

82050

Magyarország 1928. május 12.

STADIUM SAJTÓVÁLLALAT R. T.

NYOMDAÜZEM VEZETŐSÉG, ÚJYCSIZSÉB
1928. MÁJ. 12.
ÁTVETTE

Automobil Motorsport

Jurányi Béla



DUNLOP
PNEUMATIK

III. évfolyam

9. szám

Ára: 1 pengő

WEBER-BRATCS

385
II

ELSŐ
MAGYAR REKORD-
NAP



2 KOCSI STARTOL

STEYR

STEYR
STEYR
STEYR
STEYR



2 ORSZÁGOS REKORD

Versenykocsi-kategóriában:

Wolfner László úr 181·49 km-es átlagsebességgel a nap legjobb idejét futja. Országos rekord.

Sportkocsi-kategóriában:

Delmár Walter úr 172·95 km-es átlagsebességgel a sportkocsi-kategóriában országos rekordot állít fel.

**STEYR MŰVEK
MAGYAR KERESKEDELMI
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG**

Budapest, IV., Ferenciek tere 9. Telefon: 219-45



AUTOMOBIL-MOTORSPORT
Husvétii triálja. 1928.

ISMÉT GYŐZ

A MÉRAY!

TEAMDIJ 1-ső, 2-ik

MÉRAY *2 kategóriagyőzelem*
2 másodikhely
1 harmadikhely
4 aranyérem

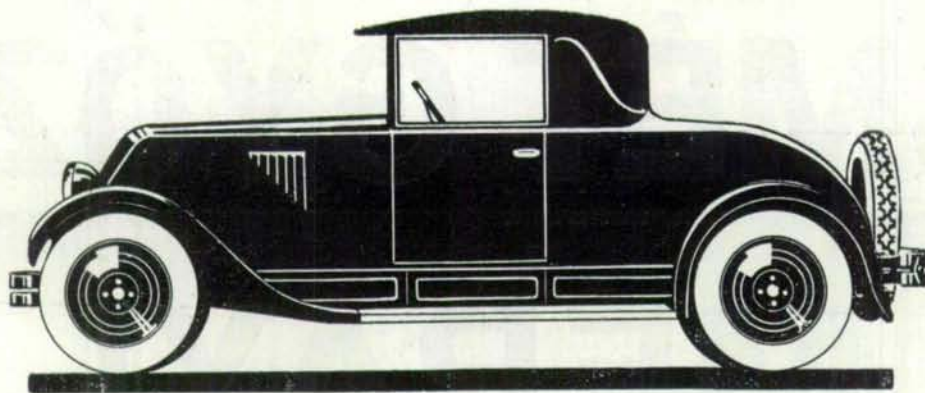
*Megjelent a magyar utak
 tökéletes motorkerékpárja
 az 1928-as uj*

MÉRAY
TIPUS

Méray Motorkerékpár R.-T.

BUDAPEST, IV., VÁCI-U. 1-3

RENAULT • MONASIX



REIMAN, V., VÖRÖSMARTY-TÉR 3

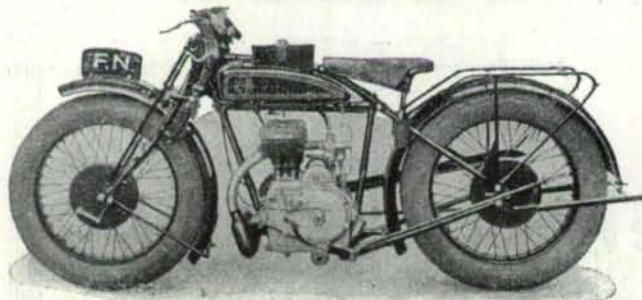
FABRIQUE NATIONAL
a világrekordgép



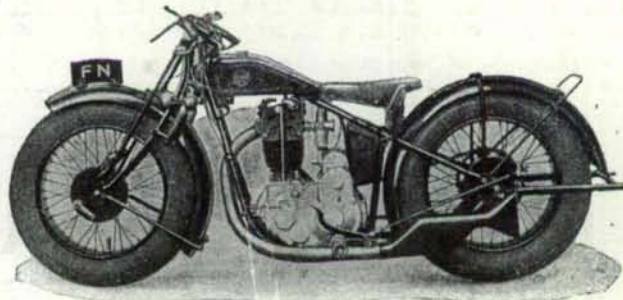
LIÈGE. BELGIQUE.
a világrekordgép

VILÁGREKORD

AZ ÁRBAN,
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

FORD személy- és teherautókat 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

Körzetképviselések 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

1/2 tonnás angol gyártmányu TEHERAUTÓK

Overland

1928-as típus

Minőségben, szerkezetben, teljesí-
ményben és élettartamban

versenyen felül áll

állandó nagy raktárkészlet! Kedvező
fizetési feltételek! Kérjen ajánlatot!

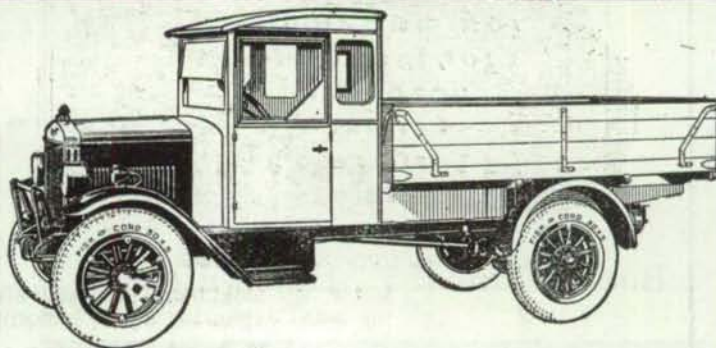
Vezérképviselet:

RÓKA ÉS TÁRSA

automobil Rt.

VI. ker., Aréna-út 57. sz.
Városi üzlet: Nagymező-utca 19

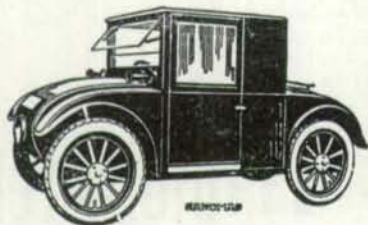
Telefon: L. 906-09, 916-17



Vidéki képviselőket keresünk

HANOMAC

A legjobb és legolcsóbb
üzemű németországi
kétüléses kiskocsi



Magyarországi vezérképviselő:

„LIGO“ R.-T.

Budapest, V., Alkotmány-utca 31

Legjobb amerikai pneu a

FISK

*Próbálja ki! Sohasem
fogja megbánni. Tartós!
Olcsó!*

Detail árusítás:

NAGY JÓZSEF

Budapest, Andrásy-út 34

Nébel és Szirmai

autóüzeme

Budapest, VI., Csengery-utca 74
Telefon: Teréz 147-27

És
mégis a

SUNBEAM

*a legolcsóbb, mert üzem-
biztos és örökké tart.*

1928-as típusok rak-

tárról szállítják

16k már 2180 P-

től, igen ked-

vező rész-

letjize-

tésre

is

Böckh János, V., Hajós-utca 15

Karosszériaüzem
Duco-tényezés

GIRICZ

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

Automobil-Motorsport

FÜGGETLEN KÉPES MOTORSAKLAP

Megjelenik minden hó 10-én és 25-én

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

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

Postatakarékpénztári csekk számla: 84240.

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 előfizetésekből a postaköltség is bennfoglaltatik.

Versenyeredmények

A Dunántúli Automobil és Motor Club

1928 május 13-án lefutó Szombathely—Budapest szigorúan kötött átlagú túraútfőjára 4—5 nappal az első nevezési zárlat előtt húsznál több nevezés érkezett, és minden oldalról élénk érdeklődés mutatkozik a túraúttal kapcsolatosan, úgyhogy tudomásunk szerint, Puch, Méray, MAC (kettő), KMAC, Steyr, Fiat csapatok indulása biztosra vehető.

A tiszteletdíjak már eddig nagy számban érkeztek a klub titkárságához és pedig a beérkezések sorrendjében:

1. Vasvármegyei Urlovas és Urkocsis Egylet;
2. Fehér Miklós, Gépgyár, Budapest;
3. Bárány Haupt Buchenrode István;
4. Bosch Róbert k. f. t., Budapest;
5. Dr. Tarányi Ferenc Vas vármegye főispánja;
6. Vas vármegye közönsége;
7. Dr. Pető Ernő, a DAMC elnöke;
8. Dunántúli Automobil és Motor Club;
9. Dunántúli Automobil és Motor Club;
10. Dunántúli Automobil és Motor Club;
11. Melis és Pintér, Szombathely;
12. Szilárd Béla Budapest;
13. Automobil és Pneumatik Rt., Budapest—Szombathely;
14. Automobil-Motorsport szaklap, Budapest.

A német országúti motorkerékpár-bajnokság II. futama

Bauhofer BMW és Soenius BMW a verseny győztesei. — Bauhofer futja a nap legjobb idejét.

A német motorkerékpár országúti bajnokság első versenye mint ismeretes az Eilenriede Rennen volt, ahol Bauhofer és Soenius lettek a győztesek. Az április 22-én lefutásra került második verseny egy Hannover közelében épült 7 km-es körön került megrendezésre. A pálya, melynek négy derékszögű kanyara igen nehéz feladatok elé állította a versenyzőket az erős esőzés következtében nagyon felázott és így

nagyban lerontotta az eredményeket. A verseny mintegy 50.000 néző jelenlétében folyt le. A verseny hőse mint már mondtuk Bauhofer volt. Ellenfelei Weyres és Rütchen (Harley—Davidson) és Cürten (Tornax) voltak. Bauhofer startja rosszul sikerült úgy hogy mintegy 45 másodpercet veszített. A második körben azonban már ő vezette a mezőnyt és olyan iramot futott, melyet ellenfelei egyáltalában nem voltak képesek követni.

Az 500 km-es kategóriában márkatársa Soenius vitte el a pálmát, míg Wiese szinte BMW gépen a második helyre került.

A verseny eredményei a következők:

175 km-es kategória: táv 154 km. 1. K. Friedrich (DKW) 1:57.48, átlagsebesség 78.6 km. 2. A. Geiss (DKW) 2:07.50.

250 km-es kategória: táv 210 km. 1. E. Gerlach (Standard) 2:40.50, átlagsebesség 78.6 km. 2. Hobelmann (UT) 2:44.53.

350 km-es kategória: táv 210 km. 1. Pätzold (Sunbeam) 2:19.18, átlagsebesség 90.6 km. 2. Hiller (Montgomery Jap) 2:21.20

500 km-es kategória: táv 210 km. 1. Soenius (BMW.) 2:06.46, átlagsebesség 99.4 km. 2. Wiese (BMW.) 2:13.37.

500 km-en felüli kategória: táv 210 km. 1. A Bauhofer (BMW.) 2:06.08, átlagsebesség 99.9 km. egyedüli befutó.

Bauhofer ezzel a győzelmével olyan pontszámra tett szert, melyet valószínűleg senki sem fog tudni behozni.

A Königsaal—Jilowischt-i hegyiverseny

A versenyt 1908-ban futották először és bár a háború alatt felhagytak vele, a háború után 1921. évben újra fel lett véve és ma Csehország legjelentősebb versenyei közé számít.

A versenypálya épp 11 kilométerre fekszik Prágától. 5.6 km. hosszú és 3.5% átlagos, 9% maximális emelkedéssel bír. A versenyen sport- és versenykocsik, solo és sidecarok futhatnak. A járművek a nemzetközi szabályzatok szerinti kategóriába oszthatnak. A legjobb három eredmény tiszteletdíjakkal lesz díjazva. Ezenkívül egy egész csomó szép pénzdíj is van kitűzve. A díjak összege 41.000 cseh koronát tesz ki, mely összeg 20.000-tól 2000 cseh koronáig terjedő összegekre van felosztva.

A második nevezési zárlat május hó 24-én lesz.

A Chateau—Thierry-i hegyiverseny

Vasárnap, április 22-én futották le a klasszikus Chateau-Thierry-i hegyiversenyt. A verseny óriási közönség részvétele mellett, 42 versenyzőt állított a starthoz. A pálya egy kilométer hosszú hegyizakasz, sok kanyarral. Érdekesek a verseny feltételei, amelyek álló startot és célt írnak elő. A célszalagnál előírt megállások nagyszerűen sikerültek, ami a modern fékek megbízhatóságát jellemzi.

Az automobilok között, mint a múlt évben is, a nap legjobb idejét Michel Doré futotta, aki egy 1500 km-es La Licorne-kocsin 34.6 mp. alatt futotta végig a pályát, ami 104.040 km. óránkénti sebességnél felel meg. A sportkocsik legjobb idejét egy háromliteres Panhard-Levassor-kocsin Tourbier futotta 47.8 mp-el, 75.310 km-el.

Ami a motorkerékpárokat illeti, olyan erők indultak, hogy a szép eredmény már előrelátható volt. Így azután egypár gyönyörű teljesítményt lehetett látni. Különösen szép volt Sourdöt és Hommaire (Monet-Goyon), Perrotin (Terrot), Boetsch (Magnat-Debon) teljesítménye. A motorkerékpárok legjobb idejét az 1000 km-es kategóriában Lambert futotta egy D.S. Malterre nyergében 36.8 mp-el, 97.820 km. órátlagot érve el.

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

A svájci kilométerrekord megdöntése

a francia Divo nevéhez fűződik. A Cadenazzo-Giubiasco közötti pályán Divo egy 12 hengeres Delage-kocsin, ezidén már másodszer kísérlete meg, míg végre az utolsó kísérletét siker koronázta. A rekordot eddig Benoist tartotta 208.092 km. átlaggal, Divo 14 percen belül kétszer futott, ezek közül az első futamban 15.56 mp.-t azaz 231.511 km.-es átlagot ért el és ezzel Benoist rekordját jelentősen megjavította. Az út mesés állapotban volt és ezenkívül a sikeres kísérletnek még az időjárás is kedvezett. Divo minden várakozást felülmulva futott. A második kísérleténél valamivel az első mögött maradt.

Az első Circuito di Caserta

Az idén április hó 15-én, vasárnap futották első ízben a Nápolyi Automobil Club rendezésében a Caserta-i ujonnan épített 21 km. hosszú országúti körpályán a Circuito di Caserta-t, melyen a neves olasz menők teljes gárdája részt vett. Mussolini az abszolút győztesnek egy tiszteletdíjat alapított, melyet Brunori nyert el Maserati kocsiján az 1½ literes kategóriában 2:43:27.6 idővel, 94.702 km. óraátlaggal. Ezenkívül 11:38.4 alatt 115.070 km. átlaggal a leggyorsabb kört is ő futotta. Legerősebb ellenfele Campari volt Alfa—Romeon. Campari motorja a 10. körnél kezdett kihagyni, gyertyáját cserélni, megállani volt kénytelen, amit már nem tudott behozni.

Az alessandriai Grand Prix Bordino

Ugyanezen pályán, ugyanezen verseny tréningjén halás szerencsétlenség érte Pietro Bordinot. Az ő emlékére az alessandriai körpályá versenyét Grand Prix Bordinonak nevezték el. A verseny mezőnye ezúttal is nagyon erős volt és a nap legjobb idejét a favorit Nuvolari érte el.

A részletes eredmény a következő:

1500 ccm.-en felüli kategória:

1. Nuvolari, Bugatti, idő 2:31:18 átlag 104.520 km.

2. Varzi, Bugatti, idő 2:37:28.

3. Valpreda, Delage, idő 2:39:14.

1500 ccm.-ig kategória:

1. Materassi, Talbot, idő 2:40:20, átlag 95.800.

1100 ccm.-ig kategória:

1. Brivio, Derby, idő 2:54:51, átlag 87.846.

A Hispano-Suiza megnyerte a versenyt a Stutz ellen Indianapolisban

Indianapolisban érdekes versenyt futottak le a közelmúlt napokban. A verseny előzménye az, hogy Stutz kétségbe vonta a francia széria kocsik teljesítő képességét, az amerikai kocsikkal szemben. Egy 25.000 dolláros fogadást kötöttek egy 24 órás versenyre a Stutz és a Hispano Suiza között, közönséges széria kocsikkal. A Hispano—Suiza kocsit Weymann és Bloch, a Stutz kocsit pedig Gil Anderson és Tom Rovney

vezették. A 7. óra után a franciák 230 km. előnyt szereztek, 19 óra 21 perc után az amerikaiak a differencialban történt törés miatt feladták a versenyt.

A marokkói Grand Prix

Április hó 15-én vasárnap bonyolították le a Casablanca-i pályán a marokkói nagy díj versenyét. A verseny sport és versenykocsik számára volt rendezve. A pálya egy 709.660 km.-es országúti kör. Start és cél Casablanca. A Marokkói Automobil Club kifogástalanul szervezte meg a verseny rendezését és a verseny valóságos országos esemény volt. A versenyen 26 kocsit startolt és ebből 22 futott a célba. A pálya elsőrendű állapotban volt, mégis hosszúságánál és erős kanyarodóinál fogva meglehetősen igénybe vette úgy a vezetőket, mint a kocsikat.

Gyönyörű küzdelmet nyújtott a versenykocsi kategória, melyben Meyer és Lehoux kompresszoros Bugattijukon harcoltak az elsőségért. Küzdelmük az egész verseny fénypontja lett. Lehoux az élen indul, de Meyer az első 650 km.-en állandóan mögötte van. A pálya hosszú egyenesében a versenyzők kedvükre futhattak és így az országúti versenyeken szinte halatlan sebességeket értek el. A két versenyző óraátlagja az első 200 km-en 140 km., majd 147.5 km., sőt 600 km-nél 165 km-re növekedik.

600 km-ig Lehoux az élen feködt, itt azonban üzemenyagért kénytelen megállni. Helyét Meyer foglalja el és utolsó erőfeszítéssel, a többi versenyzőt 26 perccel megelőzve fut be a célba. Ellenfele 60 kilométerrel a cél előtt egy motordefekt miatt kénytelen feladni.

Meyer a kb 710 kilométert 4:47.33.2 óra alatt tette meg és 147.380 km-es óránkénti átlagsebességgel ért el. A többi hét versenykocsi messze visszamaradt.

A versenykocsik részletes eredménye a következő:

1. Meyer (Bugatti, 2 liter) 4:47.33.2 átlagsebesség 147.380 km. 2. Rost (G. Irat, 3 liter) 5:14:53.2 átlagsebesség 135.342 km. 3. Mario (Bugatti, 1500 kcm) 6:12:01 átlagsebesség 114.000 km. 4. Cuwillier (Panhard & Levassor) 6:25:52. 5. Vaugelas (Chenard Walker 1500 kcm.) 6:36:09. 6. C. Benitah (Amilcar 1100 kcm.) 6:51:47. 7. A. Benitah (Amilcar 1100 kcm) 7:06:41.

A két sport- és túrakocsi kategóriában (1500 és 3000 ccm.) az új Renault Vivasix és Monasix szériakocsik csudálatraméltó gyorsasággal szép győzelmeket arattak. Az 1½ literes kategóriában 8 célbafutó kocsik közül két Renault — Quatreson és Casal vezetésében — kerülnek az első helyre. Quatreson 7:42:09.8 időt, 91.980 óraátlagot ér el. A kétliteres kategóriában győztes Cornagliotto, egy Conduite interieure Chenard—Walcker kocsin 8:00:59.2 időt, 88.381 km. átlagot futva. A háromliteres kategóriában 3 Renault kocsit foglalta el az első három helyet, Liocourt, Bailly és Courtin vezetőikkel. Liocourt 110.520 óraátlaggal és 6:24.38.8 idővel.

A jövő évre, tekintve a pálya kitünő voltát és azt, hogy mesébe illő rekordok kifutására alkalmas, a legnagyobb érdeklődés nyilvánul meg a marokkói nagy díj iránt. Bugatti legjobb versenyzői máris jelezték részvételüket.

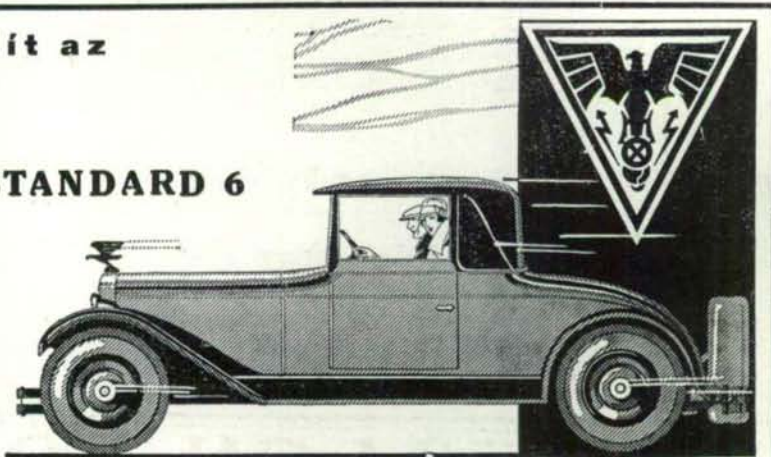
Győzedelmesen hódít az

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

a legideálisabb 6 hengeres
túraautomobil
és
sportautomobil

Vezérképviselőt:

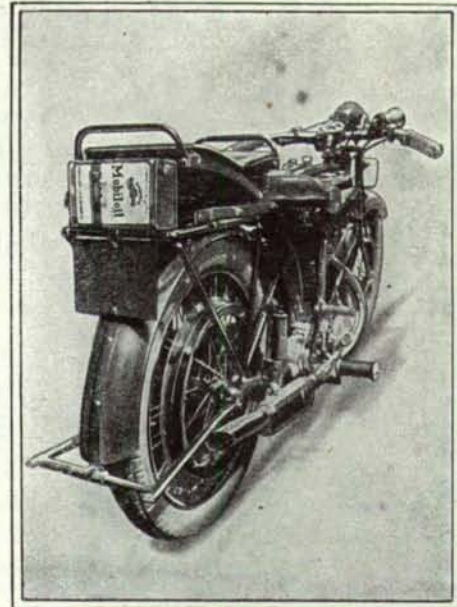
TIGHY TESTVÉREK automobil keresk. vállalat
Budapest, VI, ker., Liszt Ferenc-tér 5. sz.



ADLER STANDARD 6



A helyes
kenőanyag
célszerű
csomagolá-
sban!



A megbízható útitárs!



Ne várja meg, míg egyszer egy turán váratlanul elfogy az olaja és így kénytelen legyen olyan minőségű kenőanyagot venni, amelyet rendes körülmények között sohasem használt volna. Gondoskodjék előre megfelelő készletről! Vigyen magával az útra mindig Gargoyle Mobiloil-ból tartalékmennyiséget.



Most, mikor a hideg idő elmúlt, a régi olajat le kell bocsátani és friss Gargoyle Mobiloil-lal cserélni. Hogy melyik fajta felel meg az Ön motorjához a melegebb időben, arra legjobb választ a Gargoyle Mobiloil Ajánlási Tábla ad, mely minden viszonteladónknál ki van függesztve.



Gargoyle Mobiloil az eredeti zárókupakkal elzárt egy literes kannában a megbízható útitárs. Sok defektustól védi meg Önt és minden körülmény között biztosítja gépe helyes kenését.

Mobiloil

A motor teljesítőképességének emelésére legjobb a Sphinx-Benzin a sárga kútból!

VACUUM OIL COMPANY R.T.

Az V. Magyar Tourist Trophy

Az első nevezési zárlatig 29 nevezés érkezett — Utónevezések május 12-én 18 óráig fogadtnak el — Az 500 kcm-es kategóriában induló Karl Gall (B. M. W.) és Josef Steltzer (B. M.W.) hatalmas ellenfelei lesznek legjobbainknak — A tavaly szépen szerepelt H. W. Collier (Matchless) szintén nevezett — A 350 kcm-es kategória is nagy küzdelmeket ígér

A Királyi Magyar Automobil Club ezúttal már ötödik ízben rendezi meg hazánk legjelentékenyebb versenyét, a „Magyar Tourist Trophy”-t. A pálya ugyanaz, mint a múlt évben. A verseny napja május 20. Start 20-án reggel 10 órakor a Szarvas-téri villamos megállónál. Egy kör hossza 12.5 km, mely a 175 kcm hengerűrtartalomig terjedő gépek által tízszer (125 km), a 250 kcm-ig terjedő gépek által tizenötször (187 km) és az ezeknél nagyobb hengerűrtartalmú gépek által hússzor (250 km) futandó be. A versenyzőknek, kik nevezésüket a szabályzatnak megfelelően leadták, május hó 16., 18. és 19-én reggel 5 órától 8 óráig lezárt pálya mellett hivatalos tréningidő áll rendelkezésükre. A szabályzat értelmében bukósisak használata a tréningek alkalmával is kötelező. A start a tavalytól eltérően kategóriánként egyszerre fog történni. Az egyes kategóriák indítása között egy perc szünet lesz tartva. A kategóriák egyszerre való indítása célszerűsége mellett még látványosság szempontjából is igen kívánatos.

Az első nevezési zárlatig 29 nevezés érkezett, de biztosra vehető, hogy ezek száma május 12-éig, a második zárlatig lényegesen növekedni fog. A benevezettek a következők:

175 kcm-ig: Puch János (Puch), Pajor Imre (Puch), Erdei Gyula (Rex Acme), Martinek István (Rex Acme), Lukavetz Ferenc (Rex Acme).

250 kcm-ig: Erdélyi Ferenc (Méray), Pápai István (Radco—Jap), Burghardt István (PM Panthette).

350 kcm-ig: Böckh László (Sunbeam), Rózsa Ignác (AJS), Sabrnák Oszkár (Velocette), Hummel Endre (Velocette), Steurer Rudolf (Velocette), Hild Károly (Raleigh), Krizsanovits László (Raleigh), Zsótér Bertalan dr. (Méray), Szilágyi Gyula (Chater—Lea), Meggyessy Zoltán (Velocette), Szilner József (Chater—Lea), Bagdy Imre (Terrot—Jap).

500 kcm-ig: H. W. Collier (Matchless), Josef Steltzer (BMW), Karl Gall (BMW), Feledy Pál dr. (Norton), Weber Oszkár (Méray), Deli Lajos (Zenith).

