

53959

Bejegyzés 1922. június 4-én

STADIUM SAJTOVÁLLALAT R. T.
NYOMDAÜZEM VEZETŐSÉG

IR. ÜGYÉSZSÉG
28. JUL. 9
VETÉ

Automobil Motorsport

III. ÉVFOLYAM

12. SZ.

ÁRA: 1 PENGŐ



DUNLOP
PNEUMATIK



AWEBER-BRANTZ

385
11

DACÁRA AZ ÓRIÁSI konkurrenciának a

STEYR

túra-
sport és
versenykocsik a



Magyar Automobilbajnokság mindhárom
kategóriájában az élen vannak

WOLFNER LÁSZLÓ (STEYR) túrakocsin 141 km pom-
pás eredménnyel győz a TTAC 10 kilométeres sebességi versenyén

WOLFNER ANDRÁS BÁRÓ (STEYR-SPORT) új
sportkocsi-rekorddal győz a Guggerhegyi versenyen

DELMÁR WALTER (STEYR) dacára kompresszor
nélküli kocsijának a versenykocsibajnokságban első helyen áll

Vegyen STEYR TYPE XII-öt!

Ez a lengőtengelyes 6 hengeres 1'6 literes kitünő
átlagtartó, alacsony építésű kiskocsi csak 5% luxus-
adót fizet! A STEYR TYPE XII. a magyar utak
igazi kiskocsija. Olcsó! Üzembiztos! Szép!

**STEYR MŰVEK MAGYAR KERESKEDELMI
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG**

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

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., ANDRÁSSY-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.

Tel: I. 243-00, L. 979-47

3 ÉS 5 TONNA HORDKÉPESSÉGŰ

**Teherautók
 Autóbuszok**



**Speciál-és
 Pótkocsik**

A magyar utaknak leg-
 jobban megfelelő autó

A magyar utaknak leg-
 jobban megfelelő autó

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

Melyik az a motorkerékpár, amit mindenki
 csak dicsérhet? A

BMW

Jön a szezon szenzációja a 750 ccm **BMW**

Vezérképviselőt:

MAGAZINER és STRAUZ V., Balaton-utca 10.

EMMAG

Első Magyar Motorkerékpár és Alkatrész Gyár.

VERSENYEKRE

motorkerékpárok leggondosabb előkészítése.

Precíziós motorkerékpárjavítások!

Alkatrészek készítése * Hengerek fúrása.

LŐRINCZ BÉLA, VIII., CONTI-UTCA 28.

Telefon: J. 410-17.



„TEVES„

dugattyúgyűrűk, olajlevezetőgyűrűk, zsírcsapok minden kivételben: — Dugattyúcsapok edzve és köszörülve. — Nyersszelepek, zsírcsapok. — Nagy raktár!

„Kérjen 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.

Legjobb amerikai pneu a

FISK

Próbálja ki! Sohasem fogja megbánni. Tartós! Olesó!

Detail árusítás:

NAGY JÓZSEF

Budapest, Andrassy-út 34



Ismét 5%-kal olcsóbbak lettünk!



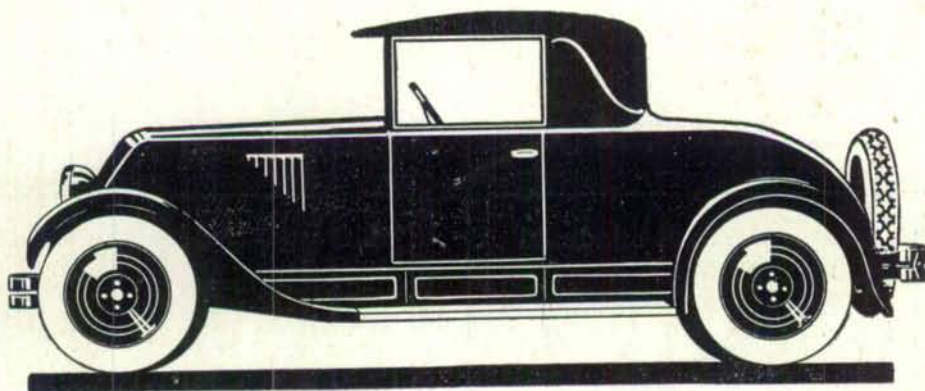
A 2 literes, 8/38 lóerős

MERCEDES-BENZ

csak 5% luxusadót fizet

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

RENAULT • MONASIX



REIMAN, V., VÖRÖSMARTY-TÉR 3

**Automobil-
hűtők**

Benzintartányok

Javítások

"IKARUS"

Hűtő- és Fémárú

Részvénytársaság

VI., Országbiró-u. 26/b

Telefon: L. 978-93

**Repülőgép-
hűtők**

Benzintartányok

Javítások

MAC II. FUTÁRVERSENYE

az automobilok klasszikus erőpróbája:

team - díj

győztes a

Hotchkiss

csapat

Schmalcz Józsefné
és Schmalcz József

Vezérképviselet: Schmalcz József
Budapest, VII., Dohány-utca 22
Telefonszám: József 425-68

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

Motorkerékpárt

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

◆
GILLET
SAROLÉA
MOTO GUZZI
WINDHOFF

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

FORD személy- és teherautomobilok
ORDSON traktorok és alkatrészek

legnagyobb magyarországi raktára

Automobil- és Traktorkereskedelmi R.-T.

Budapest, VII., Rákóczi-út 19.
Telefon: József 460-38 és József 428-40

GUGGERHEGYI VERSENY 1928

Wakefield
Castrol
 Motor Oil

ISMÉT GYŐZ!

A leggyorsabb motorkerékpár- és útvo-
 nalrekorder:

Balázs László (Sunbeam)

A leggyorsabb túrakocsi:

Lyka István (Bugatti)

A leggyorsabb sportkocsi rekordidővel:
 br. Wolfner András (Steyr)

A leggyorsabb versenykocsi rekord-
 idővel:

hg. Eszterházy Antal (Bugatti)

A 18 kategóriagyőztes, azaz az összes győztesek
 85%-a Castrol-olajjal győzött!

Mindenki használja



!! Kapható mindenütt !!

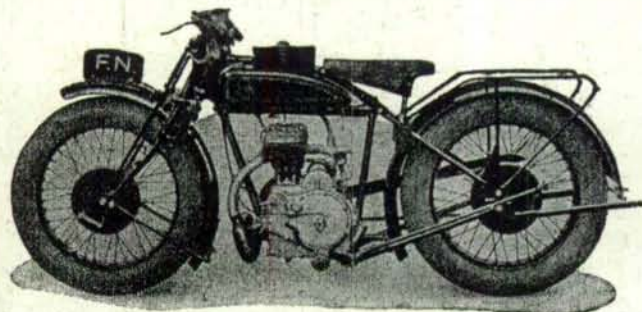
FABRIQUE NATIONAL
a világrekordgép



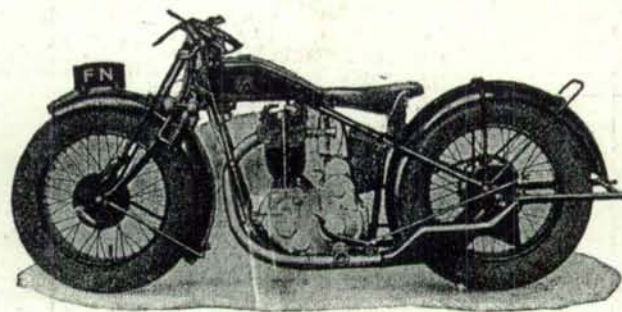
LIÈGE. BELGIQUE.
a világrekordgép

VILÁGREKORD

AZ ÁRBAN,
A SEBESSÉGBEN,
AFOGYASZTÁSBAN,
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

A Bennett által vezetett és az Angol
Junior Tourist Trophin rekordátlaggal
és rekordkörrel győztes

VELOCETTE

Magyarországon is sorra aratja győzelmeit.

Magyar Túraút, kilométerverseny. 350
kcm. kateg. Győztes Hummel Endre

VELOCETTE

Magyar Túraút, parádi hegyiverseny.
350 kcm. kat. Győztes Hummel Endre

VELOCETTE

Vezérképviselet: Lantai Ede Budapest, IV., Magyar-u. 40.

A MAC futárversenye
bebizonyította a Magosix
megbízhatóságát.

MAGOSIX

MAGOSIX

MAGOSIX

MAGOSIX

MAGOSIX

MAGOSIX

MAGOSIX

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

Magyar ember csak Magosix-et vásárol.

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 DEZSŐ

Szerkesztőség és kiadóhivatal:
Budapest, VI., Rózsa-u. 111 sz. II. em.
Telefon: Terez 136-64 Hivatalo, orak délelőti 9-11.

Postatakarékpénztári csekk számla: 84240.

Előfizetési díjak:

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

A külföldi előfizetésekből a postaköltség is belefoglalatik.

Versenyeredmények

24 órás Francia Grand Prix

Győztes: Barnato—Rubbins (Bentley)

A 24 órás Francia Túraköcsi Grand Prix, mely június 16—17-én zajlott le a 17 kilométeres Le Mans útháromszögön, pompásan sikerült. A „Grand Prix d'Endurance” startjánál ezúttal 33 kocsit jelent meg, amelyből 16 futotta végig a távot. A jobbnál-jobb gyors túrakocsik kormányánál oly kiváló menőket láthattunk, mint Benoist, Chiron, Chassagne, Sabipa, Casse, Rousseau és a híres távmenők, mint Barnato, Bloch, Rossignol és mások. A verseny szenzációs küzdelmeket eredményezett az európai és az amerikai kocsik között. Ezúttal az angol Bentley-pár azonban megvédte az öreg Európa színeit és megjavítva a Lorrain-Dietrich által 1926-ban futott 24 órás rekordot (2552.414 km.) új kolosszális eredménnyel, 111.219 km. átlagsebességgel győzött. Az amerikaiak közül a Stutz tartotta magát legjobban, amely csupán 16 kilométerrel bizonyult gyengébbnek, mint az angolok. Úgy látszik, az európai versenyek terén nagy fellendülés várható. Az amerikaiak úgy látszik rájöttek, hogy Európában a versenyeredmények nagyon sokat számítanak. A Hispano—Suizával annak idején Indianapolisban járt Bloch és Rossignol a mostani versenyen már nem európai kocsit, hanem éppen az akkor legyőzött Stutz-ot és egy Chryslert hozták a starthoz. A Chrysler egyébként nagyon belefeküdt a versenybe, mert nemkevesebb, mint igen jó nevekkal 4 kocsit állított starthoz. Mindazonáltal, dacára 4 literen felüli hengerűrtartalmának több, mint 150 kilométerrel verve maradt. A versenyből kitűnt, hogy az európai világító berendezések, még némileg az amerikai felett állanak, ami az éjjeli etapokban erősen megnyilvánult, ahol is az európai kocsik sokkal jobb köröket voltak képesek futni, erős fényszóróik következtében. Kitűnt az is, hogy a konstruktőrök újabban legnagyobb súlyt a kocsik tapadására fordítják. Alacsony súlypontelhelyezés, szélesebb nyomtáv, ami lehetővé teszi, hogy a vezető a kanyarok előtti lassítást egészen elhagyhatja, ami által az átlag erősen emelkedik. Ez különben általában a jó túraköcsi leg-

főbb követelménye. Az elért 100 kilométeren felüli átlagok a normális fordulókkel spékelt országúton azt mutatják, hogy a modern kocsik úttartóképesége erősen javult. A negyedik Rudge—Whitworth serleget, mely 2—2 év eredménye alapján lesz kiadva, ezúttal a francia Salmson-gyár vitte haza. A verseny részletes eredménye a következő:

1. Barnato—Rubbins (4391. kcm. Bentley) 2669.272 km. *Rekord.* Átlagsebesség: 111.219 km. 2. Brisson—Bloch (4888 kcm. Stutz) 2656.594 km. 3. Stoffel—Rossignol (4076 kcm. Chrysler) 2493.603 km. 4. Frères Ghica (4083 kcm. Chrysler) 2412.187 km. 5. Birkin—Chassagne (4393 kcm. Bentley) 2335.351 km. 6. Harvey—Pierdy (1482 kcm. elsőkerék-meghajtásos Alvis) 2286.362 km. 7. Doré—Treunet (1099 kcm. B. N. C.) 2270.066 km. 8. Robert Benoist—Dauvergne (1991 kcm. Itala) 2258.171 km. 10. Davies—Dykes (1481 kcm. elsőkerék-meghajtásos Alvis) 2248.017 km. 11. Casse—Rouseau (1095 kcm. Salmson) 2208.444 km. 12. D. Erlanger Hawkes. (1954 kcm. Lagonda) 2178.259 km. 13. M. Benoist—Balard (1481 kcm. elsőkerék-meghajtásos Tracta) 2060.455 kilométer.

Turaköcsi Grand Prix. Róma

Győztes: Minoia—Foresti (Bugatti)

Ellentétben a Le Mans Circuit-en lefolyó Francia Túraköcsi Grand Prix-vel, Róma mellett egy sokkal nehezebb útvonalon, de ezzel szemben 20 órás időtartammal folyt le a római túraköcsi Grand Prix. A versenyt óriási meglepetésre a 3 literes kategóriában starthoz álló Minoia—Foresti pár nyerte meg Bugattiján, tanúbizonyságot tevén, hogy a Bugatti túrakocsik is megállják helyüket. Minoia—Foresti a két már lassan-lassan kiöregedő kitűnő versenyző 1994.140 kilométert futott be 20 óra alatt, ami szenzációs 99.707 kilométeres órátlagnak felel meg. A versenyben kitűnően álló Presenti—Ramponi (Alfa-Romeo) pár a táv első harmadában vezető pozícióban kivált a versenyből. Részletek a következők:

1100 kcm. 1. E. Fagioli—L. Fagioli (Salmson) 1577.670 km. Átlagsebesség: 78.883 km. 2. De Scryll—Menghi (Amilcar) 1519.700 km. 3. De Bernardinis—Tirana (Fiat) 1386.490 km.

2000 kcm. 1. Mancinelli—Bruno (Alfa-Romeo) 1955.070 km. Átlagsebesség: 97.755 km. 2. Morandi—Rosa (OM) 1935.100 km. 3. Coffani—Bassi (OM) 1861.950 km.

3000 kcm. 1. Minoia—Foresti (Bugatti) 1994.140 km. Sebesség 99.707 km. 2. Gozzani—De Teffé (Alfa-Romeo) 1706.720 km. 3. Mariani—Gregori (Alfa—Romeo) 1623.200 kilométer.

A „Grand Prix Bugatti”

Győztes: André Dubonnet (1500-as Bugatti)

Június 24-én a Le Mans Circuiten futották le a kompresszoros és kompresszornélküli Bugatti Grand Prix-t. A versenyen több mint 30 Bugatti-vezető vett részt különböző kocsikon. Több előfutam után a döntőben a kisebb és kompresszornélküli gépek vezetői megfelelő előnyt kaptak, ami kiegyenlítette a kocsik közötti különbséget. Végeredményben győzött a híres francia vezető, André Dubonnet egy 1500 kcm. 4 hengeres sportkocsin, melyen nem is volt kompresszor. Ideje 276.192 kilométerre 2:13:11 volt, ami 124.300 km. átlagnak felel meg. 2. Philippi (Bugatti 1500

Autóruházat

Berendezett toilette- és étkezöbőröndök.

Weszely István

Budapest, IV. kerület, Váci-utca

9

kompreszor nélkül) 2:14:41. 3. Zehender (Bugatti 1500 kompreszor nélkül) 2:15:33. 4. Villiams (Bugatti 1500 kompreszor nélkül) 2:15:33.2. Mint látjuk, valószínűleg rossz volt a hendikap, mert mind a négy első helyre 1500-as kompreszornélküli kocsik kerültek. A kompreszoros kocsik előfutámban Etancelin a 103.572 kilométert 44:03 alatt tette meg, ami új rekord a Le Mans circuiten és 141.234 km. sebességnek felel meg. A versenyben a híres francia vezetők közül Sabipa, Rigal, Wagner, Doré és az angol Benjafield is indultak. A győztesek az új 3 literes alvázakból kaptak díjak gyanánt.

A „Circuito di Cremona“

A szezon leggyorabb versenye. — Győztes: Arcangeli (Talbot). — Campari a 10 kilométeres egyenesben 217 kilométert futott.

Június hó 24-én futották az olasz versenyek egyik legnevezetesebbjét, a sebességi versenyt a Cremona melletti circuiten. A pálya, egyike a leggyorsabbaknak, kitünő állapotban volt. A hosszú egyeneseken a gépek fantasztikus sebességeket értek el. A versenyt óriási meglepetésre a multban mindig defekttekkel küzdő Talbot-vezetők érték el. Az angol Tourist Trophyról visszatérő Sunbeam-vezető Arcangeli Luigi első klasszikus győzelmét aratta automobilon. Egy 2 literes Talbot kormányánál abszolút elsőként fejezte be a versenyt olyan nevek ellen, mint Campari, Materassi és Nuvolari. A pálya 10 kilométeres egyenesen Campari 1.5 literes Alfa-Romeojával 10 kilométerre 2:45.2 időt ért el, ami világrekord és 217.054 km. sebességnek felel meg. Materassi (1500 Talbot) ugyancsak 207.600 kilométerig vitte. Ezen eredmények egy 1.5 literes géptől szenzációs teljesítmények. A végeredményben: 1. Arcangeli Luigi (Talbot 2000 kcm.). Távoiság: 321.864 km. Idő: 1:58:27. Átlagsebesség: 163.037 km. Új rekord. 2. Nuvolari Tazio (2000 Bugatti) 2:01:01.8. 3. Materassi Emilio (1500 Talbot) 2:01:54.4. 4. Saccomani (2000 Bugatti) 2:07:12. Leggyorsabb kör: Campari (Alfa-Romeo) 21:35. Sebesség: 175.079. Második leggyorsabb kör: Materassi (Talbot) 22:34. Sebesség: 167.050 km. Pietro Ghersi, Varzi Acchille, Bona, Alvera, mindannyian Bugattin, feladták. Ugyanez a sors érte a Maseratikat is, valamint Serboli Delageját. Az idei szezon kétségkívül leggyorsabb versenye.

Olasz Tourist Trophy

Abszolút győztes: Varzi Achille (Bianchi).

Június 16-án futották a Circuito del Lario az olasz TT-t, melynek terepe még a sokfordulós zugligeti körnél is nehezebb. A Circuito del Lario rengeteg fordulója és óriási magasságkülönbségei miatt mondhatni, hogy a legnehezebb TT-pálya Európában. Az egymásután következő kanyarok közbe alig 50 méteres egyenesekkel, igen nehéz feladatok elé állítják a versenyzőket. A pályán elért 60—70 km-es átlagok tehát úgyszólván mesébe illőek. Az idei TT hőse Achille Varzi, a hajdani Sunbeam-vezető volt, ki 350 kcm-es Bianchi-gépén abszolút győztesként került ki a versenyből, leverve nemcsak kategóriabeli konkurrensait, hanem az 500 kcm-es kategóriának is minden tagját. Eredmények a következők: 175 kcm. Táv: 182.500 km.: 1. Benelli Nino (Benelli) 2:50:43.8. Átlagsebesség: 64.136 km. 2. Zanchetta G. (Bianchi) 2:54:39.8. 3. Brusi Riccardo (Benelli) 2:56:44.6. — 250 kcm. Táv: 219 km.: 1. Piana Gualtiero (Piana) 3:33:56.2. Átlagsebesség: 61.420 km. 2. Moradei Mario (Piana) 3:36:05.8. 3. Cimatti Arrigo (Guzzi) 3:37:37.00. — 350 kcm. Táv: 219 km.: 1. Varzi Achille (Bianchi) 3:11:15.8. Átlagsebesség: 68.701 km. 2. Moretti Amilcare (Bianchi) 3:13:17.2. 3. Nuvolari Tazio (Bianchi) 3:15:10. Leggyorsabb kör: Nuvolari Tazio (Bianchi) 31:04. Átlagsebesség 70.478 km. — 500 kcm. Táv: 219 km.: 1. Colombo Mario (Sunbeam) 3:12:43. Átlagsebesség: 68.180 km. 2. Zaro Giusto (Gilera) 3:20:48. 3. Self Edoardo (Sarolea) 3:21:32.6. Leggyorsabb kör: P. Ghersi (Sunbeam) 30:58:4. Átlagsebesség: 70.698 km.

