

53959

Ungarorszag 1928 június 19-án

NYOMDÁK ÉS KÖNYVNYOMÁSOK
STADIUM SAJÓVÁLLALAT R. T.

STI KIR. ÖSZEKES
1928 JUN 13.
TVETTE

Automobil Motorsport

III. ÉVFOLYAM

11. SZ.

ÁRA: 1 PENGŐ



DUNLOP
PNEUMATIK



WEBER-BRATOS

385
11

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

SUNBEAM

a világ legüzembiztosabb gépe
folytatja győzelmi sorozatát

1928. évi
SENIOR ANGOL TOURIST TROPHY

Győztes: H. A. Dodson

SUNBEAM

10 km sebességi verseny
Nyiregyháza—Rakamaz
Magyar motorkerékpár-bajnokság

Győztes: Balázs László

SUNBEAM

V. MAGYAR TOURIST TROPHY 1928

Abszolút győztes: Balázs László

SUNBEAM

Rekordátlag

Vezérképviselet:

BÖCKH JÁNOS

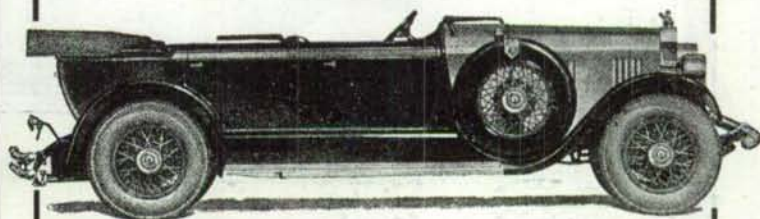
Budapest, VI., Hajós-utca 15

Opera mellett

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 Elcosin-
nal futottak

VISCOSOL

a legnagyobb viscositású amerikai autólaj

Az összes amerikai versenykocsik
Viscosolt használnak

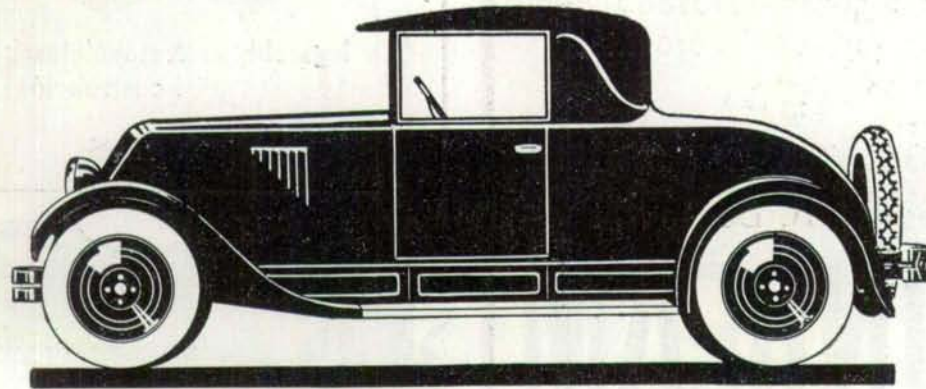
Vezérképviselet:

**FARM Gazdaságfelszerelő
Részvény-Társaság**

Budapest, VII., Erzsébet-körút 27

Telefon: József 440-47

RENAULT • MONASIX



REIMAN, V., VÖRÖSMARTY-TÉR 3

1928. ÉVI JUNIOR ANGOL TOURIST TROPHY

A világ legmértékadóbb motorkerékpárversenye

Allec Bennett 348 kcm ohc.

VELOCETTE

uj rekorddal ismétli meg két év előtti győzelmét — 1., 2., 5. helyen VELOCETTE

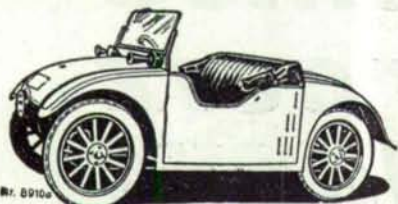
Team-díj: VELOCETTE — Rekordkör — Uj útvonalrekord

Magyarországi vezérképviselő: Lantai Ede

Budapest, IV., Magyar-utca 40 és 27


HANOMAG

A legjobb és
legolcsóbb
kétüléses kocsi



Nr. 89100

Motor: egyhenger 500 ccm. Kapcsoló: egytárcsás száraz. Sebességváltómű: fogaskerék 3 sebesség előre, 1 hátra. Fék: 1 kézi, 1 lábfék. Abroncsok: 27 × 3¹/₂". Hűtés: thermosiphon vízhűtés, ventilátorral. Gyújtás: Bosch. Súly: kb. 400 kg. Benzinfogyasztás: 100 km. után kb. 4 liter. Gyorsasága: 60 km. óránként

Magyarországi vezérképviselete:

LIGO RT. Bpest, V., Alkotmány-u 31MAC II. FUTÁRVERSENYE

az automobilonok klasszikus erőpróbája:

team - díj

győztes a

Hotchkiss

csapat

Schmalcz Józsefné

és Schmalcz József

Vezérképviselét: Schmalcz József

Budapest, VII., Dohány-utca 22

Telefonszám: József 425-68

**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

**Tiszántúli Automobil Club
versenye, 1928**

*A magyar oldalkocsi-bajnokság
első pontszerző versenye.*

Rostás István
596 kcm

DOUGLAS

oldalkocsin a nap legjobb idejét futja

**3 Douglas a startnál
3 Douglas a célban**



Vezérképvislet:
Budapest, VI., Podmaniczky-u. 18

**Horváth és Kiss
autójavító**

**pontos
precíz
olcsó!**

**Garancia mellett vállal min-
dennemű javítást. Budapest,
VI. ker., Szabolcs-utca 6. sz.
Telefonszám: Lipót 995-91.**

Vigyázat!!!



A. D. A. C. Länderfahrt 1928.

*a motorkerékpárok eddigi legnagyobb
próbája.*

1 Horex
a startnál!

1 Horex
a célban!

Horex vezérképvislet:

„SPHYNX” GARAGE

Budapest, VI., Aradi-utca 58.

TTAC TÚRAÚTJA 1928.



Bauer József 500 kcm-es

ARIEL

motorkerékpáron a túraút oldalkocsis kategóriájának győztese és a homokverseny abszolút legjobb motorkerékpáridejét írja. *Degy n ARIEL-t!*
 Gyors! Olcsó! Üzembiztos!

Dezérképviselőt:

BAUER JÓZSEF
 Budapest VII., Elemér-utca 41.

Dr. Feledy Pál 500 köbcm-es királytengelyes

NORTON=

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

NORTON

ROYAL-ENFIELD

SUPER=X

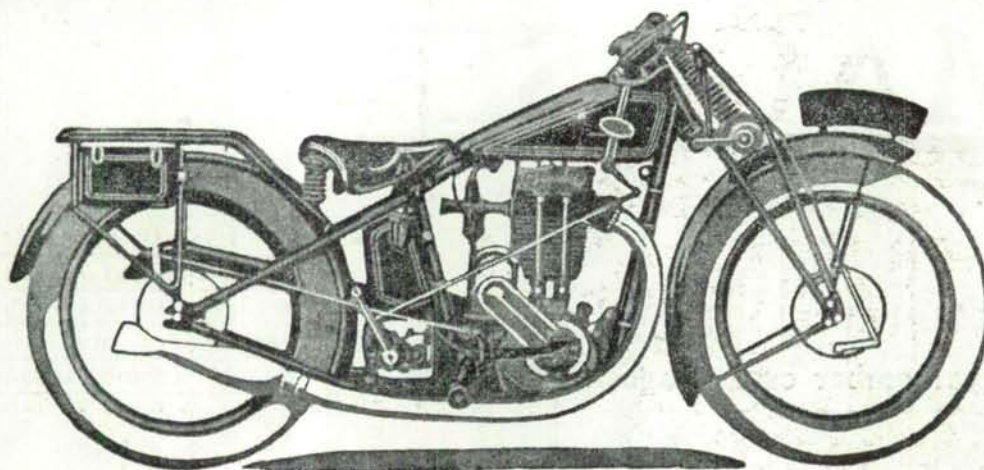
MOTORKERÉKPÁROK

Wollemann és Társa

Budapest, VI., Andrássy-út 67. szám.

A svájci **Motosacoche** magyarországi vezérképviselőte **Zamecsnik Gyula**

BUDAPEST, VI., JÓKAI-UTCA 14



250 cm ³ túragép (i. o. e.) P 1550.—	250 cm ³ supersport (ohv.)	doubleport P 2050.—
350 cm ³ túragép (i. o. e.) P 1710.—	doubleport P 1900.—	500 cm ³ supersport (ohv.)
500 cm ³ túragép (i. o. e.) P 1893.—	350 cm ³ supersport (ohv.)	doubleport P 2350.—

U. S. A. Cleveland négyhengeres, oldalkocsis modell világítással, kompletten felszerelve P 3700.—

Kedvező részletfizetési feltételek

A MAC futárversenye
bebizonyította a Magosix
megbízhatóságát.

MAGOSIX

MAGOSIX

MAGOSIX

MAGOSIX

MAGOSIX

MAGOSIX

MAGOSIX

Magyar ember csak Magosix-et vásárol.

A TTAC 10 kilométeres
sík sebességi versenye
bebizonyította a Magosix
gyorsaságát, munkabirá-
sát és üzembiztosságát.

Eladási központ: Budapest, IV., Váci-utca 1—3.

Automobil-Motorsport

FÜGGETLEN KÉPES MOTORSZAKLAP

Megjelenik minden hó 10-én és 25-én

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

Szerkesztőség és kladóhivatal:
Budapest, VI., Rózsa-u. 111 sz. II. em.
Telefon: Tere 136-64 Hivatalos órák délelőti 9-11.

Postatakarékpénztári csekk száma: 34240,

Előfizetési díjak:

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

A külföldi előfizetéseken a postaköltség is bennfoglaltatik.

Kitünő időt ért el még Durand (Terrot), aki 1:59-et futott. A kocsik legjobb idejét Casse futotta Salmsonján 2:03.2-es időt érve el.

Pojlák József †

Nemcsak szerkesztőségünk, hanem az összes magyar motoros őszinte barátja, Pojlák József földbirtokos, néhány nappal ezelőtt elhunyt. Mindenki, aki részt vett a husvétii versenyen, aki csak egyetlen egyszer beszélt ezzel a vérbeli magyar földesúrral, mindenki, akivel csak egyszer kezet fogott és a szemébe nézett, őszinte és mély sajnálattal fog gondolni arra, hogy ő már nincs az élők sorában. Életében sokat vesztett. Először forrón szeretett kisleányát, majd honát, Erdélyt, néhány nappal ezelőtt pedig hitvesét. Ez már sok volt egy embernek és az életerős, tettekre kész öregúr másfél nappal később bánata okozta izalmában meghalt. Egyáltalában nem érezzük magunkat méltónak arra, hogy méltassuk érdemeit. Mi csak kimondhatatlan hálát érzünk iránta, mert oly nagylelkűen, oly önzetlenül és oly páratlan érdeklődéssel segített nekünk versenyünkkel kapcsolatban, mint ahogyan csak egy ilyen jószívű, vendéglátó, régi magyar úriember segíthet embertársain. Drága emléke számunkra és hisszük, minden barátja és ismerőse számára felejthetetlen marad, példaként lebegve mindannyiunk előtt. És aki elhalad a leányfalusi remek birtok lábánál lévő országúton, gondoljon arra, hogy e birtok hajdani ura mindannyiunk kedves, jó barátja, szerető bátyja volt.

Rupert Karner †

Már ő is bevégezte. A „lila ördög“ — ahogyan lila színű öltözete után, melyben legelső versenyét nyerte, nevezték — halott. Szerencsétlen kimenetelű balesetét követő rövid betegsége alatt az emberek százai érdeklődtek állandóan a halállal versenyt futó ember állapotára. Ez az őszinte érdeklődés hűen fejezte ki azt a szeretetet, aggodást és gondoskodást, mellyel itt-hon is és hazájában is körülvettek. Jóformán el sem tudjuk hinni, hogy Karner meghalt. Hiszen nélküle magyar nemzetközi versenyt éveken keresztül el sem képzelünk. Idetartozott ő a magyar motorosok közé és amikor idén ismét eljött Tourist Trophynkra, már mint régi ismerőst üdvözlöttük. Itt kellett bevégeznie. Mint versenyző egyike volt a legjobbaknak. Főlényes technika, elszánt, de észszerű merészség, biztos vezetés jellemezték. Külföldi és hazájabeli versenyeken elért kimagasló eredményei hű tükrét adják kivételes képességeinek. Mint ember egyike volt a legkedvesebbeknek. Közvetlen, szerény és szimpatikus. Lehet-e ennél több egy versenyző, egy híres ember, akit emberek ezrei, embertömegek ünnepeltek, éljeneztek és akit megrajzolnak, sőt szoborba vésték?

Hazafi volt, valódi hős. A monzai Grand Prix alkalomával, dacára, hogy a verseny elején súlyosan bukott és kulcsontját törte, végigfutotta azt és kitünő helyeztekként ért célba. Ez hőstett volt, hasonló szokhoz, melyeket a harcúton véghezvittek. Többiben azukhoz megsérült, de felépülése után ismét nyeregbe ült. Rettenthetetlenségére elég jellemzők halálos ágyán elszórt szavai: Újra fogok menni!

Rupert Karner mintaképe a jó hazafinak, derék embernek és a tökéletes sportembernek.

Versenyeredmények

A Mugello verseny

Firenze mellett június hó 3-án futották a Masetti-émlékszerlegért a Circuito de Mugello 370.800 kilométeres távon. A versenyben eleinte Campari vezetett szédületes iramban kis 1.5 literes Alfa-Romeóján, majd defekt miatt kivárván, helyét a multévi bajnok, Materassi vette át, aki Talbotjával végre egy versenyt be is tudott fejezni. A verseny leggyorsabb körét Campari futotta 49:58-as idővel, ami 74.189 km. sebességnél felel meg. A verseny pályája egyenlő nehéz volt a Targa Florio circuitjával. Részletes eredmény: 1100 km: 1. Fagioli (Salmson) 5:48:25. 2. Cattaneo (Amilcar) 5:58:11. — 1500 km: 1. Materassi Emilio (Talbot) 5:14:54. Átlagsebesség: 70.651 km. A nap legjobb ideje. 2. Presenti Bruno (Alfa-Romeo) 5:17:59. 3. Ferrari Enzo 5:18:14. — 2000 km: 1. Borzacchini (Maserati) 5:51:30. 2. Alvera (Bugatti) 6:09:59. Mind a három kategóriagyőztes Dunlop-pneumatikot használt.

Kriens-Eigenthal hegyiverseny

A svájci automobilbajnokság első hegyifutása. Luzern. Távolság: 6.5 km. Start: 540 m. Cél: 1030 méter. Magasságkülönbség: 490 méter. Átlagos emelkedés: 7.5%. Legnagyobb emelkedés 14%. A verseny abszolút győztese a német Austro-Daimler-vezető Stuck lett, aki a távot 6:21.4 új útvonalrekord alatt tette meg. A tréningformák alapján a Bugatti Grand Prix-kocsival induló, biztos győztesnek tippelt kitünő Probst egy fordulóban mindkét első kerekén pneudefektet szenvedett. Ennek dacára 8:47 alatt befutott a célba. A turalakocsik legjobb idejét Büttikofer (Martini) 7:22.4, míg a sportkocsiknál Favre (Alfa-Romeo) 7:23.8 futották.

Szenzációs eredménnyel végződött a franciaországi Limonest hegyiverseny

Eddoura egy 1000 km. Koehler-Escoffier szólómotorkerékpáron 1:48.2-re javította a Chiron (Bugatti-kompresszor) által a múlt évben felállított 1:49.6-os rekordot. Eddoura eredménye 124.436 km. átlagsebességnél felel meg.

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

Alkatrész és útjelzőháromszög

A napokban egy régi olvasónktól a következő levelet vettük. Az elkeseredett levél tartalma igen megszívlelendő és jellemző a viszonyokra. Képviseletek alkatrész nélkül, vasúti vágányok jelzés nélkül. Nevek elhagyásával közöljük a levelet. Akinek nem inge, ne vegye magára.

Igen tisztelt Főszerkesztő úr!

Már régóta készülök, hogy soraimmal felkeressem, de mindig jött valami közbe. Egyszer halaszthatatlan más elfoglaltságom volt, máskor Főszerkesztő úr volt távol, — amiért nem kevesen irigyeltük; — így levelem csak elmaradt.

No de kezdem a panaszkodásom, mert ugyan mi másért fordulnánk a mindenkitől független „Automobil-Motorsport”-hoz.

Nem tudom, hogy meg vagyok-e babonázva, vagy az ördög incselkedik velem; de a legerősebb elhatározásaim dacára sem tudok egy versenyen sem indulni, mindig jön valami váratlan akadály.

A husvétii versenyéről lemaradtam, mint már közöltem, azért, mert nem lett kész a gépem, dacára annak, hogy még febr. 2-án felküldtem Pestre. No, gondoltam, majd jön a MAC futárversenye, nagyjában hasonló zsánerű a husvétiihoz, ott úgyis becsületbeli kötelességem indulni, mint MAC tagnak, majd kárpótolom magam ottan. De mit tesz Isten, akarom mondani az ördög; a lehetetlen utainkon kissé megnyúlt első villarúgóm, egy hirtelen kanyarból előbukkanó vasúti vágányon, — bár láttam, hogy a sínek a talajból mintegy 10 cm-re kiállanak, a rövid távolság miatt nem volt időm lépésre lelassítani s a hirtelen zökkenő elszakította az első villarúgót. Hogy mit kívántam a KMAC-nak, azt nem írom ide a káromkodási rendeletre való tekintettel. Ámbár, sine ira et studio, azt is kénytelen vagyok konstatálni, hogy nagyon sok helyen megjelentek az utóbbi hónapokban a régvárt háromszögek, ahol azelőtt híruk-hamvuk sem volt.

Hogy miként értem haza, arról jobb nem is beszélni. A lehető leglassúbb tempóban menve, ahol kicsit rosszabb volt az út, tolva, miközben nem egy ismerősöm kérdezte csúfolódva, — hány lóerős a gépem, — célozva az én erőlködésemmre; állandóan úgy tartottam a kormányt, mintha a levegőbe akarnám emelni az egész gépet. Ennek dacára összeviessza horpadt az első keréksárhányóm, a kormánytengely verődéséről.

Amint hazaértem, azonnal írtam egy expresszlevelet

a vezérképviseletnek és kértem egy pár új rugót azonnal küldeni. Elmúlik egy hét, két hét, semmi hír. Erre megereztettem egy hosszú táviratot, melyben sürgettem és újra kértem a rugókat. Minden hiába. Ennek ma több, mint egy hónapja, de választ még ma sem kaptam.

Ime a mi vezérképviselőink, tisztelet a kevés — egy kézen megszámlálható — kivételnek. Mindenik arra fekteti a fősúlyt, hogy minél több új gépet lerázhasson a nyakáról, de nem arra, hogy a vevő meg is legyen elégedve a masinájával. Mert ha egyszer eladta, a mennydörgős ménkü is belevághat abba a gépbe ő miattuk. Ha valami baj van, vagy azt akarja az ember, hogy szóba álljanak vele, tessék új gépet venni. Röviden a nóta vége az, hogy ma sincs új rugóm s így maradtam én le a MAC futárversenyéről is.

Jellemző a vezérképviselet felületességére, hogy sem idegen, sem magyarnyelvű leírást nem szerez be a gépekhez s így a legelemibb kérdésekre sem tud felvilágosítást adni, bár „nagy” javítója is van! Méltóztatik emlékezni a kuplungcsúszási panaszaimra? Ők semmi felvilágosítást sem tudtak adni a kuplung kezelését illetőleg. Amit csak úgy hasból oda mondtak, homlokegyenest ellenkezett a helyes móddal. És én nyolc hónapog jártam és kínlódtam csúszó kuplunggal, míg töméntelen bosszúság és rengeteg próbálgatás árán rájöttem magamtól a helyes módra.

Most megint tele vannak a lapok az ő hirdetésükkel. S tekintve, hogy csábítóan olcsóak az áraik és kényelmesekek a feltételeik, többben lépre is fognak menni. Erre a csábító ajánlatra én egy latin közmondással válaszolok, „timeo Danaos et (si) dona ferentes.”

De hogy odysseám teljesen kárba ne vesszen, mivel Főszerkesztő úrhoz bizonyára sokan fordultak tanácsért, hogy milyen gépet vegyenek; Főszerkesztő úr útján azt üzenem motorostársaimnak: akinek nincs sok kifizetni való pénze, az magyar gépet vegyen, mert jó, másodsor mert minden porcikáját kicserélheti és megkaphatja azonnal. Nem úgy mint én, aki közvetlenül a gyárhoz — ezelőtt három hónappal az ő nyelvükön — írott levelemre még választ sem kaptam. Aki pedig speciál-gépet akar, az csak olyan képviselőtől vegyen, akinek műhelymunkáját előzőleg már kipróbálta. Mert, hogy mit jelent egy rossz műhelyre utalva lenni, azt olyan tudja értékelni, mint én, aki egy lámpaszerezésért 5 napig veszteltem Pesten és egy hengerköszörülést két hónapig nem csináltak meg, míg a végén egy másik műhelynek kellett megcsinálni.

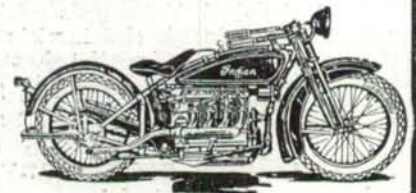
Szíves türelméért hálás köszönetet mondva, maradtam Főszerkesztő úrnak őszinte tisztelője.

Gere László és Kepes Ferenc

Indian

motorkerékpáron a MAC futárversenyén
a győztesek között végez.

Az év legnehezebb versenye!!



Magyarországi vezérképviselő:
ROTHOLCZ FRIGYES
Budapest, V., Vilmos-császár-út 66
Telefón: T. 128-29

Raktárról azonnal szállíthatók.
Kedvező fizetési feltételek.

Bugattin a Targa Florión

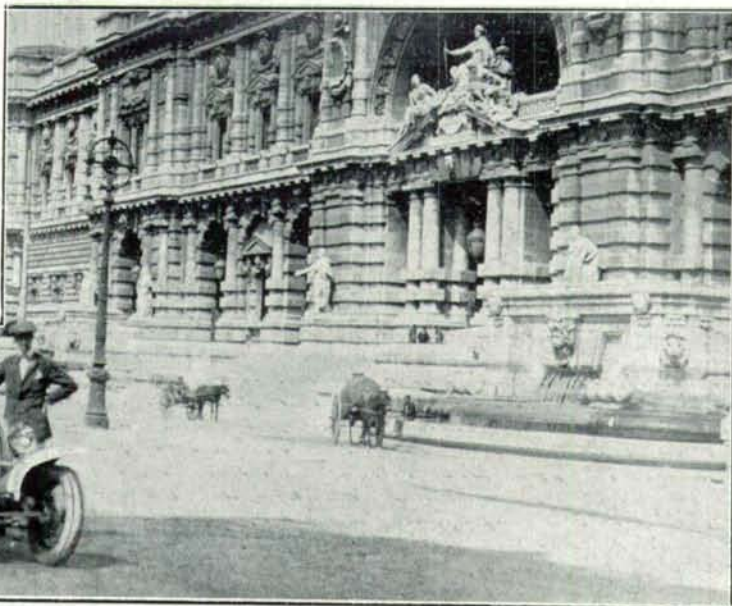
Mennyibe kerül egy 5000 kilométeres túra? Napoli-Palermo — Calabria-Taormina és az Aetna — Nápolyban a világ legrosszabb kövezete — Három FIA I 520 nyomában Messináig

Irta: Déván István

Dél-Olaszország. Őszintén szólva nagyon féltünk tőle. Utitársaim mindenáron ráakartak birni, hogy gyerünk Nápolyból Palermóba hajón. Én azon az állásponton voltam, hogy ha már autón jöttünk Nápolyig, folytassuk utunkat tovább is autón. Az utakra vonatkozólag a legellentétebb híreket kaptuk. Az Automobil Klubban a titkár a fejét csóválta és kijelentette, hogy a calabriai utak nem a legjobbak, a Florió hajóstársaságnál sunyian összenéztek, amikor a délolasz utak iránt érdeklődtünk. Egyszóval már-már azon tanakodtunk, hogy mégis hajóval vágunk neki az útnak. A véletlen azonban másképpen akarta. Kiderült, hogy a hajón csak két-három nap múlva lehet kocsink számára helyet rezerválni, mert előbb a Targa Florión és a Tur de Sicilián induló versenykocsikat szállítják el. Ezzel azután a kocka el volt vetve és mi délután 2 órakor neki vágtunk Dél-Olaszországnak, amiről sokan úgy beszélnek, mint a Balkánról. Rossz utak, bizonytalan szálláslehetőségek, brigantik, maffiak stb. Hódossynak volt egy Browningja, ebben tehát nem volt hiány és elhatározottat, hogy csak nappal megyünk.



Garibaldi szobra Rómában. A szobor előtt az 5000 kilométeres túraút U. S. Royal-Cord-al abszolválta 1.5 literes Bugatti tûrakocsi.



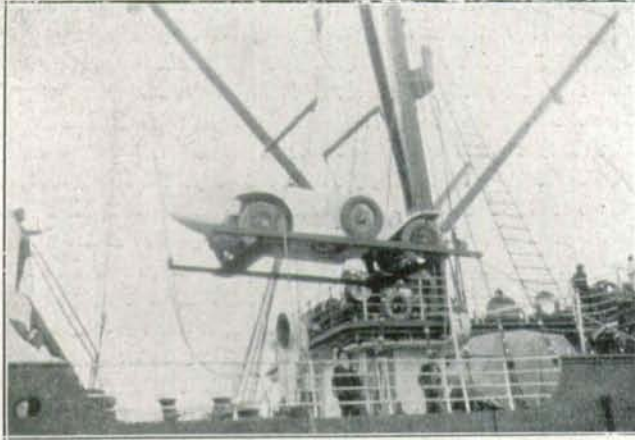
A Palais de Justice előtt Rómában. (U. S. Royal-Cord.)