500 kcm-en felül: Heintz Károly (?), Molnár Ferenc József (Ariel), Wellisch Sándor (Ariel).

Ezekhez járul még minden bizonnyal Balázs László

(493 ohv. Sunbeam), továbbá Urbach László, akinek mindaddig nincsen megfelelő versenygépe. Hír szerint a tavalyi győztes Georg Tumshirn (490 ohv. Ardie-Jap) is indul, sőt még egynéhány külföldi versenyző startja valószínű. Ezekhez csatlakozik azután még hazai menőink egy tekintélyes része.

Az esélyek latolgatása hálátlan feladat. Megkísérleljük azonban nagyjából megtippelni azokat, akiknek alapos reményük van a győzelemre. A 175 kcm-es kategória Puch János startjával elintézettnek tekinthető. Ha Puch defekt és bukás nélkül végigfut, akkor verhetetlen. A második hely Pajor (Puch) és a három Rex-Acme-vezető között fekszik.

A 250 kcm-es kategóriában Erdélyi Ferenc (240 Méray Blackburne) rendelkezik a leggyorsabb géppel. Az Erdélyi által gondosan előkészített speciál Blackburne nehéz feladat elé fogja állítani versenytársait. Ha Pápay verseny Jap-el indul, akkor küzdelem csupán ő és Erdélyi között várható. A Burghardt által vezetett pompás kis Panthette tudunkkal széria sportgép és írv sebessége nem érheti el a versenygépekét.

A 350 kcm-es kategóriában a küzdelem nyílt. A három Velocette-menő, Hummel Endre, Sabrnák Oszkár és Meggyessy Zoltán, a Raleigh-gépen induló Hild és Böckh (Sunbeam) között fekszik a verseny. Ha Urbach indul, úgy természetesen komoly esélyei vannak. Nincsen kizárva, hogy meglepetésben lesz részünk, talán éppen a Zsótér, vagy Bagdy részéről.

Az 500 kcm-es kategóriában felejthetetlen versenyben lesz részünk, ha a benevezettek valóban starthoz is állanak. Biztosra véve a nevezetteknek kívül még Balázs (Sunbeam) és Tumshirn (Ardie) startját — tippelni nem lehet. Bízunk benne, hogy az abszolút legjobb eredményt magyar menő biztosítja Magyarországnak. A külföldiek közül Karl Gall egészen kivételes képességeit már a svábhegyi versenyekről ismerjük. Tumshirn tavaly mutatkozott be, mit tagadjuk, sikerrel. Steltzert csak hírből ismerjük, de hogy erősen beleszól a küzdelembe, azt máris megírhatjuk. Reméljük mindazonáltal, hogy a Balázs—Feledy és esetleg Urbach-trió áttörhetetlen gáttal fog képezni a kitűnő külföldiek számára.

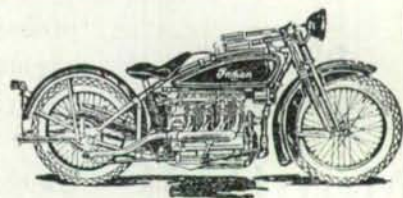
Megérkeztek az 1928-as

Indian

és

ACE

típusok.



Magyarországi vezérképviselő:

ROTHOLCZ FRIGYES

Budapest, V., Vilmos-császár-út 66

Telefon: T. 128-79

Raktárról azonnal szállíthatók.

Kedvező fizetési feltételek.

Utban a Targa Floriora

Bugattin Budapesttől—Firenzéig — Széljegyzetek egy 5000 kilométeres út első napjairól

Irta: Déván István

Firenzében írom e sorokat. Itt üiök a Hotel-Metropol egyik ablakában. Szembe velem Medici Cosimo remek lovaszobra, mögötte a híres Galleria degli Uffizi, Firenze legszebb képtára, lent a nyüzsgő olasz város. Három nappal ezelőtt még csúnya, hideg szeles időben indultam el három útitársammal, báró Jósika Jenő és nejevel, valamint Hódossy Imre barátommal Budapestről, és ma itt ülök a legszebb tavaszban, nyíló orgonabokrokkal, teljükből pompázó gyümölcsfákkal körülvéve. Az Appenineken való átkelés a Futa hágón keresztül, a legragyogóbb napban, őszintén szólva egyike volt a legszebb eddigi utaimnak, bár hiányoztak az alpesi hágók jellegzetes hómezői és égbenyúló csúcsai. Az útvonalnak különösen az adott érdekességet, hogy itt vezetett keresztül nem is egy hónapja, a leghíresebb olasz verseny, a „Coppa 1000 Miglia”, mely, mint tudjuk, az olasz automobilipar fényes győzelmét hozta. Most tudtuk csak igazán értékelni Campari és a többi olasz vezetők tökéletes tudását. Ezerhat-száz kilométeren éjjel-nappal egyfolytában 85 kilométeres átlagot futni, beleértve olyan nehéz szakaszokat, mint az Appenineken való átkelés, hajmeresztő teljesítmény. Nézzük azonban eddigi utunkat az automobilista szemüvegén. Célunk, hogy a lap hasábjain szolgáljunk azoknak, akik ez év folyamán fel fogják keresni Itáliát.

Mindenekelőtt nagy probléma, melyik útvonalat válassza az ember, ha Velence—Firenze—Róma és Nápoly a végcél. Sokan a Budapest—Wien szakaszt tartják a legjobbnak, majd a Semmeringen átkelve, Bruck—Wörthersee—Villach—Tarvis útírányt választják. Utóbbi ismerve, most a Székesfehérvár—Veszprém—Szentgotthárd—Fürstenfeld—Gleisdorf—Graz utat választottam és mondhatom, bátran ajánlhatom bárkinek. Eletkintve a Budapest—Székesfehérvár 20—25 kilométeres rossz útszakasztól, ami most van javítás alatt, és miatta már Ercsi—Martonvásár felé kell letérni a főútról, ami 15—20 km. többletet jelent, jónak mondható. Különösen meglepett a Burgenlandi rész, amiről pedig szélteben el volt terjedve, hogy rettenetes állapotban van. A határtól Grazig mondhatnám kitünő út vezet. Egyszerűen leszögezve azok számára, kik Tarvisiónál óhajtják átlépni az

osztrák-olasz határt, mint legmegfelelőbbet, a Budapest—Szent Gotthárd utat ajánlom.

A Graz—Bruck a. d. Muhr—Leoben—Knittelfeld—Judenburg—Unzmarkt—Neumarkt—Friesach—St. Weit—Klagenfurt—Pörtschach—Velden—Villach útvonal általában jó. Egyes szakaszai pompásaknak mondhatók. Feltétlenül jobb befutni Klagenfurtba, bár némi (10—15 km) kerülő, mert a Wörther See melletti bitumenes út, valamint a tó szépsége mindennél jobban kárpótol.

Ausztria. Ma is olcsó és kellemes ország. A garage 3 Schilling, a szobák 4—4 S, a húsételek 1.20—2 S között ingadoznak. A benzin olcsóbb, mint Budapesten. Grazban 24 literért 16.80 S fizettünk, ami 40 Groschen (fillér) literenkénti árnak felel meg. A magyarországi lehetetlen rossz útviszonyokra jellemző, hogy egy láthatatlan bukkanóba való befutás közben jobb első rúgóm egyik lapja elrepedt. A véglegesnek is beillő provizórikus javításért, mely közel 3 órát vett igénybe és két mechanikust foglalkoztatott, Grazban csupán 16 schillinget kértek, ami azt mutatja, hogy semmiképpen sem éltek vissza a helyzettel. Bezzeg Budapesten lehúzták volna a bőrt is, különösen, ha kitűnt volna, hogy idegen. Az ausztriai útviszonyok erősen javulnak. Javítást igen sok helyen látni. A jelzés, a magyarországi balkáni állapotok után, üdítőleg hat az automobilistára. Bizony, ilyenkor az embernek eszébe jutnak az Apponyi-téren trónoló urak, havi 25 milliós fizetéssel. Azok intézik a magyar automobilizmus ügyét nagy frázisokkal, mialatt 1928. évben, nyolc évvel a világháború után, az ország útjai a legbalkánibb állapotban vannak.

Az embernek halvány fogalma sincs, hol jár, merre jár és mennyire fekszik a legközelebbi nagyvárostól. Ki felelős ezért? Szerény nézetem szerint senki más, mint a Királyi Magyar Automobil Club. De mond meg az igazat, betörik a fejed és kapsz egy sajtópert a nyakadba.

Az automobilforgalom Ausztriában erősen nő. Ugy látszik, az új kis Steyr Type XII. nagyon bevált. Kissé túlozva azt mondhatjuk, hogy nem is láttunk mást, mint kis Steyrt. Látni még sok Austro-Daimlert, kis Tatrát és néhány Gräf & Stiftet, de bizony külföldi kocsit alig. Itt

SCINTILLA

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

mágnesek, indítómotorok, dynamók

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

URNER ÉS BERKOVITS

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

látszik a jó hazai gyárak előnye és fölénye. Motorkerék-pár már nagyon sok fut Ausztriában. Dacára annak, hogy állandó esőben futottunk keresztül Ausztrián, alig volt 10—15 kilométer, hogy motorciklivel ne találkoztunk volna.

A benzinellátásról külön szakaszt kell írnom. Míg nálunk keresni kell az állomásokat, addig Ausztriában és Olaszországban alig van falu, hol ne lenne kút. Ausztriában a Shell, a Vacuum és néhány lehetetlen nevű benzin-kút egymást váltják, míg Itáliában tulajdonképpen minden kút Shell és Lampo. A Lampo nem más, mint a nálunk megszűnt „Fulgor”.

FIAT—FIAT—FIAT! Amint Ausztriában csak Steyr, Olaszországban csak FIAT-ot látni. Természetesen ez sem veendő szószertint, mert sok Lancia-Lambda is, sőt OM-et is látni, de a FIAT-főlény oly óriási, hogy például Firenzében egy taxi-standon 30 kocsi közül 27 volt FIAT, 1 Lambda, 1 Ceirano és 1 OM. Ez az arány az országutakon is megvan, de ott valamivel jobb a Lancia arányszáma. Mondjuk 25 kocsi közül 2—3 Lancia. Külföldi kocsi olasz számmal alig van. Amit látni, 80 százalékban külföldi. Igen sok most az idegen, különösen svájci, francia és angol kocsi. Érdekes megjegyezni, hogy míg Ausztriában a Steyr dominál, addig Olaszországban minden „Ausztria” jelzéssel futó kocsi ADM, vagy ADR. Motorcikliben feltűnő sok az olasz Guzzi, Frera és Garelli mellett az amerikai Harley-Davidson.

Az olaszok gyorsan hajtanak. Mint már megírtam, itt csak egy sebesség van: a „Vollgáz”. De emellett tartják a szabályokat. Egy félig-meddig szabályos, de vitatható előzésre, majdne ráfizettünk, de jobb hátsó sárhányónk benyomása árán elég simán megúsztuk a dolgot. A nyílegyenes Padova—Bologna út egyik mesés részén 90—100 km sebességben élveztük a mesés bitumen utat. Előttünk egy kétkerekű nagy olasz kordé cammogott. Előzni akartunk szabályosan bal felé. Messze egy nagy csukott kocsi jött velünk szembe. Arra gondolni sem mertünk, hogy pont egy helyen fogunk találkozni. Az eset azonban megtörtént. Ő is 100 km körüli sebességgel jött, mint mi. Lassítani sem mi, sem ő nem akart, úgyhogy a következő pillanatban elsubantunk egymással. Jobbra-balra alig volt 25—30 cm. Arra azonban nem számítottunk, hogy az olasz kétkerekű talyigának 30—40 cm-re kiállt oldalt a tengelye. Egy kis roppanás és szép fehér sárhányónk már egy emlékekkel tér haza Olaszországból. Mi voltunk a hibásak, mert előztünk, holott az út szélessége azt nem engedte meg. Tanulság, hogy az olasz nem lassít, hanem ha ő van a szabad oldalon, hajt tovább. A pillanat, őszintén szólva, nem volt a legkellemebbek egyike, de a fontos, hogy szerencsésen megúsztuk. Természetesen a hatás nem maradt el és az iramot az napra lényegesen csökkentettük.

Az olaszok autóműveltsége bámulatos. Kocsinkat már messziről megismerik és a gyerekek messziről kiba-

bálják, hogy „Ecco una vettura Bugatti.” A határon az összes vámőrök tudták, hogy mi a Targa Florio és hogy most van a „Prima vera Siciliana.” Az útvonal, melyen eddig jöttünk, nagyrészt megegyezett a Coppa 1000 Miglia útvonalával. Bizony helyenkint nem volt az útjuk valami fényes. A Ferrara-Bologna-út felé teljesen hasonló a Budapest—váci szakaszhoz, vagy a Szentendre felé vivő utak fénykorához. Mindenütt nagy plakátok „Coppa 1000 Miglia.” A házak falain szintén ugyanez felfestve. Mindenki a Coppáról beszél. Elmondják, hogy lyukadt ki a benzintartálya a vezető helyén fekvő Bugattivezetőnek, Nuvolárinak és hogy futott neki a Futapassan a hűtőjével Brilli-Peri egy fának, hogyan melegedtek be Bordinó (+) fékei stb. Mindenki tud mindent. Érdekes azonban, hogy itt a nevekért lelkesednek és nem a márkáért. Például az Alfa-Romeóról senki sem beszél, csak Bordinóról, Nuvoláriról, Brilli-Periről. Ezek ma a starok, a volán starjai. Szegény Bordinó, azóta már nincs az élők sorában.

Firenze. — Róma. — Az olaszokról általában. — Az árak. — Az utak. — A forgalom.

Firenzét, az Uffizit, a Palazzo Pittit, a Domot alaposan megnézvén, déltájban nekivágtunk az Appeninek ismert hágójának, a Futa-passnak. Utunk könnyen volt követhető, hiszen pár héttel ezelőtt futották a „ma” leghíresebb olasz versenyét, a „Coppa 1000 Miglia-t”. A házak fala tele plakátokkal, az elágazások kitűnően jelezve és ami nekünk a legjobban jött, kitűnő utak. Aki a Firenze—Poggibonsi—Siena—Aquapendente—Viterbo—Róma utat megtette, az tudja csak megérteni a „1000 Miglia” győzteseinek emberfeletti teljesítményét. A csúcsok és hegylancok százain kell keresztülfutni a különbséggel, hogy a megmászandó magaslatok nem 2000—2500 méterrel fekszenek a tengerszín felett, hanem csak 800—1000 méterrel. De míg az alpesi hágóknál az alapmagasság már 5—700 méter, sőt néha ennél is jóval több, itt bizony a mászás szorosan a tengerszínfelel értendő, hiszen Firenze tengerszínfeletti magassága csupán 51 méter, míg Róma a körülvevő dombokat leszámítva, 18 méterrel emelkedik csak felül a Földközi tenger szintjétől. Kétszáz egynéhány kilométeren tart így; ez az állandó harc az emelkedéssel és a lejtőkkel, de szünni sohasem akar. Az egyik pillanatban fenn vagy egy névtelen hágón, a másik pillanatban már rohansz lefelé, de csak azért, hogy néhány száz méter után ismét kezd előlről a mászást. Az út átlagban 700—1000 méteren fut, de közben legalább ötvenszer fut le 400 méterre, sőt néhányszor 200-ra. Emellett az egész vonal egy forduló, ahol vannak olyan szakaszok is, ahol nincs hosszabb egyenes, mint 100—150 méter. Talán legjobban fejezi ki az útvonal karakterét az a német mondás, amit Aquapendentében a Hotel de Milán emlékkönyvében olvastunk. „Das war ein echtes Ringel-

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

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

spiel" írja két német BMW vezető, akik a múlt év nyarán keresztelték az Appenineket.

Aquapendentében mi is megállottunk. A Hotel de Milan úgy fekszik ott, mint egy oázis a Saharában. Az Appeninek vidéke roppant kietlen. Alig van növényzet. Legjobban az Alpések azon vidékeivel hasonlítható össze, ahol a fenyő is megszűnik. Azt azonban meg kell hagynunk, az utak kitűnő állapotban vannak. Aki tehát keresztelte az Appenineket Firenze és Róma között, az meg fog hajolni az olaszok 80—85 kilométeres átlagsebessége előtt. 1600 kilométeren, még ha teljesen le is volt zárva, ilyen átlagot futni kolosszális teljesítmény. Nem is beszélnek most másról az olaszok, mint a Coppa Mille Migliáról.

Az éjjelt Aquapendentében töltöttük. A Hotel de Milan igen nevezetes kis hely. Vendégeknyvében nem kisebb nevek láthatók, mint Mussolini, Lloyd George, Pierre Morgan, valamint egy csomó filmstár, mint a megboldogult Valentino, Douglas Fairbanks és felesége, Mary Pickford és mások, nem szólva a volán sok hősről, mint Bordinó, Maggi és a német Mercedesvezetők, akik szintén erre futottak le Sziciliába. Ott találtuk Juneck asszony, a német Heusser és mások autogrammját is.

A viszonyokhoz képest mi is igen jó 45 kilométeres átlaggal abszolváltuk a távot, ami őszintén szólva, igen jó fényt vet a kis 4 személlyel és csomagokkal megrakott 1.5 literes, 4 hengeres Bugattira.

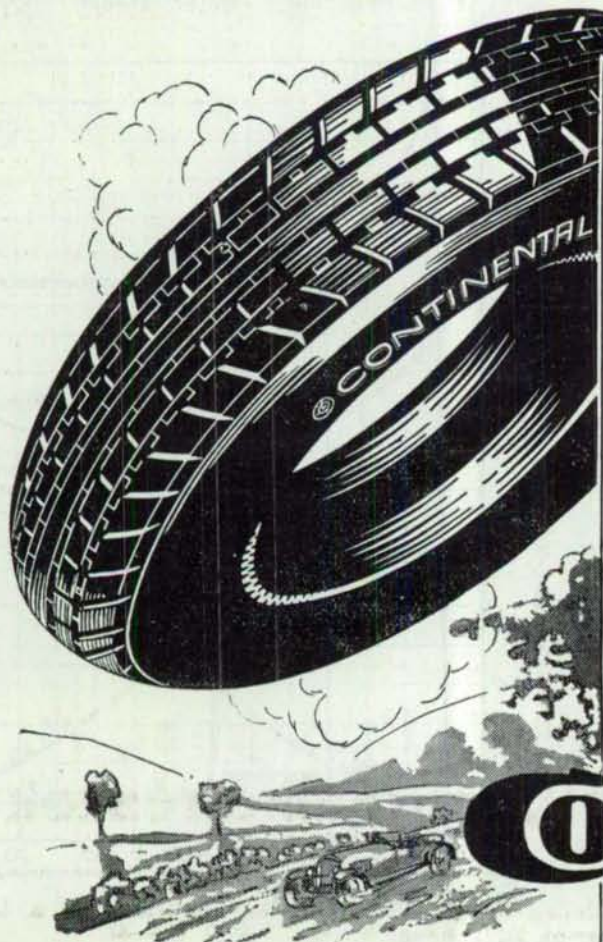
Aquapendentéből kora reggeli starttal a legszebb napsütésben futottunk be az örök városba. Repülőgépek és egy hatalmas kormányozható léghajó, valamint a kivonuló tüzérség, angol telivéreken ülő olasz lovastisztek

már az első pillanatra világvárosi szint adnak Rómának. A forgalom igen nagy és főleg roppant gyors. Közel sem olyan, mint Párisban, de Budapesthez képest óriási. FIAT-ok és Lancia-Lambdák százai rohannak szédületes sebességben. A kereszteléseknél feketébe öltözött, rohamsisakos rendőrök fehér botokkal irányítják a forgalmat. Nyugodtak és biztosak a dolgukban, amellet roppant udvariasak. Míg Párisban nagyon nehéz beleszokni a forgalomba, addig itt pár perc alatt teljesen benn voltunk a kerékvágásban és csupán a gyorsaságot kellett megszokni. Ezt azonban nem kell megszokni, mert az benn van az ember vérében. A felírás itt nagyon ritka. Ahhoz, hogy valakit a rendőr felírjon, már nagyon gyorsan kell futni. Ha azonban ceruzavégre jön, akkor a 30 lírát azonnal le kell fizetni. Az utcák szűkek, de azért láttam 60—70 kilométerrel száguldó kocsikat is. Motorciklit Rómában keveset láttam.

Az élet nagyon drága, különösen, ha az ember idegen. Itt nem lehet olyan olcsón élni, mint Ausztriában, Svájcban, Belgiumban és Franciaországban. Olaszországban jobb szállodák csak a nagyobb városokban vannak. Falvakban hoteleknek nyoma sincs. Az ember tehát kényszerítve van nagyobb szállodákban megszállani.

A hotelekben az idegentől annyit kérnek, amennyit akarnak. Érdekes jelenség azonban, hogy lehet alkudni. Sokszor a felére sikerült redukálni a kért összegeket.

Kétágyas szobáért 30—50 líra körül számítanak. A garage sok helyütt ingyenes, de ahol számítják, ott 10 líra az ára. Hivatalos garageokban egy nap 20 líra. A kocsimosás kis- és középkocsinál 15 líra, nagykocsinál 20 líra. Egy gumiragasztás 5 líra.



Az abroncs lelke

a vászon. A legjobb futófelület is hasznavehetetlen, ha az alapépítménye rossz. Ezért a CONTINENTAL-abroncsok vászonszerkezetét megsokszorozott figyelemmel építik fel. A nyers vászon készítésére magas szakítási fokkal bíró legkiválóbb egyiptomi gyapjút használunk. A legmodernebb gépeken sodorják a Cord-szálakat, amelyeknek ellenállóképessége közismert. Minden szál külön-külön gummioldatba lesz merítve. A szálak vászonalakba való összefűzése az elmúlt évek tapasztalatainak figyelembevételével történik. A Cord szálak szorosan egymás mellé simulnak, ami a szálak csúszását, gyűrődését megakadályozza. Az elvégzendő munka szempontjából különösen ügyelünk, — hogy a szálak egyformán dolgozzanak, mert az csökkenti az abroncs felmelegedését. — Ez a stabil alapépítmény a lelke az új modellünknek, a

Continental

1928-nak!



A benzin igen drága. 10 liter 20 líra, vagyis literje 65—66 fillér, ami a magyar árakat jóval felülmúlja. Rómában az étkezés is drága. Napi penzió 50 líránál kezdődik, ami 15—16 pengő. Bizony ezért a pénzért Svájcban jóval többet kap az ember.

Nagyon vigyázni kell az ételek rendelésénél. Egy húsételt agyonkörtének és a végén a 6—7 líra étlapár helyet fizet az ember 20—25 lírát.

Róma roppant érdekes. Hét dombon épült. Több mint kétezer esztendő története varázslódik elénk. Kivülről autón egy-két nap alatt mindent meg lehet nézni, de akkor bizony a híres Péter-templomra alig egy óra

marad és a Vatikán sem kap többet félóránál. Nézetem szerint Rómára 4—5 napot kell szánni, hogy valaki mindent lásson.

A rend nagy. Aki árdrágít, azonnal feljelentik a fascista miliciánál és azonnal ráhúzzák a büntetést. Mussolinin ma már mindenki becsüli és szereti, természetesen kivéve a szocialistákat és kommunistákat. Italia remekül halad, különösen a sportokban van óriási fellendülés. A Roma Grand Prix június 10-én lesz a legforgalmasabb villanegyedben, ahol minden le lesz zárva. Budapest tanulhatna a fascista Rómától. Itt nem üldözik a motociklistákat és nem telepítik ki a Tourist Trophyt a város határából.

A szpiritusz mint motorikus tüzelőanyag

A Kund-féle benzin-szpirituszmotor

Irta: Komondy Zoltán, műegyetemi adjunktus

(Befejező közlemény.)

Tárgyalásunk folyamán láttuk, hogy a szpiritusz felhasználására szolgáló, eddigi módszerek egyike sem annyira tökéletes, hogy a gyakorlatban nagyobb mértékben elterjedhetett volna.

Ezért Kund Ede műegyetemi adjunktus, a múlt év folyamán azt a javaslatot tette, hogy célszerű volna a motor kompresszióját a szpiritusz türésének megfelelően növelni, továbbá a benzint a szpiritusszal a motorba külön-külön úgy adagolni, hogy a kis terheléseknél több legyen a benzin, míg a nagyobb terheléseknél több legyen a szpiritusz.

Ezen elvnek megfelelően tehát

1. megnövelte a motor kompresszióját a szükséges mértékben,

2. kettős karburátort alkalmazott, amelyek közül a kisebbik a benzint, a nagyobbik a szpirituszt adagolta, és

3. a két karburátor fojtószelepeit úgy kötötte össze egymással, hogy induláskor és egészen kis terheléseknél csak a benzinkarburátor nyíljék, majd növekedő terheléseknél aránylag kevesebb legyen a benzin és több a szpiritusz. A két tüzelőanyag aránya tehát fokozatosan változott s ezt azáltal érte el, hogy a szpirituszkarburátor fojtószelepe még akkor is tovább nyitott, amikor a benziné már teljesen nyitva volt. Ily módon tehát a terhelés növekedésével egyre több és több szpirituszt fogyasztott a motor úgy, hogy kb. háromnegyed terhelésnél egyenlő volt a két fogyasztás, míg teljes terhelésnél majdnem tisztán szpiritusszal járt a gép.

