

53959

Bejelentés 1928 június 1-én
STADIUM SAJTOVÁLLALAT R. T.
KÖZMŰVEZETÉSEK VEZETŐSÉG.

Automobil Motorsport

III. ÉVFOLYAM

10. SZ.

ÁRA: 1 PENGŐ

BUDAPESTI KIR. ÜGYÉSZSÉG
1928 JUN. - 1.



DUNLOP
PNEUMATIK

385



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



7674 d

A magyar

és az osztrák Tourist Trophy minden nehézségét a Bosch-mágnesek és gyertyák bírták a legjobban. Balázs, Stelzer, Collier, a magyar TT első három helyezettje, Gall, az osztrák TT nyertese mindnyájan vallják, hogy a legjobb gyújtás a



Bosch

7674 e



7674 f

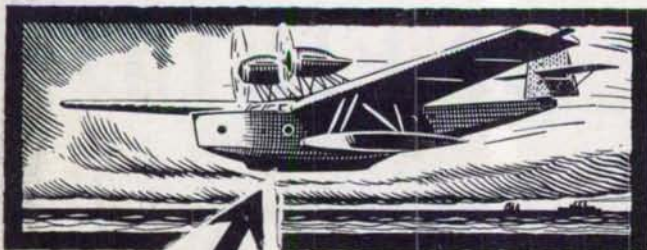
Világversenyek

a vezetők, a motor és annak minden részének legnagyobb igénybevételét jelentik. Az 1928. évi Targa Florio első 3 helyezettje: Divo, Campari és Conelli Bosch-gyújtást használtak. Választásukban nem is csalódtak, mert minden gyújtási rendszer között legjobb a



Bosch

7674 g



7674 h

Óceánrepülések

hőseit az összes nemzetek bámuló lelkesedése köszönti. Felszerelésük legkisebb részének is megbízhatónak kell lenni. Ezért volt Eckener és Amundsen és Köhl (Bremen) gyújtója és gyertyája



Bosch

7674 i



BHD

Világhírű

teljesítmények Amundsen repülése a Norvégia északi sarkon keresztül Alaskába (1926), Eckener útja a ZL 126-on az Óceánon át (1924), Mittelholzer Perzsia-repülése, De Pinedo repülése három világrészben. Mindezen sikerhez hozzájárult a tökéletes villamosberendezés: a világhírű Bosch gyújtómágnes és gyertya.



Bosch

7674 j

**Az ötödik
Magyar Tourist Trophyn
ismét**

SHELL

győz!

Négy kategória nyertesei közül három

SHELL-lel

nyert:

*Friedrich Kurt 175 cm³ D. K. W.-n.
Kategória győztes. (Rekord idő)*

SHELL Voltol és SHELL benzinnel

*Burghardt István 250 cm³ P. M.
Panthettel. Kategória győztes*

SHELL Voltol és SHELL benzinnel

*Zamecsnik Tivadar 350 cm³ Royal
Enfielddel. Kategória győztes*

SHELL benzinnel



SHELL

Kőolaj Részvénytársaság

*Budapest, V., Alkotmány-utca 18
Telefon 968-11 és 990-71*

**Magyar Junior Tourist Trophy
1928.**

Zamecsnik Tivadar

19 versenyző között

rekordidő alatt győz

ROYAL- ENFIELD

motorkerékpáron



Egy **ROYAL-
ENFIELD**

a startnál

Egy **ROYAL-
ENFIELD**

a célban

REKORDKÖR

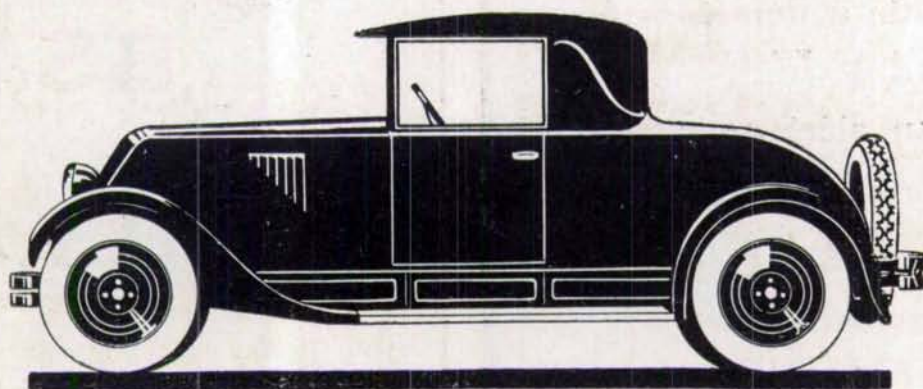


NORTON, SUPER-X és ROYAL-ENFIELD
motorkerékpárok magyarországi vezérképviselete:

WOLLEMANN ÉS TÁRSA

Budapest, VI., Andrásy-út 67.

RENAULT • MONASIX



REIMAN, V., VÖRÖSMARTY-TÉR 3

Digyáza!!!



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.

1928. évi magyar Ultralightweight
TOURIST TROPHY
rekorderedményes győzelmével a

DKU

szaporította a németországi

AVUS

versenyen elért sorozatos

győzelmeket.



Vezérképviselet:

„**ORBIS**“

Műszaki Részvénytársaság

Budapest, V., Kossuth Lajos-tér 4.
Telefon: T. 272-09 és 136-52.

Fiókok:

Szeged, Győr, Miskolc, Debrecen, Pécs.

ÚJ BSA GYŐZELMEK!

COLMORE CUP

Győztes: **J. Parker (349 ohv.**

BSA-Sidecar)

VICTORY CUP

Team-díj.

Győztes:

BSA

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

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

Körzetképviseltek kerestetnek



ARIEL

Olcósága dacára a **legszebb
legjobb** és **legmegbízhatóbb**
közhasználati motorkerékpár

557 kcm. SV modell 1690 pengő
500 kcm. OHV modell 1840 pengő

*Raktárról azonnal szállíthatók
Kedvező fizetési feltételek*

BAUER JÓZSEF

Budapest, VII., Elemér-utca 41. szám

JAMES

A Húsvéti 3 napos megbízhatósági verseny abszolút győztese és a Delmár-vándordíj védője. A DAMC túraútnak abszolút győztese. Az 1928. évi Ultra-Lightweight TT. második helyezettje. Mindezen eredményeket normál, mindenki által beszerezhető széria-gépeken érték el.

RUDGE

A táti kilométernapon egyirányban 147 kilométeres sebességet ért el. A DAMC kilométerversenyen 120 kilométerrel első.

Kaphatók a JAMES, RUDGE és TRIUMPH motorkerékpárok magyarországi vezérképviselőtől:

BRUCK NÁNDOR ÉS FIAI
Budapest, VI. Jókai-utca 21. sz.
Árjegyzék ingyen és bérmentve

**VIDÉKI
KÉPVISELETEK
KERESTETNEK!**

MAGYAR ÁLTALÁNOS GÉPGYÁR, MÁTYÁSFÖLD

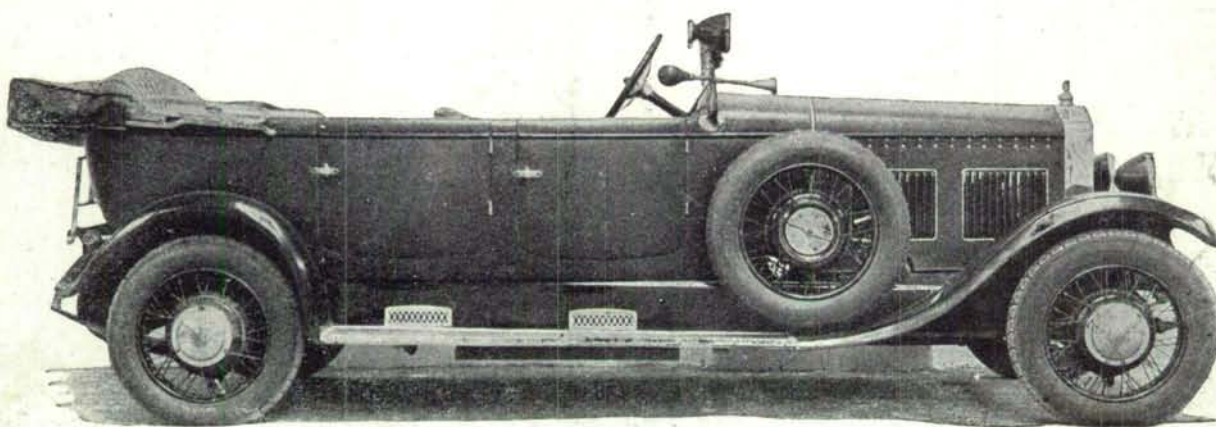
10.500 PENGŐ

AZ ÚJ HATHENGERES

2

LITERES

MAGOSIX



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

Dunántúli túraút

Szombathely — Budapest

A MORGAN

CYCLECAROK

a magyar országutakon is bebizonyították utólérhetetlen kvalitásukat. A 354 km-es helyenkint alig járható utakon könnyen tartotta a 45 km-es átlagot és a beiktatott táti versenyen

120 km-es átlagot
futott

Lantai, Magyar-utca 40 és 27.

MAGYAR WAGGON- és GÉPGYÁR RT.



:: GYŐR ::
Telefonok 201, 202, 203

RÁBA

BUDAPEST
V., Deák Ferenc-u. 14.
Tel.: T. 243-00, L. 979-41

3 ÉS 5 TONNA HORDKÉPESSÉGŰ

**Teherautók
Autóbuszok**



**Speciál-és
Pótkocsik**

A magyar utaknak leg-
jobbán megfelelő autó

A magyar utaknak leg-
jobbán megfelelő autó

Szolid kivitel, gazdaságos üzem, előnyös árak és feltételek.
Ajánlati felhívások cégünkhez eljárnak. Képviseletünk nincsen.



„TEVES.”



dugattyúgyűrűk, olajlehúzógyű-
rűk, zsírzócsapszegek minden
kivitelben. — Dugattyúcsapok edzve és köszörülve.
Nyersszelepek, zsírzóprések. — Nagy raktár!

Vezérképviselő:

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

FORD személy- és teherautomobilok ORDSON traktorok és alkatrészek

legnagyobb magyarországi raktára

Automobil- és Traktorkereskedelmi R.-T.

Budapest, VII., Rákóczi-út 19.

Telefon: József 460-38 és József 428-40

V. MAGYAR TOURIST TROPHY

A LEGERŐSEBB NEMZETKÖZI KONKURRENCIA ELLENÉRE

NEGYEDIZBEN
SUNBEAM
ABSZOLUT GYŐZTES

BALÁZS LÁSZLÓ

493. cc. OHV. **SUNBEAM**

MOTORKERÉKPÁRON

REKORDIDŐ ALATT
ABSZOLUT GYŐZTES

BÖCKH LÁSZLÓ

347. cc. OHV. **SUNBEAM**

MOTORKERÉKPÁRON A 350. cc. KATEGÓRIÁBAN MÁSODIK

KÉPVISELET: BÖCKH J. VI., HAJÓS-UTCA 15.

M E G J E L E N T
az 1928. év szenzációja!

AZ ÚJ MÉRAY!

Cserélhető kerekek.

Bölcsőváz.

Nyeregtartály.

Komplett világítás.

Új rugózott villa.

Külön benzin- és olajtank.

Burman sebességváltó.

500 kcm. S. V.	2200 pengő
500 kcm. O. H. V.	2300 pengő
750 kcm. S. V.	2400 pengő
1000 kcm. S. V.	2600 pengő

Méray Motorkerékpárgyár R.-T.
Budapest, IV. kerület, Váci-utca 1-3

Automobil-Motorsporí

FÜGGETLEN KÉPES MOTORSZAKLAP

Megjelenik minden hó 10-én és 25-én

Felélős szerkesztő: DEVÁN ISTVÁN
Hellyettes szerkesztő: DÁRDAY-ABRIANI DEZSŐ

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

Postatakarékpénztári csekk számla: 84240.

Előfizetési díjak:

Budapesten és vidéken: évi 20 pengó
Ausztriába: évi 35 szilling
Jugoszláviába: évi 800 dinár
Csehszlovákiába: évi 160 cseh korona
Romániába: évi 1200 lei

A külföldi előfizetéseknél a postaköltség is be van foglalva.

A VI. osztrák Tourist Trophy

Győztes Karl Gall (500 kcm. BMW) új útvonalrekorddal Gall a 11-ik körben 91 km-es átlagsebességgel új körrekordot fut — Az angol Himing (350 kcm. Zenith-Jap), Otto Ceconi (250 kcm. Rex-Acme) és L. Hubbauer (175 kcm. MT) a kategóriagyőztesek

F. hó 13-án zajlott le a VI. osztrák TT, melyet bátran nevezhetünk az összes eddigiek közül a legsikerültebbnek. Az Osztrák Motorkerékpáros Szövetségnek (Oe. MV) sikerült egy olyan versenyző gárdát összehozni, mint amilyen csak a legelső külföldi versenyek startjánál látható. A már félelmetes híré BMW menők, Karl Gall, Toni Bauhofer és Josef Stelzer, a tavalyi győztes Thumshirn (Ardie) mellett a minálunk csak hírből és képekről ismert kitűnő angol Ashby a tavalyi Európa Grand Prix győztes Graham Walcker és a jó hírű angol amatőr, Himing képezték a belga Gilletvezető Kicken-nel együtt a külföldiek gárdáját. Minden dicséret illeti az Oe. MV-ét és agilis rendezőgárdáját, élén Haller elnökkel, akik fáradtságot és időt nem kímélve, dolgoztak a verseny sikerének biztosításán. A benevezett kitűnő külföldi menők és az igen erős osztrák versenyzőgárda összecsapása valóban egy olyan versenyt hozott létre, mely megért minden fáradtságot.

Remek idő, kifogástalan, gondos rendezés és szép számú érdeklődő közönség adta meg a verseny külsőségeit, melynek sportbeli sikere a benevezett hazai és külföldi elitmenők által már jóelőre biztosítva volt. Az abszolút győzelem ezúttal ismét a német BMW-gyár zsákmánya lett Karl Gall révén, aki remek stílussal új útvonal és körrekordot futva ért célba. A tavalyi győztes Thumshirn (Ardie), valamint a Sunbeam-tól a Rudge-Whitworth gyárhoz átpártolt Graham Walcker defekt miatt feladták. A 350 kcm-es kategóriában az angol amatőr Himing kis különbséggel a második helyre utasította a DSH-MAG gépen versenyző Rupert Karnert. A 250 kcm-es kategóriában az osztrák Ceconi (Rex-Acme) győzött. A kitűnő angol OK-Supreme vezető

Ashby feladta. A 175 kcm-es kategóriában az első három helyre osztrák MT gép futott be, egymás között intézve el a versenyt. Győzött Hubbauer, Opawsky és gróf Boos-Waldeck előtt.

Mielőtt a verseny részletes eredményeit felsorolnánk, meg kell még emlékeznünk valamiről. Alig néhány napja, hogy a Királyi Magyar Automobil Club sportbizottsága visszautasította a motorkerékpár szakosztály azon kérelmét, hogy versenyzőinket többek között az osztrák TT-re Clubköltségen kiküldjék. Az indokolásban állítólag szerepelt az a kitétel is, hogy az osztrák TT „nem bír elég értékkel”. Ehhez csak azt kívánjuk hozzáfűzni, hogy nagyon, de nagyon boldogok lennénk, ha nálunk valaha az idej osztrák TT-hez hasonló verseny kerülne megrendezésre és hogy nagyon, de nagyon valószínűtlen, hogy az idej VI. osztrák TT résztvevői nem lettek volna méltó ellenfelei menőinknek. Az osztrákok haladnak. Propaganda, fáradtság, költség nem számít ott, lényeg, hogy a verseny kitűnően sikerüljön. Megszívlelhetnők ezt idehaza is.

A részletes eredmények a következők:

500 kcm-es kategória. Táv: 17 kör (307.7 km.) 24 induló, 12 beérkező. 1. Karl Gall (BMW) 3:38:35.6. Átlagsebesség: 84.312 km. 2. K. Kodric (AJS) 3:45:55.2. 3. A. Bauhofer (BMW) 3:44:47.2. 4. R. Runtsch (Douglas) 3:50:40. 5. F. J. Meyer (Rush) 3:52:22. 6. L. Mös-lacher (Sunbeam) 3:54:47. 7. F. Schwarz (DSH) 4:00:15.2. 8. J. Kicken (Gillet-Herstal) 4:01:35. 9. F. Reiter (BSA) 4:05:20. 10. O. Steinfeldner (BMW) 4:06:07. 11. J. Mayrhuber (Triumph) 4:23:00. 12. J. Stangl (Rush) 4:53:29. Feladták: F. Czerny (New-Hudson), J. Walla (Gillet-Herstal), Leschan (Werner-Mag), R. Aschkenasy (Rush), Eddy Meyer (P. & M.), Edy Linser (Sunbeam), G. Thumshirn (Ardie), F. Werner (Werner-Mag), F. Mayer (Monet-Goyon), A. Strohmayer (BSA) és J. Stelzer (BMW).

Legjobb kör: Karl Gall (BMW) 11:49.4 a 11. körben. Eddigi rekord: Stelzer (BMW) 12:13.4 1927-ben.

A benevezettek közismert kvalitásai garantálták az elke-szeredett küzdelmet. Az új útvonalrekord, mely 13 perccel jobb a tavalyinál, valamint a kiesettek nagy száma élenként érzékelteti a verseny hevesességét. Karl Gall, aki minden bizonnyal jelenleg egyike a legjobb európai menőknek, biztosan és megérdemelten győzött. Képességeire vonatkozólag elegendő megemlíteni, hogy körrekordját a 11. körben érte el, tehát merészen nyoma sem volt a fáradtságnak. Az angol Graham Walcker, aki csak nemrégiben vált meg a Sunbeam-gyártól, defekt miatt feladta, úgyszintén a tavalyi győztes Thumshirn (Ardie) és a volt körrekorder Stelzer (BMW).

350 kcm-es kategória. Táv: 17 kör (307.7 km.) 13 induló, 7 beérkező. 1. G. E. Himing (Anglia) Zenith-Jap) 4:03:28.8. Átlagsebesség: 78.156 km. 2. Rupert Karner (DSH-MAG) 4:05:48.4. 3. M. Schneeweiss (Harley-Davidson) 4:16:16.8. 4. M. Grumbier (Harley-Davidson) 4:17:08. 5. F. Cimpa (AJS) 4:20:06. 6. F. Suchy (Harley-Davidson) 4:25:59.2. 7. A. Schaal (Velocette) 4:44:20.4. Feladták: M. Gayer (Chater-Lea), L. Riepel (Sunbeam), R. Hunger (New-Imperial), W. Melichar (New-Gerrard), K. Machu (Monet-Goyon), A. Daxböck (Raleigh).

Legjobb kör: M. Gayer (Chater-Lea) 13:18.6. a 11. körben.

Az első két körben egy fiatal osztrák menő R. Hunger vezet, New-Imperial gépén. Mögötte Riepel (Sunbeam), az angol amatőrversenyző Himing (Zenith), Rupert Karner (DSH) és a három Harley menő. Az ötödik körig a helyzet a következőképpen alakul: 1. Riepel, 2. Karner, 3. Himing és 4. Gayer (Chater-Lea). A hatodik körben Karner kerül az élre, követve Gayer, Schneeweiss és Cimpa (AJS) által. Innen a helyzet nem változik a nyolcadik körig. A kilencedik körben a kitünő Chater-Lea vezet, Gayer veszi át a vezetést, nyomában közvetlenül Karner, Himing és Schneeweiss. Újabb öt körön keresztül a helyzet nem mutat fel lényegesebb változást. A tizennegyedik körben Gayer feladja, Himing, aki a tizenharmadik körben Karner elé került, az élre megy s vezető helyét a verseny végéig megtartva, győz.

Az angol Himing pompás menést produkált és kitünő taktikáról tett tanúságot. Karner kitünő menésével bebizonyította, hogy még mindig a régi. Feltűnően jól tartotta magát a három Harley menő, Schneeweiss, Suchy és Grumbier.

250 kcm-es kategória. Táv: 17 kör (307.7 km.) 6 induló, 2 beérkező. 1. Otto Ceconi (Rex-Acme) 4:18:20.8. 2. H. Höbel (Puch) 4:44:03. Feladták: E. Toricelli (Puch), F. Fiala (New-Imperial), W. A. Lloyd (OK), C. T. Ashby (OK).

Legjobb kör: C. T. Ashby (OK) 14:11.8 a 6. körben.

Izgalmas verseny. Az első három körben Puch vezető, Toricelli van az élen, követve Ashby (OK) és Ceconi (Rex-Acme) által. A harmadik körben a kitünő Ashby kerül az élre, de már az ötödik körben a villachi Ceconi veszi át a vezetést, melyet azután a verseny végéig megtart. A verseny hevességét bizonyítja a körrekordok tömeges megdöntése. Ashby háromszor, a győztes Ceconi ötször, Toricelli négyszer futott a régi körrekordnál jobb köridőket. A győzelem kitünő fényt vet a vezető mellett a Rex-Acme gépre, mely ezúttal a legerősebb konkurenciából került ki győztesként.

175 kcm-es kategória. Táv: 12 kör (217.2 km.) 5 induló, 3 beérkező. 1. L. Hubbauer (MT) 3:08:59.2. 2. J. Opawsky (MT) 3:16:33. 3. Gróf Boos-Waldeck (MT) 3:27:22.2. Feladták: K. Behmer (Monet-Goyon), A. Huneck (D. S. H.).

Legjobb kör: L. Hubbauer (MT.) 14:43.4 a 6. körben.

Az első körben Hubbauer (MT) vezet, követve az ugyan-csak MT-vel versenyző Boss-Waldeck-től és a DSH menő Huneck-től. A második körben Opawsky (MT) foglalja el a második helyet. A helyzet azután a verseny végéig lényegesen nem változik. Az osztrák MT-gépek győzelme élénk tanúsága az osztrák motorkerékpáripár fejlettségének.

FORGALMI HIREK

A kereskedelmi miniszter útépitési tervei.

A kereskedelmi minisztériumban Hermann Miksa miniszter elnöklésével igen fontos tanácskozás volt az összes érdekeltek bevonásával, ahol a miniszter tájékoztatta az érdekelteket útépitési programjáról. A kőbányák részéről a megbeszélésen Bacsinzky Vladimir, volt külügyminisztériumi osztályfőnök, a GyOSz kőbányaszakosztályának elnöke és Rauch Árpád, a Badaacsonyi Bazaltbánya igazgatója, a cement-, illetve betonérdekeltség részéről Vida Jenő, a MÁK elnöke, Schiffer Miksa és Gesmay József, a keramitgyárak részéről, Lukács József a Drasche és Szécsi Illés a Magyar Kerámiai Gyár vezérigazgatói, az aszfalterdekeltség részéről pedig Koltay Mátyás, a Magyar Asphalt vezérigazgatója

jelent meg. A fővárost a megbeszélésen Király Kálmán műszaki tanácsos képviselte. A GyOSz részéről Chorin Ferenc, Fenyő Miksa és Knob Sándor titkár voltak jelen. A miniszter bejelentette, hogy azokon az összegeken kívül, amelyeket a költségvetésben új utak építésére és a meglévő modernizálására előirányoztak, a kormány egyes igen fontos, az ország gazdasági ütereinek nevezhető utaknak a legmodernebb igényeknek is megfelelő átépítését tervezi. Itt a Budapest—bécsi, a Budapest—siófoki, a Budapest—váci utak kiépítéséről van szó. Összesen 380 kilométer útvonal jön tekintetbe, aminek kiépítése körülbelül 30 millió pengővel volna keresztülvihető. A Budapest—bécsi útvonal kiépítésére az indítja a kormányt, hogy ennek az útvonalnak kiépítésével bekapcsolódhatunk a nemzetközi úthálózatba. A Budapest—siófoki útvonal a Balaton-fürdőügyi és idegenforgalmi szempontjából fontos, míg a Budapest—váci útvonal kiépítését az útszakasz rengekívül élénk forgalma okolja meg. A tervek szerint a kiépítendő útból 75 kilométer nagyforgalmú, 160 kilométer közepforgalmú és 140 kilométer kismforgalmú útvonal. A tervezett utak szélessége a kőpályát illetőleg 6 méter lenne. A 380 kilométeres útvonal összterülete 3 millió négyzetmétert tesz ki. Az első kategóriába tartoznának a kővel, keramittal és a legellenállóbb aszfalttal burkolt utak, a másodikba a bitumenes és betonos, míg a harmadikba azok az utak, melyeket felületi kezeléssel (kátrány, vízüveg, cement, makadám) látnak el. Az anketon ezután az összes érdekeltet felszólaltak, majd Király Kálmán műszaki tanácsos ismertette azokat a tapasztalatokat, melyeket a főváros útépitő ügyosztálya gyűjtött össze hosszú évek során. A fentiek alapján tehát megvan a remény, hogy ez a három igen fontos útvonal ez év folyamán végre használható állapotba kerül és a kitünő külföldi utakhoz hasonló felülettel fog bírni. Mi részünkről a legmelegebben a Wien—innsbrucki metódust ajánlanánk, ahol a kitünő alapépitmény, mérsékeltlen emelt fordulók és felséges felület jellemzi az útvonalat. A versenytárgyalást az utakra már ki is írta a kereskedelmi minisztérium és így megvan minden remény, hogy az utak építését, mint hírlik, egyszerre több helyen már meg is kezdik.

A most sokat emlegetett Floridát, mely az Egyesült-Államok legdélibb része és az Atlanti-óceán partján fekszik, most összekötötték az USA nyugati részével, Kaliforniával. Az útvonal hossza közel sem olyan, mint a Pacific, de meghaladja a 3500 kilométert. Kiinduló pontja a floridai St. Augustine, míg érkezési pontja a kaliforniai St. Diego. Az útvonal mocsarakon, sivatagokon, vad hegyvidékeken és nagy folyamokon visz keresztül. Jellemző, hogy egy, a Mobile városa mellett elbúzózó hatalmas mocsaras területet két 15 kilométeres híddal szeltek át, melyeknek építése több, mint félévig tartott. A Mississippin államon keresztül futó 100 kilométeres útvonal a helyi viszonyok folytán több mint 100 millió dollárba került.

Szolnokmegyében ez évben nagyarányú útépitések lesznek. Kiépítés alá kerül a Jászdózsa—jákóhalmi 5.5 km., a Karcag—kúnhegyesi úton 4.5 km., a Tiszasüly-kötelmi út és a kolopfürdői beágazás 11 km., a Tiszaderzs—tiszaszentimrei út 3 km., a Túrkeve—gyomai út 26 km. és a Kúnszentmárton—szarvasi út 3 km. hosszúságban. A fenti utak közül különösen a Túrkeve—gyomai út megépítése bir fontossággal, mert meg rövidíti a Budapest—Békéscsaba utat.

A burgenlandi utak továbbra is a szegyeene maradnak az osztrák közigazgatásnak. Mindenki előtt ismeretes, hogy ha valaki automobilon vagy motorkerékpáron Wienbe, Klagenfurtba, Grácba, avagy Wiener-Neustadtba megy, a mérsékeltén jó magyar utak elhagyásával a Burgenlandon keresztül futó kriminális útszakaszokra kerül. Mint most értesülünk, az osztrák kormány útépitési programjában csak 1933-ra kapcsolta be az Ausztriát Magyarországgal összekötő utak modern kiépítését. Azt hiszük, a taktika alaposan meg fogja

Motorkerékpárokat a legprecízebben, legolcsóbban

Vajk Tibor motorkerékpár javítóműhelye **javít.**

Budapest, VI., Hajós-utca 25.

Javítások határidőre pontosan készülnek.

magát bosszulni, különösen akkor, ha készen lesz a kitünő Budapest—oroszvári műút. A burgenlandi utak elhanyagolása politikai okokra vezethető vissza. Az osztrákok, igen helyesen, még ma sem bíznak abban, hogy a Burgenland az övék marad és ez az oka, hogy nem is igen akarnak sok pénzt befektetni a Burgenland utáiba.

A kereskedelmi miniszter rendeletet adott ki, hogy teherautófuvarozásra és autóbuszra csak akkor ad ki engedélyt, ha a kérelmező magyar autóval akarja az iparágat folytatni. A miniszter érvelése szerint a magyar teherautók már igen jók és így nagy fontossággal bír, hogy a magyar ipart támogassuk. A rendeletet sokan úgy játszották ki, hogy előre megvásárolták a kocsit és azután arra hivatkoztak, hogy nem ismerték a rendeletet. A miniszter most negyedszer adja ki ezirányú rendeletét, melyben strikte kijelenti, hogy magát álláspontjától eltéríteni nem engedi és ezután semmiféle kifogást sem fogad el ezirányban.

Franciaországban az ACF (Automobil Club de France) és néhány nagy automobilgyár állami beleegyezéssel országúti rendőrséget állít fel. A megfelelő kocsikat a gyárak bocsátják díjmentesen a közlekedési rendőrség rendelkezésére. A célra a legügyesebb és legintelligensebb közlekedési rendőrökből választanak ki legényseget, akik a legforgalmasabb országúton fognak állandóan cirkálni. Olyan embereket fognak kiválasztani, mint azt a francia lapok írják, akik tudják azt, hogy egy néptelen országúton a 100 kilométeres sebesség sem magas, míg viszont egy igen forgalmas útvonalon már a 40 kilométer is sok lehet. Az országúti közlekedési rendőrség nemcsak az automobilistákat és motorkerékpárosokat fogja ellenőrizni és büntetni, hanem a gyalogosokat és egyéb járműveket is. Legfontosabb feladata egyébként a kitanítás lesz. Bizony ez minálunk is megszívlelendő dolog lehetne. Ha a nagy Franciaország egyelőre 8—10 járművel kezdi meg a munkát, úgy a kis Magyarországnak éppen elegendő lenne 3—4 automobil, vagy erős motorkerékpárodalkocsi beállítása. Nem is hisszük, hogy a MÁG, vagy a Weisz Manfréd-gyár, no meg a Magyar Waggon- és Gépgyár elzárkozna egy-egy kocsit díjtalan felajánlásától az altruisztikus célra. Mi már igen sokszor törtünk lándzsát az országúti közlekedési rendőrség mellett, melynek felállítása óriási hatással lenne országúti forgalmunkra és a balesetek redukálására.