A kezdet nagyon rossz volt. Jósika barátunk kijelentette, hogy ha még egyszer azt olvassa az *Automobil-Motorsport*-ban, hogy a budapesti és környéki utak a legrosszabbak a világon, azonnal felmondja az előfizetést és minden budapesti lapban nyilatkozatot tesz közzé, miszerint a lap valótlan állít. Tökéletesen igazat kell neki adnom. Nápoly és Pompei között van a világ legrosszabb és legrettenetesebb kövezetje. A remény csak az, hogy megkezdték a javítását. Általában arra a konklúzióra jutottunk, hogy nekünk két év múlva kellett volna eljönni a Targát megnézni, mert addigra Itália utak szempontjából egy mennyország lesz. Már ma is az, de még bizony vannak helyek, ahol rossz és ahol rossz, ott azután igen rossz. Először már maga a kövezés neme rettenetes volt. Idétlen kődarabok egymás mellett, köztük tátongó lukak, de nem úgy, mint Budapesten a villamos sínek mellett, hanem 25—30 cm mélyek. Volt egynéhány kilométer, ami a szó szoros értelmében járhatatlan volt és egy aláaknázott és pergőtűz alatt levő csataterhez hasonlított. Mit volt mit tenni, lassan, lépésben keresztül kellett magunkat dolgozni. Legjellemzőbb az esetre, hogy a 21. kilométert a nápolyi öböl mellett, szűk utcákon másfél óra alatt tudtuk csak megtenni, ami csekély 14



Augustus diadalíve és a Colosseum. (U. S. Royal-Cord.)

kilométeres óraátlagnak felelt meg. El voltunk keseredve. A többiek már 21-szer visszaakartak fordulni. Nem engedtem. Valami azt súgta, hogy várj, ez csak a kezdet. Lesz még rosszabb is! És lett, de jobb! Pompeit—Herculánumot elhagyván, egyszerre friss



Kocsinkat beemelik Palermóban a Nápolyba induló hajóra. (Bárá Josika Jenő felvétele.)

makadamon találtuk magunkat. Határozottan kitünő volt az út. És az igazat megvallva, az 576 kilométer San Giovanniig, ahol a messinai hajóra befutottunk, a lehető legkitünőbb állapotban volt. A másfél napos út egyike volt életünk legszebb napjainak. Természetesen a helyzetet kihasználva, siettem félóránként tudtára adni a társaságnak, hogy mégis csak jó az öreg a háznál, és ha már lejöttünk Olaszországba, nem azért jöttünk le, hogy a tengert nézzük tízenkét órán át. Arra még ráérünk, ha egyszer átrándulunk az újvilágba.

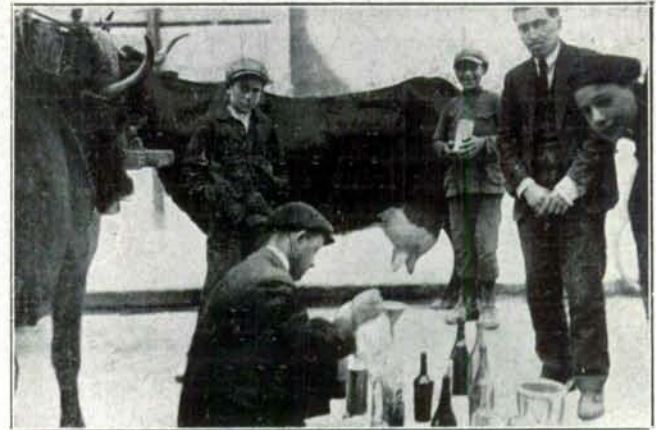
Calabria. Ez Dél-Olaszország. Jellemzésül csak annyit, hogy nincs benne 100 méternél több egyenes és nincs benne 100 méternél több sík útrész. 800—1200 méter magas dombok és hágók váltják egymást 576 kilométeren keresztül. Készakarva mondom, hogy dombok, mert a legtöbbször lakatlan és sivár, úgy-hogy az ember 15—20 kilométerre előre belátja, hová kell mennie. Legtöbbszörre fel. Néhol enyhébb forduló, néhol egészen meredek Stilsfer Joeh szerű serpentinek. Ha az ember felér, újból ugyanaz. Meglátják, hová kell lemennünk, de csak azért, hogy azután



Feldíszített kétkerekű taligák Palermóban.

újra fel a velünk szemközt levő újabb dombtetőre, vagy a magasabb 1500—1800 méteres csúcsok közötti kis hágóra. És így ment ez egy egész napon keresztül. A szép, de az idegekre menő ezer és ezer fordulót, csak a FIAT-teammal való kellemes és néhol elég érdekes párharcunk tette érdekessé és mondhatjuk, kissé izgatóvá. Hogy is történt?

A Targa Florióval egybekötve, a szicíliai Automobil Club, a „Primavera Siciliana“ (Tavaszi Szicília) ünnepére egy csillagtúraútát rendezett, amiről nekünk természetesen fogalmunk sem volt. Nem azért vagyunk automobilszaklapírók, hogy tudjuk, defacto, csak akkor tudtuk meg, amikor Sala Consolinából reggel 5-kor elindulva (felkelés pont 4), fél hétkor az 50.7 kilométernyire fekvő Lagonegrón áthaladva, az ottani kis Albergó előtt 3 pompás új FIAT 520-ast láttunk állani, amelyeken elől nagy betűkkel volt olvasható, hogy a palermói Csillagtúraút résztvevői. A 2—2 személyes futó gyári FIAT-ok, melyekből egy csukott, kettő nyitott volt, éppen tankoltak és vezetőik reggelijüket fogyasztották. Az egyik kocsiból egy szőke szerelő kandikált ki, akiről később megtudtuk, hogy a norvég FIAT vezérképviselő öccse és németül perfektil beszélvén,



Tehénfejés Palermó egyik főutcáján.

kiderült, hogy még a ma esti hajóval Messinában kell lenniök, tehát meglehetősen sietni fognak. Kikértük engedelmüket, hogy mögöttük menessünk és így többé az útkérdezősködéssel nem lévén elfoglalva, térképeinket berakva a táskába, a FIAT-ok sorsára bíztuk magunkat. Még több, mint 400 kilométerünk volt hátra. Ők 2—2 személyes a 2.3 literes motorjaikkal, mi négyen 1.5 literrel. Megpróbáltuk.

Eleinte igen jól ment a dolog. A FIAT-ok vezetője, a híres Cagno, a második Targa Florio győztese (1906 Alessandro Cagno-Itala), közepes tempót diktált, amit mindannyian könnyen tudtunk tartani. De rendszerint semmi sem tart sokáig. Éppen egy meglehetősen meredek útszakaszon, egyszerre csak leállt a motorunk. A jelek düznidefektre engedtek következtetni. Azonnal leugortunk, de minden igyekeztünk hiábavaló volt. Bár gyorsan s biztosan megtisztítottuk a carburátorunkat, amire elindultunk, a FIAT-oknak már hült helye volt. Hogy mi következett most, arról jobb nem beszélni. Mindenáron behozni az elvesztett 4—5 kilométert. Meglehe-



Motorkerékpárjának legnagyobb teljesítőképességét és gazdaságos üzemét éri el, ha Sphinx-benzint töltet a sárga kútból!



Gargoyle Mobiloil a célszerű 1-literes kannában.

VACUUM OIL COMPANY R.T.

Budapest, V., Zrinyi-u. 7. Tel.: T 216-24, T 221-67, T 142-81, L 920-51.

tösen soká tartott. Végre egyszerre egyikünk felfedezte őket. Őszintén szólva, volt egypár forduló, ahol a gyengébb nem időnként fel-fel szisszent, no, de azért sikerült baj nélkül helyreállítani a kapcsolatot.

Egy óra múlva azonban ismét le kellett maradnunk. Az olajnivó némileg esett és a Bugatti megkívánja a teljes olajmagasságot. Tekintve, hogy az újbóli elmaradáson úgysem segíthettünk, egy füst alatt ebédünket is elköltöttük, az olajsztát is megtisztítottuk és újból hozzáfogtunk a menéshez. Bűbáratunk hamarosan örömmé változott, amikor egy kis falu Osteriája előtt megpillantottuk az ebédelő FIAT társaságot. Hamarosan benzint vettünk és bebiztosítani óhajtván magunkat esetleges újabb elmaradásokra, sietve elstartoltunk. A Nicastro előtti elágazásnál természetesen a nehezebb és a hosszabb utat sikerült elcsípnünk, úgyhogy pont abban a pillanatban, amikor a két főút ismét találkozott, a három FIAT-ot, akik az utat tökéletesen ismerték, ismét magunk előtt láttuk néhány kilométerrel. Nemsokára azután sikerült ismét felzárkóznunk és nyomukban haladni.

San Giovanni előtt volt túránk legnehezebb része. A tengerparton futó főút a nagy esőzések folytán több helyen beomlott és emiatt egy 20—25 kilométeres kerülőt kellett tennünk, be a hegyek közé. Egy keskeny és meredek sziklák közé szorított serpentinén vitt fel az út. A két személlyel futó 520-asok könnyen felértek, nekünk azonban minden erőnket és tudásunkat latba kellett vetni, hogy feljussunk. A legtökéletesebb hajtók, igen erős emelkedővel, alkalmasint hátsószvérek és kis számárkordék számára, de semmi esetre sem automobil részére konstruálva. De megúsztuk. Az 520-as FIAT-ok kitünően mentek, de tekintve, hogy mi is a nyomukban voltunk, mi sem mentünk rosszabban. Végre ismét kiértünk a főútra, ahol azonban olyan por volt, hogy kénytelenek voltunk megállni és várakozó álláspontra helyezkedni. Miután időnk még bőven volt, elengedtük vezetőinket és 5—6 perc múlva indultunk újra. Itt már nem lehetett eltévedni. Tíz kilométerre lehettünk a kikötőtől, amikor megpillantottuk a Messinából jövő hajót. Azt hívé, hogy mindjárt indul és mi lekéstünk, örületes iramba kezdtünk. Amit kilehetett venni hármassal a kaeskarings tengerparti úton, azt mi kivettük. Vollgáz és fékesikor-

gás. Egyszerre értünk a kikötőbe. A hajó, a FIAT-ok és mi.

Az átkelés igen jól ment. A tenger nem háborgott, csak az eső kezdett időnként szemetelni. Hatalmas vonatot toltak be előttünk a hajóba. Ami hely maradt, oda jutott három FIAT és a Bugatti. Az átkelés a kocsis és 4 utas számára kerek 100 líra volt. Egy-egy utasra 2 líra esett, a többi a kocsis díja volt. Megtettünk reggel öttől este hétig 440 kilométert. Benzin, olajtöltés, szita és karburátortisztítás, ebéd, valamint Cosenzában olajkeresés és egy kő által kilyukasztott benzintankunk állandó szappanozásával bizony jó másfélórát le kell számítani a menetidőből, úgy, hogy a tiszta menetidőátlag 38 km., az effektív átlag 33 km. volt. Természetesen két személlyel átlagunkat könnyen emelhetjük volna 40 km. fölé.

Messinán meglátszik, hogy néhány éve a földrengés teljesen elpusztította. Igen egyszerű házak, semmi nevezetesség. Tekintettel arra a körülményre, hogy még három napunk volt a Targáig, elhatároztuk, hogy egy kis kerülővel megnézzük a világhírű Taorminát és az Aetnát. Az úttal itt sem jártunk jobban, mint Nápolyban. Egész Szicília utai úglátászik kitünőek, a látottakból ítélve, csupán a Messina-Taormina-út rettenetes. Ennek főoka, hogy nagyobbára falvakon vezet keresztül, ahol rendszerint pokoli kövezet és lyukak fogadják az automobilistát. Az utánunk jövők azonban már itt is remek utat fognak találni, mert mindenütt ott a kő és látszik, hogy nagy restauráció előtt áll minden. A délolasz és szicíliai utak általában kitünőek. 90 százalék hegyi út és így amellet, hogy kevésbé romlik, az utánpótlás mindenütt közel van. Az utakat szegélyező olajerdők, kaktuszok és hatalmas aloék, amelyeket különösen a laposabb részeken és a tengerparton látni, festői színezetet adnak az utaknak. Taormina pompás. A tengerparton fekszik a hegyoldalban 200—250 méterrel a tengerszín felett, ahová pompás bitumenserpentin vezet. Itt is kis híja, hogy megjártuk egy robbantással. Felfelé igyekezetünkben egyszerre egy ember ugrik elénk és kétségbeesetten kiabál valamit. Az út szabad lévén, azonnal nem értettük meg, mit akar.

Pár méterrel odébb azután egy vöröszászlós ember ugrott elénk, úgy, hogy megállni kényszerültünk. Éppen ideje volt. A következő pillanatban



GOODYEAR
P N

Vezérképviselő: APART AUTOMOBIL R.-T.

hatalmas dörrenés és csak úgy röptültek a mázsás szikladarabok le az útra. Percekig kellett azután várunk, míg a kövek között át tudtunk jutni. Mint később kiderült, egy villaépítésnél robbantottak. Ha a vöröszáslós ember nem vesz észre, pont a robbanás pillanatában érünk a veszélyeztetett részhez. Taorminában egyébként magyarokkal is találkoztunk. Igen kellemesen hatott, mikor egy nagyobb társaság „Szerencsés utat!” kívánt elhaladó kocsink után.

Az Aetnával nem volt szerencsénk. Teteje be volt burkolódzva. A csúcsát fedő hóból azonban láttunk valamit. Utunk itt a 4 év előtti kitörés hatalmas 6—800 méter széles, 25—30 km. hosszú lávatómegén vezetett keresztül. Érdekes, hogy a láva még ma is, négy év után füstölög és amikor a felsőbb réteget lábunkkal szétrugdostuk, alatta egész forró lávatómegre bukkantunk. Az Aetnát azután két nap múlva Polizzinél sikerült a távolban felfedeznünk, illetve Jósika báró sasszemei vették észre 200 kilométer távolságból. Roppant érdekes hegy. Dacára 3200 méteres tengerszínfeletti magasságának, alacsonynak látszik. Nagyon laposan emelkedik és csupán a vége hasonlít egy cukorsüvegre. A lábától 25—30 kilométert mehet az ember alig észrevehető emelkedésen. A megmászása tehát inkább fárasztó és hosszadalmas, mint nehéz. Bár tervbe vettük túránk elején, hosszadalmas és sok időt rabló hozzájutása miatt, a tervet elejtettük. Szicilia belseje mesés. Minden hegy. 1500—2200 méter körüli alpesi fűhavaszerű hegyek. Ha hó volna rajtuk, pompás síterepek lennének. Egy 1270 méter magasan fekvő falun, Florestin mentünk keresztül. A látvány egészen különös volt. A hőmérő nem mutatott többet, mint 3—4 fok Celsiusot a 0 felett. Határozottan metsző hideg volt. Az emberek, férfiak és nők nagy fekete kendőkben járnak az utcán. Mindenki csendes és olyan színezete volt a falunak, mintha el lett volna átkozva. Ez volt az egyetlen falu, ahol a gyerekek már messziről nem kiabálták, hogy „Bugatti.” Valami egészen különös nép lakhatja. Mintha az egész falu gyászban lett volna.

A Targa Florio előtti pénteken, délelőtt 10 órakor értünk Termini-Imerésébe. Itt volt a Targaindulók főfészke. A tengerparton, félig a síkon, félig a hegy-

oldalban épült fürdőhelyen igen élénk volt az élet. Minden nyitott ajtóban egy versenykocsi. Imitt-amott a tréningre igyekvő Bugattik és Maseratik. Orületes hangok a keskeny, alig 5 méteres utcákon. A Hotel Terme arkádjai alatt 4 versenykocsi. Mindannyi kék Bugatti. Valamivel odébb ott áll svájci számmal Heusser kocsija rozsdabarna színnel. A homokban kis leánykák játszanak. Egyiknek kezében kicsi, kékszínű Gand Prix types. Tologatja jobbra-balra és mikor mi megállunk előtte, felnéz, majd a hároméves kisgyermek hangján megszólal „Bugatti.” Roppant aranyos volt. Hogy itt micsoda intelligencia van az emberekben az autó iránt, az kimondhatatlan. A hotelben természetesen minden el volt foglalta. De még ha lett volna is hely, akkor sem mentünk volna ide. Csak a szobáért 80 lírát kértek egy személyre, ami magyar pénzben a harmada. Egyszóval itt is értik, hogyan kell az embereket megválni. A javukra billenti a mérleget, hogy csak egyszer van egy évben Targa Florio. A horribilis árak miatt azután kénytelenek voltunk a 37 kilométerre fekvő Palermóba menni, ahol a Panormusban a Gazzetta dello Sport hirdetése révén azonnal kaptunk szobát, illetve penziót, napi 50 líráért (18.20 pengő). Ez sem olcsó. De hát most van a Primavera Siciliana. És ez megbocsájt mindent.

Palermo nagyon szép város. A piszkos, moeskos Napoli után határozottan üdítőleg hat. Modern, szép, széles utcák. Pompás terek és boulevardyszerű utcák. Remek pálmaligetek és gyönyörű fekvés. Érdekesége minden városnak van. Itt reggelként a falusi nép bevonul teheneivel és csenget a házak előtt. Sorban szaladnak le a cselédek, magánosan lakó nők, férfiak, gyermekek az üveggel és a tehenész ott a helyszínen feji ki mindenkinek a pénzéért járó mennyiséget. Ideális állapot. Itt azután biztos az ember benne, hogy nem szódával konzervált és nem keményítővel megfehérített vizet kap, mint Budapesten. Tanuja voltam egyébként, amint az egyik tejest lefoglalták, mert 5 centimessel drágábban mérte az isteni nedűt, mint a maximált ár. Azonnal bevitték tehenestül együtt. Nálunk a tejhamisításért már ötször büntetett tejeskofák még mindig vígan árulnak tovább. Egyébként tiszteletünket tettük a Siciliani Automobil Clubban, melynek elnöke lovag Flório maga fogadott és melegen gratulált lapunkhoz, mély

YEER

EU

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



sajnálataát fejezve ki, hogy sajnos, nem tudják olvasni és a klub tagjai csupán a képeket tanulmányozzák. Nagyon szimpatikus 45 körüli fekete szicíliai, aki tömérédek vállalat, köztük az Agenzia Navigazione Florio, a legnagyobb olasz hajóstársaság tulajdonosa is. A palermói vezértitkár úr meglehetősen megköttött kezű ember lehet, mert Flório lovag külön engedélyre volt szükséges, hogy lapunk számára sajtótribúnjegyét adhasson ki. Így csak csekélységgem és Hodossy Imre barátom kaptunk jegyet és bizony Jósika kénytelen volt megvenni jegyét. Egyébként a tribúnok árai a világversenyhez viszonyítva, megállották helyüket. 100 líra (33 pengő) volt egy tribúnjegy. Ezzel ellentétben az állóhelyek közönsége csupán 5 lírát fizetett.

Sziciliában is igen sok az automobil. Itt látni, hogy versenyeknek milyen hatása van a kereskedelemre. Miután a Bugatti már háromszor megnyerte a Targát, a sicíliai Bugatti képviselteknek igen jól megy a dolguk. Utunk alatt Bugatti túrakocsit igen elvétve láttunk. Ennek ellenében Szicília tele van kis 4 hengeres Bugatti túrakocsikkal. Természetesen temérdek a FIAT itt is, mint mindenütt. A FIAT javítóműhelyben csináltattuk meg lyukas benzintartályunkat, amiért csak 30 lírát kértek. A kisebb apróbb javításokért semmit sem számítottak. Cavalieri Florio-nak egy mesterien karosszalt nagy 61-es ITALÁ-ja van, ami csaknem mindig a Club előtt áll. Úgy látszik, a lovag főfoglalkozása az automobil és a Navigatio, míg a Marsala Florio csak melléküzlet. Általában Sziciliában a Bugattit kivéve, idegen gyártmányú kocsit nem láttunk.

Külön fejezetet kell szentelnem a pneumatikajaimnak. Emlékeznék talán még olvasóink a mult évi Nürburgring túránk alatt tett pneu tapasztalataimra, amikor simára koptak pneuink 3000 kilométer után és visszatérőben naponta 6—8 szögdefektünk volt. Az idén amerikai pneuval kísérleteztem. A Pneumatik Árusító r.t. által képviselt US-Rubber „Royal Cord“ nevű gyártmányait szereltem kerekeimre. Az eredmény kitűnő volt. A több mint 5000, országúton egyfolytában megtett kilométerek után pneuim teljesen ép állapotban tértek vissza. Az egész túrán összesen 8 szögdefektet volt (4 lefelé, 4 visszajövet), egyszóval durchdefekt, vagy más kellemetlen incidens nem fordult elő. Tekintetbe kell azonban venni, hogy az általunk megtett 5000 kilométer itt-hon a háromszorosának felel meg, hiszen tudjuk, hogy a folytonos hegyiszakaszok, a sok fékezés, az erőltetett kapaszkodás, a sok-sokezer forduló mind, mind eszik a gumit. Voltak esetek, ahol bizony olyan meredeken ereszkedtünk le huzamosabb ideig, hogy kénytelenek voltunk állandóan a kézfékkal is dolgozni és a kerekek alig mozogtak. Pneuim állapotáról különben mindenki meggyőződhet személyesen is.

No de térjünk át a túra anyagi részére. Ez úton azt hiszem, sok automobilistánknek fogok szolgálni, hiszen a nyár folyamán bizton ismét sokan fognak lerándulni Itáliába. Itáliába csak az menjen, akinek sok a pénze és valamit okvetlenül meg akar nézni. Üdülésre nem ajánlom, különösen, ha gyenge a gyomra. Olaszországban ki van zárva a lehetősége

TTAC TÚRAÚTJA 1928

*10 km sebességi verseny
a magyar sportkocsi bajnokságért
I-ső Szini János*

AUSTRO-DAIMLER

165 km átlagsebességgel

Vezérképviselet: VI., LISZT FERENC-TÉR 9

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 vezérképviselet

Budapest, V., Pozsonyi-út 4/f.

Telefon : T E R É Z 148-84

annak, hogy valaki úgy élhessen, mint Ausztriában, Németországban, Svájcban, ahol minden kis faluban van rendes „Gasthaus“, ahol 3, maximum 4 pengőért kap lakást, de megesik, hogy 2—2.50 pengőért is kintűnő szobát kap az ember. Olaszországban a falvakban igen ritka az „Albergo“, ha azonban van, az rendszerint igen harmadrangú és minden szempontból rossz. Ha tehát valaki valahol meg akar hálni, azt csak nagyvárosban teheti meg. Utunk alatt Bologna, Firenze, Róma, Napoli, Messina és Palermo voltak az éjjeli szállásaink. Már a hegyek között fekvő Sala Consilina és különösen a sicíliai St. Agata igen gyenge hely volt. A vidéki helyek között egyedül a Róma előtti Acquapendente felelt meg. A nagy városokban is csak az európai nivón álló Grand Hotelek és Penziók felelnek meg. Ezek azonban drágák. Napi 45—55 líra a legolcsóbb, ami 17—18 pengő. Ezért a pénzért sokkal jobban élek az Alpokon két napig. A vígasztaló még, hogy nincs borra valórendszer és 10 százalékot automaticamente vágnak hozzá a számlához, ez azonban ismét alaposan drágít, mert tegyük fel 2 napért nem 100, hanem 110 lírát fizetek. A koszt a legtöbb helyen gyenge és nem tápláló. Jóétkű és erősgyomrú ember vagyok, de az olasz út alatt háromszor voltam igen kellemetlen körülmények között, ami előző utaim alatt sohasem fordult velem elő. Aki maga vezet háztartást, az talán megkíméli magát, de aki a szállodák kosztjára van utalva, az nézetem szerint nagyon rosszul jár. Ha az ember à la carte eszik, nagyon kell vigyázni. Bolognában egy vacsoráért fejenként 40 lírát fizettünk, mert a két kis szelet húst agyongarnírozták mindenféle ehetetlen zöldséggel és azt mind külön felszámították. Még a legjobb, ha az ember menüt kér. Ott nem esaphatnak be. Egyébként sehol sincsenek fix árak és mindenütt lehet alkudni. Volt eset, hogy egy szobáért 50 lírát kértek és a végén megkaptuk 30-ért. Ami olcsó és jó, az a különböző makaroni és spaghetti, de viszont ezt három nap múlva úgy meg lehet unni, hogy örökre megútalja az ember. A sör nem jó Olaszországban, az ásványvíz pedig drágább, mint a bor.

Ami a benzint illeti, itt is nagy az árkülönbség. Az olcsó magyar és osztrák benzin után, az olasz benzin literje 2 líra, a hegyek között 2.10 líra, ami 66—70 fillér, tehát az út csaknem a duplájába kerül, mint idehaza, vagy Ausztriában és a többi európai államban. A garage aránylag szintén drága. A legolcsóbb 10, de már nagyobb, 5—6 üléses kocsinak 15 líra. A kocsis mosása kiskocsinak: 15, nagyobbak: 20 líra. Ez bizony igen drága. De megjegyzendő, hogy még a garage-okban is lehet alkudni. Palermóban például egyszerűen átírtam a tulajdonos előtt a számlát és a római árakat írtam be, majd újra összeadtam és a végén 110 líra helyett kifizettem 70 lírát.