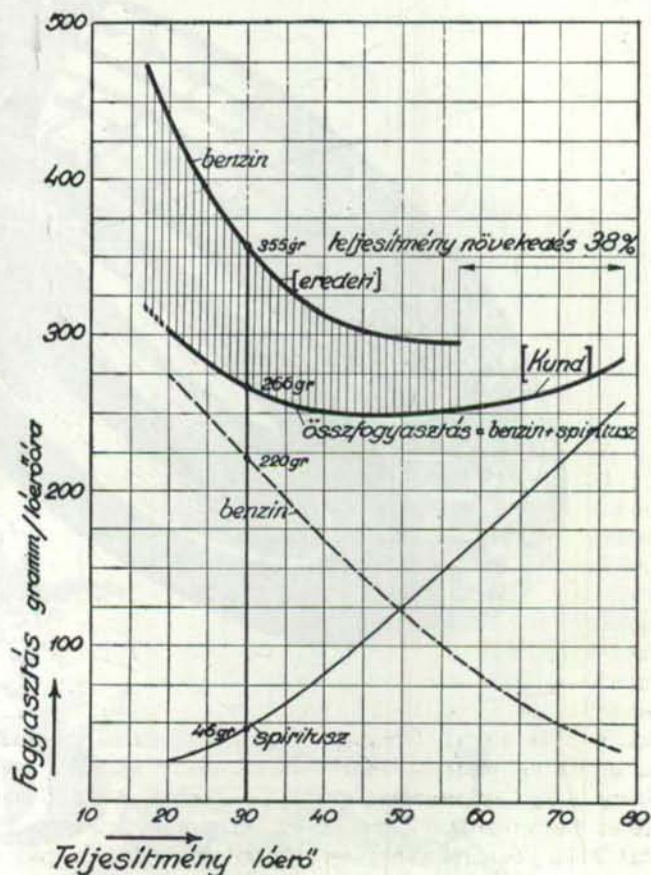
Ezen működési elv helyességének igazolására Kund adjunktus dr. Szabó Gusztáv műegyetemi tanár vezetése alatt álló, a Mezőgazdasági Géptan-i tanszékkal kapcsolatos Gép-kísérleti Intézetben több, különböző gyártmányú benzinmotort a fent leírt módon átalakított és velük nagyon alapos és az Intézet tökéletes felszerelésének felhasználásával teljesen megbízható kísérleteket végzett.

Tüzelőanyagul 740-es faj súlyú, közönséges kereskedelmi benzint és 95%-os, tehát nem dehidrált szpirituszt használt.

Kísérletei közül csak azokat fogjuk ismertetni, amelyek egy 4 hengeres N. A. G. gyártmányú teherautomobil-motoron végzett. (Megjegyzem, hogy nem e kísérletnél nyert eredmények voltak a legjobbak, ezeket csak azért ragadtam ki a sok közül, mert ezek voltak a jelen ismertetéshez legalkalmasabb módon feldolgozva).

A motor adatai: fúrata 135 mm., lökete 170 mm., hengerűrtartalma 9.7 l. és teljesítménye a gyár megadása szerint 1200 percnkénti fordulatonál 58 lóerő. A kompresszióviszony eredeti állapotban (benzinüzem) 4.76 volt, átalakítás után (benzin-szpirituszüzem) 7.6. A kísérleteket Kund úgy végezte, hogy a motort állandó 1200 fordulattal járatva, a teljesítményt a fojtószelepek fokozatos zárásával csökkentette.

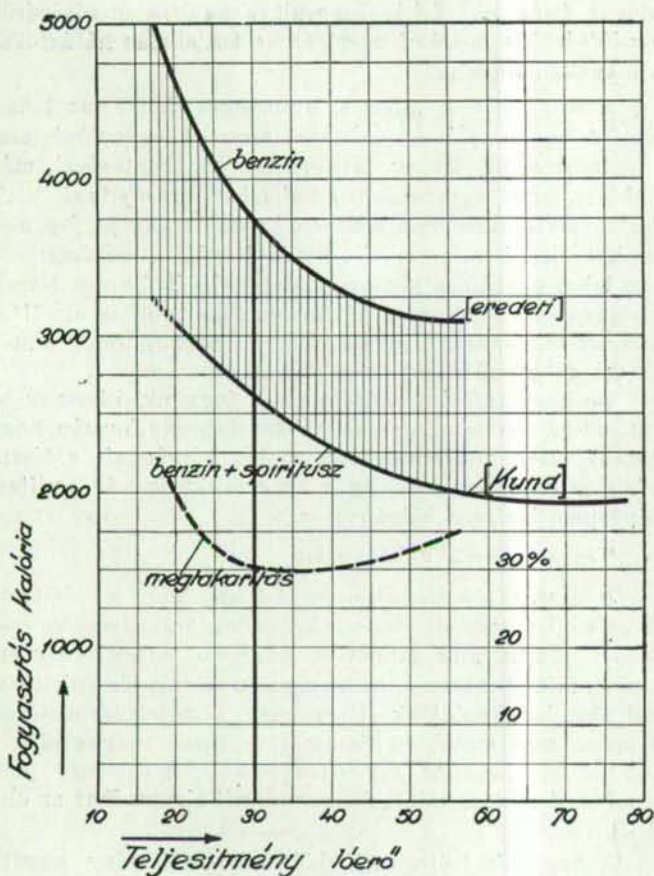
Az 1. ábrán a vízszintesre a lóerőteljesítményeket, a függőlegesre pedig a kísérletnél nyert lóerőóránkénti fogyasztásokat vittük fel grammokban. Maguk a görbék tehát az összetartozó értékeket ábrázolják. Így például 30 lóerős teljesítménynél a motor eredeti fogyasztása



1. ábra.

355 gr. benzin volt, az átalakítás után pedig 266 gr. benzin + spiritusz, amely 220 gr. benzinből, 46 gr. spiritusból tevődött össze.

Az ábra már az első rátekintésnél is két nagyon érdekes dolgot árul el és pedig először azt, hogy a motor teljesítménye az átalakítás következtében 56.4-ről 78 lóerőre, azaz 38 százalékkal emelkedett, másodsor pedig azt, hogy az összfogyasztás lényegesen csökkent. Hogy a megtakarítás kalórikus értékét is meghatározhassuk, a fogyasztásokat átszámítottuk kalóriákra, a benzin fűtőértékét 10500, a spirituszét pedig 6000 kalóriára véve fel. Ezt a 2. ábra szemlélteti, ahol egyúttal a százalékos megtakarítást is felrajzoltuk, amely — amint látható — a terheléstől függően 40—30% között ingadozik.



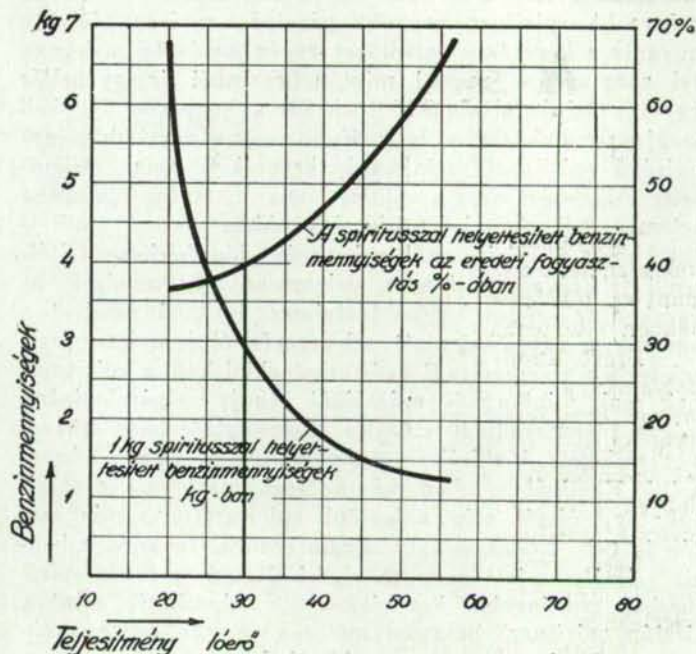
2. ábra.

Az átalakított motor ezen két nagyfontosságú előnye mellett külön megvizsgálást érdemel, hogy mennyi az elhasznált spiritusz mennyisége és mennyi az ez által megtakarított benzin. Ezt a számítást a motor féltelhelésénél végeztük el (30 LE-nél), mert az automobilmotorok rendes üzemből átlagosan kb. így járnak.

Az 1. ábrából leolvashatjuk az erre vonatkozó adatokat. Az átalakítás előtt 355 gr. volt az óralóerőnkinti benzinfogyasztás, míg ez az átalakítás után 220 gr.-ra csökkent. A megtakarítás tehát 135 gr. benzin, de ezzel szemben 46 gr. spirituszt fogyasztott a motor. A megtakarított benzin és felhasznált spiritusz súlya tehát úgy aránylik egymáshoz, mint 3:1. Ez pedig annyit jelent, hogy 1 kg. spiritusszal a Kund-motorban 3 kg. benzint lehet helyettesíteni, azaz 1 kg. spiritusz felhasználásával 3 kg. benzint lehet megtakarítani. Mivel a 135 gr. megtakarítás az eredeti benzinfogyasztásnak (355 gr.) kb. 40 százaléka, ezért az átlagos automobilüzemből ezen

eljárással a benzinszükséglet 40 százalékát lehet spiritusszal pótolni, még pedig úgy, hogy minden kg. spiritusz 3 kg. benzint pótol.

A laboratóriumi kísérletekből levont eme következtetéseket az üzem is teljes mértékben igazolta, mert Kund egy így átalakított és hónapokon át üzemből tartott Ford-kocsival a következő átlagos 100 kilométerenkinti fogyasztásokat érte el: az eredeti fogyasztás volt 14 kg. benzin, az átalakítás után pedig 4.75 kg. benzin + 3.04 kg. spiritusz. A megtakarítás benzinben 9.25 kg (az eredetinek 66 százaléka!) a helyettesítési arány pedig itt is 3:1.



3. ábra.

Mérési eredmények:	Spiritusz-petroleum Fordsonnál	Petroleum Fordsonnál
Szántás átlagos mélysége ...	19.55 cm	19.23 cm
Egy húzás átlagos szélessége ...	98.2 cm	61.5 cm
Szántás átlagos sebessége ...	1.53 m/sec	1.27 m/sec
Óránkint felszántott terület	kat. hold 0.94	kat. hold 0.492
Tüzelőanyag fogyasztás	kg/kat. hold	kg/kat. hold
Petroleumból ...	2.63	16.4
Spiritusból ...	8.79	—
Összesen ...	11.42	16.4

Közlöm még azokat az eredményeket, amelyeket egy összehasonlító szántókísérlet alkalmával a Kund-féle spiritusz-petroleum és a petroleum üzemű Fordson-traktorokkal nyertek.

Szántás helye: Nagytétény, Löwy-féle birtok.

Kísérlet időpontja: 1928 IV. 16.

Kísérleti terület erősen tarackos mohartarló, dunai árterület.

A szántásra felhasznált eke a spiritusz-petroleum Fordsonnál 3 vasú, csavar-kormánylemezes, automatikus

kiemelésű Oliver, a petróleum-üzemű Fordsonnál ugyanilyen 2 vasú eke volt.

A megtakarítás petróleumban 13.77 kg., ezzel szemben az elfogyasztott szpiritusz 8.79 kg. A helyettesítési arány tehát itt 1.57. Amint látjuk, ez itt sokkal kisebb, mint a benzinnél. Ennek oka az, hogy a petróleum a magasabb kompressziójú motornál jobban kopog, mint a benzin, tehát a kompresszió növelése nem lehet olyan mértékű a petróleummotornál, mint a benzinnél.

Ezen eredmények az első pillanatra annyira meglepők, hogy feltétlenül magyarázatra szorulnak.

A nagyobb teljesítmény egyrészt a volumetrikus, másrészt a termikus hatások javulásának a következménye. A szpiritusz nagyobb párolgási melege folytán ugyanis a keverék a szívólöket végén kevésbé melegszik fel, azaz sűrűbb marad, mint a benzinnél és így belőle egy-egy szívás alkalmával több jut a hengerbe. Itt kell megjegyeznünk azt is, hogy Kund még a nagyobb mennyiségű szpirituszt tartalmazó keveréket sem melegítette elő, ezért nála a volumetrikus hatások javulása tetemes volt. Az első közleményünkben viszont említettük, hogy a szpiritusznál a keverék előmelegítése feltétlenül szükséges, mert az a melegmennyiség, amelyet az égéshez szükséges levegő tartalmaz, továbbá amelyet a keverék a szívólöket alatt a hengerfaltól és a kompressziótérben visszamaradt égéstermékektől kap, a szpiritusznak csak mintegy 60 százalékát tudja elpárologtatni, míg a fennmaradt 40 százalék elpárologtatásához szükséges meleget kívülről — előmelegítéssel — kell bevezetni. Kundnál azonban más az eset, mert nála a szpiritusz egy részét még a legtöbb szpirituszfogyasztás esetén is (kb. 20 százalékát) benzin pótolja, továbbá a benzin jelenléte miatt nagyobb légfelesleggel — tehát szpirituszban szegényebb keverékkel — dolgozhatik, mint a tisztán szpirituszt használó motorok. Annak a magyarázata pedig, hogy ezen nagyobb légfelesleg alkalmazása mért válik itt lehetővé és hogy az itt alkalmazott magas kompressziónál a hengerbe bevitt benzin mért nem kopog, túlságosan messze vezetne.

A teljesítmény növekedésére a volumetrikus hatások javulásán kívül lényeges befolyással van a termikus hatások javulása is ez a nagyobb kompresszióviszony természetes következménye. T. i. a termikus hatások javulása következtében a keverék melegtartalmának nagyobb mértékű kihasználása válik lehetővé. Ha tehát az egy-egy szívólöket alkalmával beszívott keverék melegtartalmát jobb hatásokkal hasznosítjuk, azaz ennek nagyobb hányadát alakítjuk át munkává, akkor a motor teljesítménye növekedni, a specifikus fogyasztás pedig csökkenteni fog.

E két tényező javulásából áll elő a teljesítmény növekedés, míg a jobb fogyasztást csak a termikus hatások javulása eredményezi, mert erre a volumetrikus hatások növekedése nincs befolyással.

Hátra van még annak a magyarázata, hogy a kisebb terheléseknél miért lehet 1 kg szpirituszal több kg benzint helyettesíteni. Ez sem tűnik fel boszorkányságnak,

ha meggondoljuk, hogy a nagyobb kompresszió viszony következtében e helyeken a benzinkalória éppen olyan jó hatásokkal hasznosítható, mint a szpiritusz-kalória. Tehát az a kifejezés, hogy a benzint szpirituszal helyettesítjük, nem fedi a valóságot: a helyettesítés ugyanis csak látszólagos, mert az effektív megtakarítás magában a benzinben mutatkozik. De hogy mégis folyton helyettesítésről beszélünk, ezt azért tesszük, mert ez az előny specia- lisan a Kund-motor tulajdonsága.

Itt még egy kis kitérést kell tennünk. Tárgyalásunk folyamán bizonyára feltűnt, hisz többször is hangsúlyoztuk, hogy a benzinkalória nem hasznosítható olyan jó hatásokkal, mint a szpiritusz-kalória. Ezért a szpiritusz-kalóriát feltétlenül jobb minőségűnek kell minősítenünk, mint a benzint. Tehát jogosult a kalória minőségéről, *minőségéről* is beszélni, mert ez az átalakulás hatását is magában foglalja.

A Kund-féle üzemnek az a lényeges előnye van tehát, hogy a benzin-kalória minőségét nemcsak egyenlővé teszi a szpirituszéval, hanem a terhelés csökkentésével még jobbá is, amit egyszerűen azzal lehet bizonyítani, hogy tiszta szpirituszüzemnél sohasem tudtak olyan jó fogyasztásokat elérni, mint ennél. Ezt a javulást természetesen nem lehet egyedül a kompresszió növeléséből eredt termikus javulásra visszavezetni, hanem csak több ok együttes kedvező hatásának összegeződésére. Sajnos, hogy ennek bővebb magyarázásába sem bocsátkozhatom.

De hogy teljesen tárgyilagosak legyünk, illesszük be a Kund-motort is tárgyalásunk keretébe oly formán, hogy állítsuk viszonyba ennek előnyeit és hátrányait a tiszta szpiritusz-üzemnek, illetőleg a keverékeknek már említett előnyeivel, illetőleg hátrányaival.

Nézzük először az előnyöket.

1. *A nagyobb teljesítmény.* Láttuk, hogy a szpiritusz-keverékekkel még az üzemtechnikailag legkedvezőbb esetekben is csak alig valamivel nagyobb teljesítmény érhető el, mint benzinnel, de lényeges a növekedés szpirituszsal. Azt is kimutattuk, hogy még a szpiritusz-motorok fajlagos maximális lóerőszámát is jóval meghaladja a Kund-motor fajlagos teljesítőképessége a — még jobb termikus hatások miatt és mert ennél elmaradhat az előmelegítés.

A nagyobb teljesítményből származó előny *ugyanazon hengerűrtartalomnál* a beszerzési költségek gyorsabb amortizálásában közvetlenül kiadódik, de mutatkozik akkor is, ha az összehasonlítás alapjául *egyenlő motorteljesítményeket* veszünk, mert ekkor kisebb lesz az egy lóerőre eső hengersúly és hengerűrtartalom. A kisebb súly kisebb beszerzési és üzemköltségeket eredményez, a kisebb hengerűrtartalom pedig az adózás szempontjából kedvező, mert a legtöbb államban használatos adóformula nem a motor maximális teljesítményét, hanem a hengerméreteit, illetőleg űrtartalmát veszi az adózás alapjául. (Hogy ez jogosult-e, vagy sem, azt nem boncolgatjuk, de hogy szerencsétlen megoldás, az bizonyos, mert jórésztben

SKODA, LAURIN & KLEMENT

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

14/50 l. e. szelepnélküli

hathengeres

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

::

SKODA—HISPANO—SUIZA

25/100 l. e. szelepes, hathengeres.

SZEMÉLYKOCSIK

SKODA, LAURIN & KLEMENT
RÉSZVÉNYTÁRSÁG

Telefon: Teréz 8-14.

ez volt az oka a mai rövidélettartamú és kopogó motoroknak.)

A nagyobb teljesítménnyel kapcsolatban az előmelegítésre is van még egy rövidke megjegyzésünk. Látjuk, hogy ez manapság már a benzinmotorokon is mind nagyobb mértékben kezd elterjedni. Ennek oka pedig a benzin minőségének fokozatos romlásában keresendő. A megnövekedett fogyasztás és a petróleum források intenzívebb kihasználása miatt ugyanis egyre több petróleum kerül a benzinbe. A petróleumról pedig tudjuk, hogy azt nem elegendő elporlasztani, hanem magas forráspontja miatt egyenesen el kell párologtatni, azaz előmelegítéssel nem a keverék melegségtartalmát kell növelni, hanem a hőmérsékletét emelni. Ez természetesen a volumetrikus hatásfok romlására vezet. A Kund-motor tehát ebből a szempontból is előnyben van a benzinmotorokkal szemben.

2. *A jobb lóerőóránkénti fogyasztás.* Itt a közölt diagrammokra való hivatkozás mellett megjegyzem, hogy az ott feltüntetett s a benzinnre vonatkozó viszonyok kb. ugyanazok, mint amilyenek a keverékeknel előállhatnak. A Kund-motor fogyasztásait tehát csak a spiritusz-motorokéval kell összehasonlítani. Azt pedig láttuk, hogy itt a termikus hatásfok nagyobb mértékben javul a terhelés minden fokozatánál, különösen azonban kisebb terheléseknél s ezért a fogyasztás is feltétlenül jobb.

De nemcsak az elfogyasztott kalóriákat tekintve gazdaságosabb a benzin-spiritusz-üzemű motor, mint az összes többiek, hanem a tüzelőanyag árát és a kocsisugárát illetően is. Ezek igazolására elegendő arra gondolnunk, hogy itt 1 kg spiritusszal 3 kg benzin helyettesíthető. Bár ma még a kg-ban mért spiritusz is drágább, mint a benzin, de még a kalória árat tekintve sem áll fenn a két tüzelőszer között az 1:3 arány. Pedig egyenlő tüzelőanyag költségeket véve alapul, ez megengedhető volna. Az akciósugárra ugyanez áll benzin esetében. A spiritusz-üzemmel szemben pedig, mivel itt ennek nagyrészt a jobb minőségű benzinnel helyettesítjük, a viszonyok feltétlenül még kedvezőbbek.

3. *A kisebb hűtővízszükséglet* a kisebb melegvesztések miatt. Ez a keverékeknel csak kis mértékben jelentkezik, tiszta spiritusznál azonban a hatásfokjavulás arányában nagyobb mértékű. A Kund-motornál pedig még jelentékenyebb, úgyhogy az egyik kísérletnél a ventilátor szíjját is meg kellett lazítani a túlterhelés elkerülése miatt.

4. *Kisebbs mértékű az olaj felhígulása* a tökéletesebb égés következtében és az olajnak nagyobb a kenőképessége a motor alacsonyabb átlagos hőmérsékletének megfelelően. Ez az előny a benzinnel és a keverékekkel szemben igen sokatmondó, de jelentékeny még a tiszta spiritusz-üzemmel szemben is. Az első ugyanis az olajnak nagyobb időközökben való kicserélését teszi lehetővé, az utóbbi pedig a motor élettartamára van nagyon kedvező befolyással, tehát mindkettő az üzemi és fenntartási költségekben játszik szerepet.

5. *A keverékkel szemben* pedig még azért is kedvezőbb ez az új üzem, mert nála a spiritusz dehidrációja nem válik szükségessé. Ebből ismét két haszon származik: az egyik az, hogy a dehidrációs költségek elmaradnak, a másik pedig az, hogy a keverék szétválása nincs veszélyeztetve. De előnyös még abból a szempontból is, hogy általa nagyobb mennyiségű spiritusz használható fel, mint a keverékekben, amelyeknek spiritusztartalmát a hozzáfűzött követelmények és gazdaságosság kb. 20 százalékban limitálták. Ez nemzetgazdasági szempontból rendkívül fontos még akkor is, ha eltekintünk a háborus bonyodalmak okozta kivételes állapotoktól. Megjegyezzük, hogy a diagrammokban feltüntetett spiritusz-fogyasztások a még alkalmazható minimális mennyiségeket jelentik, amelyek természetesen tetszésszerű mennyiségben fokozhatók egészen addig a határesetig, amikor tisztán spiritusz-üzemre térünk át. Ezzel azonban az előnyökből mindenesetre le kell adnunk annyit, mint amennyi a Kund-motornak és a spirituszmotornak erre vonatkozó különbsége.

Ezen előnyökkel szemben vannak bizonyos hátrányok is, amelyek a spiritusz-üzemmel közösek, de itt jóval kisebb jelentőségűek.

1. *A motor nagyobb kompressziója,* amely egyrészt a tüzelőanyagcsere, másrészt az indítás szempontjából káros. A spiritusz kompressziótűrése ugyanis a ma általánosan használt tüzelőanyagok között a legnagyobb, tehát nála lehet a legnagyobb (8-as) kompressziót alkalmazni; ezért ilyen motorban minden más tüzelőszer a korai gyújtások miatt kopogni fog. Ezen a hátrányon úgy lehet segíteni, hogy — amint a Scania Vabis-motornál láttuk — egy tartalékfűzőszálal a gyár, és pedig a benzin kompressziótűrésének megfelelően.

Ez a hátrány a Kund-motornál két okból lényegesen enyhül, s pedig egyrészt azért, mert a nála alkalmazott kompresszió kisebb, másrészt, mert a motor féltérhelésig tisztán benzinnel is üzemben tartható, amint ez kísérletileg beigazolódott, de a közölt diagrammokból is kiolvasható.

2. *A kétféle tüzelőanyag beszerzése és tárolása,* ezt azonban csak kényelmi hátránynak kell minősíteni.

3. *A spiritusz rozsdásodásra hajlamossága.* Mivel ennek okát ma már ismerjük, azért lehet ellene védekezni. Az égés tökéletessé tételével, azaz nagy légfeszültség alkalmazásával ugyanis a rozsdásodást okozó ecetsav képződését meg lehet akadályozni. A Kund-motor működésének lényegéből azonban már ismerjük, hogy ez éppen így dolgozik, tehát nála ez az eset alig forog fenn. Különben is a rozsdásodás a szelepeken szokott leginkább mutatkozni. Az ecetsav azonban 5%-os nikkelt tartalmazó acélt nem támad meg, tehát erre is készen van az orvosság. Véleményünk szerint a spiritusz rovására írt rozsdásodás minden esetben elkerülhető lett volna, ha a motort leállás előtt egyideig benzinnel járatják. Ez pedig a Kund-motor működéséből önként adódik.

4. A közönségnek a spiritusszal szemben tanúsított

Autóruházat

Berendezett tolette- és étkezőböröndök.

Weszely István

Budapest, IV. kerület, Váci-utca

9

antipátiája, amely az utóbbi években a külföldi rossz kényszermegoldások következtében valósággal elenszenyvé fokozódott. Ezen antipátia legyőzésére azonban jelenleg csak egy mód áll rendelkezésre s ez a keverékek kötelezővé tétele. Ez manapság még feltétlenül, de mondhatnám egyedüli előnye a spiritusz-keverékeknek a Kundüzemmel szemben. De ez is el fog tűnni, ha az új motor gazdaságossága közismertté válik.

Ezen hátrányok, amint látjuk, a felsorolt előnyökkel szemben, ha manapság még számottevők is, de lényegileg véve a dolgot, jelentéktelenek. Az egyetlen meggondolandó hátrány a magasabb kompresszió szükségessége. A németek azonban már ezen is túl vannak, mert nekik vannak külön benzomotorjaik, amelyekben a magasabb kompresszió miatt szintén kopog a benzin. Ami lehetséges volt Németországban, az kell hogy lehetséges legyen nálunk is; t. i. a kereskedelemnek ilyen irányban való helyes megszervezése. Ha ugyanis a spiritusz általánosan

kapható lesz elegendő mennyiségben, akkor ez a hátrány automatikusan eliminálódik.

Talán kissé hosszúra nyult a sprituszról szóló ismertetésem, de céлом az volt, hogy lehetőleg minden oldalról megvilágítsam ezt a nemzetgazdaságilag fontos kérdést s lehetőleg elmondjam mindazt, ami ezen a téren a külföldön is történt. Egyben örömmel ragadtam meg az alkalmat, hogy olvasóinkkal Kund adjunktus nagyon szellemes és ügyes megoldását is ismertessem, mert ez egyrészt fényes bizonyítéka annak, hogy ebben a kis országban is van úttörő munkálkodás, másrészt véleményem szerint a megoldáshoz lényegesen közelebb viszi ezt a ráknézve fontos kérdést.