A Rakétaautó

gyártója, nemrég egy az egész világot feszült érdeklődésben tartó ötlettel lépett fel. Terve nem más, mint a Verne Gyula regényéből már ismert világűrhajónak, vagy nevezhetjük holdjárónak is, a megvalósítása. Az elméleti kísérleteket nemsokára a gyakorlat váltotta fel, melynek első terméke és egyúttal a nagy terv megvalósulásának előhírnöke a „rakétaautó”. Olvasóink bizonyára tudnak már egyet-mást ezekről a gépekről és azok sikeres működéséről, kevesen lesznek azonban, akik azok szerkezetét és az alapul szolgáló elvet is ismernék. Érdemesnek tartjuk tehát ezzel a principiummal néhány magyarázó sorban foglalkozni. Az elv megvilágítására szolgáljon a következő példa:

Erősítsünk egy henger alakú gőzkazánt egy csónakra. A kazán alatt égő tűz az abban foglalt vizet gőzzé párologtatja. Tudott dolog, hogy a gőz a rá szabott törvényeknek megfelelően, nyomását minden irányban egyenlő mértékben érezteti. Ezt teszi az említett kazánban is. Ha most egy jelölt helyen utat nyitunk a gőznek, akkor ezáltal ezen a helyen egyúttal megszüntetjük annak e helyen a kazánra gyakorolt nyomását. Megfelelő állandó gőzképződés mellett azonban nem szűnik meg a nyomás a kazán többi oldalára nézve, azaz a nyomás a többi pontokban továbbra is fennáll. Alul és feül fennálló nyomás, illetve erők ellensúlyozzák egymást, míg a megnyitott ponttal szemben fekvő helyen a fennálló nyomás, illetve erő, mivel vele szemben ellenkező erő már nem áll fenn, ellenkező irányban fogja a hajót mozgatni. Ugyanez áll fenn a rakétára nézve is, azzal a különbséggel, hogy nem gőzzel, hanem robbanóanyag elégetésével idézzük elő a szükséges nyomást. Ennek egyik fő előnye, hogy a szükséges erőt rövidebb úton nyerjük. Amint a fentiekből kitűnik, a rakéta egyáltalában nem azért fogja a járművet mozgásba hozni, mert a robbanás következtében felszabaduló gázok a nyílásnál levő levegőben találnának ellentállásra, hanem kizárólag azért, mert az egyensúlyban levő erők egyik összetevője megszűnik. Nem akadály a tehát ebből a szempontból a világűr hajó valóra válásának a világűr légmentessége sem.

A rakétaautó szerkezete tehát nem áll másból, mint egy rendes autó alvázból, a kocsí farában elhelyezett hűvelyekből és a robbanóanyag meggyújtására szolgáló villamos szerkezetből. Az autó két oldalán elhelyezett szárny a kocsí felemelkedését van hivatva meggátolni. Látjuk tehát, hogy a világűr hajónak valóra válása egyáltalában nem lehetetlen és ha a gyártók kellő idővel és pénzzel rendelkezve kísérleteiket folytathatják, míg a megfelelő robbanószert és egyéb kérdést megoldották, úgy létrejövetele igen valószínű. Az automobilizmus szempontjából a rakétaautónak nincs sok értelme és jelentősége, amit különösen a legújabb síneken végzett kísérletek is megmutattak. A rakétával elért sebességeket pedig nézetünk szerint nem igen fogják világrekordnak elismerni. Mellékelt ábráinkon mindazonáltal bemutatjuk az Opel-féle rakétaautót.

* Triump nyerte a Cseh Grand Prix 500 kcm-es kategóriáját. Mint értesülünk, a Cseh Grand Prix 500 kcm-es kategóriáját Turek nyerte Triumph-gépén. A világhírű Triumph-motorkerékpárok tehát ismét egy szép eredménnyel szaporították nagy nemzetközi versenyeken elért győzelmeiket.

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



GUGGERHEGYI VERSENY

Ha PUCH indul, győz!

*Deli Lajos
Puch gépével
nemcsak
saját kategóriájában
győz fölényesen
rekordidővel,*

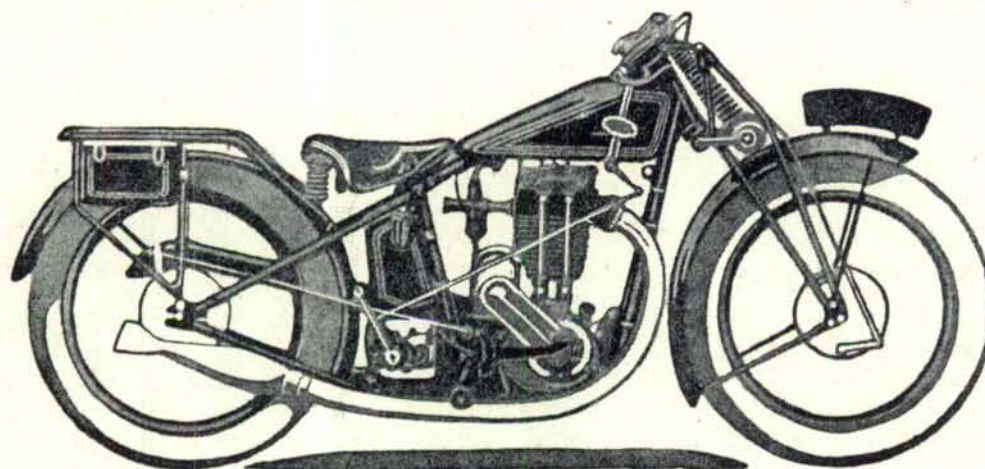
*hanem legyőzi
a 250 kcm-es gépeket is.*

*Ha PUCH indul,
más nem győzhet!*



A svájci **Motosacoche** magyarországi Zamecsnik Gyula
vezérképviselte

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,
komplettan felszerelve P 3700.—

Kedvező részletfizetési feltételek

Tévedések, amelyeknek nem szabadna megtörténni!

Más kapta a Tourist Trophyn a leggyorsabb körért járó díjat, mint aki a leggyorsabb kört futotta Elnézték dr. Simon Gábor táti eredményét — A motorkerékpárversenyzőket nem értékelték a képlet szerint a túraúton, de a versenyfeltételekben erről nem tettek említést — Hiába minden, a versenyrendezésben és a feltételek betartásában még mindig a csecsemőkorát éli a KMAC

Mindenki azt hitte, hogy a nagy forradalom az automobilizmusban és motorkerékpársportban végre rendet fog teremteni. Hiszen maga a vezértitkár úr is kijelentette egy ízben, mikor a TT-rendezéshez gratuláltak neki, hogy bizony jó, ha az embert egy kissé megpiszkálják, mert utána azután újult erővel lát hozzá a munkához. Tényleg észleltünk is amolyan „új seprő, jól seper!” pár napot és a TT-rendezés, valamint a Túraút előkészítése külsőleg egészen szépen sikerült. Már mindenki azt hitte, hogy most már rend lesz az egész vonalon. Új elnököt is kapott a motorosztály, gróf Festetics Pál személyében. Mindez azonban vajmi keveset használt. Az utóbbi napokban olyan mulasztásoknak jöttünk nyomára, amelyek elhomályosítják a külsőleg szépen rendezett Tourist-Trophyt és a Túrautat. De beszéljenek a tények.

1928 június 10-én megjelent a hiteles „Köredmény-táblázat” a KMAC által támogatott és Illés István kiadásában megjelenő „Motorkerékpár” című lapban. Bár a többi lapok is kérték, a KMAC mereven elzárkózott a körirdők kiadásától. Joga van hozzá. Mért ne támogatná a saját lapját. Hogy azután jó vért szül-e, vagy nem, az már más lapra tartozik. Kiadták tehát végre a körirdőket. Bár ne adták volna ki. Kiderültek a fatális tévedések és a vétkes mulasztások. Kiderült, hogy a leggyorsabb körért kiadott különdíjak közül az Unlimited TT-győztes

ifj. Horthy István és a Junior-győztes Zamecsnik Tivadar igazságtalanul kapták meg a különdíjat, mert a leggyorsabb kört nem ők, hanem Rostás István, illetve Hild Károly futották.

Ha a francia hadseregnek annakidején ráillett a „Grande Armée” kifejezés, úgy a KMAC-nak erre a tényére legjobban a „Grand Blamage” szavak illenek.

A hivatalos jelentés szerint az Unlimited kategóriában ifj. Horthy István (Méray) futotta a leggyorsabb kört, 11:34.6-os idővel. Ezzel szemben a táblázatból kiderül, hogy Rostás István (Douglas) nem kevesebb, mint 7 jobb kört futott. Rostás körei addig, míg fel nem adta, a következők voltak: 12:00.6, 24:22.3, 32:34.3, 11:26.5, 11:21.9, 12:33.6, 11:08.2, 11:06.1, 29:28.3, 11:27.6, 13:28.1, 11:19.9, 11:28.4. Ebből tehát kitűnik, hogy Rostás 7 köre volt jobb, mint Horthyé, akinek a leggyorsabb körért járó különdíjat kiadták. Hát ez nagy blamázs, uraim, ehhez nem kell kommentár. Ne titkolózzunk, hanem számoljunk ki mindent idejében és rendszeren.

A Junior TT-ben a leggyorsabb kört a KMAC szerint Zamecsnik Tivadar érte el. Ideje: 10:41.5. Ezzel szemben Hild Károly (Relaigh) két ízben, az ötödik és a hatodik körben futott 10:40.8, illetve 10:39.3-as köröket. A KMAC motorosztályának tudnia kellene azt, hogy nem mindig a győztes futja a legjobb kört. A jövőben több időt kell szentelni a körirdők kiszámításának.

A túraút keretében, mint tudjuk, Táton a betonpályán a motorkerékpárosok a bajnokságért is futottak. Ezekkel a gépekkel azonban nem kellett végig futni a túrautat. Az oldalkocsik között a legjobb időt dr. Simon Gábor futotta, aki a kilométert 1200-as Harley-Davidson-jával 39.54 mp alatt tette meg, ami 91.116 km sebességnek felel meg. Ezzel szemben a túraút táti sebességi versenyének oldalkocsi-díját kiadták Rostás Istvánnak, aki csak 40.65-ös időt ért el, ami csak 88.668 km-nek felel meg. Természetesen dr. Simon Gábor igazát kereste és meg is kapta, amennyiben a tévedést a KMAC egy szép ezüstserleggel helyrehozta. A legjobb azonban a dologban, hogy egyikük sem, hanem Harsányi Jenő (Scott) érte el a legjobb időt, amennyiben 29.23-at futott (Sebesség: 91.800 km.), de ő nem futotta végig a túrautat.

A fentiekhez még kuriózumként elmondhatjuk, hogy a propozíciókban feltüntetett képletet a KMAC sutba dobta és kijelentette, hogy ez a motorkerékpárokra nem vonatkozik. Hiába mentek tehát egyesek súlyosan megterhelve, semmi sem számított, csak a sebesség Táton és Parádon.


Tisztára abszurdumnak minősíthető, hogy a versenykocsikkal végig futatták az egész túrautat. A versenykocsik csupán a bajnoki pontokért küzdöttek, tehát részükre a túraút abszolválása teljesen felesleges tortúra volt. Egy versenykocsi nem arra van konstruálva, hogy 800 kilométert fusson végig a magyar utakon. Most már maga a sportbizottság is belátta a hibát és azt hiszem, jövőre nem is lesz kötelező a versenykocsiknak végigmászni a 800 kilométert.

Egyszóval nem minden arany, ami fénylik.

1928. évi Angol Tourist Trophy.

Győztes: DODSON

SUNBEAM



VEZÉRKÉPVISELET:

BÖCKH JÁNOS Bpest., VI, Hajós-u. 15

Mennyibe kerülnek Budapesten a külföldi és hazai autók?

Múltévi 5-ös számunkban közöltük utoljára a Magyarországon képviselt és itt gyártott autók árát magyar valutában mellékelve az egyes típusok adatait, a löerőt, a hengerek számát, a furatot, a löketet, a hengerűrtartalmat, amit igen sokan szeretnek elhallgatni. Megállapítható, hogy a képviseltek 50—60 százalékánál senki sem tudta megmondani, hogy mi az egyes típusok furata, lökete, legkevésbé pedig azok hengerűrtartalma. Áll ez különösen az amerikai képviseltekre, ahol legtöbbször inchekben és cubicinchben kaptuk az adatokat. A táblázatok összeállítása ilyenformán igen nagy munka volt. Reméljük azonban, hogy, hasonlóan a múltévihez, ismét szolgálatot tettünk vele úgy a magyar autót vásárló közönségnek, mint a képviselteknek, akik ebből a táblázatból legalább megtudják, mit árulnak. Tisztelet a kivételnek. Érdekes megjegyezni, hogy ma már alig volt 2—3 képviselő, aki idegenkedett az árak megadásától. Kereskedőink még ma sem tudják megérteni, hogy az árak közlése szükséges, amit mutat az a sok hozzánk érkező levél és szóbeli kérelem az árak közlését illetően. Jelen közlésünk már „teljes”, mert az alanti országok összes Budapesten képviselt gyárainak, itt kapható típusait felöleli. Egy év leforgása alatt megszűnt a Perl, a Mollmobil, az Alfa-Romeo, a Diatto, az OM

és az Isotta-Fraschini képviselője. Új képviselőt kaptak az Adler, a Horch, a Praga, az NSU és Lancia. A francia képviseltek közül megszűnt a Ballot, a Brasier, a Benjamin, a Delaunay-Bellville, a Sénéchal, a Sima-Violet és a Salmson. Új francia képviselő: a Lorrain-Dietrich.

A legnagyobb többlet pedig az amerikai képviseltekénél mutatkozik. Az árak ab Budapesten elvámolva értendők, luxusadó nélkül. A fenti árakhoz tehát 5, 10 illetve 15 százalék luxusadó járul. Munkánkkal nemcsak a vevőközönségnek, hanem a képviselteknek is könnyíteni akarunk, akiket megkímélünk a sok levelezéstől és ajánlattételtől. Az alanti árak általában irányárak, ami azt jelenti, hogy a fenti árért lehet kapni a megjelölt kocsit, de mindig annak legegyszerűbb kivitelét. Többajtós, többüléses, különlegesen karosszalt modellek árai némi drágulást mutatnak.

Ha az egyes gyárak típusainak árát figyeljük, azt tapasztaljuk, hogy csaknem az egész vonalon árcsökkenés tapasztalható. Így a Steyr Type XII-nél 400 pengő, a Mercedes-Benz kis típusánál több mint 1000 pengő, a kis Opelnél 100. Hatalmas az árcsökkenés az angol Rover- és Crossley kocsiknál, ahol egyes típusok több ezer pengővel lettek olcsóbbak, illetve az új képviselő annyi olcsóbbra szabta meg az árát.

Magyar gyárak:

Gyártmány	Löerő	Hengersh.	Furat	Löket	Hengerűrtart.	A kocsik neve	Ár
Magosix	12 40	6	67	100	2114	nyitott	10.500
Magosix	12 40	6	67	100	2114	csukott	12.800
Magotax	10 30	6	57	100	1530	nyitott	10.000

Osztrák képviseltek:

Austro-Daimler ADM	10 45	6	71	110	2649	nyitott	18.000
Austro-Daimler ADM	10 45	6	71	110	2649	csukott	20.000
Austro-Daimler ADV	17 60	6	85	130	4428	nyitott	19.000
Austro-Daimler ADR	11 70	6	76	110	2994	nyitott	20.000
Austro-Daimler ADR	11 70	6	76	110	2994	csukott	23.000
Austro-Daimler Sport		6	76	110	2994	nyitott (2)	30.000
Austro-Daimler Sport		6	76	110	2994	nyitott (4)	30.900
Gräf & Stift	7 30	4	72	100	1984	nyitott	15.600
Gräf & Stift	15 70	6	80	130	3918	nyitott	29.600
Gräf & Stift	23 80	6	95	140	5954	nyitott	33.600
Gräf & Stift	30 110	6	115	125	7790	nyitott	38.400
Steyr Type XII	6 30	6	61.5	88	1568	nyitott	9.220
Steyr Type XII	6 30	6	61.5	98	1568	csukott	10.750
Steyr Type VII	12 50	6	80	110	3312	nyitott	15.500
Steyr Type VII	12 50	6	80	110	3312	csukott	19.000
Steyr Type XVI	15 70	6	88	110	4380	nyitott	18.500
Steyr Type XVI	15 70	6	88	110	4380	csukott	22.500
Steyr Type Sport	12 80	6	80	110	3312	sport	28.000
Steyr Type Klausen	15 100	6	88	110	4380	sport	43.000

Német képviseltek:

ADLER Standard 6.	10 45	6	70	110	2540	nyitott (5)	10.800
ADLER Standard 6.	10 45	6	70	110	2540	csukott (5)	12.400
ADLER Standard 6.	12 50	6	74	110	2540	nyitott (6)	12.200
Adler Standard 6.	12 50	6	70	110	2540	csukott (6)	13.800
Hanomag	2 10	1	79	100	490	nyitott	3.800
Hanomag	2 10	1	79	100	490	csukott	4.700

Gyártmány	Lóerő	Hengersz.	Furat	Lököt	Hengerűrtart.	A kocsi neve	Ár
Horch 8	13 65	8	67.5	118	3376	nyitott	20.000
Horch 8	13 65	8	67.5	118	3376	csukott	23.000
Mercedes-Benz	8 38	6	65	100	1990	nyitott	12.480
Mercedes-Benz	8 38	6	65	100	1990	csukott	14.000
Mercedes-Benz	12 55	6	76	115	3130	nyitott	18.400
Mercedes-Benz	12 55	6	76	115	3130	csukott	18.400
Mercedes-kompresszor	15 70 100	6	80	130	3942	nyitott	30.700
Mercedes-kompresszor	15 70 100	6	80	130	3942	csukott	35.500
Mercedes-kompresszor	24 100 140	6	94	150	6245	nyitott	39.000
Mercedes-kompresszor	24 100 140	6	94	150	6245	csukott	43.500
Mercedes „S“	28 140 200	6	98	150	6800	sport	44.000
N S U	5 25	4	68	90	1308	nyitott	9.000
N S U	5 25	4	68	90	1308	csukott	10.200
N S U	8 62	6	60.8	90	1567	nyitott	10.500
N S U	8 62	6	60.8	90	1567	csukott	11.500
Opel	7 18	4	60	90	1026	nyitott	6.600
Opel	7 18	4	60	90	1026	csukott	7.500
Opel	10 30	6	64	100	1930	nyitott	8.500
Opel	10 30	6	64	100	1930	csukott	9.500
Opel	18 50	6	80	104	3160	nyitott	14.000
Opel	18 50	6	80	104	3160	csukott	15.600
Opel	20 60	6	89	104	3900	nyitott	14.800
Opel	20 60	6	89	104	3900	csukott	16.400
Wanderer	8 40	4	72	120	1095	nyitott	11.800
Wanderer	8 40	4	72	120	1095	csukott	13.500

Angol képviselvek:

Crossley	18 50	6	75	120	3198	nyitott	22.000
Crossley	18 50	6	75	120	3198	csukott	24.000
Crossley	15 30	4	80	120	2388	nyitott	13.800
Crossley	15 30	4	80	120	2388	csukott	16.000
Morris-Cowley	6 25	4	69	102	1524	nyitott	7.900
Morris-Oxford	7 30	4	75	102	1805	nyitott	9.000
Morris-Oxford	7 30	4	75	102	1805	csukott	12.000
Morris Leon-Bollée	13 45	4	80	120	2408	nyitott	11.500
Morris Leon-Bollée	13 45	4	80	120	2408	csukott	12.500
Rover	10 25	4	95	95	1185	nyitott	10.400
Rover	10 25	4	95	95	1185	csukott	11.800
Rover	16 50	6	101	101	2023	nyitott	14.000
Rover	16 50	6	101	101	2023	csukott	15.800
Singer	10 26	4	69	105	1571	nyitott	8.800
Singer	10 26	4	69	105	1571	csukott	10.800
Singer	14 34	6	63	95	1776	nyitott	11.600
Singer	14 34	6	63	95	1776	csukott	13.600

Cseh képviselvek:

Prága-Piccolo	6 12	4	54	90	822	nyitott	7.400
Prága-Piccolo	6 12	4	54	90	822	csukott	9.000
Prága-Alfa	10 22	4	62	110	1330	nyitott	10.400
Prága-Alfa	10 22	4	62	110	1330	csukott	11.400
Skoda-Laurin Klement	7 25	4	75	110	1994	nyitott	10.500
Skoda-Laurin Klement	7 25	4	75	110	1994	csukott	13.500
Skoda-Laurin Klement	14 50	6	78	122	3497	nyitott	23.000
Skoda-Laurin Klement	14 50	6	78	122	3497	csukott	26.000
Skoda-Hispano Suiza	25 100	6	100	140	6600	nyitott	40.640
Skoda-Hispano Suiza	25 100	6	100	140	6600	csukott	44.624
TÁTRA léghűtéses	4 14	2	82	100	1100	nyitott	7.200
TÁTRA léghűtéses	4 14	2	82	100	1100	csukott	7.800
TÁTRA léghűtéses	6 24	4	75	95	1680	nyitott	10.000
TÁTRA léghűtéses	6 24	4	75	95	1680	csukott	12.000
TÁTRA vízhűtéses	9 40	6	70	100	2310	nyitott	20.000
TÁTRA vízhűtéses	9 40	6	70	100	2310	csukott	22.000