Kezdődnek a kuriózumok. Két ismert motorkerékpárosunk, Tahy István és Böckh László Sunbeam-oldalkocsijukkal mentek a minap az egyik budapesti utcán. Böckh László ült az oldalkocsiban. A 2028-as rendőr leállítja őket gyorsajtás miatt. Böckh megkockáztatja, hogy hiszen nem mentünk többel, mint 25 kilométer. — Igen, akkor jó, — feleli a rendőr, — mert a megengedett sebesség csak 12 km. Erre bevitte őket a VI. kerületi kapitányságra, ahol Fukász tanácsos úr, a motorosok réme, azonnal elítélte Tahy Istvánt gyorsajtásért 30 pengőre, Böckh Lászlót, mert azt mondta a rendőrnek, hogy feljeleníti, mert nem tudja, mi a sebességmaximum, szintén 30 pengőre. Hát uraim, talán ez mégis sok. Ajánljuk az esetet Krizsanecz Kálmán kapitány úrnak kivizsgálás céljából.

Március 1-je óta Tirolban már jobboldalon futnak az autók. Tekintettel arra a körülményre, hogy a Tirolt

övező országok: Olaszország, Svájc és Németország mindannyian a jobboldali hajtás elvén állanak, igen sok baleset volt az utóbbi időben Tirolban. A környező országokból jövő automobilisták igen nehezen szokták meg a baloldalt és nagyon sűrűn fordultak elő összefutások, melyek csaknem mindig a helytelen oldalon való közlekedésből eredtek. Igazán ideje lenne már, hogy egész Ausztria és Magyarország is átérte a jobboldali hajtás elvére.

Megnyitották a Graubünden kanton a motorkerékpárok számára is. Éveken keresztül húzódtott a harc a svájci Graubünden kanton lakossága között a motoros járművek beengedését illetően. Két év előtt már sikerült a hazai, illetve a kantonbeli autók és motorkerékpárok számára a helyzetet szabaddá tenni, míg végre a múlt évben nagy népgyűlések után megnyitották a felső szép vidék utait a külföld és egyéb kantonbeli autómobiltulajdonosok előtt, de a motorkerékpár még akkor is kitiltott közlekedési eszköz maradt. Végre most megtört a jég. Ezúton is értesítjük olvasóinkat, hogy az Engadin, St. Moritz, Davos stb. szebbnél szebb utai már nincsenek elzárva előttük. A beutazáskor 3 napra: solo-gépek 6, sidecarok 8 frankot tartoznak fizetni. Ez az összeg 10 napnál 12, 16 frankra, egy hónapi ott tartózkodás esetén 30, illetve 40 frankra emelkedik.

Május elején elzárják a Budapest—váci utat. Az útéptési program nem sokára kezdetét veszi. A programba vett Budapest—Vác szakasz újjáépítését májusra megkezdik. Az út egész nyár folyamán el lesz zárva. Ezalatt a Vácra és Ballassagyarmat felé igyekvő járművek Fót felé fognak közlekedni. Az elzárás azonnal megtörténik, ha a most készülő Fót—Csomád—Veresegyház törvényhatósági országút építése befejeződik. Ez mintegy 15 kilométer kerülőt jelent az eddigi Vác főúttal szemben. Az új út egy részét Dunakesziig Makadamból, másik felét bitumenes úttá építik ki. (Vállalkozók Lapja hírvetéből.)

A balatoni körút építése szépen halad előre. Újabbán már érvényesítik az eddigi tapasztalatokat is és súlyt helyeznek arra, hogy az út az automobilforgalom szempontjából is kitünő legyen. Sajnos, eddig ez nem volt tapasztalható, mert a Balaton déli partján egészen új utak oly hamar tönkrementek, hogy ma már bizony igen sok szorult javításra. Csudálatos valami, de le kell szögeznünk, hogy Magyarországon nem tudnak, vagy nem is akarnak jó sima és sokáig tartó utakat építeni. Sajnos, de ez a való. Nálunk alig van úttest, mely egy félévél tovább tartana. Kíváncsiak vagyunk a beharangozott útéptési programra. Mennyire fog terjedni és milyenek lesznek az új produkciók. Ki kellene menni egy pár hétre és eltanulni az útéptést a külföldiektől.

Krizsanecz Kálmán súlyos balesete. Hivatása közben érte súlyos baleset az államrendőrség közlekedési ügyeinek vezetőjét, Krizsanecz Kálmán rendőrkapitányt. Vizsgáztatás közben egy lélekjelenlétét veszített motorkerékpáros, aki ahelyett, hogy fékezett volna, gázt adott, elütötte a szimpatikus és páratlanul ambiciózus rendőrkapitányt. Krizsanecz Kálmán súlyos, nyílt alsólábszártörést szenvedett és több napon át igen nagy fájdalmak között feküdt, most azonban már

AMERIKA és ANGLIA legismertebb és legtartósabb

Raybestos **tékabetétje**

Vezérképviselőt:

Dénes és Friedmann R.-T.

Budapest, VI., Desseffy-utca 29

Telefonszám:

T. 286-86, T. 144-71

Minden motorhoz a megfelelő

BOSCH

gyertyát!

Normál motorok M25/1	P	3.60
Ugyanaz hosszú szárral M25/2	"	4.—
Ugyanaz hosszú menettel, szétszedhető DM20/4	"	4.—
Magasabb kompressziójú M80/1	"	3.60
Ugyanaz hosszabb szárral M80/2	"	4.—
Ford, Fordson, Hart Parr DZ10/14	"	4.—
Amerikai motorokhoz Z12/11	"	4.—
Ugyanaz hosszabb menettel Z12/12	"	4.—
Ugyanaz kisebb hatszöggel Z40/51	"	4.80
Sportmotorokhoz M130/1	"	4.80
Ugyanaz szétszedhető DM140/1	"	5.40
Versenymotorokhoz DM260/5	"	22.—



BOSCH RÓBERT k. f. t.

Budapest VIII
Vas-utca 16.

TELEFON: József 455-46-47-48

túl van a veszélyen és a biztos javulás útján van. Őszintén sajnáljuk a derék rendőrkapitányt és kívánjuk, hogy hamarosan ott lássuk őt ismét a Veres Pálné-utcában, ahol egyike azoknak, akik mindenkivel kedvesek, szívesek és akik igazán szívükön viselik a magyar motorizmus ügyét.

A vízhiány. A napokban Delmár Waltertől kaptunk egy levelet, melyben felhívja szerkesztőségünket a most folyó Budapest-gödöllői szakasz utépítésére. Delmár levelében kifejti, hogy ha azt akarjuk látni, hogyan nem kell utakat építeni, úgy nézzük meg a Gödöllő felé vivő utakat. Ezen utak építésénél ismét érvényre jut az a bizonyos magyar elv, amit már annyira és oly sokszor hangsúlyoztunk. Magyarországon az utakat víz nélkül építik, holott a víz és a hengerelés az utak életelixirje. Mennél több vizet kapott az az út és mennél többször megy rajta keresztül a henger, annál tovább tart. Delmár szerint a szépen kitergetett kövekre rászórják a homokot, azután néhányszor átmegegy rajta a henger és készen van. Így azután a teljesen száraz, össze nem álló burkolatot az első ló vagy hirtelen fékező automobil a szó szoros értelmében kikezdi. Alkalmunk volt utépítéseket megfigyelni, ahol a talaj a szó szoros értelmében fűrdött a víztől. Ott azonban még egy év múlva is jó volt a burkolat. Nálunk egy burkolás időtartama legfeljebb egy pár hónap. Igazán ideje volna már, ha a felettes hatóságok jobban utána néznének a dolognak. Emlékeztet még a múlt évi Budapest-Szentendre javítás, ahol a víz egyrészt ahelyett, hogy az útra vitték volna, a szomszédos kertek locsolására használták fel. Erre a leányfalun lakó olvasóink hívták fel a figyelmünket, akik reggelként figyelték az út építését. Így azután természetes, hogy nem lesznek jó és sokáig tartó utak.

Csatornázzák a svábhegyi Normafa-utat. A Svábhegy és Jánoshegy útain általános melegezésre kitűnő munka folyik. A Jánoshegyre vezető hátsó út veszélyes hajtűkanyarodóját, külföldieket megszegyenítő módra kiépítették. Ezáltal a jánoshegyi verseny első veszélyes és nehéz hajtűje is nagyban meg lesz könnyítve. A Normafa-úton most helyezik el a gázcsöveket és most folynak a csatornázások is. Reményünk van tehát, hogy a híres három bukkanó a csatornázás folytán a múlté lesz. Felhívjuk erre az illetékesek figyelmét, mert így egy füst alatt azokat is be lehet majd tömni. A Mátyás király-út festői kanyarjai a Tourist Trophy útjavításokkal most kitűnő állapotba kerültek, ugyannyira, hogy a svábhegy és Jánoshegy környéke kezd európai nivóra emelkedni. Ha még a bukkanók is eltűnének, úgy már igazán nem lehetne kifogásunk.

Az ellentétek. A minap Sziciliából való visszatérésünkör Székesfehérvár és Veszprém között a gázosztónkba került piszok miatt kénytelenek voltunk pár percre megállni. Éppen szétszereltük karburátorunkat, amikor a szombathelyi verseny startjához igyekvő Albrecht főherceg jött velünk szembe. Azonnal lassított és lépésben haladva el mellettünk, megkérdezte, hogy nincs-e szükségünk valamire, majd, amikor tudtára adtuk, hogy már minden rendben van, szívességét megköszönve, a királyi herceg tovább hajtott gyors Steyrjével. Pár perc múlva ismét egy autó. Ismét egy Sport-Steyr. Jött vagy 80—90 kilométer sebességgel, sűrű porfelleget hagyva maga után. Egy fiatal, vörös bask-sapkás gróf ült benne. Ő is a szombathelyi verseny startjához sietett. De ő mégcsak nem is lassított. Elszárguldt mellettünk, olyan port hagyva maga után, hogy percekig nem láttunk. Kitisztított karburátorunkat, mely éppen összeszerelés előtt állott, szedhettük széjjel újra. Mi, automobilisták, egy nagy családnak a tagjai vagyunk, akik egymásnak, hacsak lehet, segítünk. Mindenki jöhet bajba és olyankor milyen jól esik a mások segítsége. Mit szolt volna a fiatal gróf a szombathelyi túraúton, amikor az útszélén állott kocsiemelő nélkül, ha senki sem állott volna meg és senki sem adott volna neki kocsiemelőt. Mert valaki megállt és adott neki, Valaki látta. Az a valaki lassított, megállt és hogy ne veszítsen időt, ott hagyta a fiatal grófnak a kocsiemelőt. Mi csak azt ajánljuk, kövesse a gróf úr a fentiek példáját és akkor szeretetet, tiszteletet és közmegebecsülést kap jutalmul. Ne vegye tőlünk ezt a kis leckeért sértésnek. Nem sértés ez, csupán egy intelem. Egy intelem, ami az ő személyén keresztül még igen-igen sok embernek szól Magyarországon.

A világhírű

Wakefield Castrol Motor Oil

a legjobb olaj a világon. Tehát bármilyen hangzatos nevek alatt is ajánlanak Önnek más olajat, ragaszkodjon a CASTROL olajhoz, mert régen kipróbált és bevált minőségben az egész országban kapható. Ne kérjen csak „C” vagy „XL” olajat, hanem kérjen kifejezetten Castrol „C” vagy Castrol „XL” olajat. A betűjelzés utánozható, de védjegyezett nevünk nem. Csak leplombált kannákat fogadjon el!

Központi iroda: Budapest, VI., Jókai-
utca 8. Telefonszám: Teréz 133-56



Az V. Magyar Tourist Trophy

**Balázs László KMAC (493 ohv. Sunbeam) a verseny abszolút győztese
DKW, P & M—Panhethe és Royal-Enfield a kategóriagyőztesek — A leggyorsabb
kört Stelzer München (BMW) futotta — Jó rendezés — Tömeges bukások**

A lehető legjobb időjárási viszonyok mellett, szép külföldi konkurrencia és hatalmas érdeklődő közönség jelenlétében zajlott le az ötödik magyar Tourist Trophy, mely ismét abszolút magyar győzelmet hozott. A verseny startjánál ezúttal megjelentek a félelmetes és európai hírnevű német BMW-vezetők, valamint az osztrák Rupert Karner, a két német DKW-vezető, Friedrich és Winkler és a szimpatikus angol Collier, aki immáron másodszor keresi fel a magyar TT-t. A német BMW-vezetők tréningformája után ítélve, őszintén szólva senki sem bízott abban, hogy az abszolút győzelmet sikerül a két kitűnő menőtől, Galltól és Stelzertől elvenni, mindazonáltal szép versenyt vártunk reprezentánsainktól. Feledy Pál dr. az utolsóelőtti tréningnapon bukott és jobbkezeit erősen megsértvén, a versenyben nem vehetett részt. Így minden bizalom a két Sunbeam-vezetőben, Balázsban és Wolfnerben összpontosult, akiknek munkáján azonban erősen meglátszott, hogy nagyon kevés tréninggel rendelkeznek. Ezekután mindenki a BMW-ék biztos győzelmét tippelte. A sors könyvébe azonban más volt beírva. Bár a XIV-ik körben a fenomenális Gall már 4 perccel vezetett Balázs előtt és Stelzer is biztosan tartotta második helyét, mindkettőjüket elérte a végzet. Gall a XV-ik körben pneudefektet szenved és kénytelen feladni a neki biztos győzelmet jelentő versenyt. Ugyanebben a körben Stelzer többízben gyújtási zavarokkal küzd és gyertyákat cserél, majd egyszer bukik és így az egyenletesen menő és jól tartó Balázs, a nézők üdvriválgása közben előzi és előnyét, bár a német rettenetes irammal veszi üldözőbe, a célíg megtartja és sikerül a magyar színeknek biztosítani az abszolút győzelmet.

Az 500-as kategóriát kivéve, mely elejétől fogva az érdeklődés középpontjában állott, a többi kategóriák meglehetősen lapos versenyt nyújtottak. A favoritok tömeges kiállása, a sok bukás és defekt következtében annyira megrostálta a mezőnyt, hogy az utolsó körökben már alig futott néhány versenyző. Legjobb menőink, mint Wolfner, Urbach, Puch János buktak, másokat, mint Meggyessy, Horthy, Deli, Hild, Kovács és Hummel sorozatos motordefekttek kényszerítették a verseny feladására. Dacára a tömeges bukásoknak, komolyabb eset csupán egy volt. A nálunk oly régen ismert, kiváló osztrák vezető, Rupert Karner, ezúttal egy DSH—MAG nyergében villatorrés folytán a Budakeszi-úti egyenesben, jóval 100 kilométeren felüli sebességben bukott és súlyos agyrázkódást szenvedett. A többi bukások enyhébb lefolyásúak voltak.

A verseny menőinket illetőleg igen érdekes és megdöbbentő tapasztalatokat hozott. Mindenekelőtt feltűnően érezhető és szemmel látható volt a nagy tréninghiány. Versenyzőink legtöbbször nagyon keveset tréningeznek, sőt a legjobbaink egész éven át alig ülnek motorkerékpáron. Urbachot, Wolfnert, Balázst az év legnagyobb részén mindig autón látjuk. Ez az oka azután, hogy egy-két kör után a fáradtság annyira előveszi őket, hogy buknak. Balázsnál igazán csak a kivételes klasszisanak köszönhető, hogy végig bírta a mostani TT gyilkos iramát és bár kétszer bukott, mégis le tudta küzdeni a fáradtságot és meg tudta védeni a magyar színeket. Már maga a tréningrendszer is rossz. Aki végignézte a hivatalos tré-

ningeket, láthatta, hogy a magyar menők alig egy-két kör lefutása után leállanak, pihennek, beszélgetnek, gépeiket fésülgetik, míg a BMW-menők egyfolytában futottak 6—8 kört, teljesen kihasználva a lezárt pálya előnyeit. Csukott kipuffogóval és mérsékelt tempóval lezárt pályán is könnyen lehet tréningezni a kora hajnali órákban. Azzal nem zavarunk senkit. Ezt azonban a magyar TT-menőknél nem igen látni.

Örömmel tölt el bennünket, hogy a régi nagygyúinokon kívül igen sok nagy reményekre jogosító talentumos versenyzőt figyelhetünk meg. Legelsősorban áll ez Meggyesy Zoltánra, aki a verseny elején kitűnő menést produkált. Nemkevesébe szépen ment a két Zamecsnik-testvér, akiknek egymással való párharcuk egyike volt a verseny legszebb momentumainak. Feltűnő gyors embernek bizonyult most is az Ariel-vezető Kovács Sándor, aki ma feltétlenül legvadabb menőnk, akitől ezúttal is olyan fordulatvételeket láttunk, amelyek bármely olasz, vagy angol TT-menőnek dícséretére válnának. Baja csupán az, hogy még nem forott ki és csaknem minden versenyén bukik. Ezúttal pneudefektje fosztotta meg a verseny szép befejezésétől. Puch János szintén nagyon szépen futott és biztosan tartotta a német DKW-menőt, amíg egy kanyarban kicsúszott és sérülései folytán a versenyt nem folytathatta. A dícséret hangján kell megemlékeznünk Sabrnák Oszkáról, a fiatal Sunbeam vezetőről, Böckh Lászlóról és Wéber Oszkáról is, akik versenyről versenyre javuló tendenciát mutatnak. Nagyon szép versenyt futott a Méray-vezetők közül még Erdélyi Ferenc, akit csak a balszerencse ütött el a győzelemtől, valamint Burghardt István, aki kis széria Panhethe-jével sorra aratja immár legszebb győzelmeit. A legnagyobb sikertelenséget a nagy Unlimited kategória hozta, ahol egyetlen versenyzőnk sem tudott időre befutni. A verseny elején még meg volt a remény, hogy Horthy, Tima-Horváth, vagy Rostás közül valamelyiknek sikerül a győzelmet megszerezni, de mindannyiukat sorozatos defekttek üldözték. Rostás nemkevesébe, mint hatszor kapott láncszakadást, amivel több, mint egy órát vesztett, majd mikor már nem tudott láncszemet keríteni, kénytelen volt feladni a versenyt. Horthy egy nappal a verseny előtt kapta kézhez gépét és így igazán nem csudálható, ha minimális eredményt sem tudott elérni. Majd amikor benzintankja is folyni kezdett, kénytelen volt feladni a versenyt. Új Méray 600-as ohv. gépe egyike volt a versenyben résztvevő legszebb masináknak. Tima-Horváth motordefekt folytán állt ki. Az egyedüli biztos embere volt a nagy kategóriának Wellisch Sándor side-valve Arieljén, aki befejezte volna a versenyt. Ő azonban túl lassú volt és leintették, mielőtt 20 körét befejezhette volna. Igazán ideje volna már, hogy a KMAC törölje az Unlimited kategóriát, ami ma már egyetlenegy nagy nemzetközi versenyen sem található.

A verseny rendezéséről ezúttal igazán csak jót írhatunk. Voltak ugyan fogyatékoságok, amelyek azonban a jövőben eliminálhatók és javíthatók. Leszögezzük, hogy amiről egy év előtt írtunk és amit akkoriban ajánlottunk, mind megvalósult. Ott láttuk a Főnézőtérén a Sajtótri-

bünt, ott láttuk a teljesen elzárt boxokat a depóknál, egyszóval a jóakarát a tökéletes rendezés felé mindenben megnyilvánult. Az egyedüli, amit kifogásolni lehet, az időmérő tábla csődje volt. Az első időket csak 8 kör után tudtuk meg, akkor is csak az abszolút elsőket. Ezen feltétlenül segíteni kell. Ugyszintén nagyon hiányzik a megaphon, vagy legalább is nagyhangú tölcser, amelyen keresztül időnként kihirdessék a pályán történeteket. Mert az, hogy a rendezőség egyes tagjai időnként fel-felkiabálnak a sajtóhoz, hogy XY bukott, de nincs baj, vagy hogy Z a Budakeszi-úton pneudefekt miatt feladta, az nem tökéletes intézmény. Az ilyen érdekességek nemcsak a sajtót érdeklik, hanem az egész egybegyűlt közönséget. A tömeg-start szép volt és a lehető legjobban bevált. Ezért külön dicsérettel kell adoznunk a rendezőségnek, amelyről általában elmondhatjuk, hogy minden tekintetben megtette kötelességét, és ha az előbb említett két hiányt is orvosolni fogják a jövőre, úgy egy igazán tökéletes rendezésről számolhatunk be. A rendezésben a rendező klub egész gárdája kivette részét és ezúttal mindenkiről elmondhatjuk, hogy mindvégig a helyén is maradt.

A versenyről sportbelileg is elmondhatjuk, hogy igen jól sikerült. Kivéve az Unlimited kategória teljes csődjét, az összes kategóriákban új rekord alatt győztek, ami egyértelmű az új útvonalrekorddal is, ami ezúttal magyar versenyző, Balázs László, és újból a Sunbeam nevéhez fűződik, mely gyár neve, mondhatni, majdnem összeforrt a Magyar TT nevével. Josef Stelzer 10:00.33-as körrekordja kolosszális teljesítmény, ami 71.599 km átlagsebességnek felel meg és ami a Magyar TT pályáján szinte elképzelhetetlenül jó. Az új útvonalrekord átlagsebessége (67.926 km) is jóval jobb, mint a régi 280 kilométeres pályán elért Delmár Walter-féle 66.816 kilométeres összátlag. Mindazonáltal az akkori 40 kilométerrel hosszabb útvonalon elért majdnem 67 kilométeres átlag egyenlőnek mondható a mai csaknem 68 kilométeressel. A Feledy Pál (Sunbeam) által a régi körön elért 70.488 km-es körrekord pedig teljesen egyenértékűnek mondható a mostanival, mert az elvett rész egyike volt a circuit legnehezebb részeinek. Itt volt ugyanis a híd alatti rész, a Diana-utca a Mészáros fordulóval, és a Svábhegyi szálloda előtti nagy kanyar, amelyek csak átlagrontók lehetnek, de semmiképpen sem javítók.

A versenyről felvett kitűnő felvételeket a jövő számunkban mutatjuk be olvasóinknak.

Nézzük ezután a részletes eredményeket:

Ultra lightweight Tourist Trophy. 10 kör. 119.500 km. 7 nevező, 5 induló, 3 beérkező. Győztes: Kurt Friedrich-Zschoppau (174. kétütemű kompresszoros, vízhűtéses DKW) 2:00:49. Átlagsebesség: 59.328 km. Új kategória útvonalrekord. 2. Kiss Béla (172. James-Villiers kétütemű) 2:10:23. 3. Martinek István (171. Rex-Acme) 2:28:04. Leggyorsabb kör: Kurt Friedrich (DKW) 11:41.32. Sebesség: 62.604 km. Kategória körrekord. Puch János (174. PUCH) és Pajor Imre (174. PUCH) feladták.

Kitűnő tömegstart, melynél Kiss Béla jön el legjobban, követve Pajor, Puch János, a német Friedrich és Martinek-től. Egy kör után már a DKW-vezető van elől, akit látótávolságban a kitűnően menő Puch János követ. Harmadiknak Pajor jön, aki mögött Kiss fut, míg Martinek, aki túl lassúnak bizonyul, már az első körben erősen leszakadt. A második körben a helyzet nem változik. Puch szépen ragad a némethez és semmivel sem lassúbb nála. A harmadik körben Puch Já-

nos már 50 méterre megközelíti a németet, míg Kiss Béla előzi Pajort és a harmadik helyre kuzdi fel magát. A negyedik körben Puch az egyik magyar király-úti eses kanyarban kicsuszik, bukik és arcan, kezen megsérülve, a versenyt feladni kénytelen. Puch János kieséseivel a kuzdelem a kategóriában megszunik és a német DKW-vezető korrol-körre állandóan nagyobbítja előnyét. A hatodik körben a pompásan menő Friedrich lekörözi Martinekét. A kilencedik körig Kiss Béla és Pajor között a helyzet változatlan. Itt Pajor kiesik, míg Friedrich másodszer lekörözve Martinekét, befut győztesként. Jellemző az eredményhirdető tábla kezelésére, hogy az egész verseny alatt csupán Friedrich hat körének idejét raktak ki, ami 1:37:18 volt. Kiss Béla normál széria James-gépével, amivel az Automobil-Motorsport által rendezett husvétli triálon is győzött, igen szépen tartotta magát a speciálgepen versenyző német DKW gyári vezető mögött. Martinek szintén minden tudását belevitte a versenybe, de széria-gépe szintén túl lassú volt ahhoz, hogy a versenyben komoly szerepet vihessen. Friedrich 30 másodperc alatt pokoli gyorsasággal vett fel üzemanyagot. Pajor 1:30, Martinek 1:16-ig állott a depóknál.

Lightweight Tourist Trophy (250 kcm. motorkerékpárok számára). Távolság: 15 kör, 179.250 km. Győztes: Burghardt István (246. kcm. P. & M.-Panthette) 3:06:48.1. Átlagsebesség: 57.564 km. Új kategóriarekord. 2. Erdélyi Ferenc (246. Méray-Jap) 3:09:22.8. 3. Szász Károly (248 ohv. AJS) 3:25:47.3. Leggyorsabb kör: Burghardt István (P. & M.-Panthette) 10.49.9. Sebesség: 60.598 km. Befutott még: Pápai István (246 Radco-Jap), de a kötelező 3:45 perces standardot nem érte el. Indult még: Winkler Hans, Zschoppau (DKW), Szentgyörgyi László (NSU).

A startnál a hatos mezőnyből Szentgyörgyi ugrik el legjobban, követve Pápai, Winkler, Erdélyi, Szász és Burghardt által. Az első kört Pápai vezet, mögötte szorosan Burghardt, Erdélyi és Szász. A német Winkler és Szentgyörgyi már az első körben lemaradnak kisebb defektok miatt. A második körben Burghardt megy az élre, nyomában Pápaival, míg a jól menő Szász előzi Erdélyit. Winkler láncszakadás miatt feladja. A harmadik körben ismét Pápai látjuk az élen. Itt a sorrend Szász, Erdélyi, Burghardt és az erősen lemaradt Szentgyörgyi, aki a negyedik körben ugyancsak láncdefektus miatt szintén feladja. A mezőny a német kiválásával nem igen erőlteti az iramot, úgyannyira, hogy a 175-ös DKW-t vezető Friedrich állandóan előttük van. Néhány körön át Szász vezet, majd Burghardt jön az élre a hetedik körben és ezt a pozícióját mindvégig megtartja. Erdélyi, a fiatal Méray-vezető igen szép versenyt fut és alig néhány perccel, ugyancsak Hild rekordján belül fut be a célba. Harmadiknak Szász érkezik be AJS-en egy kör hátránnyal, míg Pápai, bár szintén befejezte a versenyt, sorozatos apró defektjei miatt csak a standard időn túl érkezik. Burghardt és a Méray-vezető Erdélyi teljesítményei igen jók, hiszen mindketten a tavalyi útvonalrekordon belül értek célba.

Junior Tourist Trophy. 20 kör. 350 kcm. gépek számára. Távolság: 239.040 km. Győztes: Zamecsnik Tivadar (344 ohv. Royal-Enfield) 3:53:04.8. Átlagsebesség: 61.538 km. Új kategóriarekord. 2. Böckh László (347 ohv. Sunbeam) 4:02:15.5. 3. Pesti János (348 Velocette) 4:10:07.8. 4. Asztalos Ferenc (348 Velocette) 4:23:44.2. 19 nevező, 18 induló, 4 beérkező. Leggyorsabb kör: Zamecsnik Tivadar 1:41.9. Sebesség: 67.201 km. Körrekord.

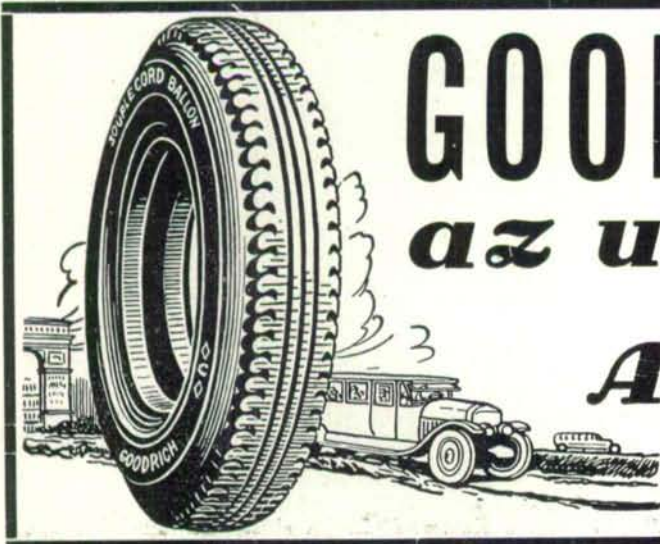
A kategória 18 versenyzője szintén két csoportban indul, a legszebb tömegstartot produkálva. Az első csoportban Urbach (AJS) indul legjobban követve Böckh, Meggyessy, Hild, Karner, Zsótér, Szilágyi és Krizsanovits által. A második csoportot Zamecsnik Gyula, Hummel és Pesti vezeti, követve Sabrnák, Kovács és Asztalos által. A helyzet kialakulása után már Meggyessy van elől, aki mostani TT-futásával a legelső magyar klasszisba küzdötte magát és ha önhibáján kívül, nem is fejezhette be a versenyt, aranybetűkkel írta be a nevét a magyar Tourist Trophyk annaleséibe. Kiválása előtt már az abszolút 4-ik helyen feküdt, 10 perccel vezetvén kategóriáját, könnyen verve az 500-as gépen startoló angol Colliert. Az első kört Meggyessy (Velocette) vezeti Urbach, Hild, az osztrák Karner és Zsótér előtt, akiket a két Zamecs-

nik, Sabrnák, Hummel és a többiek követnek. A második körben Urbach kisebb javítás miatt erősen lemarad és másodiknak Hild nyomul fel, akit Karner, Zsótér és a hat körön át egymás mögött futó két Zamecsnik követnek. A harmadik körben a helyzet csak annyiban változik, hogy Meggyessy és Hild külön versenyt futnak és messze elől vannak már a többiektől. A negyedik körben Meggyessy már az abszolút negyedik helyen fekszik, szenzációs jó köröket futva 350 km. széria Velocettejével. Itt Hild visszaesik és helyét pillanatokra Karner foglalja el tisztas távolban Meggyessy mögött. Ugyancsak itt nyomulnak fel Hummel, Sabrnák és a két Zamecsnik. Az ötödik körben a rossz formában levő és úgy látszik, már nem a régi félelmetes Karner a hetedik helyre esik vissza. Urbach nagyot bukik és hosszabb ideig eszméletlen kívül van, majd magához térve a bukás következtében megsérült kormányja miatt feladja a versenyt, melybe tekintettel széria-gépére, minden ambíció nélkül szállott be. A hetedik körben a második helyre Zamecsnik Tivadar kerül, míg a harmadik helyet ismét Hild biztosítja magának. Az öregebbik Zamecsnik tartálycsavartörés miatt kénytelen feladni a versenyt. A nyolcadik körben a kolosszálisan futó Meggyessy utóleri a sors. A Kőbánya-kanyarban előzni akarja Krizsanovitsot, aki megvöblizik. Meggyessy, hogy a biztos kollíziót elkerülje, hirtelen fékez és az egyesbe vágja a sebességváltót, amit a motor nem bír ki és az egyik szelep elgörbül. Innen kezdve Zamecsnik Tivadar veszi át a vezetést, amit egy kört kivéve, amikor Sabrnák kerül az élre, a verseny végéig megtart. A tizedik körben következik be Rupert Karner szerencsétlen kimenetelű balesete. A Buda-keszi-úton lefelé jövet, jóval 100 kilométeren felüli tempóban első villájának egy része eltörik, gépe megvöblizik, majd bukik és Karner fejével nekivágódik az utat szegélyező köhidnak. Karner súlyos vesezúródást és agyarázkódást szenved és amikor a sorok írónak, még élet és halál között fekszik a budai Új Szent János-kórházban. A tizenegyedik körben a magát szépen tartó Bagdy is bukik. Gépe a szó szoros értelmében szétválk, ami mint később megállapítást nyert, anyaghibából eredt. A gép a Fácán utáni vízmosásból kijövet egyszerűen kettévált és csak annak köszönhető, hogy nagyobb baj nem történt, hogy a defektus a pálya egyik leglassúbb pontján történt, ahol a mély vízmosást tekintetbe véve, a gépek sebessége minimális. A tizedik kör után már igen kevesen vannak a versenyben. Hild olajpumpája sérül meg és a motor nem kapván olajat, besül. A 14-ik körben Sabrnák, a 18-ikban Hummel is feladja a versenyt, amelyet így csak Zamecsnik, a szépen futó és versenyről-versenyre javuló Böckh László és kezdő Velocette-vezetők, Pesti és Asztalos futnak végig.