Ha felkeltettem az olvasó érdeklődését ezen igen jó tulajdonságokkal rendelkező és nemzetgazdaságilag fontos tüzelőanyag iránt, továbbá, ha a róla közszájon forgó rossz véleményt és a vele szemben tanúsított ellenszenvet enyhítettem, el is értem a céloom.

Az első magyar rekordnap

Wolfner László (5000 kcm-es Steyr) 181½ kilométeres szenzációs átlagsebességgel a nap legjobb idejét futja. — Delmár Walter (5000 kcm-es Steyr) 173 km-es átlaggal győz a sportkocsik kategóriájában. — A leggyorsabb solo-motorkerékpáros Urbach László (996 kcm-es Brough-Superior) 153 kilométeres átlaggal. — Rostás István (600 kcm-es ohv. Douglas) 115 km-es sebességgel a legjobb sidecar-eredményt futja.

Nagyjelentőségű sporteseménynek voltunk tanúi április 29-én. Ezen a napon került ugyanis első ízben megrendezésre a magyar kilométer lancé a Tát—Nyergesújfalu közötti beton-úton. A verseny amellet, hogy végre alkalmat adott versenyzóinknek egy reális sebességi próbára, nagy jelentőségét azáltal nyerte, hogy az itt mért sebességek, mint hivatalos eredmények, az egész világon elismertetnek, s ezzel megnyílt menőinknek az út a világrekordok eddig csak hírből ismert fantasztikus birodalmába.

A Tát és Nyergesújfalu közötti betonút hossza cca. 3 kilométer. A versenyzóknak 1 kilométer hosszú nekifutó és ugyanolyan hosszú kifutó állott rendelkezésére, míg az útvonal középső 1 kilométeres szakaszán elért sebességek képezték az elért időeredmények mérésének alapját. Minden versenyző kétféle futotta be az útvonalat, mégpedig oda és vissza és az ílymódon elért sebességek számtani közepárnyosa (az elért sebességek összegének fele) adta a végleges eredményt. Az oda- és visszafutás között minden versenyzónek 30 perc állott rendelkezésre, mely időn belül azonban gépén semminemű javítást sem eszközölhetett.

A versenyen elért eredmények nem feleltek meg egészen a laikusok várakozásának, akik csak úgy dobálódtak a 160 km-es sebességekkel, mintha azok a világ legtermészetesebb tempói lennének. Ezzel szemben, ha hozzáértő szemmel vizsgáljuk az egyelőre csupán magyar rekordok számbamenő eredményeket, bátran leszögezhetjük, hogy akadt közöttük egynéhány egészen elsőrendű. Így Wolfner, Delmár, valamint Urbach és Feledy elért sebességei nemzetközi viszonylatban is komoly értékkel bírnak.

Tény az, hogy versenyzóink legnagyobb része nem hozta ki gépéből azt a sebességet, mint amire az képes. Ennek azonban sok oka van. Egyrészt a kilométerversenyekre is kell az a bűvös tuningszer, amit köznyelven pénznek neveznek. Versenyzóink legnagyobb részének csupán egyetlen gépe van, ami pedig éppen nincsen kilo-

méterversenyekre beállítva. Magas dugattyúk, megfelelő kipuffogócsövek, erősebb szeleprúgók, esetleg teljesen új szelepek, motorkerékpárok kis üzemanyagtank stb. beszerzése és felszerelése mind-mind rengeteg pénzbe kerül. Nem is szólunk azután a tökéletesen hiányos tréninglehetőségekről, mert hiszen a motorkerékpárosok legnagyobb része még a verseny napján is rövidtávra felkomprimált gépével, tengelyen volt kénytelen megtenni a Budapest—Tát közötti 50 kilométeres útszakaszt. Ha ezekhez hozzávesszük még az üzemanyagok magas árát, akkor megértjük, hogy miért nem érhetünk el jelenleg a külföldiekhez hasonló eredményeket. Hogy automobilistáink és motorkerékpárosaink vezetői képességei a külföldiekével egyenrangú, az az első magyar kilométernapon hiánytalanul bebizonyosodott. És ha csupán ez volt is az eredmény, — meg lehetünk vele elégedve.

A verseny hőse Wolfner László volt, akinek 181 és fél km-es átlagsebességű eredménye nemzetközi viszonylatban is számottevő. Wolfner az egyik irányban 185.73 km-es sebességet ért el, sőt a célszalag átfutásakor a fordulatszám-mérő szerint a kocsí sebessége 196 km-re emelkedett. Wolfner a versenykocsi-osztályban indult és így eredménye, amit, eltekintve a leszerelt sárhányóktól, egy a sportkocsi-követelményeknek megfelelő Steyr-géppel ért el, nem számíthat hivatalos (országúti) sportkocsi-világrekordnak. Delmár Walter ezúttal 173 km-es sebességgel az abszolút osztályozásban a második helyre került. Wolfnerével azonos motorja nem fejtette ki legnagyobb teljesítményét és Delmár „csupán” mint kategóriagyőztes fejezte be a versenyt. Eredménye így is elsőrangú, különösen ha tekintetbe vesszük, hogy kapcsolója menetközben (a mért szakaszon) kiugrott. A motorkerékpárosok közül Urbach László nevét kell legelőször megemlítenünk, aki régi, négyéves Brough-Superior gépével igen respektábilis, 153 kilométeres tempót futott. Egyik irányban elérte a 157 km-es sebességet. Az 500 kcm-es kategóriában, mint előrelátható volt, a Feledy György által mintaszerűen előkészített és Feledy Pál által vezetett 490 kcm-es ohc. Norton győzött, 150 km-es

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

átlagsebességgel. Feledy legerősebb versenytársa, Balázs László, ezúttal balszerencsével küzdött. Itthon készült sprint-tartálya tele volt a forrasztásnál leváló cinnaradványokkal, melyek a benzincsőbe kerülve, eltömték azt. Balázs motorja a start után egynéhány méterrel leállt, megfosztva bennünket a várt Feledy—Balázs-küzdelem-től. A 350 km-es kategóriában legjobb időt elért Böckh Lászlót (Sunbeam) diszkvalifikálták, mert az oda- és visszamenet közötti szünetben gépét szerelte. Így Meggyesi Zoltán (348. Velocette) vitte haza a kategóriagyőzelmet, 128.96 km-es átlagsebességgel. Meglepetést keltett továbbá a Morgan háromkerékűek fényes szereplése. Bezsilla és Stanzell alacsony dugattyús gépükkel erősen megközelítették a 130 km-es határt, izelítőt nyújtva ezen kiváló angol gépek képességeiről. Az oldalkocsis motorkerékpárok között Rostás István (600 km-es ohv. Douglas) érte el a legjobb eredményt, 116 km-es átlaggal.

A verseny rendezése, sajnos, sok kívánnivalót hagyott hátra. Hosszú szünetek, be nem tartott sorrend, vontatott rendezés jellemezték az első magyar kilométernapot. Különösen sokat ártott az unalomba fulladt verseny propaganda szempontjából, mert hiszen a végetérni nemakaró szünetek végre is azt eredményezték, hogy a



Szmick Viktor (750 km-es Weiss Manfréd) verseny közben.

verseny kezdetén tekintélyes számmal megjelent nézőközönség testületileg hazament, még jóval a verseny vége előtt.

Az időmérés kényes munkáját Delmár Tódor, Magazin Jenő és Urner Rudolf végezték, a lehető legnagyobb pontossággal és példátlan kitartással. Megemlítjük még, hogy a versenyen indult autók kis száma abban leli magyarázatát, hogy a verseny kiírása és lefutása közötti időszak túlrövid volt. Remélhető, hogy a legközelebbi második magyar kilométernap előkészítése és megrendezése a szerzett tapasztalatok igénybevételével simábban és ami a fő, élénkebben fog végbemenni.

A verseny lefolyása:

A verseny napján már hét órakor megindult az érdeklődők végtelen sora a beton-útszakasz felé. Az út-irányt a javító motorkerékpárosok egész tömege jelezte, kiknek hosszú vonala, mint az utat szegélyező élő bokrok sora, egészen a start helyéig nyúlt el. A starthelynél a cserkészek raja jelezte a nézőközönség által követendő útírányt. A földeken keresztülvezető keskeny mezei utak már korán reggel feketéltettek az odaállított autók és motorkerékpárok rajától. A nézők az útszakasz mindkét oldalán hosszú sorban állottak és izgatottan várták az első versenyző megjelenését. Feszült várakozás minden arcon, tippek repülnek a levegőben, mindenki program



Wolfner László Steyr-kocsin 185 km-es sebességgel a nap legjobb idejét futja. Wolfner László egyik menete alkalmával 196 km-es pillanatnyi sebességet ért el.

után vágyik és kiabál. Végre meglátnak egy programmos embert, aki pillanatok alatt ki lett fosztva.

Kilenc óra után pár perccel indul az első versenyző, Baranyai (125 km Puch), utánna jöttek a 175 km-es kategória tagjai, azután ugyanezek vissza. Ezután pedig következtek a KMAC rendezését annyira jellemző és árnyékként kísérő megmagyarázhatatlan szünetek. Semmi ok és semmi magyarázat, csak szünet és szünet. Egyes versenyzők között néha 8—10 perc is elmult. A program régi, jól bevált szokás szerint, most is csődöt mondott. A versenyzők minden rendszer- és kategóriabeosztást elhanyagolva futották be a távot, ami különösen a motorkerékpároknál, a gépen végigfekvő vezetőre való tekintettel, igen kellemetlen volt. A gépre erősített számokat ugyanis a nagy sebesség miatt elolvasni nem lehetett és így csupán a legkritkább esetben sikerült a versenyző személyazonosságát kétségtelenül megállapítani. Az időhirdető táblát, bár nehezen, mégis sikerült a közönség legnagyobb részének kíváncsi tekintete elől elrejtteni. A vontatott, unalmas rendezés következményeképpen a startnál szép számban megjelent nézőközönség, még jóval a verseny befejezése előtt, tömegesen eltávozott, úgyhogy a verseny vége felé úgyszólván már csak a hivatalos funkcionáriusok voltak jelen.

Az oda- és visszafutás közötti jelentékeny sebességkülönbségek az időnként nagy erővel fellépő szélnek tudandók be.



Komlósy Béla (Sarolea)



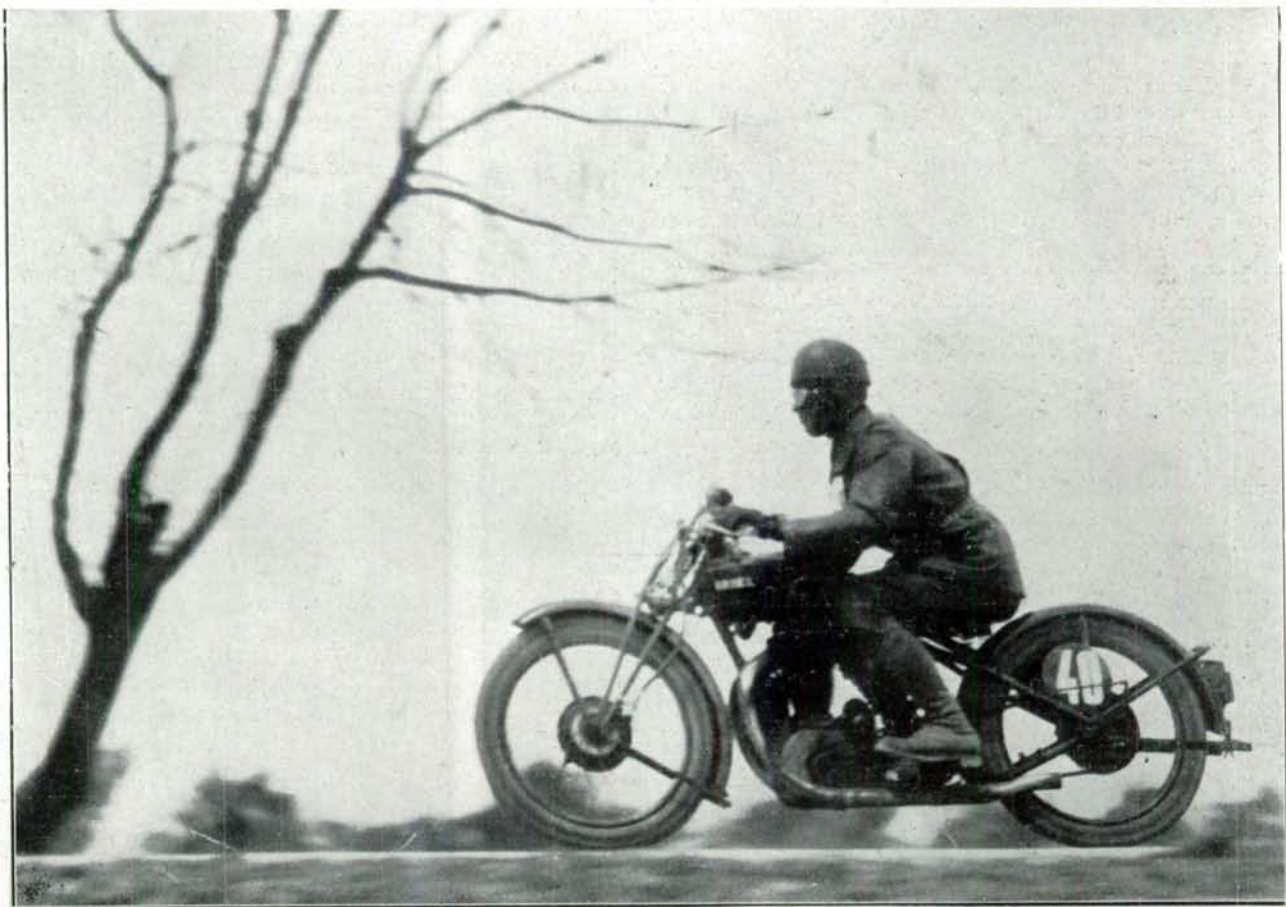
Rostás István utasa „kiszáll” az oldalkocsiból. Rostás, aki 500 km.-es ohv. Douglas-gépével a nap legjobb oldalkocsi-idejét futotta, sokat köszönhet a sajátmaga által az áramvonal-elv figyelembevételével konstruált könnyű sidecarnak.



Böckh László (347 km.-es Sunbeam) 131 km.-es átlaggal kategóriájának legjobb idejét futotta, de szerelés miatt diszkvalifikálták.



Dr. Feledy Pál 150 km.-es tempóban, verseny közben.



A Tát és Nyergesújfalu közötti első magyar kilométernapról: Bauer József (500 kcm.-es double-port Ariel) verseny közben.

A részletes eredmények a következők:

(Rövidítések: o: oda; v: vissza; k: közép-átlagidő.)

Sóli motorok 125 kcm-ig.

1. *Baranyai* István (Puch) k. 1:07.17 mp 53.60 km-es átlag.

A Baranyai által még a régi kistípusú Puch-gépen elért 50 kilométeren felüli sebesség élénk bizonyítéka a kis Puch-ok tartósságának és teljesítményének. Eredményénél számításba kell vennünk azt, hogy az ellenszél a gyenge gépecskének nagyobb akadályt jelentett, mint erősebb társainak.

175 kcm-ig.

1. *Puch* János (Puch) o. 33.79 mp, v. 43.64 mp, k. 38.76 mp, 92.87 km-es átlagsebesség.

2. *Kiss* Béla (James Villiers) o. 41.81, v. 46.10, k. 43.995 mp, 81.81 km-es átlag

3. *Martinek* István (Rex Acme) o. 38.65, v. 54.72, k. 46.685 mp, 77 km-es átlag.

Puch János régi, sok versenyt végigfutott gépével, biztosan győzött kategóriájában. Kiss Béla és Martinek István eredményeiket teljesen szériajellegű gépeken érték el.

250 kcm-ig.

1. *Erdélyi* Ferenc (Méray) o. 32.55, v. 35.83, k. 34.19 mp, 105.29 km-es átlag.

2. *Burghardt* István (PM Panthette) o. 36.31, v. 40.85, k. 38.58 mp, 93.20 km-es átlag.

Blaskovich (250 kcm-es ohc. Guzzi) kb. 100 km-es tempóban gummidefekt miatt bukott. Gépe kétszer teljesen megfordult magakörül. Blaskovich sértetlen maradt.

350 kcm-ig.

1. *Meggyesi* Zoltán (Velocette) o. 25.24, v. 30.59, k. 27.915 mp, 128.96 km-es átlag.

2. *Sabrnák* Oszkár (Velocette) o. 25.73, v. 32.06, k. 28.895 mp, 124.56 km-es átlag.

3. *Szilner* József (Chater Lea) o. 27.81, v. 33.41, k. 30.61 mp, 117.64 km-es átlag.

4. *Krizsanovits* László (Raleigh) o. 29.38, v. 32.31, k. 30.845 mp, 116.88 km-es átlag.

5. *Buzinkay* Pál (Cotton) k. 31.69 mp., 113.92 km-es átlag.

6. *Pesti* János (Velocette) 112.50 km-es átlag.

7. *Zamecsnik* Tivadar (Enfield-Jap) 106 km-es átlag.

8. *Kovács* János (Velocette) 85 km-es átlag.

9. *Fazekas* Dénes (Mc Evoy) 77 km-es átlag.

Ezen kategória legjobb idejét Böckh László érte el 347 kcm-es ohv. double-port Sunbeam-gépén, de mivel az oda- és visszamenet közötti időszakban gépén karburátorját szerelte, diszkvalifikálták. Böckh szorgalmasan készült a versenyre, gépét lelkiismeretesen és gondosan készítette elő, aminek meg is látszott az eredménye. A meglehetősen strapált Sunbeammal elért 131.500 km-es sebesség (oda 25.77 mp, vissza 29.11) élénk fényt vet mind a gép, mind pedig a vezető képességeire. Annál sajnálatosabb, hogy Böckh egy ilyen apró szabálytalanság miatt elesett a biztos győzelemtől.

500 kcm-ig.

1. Dr. *Feledy* Pál (Norton ohc) o. 22.81, v. 25.29, k. 24.05 mp, 149.69 km-es átlag.

2. Ifj. vitéz *Horthy* István (Rudge) o. 24.50, v. 28.24, k. 26.37 mp, 136.36 km-es átlag.

3. *Komlósy* Béla (Sarolea) o. 24.79, v. 28.36, k. 26.575 mp, 135 km-es átlag.

4. *Székely* János (Ariel) k. 29.375 mp, 122 km-es átlag.

5. *Wéber* Oszkár (Méray) k. 29.615 mp, 121 km-es átlag.

6. *Posztóbányi* István (BMW) k. 32.15 mp, 112 km-es átlag.

7. *Hild* Károly (Raleigh) k. 35.60 mp, 101 km-es átlag.

Dr. Feledy Pál pompás ohc. Nortonján kitünő eredménnyel nyerte kategóriáját. Egyik irányban elért ideje 157 km-es tempónak felel meg. Feledy indult tavalyi ohv. Nortonján is, de startja után a gyújtókábel leszakadt és így nem futhatta végig a távot. Szép eredményt ért el ifj. Horthy István, aki 500-as speciál Rudge-gépe nyergében közel 140 kilométerig vitte. Figyelemreméltó még Komlósy Béla (Sarolea) és Székely János (Ariel) eredménye, kik mindketten normál szériagépek nyergében startoltak. Hild, kinek 350 kcm-es gépe defektet kapott és így csak az 500 kcm-es kategóriában startolhatott, érdekes panasszal állott elő. Pompás 500 kcm-es Raleigh double-port gépéből, mellyel a husvéti versenyen mint az egyik győztes szerepelt, valaki kicsavarta a karter olajleeresztő csavarját és Hild jóformán olaj nélkül futotta meg oda és vissza a távot. Természetes, hogy gépe ilyen módon megközelítőleg sem fejthette ki teljes képességét. Homok és kockacukor a tartályban, kicsavart olajleeresztő csap, ezeket a furcsa dolgokat mind gyakrabban lehet hallani. De ha egyszer kiderül, hogy ki a ludas, akkor azt még bukósiskák sem menti meg a motorbarát ifjak műkedvelő boxolónak simogatásától.

1000 kcm-ig.

1. *Urbach* László (Brough Superior) o. 22.30, v. 24.85, k. 23.575 mp, 152.70 km-es átlag.

Urbach régi Brough-géppel elért eredménye kitünőnek mondható. A gép nem volt a versenyre speciálisan elkészítve, és így mondhatni túraformáját futotta ki. Urbach egyik irányban 161.43 km-es sebességet ért el.

Oldalkocsik 600 kcm-ig.

1. *Rostás* István (Douglas) o. 28.43, v. 33.79, k. 31.11 mp, 115.92 km-es átlag.

2. *Svarba* József (BMW) o. 34.79, v. 46.08, k. 40.435 mp, 88 km-es átlag.

Rostás eredménye a régi 500 kcm-es Douglas-géppel elsőrendű. Érdekes volt Rostás oldalkocsija, melyet saját maga konstruált. Egy hosszúkás, koporsóalakú láda, egy kis nyíláson az „oldalkocsi” utasának kilátszó fejével kiegészítette a sidecart. Urbach László elindult, de gummidefekt miatt feladta.

1000 kcm-ig.

1. *Peres* Ernő (Matchless) o. 35.07, v. 42.04, k. 38.555 mp, 93.37 km-es átlag.

Peres kategóriájában egyedül indult. Állószelepes gépével elért eredménye igen respektábilis.

Cyclecarok 1100 kcm-ig.

1. *Bezsilla* Nándor dr. (Morgan) o. 27.05, v. 29.38, k. 28.215 mp, átlag 127.59 km.

2. *Stanzel* Gyula (Morgan) o. 26.57, v. 30.01, k. 28.29 mp, átlag 127.20 km.

A kis háromkerékű Morgan-gépek debüje fényesen sikerült. Az 1096 kcm-es kéthengeres vízhűtéses JAP Super-sportmotorokkal szerelt gépek mesésen feküdtek az úton és dacára, hogy alacsony dugattyúkkal voltak ellátva, igen tekintélyes sebességeket értek el. Elért eredményeikből következtethetünk azokra a sebességekre, melyeket felkomprimálva, magas dugattyúkkal képesek volnának kifutni.

Túrakocsik.

750 kcm-ig. 1. *Szmik* Viktor (WM) k. 48.06 mp, 7491 km-es átlag.

A Weiss Manfréd-kocsi bebizonyította, hogy teljes túrakivitelenben komoly túrakocsi-sebesség elérésére képes.

1100 *kcm-ig*. 1. Berkovits László (Amilcar) k. 40765 mp, 88 km-es átlag.

1500 *kcm-ig*. 1. Somogyi Nusi (Citroen) k. 52.365 mp, 68 km-es átlag.

2000 *kcm-ig*. 1. Jozefovits László (OM) k. 38.87 mp, 92.62 km-es átlag.

2500 *kcm-ig*. 1. Krajcsovits Rezső (Lancia) k. 34.31 mp, 104.92 km-es átlag.

5000 *kcm-ig*. 1. Pajor László (Lancia) k. 33.475, 197 km-es átlag.

Sportkocsik.

1100 *kcm-ig*. 1. Komlósi Géza (Singer) k. 47.60 mp, 75 km-es átlag.

1500 *kcm-ig*. Tarján Antal (O. M.). Átlagsebesség 94.35 km.

2000 *kcm-ig*. 1. Heteés Sándor (Bugatti) k. 26.775 mp, 134.45 km-es átlag.

5000 *kcm-ig*. 1. Delmár Walter (Steyr) o. 20.00, v. 21.63, k. 20.815 mp, átlag 172.95 km.

8000 *kcm-ig*. 1. Herceg Eszterházy Antal (Mercedes) o. 22.31, v. 23.97, k. 23.14 mp, 155.57 km-es átlag.

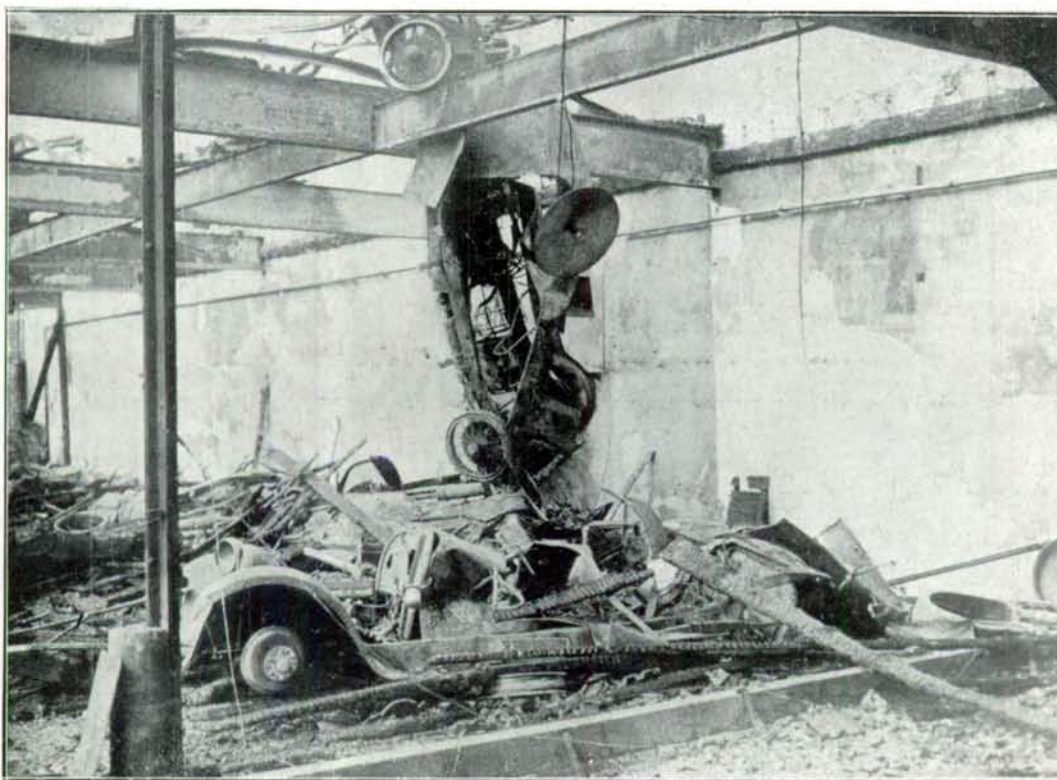
Delmár Walter egyirányban 180 kilométeres sebességet ért el. Herceg Eszterházy legjobb eredménye az egyik irányban 161 km volt.

