-verseny, mely március 18-án került lefutásra a Hannover melletti körpályán, további győzelmeket hozott a világcégeknek. A 250-es kategóriában Gerlach (Standard—MAG), 500-on felül Bauhofer (BMW), 250-ig Rüttgen (Standard—MAG), 500-ig Soenius (BMW) győztek, mindannyian Bosch-gyújtással felszerelt gépeken. Svédországban, Ostersondban március 4-én egy motorkerékpár-jégyverseny került lefutásra. A győztes Folke Mannerstedt (500 km. FN) Bosch FF. I. mágneset használt.

A Bosch-cég a minap egy remek gyertyakatalogussal lepté meg az autós és motoros világot. A katalógusban az összes jelenleg kapható Bosch-gyújtógyertyák részletes leírása foglaltatik. Az egyes érdekesebb darabokról legközelebb meg fogunk emlékezni, mert a képek és keresztmetszetek oly jók, hogy közérdeklődésre számot tarthatnak.

Itália Saurer-kocsikat épít. A svájci Saurer teherautógyár kocsijainak gyártási licenzét Olaszországra, a híres Brescia-i O. M. gyár vette meg. A Saurer-licenz gyártását az Officine Meccaniche-gyár legközelebb megkezdi.

A Londoni Brooklands versenypálya április 9-én nyílt meg. Összesen kilenc versenyt futottak le. A részleteket jövő számunkban közöljük.



DOUGLAS

mindenütt

VÉZET

Vezérképviselői

VI. kerület,
Podmaniczky-
utca 18.

Egy transzfrikai autót. Sir Abe Bailey tervezésével egy expedíció indul útnak, hogy egy transzfrikai autót építésének lehetőségeit és útvonalát megállapítsa. Az expedíció egy amerikai autóversenyzőből, G. S. Bouwer-ből, egy újságíróból és egy fotóriporterből fog állani. Az utazók egy teljesen csukott automobilon indulnak el, mely számára a Dunlop-gyár speciális gummikat készített. A tervek szerint az utasok Cairóba való megérkezésük után Londonba mennek. A visszatérés ugyanezen az úton történik és számításaik szerint mindössze hat hétig fog tartani.

Egy új törvény értelmében az olaszországi kereskedelmi minisztérium útépitési tanácsa útépitési szakintézetet fog felállítani, melynek a mostani úthálózat fenntartása és továbbépítése lesz feladata. Az automobil- és motorkerékpáregyletek tagokat fognak ebbe az intézetbe küldeni, miáltal biztosítékot nyerne arra nézve, hogy az utadókat tényleg az útfenntartás és továbbépítés céljaira használják fel.

Cegléden kitiltották a motorosokat a Rákóczi-útról. Szomorúan tapasztaljuk, hogy míg hazánk egyes részeiben úgy a hatóságok, mint az egyének minden igyekezetükkel azon vannak, hogy a motorsportot fellendítsék és Magyarországot ezzel is a művelt nyugati nemzetek sorába emeljék, addig más részekben egész városok, sőt vármegyék mindent elkövetnek, hogy ezt a fejlődést megátolják. A ceglédi motorosok körében már régóta terjed a hír, hogy a város főutcájáról ki akarják őket zárni, ez azonban a mai kultúra és a mai viszonyoknak annyira elgondolhatatlannak látszó hír volt, hogy nem is vettük komolyan. És mégis megtörtént. Indokolás mindössze annyi, hogy a motorok nagyon puffognak és ez zavarja az utca közepén sétáló közönséget. De valami emberiség mégis van dr. Hulin Béla rendőrfőparancsnok úr rendeletében. Megengedi ugyanis, hogy március 1-től október 1-ig terjedő időben reggel 5 óráig, valamint este 9 órától a motorosok is használhassák a főutcat. Október 1-től március 1-ig a motorkerékpárosok este 7-től reggel 6-ig vígan motorozhatnak. (Miért nemcsak 12—1-ig, a Szellemelek órájában?) Nehezünkre esik kimondani, de igaz, „ez is csak nálunk, Magyarországon fordulhat elő.” Ajánljuk a belügyminiszter úr szíves figyelmébe.