Az útljelzés nemesak Felsőolaszországban kintűnő, hanem Szicília legelhagyottabb részén, a hegyek között is. Ilyenkor mindig a mi helyzetünk jut az eszembe. Magyarország a trükkök és a driblik hazája, ahol minden csak érdek. Eszembe jut a határ Szentgotthárdnál. Hol vagyunk? Ki itt a legfelsőbb automobil fenhatóság? Ja igen, a KMAC! Ezzel az után meg is mondtunk mindent. Olaszországban ebből a szempontból bámulatos az organizáció. Még a

hidak feljárománál a folyók nevét is pontosan jelzik a táblák. Nálunk ezt is meg kell kérdezni és ha az idegen nem tud magyarul, akkor soha sem tudja, hol jár. No de hogy is kívánhatunk intenzív munkát egy Automobileclubtól, melynek erejét felemésztik a Touringclubalakítások és a sajtóperek. Többet kellene dolgozni, akkor kevesebb lenne a sajtóper. Olaszországban minden térkép nélkül eljut az ember oda, ahová akar. Csak a városok sorrendjét kell odahaza felírni egy cédulára, vagy ha jó eszünk van hozzá, a fejünkbe és akkor alig kell kérdezősködni. A méteres FULGOR reklámtáblák mindent megmondanak. A benzin és olajellátás a lehető legtökéletesebb. Minden faluban van már benzinkút. Igen okosan jelzik egyes társaságok már előre a kútjaikat. Például „Rifornimento FULGOR 500 méter“, ami azt jelenti, hogy FULGOR töltőállomás 500 méternyire van. Ez azért jó, mert akkor az ember már előre készül a megállásra és már előre keresi a kútát, míg ha hirtelen veszi észre és túlszalad rajta, rendszerint tovább megy a másikhoz, mert a hátramenetet az ember lusta bekapesolni és ezzel is időt veszít.

Ami általában az egész túrát illeti, dacára a kellemetlen, néhol hideg és esős időnek, kellemes volt. Néhol bizony a bunda is elkelt és a sál alig került le a nyakról vezetés közben. Ami pedig a fehér vászonruhákat illeti, azzal alaposan megjártuk. Egész Palermóban mi képviseltük a lenge nyári öltözetet. A nők javarésze még bundákban járt Rómában, Nápolyban, de még Palermóban is. Ami pedig a fürdést illeti Szicília kék ege alatt, egy pillanatig sem kívántuk. Havat ellenben láttunk éppen eleget, sőt visszafelé Pontebba előtt kaptunk olyan jeges esőt, meg havat, hogy jobban beillett volna decembernek, mint májusnak. Aki azonban szépet akar látni és van 3, de még inkább 4 hét ideje, az menjen le Sziciliába és nézze meg a Targa Floriót.

Visszafelé elhatároztuk, hogy hajón jövünk Palermóból — Nápolyig. Tekintve, hogy némi hegy- és kanyarundorom volt, most szó nélkül belementem a dologba, bár a koesi szállítási költsége ugyancsak borsos volt. Dél előtt megváltottuk jegyeinket, délután 3-kor pedig már ott kellett állanunk az Agenzia Navigation Floriò kikötőjében. A koesit egy hatalmas darú segítségével felhúzták a hajóra, majd leponyvázták és mi négytől hétig, míg a hajó indult, meghaltunk. Azért mondom hogy meghaltunk, mert autó hiányában bénák lettünk. Erre könnyen azt mondhatja valaki, hogy „kiskorunkban megverték és az asztal körül kergettek, ha nem autón jártunk“. de hiába, úgy volt. Most lehetett látni, mi a különbség az autón és vasúton való utazás között. Autóbusz, hordárok, folyton pénzkiadás, taxi, lesni a menetrendet, várás, stb. A különbség óriási és mondhatni megfizethetetlen. A hajóút igen kellemes volt. Enyhe szellő, nyugodt tenger. Előkelő társaságban utaztunk, a volán arisztokratáival. Divó, Minoia, Foresti, Chiron és még néhányan voltak a hajón. Kocsijaikat Floriò lovag direkt hajóval küldötte Genuába, ahonnan viszik vissza Molsheimbe vasúttal. A megérkezés igen szép volt, bár a Vezuv ismét szégyelte magát. Ügylátszik, a nápolyi kövezetet szégyelte. Mindazonáltal Capri és a gyönyörű tenger nagyban kárpótló. Este pont hétkor indultunk Palermóból és reg-

Ilyen biztosan és kényelmesen utazik
REITHOFFER
BALLON CORD-on



Reithoffer autopneu
Reithoffer tömörgumi
Reithoffer légkamrásgumi

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

* * *
ISMÉT JÖTT EGY VAGON-
SZÁLLÍTMÁNY ANGOL

SPEEDWELL
OLAJ

MOST MÁR MINDIG LESZ!
JÁRJON SPEEDWELL-LEL, MOTORJA
TOVÁBB ÉL!

* * *
VEZÉRKÉPVISELET: BIRÓ JENŐ
BUDAPEST
VI., LISZT FERENC-TÉR 3
(UJ HELYISÉGEK)

NÉBEL**ÉS
SZIRMAI***modern, hatalmas méretű***AUTOMOBIL
JAVÍTÓ MŰHELYE****VI., Lefel-utca 17/a
szám alatt június-
ban nyílik meg***Széles nagy kapu és
tágas, 40 kocsi befo-
gadására alkalmas
helyiségek*

Szenzációs részlettize-
zési 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

gel félnyelkor értünk Nápolyba. Délután kettőkor folytattuk utunkat zuhogó esőben és este 8-ra benn voltunk Rómában. Mondanom se kell, hogy bőrig ázva. Ez a sportkocsi, amiről Delmár Walter megállapítása szerint el lehet mondani, hogy „Rassig, un-bequem und unzuverlässig.“ Bár a sportkocsira való élcek, mint „Magas fordulatszám, kis teljesítmény!“, „Nagy sebesség, kis átlagok!“ igen helyénvalók néha, mégis megállapítottuk, hogy kis 1.5 literes Bugattink ezúttal is megállotta a sarat és úgy a síkon, mint a meredeken jól végezte dolgát.

Mennyibe került az út? Ezt kérdezi minden ember! Az alantiakban leírom. Először azért, hogy azokat, akik azt gondolják, hogy csak benzin kell és más semmi, kissé felvilágosítsuk, másodsor azért, mert vannak emebrek, akik azt gondolják, hogy egy ilyen túra horribilis pénzbe kerül. Nézetem szerint nem! Négyen mentünk. Részemről tekintve, hogy nem tartozom a békemilliomosok büszke táborába, sem hét-szilvafás földesúr nem vagyok, fejenként 500 pengő hozzájárulást kértem társaimtól, ami megegyezik a II-ik osztályú gyorsvonati utiköltséggel. Kaptam tehát 1500 pengőt és én adtam a kocsit teljesen felszerelve. Nézzük, miként alakultak a kiadások.

Mentünk kb. 5000 kilométert és tekintve, hogy az ut háromnegyed része hegyeken ment keresztül, bizony 100 kilométerenként 16 liter benzint és 0.9 liter Castrol XL olajat fogyasztottunk. Ez összesen 800 liter benzin és 48 liter, vagyis 12 gallon olajnak felel meg. A kocsi átszállítása San Giovanniból Messinába a személyjegyekkel együtt 100 lírába került, míg visszafelé Palermó és Nápoly között a tengeri út a kocsinak 634, egy személynek 85 lírát tett ki. (Összesen 974 líra). Garage naponta: 10—12 líra. Ez húsz-szor véve, 200 líra. A kocsit ötször mosattuk, ami minden egyes alkalommal 15 líra volt, összesen tehát 75 lírát tett ki. A 10000 kilométer garanciára adott 6 köpeny ára 740 pengő volt, amiből 5000 kilométert lefutván, 370 pengő számítódik az útra. A javítási költségek (rugólap provizórikus helyrehozása, lyukas benzintartály megforrasztása, kopott lökhárítótengely autogénnel való kijavítása, pneuragasztások, ön-indító rugó és annak kicserélése) kb. 50 pengőt tett ki, ami részletezve, a következőképpen mutat:

160 lit. benzin itthon és Ausztriában à 44 fill.	70.40 P.
640 lit. benzin Olaszországban à 66 fillér	422.40 P.
7 gallon Castrol XL fogyasztás és 2 gal- lon a kicserélésnél, összesen 9 gallon	180.— P.
Átkelés Sziciliába (100 líra)	33.— P.
Javítási költségek	50.— P.
Garage és mosás, pneujavítás 275 líra	90.— P.
Hajóút Palermo—Nápoly 974 líra	325.— P.
Triptique és nemzetk. útigazolvány, biztos.	78.— P.
6 új Pneumatik 5000 kilométerre	370.— P.
	1598.80 P.

Természetesen ehhez járul még egy alapos javítás a túra után. Így az accumulátor rendbehozása szelepcsizolás és kikormozás, az eltörött rugólap teljes pótlása, a karosszéria kijavítása, mely a csomagoktól sokat szenvedett. A karosszéria belsejének kijavítása, a bőrök tisztítása, az egyik eltörött szélvédő üveg és a benyomott sárhányó kijavítása. Mind-

ezt csak azért részletezem oly behatóan, hogy mindenki tiszta képet nyerjen egy ilyen, arányaiban meglehetősen nagy út költségeiről.

A fenti költségekhez Olaszországban bátran számíthatunk napi 70 lírát, sőt többet is, ami 20 napra számítva, újabb 500 pengő személyenként. Ezzel azt hiszem, mindent elmondottam, sőt talán többet, mint kellett volna.

„Motor Cycle film“

1928. június 27-én a Rádus filmszínházban

Már mult számunkban közöltük, hogy az „Automobil-Motorsport“ szerkesztősége megszerezte a világhírű angol Motor-Cycle filmet Magyarország számára. A film nemcsak a szorosban vett motorkerékpárversenyeket mutatja be, hanem kiterjed a nagyobb automobilversenyekre is. A megbízhatósági triálok, a híres angol homokversenyek, a Tourist Trophy, az 1927. évi Angol Grand Prix mind a szemünk előtt fognak leperegni. A kitűnő filmet szerkesztőségünk több kísérőfilmmel a Nagymező-utcai Rádus filmszínházban mutatja be június 27-én este fél 7, 8 és fél 10 órakor. Aki a mult évben a Corsó-ban előadott Motor-Cycle film egy töredékét látta, annak fogalma lehet a teljes film kitűnőségéről, mely nemcsak Angliában, hanem a kontinensen mindenütt nagy tetszést aratott. A jegyek már most kaphatók elővételben a Rádus jegypénztáránál, valamint szerkesztőségünkben.

Amerika harca az angol gumimonopóliummal

Anglia, amely igen hosszú időn keresztül gyarmatai révén a gumitermelést illetőleg abszolút monopolisztikus helyzettel bírt, 1922-ben törvényt hozott, hogy a gumitermelést mintegy 50%-kal korlátozza. Minthogy Amerika a gumiszállításokban Angliától függött, ezen törvény világosan megmutatta, hogy célja Amerika pneumatikáiparát, amely a nyersgumi főátvevője volt, fékezni. Másrészt, hogy a gumiárakat teljesen szuverén módon diktálja, illetve azokat megfelelő módon felemelje. Anglia azonban Amerika leleményességét és szívósságát igen lebecsülte. Egyetlenegy ember: Harvey S. Firestone, a világhírű Firestone-pneumatikok gyártója vetette fel állami támogatással a harcot Anglia ellen, amely végül teljes sikerrel az ő javára dőlt el. Amidőn Harvey S. Firestone-nak „a világnak tett különleges szolgálataiért“ az arany kitüntetést Floridában, Miami Beach legelőkelőbb polgáraiból alakult 100-as bizottság átnyújtotta, Mr. Firestone röviden és érdekesen vázolta az angol monopolium ellen folytatott 5 éves harcát és többek között a következőket említette: „1922 november 1-én az angol gyarmati hivatal a gyarmatok gumitermelését kb. 50%-ra korlátozta. Ezen intézkedés folytán a gumi ára fontonként azonnal 15 centről 37 centre emelkedett. Erre én haladéktalanul a washingtoni kormányhoz fordultam, hogy tiltakozójegyzéket nyújtson át, mert az Egyesült-Államok a világ termelésének 70%-át szücséglük. Ha egy font gumi árát csak egy centtel emelik, ez az amerikai automobilistákat évenként 8 millió dollárral terheli. A helyzet komolyságának megismerésében az 1923. évi kongresszus 500.000 dollárt ajánlott fel, hogy új beszerzési forrásokat találjanak és előmozdítsanak. Ebből 400.000 dollárt a kereskedelmi osztálynak, 100.000 dollárt pedig a mezőgazdasági osztálynak bocsátott rendelkezésre. Ezen pénz egy részét Miami-ban, Chapman-Fieldben még mindig felhasználás alatt van. Az én kísérleteim igen lassan haladtak előre és mindenekelőtt Washingtonban egy irodát nyitva, privátim kezdtem érdeklődni. Új gumiplantázások létesítése céljából megvizsgáltuk a délamerikai Philippinákat és sok egyéb országot, míg végre Libériában igen nagy haladást tudtunk elérni. Az angolok kezdetben, mikor működésemet megkezdtem, kinevették és azt állították, hogy gumiuültetvények ott nem érhetnek meg. Az

államilag támogatott gumiuültetvények azonban, melyek egymillió acret képviselnek, ma már igen nagy eredményeket mutatnak fel és 5 év alatti termésükkel a világ piacát immár lényegesen befolyásolják. Az angol kormány nyugtalan lett és a gyarmatok gumiuültetvényipara súlyos bonyodalmakba került. Ekkor az a hír hallatszott, hogy Baldwin miniszterelnök ezen törvény felülvizsgálására egy bizottságot küldött ki. Abban az időben a gumi ára 42 cent volt és kilátás volt áresésre. Az ár tényleg 28 centre esett és a korlátozó törvény megszüntetése után a gumi ára 21½ cent lett. Ha az ember 5 évi szakadatlan, súlyos munka után célját elérni látja, akkor a megelégedettség igen jóleső érzése tölti el. Angliában heves ellenkezésekre találtam és ellenkezők voltak itthon azok is, akik kezdetben azt hitték, hogy a korlátozó törvény által elért magasabb árak előnnyel fognak járni és a pneumatiká-árak megfelelő emelkedése által nagyobb haszon keletkezik. Ez azonban csak a szerencsére alapozott üzlet, amit egy gyár nem folytathat. A gyáraknak a közönséggel szemben egyedüli kötelessége, hogy azok szolgálatára legyen és az a mély meggyőződés, hogy a gyáros, aki ily módon kötelességét teljesíti, a legjobban jár.”

Karner emlékoszlop

Jeney László, az ismert autóbil- és motorkerékpárversenyző ajánlatára elhatároztuk, hogy gyűjtést indítunk egy a Budakeszi-úton, Rupert Karner szerencsétlen kimenetelű bukásának színhelyére állítandó emlékműre. Az emlékmű egy bronzból készült fejtűdósisakot ábrázolna, mely egy márvány alapzaton foglalna helyet. Felhívjuk a magyar automobilista- és motorkerékpárostársadalom azon tagjait, kik kegyeletüknek kifejezést óhajtanak adni, hogy járuljanak hozzá adományaikkal, bármily csekély összeg legyen is az, a megboldogult Karner emlékének megőrkítésére szolgáló emlékmű felépítéséhez. Az adományokat lapunk hasábjain nyugtázzuk. Lapunk 100 pengővel nyitja meg az adományozók sorát. Az adományokat szerkesztőségünk címére (Rózsa-utca 111.) „Rupert Karner emlékmű” jelíggel kérjük beküldeni.

Capzárifakor

AZ ANGOL TT. EREDMÉNYEI

Szenior Angol TT: Távolság: 427 km. 1. Dodson (Sunbeam). 2. Rowley (AJS). 3. Hatch (Scott).

Junior Angol TT: A. Bennett (Velocette) 3:50:52. 2. J. Villis (Velocette). 3. K. Twemlow (Dot-Jap).

Lightweight Angol TT: 1. F. A. Longman (OK-Supreme) 4:11:50. 2. Barrow (Royal-Enfield) 4:20:01. 3. E. Twemlow (Dot-Jap) 4:29:26.

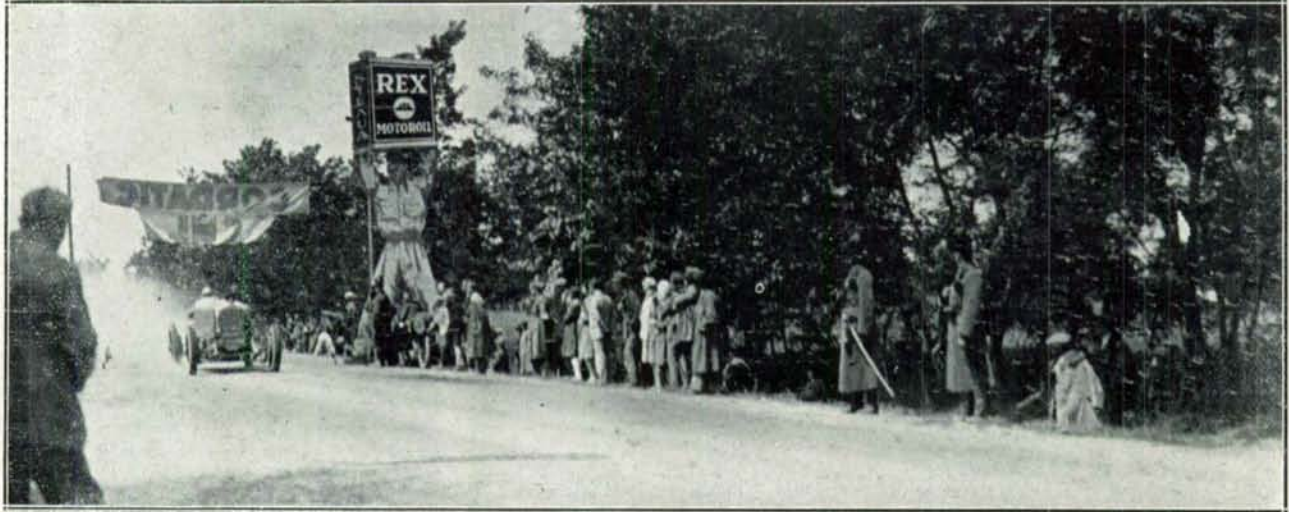
Az Angol Tourist Trophyról jövő számunkban részletesen beszámolunk.

AZ „AUTOMOBIL-MOTORSPORT“ husvétii versenyének díjai június hó végén kerülnek kiosztásra. A kétszedelem oka, hogy az adományozók egy része többszöri felszólításunkra mindeztideig nem küldte be a felajánlott díjat. Ezúton is felkérjük mindazokat, akik versenyünkre díjakat ajánlottak fel, hogy a lehető legsürgősebben küldjék be szerkesztőségünkbe.

Szegeden a Délmagyarországi Automobil Club alakuló közgyűlése volt május 17-én, a szegedi városháza nagytermében. Az egyesület elnöke dr. Shvoy Kálmán tábornok lett. A titkári teendőket Matolcsy Elemér századosra bízták. A megválasztottak között 4 fővédnök, 9 védnök, 11 díszelnök, 1 elnök, 2 társelnök, 3 al-elnök, 9 tagú igazgatóság, 31 tagú választmány, 6 póttag, valamint 9 a titkári hivatalba beosztott személy szerepel. Lett választva még 5 tagú számvizsgálóbizottság, 6 tagú sportbizottság, 4 tagú műszaki bizottság és egy 3 tagú gazdasági bizottság.

187.090 km.

A magyar automobilbajnokságok első pontszerző futama – Egy nap Nyíregyházán – Fantasztikus sebességek – Kitűnő rendezés – A Bugatti, az Austro-Daimler és a Steyr vezet a bajnokságokban



Albrecht kir. herceg Steyr-kocsiján a célban 150 kilométeren felüli sebességben.

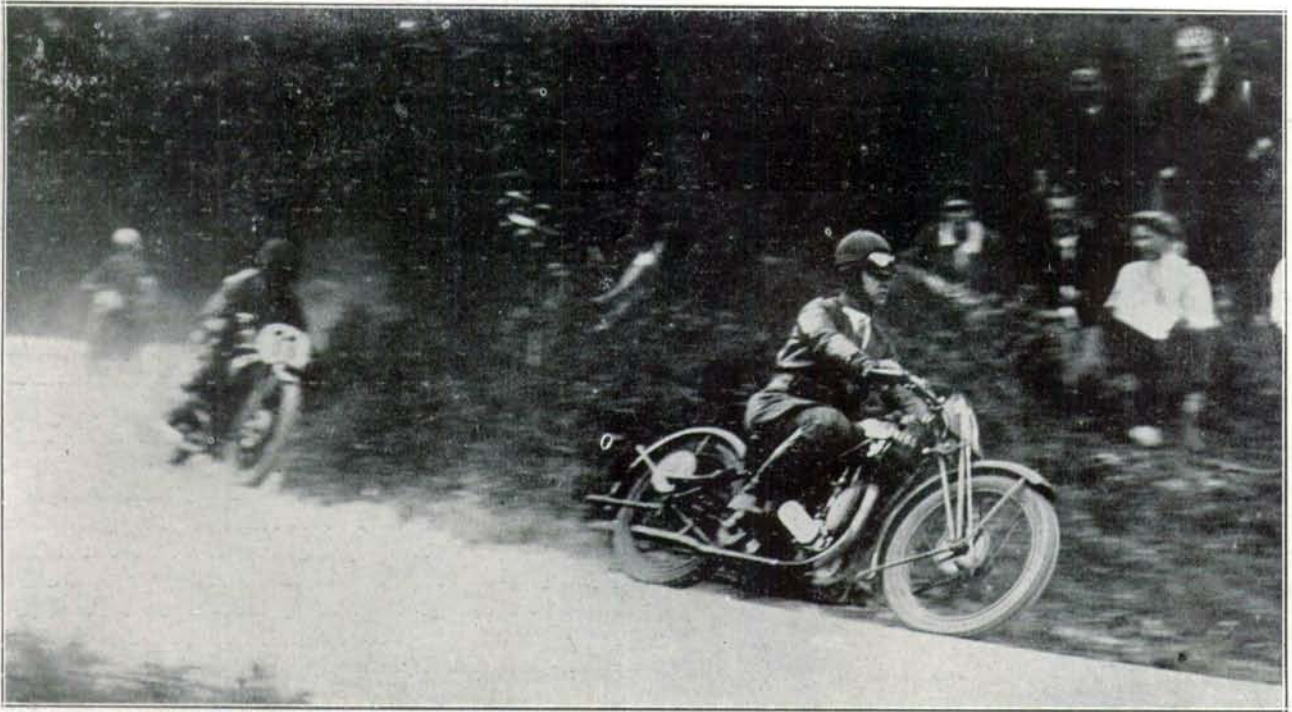
Szombaton délután szerkesztőségünk teljes felkészültséggel, egy Bugatti túrakocsin, egy Sunbeam-sidecaron és egy solo Arielen elindult Budapestről, hogy tanuja legyen a TTAC ezidei versenyének, melynek főszáma a 10 kilométeres sikkverseny a Nyíregyháza—Rakamaz közötti műúton, a magyar automobil és motorkerékpár bajnokságok pontszerző versenye volt. Ismerve a multat, okosabbnak tartottuk, ha Debrecenben töltjük az éjet. A vidéki városokban ilyen nagy események idején bizony az ellátási viszonyok nem a legrózsásabbak és gyakran megcsúsznak, hogy a nyugalomra és pihenésre vágyó versenyzők kénytelenek a földön tölteni az éjszakát. Mint értesültünk, most sem volt másként. Ezirányban az organizáció ügylátszik még nem volt egészen jó. Ajánlatos lenne a versenyzők egy részét a jövőben magánházakban is elhelyezni. Félnegykor indultunk Budapestről és este nyolcra mindannyian Debrecenben állottunk az Arany Bika Szálló előtt. Az utak terén határozottan javulás észlelhető. A henger igen sok helyütt dolgozik és az utak 85 százaléka az automobil számára már jónak volt mondható. Szerkesztőségünk motorkerékpáros tagjai már ellenkező véleményen voltak és nézetük szerint, részükre még igen sok volt a rossz útszakasz. Útközben igen érdekes esetünk volt. Megállottunk egy az országúton álló automobil mellett, megkérdezve, van-e valamire szük-

ségük. A kocsi vezetője az „AUTO” című automobilszaklap egyik főszerkesztője volt. „Nem kell semmi!” volt a lakonikus válasz, amit egy pár kínos másodperc múlva a „köszönöm” szó is követett. Mint később megtudtuk, benzincsőtoréssal álltak a nyílt országúton és csak úgy tudtak Nyíregyházára jutni, hogy állandóan töltögettek a benzint a szerelékfalán lévő kis tartályba. Véletlenül a nálunk lévő flexibilis benzincsővekkal könnyen segíthetünk volna rajtuk, ha kértek volna, dehát hogy is képzelhető, a konkurrens lap szerkesztőitől „segítség” kérni.” A jelzés hiány ezen a vonalon is nagyon érezhető. Több igen fontos elágazásnál sokszor nagyon kétes, hogy

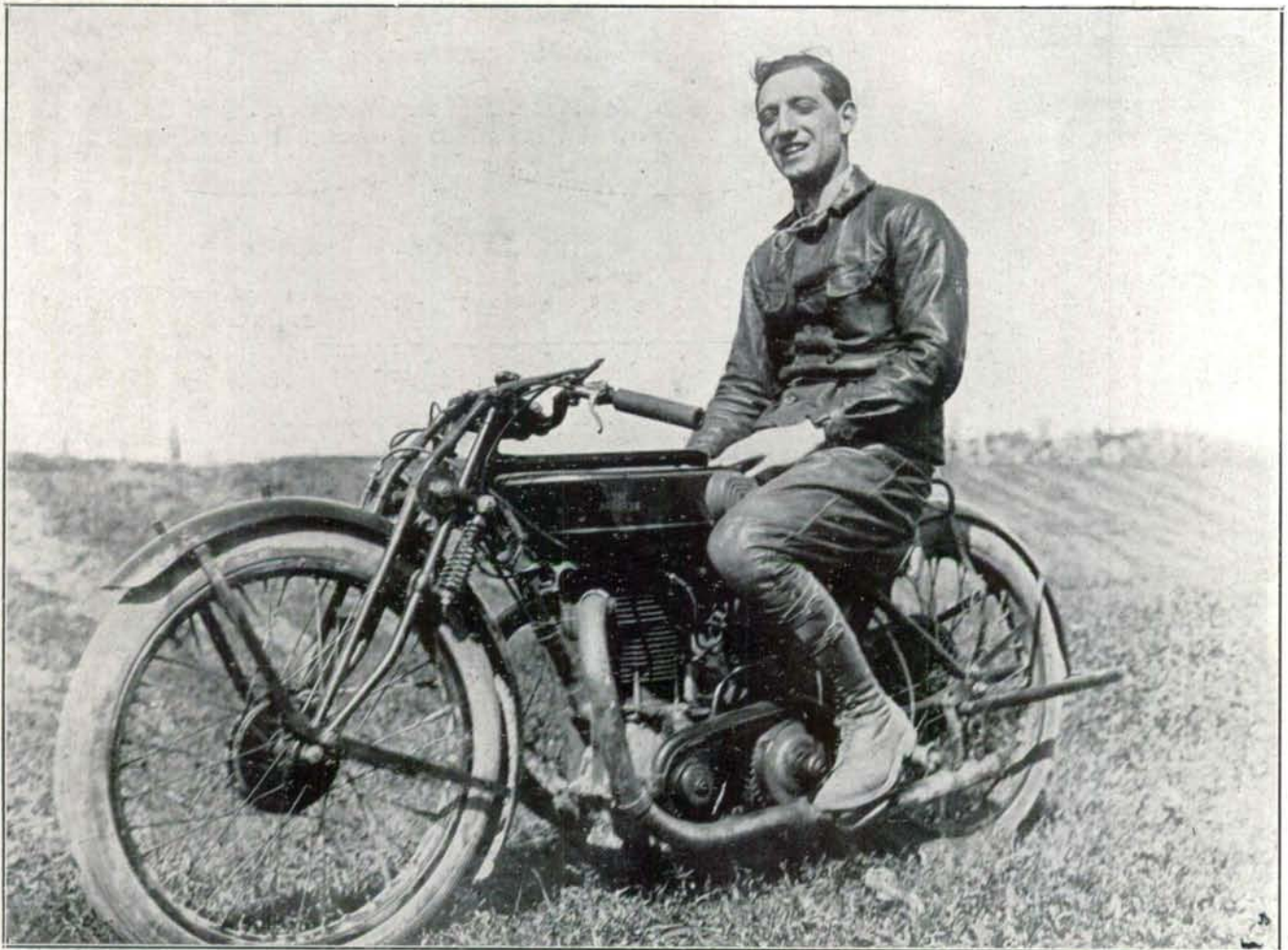
merre vezet a jó út. Ilyenkor megállni, térképet előszedni, vagy kérdezősködni, bizony nagyon sokat levesz a kitűzött jó átlagból és egy 200—250 kilométeres útvonalon 15—20 perc mindig elvész a tájékozódásra. Eszembe jut ilyenkor egy Párisból a minap hazatért jó barátom nyilatkozata, mely szó szerint így szólt: „Pista mindig szidtalak, mért bántod már azt a KMAC-ot, de most, hogy hazajöttem Franciaországból és Szentgottárdnál átléptem a Balkán határát, mert Balkán vagyunk a szó szoros értelmében automobilistikus szempontból, azt mondom, hogy le kellene bunkóznunk őket ezért a nemtörődömségért, amivel 8 éven keresztül a magyar utak jelzését elhanyagolták.” „De azért ne



Gróf Zichy Tivadar Bugattijának első tengelyén várja a verseny startját.