Belga képviselvek:

Gyártmány	Lóerő	Hengersz.	Furat	Lököt	Hengerürtart.	A kocsi neme	Ár
Minerva	840	6	68	92	2004	nyitott	12.000
Minerva	840	6	68	92	2004	csukott	14.000
Minerva	1355	6	80	112	3366	nyitott	25.600
Minerva	1355	6	80	112	3366	csukott	29.600
Minerva	23100	6	95	140	5952	nyitott	37.000
Minerva	23100	6	95	140	5952	csukott	40.000

Olasz képviselvek:

Bianchi S. 5	1012	4	64	100	1288	nyitott	9.600
Bianchi S. 5	1012	4	64	100	1288	csukott	11.600
Bianchi S. 20	2530	4	64	120	2300	nyitott	13.600
Bianchi S. 20	2530	4	64	120	2300	csukott	15.600
ITALA Type 61	850	6	65	100	1992	nyitott	20.000
ITALA Type 61	850	6	65	100	1992	csukott	20.800
Lancia-Lambda	1030	4	82.5	100	2570	nyitott	19.200
Fiat 509	525	4	57	97	990	nyitott	7.200
Fiat 509	525	4	57	97	990	csukott	8.200
Fiat 503	828	4	65	110	1460	nyitott	8.950
Fiat 503	828	4	65	110	1460	csukott	10.030
Fiat 507	1133	4	75	130	2297	nyitott	11.150
Fiat 507	1133	4	75	130	2297	csukott	13.460
Fiat 512	1757	6	75	130	3446	nyitott	14.260
Fiat 512	1757	6	75	130	3446	csukott	16.500
Fiat 519	2285	6	85	140	4750	nyitott	22.300
Fiat 519	2285	6	85	140	4750	csukott	25.000
Fiat 520	1445	6	68	103	2244	nyitott	9.660
Fiat 520	1445	6	68	103	2244	csukott	10.880

Francia képviselvek:

Amilcar Touring	8	4	60	95	1080	nyitott	7.500
Amilcar Touring	8	4	60	95	1080	csukott	8.800
Amilcar Grand Sport	8	4	60	95	1080	nyitott	7.000
Amilcar Grand Sport	8	4	60	105	1188	nyitott	6.800
Amilcar Touring	10	4	73	112	1850	nyitott	10.800
Amilcar versenykocsi		6	56	74	1097	nyitott	12.000
Amilcar kompresszor		6	56	74	1097	nyitott	13.660
Bugatti Touring	840	4	69	100	1496	nyitott	15.000
Bugatti Touring	840	4	69	100	1496	csukott	15.500
Bugatti Touring	1050	8	60	88	1992	nyitott	20.000
Bugatti Touring	1050	8	60	88	1992	csukott	22.500
Bugatti Sport Type 37	850	4	69	100	1496	sport	16.300
Bugatti Kompresszor	880	4	69	100	1496	verseny	21.600
Bugatti Grand Prix		8	60	88	1992	verseny	41.800
Bugatti Type Targa Florio		8	60	100	2264	verseny	46.400
Chenard-Walcker	7	4	69	86	1300	nyitott	7.600
Chenard-Walcker	7	4	69	86	1300	csukott	8.400
Chenard-Walcker	10	4	69	115	1750	nyitott	8.800
Chenard-Walcker	10	4	69	115	1750	csukott	10.000
Citroen	1026	4	70	100	1538	nyitott	8.400
Citroen	1026	4	70	100	1538	csukott	9.500
Delage D. I.	1140	4	75	120	2120	nyitott	14.200
Delage D. I.	1140	4	75	120	2120	csukott	16.000
Delage D. R	1250	6	65	109	2541	nyitott	16.000
Delage D. R	1250	6	65	109	2541	csukott	17.600
Delage D. M.	1760	6	75	120	3618	nyitott	17.800
Delage D. M.	1760	6	75	120	3618	csukott	20.000
Delage G. L,	27100	6	95	140	6600	nyitott	34.000
Delage G. L.	27100	6	95	140	6600	csukott	38.000
Donnet-Zedel	718	4	62	91	1100	nyitott	7.000
Donnet-Zedel	718	4	62	91	1100	csukott	8.000
Donnet-Zedel	822	6	60	90	1534	nyitott	8.200
Donnet-Zedel	822	6	60	90	1534	csukott	8.800

Gyártmány	Lóerő	Hengersz.	Furat	Löklet	Hengerűrtart.	A kocsi neve	Ár
Donnet-Zedel	13 45	6	70	90	1976	nyitott	12.600
Donnet-Zedel	13 45	6	70	90	1976	csukott	13.600
Derby	8 30	4	59	100	1098	nyitott	7.300
Hispano-Suiza	14 52	4	85	110	2496	nyitott	24.000
Hispano-Suiza	14 52	4	85	110	2496	csukott	25.600
Hispano-Suiza	20 95	6	85	110	3744	nyitott	35.400
Hispano-Suiza	20 95	6	85	110	3744	csukott	37.400
Hispano-Suiza	32 110	6	100	140	6600	nyitott	42.000
Hispano-Suiza	32 110	6	100	140	6600	csukott	45.484
Hotchkiss	12 40	4	80	120	2412	nyitott	13.200
Hotchkiss	12 40	4	80	120	2412	csukott	15.000
Lorrain-Dietrich	15 50	6	75	130	2996	nyitott	20.000
Lorrain-Dietrich	15 50	6	75	130	2996	sport	21.000
MATHIS MY	8 20	4	60	105	1187	nyitott	7.350
MATHIS MY	8 20	4	60	105	1187	csukott	8.400
MATHIS SM	10 30	4	70	105	1567	nyitott	8.950
MATHIS SM	10 30	4	70	105	1567	csukott	10.800
MATHIS-EMYSYX	10 25	6	60	100	1498	nyitott	9.200
MATHIS-EMYSYX	10 25	6	60	100	1498	csukott	10.700
Panhard Levassor	30	4	67	105	1480	nyitott	11.800
Panhard Levassor	20 45	6	67	86	1818	csukott	13.000
Renault	7 18	4	58	90	955	nyitott	7.200
Renault	7 18	4	58	90	955	csukott	8.300
Renault Monasix	11 30	6	58	93	1471	nyitott	9.200
Renault Monasix	11 30	6	58	93	1471	csukott	10.200
Renault	11 35	4	75	120	2120	nyitott	9.600
Renault	11 35	4	75	120	2120	csukott	10.500
Renault Vivasix	17 60	6	75	120	3180	nyitott	12.100
Renault Vivasix	17 60	6	75	120	3180	csukott	13.700
Renault	36 140	6	110	160	9200	nyitott	29.500
Renault	36 140	6	110	160	9200	csukott	33.000
Sizaire-Frères	12 55	4	76	110	1996	nyitott	14.500
Sizaire-Frères	12 55	4	76	110	1996	csukott	16.000
Sizaire-Frères	15 70	6	75	111	2935	nyitott	21.000
Sizaire-Frères	15 70	6	75	111	2935	csukott	22.000
Talbot Touring „Clualis“	10 30	4	69,5	110	1752	nyitott	10.800
Talbot Touring „Clualis“	10 30	4	69,5	110	1752	csukott	12.400
Talbot „Mater“	11 40	6	67	94,5	1998	nyitott	12.800
Talbot „Mater“	11 40	6	67	94,5	1998	csukott	14.400
Talbot Sacerdos	15 45	6	72	110	2688	nyitott	16.000
Talbot Sacerdos	15 45	6	72	110	2688	csukott	17.600
Talbot Talis	16 50	6	76	110	2995	csukott	22.400

Amerikai képviselvek:

		4					
Cadillac	28 110	8	84	125	5580	nyitott	27.800
Cadillac	28 110	8	80	125	5580	csukott	31.200
CHANDLER Special Six	17 50	6	80	108	3246	nyitott	10.600
CHANDLER Special Six	17 50	6	85	108	3246	csukott	11.600
CHANDLER Big Six	20 70	6	95	127	5316	nyitott	14.000
CHANDLER Big Six	20 70	6	96	127	5316	csukott	15.600
CHANDLER Royal Eight	25 80	8	86	121	5048	nyitott	17.600
CHANDLER Royal Eight	25 80	8	83	121	5048	csukott	18.800
Chevrolet	12,5 35	4	93,8	101,6	2791	nyitott	6.800
Chevrolet	12,5 35	4	93,8	101,6	2791	csukott	8.700
Chrysler 52	16 38	4	91	104	2660	nyitott	7.960
Chrysler 52	16 38	4	91	104	2660	csukott	9.300
Chrysler 62	17 54	6	75	107	2830	nyitott	9.000
Chrysler 62	17 54	6	75	107	2830	csukott	11.000
Chrysler 72	20 68	6	79	120	3530	nyitott	11.000
Chrysler 72	20 68	6	79	120	3530	csukott	14.000
Chrysler 80	32 105	6	88	126	4620	nyitott	21.000
Chrysler 80	32 105	6	88	126	4620	csukott	25.600
Dodge	15 35	6	85	97,5	3317	csukott	12.500

Gyártmány	Lóerő	Hengersz.	Furat	Lökét	Hengerűrtart.	A kocsi neve	Ár
Dodge	24 40	4	99	114.3	3476	nyitott	9.600
Dodge	24 40	4	99	114.3	3476	csukott	9.800
Dodge	18 60	6	83	115	3725	csukott	14.400
Essex Super Six	14 45	6	68	114	2380	nyitott	8.950
Essex Super Six	14 45	6	68	114	2380	csukott	9.550
Ford A.	28	4	77.78	107.95	2050	nyitott	6.115
Ford A.	28	4	77.78	107.95	2050	csukott	7.450
Ford A.	40	4	98.42	107.95	3280	nyitott	6.115
Ford A.	40	4	98.42	107.95	3280	csukott	7.450
Graham-PAIGE	6 45	6	73	114	2867	nyitott	9.800
Graham-PAIGE	6 45	6	73	114	2867	csukott	10.800
Hupmobile	16 40	6	79	108	3174	nyitott	12.800
Hupmobile	16 40	6	79	108	3174	csukott	13.600
Hupmobile	20 70	8	73	110	3680	nyitott	17.600
Hupmobile	20 70	8	73	110	3680	csukott	22.000
Hudson Super Six	24 65	6	89	127	4500	nyitott (6)	14.000
Hudson Super Six	24 65	6	89	127	4500	csukott (4)	14.000
Jordan	8 62	6	82.5	101.6	3259	nyitott	13.500
Jordan	8 62	6	82.5	101.6	3259	csukott	14.000
Jordan	12 80	8	76.2	120.7	4401	nyitott	16.000
Jordan	12 80	8	76.2	120.7	4401	csukott	18.000
La Salle	25 100	8	79	125	4955	nyitott	22.500
La Salle	25 100	8	79	125	4955	csukott	24.800
Lincoln	96	8	85.7	127	5800	nyitott	32.000
Lincoln	96	8	85.7	127	5800	csukott	40.000
Marmon 68	25 72	8	70	108	3308	csukott	13.500
Marmon 75	33 84	6	95	105	4464	nyitott	27.000
Marmon 75	33 84	6	95	105	4464	csukott	28.000
Marmon 78	18 80	8	75	101	3567	nyitott	16.500
Marmon 78	18 80	8	75	101	3567	csukott	17.000
Moon	16 40	6	73	120	3130	nyitott	8.600
Moon	16 47	6	73	120	3130	csukott	12.000
Diana	28 73	8	76	114	4167	nyitott	12.000
Diana	28 73	8	76	114	4167	csukott	13.000
Nasch Standard Six	16 50	6	79	102	3000	nyitott	9.500
Nasch Standard Six	16 50	6	79	102	3000	csukott	11.000
Nasch Special	18 60	6	82	115	3642	nyitott	11.600
Nasch Special	18 60	6	82	115	3642	csukott	13.200
Nasch Advanced Six	23 80	6	82	127	4520	nyitott	14.080
Nasch Advanced Six	23 80	6	82	127	4520	csukott	19.100
OAKLAND	18 70	6	82.5	107.9	3470	nyitott	11.500
OAKLAND	18 70	6	82.5	107.9	3470	csukott	13.500
Packard	24 105	6	88.9	127	4740	nyitott	21.000
Packard	24 105	6	88.9	127	4740	csukott	26.000
Packard	31 125	8	88.9	127	6320	nyitott	32.000
Packard	31 125	8	88.9	127	6320	csukott	40.000
PEERLESS	16 52	6	63.5	103	2919	nyitott	11.600
PEERLESS	16 52	6	63.5	103	2919	csukott	12.400
PEERLESS	18 64	6	82.5	118	3652	nyitott	12.400
PEERLESS	18 64	6	82.5	118	3652	csukott	13.600
PEERLESS	21 88	6	89	127	4604	csukott	17.000
Pontiac	16 45	6	82.5	95.2	3050	nyitott	8.800
PONTIAC	16 45	6	82.5	95.2	3050	csukott	6.700
Reo-Volverine	15 60	6	79	96	2868	nyitott	12.500
Reo-Volverine	15 60	6	79	96	2868	csukott	13.500
Reo-Flyng	19 80	6	79	122	3680	nyitott	15.200
Reo-Flyng	19 80	6	79	122	3680	csukott	16.200
Rugby	15 30	4	86	108	2432	nyitott	9.700
Rugby	15 35	6	70	121	2709	nyitott	8.200
Studebaker	20 50	6	86	114	3973	nyitott	12.000
Studebaker	20 50	6	86	114	3973	csukott	13.800
Studebaker	24 75	6	98	127	5747	nyitott	15.500
Studebaker	24 75	6	98	127	5747	csukott	21.500
Studebaker-Erskine	13 40	6	66	114	2340	nyitott	8.900
Studebaker-Erskine	13 40	6	66	114	2340	csukott	9.800

Gyártmány	Lóerő	Hengersz.	Furat	Löklet	Hengerűrtart.	A kocsni neme	Ár
Stutz rövid alváz	32 105	8	80.6	114.3	4706	nyitott	28.400
Stutz rövid alváz	32 105	8	80.6	114.3	4706	csukott	30.000
Stutz hosszú alváz	32 105	8	80.6	114.3	4706	nyitott (7)	36.800
Stutz hosszú alváz	32 105	8	80.6	114.3	4706	csukott (7)	40.800
Velie	19 50	6	79	98	3180	nyitott	10.400
Velie	19 50	6	79	98	3180	csukott	12.500
Velie	21 60	6	80	91	3760	nyitott	11.150
Velie	21 60	6	80	91	3760	csukott	63.000
Velie	24 105	8	79	114	4250	csukott	20.000
Willys Knight 70 A.	12 60	6	74.61	111.12	3318	nyitott	14.000
Willys Knight 70 A.	12 60	6	74.61	111.12	3318	csukott	14.640
Willys Knight 66 A.	15	6	82.5	127.05	4056	nyitott	17.200
Willys Knight 66 A.	15	6	82.5	127.05	4056	csukott	20.800
Whippet	8 31	4	79	111	2195	nyitott	6.350
Whippet	8 31	4	79	111	2195	csukott	7.520

A Magyar Touring Club és a KMAC

Intimitások a magyar automobilizmus köréből — Miért drága Magyarországon a triptique? — Hulljon le a lepel!

Európa nyugati országaiban az automobilisztika ügyét az úgynevezett Touring Clubok tartják a kezükben. Hasonlóan az AIACR-be affiliált automobilklubokhoz, ők is kartellszerződésben állanak egymással. A Touring Clubok feje a szintén Párisban székelő Alliance de Tourisme. A Touring Clubok minden sporttevékenységtől távol állanak és főcéljuk, hogy tagjaikat az automobilisztikai szempontból szolgálják. Olcsó triptique, térképek, útbiztosítások, útjelzés, az útviszonyok állandó ismertetése, szállások, szállodák, garázs és utánpótlási lehetőségek megadása, javítóműhelyek ismertetése a különböző vidékeken és országokban stb., ez képezi a Touring Clubok tevékenységét.

Magyarországon az utolsó időkig nem volt Touring Club, tehát a sokezerényi taggal rendelkező külföldi Touring Clubok tagjai Magyarországon hátrányban voltak. Nem kaphattak ide triptique-et, sem carnet és a helyzet kezdett számukra kellemetlen lenni. A Királyi Magyar Automobil Club, mely tudvalévően kisajátította magának a magyar automobilizmust, most igen kellemetlen helyzetbe jutott. A Touring Clubnak meg kellett alakulnia, mert az idegen követések állandóan piszkálták a dolgot. Mit tett tehát a KMAC? Megalkototta a Touring Clubot saját kebelén belül. Erről már sokat írtunk. A helyzet most sem változott, mert a Touring Club ügyeit a KMAC-ban intézték és a külföldiek most sem jutottak a remélt előnyökhöz.

Vermes Gyula, a Touring Club elnöke, egy nem létező klub elnöke volt. Helyzete nagyon nehéz volt. Vagy régi klubja ellen fordul és kivereszi magának a Touring Clubot megillető jogokat, vagy félreáll. Mint gerincember, az előbbi választotta. A Touring Club a közelmúltban megkapta a triptique és carnet jogot, külön helyiségbe költözött és megkezdte működését.

Most jön azonban az, aminek nem szabad lett volna megtörténnie. A KMAC szerződést kötött a Touring Clubbal, miszerint a triptique és carnet árát csak közösen emelhetik, vagy szállíthatják le. A KMAC tudta, mit csinál. Seholysem olyan drága a triptique, mint Magyarországon. Ha tehát a Touring Club a külföldi kartellklubok mintájára leszállítja a triptique árát, akkor mindenki a Touring Clubban fogja azt megvenni és a KMAC-ba a kutya sem megy triptique-ért, mint ahogy be is fog következni. A szerződésnek van egy másik pontja is. Itt a

KMAC szemérmetlenül levetette álarcát. A pont így szól: A Touring Club köteles 20 esztendeig a triptique és carnet bruttó bevételeiből 40%-ot leadni minden hó 1-én a KMAC-nak. Na, itt azután nem tagadhatja le senki, hogy a KMAC üzletet csinál a magyar automobilizmusból. A szerződést sem tagadhatja le. Két közgyűlésen felolvasták, sőt Delmár Walter élesen kikelt ellene. Kérdezzük: Milyen jogon vesz el a KMAC 40%-ot a Touring Club jövedelméből? A szerződésben „kártalanítás címén” van felüntetve. Hol itt a kártalanítási jog? Kérdezzük, az angol, vagy svájci, vagy a német Touring Clubok szintén fizetnek kártalanítást az illető ország automobilklubjainak? Hát Uraim, nem! Nem és nem! Ez megint amolyan kis igazi magyar pakli.

A Touring Club most ott áll, keze megvan kötve és képtelen azt tenni, amit akar. A Touring Club olcsó triptique-et, olcsó carnet akar adni, de nem teheti, mert minden triptique 10 pengőjéből 4 pengőt le kell adni a KMAC-nak kártalanítás címén. Van erre miniszteri rendelet, van erre törvény? Tud erről a pénzügyminisztérium, tud erről a magyar kormány, hogy egy klub adót vessen egy másik klubra? Ez csak Magyarországon történhet meg.

Ezek után reméljük, nem kell tovább bizonyítanunk az „üzlet” kritériumát.

Most lássuk, illetve beszéljünk néhány szót a Magyar Touring Clubról. A Touring Club tagjainak ugyanazon az árért ad ma triptique-et, mint a KMAC. Míg azonban a KMAC-ban a tagsági díj 100 pengőn felül van, addig a Touring Clubnak a tagjai jóval mérsékeltebb tagdíjat fizetnek, mint a KMAC tagjai. A Touring Clubnak vannak pártoló és junior tagjai is. Pártoló tag lehet mindenki. Minden előnyt élvez a klubnak, csupán a közgyűlésen nincs szavazati joga. Ez nem is fontos. Fontos az olcsó triptique. A pártoló tag fizet 12 pengő beiratási díjat és 12 pengő évi tagdíjat. Emellett a junior tag 24 éves koráig csupán 6 pengőt fizet évente. 6 pengő beiratási díjjal, ami különösen a túrázó fiatal motorkerékpáros ifjúságnak nagy előny.