Versenykocsik.

1100 *kcm-ig*. 1. Vadász Imre (Amilcar) o. 29.56, v. 34.22, k. 31.885 mp, 112.91 km-es átlag. 2. Zolnay Endre (Opel) k. 34.685 mp, 103 km-es átlag.

1500 *kcm-ig*. 1. Zichy Tivadar gr. (Bugatti) o. 26.94, v. 29.23, k. 28.085 mp, 128.18 km-es átlag.

5000 *kcm-ig*. 1. Wolfner László (Steyr) o. 19.38, v. 20.29, k. 19.835 mp, átlag 181.49 km.



Egy francia automobilgyárban tűzvész pusztított. A kármeghaladta a 12 millió frankot. Képünk a gyár egy teljesen tönkrement részét mutatja be a tűzvész után.



Az összes világv versenyeken

CHAMPION

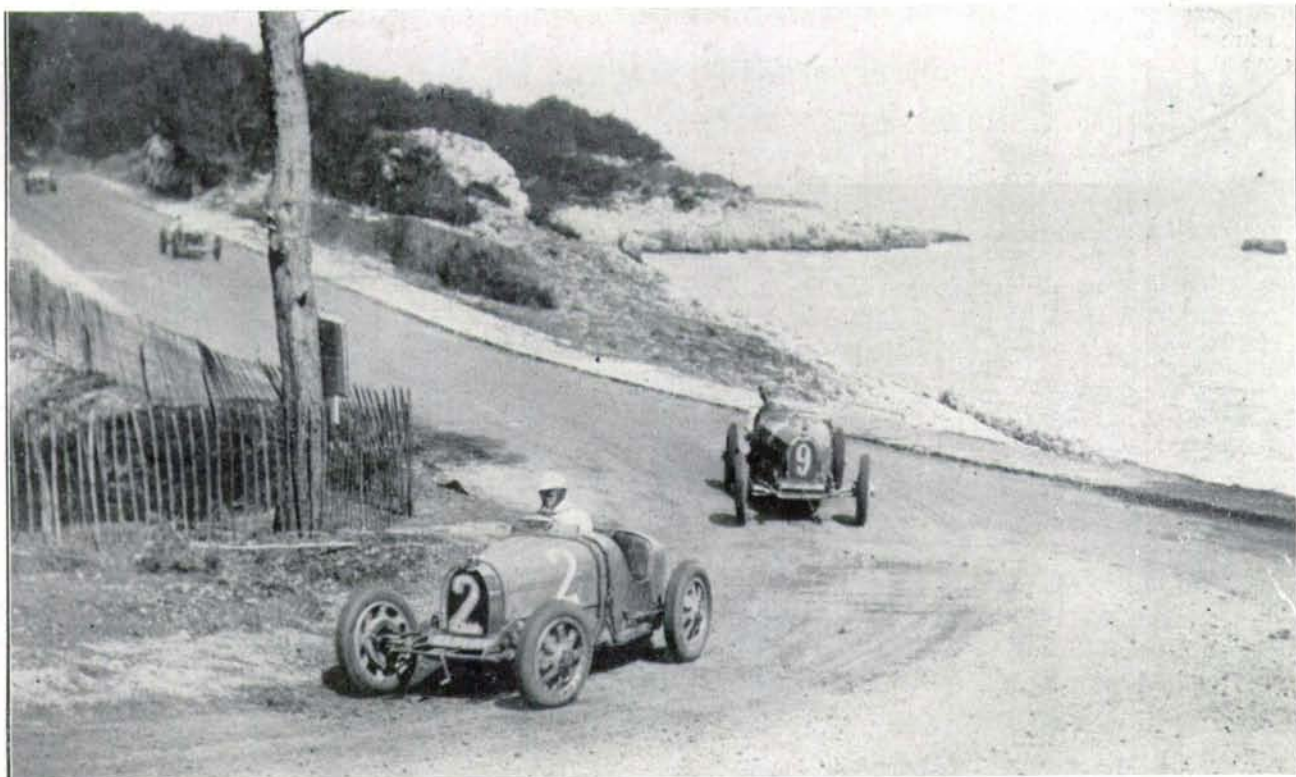
gyertyával érték el

A LEGNAGYOBB SEBESSÉGET

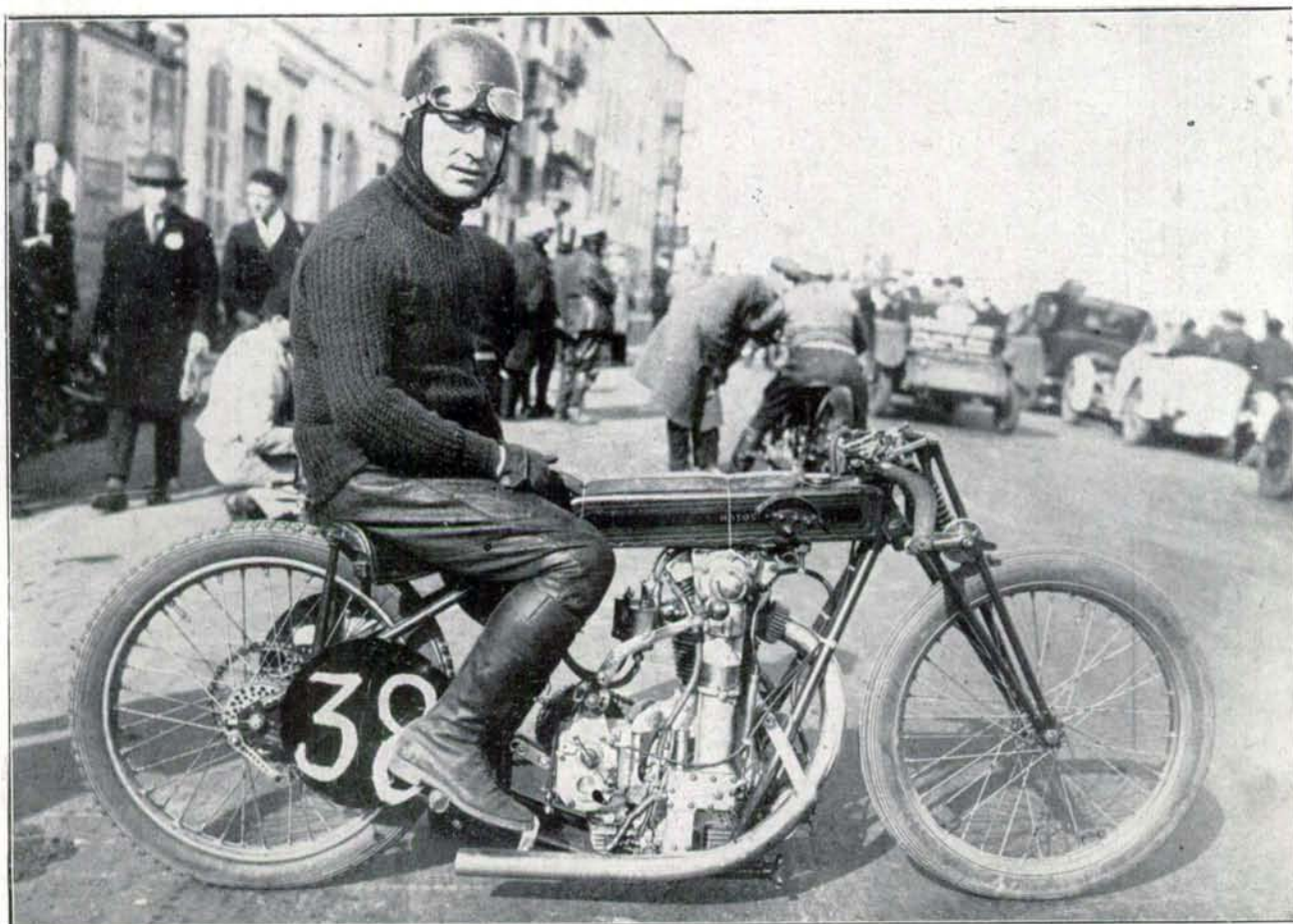
Vezérképviselet: Dénes és Friedmann rt.

Budapest, VI., Dessewffy-utca 29. Tel.: T. 289 86, T. 144-71





A kiváló francia Bugatti-vezető Chiron a Grand Prix d'Antibes lefutása közben, a pálya egyik festői kanyarjában. A verseny győztese Chiron lett Bugatti-kocsin.



A híres francia Peugeot-vezető Richard új versenygépén. Rugó nélküli nyereg, kifúrt hátsó fékdob, igen mélyen elhelyezett motor és kettős váz jellemzik a tipikus pályaversenygépet.



Hild Károly az „Automobil-Motorsport” husvéti háromnapos versenyén hibapont nélkül abszolválja double-port Raleigh-gépén a „water-splash”-et.

AZ ALLIGATOR CARWOLING OIL

AZ AUTOMOBILISTA ÉS MOTORKERÉK-
PÁROS IDEÁLJA

Télen és nyáron egyformán, minden gyártmányú és típusú kocsihoz egyaránt használható, ricinusolajjal kompondált autómobilolaj.

LUXUSMINŐSÉG!
NORMÁLÁRAK!



CSILLAGHY és Társa
MŰSZAKI KERESKEDELMI TÁRSASÁG

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

Kérjen ingyen mintát! Tegyen kísérletet!

Hogyan öltözködjön célszerűen a motorkerékpáros

Mint minden sportnál, úgy a motorkerékpársportnál is igen fontos a helyes öltözködés. Emellett szolgáljon vezérelvként, hogy a ruházat a test védelme, nem pedig sport-szerű megjelenés céljából szükséges, és a legkevésbé sem szolgál a hengegésre és az úgynevezett paradéra.

A motorkerékpár egy ideális közlekedési eszköz, amíg egy, illetve két személy szállítására szolgál. A motorkerékpár, mint jármű gyors, magas teljesítményű, fűrgő és olcsó a használatban. Egyetlen hátránya, hogy vezetője az időjárás viszonyaitól szemben úgyszólván egyáltalában nincsen védve. Vannak ugyan segéd-eszközök, mellyel a vezető felszerelheti gépét, mint például nagyon széles sárhányók, különböző, úgynevezett „legsiöld”-ek, felállítható szélellező stb., ezek azonban távolról sem közelítik meg egy autómobilnak a kényelmét, illetve védettségét. Ez az oka annak, hogy az öltözködés éppen a motorkerékpárosnál emelkedik oly nagy jelentőségre. A motorosnál az öltözet van hívatva pótolni azt, ami az autósnál a karosszéria.

Természetesen igen nehéz, sőt lehetetlen lenne minden körülményre helyes tanáccsal szolgálni. Az öltözködésre vonatkozóan mindig csak nagy általánosságban lehet rámutatni, mert szem előtt tartani azt a körülményt is, hogy sok motorkerékpártulajdonos nincsen abban a helyzetben, melynél fogva a ruházatára nagyobb

összegeket költeni képes lenne. A következőkben tehát csak a legszükségesebb ruházati cikkekkkel fogunk foglalkozni.

Ami a fehérneműt illeti, mindenki a már meglévő fehérneműjét fogja használni és nem fog külön a motorkerékpárhoz egy új garnitúrát vásárolni. A fehérnemű kiválasztásánál azonban gonddal kell eljárni és azt minden esetben a lehetőségig az időjáráshoz mérni. Hideg időben a legjobb ruha is csak keveset ér, ha nincsen meleg alsóruha. Mint külső ruha az egyetlen az Overall, nálunk „Jancsi-ruha” néven ismert öltözetek. Ez a ruha a nadrágnak és kabátnak a kombinációjából egy egységes darabot alkot. Itt említjük meg mindjárt, hogy az ilyen jancsiruhát kizárólag gombokkal, semmi esetre sem úgynevezett villámzárral kell ellátnunk. Az utóbbi, bár

Ha az új típusú, nyolchengeres

ELCAR

autóval próbatat tesz, meg fogja érteni,

miért nyerte el

ezen autó Amerikában

a konstrukciós nagy díjat

és rájön arra, hogy a

kényelem, nagy teljesítmény

Ön előtt eddig csak

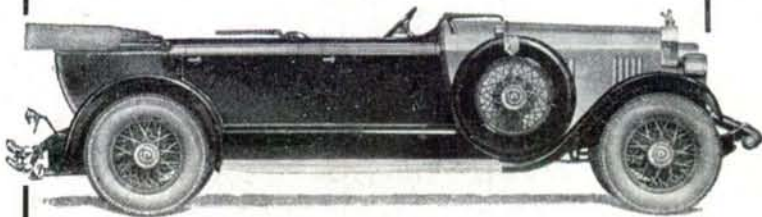
tág fogalom volt,

Önnek nem lehetnek olyan kívánságai, melyeket

raktárunkon levő számos

típusú és színösszeállítású kocsikból nem elégít-

hetnének ki.



Vezérképviselő:

Farm Gazdaságfelszerelő r.-t. Budapest,

VII., Erzsébet-körút 27. Telefon: J. 440-47

Sürgőnycim: Farmer

Ugyanitt kaphatók az amerikai

„Viscosol“- és „Standard“-

Kannákat
visszaveszünk

olajok

Kannákat
visszaveszünk

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

igen praktikus, könnyen berozsdásodik, minek következtében kinyitása nagy nehézségekbe ütközik. Tekintettel arra, hogy a motoros ezt a ruháját eső idején is viseli, a fentemlített berozsdásodás bizony igen könnyen előfordulhat. Ezek az „egybe” ruhák, mint ahogyan gyakran nevezik, nagy, kényelmes zsebekkel lesznek ellátva, melyekbe hihetetlenül sok minden elfér. Sok ilyen ruhánál még a nadrágon térd felett is találunk zsebeket. Ezekben térképek és egyéb holmik tartandók, melyek gyakori használatuk folytán állandóan kéznél kell, hogy legyenek. Egy másik ruházati cikk, mely a célnak szintén megfelel, a bőrnadrág és az ujjas bőrmellény. Ezek a holmik azonban amellet, hogy jelentékenyen drágábbak, eső idején nem olyan megfelelőek, mint az előbb leírtak. Rövidebb, a lakóhelyhez közel eső túrákra elegendő két nadrágszár, melyek csak a nadrágot vannak hivatva védeni. Télen az Overall fölé ajánlatos egy szőrmebélésű és gallérú bekecsket felvenni, melynél azonban főfeltétel, hogy szorosan feküdjön a testhez, nehogy felfújódhasson.

Nagy fontossággal bír a sapka. Általában a leghevesebb úgynevezett autósapkát választani, mely a haját és a füleket is védi. Ez rendszerint bőrből, vagy vízálló vászonból készül. Télen szőrmebélésű sapka használata ajánlatos, mely külsőleg hasonló a szokásoshoz és ettől csak annyiban különbözik, hogy szélein a tejjesebb zárás céljából prémcsikkal van ellátva. Sportolás alkalmából az egyedüli a fejtörősisak, mely különben is kötelező. Hosszútávú túrákra előnyös úgynevezett bukóbetétet beszerezni, mely minden sapkába behelyezhető és annak alakján semmit sem változtat.

A kesztyűk kiválasztásánál is gondosan kell eljárni. Nem minden kesztyű felel meg a motorkerékpárosnak. A legalkalmasabbak azok, melyek ujjakkal és nagy, a kabátujj fölé érő lebernyegekkel bírnak. A kesztyű maga

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.

legyen sima bőr. A durva bőrből való kesztyű hamar elkopik. Télen használjunk egyujjú, szőrmebélésű kesztyűt. A javítások eszközlésére vigyünk magunkkal egy pár cérnakesztyűt. A bőr ugyanis nagyon gátolja a tapintást.

Ami a lábbelieket illeti, úgy rövid nadrághoz magas-szárú fűzős csizma a legmegfelelőbb. Esős időben a Trenchcoat-hoz magaszárú, derékig érő gummicizma illik.

A motorosnak itt leírt öltözet nem olyan drága, mint azt első pillanatra hisszük, mert mindezek a cikkek nagy mennyiségben készülnek és így igen jutányosan beszerezhetők.

Tekintettel arra, hogy a motorosnak az egészsége a helyes öltözködéstől függ, még egyszer ajánljuk a fent-mondottaknak követését.

Két távirat Budapestről Bécsbe

a magyar kilométer-rekordnapról.

A Kir. Magyar Automobilklub 1928. évi április 29-én rendezett nemzetközi repülőstartos kilométer-versenyén **nagy diadalokat aratott** a

Reithoffer — Ballon — Cord

Ime a győztesek beszámolóí:

Wolfner László úr távirata:

*„A magyar rekordnapon új abszolút rekordot állítottam fel, száznyolcvanegyves átlaggal, százkilencvennyolcas maximális sebességgel. A **Reithoffer-pneuk** kifogástalannak bizonyultak. Köszönet. **Wolfner László.**“*

Delmár Walter úr távirata:

*„A magyar rekordnapon a sportkocsik legjobb ideje 173-as átlaggal új rekord. Nagyon meg vagyok elégedve a **Reithoffer-abroncsokkal.** **Delmar.**“*

Magyarországi lerakat:

VIASZ TESTVÉREK VI., Jókai-utca 3.
Telefon: T. 117-42



PUCH-győzelmek 1928-ban !



KMAC II. téli megbízhatósági verseny

PUCH

A solo motorkerékpárok abszolút győztese

SEMPERIT-PNEUVAL

Terézvárosi Torna Club megbízhatósági versenye

PUCH

győztes, azonkívül 2-ik, 3-ik, 4-ik és 5-ik

SEMPERIT-PNEUVAL

Automobil Motorsport husvét-i triálja

PUCH

győztes!

SEMPERIT-PNEUVAL

Első magyar rekordnap

PUCH

rekordidő alatt győztes!

SEMPERIT-PNEUVAL

Ha meg akar takarítani pénzt, kellemetlenséget, fáradságot, vegyen **PUCH motorkerékpárt !**



Gyári eladási központ:

Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 9. sz.

Telefon: Teréz 205-72.



Automobil- és motorkerékpárkiállítás a tavaszi Nemzetközi Árumintavásáron

Az új Méray — 350 kcm-es ohv. Peugeot motorkerékpár Budapesten — A 350 kcm-es double port Motosacoche — Az új Adler automobilon — A kis hathengeres Minerva stb. — Körséta a vásáron képviselt automobil és motorkerépcégek standjai között.

Mint tavaly, úgy idén is tömegesen keresték fel automobil és motorkerépcégeink a tavaszi Nemzetközi Árumintavásárt. És amíg egynéhány év előtt még ritkaságszámba ment egy-egy autó vagy motorkerépcég kiállítása, addig idén a legnagyobb cégek hatalmas anyaggal vettek részt az Árumintavásáron. A cégek buzgalma kétségkívül öröndetes, hiszen érdekes és szép standjaik állandóan a nézők százait vonták magukhoz. Minden valószínűség szerint az üzleti haszon sem fog elmaradni, mert a vásár látogatottsága hatalmas volt és a motorszakma iránti érdeklődés nőttön-nő. Annál sajnálatosabb, hogy a motorkerépcégek és automobilon semmiképpen sem kaptak méltó helyet a kiállításon. Eltekintve egynéhány cégtől, mely külön pavillonban állította ki gépeit, különösen a motorkerépcégek kiállító cégek legnagyobb része egy együttes, igen előnytelen fekvésű pavillonban nyertek elhelyezést. A meglehetősen a főutirányból kieső pavillonban már kora délután olyan sötét volt, hogy helyenként bizony lámpafény lett volna szükséges az egyes modellek részletesebb megtekintéséhez. Remélhetőleg a vásár vezetősége okul a tapasztaltakon és a jövő évben megfelelőbb helyet fog biztosítani az automobil és motorkerépcégek részére.

Pezsgő forgalom a városligeti Iparcsarnok környékén.

Automobilon és motorkerépcégek tömege, gyalogosok hosszú sora. Mindenki a tavaszi Árumintavásár megtekintésére siet. Alig lehet befurakodni a kapun. Természetesen azonnal az automobil és motorkerépcégek kelti fel érdeklődésünket. Elsőnek az Indián-motorkerépcégek standja (Rotholcz Frigyes, V., Vilmos császár-út 56.) tűnik elő, mely a kiállítási csarnok előtti elkerített térségen foglalt helyet. A stand körül bámulók szinte megakadályozzák a közeledést. Egy hatalmas kéthengeres solo Big-Chief, több Scout és Super-Scout, valamint egynéhány egyhengeres 350 kcm-es Prince motorkerépcég képezi a kiállítási anyagot. Mint megtudjuk az Indián-Ace négyhengeres is ki volt állítva, de már a legelső napokban vevőre talált. A Majláth-cég, (Budapest, VI., Hunyadi-tér 12.) standja mint mindig, most is impozáns. A két részre osztott kiállítási helyiség egyik részében a pompás kivitelű AJS, másik részében az amerikai Harley gépek foglalnak helyet. Az AJS modellek közül kitűnik egy magasabb polcon elhelyezett 1928-as modellű 350 kcm-es sporttípus. Szép vonalak, pompás kivitelű függőszelepes (ohv.) motor és alacsony rövid váz jellemzik ezt a kitűnő gépet. A pavillon egyik elválasztott részében foglalnak helyet a New-Imperial motorkerépcégek, melyek 1928. évi típusai a legszebb angol motor-

RIV gördülő csapágyak

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

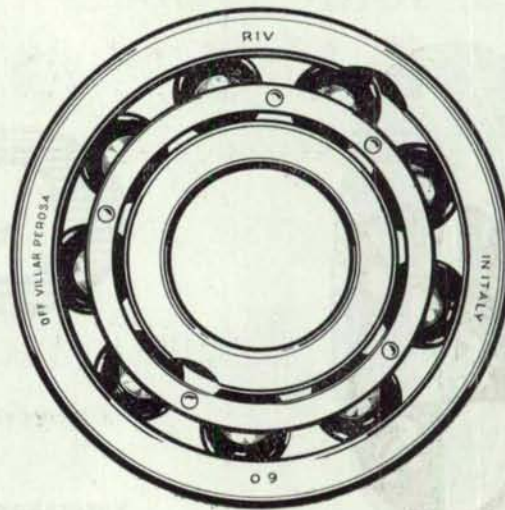
Vezérképviselet:

SZILÁRD BÉLA

VI., Nagymező-utca 15. sz.

(A Fővárosi Operettszínház mellett)

Telefon: 253-34



kerékpárok közé tartoznak. A Harley-Davidson gépek remek oldalkocsis példányai állandóan sok érdeklődőt vontak a stand köré. Ugyancsak külön nagykiterjedésű pavillonban láthatók a Pneumatikárusító R. T. (VI., Andrássy-út 27.) által képviselt NSU motorkerékpárok. A stand érdekessége egy 250 kcm-es ohv. super-sport gép volt, egyike azon példányoknak, melyekkel a híres német versenyző, Islinger számos nagyfontosságú versenyből került ki győztesként és helyezetteként. A Pneumatik Árúsító R. T. által képviselt amerikai 6 és 8 hengeres Jordan kocsik elegáns vonalvezetésükkel és szép kidolgozásukkal keltettek feltűnést. Nagy érdeklődés nyilvánult meg továbbá az ugyanitt látható NSU automobilon irányában, melynek új 6 hengeres modellje nemrég került piacra. Az NSU kiskocsik szép példái a német „Werkmannsarbeit”-nak. Előkelő külső, masszív kivitel és olcsó ár jellemzik ezt a kvalitásmárkát. Zirner Ákos (Budapest, V., József-tér 1.) standján a jólismert négy és hathengeres francia Mathis kocsik láthatók. Az Iparcsarnok bejárata közelében foglalnak helyet a Tichy-testvérek (Budapest, IV., Liszt Ferenc-tér 5.) által képviselt Adler kocsik. Bártran állíthatjuk, hogy a kiállított négyüléses és kétüléses 2.5 literes Adler kocsik a legszebb kiállított automobilon közé tartoztak. 6 hengeres, állószelepes blokkmotor (furat 70 mm., löket 110 mm. hengerűrtartalom pontosan 2.541.) nyomásalatti olajozás. centrifugálszivattyús vízűtés és könnyű hozzáférhetőség jellemzi az új Adler Standard Six motorját. Olajsűrők, légsűrős Pallas porlasztó minden motor standard felszerelését képezi. Az alvázat a tengelyekkel elől és hátul erős félelliptikus rugók kötik össze. Külön megemlítendő a csupán drága kocsikról ismert központi alvázkenés, mely egyetlen pedálnyomásra az alváz összes kenendő, mozgó, surlódó részeit lekeni. A kocsik karosszériái minden igényt kielégítenek. Lapos hűtő, síma vonalak, kényelmes, széles ülések és ízléses színezés jellemzik az „Adler Standard 6” karosszériáit. A hidraulikus fékberendezés, mely mind a négy kerékre hat könnyen s fáradság nélkül utánállítható. Az új Adler kocsik szerencsés külsejük és sikerült konstrukciójuk folytán minden bizonnyal nálunk is rövidesen meg fognak honosodni.