Zamecsnik győzelme, bár meglepetés, nem mondható outsider-győzelemnek, hiszen a multévi bajnok Urbach László eredményénél lényegesen jobbat ért el. Eredménye, valamint a kategóriában elért leggyorsabb köre, kategóriarekord. Zamecsnik egyike legvadabb és legelszántabb menőinknek, akit talán csak az Ariel-vezető Kovács mül felül. Mindketten valószínű motorvirtuózok, akik olyan fordulóvételeket és olyan biztosnak hitt bukásokat paríroznak, amilyeneket csak az angol, vagy olasz versenyeken lenne alkalmunk látni.

Senior Tourist Trophy. 500 km. gépek számára. Távolság: 20 kör. 239.040 km. Győztes: Balázs László KMAC (49 ohv. Sunbeam) 3:31:14. Átlagsebesség: 67.926 km. Új útvonalrekord. 2. Josef Selzer ADAC München (494 ohv. BMW) 3:33:23. 3. Herbert W. Collier (495. ohv. Matchless) 3:47:01. Leggyorsabb kör: Josef Stelzer (BMW) 10:00:33. Sebesség: 71.599 km. Új körrekord. Befutott még: Weber Oszkár (490. ohv. Méray-Jap), de a kötelező 4 óra 10 perces időlimitet nem érte el. 15 nevező, 12 induló, 4 beérkező. Indultak még: Karl Gall (BMW), Deli Lajos (Zenith), Bauer József (Ariel), Wolfner László (Sunbeam), Dragos Jenő (Rudge), Komlóssy Béla (Gillet), Kovács Sándor (Ariel) és Kálmán József (BSA).

A tizenkettes mezőny vörös fejdőburkolattal a tréningen megsérült dr. Feledy Pál (Norton) nélkül áll fel két csoportban. A tömegstart itt is kitűnően sikerült. Az első csoportban Gall és Stelzer ugrik el legjobban, akiket Weber, Deli, Wolfner, Collier és Bauer követnek. Alig egy perc múlva indul a második csoport. Itt Balázs kerül el legjobban Kovács, Komlóssy, Dragos és Kálmán által követve. Elsőnek Stelzer fejezi be a kört, aki meglehetősen ráver Gallra. Utánuk Deli jön, majd a második turnusban startolt Balázs, aki szintén jó másodperceket hozott a németek reménységén. Kovács, Collier, Weber, Wolfner, Dragos fejezik be a meglehetősen elnyúlt mezőnyt. Komlóssy és Kálmán már az első körben hiányzanak. A második kör már szenzációt hoz. Wolfner a Mátyás király-úton, a Haggemacher-villa előtti meglehetősen nehéz kanyarban bukik. Komolyabb baja ugyan nem történik, de gépe nekivágódnán a kölépcsőnek, kuplungja használhatatlanná válik és Wolfner kénytelen feladni. A BMW-vezetők kolosszális iramot diktálnak. A második körben a kitűnően fekvő Deli defekt miatt kénytelen feladni a versenyt. A harmadik körben a nagy formát mutató Ariel-vezető Kovács sok percet veszít. Fékrögzőt csavarját veszti el és míg pótolja, ellenfelei csaknem egy körrel futnak meg tőle. A negyedik körben a helyzet változatlan. Stelzer biztosan vezet Gall, Balázs, Collier és Weber előtt, aki feltűnő jól tartja magát. Kálmán és Komlóssy időnkint újból feltűnnek a mezőnyben. Az ötödik körben a főnézőtér előtti botrányos rossz pályaviszonyok majdnem Kovács bukását eredményezik. Az egyenetlen talajon különben majdnem mindenki életveszélyes farolásokat mutat be. A hetedik körben Stelzer lekörözi Kovácsot, akinek gyertyájával is vannak bajai. Balázs a Mátyás király-úti fordulók egyikében bukik és csaknem három percet veszít. A nyolcadik kör befejezte után végre időket is tudunk. Stelzer: 1:21:44, Gall: 1:21:58, Balázs: 1:24:04. Gall a kilencedik körben alig pár másodperccel fekszik a verseny elején meglehetősen megszaladt Stelzer mögött. Collier nem bizonyul TT-klasszisnak és nagyon visszamarad a vezetők mögött. A 10-ik körben Balázs javít a helyzetén és közelebb jut a vezetőkhez. Tíz körnél Stelzer: 1:42:39, Gall: 1:42:51, Balázs: 1:44:32. A 12-ik körben Stelzer tankol és



GOODRICH PNEU
 az utak királya
 A szakértők
 gumija

egyéb apróságokkal együtt 3 perc 40 másodpercig marad a depóknál, úgyhogy a 12-ik körben már Gall fut át elsőnek a célvonalon, követve Balázs által. Itt már csak a fentiek, valamint Collier, Kovács és Wéber vannak versenyben. Dragos, Bauer, Komlóssy és Kálmán kiestek. A 13-ik körben Balázs 1:10 alatt másodszor tankol és így újra Stelzer fut a második helyen. Tizennégy körnél Gall előnye óriási. Ideje: 2:23:44, Stelzer: 2:26:38, Balázs 2:27:36. A 15-ik körben Gallt utóléri a végzet. Pneudefektet kap és pneuja leválik a hátsó kerékről, úgyhogy megjavítani szinte lehetetlen. Kénytelen feladni a reá nézve már holtbiztosnak hitt versenyt. A 15. körbe már Stelzer fordul be elsőnek, követve alig egy perccel Baláztól. Collier egy körrel hátrább, míg Wéber és Kovács folytonos kisebb természetű defekttekkel küzdve több, mint két kör hátrányban vannak. A 16-ik körben a szenzációs vad menést és klasszikus gyors fordulokat bemutató Kovács ugyancsak pneudefektet szenved és kénytelen feladni a versenyt. Stelzer bukik és bár hamar talpon van, nem tudja megakadályozni, hogy a pompásan futó Balázs a Buda-keszi-út leggyorsabb részén közel 150 kilométeres sebességben meg ne előzze. Ekkor éri a németeket a második balszerencsés pillanat. Stelzer közvetlenül a főnézőtér után leáll és kénytelen gyertyát cserélni, amivel két teljes perccet veszít. A 17. kör ideje: Balázs: 2:58:33, Stelzer 3:01:26. A német most iszonyú finisbe kezd és a fáradságnak látszó Balázon 10:09-es kört futva másfél perccel hoz egy körben. A 18-ik körnél Balázs úgy látszik rosszul van informálva és kezével legyintgetve, lazálva fut el a tribünök előtt. Ideje: 3:10:07, míg Stelzeré: 3:11:05. A 19-ik percben Balázs ismét bukik, de minden fáradság dacára pillanatok alatt gépén van és értesülve a német közeledtéről, minden erejét beleadva, sikerül 10:17-es utolsó kört futnia, amivel a fáradságnak mozgó németre újból egy perccel ráver és tiszta két perccel a maga javára fejezi a versenyt, mely egyike volt a leghatalmasabbaknak, ami valaha is a magyar TT-én lefolyt. Balázs győzelmét a legnagyobb mértékben megérdemelte és ha tekintetbe vesszük mondhatni minimális tréningjét, a győzelem értéke csak növekszik. Collier futott be harmadiknak. Teljesítménye, bár fiatal korát tekintve, igen jó, mégsem olyan, amit egy angol menőtől várhatnánk. Meg kell azonban jegyeznünk, hogy Collier odahaza csak megbízhatósági versenyekben szokott indulni és TT startja inkább a magyarok iránt érzett szimpátiájának köszönhető. Igen szépen futott még Kovács Sándor és Wéber Oszkár, akik, ha defektmentesen fejezheték volna be a versenyt, jóval az angol előtt végezhettek volna.

Unlimited Tourist Torphy (500 kcm. felüli gépek számára). Távolság: 20 kör, 239.040 km. 5 induló. A versenyt csupán az Ariel-vezető Wellisch Sándor futotta végig. Tekintettel azonban arra a körülményre, hogy a verseny befejeztekor még 4 köre hiányzott és így a kitűzött standardot nem érte el, győztesnek el nem ismerhető. Indult: Rostás István (Douglas), ifj. Horthy István (Méray), Molnár Ferenc (Ariel) és Tima-Horváth István (Super-X). A leggyorsabb kört ifj. Horthy István futotta: 11:00.5-el, ami 65.160 kilométeres átlagnak felel meg.

A startnál Tima-Horváth ugrik el legjobban Horthy, Wellisch, Rostás és Molnár előtt. Az első és egyúttal leggyorsabb kört Horthy vezet egészen új és mondhatni teljesen bejáratlan Méray-gépén. Mögötte kis különbséggel jön Rostás és Tima-Horváth, majd némileg hátrább a két side valve Arielt vezető Molnár és Wellisch. A második körben kiderül, hogy Horthy benzintankja erősen folyik. Kénytelen leállni és hosszabb ideig javít. Rostást itt éri az első láncszakadás. A harmadik körben a szépen futó Tima-Horváth veszi át a vezetést, aki a nehéz és éppen nem a mi TT-pályánkra való Super-X-gépet mesterien vezet három körön keresztül. Itt kipuffogószeleptörés következtében kiállni kénytelen. A negyedik körtől a két Ariel-vezető fekszik az élen és lassú gépeikhez mérten szépen haladnak. Horthy, miután sikerül benzintankját provizórikusan megjavítani, újra versenyben van, de csak egy kört megy, azután végleg kiáll. Rostás megjavítja láncát, ismét megkezd a versenyt. Kórhátrányait az Ariel-vezetőkkel szemben szépen, egyenletes és gyors menéssel erősen eszkenti és a 10-ik körig két teljes kört hozva, átveszi a kategória vezetését. Sorozatos láncdefektjei folytán azonban annyira le van maradva, hogy amikor a 11-ik körbe

EXCELSIOR
motorkerékpár oldalkocsival, 550 kcm,
kevésbé használt, O L C S U N E L A D Ó!
Felvilágosítás telefonon 117-09, délután
4-6-ig.

kezd, Balázs akkor futja a 17-ik körét. Még néhányszor fel-feltűnik, majd amikor minden pótláncszeme elfogy, feladja a reménytelen küzdelmet. Ezután ismét Wellisch vezet szülőben kategóriáját, miután Molnár időközben kiállott, de a győzelmet így sem szerezheti meg, mert, amikor a versenyt leintik, még négy köre hiányzik. Igazán ideje volna, hogy az Unlimited kategóriát a jövőre törölnék a TT-programból.

Az üzemanyagokról és az egyéb felszerelésről az V. TT-én

Az ideai Tourist Trophyn módunkban volt a versenyre benevezett és indult gépeket átvizsgálni és ennek alapján egy statisztikát készíteni az egyes gépek felszerelését, valamint a versenyzők által használt üzemanyagokat illetően. Az efféle összeállítás mindig érdekességgel bír, mert a komoly kutató ennek alapján igen értékes következtetésekre juthat. Az általunk feljegyzettek egyrésze olyan, ami a gépek standard felszerelését képezi. Ez a mágnes, a lánc, a karburátor (gázosító) és a pneumatik. Viszont a másik rész képezi az üzemanyagot, mint a benzin és az olaj, valamint a könnyen cserélhető gyertyát. Vegyük sorra a fentieket.

Üzemanyag. Ezúttal is, mint rendesen a versenyzők legnagyobb része a Steaua r-t. által előállított Rekord-Rex, Ethanol és Rex benzol-benzin keveréket használták, ami kitűnően bevált és semminmő reklamációra nem adott okot. Több versenyző a Vacuum és Shell által előállított keverékeket használta, míg tízen a Magyar Abroncsgyár Rt. által forgalomba hozott MK 21 üzemanyaggal futottak. Meg kell itt jegyeznünk, hogy maga a verseny abszolút győztese Balázs László is MK 21 üzemanyagot használt. Az összeállítás itt a következő arányszámot mutatja:

Steau—REX	27
Vacuum—Sphynx	5
Shell	5
MK 21	10

Nézzük az olajat, mint a motor egyik legfontosabb részét. A versenyzők 66 százaléka most is a Castrolnak hódolt. A Castrol ma az egész világon verseny szempontból dominál. A Castrol R-ben olyan bizalom összpontosul, ami talán egy más alkatrésznél, vagy üzemanyagnál sem tapasztalható. Mindazonáltal akadt most is 13 versenyző, akik REX, Shell és Vacuum termékekkel indultak, sőt két kategóriában győzött is a Shell, illetve a Vacuum. Az abszolút győztes, Balázs László Castrol-t használt, míg a két vezető BMW vezető gépe REX-olajjal volt ellátva. Az arány itt a következő:

Castrol	34
REX	6
Shell	3
Vacuum-Gargoyle	4

(Folytatás a 30-ik oldalon).

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

A XIX. Targa Florio

„La piu belle Targa“ — Campari, Conelli, Juneckné és Divó felejthetetlen küzdelme — A Bugattik és az Alfa-Romeo grandiózus versenye — A kis kategóriát az 509-es FIAT nyerte — A Bugattik győzelmi sorozatát ezúttal sem sikerült megakadályozni

Palermo, 1928. május 6.

Reggel 4 óra. A Hotel Panormus ablakai alatt fülsiketítő zajjal rohannak el egymásután a Cerdába igyekvő autók százai. Ünnepe van ma nemcsak Palermónak, nemcsak egész Szicíliának és Olaszországnak, hanem az egész automobilista Európának. Ma futják 19-edszer Európa immáron leghíresebb hegyi Circuitjén a Madonia körön, a Cavallieri Florio által alapított pajzsért a legklasszikusabb autómobilsebességi versenyt, a Targa Floriót. A korai csendhaborítók mindannyian a Circuit érdekesebb pontjaira igyekeznek, mert a tribünjegyek árai ugyancsak borsosak. Férfiak 100, nők 80 lírát fizetnek egy ülőhelyért, míg a pálya mentén és a cél körüli fordulóknál 5 líra a helyjegy. A kontraszt meglehetősen nagy. A nap nagyban emlékeztet a budapesti svábhegyi verseny napjára. Még a taxisok is nyitott kipuffogóval járnak.

Mire a félőtre megrendelt ébresztő ajtónkon kopog, már mindannyian fenn vagyunk. A start Termini-Imeresén keresztül 47 kilométerre fekszik Palermótól és tekintve az óriási forgalmat, ajánlatosnak tartjuk a mielőbbi indulást. Az úton kifelé mindenki versenyzik és tekintve, hogy az előzéseknél a por óriási, bizony mi is kénytelenek vagyunk az árral haladni, különben a legvégére maradunk és nyelhetjük a fehér, átható port. A rohanás a porban néhol istenkísértő. Nagynehezen kijutunk a tömegeből és a szabad országúton már kényelmesebb a haladás. Előttünk fut a három kis FIAT. Riccioli, Rallo és Zanelli. Ők veszik fel a kis felpiszkált 509-eseikkel a küzdelmet Casano és Biondetti gyors Salmsonjai ellen.

Termini-Imerese előtt meg kell állanunk. Az Autoclubban elfelejtettünk kocsink számára jegyet kérni és most bizony dacára a „STAMPA” jelvényünknek, a 30 lírát nekünk is le kell rónunk. Nem sajnáljuk, mert nagyon megérte. Termini után már élénkebb az élet. Egymásután rohannak el mellettünk a starthoz igyekvő versenykocsik. Juneckné megismeri fehér Bugattinkat a Nürburgringről és erősen integet. Majd Conelli és Chiron futnak el mellettünk jellegzetes fehér ruhájukban. Feltűnnek a Cerda előtt elhelyezett tribünök. Minden zászlódszben. Az égiek mintha átéreznék a nap jelentőségét, mindenben kedveznek a versenynek. Verőfényes, de nem meleg tavaszi nap. Igazi „Primavera Siciliana.” Nehezen bejutunk a domboldalba rögtönzött Parkplatzra, ahol leállítván kocsinkat, elfoglaljuk helyünket a „Stampa” részére fenntartott asztalokkal ellátott csukott tribünön. A rendezés kifogástalan, de nem olyan tökéletes, mint a Nürburgringen. Teljes egészében meglátszik, hogy egy olyan világverseny startjánál vagyunk, amelynek már nem kell reklám és propaganda, ahol minden folyik a maga rendes útján.

A tribünök mesésen fel vannak díszítve. Ha a Magas Tátrában lennénk, talán fenyőgallyal vonnák be a

vaskorlátokat. Itt Dél-Olaszországban, a narancs hazájában ez az aktualitás. Félméterenként narancsokkal tűzdelt zöld girlandok mindenütt, francia, olasz, német, svájci és cseh zászlókkal. A buffet előtt nagy asztalokon friss eperrel teli tányérok, amit 6 líráért (2 pengő) vesztegetnek. A tribünökön és lent a sétányon igen előkelő közönség. A nők meglehetősen lenge ruhákban, ellentétben a férfiakkal, akik között egyetlen embert sem láttunk vászonruhában.

A tribünökkel szemben hatalmas megafon, mellette nagy fekete táblák, ahová a különböző érdekesebb jelentéseket külön is kiírják. Az időmérő torony mellett balról hosszú tábla „Tempi di Polizzi” felírással. Alatta startszámok és a versenyző neve. Polizzi a Circuit mentén fekvő öt község (Cerda, Caltavuturo, Polizzi, Collesano és Campofelice) közül a legmagasabban fekszik. Tengersizíneletti magassága kb. 900 méter. Innen a cél még 50 kilométer, tehát valamivel kevesebb, mint a pálya fele. A Polizzi tábla mellett újabb hosszú tábla. Ide kerülnek a köridők. Ezenkívül a megaphon mindenkivel tudatja a versenyben vezető helyen fekvők idejét Caltavuturónál és érdekesebb pillanatokban Campofelicinél is. Ez feltétlenül szükséges, mert különben a verseny unalmassá és vontatottá válna. A Circuit hossza ugyanis 108 kilométer, aminek a megtételére 1 óra 26 és 1 óra 50 perc közötti időtartamra van a versenyzőknek szüksége. Ki-ki hogyan bírja? Igen jó megoldás, hogy a start kétpercenként történik és így mire a 40 kocsit elstartol, ami igen érdekes látvány, alig kell várunk néhány percet és már jelzik az első beérkezőt.

A startnál nagy a sürgés-forgás. Kivéve gróf Maggit, akinek anyja halálos beteg és nem indul, minden világnagyság ott van, akinek neve a palermói óriás plakátokon látható volt. Az indulók között igen sok az arisztokrata. Két herceg: Sirignano és Duca Villarosa, három gróf: Maggi, Conelli és Brilli-Peri, egy grófnő: Contessa Einsiedel és néhány olasz Cavallieri, mint Minoia alkotják az előkelő elemet, akikhez méltán sorakoznak a volán arisztokratái, mint Chiron, Materassi, Nuvolari, Campari, Maserati Foresti, Divo, Borzacchini és az újabban nagyon előkelő helyen fekvő Fagioli, no és akiről talán először kellett volna írunk: Juneck asszony. Ő ma a legünnepeltebb nő egész Európában.

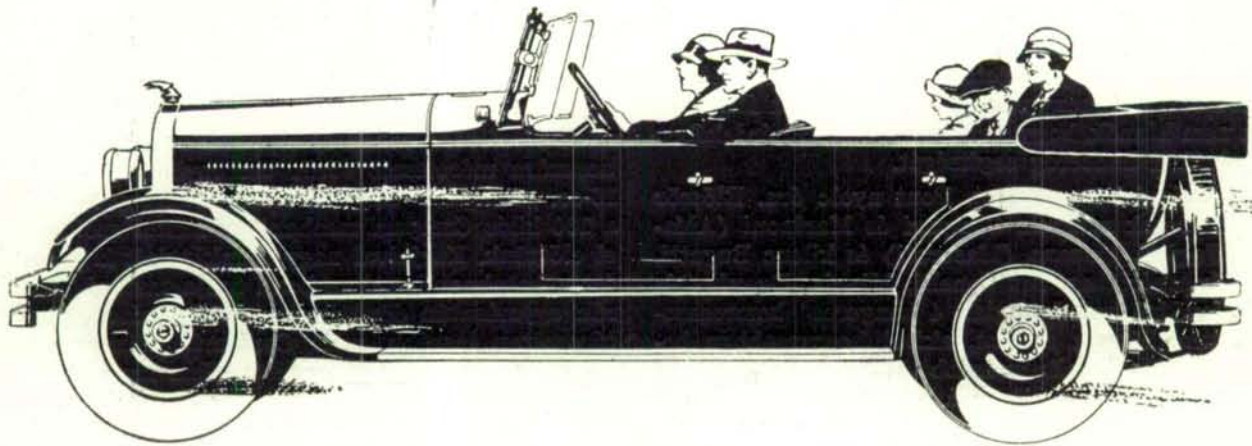
A versenyen felállított totalizátor körül nagy a tolongás. Az olaszok a Maseratikocsikat fogadják, de nagyon sok a híve Camparinak is. Fagioli, Borzacchini és Maserati a favoritok. Mindenki a ferdehűtős Talbot-utánzatú Maseratikra esküszik. A józanabbak Chiront, Materassit, Conellit és főleg a kedvencet, „Nuvolarit” teszik meg. A francia Divóra, aki tulajdonképpen Bordinót helyettesíti, senki sem gondol.

Általában az a látszat, hogy az olaszok nem annyira a márkákat favorizálják, mint inkább a verseny-

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



PEERLESS



PEERLESS HAS ALWAYS BEEN A GOOD CAR

Amerit R.-T., Budapest, VI., Andrásy-út 61

Telefon: 159-75

zőket. Nem beszélnek Bugattiról és Alfáról, hanem Campariról, Minoiáról és másokról. Az idei Targa Florió különben is összegyűjtötte a mai Európa legjelesebbjeit. Mondjuk kevés kivétellel (Benoist, a német Mercedesvezetők, Campbell, Segrave és még néhány angol és francia) ott voltak a legjobb jelenlegi vezetők. Már most, hogy ezekből tizenheten Bugattin állottak starthoz, az csak azt jelenti, hogy ők a Bugattit tartják legjobbnak a Targa Florióra és saját érdekeik megővéására.

Az idei Targa Florió valami egészen különös jelenség az automobilversenyek terén. Nagyban hasonlít egy amerikai versenyhez, ahol nem a gyárak, hanem inkább a vezetők küzdenek. Csaknem minden motor Miller és Duesenberg és a kocsik legtöbbszörre vezetője után kapja nevét. Az idei Targa egy sportesemény. Emberek, vezetők harca a győzelemért csaknem egyenlő kocsikon. A nagyobb hengerűrtartalom ma semminemű előnyt sem nyújt már a Targa Circiutjén. Mire lendületbe jönne, már ott a következő forduló és ismét fékeznie kell. A tengerrel fekvő 10 kilométeres egyenesen alig adódnak másodperces különbségek, mert itt rendszerint senki sem kockáztatja motorját egy maximális sebesség kieroszakolásával. Ma a 1.5 literes, 4 hengeres Bugattik a 1.5 literes, 6 hengeres Alfák, a 8 hengeres, 2 literes Bugattik, a 8 hengeres, 2.3 literes Bugattik, a 1.5—2 literes Maseratik teljesítmőképessége a Targa pályáján csaknem egyenlőnek mondható és a verseny, ha a motor kibírja, tisztán a vezető képességeitől, illetve tudásától függ.

Mielőtt a verseny leírására rátérnék, meg kell még említenem, amiről mi itt Budapesten már oly sokat beszéltünk és írtunk és aminek különösen a Tourist Trophyn volna nagy haszna: a hidat. A főnézőtérén a kétoldalt, egy pálya fölött áthúzódó híddal összekötni a leghálásabb dolog. Senki sincs kötve a helyhez és mindenki szabadon mozoghat tetszése szerint. Az efajta hidat pionirok a verseny reggelén percek alatt állítanák össze és nem hinnék, hogy az illetékesek a cél érdekében megtagadnák a hadsereg segítségét.

Ágyúlövés jelzi a startot. Pont nyolc óra. Először a másfél literesek mennek. Campari és Marinoni (Alfa-Romeo), Fagioli, Marano (Maserati) és kilenc Bugatti. Ebben a kategóriában fut Conelli, Minoia, Dreyfus és Einsiedel grófnő, mindannyian 4 hengeres kompresszoros Bugattin. Minoia szerint, akivel hosszasan beszélgettünk, ez a legalkalmasabb típus a Targára. A startnál a leggyorsabb Fagioli, míg a Bugattik között Einsiedel grófnő, aki szenzációsan kezeli a kormányt. A kétliteres kategóriában Borzacchini, Maserati és a roppantul ideges de Sterlich (Maserati) ellen Bugattin a nagygyűk Brilli-Peri, Nuvolari és Chiron, Materassi, a multévi győző, valamint a nézetünk szerint biztos, de már kiöregedett és lassú Foresti veszi fel a küzdelmet.

A 3 literes kategóriában négy 2.3 literes Bugatti áll a starthoz. A svájci Lepori, az eddigi Steyren versenyző szintén svájci Heusser, a francia Divó és a cseh

Juneck asszony. Juneck asszony Bugattija sárga, Einsiedel grófnőé fehér, Heusseré vörös, a többi egytől-egyig kék.

Az 5000 kcm. kategória az öreggyűk versenyé. Itt Silliti indul egy régi 3 literes Alfa-Romeon és Candrilli azzal a Steyerrel, amivel annak idején Rützler indult és vezetett több körön keresztül. Mint mondják, akkoriban nagy ázsioja volt a kocsinak és csak azzal a feltétellel adták el neki, ha öt évig minden Targában starthoz áll.

A kis kocsik kategóriájában a már említett FIAT-ok és két Salmson indul. A Salmsonokat Biondetti és Casano vezetik. Kivülük megjelent még a startnál egy nápolyi herceg, Sirignano saját konstrukcióján, egy kétütemű Camen-en és egy cataniai „San Giorgio”, melyet egy Ciolino nevű szicíliai vezetett.

A startok simán sikerülnek. Túlsok az ember a pálya belsejében. Ott látjuk a gazdag szicíliai nábobot, Cavallieri Floriót is feleségével. Mindketten élénken szemlélik a kocsikat és csaknem az összes vezetővel percekig beszélgetnek. Florio lovag egyébként, amellet, hogy a szicíliai Automobilclub elnöke, a híres Agencia Florio hajóstársaság igazgatója, valamint nagy gyárak és vállalatok boldog tulajdonosa. Egyedül Sirignano herceg Camenje áll le a start pillanatában, de sikerül néhány pernyi késéssel neki is elindulnia.

Ezalatt a megaphon már vígan ontja a szenzációkat. „Attenzione!” (Figyelem!) „Tempo di Caltavuturo.” „Numero quarantadue” és így tovább. Megtudjuk hogy Caltavuturonál Conte Brilli-Peri volt a leggyorsabb. Utána Chiron Nuvolari, Materassi, Campari és Conelli. A megaphon állandón jelez. A tribünökkel szemközti táblára már a Polizzi-i időket írják ki.

A következő pillanatban felszáll az első rakéta és utána hatalmas dörrenés. A Terminiben vezető egyenesben feltűnt az első versenyző. Ugyanekkor a tribünökkel szemben megjelenik a nagy „8-as.” Fagioli su Maserati kiáltják mindenütt és a következő pillanatban mint a szélvész, rohan el előttünk az alacsony, de kissé hosszúra méretezett vörös versenykocsi. Újabb lövés. 16-os. „Campari” zúgja a tömeg. Néhány másodperc és a 100 kilós Campari mechanikus nélkül szólóban rohan el előttünk. Karjaival nagy munkát fejt ki, hogy kocsiját a hatalmas iramban benn tudja tartani. Ezután sűrűn egymásután dördülnek a jelző lövések. Conelli hátrázottan lassúbb, mint Campari. Einsiedel grófnő pompásan veszi a két fordulót. Nem kevésbé kitűnően jönnek a fehér bukósisakban versenyző francia Chiron és Nuvolari, majd Divó és Juneckné, aki már az első körben előzte De Sterlichet, Heussert és Leporit. Kap is kolosszális tapsot. Már Riccioli fut át kis FIAT-jával, de Brilli-Peri még mindig késik. Végre több mint félórás késéssel befut és méltóságteljes lassúsággal a depókhöz áll. Nyugodtan kiszáll s pár perc múlva már jelzi a kiáltó, hogy „Conte Brilli-Peri ritirata.” Mint később megtudjuk, a vadságáról jellegzetes menő ezúttal ismét kirepült és a pályát szegélyező kőfalba szaladt. Az

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.