Mi részünkről a legmelegebben üdvözljük a Touring Clubot, melynek agilis vezetősége meg fogja találni a módot, hogy a KMAC-tól mielőbb szabadulhasson és a külföldi Touring Clubok mintájára olcsó triptique-el szolgáljon tagjainak.

Mert hogy mást ne mondjunk, hogy történhet meg egy országban, ami nálunk megvan, hogy egy Rolls-Royce-autó tulajdonosa, ugyanúgy 20, illetve 10 pengőt fizet egy országba való triptique-rt, mint egy kis Puch-motorkerékpár gazdája, akinek talán a kis Puch egyetlen vagyona.

Helyettes szerkesztőnk, aki ma egyik klubnak sem tagja és kiutazik az Európa Motorkerékpár Grand Prix-re Genf-be, kénytelen csak a triptique-ért Sunbeam-sidecarjával 69 pengőt fizetni, ami több, mint az egész benzinköltség. (Nemzetközi útigazolvány 20 P, Triptique Ausztria 20, Svájc 20 P. Biztosítás 9 P.) Ha azonban Salzburgnál le akarja vágni a 100 km. felüli kerülőt, akkor Németországra újabb 20 P és ha visszafelé a Dolomitokon és a Passo Stelvion akar hazatérni, úgy még 20 P az olasz triptique. Ez összesen 98 P (1,200.000 K). A dolgon tehát úgy segített, hogy belépett a Touring Clubba junior tagnak és így az egészet 6 + 6 + 20 + 10 + 10 + 10 + 10 + 9, összesen 74 pengőért ússza meg. Ez is horribilis pénz. A motorkerékpár-triptique-nek maximum a felébe szabadna kerülni, mint az autó-triptique.

Uraim, letettem a ház asztalára ezt az újabb csemegét. Aláírom a nevemet is, nehogy újabb sajtóper esetén az államrendőrségnek kutatni kelljen a cikk írója után. Automobilisták és motorkerékpárosok, most tisztán látok! Most tisztán látjátok, hogy a KMAC nemcsak hogy nem fárad a magyar automobilizmus előrevitelén, de annak egyenes kerékkötője, mert meggátolja a Touring Clubot abban, hogy olcsóbbá tegye a magyar automobilisták külföldi útját. Legközelebb újabb csemegével fogunk szolgálni.

Déván István.

AZ ALLIGATOR CARWOLING OIL

AZ AUTOMOBILISTA ÉS MOTORKERÉKPÁROS IDEÁLJA

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

LUXUSMINŐSÉG!
NORMÁLÁRAK!



CSILLAGHY és Társa
MŰSZAKI KERESKEDELMI TÁRSASÁG

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

Kérjen ingyen mintát! Tegyen kísérletet!

A Király-díj Rómában

Győztes: Chiron (Bugatti) — Brill-Perit ismét a balszerencse üldözte — Égető kánikulában folyt le a verseny — Végre Materassi is győzött Talbot-jával

Irta: Bajáné Baló Viola

Június 10. Nagy napja van ma Rómának. Ma futják negyedszer a versenykocsik számára kreált „Reale Premio Roma”-t, a Király-díjat. A verseny érdekessége, hogy a római Automobil Klub minden évben más és más helyen rendez a versenyt. Az első három Róma északra fekvő részén volt és nagyrészt a villanegyed pompás széles utain vonult végig. Itt, Rómában nem olyan kényesek az emberek és szívesen feláldozzák egy pár napra reggeli nyugalmukat, csak azért, hogy közvetlen szomszédságból éljék végig egy automobil Grand Prix összes izalmait. A budapestiek tanulhatnának a rómaiaktól e tekintetben. Itt nem történhet meg, ami Budapesten állandó téma: a TT-pálya kitelepítése, a Svábhegyi-verseny megszüntetése stb. Itt mindenki lelkesedik a sportért, legyen az autó, motorkerékpár vagy futball. Ezúttal a rendező Automobil Klub választása Róma déli, a tenger felé eső részére esett, kissé távolabb a várostól. A 13 kilométeres országúti Circuit roppant változatos, háromszög alakot formálva a katakombák közelében, dombos terepen terült el. A három éles kanyaron kívül különösebb nehézségei nem voltak a Circuitnek és így előrelátható volt, hogy a versenyzők nagy átlagsebességeket fognak elérni.

A Róma Grand Prix érdekessége, hogy eddig még mindig a Bugatti gyár nyerte, hol reálisan, hol szerencsével. Emlékezetes még a két év előtti verseny, amikor Conte Brill-Peri 2 literes Alfa-Romeóján már mint biztos győztes futotta utolsó körét, amikor a cél előtti utolsó hajtásban saját tengelye körül megfordulván, a mögötte jövő Maggi a pillanatot felhasználva, kilőtt mögötte és 9 másodperccel a maga javára biztosította a nagvielelőtlőségű versenyt.

1926-ban a Targa Florián hősi halált halt Guilió Masetti gróf öccse, Carlo Masetti (Bugatti) volt a győztes, 97.287 km átlagsebességgel. 1927-ben Aimo Maggi gróf győzött, szintén Bugattin. Átlaga 99.013 km volt, míg a múlt évben Nuvolari Tazio szerezte meg a győzelmet 110 kilométeren felüli átlagsebességgel. A fentiekkel ellentétben az idei Király-díj meglehetősen gyors verseny volt, amit a győztes Chiron (Bugatti) 126.419 kilométeres átlagsebessége és Chiron leggyorsabb köre (132.711 km) is élénken bizonyítanak.

A verseny iránt már hetekkel ezelőtt nagy volt az érdeklődés, ami az olaszok autószenvedélyén kívül, az egyes propagandának volt köszönhető. A helyárakat is alaposan leszállították és a tribünjegyek 100 lírától 30-ra redukáltattak, míg a mezőnyben a jegyek ára 10 líra volt. Emellett az elővételi jegyekhez egy sorsjegyet csatoltak, mely egy 520-as FIAT-gépre szólt. Ez aztán megtette a hatást és a versenyt óriási tömegek nézték végig.

A nagydíjban ezúttal sem a FIAT, sem az Alfa-Romeo vezetők nem startoltak és így előrelátható volt, hogy ismét idegen gyár viszi haza a díjat. Az említett két gyár a pár év előtti nagy sikereik után egy időre kénytelen volt abban hagyni a versenyzést, aminek főoka a líra valorizációja következtében sok iparban, így az autói-

ban is átmenetileg előállott krízis volt. A fentemlített gyáraknak most nagyon kell dolgozniuk, hogy ismét lélekzethez jussanak. Biztosra vehető azonban, hogy mindkét gyár rövidesen kiheveri bajait és újra síkra fog szállani az olasz ipar érdekében, mint ahogyan azt már idén is az Alfa-Romeo a Targában és Coppa Mille Migliában meg is tette. A verseny, mint általában most Itáliában minden verseny, nem a gyárak, hanem a vezetők versenye volt.

Az előző évi versenyeket elmosta az eső, ezen okulva, későbbre halasztották a rendezők, tekintve, hogy júniusban ritka az esős nap Rómában. Eső nem is esett, sajnos, de annál nagyobb volt a kánikula, igazi nyári meleg kánikula, a szenvedélyes sportemberek, akik végigvárták és bírták a versenyt, kisebbfajta napszúrással tértek haza. A tribünök sem nyújtottak menedéket, amennyiben szemben voltak a nappal. Az óriási mennyiségben fogyasztott fagyalt csak pillanatokra enyhítette a szenvedést. A publikum a meleg dacára is elsőrangú volt és sok szép toalettet lehetett látni az első 10 percben. Ezután a férfiakról lekerült minden levehető, a nők fejbúbra tűzték a szorító kalapokat s kicsiny tengerszemeket izzadtak a tribün ülőhelyein.

A start pont 3 órakor történt. Az összes gépek egyszerre történő startolása, dacára a jól elkészített kátrányos útnak, óriási porfelleget vert föl, ijedten várta az ember, hogy egymásba rohannak. Már az első körök után a versenyzők kéményseprőkhöz hasonlítottak, az arcukra rakódó fekete portól, ez a sors jutott a csinos és jól öltözött Einsiedel grófnőnek is (egyetlen női versenyző). A kitűnően rendezett verseny minden incidens nélkül folyt le, ami nem mondható az előző évi versenyekről. A verseny legérdekesebb mozzanata Chiron és Brill-Peri párharcra volt, egyforma gépen, szóval tényleg a vezetők harca. Ebben a küzdelemben Brill-Perinek volt kevesebb szerencséje, mivel két ízben kellett kereket váltania s így a rifornimentónál többet vesztett, mint ellenfele. A publikumot természetesen fájdalmasan érintette, hogy nem olasz vezető vitte el a pálmát, ennek egyedül csak a bookmakerek örültek, mert az olasz publikum természetesen kedvenceire játszott. A publikum legizgatottabb témája mégis csak Nobile volt, mindenkire fölvilanyozó hatással volt az aznap érkező optimisztikus hír: hogy Nobile és társai végre biztos jelt adtak magukról. A tribünök köze-

lében meredeznek égnek a St-Paobliói rádióállomás antennái, amelyek talán éppen ebben a percben kapnak híreket az északisark hőseiről.

A 4—5 óra hosszat a napon agyonszenvedett emberek természetesen nem várták birkatürellemmel, míg rájuk kerül a sor, hanem megrohanták az összes járműveket, villamost, autóbust egyaránt. Ilyen tömegek elszállítására Róma közlekedési hálózata szűknek bizonyult. Na, de az erélyes fascistakormány ezen is hamarosan segíteni fog, elkészült már a nagyszabású földalatti villamosnak a terve és az első kiépítendő vonal éppen az lesz, amely az osztiai villamos gyorsvasút végállomását összeköti a város szívével és a főpályaudvarral.

A verseny rendezése mintaszerű volt. Az eredményeket állandóan kitették a nagy táblákra. Minden pillanatban látható volt, ki vezet és ki mennyire van lemaradva. A hatóságok a lehető legnagyobb mértékben támogatják a rendező Római Automobil Klubot és a pályát a versenyre a legkitűnőbb állapotba hozták. Nagy csalódást keltettek a francia gyári Amilcar-vezetők és gépeik. Mindenki többet várt tőlük. A versenyben 23-an állottak starthoz és ebből 11 feladta. Így Moriceau (Amilcar) a 2-ik, Varzi (Delage) és Tonini (Maserati) az 5-ik, Nenzioni (Bugatti) a 7-ik, De Sterlich (Maserati) a 9-ik, Maserati Ernesto (Maserati) és Morandi (Talbot) a 10-ik, De Bernardinis (Diatto) a 14-ik, Martin (Amilcar) a 23-ik, Einsiedel grófnő (Bugatti), aki most egész Olaszországot végig versenyzti, a 25-ik és Nuvollari (Bugatti) a 28-ik körben.

A leggyorsabb kört Chiron (Bugatti) futotta, a 12-ikben 5 perc 54 másodperccel, ami 132.711 km átlagsebességet jelent.

Részletes eredmények a következők:

1500 km. Távolság: 391.050 km: 1. Materassi Emilio (Talbot) 3:15:01.2. Átlagsebesség: 120.447 km. 2. Ferd. Minoia (Bugatti) 3:16:11. 3. Fagioli (Maserati) 3:28:18. 4. Pastore-Borzacchini (Maserati) 3:38:31. 5. Morel (Amilcar) 3:46:11. A legjobb 1100 km kocsí. 6. Zampieri (Amilcar). 2000 km: 1. Chiron (Bugatti) 3:05:48. Átlagsebesség: 126.419 km. 2. Brill-Peri (Bugatti) 3:10:13. 3. Aimini (Delage) 3:33:05. 4. Foresti (Bugatti) 3:33:50. 3000 km: 1. Lepori (Bugatti) 3:29:28. Sebesség: 112.036 km.



GOODRICH PNEU

az utak királya

Szilárd Béla

Budapest, VI., Nagymező utca 15.

Telefon: Teréz 253-34.

Teljesen nyílt a magyar automobilbajnokságok sorsa

A svábhegyi verseny dönti el kik lesznek a bajnokok

A három kategóriára osztott automobilbajnokság tavaszi fordulója lezajlott. Az öt bajnoki pontszerzőverseny közül négyen már túl vagyunk. Túl vagyunk a bajnoki versenyek 80 százalékán és nem mondhatjuk el egyetlenegy kategóriára sem, hogy biztos volna valaki számára. Most látszik, mennyire szükség volt a automobilbajnokságok behozatalára és a szétválasztásra. A hármas beosztás határozottan lendületet adott amúgyis szépen fejlődő automobilsportunknak és olyan küzdelmeket hozott létre, amelyeket csak a nagyon fejlett automobilversenysporttal rendelkező nyugati államokban láttunk.

Gyors, modern kocsik kerültek Magyarországra, kitünő fiatal vezetőket hoztak felszínre a bajnoki küzdelmek. A Delmár—Zichy—Eszterházy, a Szini—Heteés—Wolfner András, a Lyka és Wolfner László közötti versengés a verseny, sport-, illetve a túrakocsi-kategóriában felejthetetlen, izgalmas küzdelmeket hozott létre.

Nézzük egyenként a bajnoki versenyeket. í

A versenykocsik kategóriájában „hármas” holtversenyben 8—8 ponttal áll Zichy Tivadar gróf (2.3 Targa Florio Bugatti-kompresszor), Eszterházy Antal herceg (2 literes Grand Prix Bugatti-kompresszor) és Delmár Walter (5 literes kompresszor nélküli Steyr). A kompresszor és a hatalmas hengerűrtartalom körülbelül kiegyenlítik egymást. Bár a síkon a Bugattik sokkal gyorsabbnak bizonyultak, a hegyen Delmár Walter nagy rutinja, kitünő vezetői kvalitásai, sokkalta nagyobb nyugodtsága egalizálni tudta lassúbb és némileg a stabilitásban is hátrányban levő kocsiját. A régi közmondás itt valóra vált. „Inter dous litigantes tertius gaudet.” Míg Zichy gróf és Eszterházy herceg versenyről-versenyre egymást püfölték, azalatt Delmár hol egyiket, hol másikat utasította minimális differenciával a harmadik helyre és így ma a 4 bajnoki futam után hármas holtversenyt tudott kierőszakolni a részére már-már elveszettnek hitt bajnoki pontozásban. Hogy a jövő mit hoz és mi lesz a Svábhegyi versenyen, azt ma még nagyon nehéz megmondani. A Steyr-gyár semmiképpen sem nyugszik bele az eddigi vereségbe és mint pozitív forrásból értesülünk, Delmár Walter a döntőn már kompresszoros kocsival lép a küzdőtérre. A Bugatti-gyár presztizskérdésnek tekinti a magyar bajnokságok megnyerését és De Tilleux mester kijelentése szerint, ha másképpen nem megy, úgy a most próbák alatt lévő 3—4 literes új típusokból hoznak 2 darabot Budapestre. Egyébként, ha a három vezetőt vesszük bírálattal, illetve kritika tárgyává, igen érdekes következtetéseket vonhatunk le. Delmár vezetői fölénye, technikája ma még kétségtelenül vezet. Egyenlő kocsikkal feltétlenül ő lenne a leggyorsabb. A két Bugatti-menő a fordulókban még közel sem biztos és amellet mintha túlzottan sokat kockáztatnak. Zichy grófon tisztán látni, hogy nem bírja annyira idegekkel. Egy versenyzőnek, aki a mai nagyon gyors kocsikkal eredményt akar elérni, a legaszktább sportéletet kell élnie, heteken, sőt hónapokon keresztül. A korai lefekvés, nyugodt élet előfeltétele a kitünő sporteredményeknek. Aki ezeket nem tartja be, az ideig-óráig felszínen tudja magát tartani, de sokáig nem. Eszterházy-nál a merészség nem hiányzik és feltétlenül jó vezető lesz belőle. Ajánlatos volna azonban,

ha más sportokat üzne, amelyek ideg- és izomenergiát halmoznak fel benne. Ez az, ami Delmárt feltétlenül eléjük helyezi és ami Delmár 4 biztos második helyében is élénken visszatükröződik. Egyébként jellemző a versenykocsibajnokság komolyságára és a kocsik kitünő előkészítésére, hogy mindhárom vezető mindannyiszor végigfutotta a teljes távot és a gépeknek soha semminemű defektusa nem volt.

A pontozás állása a következő:

	Zichy (Bugatti)	Eszterházy (Bugatti)	Delmár (védő) (Steyr)
TTAC 10 km	1	3	2 pont
Túraút 1 km	1	3	2 pont
Mátrahegyi verseny	3	1	2 pont
Guggerhegy	3	1	2 pont
Összesen	8	8	8 pont

Következne a sportkocsibajnokság. A helyzet csaknem ugyanaz, mint a versenykocsiknál. Négy verseny lezajlott és itt is tisztázatlan a helyzet.

Három versenyző áll ma is egymással szemben teljesen egyenlő eséllyel, dacára annak, hogy Szini János (Austro-Daimler) minimális egy pontkülönbséggel vezet. A kategória két favoritját, Szinit és báró Wolfner Andrást (Steyr), nagy balszerencse üldözte a pontszerző futamok alatt. Wolfner a TTAC 10 kilométeres versenyén starthoz sem tudott állani, mert közvetlenül a start előtt kapott defektet. Ezért a maximális 6 pont jutott neki. Szinit a Guggerversenyen érte hasonló sors, azzal a különbséggel, hogy a starter már elindította. Tehát indult és csupán 5 pontot kapott. Egyebekben a Tiszántúlon és Parádon Szini, Táton és a Guggeren Wolfner győzött. A harmadik pályázó, Heteés Sándor két második és két harmadik helyével szintén az élcsoporthoz áll és igen könnyen megeshet, hogy bár kocsija lassúbb Szini és Wolfner báró gépénél, előbbi kettő balszerencséje folytán megnyerheti a bajnokságot. Ha a kocsik változtatása meg lenne engedve, úgy Heteésnek egészen komoly esélyt adnánk, mert új Bugatti-Grand-Sportjával, ha megszokja, könnyen csinálhatna a Svábhegyen meglepetést. A Svábhegyre tehát itt is teljesen nyílt a bajnokság kérdése. Bár Szini 1 ponttal vezet, bármelyik győzzen a három közül, az nyeri a bajnokságot. Egyenlő pontszám esetén ugyanis az a győztes, aki a Svábhegyen a legjobb helyezést éri el. A pontok állása ma a következő:

	Szini János (Austro-Daimler)	Wolfner András (Steyr)	Heteés Sándor (Bugatti)
TTAC 10 km.	1	6	2 pont
Tát 1 km.	2	1	3 pont
Hegyverseny. Parád	1	2	3 pont
Guggerhegy	5	1	2 pont
Összesen	9	10	10 pont

Következne a túrakocsi-bajnokság. Itt csupán ketten állottak starthoz. Wolfner László hatalmas 5 literes Steyr Type XVI-tal, motorjának megfelelő 2000 kg-on felüli összsúllyal és Lyka István egy alig 1200 kg-ot nyomó kompresszoros 2 literes Bugattival. Lykát már az első versenyen handicap érte. Kocsijával nem tudott megérkezni a TTAC-versenyre és így távollétében 6 ponttal sujtották. Bár azóta minden versenyen indult és mindannyiszor győzött, a bajnokság kérdése reá nézve sem biztos, sőt ugyanolyan bizonytalan, mint bármelyik kategóriában. Ha a TTAC-versenyen starthoz áll és végigfutja a távot, ma maximum 5 pontjával biztos győztese a túrakocsi-bajnokságnak. Wolfnert szintén balszerencse üldözte. Kitünő rakamazi eredménye után a táti kilométerversenyen érte a defekt, úgy, hogy dacára annak, hogy a sebességi pályát végigfutotta, a túrautat befejezni nem tudta és így csupán az indultaknak járó 5 pontot tudta megszerezni. A Svábhegyen bármelyikük nyer, az a bajnok, mert a Svábhegy egyenlő pontszám esetén döntőleg hat a küzdelemre. Nézzük a pontok állását:

	Wolfner László (Steyr)	Lyka István (Bugatti)
TTAC 10 km.	1	6 pont
Tát. Kilométerverseny	5	1 pont
Parád. Hegyverseny	2	1 pont
Guggerhegy	2	1 pont
Összesen	10	9 pont.