Külön pavillonban láttuk a közkezdvelt német Opel-automobilonkat, különböző csukott és nyitott kivitelben. (Vezérképviselet „Velox” autók kereskedelmi R. T. Buda-

pest, V., Dorottya-utca 7.) A Bálint Ernő mérnök, (Budapest, V., Nádor-utca 11.) által képviselt amerikai Reo automobilon közül egynéhány szép teherautót kell megemlítenünk. A luxus modellek még vámolás alatt vannak és így a standon nem voltak láthatók. Belépve az automobilon kiállítása számára készült csarnokba, elsőnek a Minerva automobilon standja (Simó Sándor, Budapest, IV., Váci-utca 1—3.) tűnik szemünkbe. Egy remekbe készült, emelten elhelyezett kiállítási alváz és egynéhány új típusú 8/40 lóerős motorral ellátott u. n. kis hathengeres Minerva képezte a kiállítás anyagát. Az új Minerva egyik alvázán szépen kivehető volt a kocsik kivitele. Teljesen tokozott hathengeres motorblokk, alacsony, hosszú váz és a megszokott precíz Minerva kivittel jellemzik az új modellt. A Metallo karosszériagyár R. T. (Budapest, VI., Gömb-utca 14—16.) kiállította Piltzer mérnök szabadalmi szerint készült acéllemez karosszériáit. Ezen karosszériák teljesen acéllemezekből készülnek oly módon, hogy azokat elektromos hegesztés útján összeerősítik. A gyár szerint az acéllemez karosszériák előnye abban áll, hogy nem repednek, nem húzódnak el és élettartamuk igen jelentékeny. Emellett különösen az ajtók precíz záródása és a karosszéria könnyű súlya képezik a főbb előnyöket. A standon látott nyitott Magosix és Marmon, valamint csukott Magosix kocsik, melyek a cég acéllemez karosszériájával voltak ellátva, precíz és ízléses munkáról tettek tanúságot. A Reiman-cég (Budapest, V., Vörösmarty-tér 3.) standján elsősorban a tavaly őszi párisi Salon alkalmával először bemutatott Renault-Monasix kocsik tűntek fel. A kis 1.5 literes hathengeres mint csukott Limousine és nyitott túramodell volt látható. A Schillinger autókarszéria művek (VI., Úteg-u. 7—9.), egyike a legrégebbi hasonló cégeknek, egy remekbe készült Magosix-Sedan-kocsit állított ki. Mellette a Ludovika karosszériagyár (IX., Remete-u. 34.) levehető tetejű Magosix kombinációja keltett feltűnést. A teljesen csukott, fix üvegablakos oldalfalakkal ellátott Sedan teteje felcsavarható és a kocsik karosszériájának hátsó részén az amerikai tetőkhöz hasonlóan megerősíthető. A fix oldalfalak helyükön maradnak, megvédve az utasokat portól stb., a friss levegő azonban a lecsavart tető helyén szabad utat talál a kocsik belsejébe. A Brown és Szunyog-cég (Budapest, VI., Jókai-utca 17.) pazar választékát állította ki a különböző autókalkatrészeknek. A Zupka-karosszériaüzem



GOOD
P N

Vezérképviselet: „APART” AUTOMOBIL RÉSZV.-TÁRS

ízléses kiállítású karosszériái élénk tetszésre találtak.

Áthaladva az automobilon kiállítási csarnokán, a motorkerékpárok pavillonja előtti térségen foglal helyet a Schmalz-cég (Budapest, VII., Dohány-utca 22.) standja. Egy Hotchkiss, egy Donnet és egy amerikai Velie-automobil, valamint egynéhány B. S. A.-motorkerékpár foglal helyet a standon. A legnagyobb érdeklődést talán egy pompás 350 km-es ohv. supersport B. S. A.-motorkerékpár keltette. Egy nagy (külföldi) cég (Landerer Henrik Budapest, VII., Elemer-u. 11.) komplett vulkanizáló készüléket bemutató tágas standja mellett lépünk be a motorkerékpárok kiállítási pavillonjába. Első pillanatban fetűnik a pavilon rossz világítása, minek folytán egynéhány stand teljes sötétségben van már a kora délutáni órákban. Egynéhány filigrán kerékpár segédmotort képviselő cég mellett elől az F. N. motorkerékpárok (Halmos Testv., Budapest, V., Szabadság-tér 18.) vezérképvelele állít ki egy óriásballonos 500 km-es ohv. modellt. A Panther motorkerékpárok standján (Burghardt István, Budapest, VIII., Madách-u. 8.) egy ohv. 500 km-es és egy 250 km-es ohv. Panhette látható. A nálunk kevésbé ismert Panther különleges motorelhelyezésével és szép kivitelével sok érdeklődőt vonzott a stand köré. A nemrég megnyitott Motosacoche-képvelele (Budapest, VI., Jókai-u. 14.) standján egy 350 km-es double-port supersport modell képében alkalmunk volt megcsodálni a kiállítás egyik legszebb motorkerékpárját. Rövid, alacsony, pompás vonalvezetésű váz, remekül kidolgozott, tokozott nyomórudakkal és szelepműködtető mechanizmussal ellátott ohv. motor, nagyraméretezett fékekkel ellátott kerekek és feltűnően szép borsózöld zománcozás jellemzik a Motosacoche-t. A gép egész sereg apró „refinement”-al rendelkezik, melyeket elsősorban az elkényeztetett sportmotoros tud értékelni. Így az egymással kapcsolt első és hátsókerék fék (a fékpedál lenyomása egy bizonyos fokig a hátsófék működését eredményezi, ha tovább nyomják, akkor az első fék is fog), a tankon kézzelfogható közelben elhelyezett kapcsoló, könnyen utánállítható fékek, nyereg alatt külön olajtartály, beépített lökhárító és kormányzorító, láncohajozás stb. stb., mind figyelemreméltó detailok. A Motosacoche-gyár ezen típusa, mely 23 világrekord büszke tulajdonosa a Marchant által eszközölt beállítással 170 kilométeres fenomenális sebességet ért el. Érdekesnek tartjuk megemlíteni, hogy

a genfi kiállításon ez a modell egy hatalmas felnyitott fedelű ékszeres ládában volt elhelyezve és keltett óriási feltűnést. Az ohv. modellek három nagyságra, 250, 350 és 500 km-es MAG-motorral ellátva kerülnek forgalomba. Ezek mellett a különböző nagyságú jólistmert i. o. e. (szívószelep a kipuffogó fölött) szelepelrendezésű modellek voltak láthatók a standon.

A Sunbeam-gépek standján (Böckh János Budapest, Hajós-u. 15.) alkalmunk volt megtekinteni az 1928. évi modelleket. Mindenekelőtt feltűnik a teljesen új, sajátgyártmányú olajozás. Mindössze egy olajcső található a motoron, mely a láncbúra alatt tokozottan elhelyezett olajszivattyúhoz juttatja az olajat. A sebességváltó az új típusokon nem csövön keresztül kapja a kenőanyagot, hanem egy könnyen hozzáférhető nyíláson keresztül zsírral lesz megtöltve. További jelentős újítás a mindegyik modellen rendszeresített könnyen kivehető (drop-out) kerék és a tokozottan elhelyezett fékdobok. A jól bevált Sunbeam motorok nem változtak, csupán a függőszelepes modellek szelepműködtető mechanizmusa mutat fel előnyös újításokat. Többrúgós kupplung, szélesebb sárhányók és új, polírozott szívótorkú Amac-porlasztó képezik az újításokat 1928-ra. Számos konstruktív apróság, tökéletesítés és figyelmesség mellett a jóformán egyedülálló kivitel jellemzik az állandóan tekintélyes érdeklődésnek örvendő angol elit márka egyes modelljeit. Nem tartjuk érdektelennek megemlíteni, hogy a Sunbeam gépek ára ma már nem túl magas és így ezen kvalitásmárka beszerzése a nem túlságosan tehetősek számára is lehetővé válik. A kiállított 1928-as típusú 350 km-es 2180 pengős ára határozottan olcsónak mondható.

A Petrákovits testvérek-cég (Budapest, IV., Királyi Pál-u. 8.) standjának szenzációja egy 500 km-es supersport kétkipuffogócsöves Gillet volt. A two-port Gillet igen előnyös benyomást keltett és állandóan az érdeklődés középpontjában állott. Képességeiről eddig adatokat nem tudunk. Kíváncsian várjuk megjelenését egy gyorsasági versenyen.

A motorkerékpárpavillon és egyben az egész motorszakma legnagyobb eseménye azonban feltétlenül az új Méray megjelenése. A Méray-gépek, mint az az elmúlt évek versenyein és a használatban bizonyult, a legjobb külföldi gépekkel egyenrangúak. A hatástendős mult, mely az egyetlen igazán nagy szabású magyar motorkerékpárgyár mögött áll, dicsőséget hozott nemcsak a

 **GOODYEAR**

EU

Budapest, VI., Andrássy-út 37. Telefon: T. 289-44.



SÜRGÖNY:

MAGAZINER és STRAUZS B.M.W.
Vezérképviselő

V, Balaton-u. 10

A tegnapi TARGA FLORION, Henne BMW motorkerékpáron első díjat nyert. A nap leggyorsabb idejét, a leggyorsabb kört futotta, új pályarekordot állított fel.

BAYERISCHE MOTOREN WERKE

cégnek, hanem a magyar iparnak is. Az új Méray megjelölése megmutatta, hogy Mérayéknál dolgoznak, a gyár konstruktőre nem pihen tétlenül babérjain, hanem állandóan újat és a haladó kornak megfelelően tökéletesebbet igyekszik adni. Az új Méray képességeit még nem ismerjük, de külseje, konstrukciója és kivitele után ítélve hatalmas lépést jelent előre a régi modellekkel szemben. Szokatlanul masszív, kettős váz, teljesen új típusú, magyar konstruktőr által szerkesztett elsővilla, ízléses nyeregkartály, beépített lökhárítók és kormány-szorító, könnyen kiszerezhető és egymással cserélhető első, hátsó és oldalkocsikerék, óriási méretű fékdobok, új nagyobb sárhányók, a nyeregtankon elhelyezett kapcsolóval bíró Burman-váltómű s különálló olajtartály képezik a gép részleteit. A gyár, igen helyesen, új modelljét beépített 30 wattos Bosch világítással szállítja,

PEUGEOT

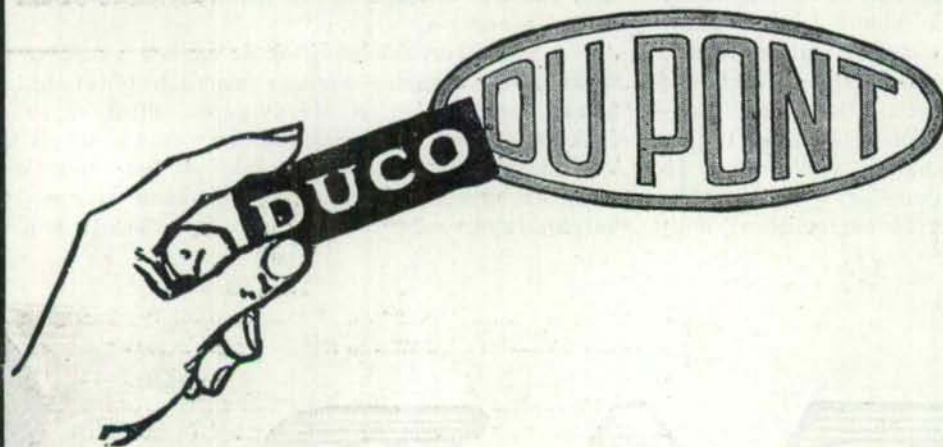
MOTORKERÉKPÁROK

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

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

úgy, hogy a gép az átvétel után azonnal túra, sőt utazás-képes állapotban van. Nem szükséges tehát utólag hozzávásárolni mindenféle felszerelési cikket és apróságot, melyek nélkül a gép mondhatni nem üzemképes. A gyár az új vázba 500 kcm-es s. v. és Standard-kétkipuffogócsöves ohv., 750 kcm-es s. v. és 1000 kcm-es s. v. motorokat épít be. A legörvendetesebb újítás azonban a gépek új, olcsó ára, melyek a régi modellekhez viszonyítva — alacsonyabbak. Így az 500 kcm-s ohv. two-port model ára, mely beépített 30 wattos Bosch világítással 2300 pengőbe kerül, határozottan olcsónak mondható. A Méray gép részletesebb ismertetéséhez még vissza fogunk térni, most csak annyit jegyzünk meg, hogy az árumintavásáron történt bemutatkozása a legeljesebb siker jegyében folyt le.

(Folytatjuk.)



Fényeztesse kocsiját amerikai



zománclakkal!

Mindenmő műszaki és szakfelvilágosítást nyújt a
Dupont Duco-gyárak magyarországi vezérképviselője

Balkán Lloyd R.-T.

Budapest, I., Budafoki-út 9-11.
Telefon: József 115-53 és József 85-17.

Óriási érdeklődés kíséri a MAC második futárversenyének előkészületeit

A feltételek újszerűsége és a tavaly megrendezett első futárverseny osztatlan sikere nagyszámú nevezőt biztosít.

A Magyar Athletikai Club május hó 26. és 27-én rendezi meg második futárversenyét, mely a jelek után ítélve, óriási érdeklődés mellett fog lefolyni. A futárverseny távja kb. 550 km. A versenyfeltételeket kivonatossan alább közöljük:

A Magyar Athletikai Club 1928 május hó 26. és 27-én Budapest—Aggtelek—Miskolc—Budapest közötti megbízhatósági futárversenye kb. 550 km. távon országos jellegű és feloszlik:

a) kb. 150 km. éjjeli menetre (ebből 3 km. eloltott lámpákkal),

b) kb. 400 km. nappali menetre (ebből 5.5 km. gyorsfutárverseny).

A verseny 24 óra alatt, megszabott menetidőkkel, az előírt kényszerpihenőket beleszámítva, részben előírt, részben szabadon választott útvonalon futandó le.

A verseny „megbízhatósági futárverseny”, amelyen a versenyzők az egyenletes, megbízható menet tekintetében, a térkép utáni nappali és éjjeli tájékozóképességben, az útkadályok leküzdésében — a csapatban indulók pedig ezenkívül a fegyelmezett csapatmenet tekintetében is elbíráltatnak.

A versenyző gépek verseny utáni állapotát megvizsgálják.

A versenyen résztvehetnek magánosok és cégek, minden nagyságú, bármely üzemanyagú és gyártmányú automobillal és motorkerékpárral. Cégek azonban csak oly gépjárműveket nevezhetnek, melyeket bárkinek katalógus-áron eladni hajlandók.

A benevezett automobilonak szolid és kényelmes túra- vagy sportkocsi-szekrényei kell ellátva lenniük. Kimondott versenykocsik, valamint pusztán próbaszekrényvel felszerelt automobilonak a versenyből ki vannak zárva.

A résztvevő járművek három kategóriába osztatnak: 1. automobilonak; 2. szóló motorkerékpárok; 3. oldalkocsis motorkerékpárok.

A gépjárműveknek minden egyéb beosztása — a hengerfűrtartalom szerinti is — elmarad.

Minden versenyző a startnál 500 jó pontot kap. A verseny folyamán büntetőpontok a következőképen szerezhethők:

a) startnál motor nem indulás,

b) maximális, illetve minimális menetidők be nem tartása,

d) a világítás nélkül megteendő útszakaszon a lámpák felgyújtása,

e) az akadályok kikerülésével eltöltött idő,

f) a gyorsfutárverseny esetleg szerzett büntetőpontok és

g) a gépjármű állapotának elbírálásánál esetleg szer-

zett büntetőpontok az 500 jó pontból levonásba hozatnak.

Helyezettnek tekintetik az elért pontok sorrendjében mindazon versenyző, ki betartotta az előírt minimális és maximális menetidőket, az egyenletes sebességet és a célba befutott. A helyezett versenyzők a MAC plakettjét nyerik.

A beérkezett tiszteletdíjakat a versenyzők helyezéssük sorrendjében kapják.

A helyezett motorkerékpárok oldalkocsijainak utasai emlékérmét kapnak.

Mindazok, kik a magyar sportfennhatóság által engedélyezett valamely nyilvános versenyen kategóriaelsőként még nem voltak, külön is elbíráltatnak és díjaztatnak.

A csapatvándordíjat azon csapat nyeri, melynek minden tagja helyezett és amely csapat a legtöbb jó pontot éri el.

Nevezési határidő: 1928 május 21-én este 10 óra.

Utónevezési határidő: kétszeres nevezési díjjal, 1928 május 23-án este 10 óra.

Nevezési hely a MAC titkári hivatala, III., Margitsziget. Telefon: T. 204—13.

Nevezések telefonon is leadhatók, azonban az utó-



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

városi-
túra- és
sportkocsik

MERCEDES-BENZ

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

BÁN LÁSZLÓ

készít, javít olcsón,
gyorsan, pontosan

autórugót

Budapest, V., Vág-utca 5
Telefon: „Lipót” 911-2.

nevezési határidőig az írásbeli nevezés a nevezési díjjal beküldendő.

Nevezési díjak: a) autók részére 35 P, b) oldalkocsis motorkerékpárok részére 20 P, c) szóló motorkerékpárok részére 15 P, d) csapatnevezés 20 P. A nevezési díjakban a gépek szavatossági biztosítása, valamint a gépjárműveknek a starthoz, a Margitszigetre való belépési díja, a gépjárművek részére bennfoglaltatik.

Különös érdeklődésre tart számot a közbeiktatott gyorsfutár-verseny. Az itt elért eredmények egy képlet alapján bíráltnak el, mely képletet minden versenyző ellenőrzőlapján fogja megtalálni. A gépjárművek hasznos terhelése a képlet eredményét előnyösen fogja befolyásolni.

Pro és kontra

A KMAC sportbizottsága nem hajlandó motorkerékpár versenyzőinket a külföldi versenyekre kiküldeni

Mult számunkban megemlítettük, hogy a KMAC motorkerékpárszakosztálya beadványt intézett a napokban a KMAC sportbizottságához, hogy versenyzőink közül néhányat küldjön ki külföldi versenyekre. Mint értesülünk a sportbizottság elvetette a kérést azon indoklással, hogy az osztrák és cseh TT nem bír elég sportértékkel és nem jelent elegendő propagandát.

A sportbizottság eme döntése nem lep meg bennünket, mert hiszen már hozzá vagyunk szokva ahhoz, hogy a KMAC a jelenlegi motoros fennhatóságunk sok, a hazai motorosport fellendítésére irányuló törekvést virágában elfojt. Hogy ez az elutasító határozat rosszakarattól, vagy pedig vétkes rövidlátásból ered, mely egy motorosfennhatóságához semmiképpen sem méltó, azt misem bizonyítja jobban mint az indoklás, mellyel az elutasító határozatot alátámasztotta.

Az osztrák TT nem bír elég értékkel. Emlékezzünk csak vissza a mi TT-inkre és a svábhegyi versenyekre, ahol bizony világviszonylatban is kiváló osztrák versenyzők indultak, akik nem csak odahaza, hanem nálunk is igen szép győzelmeket arattak. Nézzük végig a cseh TT-eket, ahol a magyarok bizony még nem írták be nevüket egyszer sem a győztesek lajstromába. Miért kevés tehát az értékük?

Ha végig nézünk hazai sportunk minden ágán azt fogjuk látni, hogy az osztrákok és csehek bizony nagyon is jelentékeny ellenfelek és igen érdemesek a velük való foglalkozásra.

És ha mindez nem állana, ha a KMAC sportbizottsága olyan rövidlátó lenne, hogy minderről nem tudna, akkor sem határozhatott volna ilyenképpen. Minden sportember nagyon jól tudja, hogy más győzni hazai földön mint külföldön. Ha tehát valaki érdemes külföldi versenyeken akar győzni, akkor meg kell ragadnia minden alkalmat, amikor idegenekkel állhat szembe idegen földön, mert csak így szerezheti meg a biztos felépést és a kellő rutint, mely őt nagyjelentőségű győzelemre segítheti. Ezek azonban olyan dolgok, amiknek bejáratásához és ismeréséhez feltétlenül sportembernek kell lenni. A KMAC sportbizottságának elnöke Bláthy Ottó Titus azonban mint emlékeztetés, a közelmúltban a legerélyesebben tiltakozott az ellen, hogy az automobil vagy motorkerékpárversenyzés sport lenne, nem sport-

ember tehát az, aki ezt műveli. Ne kívánjuk tehát valakitől, aki az automobil és motorsport iránt érzékkel nem bír, hogy ilyen a sport mélyén gyökeredző finomságokról tudomással bírjon. Ám de akkor ne is ruházzuk fel olyan hatáskörrel, amelynél fogva dönteni van hivatva ilyen kérdésekben.

A KMAC agilis és törekvő motorkerékpár szakosztályának élén Nagy Gyula dr. áll, a szakosztály vezetője vel beadott indítványát azonban nem hisszük, hogy a sportbizottság a fent említett, mondhatni nevetséges indokok alapján vetette volna el. Sokkal valószínűbb az a feltevés, hogy a KMAC-ban folytatott rossz gazdálkodás túlságosan kimerítette a pénztárt úgy, hogy mire komoly célokra kellene áldozni, nem volt már miből.

A dolog megtörtént és rajta a Club, ahogyan mi ismerjük, változtatni nem fog többé. Szomorúbban és egyben hathatósabban azonban semmilyen tettel nem sürgethette volna meg az igazi magyar motorosfennhatóság életbe lépését.

Szomorú, hogy nálunk azután a sok harc és csata után, melyet szeretett sportunk érdekében vívtunk ilyen esetek még mindig előfordulhatnak. Hogy a sportbizottság ezen tette a Clubnak sem idehaza, sem a külföldön nem válik előnyére, azt nem is kell hangsúlyoznunk. Kíváncsiak vagyunk, hogy az osztrákok és csehek miképp fogják fogadni a kapott lesújtó kritikát. Mi mindenestre azt kívánjuk, hogy ne vegyék ezt komolyan, hanem jöjjenek el és bizonyítsák be a sportbizottságnak, hogy tévedett.

Táti rekordnap

ifj. Horthy István úr
500-as

RUDGE

gépen

147 km-es sebességet
ért el egyirányban. Összátlag
136 km

Vezérképviselőt:

Bruck Nándor és Fiai,
Budapest, VI., Jókai-utca 21. sz.

Bán LászlóBudapest, V., Vág-utca 5.
Telefon: „Lípót” 911-21**Teherautópótkocsik**Traktorpótkocsik, Ka-
rosszériák. Autójavító**AMIT NEM MINDENKI TUD****Hogyan jönnek létre porlasztó kigyulladások és úgynevezett „falszázt”**

Gyakran előfordul, hogy különösen a gép beindításakor egy hatalmas puffadás riasztja meg a gép szelíd tulajdonosát. A hölgyek ilyenkor rendszerint elkezdnek kiabálni, a kezdő elsápad és csak félve meri gépét megindítani, a gyakorlott vezető azonban megváltoztatja a gáz és levegő viszonyát és nyugodtan elindul. Abban azonban mindannyian hasonlítanak egymáshoz, hogy tudniillik egyik sem tudja a pukkanás valódi okát. Nem tartjuk tehát érdektelennek, ha rámutatunk azokra a tényezőkre, amelyek ezt az úgynevezett „falszázt”, ezt a pukkanást előidézik.

Ha ugyanis a hengerbe a motor megszívátása következtében egy túl sűrű gázkeverék kerül be, akkor a robbanás időtartama nagymértékben meghosszabbodik. Ilyenkor ugyanis a hengerben levő gáz nem kap az elégséges levegőt. A gáznak az a része, mely ilyenképpen elfojtva nem robbanhatott fel a hengerben, a kipuffogás üteménél a kipuffogócsőben keveredik az ott levő levegőnek egy részével és ott robban fel. Egy másik esete a kipuffogócsőben való robbanásokban áll elő, ha a gyújtás kihagy. Ilyenkor az elégtelen keverék a forró kipuffogócsőtől kapja az elégséges levegőt. Ezek a kipuffogócsőben való robbanások azonban nem ártalmasak.

Súlyosabb következményei lehetnek a karburátor kigyulladásának. A hengerbe kerülő túlszegény gázkeverék ugyanis szintén meghosszabbítja a robbanást, még pedig annyira, hogy az néha a szívó ütemig is elhúzódik. A hengerben levő forró gázok érintkezésbe jönnek a betöltő friss gázokkal, melyek szintén meggyulladnak. Az égés tovább terjed egészen a porlasztóig és ha nem zárjuk el idejében a benzincsapot, könnyen felrobbanhat az egész tartály. Ha a karburátor kigyulladt, úgy zárjuk el elsősorban a benzincsapot, majd adjunk a motornak lehetőleg vollgázt, hogy az az égő benzint minél hamarabb beszívja.

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. 138-97

Ha nyugodtan akar túrázni,
Ha az úton nem akar vesződni,
Ha hosszú élettartamú gépet akar,
csak

ZÜNDAPP**motorkerékpárt vegyen!****Olcsó, megbízható****Ballon gumi, Terry nyereg, svéd acélváz**

Vezérképviselet:

Vígh Jenő Budapest, V., Honvéd-u. 2

Telefon: Teréz 129-72

*Dr Feledy Pál 500 köbcm-es királytengelyes***NORTON=**

géppel az első magyar kilométernapon 150 kilométeres sebességgel győz és új magyarrekordot állít fel az 500 kcm-es kategóriában

NORTON**ROYAL-ENFIELD****SUPER=X****MOTORKERÉKPÁROK****Wollemann és Társa**

Budapest, VI., Andrássy-út 67. szám.

Szakirodalmi szemle*)

Rovatvezető: Rada István okl. gépészmérnök.

Prüfungsfragen für Kraftfahrer von Dingschert. 29. kiad. 31. old. 8. Ára Rm. 1.

Kraftfahrlehre von König Gemeinert. Lehrb. 11. kiad. 408. old. 175. ábra, 3 tábla. 8°. Ára Rm. 4.

Der Motorwagen von Sohst und Schuppan Rm. 18.

Das Motorrad, sein Bau, und seine Behandlung von Vogelsang. 6. kiadás, 120 ábra, 234 old. 8 kötés: v. Ára Rm. 3.50:

Motorradkunde für Fahrer von Sachs. 146 ábra, 341 old., 6 tábl., 8° kötés: v. Ára Rm. 5.

Lion's Verkehrs-, Rad-, und Automobilkarte von Nordostbayern. 1:200000, 8°: Ára Rm. 4.

L'Eclairage et la Démarrage électriques des automobiles par Bardin. 66 old., 13×21. cm. Ára 8 frc.