::

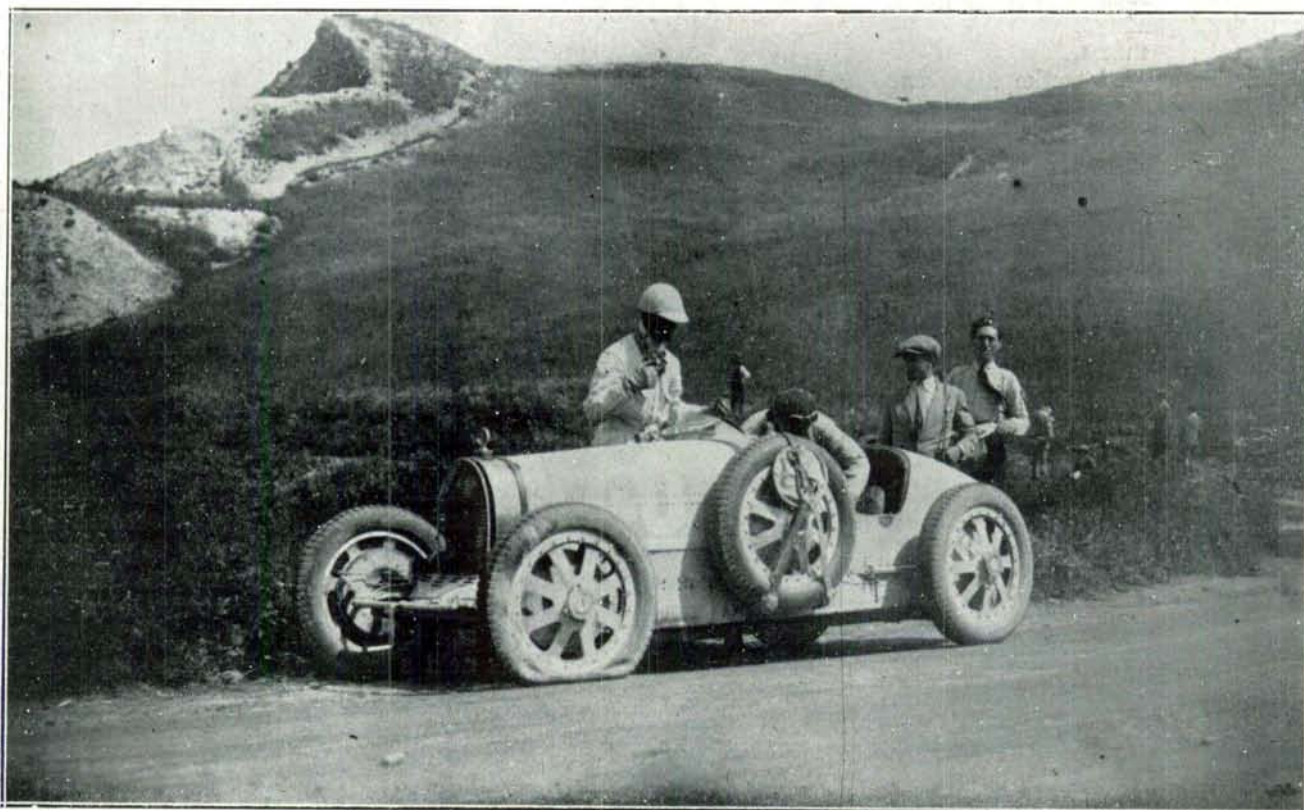
SKODA—HISPANO—SUIZA

25,100 l. e. szelepes, hathengeres.

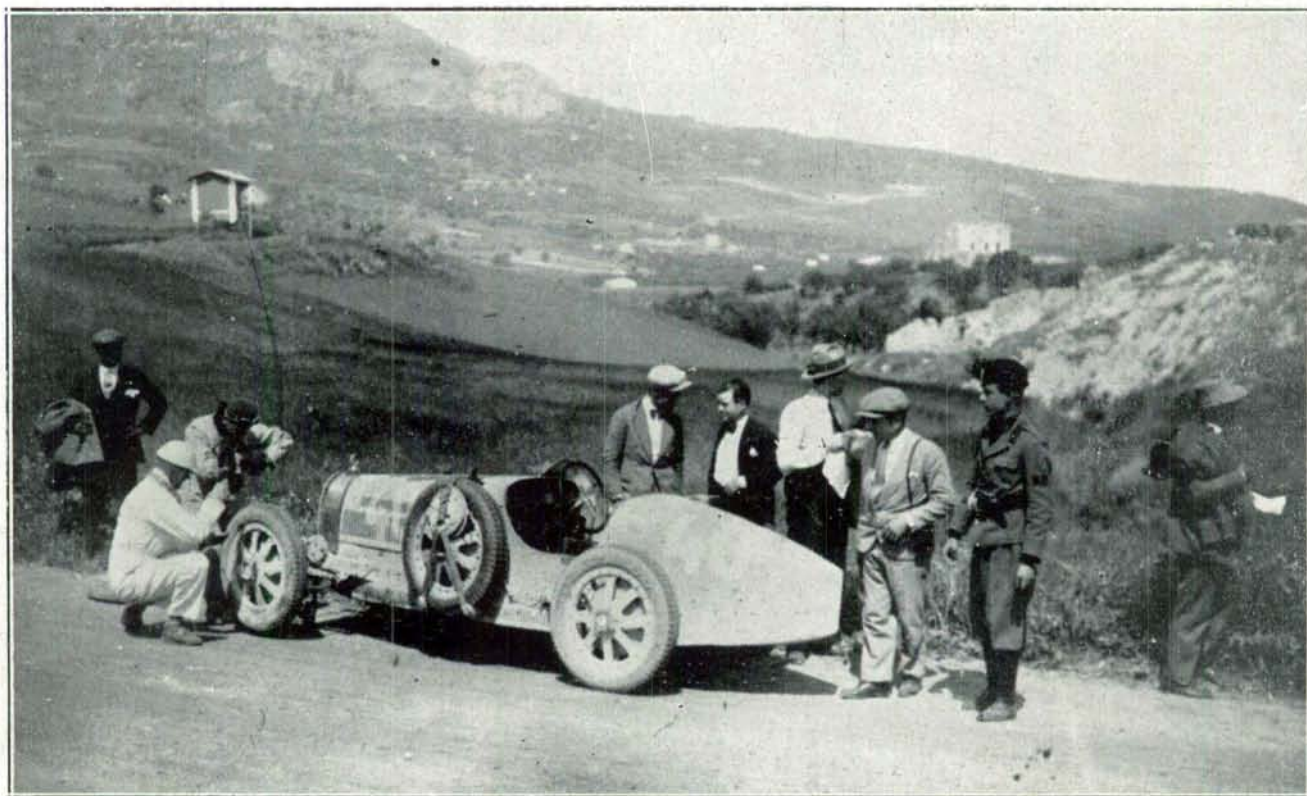
SZEMÉLYKOCSIK

SKODA, LAURIN
& KLEMENT
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

Telefon: Teréz 8-14.



Chiron (Bugatti), a 2 literes kategória győztese, pneudefektjének szereléséhez kezd. Chiron futotta az idei Targa Florio leggyorsabb körét.



Chiron (Bugatti) gumidefektjének javítása köz ben, a Madonie Circuit egyik festői pontján.

ütődés következtében azután nemcsak a kereke törött el, hanem a kormány szerkezet is annyira megsérült, hogy a versenyt már nem folytathatta.

Az első kört a következő sorrendben végzik be a versenyzők:

1. Chiron (2000 Bugatti)	1:26:39
2. Campari (1500 Alfa-Romeo)	1:26:40
3. Divó (2300 Bugatti)	1:26:45
4. Jumeckné (2300 Bugatti)	1:27:02
5. Nuvolari (2000 Bugatti)	1:27:32
6. Conelli (1500 Bugatti)	1:27:48
7. Fagioli (Maserati 1500)	1:28:04
8. Materassi (2000 Bugatti)	1:28:23
9. Borzacchini (2000 Maserati)	1:28:51
10. Minoia (1500 Bugatti)	1:30:38
11. Maserati (2000 Maserati)	1:31:29
12. Dreyfus (1500 Bugatti)	1:32:43
13. Einsiedel grófnő (1500 Bugatti)	1:32:49
14. Heusser (2300 Bugatti)	1:33:20
15. Marinoni (1500 Alfa-Romeo)	1:33:39
16. Lepori (2300 Bugatti)	1:35:05
17. Foresti (2000 Bugatti)	1:35:27
18. Villarosa (1500 Bugatti)	1:40:11
19. Riccioli (FIAT 509) 1100 kat.	1:40:31
20. Biondetti (1100 Salmson)	1:41:08
21. Scianna (1500 Bugatti)	1:41:17
22. Marano (1500 Maserati)	1:42:28
23. Nenzioni (1500 Bugatti)	1:44:19

24. Candrilli (5000 Steyr)	1:47:41
25. De Sterlich (2000 Maserati)	1:49:38
26. Sirignano (1100 Camen)	1:50:45
27. Verso (1500 Bugatti)	1:51:53
28. Inglese (1500 Bugatti)	1:53:10
29. Sillitti (3000 Alfa-Romeo)	1:54:38
30. Rallo (FIAT 509) 1100 kat.	1:57:41
31. Ciolino (1100 San Giorgio)	2:03:50
Kiesett Brillli-Peri (2000 Bugatti), Zanelli (FIAT 509) és Casano (Salmson).	

Közben a megaphon egyhangú időjelentéseibe ismét szenzáció kerül. Nuvolari Polizzi és Collesano között egy éles fordulóban kifut és leszalad a mélybe. Mire gépét idegen segítséggel újra a pályára hozzák, több mint egy órai veszteséget szenved, amire ő is jobbnak látja abban hagyni a reá nézve reménytelenné vált küzdelmet. Alig futnak el a kis FIAT-ok és Sirignano máris újabb rakéták jelzik a második körüket befejező versenyzők közeledtét. Még a 8-as Maserati-vezető Fagioli van elől, de röviddel utána már fergeteg módjára jön Campari pompás kis Alfa-Romeóján. Örületes fékezés, minden csikorog. Campari befordul a depókhoz. Most látjuk, mit lehet tenni 1 perc alatt. Tíz-tizenöt ember ugrik neki a kocsinak. Elöl-hátul felemelik. Egy pár kalapácsütés. Már fenn van a négy friss kerék. Ez alatt mások benzint, vizet és olajat öntenek pokoli gyorsasággal. Campari frissítőket vesz magához. Egy Alfa-exponens Campari nyakát és fejét masszírozza. A követ-



A Targa Florio-kocsik a start előtt felsorakozva. A 30-as Marinoni (Alfa-Romeo), mögötte a 32-es Minoia (Bugatti). A harmadik kocs a 34-es Borzacchini (Maserati).

kező pillanatban az emelőket kirántják és Campari, aki motorját le sem állította, mint a szélvész ezrek üdv-rivalgása közben elstartol. Alig pár pillanat múlva a megaphon már jelzi, hogy Campari 43 másodperc szé-
dületos idő alatt 4 kereket és teljes üzemanyagot vett fel. Most sorba rohannak el előttünk Dreyfus, Conelli, Einsiedel grófné, Materassi, Minoia, Borzacchini, Maserati.

Divó pár pillanatra megáll a depónál. Valamit beszél, motorját erősen túráztatja, majd elspriccel. A következő pillanatban befordul Juneckné, aki a férfiakat megszégyenítő tudással rójja köreit. Két körének ideje 2:54:31, míg Divónak a két körre a pár másodperces kényszermegállással 2:55:10-re volt szüksége. Szemmel láthatólag látni, hogy Juneckné gyorsabb.

Pár perc múlva megérjük a nap egyik legnagyobb szenzációját. Kiírják a második körben elért időket. Juneckné 20 másodperccel vezet Campari előtt, akit 19 másodperccel követ Divó. Chiron két egymásutáni pneudefektje folytán csaknem 5 perccel visszaesett.

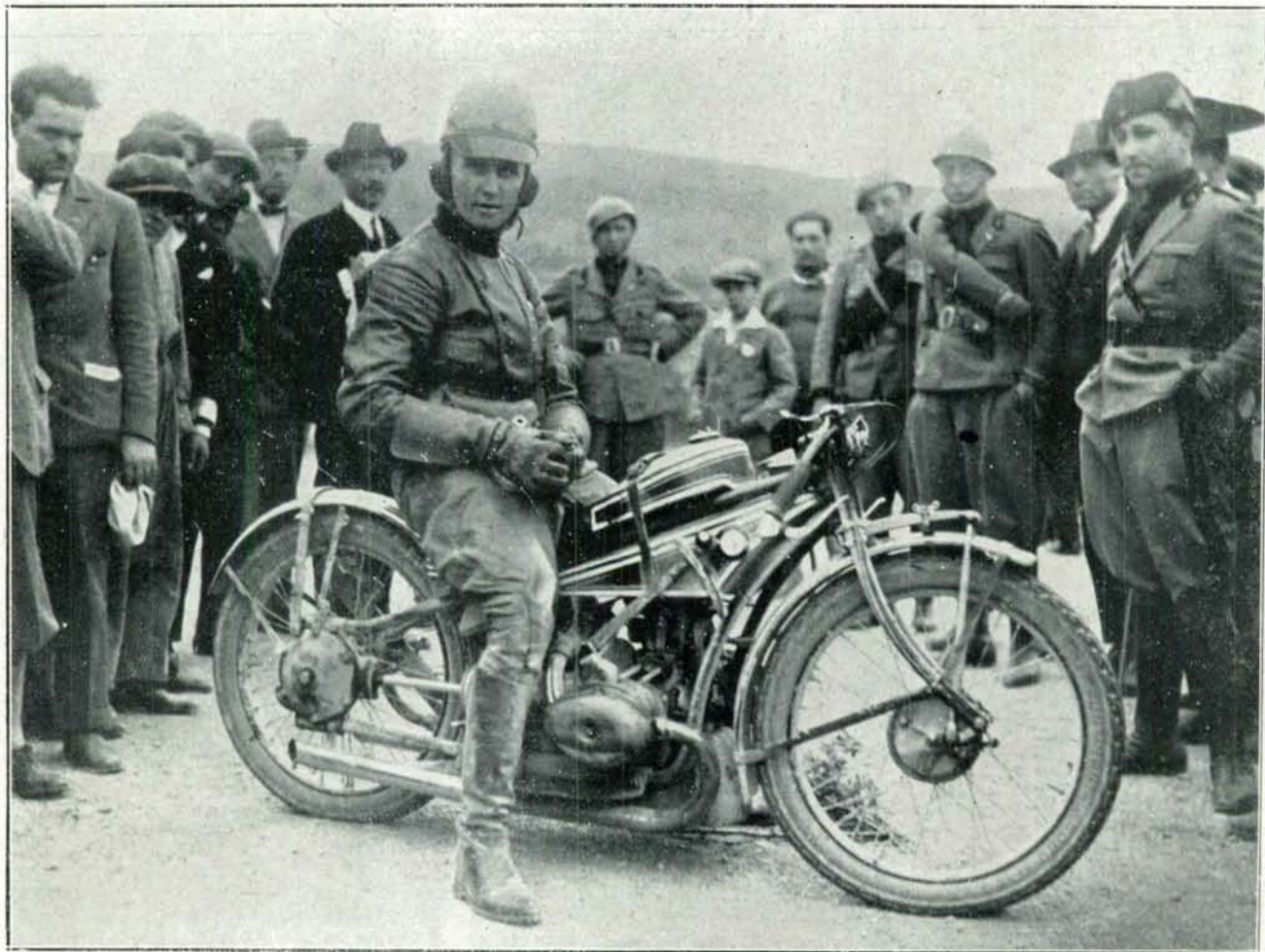
A második kör végén a sorrend a következő:

1. Juneckné (Bugatti 2300)	2:54:31
2. Campari (Alfa-Romeo 1500)	2:54:51
3. Divó (2300 Bugatti)	2:55:10
4. Conelli (1500 Bugatti)	2:55:48
5. Materassi (2000 Bugatti)	2:57:21
6. Chiron (2000 Bugatti)	2:59:02
7. Fagioli (1500 Maserati)	3:01:05

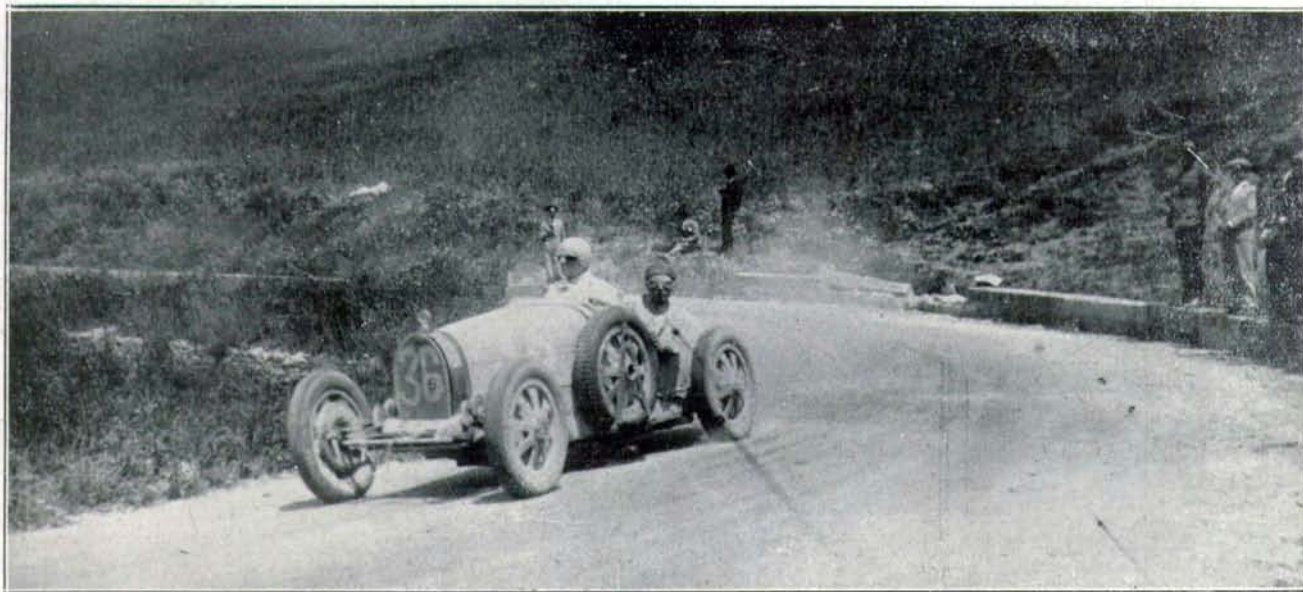
8. Borzacchini (2000 Maserati)	3:01:13
9. Minoia (1500 Bugatti)	3:02:32
10. Maserati (2000 Maserati)	3:04:57
11. Dreyfus (1500 Bugatti)	3:05:18
12. Marinoni (1500 Alfa-Romeo)	3:08:42
13. Lepori (2300 Bugatti)	3:09:45
14. Einsiedel (1500 Bugatti)	3:09:22
15. Heusser (2300 Bugatti)	3:09:54
16. Foresti (2000 Bugatti)	3:18:35
17. Scianna (1500 Bugatti)	3:21:16
18. Riccioli (1100 FIAT)	3:21:54
19. Villarosa (2000 Bugatti)	3:26:05

A három kompresszornélküli 1500-as Bugatti-vezető Inglese, Nenzioni és Verso túllassúnak bizonyulván, feladják a versenyt és egyenként a depókhoz állanak. A Salmsonvezetők, Casano és Biondetti ismeretlen okokból ugyancsak kiállanak. Casano be sem fut a tribünökhöz, hanem letér Termini felé és hazafut. A harmadik körben ismét szenzáció. Kiírják az időket Polizzinél. Kiderül, hogy Campari, Conelli és Divó egészen egyenlően állanak. Idejük 3:41. Pár pillanat múlva kiteszik az 58-as szám alá Juneckné idejét. „3.40.” A csodálkozás moraja fut végig a nézőkön. Egy nő, aki Európa legjobbait a világ legnehezebb pályáján meg tudja verni. A csodával határos. Ha tovább így fut, megnyeri a Targát.

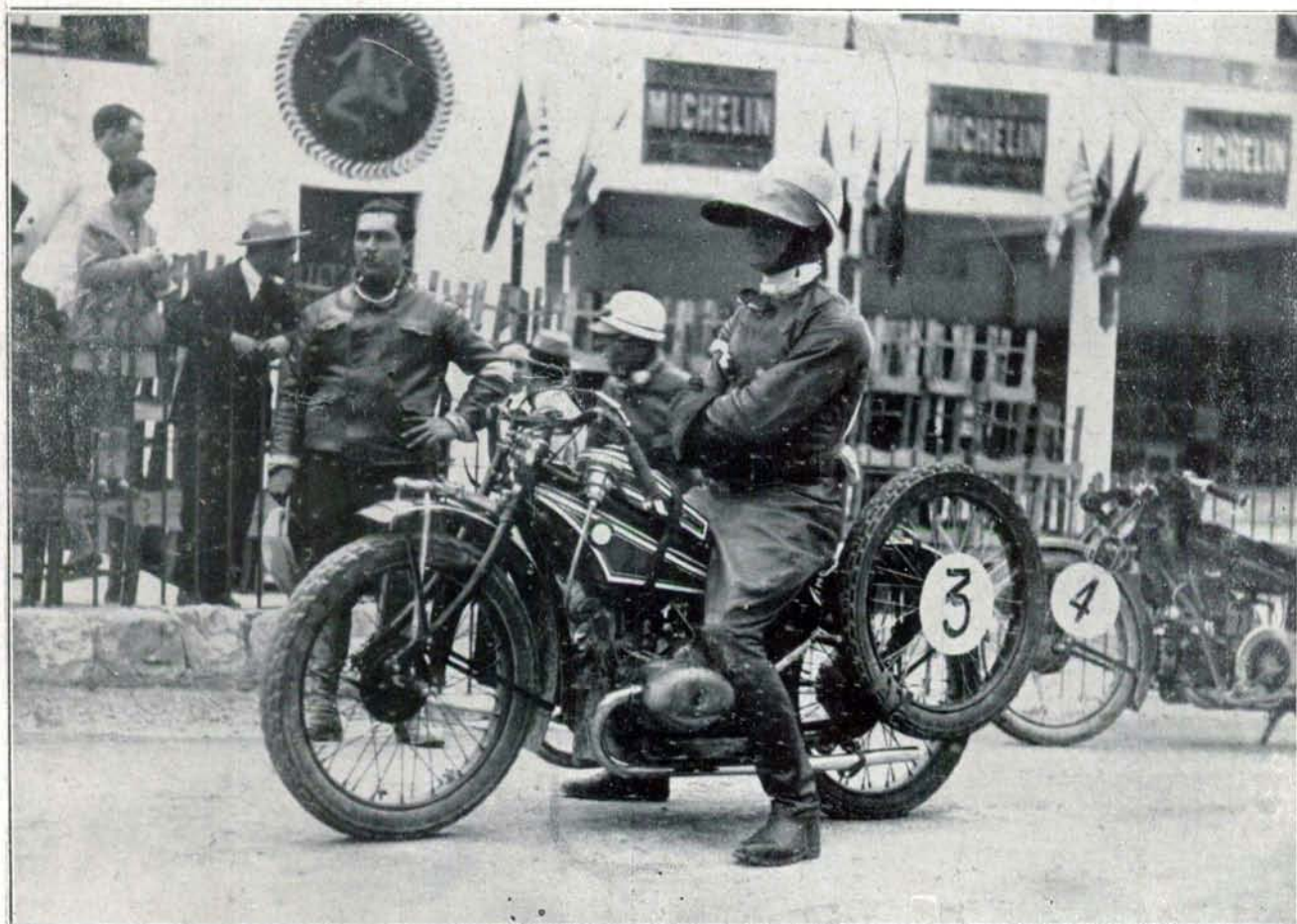
Újabb lövés és már ott fut el előttünk Campari. Most fejezte be harmadik körét. Fagioli ezúttal már mö-



Ernst Henne (BMW), az idei motorkerékpár Targa Florio abszolút győztese. Henne új pályarekord mellett győzött.



A 36-os Materassi, a Targa multévi győztese, versenyzőben. Materassi az idén 3 kör után defekt miatt feladta.



Köppen (BMW), az idei Targa Florio második helyezetteje. Gépén jól látható az ominózus pótkerék, ami miatt az olaszok második helyét megóvták.

Az idei Targa Florio győztese és résztvevőinek egy része



Lepori (Bugatti) a kitűnő svájci versenyző.



A cseh Juneck asszony (Bugatti), aki három és fél körön vezetett a férfiak előtt.



De Sterlich (Maserati), aki már igen sok olaszországi versenyben győzött.



Fagioli (Maserati), egyike az újabb olasz versenyző generáció legtehetségesebb embereinek.



Albert Divó (Bugatti), az idei Targa Florio abszolút győztese. Balodalt mechanikusa.



Gróf Conelli (Bugatti), aki szinte ökkupáta a Targa Florio 1500-as kategóriáját. Mult évben is győzött.



Brilli-Peri gróf (Bugatti), aki az első körben kirepült. Orra egy nagy bukásból kifolyólag évekkal ezelőtt megsérült és most műorral jár.



Nuvolari Tazio (Bugatti), az idei olasz automobilbajnokság favoritja. Eddig három pontszerző versenyben győzött.



Campari (Alfa-Romeo) a verseny abszolút második helyezetteje.

götte jön és Conelli is sokat várta magára. Szépen tartja magát a fiatal francia Dreyfus, valamint Materassi és Minoia. Mindenki arra kíváncsi, vajjon Juneckné, vagy Divo jön-e előbb. Nem soká kell várunk. Divo fut át elsőnek, bár időben még Juneckné mögött áll, aki néhány 100 méter után követi. Már most megállapítható, hogy Juneckné főerőssége a hegymenet. Látszik rajta, hogy tipikus hegyversenyző, aki a Königsaal-Jilowischt fordulóban kezdte karrierjét. Polizzi-ig sokszor három-négy percet ver rá ellenfeleire, amit a lefelé menetben és a 10 kilométeres egyenesben rendszerint lead. Chiron, Materassi és Einsiedelné nagyon szépen tartják magukat, a nagyratartott Heusser azonban semmiképpen sem mutat Targa klasszist. Einsiedelné 1.5 literes kocijával könnyen veri.

Ezalatt befut Riccioli is kis 509-es FIAT-ján. Meg kell vallani, kitünően ment. Az egész verseny alatt biztosan verte a Salmsönvezetőket. Beérkezése után óriási tömeg veszi körül. Bátyja, nővére összevissza csókolják. Mellettem hallom, mondja valaki: Jó neki, 30.000 lírát nyert. Most már tényleg jó neki. Tízezer pengő egészen szép kis pénz.

A harmadik kör végén a helyezések a következők:

1. Campari	4:23:17
2. Juneckné	4:25:32
3. Conelli	4:26:35
4. Divo	4:26:38
5. Chiron	4:28:39
6. Materassi	4:31:39
7. Fagioli	4:34:17
8. Minoia	4:34:59
9. Heusser	4:38:21
10. Einsiedel	4:38:39
11. Dreyfus	4:41:41
12. Maserati	4:44:37
13. Lepori	4:46:26
14. Marinoni	4:46:56
15. Foresti	4:53:33
16. Scianna	5:05:53
17. Riccioli	5:15:23
18. de Sterlich	5:15:56
19. Rallo	5:58:35

A negyedik kör ismét eseménytel kezdődik. A tribün utáni első fordulóban egyszerre csak megjelenik néhány fehér ruhás mechanikus, akik farával visszafelé tolnak egy kis kék versenykocsit. „36.” Materassi. Feltolják a depókhöz, egy darabig még ide-oda tologatják, majd beindítják, a motor berreg, éktelen zsvajt csap, de a kocsit csak nem mozdul. Recseg valami, amikor bekapcsolják, de indulni csak nem akar. Mint később megtudjuk, a differenciáljában tört el valami fogaskerék. Régi kocsit volt már, a múlt esztendőben is ezzel indult Materassi, amikor abszolút elsőként fejezte be a versenyt.

Az idő gyorsan múlik. Campari már negyedik körét fejezi be. Ismét befut a depókhöz és megismétlődik az előbbi boszorkányos üzemanyagfelvétel és gumicsere. Campari ennek dacára erősen vezet. Szemre úgylátszik,

a győzelmet tőle elvenni lehetetlen. Az utána elfutó Bugattinak erősen jeleznek. Úgylátszik nagy finis lesz. A mezőny meglehetősen megnyúlt és megkisebbedett. Candrilli, Sillitti, Scanna, Borzacchini, Marano, Villarosa, elsősorban feladják. A negyedik kör idői a következők:

1. Campari	5:53:03
2. Juneckné	5:54:02
3. Divo	5:54:14
4. Conelli	5:55:31
5. Chiron	5:59:25
6. Minoia	6:05:05
7. Fagioli	6:09:20
8. Dreyfus	6:18:10
9. Lepori	6:20:33
10. Marinoni	6:22:34
11. Heusser	6:29:34
12. Einsiedel	6:29:46
13. Maserati	6:31:45
14. Foresti	6:32:56
15. De Sterlich	
16. Scianna	7:12:49

Az utolsó körben az izgalom a tetőpontra hág. Mindenki látja, hogy a Bugattivezetők Divo, Juneckné és Conelli hatalmas finisbe kezdtek és már a negyedik körben sokat hoztak. Camparin, aki úgylátszik, állandóan lassúbb lesz. Campari negyedik köre 1:29:36. Ezzel szemben Conellié 1:29:16, Divoé 1:27:36 és Junecknéé 1:28:31.