Karosszériaüzem Duco-fényezés

GIRICZ

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

Az A. J. S. REKORDOK ismét
VERETLENEK és az
A. J. S. ismét
GYŐZ

A nap legjobb oldalkocsis idejét futja

egy széria 4 éves versenygéppel, **Verebély Bálint** vezetésével
Roll Oszkár kétéves széria 350 ccm modellel, kihagyó gyertyája
dacára néhány másodperccel speciál verseny-
gépek között a 350 ccm-ben második

MAJLÁTH, VI, Hunyadi-tér 12



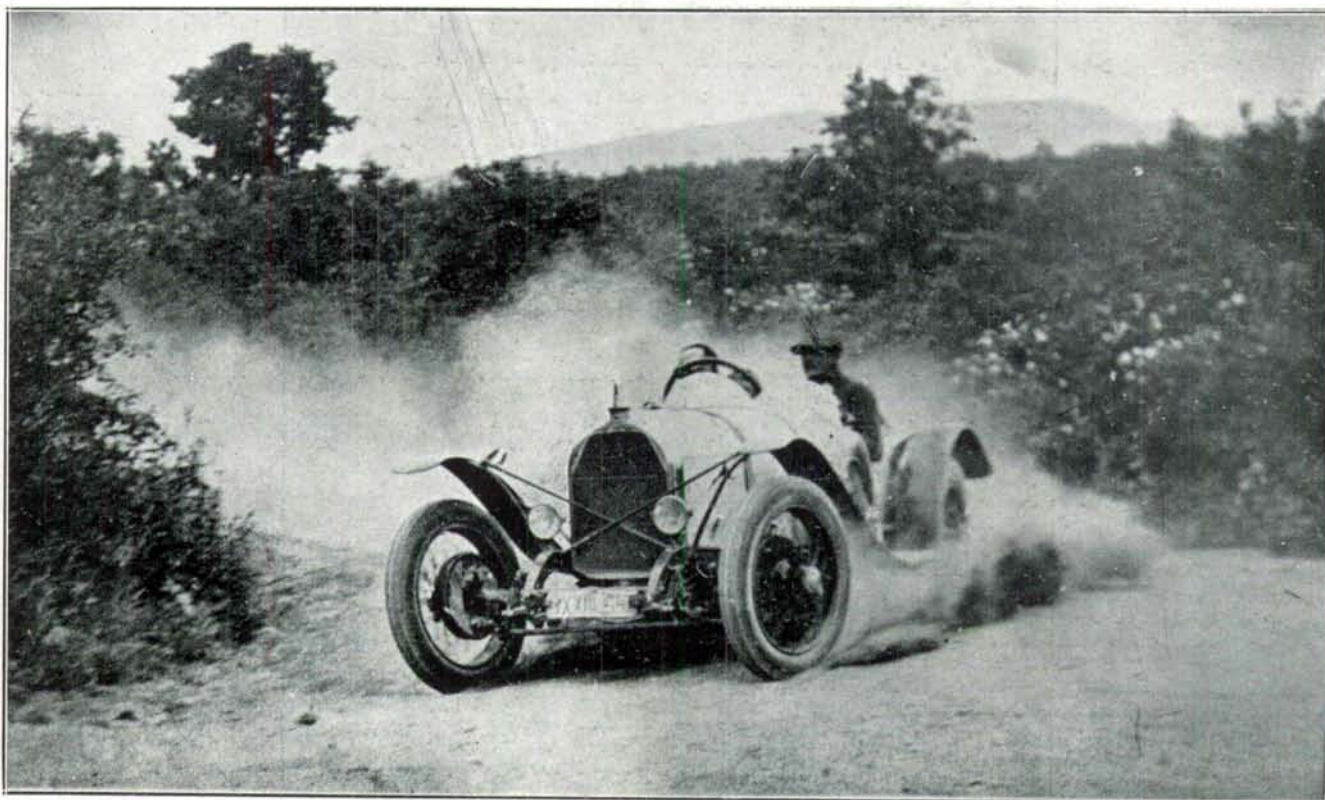
A **SCINTILLA** mágnesek biztonsága a Junkers Műveket is arra készítelte, hogy a BREVEN motorját egy SCINTILLA mágnessel is ellássák. A „DEL KERESZTJE”, mely Kalitorniából Brisbane (Ausztalia) repült és 13.000 kilométert tett meg, szintén SCINTILLA mágnessel volt felszerelve. A FRIENDSHIP repülőgép, mely Amerikából Angliába szállott június 18-án, ugyancsak SCINTILLA mágnessel használt. Ahol nem lehet kiszállni, ott SCINTILLÁT használnak.

Scintilla, Bosch, North East, Marelli, Ford, S. E. V., Delco, Paris Rhone, Duceiier, Soubitez stb.

**mágnesek, dinamók, indítómotorok,
akkumulátorok**

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

URNER ÉS BERKOVITS
SCINTILLA, INDEX, FENAG és HAGEN accumulátorok
vezérképviselője V., Pozsonyi-út 4/f. Telefon: T. 148-84.



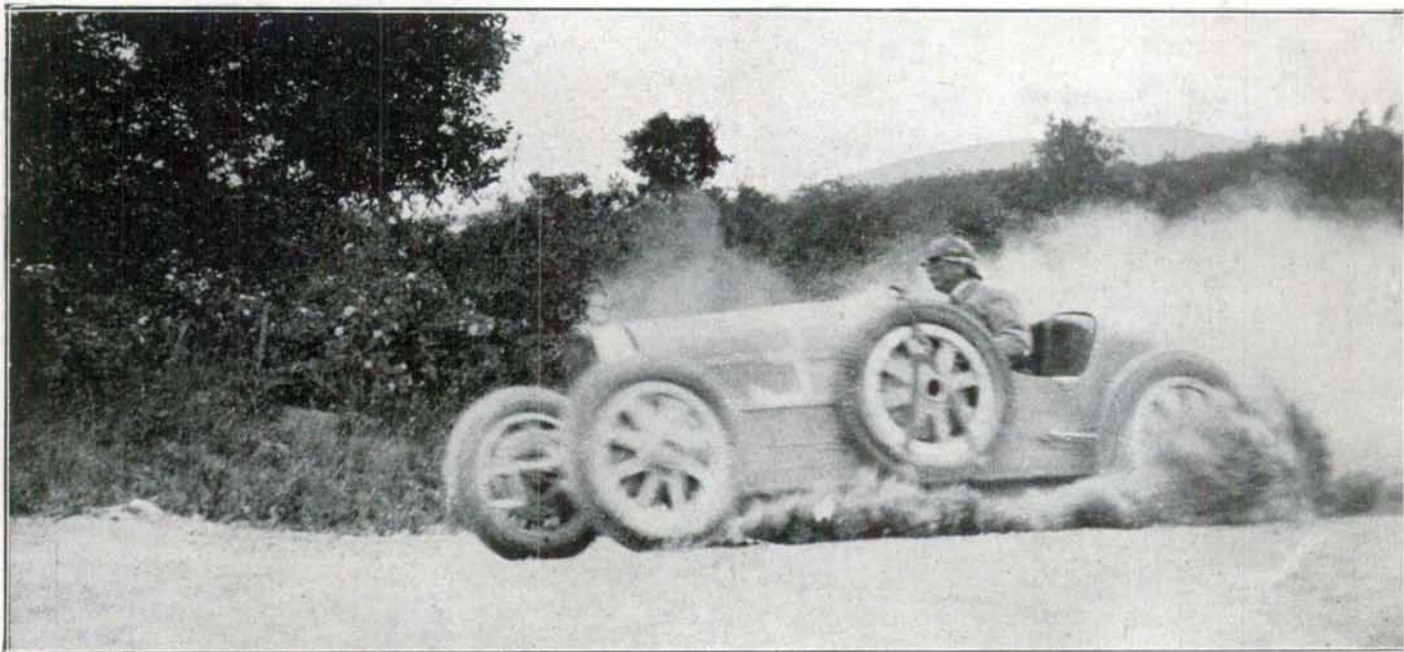
Szini János 3 literes Austro-Daimler sportkocsijával a parádi hegyverseny egyik kanyarulatában. Szini János ma 1 ponttal vezet a magyar sportkocsibajnokságban. (Bárá Jósika Jenő felvétele.)



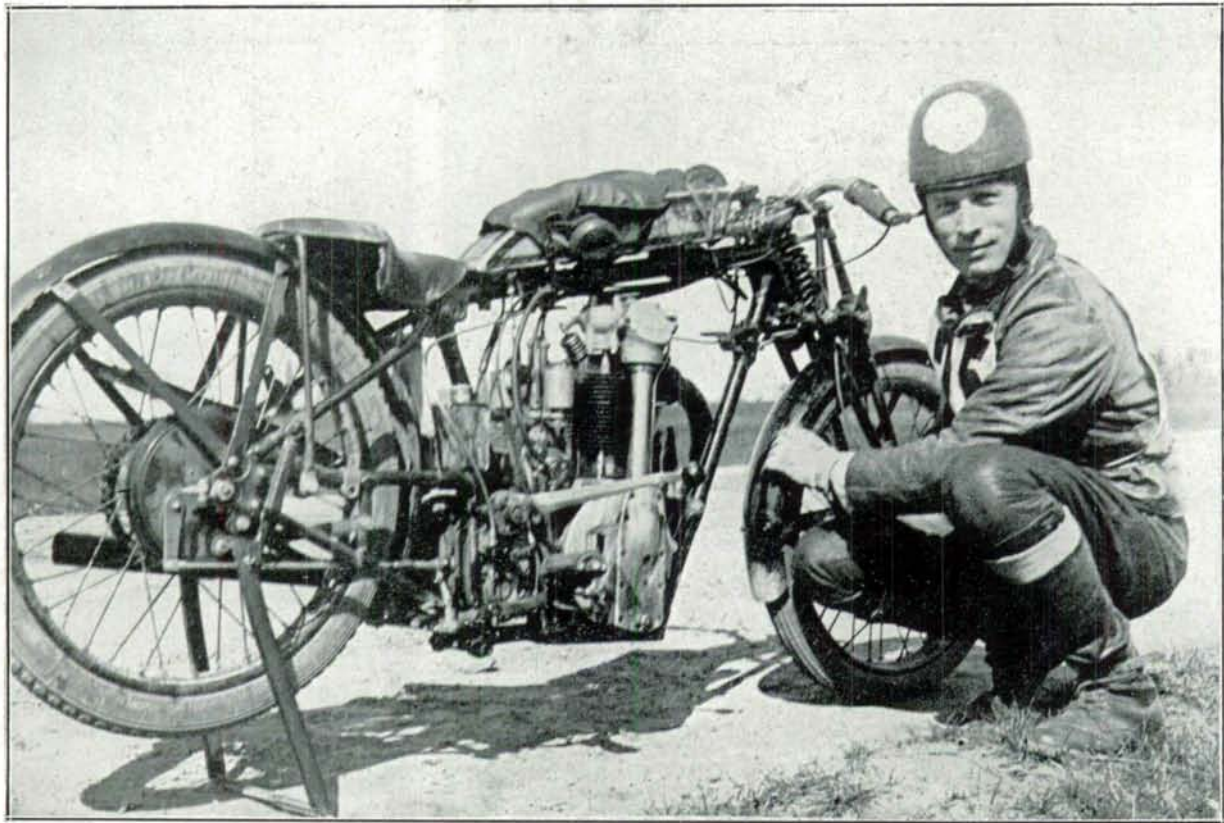
Zichy Tivadar gróf Targa Florio kompresszoros Bugattijával a parádi hegyversenyen. Zichy gróf ma két, első és két harmadik helyezéssel hármas holtversenyben vezető pozícióban áll a magyar versenykocsibajnokságban. (Munkácsi felvétele.)



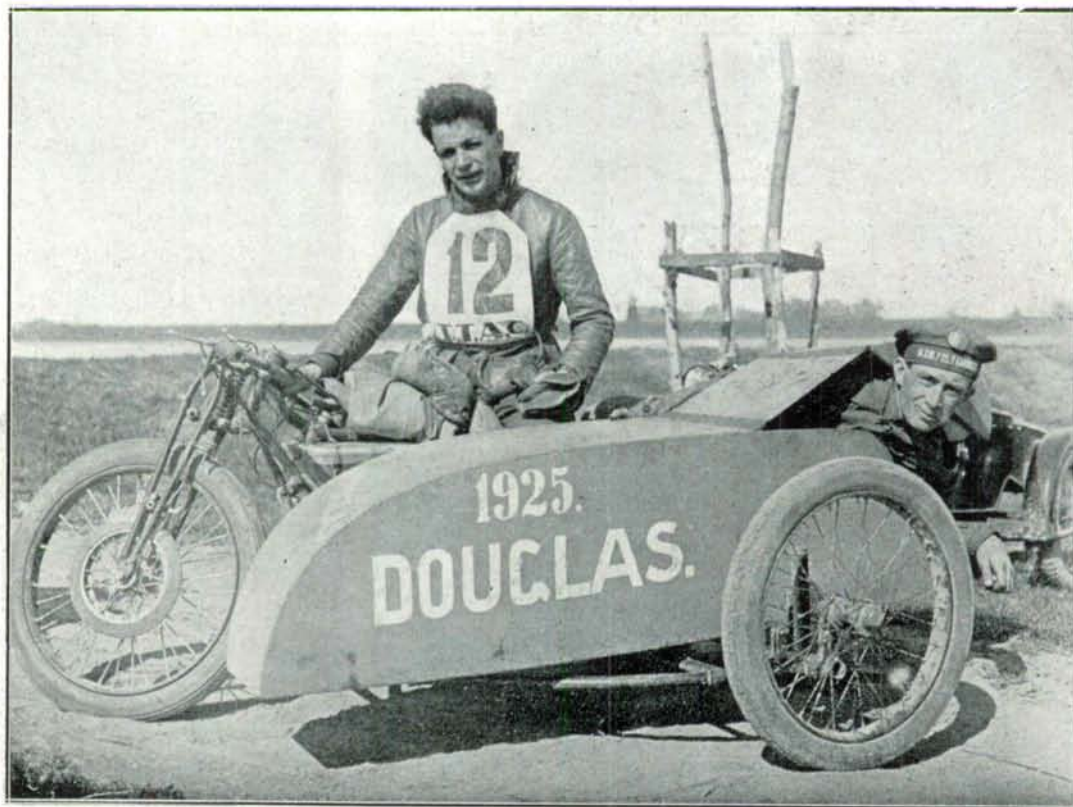
Delmár Walter a legrégebb magyar úrvezető Steyr versenykocsijával az egyik mátrahágói kanyarban. Delmár Walter az idei szezonban a gyors kompresszoros Bugattiktól az összes bajnoki pontszerző futamokban vereséget szenvedett, mindazonáltal sikerült neki pompás technikájával mindannyiszor a második helyet biztosítani és így négy második helyezéssel, nyolc pontjával ma hármas holtversenyben áll Esterházy herceggel és Zichy gróffal a magyar versenykocsibajnokságban, melynek döntőfutama a Svábhegyen lesz. (Munkácsi felvétele.)



Esterházy Antal herceg (2 literes Grand Prix Bugatti-kompresszor) a parádi hegyiverseny egyik fordulójában. Esterházy Antal herceg úgy a Mátra-hegyiversenyben, mint a Guggerhegyen az abszolút legjobb időt csinálta és ezzel a két győzelmével a magyar extra klasszéba küzdötte fel magát. (Báró Jósika Jenő felvétele.)



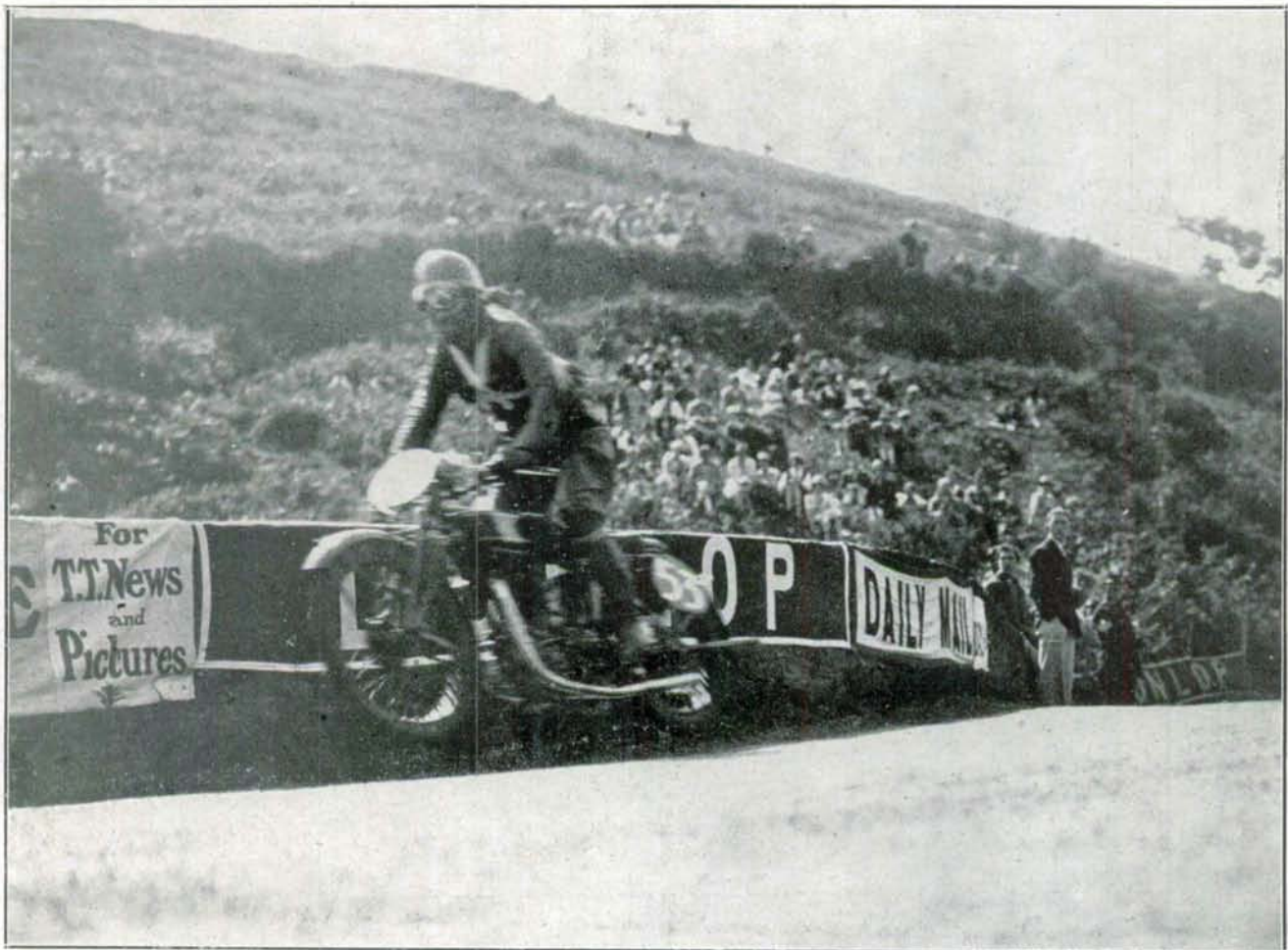
Feledy Pál dr., aki Norton királytengelyes versenygépével a magyar bajnokság Tát—nyergesújfalui kilométer-versenyén 147 kilométeres sebességgel a legjobb időt érte el. (Déván István felvétele.)



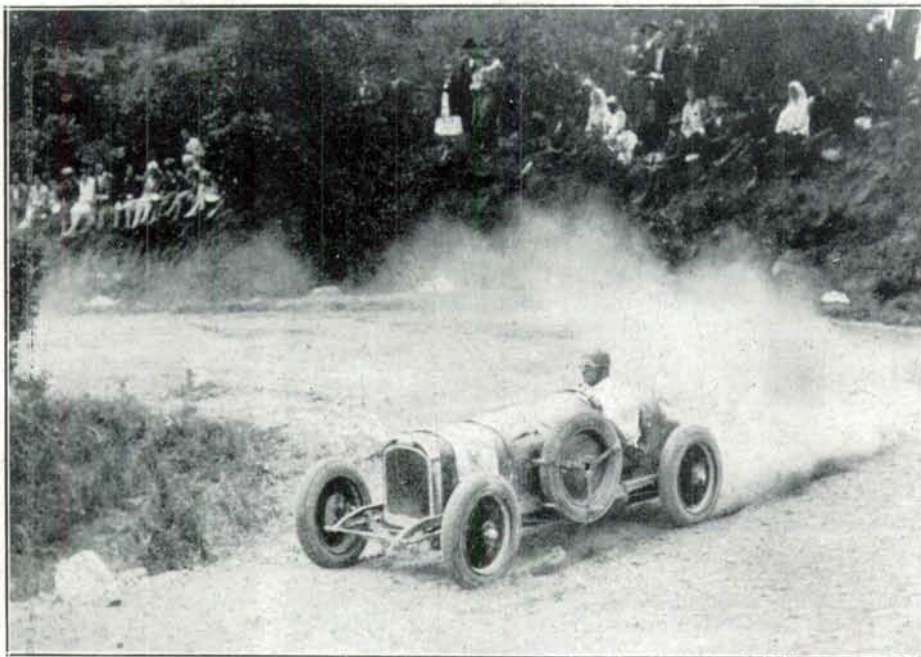
Rostás István (Douglas) a múltévi svájci amatőrbajnok, az 1928. évi magyar oldalkocsibajnokság legjogosabb aspiránsa. Rostás ma Douglas-sidecarjával, mely teljesen Brookland minta szerint épült, nagy pontelönnel vezet a magyar sidecar-bajnokságban. (Déván István felvétele.)