„Hütte“ des Ingenieurs Taschenbuch az Akademischer Verein Hütte, e. V. szerkesztése. 1928. Berlin W. Ernst & Sohn kiadása. I—IV. kötet, 4400 old, kötés: vászon. Ára Rm. 58.50 25. kiadás.

A közismert „Hütte“ kézikönyvnek ez a jubileumi kiadása lényegesen bővebb tartalommal jelent meg, mint az eddigi kiadások. Ennek következtében a szerkesztők igen helyesen az eddigi három kötet helyett négy kötetre osztották el az anyagot, ami a könnyebb kezelhetőségét e könyveknek nagyban elősegíti.

Az első kötetben feldolgozott anyag az automobilistát alig vagy egyáltalában nem érdekli, ebben vannak összegyűjtve ugyanis a felsőbb matematikai, mechanikai, anyagszerkezeti alapfogalmak, táblázatok és képletek.

*) Szakirodalmi kérdésekre a rovatvezető olvasóinknak szívesen ad felvilágosítást. A kérdések szerkesztőségünkhöz küldendők.

A második kötet a gépelemekről, erőgépekről, munkagépekről, valamint az elektrotechnika különböző fejezeteiről szól. Ebből olvasóinkat a következő fejezetek érdeklik.

II. B. fejezetnek a tengelykapcsolókról szóló része. Ebben a szerzők megbeszélik a gyakorlatban legjobban bevált merev és oldható tengelykapcsoló fajták (Voith, Hildebrandt, Polysius stb.) működését, szerkesztését, számítását és bemutatják azok szerkezeti rajzait. Ugyanitt tárgyalják meg a kardántengelyeket is. A fejezetnek a fékekről szóló részében az automatikus és vezérelt fékek rendszereit mutatják be.

A II/e rész a fogaskerekekről szól s ebben mind a sebességváltó, mind a differenciálmű alkatrészeit megbeszélik a szerzők.

A VII. fejezet a robbanómotorokról szól. Ennek első részében tárgyalják elméletét, diagramjait, számítását és szerkesztését, a második részében tartozékainak működését s szerkezeti megoldásait.

A világításról szóló fejezetben a fényszóró helyes használati és kezelési módját tárgyalják. Az elektrotechnikai részben tárgyalt dynamókon kívül említést érdemel az akkumulátorokról szóló rész, amely felöleli mind az ólom-, mind a nikkal akkumulátorok főbb adatait és tulajdonságait. Ugyan ebben a kötetben van feldolgozva a golyóscsapágy, a lánchajtás és a szíjhajtás is.

A harmadik kötet a magas és mély építészeti tudnivalókat tartalmazza s így csak 8-ik fejezete tarthat érdeklődésünkre számot, amely a garázsépítést tárgyalja. Megvilágítja tervezését, felosztását és berendezés módjait.

A negyedik kötetben van a tulajdonképeni automobil rész. Ez tárgyalja a motorkerékpárt, a kis- és nagy személyautót, a teherautót, ezek vonóellenállásait és szükséges teljesítményüket, az automobilmotort (hengerszám, teljesítmény, szelep, dugattyú, kenés, hűtés, szabályozás stb.), az elektromos tartozékokat (gyújtó, gyertya, indító stb.), az indító, sebességváltó, differenciál és fékberendezéseket, a keretet, a kerekeket, azok rúgózását és végül a benzintartót, valamint ezen részek elhelyezési módjait. Külön részben tárgyalja az elektromobilt.

E mérnöki körökben igen elterjedt kézikönyvet ajánlom mindenkinek, aki a számítási és szerkezeti részek részleteibe kíván behatolni.

Vigyázat!!!



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.

Frank Lockhardt az autómobilisport új halottja

Alig temették el Pietro Bordinót, az egész autós és motorosvilág gyásza mellett, alig gyászoltuk el benne az emberi haladás hősi halottját, máris új áldozatáról számolhatunk be a Sorsnak. A Halál csontos kezével egyenként veszi ki áldozatait a volán hősei közül. Frank Lockhardt az újabb áldozat, aki az alig párnapos Ray Keech által felállított világrekordot akarta megdönteni.

A katasztrófa akkor történt, amikor a Daytona Beach-i rendes rekordpályán, óriási nézőközönség előtt, akik között a felesége is helyet foglalt, negyedik kísérletét végezte. A megelőző három futamban már 200 mérföldnél nagyobb sebességeket ért el és a szakértők a negyedik futamnak rekorddöntést jósoltak, mivel a motorok tökéletesen dolgoztak. Mint a megelőző kísérletek alkalmával, úgy most is repülve jött a normálisan futó és fekvő kocsit a két mérföld hosszú, elkerített rekordpályán, a szakértők szerint körülbelül kétszázhárom mérföldes sebességgel, amikor egy csúszós, puha helyre érve farolni kezdett, majd többször átfordulva, Lockhardt-ot kidobta de oly szerencsétlenül, hogy a kocsit alá került. A kocsit a farolás és egyenetlen talaj következtében a felfordulás alkalmával magasra feldobódott és visszaesve Lockhardt-ot oly szerencsétlenül temette maga alá, hogy koponyaalapi és gerinctörést szenvedett.

Lockhardt-nak a február 22-i kísérlete már majdnem az életébe került. Akkor ugyanazon kocsijával, a Stutz „Black Hawk”-al 210 mérföldes sebességgel a tengerbe rohant és alig lehetett őt is és a kocsit is megmenteni.

Lockhardt, aki Dayton-ban (Ohio) született, alig 25 éves volt és fiatal kora dacára a zárt pályák 1-től 100 mérföldig összes rekordjait tartotta. Tünelmenyes karriert futott be és halálával a jövő valóban világhírű versenyzőjét veszítettük el, aki Istentől adott igazi tehetséggel ült a volánnál. Lockhardt 3 évvel ezelőtt ismerte meg az autómobilisportot, amikor Indianapolisban az 500 mérföldes verseny előkészületeit figyelte. Amidőn egy évvel később, 1926-ban egy versenyző ugyanezen verseny előtt 3 nappal megbetegedett, kitűnő alkalmat talált, hogy bevezesse magát. Ajánlkozott a beteg versenyző helyettesítésére. A kocsit reábizták és ő előírásosan megnyerte a versenyt és egyúttal rekordot javított. Ettől kezdve diadalt diadalra halmoz a különböző pályákon. A „Black Hawk” készítését 7 hónappal ezelőtt kezdte el és most az a kocsit, melyen oly szeretettel és odaadással dolgozott és amely biztos diadalra kellett volna, hogy vigye, ugyanaz a kocsit okozta halálát.

Nem tudjuk, mit csodáljunk és tiszteljük benne jobban, a csodálatraméltó bátorságát, vagy abszolút tudását.

Serlegek és tiszteletdíjak dúsan felszerelt raktára. Sportkörökben országosan elismert arany- és ezüstművesnél

TOCH MANÓ

Budapest, IV., Városház-utca 16.

(Saját műhely) Egyesületek kedvezményben részesülnek.



Kétszer gumiba áztatott
amerikai pneumatik
legnagyobb kilométerteljesítményt nyújtja.
Vezérképviselet: **DÉNES ÉS FRIEDMANN RT.**
Budapest, VI., Dessoeffy-utca 29.



A

NEW HUDSON

és **SCOTT** motorkerékpárok

vegyes képviselője tisztelettel értesíti üzletfeleit, hogy a Veres Pálné-u. 19. szám alatt volt helyiségeit nagymértékben kibővítve

1., Szent Gellért-tér

3. szám alá,

a Müegyetemmel szemben helyezte át.



Mélyen megrendülve búcsúztatjuk Franck Lockhardtot, akinek hősiessége és önfeláldozása előtt az egész világ tisztelettel hajtja meg a fejét és aki bátran áldozta életét az emberi kultúra és kitartás szolgálatában.

A leghíresebb olasz versenyzőnek, Bordinonak halálára

Olaszország ismét elvesztett egyet a volán nagyjai közül. Pietro Bordinot a világszerte ismert automobilversenyzőt, aki két ízben nyerte meg olaszország nagy díját.

Nem a versenyben, nem a száguldó kocsinak a forró küzdelmében, amit annyira kedvelt, vesztette életét, hanem egy egészen egyszerű országúti baleset került az életébe egy tréning alkalmával. Bordino a legközelebbi vasárnap futandó Circuito di Alessandria pályáján készült a versenyre Bugatti versenykocsiján. Ezt az utat először nézte meg és épp ezért csak nagyon mérsékelt sebességgel hajtott. Amikor éppen kb. 70 kilométeres sebességgel az Alessandria mellett levő San Michele közelében levő egyenesben ment, hirtelen egy nagy 60—70 kilogrammos juhász kutya ugrott a kocsira és elütve egyenesen bele a Bugatti kocsiba. A kocsis darabokra törte a kutyát, de szerencsétlenségre úgy reácsavarodott az első teregy kormányzóberendezésére, hogy Bordino minden kétségbeesett kísérlete dacára is elvesztette az uralmát a kocsin felett. A kocsis először nekiütődve az út jobb oldalán levő dombnak, onnan a baloldalon levő szakadékba repült le. Bordino az esés következtében a kocsiból kiesett és a lenn folyó patak még kb. 150 métert magával vitte a holttestét. A vele menő mechanikus, aki már rég Bordino szolgálatában állott, a kocsin függve maradt és rövid idő múlva szintén meghalt koponyaalapú törés következtében.

Igy okozta egy szabadon futkározó, szerencsétlen és egyébként ártatlan állat két értékes ember halálát.

Bordinoval a háború utáni idők egyik leghíresebb automobilversenyzője múlt el. Ő éppúgy mint Biagio Nazzaro, Lampiano, Giaccone, Ascari és Masetti sok dicsőséges mérkőzés után az olasz automobilsport színeiben a becsület mezején esett el. Az olaszok számára az olasz automobil ipar ujjáéledésének megszemélyesítője volt, győzelmeinek, melyet a Bresciani körpályán Olaszország nagy díjának elnyerésével ért el

és melynek a folytatásai az 1922. évi nagy diadalok, Strassburgban és Monzában (Nazzaro és Bordino) 1924. évben Lyon (Campari) és 1925. évben Spa-ban (Ascari) voltak.

Bordino, mielőtt az automobilhoz ment volna, mint motorkerékpár versenyző tűnt fel. Mint elsőrendű mechanikust a Fiat-művek már korán munkába állították és Ralph de Palma majd később Lancia vezetése alatt rövidesen egy elsőrangú vezetővé képezi ki magát. Ugyanazt az utat kellett neki is befutnia, mint a többieknek. Előbb egy csomó kisebb versenyt kellett futnia és csak azután engedték illetve küldték ki a nagyobb versenyekre. 1921-ben azután sikerült neki megmutatnia a tudását, a Bresciani körpályán Olaszország nagy díjáért futott versenyben. A versenyt ugyan nem nyerte meg de magára vonta a figyelmet az által, hogy 10 teljes körön keresztül vezetett és az összes körrekordokat sorra megjavította, mely teljesítményével az olasz király serlegét nyerte el.

Az 1922. évben aratja legnagyobb diadalait. Ekkor Monzában egy héten belül két nagy díjat nyer meg. Az 1500 ccm. voitturették és a kétliteres kocsik díját. Megelőzőleg mint a Fiat gyári teamnek a második vezetője, Franciaország nagy díjáért futott Strassburgi versenyben vesz részt. Itt 50 kör után az élen vezet, de rövidesen motordefektet kapva kénytelen a versenyből kiállni. Gyorsaságával nagy sikert ért el ennek dacára is és 5:47 mp-vel azaz 138.810 km. átlaglag körrekordot állít fel.

1924 év őszi Amerikában volt, ahol merészségével tüntette ki magát számtalan versenyben és a „vörös ördög” nevet szerzte meg magának. Előzőleg a Targa Florion egy 1500 ccm.-es Fiat-kocsival az összosztályzatban a harmadik lesz.

Még a legutóbbi időben, 1927. szeptember 4-én, a Monza-i versenyen egy új 1½ literes Fiat kocsival Milano nagy díját nyeri. Mivel azonban a cég elhatározta, hogy a következő évben több versenyen nem vesz részt a nagy versenyző, aki egy pillanatra sem tudta a versenyzést nélkülözni Bugattiékhoz megy át. A Molsheimi cég kitűnő szerződést ajánlott fel. A Circuito di Alessandriában és mindenek előtt a közelálló Targa Florioban kellett volna a céget képviselnie.

A két team nagyon fogja érezni távollétét.

Április hó 17-én Alessandriában, szomorú gyászertartás után a nagy versenyző holttestét a turini vonatnak adták át, mely örök pihenőhelyére szállította.

„Automobil-Motorsport“ husvéti triálja, 1928

2
RALEIGH
a startnál

HILD KÁROLY
498 ohv.

RALEIGH

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

2
RALEIGH
a célban

1
RALEIGH
az 5. büntetőpont nélküli között

Vezérképvislet:

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

Hírek

Fogyasztási verseny volt Milánóban március 26-án. Minden versenyző 1 liter benzinnel indult. 175 km.: 1. Fari-nelli (Della-Ferrera) 40 km. 250 méter. 1:13:01 alatt. Átlagsebesség: 32.047 km. — 250 km.: 1. Balagna (Augusta) 22.075 km. 36 p. 59 mp. Sebesség: 34.272 km. — 350 km.: 1. Granavaldi (O. K.-Supreme) 22.035 km. 38 p. 05 mp. Sebesség: 33.278 km. 2. Remo (Harley-Davidson) 19.095 km. — 500 km.: 1. Gatti (Guzzi) 27 km. 745 méter. 52 perc alatt. Sebesség: 31.690 km. — 500 km. sidecar: 1. Bosco (Ariel) 14.155 km. Idő: 21:46. Átlag: 35.630 km.

Németországban nemrég „Italienisch für Kraftfahrer” címmel dr. R. de Crignis-től egy az olaszhoz motoron vagy automobilon látogatni szándékozók számára igen hasznos kis kézikönyv jelent meg. Ez a kis könyv 31 oldalon tartalmazza mindazokat az olasz szakkifejezéseket, amelyeket egy automobilista vagy motorkerékpáros egy ilyen túra alkalmából használhat. A könyvecske minden oldala szótárhoz hasonlóan két hasábra van osztva, balról az olasz, jobbról a német kifejezésekkel. A könyv ügyes berendezése nagymértékben megkönnyíti az utazóknak szükségleteik beszerzését és az ottaniakkal való érintkezést. A könyvecske ára P 1.42 és megrendelhető a nagyobb könyvkereskedésekben.

Rudolf Runtsch Kingswood-ba utazott, hogy a Douglas-gyárban kitanulja az angol gyártási és javítási módokat. Leveleiből értesülünk, hogy a gyár egy 750 kcm-es versenygépet hozott ki, mely a fékpádon 44 lóerőt ad le, továbbá egy 600 kcm-es, fékpádon 39 lóerőt leadó gépen is dolgozik, mely a bécsi képviselet számára készül. Runtsch valószínűnek tartja, hogy ő maga is fog indulhatni néhány angol versenyen.

Az olasz motorkerékpárversenyek kezdete. Az olasz motorkerékpárversenyt április 22-én kezdték meg a Circuito di Messinával. A versenyen az összes nagy és nevezetes versenyzők hiányoztak, akik mindnyájan a volánhoz pártolva az Alessandriai „Circuito Bordino”-n startoltak. Így azután az új és fiatal gardának szabad tere volt megmutatni tudását.

Assenből jelentik, hogy a Holland TT 1928. évi június hó 23-án kerül lefutásra az ösmert „Circuit van Drenthe”-n. A tavalyi versenynek igen nagy sportbeli értéke volt, mindazonáltal kevés német és osztrák indulóval dicsekedhetett. A pálya mint hírlík, igen jó állapotban van. Az osztrákok és németek részéről a verseny iránt nagy az érdeklődés és már sok neves versenyző bejelentette indulását.

A június 24-én a Le Mans Circuiten lezajló Grand Prix Bugatti-t a gyár támogatásával az Automobile Club de l'Ouest rendezi. Első nevezési zárlat április 15., míg a második május 15-én van. A verseny 4 kategóriára oszlik. 1. 2 és 2.3 literes versenykocsik kompresszorral. 2. 1.5 literes versenykocsik kompresszorral és 2 valamint 2.3 literes kocsik kompresszor nélkül. 3. 1.5 literes 4 hengerek kompresszorral. 4. 1.5 literes 4 hengerrel kompresszor nélkül. Ezek tulajdonképpen előfutamok is. A táv itt 103. 572 km. A döntőt handicap alakjában rendezik 276.192 kilométerre.

Már a mult számunkban megírtuk, hogy Segrave őrnagy ismét akcióba fog lépni, hogy a tőle elhódított sebességi világrekordot visszaszerezze. Segrave őrnagyról a közelmúltban megírták az angol lapok, hogy végleg visszavonul a versenyzéstől és egy nagy angol cementgyár igazgatója lesz. Úgy látszik azonban a versenyző vér nem nyugszik benne. Segrave megkezdte egy olyan kocsi építését, amely hivatva volna a 400 kilométeres sebesség elérésére. A gép megépítéséhez szükséges tőkét, 20.000 angol fontot, egy milliárdos angol ajánlotta fel. Az új kocsi a Rolls-Royce műveknél épül és Segrave szerint augusztusra készen is lesz. Az új gépnek elsőkerékmeghajtása lesz és egy 1300 HP. nagy Rolls-Royce repülőgép motor fogja hajtani. Segrave az építésben átvette a Cambell-formát és a gép faránál a repülőgépeknél alkalmazott stabilizátort használja. Segrave szeptemberben akarja megkezdni kísérleteit a floridai homokon. Minden ambíciója, hogy a „sebesség rekordja” az ő birtokában legyen.

Eleőd János †. Néhány hét előtt távozott az élők sorából. A Bükk és Mátravidéki Automobil Club motorosztályának vezetője és az egri villanyművek igazgatója volt. Akik ismerték soha sem fogják elfelejteni. Az 50 éven felüli igazi vidéki uriember fiatalokat megszerző agilitással, szeretettel és lelkesedéssel viselte szíven az egri motorosok ügyét. Kirándulásokat rendezett, lelkesített, bűzdített, nem kimélt időt és fáradságot, hogy a motorkerékpársportot fellendítse. Emellett maga is kitűnő, aktív motoros volt, szenvedélyes rajongója ennek a szép sportnak. Akik ismerték, ha csak egyszer is látták, megszerették kedves, közvetlen fiatalos modora és határozott, erélyes fellépése miatt. Távozása az élők sorából pótolhatatlan veszteséget jelent a vidéki motorkerékpársportnak, melynek Eleőd János egyik legfőbb szószólója volt és pótolhatatlan veszteséget mindazoknak, akik ismerték és szerették.

A miskolci automobilkiállítás május 16-ára halasztották. A Bükk- és Mátravidéki Automobil Club által május 5-ére hirdetett miskolci automobil-, traktor- és motorkerékpár-kiállítást május 16-tól 20-ig tartják meg. A terminust a kiállításon résztvevő kereskedők és a kiállítást látogató közönség kívánságára azért változtatták meg, mert egyrészt csak május elején zárul a budapesti nemzetközi tavaszi vásár, másrészt pedig 17-én, Áldozócsütörtökön és 20-án, vasárnap lóversenyek lesznek Miskolcon, amelyek sok érdeklődőt vonzanak a vidékről. Program szerint a május 16-i szerdai ünnepélyes megnyitásra a Club fenséges védnöke kéri fel, aki a meghívott előkelőségek jelenlétében 11 órakor érkezik a kiállítás területére. 17-én, Áldozócsütörtökön és 20-án, vasárnap a vidéki testületek és egyesületek, stb. is megtekintik a kiállítást. 18-án, pénteken és 19-én, szombaton kerülnek a vidéki földbirtokosok és gazdák előtt a traktorok és közüzemi kocsik bemutatásra. A Tiszáninneri Lovas Egylet ebben az időben rendezett lóversenyén kívül a mezőgazdasági géptulajdonosok országos egyesülete is vándorgyűlést tartja. A kiállítást a KMAC és kartellklubjainak, valamint a BÉMAC-nak tagjai ingyen látogathatják. Minden résztvevő részére biztosítva van az 50 százalékos menetdíjkezdmény s már ezért sok látogatóra számítanak. Érdeklődők forduljanak a BÉMAC-hoz, Miskolc, Széchenyi-u. 9. I. emelet, telefon: Miskolc 10—10.



GOODRICH PNEU
az utak királya
A szakértők
gumija

Packard meghalt. James W. Packard, az első és legnagyobb amerikai automobilgyáros, az ismert Packard Motor Car Company igazgatója és alapítója meghalt Clevelandban.

Ausztriában ismét előadásra került és nagy sikert aratott a „The Motor Cycle Film”. Mint értesülünk, Anton Karner közbenjárásával ismét megszerezték az osztrákok a híres filmet. A hatalmas angol lap, a „The Motor Cycle” már hét év óta minden esztendőben elkészíteti filmjét, melyben majdnem az összes angol sebességi és főleg megbízhatósági versenyek szerepelnek. Az idei filmben a Nürburg Ring és az amerikai versenyek is felvették. A nézőnek először az angol Colmore Pokal résztvevőinek a teljesítményei lesznek bemutatva, amint a Mill-hegyet megmásszák. Azután következik a híres „Motor-Cycling Club”, London Land's End Trial versenye. A nemzetközi hatnapos verseny részleteiből láthatni, hogy az milyen nedves, sőt vizes mulatság volt. A földön, a mennyben, mindenütt víz és hogy a versenyzők a szárazföldet egészen elfelejtsék, jöttek a vizes árkok és folyómedrek egész tömegei. Azután következik a Scott Trial, a Sozius Trial, itt is minden víz, olyannyira, hogy a kevésbé járatos néző bizonyára vízi járműnek tekinti a motorkerékpárt. Ezután a Skót hatnapos veresenyről látni néhány érdekfeszítő részletet. A résztvevők egy szakadék szélén oly merészen veszik a kanyart, hogy minden pillanatban leesni látszanak. A film egyik legjobb része az, amelyik az angol motorkerékpáros futballszezon végén rendezett Coventry Team és Douglas Team mérkőzését mutatja be. Ebben a Sydenham-i Cristal Palace-ban lezajlott mérkőzésben mindkét csapat igen nagy ügyességről tesz tanuságot. A néző nem tudja, hogy az egész játszma alatt mit csodáljon, a játékosok ügyességét, a gépek csodálatos képességét, vagy pedig a vezetők bámulatos tudását. Hogy egy nagy német verseny hogyan fest, arról a következő felvonásban nyerünk fogalmat, mely az Európa nagydíjnak, a Nürburg Ringen megtartott futamait mutatja be. Nagyszerűen sikerültek a képek az angol TT-ről. Látjuk a startot és a különböző oly híres fordulókat. (Bray-hill, Quarter Bridge stb.) Ezután következnek még egy egész sora a legkülönbözőbb érdekes sporteseményeknek, többek között Camping-képek is. Az utolsó kép az angol Automobil Grand Prix-t mutatja be és részleteket az U. S. A.-ban lefutott tengerparti versenyekről.

Motorkerékpáros országúti rendőrség Ausztriában. Az osztrák rendőrség a közelmúltban 46 motorkerékpárt szerzett be az országúti rendőrség megalapítására. A motorkerékpáros rendőrök, mihelyt kellő kiképzésben részesültek, meg fogják kezdeni munkájukat, mely gyors összekötő és országúti forgalom szabályozásából fog állani. Az osztrák rendőrség, mint hírlik, további száz motorkerékpár beszerzését helyezte kilátásba. A már meglévő kerékpáros rendőrség motorizálása egyelőre még nem váltható valóra az anyagiakra való tekintettel.

A megfelelő pálya hiánya és a szegénység az oka a motorfutball lassú terjedésének. Az oly szépen elkezdett motorfutball eszméje sajnos, kezd ellaposodni. A tréning céljaira megszerzett pálya talaja puha és nagyon messze van a főváros centrumától. Kellene egy keményebb talajú pálya, ami jobban megközelíthető lenne. A fellendülés másik oka a szegénység. A motorfutball mondhatni egy speciális kis könnyű és emellett jól akceleráló és könnyen lefékezhető gépet kíván. Már pedig annyi pénze a mai rossz gazdasági viszonyok mellett alig van egy-két embernek, aki a motorfutball céljaira külön gépet tud tartani. Reméljük azonban a legjobbat. Ha a szombathelyieknek sikerült, akkor talán Budapesten is sikerülni fog. Csak kitartás kell hozzá.

Campbell világrekordját megdöntötték. Az amerikaiak kísérlete, mely odairányult, hogy a Campbell által tartott világrekordot megdöntsék, végre mégis csak sikerült, amennyiben Ray Keech versenyvezető a következő sebességeket érte el: 1 mérföld: odamenet ellen-széllel 17.86 másodperc (óraátlag 201.56 mérföld), visszamenet 16.63 mp. (óraátlag 213.90 mérföld). A fenti két kísérletnek a középátlaga adja a világrekordot, óránként 207.73 mérföldet, azaz 334.23 kilométert, míg Campbell rekordja 206.9 mérföldet tesz ki. Mesébe illő sebességek, különösen ha meggondoljuk, hogy Ray Keech visszamenetének az átlagsebessége 344 kilométernek felel meg. Talán legjobban azok tudnak maguknak fogalmat alkotni hasonló sebességekről, akik látták és jól megfigyelték a táti kilométerversenyen futott sebességeket.

Magyar viadal -- magyar diadal

CORDATIC

viszi győzelemre a magyar rekordnap legtöbb nyertesét!

Urbach László 152.7 km. átlagsebességgel motorkerékpáron abszolút győztes.

Meggyesy Zoltán (Velocette)
Dr. Feledy Pál (Norton)
Dr. Bezsilla Nándor (Morgan)
Berkovits László (Amilcar)
Tarján Antal (O. M.)
Heteès Sándor (Bugatti)
Vadász Imre (Amilcar)
Svarba József (B. M. W.)
Stanzel Gyula (Morgan)

Cordaticon	első
Cordaticon	első
Cordaticon	első
Cordaticon	első
Cordaticon	első
Cordaticon	első
Cordaticon	első
Cordaticon	első
Cordaticon	második
Cordaticon	második

Az új 3 literes, nyolchengeres Bugatti megtekintésére sajnos, nem állott elegendő idő rendelkezésre. A kocsit Molsheimből való megérkezése után azonnal bevőre talált gróf Wenckheim Pál személyében. Teljesítményéről regéket mondanak. Annak ellenére, hogy kimondott túrakocsi, 140 kilométeres sebesség kifutására képes és olyan elasztikus, hogy direkt sebességgel helyből indul.