Az előtérben Kovács Sándor (17), a kitűnő Ariel-vezető. Mögötte a 11-es Josef Stelzer (BMW), a verseny abszolút második helyezettje. Radicke Helmuth felvétele.



Balázs László, az V. Magyar Tourist Trophy győztese Sunbeamjével a rakamazi sebességi verseny után, ahol ismét a nap legjobb motorkerékpár idejét érte el. (Déván István felvétele.)

írd ki a nevemet, hogy én mondtam!" „Ne félj sógor, nem írom ki!” Így van ez nálunk. Mindenki látja, hogy nem megy úgy, ahogyan kellene, de alig akad egy pár ember, aki meg is mondja. Annak is legtöbb esetben beverik a fejét, ha engedi. Ami pedig a háromszögek felállítását illeti, az szenzációs. Kívánatra szívesen megismételjük a Budapest—Nyíregyházi útvonalat, hogy bebizonyítsuk, hogy nem piszkálódni akarunk. Látunk az úton háromszöget, ahol mondhatni a kanyar a legminimálisabb és csaknem átlátható, de hiányzik számtalan esetben a jelzés a derékszögű, sőt még ennél erősebb fordulók előtt is. Hogy mi értelme van így a jelzésnek, azt igazán nem tudjuk. Fő, hogy a Királyi Magyar Automobil Clubban tudják.

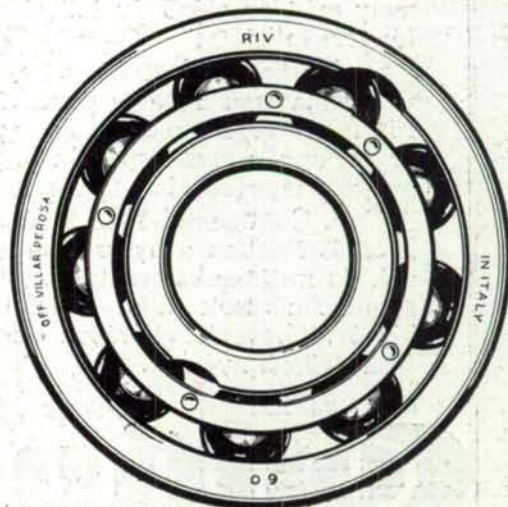
Nyíregyháza. Reggel 7 óra. Nagy a sürgés forgás. A Korona előtti főtéren Kaszala ijeszti halálra az egybegyűlteket és hajt bele a tömegbe, figyelvén a hatást. Ilyenkor búrkalámpja alól szikrázó szemeket szór a tömeg felé. Mindenütt nagy rend, a rendőrség teljes készenlétben. Tekintve, hogy a motorkerékpárok már kora reggel indulnak, azonnal a síkverseny céljához igyekezünk. Az időjárás nagyon kedvez a versenynek. Szép napos, de kissé hideg reggel. Andrassy Mihály gróf, akit régebről ismerünk a versenyekről és akinek birtoka a közelben van, elmondja, hogy az éjjel ugyancsak meg voltak ijedve a hideg miatt, de szerencsére a hőmérő nem ment alább, mint plus 3 fok. A célnál, mely 5—6 kilométerre van Nyíregyházától, már teljes a készenlét. Ott látjuk az egész villamos időmérő berendezést, melyet tekintettel a bajnoki futamra, a KMAC bocsátott rendelkezésre a tiszántúliaknak. Delmár Tódor, a fő időmérő és segédei, a budapesti Urner és Berkovits villamos berendezési cég két agilis vezetője, valamint Magaziner Jenő már teljes

készenlétben várják a start kezdetét. A kék-fehér szalagos TTAC rendezőség, élén Marton titkárral, most a helyzet magaslatán áll. Látszik, hogy az előző évek rendezési fogyatékoságait gondos előkészítő munkával kiküszöbölték és a mostani versenyen minden rendben van. Még a motorosok is meg voltak elégedve, mint utólag szavaikból kivettük. Még Bauer József, az illusztris Ariel exponens sem panaszkodott. Pedig ez már nagy eset. Egyszóval a vidékiek lassan, de biztosan belejönnek a rendezésbe. Kifogásolni valónk mégis van kettő, bár jelen esetben a TTAC egyikről sem tehet. Ezt is látni kellett, hogy azután a jövőben újra meg ne történhessen. Az egyik a cél elhelyezése, a másik a versenypálya állapota.

A cél ekkénti elhelyezése egyenesen életveszélyes. Az időmérő felszerelés felállítása az úttest szélére lehetetlen állapot, amit a jövőben, azt hiszem, a látottak után maga a rendezőség sem fog megtenni. Az időmérő oszlopok, valamint az alacsonyan elhelyezett „Cél” felírás, a cél körül álló időmérők és nézők sokasága magát a célt olyan keskeny tette, hogy alig maradt 4—5 méter szabadon. Aki figyelemmel kísérte a verseny lefolyását, az észrevehette, hogy a versenyzők 50—60 százaléka a cél előtt 200 méterrel érezhetően levette a gázt, mert annyira meglepte a szűk, szinte sikátorszerűvé megszűkített célvonal. Ezt különben az összes versenyzők a futam után egyértelműen konstatálták. A legcélszerűbb volna a jövőben senkit sem felengedni az úttestre és az órát az árokban provizórikusan összetákoltt emelvényre elhelyezni és a „Célt” jelző vásznat jóval magasabbra kifeszíteni. Aki a célnál állott, az látta, hogy egyes kocsik milyen farolásokat végeztek a kolosszális sebességben. Ilyenkor egy-két méter

RIV gördülő csapágyak

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



Dezérképviselő:

SZILÁRD BÉLA

VI., Nagymező-utca 15. sz.

(A Fővárosi Operettszínház mellett)

Telefon: 253-34

és a következő pillanatban 8—10 ember feketé összetört végtagokkal az árokban.

A második az úttest állapota. A Nyiregyháza—Rakamaz közötti műút ma egy kitűnő állapotban lévő országút. Bár mindegyik utunk ilyen lenne. De semmivel sem jobb. Ilyen állapotban lévő országút 4—5 év előtt, amikor a túrautakon a 115 kilométer volt a maximális sebesség, a szó szoros értelmében kitűnően megfelelt. Ma azonban 1928 évet írunk és ma a túrakocsik 120—140, a sportkocsik 140—170 és a versenykocsik 150—210 kilométeres sebességgel száguldanak. Erre a célra a mai rakamazi műút már nem alkalmas. Istennek hála, hogy most baj nem történt, de ha megkérdezzük Zichy Tivadar grófot, hogy milyen érzése volt, amikor 200 kilométer körüli sebességben 20—25 centiméterre volt a kemény pályát szegélyező homokos puha résztől, arról jobb nem beszélni. A TTAC 10 kilométeres sebességi versenyének a jövőben csak akkor lesz létjogosultságuk, ha az országutat a teljes szélességben restaurálják, egyenletlenségeit, bukkanoit teljesen eltüntetik, a domborulatot a minimumra csökkentik és lehetőleg egy bitumenes szakasszá építik át. Ezt megköveteli nemcsak a verseny jövője, de az azon résztvevő versenyzők testi épsége is. Nem hinnők, hogy a TTAC vezetősége ne tudná keresztülvinni, hogy a 11 kilométeres szakaszt a közeljövőben átépítsék. Nekünk magunknak is alkalmunk volt végigfutni a pályát, amiről megállapítottuk, hogy 130—140 kilométerig abszolút biztos, de azonfelül nem. A pálya jelen állapotában dob és a kocsikat olyan csúszásokba hozza, amelyek tízszer parirozhatók, de tizenegyszer katasztrófával végződhetnek. Az ideális állapot az lenne, ha az úttestet a most külföldön olyannyira divatos mérsékelt emelt országúti fordulókkal látnál el. Ez esetben a jövőben is számíthatnánk rá, hogy versenyzőink tömegesen fel fog-

ják keresni a versenyt, mely mindenkor a bajnoki futamok egyik legszenzációsabb küzdelme lenne. Ez nemcsak a mi nézetünk, hanem ismételjük az általunk meginterjúvált összes versenyzők és szakemberek nézete is.

Nézzük magát a versenyt. Természetesen ezúttal a versenykocsik küzdelme, valamint a bajnokságra benevezett sport- és túrakocsik futása állott az érdeklődés középpontjában. Mindenki a gyári vezetés alatt felvonuló Bugattik, a szintén autókon Nyiregyházára szállított Steyrek és a nemkevesebbé komoly szerepet játszó Austro-Daimler küzdelmére volt kíváncsi, akikhez még a magyar versenyzeket favorizáló német Mercedes-Benz vezető Baron Wentzel von Mosau is járult.

Ezúttal a Bugattik kerültek ki győztesen a versenyből. Nagyon komoly előkészülettel, gyári mérnökkel és monteurel, valamint két igen gyors kocsival jöttek el a TTAC versenyére. Gróf Zichy Tivadar egy veszélyt nem ismerő, mindenre elszánt fiatal mágnás vezette az egyik kocsit, egy 2.3 literes Targa Florio típust, míg a 2 literes Grand Prix volánjánál a szintén tehetséges fiatal herceg, Eszterházy Antal ült. Mindkét kocsit maximális sebessége meghaladta a 200 kilométert, ami a versenyen fényesen beigazolódt. Zichy gróf pompás versenyt futott. Olyan eredményt ért el a 10 kilométeres nehéz és amellet hasonló sebességekre teljesen alkalmatlan országúton, amilyent még a legnagyobb optimisták sem mertek remélni. Sikerült neki. Benyomta a volgázt és azt a lehetőséget végig is tartotta. Egy-két ízben, saját bevallása szerint, nagyon közel volt a pálya széléhez, de ez nem riasztotta vissza, mint sok mást és az akarat győzött. De Tilleux, a Bugatti-gyár egyik mérnöke, akít rendszerint nagy és fontos versenyekre küld ki a gyár és aki ezúttal a TTAC és a KMAC túraútnál is menaszálni

Tökéletesség a mi jelszavunk!

Most átadjuk a nyilvánosságnak új és javított modellünket, a

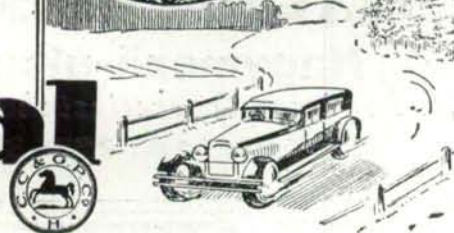
Continental 1928-at,

mely még az előző év teljesítményeit is jelentősen túlszárnyalja.

A szövet felépítménye, a gumifutófelület konstrukciója és az anyagmegmunkálás új alapelvek szerint megy végbe, melyek összessége az általunk az országúton, a versenypályán és a laboratóriumokban gyűjtött tapasztalatok megtestesítői.

A Continental 1928 kiváló tulajdonságait igen jelentős részben a nyersanyag gondos kiválogatásának és megmunkálásának köszönheti, mely elsőrangú gumitechnikusok által előállított új és alaposan kipróbált keverési eljárások szerint nagyértékű kvalitáskészítménnyé lett.

Continental



fogja a magyar Bugatti-versenyzőket és aki már nagyon sok Grand Prix és Targa Florio startjánál volt jelen, kijelentette, hogy gróf Zichy kivételes európai klasszis-versenyző, akinél jobb időt a leghíresebb francia és olasz versenyzők sem értek volna el, nem is szólva arról, hogy akadtak volna olyanok is a nagyágyúk között, akik egyáltalában nem lettek volna hajlandók starthoz állani hasonló pályaviszonyok mellett. Nézete szerint, ha Zichy grófnak elég tréningje lesz, úgy egy 5—600 kilométeres Grand Prixben is egészen komoly szerepet tudna játszani. Herceg Eszterházy még közel sem volt úgy összeszokva kocsijával, mint Zichy. Róla tehát teljes véleményt nem alkothatunk. Egyébként verseny közben lecsúszott a szemüvege, ami idegessé tette és nagymértékben akadályozta egy jobb teljesítmény elérésében, bár a kocsija De Tilleux szerint jóval gyorsabb volt, mint Zichy grófé.

A két Bugatti-menővel szemben Delmár Walter állott ki a már nálunk ismert Kinsky-féle Steyr versenykocsival. A kocsí határozottan lassúbb volt. A speciálisan hegyversenyekre készült 5 literes gépnek már az áttételezése sem volt jó egy sikkversenyre, úgyhogy Delmár kénytelen volt a hátsó tengelyre jóval nagyobb kerekeket felszerelni. Ezáltal a kocsí hátul jóval magasabb volt és stabilitásában is veszített. Ehhez járult még, hogy Delmár a táv elején kissé túlzottan ment bele az egyik kanyarba, ahol kivágódott. Ez volt az oka azután, hogy a táv második felében, mintha óvatosabb lett volna, ami az időben jutott kifejezésre. Delmár nézete szerint a motor fordulatszáma a táv második felében ismeretlen okokból 3000 alá esett. Mindazonáltal Delmár Walter átlagsebessége is kolosszális és elért eredménye így is kitűnőnek mondható, különösen ha tekintetbe vesszük, hogy kompresszor nélkül futotta a pomós átlagot. Hengerűrtartalma viszont kétszer akkora volt, mint a Bugattié.

A fentiek mellett a legnagyobb elismerés hangján kell megemlékeznünk a Daimler-vezetőkéről. Károlyi Gyula gróf 159-es, de különösen Szini János 165 kilométeres átlagsebessége a 3 literes Austro-Daimlerekkel kolosszális. Károlyi Gyula gróf régebbi tönkös, aránvlag magas kocsijával olyan farolásokat produkált, melyeknek parirózsa 160 kilométeres sebességben mesteri vezetésre enged következtetni. Szini János pomós futásával ma a magyar sportkocsibajnokság legrosszabb aspiránsa lett.

Ugyancsak meg kell emlékeznünk még három jeles vezetőről, akik 140 kilométeren felüli átlagjukkal a legjobb magyar vezetők sorába kerültek. Wolfner László megismételte a táti bravurját, de ezúttal egy normál Steyr Type XVI. volánjánál. A nehéz túrakocsival 140 kilométeren felüli átlagot ért el és ezzel az eredményével a magyar túrakocsibajnokság pontozásában első helyen áll. Fényesen futotta be a 10 kilométert Albrecht királyi herceg, ki sárhányóitól mentesített Steyr sportkocsin 147 kilométeren felüli átlagot ért el. Kitűnő teljesítményt produkált Heteés Sándor is 2 literes Bugatti-Sportján. Heteés kompresszor nélkül 142.848 kilométert futott, ami igen magasra értékelendő teljesítmény. Vele együtt 8 magyar versenyző futott 140 kilométeren felül, akikhez számítva a két solo motorkerékpárost, dr. Feledy Pált és Balázs Lászlót, nem kevesebb, mint 10 versenyző érte el a 140 kilométert. Ez olyan szám, ami óriási haladás a magyar automobil- és motorkerékpárversenyek terén és eleven tanúsága a magyar faj sportratermettségének, tudásának és bátorságának.

A verseny egyik igen érdekes momentuma volt Balázs és Feledy dr találkozása a magyar solo motor-

Az idő pénz!

Már azért sem lehet Önnek közbős, hogy autója, melyre sürgősen szüksége van, értékes órák és napokon át

üzemen kívül áll!

A villamosberendezés zavarai egyrésze azon okoknak, melyek miatt a kocsinak le kell állnia. Mennél jobb és megbízhatóbb gyártmányú a villamosberendezés, annál kevesebb bajlódás van vele. Ezért mindig

a világmárka részesül előnyben.

A föld minden fontos helyén elsőrendűen berendezett javítóműhelyeket tartunk fenn, melyek különösen és csak elektromos berendezések és akkumulátorok javításával és beépítésével foglalkoznak. A világ legrégebbi és legnagyobb speciális gyáranak minden segédeszköze és évtizedes tapasztalata rendelkezésünkre áll. **Mi minden gyártmányt a legrövidebb idő alatt reális áron, kezeség mellett javítunk.**

Bosch Róbert k. f. t.
Budapest, VIII., Vas-utca 16
 Telefon: József 455-46, 455-47 és 455-48

kerékpárbajnokság immár második futamában. Ezúttal Feledy dr. teljesen felkészülve vette fel a küzdelmet gyors Nortonján a TT-győztes Balázs ellen. Győznie azonban ezúttal sem sikerült. A fiatalos hév a belemenős stílus ezúttal is győzedelmeskedett és Feledy dr., bár nem sokkal, de alól maradt. Igaz, hogy Feledy gertyája egyizben pillanatokra kihagyott. Ezek a rövid pillanatok azután elégnak bizonyultak arra, hogy Balázs átlagssebessége 146.916, míg Feledy Pálé 141.156 legyen.

Az oldalkocsibajnokság első pontszerző versenyében Rostás István könnyen győzött 100 kilométeren felüli sebességben Douglas-gépén. Egyetlen komoly ellenfelét, Lantai Edét, nagy balszerencse üldözte. Kilométerórájának gumicsöve nem volt kellő gondnal becsavarva az órafejebe és közvetlenül a start után kiesett. Lantai, hogy a hosszú csőnek a küllők közé való jutását megakadályozza, bal kezével az egész távon át tartotta a huzalt és így amellet, hogy a gyújtást sem kezelhette, a kormány fogásában is hátráltatva volt. Lantai Ede ennek dacára 100.636 km. sebességet ért el függőszelepés HRD-sidecarjával.

Igen kellemes meglepetést keltettek a magyar gyártmányú széria Magosix túrakocsik, melyek mindenike jóval túllépte a 90 kilométert, sok igen nevezetes hasonló, vagy nagyobb hengerűrtartalommal bíró külföldi gyártmányt hagyva maguk mögött. A Magosix-ek üzembiztonsága és gyorsasága a MAC futárversenyén, valamint a rakamazi sebességi versenyben fényesen beigazolódt.

A verseny részletes eredménye a következő:

A Rakamaz—Nyiregyháza 10 kilométeres síkverseny részletes eredménye:

Automobilok:

1. Gróf Zichy Tivadar (2300 Bugatti-kompressor) v. k.	3:12.42	187.090 km.
2. Delmár Walter (4380 Steyr) v. k.	3:25.32	175.608 km.
3. Eszterházy Antal herceg (1992 Bugatti-kompressor) v. k.	3:30.71	171.432 km.
4. Szini János (2992 Austro-Daimler) s. k.	3:38.19	165.132 km.
5. Gróf Károlyi Gyula (2994 Austro-Daimler) v. k.	3:45.45	159.984 km.
6. Báró Wentzel v. Mosau (6800 Mercedes-Benz-kompressor) s. k.	3:46.04	159.264 km.
7. Albrecht kir. herceg (4380 Steyr) v. k.	4:04.45	147.518 km.
8. Heteés Sándor (1992 Bugatti) s. k.	4:12.43	142.848 km.
9. Wolfner László (4380 Steyr) t. k.	4:15.92	141.156 km.
10. Gróf Vay László (1496 Bugatti-kompressor) v. k.	4:56.82	121.608 km.
11. Toldy Szabó László (2996 Lorrain-Dietrich) t. k.	4:59.01	120.384 km.
12. Rákosi Lajos (2300 Tatra) t. k.	5:20.75	112.500 km.
13. Halmágyi Béla (4750 Fiat) t. k.	5:57.70	100.836 km.
14. Hartmann László (3680 Hupmobile) t. k.	6:13.04	96.510 km.
15. Somogyi Andor (1992 Magosix) t. k.	6:15.15	95.976 km.
16. Udvardy György (1992 Magosix) t. k.	6:18.68	95.220 km.

17. Báró Bánffy F.-né (1992 Magosix) t. k.	6:22.32	94.212 km.
18. Csobaji Gyula (2444 Fiat) t. k.	6:28.94	92.772 km.
19. Rónay Endréné (2444 Fiat) t. k.	6:29.54	92.520 km.
20. Hartzler Oszkár (1460 Fiat) t. k.	6:45.50	88.848 km.
21. Gorove Antal (1992 Magosix) t. k.	6:46.09	88.668 km.
22. Szigeti Andor (1992 Magosix) t. k.	6:52.61	87.372 km.
23. Szaich Ottó (1992 Magosix) t. k.	7:00.44	85.788 km.
24. Tankóczy Károly (990 Fiat) t. k.	7:06.49	84.492 km.
25. Paull József (1538 Citroen) t. k.	7:06.49	84.487 km.
26. Gróf Majláth Gézáné (1568 Steyr) t. k.	7:07.18	84.276 km.

Oldalkocsis motorkerékpárok:

1. Rostás István (596 ccm Douglas)	5:31.05 mp.	108.756 km.
2. Lantai Ede (596 ccm HRD)	5:54.58 mp.	101.592 km.
3. Bauer József (497 ccm Ariel)	6:43.80 mp.	89.316 km.
4. Stark József (988 ccm Harley Davidson)	6:59.36 mp.	85.896 km.



U. S. A. Indianapolis nagy díja 1928. V. 30. Mind a tizenkét győztes

BOSCH-MÁGNESSEL

Az Ön motorjához is a legcélszerűbb gyújtása

Bosch

7674 f

BOSCH RÓBERT K.F.T. BUDAPEST, VIII., VAS-UTCA 16.

MAC II. országos
futárversenye.

CORDATIC

előtt nincs akadály!

1

Delmár Walter (Steyr)

2

Somogyi Andor (Magosix)

3

Sir László (Magosix)

büntetőpont nélkül
győztek Cordaticon!

Eladási központ:
VI., Mozsár-utca 9

Motorkerékpárokat a legprecízebben, legolcsóbban
Vajk Tibor motorkerékpár javítóműhelye **javit.**
 Javitások határidőre pontosan készülnek. **Budapest, VI., Hajós-utca 25.**

5. Szántó László (550 kcm Chater Lea)	8:11.88	73.3 km.
6. Pálincás Pál (346 kcm Zenith Jap)	9:16.67 mp.	64:656 km.

Solo motorkerékpárok:

1. Balázs László (498 kcm Sunbeam)	4:05.28 mp.	146.77 km.
2. Dr. Feledy Pál (490 kcm Norton)	4:15.50 mp.	141.156 km.
3. Bauer József (497 kcm Ariel)	4:55.80 mp.	122.004 km.
4. Rostás István (596 kcm Douglas)	5:01.07 mp.	119.512 km.
5. Böckh László (347 kcm Sunbeam)	5:03.28 mp.	118.800 km.
6. Hóra Nándor (499 kcm Rudge W.)	5:11.88 mp.	115.740 km.
7. Kuseff Miklós (498 kcm Dormán MAG.)	5:15.50 mp.	114.264 km.
8. Deli Lajos (490 kcm Zenith)	5:19.55 mp.	112.824 km.
9. Burghardt István (499 kcm Panther)	5:23.91 mp.	111.420 km.
10. Szilner József (348 kcm Chater Lea)	5:34.69 mp.	107.784 km.
11. Kovács Gyula (348 kcm Chater Lea)	5:50.95 mp.	102.852 km.
12. Székelyi Árpád (557 kcm Ariel)	6:21.23 mp.	94.464 km.
13. Hajdan József (348 kcm Douglas)	7:35.90 mp.	79.092 km.
14. Schuster Rezső (596 kcm Douglas)	7:41.48 mp.	78.028 km.
15. Gubán Ferenc (500 kcm New-Henley)	8:06.31 mp.	74.052 km.
16. Kovács Emil (660 kcm Horex)	8:09.83 mp.	73.584 km.