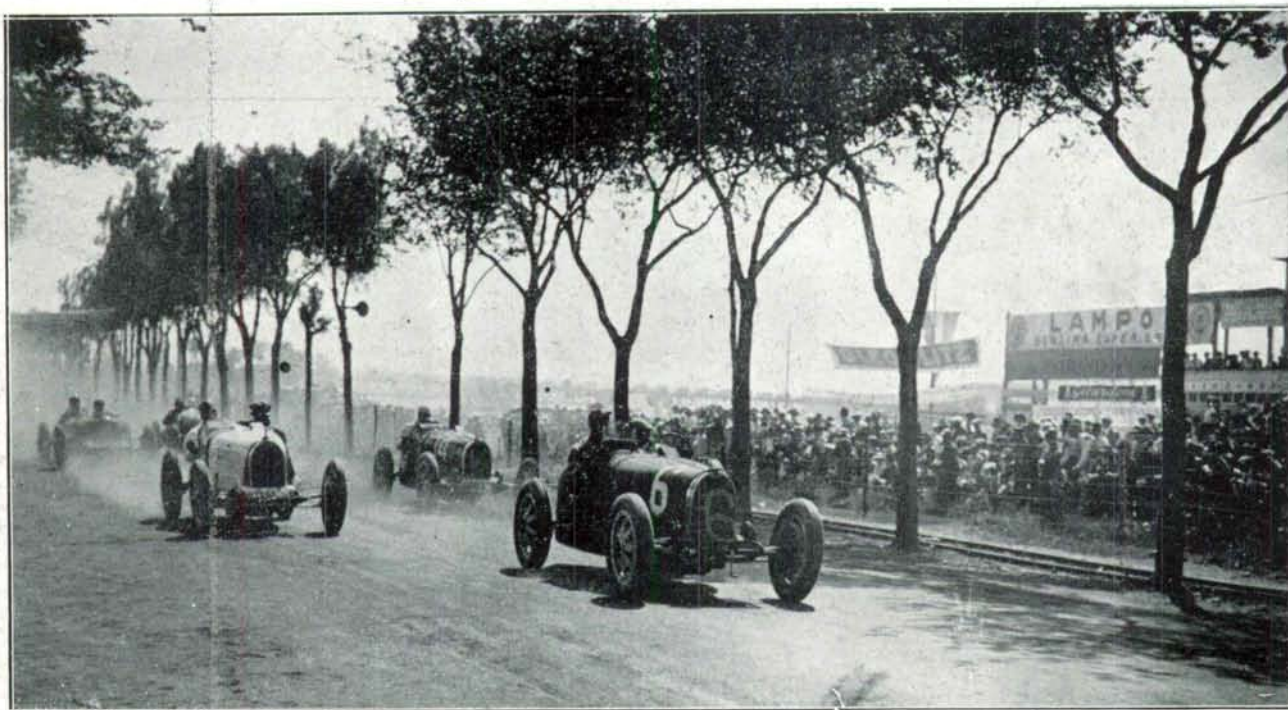
Wyllis királytengelyes Velocettjével az angol TT-kör egyik fordulójában. Wyllis Allec Bennett (Velocette) mögött második helyen végzett a Junior Tourist Trophyban.



Az olasz Luigi Arcangeli, aki ezidén angol Sunbeam-gépen indult az angol Senior TT-én. Arcangeli a híres Ballig Bridge ugratóján fut át.



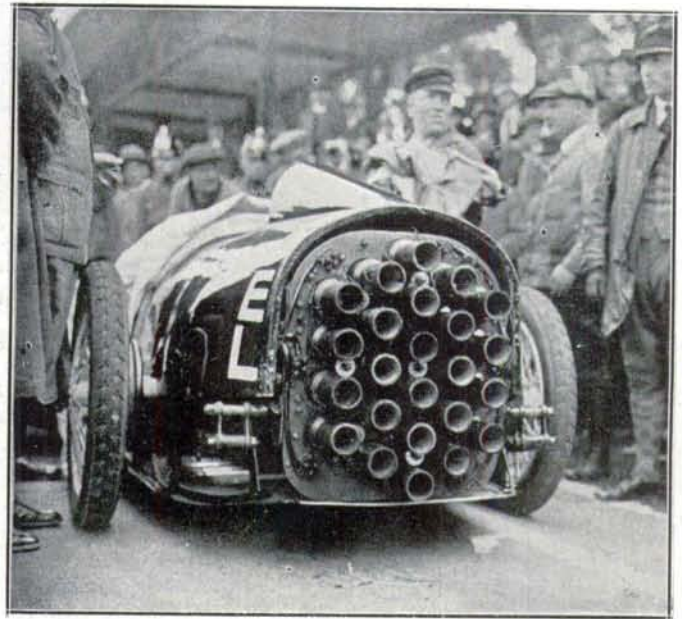
Képünk gönczi Zolnay Endrét mutatja be kis 1100 kcm. Opel versenykocsiján. A kocsit Zolnay Endre konstruálta a Kellner Alfréd Autókereskedelmi Rt. műhelyében. Zolnay, dacára a kocsí egészen kis hengerűrtartalmú motorjának, a parádi hegyiversenyen kitűnő időt ért el. (Munkácsi felvétele.)



A Rómában június 10-én lefutott Király Díj startja. A versenyt óriási küzdelem után a francia Chiron (Bugatti) nyerte meg a Brillí-Peri gróf Bugattija ellen.



Fritz von Opel, az AVUS versenypályán Berlin mellett az Opel-Sander rakétaautó kormányánál.



Az Opel-Sander rakétaautó hátnézetben. A képen kitűnően láthatók a rakéták, melyek villamosárammal lesznek meggyújtva.

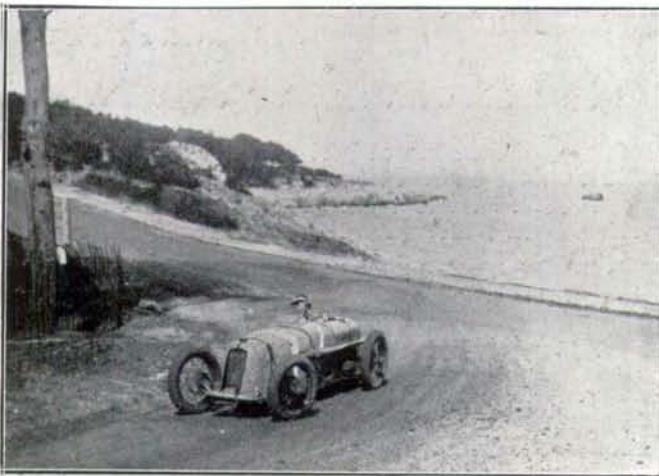


Jelenet a Magyar Tourist Trophyról. A zugligeti kanyarban Kiss Béla (James) és mögötte Pajor Imre (Puch). (Photo H. Radicke.)

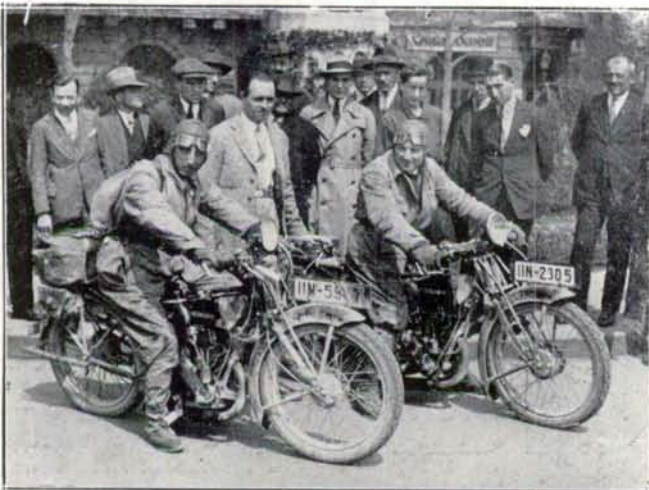




Szentgyörgyi László, a tehetséges magyar motorkerékpárversenyző NSU-gépét javítja a Magyar Tourist Trophyn. (Photo H. Radicke.)



Moriceau (1100 cm-es Amilcar) a Grand Prix d'Antibes 1.1 literes kategóriájának győztese, verseny közben.



Két bolgár sportember, J. Zlatareff és Angelo Jatzoff világmérföldi útra indulnak Zündapp-gépeken. Ezt megelőzőleg egy hosszabb túrát tesznek, melynek főbb állomásai: Berlin — Salzburg — Sophia — Bukarest — Krakó — Prága — Berlin. Képünk Zlatareffet és Jatzoffot mutatja be akkor, amikor Budapestről elindulnak, hogy útjukat folytassák.

Országúton

Mint a statisztika bizonyítja, tömegesen nő az autók száma Magyarországon. Ez roppant örvendetes jelenség. Vannak azonban ennek az örvendetes jelenségeknek árnyoldalai is. És ez az autósfejelem hiánya, mely nem áll egyenes arányban az autók szaporodásával. Pedig erre minden autónak és motorkerékpárosnak feltétlenül szüksége van. Fegyelem nélkül nincsen munka, nincsen sport és nincsen szórakozás. Az autós- és motorkerékpárvezetés pedig az előbb említettek egy csodálatos keveréke. Ezért fokozottan szükség van itt a fegyelemre. Autósfejelem nélkül sajátmagunk és mások testi épsége, sőt élete lehet veszélyeztetve. Hiánya bizonytalanná teszi a város és az országút forgalmát. Nézzük, mi tartozik az országúti autósfejelemhez?

*

A jelzések. Ezek fontossága az országúton és a városban egyaránt elvitázhatatlan. Ha megállunk, fékezzünk, befordulunk, vagy pl. átvágunk az országút egyik oldaláról a másikra, mindig jelezzük szándékunkat egy kézmozdulattal. Különösen fontos ez motorkerékpárosoknál, akik az országútnak hol jobb-, hol baloldalán haladnak, aszerint, hogy hol jobb az út. A motorkerékpárosokat előzni akaró autósok, természetesen csakis a fegyelmetlenek, sokszor dudálás nélkül rohannak el a gyanútlanul haladó motorkerékpárosok mellett. Ha pedig a motorkerékpáros ugyanezen pillanatban áttér az út másik oldalára, mondjuk azért, mert ott jobb az út, kész a katasztrófa. Alkalmunk volt látni egyszer egy hasonló esetet a győri országúton. Egyik ismert motorkerékpárversenyzőnk jött velünk szembe az országúton kb. 80 km-es sebességgel, mögötte pedig egy külföldi számmal ellátott Hispano-Suiza. Az autós, mely jóval gyorsabban haladt a motorkerékpárosnál, éppen előzni akart, mikor a motoros minden jelzés nélkül átvágott az út túlsó oldalára. Ereinkben megfagyott a vér, de szerencsére nem történt baj. A gépkocsi vezetője behajtott az útmenti árokba, onnan pedig egy kilométerköbe, amit kidöntött, de sem a Hispano-Suizának, sem utasainak baja nem történt. A motorkerékpáros megmenekült, de ha nem vagyunk ott, valószínűleg megverik az autós utasai. Ezen esetben hibázott az autós és a motorkerékpár vezetője. Az autós azért, mert nem dudált úgy, hogy azt a motorkerékpáros meghallotta volna, a motorkerékpáros, mert nem jelezte karjával, hogy átvág az országút másik oldalára. Ebből a példából kitűnik, hogy milyen óvatosság szükséges pl. az út egyik oldaláról a másikra való áttérésnél. Ajánlatos motorkerékpárra is felszerelni egy visszatekintő tükröt. Így fáradság nélkül meggyőződhetünk arról, hogy van-e valaki mögöttünk.

*

A kürtjelzés nem kevésbé fontos. Dudánk azért van, hogy használjuk. Hogy ez a városban is így van-e, arról most nem akarunk értekezni. Az országútra feltétlenül igen erőshangú kürtre van szükségünk. Legmegfelelőbb a Bosch-duda. Ez, ha rendben van az autós vagy motorkerékpár akkumulátorja, túlharsogja még a nyitott kipuffogóval hajtó autóslista vagy motorkerékpáros okozta zajt is. Beláthatatlan kanyarok előtt mindig hosszan és erősen kell dudálni, természetesen a szabályos oldalon hajtván.

*

Előzésnél látni meg, hogy ki milyen vezető. Ez egyike a legnehezebb dolgoknak. Már a parasztszekerekkel sem könnyű. Autósaink és motorkerékpárosaink legnagyobb része dudálás és lassítás nélkül suhan el a szekerek mellett. Ez okozza a legtöbb balesetet. A kocsi, aki 1000 esetben nyugodtan halad az út valame-

lyik oldalán, az 1001. esetben, minden ok nélkül hirtelen átvág a másik oldalra. És akkor olvashatók az újságban azok a sajnálatos autóbalesetek, „Automobil és szekér karambolja” címmel, melyek tavaly és idén is már több halottat és sok súlyos sebesültet követeltek. Egy igazán jó vezető nem robog el a szekerek mellett teljes sebességgel és nyitott kipuffogóval. Ez legalább is életveszélyes. Vannak, akik kinyomják a kuplungot, vagy leveszik a gázt és hangtalanul, de mégis igen nagy tempóban suhannak el a szekerek mellett. Ez sem helyes. Mint mondtuk, megtörténhet, hogy a lovak megbokrosodnak, a szekér hirtelen áttér az út másik oldalára és akkor kész a szerencsétlenség. Ha messziről látjuk a szekeret és az a szabályos oldalon halad, vegyük le a gázt egy kissé és adjuk tudtára egy rövidebb dudajelzéssel, hogy előzni akarjuk. Ha az út keskeny, úgy ajánlatos egészen lassítani és csak az előzés után újra ráadni a gázt. A vesztett néhány másodpercért bőven kárpótol a biztonság érzete. Egyesek a szabályos oldalon haladó szekereknek már messziről hosszan és erősen dudálnak. Ez azért helytelen, mert akkor a szabályokkal csak igen kevéssé megbarátkozott paraszt azt gondolja, hogy azért dudálunk neki, mert a szabálytalan oldalon hajt. Áttér tehát a másik oldalra. A karambol ismét megvan, azzal a különbséggel, hogy az automobil vezetője sohasem fogja megérteni azt, hogy a kocsis nem akarattal ment az ő oldalára. Tehát röviden dudálni, éppen csak hogy a kocsis meghalja, és lelassítva előzni a szekereket. Lényegesen több gyakorlatot kíván automobilok és motorkerékpárok előzése. Ehhez elsősorban megfelelő terep kell. Beláthatatlan, avagy jobbkanyarban csak egészen rossz, megdöntöttségű vezetők, lekiismeretlen iráterekek előznek. Ezek a tipikus balesetokozók, akik egy percig sem gondolnak arra, hogy velük szemben egy másik — esetleg gyengébb — jármű haladhat, melyet azután feltétlenül összeütököznek. Ha autót előzünk, akkor azt csak teljesen bejáratott és elég széles úton tehetjük. Fontos, hogy ne legyen por, mert akkor nem látjuk, hogy jön-e valaki velünk szembe az út másik oldalán. Surú, átlátszatlan porban semmiesetre sem kockáztathatjuk meg az előzést. Ez már sok súlyos szerencsétlenségnek volt az okozója. Ha a terep megfelelő, akkor menjünk egészen az előzendő kocsis mögé és csak akkor dudáljunk, mikor már közel vagyunk hozzá. Nem helyes messziről dudálni, mert akkor a vezető rendszerint gyorsít és így megnehezíti a dolgot. Igen helyes, ha a dudajelre a másik kocsis vezetője kézzel jelöl ad az előzésre. Ebből rögtön látjuk, hogy meghallotta kürtjelünket. Vannak vezetők, akik intenek, hogy előzhetünk és közben belelépnek a gázpedálba. Ez fegyelmetlenség, komolytalanságról tesz tanuságot és amellel veszélyes. Megesik, hogy a két kocsi egymás mellett haladva egy kanyarhoz ér, egyik sem enged, hiszen a dologból már presztizskérdést csináltak és szembe jön egy másik automobil. Akkor pedig megint baj van. Előzni csak akkor szabad, ha valóban gyorsabbak vagyunk, mint az előttünk haladó. Aki előz és azután port verve lassan halad a leelőzött gépkocsi vagy motorkerékpár előtt, nevetlen vezető. Tehergépkocsi előzése különös figyelemmel történjék. Ezeket csakis akkor előzzük, ha már valamiképpen észrevesszük, hogy meghallotta jelzésünket. Ne feledjük, hogy tehergépkocsi és személygépkocsi karambolja esetén mindig az előbbi győz.

Tehergépkocsi előzésénél különösen fontos a széles út. A mai könnyűtehergépkocsi már igen tekin-

télyes sebességekkel haladnak és az erősen magrakott, magasan felhalmozott teher folytán sokszor ingásba jönnek és különösen erősen domború úttesteken, minden előzetes jelzés nélkül hirtelen jobbra-balra vágódnak. Aki ezt nem veszi figyelembe, könnyen megeshetik vele, hogy előzés pillanatában a teherautó az árokba, vagy a kőrákhoz szorítja.

Megkettőzött figyelemmel kell viselkednünk az országúton sáros időben. A magyar országutak nagy hibája, hogy bármilyen szélesek is, csak a középső egyharmadrész kemény, illetve köves. Egy-egy nagyobb zápor vagy állandó eső esetén az út két oldala egészen puhává és ragodóssá válik, úgy, hogy ha az előzés vagy más okból lekerülünk a kemény középső részről, könnyen megeshetik, hogy a következő pillanatban már az árokban vagyunk. Motorkerékpároknál az utat száraz időben szegélyező por ugyanezt a veszélyt rejt magában.

Automobilisták, legyünk kíméletesek a motorosokkal! Ők is a motorsportolók nagy társadalmához tartoznak. Ők a kisbirtokosok. Ne hozzuk zavarba őket kíméletlen előzésekkel, ne menjünk el tőlük 2 centiméterre, ha szembetalálkozunk. Kényelmesen ülve egy fotelben, a kormány mögött, nem nagy művészet „knapp” elhajtani valami mellett. Tessék két bizonytalan kerék közé felülni és úgy megpróbálni, hogy mit jelent az, ha a sárhányók tőlünk alig néhány cm-re rohannak el. Ha sár van, úgy fokozottan kell vigyázni az autósok, mert a motorkerékpár itt bizonytalanabb. Ugyanez áll a kerékpárosokra is. A falu népe ujabban mindinkább kezdi használni a kerékpárt. Mit tagadjuk, most még rosszul bicikliznek. Annál jobban kell rájuk vigyázni, hiszen egy karambol, ahol nekünk semmi bajunk sem történik, rájuk nézve végzetessé válhat. Tehát kíméletesség, ez az, amiről minden jó vezetőt meg lehet ismerni.

A községeken való áthajtásból is megismerhetjük a vezető mentalitását. Falukon lassú, maximum 15—20 km-es tempóban hajtunk keresztül. Népszerűsíteni kell az automobilt, nem pedig ellenszenvessé tenni. Intjük a vasárnapoként a Balatonhoz menő gépkocsikat és motorkerékpárokat, hogy Martonvásár és Baracska, valamint Pákozd községekben csendőrök stoopperrel mérik az áthaladó autók sebességét. Aki túlsebesen hajt, fel lesz írva és büntetést fizet. Idővesztés és pénzkidadás. És egyszersmind jó iskola.

Felhívjuk ezúton is mindazon automobilisták és motorkerékpárosok figyelmét, hogy fenti községek bejáratánál, amint a csendőroket megpillantják, azonnal a minimumra lassítsanak le és úgy haladjanak végig a községen.

Liba, csirke és a többi baromfi nem való az úttestre. De azért ne gázoljuk el őket. A tolldísz a hűtőn nem áll jól az autónak. Gondoljunk arra, hogy a gázolással csak az utánunk jövőt tesszük meggyűlöltté. Ugyanez áll a kutyákra. Órájuk ugyanúgy vigyázzunk, mint az emberre. Ha a mi kedvenc kutyánkat gázolná el valaki, bizony nem mondanánk, hogy az autó elé futott, hanem szidnánk az autóst, hogy gazember, embertelen csirkefogó. Tegyük szívünkre kezünket és valljuk, be, hogy ez igaz!