Új magyar autómobilgyár. A m. kir. állami vas-, acél- és gépgyár, mely már eddig is ismert volt autószerelő műhelyéről, most autómobilgyárat szervezett meg s e célból Amerikából a szükséges gépeket megrendelte, melyeknek egy jó része már meg is érkezett. A gyár megszervezését és üzembehelyezését a kitűnő német szakember, dr. Porsche Tivadar irányelvei szerint ejtik meg. Ismerve az állami vasgyárak gyártmányainak az egész világon elismert kitűnő minőségét, jogosan feltehetjük, hogy a német gyakorlati tapasztalatokkal párosult alaposággal lefektetett irányelvek mellett, nagyban hozzá fog járulni hazai autómobiltermelésünk minőségének megjavításához.

Szaporodnak az autóbárók. Máriabesnyő és Aszód között az országút mentén április hó 29-én nyílt meg a kisbágyi autómobil- és motorcsárda. A gyönyörű helyen fekvő régi csárdában modern komfort, kiváló konyha, hideg, rögtönzött meleg ételek, elsőrendű kül- és belföldi italok, pompás zene, külön szobák, garage stb. várják a Budapestről kiránduló motorosokat.

Az ADAC külföldi túraútja. Az idei ADAC Ausländerfahrt 13 napig tartott és április 24-én fejeződött be Innsbruckban. Kezdetét vette Augsburgban, honnan 240 autó és 16 motorkerékpár indult el 11-én 270 utassal St. Moritz, Como, Genua, San-Remo, Turin, Stresa, Pallenca, Lugano, Bergamo, Brescia, Riván át Innsbruckba. Innsbruckban a Tiroli Autómobil Club meleg fogadtatásban részesítette a túra résztvevőit, akik pár napig a klub vendégei voltak.

Új motorkerékpárműhely. A Hajós-utca 25. szám alatt új, modern felszerelésű motorkerékpárjavítóműhely nyílik meg május első felében. A műhelyt Vayk Tibor nyitja meg. A vezetést, mint hírlík, maga a kiváló szaktudású tulajdonos veszi át. Elsőrendű szerelőkkel rendelkező, mindennemű javításokat, hengerfúrást csiszolásokat, dugattyú-készítést, perselyezést, hegesztéseket stb. végez. A műhely elsőrendű gépekkel van felszerelve olyan gazdagon, hogy mindennemű javítást és munkát házilag fog elkészíteni. A műhely tulajdonosának és vezetőjének motoros- és autós körökben jól ismert neve már maga is garancia a pontos és precíz munkára.

Zenith-képviselő. Téves információk folytán lapunk legutóbbi számában közöltük, hogy a Zenith-képviselőt Lantay Ede vette át. Mint hivatalos helyről értesülünk, ez a hír nem felel meg a valóságnak. Az érdekeltek tudomására hozzuk, hogy a képviselő továbbra is Malosik Jenőnél van, VII., Akácfa-utca 22.

* A Continental-tömlő megvédi az autómobilistát és a motorkerékpárost a belső gumidefekt ellen. Teljes bizalommal lehetünk iránta, mert a Continental a belsőgumik gyártására is különös gondot fordít. E gyártmány előnye félreismerhetetlenek. Tekintettel arra, hogy a tömlővégek vulkanizálással köttetnek össze, a kötés helye teljesen légálló. Ugyanez áll a szelep ülésére is, mivel az erősítő alátétlapot belülről forrasztják oda. A gumi gyűrődését azáltal küszöbölték ki, hogy a tömlőt már gyárilag kóralakúra formálták. A tömlőfal az abroncs felé eső részen a belső oldalról megerősített, úgy hogy az abroncs semmiesetre sem képes azt kikoptatni. A gyárban folytatott hosszú és alapos ellenőrző munkálatok kezkeskednek arról, hogy a tömlő a szabályos légnomást sokáig megtartja. Minden gumit forgalomba hozatala előtt tüzetesen kipróbálnak (nyújtott állapotban, víz alatt stb.), minek folytán hibás darab, vagy hibás anyagnak forgalomba hozatala kizárt.



DOUGLAS

mindenkütt

V E Z E T Ő

Vezérképviselő
VI. kerület,
Podmaniczky-
utca 18.

Az Autómobil Club de France sportkocsi nagydíja. Mint ismeretes, az Autómobil Club de France kénytelen volt érdeklődés és résztvevők híján lemondani Franciaország nagydíját. Most, hogy 1928. évben mégis rendezzen egy nagy versenyt, kifirta a sportkocsik nagydíját. A verseny iránt, mely július 1-én a Comminges melletti körpályán kerül lefutásra, az autós körökben igen nagy az érdeklődés, úgy, hogy a szép sikerre minden remény meg van. Alább adjuk az eddig befutott nevezéseket. I. kategória (5500 kcm. hengerűrtartalom felül) 7 nevezés. 1 Hispano, 2 Chrysler, 2 Peugeot, 1 Ariés és még egy megnevezetlen márka. Vezetők részéről: Hispano C. T. Weymann, aki a Stutz-al való meccsben győzött, Chryslerrel, Stoffel és de Vere, Peugeot-al, Boillot és Morain, Ariés-el, Laly és az ösmeretlen márkával Bouriat. II. kategória (2000—3000 kcm-ig) 13 nevezés. 8 Bugatti, 1 Ballot, 1 Georges Irat, 1 Bignan, 1 Lancia és 1 Ariés. Vezetők: Bugatti-val Drouet, Chiron, Juneck asszony, Williams, Velitchnovitch, Lehoux, Simon és egy még megnevezetlen vezető. Ballot-val Besaucéle, Irat-val Rost, Bignan-al Mesnel, Lanciával Bocco és Ariés-el Duray. III. kategória (1100—1500 kcm-ig) 6 nevezés. 5 Bugatti, 1 Corre-La-Licorne. Vezetők: Bugattival D'Ahetze, Lucas, Gaupillat, Dreifus és egy megnevezetlen, Corre-vel Doré. IV. kategória (750—1100 kcm-ig) 15 nevezés. 3 Lombard, 1 D'Yrsan, 6 Salmson, 1 Alphy, 1 BNC, 1 Rally, 1 Ariés és egy még megnevezetlen gyártmány. Vezetők: Lombard-al Desvaux, Guy és Kristian, d'Yrsan-al Simas, Salmson-al Gauthier, D'Abbadie, Signoret, d'Havrincourt és két megnevezetlen vezető. Alphy-val Brisson, BNC-vel Billiet, Rally-val Moran, Ariés-el Lugal és a nevezetlen márkával Lepicard. V. kategória (750 kcm-ig) 4 nevezés. 1 Rovin, 1 d'Yrsan, 1 Sima Violet és egy megnevezetlen gyártmány. Vezetők: Rovin-al maga a konstüktör Rovin, d'Yrsan-al Siran, Sima-val Treunet és az ösmeretlen márkával Violet, a Sima tervezője.

A Bugatti autómobilok budapesti vezérképviselője a közeljövőben gyári szerelővel fog rendelkezni. Gróf Salm Hermann és Rózsahegyí Gusztáv megállapodtak a gyári mechanikussal, melynek értelmében az állandó alkalmazást vállal a budapesti képviselőnél. A mechanikus jelenleg még a Targa Florión van, de a verseny végeztével azonnal Budapestre utazik, hogy új helyét elfoglalja. A nagy tapasztalatokkal rendelkező olasz szerelő a Bugatti-kocsi versenyre való előkészítését fogja vezetni, ami hatalmas segítséget jelent Bugatti versenyzőinknek. A túra Bugattik tulajdonosai pedig egy kiváló, tapasztalt szakértőt fognak személyében nyerni.

A Shell-olajok kiválóságát bizonyítja a legutóbbi Óceánrepülés. Köhl kapitány megérkezése után a következő táviratot intézte a vállalathoz: Greenly Island via Longpoint via Fogo. Legnagyobb igénybevétel mellett Shell-Voltol mint legmegbízhatóbb kenőanyag szolgált Amerikarepülésnél. Köhl kapitány. Köhl kapitány mellett a Zeppelin Z. R. III. Amerikarepülésénél és Amundsen északsarkai repülésénél is Shell-olajat használt.

* A newyorki közlekedési rendőrség és az Indian-motorkerékpárok. A motorkerékpárok forgalombahozataláról Amerikában készült legutóbbi statisztika méltó feltűnést keltett az európai szakkörökben. A legismertebb márkák között hihetetlen eltolódás történt, egyedül az „Indian” tartotta meg ismét vezető pozícióját. Hogy miért vezet a statisztika elején ez az Amerikában hihetetlenül népszerű márka, könnyen megértjük, ha olvassuk a közlekedési rendőrfőnök új költségvetését, melyben egyedül az éjjeli közlekedési rendőrség részére 1200 darab új 750 kcm-es „Indian”-motorkerékpár beszerzésére kér a magisztrátustól felhatalmazást, úgy, hogy a rendőrség szolgálatában Newyorkban és Chicagóban csaknem 10.000 „Indian”-motorkerékpár fut.



„TEVES„

dugattyúgyűrűk, olajlevezetőgyűrűk, zsírszűrőcsapszegek minden kivételben. — Dugattyúcsapok edzve és köszörülve. — Nyersszelepek, zsírszóprések. — Nagy raktár!

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

Újabb vidéki motorosztálya alakult a miskolci BÉMAC-nak. Mult számunkban adtunk hírt arról, hogy az egyre izmosodó BÉMAC Gyöngyösön megalakította motorosztályát, most pedig arról számolunk be, hogy f. hó 15-én alakították meg a BÉMAC egri motorosztályát, a közeli napokban pedig a sátoraljai helyi motorosztály megalakítására kerül a sor, melynek ügyében dr. Székely László, sátoraljai helyi kórházi főorvos, a BÉMAC választmányi tagja, fáradozik. Az egri motoros gárda egyes tagjai már régebben kitűntek kiváló sportteljesítményeikkel, így csak örömmel üdvözölhetjük azt, hogy egy klubba tömörülve fogják folytatni munkájukat. Miként a gyöngyösi motorosztály elnöke, a város polgármestere, dr. Puky Árpád lett, úgy az egri motorosztály is díszelnökévé Hevesmegye alispánját, Okolicsányi Imrét és elnökévé Eger város polgármesterét, Trak Gézát választotta meg, alelnökök pedig dr. Magyar Árpád és Szabó Ferenc lettek. Az egri klub sportszerű vezetésével Valentinyi Károly motorkerékpárversenyző bízott meg. A gyűlésen a gyöngyösi BÉMAC motorosztálya Vas Zsigmond klubkapitánnyal az élén vett részt. Az alakuló gyűlésen Egerben Siposs Géza, a BÉMAC ügyvezető igazgatója elnökölt. A jelenlevők elhatározták, hogy a miskolci, egri, gyöngyösi és sátoraljai helyi BÉMAC-isták legközelebb közös összejövetelt tartanak az ónodi Rákóczi-várban és onnan a Tisza partjára, a halászközhöz és a komphoz rándulnak ki, egy másrészt Parádát fogják meglátogatni, továbbá terveznek egy közös lillafüredi kirándulást és még az idén el akarnak látogatni testületileg a sárospataki ősi Rákóczi-kastélyba és ugyanakkor a tokaji hegy lábához, melyek mind a BÉMAC területén fekszenek. Az alakuló gyűlés kegyelettel emlékezett meg néhai Eleőd Jánosról, a BÉMAC motorosztályának tragikus véget ért elnökéről, kinek sírjához testületileg zárandokoltak el. Megalakulás alkalmából üdvözölték a magyar testvérklubokat és jegyzőkönyvben örökölték meg köszönetüket a magyar szaksajtó iránt, amely oly hálára készítő módon és megértéssel mindig önzetlenül propagálta automobilizmusunk ügyét.

Autó- és szántómotor

főtengelyek és hengerek csiszolása

és minden e szakmába vágó alkatrészek készítése



Dedics Testvérek, Budapest
 VIII., Óriás-u. 15. Telefon: J. 303-45. Alapítva 1903

Szárzsföldön

NSU

autó és motorkerékpár,

Vizen

Johnson

csónakmotor

vezet!

PNEUMATIK ÁRUSÍTÓ R.-T.
 Andrassy-út 27. sz. Telefon: Teréz 134-78

MINT LAPZARTAKOR ÉRTESÜLÜNK, a Targa Floriót Divio nyerte meg Bugatti-kocsin, második lett Campari (Alfa-Romeo), harmadik Conelli (Bugatti), negyedik Vieron, ötödik Juneck asszony (Bugatti). A verseny részletes méltatását és a részletes eredményeket jövő számunkban fogjuk hozni Déván István főszerkesztőnk tollából, aki személyesen volt lenn megtekinteni a versenyt.

Hibajavítás. A mult számunkban a korrekciójánál történt elnézések folytán több súlyos sajtóhiba került a szövegbe. Különösen kellemetlenül érintett minket husvétii versenyünk mecenásának, Pojlák József leányfalui földbirtokosnak a hibásan írt neve. A sajnálatos tévedésért szíves elnézését ezúton is kérjük. A hibák javítását az alábbiakban adjuk:

A 34. oldalon felső képaláírásnál Soring helyett Touring olvasandó. A 34. oldalon középső képaláírásnál Roadster helyett Roadster olvasandó. A 47. oldalon bal hasábon lévő képaláírásnál harmadnapi helyett harmadnapi olvasandó. A 48. oldalon balhasábon lévő képaláírásnál Gonglas helyett Douglas olvasandó. A 39. oldalon jobb hasábon lévő képaláírásnál Pojlok József helyett Pojlák József olvasandó. A 41. oldalon bal hasábon lévő képaláírásnál Pojlok-uradalom helyett Pojlák-uradalom olvasandó. A 40. oldal első hasábjának második bekezdésében a 8. sorban az 5. szó versenyzőnk helyett versenyzőknek olvasandó. A 41. oldalon jobb hasábon lévő képaláírásnál ózóval kezében helyett órával kezében olvasandó. A 42. oldalon az alsó képaláírásnál Pothám József helyett Pothárn József olvasandó. A 43. oldalon lévő képaláírásnál Water-splash helyett Water-splish olvasandó. A 46. oldalon jobb hasáb 5. bekezdésnél Burghardt István helyett Burghardt István olvasandó. Ugyanebben a bekezdésben a 10. sorban P and M helyett P and M olvasandó.

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 délelőtti 10-1 óráig. Telefon: Teréz 136-64.

Stádium Sajtóvállalat Rt. — Felelős üzemvezető: Györy Aladár

MAGYAR WAGGON- és GÉPGYÁR RT.



:: GYŐR ::
 Telefonok: 201, 207, 204

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

RÁBA

3 ÉS 5 TONNA HORDKÉPESSÉGŰ

Teherautók
Autóbuszok



Speciál-és Pótkocsik

A magyar utaknak legjobban megfelelő autó

A magyar utaknak legjobban megfelelő autó

Szolid kivétel, gazdaságos üzem, előnyös árak és feltételek. Ajánlati felhívások cégünkhez címzendők. Képviseletünk nincsen.

Hirdetőinktől
ezúton kérjen ajánlatot, prospektust, felvilágosítást stb.
IDŐT ÉS PÉNZT TAKARIT MEG!

1928

hó

Hivatkozással az „AUTOMOBIL-MOTOR-SPORT“-ban közzétett hirdetésére, szíveskedjék

küldeni.

Név:

Cím:

1928

hó

Hivatkozással az „AUTOMOBIL-MOTOR-SPORT“-ban közzétett hirdetésére, szíveskedjék

küldeni.

Név:

Cím:

1928

hó

FIZESSÉN ELŐ
az AUTOMOBIL-MOTORSPORT-ra

Előfizetési megrendelés.

Ezennel megrendelem az „AUTOMOBIL-MOTOR-SPORT“-ot 1928-ra, az itt közölt előfizetési feltételek szerint.

**AUTOMOBIL-
MOTORSPORT**

Előfizetési ára:
Egy évre P 20'—
Egyes szám ára:
1'— pengő.
Megjelenik évente:
24-szer.

Név:

Cím:

NYOMTATVÁNY



NYOMTATVÁNY



NYOMTATVÁNY



Kérjen ismerősei részére mutatványszámot.

Töltse ki ezeket a rovatokat.

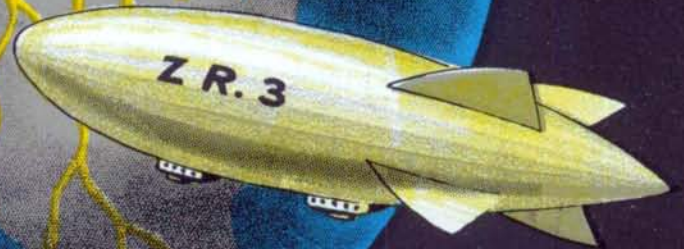
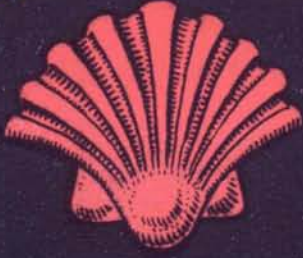
A következő címekre sziveskedjenek mutatványszámot küldeni:

.....
.....
.....
.....
.....
.....

Az
**AUTOMOBIL-
MOTORSPORT**
t. Kiadóhivatala

B u d a p e s t,
VI., Rózsa-utca 111. sz.

SHELL



Marian Markbreiter K.

UNIVERSAL
NAGYMEZO-U. 41.

SHELL KŐOLAJ R.T.

BUDAPEST, V., ALKOTMÁNY-UTCA 18.

SHELL KŐOLAJ RT.

BUDAPEST, V., ALKOTMÁNY UCCA 18.

BENZINKÚTJAI ÉS BENZINKISZOLGÁLTATÓ TELEPEI

BUDAPESTEN:

- I., Gellért téri nyilvános kút
- o II., Clark Ádám tér, Siklónál
- II., Ganz ucca 4., Flórián Garage
- IV., Petőfi tér 5., Carlton Garage
- IV., Eskü tér 5., nyilvános kút
- V., Katona J. u. 5/7., Frank, Heller és Társa
- o V., Lipót körút, Vigszínházzal szemben

- V., Szabadság téri nyilvános kút
- VI., Zichy Jenő ucca 11., Mercur Garage
- VII., Baross téri nyilvános uccai kút
- VII., Francia út 43/44., Darvas Garage
- VII., Garay u. 13., Liget Garage
- VII., Rottenbiller u. 11., Lukács és Böhm
- VII., Szent László út 29., Görlinger Rudolf

VIDÉKEN:

- o Aszód: Polacsek Dezső, vaskereskedő
- Balatonboglár: Simon Géza, kereskedő
- o Békéscsaba: IV., Baross u. 5. Bonyhád Imre
- Balatonföldvár: Holovits György, vendéglős
- Beled: Heimler Márkus, kereskedő
- Budafoke: Kern János és Tsa., Ország út 56.
- o Barcs: Fogy. és Értékesítő Szöv., Fő u.
- Berettyóujfalu: Kondor Ferenc, kereskedő
- Budaörs: Kruck József, kereskedő
- o Csillaghegy: Fehrer Ferenc, vendéglős
- o Celldömölk: Domokos István, vendéglős
- Csorna: Papp Géza, vaskereskedő
- Debrecen: Csapó u. 10. Auspitz József
- o Devecser: Kollin Adolf és Fia
- Esztergom: Kossuth Lajos u. 50. Nyilv. kút
- Gyöngyös: Fő tér, Forgalmi Bank
- Győr: Árpád út 30., Fejes László
- Hegyeshalom: Nits Márton, kereskedő
- + Hódmezővásárhely: Beregi Lajos, kereskedő
- Harkányfürdő: Gróf Károly, vendéglős
- o Hatvan: Magyar Keresk. R.-T. fiókja
- Jászárokszállás: Kántor Zs. Lajos, keresk.
- Jászapáti: Demeter József és Fia, keresk.
- + Kalocsa: Forgalmi R.-T.
- Kaposvár: Antal József és Társa, Fő u. 22.
- + Kaposvár: Somogy megyei Gazdák R.-T.
- Kápolnásnyék: Hirschler Dezső, kereskedő
- + Karcag: Fodor Sámuel, kereskedő
- + Kemece: Zwiebel Testvérek és Társai
- Keszthely: Faragó Ferenc, kereskedő
- Kecskemét: Mátyás király tér, nyilvános kút
- o Kiskunfélegyháza: Kaiser E. műszerész, Piac u.
- + Kiskőrös: Grosz Adolf, kereskedő
- o Komárom: Borbély Gusztáv, kereskedő
- Kunszentmárton: Klein Adolf, kereskedő
- Lengyeltóti: Szücs József, kereskedő
- o Leányfalu: Kecseri Roth István, vendéglős
- Marcali: Kopári Jenő, kereskedő
- Miskolc: Széchenyi u. 28.

- Mezőcsát: Friedmann Hermann, kereskedő
- o Mezőkövesd: Reich Sándor, kereskedő
- Mágocs: Mágocsvidéki Takarékpénztár
- o Mohács: Bauer Károly, vaskereskedő
- Nagykanizsa: Szabó Antal, Deák tér
- Nagyatád: Szabó és Burits, kereskedő
- Nagydorog: Fischl Mór
- Nagykátá: Czako András, kereskedő
- + Nyiregyháza: Zwiebel Testvérek és Társai
- Orosháza: Beregi Lajos, kereskedő
- Ózd: Weinberger Bernát, kereskedő
- Pápa: Kohn Adolf, kereskedő
- o Paks: Resch István, kereskedő
- Pécs: Majláth ucca, Pannonia Garage
- Pécs: Kórház tér, Zakovszky István
- Püspökladány: Universum Kereskedelmi r.-t.
- o Pásztó: Eichler Márton, kereskedő
- o Piliscsaba: Tamás Mihály, gyógyszerész
- Révfülp: Török Imre, kereskedő
- Rákospalota: Bocskay u. 82., nyilv. kút
- + Salgótarján: Krausz Jenő, kereskedő
- Sásd: Fuchs József, kereskedő
- o Siófok: Hajóállomás, nyilvános kút autók és motorcsónakok részére
- o Szeged: Jambory Lajos, Tiszalajos körút 69.
- + Szekszárd: Müller Testvérek, kereskedő
- Székesfehérvár: Nádor u. Libermann Lajos
- Székesfehérvár: Széchenyi u., vasúti átjáró
- + Szolnok: vitéz Sebő György, műszaki ker.
- + Szombathely: Pannonia Vas megyei Árufor.
- Sopron: Lenck Samu utóda Varga Ferenc, Várkerület 117.
- Tiszafüred: Weiszmann József, kereskedő
- + Törökszentmiklós: Lábassy-féle mezőgazd.
- Ipar- és Gépgyár r.-t.
- Tiszaföldvár: Komondy Imre, kereskedő
- o Visegrád: Fő u., templom mellett
- Vác: Kiszner Márton, kereskedő
- Zirc: Rosenberger Mór, kereskedő

o Építés alatt levő nyilvános kutak, + benzin lerakatok.

TARGA FLORIO

1928

Bugatti ismét győz!

- 
1. **Divo** (Bugatti)
 3. **Conelli** (Bugatti)
 5. **Juneck asszony** ... (Bugatti)

Bugatti vezérképviselet,
kiállítási helyiség:

JÓZSEF-TÉR 11. TEL.: J. 263-77

:::

MAGYAR REKORDNAP

:::

Meggyessy Zoltán 350-es

VELOCETTE

gépen magyar rekordot fut 128'96 km-es átlaggal, egyik menete

pedig 142.00 km-es sebesség

Második Schabrnák Oszkár

VELOCETTE

124'56 km-es átlaggal, egyik

menete 139'32 km-es sebesség

::: *Lantai, Magyar-utca 40. szám* :::

MAGYAR ÁLTALÁNOS GÉPGYÁR, MÁTYÁSFÖLD

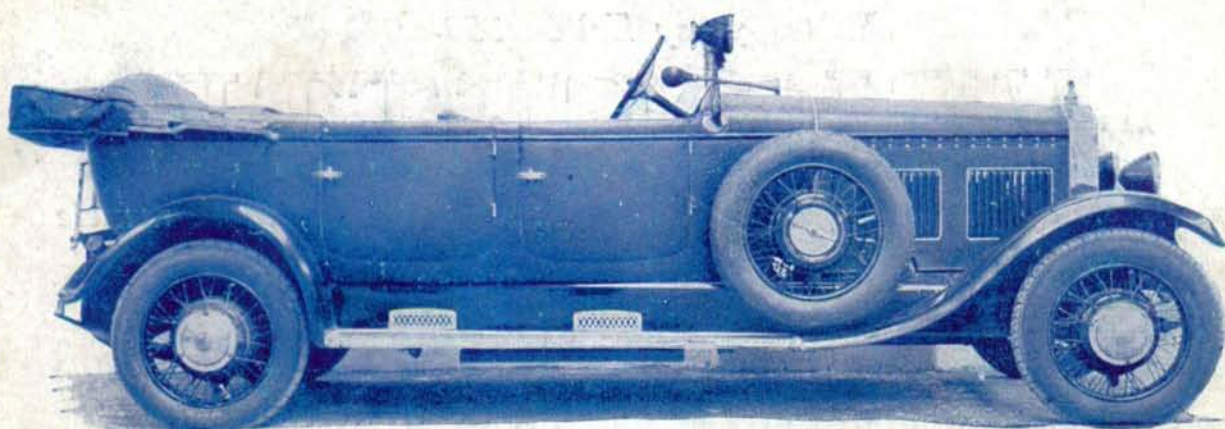
10.500 PENGŐ

AZ ÚJ HATHENGERES

2

LITERES

MAGOSIX



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