17. Steuerer Rudolf (348 kcm Velocette)	9:07.34 mp.	65.808 km.
18. Pesti János (348 kcm Velocette)	9:25.22 mp.	63.684 km.
19. Stanzel Szilárd (348 kcm Rex-Acme)	13:16.47 mp.	45.216 km.
20. Waldner Adolf (500 kcm Raleigh)	14:41.79 mp.	40.824 km.

A sóstói homokversenyben indult 12 automobil, 3 oldalkocsis motorkerékpár, 8 solo motorkerékpár. Helyezésük a következő:

Automobílok:

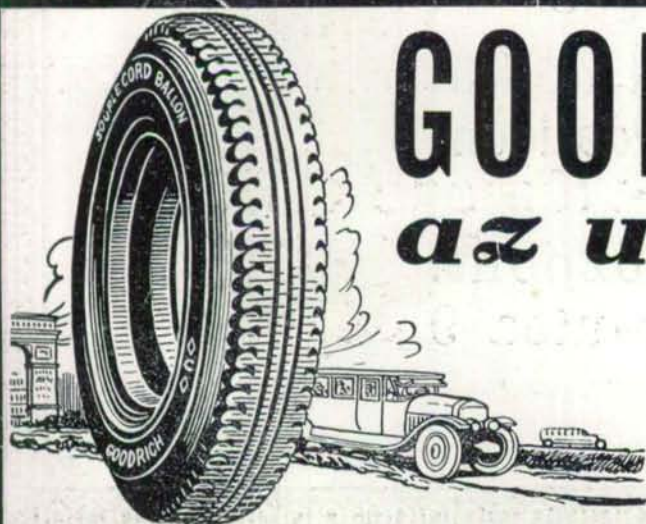
1. Szini János ADM	6.00 ¹ / ₅
2. Baron von Wentzel Mosau Mercedes	6.34 ² / ₅
3. Toldy Szabó László Lorrain Dietrich	7.35 ³ / ₅
4. Dr. Halmágyi Béla Fiat	8.47 ⁴ / ₅
5. Hartmann László Hupmobile	8.49 ⁵ / ₅
6. Dr. Csobaji Gyula Fiat	9.26 ⁶ / ₅
7. Udvardy György Magosix	9.32 ⁷ / ₅
8. Rónay Endréné Fiat	9.36 ⁸ / ₅
9. Gróf Majláth Gézáné Steyr	10.16
10. Báró Bánffy Ferencé Magosix	10.21 ¹ / ₂
11. Hartzler Oszkár Fiat	10.34
12. Tankóczy Károly Fiat	11.03 ¹ / ₅

Oldalkocsis motorkerékpárok:

1. Bauer József Ariel	11.05
2. Stark József Harley Davidson	12.25 ¹ / ₂
3. Szántó László Chater Lea	13.33

Solo motorkerékpárok:

1. Burghardt István Panther	11.33
2. Waldner Adolf BSA	11.36
3. Jeney Zoltán Velocette	11.56 ³ / ₅
4. Kovács Emil Horex	12.03 ² / ₅
5. Schuster Rezső Douglas	12.37 ⁷ / ₅
6. Kuseff Miklós Dormán MAG	13.04 ⁴ / ₅
7. Székelyi Árpád Ariel	13.29 ¹ / ₅
8. Pesti János Velocette	13.34 ⁵ / ₅



GOODRICH PNEU

az utak királya

Szilárd Béla

Budapest, VI., Nagymező utca 15.

Telefon: Teréz 253-34.

TTAC síkversenye 1928

Wakefield Castrol Motor Oil

ISMÉT GYŐZ!

- A leggyorsabb versenykocsi:
gr. Zichy Tivadar (Bugatti) 187 km-es átlag
- A leggyorsabb sportkocsi:
Szini János (A. D. M.) 165 km-es átlag
- A leggyorsabb túrakocsi:
Wolfner László (Steyr) 141 km-es átlag
- A leggyorsabb szóló motorkerékpár:
Balázs László (Sunbeam) 146 km-es átlag
- A leggyorsabb oldalkocsi:
Rostás István (Douglas) 108 km-es átlag
- A homokverseny győztese: Szini János (A. D. M.)

**Castrol olajat használt
Mindenki használja**



Kapható mindenütt!



A 350 kcm. kategória második csoportjának startja. A fordulóban Zamecsnik Gyula (41), Zamecsnik Tivadar, a Junior TT győztese, Pesti János (39), Hummel Endre (34), Kovács János (38), Asztalos Ferenc (40) és Sabrnák Oszkár (36). Radicke Helmuth felvétele.

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



Karl Gall — a 8-as —, aki kitünő BMW-motorkerékpárján több, mint 3 perccel vezetve, a 15-ik körben pneudefekt miatt kénytelen volt abbahagyni a versenyt. Munkácsi felvétele.

MAC II. FUTÁRVERSENYE 1928

Éjjel
Nappal
Vizen
Árkon
Bokron és
Uttalan utakon csak
motorkerékpár végzett büntetőpont nélkül
a **MAC** futárversenyén.

1**KI?**

Ifj. Horthy István

MÉRAY**MOTORKERÉKPÁRON**

MÉRAY
MOTORKERÉKPÁRGYÁR RT. Budapest, IV., Váci-utca 1-3

MAC FUTÁRVERSENY 1928

*A 700 kilométeres országúti, hegyi és vízi menetekkel tarkított
24 órás futárversenyt*

Csajkovszky Emánuel százados úr

A. J. S. gépen

büntetőpont nélkül

minden defekt nélkül futotta végig.

1 A. J. S. a startnál

1 A. J. S. büntetőpont nélkül a célnál

Vezérképviselet: **MAJLÁTH** Hunyadi-tér 12

Szép kiállítású és tartalmas új szaklap jelent meg a közelmúlt napokban a „Kerék” címmel. A szaklap célja gépjárművek egyik legfontosabb részével, a kerékekkel való foglalkozás, különös tekintettel a pneumatikára. Foglalkozni kíván az összes e szakmába vágó kérdésekkel és hasznos tudnivalókat tartalmaz minden autómobil- és motorkerékpártulajdonos számára. A szépen illusztrált és változatos tartalmú szakújság, mely a Magyar Ruggyantaárú Rt. (Cordatic) kiadása és Miklós Pál kiadásában jelenik meg, minden bizonnyal rövid idő alatt nagy elterjedtségnek fog örvendeni.

A Zenith-karburátorok magyarországi vezérképviselőjét, amint arról értesülünk, a Szilárd Béla-cég vette át. Közvetlen híradás, hogy a Zenith-karburátorok gyártása főképpen Lyonban, mint főszékhelyen, 25.000 m² beépített gyártelepen történik, a Zenith Rt.-nek azonkívül gyártelepei vannak Londonban, Berlin-Halensee-ben, Detroitban (USA) és Turinban. Kereskedelmi központjai pedig a párisi főszékhelyen kívül London, Berlin, New York, Milano, Genf, Zürich, Bruxelles, Barcelona, Madrid, Kopenhága és Amsterdamban. Ezenkívül minden országban rendelkezik egy vezérképviselővel. Magyarországon a Szilárd Béla-cég volt az, amelyet a világhírű vállalat méltónak talált vezérképviselőjének megbízásával, figyelembevételével ezen közismert cég igazgatását, mellev a hazai motor- és autótulajdonosok és vállalatok mindennemű kívánságainak kielégítésére törekszik.

Szeptember 16-án lesz az idén a Semmering hegyi verseny. A távolság 10 kilométer. Start: Schottwien, 566 méter magasság. Cél: Semmering, 984 méteren. Magasságkülönbség: 418 méter. Átlag emelkedés: 4%. Maximális emelkedés: 10%. Útvonalrekord autómobiloknak: Carraciola (Mercedes-Benz) 6:40.79/100, motorkerékpároknak: Karl Gall (New-Imperial) 7:22.7/10. Mint hírlik, az idei Semmering-versenyen hatalmas magyar invázió készül.

Szeptember 25-29-én lesz Mussolini védnöksége alatt a harmadik világkongresszus az autómobilszállítás ügyében. Az első Newyorkban volt, míg a másodikat a múlt évben tartották Londonban.

A KMAC sportbizottsága elhatározta, hogy három versenyzőt, névszerint dr. Feledy Pált, Urbach Lászlót és Balázs Lászlót kiküld Genf-be, az Európa-bajnokságokra. Utóbbiak egyébként elfoglaltságukra való tekintettel nem óhajtanak kimenni és így valószínűleg csak dr. Feledy fogja képviselni színeinket. Egyébként ajánlatos volna mások kiküldéséről is gondolkodni. Meggyessy például igen nagy formát mutatott a TT-én. Remélhetőleg a kiküldésnél ezidén méltányosabb lesz a KMAC. Mert ha már kiküldünk egy versenyzőt, úgy lássuk is el kellő mennyiség anyagiakkal, nem úgy, mint a múlt évben, amikor Urbach Lászlónak a Nürburgringre 5 milliót adtak és ő kénytelen volt csaknem kétszer annyit a magából ráfizetni. Ha a vezértitkár úr egy párisi útért 60 milliót számít fel, úgy legyen méltányos a versenyzők kiküldésénél is.

A belga FN-gyár a nagy keresletre, mely az utóbbi időben gyártmányai iránt mutatkozott, 18.000-re emelte fel az évi gyártást. Különösen a 350 km-es modellek iránt van nagy kereslet. A kitűnő belga motorkerékpár magyarországi vezérképviselője az V., Szabadság-tér 18. szám alatt van.

Revizióra szorul az új luxusadó-rendelet. Ha figyelemmel elolvassuk az új luxusadó-rendeletet, azt látjuk, hogy az mondhatni derékban kettévágja a magyar karosszériaipart. Ugyanis kimondja, hogy karosszált kocsiknál 14 lóerőig a luxusadó 5%, ez azonban alvázakra nem vonatkozik. Hogy mi készítette a pénzügyminisztériumot erre a rendeletre, azt nem tudjuk, de hogy ez téves, annyi bizonyos. Ha egyszer egy autó 14 lóerőn alul van, annak az alváza szintén 14 lóerőn alul van.

Újabb fúzióról rebesgetnek a német autóiparban. Hír szerint a Daimler-Benz (Mercedes-Benz)-művek fúzionál a Münchenben lévő Bayerische Motorenwerke (BMW)-vel.

Ray Keech világrekorder kocsiában három Liberty repülőgépmotor volt, melyeknek összhengerirtartalma 81.177 cm., ami megfelel 108 darab kis Austin-Seven hengerirtartalmának. Ray Keech 207.55 angol mérföld, vagyis 333.947 kilométer sebességet futott és így sikerült neki a Campbell-féle rekordot némileg túlszárnyalni.

Az első Kelet-Nyugat-Európa — Amerika - repülők Junkers-monoplánia, a „Bremen”, melyen Köhl kapitány, báró Hühnefeld és Fitzmaurice az Óceánt átrepülték. Bosch-gyertyákkal volt felszerelve.

Mit hoz a jövő? Segrave sebességi világrekordja a Sunbeam-mel 327.898 km. volt. Ezt 1928 tavaszán Campbell 332.989-re javította. Most Ray Keech a rekorder 333.947 kilométerrel. Hogy mennyire fogja vinni az Opel-rakétaautó, az még a jövő titka.

Hírek a Méray-gyárból. Az új Méray-típus ország-szerte nagy érdeklődést kelt. A gyár az utóbbi időben olyannyira túl van halmozva rendeléssel, hogy csak a legnagyobb nehézségek árán tudja betartani a vállalt kötelezettségeket. A Méray-teamnak a Husvétii versenyen elért szenzációs győzelme után a MAC futárversenyén ismét sikerült egy Méray-vezetőnek, ifj. Horthy Istvánnak a legjobb

eredményt elérni. Jellemző, hogy a hihetetlen nehéz túrautót büntetőpont nélkül csupán egy gép abszolválta és ez magyar gyártmányú Méray volt. Itt közöljük, hogy a gyár a közelmúltban adta át a honvédelmi minisztérium autócsapatának az első új típusú, 750 km-es próbagépet, amit nagy megelégedéssel vettek át a gyártól. Említésre méltó még, hogy Weber Oszkár ket és fél éves 500-as gépével a DAMC versenyén a kilométeren 99.2 km átlagsebességet ért el, ami egy sokezer kilométert ment szériagéptől kiváló teljesítmény.

Az egyik legelső német akkumulátorgyár, a Gottfried Hagen A. G., Köln—Kalk Budapesten az Urner és Berkovits-cégben képviselőt nyert és így a Scintilla-, Fenag-, Index-vezérképviselőt ma már nagy teljesítő-képességű, elsőrendű és olcsó saját akkumulátorokkal rendelkezik. Az Urner és Berkovits-cég, mely a közelmúltban bővítette ki akkumulátoros üzemét, vállalja bármely típusú akkumulátornak szállítását és javítását, hosszú időbeli garanciával, a legolcsóbb napiárakon és a cég eddigi lelkiismeretessége teljes garanciát nyújt arra, hogy az általa szállított akkumulátoroknál minden jogos kívánságot a legteljesebb mértékben kielégít.

Type 220
Ára:
P 1120.—



Kedvező
fizetési
feltételek.

A legelterjedtebb
a legmegbízhatóbb
és a legolcsóbb

túramotorkerékpár

Gyári fiók: VI, Liszt Ferenc-tér 9

Az összes óceán- és északsarki repülőgépek Scintilla-mágnessel voltak felszerelve. Ez évben a repülőtechnika újabb számottevő eredményeket könyvelhet el. Párisba április 18-án érkezett vissza Costes és Le Brix, miután az egész földgömböt berepülték és először szelték át az Atlanti óceánt az afrikai partoktól Dél-Amerika felé, leszállás nélkül. Ez a repülőgép több, mint 56.000 kilométernyi utat tett meg. Alig érkeztek meg a repülők Párisba, midőn a Bremen szerencsésen kikötött Greenly-Islandon. A német repülőknél sikerült először a keletnyugati átrepülés, mely tudvalevőleg jóval nehezebb az Amerika—Európa útvonalnál. De sportszempontról a legnagyobb Wilkins kapitány és kísérelője, Eielsen hadnagy északsarki repülése, melyet egy hárommotoros Fokker-gépen Point-Barrowból (Alaska) a Spitzbergákra tettek meg. A repülők 20 óra és 30 percig tartó útjukon 3500 kilométert tettek meg ismeretlen jégmezők felett, hol is a gép legesekélyebb hibája a biztos halált jelentette volna számukra. Az északi sarkot ugyan Byrd parancsnok is átrepülte már, de ő útja kiindulási pontjára, a Spitzbergákra tért újra vissza. Amundsen „Norgé”-ja is déli irányba tért a sark sikeres átszelése után. Wilkins kapitány teljesítménye tehát egyedülálló a repülés történetében. Tudvalevőleg a repülés csak kétszeri eredménytelen próbaút után sikerült. Az összes fentemlített repülőgépek Scintilla-mágnessel voltak felszerelve és a Bremen motorja is Scintilla-mágnessel volt ellátva. A mágnes tudvalevőleg a gázkeveréket gyújtja meg a hengerekben és ezen elsőrangú fontosságánál fogva nem hiába nevezik gyakran a „motor szívének”. Így nagy utakra természetesen csakis a legmegbízhatóbb gyártmányokat választják s az, hogy a fenti utakon Scintilla-mágneseket használtak, egy újabb fényes tanubizonyosság azok megbízhatóságáról és magas kvalitásáról.

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

ZÜNDAPP

motorkerékpárt vegyen!

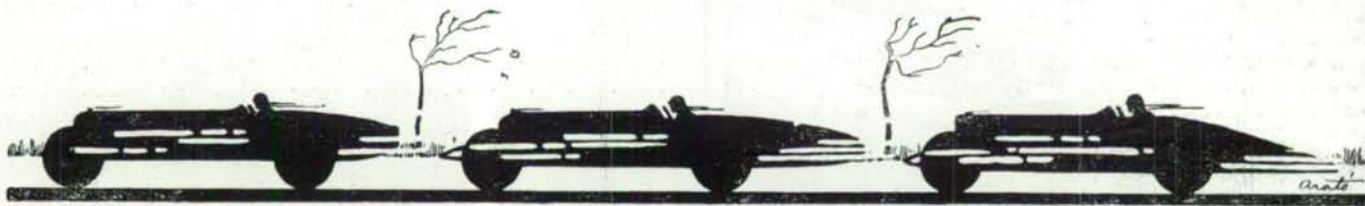
Olcsó, megbízható

Ballon gumi, Terry nyereg, svéd acélváz

Vezérképviselőt:

Vigh Jenő Budapest, V., Honvéd-u. 2

Telefon: Teréz 129-72



A MAC II. futárversenye

A pünkösdi ünnepek alatt rendezte a MAC motorsportosztálya második országos futárversenyét, mely egyike volt a szezon legnehezebb versenyének. Organizáció és előkészítés szempontjából a mostani verseny is méltón sorakozott a MAC által rendezett két Jánoshegyi, valamint a multévi futárversenyhez, mindazonáltal ezidén mégsem mondhatjuk el róla, hogy tökéletesen, minden zavaró incidens nélkül folyt le. Bár a rendezőség mindent elkövetett a verseny sikere és sima lefolyása érdekében, a vis major és az időjárás okozta körülmények olyan akadályokat gördítettek a rendezőség elé és olyan nem várt helyzeteket teremtettek, amelyek a verseny „tökéletes sikerét” erősen befolyásolták. A fentiekhez járult még az értékelésre oly fontos gyorsfutárverseny képleti elbírálása, ami nézetünk szerint semmiképpen sem volt ideális megoldás és semmiben sem járult hozzá a vezetői kézség megoldás és semmiben sem járult hozzá a vezetői kézség

A MAC II. Futárversenyére a multévi ötvennel szemben, hetven nevezés érkezett, ami már e tekintetben is erős haladást jelent és a verseny létjogosultságának eklatáns bizonyítéka. A verseny startja május hó 26-án

este 9-kor volt a MAC Szent Margitszigeti sporttelepén. Itt kapták kézhez a versenyzők két órával az indulás előtt a verseny pontos útvonalát, megfelelő, pontos katonai térképekkel, az időbeosztás, valamint az ellenőrzőlapot. Minden a lehető legnagyobb gonddal volt előkészítve, dacára annak, hogy az utolsó pillanatban olyan akadályok gördültek a rendezőség elé, amire senki sem számított. Az útvonalbeosztást jelző kartonokat még a versenyelőtti napon kétszer kellett újra nyomtatni, mert egy hídbeomlás, valamint egy nem várt útelzárás egészen új feladat elé állította a rendezőséget. Hogy ennek dacára, sikerült az utolsó pillanatban előállott nehézségeket elhárítani, az csak az emberfeletti munkát végző vezetőség érdeme.

Már az esti start előtti hangulatból kitűnt, hogy a gyorsfutárverseny képleti elbírálása elhibázott dolog. A versenyzők 99 százaléka nem tudta, mit jelent a képlet. A versenyzők 90 százaléka — és ez talán nem is olyan szegényes dolog — nem tudott négyzetgyököt vonni, hiszen az életben erre soha sincsen szüksége és legtöbbször ott állottak tanácstalanul. Egy automobil és motorkerék-

pár megbízhatósági verseny nem matematikai „Intelligenzprüfung”, hanem a versenyvezetői tudás és a gépek vizsgálója. Bár a gyorsfutárverseny startja előtt szóbelileg elmagyarázták a képlet jelentőségét, az mit sem von le abból a körülményből, hogy annak beállítása teljesen elhibázott dolog volt. Ha valamire egyszer kiírják, hogy gyorsfutárverseny, akkor az legyen gyors és ne legyen óráverseny. A versenyzők legnagyobb része büntetőpontjait a gyorsfutárversenyen szerezte, mégpedig azért, mert gyorsabban futott, mint a nappali útszakaszon betartott átlagjának kétszerese. Az automobil- és motorkerékpársportban csak egy képletnek van létjogosultsága. „Egy távot kis hengerűrtartalommal, nagy súllyal a lehető legrövidebb idő alatt befutni.” Minden más képlet alkalmazása igazságtalan, ami ezúttal sokszorosán kidomborodott. Azt ugyanis, igazán nem lehet kívánni versenyzőktől, hogy egy fárasztó éjjeli menet után neküljenek átlagot számolni, majd azt megszorozni kettővel, kihozni, gyököt vonni, hogy milyen időt kell kifutniok és órával kezükben abszolválni egy „gyorsfutárversenyt”. Ennek semminemű praktikus jelentősége nincs és nem is lesz soha.

A második, amit feltétlenül szóvá kell tennünk, a „vizesakadály” volt. Midenekelőtt a versenyfeltételekben szó sincs a vizesakadályokról, tehát a versenyzők ezirányban nem is készülhettek elő. Alig volt versenyző, aki mágnesét, vagy indítóberendezését vízellenállóvá tette a futárversenyre. Elérkeztünk a vizesakadályhoz, mely ezúttal némileg megdagadt és magasabb volt, mint azt annakidején a versenyvezetőség konstatálta. Legelsőnek

Delmár Walter futott át rajta és alacsonyan elhelyezett gyújtókészüléke vizet kapván, a motor leállt és Delmár Waltert bizony ökrök húzták ki a vízből. Delmár maga is humorosan fogta fel a helyzetet és 55 büntetőpontjával, a hibát pillanatok alatt kijavítván, tovább futott. Őt követte Szini, Szemick Viktor és Szaich Ottó, akik mindannyian hiba nélkül átfutottak, majd Jakab Tivadar és Waldberg Endre ismét bennrekedtek a vízben. Ekkor történt az, aminek nem lett volna szabad megtörténnie, hogy az ottlévő rendezőségi tag a további átkelést saját felelősségére beszüntette és a többi versenyzőt némi kerülővel egy hidon bocsátotta keresztül, míg az akadályt, mint olyant, megszüntnek nyilvánították. Bármennyire is megnőtt a víz az átkelésnél, bármennyire is veszélyes volt az átkelés a vízben lévő sziklás részek miatt, az akadály illetően való eltörlése teljesen igazságtalan volt. Igazságtalan volt azokra, akik az akadályt hibátlanul abszolválták. Köteleket kellett volna kihúzni, vagy zászlókat kellett volna letűzni ott, ahol a gázló sziklamentes volt, de az átkelést lefujni semmiképpen sem lett volna szabad. Az átkelés lefújása, minden mentőkörülményt figyelembevéve is, elhibázott tény volt. Hiszen hasonló esetek előállanak egy ellenség üldözésénél, avagy egy visszavonulásnál, amikor az akadály megszüntetéséről szó sem lehet.

A verseny egyébként, a fenti két szépséghibától eltekintve, igen szép volt és bizony, úgy a versenyzőket, mint a gépeket a legnagyobb teljesítmények elé állította. Az éjjeli köd, a hideg, valamint a sokhelyütt nehéz és rossz utak, bizony, minden versenyzőt és gépét a maximumig igénybevétték. A futárversenyen egyébként újra bebizonyosodott, hogy az efajta versenyek, bizony, nem 99 százalékban a géptől, hanem bizony az embertől is függenek. A versenyt feladott versenyzők gépei a lehető legjobb kondícióban voltak, de a versenyzők maguk voltak olyannyira kimerülve, hogy képtelenek voltak folytatni a további küzdelmet. Különösen áll ez a szőlőmotorkerékpárosokra, akiket az éjjeli szakasz teljesen kimerített.

Ami a verseny sportértékét tekinti, kiemelendő az új Méray-típuson büntetőpont nélkül elsőnek befutó ifj. Horthy István egyéni győzelme a szőlőmotorkerékpár-kategóriákban, nemkevésbé a Sunbeam-sidecar vezető Stareczky Géza és Csajkovszky Emánuel (AJS) büntetőpont nélküli eredménye a sidecar-kategóriában. A beérkezett szőlőgépjárművezetők különben, kivéve a menetidő be nem tartásért büntetett Erdélyi Ferencet, mindannyian a gyorsfutárversenyen kapták büntetőpontjaikat, ami, nézetünk szerint, semmit sem von le képességeikből és motortudásukból. Ők mindannyian olyan teljesítményt produkáltak, amire a legnagyobb elismerés jár. Ifj. Horthy István (Méray), Barabás Pál (Motosacoche), Gere László (Indian), Kepes Ferenc (Indian), Pajor Imre (Puch) és Zamecsnik Gyula (Motosacoche) voltak a MAC futárversenyének hősei. Ugyanez áll, bár tekintve a 3 kereket, néhány százalékkal kevesebbel, a sidecarversenyzőkre, mint Stareczky Géza (Sunbeam), Csajkovszky Emánuel (AJS), Szentlélek László (BMW) és Bauer József (Ariel)-re, akik szintén hiba nélkül abszolválták a versenyt, csupán a matematikai készség hiánya folytán részesültek büntetőpontokban, vagyis a gyorsfutárversenyen voltak gyorsabbak, mint a képlet.

Az automobilversenyzőknél, eltekintve a vizesakadály eltörlése által keletkezett eltörléseket, különösen meg kell emlékeznünk Delmár Walterről, Szini Jánosról és



A
„BREMEN“
Európából Amerikába
BOSCH-mágnessel és
BOSCH-gyertyákkal
repült. Az Ön motorjához
is a legcélszerűbb
gyújtómágnes és
gyújtógyertya a

Bosch

BOSCH RÓBERT K.F.T.
UDAPEST, VIII., VAS-UTCA 16. SZÁM

VILÁGREKORD!

Daytona-Beach, 1928. évi április hó 22-én. Ray Keech autója a legnagyobb sebességet (óránként 207.552 mérföldes = 333.950 kilométeres átlag)

CHAMPION-GYERTYA

és Firestone-Pneoval érte el. Országos rekord: gróf Zichy Tivadar a Tiszantúli Automobil Club versenyén 187 kilométeres átlagot elért Bugatti-kocsiján

CHAMPION-GYERTYA

volt felszerelve

VEZÉRKÉPVISELET: DÉNES ÉS FRIEDMANN R.-T.