Csoportosulások mellett mindig lassan hajtunk el. Akkor is, ha az úttest szabad. Ne porozzuk be az embereket. Képzeld bele magunkat az útszélen állók helyzetébe. Azonkívül megeshet, hogy valaki hirtelen ki-

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

szalad a tömegeből az országút kellős közepére. Különösen gyerekek. Ahol gyerekek játszanak, ott mindig lassítsunk egészen le. Egy elgurult labda vagy golyó miatt a gyerek bármikor berohan az úttest közepére.

*

Nem árt fegyelemre tanítani a fegyelmetleneket. Ha egy kocsi velünk szemben a jobboldalon jön, ne engedjük tovább. Tartsuk meg szabályos oldalunkat és kényszerítsük, hogy átmenjen a baloldalra. A szekereken ülő parasztokat sem árt egy kicsit felvilágosítani a forgalmi rendről, ha ráérünk erre.

*

Ha egy autós vagy motorkerékpáros az út szélén állva javít, akkor lassítsunk és kérdezzük meg, hogy van-e valamire szüksége. Meg fogja köszönni és látni fogja, hogy úr ült a volánnál. Nincs közönségesebb annál, mint amikor teljes sebességgel hajtva, portengerbe borítjuk az útszéli gépüket javítókat. Ezt csak lelketlen, önző emberek csinálják, akik nem tudják, hogy a motorkerékpárosok és automobilisták kötelessége egymásnak segíteni. De ha elfogadtuk a segítséget, kapunk pótalkatrészt stb., akkor juttassuk is vissza tulajdonosához. E sorok írója már hetek óta hiába várja vissza egyik bajba jutott motoros kollegájától a neki kölcsönzött pótalkatrészt.

*

Számárhátakon óvatosság! A számárhát egy dombszék, melyre az országút az egyik oldalon fel, a másikon levezet. Ha itt két automobil egymással szemben jön, akkor az emelkedő miatt csak az utolsó pillanatban látják meg egymást és ha az egyik nem halad a szabályos oldalon, bizony könnyen megtörténik a karambol. Ezért mindig baloldalon hajtsunk fel a számárhátakra, még akkor is, ha az út kissé domború és ez nekünk kellemetlen. Megtakarítunk egy esetleges összeütközést. Előzni itt sohasem ajánlatos.

*

Külön szakaszt kell szánunk az előzési jognak. Csak akkor előzhetünk, ha az úttest jobboldala szabad. Igen sokszor megtörténik, hogy beérünk egy előttünk haladó járművet, legyen az szekér, avagy automobil és elkövetkeznék az előzés pillanata. Sokszor megesik, hogy ugyanekkor szemközt jön velünk egy jármű és az előzés már csak úgy vihető keresztül, hogy vagy a szembejövőt kényszerítjük lassításra, vagy pedig egy ugyanazon ponton hárman fogunk találkozni. Az előbbi ismét törtető, szemtelen magaviselet, utóbbi egyenesen életveszélyes. A keskeny utakon való hármas találkozás már igen sok sárhányóba és defektjébe került a tolakodónak. Ilyenkor tekintet nélkül a sebességre, le kell lassítanunk és megvárni, míg a szemben jövő jármű elhalad mellettünk és szabaddá teszi az utat. Ilyenkor semmiképpen sincsen jogunk előzni. Hasonló esetben már nagyon sok veszélyes összeütközés történt.

*

Meg kell még emlékeznünk valamiről, ami az országutakon újabban történik és ami bizony számtalan kinövés a mindinkább növekedő és gyorsuló országúti forgalomnak. Több ízben előfordult, hogy előzni akaró automobilisták hátulról nekimentek solo- vagy oldalkocsis motorkerékpároknak és feldöntötték azokat. Minden emberi érzésű lény megáll ilyenkor és segít bajba jutott embertársain. Az országút kalózái ellenben, melyekről itt megemlékezünk, szó nélkül továbbmentek és a fellökött s súlyosan sérült motorosokat segítség nélkül az országúton hagyták. Erre a komiszásra szavakat sem lehet találni, de az bizonyos, hogy az országút kalózáit ki kell gyomlálni, mert veszélyeztetik a békés forgalmat és az országút vándorainak testi épségét.

Éjjel ködben és porban

tiszta látás

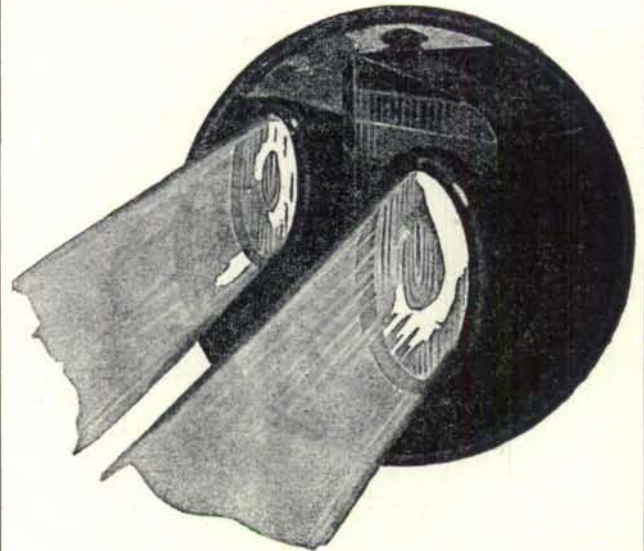
a legújabb



Bosch

tényszórókkal

„Bilux“
kapcsolással



Minden kocsira könnyen felszerelhető.

Amerikai kocsikhoz

kis áramfogyasztásuk miatt különösen ajánlhatók.

Árak:

150 mm. átmérővel	-----	P 66.-	páronként
170 " "	-----	" 82.-	"
200 " "	-----	" 94.-	"
240 " "	-----	" 220.-	"

Bosch Róbert k. f. t.

Budapest, VIII., Vas-utca 16. Tel. József 455-46-47-48

AZ 500-as és 350-es

RALEIGH

az 1928. évi új motorkerékpár-típusok legszebbike és legjobbika ismét bebizonyította fölényét.

Hild Károly a Magyar Turaút hegyiversenyén oldalkocsival a sidecarok legjobb idejét futja nőutassal és a Guggerhegyen a 350-es kategóriában fölénnel győz.

Raleigh, SUN és D-Rad képviselet:

APART R.-T. Budapest, VI., Andrásy - út 37

A husvétii triál és a MAC futárversenye után, ahol a legnehezebb körülmények között az abszolút első helyeken végeztek a magyar

MÉRAY motorkerékpárok,

most az 1928. évi Guggerhegyi verseny szerpentinjein Erdélyi Ferenc a 250 kcm-es kat.-ban

új rekorddal ismét első!

Jöjjön, nézze meg az új **MÉRAY**-típusokat! Magyar ember csak **MÉRAY**-gépet vásárol.

A MÉRAY erős, üzembiztos, stabil és gyors!

Kiállítási helyiség:

Budapest, IV., Váci-utca 1-3.

Le a Balatonhoz

A közelmúlt napok egyikén dolgom volt a Balaton mellett, a kies Balatonfüreden. Miután végre alkalmam volt látni a híres balatoni műút legújabb részleteit és egyet-mást alkalmam volt feljegyezni az útról, leírom olvasóim részére. Budapestről a Balatont legegyszerűbben Székesfehérváron át lehet megközelíteni. Székesfehérvár, melynek neve a modern Magyarországon már nem, mint a „régikorona város” ismeretes, hanem újra híressé lett rettenetes rossz „kövezete” révén, ismét sokat hallat magáról. Itt van a legmagasabb vám. Aból a nevezetes alkalomból, hogy kénytelen voltam utamat Székesfehérváron át vezetni a Balatonhoz és vissza,

kétszer, mondd s halid, kétszer fizettem „2” pengő kövezetvámot. Oda-vissza 4 pengő, azaz 50.000 korona, több mint amit az ebédért fizettem. Le kell szögeznünk, hogy Székesfehérvárnak egészen jó üzlet az automobil. Hacsak naponta 100 kocsi fut keresztül a városon, mindkét irányban, az 400 pengő, vagyis régi pénzben 5 millió. Egy hónap alatt nem kevesebb, mint 150 millió, vagyis 12.000 pengő. Reméljük, hogy ezen a pénzen nem sokára a Siófok felé vezető utat is meg fogják javítani, mert ennél rosszabb már csak Nápolyban van, de ha még várunk egy-két évet, akkor Székesfehérváron lesz a legrosszabb, tudniillik a nápolyinak a javítását már megkezdték.

Menjünk tovább, illetve kezdjük előlről. Budapestre az első 20 kilométer jó. Ott le van zárva a főút és a Székesfehérvárra igyekvő kocsiknak Erd község felé kell kitérni. A kerülő 17 kilométert jelent. Sebaj, de legalább megvan a remény, hogy a főút nemsokára jó lesz. Eltekintve attól, hogy a rövid 10 kilométer több, mint 3 hónapja le van zárva, több mint 3 hónapja babrálnak egy 10 kilométeres útszakaszon, a kitérő 11 kilométeres szakasza is rossz. Jobbra-balra ott áll a kő és a homok, alig van egy kocsinak való út, úgy, hogy a martonvásári nagyvásár jóvoltából, a szűk 11 kilométeres szakaszon több mint egy óra hosszat kellett döcögni, a folytonos kitérés miatt. Egy kis józan ésszel átgondolva a dolgot, először ki kellett volna javítani a 11 kilométeres szakaszt, vagy legalább is ne odahordani a követ, hogy legyen hely a kitérésre, azután hozzákezdeni a főúthoz.

Martonvásár és Baracska között, a 30—38 kilométerkövek között van Magyarország szégyene (a sok

közül). Hogy itt milyenek az útviszonyok, arról jobb nem beszélni. Az ember átokra emeli időnként a kezét, amikor látja azt a vergődést, amit az automobilisták és motorkerékpárosok ezen a rövid szakaszon véghezvisznek. Huszonöt-harminc centiméteres lyukakból ugrik ki-be, a rugók nyekeregnek, törnek, a karosszéria csikorong és széjjelmegy. A drágán vett kocsik és egyéb motoros járművek sok-sok százalékot vesztenek értékükből egy-egy balatoni túra után. Nagy a hűhó. Útépítési program. Útadó, kövezetvám stb., de az utak, azok maradnak a régiiek.

Kíváncsiak voltunk az új balatoni circuit északi

oldalára már messziről láttuk a szép sárga utakat és előre örültünk a jó síma utazásnak. Nagy volt azonban a csalódás. A szép sárga út rossz, a szó szoros értelmében rossz, úgy dobál és ringat, mint egy hullámvasút. Már instállok, de meg kell mondanom az igazat, gyenge mérnökök építhették. Talán el kellene menni egy kissé le az olaszföldre, vagy Németországba, sőt a szomszéd Ausztria sem megvetendő, egy kis útépítési tanfolyamra. Szinte nevétséges, hogy nálunk Magyarországon mennyire nem tudnak utakat építeni. Még a kispesti próbautak sem érnek egy fatatkát sem, pedig ezeket vállalatok építették mintaképpen, hogy megállapítsák, melyik válik be legjobban. Ma egyik rosszabb, mint a másik, egyikben több a lyuk, mint a másikban és kiderül, hogy a bemutatott négy burkolási mód közül legjobb lesz egy ötödiket választani.

Most térjünk át a „szokásos témára”, a jelzésekre. Ez bár unalmas, de mindaddig felszínen fogjuk tartani, amíg nem lesz belőle valami. Ha más nem, egy újabb sajtóper. Most tértünk vissza Itáliából. Ott minden vállalat, amely kéri, jelezhet, a táblán diszkrétan elhelyezett reklámjával együtt. Hatalmas kék-vörös-fehér táblák jelzik az utakat. Ott látjuk fent az amerikai-olasz *Lampo* (nálunk is volt, de *Fulgor*-nak hívták) ismert jelét az amerikai csillagokkal és a *Lampo* szóval, alatta pedig hatalmas betűkkel és fehér nagy nyilakkal, jobbfelé *Udine* 49 km., balfelé *Treviso* 31 km. A tábla legalább is másfél méter magas és 2 méter széles, ami lehetővé teszi, hogy a közelő automobilista megállás, az az idővesztés nélkül tájékozódhasson. Szégyenlem elmondani, de Székesfehérvártól a Balatonig, majd a Balatonparton

Hiába tulajdonítanak egyes gépeknek fantasztikus sebességet, ismét bebizonyult, hogy l e g g y o r s a b b a

NORTON

Dr. FELEDY PAL 490 köbcm. ohc

NORTON

147.660 km. pompás átlagsebességgel

G Y Ő Z

a Magyar Túraút kilométerversenyén

NORTON,

SUPER-X ÉS ROYAL-ENFIELD

m o t o r k e r é k p á r o k

WOLLEMANN ÉS TÁRSA

Budapest, VI., Andrásy-út 67.

haladva legalább is tizenötször futottam téves útra. A Balatoni műútnak ugyanis az a sajátsága, hogy a lépten-nyomon épülő telepek, villacsoportok és üdülőhelyeknél, vasútállomásoknál elágazik. Az ember azt hiszi, hogy a parton kell maradnia és így csaknem mindig a helytelen utat választja. Miért van az a Balaton Egyesület. Az ember méltán gondolhatja, hogy a Balaton fejlődése egészen mellékes az illetékeseknek. Ezekután igazán jobb is, ha külföldre megyünk.

A hátramenet bekapcsolása, mondjuk alapjában véve semmi, de feltétlenül idővesztés és ez 10—15 alkalommal már bizony jelent jó néhány percet, amit meg lehetne takarítani és azután ezek a néhány percek teszik azt, hogy az emberre rásötétedik. Aki nem járt külföldön, aki nem látta azt a hihetetlen nagyfokú automobilista műveltséget odakünn, annak nem tűnik fel ez annyira. az nem tud róla, tehát nem követelheti. de azok, akik már megjárták a Nyugatot, sírni tudnának azon az elmaradottságon, ami itt Magyarországon uralkodik. És ilyenkor bármennyire igazságtalannak tartanak egyesek és bármennyire elfogultnak hisznek, mindig kijelentem, hogy ennek az oka egyedül a hazai automobil-főfennhatóság, a Királyi Magyar Automobil Club. A hivatalos klubszállító *Petra* kötelezte magát szerződésileg, hogy jelezni fogja az ország utait. Miért nem kényszerítette erre a KMAC? A Vacuum, a *Fulgor*, a *Shell*, a *Steaua* mind, mind szívesen jelezték volna az utakat, de az engedélyt mindannyiszor megtagadta a KMAC. Ma itt állunk 1928-ban, 10 évvel a világháború után és utaink ma is jelzetlenek és balkáni állapotban vannak. Fogalmunk sincs, hol járunk.

Végre is egy automobilklub azért alakul, hogy legyen is valamit a közért. Milyen szép lett volna például az automobilkiállítások tiszta jövedelméből a nagyobb fővonalakat jelezni. A KMAC ezért csak tiszteletet és nagyrabecsülést kapott volna jutalmul. Ahelyett kapott a vezértitkár úr havi 20 millió pótdíjat a kiállítás rendezéséért és a végén 50 millió külön honoráriumot. Összesen 110 milliót. És ezekután vonja még valaki kétségbe, hogy az automobilizmus nem jó üzlet. Mi tiszteljük és becsüljük az üzletembereket, ha azok bevallják, hogy üzletemberek, de ha valaki, havi 2000 pengőért játssza az amatőrt, a „nagy önzetlent”, aki minden idejét, éjjelét nappalát szenteli a magyar automobilizmusnak, aki csekélyke 20 millióért túrautat és újabb csekélyke 20 millióért még egy Svábhegyi-versenyt is rendez, no. és 60 milliócskáért még Párisba is ellátogat egy ülésre képviselni a KMAC-ot és ezekután kétségbevonja, hogy számára az automobilizmus nem jó üzlet. Tex Richárd, aki a Tunney—Dempsey meccseket rendez, szintén pompás üzletember, nagyrabecsüljük, de ő bevallja. Ennek dacára pompásan él és közmegebecsülésnek örvend. Azért, mert valaki valamit pénzért tesz, az nem szegény. A profi-futballista is kap pénzt, amért rúgja a labdát, mégis bálványozzák. Mi senkitől sem sajnáljuk a pénzt, de szeretnénk már valami nagy és komoly munkát látni az Automobil Clubtól, ne csak rossz helyen elhelyezett háromszögeket és hibával, tévedésekkel teli versenyeket.

És mindannyiszor, ahányszor csak kimegyünk az országútra és látjuk a fehér KMAC-háromszögeket, mindannyiszor eszünkbe jut az ország utainak állapota

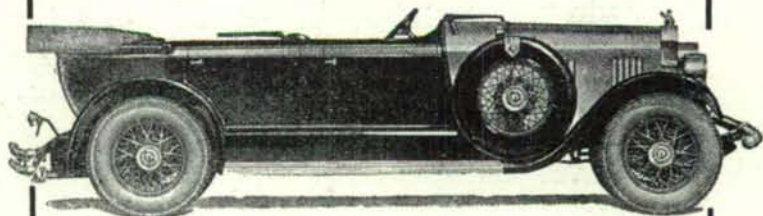
és mindannyiszor kérjük, mit csinált a KMAC hosszú 10 esztendőn keresztül?

Egy ismerősünk most tért vissza Galiciából, mely tudvalevően most Lengyelországhoz tartozik. Ámulattal konstataulta, hogy Magyarországon nincs útjelzés és az ember nem tudja, hol jár. A tökéletesen elpusztított Dél-Lengyelországban, ahol pedig kő kövön nem maradt, ma már mondhatni, tökéletes a jelzés. Romániában úgyszintén. Csak minálunk, a kultúr Magyarországon hiányzik minden. Az embernek igazán ökolbe szorul a keze azon az indolencián és nemtörődömségen, amivel nálunk az illetékes főfórum, a KMAC, az annyira hangoztatott automobilizmus „szent ügyét” kezeli.

A 8 hengeres

ELCAR

a legszebb és legtökéletesebb automobil-konstrukció



VISCOSOL

a legnagyobb viscositású amerikai autóolaj

Az összes amerikai versenykocsik
Viscosolt használnak

Vezérképviselőt:

**FARM Gazdaságfelszerelő
Részvény-Társaság**

Budapest, VII., Erzsébet-körút 27

Telefon: József 440-47

Az 1928. évi Magyar Túraút

De Tilleux Louis (2.3 Bugatti—Grand Sport), a túraút abszolút győztese. — Zichy Tivadar gróf (Bugatti), a síkverseny győztese 188 kilométeres átlagsebességgel. — A parádi hegyversenyt herceg Eszterházy Antal (Bugatti) nyerte, új útvonalrekorddal. — Lyka István (Bugatti) győzött a túrakocsik versenyében. — Dr. Feledy Pál (Norton) 147 km-el győzött Táton. — Ifj. Hóra Nándor (Rudge) új útvonalrekorddal nyerte a parádi hegyversenyt. — Rostás István (Douglas) győzött az oldalkocsibajnokság táti kilométerversenyén.

Külsőleg jó rendezés, belsőleg annál több kisebb-nagyobb hiba, elnézés és hiány jellemezte a KMAC rendezésében lefolyt 1928. évi Magyar Túrautat. A túraút, ahol döntő szerepe kellene, hogy jusson a gépek megbízhatóságának ezúttal is a régi sík- és hegyversenyeredmények alapján lett elbírálva. Bár kétségtelen, hogy a súly, hengerűrtartalom és sebességképlet a lehető legigazságosabb, mégsem meríti ki teljes egészében a „meghízhatóság” kritériumát. Több nap és főleg nagyobb etappok befutására volna szükség. A túraút, össze lévén kötve a magyar bajnokságokkal, nevezések szempontjából nagyon jól sikerült. Ott láttuk a magyar vezetők elitjét, akik különösen az automobilkategóriákban értek el kolosszális eredményeket. A túraút nemzetközi jellegét a Bugatti-gyári vezető De Tilleux és a nálunk oly sokat versenyző német Wentzel-Mosau báró adta meg hatalmas „S” Mercedesével. A mostohán kezelt motorke-rek-párversenyzők ezúttal sem mehettek haza hiba nélkül. A KMAC egyszerűen elfelejtette őket kategóriáikért értékelni. Ügylátszik sokat kellett volna számolni és így inkább eltekintettek a precizitástól. rációval az „új seprő, jól seprő!” elvre.