Az Automobil Tisztviselők Clubja 1928 március hó 29-én este 9 órakor rendezte meg első clubvacsoráját a Lipótvárosi Társaskör helyiségében (V., Lipót-körút 1. I. em.) A társasvacsorákat ezentúl minden csütörtökön meg fogják tartani. Az agilis club társas összejövetelein szívesen látja az automobil- és rokonszakma mérnökeit és alkalmazottait asztalánál és felhívja azokat, hogy amennyiben külön meghívót nem kapnának, úgy ezen értesítést meghívásnak tekinteni szíveskedjenek.

Gekafix. A Szilárd Béla-cég a napokban megszerzte a „Gekafix” autótisztítószer magyarországi vezérképviselőt. A tisztítószer egy speciális folyadék, mely a sarat oldja úgy, hogy annak letisztításakor a karosszéria lakkozása semminemű horzsolást vagy karcolást nem szenvedhet. A „Gekafix” egy másik előnye, hogy a kocsi lakkozását egy hártával vonja be, eltömve ezáltal az apró repedéseket, melyekbe a víz beszivárogva, megrozsdásodásokat okozna és ezáltal a lakk lepattogzását megátolja. A folyadékot egy fecskendővel lehet a karosszériára fújni. Egy készülék és egy liter folyadék ára 25 P, míg egy újabb liter Gekafix 17 pengőbe kerül. Egy liter napi használat mellett is hetekig elég.

A Fiátművek terjeszkedéséről adhatunk számot olvasóinknak. A budapesti Fiát-képviselőt tekintettel a Fiát-kocsik magyarországi nagy elterjedtségére, megvette a Herkules Művek VI., Figyelő-utca 4. szám alatti telepét, ahol most egy egészen modern javító műhelyt rendezett be. A műhely olyan nagy méretben épült, hogy nemcsak a Fiát-kocsik, hanem bármely más gyártmányú autó és teherautó javítását is elfogadja. A műhely karosszéria javításokat és fényezést (duco) is vállal.

**Ezelőtt is, most is
vezel a**

Reithoffer

Pneumatik

V V tömörgummi légkamrásgummi

Magyarország részére:

VIASZ TESTVÉREK
Budapest, V., Akadémia-utca 11.

A Lantay Ede cégnek sikerült a világhírű Zenith motorkerékpárok magyarországi vezérképviselőt megszereznie. A Zenith egyike Anglia legjobb és legelőkelőbb gépeinek. Hogy nálunk annak idején nem tudtak elterjedni, annak oka egyrészt drágaságuk, másrészt, hogy nem volt megfelelő kezében a képviselőjük. A Zenith-gyár 1928 évi típusai 23 évi tapasztalat és szorgalmas munka eredménye. Nyereg-tank, hatalmas fékek, tokozott villarugó, nagyon alacsony váz és igen szép kidolgozás jellemzik az új modelleket. A Zenith-vázban a világhírű angol JAP és Villiers motorok vannak beépítve. Az 1928-as típusok a Magyar-utca 40. szám alatti kiállítási teremben április közepén már megtekinthetők.

Az „Automobil-Motorsport“ versenyén kinos feltűnést keltett Schüller Lászlónak az első napi start alkalmából való elkészése. Schüller elkészése annyiból is kellemetlen volt, mert mint ismeretes, nemcsak a Puch-, hanem a KMAC-team tagja is volt. A mulasztásról többféle verzió keringett. Az egyik szerint Schüller elaludta volna a startot és ezért késétt le. A KMAC motorosztályának agilitását és komoly igyekezetét bizonyítja az a körülmény, hogy a késedelmező ellen fegyelmi eljárást indított, melyen az igazolás folyamán kiderült, hogy Schüllert szülei nem engedték versenyezni, mert az ADAC „Länderfahrt“-on történt szerencsétlenségek nagy mértékben befolyásolták őket. A KMAC vizsgálóbizottsága az igazolást elfogadta és az ügy ezáltal befejezést is nyert. — Manchester—Calcutta FISK-pneumatikkal. Mr. Drader egy angol 20 HP. Wyllis-Knight automobilon Manchesterből (Anglia) kiindulva 8000 angol mérföldet (12.872 km.) tett meg. Az egész utat FISK amerikai pneumatikkal tette meg, mindennemű defekt nélkül, ami szenzációs teljesítmény. Az út végcélja a Kelet-Indiában fekvő Calcutta volt. — A közeljövőben a Majláth Mihály-cég képviselőjében lévő AJS és Harley-Davidson márkák különválnak. Mindkettő továbbra is a Majláth-cég neve alatt fog működni, de míg az AJS Urbach László vezetésével megmarad a Hunyady-téren, addig a