Budapest, VI., Dessewffy-utca 29

Telefon: 289-86, 144-71

FABRIQUE NATIONAL

a világrekordgép

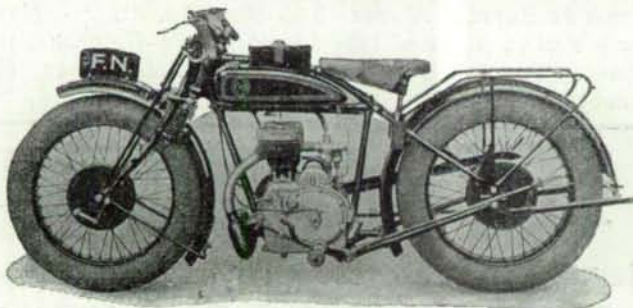


LIEGE. BELGIQUE.

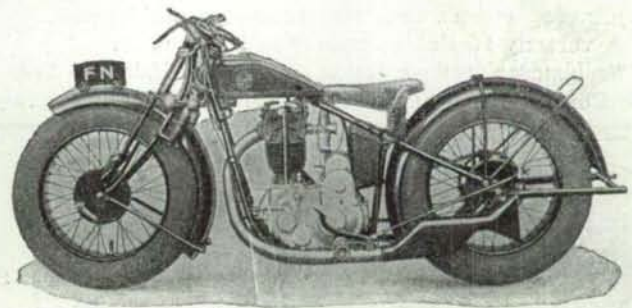
a világrekordgép

VILÁGREKORD

AZ ÁRBAN,
A SEBESSÉGBEN,
A FOGYASZTÁSBAN,
AZ EGYSZERŰSÉGBEN,
AZ ÜZEMBIZTONSÁGBAN



F. N. 350 cm. Type Sahara **1399 pengő**



F. N. 500 cm. M. 67. B. **1850 pengő**

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

18 havi részletre azonnal szállítható!

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



**Felnőtt, öreg, nő és gyerek
Szíve Douglas gépért remeg
Olcsó is és ami a fő,
Részletre is megvehető.**

Szmick Viktorról, akik kitűnő átlagaikkal ismét brilliroztak. Általában az összes autóvezetők, kettő kivételével, szintén az ominózus képletversenyen szereztek büntetőpontokat, amit sikertelenségénél és igazságtalan mivolta miatt éppen olyan joggal lehetett volna annulálni, mint a vizesakadályt. Feltűnő és dicséretet érdemel a magyar Magosix-versenyzők kitűnő szereplése. Az összes nevezett Magosixek végigfutották a versenyt, köztük kettőnek a vezetője szerencsés matematikai tudás által megáldva, még a büntetőpontnélküliek büszke társaságába is belesikerült. Ugyanígy kitűnően szerepelt a Hotchkiss-team is, akiknek vezetői Schmalcz József, Schmalcz Józsefné és dr. Pethes Antal a csapatversenyben futottak be az első helyre. A legmelegebb dicséret hangján kell megemlékeznünk a Morgan-cyclecar vezetőjéről, dr. Bezsilla Nándorról, aki szintén minden hiba nélkül futott be a célba és csupán a gyorsfutárversenyen szerzett nagyobb sebessége révén 1.67 pontot. A Morganokról egyébként a legutóbbi versenyeken tökéletesen bebizonyosodott, hogy igen alkalmasak a magyar utakra, különösen, ha tekintete vesszük, hogy Bezsilla dr. gépe egy tipikus alacsony-építésű versenymodell, amelynél a túramodellek jóval magasabbak és kényelmesebbek.

Igen érdekes képet nyújt a versenyről a rendezőség által készített precíz statisztika, ami élénken mutatja a verseny nehéz voltát.

Indult 68 jármű, 29 automobil, 15 sidecar és cyclecar és 26 szőlőmotorkerékpár. Befutott 23 automobil, 10 sidecar és cyclecar, valamint 9 szőlőmotorkerékpár, vagyis összesen 42. Az összes indulók 38 százaléka adta fel a versenyt, míg a szőlőkategóriában 62.5 százalék nem érkezett a célba. A verseny előkészítése és organizációja, valamint a precíz keresztülvitel Máry Dezső alvezető, Iványi Gusztáv szakosztályi titkár, valamint a körjüket csoportosított hatalmas rendezőgárda érdeme.

A verseny részletes eredménye a következő:

Szőlőmotorkerékpárok: 26 nevező, 24 induló, 9 beérkező. Befutottak és helyezettek: Ifj. vitéz Horthy István

MAC (Méry) 0, Barabás Pál (Indian) 1.03, Gere László UTE (Indian) 1.07, Kepes Ferenc DAC (Indian) 3.75, Pajor Imre (Puch) 10.64, Zamecsnik Gyula KMAC (Motosacoche) 11.29 büntetőpont. A fentiek büntetőpontjaikat mindannyian a gyorsfutárversenyen kapták. Értékelve lett még: Erdélyi Ferenc (Méry) 12 pont, az engedélyezett menetsebesség be nem tartása miatt.

Sidecar-motorkerékpárok: 15 nevező, 15 induló, 9 beérkező. Befutottak és helyezettek: Stareczky Géza MAC (Sunbeam) 0, Csajkovszky Emánuel MAC (AJS) 0, Szentlélek László RAC (BMW) 4.32, Bauer József TTC (Ariel) 13.10 büntetőpont. A fentiek büntetőpontjaikat a gyorsfutárversenyen kapták. Befutott még: Adler-Racz József MAC (Sunbeam) 37.72, Berkovits István dr. KMAC (Méry) 50 büntetőpont. Befutottak még, de helyzetlenek: Czeizel István (BSA) 27.7, Wiesengrund Ferenc (Ariel) 31.5, vitéz Hajdán József MAC (Douglas) 46.3 és Zajác József TTC (BMW) 128.5 büntetőponttal.

Cyclecarok: 1 nevező, 1 induló és 1 beérkező. Befutott és helyezett: dr. Bezsilla Nándor MAC (Morgan) 1.67 büntetőpont. Dr. Bezsilla büntetőpontjait a gyorsfutárversenyen szerezte.

Automobilok: 32 nevező, 29 induló, 23 beérkező. Befutottak és helyezettek: Delmár Walter KMAC (Steyr Type XII.) 0, Somogyi Andor KMAC (Magosix) 0, Sir László MAC (Magosix) 0, Schmalcz József MAC (Hotchkiss) 0, Horváth Aladár (Minerva) 0, dr. Pethes Antal MAC (Hotchkiss) 0.71, Méray-Horváth Lóránt MAC (Magosix) 1.57, Waldberg Endre MAC (Steyr) 1.65, Molnár Gyula MAC (FIAT) 1.68, Szmick Viktor MAC (Weisz Manfréd) 1.82, Paull József MAC (Citroen) 1.87, Jakab Tivadar MAC (Mercedes-Benz) 2.13, Szaich Ottó MAC (FIAT) 2.15, Szini János KMAC (Austro-Daimler) 2.36, Schmalcz Józsefné MAC (Hotchkiss) 2.56, Olbricht Béla (Minerva) 3.61, Igó László (Donnet-Zedel) 4.11, Ungár Ferenc Konrád KMAC (FIAT) 4.57, Csermely Károly ifj. (Magomobil) 5.37, Olbricht Vilmos (Minerva) 5.45. A fentiek büntetőpontjaikat kivétel nélkül a gyorsfutárversenyen szereztek. Befutott még: Méray-Horváth Endre MAC (Magosix) 22.70, Benyovits Sándor KMAC (Peugeot) 60.94 és Kaszala Károly MAC (Magosix) 11.06 büntetőpont.

A team-díjat a MAC 5. csapata nyerte. Tagjai voltak: Schmalcz Józsefné, Schmalcz József és dr. Pethes Antal, mindannyian *Hotchkisson*. 3.27 büntetőponttal. — Második a *Minerva-team*. (Olbricht Béla, Olbricht Vilmos és Horváth Aladár) 9.06 büntetőponttal. — Harmadik a *MAC 3. team*. (Sir László, Méray-Horváth Lóránt, Méray-Horváth Endre) mindannyian *Magosixon*. 24.35 büntetőponttal.



HERMETIC

a legtokéletesebb cseppfolyós tömítőanyag
motorok, traktorok, pumpák részére
stb. Olcsó! Időmegetakarító! Megbízható!

DÉNES ÉS FRIEDMANN R.-T.

BUDAPEST, VI., DESSEWFFY-UTCA 29

Telefon: 289-86, 144-71

Szmick Viktor (750 Weiss Manfréd túrakocsi), Kiss Béla (172 James-Villiers), Waldberg Endre (1000 Harley-Davidson sidecar) és Bezsilla Nándor (1096 Morgan-Jap) a Dunántúli Automobil- és Motorclub kitünően sikerült gyorsasági megbízhatósági versenyének a győztesei — Sok nevező, ambiciózus rendezés és nagy érdeklődés jellemezte a szombathelyi DAMC szépen sikerült első megbízhatósági versenyét

Örömmel tölt el bennünket, mint a magyar automobil- és motorkerékpársport barátait minden klubalakulás, mely a magyar vidéken végbemegy. Az egyes klubok életrevalósága azután aszerint mérlegelendő, hogy mennyiben járulnak hozzá működésükkel a magyar automobilizmus fejlesztéséhez és előbbreviteléhez. A szombathelyi DAMC megalakulása óta a legagilisabb vidéki automobilklubok közé tartozik. Ők voltak az elsők, akik Magyarországon motorfutballt játszottak, a városukon keresztülfutó versenyek résztvevői Szombathelyen mindég példás fogadtatásban részesültek, egyszóval szívvel-lélekkel azon vannak, hogy a magyar automobilizmus nemzeti érdekű ügyét támogassák és előbbrevigyék. A május 13-án megrendezett megbízhatósági túraút, mely az ifjú vidéki klub első országos jellegű versenye volt, kitünően sikerült. A nagyszámú nevezések, a lelkes és igyekvő rendezőgárda és a verseny iránt az egész útvonalon és a budapesti célnál is megnyilvánuló hatalmas érdeklődés voltak azok a tényezők, amelyek a DAMC túraútját a szezon egyik leg-sikerültebb versenyévé avatták.

A verseny érdekes és egyszerű feltételei, melyek értelmében a maximális 65 km-es átlagsebességet leginkább megközelített versenyzők értékeltetnek a legjobban, beváltak, noha a versenyzők legnagyobb része vad rohánással igyekezett a gyorsasági versenyen is nehezen kihozható átlagmaximumot megközelíteni. Feltétlenül meg kell emlékeznünk Toldi-Szabó Lászlóról, aki a verseny vonalát képező Szombathely—Budapest közötti 360 kmes távolságot Lorrain-Dietrich kocsiján fenomenális 65.9 km-es átlagsebességgel abszolválta, de a maximális átlagot 9 tizeddel túllépve, értékelhető nem volt. Toldi-Szabó ugyanis nem vette figyelembe a versenyszabályzat azon szakaszát, mely kimondotta, hogy a 65 kilométeres sebesség túllépése diszkvalifikálást von maga után és azt hitte, hogy a 65 km-en aluli átlagokra vonatkozó plusz és mínusz 3 százalékos tolerancia a maximális átlagra is vonatkozik. Így esett el a biztos győzelemtől. Az elért 65.9 km-es sebesség azonban így is élénk fényt vet a kitűnő Lorrain-Dietrich túrakocsi és elsőrangú vezetője képességeire.

Szép eredményeket hozott a túraútba iktatott és a Tát—Nyergesújfalusi betonúton lefutott kilométer-lancé, mely azonban a verseny értékelésébe nem számított. Sportértéke abból állott, hogy megmutatta, hogy a teljesen túrafelszerelésű motorkerékpárok és automobilon milyen sebességek kihozására képesek. A kilométer-lancén

ezúttal a versenyen kívül indult Albrecht királyi herceg érte el a legjobb eredményt új Steyr sportkocsijával. Elért 133 km-es sebessége igen respektábilis. Említésre méltóak még Kovács János (348 ohc. Velocette) és Löwy Imre (496 ohv. Raleigh) 120 km-es és dr. Bezsilla Nándor (1096 Morgan) ugyancsak 120 km-es eredménye, melyet a betonúton kifutottak. Lantai Ede új 600 kcm-es ohv. Longstroke Jap-pel ellátott HRD-sidecárjával 108 kilométeres tempót ért el, az oldalkocsi legjobb idejét futva.

A verseny részletes eredményeit, valamint a kilométer-lancén kifutott sebességeket alább közöljük:

Automobilok értékelése helyezésük sorrendjében:

1. Szmick Viktor (WM)	890	22.5	50.5
2. Dr. Müller Jenő (Steyr XII.)	1600	20.5	52.5
3. Pintér János (Austro-Daimler)	2500	19.1	56.1
4. Ifj. gr. Mailáth Gézáné (Steyr XII.)	1600	18.4	50.4
5. Hartmann László (Hupmobil)	4400	15.8	55.8
6. Gorove Antal (Mágosix)	2000	15.6	50.2
7. Gróf Nádasdy Ferenc (Steyr XII.)	1600	14.3	63.3
8. Z. Rónay Endréné (Fiat 509)	990	13.1	43.1
9. Grünwald József (Mágosix)	2000	10.2	45.2
10. Okolicsányi Wagner V. (Fiat)	1460	10	42
11. Széll Ödön (Presto)	2670	8.5	45.5
12. Gr. Batthyány L. (De Dion-Bouton)	1328	8.4	40.4
13. Gróf Festetics Pál (Fiat)	1500	8.2	40.2
14. Riemer Tivadar (AD)	2450	8.2	45.2
15. Árvay György (Fiat)	3342	7.1	47.1
16. Mohaupt Lajos (Mágosix)	2000	6.7	41.7
17. Gr. Széchenyi Henriette (Steyr XII.)	1600	5.4	50.4
18. Delmár Walterné (Steyr XII.)	1600	5.2	50.2
19. Dr. Steiner Ferenc (Steyr XII.)	1600	3.6	35.6
20. Schmall Gyula (Fiat)	3342	1.3	41.3
21. Udvardy György (Mágosix)	2000	1	50.2
22. Dr. Szelnár Aladár (Lancia-Lamb.)	2300	2	49.6
23. Gróf Zichy Tivadar (ADM)	3000	4	64.3
24. Stricker Ferenc (Steyr)	3300	5	55.2

Az előírt maximális 65 km-es órátlag túllépése miatt nem nyerhetett helyezést Toldy-Szabó László (Lorrain-Dietrich) 65.9 órákilométer átlagsebességgel.

Az oldalkocsi motorkerékpárok értékelése helyezésük sorrendjében:

1. Waldberg Endre (Harley-Dav.)	1200	11.5	45.5
2. Vigyázó Miklós (BMW)	496	8.3	40.3
3. Szahländer Gyula (Harley-Dav.)	1200	6.6	40.6

Autóruházat

Berendezett toilette- és étkezőböröndök.

Weszely István

Budapest, IV. kerület, Váci-utca

9

Bán LászlóBudapest, V., Vág-utca 5
Telefon: „Lipót“ 911-21**Teherautópótkocsik**Traktorpótkocsik. Ka
rosszériák. Autójavitó

4. Szántó László (Chater-Lea)	550	2.9
5. Kazinczy Gábor (Sunbeam)	346	—5
6. Zsolnay László (Royal-Enfield)	980	6
7. Lantay Ede (HRD)	596	8
8. Báró Sternegg Ferenc (Gillet)	498	—27
9. Hartzler Oszkár (BMW)	498	—31
10. Ifj. Auerbach József (Sunbeam)	596	—47
11. Wellisch Sándor (Ariel)	557	—89

A szőlőmotorokékpárok értékelése helyezésük sorrendjében:

1. Kiss Béla (James)	172	14.5
2. Burghardt István (Panther)	499	11.1
3. Suszter Rezső (Douglas)		10.4
4. Petrovics Ernő (Sunbeam)	492	9.5
5. Steurer Rudolf (Velocette)	350	9.1
6. Martinek István (Rex-Acme)	350	9
7. Salgó Ferenc (Puch)	220	7.8
8. Weber Oszkár (Méray-Jap)	490	7.2
9. Hild Károly (Raleigh)	498	6.4
10. Orendi Norbert (Puch)	220	6.2
11. Gerő Andor (Radco-Jap)	490	6
12. Székelyi Árpád (New-Hudson)	346	4.2
13. Ifj. Kapca József (New-Hudson)	496	1:3
14. Porpácz József (Sarolea)	497	1
15. Kepes Ferenc (Indian-Scout)	744	1
16. Löwy Imre (Rudge-Whitworth)	499	2
17. Lendenmayer Béla (James)	172	2
18. Fusz Ernő (Brough-Superior)	680	3
19. Pesti János (Velocette)	348	6
20. Ifj. Hora Nándor (Rudge-Whitw.)	499	6
21. Kirchknopf István (Puch)	220	12
22. Sebestyén Gyula (Motosacoche)	350	18
23. Kovács János (Velocette)	348	26
24. Schmied István (New-Hudson)	500	36
25. Sággy Ferenc (Puch)	220	36
26. Guzmics Gyula (Ariel)	497	55
27. Polgár Ferenc (FN)	350	58
28. Bauer Jenő (Méray-Blackburne)	400	59
29. Bauer József (Ariel)	497	60

Kilométereredmények:

Sportkocsik: 5000 kcm-ig: A nap legjobb idejét futotta Albrecht kir. herceg (Steyr) 27 mp. Sebesség: 133.308 km. — 1500 kcm-ig: Gróf Széchenyi Henriette (Steyr XII.) 40.1 mp. Sebesség: 89.748 km. Delmár Walterné (Steyr XII.) 41.8 mp. Sebesség: 86.412 km. — 3000 kcm-ig: Gróf Zichy Tivadar (Austro-Daimler) 27.2 mp. Sebesség: 132.192 km. — 5000 kcm-ig: Toldy-Szabó László (Lorraine-Dietrich) 30.1 mp. Sebesség: 119.592 km. Gróf Nádasdy Ferenc (Steyr) 36.9 mp. Sebesség: 97.560 km.

Túraautomobilok: 1100 kcm-ig: Zombory Rónay Endréné (Fiat 509) 45 mp. Sebesség: 79.992 km. Szmick Viktor (Weiss Manfréd) 47.1 mp. Sebesség: 76.428 km. — 1500

kcm-ig: Dr. Müller Jenő (Steyr XII.) 41.5 mp. Sebesség: 86.724 km. Gróf Majláth Gézané (Steyr XII.) 42 mp. Sebesség: 85.788 km. Gróf Festetics Pál (Fiat 501) 48 mp. Sebesség: 83.760 km. Gróf Batthyány László (De-Dion-Bouton) 52.4 mp. Sebesség: 68.688 km. — 2000 kcm-ig: Göröve Antal (Mágosix) 41 mp. Sebesség: 87.804 km. Grünwald és Udvardy György holtversenyben (Mágosix) 43 mp. Sebesség: 83.760 km. Mohaupt Lajos (Mágosix) 46.1 mp. Sebesség: 78.084 km. — 3000 kcm-ig: Dr. Szeinár Aladar (Lancia) 32 mp. Sebesség: 112.500 km. Riemer Tivadar (Austro-Daimler) 34 mp. Sebesség: 105.876 km. Pintér János (Austro-Daimler) 35.7 mp. Sebesség: 100.830 km. — 5000 kcm-ig: Hartmann László (Hupmobile) 33.5 mp. Sebesség: 106.380 km. Stricker Ferenc (Steyr VII.) 37.6 mp. Sebesség: 95.724 km. Árvay György (Fiat 512) 39 mp. Sebesség: 92.304 km. Schmall Gyula (Fiat 510) 39.1 mp. Sebesség: 92.052 km.

Cyclecarok: 1100 kcm-ig: Dr. Bezsilla Nandor (Morgan) 30 mp. Sebesség: 120.000 km. Stanzel Gyula (Morgan) 31.2 mp. Sebesség: 115.400 km.

Oldalkocsis motorokékpárok: 350 kcm-ig: Szántó László (Chater-Lea) 46 mp. Sebesség 78.256 km. — 600 kcm-ig: Lantai Ede (HRD) 33.1 mp. Sebesség: 108.756 km. Hartzler Oszkár (BMW) 37 mp. Sebesség: 97.272 km. Wellisch Sándor (Ariel) és báró Sternegg Ferenc (Gillet) holtversenyben 40.9 mp. Sebesség: 87.984 km. Vigyázó Miklós (BMW) 42 mp. Sebesség: 85.788 km. Zsolnay László (Enfield) 60 mp. Sebesség: 60 km. — 1000 kcm-en felül: Waldberg Endre (Harley) 38.3 mp. Sebesség: 93.960 km.

Szőlőmotorokékpárok: 175 kcm-ig: Kiss Béla (James) 40.2 mp. Sebesség 89.532 km. Lendenmayer Béla (James) 48.5 mp. Sebesség: 74.196 km. — 250 kcm-ig: Kondor Miklós (Puch) 38.7 mp. Sebesség: 92.988 km. Orendi Norbert (Puch) 43.2 mp. Sebesség: 83.304 km. Kirchknopf István (Puch) 43.4 mp. Sebesség: 82.944 km. Salgó Ferenc (Puch) 45.4 mp. Sebesség: 79.272 km. — 350 kcm-ig: Kovács János (Velocette) 30 mp. Sebesség: 120 km. Székely Árpád (New-Hudson) 35.2 mp. Sebesség: 102.240 km. Martinek István (Rex-Acme) 39 mp. Sebesség: 92.304 km. Steurer Rudolf (Velocette) 39.2 mp. Sebesség: 91.800 km. Schuster Rezső (Douglas) 39.7 mp. Sebesség: 90.648 km. Polgár Ferenc (FN) 40.4 mp. Sebesség: 89.1000 km. Pesti János (Velocette) 47.6 mp. Sebesség: 75.600 km. Sebestyén Gyula (Motosacoche) 66 mp. Sebesség: 54.540 km. — 500 kcm-ig: Löwy Imre (Raleigh) 30 mp. Sebesség 120 km. Burghardt István (PM-Panther) 30.1 mp. Sebesség: 119.592 km. Gerő Andor (Radco-Jap) 34.4 mp. Sebesség: 104.652 km. Ifj. Hora Nándor (Rudge) 35.3 mp. Sebesség: 101.952 km. Bauer József (Ariel) 35.4 mp. Sebesség: 101.592 km. Weber Oszkár (Méray) 36 mp. Sebesség: 99.972 km. Hild Károly (Raleigh) 38 mp. Sebes.: 94.716 km. Bauer Jenő (Méray) 38.7 mp. Sebes.: 92.988 km. Ifj. Kapca József (New-Hudson) 42 mp. Sebes.: 85.788 km. Schmidt István (New-Hudson) 60.1 mp. Sebesség: 59.904 km. — 750 kcm-ig: Kepes Ferenc (Indian) 35.4 mp. Sebesség: 101.597 km.