Jönnek az első jelentések az ötödik körről. Campari ideje Polizzinél 6:40. Conellié ugyanaz. Conelli örületesen finiselt kis 1.5 literes, 4 hengeres Bugattijával. Polizziig 2 perc 28 másodpercet hozott Camparin. Mellettem Hodossy Imre örülten durrkol Camparinak. Mi is fogadunk. Közben befut Heusser, aki most végzi csak a negyedik körét félóra késéssel. Kiszáll és magyarul. Nem igen hallgatják, mindenki feszült figyelemmel lesi Camparit. Hirdetnek, Caltavuturónál Divo és Campari . . . A tömeg olyan hangos, hogy nem lehet kivenni a megaphon szavát. Egyszerre felrepül a rakéta és utána a megszokott dörrenés. Tizenöt másodperc múlva Campari a tömeg óriási éljenzése mellett befut. Egyszerre százan vannak mellette. Majd széjjelszedik, Ő is most tudja meg, hogy ideje Polizzinél egyenlő Conelliével. Mindenki tapsol. Egyes emberek a padokat ütik. Most látni, hogy micsoda lelkesedést válthat ki az emberekben egy ilyen idegekig menő finis. Jelentik, hogy Conelli ideje Collesanónál egyenlő Campariével. Folytonos jelentések a pályáról. Újabb lövés. Conelli. Sokan tapsolnak. Feszült figyelem. Először kiteszik Campari idejét. 7:22:33.4. Másodpercek, amelyek óráknak tűnnek fel. Conelli ideje 7:22:50. Campari 16 másodperccel első. 26663 másodpercig küzdeni azért, hogy az ember 16-al maradjon le másodiknak. Tragikum. Hodossy magánkívül van, elnyerte a 10 lírámat. Sorban futnak be Fagioli, Dreyfus, Minoia, az 1500-as kategória helyezettei, majd Chiron, aki több pneudefektje miatt már a második körben minden esélyét elvesztette az

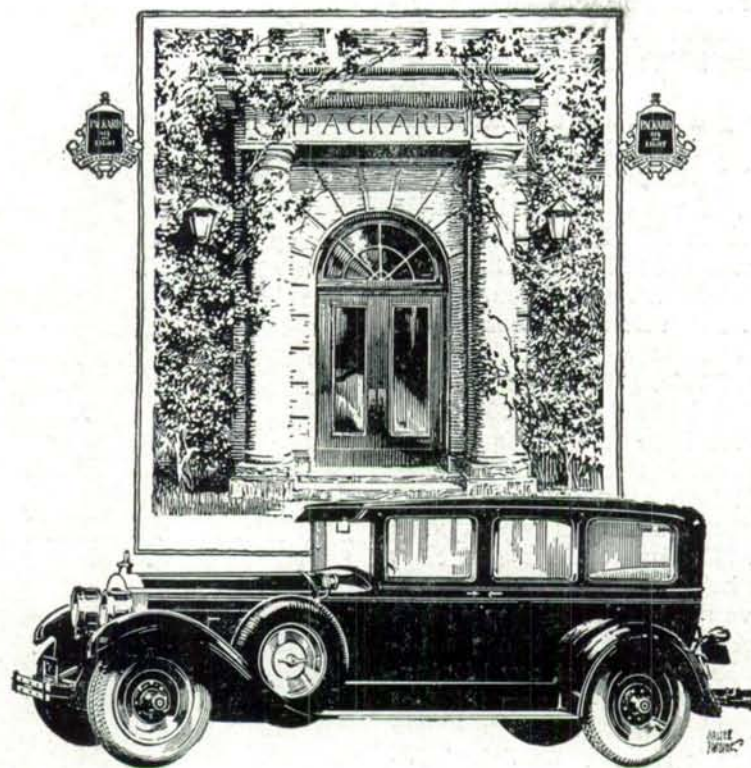
Autóruházat

Berendezett toilette- és étkezőbröndök.

Weszely István

Budapest, IV. kerület, Váci-utca

9



Régi kastélyok kapuján Packard gördül ki zajtalanul, mondain világvárosi paloták előtt Packard várja gazdáját. Huszonnyolc év óta a Packard az előkelő világ automobilja és mindenki ezen a kocsin jár, aki sokat ad a külső megjelenés eleganciájára. A Packard azonban nemcsak az előkelőség szimbóluma, hanem magát a megbízhatóságot, kényelmet és bizottságot jelenti.

A Packard sohasem hagyja eszerben a gazdáját. -----

A Packard magában egyesíti a modern autógyártási technika minden vívmányát, jó úton, rossz úton egyaránt egyenletesen, simán és gyorsan halad. Nem éreztetli a terep nehézségeit a kocsiiban ülökkel Packard on utazni gyors és kényelmes utazást jelent. -----

P A C K A R D

URBAN ALFRÉD és
BARNA FRIGYES dr.

APPONYI-TÉR 1.

TELEFON J. 316—39.

abszolút győzelemre. Így is biztosan nyerte kategóriáját, bár értékéből sokat levon, hogy legkeményebb ellenfelei Nuvolari, Brilli-Peri és Materassi kiestek.

Divo pompásan finisel. Ügylátszik, minden energiáját beleadja. Polizzii jelentés szerint ideje 1 perc 25-el jobb Camparinál. Halotti csend. Az öröm tehát korai volt. Juneckné idejét jelzik Polizziből. 6:45. A csodálkozás moraja fut végig a nézőkön. Mért maradt le annyira Juneck asszony? Később megtudjuk, az egyik kanyarban Einsiedelnét előzte oly szerencsétlenül, hogy a keskeny pályán lecsúszott és percekig tartott, míg újra fel birták tolni a kocsit az úttestre. Mivel azonban a balszerencse rendszerint nem jár egyedül, Collesanonál még egy pneudefekt is csatlakozott az előbbihez, ami azután közel 7 perc késést eredményezett. Collesanói jelentés szerint Divo már másfél perccel jobb időt fut Collesanonál, mint Campari. A helyzet tehát reménytelen. A Targát ismét Bugatti nyeri. És éppen Divo, akire senki sem számított, aki csak az utolsó pillanatban ugrott be a hősi halált halt Bordino helyett. Lövés. „56.” Jön Divo. Mindenki feláll. Halálos csend. Mindenki a hirdető táblát sei. Divo. Sette ore, venti minute cinquantasei otto. Divo. Sette ore, venti minute cinquantasei (7:20:56). Divo ideje tehát több, mint másfél perccel jobb, mint Camparié. Ennek dacára a kis 6 hengeres Alfa-Romeo a Coppa Mille Migliával és a Targán elért második helyével letette a kettős vizsgát.

Divot is nagy tömeg veszi körül. Közben jelzik Junecknét. Befut. Tapsorkán fogadja. A tömeg a pályára rohan. A kistermetű Juneckné, mint egy kéményséprő búj ki a kocsiból. Határozottan nem jól fest szürke rövid nadrágjában. Tekintetéből látszik, hogy nagyon el van keseredve. Mi is sietünk üdvözölni. El-



Contessa Einsiedel, a híres német automobilversenyzőnő, aki a Targában is 40 versenyző között a 9-ik helyet okkupálta magának.

mondja, hogy holtbiztosra vette a győzelmet. Az utolsó körben állandóan maga előtt látta Divót, akit sohasem engedett el többre, mint 4—500 méter. Ha ezt a távot végig tudja tartani, új Targarekorddal nyeri a versenyt. Fut be a távirdahivatalba, sürgönyöz férjének.

A tömeg oszlik. Most futnak be a lassúbbak. Maserati, Foresti, Lepori, De Sterlich és Einsiedelné, aki szintén szenzációs versenyt futott.

Vége a Targa Floriónak, melynél szebbet, úgymond Florio lovag, ő maga sem látott. A verseny az utolsó pillanatig nyílt volt. A 10 első helyre 8 Bugatti futott be. Második lett Campari Alfa-Romeóján és hetedik Fagioli Maseratiján.

Utunk hazafelé nem mondható a legkellemesebb élménynek. Sűrű porban, néhol órákig lépésben, közel 4 óra alatt jutunk be Palermóba. A sűrűn érkező különvonatok miatt a vasúti átjáróknál folytonos torlódások. Mindenki igyekszik, de senki sem mehet előre. Végre este félnyolcra piszkosan és porosan befutunk a Hotel Panormus elé.

Az 1928. évi Targa és Coppa Florio hivatalos eredményei a következők:

Távolság: 5 Madonie-kör. (108 km.) 540 km.

Pályarekord: Meo Costantini (Bugatti) 1926. 7:20:45. Sebesség: 73.511 km.



Baloldalt Cavalieri Vincenzo Florio, a Targa és Coppa Florio megteremtője, az Automobilklub Sicilia elnöke. Jobbra tőle Juneck asszony és Florio lovag felesége.

Körrekord: Emilio Materassi (Bugatti) 1:25:48.4.
Sebesség: 75.509 km.

Általános osztályozás:

1. Albert Divo (2300 Bugatti) 7:20:56.6. Sebesség: 73.470 km. Pneu Dunlop.
2. Giuseppe Campari (1496 Alfa-Romeo) 7:22:33.6 Pneu Dunlop-Pirelli.
3. Gróf Caberto Conelli (1492 Bugatti) 7:22:50 Pneu Dunlop.
4. Chiron (1992 Bugatti) 7:27:22.4 Pneu Dunlop.
5. Juneck asszony (2300 Bugatti) 7:29:40.2
6. Ferdinando Minoia (1492 Bugatti) 7:40:21
7. Fagioli Luigi (Maserati-Special) 7:43:25
8. Dreyfus (1492 Bugatti) 7:53:53
9. Lepori (2300 Bugatti) 7:54:05
10. Foresti (1992 Bugatti) 8:09:39
11. Maserati (2000 Maserati) 8:21:12
12. Einsiedel grófnő (1492 Bugatti) 8:21:12
13. Marchese de Sterlich (2000 Maserati) 8:35:26

A beérkezett FIAT-ok csupán három kört futottak. Kivéve Inglese, Nenzioni, Verso, Scianna Bugattiját, a kis FIAT-okat, Candrilli Steyr-jét, az összes kocsik kompresszorral voltak ellátva.

A leggyorsabb kört Chiron futotta Bugattijával 1:26:29 alatt, ami 74.927 km. sebességre felel meg.

A kategóriabeosztás szerint a helyezések a következők: 1100 kcm. (3 kör 324 km.) 1. Riccioli (FIAT 509) 5:15:23. Átlagsebesség: 61.639 km. 2. Rallo (FIAT 509) 5:58:35 1500 kcm. (5 kör 540 km.) 1. Campari (Alfa-Romeo) 7:22:33. Átlagsebesség: 73.167 km. 2. Conelli (Bugatti) 7:22:50. 3. Minoia (Bugatti) 7:40:21. 4. Fagioli (Maserati) 7:43:25. 5. Dreyfus (Bugatti) 7:53:53. 6. Einsiedel grófnő (Bugatti) 8:21:25. 2000 kcm. 5 kör 540 km. 1. Chiron (Bugatti) 7:27:22. Átlagsebesség: 72.420 km. 2. Foresti (Bugatti) 8:09:39. 3. Maserati (Maserati) 8:21:12. 3000 kcm. 5 kör 540 km. 1. Divo (Bugatti) 7:20:56. Átlagsebesség: 73.478 km. 2. Juneck asszony (Bugatti) 7:29:40. 3. Lepori (Bugatti) 7:54:05.

Érdekesség szempontjából közöljük még a versenyt kitűnően végigfutott versenyzők részköridőit, ami igen világosan megmutatja, hogy ki-ki hol nyerte, illetve veszítette el versenyt.

	Divo	Campari	Conelli	Chiron	Juneckné.
I.	1:26:45	1:26:40	1:27:48	1:26:29	1:27:02
II.	1:28:25	1:28:11	1:28:00	1:32:33	1:27:29
III.	1:31:28	1:28:26	1:30:27	1:29:31	1:31:01
IV.	1:27:36	1:29:46	1:29:16	1:30:52	1:28:31
V.	1:26:42	1:29:30	1:27:19	1:27:57	1:35:37
	7:20:56	7:22:33	7:22:50	7:27:22	7:29:40

A fentiekből tisztán látható, hogy Divo harmadik körével rontott, amikor a benzintöltésnél a tartányba szánt benzint ruhájára zúditották és emiatt friss ruhát kellett váltania. Viszont utolsó szenzációs körével mindent behozott. Campari utolsó két lassú körével rontotta el a versenyt, dacára, hogy az üzemanyagfelvételnél igen sok időt nyert ellenfelein. Conelli jó átlagköreivel vívta ki szép helyezését, míg Juneckné utolsó körével rontotta el minden győzelmi esélyét.

25%

ármérséklés mindennemű javításnál április 15-től



Scintilla, Bosch, North East, Marelli, Ford, S. E. V., Delco, Paris Rhone, D u c e l l i e r, Soubitez stb.

mágnesek, dinamók, indítómotorok, akkumulátorok

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



URNER

ÉS


BERKOVITS

SCINTILLA

INDEX, FENAG vezérképviselő

Budapest, V., Pozsonyi-út 4/f.

Telefon : T E R É Z 148—84



D-Rad vezérképviselő.
APART AUTÓ R.-T.
 Budapest, VI., Andrásy-út 37.
 Telefon: T. 289-44.

Mint harmadik könnyen cserélhető alkatrész, következne a gyertya. Itt a német gyártmányú Bosch-gyertyák fölénye elvitathatlan, bár az abszolút győztes, Balázs és a Junior-kategória győztese, Zamecsnik Tivadar angol KLG-gyertyát használták. A Lodge- és Champion-gyertyáknak ezúttal kevés hívük volt. A két BMW vezető szintén Bosch-gyertyát használt. Az arány a következő volt:

Bosch	29
KLG	13
Lodge	3
Champion	2

A mágneseknél legnagyobb a Boschgyártmányok fölénye. Jóságuknak legjobb bizonyítéka, hogy igen sok angol gép volt már Bosch-al felszerelve, ami vagy eredetileg úgy érkezett, vagy tulajdonosa a biztonság kedvéért itt szereltette fel a Bosch gyújtómágnest. Az abszolút első Balázs László Sunbeam-je szintén Bosch FF. 1 mágnessel volt ellátva. A számarány itt a német gyártmányok nagy fölényét mutatja.

BOSCH	25
ML (angol)	9
LUCAS (angol)	6
DKW (saját a lendkerékben)	4
Villiers (saját a lendkerékben)	1

Az abszolút legnagyobb fölényt a gázosítóknál mutatja fel a kiváló angol gyártmány, az AMAC. A start-hoz állott 47 versenyzőből nem kevesebb, mint 31 versenyző gépe volt felszerelve AMAC carburátorral. Egy kategória kivételével, az abszolút győztest is belevéve, hárman győztek AMAC carburátorral.

AMAC (angol)	32
B & B (angol)	5
Binks (angol)	4
Zenith (német)	3
TB (német)	2
Villiers	1

Az igen fontos tényező, a lánc szempontjából megemlítésre méltó a kiváló angol láncnak, a Renoldnak nagy előretörése. Míg a múltban csaknem minden Coventry volt, addig most nem kevesebb, mint 17 gépen láttuk a szintén angol Renoldláncot, köztük Balázs Sunbeam-jén és még egy kategóriagyőztesén. A német gépek közül három német DPK láncsal volt felszerelve. Az arányszám a következő:

Coventry	26
Renold	17
DPK (német)	3
Duckworth (USA)	1

Legutóljára hagytuk a mondhatni legfontosabb felszerelését a gépeknek: a pneumatikot. Itt a Dunlop-gumik fölénye teljes volt, bár egy kategóriát a német Continental-al nyerték meg. Szépen bevált a magyar-gyártmányú Cordatic, melyet a nagy konkurenciában öt versenyző gépén láttunk. Hogy nem jutottak győzelemhez, az igazán nem a Cordatic pneukon múltott.

DUNLOP	31
Continental (német)	5
Cordatic	5
Semperit (osztrák)	2
Excelsior (német)	1
Firestone	1
Hutchinson	1

Végül még itt adjuk részletezve a győztesek felszerelését.

Balázs László (Sunbeam) Bosch FF. 1 mágnest, KLG-gyertya, MK 21 üzemanyag, Castrol R.-olaj, AMAC TT carburátor, Renold-lánc és Dunlop-pneumatik.

Zamecsnik Tivadar (Royal-Enfield) ML mágnest, KLG gyertya, Shell üzemanyag, Vacuum-Mobilolaj, AMAC carburátor, Coventrylánc és Dunloppneumatik.

Burghardt István (P & M-Panthette) BTH mágnest, Bosch-gyertya, Schell üzemanyag, Castrol R.-olaj, BB carburátor, Renold-lánc és Dunlop-pneumatik.

Kurt Fridrich (DKW) DKW lendkerékgyújtás, Bosch-gyertya, Schell üzemanyag, Schell-olaj, AMAC-carburátor, DPK-lánc és Continental-pneumatik.

Ilyen biztosan és kényelmesen utazik
REITHOFFER
BALLON CORD-on



Reithoffer autopneu
 Reithoffer tömör-gumi
 Reithoffer légkamrásgumi

Viasz Testvérek, Budapest VI., Jókai-u. 3.

A gyújtógyertya mint probléma

Bármennyire is furcsán hangzik, a benzinmotorok gyújtóberendezéséhez tartozó gyújtógyertyák, vagyis „a gyertya” amint általában nevezik, nem csak egy egyszerű kelléke a motoroknak, mint azt a motorokkal foglalkozóknak nagy száma gondolja, hanem igenis lényeges része is a motoroknak, mely nélkül nemcsak, hogy nem működhetnének, hanem mely lényegesen befolyásolja a gép üzemének egyes jellegzetes sajátságát is. Jelen soroknak nem az a célja, hogy a kezdő mo-

typus mely lényegében ugyan olyan lenne a különböző gyártmányok esetén. Amint tudjuk ilyen gyertya ezideig még nincs és a következőkben fogjuk kimutatni, hogy nem is lesz.

Az egyes motorok konstrukciójától, üzemviszonyaitól és végül működésétől függ, hogy a gyertya milyen körülmények között látja el a reábizott feladatot. A gyújtógyertyákat előállító gyárak ezeket a feltételeket tartják szem előtt, mikor a különféle motorokhoz más és más gyertyákat gyártanak.

Ezeket a feltételeket akarjuk a következőkben feismerni. Az 1. ábra egy Bosch-gyertya keresztmetszetét tünteti fel, melyen megkülönböztethetjük a gyertya egyes részeit, melyekre tárgyalásunk során hivatkozunk. Maguk a gyertyák a gyújtóberendezésnek azon részei, melyek mondhatnám a végrehajtók. Ők azok, kik a magas feszültségű áramot kényszerítik a hengerben szikra alakjában a gázkeveréket meggyújtva, a motort munka végzésére alkalmassá tenni. Általában azt követeljük a gyertyától, hogy:

1. A motorban fellépő nyomásokkal szemben kellő ellentállást fejtsen ki, mégpedig hideg és forró állapotban egyaránt (mechanikai szilárdság). A szigetelőrész hirtelen hőmérsékleti ingadozásokkal szemben érzéketlen legyen (termikus szilárdság).

2. A gyújtó szikrák csakis a szikraközön léphetnek fel. Tehát más rövidebb úton ne juthassanak „testhez” (elektromos szilárdság).

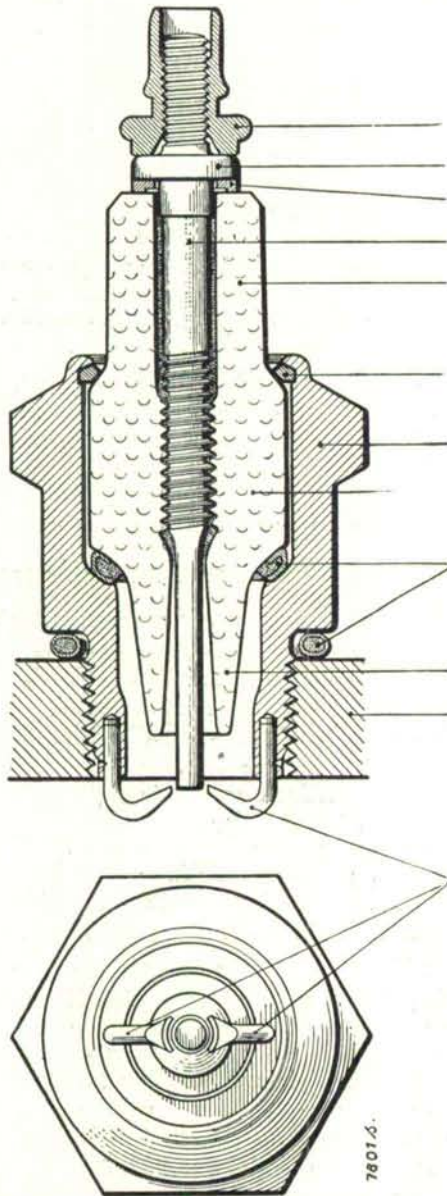
3. A gyertya a motorban ne tüzesedhessen át (melegérték).

Mily súlyos feltétel a 3. alatti, kitűnik abból, hogy ha figyelembe vesszük a körülményeket, melyek közt a gyertya működik, ha pld. egy percenként 3000 fordulattal járó motor gyújtására használjuk, mely 12 órán át van üzemben. Ezen időn belül nem kevesebb, mint 1 millió szikrát közvetít. Eközben 1 milliószor van az elégségnél fellépő 35—40 Atm. nyomásnak kitéve és a robbanás pillanatában kb. 2000° C. hőmérsékletnek alávetve.

Míg a gyertya alsó, a motor hengerébe csavart része a forró gázoknak van kitéve, felső végét a külső levegő hűti. Minden robbanás után ezenkívül a szívóütem alatt beáramló, csak keveset előmelegített keverék hőmérsékletcsökkenést idéz elő. Az eközben előálló nagy hőmérsékletkülönbség nem egészen megfelelő szigetelőket megrepeszt. Már egészen apró, szemmel észre sem vehető kis hajszálrepedések is befolyásolják a szigetelőképeséget, mert köztudomású, hogy a villamos áram mindenkor a legrövidebb útát választja és szívesebben hatol át a repedt szigetelőn, mint a nagyobb villamos ellenállást képviselő szikraközön.

A keramikusszigetelő, valamint a fémből készült gyertyatest különböző hőtágulási együtthatója igen megnehezíti a hideg és meleg állapotban egyaránt szükséges tökéletes tömítést. A gyertyák viszont feltétlenül gázmentesen kell, hogy tömítsenek, mivel nem jól tömítő gyertyák rövid időn belül a fellépő szűrő lángok által tönkremennek. Ezenkívül kompresszió és teljesítménycsökkenést okoznak.

A gyertyák villamos szilárdságával szemben sem kisebbek a támasztott követelmények. A gyertya középső pólusa és teste között több mint 10.000 Volt feszültség-



1. ábra.

torosokat beavassa a gyújtás titkaiba, hanem inkább azoknak szól, kik tán évek óta járnak motoros járművel, mindennel tisztában vannak (legalább is szerintük) és mégsem tudnak egyes esetekben bizonyos üzemi zavarok okáról számot adni, melyek egyedüli okozója a „gyertya”. Mindenek előtt legyünk tisztában avval, hogy a gyújtógyertya helyes működésének ismérve nem csak az a tény, hogy gyújt. Ha a dolog ilyen egyszerű lenne nem lenne szükség a gyújtógyertyák száz meg száz különböző típusára, hanem kialakult volna egy

különbösg léphet fel, mely feszültségnek a szigetelő még az imént említett magas hőmérsékletek esetén is meg kell feleljen.

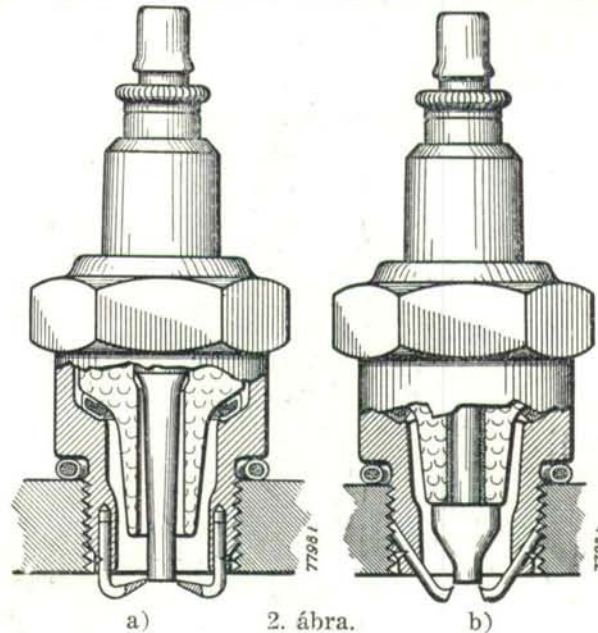
A gyertya szigetelőképességét még az a tény is kedvezőtlenül befolyásolja, hogy a motor robbanóterébe benyúló rész nem minden körülmények között marad olajtól, koromtól mentes. A szigetelők mindig ki vannak téve elpiszkolódásnak, mégpedig az egyik motronál többet a másiknál kevesebbet. A képződött szennyeződések a szigetelő lábánál fokozatosan lerakódnak és idővel egy az áramot jól vezető réteget képeznek, melynek eredménye, hogy az áram már nem szikra alakjában jut a másik pólushoz, hanem az elpiszkolódott szigetelő mentén, a neki rövidebb útát választva igyekszik a gyertyatesthez jutni. A másik eshetőség az, hogy a szikraközön belül alakul vezető összeköttetés a két pólus között, ami végeredményben ugyan úgy jut kifejezésre: az illető henger nem gyújt.

Az elpiszkolódás veszélye is csak olyképen gátolható meg, ha gondoskodás történik arról, hogy a gyertya talpa üzem közben olyan hőmérsékleten maradjon, melynél olaj és korom a lerakódás pillanatában el is ég. Ezt a hőfokot a gyertya öntisztító hőfokának nevezhetjük. (Selbstreinigungstemperatur). Amennyiben a gyertya belső részei üzem közben lassú fordulatszámok esetén sőt üresjáráskor is erre a hőmérsékletre tudnak felmelegedni, lerakódások nem képződhetnek. Végeredményben tehát az elpiszkolódás veszélye közvetlenül a gyertya magas hőfokokon tanúsított viselkedésétől függ, ami legjobban jellemezhető egy nemrég alkotott fogalommal, mely ezeket a tényeket összefoglalja és ez a gyertya melegértéke („Wärmewert”). E téren felbecsülhetetlen tudományos munkát végzett a német közismert Bosch-cég, mely a legelső volt, mely a magasfeszültségű gyújtást alkalmazta.

Ha azonban az öntisztító hőfokot a gyertya túllépi, a magas hőfokok bizonyos jelenségekben ártalmasan hatnak a motor üzemére. Például: a frissen beszívott keverék az áttüzesedett elektrodok következtében időelőtt lángra lobbanhat. Ezek az időelőtti robbanások visszaemlékeztetnek a régi jó időre, mikor még az izzócsöves gyújtás volt az, mely elkerítette az automobilisták életét. Ezek az időelőtti robbanások a motor teljesítményét igen károsan befolyásolják. Ők okozzák azt a jelenséget is, hogy a motor visszaló a porlasztóba. Ez azonban csak akkor léphet fel, ha az elektrodok annyira áttüzesedtek, hogy a keveréket már akkor gyújtják meg, míg a szívószélep nyitva áll. Összefoglalva tehát a melegértéket meghatározó jelenségeket, kimondhatjuk, hogy a gyertya annyira kell, hogy felmelegedjen, hogy a lerakódások idejekorán elégjenek, de viszont nem oly mértékben, hogy izzóvá válva korai gyújtásokat okozzon. A végső hőfok tehát felfelé korlátozva van.

Az imént említettek tehát megadják a választ a bevezetésben említett kérdésre, hogy miért nem lehetséges egy egységes gyertya típust előállítani, mely minden fajta motorhoz megfelel. A 2. sz. ábra két különböző melegértékű gyertyát tüntet fel. Az ábrából világosan kitűnik, hogy milyen eszközök állanak a szer-

kesztő rendelkezésére, hogy a gyertya melegértékét előre meghatározza. A szigetelő alakjának megváltoztatásával, az elektrodok, a gyertya test és szigetelő közötti távolság kellő kiképzésével módunkban áll a gyertya



melegfelvevő képességének és evvel a melegértéknek nagyságát előre meghatározni.

Az előrebocsátottakat használjuk fel annak a megállapítására, hogy az egyes motorokhoz milyen gyertyát használjunk.

Olyan motorok részére, melyek üzem közben nem melegszenek különösebbképpen 2. a) ábra szerinti csőalakú szigetelővel ellátott gyertyák felelnek meg. A szigetelő alsó része ebben az esetben úgy a gyertya testtől, mint a középső elektrodától meglehetősen nagy légréssel van elválasztva. A gyertya ilyen kiképzésével tehát egyrészt a szigetelő azon része, melyen a feszültségek kényelmebben, mint a szikraközön egyenlítődnének ki, megnagyobbodott, másrészt viszont olyan vékony falvastagságú, hogy a lerakódások gyors és biztos elégetéséhez szükséges hőfokot igen hamar eléri. Ezzel az elpiszkolódás veszélye megszűnt. Az imént ismertetett gyertya azonban teljesen használhatatlan, ha egy gyors fordulatszámú, magas sűrítéssel dolgozó motor gyújtására akarjuk felhasználni, mert a szigetelő test nemcsak az öntisztítás hőfokára hevülne fel, hanem annál jóval magasabb temperaturára és evvel időelőtti gyújtásokat okozna. Egy ilyen gép részére olyan gyertya típust fogunk választani, melynek szigetelőteste és belseje olyan kiképzésű, hogy a fölösleges melegmennyiség, mely a túlságos áttüzesedést okozná, lehetőleg gyorsan a gyertyatest és a hűtött részek felé elvezetessék. Az ismertetett szélső eshetőségek között természetesen igen sok sokféle lehetnek a körülmények, melyeknek a gyertya meg kell, hogy feleljen.