Harley-Davidson motorkerékpárokat a gróf Zichy Jenő-utca 17. sz. alatt Majláth Mihály személyes vezetése alatt fogják árusítani. — Mint hírlík, Toldy Szabó Lajos, a budapesti Dodge, Marmon, Horch vezérképviselő a közeljövőben egy Duesenberg-versenykocsit kap. A kocsival állítólag lovag Haupt Károly fog versenyezni. — Mint újabban értesültünk, a Tát—nyergesújfalusi kilométerpályán elért eredmények, ha oly jók lesznek valamikor, hogy világrekordként eilsmerésre felterjeszhetőek, elfogadhatók lesznek az AIACR és FICM által, mert Delmár Tódor a fenti két nemzetközi szövetségnél mint hivatalos időmérő szerepel, aki a franciáktól vett hivatalos órán mért eredmények tekintetében döntő tényezőként szerepel. Ha tehát a kilométerláncán valaki világrekordot fut, az szó nélkül el fog ismertetni. — Az ohv. Raleigh volt egyike a Husvétli triálon legjobban megcsodált motorkerékpároknak. Masszív, tömör építése mindenben csodálatot keltett. Hild Károly úgy ült rajta, mint egy angol telivéren. — Negyven motorkerékpáron volt Bosch-mágnes a Husvétli triálon. Négy kategóriagyőztes: Puch János, dr. Zsótér Bertalan, Hild Károly és Bachmann Ottó gépein láttunk Bosch-mágnes. Bosch-gyertya negyvenhat gépen volt. — Negyvenegy versenyző indult a Husvétli triálon Castrol-olajjal. Ezekből nemkevesebb, mint hat (Kiss, Puch, Zsótér, Bachmann, Wellisch) nyerte el kategóriájának elsőségét. — Delmár Walter Targa Florio-útja elmarad, mert új Type XII. Sport Steyr-je még mindig a bécsi karosszériagyáronál, Kleiblnél hűsöl. Delmár legközelebbi startja az április 29-iki kilométerversenyen lesz. — Erős Sunbeam-team indul az ideai motorkerékpárversenyeken. Balázs László és Böckh László a 350 és 500 km. kategóriában, míg Wolfner László az Unlimited-kategóriában indul. A múlt évben oly szépen szerepelt Sunbeam-menőről, Deli Lajosról még nem tudni, milyen gépen állt starthoz.

Felelős szerkesztő és kiadó: **DÉVAN 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: Teréz 136—64.

Stádium Sajtóvállalat Rt. — Felelős füzemvezető: Györy Aladár

SUNBEAM



a világ legjobb és legmegbízhatóbb motorkerékpárja.
Az Európaszerte elért győzelmek élénk bizonyítékai a

SUNBEAM kiválóságának.

VICTORY CUP

4 aranyérem

COLMORE CUP

5 aranyérem

STOCK MACHINE TRIAL

Team-díj

T. T. C. MEGBÍZHATÓSÁGI VERSENYE

3 aranyérem

A. D. A. C. LÄNDERFAHRT

1 aranyérem

AUTOMOBIL-MOTORSPORT HUSVÉTI TRIÁLJA

2 SUNBEAM a startnál

3 SUNBEAM aranyéremmel díjazva a célban

Sunbeam motorkerékpárok vezér-
képviselője:

BÖCKH LÁSZLÓ

BUDAPEST, VI., HAJÓS-UTCA 15

A legújabb **BUGATTI** **győzelmek!**

Grand Prix Tripolis

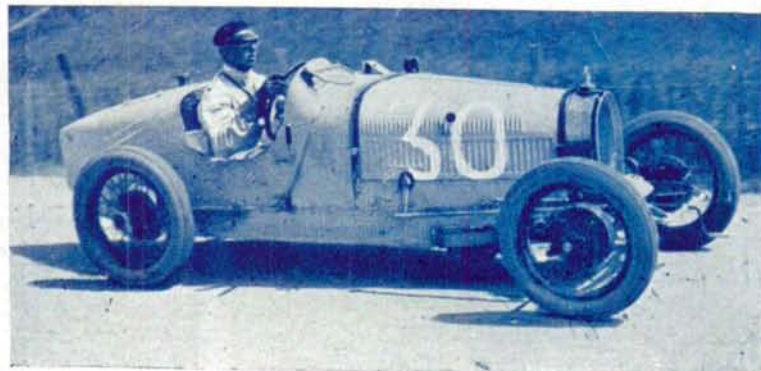
Paris—NICE

Grand Prix d'Antibes

Kilométerverseny Genéve

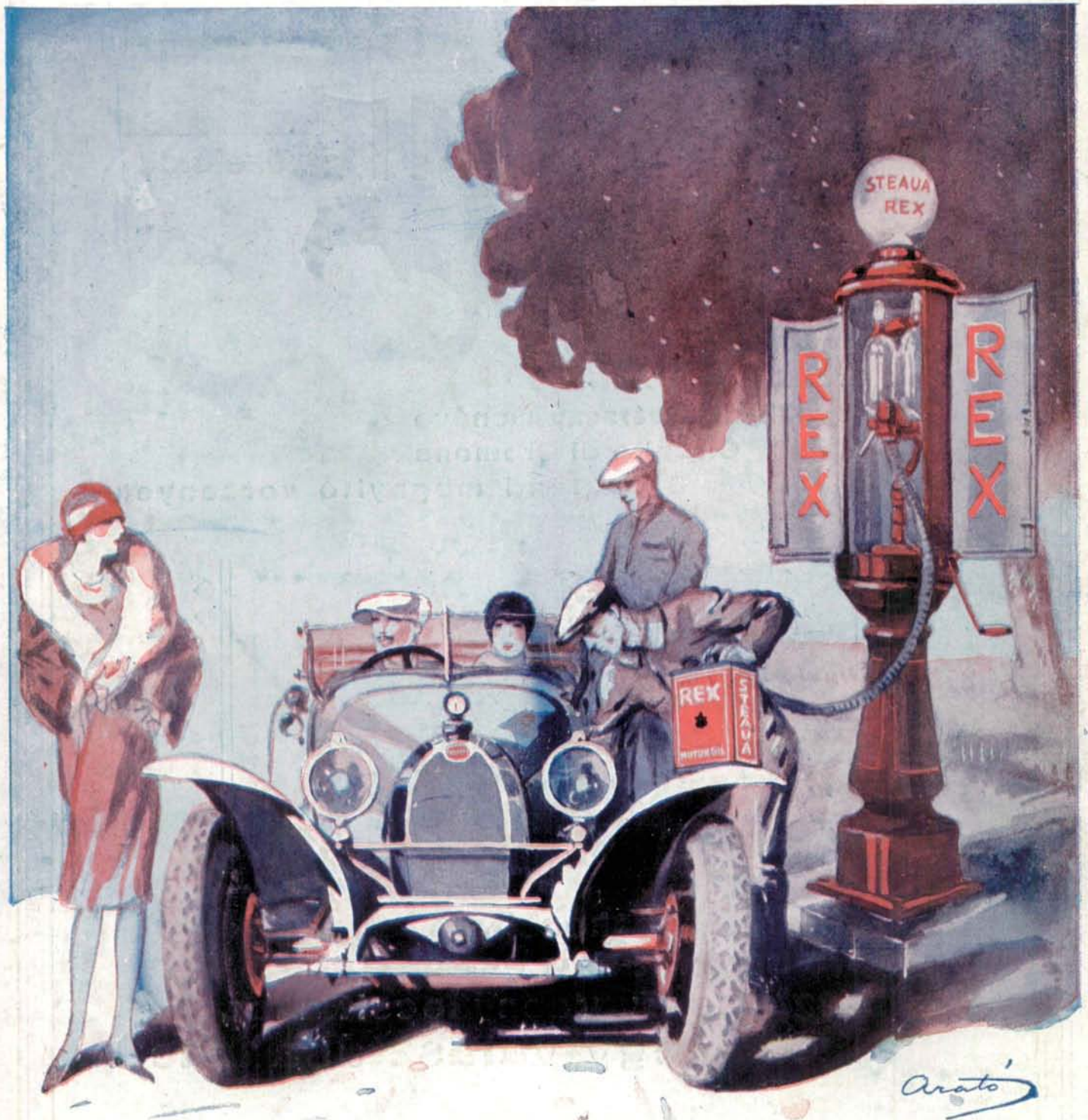
Circuito di Cremona

Brookland megnyitó versenyek



**Ha jó járású túrakocsit,
gyors sportkocsit és
megbízható versenykocsit akar,
csak egy választása lehet!**

**Nézze meg a
BUGATTI képviselőt
a József-tér 11. szám alatt.**



„STEAUA” KŐOLAJKERESKEDELMI R.-T.

V., Nádor-utca 8.