SKODA, LAURIN & KLEMENT

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

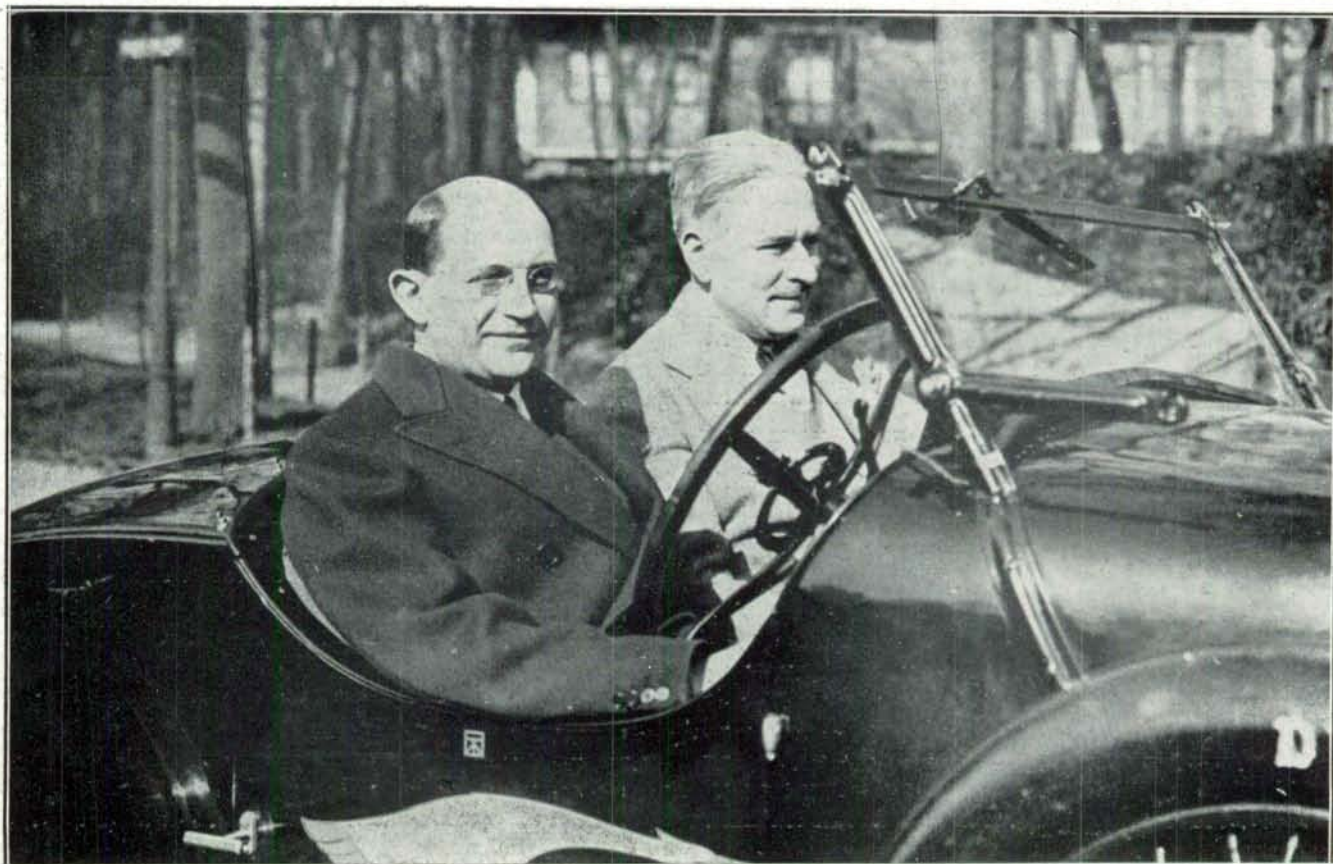
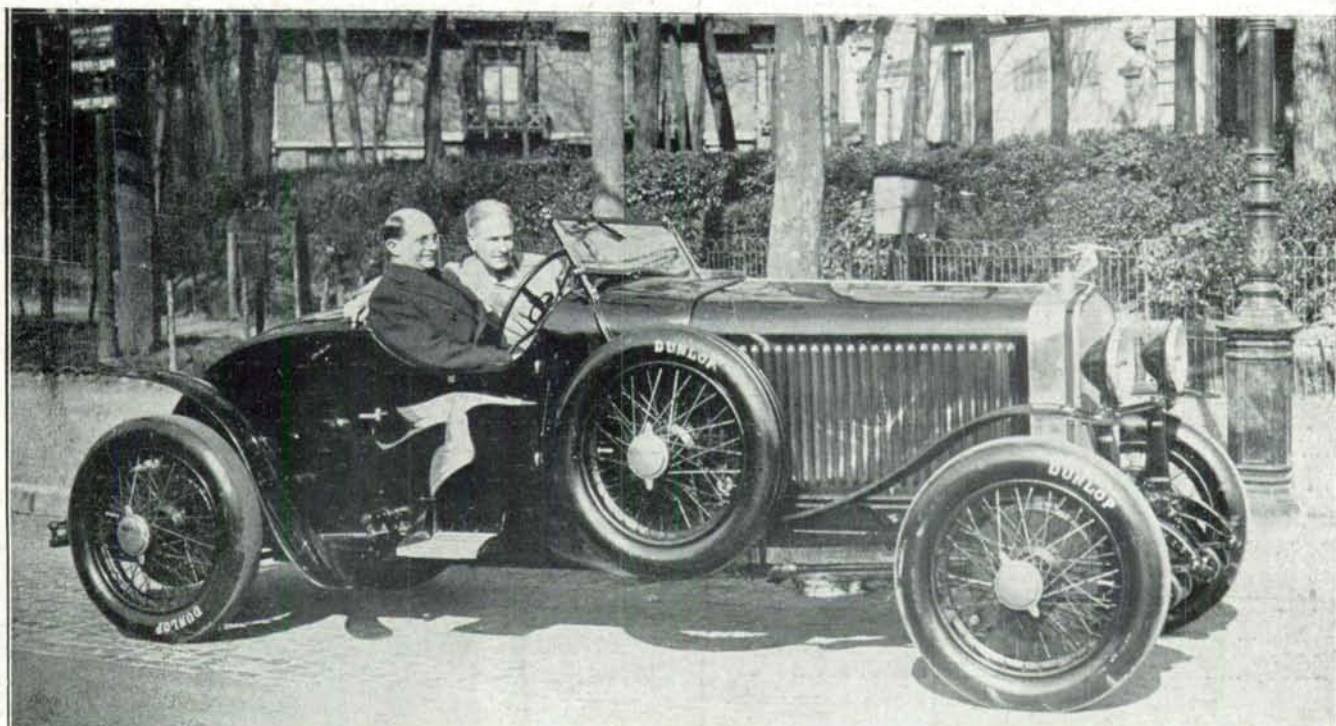
14/50 l. e. szelepnélküli

hathengeres

SZEMÉLYKOCSIK**Vezérképviselő: BUDAPEST, VI., ANDRÁSSY-ÚT 10.****SKODA—HISPANO—SUIZA**

25/100 l. e. szelepes, hathengeres.

SKODA, LAURIN & KLEMENT RÉSZEVTÁRSASÁG**Telefon: Teréz 8—14.**



Bloch és Rossignol, a két kiváló Hispano-Suiza-vezető, akik az amerikai Stutz-gyár kihívása folytán az Indianapolis autodromban 24 órás versenyt futottak. A meccset a Hispano-vezetők nyerték. A versenyt a Stutz differenciáltörés következtében kénytelen volt feladni. A kocsi teljesen megegyezik azzal a modellel, amelyet a Skoda-Hispano-Suiza-gyár készít Pilsenben és amelynek a vezérképviselete Budapesten az Andrássy-út 10. sz. alatt van. Alsó képünk a vezetőket, felső képünk a kocsit ábrázolja.



Az 55-ös Kurt Friedrich (DKW), a 175 km. kategória győztese. Munkácsi felvétele.



A 37-es Zamecsnik Tivadar (Royal-Enfield), a Junior Tourist Trophy győztese. Radicke Helmuth felvétele.



A 11-es Josef Stelzer (BMW) vezeti a mezőnyt. A felvételt a zugligeti villamos hídja előtti kanyarban készítette Radicke Helmuth.



Burghardt István (P. & M.-Panthette) a 250-es kategória győztese az egyik Mátyás király-úti kanyarban. Radicke Helmuth felvétele.

Garázstelszerelések

A közelmúlt napok egyikén alkalmunk volt megtekinteni az Automobil és Pneumatik Rt. cég legújabb szállítmányát, melyet az amerikai „Weaver” garázstelszerelő gépeket készítő gyártól kapott. Az elmésebbnél elmesebb elgondolású készülékek és praktikus felszerelések olyan eredetiek, hogy méltán tarthatnak érdeklődésre számot az autójavitóműhely- és garázstulajdonosok körében. A Weaver-gyártmányok mindeddig ismeretlenek voltak Magyarországon. A Springfieldi (Illinois állam) Weaverművek kizárólag garázstelszereléseket gyárt és mint ilyen, a legnagyobb hasonló gyárak egyike a világon. A gyár külön kísérleti garázsában próbálja ki az egyes speciális készülékeket és így alkalma van gyártmányai gyakorlati értékének a megállapítására. A legjelentősebb amerikai autogyárak, mint pl. a Buick, Dodge, Jordan stb. alkalmazák műhelyeikben a Weaver felszereléseket, ami már egymagában véve szép tanúságát adja azok praktikus értékének.

„A Weaver „Autocrane” (1. ábra) emelődarú, mely személy- vagy teherautók, valamint autó-omnibuszok felemelésére való, különösen a nagyobb nyilvános garázsok, illetve javítóműhelyek tulajdonosait érdekli. Lehetővé teszi pl., hogy megrongálódott autómobilokat gyorsan és olcsón bevontathassunk a műhelybe. Az emelődarú rendkívül erős építésű, teherbírása kb. 2800 kg. Kezelése egy kézi forgatókarral történik, mely tekintve, hogy a mozgó részek surlódása csekély, kevés erő kifejtést igényel. A darú, melynek méretei (bázis) 91.4x74.9 cm., akár gépkocsira, akár a garázsban a padlózatra állítható. Minden darúhoz 10 m. láncot szállít a gyár.

Érdekes és szellemesen egyszerű a Weaver „Hi-Speed Auto Ambulance”. (9. ábra.) Ez a készülék, melynek egyszerű szerkezete ábránkról jól látható, megsérült személy- v. teherkocsik alá helyezve, lehetővé teszi azok gyors és biztos beszállítását az üzembe. A tartó U támasztó csukló cserélhető, hogy egymástól való távolságuk változtatható legyen. Erre azért van szükség, mert a fékvonórudak stb., melyek a tengelyek közelében futnak, így megkímélhetők sérülésektől. A készülék a megsérült gépkocsi első vagy hátsó tengelye alá helyezhető, aszerint, hogy melyik rész nem vontatható a talajon. Vontató rúdja 2.15 m-től kb. 4 m-ig hosszabbítható. A tehergépkocsik számára készülnél ez a távolság jelentősen nagyobb.

Szintén bámulatosan egyszerű és mégis jóformán nélkülözhetetlen a Weaver „Towing Pole.” (Vontató rúd.) Köztudomású, hogy defektes gépkocsik vontatása nem könnyű dolog. Megesik, hogy hirtelen indításnál vagy fékezésnél nemcsak a vontató kötélt szakad el, hanem maga a vontató és vontatott jármű is megsérül, pl. azért, hogy a hirtelen stoppolt vontató gépkocsiba beleszalad a vontatott autómobil. Ezt küszöböli ki a 11. ábrán látható rúd, mely mindkét végén egy-egy univerzális horog és csattal ellátva, a vontató és megsérült gépkocsi közé kapcsolható. A rúd iktatott spirálrúgó megfelelő flexibilitást, ruganyosságot nyújt mindkét irányban (előre és hátra), indításnál vagy hirtelen fékezésnél.

A „Weaver Lifting Hook” (12. ábra) egy kettős horog, mely a gépkocsi első rugóiba akasztva, azt felemeli. Használható a fennebb említett emelődarúval, vagy az autó lift-tel kapcsolatban. Szerkezete

folytán a súly növekedtével az emelőhorogok azt mindig erősebben fogják. A horogvégeket láncal erősíthetjük a rugókhhoz, úgy, hogy azok még rossz úton való vontatásnál sem ejtik ki a terhet. A „Weaver Safety Stand” segítségével a javítandó gépkocsi magas helyzetbe hozható. A 21. ábrán látható készülék a kocsikerekei alá kerül, melyeket azután a készüléken látható láncal rögzítenek.

Igen praktikus és jóformán minden garázs számára nélkülözhetetlen a Weaver „Way Jack”. (10. ábra.) Ez egy kerekeken ide-oda tologatható kocsiemelő készülék. Alacsony építése folytán a legmélyebb építésű kocsik alá is behelyezhető. Egyetlen kéznyomásra felemeli a kocsit. Jelentékeny előny az eddig ismert emelőkkel szemben, hogy könnyen szállítható a garázsban egyik helyéről a másikra, alacsonyága folytán nem szükséges először a kocsitengelymagasságának megfelelően beállítani és igen gyorsan dolgozik. Szóval egy valódi amerikai praktikussággal megkonstruált készülék. Működése képünkről világosan látható. Lábnyomással az emelő tartó részét a gépkocsi alá helyezük és azt egyetlen kéznyomással felemeljük. A kocsit leeresztése szintén egyszerűen és gyorsan végezhető. Minimális magassága 15.24 cm., maximális magassága 35.5 cm. Teherbírása 2300 kg. Ugyanez kapható erősebb kivitelben (13. ábra) speciálisan teherautók és autóbuszok emelésére. Ezen modell teherbírása 4500 kg. Használható ez a készülék mint garázs-korcsolya is. Az autómobil kerekeit ráhelyezve egy-egy ilyen készülékre, az könnyű szerrel tologatható a garázsban nemcsak előre és hátra, hanem

ZENITH KARBURÁTOR

segítette elő a daytonai homokon elért szé-
dületes 335 km 960 m órán-
kénti sebességű világrekordot



Zenith karburátorokkal voltak a White-kocsi
Liberty-motorjai felszerelve

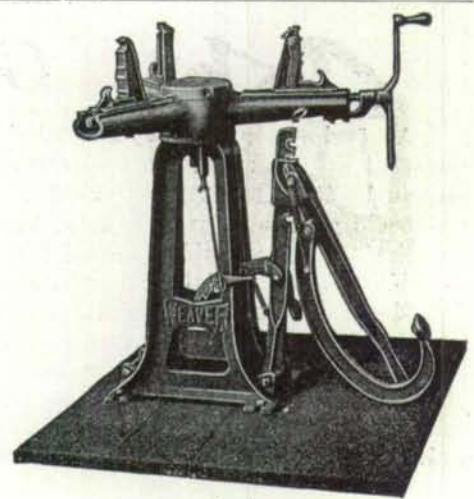
SZILÁRD BÉLA
BUDAPEST, VI., NAGYMEZŐ-UTCA 15
Telefon: T. 253-34



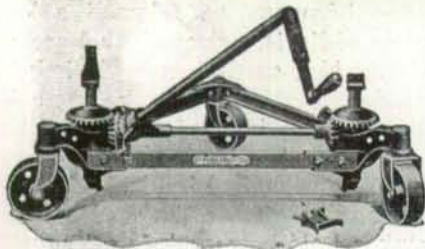
1. ábra.



2. ábra.



3. ábra.



4. ábra.



5. ábra.



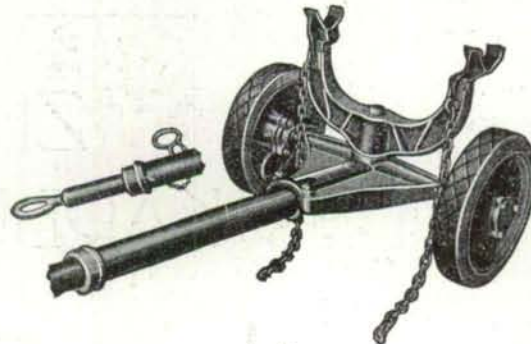
6. ábra.



7. ábra.



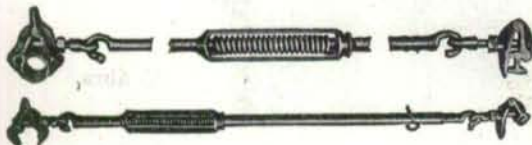
8. ábra.



9. ábra.



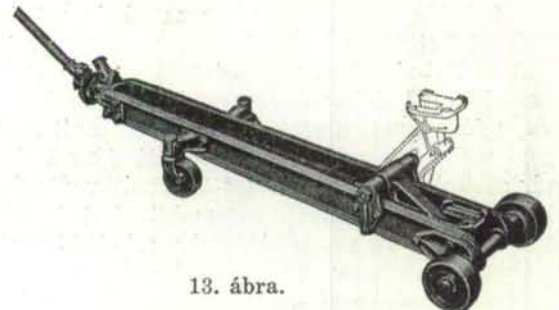
10. ábra.



11. ábra.



12. ábra.



13. ábra.

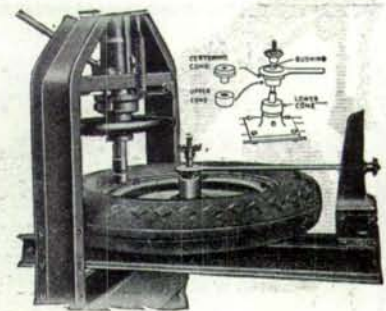
1. ábra. Emelődaru, mely garázsban és automobilra szerelve használható. 2. ábra. Emelőhorog, mellyel a gépkocsi a rúgónál fogva felemelhető. 3. ábra. „Weaver” gumiszerelő készülék. 4. ábra. Kocsiemelő, mellyel a kocsi két első vagy hátsó kereke egyszerre felemelhető. 5. ábra. „Weaver” töltőedény. 6. ábra. „Weaver” garázsvödör. 7. ábra. „Weaver” gumiszerelő készülék működés közben. 8. ábra. „Weaver” fékbetétszerelő készülék. 9. ábra. „Weaver” kocsiemelő, mellyel egyetlen kéznyomással a kocsi felemelhető. (Az alatta lévő ábra a lábnyomással eszközölhető leengedést tünteti fel.) 10. ábra. Rúgós vontatórúd, sérült járművek vontatásához. 11. ábra. Rúgós vontatórúd, sérült járművek vontatásához. 12. ábra. „Weaver” fékbetétszerelő készülék, mely a „Motor Service Press”-re szerelhető. 13. ábra. „Weaver” teherkocsiemelő.



14. ábra.



15. ábra.



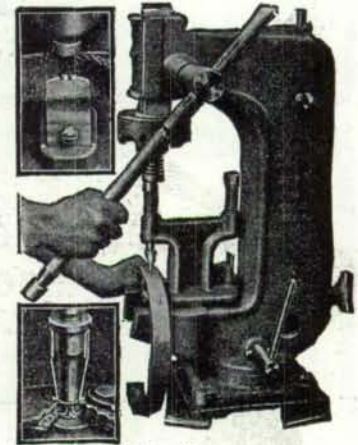
16. ábra.



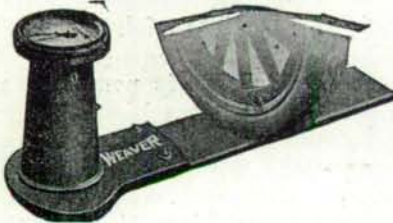
17. ábra.



18. ábra.



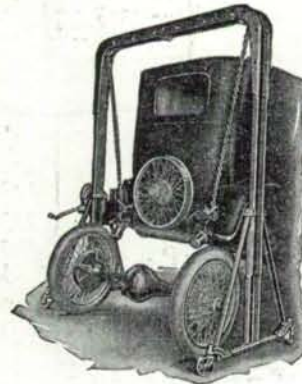
19. ábra.



20. ábra.



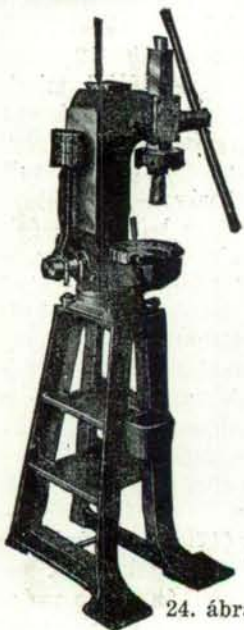
21. ábra.



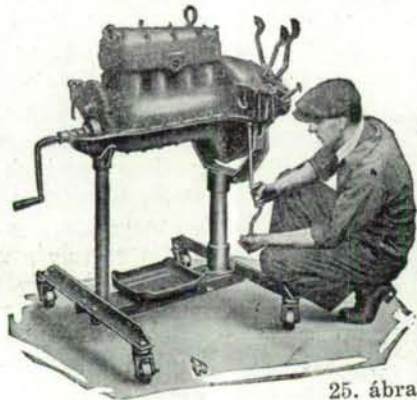
22. ábra.



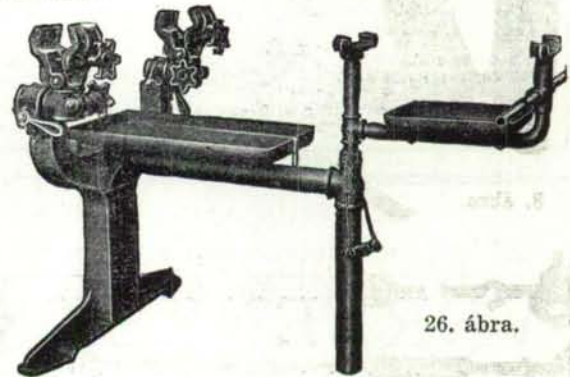
23. ábra.



24. ábra.



25. ábra.



26. ábra.

14. ábra. Dugattyúcsapszeg kinyomása a „Weaver”-préssel. 15. ábra. „Weaver Hi-Speed Press”, egy igen sokféle munkára alkalmas készülék (prés). 16. ábra. Tárcsás kerék egyengetése a „Weaver”-préssel. 17. ábra. Differenciál tányérkerék szegecselése a „Weaver”-préssel. 18. ábra. Préseltacélhíd a gépkocsi alatti munkák elvégzésére. Talajba ásott akna helyett alkalmazható. 19. ábra. Fékbetét szerelése a „Weaver”-préssel. 20. ábra. Mérőkészülék, annak megállapítására, hogy a kocsikerekei egyvonalban („Spur”-ban) futnak-e. 21. ábra. „Weaver”-állvány, mely a gépkocsit kerekeinél fogva tartja. 22. ábra. „Weaver”-autólift, karosszériák stb. felemeléséhez. 23. ábra. Gumszétfeszítő készülék, köpenyek belső részének javításához és ellenőrzéséhez. 24. ábra. „Weaver” Motor Service Press, univerzális garázség. Oldalán látható a hajtórudak stb. egyengetéséhez használható „egyengető-lap”. 25. ábra. Motorbak. 26. ábra. Univerzális hátsóhíd és elsőtengely szerelőállvány.

Autóköpeny	19·80 P
Autóhaube	4·50 P
Szemvédő	—·80 P

Speciális motoros csizmacipők különféle minőségben.

Motorsapka, svájci forma, minden színben	2·50 P
Allower	18— P

HAAS SPORTHÁZ

BUDAPEST, VI., ANDRASSY-ÚT 13.

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

MAGYAR WAGGON- és GÉPGYÁR RT.



:: GYŐR ::

Telefonok: 201, 202, 203

RÁBA

BUDAPEST

V., Deák Ferenc-u. 18.

Telefon: T. 243-00, L. 979-4

3 ÉS 5 TONNA HORDKÉPESSÉGŰ

**Teherautók
Autóbuszok**



**Speciál-és
Pótkocsik**

A magyar utaknak leg-
jobbzan megfelelő autó

A magyar utaknak leg-
jobbzan megfelelő autó

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

EMMAG

Első Magyar Motorkerékpár és Alkatrész Gyár.

VERSENYEKRE

motorkerékpárok leggondosabb előkészítése.

Preciziós motorkerékpárjavítások!

Alkatrészek készítése * Hengerek fúrása.

LŐRINCZ BÉLA, VIII., CONTI-UTCA 28.

Telefon: J. 410-17.

oldalirányban is. A készülék hátsó, golyócsapágyazású kerekei minden irányban elfordulnak és így a vele fel-emelt autó igen kis helyen megfordítható.

A Weaver „Auto Twin Jack” (4. ábra) iker-emelő, a gépkocsinak egyszerre két ponton való felemelésére szolgál. Így pl. felemelhetjük könnyen és gyorsan a kocsit elejét vagy hátulját oly módon, hogy egyszerre mindkét kerék a levegőben van. A készülék alig igényel helyet, mert használat közben a kocsit alatt van. Az iker-emelő kerekei lehetővé teszik a felemelt gépkocsirész helyváltoztatását minden irányban. Kiválóan alkalmas ez a készülék javítóműhelyek, garázsok és karosszériaüzemek részére.

Az „Auto Hoist” egy emelő-híd, mely kétféle kivitelben, személy- és tehergépkocsihoz készül. Ezen emelő-híddal a gépkocsi eleje vagy hátulja a szükséghez képest tetszőleges magasságra felemelhető. Ezáltal lehetővé válik a hátsó híd, első tengely stb. könnyű kiszerezése vagy javítása. A csigás emelőszerkezet a kocsinak vagy a felemelt alkatrésznek visszazuhanását és az ezzel járó esetleges balesetet feltétlen biztonsággal megakadályozza. A készüléken elhelyezett erős golyós és görgős csapágyazású kerekek segítségével, az könnyű szerrel tologatható. Szállítható egy vagy két láncsal. Teherbírása egy láncsal 900 kg., a nagyobbiké 1800 kg. Két láncsal a kisebb típus teherbírása 1350 kg., a nagyobbiké 2700 kg. A befogó keret szélessége a kisebbnél 192 cm., a nagyobbánál 254 cm. A készülék kevés helyet foglal el és könnyű szállíthatósága folytán külső munkára is alkalmas.

Sokféle munka végezhető gyorsan és pontosan a „Hi Speed Press” géppel. (15. ábra.) Ez a készülék egy prés, melynek nyomóereje kivitel szerint 28 és 60 tonna között váltakozik. Kisebbs nyomást igénylő munkák esetén a prés az ábrán jól látható kézikarral működtethető, mely esetben nyomóereje kb. 1 tonna. Nagyobb erő kifejtés a készüléken látható kézi kerékekkel eszközölhető, mellyel a nagyobbik típusú készüléknél kb. 60 tonna nyomást érhetünk el. Minden présen megtaláljuk mindkét működtető kart és azok, ha mindegyikre váltakozva van szükség, a készüléken ejtett változtatás nélkül egymásután alkalmazhatók. A prés acélvázába szerelt munkapad a nagyobbiknál kézforgattyúval, a kisebbiknél anyás csavarok segítségével könnyen lejjebb és feljebb mozgatható. A prés igen masszív kivitelű. Kerete egyetlen acéldarabból készül, tehát nincsen részekből összeszegezelve. A vele végezhető munkák oly sokfélék, hogy bátran nevezhetjük a készüléket egy univerzális garázzgéppnek. A préshez szállítható mindennemű gépkocsik egyes alkatrészeinek szét és összeszereléséhez szükséges szerszám. Következő ábráink egynéhány munkát mutatnak be, melyek a préssel eszközölhetők a részre-elt ú. n. „átalakító szerelvények” segítségével. Ezek a legváltozatosabb munkákat teszik lehetővé. Így végezhető pl. differenciálkerékszégecselés (17. ábra) kúpkerékek stb. a tengelyről le- és felszerelése, tengelyvégek befogása, tárcsás kerekek egyengetése (16. ábra) (a préshez kívánatra szállított szerelvényhez tartozik az aggyal ellátott kerekek felfogására szolgáló állvány, tengely és kónuszok, agynélküli kerekeknél megfelelő befogó lapok és gyűrűk). Kaphatók hozzá továbbá speciális szerelvények Ford és Fordson alkatrészek szereléséhez. Érdekesek a 19. ábránkon látható, külső és belső fékszalagok le-szedésére, illetve újra szalagozására szolgáló segédeszközök. A dugattyú-csapzeg, hajtórúdpersely stb. kinyomása és behúzása szintén eszközölhető ezzel a készülék-

kel. (14. ábra.) Ugyancsak megfelelő rászzerelendő műszer segítségével mint főtengely egyengető stb. is használható.

Egy másik szellemes univerzális gép a „Motor Service Press”. (24. ábra.) Ez a készülék a következő munkák elvégzésére alkalmas: alkalmazható mint könnyebb prés, (szegecseles, perselyek ki- és behúzása stb., stb.), mint 5 tonnás csavarprés, mint dugattyúszabályozó szerkezet, mint fékbetétszerelő (12. ábra) és végül mint egyengető készülék. A készülék oldalára szerelt lapon, mint ábránkon is látható, gyorsan és pontosan ellenőrizhetők a motor hajtórúdjai. A rendkívül szellemes konstrukciójú gép, mely jóformán minden garázs számára nélkülözhetetlen, igen olcsó, különösen ha figyelembe vesszük, hogy ha mindazon munkák elvégzésére, melyeket a leírt „Motor Service Press” elvégez, külön szerszámokat kellene beszerezni, akkor azok ára a „Motor Service Press” árának többszörösét tennék ki. Emellett a készülékkel gyorsabban dolgozhatunk, mint az egyes szerszámokkal, aminek különösen a javító-műhelyknél van nagy fontossága.