A 2. b) és 3. ábrák olyan motorok részére készült gyertyákat tüntetnek fel, melyeknél vagy az elpiszkolódás veszélye kisebb, úgy mint azt az első esetben lát-

J a v í t t a s s a
motorkerékpárját a

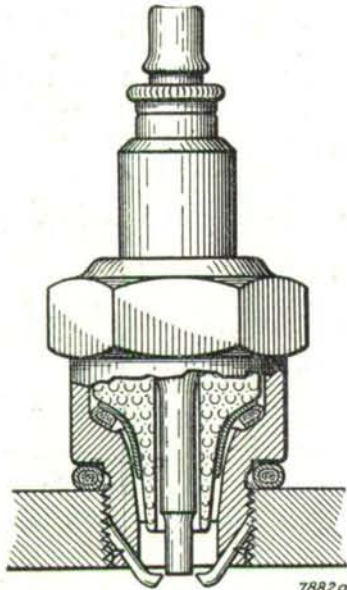
MOTOCENTRUM

angol mintára berende-
zett speciális javítóüzemben

Jos. Lucas Ltd. magyarországi vezérképviselője, Budapest, IX. ker., Ráday-utca 12. sz — Telefon: Teréz 229—06

tuk, vagy melyek kisebb kompresszióval működnek, amint azt a második eset érzékelteti.

Repülőgép motorok esetén igen gyakori a csillám (glimmer)-ből készült szigetelővel ellátott gyertya.



3. ábra.

Ettől eltekintve az egyes gyertya típusok még méreteik szerint is különböznek. Európában normalizálva a metrikus SI-menettel 18 mm. külső átmérővel és 1.5 mm. emelkedéssel látják el a gyertyatestet, míg Amerikában majdnem kizárólag SAE-gyertya menet $7/8'' 1/18''$ emelkedésű a használatos. (Ford 1927-ig kupalakú csőmenetet használt, mely $1/2''$ és $1/14''$ emelkedésű).

Továbbá különféle gyertyák vannak, melyek a menettel ellátott részek hosszával és külső méreteikkel különböznek.

A következőkben igen hasznos lesz az egyes gyertyatípusoknak kiválasztásánál szemelött tartandó körülményekre rámutatni.

Korom és olaj elpiszkolják a gyertyát és meggátolják a szikrák kifejlődését az elektródokon. Egy gyertya akkor piszkolódik el, ha üzemben nem melegedhet fel az öntisztítás hőfokára, viszont izzóvá válva korai és szabálytalan gyújtásoknak lehet az okozója.

A motorhoz alkalmas gyertya kiválasztásánál tehát, a külső méretektől eltekintve, azok a szempontok a mérvadók, melyek a gyertya felmelegedésére engednek következtetni.

Ha a gyertyát kísérletileg útközben próbálgatva választjuk, úgy feltétlen szükséges, hogy a motor olajozása rendben legyen, azaz, hogy valami oknál fogva ne kapjon a rendszerél több olajat és, hogy a porlasztó úgy legyen beállítva, hogy tökéletes elégs mellet legyen üzemben a motor. Ha ezeket a körülményeket nem tartjuk szem előtt nem is következtethetünk az esetleg elpiszkolódott gyertya nem megfelelő létére.

Lassú járású motoroknál, melyek rendszerint alacsonyabb kompresszióval dolgoznak a robbanásoknál keletkező hő nem okoz túl magas hőfokokat. A gyertya azonban nagy mértékben van kitéve az elpiszkolódás-

nak. Ez esetben célszerű lesz egy olyan gyertyát választani, mely hamarosan melegszik fel az öntisztítás hőfokára, melynek tehát kisebb a melegértéke.

Gyorsjárást, magas kompresszió mellett működő motorok esetén azonban nagy melegértékkel bíró gyertyát választunk, mely csak lényegtelenül hevül az öntisztító hőfoknál magasabb temperaturára, úgy, hogy izzó elektródok következtében ne állhassanak elő időelőtti gyújtások. A hűtés minéműsége, aszerint, hogy lég-, vagy vízhűtéssel állunk szemben szintén igen fontos körülmény.

Míg vízhűtéses motorok esetén, feltéve, hogy a hűtés jól működik 100°C . magasabb hőfokok nem lépnek fel, addig léghűtés esetén a hőfok esetleg még a 300°C . is túllépheti. Mentül forróbb lesz ugyanekkor a gyertya teste, annál kevésbé tudja a meleg elvezetését elvégezni. Ez esetben magas melegértékű gyertyát kell alkalmazni, mely esetleg még hűtőbordákkal is lehet ellátva.

Vízhűtés esetén is különböző lehet a gyertya elhelyezése a hengerben. Mennyire fontos a gyertya elhelyezése a robbantótérben, a következőkből is kitűnik. Ha a gyertya elektródjait a beáramló friss keverék éri, minden esetre alacsonyabb hőfok mellett fog dolgozni, mint ha a kipuffogó szelep közelében van elhelyezve. Az első esetben kisebb melegértékre van szükségünk, mint a másodikban.

Az illető motor használatának megfelelően a használandó gyertya más és más kell, hogy legyen. Ha olyan kocsirol van szó, mely többszöri megállásnak és újra indulásnak van kitéve az alkalmazandó gyertya elpiszkolódás ellen kell, hogy kellő ellentállást fejtsen ki. Ha azonban ugyan e kocsirol nagyobb túrára megyünk igen hasznos lesz a gyertyákat nagyobb melegértékűekkel helyettesíteni. Amennyiben erőltetett hegymeneteknél használatos gyertyákat a városban is használnók, minden bizonnyal elkormozódnának és illetéknéppen sok kellemetlenségnek lehetnek az okozói. Megfordítva viszont, ha a városi használatban megfelelő melegértékű gyertyákat erőltetett hegymeneteknél avagy versenyben használnók, minden bizonnyal az áttüzesedett gyertya okozta korai gyújtásokra és kopogásra lehetünk elkészülve. Igaz ugyan, hogy az elpiszkolódás a nagyobb baj, mert az évvel kapcsolatos gyertyacsere igen időrabló és kényelmetlen művelet. Ezzel szemben nem olyan nagy baj, ha egyik, vagy másik erőltetett menet végén a gyertya néhány korai gyújtást és kopogást okoz, mert ez esetben más teendőnk sincs, mint rövid időre a gázt kissé visszavenni és évvel alkalmas adni a motornak, hogy lehűljön. Egyes esetekben tehát, oly kocsiknál, melyek többszöri a városban lesznek használva, de azért kirándulásokkor vagy hasonló alkalmakkor is üzemben vannak, előnyös lesz kisebb melegértékű gyertyákat használni, mert a nagyobb melegértékű gyertyák használata esetén az elpiszkolódás veszélye is nő.

A fentebb említettek felhasználásával egy gyertyának egy bizonyos motorhoz való alkalmasságát a következőképpen fogjuk megállapítani: Mindenek előtt meg-

BÁN LÁSZLÓ

készít, javít olcsón,
gyorsan, pontosan

autórugót

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

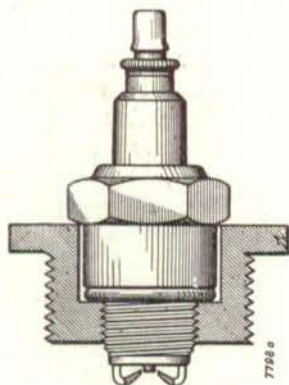
győződünk, hogy az olajsínt a forgattyúházban helyes-e és, hogy porlasztónk megfelelően van-e beállítva. Ha erről meggyőződünk gépünket rövid időre maximális teljesítménnyel járattuk és közvetlenül erre nyitott fojtószelep mellett a gyújtást kikapcsoljuk. Ha ez esetben a gyújtás az összes hengerekben azonnal kihagy, úgy láthatjuk, hogy a gyertyák nem melegedtek fel a megengedett határon felül, mert nem okoznak izzó gyújtást. (Glühzündung). Ha azonban a gyújtás kikapcsolása után még egyet-kettőt pöffen, avagy mint a mi már szintén előfordult, vígan tovább jár, biztosak lehetünk, hogy a használt gyertya izzó volta a tünemény oka.

Hogy mármint erre fel magasabb melegértékű gyertyákat választunk-e, ez külön mérlegelés tárgyát kell, hogy képezze. Ha a kísérletnél előforduló maximális teljesítmény kifutására ritkán adódik alkalom, előnyösebb lesz a kisebb melegértékű gyertya mellett maradni, mivel egy magasabb melegértékű használata esetén viszont az elpiszkolódás veszélye nő. Míg azonban elolajosodott avagy elkormozódott gyertyákat feltétlenül ki kell cserélni, addig túlságosan áttüzesedett gyertyákat leg egyszerűbben a gáznak rövid időre való visszavételével hamarosan lehűthetjük, olyannyira, hogy ne okozzanak kellemetlenséget.

Hosszabb használat után a szigetelő test színéről is könnyű szerrel állapíthatjuk meg a gyertyának az illető motorhoz való megfelelő voltát. A szigetelőtest barnás színe arra enged következtetni, hogy a gyertya az illető motorba megfelel. Ha azonban a szigetelő fekete színű, avagy ha olajos, arra következtethetünk, hogy a gyertya nem melegedhetett fel az öntisztítás hőfokára, míg fehér (meszes) színű szigetelő biztos jele a túlságos felmelegedésnek.

A gyertyavizsgálatnak ez a módja azonban csak akkor ad megbízható adatokat, ha nem egy rövid városi út, avagy hegyről való leereszkedés közben hajtjuk végre, mikor is a gyertya nem melegedhetett fel az öntisztítási hőfokára, hanem egy hosszabb teljes gázzal való menet után.

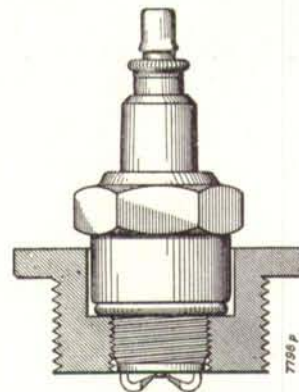
A következő ábrák a gyertyák különböző beépítéséről adnak felvilágosítást. 4. ábra. A gyertyamenet túl-



4. ábra.

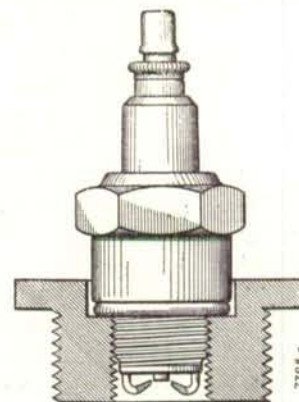
ságosan hosszú. Az elektródok túlságosan belenyúlnak a robbanótérbe, úgy, hogy még a menettel ellátott részük is részben szabadon van. Ez esetben, eltekintve attól a körülménytől, hogy még a menettel ellátott rész is elpiszkolódhat és így adott esetben nehezen távolítható

el a hengerből, a menetnek ez a része is igen áttüzesedik, a melegvezetőképesség a menet és a henger közt túl alacsony úgy, hogy az elektródok nem képesek a felvett melegmennyiséget a gyertyatestnek átszármaztatni. Ennélfogva csakhamar áttüzesednek és ilyenképpen korai gyújtásoknak lehetnek az okozói. Az 5.



5. ábra.

ábr. rendes használati motorok esetén a helyes gyertya elhelyezést mutatja. Ebben az esetben a gyertyatest menettel ellátott része egy vonalban fekszik a hengerfallal, az elektródok ez esetben belenyúlnak a hengerbe: ilyképpen a felvett meleget teljes egészében átadhatják a gyertyatestnek és az őket körüljáró friss gázkeverék által hathatósan hűtve vannak. A gyertya ilyen elhelyezése ettől eltekintve még igen megkönnyíti a motor beindítását. Azon elrendezés, mely mint azt a 6. ábra



6. ábra.

mutatja és amelynél az elektródok a gyertya csatornába vannak visszahúzva, használati motorok esetén nem ajánlatos. Az elektródok ilyen elrendezés esetén ugyanis mondhatnánk zsákutcában vannak elrejtve, melyben az előző robbanásból visszamaradt égéstermék csak igen nehezen távolíthatók el. Ezek a visszamaradt gázok már most igen megnehezítik a beszívott friss keverék gyors lángallobbantását. Ha a dugattyú a felső holtpontot már rég elhagyta, a keverék még nem gyúlt meg teljes egészében. Erő- és üzemanyag veszteség, a motor lusta járása, nehéz indítás és rossz felgyorsulóképesség lesznek a következmények.

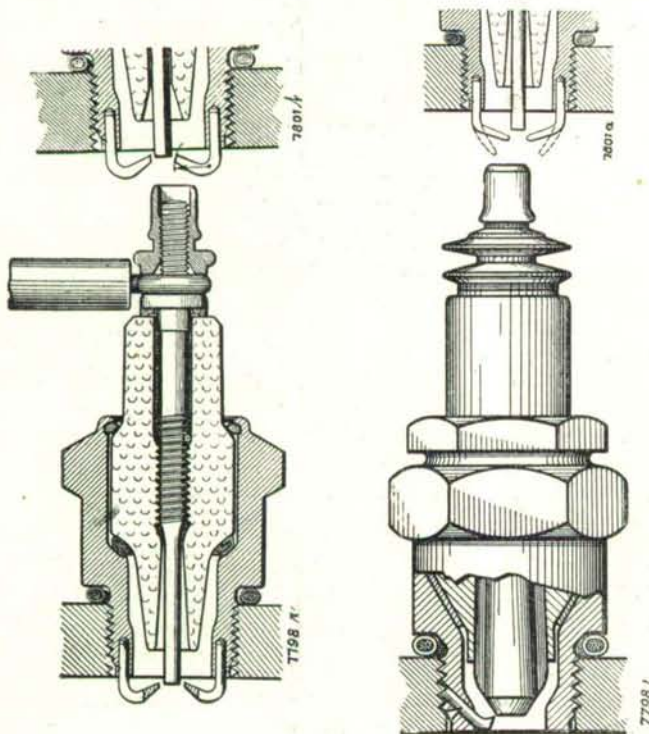
Igen magas sűrítéssel dolgozó versenymotoroknál, különösképpen kompresszoros gépeknél, a magas sűrítés és a nyomás alatti gázzal való ellátás következtében mindig friss keverék jut a gyertyákhoz. Ez esetben elő-

nyös a sülyesztett gyertyaeirendezés, mert a robbanótér melege ellen jól védi a gyertyákat és a gyertya így nem tüzesedhetik át. Ugyancsak megvédi a gyertyát ez az elrendezés a szertefröccsenő olaj általi bepiszkolódás ellen is.

Végül álljon e helyen még néhány szó az elektródok távolságának, azaz a szikraköznek a helyes szabályozásáról. Az elektródok szikraköze főleg a hengerben, a sűrítési ütem alatt fellépő legnagyobb nyomás által van meghatározva. Kisebb mértékben függ magától az elektródok alakjától. A szikraköz tágasságának felső határa a gyújtó berendezés (mágnes, indukciós tekercs) teljesítőképessége által van megszabva, míg az alsó határt az elpiszkolódás, olajosodás és általában az üzemi viszonyok által van megadva. A kompresszió növekedtével a szikraköz villamos ellenállása nő. Magas sűrítéssel működő motorokhoz alkalmas gyújtógyertyák, tehát kisebb szikraközzel készülnek.

A helyes szikraközök átlagosan kb. a következők: Normális európai kocsik részére (mágnesgyújtást feltételezve) 0.5 m/m., magas sűrítéssel működő sport és versenygépek esetén 0.4 m/m., míg az amerikai motorok általában ennél nagyobb kb. 0.6 m/m., szikraközt igényelnek. Általában az akkumulátoros gyújtással felszerelt motorok gyertyái 0.6 és 0.8 m/m., szikraközre állítandók be.

Ha a szikraköz idővel (leégés stb.) által megnagyobbodott, úgy feltétlenül kiigazítandó az eredeti méretekre. Ha ezt nem tesszük, úgy igen túleröltetjük a gyújtómágnest és ettől eltekintve, bizonyos időmúlva a kihasználó gyertya miatt is bosszankodhatunk. A túl nagy szikraköz ezenkívül még igen megnehezíti a motor beindítását is.



7. ábra.

sát is. A mágnes által szolgáltatott áram feszültsége, mely a szikraköz átütéséhez szükséges ez esetben csak nagyobb fordulatszámánál áll rendelkezésre. A 7. számú ábrák az elektródok különböző alakjait tüntetik fel

és következtetni engednek az olajcseppek lerakódására. Végül még az elektródok számára vonatkozóan más és más elrendezés lehetséges. Vannak egy és több elektródú gyertyák. A motorosok zöme már most azon a nézeten van, hogy a szikra egyszerre az összes elektródokon ugrik át a testhez. A benfentesebbek azonban tudják, hogy szikra mindenkor a neki (villanyosan) legközelebbi út választja és mivel rendszerint több elektróda esetén csak egy legközelebbi út áll rendelkezésre, csakis egy elektródon fog átugrani. Ennél fogva tehát tökéletesen elegendő a gyújtógyertyát csakis egy polusán kiképezni. Többpolusú gyertya már most a következő szempontokból kifolyólag előnyös: Az üzem közben az elektródoknál kiszülő sok millió szikra idővel elfogyasztja magukat az elektródokat is, úgy, hogy idővel a szikraköz mérete az elektródok gyengéd utánhajlításával az eredeti nagyságukra igazítandó. Többpolusú gyertyák már most a köv. előnyöket nyújtják az egy polusúakkal szemben: A szikra mindenkor a legkisebb ellenállású szikraközt választja és ilyképpen az elektródok fokozatos elfogyása kettő vagy több között fog megoszlni. Ezzel szemben hátránya a többpolusú gyertyának, hogy több alkalmat ad az olajnak és koromnak a lerakódására. Ez a magyarázata annak, hogy a könnyen piszkoló motorok részére (főleg amerikai motorok) rendszerint csak egy testpolusú gyertyákat szoktak használni.

Versenyeknél használatos gyertyák ugyancsak egy-polusú kiképzésűek, egyrészt, mert nem kell tekintettel



8. ábra.

lenni az elektródok elfogyására, másrészt, mert egy testpolusú gyertyák az előzőek értelmében nem olajosodnak el oly könnyen, mint a többpolusúak. Európai használati kocsik részére a két test elektródos gyertyák váltak be legjobban.

Befejezőképpen álljon itt néhány tanács a gyertyák kezelésére vonatkozóan. A gyertyák ugyan igen kis igényű részei az egész kocsinak, de azért igen hálásak a szeretetteljes kezelésért. Ezzel sok költséget és bosszúságot takaríthatunk meg.

1. Időről-időre vizsgáljuk meg a gyertyák szikraközének helyes méretét és igazítsuk ki őket, ha azt találjuk, hogy túlságosan le vannak égve. Ezt könnyen elérhetjük az elektródok óvatos hajlításával.

V. Magyar Tourist Trophy 1928



DUNLOP
MINDIG AZ ELSŐ!

Az abszolút győztes:

Balázs László (SUNBEAM)

a 250 kcm-es kategória győztese:

Burghardt István (P. & M.)

a 350 kcm-es kategória győztese:

Zamecsnik Tivadar (Royal-Enfield)

DUNLOP

pneumatikkal győztek!

47 versenyzőből **31** futott

DUNLOP

pneumatikkal.

2. Elolajosodott gyertyák rendszerint előbb bekorozódnak. Ezeket legcélszerűbb egy benzinbe mártott kefével letisztítani. (Erre a célra igen megfelelő és hasznos egy régi fogkefe.)

Egyes üzemanyagok egy vöröses csapadékot okoznak a szigetelőtesten, mely lényegében vasoxid és illetékesen különösen magasabb hőfokok mellett az áramot jól vezeti és zárlatot okoz magában a gyertyában. Ha tehát a gyertyát egyszer-máskor megvizsgálva ilyen lerakódásokat észlelnénk, ajánlatos lesz ezt egyszerűen lekaparva eltávolítani.

Még a legeslegsímább és legkeményebb felületre is idővel lerakódhatnak a szennyeződések és evvel mellékáramoknak vernek hidat. Ezzel a gyújtószikra gyöngül. Az elektródok is idővel oxidálódnak s elégnék és evvel az áram útjába fokozatosan nagyobb ellenállás kapcsolódik. A következmények: Lassúbb és evvel tökéletlenebb elézés. Teljesítménycsökkenés, üzemanyagpazarlás, végeredményben magasabb üzemköltségek.

3. Szétszedhető gyertyák esetén ügyeljünk arra, hogy a gyertyatest és szigetelő közötti tömítőgyűrűket az összeszerelésnél ki ne felejtjük, mert ez a gyertya szűrő lángok általi időelőtti tönkremenését okozná.

4. Ajánlatos a gyertyákat évente egyszer ujjakkal pótolni.

Egy sorozat új gyertya igen gyakran lényegesen lecsökkenti az üzemköltséget és evvel az ára is többszörösen megtérül. Új gyertyák rendszerint:

Nagyobb motorteljesítmény,

Nagyobb sebesség,

Jobb felgyorsulóképesség.

A „Motor Cycle“ film Budapesten

Nagy az öröm a budapesti motorosok között. Közölhetjük olvasóinkkal, hogy a világhírű angol MOTOR CYCLE FILM, melyet évről-évre készítenek az angolok a leghíresebb európai versenyekről, június hó elején Budapestre jön. A filmet sikerült az AUTOMOBIL-MOTORSPORT-nak megszereznie és így a magyar motoros közönségnek végre alkalma lesz a teljes világhírű filmet élveznie. A múlt évben alkalmunk volt az akkori film egy töredékét látni és már akkor azzal az impresszióval távoztunk onnan, hogy rövid volt, kevés volt, de azt a keveset is szeretnők még legalább kétszer újra megnézni. Az idei MOTOR CYCLE FILM a teljes szériát juttatja Budapestre. Hogy csak némi ízelítőt adjunk olvasóinknak a film tartalmáról, az alantikban adjuk a képek részletes jegyzékét.

Felvételek a Colmore Cup-ról. A Land's End Trial-ról. A motoros futball döntője Coventry és a Douglas Club között.

Egy birminghami hegyiverseny. Angol Weekendek. Angol túraképek. Az oldalkocsi használhatóságának bebizonyítása. A Cristalpalaceban rendezett miniatűr TT. USA motor jelenetek. Amerikai rendőrség. Autósebeségi versenyek az angol Brooklandon. Homokversenyek az USA-ban. Az 1927. évi angol TT összes győztese és jelenetei. Ez a rész maga több mint 10 percig mutatja be az angolok legnagyobb versenyét. A skót Six Day Trial. Az Európa Grand Prix. Bemutatja a Nürburg Ringet és az azon lefolyt Európa Grand Prix-t. A következőkben látjuk a Benoist (Delage) által megnyert multévi automobil vilábjárműverseny egyik futamát Brooklandban. Látjuk még a különböző világrekordkísérleteket és az Ulster Grand Prix-t.

A filmet, hogy minden érdeklődő megnézhesse, több előadáson keresztül fogjuk bemutatni a Székesfehérváros egy nagy mozgófénykép színházában. Az előadások az esti órákban lesznek.

A Coppa Messina

Abszolút győztes: Probst (Bugatti)

Május 13-án futották le Szicíliában a Messina melletti hegyekben a Coppa Messinát, ahol a Targa Florion résztvevő versenyzők egy része ismét starthoz állott. A verseny érdekessége volt, hogy az 1500-as kocsik után csak negyedik helyre tudtak nagyobb hengerűrtartalmú gépek befutni. Az abszolút győzelmet a 364 kilométeres távon a német Probst szerezte meg 1.5 literes kompresszoros Bugattiján, aki egyúttal a kategória győztese is lett. Ugyanekkor az 1500 kcm. felüli gépek versenyében Nuvolari Tazio kárpótolta magát a Targában szenvedett vereségéért, illetőleg defektjéért. Némi- leg korrigálta a Targa Floriában mutatott rossz formáját a svájci-német Heusser, aki a legjobb kört futotta 2.3 literes Bugattiján. Ez ugyan nem egészen biztos, mert a Gazzetta dello Sport „tedesco Contessa Heusser”-ről ír, vagyis a német Heusser grófnőről. Tehát nem biztos, vajjon nem-e Einsiedel grófnőt téveszti össze Heusserrel. A kocsit viszont az 1500 kcm. kategóriában indult, míg Einsiedel grófnőnek ugyancsak kis 1500-as Bugattija van. Akár melyikük érte el a leggyorsabb kört, dicséret illeti őket, mert az olaszok ellen nyerni igen nagy dolog. Lehet azonban az is, hogy Contessa Einsiedel, közben Heusserné lett Szicília kék ege alatt. A verseny részletes eredménye a következő: 1500 kcm. Távol- ság: 364 km. 1. Probst Edoardo (Bugatti) Berlin 4:48:30. Átlagsebesség: 75.701 km. 2. Cucinotti Nesterio (Bugatti)

Messina 4:56:15. 3. Magistri Constantino (Alfa-Romeo) Pa- lermo 4:56:50. 1500 kcm. felül. 1. Nuvolari Tazio (Bugatti) Mantova 4:58:29. Sebesség: 73.176 km. 2. Bassi Aldo (OM) Brescia. 5:00:00. 3. Sillitti di Girgenti (Alfa-Romeo) 5:16:23. Helyezetlenül végeztek: Aymini (Delage), Marano (Mase- rati), Varzi (Bugatti), de Sterlich (Diatto). A leggyorsabb kör: Contessa Heusser (1500 Bugatti) 37:70. Sebesség: 83:052 km. 26 induló.

Az útkaparók bekapcsolódása a forgalmi rendbe

A gépkocsiközlekedés megkönnyítése s általában az út- rendőri s hajtási szabályok betartásának ellenőrzése tár- gyában az útszemélyzetnek kiadott körrendeletem másolatát szíves tudomásulvétel végett azzal küldöm meg, szíveskedjék erről alkalmas módon az érdekelteket a legszélesebb körben tájékoztatni, az lévén a cél, hogy a közutak közlekedési rendje minél tökéletesebben legyen biztosítandó, ami az autón utazó közönségnek is elsődrendű érdeke. Megjegyezni kívá- nom, hogy Fejér megye, illetve az alulírt hivatal működési területén az útkaparókat pirosszínű, középen fehér kör és benne „U”-betűs jelzőszóval láttam el, mely legalább 2—300 méterre is feltűnik, s így messzebről is tájékozást nyújt az autón utazó közönségnek, hogy ott egy útrendőrségi közeg tartózkodik, kitől felvilágosítást és szükség esetén segítséget is nyerhet. Kérem a tisztelt érdeklődőket ennek kapcsán a hajtási szabályok betartására is figyelmeztetni, valamint arra is felkérni, hogy utazásuk alkalmával a ló- fogatú járművek részéről tapasztalt szabálytalan hajtási eseteket szíveskedjenek megfigyelni, a kocsit oldalán lévő névtábláról nevüket és lakhelyüket a legközelebbi útkaparó- nak bemondani. Rendet csak úgy teremthetünk a közlekedés terén is, ha mindnyájan támogatjuk az erre rendelt hatóság- igei személyeket nehéz feladatuk teljesítésében. Fogadja Nagysá- god kiváló tiszteletem nyilvánítását, Székesfehérvár, 1928. évi május hó. 1. M. Kir. Államépítészeti Hivatal P. H.



Fényeztesse kocsiját amerikai



zománclakkal!

Mindennemű műszaki és szakfelvilágosítást nyújt a Dupont Duco-gyárak magyarországi vezérképviselete

Balkán Lloyd R.-T. Budapest, I., Budafoki-út 9-11.
Telefon: József 115-33 és József 83-17.

A nyári időszak beálltával várható nagyobb mérvű automobilforgalomra való figyelemmel elrendelem, hogy az útkaparókat legközelebbi körútja alkalmával a következőkre figyelmeztesse, illetve oktassa ki:

1. Az útkaparónak útfenntartási teendőin kívül az útrendészet feletti őrködés is kötelessége lévén, tartozik a legéberebb figyelemmel kísérni a hajtási szabályok betartását s amennyiben akár ő észlelné rendellenességeket, akár pedig az utazóközönség részéről ilyen tudomására hozatnék, azt a kihágást elkövető nevének és lakhelyének munkakönyvébe való feljegyzésével nyilvántartani s a feljegyzést Címnek legközelebbi körútja alkalmával további eljárás végett bemutatni. 2. A nagyszámú vidéki autótúsforgalomra való figyelemmel, tartozik az útkaparó az útbaigazításért hozzáforduló utasoknak készségesen és udvarias formában a kívánt útbaigazítást megadni, baleset, vagy súlyosabb defektusok esetén hívásra, vagy anélkül is — amennyiben az útkaparó a baleset közelében tartózkodik — azonnal segítségre sietni s minden külön díjazás nélkül rendelkezésre állani. Amennyiben az ilytermészetű foglalkozás 1 órán túli időt venne igénybe, tartozik felkérni a segílyt kérő felet, hogy az eltöltött időt munkakönyvébe jegyezze be és igazolja. 3. A hajtási szabályok betartása természetesen a gépkocsivezetőre is kötelező lévén, az ez ellen észlelt kihágásra tartozik az útkaparó a vezetőt udvariasan figyelmeztetni, s amennyiben ez eredményre nem vezetne, a kocsii hátulján elhelyezett jelzőtábla betűjének és számának munkakönyvébe való feljegyzése kapcsán, az időpont megjelölésével a szakaszbeli útmesternek jelentést tenni. Különösen fontos a községek belterületén (községi utcákon) való áthaladásnál a menetsebesség (legfeljebb 25 km óránkénti sebesség) betartásának ellenőrzése, valamint az, hogy lófogatokkal való találkozásnál, ha a lovak nyugtalanognak, a vezető gépjárművek lassítása, esetleg a szükséghez képest megállítatása. Ennek keresztülvitele céljából, amennyiben az útkaparó az eset közelében tartózkodik, zászlólobogtatással adjon jelt az elhaladó gépkocsinak. Székesfehérvár, 1928 május hó 1. M. Kir. Államépítészeti Hivatal.

Hírek

A Motocentrum, az előkelőbb motorkerékpár-márkák speciális javítóműhelye új helyiségbe költözött. Az igen nagy látogatottságnak örvendő műhely eddigi helyisége szűknek bizonyult és a cég a növekvő keresletnek megfelelően, kénytelen volt üzemét magnagyobbítani. Az új helyiségek módot nyújtanak arra, hogy a javítások — bármily nagy számban is — zavartalanul és simán eszközölhetők legyenek. Az üzem élén Keresztesi István okl. gépészmérnök áll, aki az elmúlt évben hosszabb időt töltött az angol gyárak műhelyeiben és a Motocentrumot teljesen angol mintára rendezte be, ahol a jelszó a precíz, gondos munka, olcsó árak mellett. A Motocentrum, amely különben a birminghami J. Lucas Ltd. világítási gyárnak magyarországi vezérképviselője, a speciális motor, váz, stb. javítások mellett tökéletesen be van rendezve mindennemű elektromos javításokra is. Az új helyiség a Kálvin-tér közvetlen szomszédságában, Ráday-utca 12. szám alatt található. A cég foglalkozik minden gyártmányú gép javításával. Megjegyezzük még, hogy Urbach László Brough Superior gépét, mellyel az országos sebességi rekordot felállította, a Motocentrum készítette elő.

Az „Ariel“ ma kétségkívül egyike a legfelkapottabb motorkerékpároknak. Szép tömör és erős építése, valamint olcsó ára folytán nagyon sok a rajongója. Ebben az évben a képviselő nem kevesebb, mint negyven darabot helyezett el. A legújabb két kipuffogócsőves ohv. Ariel, melyet először a Husvétii triálon láttunk és amely 150 km. kifutására képes, csupán 2000 pengő. Az olcsó ár főleg annak tulajdonítható, hogy a képviselő ebből a típusból versenyelőkre akar egy pár darabot elhelyezni.

12.000 CORD-szál

adja meg az abroncs ellenállóképességét. Ezen szálak olyan gondosan vannak elhelyezve, hogy mindegyik szál teljesen egyformán van igénybevéve. Ha egy szál meglazul, akkor már nem képes munkát végezni. Ennek folytán a meglazult szál munkáját a szomszéd-szálak végzik, ami maga után vonja — tekintve azt, hogy ezen ketős munka a szál erejét meghaladja — az abroncs idő előtt való pusztulását. A Cord-szálak egyenletes feszítőereje a vászon teherbírására és ezzel kapcsolatban az abroncs élettartamára döntő befolyással bír. A Continental-abroncsok felépítése, illetve a vászonszerkezetben alkalmazott szálak feszítőereje — amelynek minden egyes szála a legnagyobb pontossággal dolgozik — az abroncsnak hosszú élettartamot biztosít. Egy abroncs belsejébe Ön nem tud betekinteni. Ha tudomást óhajt szerezni arról, hogy az abroncs belső konstrukciója olyan jó, mint amilyen csinos az abroncs külseje, úgy válassza az új

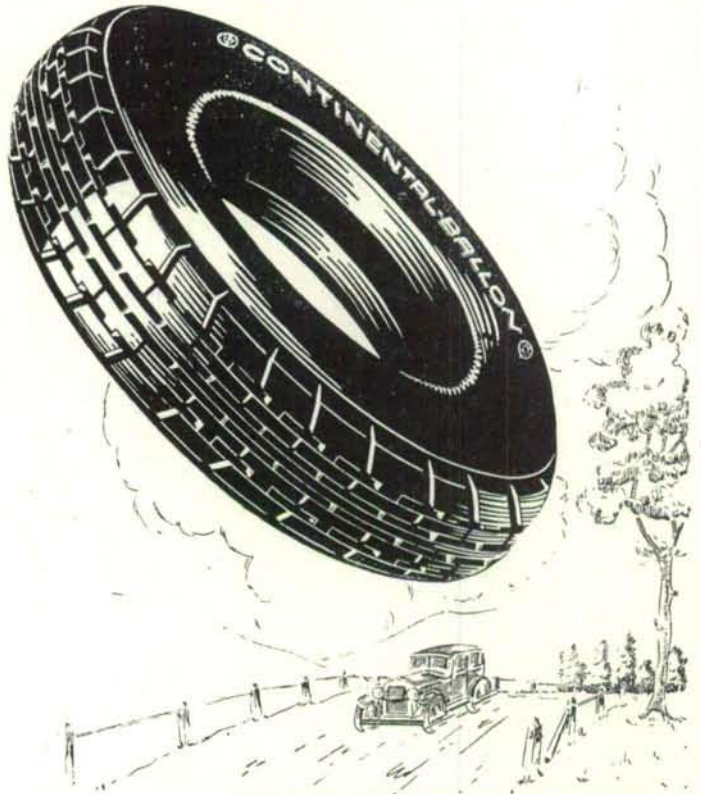
Continental 1928-at!

Magyarországi_vezérképviselőt:

CONTINENTAL PNEUMATIK B. T. VIII., Rákóczi-út 19. sz

TELEFON:
József 460—38
József 478—40

Continental



Kitünően sikerült a Dunántúli Automobil és Motorclub első országos megbízhatósági túraútja

Szmick Viktor (WM), Kiss Béla (James-Villiers), Waldberg Endre (Harley-Davidson sidecar) és dr. Bezsilla Nándor (Morgan-Jap) a győztesek.

Folyó hó 13-án futották le a Szombathely—Budapest közötti 360 km-es útvonalon a szombathelyi DAMC által rendezett megbízhatósági túrautat. A kitünően sikerült verseny, melyen automobilistáink és motorkerékpárosaink színe java képviselve volt, mind rendezés, mind sportérték szempontjából a lehető legszebben sikerült. Az újszerű feltételek és a közbeiktatott kilométer lencé nagyban hozzájárultak a túraút sikeréhez. Legközelebbi számunkban olvasóink megtalálhatják a verseny részletes leírását és az egyes résztvevők pontos helyezési listáját. Ugyanakkor közöljük a versenyzők által a közbeiktatott Tát—Nyergesújfalui betonúton elért sebességeket is.

A pneumatik élettartama. Az automobil fejlődésével lépést tartott a gumigyártás is. Éppen úgy azonban, mint az autónál, a legrégebbi gyárak termelik a leghosszabb élettartamú pneukat. Érdekes autótörténelmi relikvia került ma a kezünkbe. 1911-ben állította ki József főherceg azt a tanusítványt, mely szerint Mercedes-kocsiján 15.970 km-es út után Goodrich-gumija még

B. F. Goodrich Co.

Akron, Ohio.

*Bejárnám, hogy a 044.929
számú, 1911-es 135 méretű Goodrich fi-
le autómobil-pneumatik 65 HP 6 henger
Mercedes autómobilon első kerekén
alkalmazva, 15.970 km befutása után
még használható károsan maradt.
Budapest, 1911. december 21.*

József főherceg

egész jó állapotban volt. 1911ben, mikor egy gumi átlagos teljesítőképessége 3—4000 km. volt, az említett 15.970 km. hihetetlen eredmény volt. Ezt a már 1911-ben bizonyított tartósságot és ellenállást fejlesztette évtizedes tapasztalatok alapján a Goodrich-gyár a mai tökéletességre, amikor gyártmányai 35—40.000 km-es utakat szállhatnak be a legkisebb hiba nélkül, — de kellő gondoskodással még ennél is többet.

A Bosch-cég új katalógusa. A kereskedelmi viszonyok nyok lassú, de biztos javulásával igen sok cég már a békeviszonyoknak megfelelően dolgozik. A Bosch-cég is kiadta a napokban hatalmas, 70 oldalas magyar nyelvű katalógusát, mely kezdve a gyertyák ismertetésétől — a Bosch—Dewandre szervó-félig — az összes Bosch-gyártmányokat a lehető legkimerítőbben ismerteti. A katalógus megszerkesztése a budapesti Bosch-képviselő két igazgatójának, Dierolf Ágostonnak és Steer Józsefnek érdeme, akik úgy a kereskedelmi, mint a közéletben mintaképei a pontos és jó munkát szerető kereskedőknek.

NÉBEL

ÉS SZIRMAI

modern, hatalmas méretű

AUTOMOBIL JAVÍTÓ MŰHELYE

DI., Lefel-utca 17/a
szám alatt június-
ban nyílik meg



Széles nagy kapu és
tágas, 40 kocsi befo-
gadására alkalmas
helyiségek

AZ ALLIGATOR CARWOLING OIL

AZ AUTOMOBILISTA ÉS MOTORKERÉK-
PÁROS IDEÁLJA

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

LUXUSMINŐSÉG!
NORMÁLÁRAK!



CSILLAGHY és Társa
MŰSZAKI KERESKEDELMI TÁRSASÁG

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

Kérjen ingyen mintát! Tegyen kísérletet!

A SZÉPSÉG,
TARTÓSSÁG ÉS GYORSASÁG
MEGTESTESÜLÉSE!

VELIE

AMERIKAI

DONNET

FRANCIÁ

HOTCHKISS

FRANCIÁ AUTOMOBILOK

VEZÉRKÉPVISELET:

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

Körzetképviseltek kerestetnek

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

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



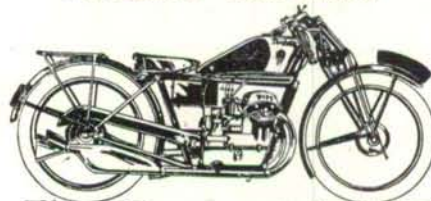
Vezérképviselet:

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

PANTHER- **P&M** PANTHETTE
AZ ANGOL ELŐKELŐ VILÁG
KÖZKEDVELT MOTORKERÉKPÁRJA

BURGHARDT ISTVÁN
216 KCM NORMÁL SZÉRIA PANTHETTEN
ÚJ REKORDDAL ÉS REKORDKÖRREL

GYŐZ
AZ 1928 ÉVI MAGYAR LIGHTWEIGHT
TOURIST TROPHYN



EZ A LEGJOBB BIZONYÍTÉKA A
P&M MOTORKERÉKPÁROK
MEGBIZHATÓSÁGÁNAK, ÜZEMBIZTONSÁGÁNAK
ÉS GYORSASÁGÁNAK

KÉPVISELET:

BURGHARDT ISTVÁN
BUDAPEST, VIII., MADÁCH-UTCA 8. SZÁM

Karosszériaüzem Duco-tényezés

GIRICZ

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

Az „Amateurprobléma”. Utóbbi időben különösen Ausztriában igen élénken foglalkoznak ezzel a kérdéssel, ami a motorsportokban nagyon nehezen definiálható. A nálunk is jól ismert osztrák versenyző, Karl Quidenus a „Sporttagblatt” 1928 április 11-iki számában nagy cikket írt, amelyben bebizonyítja, hogy az utóbbi években az amatőrversenyzők határozott hátrányban állanak a fél-, vagy egész hivatásos versenyzőkkel szemben. Tekintettel arra, hogy nálunk nincs messze ez az idő, amikor a különválasztás kérdése, továbbá egyes kategóriák felállítására szükséges lesz, állandóan színen fogjuk tartani azokat a híreket, amelyek ezt a kérdést tárgyalják. Karl Quidenus szerint a gyári és képviseleti menők mindig jobb és gyorsabb gépekkel fognak rendelkezni, mint az amatőrök, akik speciálgépeket csak a legkritikább esetben kaphatnak. Most a Steiermarkischer Motorsportclub lépett elő egy igen jó propozícióval, ami mindenestre nekünk is alapul szolgálhat a jövőt illetően. A husvéti ünnepek alatt rendezett pályaversenyét már minden köbcentiméter szerint beosztott kategóriában 3 csoportban rendezik meg. Az első csoportban olyan versenyzők indulhatnak, akik még versenyben helyezve nem voltak, illetve még versenyben nem indultak. (Nyeretlenek és ujoncok.) Egyben semminemű gyárral, vagy képviselettel szorosabb nexusban nem állanak. A második csoportban azok indulhatnak, akik gyárakkal, képviseletekkel szorosabb nexusban nincsenek, de már első díjat nyertek. Ez a tulajdonképpeni amatőr első osztály. A harmadik csoport nyitva áll mindenkinek. Itt indulnak majd a gyári versenyzők, a képviseletek versenyző alkalmazottai és mechanikusai, valamint azok az amatőrversenyzők, kik elég erősnek érzik magukat a hivatásosokkal való küzdelemre. Eszerint tehát mint látjuk, a gráciak erősen támogatják az amatőrsportot, mert mint látjuk, az amatőrversenyzők számára két csoportot is állítottak fel.

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

TOCH MANÓ

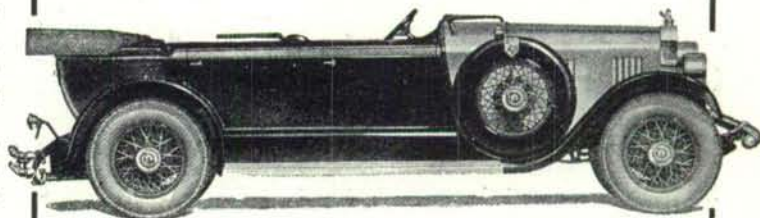
Budapest, IV., Városház-utca 16.

(Saját műhely) Egyesületek kedvezményben részesülnek.

A 8 hengeres

ELCAR

a legszebb és legtökéletesebb automobil-konstrukció



ELCOSIN

a legkitünőbb versenyüzemanyag

Divo (Bugatti), Campari (Alfa-Romeo) és Chiron (Bugatti), valamint az összes Targa Florio győztesek és helyezettek Elcosinnal futottak

VISCOSOL

a legnagyobb viscositású amerikai autóolaj

Az összes amerikai versenykocsik Viscosolt használnak

Vezérképviselet:

**FARM Gazdaságfelszerelő
Részvény-Társaság**

Budapest, VII., Erzsébet-körút 27

Telefon: József 440-47

A múlt hónapban illusztris vendégei voltak Budapestnek. Itt járt a németországi Mercedes-Benz művek egyik igazgatója Schippert és a műszaki osztályok vezetője Ing. Porsche. Utazásuk célja újabb ipari kapcsolatok létesítése, valamint a régiek kiépítése volt. Mindketten több napig tartózkodtak Budapesten, ahol az illetékes minisztériumok, illetékes ügyosztályaival folytattak tárgyalásokat, melyek mint hírlik minden tekintetben eredményre vezettek. A németországi Benz-Mercedes gyár igazgatói Diósgyőrre is ellátogattak, ahol megtekintették a Magyarországon készülő Benz-Mercedes licenz teherautók és autobuszok gyártását. Elárulhatjuk olvasóinknak, hogy már hetek óta a német gyár több mukavezetője, Altmeisterek és Vormeisterek dolgoznak, illetve vezetik a gyártást nemcsak Diósgyőrött, hanem a MÁVAG budapesti telepein is. Aki ismeri a német alaposágot és látta azt a felkészültséget, amivel a németek Budapestre jöttek, az tudatában van annak, hogy a kiváló német gyárnak Magyarországon messzemenő tervei vannak, ami az országnak csak előnyére lehet. Hír van arról is, hogy a németek Magyarországon fiókgyárat alapítanak, ami újabb munkalehetőséget nyújt a mai nehéz viszonyok között.

A Bréma melletti Rothenburgnál majdnem végzetes katasztrófa történt az ADAC-Länderhahrtton. A vasúti sorompó nem volt leeresztve és három versenyző az erdőből kijövő vonatot csak a legutolsó pillanatban vette észre. Egyik, akinek sebessége több volt, mint a lehetőség, hogy gépét a sínekig nyugvó helyzetbe hozza, nem vesztvén el lélekjelenlétét, gázt adott és sikerült neki 2—3 méterrel a mozdony előtt átjutni, míg a másik kettő teljes erővel fékezvén, centiméterekre az átrobogó vonat előtt megállott. A versenyvezetőség azonnal megtette a lépéseket, hogy kiderítsék, ki volt az okozója a könnyen végzetessé válható mulasztásnak.

Landy István Peugeot és Auburn képviselője új otthonba költözött. Landy István a közelmúlt napokban a Pénzügyi Központtól megvásárolta az ingatlanul együtt a IX., Köztelek-utcában lévő Club Garage-t. A garage jelenleg a Petra-Pannonia bérletében van, de valószínűleg a közeljövőben azt is átveszi Landy István. A francia Peugeot és az amerikai Auburn mintaterem a Köztelek-utca 4. sz. alatt április 1-én megnyílt.

* Ujdonság az olajvásárlás terén! Az automobilista vagy motorkerékpáros, ha jól bevált olaját eredeti minőségben akarja beszerezni, nem hordóból kímélve, hanem eredeti lezárt kannában szerzi be szükségletét. Idővel azonban egy egész kannaraktár gyűlt össze nála, mellyel nem tudott mit kezdeni. Ezt a hiábavaló pénzkidrást teszi most feleslegessé a Vacuum Oil Company új rendszere, amelyet egyedül az egész kontinensen és természetesen Magyarországon is bevezetett és amelynek lényegét olvasóinkkal a következőkben ismertetjük. Minden Gargoyle Mobilolaj-viszonteladónál 2 literes eredeti, lezárt kannában kapható ez az olaj, amelynek jó állapotban levő kannáját a cég viszonteladói útján darabonként 1.50 pengőért visszaveszi és ezzel minden liter olaj beszerzését 75 fillérrel olcsóbbá teszi. Ezen pénzbeli megtaka-

Kitűnő állapotban lévő

501-es FIAT

elköltözés miatt olcsón (részletre is) eladó.

Cím: Almásy, V., Arany János-utca 27

rítás okából a Vacuum Oil Company minden motorosnak ajánlja, hogy olajszükségletét 2 literes visszaváltható Gargoyle Mobilolaj-kannában szerezze be.

Aki figyelemmel kíséri az automobilkarosszériaüzemek munkáját, minden bizonnyal észrevesz egy változást, mely a kész kocsiszekrények zománcolásával függ össze. Még alig egy-két év előtt minden karosszériát, mely itthon készült, avagy európai gyártmányú alvázra szerelve jött az országba, úgynevezett kézzománcfestéssel zománcoltak. Ez az eljárás egyrészt költséges volt, másrészt hosszú ideig tartott. Nem úgy azonban a zománc, mely könnyen repedezett, karcolódott és lepattogzott. A fejlődés útja azonban az autókarosszéria festésénél is jelentékeny változásokat hozott. Az összes amerikai és a legtöbb kontinensbeli automobil- és karosszériagyár ma már a jólismert Duco-rendszerű „Spritzlackverfahren” segítségével zománcol. Az új, hideg szórólakkolásnak olyan előnyei vannak, melyek a legrövidebb időn belül teljes elterjedését fogják előidézni. A Duco-Dupont-festékek végzett zománcolás gyorsan szárad, fénye hasonló az égetett zománcéhoz és emellett roppant szívós. Nem törödezik és pattog, az időjárás iránt teljesen érzéketlen és menő többet dörzsölik, tisztítják, annál fényesebb lesz. Egyik legnagyobb előnye azonban, hogy esetleges karambolnál stb., nem szükséges a kocsis megsemmisült karosszériája miatt azt újra teljesen átzmáncolni. A leütött zománc egyszerűen pótolható és megszáradás, valamint polirozás után nem vehető észre, hogy a karosszéria valahol pótlólag lett utána-festve. Ez a kifestésnél teljesen lehetetlen volt, mert a régi és az újonnan festett rész közötti színelkülönbség mindig ott éktelenkedett a javított kocsiszekrényen.

A tripoliszi és marokkói Grand Prix után most Algirban is megrendezték az automobil Grand Prix-t. Győztes a francia Lehoux lett 2 literes Bugatti-Kompresszorral. Lehoux a 350 kilométert 3:52:54 alatt tette meg, ami 91.346 km. átlagsebességnek felel meg. Lehoux a táv első felét 116 kilométerrel abszolválta, de a hirtelen beállott hatalmas zápor eső a pályát oly sikossá tette, hogy az utolsó köröket már képtelenség volt 100 kilométeren felüli sebességgel futni. Második Cloitre (Amilcar), harmadik Dupont (Amilcar) lett.

Steyr csillagtúraút. Június 10-én a Steyr-gyár az osztrák állami hatóságok támogatásával egy csillagtúraút rendez, amelyen csak olyan Steyr-tulajdonosok vehetnek részt, akik kocsijukat a gyártól, vagy valamelyik képviselőtől vették. A csillagtúra végcélja Linz, ahová 1928 június 10-én délután kettő és este 10 között kell befutni a kocsinak. Kötelező átlagsebesség 30 kilométer. A csillagtúra feltételei minden képviselőnél kaphatók.



GOODYEAR

PN

Vezérképviselő: APART AUTOMOBIL R.-T.

ELADÓ

egy keveset használt, 500 kcm., kéthengeres

JAMES-sidecar

Érdeklődni lehet: Budapest, V. Vécsei-utca 5. IV. 12/a., délután 2-3 között.

Az angol tavaszi „reliability trialok” befejezője volt a március 24-én lezajlott „Stock Machine Trial”. Bizonyára igen sokan lesznek, akik nincsenek egészen tisztában ennek a nagyjelentőségű motorkerékpár megbízhatósági versenynek a mivoltával. Ez is hasonló a Colmore és Victory Cuphoz azaz a differenciával, hogy míg az előbbieken minden gyár, vagy magánszemély speciálisan a nehéz viszonyokhoz előre elkészített, mondhatni speciálisan erre a célra szerkesztett gépet használ, itt minden gyár köteles szériamodelljeivel starthoz állani. Innen ered a Stock Machine Trial kifejezés. A gyárak neveznek, mire az Auto Cycle Union kiküldött emberei a gyár raktárából a „Stockból” válogatják ki a résztvevő gépeket és egyszerű kiemeléssel a többi közül elszállítják, leplombálják és a gyári versenyző köteles a kiválasztott szériamoddellel indulni. Lényegében tehát a Stock Machine Trial eredményei a leghűbb kifejezői az angol motorkerékpárok megbízhatóságának. Az idej Stock Machine Trialra 59 gép nevezett, ami a többi trialokhoz képest lényegesen kevesebb. Úgy látszik, igen sok gyárnak nincs nagy mersze szériagépeivel kiállani. A nevezések után ítélve legjobban a Douglas és a James fektűt bele a Stock Machine Trialba. Előbbi 8, utóbbi 6 gépet nevezett. Képviselve volt még a Matchless 3, az Ariel 3, a BSA 4, a Sunbeam 3, a Morgan 2, a Rudge 4, a New-Imperial 3, a Calthorpe 3, a Dunelt 2, a Francis Barnett 3, az AJS 3, a Triumph 3, a Humber 3, a Radco 2, a Cotton 1, a Levis 1 és a Norton 1 géppel. Mint látjuk, tehát csupán 19 angol gyár nevezett. Az eredményeket már közöltük olvasóinkkal.

Az Angol Automobil Club dacára annak, hogy az A. A. országúti segélyszolgálatát tökéletesnek mondható, szintén megszervezi országúti patrouillait. Az angol Royal Automobil Club áldozatkészségét mi sem jellemzi jobban, minthogy tagjai részére a nagyszézonban a Riviérára is küld osztagokat. — A nőversenyzők száma hatalmasan gyarapszik. Junek asszony, Miss Cordery, Mrs. Stuart, Mrs. Bruce után most a francia Madame Versigny és a német Einsiedel grófnő ért el kitűnő eredményeket. Madame Versigny abszolút első lett a Páris-Nizza túraút Grenobelnál tartott 3 kilométeres sebességi versenyén, míg Einsiedel grófnő 150 kilométeres sebességet ért el a genfi kilométerversenyen. Mindketten Bugattin versenyeztek. — A Dunántúli Automobil és Motor Club március 18-án tartotta rendes évi közgyűlését, ahol a motorosfutball múlt évi sikerei alapján 5000 pengőt szavaztak meg 1928-ra a motoros futball céljaira. A vidéken tehát biztosra vehető ennek az érdekes és szép sportnak a további fejlődése. — A svájci Bundesrath a Genfben megtartandó Európa

Motorkerékpár Grand Prix költségeire 5000 frankot szavazott meg. — Az angol Denly egy 588 kcm. Norton-sidecarral a 100 mérföldet (160.900 km.) világrekord alatt futotta. Az új átlagsebesség 130.547 kilométer. — Az Olaszországban 1927. év végén üzemben lévő autobuszjáratok hossza kereken 62.000 kilométer, amihez több ezer autóbusz használtatik fel. 1925-ben 29.605 km. volt az autóbuszvonalak hossza 867 járművel. A fejlődés tehát két év alatt óriási. — Az első nevezés megérkezett az ACF által rendezendő Sportkocsi G. P.-re, mely a Comings Circuiten lesz. Az első nevezést egy eddig ismeretlen Bugatti-vezető M. Drouet adta le 2 literes sportkocsijával. — Szeptember 16-án lesz idén a nemzetközi 16-ik Semmering-verseny. A verseny 5 kategóriában: motorkerékpárok, sidecarok, sportkocsik, versenykocsik és túraautóbilok, lesz megtartva. — A március 18-án lezajlott Hannover melletti Eilenriede motorkerékpárverseny meghozta a szezon első halálos szerencsétlenségét. A Lilienthali Murken, aki egy UT-gépen trenirozott, a 350 kcm. kategóriára súlyosan bukkott és fejsérüléseibe pár nap múlva belehalt. — Arra a hírre, hogy az angolok a Rolls-Royce-gyárban új sebességi rekordkocsit építenek, a franciákat is megszállotta az ihlet. Elhatározták, hogy szintén résztvesznek a további kísérletekben. A gép vezetőjéül Albert Divó van kombinációba véve. — A nálunk Budapesten is jól ismert német Soeinus egy 500 kcm.-es BMW motorkerékpárral a rüsselsheimi Opel verseny pályán egy 45 kilométeres verseny keretében a nap legjobb idejét futotta 21:01-es idővel, ami 128.450 kilométeres átlagsebességnek felel meg. — Az angol Royal-Enfield-gyár egy új kis könnyű 225 kcm. típust hozott ki. Az egyhengeres, két-ütemű, 64 mm. furatú és 70 mm. löketű motor alumínium-dugattyúkkal, levehető hengerfejjel, két kipuffogócsővel bír. M. L. mágnes BB carburátor alkotja a felszerelést. Az új Royal-Enfield külsőre egyike a legtetszesebb modelleknek. — A híres Victory Cup eredményeit tekintve, a Sunbeam motorkerékpárok ismét bebizonyították megbízhatóságukat. 184 indulóból 29 nyert „Gold Medal”-t és ebből nem kevesebb, mint 5 volt Sunbeam. — Svédországban is óriási mértékben terjed a motorkerékpár. 1927. évben nem kevesebb, mint 6234 motorkerékpárt importáltak a svédek, ami az 1926. esztendő 3843 darabjához hatalmas emelkedés. Emellett még a kitűnő svédgyár, a Husquarna is hatalmas tömeget helyez el a svéd piacon. Svédországban azonban nem tiltják ki a motorkerékpárt a vidéki főutcaírók. — A világrekorder Captain Malcolm Campbell szintén mint motorkerékpáros kezdte. Első motorkerékpárja egy Rex volt. Később repült is saját konstrukcióján. Egy 980 kcm., kéthengeres JAP-motorral felszerelt, bambuszvázú repülőgépe volt, mellyel több kisebb-nagyobb repülést végzett 1908-ban. — Spanyolországban 1923 óta óriási mértékben nőtt a motoros járművek (autóbil és motorkerékpár) száma. 1923-ban 37.169 darabot számoltak a kimutatások, míg 1927. év elején a legújabb adatok szerint már 138.241 egységről tudnak. Magyarország földrajzi nagyságát véve alapul, a spanyolokhoz viszonyítva legalább 28-30.000 darabbal kellene, hogy bírjunk. — Újra dolgozik az angol P. & P. gyár. Legújabb modelljei teljes háromszög-vázzal jelentek meg. A Packmann & Poppe 344 ohv. JAP-motorral beépített speciál gépet a Brooklandon H. Clifton




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



fogja vezetni. A P. & P-nek még nincs képviselője Magyarországon. — André Citroen a napokban Varsóban járt és a lengyel államfő, Pilsudski is fogadta. Citroen tervét, mely szerint egy amerikai tőkével dolgozó társaságot akar összehozni a lengyel főútvonalak kiépítésére, a lengyelek nagy örömmel fogadták. A törlesztésre és a kamatok fedezésére egy új autódó szolgálna. André Citroen, mint látjuk, igen okos ember, aki így kerülő utakon akar hatalmas piacot teremteni gépeinek. — A USA-ban újabban statisztika-mánia van. Legutóbb kiszámították, hogy egy autó motorja mennyit jár évente álló helyzetben. Most a telefonbeszélgetésekkel hozták arányba az autók által megtett kilométereket. Ebből kitűnik, hogy az Egyesült-Államokban minden telefonbeszélgetésre 19 autókilométer esik. — Elmaradnak a Solitude-versenyek. Míután a német kormány a Stuttgart melletti Solitude-versenyeket rendező társaságtól a kormánytámogatást megvonta, a társaság feloszlik és az öt éven keresztül oly népszerű Solitude-versenyek elmaradnak. A támogatás megvonásának oka a Nürburgring felépítése, mely még mindig horribilis összegeket emészt fel. — Az új Motosacoche-modellek startja a Párizs—Nizza túraúton a lehető legnagyobb sikerrel járt. Sartorio, Oilter és Charriéres révén hármas holtversenyben büntetőpont nélkül nyerték az aranyérmeket, a teamdíjat a legszebb konstrukcióra kitűzött külön díjat és a legjobb 350 kcm. gépek díját. Az angol W. D. Marchant keze újabban alaposan érezteti magát az annakelőtte is igen jó svájci gépeken. — Az osztrákok április 1-én hasonlóan a múltévihez, ismét megrendezték a hatalmas sikerrel zárult motorkerékpárfelvonulást. A százakra menő motorkerékpáros tömeg Wien város és környékének összes helyeit érintette, ami óriási propaganda volt a motorkerékpár számára. A felvonulást az Osztrák Motorkerékpár Szövetség rendezte. — Az ADAC—Länderfahrt első napján a hannoveri Aschendorf közelében szerencsétlenül járt Huttenlocher (Schüttof) halála mély részvételt kelt egész Európa motorkerékpáros köreiben. A 154 nevezetből, 130 jelent meg a startnál Kölnben. — A világ legmodernebb színháza épül most Londonban. Az új Piccadilly-színházat úgy építik, hogy az garage-val lesz kombinálva. A színház mellett hatalmas többemeletes garage épül, úgy, hogy a nézők saját kocsijaikkal futhatnak

Legjobb amerikai pneu a

FISK

Próbálja ki! Sohasem fogja megbánni. Tartós! Olcsó!