Az „Assembling Stand” (25. ábra) speciális motor-szerelő bak, Fordmotorok részére. Az ügyes szerkezetű bak lehetővé teszi a motor karterjének, a lendkeréknek, a porlasztónak stb. könnyű le- és felszerelését. A bak a motor karterjének alsó részét fogja és így az akkor is feltehető a bakra, ha a kartertartó karok esetleg letörték. Mint a legtöbb Weaver-készülék, úgy ez is görgőkön fut és így a motor a bakon bárhová könnyen szállítható.

A Weaver „Universal Axle Stand” (26. ábra) első és hátsó tengely (hátsó híd) szerelésére szolgál. A készülék melynek szerkezete ábránkról világosan látható, magasabbra és alacsonyabbra állítható, miáltal a szerelendő alkatrész a munkás nagyságának megfelelően mindig a legalkalmasabb helyzetbe hozható. A készüléken látható tálak az egyes alkatrészek, vagy pl. a mosásra szolgáló petróleum tárolására szolgálhatnak.

A „Brake Service Machine” (8. ábra) speciálisan fékszalagok, fékpofák, kupplung-lamellák és Ford (rég) transzmissziós szalagok szerelésére szolgál. Az ábránkon jól látható készülék feje, mely elforgatható, négy számszámot tartalmaz. Az egyik egy pontozócsap, mely a fékpofa régi betétjéből kilöki a szegecset, a következő kettő vastagabb, illetve vékonyabb lyukakat üt az új szegecs számára, egyszersmind kisüllyesztve a fékbetét megfelelő részét, míg a negyedik csap a szegecseles végzi. A szerszámokat tartalmazó fej kézzel körbeforgatható és így mindig kiválasztható az a szerszám-darab, melyre éppen szükség van. A készülék állványán látható egy többrekeszes tál, a különböző szögecsék számára, valamint a működtetésre szolgáló lámpedál. Jelentékeny előny, hogy a munkás mindkét kézzel foghatja a megmunkálendő darabot. Ezzel a szerszám-helyettesítő géppel tehát a régi fékbetét eltávolítható és az új felszerelhető, minden fúrás stb. nélkül. Pontos, gyors és tiszta munka jellemzi a fékbetét-szerelő gépet. (A géppel csak üres (nem tömör) vagy hasított végű (Ford) szegecssekkel lehet szegecselni.)

A motor vagy sebességváltóban és a differenciálban lévő elhasználódott olaj leeresztése unalmas, piszkos és időtrábló munka. A Weaver-gyár valódi amerikai ötlettel ezen is tud segíteni, a Weaver „Bucket Pump” (6. ábra) segítségével. Ez nem egyéb, mint egy szivattyúval és csővel ellátott garázs-vödör. A vödör hosszú csőve ráilleszthető a differenciál, motor vagy sebességváltó



„TEVES.”

dugattyúgyűrűk, olajlehúzógyűrűk, zsírcsapcszegek minden kivételben. — Dugattyúcsapok edzve és köszörülve. — Nyersszelepek, zsírcsoprések. — Nagy raktár!

„Kérj n árjegyzéket.” „Kérjen árjegyzéket.”

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

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

TOCH MANÓ

Budapest, IV., Városház-utca 16.

(Saját műhely) Egyesületek kedvezményben részesülnek.

**Kossuth Lajos-utca
13. szám alatt**

megfelelő nagyságú
autóüzletre is alkalmas,
elegáns

**utcai üzlethelyiség
azonnalra is kiadó!**

Érdeklődni lehet a kiadóban!

Legjobb amerikai pneu a

FISK

Próbálja ki! Sohasem fogja megbánni. Tartós!
Olcsó!

Detail árusítás:

NAGY JÓZSEF

Budapest, Andrassy-úti 34

olajleeresztő csapjára és a szivattyú segítségével az elhasználódott kenőanyag egyszerűen lecsapolható. A szívó-nyomó vödör egyszersmind az előbb említett részek petróleummal vagy benzinnel való kimosására és friss kenőanyaggal való megtöltésére is alkalmas. A vödör hosszú csöve folytán a nehezen hozzáférhető helyek sem okoznak kellemetlenséget és az elhasznált kenőanyag a motorból, sebességváltóból és differenciálból percek alatt eltávolítható. Ugyanilyen gyorsan eszközölhető azok friss kenőanyaggal való után-töltése.

A „Weaver Safety Service Can” nem egyéb, mint egy töltőedény, melynek segítségével kilocsogás nélkül tölthetünk üzemanyagot a gépkocsi tartályába. A töltőedény hosszú csöve megengedi, hogy nehezen hozzáférhető helyen pneumatikok, koffer stb. alatt és mögött elhelyezett nyílásokba is kényelmesen tölthessünk benzint vagy olajat. Tűzbiztos és légmentesen zár.

A Weaver „Universal Tire Changer” (7. ábra) egy szerelőpad, bármily nagyságú és típusú pneumatik számára. A pneumatikok felszerelését tárcsás vagy küllős kerékre az ábránkon jól látható hattyúnyak alakú acélszerelőrud végzi, mellyel a legkeményebb gumi is a legnagyobb könnyűséggel felszerelhető. Különösen alkalmas ez a készülék gumijavítóműhelyek részére.

A „Power Tire Spreader”, (23. ábra) mely szintén gumijavító műhelyek számára készül, a gumi peremének szétfeszítésére szolgál, egyrészt a szövet állapotának megvizsgálása, másrészt a gumi szövetrészen végzendő javítások céljából. Konstrukciója olyan, hogy semmiféle káros feszültségnek sem teszi ki a köpenyt. Az alapot képező domború alkatrész benyomja a köpeny felső részét, míg a képen jól látható kampók szétfeszítik a szélét. A készüléket kompresszor által előállított sűrített levegő működteti és így a munkás mindkét kezével foglalkozhatik a javítandó tárggyal. Minden autóbiltulajdonos tudja, hogy pneumatikai fokozottan kopnak, ha kerekei nem futnak egyvonalon („Spur”). A „Weaver Wheel Alignment Indicator”, melyet 20. ábránkon láthatunk, a kerekeknek legkisebb eltérését is érzékelteti. Működése rendkívül egyszerű. A kocsit egészen lassan áttoljuk a műszeren és egyszerűen leolvassuk az eredményt. Kétféle kivitelben, mint stabil és mint hordozható típus kapható. A kocsis alsó részének alapos megvizsgálását, az ott esetleg elvégzendő javításokat és lekenéseket könnyen elvégezhetjük a „Weaver Service Rack” (18. ábra) segítségével. Valódi amerikai ravasz-sággal szerkesztették meg ezt az „aknapótló hidat.” Magassága olyan, hogy az alatta dolgozó mechanikus kényelmesen elfér. Mindegyik futófelület két részből áll és lyukakkal van ellátva, melyeken keresztül a kocsis kerekein felhamozódott hó, sár, stb. lecsuroghat. A mechanikus egy oldalsó ajtón keresztül mehet a híd alá, akkor, amikor a gépkocsi már felszaladt rá. Különleges berendezés gondoskodik arról, hogy a híd el ne csúsz-szék, amikor az automobil felmegy vagy lejön róla. Olcsóbb, praktikusabb és világosabb, mint egy talajba ásott javító-akna.

Számos roppant szellemes és praktikus készüléket gyárt még a Weaver-gyár, mindezek leírásába azonban sajnos, helyszűke miatt nem bocsátkozhatunk. Nyugodtan merjük azonban állítani, hogy a Weaver garázsfel-

Kitűnő állapotban lévő HARLEY-DAVIDSON-SIDECAR eladó

1., Székely-utca 1., 1. em. 7.

szerelési gépek a maguk nemében páratlanok és hogy azok a magán- és bérgarázsok, valamint javítóműhelyek számára nélkülözhetetlenek. Mint mondtuk, a készülékek gyorsan, tisztán és pontosan dolgoznak. Ehhez a három felbecsülhetetlen fontosságú tényezőhöz járul még egy, melyet különösen azok az autóbiltulajdonosok tudnak értékelni, akiknek nincsen soffőrjük és pl. vidéken lakva, megbízható garázs- vagy javító-műhely sem áll rendelkezésükre. A Weaver-készülékekkel ugyanis minden szakképzettség és az űrvezetőtől meg nem kívánható kezűgyesség nélkül lehet bonyolultabb javításokat is, a legnagyobb könnyűséggel elvégezni. Ez már egymagában véve nélkülözhetetlenné teszi a Weaver-gépeket a kocsiját saját maga kezelő és karbantartó űrvezető számára. A műhelyek és garázsok pedig jelentékeny időmegtakarítás mellett kevesebb munkással végezhetnek pontosabb munkát.

FORGALMI HIREK Útépítés

A táti 3 kilométer hosszú betonpálya négyzetméterje állítólag 16 pengőbe került, ami 6 méteres szélességet véve alapul 22.800 pengőt, vagyis 360 millió régi K-t tesz ki. Ha az egész Budapest—Uroszvar, vagyis a wieni főutat hasonlóan csinálnák meg, úgy az 2,090.000 pengőbe kerülne és kb. 20 év múlva lenne kész.

Niessner Aladár mérnök, városi tanácsnok tollából igen érdekes cikk jelent meg a „Vállalkozók Lapja” Útépítési rovatában. Nézete szerint, az új próbautak legnagyobb ellensége a vasabroncskerék, mert törli a burkolatot, különösen pedig ott, ahol hézag hagyatott a két réteg között. A vasabroncsos kerekek, különösen gyorsabb menetnél, dinamikus ütésekkel gyakorolnak a hézagok éleire és így azoknak okvetlenül tönkre kell menniök. Nézete szerint, az aszfaltutaknál ez nem történhetik meg, mert ott nem kell hézagokat hagyni, mint a betonnal.

A speciális tervbevett autótak építése igen lassan halad előre. Kevés, sőt mondhatni egyáltalán nincsenek speciális gépek és így a vállalatok nemigen tudnak kalkulálni a versenytárgyalásoknál. Felmerült az az idea, hogy az állam vegyen speciális gépeket és adja bérbe a vállalatoknak. Annyi bizonyos, hogy nagy a pénzühiány és az állam nem akar külföldi kölcsönt igénybevenni az új autótak megépítésére.

„Moderner Strassenbau” címen Schneider Eduard, kölni mérnök egy 500 oldalas könyvet írt a modern útépítésről. A kitűnő német mérnök könyve 25 pengő.

Ausztriában hatalmas méretű útjavítási munkálatok kezdődtek meg. Egyelőre különösen a főutakat veszik munkába. Így a Wien—Triest, a Salzburg—Innsbruck, a Wien—Linz, a Klagenfurt—Pörtschach, a Bruck a/d. Muhr—Leoben szakaszokat. A Burgenlandban és Tirolban csak később kezdődnek meg a javítások.

Autobolisták! Vigyázat! Tessék kifizetni a hátralékos közlekedési adót, mert a hátralékosoktól megvonják a forgalmi engedélyt. Jobb előbb, mint utóbb, mert azután ismét sok utániárásba kerül a forgalmi engedély visszaszerzése.

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

1000 km-es
BROUGH-SUPERIOR TYPE ALPINE
GRAND-SPORT

olcsón eladó!

Budapest, Hunyadi-ér 12

az a gép, melyet Urbach László a tíli kilométernapon 160 km-es sebességgel az abszolút legjobb motorciképparidit futotta, kifogásolatlan állapotban, oldal-kocsival és tejes vilamos berendezéssel

A Budapest—Wien országút határához közel eső részei pocsek állapotban vannak. Ugy a magyar, mint az osztrák rész nagyon rossz. Nézetünk szerint, akinek nem feltétlenül Wienben van dolga, sokkal jobban teszi, ha Szentgotthárd—Graz utat választja. Itt különösen a burgenlandi részek nagyon jók és általában a Budapest—székesfehérvári út egyes részeit kivéve, minden jó.

Aki Keszthelyre utazott már autón, annak Tapolca után Balatonyöröknél feltunhatott egy kitűnő 6—8 kilométeres útszakasz. Ez a próbaút az úgynevezett „Strassil-sziikákmakadám” burkolat. A vizet át nem eresztő felület, az egyenes kopás, gödrök és kerékvágások hiánya igen jó burkolatot nyújtanak. Mint értesülünk, az idei utépítési programban mar jelentős szerep jut a strassilsziikákmakadámoknak. Így a Székesfehérvár—Veszprém—gráci állami műuton 34 km-ig, a Putnok—aggteleki úton 17 km. kerül ilyen anyaggal megépítésre.

A legközelebbi nemzetközi ütiyi kongresszus az USA-ban lesz 1929 január—februárjában. Minden államot meghív Amerika és a kiküldöttek az Egyesült-Államok vendégei lesznek. A kongresszus, hír szerint, 10—15 amerikai állam utépítési rendszerét és annak műszaki megoldását fogja megtekinteni. Az amerikaiak 400 ember érkezésére számítanak. Hogy Magyarország kiket fog kiküldeni, az még kérdés.

Folynak az utépítési kölcsöntárgyalások. A kereskedelmi miniszter hathatósan forszirozza az általa megkezdett utépítési program végrehajtását. A pénzügyi kormány csak úgy engedélyezi a körülbelül 30 millió pengős kölcsönt, ha pengőben és Magyarországon veszik fel. Viszont a bankok idegenkednek ilyen nagy pengőkölcsön kiadásától. Az eddigi tárgyalások szerint az állam a kölcsönt 20 évre venné fel és erre lekötne az autódából befolyó jövedelmeket. Ha az utépítési program megkezdése a jövő évre tolna, úgy ebből az államnak 2 millió pengő kára lenne, mert ennyibe kerül az egészen átépítésre szoruló utak provizórikus javítása.

Autóbuszközlekedés lesz a Rózsadombra. Mint hírlík, rövidesen kiírják a versenytárgyalásokat a hegyi autóbuszokat illetőleg. Itt, nézetünk szerint, nem kellett volna sokat gondolkodni, hanem megnézni a híres alpesi utak „Postautoit”. Azok közül, amelyek játszva futnak fel a Gotthárdra, a Stifiser Jochra, azok közül kellene választani.

Két fillérrel emelték a benzinvállalatok a benzin árát. Az emelést, mint értesülünk, további emelés fogja követni, mert az árakat az importparitásra akarják felhozni. A benzin volt eddig az egyetlen, mely nem volt drágább, mint a legtöbb európai országban. Úgy látszik, valaki az olasz 66 filléres benzint akarja alapul venni.

A Budapest-környéki hegyekben — a Svábhegyen, Jánoshegyen — nagyarányú utépítések és javítások folynak. Az Istenhegyi-úton a három derékszöget, a híres útkaparókanyart eltüntették, a Jánoshegyre vezető szerpentint mesésen kiépítették. Új kitűnő út létesült a Svábhegy gerincén is, csak a bukkanók nem akarnak eltűnni. Kíváncsiak vagyunk a most lezárt Normafa-útra, melyet most vízfelfolyócsatornával látnak el. Itt van a Svábhegy 4 legkellemetlenebb bukkanója. Reméljük, mire újból látjuk, a bukkanók már a múlté lesznek. Felhívjuk erre a körülményre a székesfőváros utépítő urainak figyelmét.

Értesítjük, hogy az I. ker., Istenhegyi-út, Hieronymi-út és Óra-út közötti szakaszát átépítjük és ennek következtében az átépítés tartama alatt a Svábhegyen egyirányú forgalmat léptetünk életbe, még pedig felfelé: Nógrádi-úton és Istenhegyi-úton, lefelé: Mátyás király-úton, Csillagvölgyi-úton, Zugligeti-úton, vagy Béla király-úton és Zugligeti-úton át. A rendes forgalom életbeléptetését külön fogjuk közétetni.

Hírek

Az olasz automobilbajnokság állása a következő:
1. Nuvolari és Campari 3—3 pont. 3. Borzacchini, Matarassi és Cucinotti 3—1 pont. Nuvolari, aki a bajnokság három fontos pontszerző versenyén győzött, egyenlő pontszámmal áll Camparival, aki a Targa Florióban a legjobb olasz volt. A Targa-győzelem ugyanis 3 pontot számít. Nuvolari állítólag megövtá a pontozást.

Mint most értesülünk, a Targa Florio 1500-as kategóriájában, ahol Campari 17 másodperccel győzött gróf Conelli ellen, utóbbival igen kellemetlen incidens történt. A Maserati-kocsin versenyző Fagioli 25—30 kilométeren át nem engedte előzni, amivel kb. 50 másodpercet veszített Camparival szemben. Az előzés végre úgy sikerült, hogy Conelli mechanikusa gyertyákat és egyéb kemény tárgyakat vágott az előttük lavírozó Fagioli fejéhez, aki végre utat adott Conellinek, de Camparit már behozni nem bírta. A verseny végén az egyébként higgadt természetű Conelli gróf dühében torkon ragadta Fagiolit és igazi olasz módra alaposan helybenhagyta.

Az Osztrák Touringclub által a napokban rendezett túraúton 54 automobil, 45 motorkékpár és 34 sidecar indult, ami összesen 130 jármű. A startolók nagy száma élénk bizonyítéka az osztrák motorosportok fejlettségének.

Rupert Karner, a kiváló osztrák motorkékpáros halálát tulajdonképpen tüdőgyulladás okozta. Karner haláláig agóniában volt, úgy, hogy Istennek hála, semmit sem szenvedett. Holttestét Wienbe szállították és május 31-én temették el óriási részvét mellett.

Június 10-én csapott össze Wienben az osztrák Motorrennfahrervereinigung motorfutballesapata a svájci válogatottal. Összel az angol válogatott csapat jön Wienbe. Az osztrákok hozzánk intézett levelükben kérdezik a magyar motorosfutball híveit, nem volna-e lehetséges egy magyar—angol meccs létrehozatala. A tervet Puch János, kiváló motorosunk vette a kezébe. Sajnos, a rossz magyar gazdasági viszonyok útját állják ennek a szép sportnak nálunk, mert senki sem hajlandó saját gépével játszani. Reméljük, a viszonyok lassú javulásával e téren is lesz előbbrejutás.

A svájci motorkékpárbajnokságba számító Neuchatel—Chaumont hegyversenyt (távolság: 7 km., magasságkülönbség: 652 m., célmagassága: 1100 m., átlagos emelkedés: 9%, maximális emelkedés: 13%) Boucard (490 ohv. Norton) nyerte 5:40.6 új útvonalrekord alatt.

Össze halasztották a Miskolc—Zsolca—ongai circuiten tervezett motorkékpáros Grand Prix lefutását. A késedelem oka, hogy a pálya kijavítása még mindig késik. Mint miskolci informátorunk mondotta, minden remény megvan arra nézve, hogy a versenyt szeptember hóban mégis megtartsák.

Karosszériaüzem Duco-tényezés

GIRICZ

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

BÁN LÁSZLÓ

készít, javít olcsón,
gyorsan, pontosan

autórugót

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

Lyka István, aki eddig OM sportkocsiján versenyzett, mint tudjuk, egy pompás kétliteres kompresszoros Bugatti túrakocsit vásárolt. Lykát a koci Budapestre hozatala közben nagy balszerencse üldözte. Az egyik előntött országúton a kompresszor által felszívott víz megrepesztette a hengerblokkot. Lyka kénytelen volt csaknem egy hetet Münchenben tölteni, míg az új hengerblokk megérkezett Molsheimből. Természetesen ezalatt a nyiregyházai versenyt nélküle futották le, ami számára alapos pontvesztést jelent a túrakocsibajnokságban. Lyka június 5-én érkezett meg és már meg is kezdte tréningjét a parádi hegyversenyre.

Az Automobilisztviselők Clubja, mely mult év december 4-én alakult, arról értesíti szerkesztőségünket, hogy a belügyminiszter május 10-én jóváhagyta alapszabályait. Örömmel vesszük tudomásul, hogy végre ez az agilis egyesület teljes mértékben jogalapot nyert és reméljük, hogy nemsokára egyik mértékadó tényezője lesz a magyar automobiléletnek. Itt értesítjük mindazokat, akiket illet, hogy az AUTISz minden csütörtökön este a Lipótvárosi Társaskör helyiségeiben (V., Lipót-körút 1, I. em.) társas összejöveteleket rendez. Az eddig megtartott összejövetelek a legteljesebb siker jegyében folytak le és kétségtelenül nagyban elősegítik az automobilisztviselők egymásközi, valamint hivatalos érintkezését.

Budapest utcáin az utóbbi időben igen sokszor látni női motorkerékpárosokat. A mult évben még alig egy-két női motorosunk volt, míg ezidén lépten-nyomon találkozunk női motorkerékpárosokkal. A budapesti James-képviselő, felismerve a helyzetet, nagyobb mennyiségű James-Baby-motorkerékpárt hozott, mely Angliában általában a legismertebb gép nők számára. Kis 175 cm-es hengerűrtartalmánál fogva igen keveset fogyaszt, de emellett, mint azt Kiss Béla a Husvéti triálon bebizonyította, elég gyors és főleg nagyon strapabíró és üzembiztos. A gép ára kényelmes részletre 1150 pengő. Megtekinthető a Bruck cégnél, VI., Jókai-utca 21. szám alatt.

Megalakult a Pécs-Baranyai Automobil Club. A vidéki automobilizmus fejlődésének újabb bizonyítékaként a Dél-Dunántúlon is megalakult az első automobilklub. Az új klub székhelye: Pécs. Titkára: Mayer Gusztáv.

Mi a Goodrich-pneu előnye? A ballonpneumatikokkal végzett legújabb kísérletek bebizonyították, hogy azoknak kilométerteljesítménye és csúszásgátló hatása jóval nagyobb az eddig elért eredményeknél, ami azon lényegbeli eltérés folyománya, mely a ballonpneut az alacsonyabb fejlődési fokon lévő magas légnyomású köpenytől megkülönbözteti. A magas légnyomású pneumatiknál a koci súlyának nagyrésze és a talajjal való surlódás a futófelület középső vonalára koncentrálódik, úgy hogy ennél a típusnál a kopás elsősorban itt érezteteti hatását. Ennek folytán természetesen a futófelület középső rétege szorul a legellenállóbb gumikiképzésre. A ballonpneu lényege egyrészt a nagyobb keresztmetszetű kiképzésen, másrészt az alacsony légnyomásra való felfúvásban alapszik. Az alacsony légnyomás következtében a ballonpneumatik felülete, mielőtt a koci súlya alatt a talajjal érintkezésbe kerül, egész terjedelmével az úttestre fekszik. Ezáltal a gumi tulajdonképpen a futófelület két szélén szalad és így a kopásnak leginkább a guminak ezen szélső felületei vannak kitéve. A ballonpneu bevezetése forradalmi újítást jelentett az összes eddigi pneumatikkonstruációs eljárásokkal szemben. A világhírű Goodrich-gyár volt az első, amely azonnal belátta, hogy pusztán a méretek megváltoztatása nem elegendő ahhoz, hogy nagyobb teljesítmény legyen elérhető, hanem helyes érzékkel a futófelület két

szélső, azaz legerősebben igénybevett rétegének megfelelő megerősítését tűzte ki céljául. Eredetileg a Goodrich Souple Corde Ballon ugyanúgy volt kiképezve, mint ahogy a ballongumik nagyrésze mai napig is, amennyiben a futófelület középső rétege a nyulékonyág tekintetében sok kívánni valót hagyott maga után. A futófelület közepén tudniillik gumiszögek voltak, amelyek a gumik köpenyének hajlékonyságát megakadályozták, ami által a kopás egyenetlenné vált. A Goodrich-gyárnak végül is azonban sikerült állandó kísérletezések révén a ballonpneuk lényegéhez legjobban alkalmazkodó pneumatiktípust megteremteni. A Goodrich Souple Corde Ballon középső futófelületén a gumiszöveget mély hosszanti rovátkák váltották fel, amelyek a középső rétegnek rendkívüli rugalmasságot biztosítanak. A futófelület két széle viszont rendkívül erősen van kiképezve. A harmónikus együttműködés, amely a nyulékony középfelület és az erősen megerősített szélső felületek között ilymódon létrejön, végeredményben egyenletes kopást és azzal párhuzamosan nagyobb kilométerteljesítményt biztosít. A Goodrich-gyár racionális gyártási módja a Goodrich Souple Corde Ballont a leg gazdaságosabb és legmegbízhatóbb pneuvá teszi.

Felelős szerkesztő és kiadó: D E V A N I S T V A N
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: Győry Aladár

BSA GYŐZELMEK!

COLMORE CUP

Győztes: **J. Parker (349 ohv.)**

BSA-Sidecar)

VICTORY CUP

Team-díj.

Győztes:

BSA

Stock Machine Trial. A BSA team büntetőpont 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

A TARGA FLORIÓ és a többi világsiker mellett a BUGATTI-k Magyarországon is megkezdtek hódító útjukat

T.T.A. C. versenye 10 km

A magyar automobilbajnokság első pontszerző versenye

Abszolút 1. Gróf Zichy Tivadar

BUGATTI

Idő: **3:12.42**

Sebesség:

187.090 km

magyar sebességi rekord

Kövesse a szakemberek példáját!
Vegyen BUGATTI turakocsit!
Nem olcsó, de jó!

Vezérképviselet:

Budapest, V., József-tér 11

„STEAUA“ KŐOLAJKERESKEDELMI RÉSZVÉNYTÁRSASÁG BUDAPEST V, NÁDOR-UTCA 8

A
MAC futárversenyén
újra bizonyosságát adta meg-
bízhatóságának a

REX



BENZIN

Delmár Walter
az automobilon abszolút
győztese

REX



BENZINT

ifj. vitéz Horthy István
a szülő motorkerékpárok
győztese ugyancsak

REX



BENZINT

használt!

REX = sebesség

REX = üzembiztonság

REX = gazdaságosság

**Használjon Ön is „REX“ ben-
zint a vörös „REX“ kutakból!**