Detail árusítás:

NAGY JÓZSEF

Budapest, Andrásy-út 34

fel bármelyik emeletre. — A cseh automobilgyárak (Praga, Tatra, Skoda-Laurin, Klement, Walter) és Skoda—Hispano Suiza kitűnő produktumai folytán erősen csökken a csehországi autóbehozatal, sőt azt is elmondhatjuk, hogy lassan, de biztosan emelkedik a kivitel. 1927 év januártól novemberig 167 kocsival kevesebbet hoztak be, mint az előző évben. A teherautóknál a csökkenés 72 darab. A motorkerékpároknál viszont 148 darabbal emelkedés tapasztalható. 1926-ban 204 darab utomobilt exportált Csehszlovákia, ami 1927-ben 731-re emelkedett. — Érdekes megjegyezni, hogy Ray Keech a 36 cilinderes Triplex speciál gépével történt 334.020 kilométeres sebességi világrekordjánál amerikai „Firestone”-pneumatikot használt. Campbell és Segrave annakidején angol Dunlop-ot használtak — Juneckné bevonulása Prágába valószínű diadalmenet volt. A Targa Florión oly briliánsan végzett és kitűnő futást produkált Juneck asszonyt 100 motorkerékpáros és temérdek autós fogadta, akik valószínű diadalmenetben kísérték be lakásáig, ahol még igen sokáig ünnepték.



Ismét 5%-kal olcsóbbak lettünk!



A 2 literes, 8/38 lóerős

MERCEDES-BENZ

csak 5% luxusadót fizet

Mercedes-Benz Automobil r.-t. Budapest, IV., Váci-utca 14

Új Bugatti versenykocsik Magyarországon. Amiről sokat rebesgettek a szakkörök, végre elérkezett. Az idei szezonra végre egészen komoly kompresszoros Bugattik érkeztek Budapestre. Amikor e sorok íródnak (május 24-én), gróf Zichy Tivadar már javában járhatja be 2.3 literes Type Targa Florio Bugattiját. Ez a típus ugyanaz, amivel évek óta nyeri a gyár a legnagyobb európai versenyeket. Hasonló típussal futotta a kitűnő Chiron a multévi Klausenpass-versenyen az abszolút legjobb időt. Gróf Zichy Tivadar mellett egy másik kitűnő úrvezetőnk, Eszterházy Antal herceg tért át a Bugattival való versenyzésre. A mai postával kapjuk a hírt Molsheimből, hogy az igen talentumos versenyző már 2 literes Grand Prix-kocsijával jön Budapestre, melyet per ax hoz le, bejáratás és megszokás céljából. A harmadik kompresszoros kocsit gróf Vay Lászlónál van, aki 1.5 literes, kompresszoros versenygéppel rendelkezik. A negyedik Grand Prix leplombálva itt fekszik a képviselő kirakatában és valószínűleg, mire e sorok napvilágot látnak, már szintén munkában lesz. A képviselő, hogy mindenben kielégítse a tulajdonosok igényeit, egy francia gyári szerelőt hozatott le Molsheimből, aki egyelőre több hónapig marad Budapesten, de valószínűleg állandóan itt fog maradni. A fentiekén kívül Lyka István is a napokban vette át 3 literes, kompresszoros túrakocsiját, mellyel a túrakocsibajnokságban startol. Roppant kíváncsiak vagyunk, milyen sikerrel fogják felvenni a kompresszoros Bugattik a versenyt a többi Magyarországon lévő gyorskocsik vezetőivel.

Új olajképviselet. A „Farm” gazdaságfelszerelési rt., Budapest, VII., Erzsébet-körút 27., az Elcosin versenyüzemanyag mellett megszerezte a Viscosol amerikai autóolajok képviseletét is. A Viscosol, mint azt a neve is mutatja, különösen a viszkozitás tekintetében elsőrendű. A „Farm” rt. vegyelemezte a Viscosolt, amelyről a szakértők kiderítették, hogy a legkitűnőbb indiai ricinusolaj és egyéb kitűnő termékek összetétele. Színe tiszta sárga, fogásra a legsímább. Mint hírlík, a legközelebbi nyiregyházi versenyen igen sok bajnok-aspiráns fog Viscosollal futni.

Újdonság az autó tisztítása terén. Ha azt akarjuk, hogy kocsink állandóan szép tiszta legyen, bizony azt naponta kell mosni vagy mosatni. Ha mossuk, vagy mosatjuk, úgy sok időt rablunk el és napi munkánk szenved, ha mosatjuk, akkor igen sok pénzbe kerül. Most a németek egy új szenzációval lepték meg ez irányban az automobilistákat, különösen pedig az úrvezetőt. Egy német mérnök „Autozauber” néven sok olaj összetételéből egy preparátumot készített. A preparátummal egy fűvóka segítségével kocsink egyes részeit külön-külön be-

fecskendezzük. A fecskendezés után jó, ha pár másodpercet várunk, majd egy puhább törlőronggyal vagy gyapottal áttöröljük a befecskendezett részt, ami azután tökéletesen tiszta lesz. A preparátum mindent old és mindent tisztít. Sarat, olajfoltot és egyéb piszkot pillanatok alatt eltüntet. Főkövetelmény csupán az, hogy a kocsit karosszériája száraz állapotban legyen. Az „Autozauber”-t módunkban volt saját fehérszínű kocsinkon kipróbálni és mondhatjuk, a legnagyobb elismeréssel nyilatkozhatunk az új tisztítószerről. Szinte érthetetlen, amint az ujjnyi vastag száraz sár a befecskendezés után szinte lepergett a Duco-val lakkozott kocsiról. A teljes tisztítás alig tartott tovább, mint 15 percig. Az „Autozauber” magyarországi vezérképviselete Grosz Dezső, Budapest, VII., Klauzál-tér 2—3. sz. Telefon: József 443—21. Egy készülék, kb. 25—30 kezelésre adott anyaggal 15 pengőbe kerül, ami így alaposan olcsóbbá teszi a kocsink tisztítását.

Az „Elcosin” Magyarországon. Az utóbbi időben, mint tudjuk, a versenyeken, különösen a magas fordulatszámú bíró gyorskocsik és a magasra komprimált motorok speciális üzemanyagokat használnak. Ezek közül az angol Discol volt a legelső, amit nálunk az Ethanol, nemrégiben pedig az MK 21 követett. Az idei szezon olaszországi versenyein felült az „Elcosin”, amelyet ma Olaszországban csaknem kivétel nélkül minden versenyző használ. Elcosinnal futottak nemcsak a Bugattik, de az összes Alfa-Romeók és Maseratik, valamint a Lanciák és Fiatok is a Coppa Mille Miglián és a Targa Florión. A budapesti „Farm” gazdaságfelszerelési rt.-nak, melynek egyik tulajdonosa és igazgatója a neves ver-

senyző, gróf Andrássy Imre, sikerült megszerezni az Elcosin magyarországi vezérképviseletét és ma már több hordó Elcosin áll Budapesten rendelkezésre. A magyar versenyeken induló Bugatti kompresszoros versenykocsik már mind Elcosinnal futnak. A haladás, mint látjuk, hazánkban igen nagy és ha a versenyzés hasonló mértékben fog tovább terjedni, úgy rövidesen el fog jönni nálunk is az idő, amikor nálunk is, miként Olaszországban, igen szép és hosszabb távú automobilversenyeknek leszünk szemtanúi.

Újabb Castrol-sikerek. A világhírű angol Castrolnak újabb három diadalát kell regisztrálnunk. Costes és Brioux, a két világszerte repülő Castrollal tette meg hatalmas útját. Castrollal futottak a Targa Florio-győztes Bugattik és Castrol volt Mr. Rapson Marmon-kocsijában is, amivel új távolsági világrekordját abszolválta. Ha ehhez még hozzávesszük az idei Tourist Trophy-győzelmet, úgy a Castrol legújabb sikereiről pár százalékban beszámoltunk.



Type 220
Ára :
P 1120.—
Type 220
Ára :
P 1120.—

**A legelterjedtebb
a legmegbízhatóbb
és a legolcsóbb**

Túramotorkerékpár

Gyári fiók: VI, Liszt Ferenc-tér 9

Tiszántúli Automobil Club automobil és motor-kerékpár túraútja. 1928 június 2—3. Országos nyílt túraút. Távolság 430 km. 10 km. sebességi verseny. Homokverseny. A magyar automobil- és motor-kerékpárosbajnokság pontszerző versenye. Nevezési zárlat május 25-én lejárt. A verseny óriási érdeklődésre tarthat számot, hiszen itt fognak bemutatkozni a magyar bajnokságok aspiránsai. A Steyr-ek és a Bugatti versenykocsik küzdelme lesz a nap szenzációja. A verseny eredményeit június 10-én megjelenő számunkban hozzuk. A verseny nagy jelentőségénél fogva szerkesztőségünk a sebességi verseny startjához és magára a túraútra több tagot küld ki.

A Magyar Athletikai Club május hó 26—27-én tartja ezúttal II. országos futárversenyét automobilok és motorkerékpárok számára. A verseny terepe titkos, mindazonáltal annyiról tudomással bírnak, hogy a futárverseny Miskolc irányában lesz megtartva. A verseny feloszlik 150 kilométeres éjjeli és körülbelül 400 km. nappali etappra, valamint egy 5.5 kilométeres sebességi futárversenyre, ami igen érdekesnek ígérkezik. A verseny nagyjában praktikus jellegű és kiterjed az automobil használhatóságát bebizonyítandó minden tényezőre. A versenyt kondícióvizsga fejezi be, ahol a résztvevők szigorú vizsgán mennek keresztül. A verseny startja május hó 26-án volt a MAC szent margitszigeti sporttelepen este 11 órakor. A versenyzők itt kapták meg a menetirányt is zárt borítékban. A verseny eredményét jövő számunkban hozzuk. (Június 10—12.)

A Terézvárosi Torna Club motorkerékpáros osztálya 1928 augusztus hó 19-én a Bükk-hegységben fekvő Lillafüred fürdőhelyre propaganda-útat rendez. A túraút célja Lillafüred, ahová déli fél 12—1 óra között kell beérkeznie a résztvevőknek. Nevezési díj 10 pengő. Minden beérkező emlékszerleget kap. Minden jármű annyi emlékszerleget kap, amennyi személyt nevezett. Az emlékszerleget kiosztása a helyszínén történik. Nevezési zárlat augusztus 17 este 7 óra. Nevezések a TTC (Budapest, VI., Szegfű-u. 5.) alá küldendők.

„Veroil” új benzinmegtakarítószer került forgalomba a napokban Budapesten. Az új szer neve „Veroil”. Sárga, olajszerű, áthatószagú, sűrű folyadék, mely 1:1000-hoz arányban keverendő a benzinnel. Száz liter benzinbe 1 deciliter Veroil keverendő. Veroil hozzáadásával elérhető, hogy motorunk 1—2 számmal kisebb fűvőba (düzni) használata mellett ugyanazt a teljesítőképességet mutatja. A Veroil használata 15—35%-os megtakarítást mutatott az eddigi kísérleteknél. Eddig Budapesten igen sok hatóság végzett próbákat a Veroil-lal és mindenütt kitűnő eredményeket ért el vele. Ha számításokba bocsátkozunk, úgy kiderül, hogy a Veroil használata 1000 liter benzin elhasználása esetén jelentékeny pénzbeli megtakarítást jelent. 1000 liter benzin ára 440 pengő. Ha 25% megtakarítást veszünk alapul, az 110 pengő megtakarítás. Tekintettel arra, hogy 1 liter Veroil ára 36 pengő, a tiszta megtakarítás 74 pengő. Emellett ki van mutatva, hogy a Veroil hozzátétele a benzinhez kizárja a kopogást, kizárja a kormozódást, a nagyobb hőfoknak kitett alkatrészek jobb kenésben részesülnek, könnyebb a beindítás és általában a motor kíméltetik. Érdekes még, hogy az egyik budapesti próbánál, amint egy meglehetősen öreg kocsin végeztek, a Veroil a motor hatásfokát annyira emelte, hogy egy erősebb lejtőn, ahol Veroil nélkül alig húzott fel a motor, a Veroil hozzátétele után hatalmas gyorsulás volt észlelhető. A Veroil magyarországi képviselője Budapest, VI., Lázár-utca 1. szám alatt van, ahol mindenkinek díjmentesen mutatják be az anyagot és tesznek próbákat.

Nemrég vezették be a sportok hazájába, Angliába a két évvel ezelőtt nálunk is megismert és az ügetőpályán megtartott salakpályaversenyeket. (Dirt Track Racing). Ezen versenyeket teljesen a ló- és agárversenyek mintájára rendezik, profi menőkkel, totalizátorokkal és bukmékerekkel.

A Targa Florio első három helyezette Bosch-gyújtást használt. A világ eme egyik legjelentősebb versenyén tehát ismét bebizonyult a Bosch-gyártmányok fölénye és a legnehezebb körülmények közötti teljes üzembiztonsága. A stuttgarti gyár ezen legújabb fényes eredménye méltán sorakozik a többi Bosch-világsiker mellé.

Ifj. Horthy István nagy sikere a MAC repülőnapján. Nagy ünnepe volt Áldozócsütörtökön a magyar repülősportnak. Ezen a napon rendezte a MAC ambiciózus motorosztálya az első magyar nagy repülőnapot. Sok ezer főnyi előkelő közönség nézte végig a szebbnél-szebb mutatványokat, amelyek fénypontja a kitűnő motorkerékpárversenyzőnk, ifj. Horthy István és Kaszala Károly mutatványai voltak. Mindketten a Loopingok és dugóhúzó sorozatát, valamint sok-sok igen nehéz és veszélyes gyakorlatot mutattak be. Üdvözljük mindannyiukat, valamint a rendező MAC-ot, aki a sikeres napot létrehozta.

A Magyar Testgyakorlók Köre (MTK), mely a magyar sportban oly nagy nevet vívott ki magának, a napokban a már meglevő, de eddig meglehetősen elhanyagolt motorkerékpárszakosztályának reorganizációját határozta el. Az ülés elhatározta, hogy a magyar motorizmus érdekében a legintenzívebb propagandát óhajtja kifejteni, részt óhajt venni testületileg a motorkerékpárversenyeken, túraúton. Elnökül Wachsmann Dezső igazgatósági tagot választották meg. A szakosztály igazgatója Hartmann László, vezetője Gyenes Imre lett. A Magyar Testgyakorlók Köre motorkerékpárososztálya ezúton is felkéri az érdekelteket, hogy a jövőben a szakosztályt érdeklő mindennemű levelezés Hartmann László (Budapest, V., Lipót-körút 10.) címére küldendő. Egyben értesíti a szakosztály az illetékeseket, hogy az osztály vezetője, Gyenes Imre (VI. ker., Ó-utca 1.) egész napon át készségesen rendelkezésre áll az érdeklődőknek. Az MTK motorkerékpárososztálya heti összejöveteleit minden csütörtökön este fél 9-kor a Kristály-kávéházban (Teréz-körút) tartja meg, melyre vendégeket is szívesen lát.

Megalakult Nyiregyháza a NyKISE Motorkerékpárszakosztálya. A motorkerékpár sporthíveinek újabb jelentős tömörüléséről adhatunk hírt. Szabolcs vármegye mintegy 110 motorosának részvételével megalakult a NyKISE motoros szakosztálya, melyet a KMAC már fel is vett a kartell-klubjai közé. Az új egyesülés célja versenyeknek, kirándulásoknak és más sporteseményeknek rendezése és általában a motorsport fejlesztése. A szakosztály, mint Szabolcs vármegye legtöbb motoros taggal rendelkező egyesülete, rövidesen jelentős szerepet fog betölteni a motorsport terén. Az egyesületet érdeklő minden értesítés és küldemény Elekes Lajos ügyvezető alelnök (Nyiregyháza, Zrinyi Ilona-u. 11.) vagy Sándor Gyula titkár (Nyiregyháza, Rákóczi-út 6.) címére küldendők.

Új helyiségekben a Sunbeam. A közelmúlt napokban megnyílt az új Sunbeam-képviselő. A képviselőt a Böckh testvérek vették át és rövid két hét alatt 9 gépet helyeztek el a budapesti piacon. Az új képviselőt a Hajós-utca 15. szám alatt van, az Operabéjárattal szemben. Jelenleg 12 új 1928-as modell áll a képviselő helyiségében. Az új modellek már mind kicserélhető kerekkel és saját olajozással bírnak. Örömmel tudathatjuk a Sunbeam-tulajdonosokkal, hogy a képviselőt tökéletes alkatrészzraktárral rendelkezik.

* A legutóbb április 14-én megtartott greenfordi versenyen a két ausztráliai, egyenesen a versenyre Angliába érkezett Douglasversenyző, J. Barniwell és B. Galloway érték el a legjobb eredményeket, megnyerve Essen és London városok által kitűzött két serleget 600 kcm.-es OHV Douglas-gépeiken.



DOUGLAS

mindenütt

VENNET

Vezérképviselő

VI. kerület,
Podmaniczky-
utca 18.

Méray motorkerékpár-túrakönyv. A Méray-gyár vezetősége a napokban egy rendkívül izléeses szép kis könyvvel lepte meg a Méray-tulajdonosokat. A kis könyv roppant érdekes és hasznos adatokat tartalmaz. Van benne egy piros-színnyomásos, nyolc részből álló Magyarország-térkép, ami oly precízen és kitűnően van megszerkesztve, hogy dícséretére válik a kis könyvecskének, amelyben mindent megtalál az ember, amit akar. Sebességtáblázat, kövezetvámok, határátlépő állomások, a triptique-ügyek, kilométersebességi táblázat és igen sok hasznos dolog. Lényeges és fontos része a könyvecskének a Méray-motorkerékpárok kezelése című szakasz, aminek a Méray-gépek tulajdonosai vehetik hasznát. Az izléeses, 170 oldalra kiterjedő kis könyvhöz őszinte szívből és örömmel gratulálunk a Méray-gyár vezetőségének.

Az „MK 21”. A Magyar Abroncs- és Kerékgyár Rt. a közelmúltban egy kitűnő versenyüzemanyagot hozott forgalomba. Az „MK 21” speciális versenyüzemanyag ugyanolyan alapelvek szerint készült, mint a Discol. Csak magasra felkomprimált motorokban fejti ki hatását. 1:7—1:12 arányban felkomprimált motoroknál sem okoz öngyulladás, detonációt és kockogást. Használat előtt a fűvóka (dűzni) nagyobbra állítandó. Például egy AMAC motorkerékpárgázosítónál 20—25 számmal nagyobb fűvókát kell alkalmazni. Az „MK 21” üzemanyag megfelelő motorbeállítás esetén 30 százalékos munkatöbbletet jelent. Vigyázni kell még az előgyújtásra is, amely szintén jóval magasabbra veendő. Az „MK 21” versenyüzemanyag feltétlenül speciális versenygyertyát is kíván. Erre a legmegfelelőbbet, a „KLG 396” típusú ajánlja az üzemanyagot előállító Abroncsgyár. Az „MK 21” debütje a Magyar Tourist Trophy volt, ahol az abszolút győztes Balázs László és még igen sokan már „MK 21”-el futottak.

Június 2—3. nagy napja lesz a magyar automobilizmusnak és motorkerékpársportnak. A Tiszántúli Automobil Club rendezti szokásos túraútfutást, melynek különös fényt ad, hogy a 10 kilométeres síkverseny beleszámít a magyar bajnokságokba. Mint hírlik, Budapestről nemcsak nagy tömeg versenyző, hanem a nézők és érdeklődők hatalmas tömege rándul fel Rakamazhoz, hogy tanuja legyen a klasszikus síkverseny lefutásának. A túraút első napja — igen helyesen megoldva — Budapestről indul Nyiregyházára, Debrecen érintésével. Június 3-án lesz Rakamaznál a 10 kilométeres síkverseny. A pálya rendbehozása a legnagyobb apparátussal folyik és a verseny napjára tökéletes állapotban lesz. A verseny előkészítését maga Kálly Miklós főispán, a TTAC elnöke intézi, báró Vay Miklóssal, a sportbizottság elnökével és Marton Gyula főtitkárral karöltve. Az eredményhirdetés és díjkiosztás 3-án lesz Nyiregyházán, a Korona-szálló nagytermében.

Új motorkerékpárjavítóműhely. Vajk Tibor, egyike legrégebbi motorkerékpárosainknak, a közelmúlt napokban a VI., Hajós-utca 25. szám alatt motorkerékpárjavítóműhelyt létesített. A műhely berendezését alkalmunk volt megismerlni, amiről a legjobbat mondhatjuk. Szép szerelőpadokon állanak egyenként a motorok javítás alatt. Minden motoron munkalap, ami lehetlenné teszi, hogy a megrendelt javítások feledésbe menjenek. A műhely vezetője és egyben tulajdonosa, Vajk Tibor, a precizitás és pontosság mintaképe. Műhelyét éppen a saját tapasztalatai alapján állította fel. Jelmondata az olcsóság és az idejében való „kész munka”, ami a magyar műhelyek egyik hiányossága. „Ha meg-

SKF



Zajtalan svéd SKF automobilesapágyak.

Küpgörgős-, hengergörgős- és golyócsapágyak. Az összes „Ford”-csapágyak Speciális golyócsapágyak a Citroën, Chevro et, Buick, Fiat, stb. autókhoz Angol zoll méretű speciális motorkerékpárcsapágyak.

Magyarországi vezérképviselőt:

GREINITZ-PIRKNER

Vaskereskedelmi és Ipari Rt.
BUDAPEST, IX., ÜLLŐI-ÚT 55. SZÁM

Kérjen árajánlatot!

Sürgöny cím:
PIO BUDAPEST
Telefon: J. 102-78
J. 130-38
J. 848

ígérem a gépemet holnap este 6 órára, annak készen kell lennie.” Ez Vajk Tibor jelszava, amihez a pontos, komoly munka járul. Legmelegebben ajánlhatjuk műhelyét a motoros kollégáknak.

A James-motorkerékpárok Magyarországon is kezdenek igen népszerűek lenni. A sorozatos győzelmek, amelyeket a James-gépek elértek az utóbbi években Angliában a híres megbízhatósági versenyeken, mint a Colmore Cup, Victory Cup, a Six Days Trial, annyira népszerűvé tették a gyár készítményeit, hogy ma Angliában egy hatalmas százaléka a motorkerékpárosoknak fut James-en. Magyarországon a James-gépeket a Bruck Nándor és fiai cég vezette be a múlt évben. A kitűnő gépek itt is megmutatták, hogy tényleg kvalitásmunka termékei. Legpregnánsabb bizonyítéka ennek Kiss Béla győzelme az „Automobil-Motorsport” 3 napos Husvéti triálján, valamint a DAMC túraútfutásán. Megemlítendő, hogy mindezeket a győzelmeket széria James-gépeken érték el, amiket mindenki mindenkor megvásárolhat.

Eredeti amerikai „MILLER” speciális gumikalapács



**Jobb mint fa
Jobb mint ólom
Jobb mint réz
Jobb mint bőr
Jobb mint nyersbőr**



Racionális, mert korlátlan élettartamú, mert univerzális. Csak egy kalapács kell az összes munkához. Kívánatra 14 napi próbára díjtalanul küldjük

Dénes és Friedmann R.-T. Budapest, VI., Dessewffy-utca 29
Telefon: T. 289-86. T. 144-71

Genfben (Svájc) tizenegyedszor futották le a napokban a Donzelle hegyversenyt. A táv repülőstarttal 300 m. Ez szinte nevetséges rövidnek tűnne fel, ha nem tudnánk, hogy a pálya átlagos emelkedése 28 százalék, maximális emelkedése pedig 32 százalék. A pálya, mint a svájci lapok írják, szinte az egekbe nyúlik. A pálya első rekordját Schlee állította fel 11 évvel ezelőtt egy Motoreve nyergében 17.2 másodperccel. Azóta évről-évre javítják a rekordot. A leggyorsabb időt a svájci Franconi érte el a múlt évben egy 350 kem. Motosacoche-al. Ideje 11.6 mp. Ugyanezt érte el az idén egy 500 kem. ohv. Sunbeam-el. Az idei verseny hatalmas nemzetközi konkurenciát gyűjtött össze. Így a francia Boetsch (Magnet-Debon 350) 11.8 mp., a francia Richard (Motosacoche) 12.8 mp. Franconi átlagsebessége: 93.240 km.

ÖT SZÁZALÉK AZ ÚJ LUXUSADÓ. A m. kir. pénzügyminiszter 63.300/1928. sz. rendelete értelmében a motorkerékpárok és a 14 adólóerőn aluli autók ezentúl 10 százalék helyett 5 százalék luxusadót fizetnek. A 14—24 adólóerős kocsik után 10, a 24 adólóerőnél erősebb gépkocsik után 15 százalék luxusadót kell fizetni. A rendeletet következő számunkban közöljük.

EGY 5 TAGÚ TÁRSASÁG keres augusztus 18-ra 3 hetes alpesi túrára (Ausztria—Olaszország—Dolomitok—Passo Stelvio) berautót, vezetővel együtt. Ajánlatokat kérjük „ALPOK” jeligére a szerkesztőségbe. A túra hossza circa 2800 kilométer.

Felelős szerkesztő és kiadó: **DEVAN ISTVAN**
Budapest, II., Margit-körút 64/a. V. em. 2. T.: A. 528—24.
Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VI., Rózsa-utca 111. II. emelet. Hivatalos órák hétköznapokon délelőtt 9—2 óráig. Telefon: Teréz 136—64.

Stádium Sajtóvállalat Rt. — Felelős üzemvezető: Györy Aladár

EMMAG

Első Magyar Motorkerékpár és Alkatrész Gyár.

VERSENYEKRE

motorkerékpárok leggondosabb előkészítése.

Precíziós motorkerékpárjavítások!

Alkatrészek készítése * Hengerek fúrása.

LÖRINCZ BÉLA, VIII., CONTI-UTCA 28.

Telefon: J. 410-17.

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

„IKARUS”

**Automobil-
hűtők**

Benzintartányok

Javítások

**Hűtő- és Fémárú
Részvénytársaság**

VI., Országbíró-u. 26/b

Telefon: L. 978-93

**Repülőgép-
hűtők**

Benzintartányok

Javítások

TARGA FLORIO

1928

540 kilométer, 7500 forduló. A világ legnehezebb automobil sebességi versenye.

Abszolút győztes: ALBERT DIVO

BUGATTI

3000 km. kategória. Győztes: DIVO

BUGATTI

2000 km. kategória. Győztes: CHIRON

BUGATTI

Leggyorsabb kör: CHIRON

BUGATTI

1, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10

BUGATTI

Ha megbízható, jó túra- és sportkocsit akar, vegyen

BUGATTI-t!

Ha olyan versenykocsit akar, ami mindig nyer és sohasem hagyja cserben, vegyen

BUGATTI-t!

Vezérképviselet:

Budapest, V., József-tér 11

Kompresszoros túra-, sport- és versenymodellek
állandóan raktáron!



TARGA FLORIO 1928

a világ legnehezebb sebességi versenyén abszolút győztes rekordidő alatt.

HENNE . . . **B. M. W.**

abszolút második.

KÖPPEN . . . **B. M. W.**

A. D. A. C. LÄNDERFAHRT

a világ eddig rendezett legnehezebb megbízhatósági versenye.

3 **B. M. W.**

büntetőpont nélkül a győztesek között.

OSZTRÁK TOURIST TROPHY 1928

abszolút győztes rekordidő alatt.

KARL GALL . **B. M. W.**

AVUS RENNEN 1928

abszolút győztes 147 kilométeres átlaggal.

SOENIUS . . . **B. M. W.**

MAGYAR TOURIST TROPHY 1928

Rekord kört 10.00.7

STELZER . . . **B. M. W.**

A 15. körben a 3 perccel fölényesen vezető Karl Gall-t pneudéfekt üti el a biztos győzelemtől. Stelzer kétszeri bukása és gyertyadéfektje dacára a nap második legjobb idejét futja.

Mindezek a napnál is világosabban hirdetik a **BMW** motorkerékpárok tökéletes fölényét, megbízhatóságát és gyorsaságát.

Vezérképviselet:

Magaziner és Strausz Gépjármű-kereskedelmi Társaság

Budapest, V., Balaton-utca 10. Telef. 151-84

TÁTI KILOMÉTERNAP

»REX«

Budapest, 1928 május 5.
T.
„STEAUA“
Kőolajkereskedelmi R.-T.
BUDAPEST

Szíves megkeresésükre közlöm, hogy a táti kilométerverseny alkalmával az Önök speciális „REX” üzemanyagát használtam. A tapasztaltak alapján meg kell állapítanom azt, hogy az üzemanyag nagy kompressziótűrőssége és hűtőképessége mellett egy egész különösen nagy hatástoktól és az általam már kipróbált külföldi speciális üzemanyagokhoz képest igen egyszerűen megállapításaihozom. Amidőn fenti megállapításaimat szíves tudomásukra hozom, teljes tisztelettel
WOLFNER LÁSZLÓ

Budapest, 1928 május 5.
T.
„STEAUA“
Kőolajkereskedelmi R.-T.
BUDAPEST

Az idei versenyszézonban a táti kilométerversenyen próbáltam ki először komoly körülmények között az új speciális „REX” üzemanyagot és kijelentem, hogy azoknak teljesítő-képességével a legnagyobb mértékben meg vagyok elégedve és 1729 km. átlag sebességem elérését részben ezen üzemanyag kiválóságának köszönhetem. Amidőn ezt szíves tudomásukra hozom, vagyos
teljes tisztelettel
DELMÁR WALTER

Budapest, 1928 május 5.
T.
„STEAUA“
Kőolajkereskedelmi R.-T.
BUDAPEST

Köszönetemnek adok kifejezést az Önök által rendelkezésemre bocsátott speciális „REX” üzemanyagokért és igaz meggyőződéssel mondhatom, hogy eredményem elérésében nagy részt tulajdonítottok a „REX” üzemanyagoknak.
Teljes tisztelettel
URBACH LÁSZLÓ

Hallgassa meg, mit mondanak Ők,
a sebesség hősei

»STEAUA«

Kőolajkereskedelmi R.-T.

BUDAPEST, V., NÁDOR-UTCA 8., I. EM.

T E L E F O N:

TERÉZ 133-43, TERÉZ 243-47
LIPÓT 994-38, LIPÓT 994-39