Sportszempontból a túraút nagyszerűen sikerült. Szébbnél szébb küzdelmek jellemezték a versenyt. A Bugatti és Steyr-vezetők párharca, valamint a feltörő fiatal gárda küzdelme Delmár Walterrel a sík- és hegyversenyeknek klasszikus jelleget adott. Bebizonyult, hogy a magyar faj az automobil- és motorke-rek-párversenyzés terén is nagy eredmények elérésére van hivatva és ezen a téren sem marad el a külföldiekétől.

A túraút az automobilkategóriákban ezúttal a Bugatti-vezetőknek hozott teljes sikert, akik megnyertek minden lehetőt. De Tilleux Louis az abszolút értékelésben jutott az első helyre, míg herceg Eszterházy Antal, gróf Zichy Tivadar és Lyka István a verseny-, illetve túrakocsikategóriákban bizonyultak leggyorsabbaknak. A

Steyr-ek ezúttal is szépen tartották magukat, de csak a hegyen bizonyultak ellenfeleknek. De Tilleux ezenkívül győzött a sportkocsik hegyi- és síkversenyén is. Kivülük igen szépen szerepelt az Austro-Daimler vezető Szini János és a magyar Magosix-vezetők Gorove Antal és Udvardy György, akik a síkversenyen, dacára a hatalmas ellenszélnek, jóval 90 kilométeren felüli eredményeket értek el. Eredmény szempontjából igen értékes Cerri Károly 3 literes Austro-Daimler sportkocsival kifutott 129 kilométeres sikeredménye, egy olyan kocsival, amely már évek óta van használatban és amivel két évvel ez előtt is már respektábilis eredménnyel fejezte be a túrautat. Magasra értékelendő gróf Vay László 156 kilométeres sebessége Táton 1.5 literes kompresszoros Bugattiján.

A síkversenyben ezúttal a minimum 10—12 százalékot lerontó hatalmas ellenszél az eredményeket nagyon károsan befolyásolta. Ennek tulajdonítható, hogy a várt 200 kilométeres sebességek elmaradtak. Zichy Tivadar gróf 188 km-es átlaga normális időben feltétlenül 200 kilométeren felül lett volna. Herceg Eszterházy sikeredményei a hegyversenyekben elért eredményeihez képest még közelség kielégítő, amiben a balszerencsének is van némi játéka. Rakamazon szemüvege csúszott le, míg Táton motorja nem működött kifogástalanul. Delmár Walter sikeredményét károsan befolyásolta, hogy sebességváltója egy ízben kiugrott, ami értékes másodperc töredékeket jelentett. Egyébként kiderült, hogy bizony a sok túrakocsinak inkriminált 100 kilométeren felüli sebességek és a kitűnő hegyikészségek bizony csak a holdban vannak. Legjobban kitűnt ez a túraúton résztvevő Minervánál, mely bár vezetője, aki már a Svábhegyen is többször résztvevő, igen jó, még sem tudott 78 kilométernél jobbat kifutni Táton, ami az ellenszél okozta százalékok hozzáadásával sem adja ki a 90 kilométert. A Minerva hegyi szereplésével, ahol a 2 literes magyar



GOODYEAR
P N

Vezérképviselő: APART AUTOMOBIL R.-T.

Magosix-ek mögött végzett és csupán 11 percet tudott kifutni a 7 kilométerre, nem elégített ki.

A motorkerékpár kilométerversenyben, mely a bajnoki futamok közé tartozott, a szológépek között ezúttal dr. Feledy Pál excellált, aki 147 kilométeres sebességet ért el, legyőzve Balázs Lászlót, akinek Sunbeam-jén a sebességváltó egyízben, akárcsak Delmárnál kiugrott. Feledy dr. Norton-ja egyébként mintaképe volt egy kilométer lancéra előkészített gépnek, ami ismét Feledy György kiváló hozzáértésének bizonyítéka. A sidecarok között Rostás István érte el Douglas-gépén a legjobb eredményt 108 kilométerrel és ezzel most már olyan pontelőnyt biztosított magának a bajnoksáért, amit behozni nem lehet. A bajnoki futamban startolt versenyzők közül még a fiatal Böckh László 130 kilométeren felüli átlaga emelkedik ki. Lantait HRD-sidecarjával ismét balszerencse üldözte. Közvetlenül a start előtt kapott motordefektje nem engedte starthoz állani.

A túrautat befejezett versenyzők közül Tima-Horváth István (Super—X), Stiegler János és ifj. Hóra Nándor, valamint Hummel Endre értek el 120 kilométeren felüli illetve a körüli eredményeket. A motorkerékpárosokat az ellenszél különösen károsan befolyásolta. Itt tehát az eredmények különösen magasra értékkelendők. Az oldalkocsis kategóriákban igen zavaros volt a helyzet. Leggyorsabb Harsányi Jenő volt Scott-ján, de ő nem fejezte be a túrautat. A KMAC Rostás eredményét hirdette ki elsőnek, holott a túrautat befejezett versenyzők között dr. Simon Gábor (Harley-Davidson) végzett legjobb eredménnyel. No de egy kis elnézésre, különösen, ha motorkerékpáros, nem igen néznek az Apponyi-téren.

Szépen szerepeltek a Méray-gépek a túraúton. Erdélyi Ferenc a 250 kcm. gépek között volt a leggyorsabb, míg a 750 kcm. kategóriában Bachmann Ottó győzött.

A parádi hegyi versenyen a szológépek kategóriákban ifj. Hóra Nándor (Rudge) futotta a legjobb időt, több mint fél perccel megjavítja Hummel multévi idejét, amit a most is Velocetten versenyző Hummel szintén erősen túlszárnyalt.

Üzemanyagok szempontjából a verseny a *Rex-benzin*-nek és a Castrol-olajoknak hozott teljes sikert. Az összes Bugatti és Steyr verseny-, sport- és túrakocsik a Steaua Kőolajkereskedelmi r.-t. által előállított *Rex* üzemanyaggal és a Magyar Abroncs és Kerékgyár által képviselt *Castrol-olajjal* futottak.

A túraút részletes eredménye a következő:

SÍKVERSENY

I. Szóló motorkerékpárok abszolút sorrendben

1. Feledy Pál dr. (490 Norton)	24.38	147.65
2. Balázs László (493 Sunbeam)	25.36	142.00
3. Böckh László (347 Sunbeam)	27.46	131.10
4. Tima Horváth István (749 Super X)	28.33	127.07
5. Stiegler János (499 Rudge)	28.36	126.94
6. Hóra Nándor ifj. (499 Rudge)	29.51	121.99
7. Hummel Endre (348 Velocette)	32.18	112.90
8. Zsolnay Lajos (349 Motosacoche)	32.23	111.60
9. Sabrnák Oszkár (348 Velocette)	32.52	110.70
10. Lendenmayer Béla (350 James)	32.53	110.65
11. Burghardt István (498 Panther)	32.59	110.46
12. Zsótér Bertalan (346 Méray)	33.80	106.50
13. Gerő Andor (490 Radco)	33.93	106.10
14. Weber Oszkár (490 Méray)	34.24	105.14
15. Kovács János (348 Velocette)	34.70	103.74
16. Bachmann Ottó (750 Méray)	34.91	103.12
17. Farkas Tibor (499 Matchless)	36.87	97.64
18. Erdélyi Ferenc (249 Méray)	36.91	97.50
19. Névtelen László (348 Raleigh)	38.91	92.52
20. Pápai István (250 Radco)	38.98	92.33
21. Valentiny Károly (499 Moto-Guzzi)	39.93	90.61
22. Kepes Ferenc (750 Indián)	40.71	89.57
23. Waldner Adolf (500 BSA)	40.36	89.19
24. Szabó Endre (500 FN)	41.16	87.40
25. Jeney László (250 New-Imperial)	41.95	85.30
26. Varga Mihály (349 Coventry-Eagle)	42.96	83.80
27. Kiss Béla (175 James)	43.44	83.00
28. Preisinger Ferenc (346 Méray)	44.49	80.90
29. Biró Jenő (BMW)	47.95	75.00
30. Zboray Ferenc (172 Puch)	48.45	74.30
31. Steurer Rudolf (348 Velocette)	49.00	73.47
32. Martinek István (175 Rex-Acme)	50.59	71.00
33. Gutwillig Imre (600 Douglas)	52.35	68.79
34. Vince Pál (350 Rex-Acme)	53.25	67.60
35. Pajér Imre (175 Puch)	50.80	50.20

II. Oldalkocsis motorkerékpárok

1. Rostás István (496 Douglas)	33.32	108.20
2. Harsányi Jenő (596 Scott)	39.23	91.78
3. Simon Gábor (1200 Harley-Davidson)	39.54	91.47
4. Rostás István (500 Douglas)	40.65	88.55
5. Bauer József (500 Ariel)	40.73	88.38
6. Szentlélek László (498 BMW)	42.36	84.98
7. Vigyázó Miklós (498 BMW)	42.52	84.66
8. Zajác József (498 BMW)	42.69	84.32
9. Stancsek János (500 FN)	43.03	83.66
10. Hild Károly (500 Raleigh)	44.12	81.59
11. Zilcer István (500 James)	45.92	78.39
12. Hajdán József (600 Douglas)	48.70	73.92
13. Horchler Frigyes (500 AJS)	52.37	68.74
14. Bauer Jenő (500 Méray)	79.08	45.50

YEAR

EU

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



III. Cyclecarok

1. Bezsilla Nándor (1096 Morgan)	31.70	113.56
----------------------------------	-------	--------

IV. Automobilok. Versenykocsik

1. Zichy Tivadar gróf (2.3 lit. Bugatti)	19.21	187.40
2. Delmár Walter (5.0 lit. Steyr)	21.11	170.53
3. Eszterházy Antal h. (2.0 lit. Bugatti)	21.96	164.25
4. Vay László gróf (1.5 lit. Bugatti)	23.02	156.46
5. Zolnay Endre (1.1 lit. Opel)	47.81	75.20
6. Hajdu Andor (500 Ha-Ha)	57.18	62.80

V. Sportkocsik

1. Louis de Tilleux (2.3 lit. Bugatti)	22.43	160.50
2. Wentzel Mosau br. (6.8 l. Merc.-Benz)	22.97	157.70
3. Wolfner András br. (5.0 l. Steyr)	23.05	156.20
4. Szini János (3.0 l. Austro-Daimler)	23.93	150.45
5. Heteés Sándor (2.0 l. Bugatti)	26.55	135.60
6. Cerri Károly (3.0 l. Austro-Daimler)	27.89	129.05
7. Kozmán Nándor (Hanomag)		58.90

VI. Túrakocsik

1. Lyka István (2.0 l. Bugatti)	29.77	120.92
2. Delmár Walterné (3.4 l. Steyr)	34.33	104.85
3. Krajcsovic R. (2.3 l. Lancia-Lambda)	37.12	96.93
4. Deutsch Endre (Marmon)	37.25	96.65
5. Riemer Tivadar (3.0 l. Austro-Daiml.)	37.90	94.98
6. Rákossy Lajos (2.3 l. Tatra)	38.12	94.43
7. Udvardy György (2.0 l. Magosix)	39.73	90.61
8. Hartmann László (3.5 l. Hupmobile)	39.79	90.42
9. Gorove Antal (2.0 l. Magosix)	39.83	90.38
10. Somogyi Andor (2.0 l. Magosix)	41.80	86.12
11. Rónayné (2.3 l. Fiat 520)	41.90	85.91
12. Sír László (2.0 l. Magosix)	42.32	85.06
13. Bánffy Ferencné gr. (1.6 l. Steyr)	43.90	82.00
14. Ottlyk Lajos (1.6 l. Steyr)	43.96	81.92
15. Szigeti Andor (2.0 l. Magosix)	44.32	81.22
16. Horváth Aladár (2.04 l. Minerva)	46.15	78.00
17. Festetics Pál gr. (2.3 l. Fiat)	47.03	76.54
18. Andrassy Béla (2.0 l. Magosix)	47.30	76.11
19. Paull József (1.5 l. Citroen)	48.16	74.74
20. Hartzer Oszkár (0.98 Fiat)	48.74	73.86
21. Szilberleitner József (2.0 l. Merc.-Benz)	49.81	72.25
22. Hirsch Rudolf (2.0 l. Magosix)	52.88	68.20
23. Wolfner László (4.5 l. Steyr)	53.46	67.50
24. Andrassy Mihály gr. (1.6 l. Steyr)	56.82	64.50

HEGYIVERSENY

Táv: 7 km.

I. Szóló motorkerékpárok abszolút sorrendben

1. Hóra Nándor ifj. (499 Rudge)	7:39.5
2. Hummel Endre (348 Velocette)	7:43.5
3. Burghardt István (498 P & M-Panther)	8:08.0
4. Zsótér Bertalan dr. (346 Méray)	8:09.6
5. Valentiny Károly (499 Moto-Guzzi)	8:28.2
6. Erdélyi Ferenc (249 Méray)	8:44.6
7. Bachmann Ottó (750 Méray)	8:46.4
8. Stiegler János (499 Rudge)	8:52.7
9. Lendenmayer Béla (350 James)	9:11.9
10. Farkas Tibor (500 Matchless)	9:34.5
11. Jeney László (250 New-Imperial)	9:46.4
12. Kiss Béla (175 James)	9:53.0
13. Steurer Rudolf (348 Velocette)	9:58.1
14. Gutwillig Imre (600 Douglas)	10:08.9
15. Martinek István (175 Rex-Acme)	10:20.7

16. Névtelen László (348 Raleigh)	10:21.8
17. Pajor Imre (175 Puch)	10:28.6
18. Varga Mihály ifj. (350 Coventry-Eagle)	10:47.6
19. Kepes Ferenc (750 Indian)	10:42.6
20. Szabó Endre (500 FN)	10:56.3
21. Zboray Imre (175 Puch)	11:06.9
22. Biró Jenő (498 BMW)	11:25.7
23. Vince Pál (250 Rex-Acme)	13:28.9
24. Gerő Andor (500 Radeo)	13:55.6

II. Oldalkocsis motorkerékpárok

1. Hild Károly (500 Raleigh)	8:49.6
2. Rostás István (500 Douglas)	9:02.3
3. Szentlélek László (499 BMW)	9:05.0
4. Vigyázó Miklós (498 BMW)	9:17.5
5. Simon Gábor (1200 Harley-Davidson)	9:23.4
6. Bauer József (500 Ariel)	9:32.2
7. Stancsek János (500 FN)	9:40.9
8. Holezer Frigyes (500 AJS)	10:08.2
9. Hajdán József (600 Douglas)	10:59.7
10. Zajác József (498 BMW)	22:15.7

III. Cyclecarok

1. Bezsilla Nándor dr. (1096 Morgan)	8:30.7
--------------------------------------	--------

IV. Versenykocsik

1. Eszterházy Antal herceg (1992 Bugatti)	6:25.8
2. Delmár Walter (4500 Steyr)	6:27.5
3. Zichy Tivadar gróf (2300 Bugatti)	6:30.4
4. Vay László gróf (1492 Bugatti)	8:01.6
5. göncei Zolnay Endre (1100 Opel)	8:25.7

V. Sportkocsik

1. Louis de Tilleux (2300 Bugatti)	6:47.1
2. Szini János (2992 Austro-Daimler)	6:50.1
3. Wolfner András báró (4500 Steyr)	6:54.2
4. Wentzel Mosau báró (6600 Mercedes-Benz)	7:17.6
5. Heteés Sándor (1992 Bugatti)	7:17.46
6. Cerri Károly (2992 Austro-Daimler)	8:08.6
7. Delmár Walterné (3300 Steyr)	9:08.6
8. Kozmann Nándor (500 Hanomag)	14:15.5
9. Toldy-Szabó László (Lorraine-Dietrich)	25:29.5

VI. Túrakocsik

1. Lyka István (1992 Bugatti)	7:47.9
2. Wolfner László (4500 Steyr)	7:56.3
3. Rákossy Lajos (2300 Tatra)	8:39.6
4. Krajcsovic Rezső (2300 Lancia-Lambda)	8:44.0
5. Riemer Tivadar (3000 Austro-Daimler)	9:13.8
6. Hartmann László (Hupmobile)	9:23.6
7. Deutsch Endre (Marmon)	9:28.3
8. Udvardy György (2000 Magosix)	9:37.4
9. Gorove Antal (2000 Magosix)	9:38.2
10. Somogyi Andor (2000 Magosix)	9:40.6
11. Andrassy Béla gróf (2000 Magosix)	9:45.2
12. Ottlyk Lajos (1600 Steyr XII.)	9:46.6
13. Rónay Endréné (2300 Fiat)	9:47.2
14. Hartzer Oszkár (988 Fiat)	9:58.5
15. Andrassy Mihály gróf (1600 Steyr XII.)	10:04.6
16. Festetics Pál (2300 Fiat)	10:11.8
17. Paull József (1500 Citroen)	10:19.7
18. Szigeti Andor (2000 Magosix)	10:37.9
19. Horváth Aladár (2042 Minerva)	11:00.1
20. Szilberleitner József (Mercedes)	11:24.9
21. Hirsch Rudolf (2000 Magosix)	

A felázott pálya, a köd, a csúszós forduló a meglepetések TT-jévé avatta az angol Senior Tourist Trophy-t, melyet a fiatal C. J. P. Dodson nyert meg Sunbeam-jével

Walker (Rudge) az utolsó kilométerekig vezetett, majd motordefekttel kiállt

Az Automobil—Motorsport angliai tudósítójától

Douglas (Isle of Man)

Hatalmas sürgés-forgás a Douglas-promenádon. Személy- és teherautók, motorkerékpárok százai. Ócska, kivénhedt történelmi becsű benzinkalantjuk. Az idegenek, a vendégek pompás modelljei, 1928-as motorsodái mellett félve húzódnak meg a prüszkölő, köpködő ócskaságok, a vérbeli Manxmanek járművei, akiknek kötelességük a tradíciónak hódolni és lehetőleg vízőnelőtti tragacsokon közlekedni az I. O. M. versenyek hetében. Akinek a legrégibb a gépe, az képviseli itt az arisztokráciát. A benzinfűker grófi, a hátulmotoros gumirádlér bárói disztinkciót jelent. Aki ócska, rézhűtős Fordot vezet, az holmi hétszilvafás kurtanemesnek illik be. Élelmes szakmabeliek, ki is használják a helyzetet és nem egy parvenüt látni drágán bérelt 30 éves gépen. Bűszkék és boldogok, mert megmutathatják, hogy ők már harminc év előtt esküdtek fel a benzin géniuszának és gögtől ragyogó arccal rázatják csontjaikat.

Kilenc óra reggel van. A starthelyen ott állanak sorban a gépek, körülöttük komorarcú rendezők. Mindenki az eget kémleli, mely sötétszürke fellegektől terhes, sötétszürke fellegek kitartóan ontják a finoman szitáló esőt. Hideg, ködös, kétségbeesítő nedvesség burkol be mindent. A TT-pálya legmagasabb pontja a híres Snaeffel ünnepélyes fehérbe öltözött. Áthatolhatatlan, metszeni való köd-pullover húzott magára.

Szomorú volt az előjáték nagyon, pedig mindenki szenzáció új rekordokat várt, a száraz pályán elért tréningeredmények után. A rekordoknak fuccs, de a közönség, a sokezerfőnyi lekes ángliusz kitart. Csak megfelelő helyet keres, ahol, úgy ahogy véde van a csontig hatoló nedvesség ellen. A kartonpapírnak ázsiója van, kitűnő esővédőt lehet belőle fabrikálni, ha kupolaszerűen csatoljuk a fejre.

Az olcsó esőköponnyeggel együtt a papirformák is eláztak. Sűrű köddel borított hegyiszakaszkos, csúszós egyenesek, mély, sáros forduló mellett, ugyan hol van az az ember, aki ki tudja használni gépét, a ki a közel 180 kilós masinából ki tudja venni azt a sok nyilvános és titkolt féklőerőt, melyet a gyári tunerek hónapok munkájával kínóztak bele a hengerbe. Mert nehezek voltak az idei szenior TT-gépek, a legkönnyebb is nyomott vagy 160 kilót, a legnehezebb gép, egy New-Hudson, pedig majdnem elérte a 200 kilót.

Véres küzdelem jegyében indult a szenior-verseny, természetesen, az eső előtt. Dixon nyerni akart, Handley sem titkolta ebbeli szándékát. A Norton-istálló nem sokat beszélt, de mindenki hennük látta a letéteményeseket. Az új Rudge-gépek fantasztikusan gyorsak voltak, a Sunbeamok titokban a régi TT-babérok reinkarnációjában bíztak. Az AJS-menők kivétel nélkül tudták, hogy gyorsak és nyíltan vallották, hogy még Jimmy Simpson sem lesz képes agyonrakészíteni az új 1928-as modellt, akinek pedig egy-egy pompás TT-gépet megemészteni percek, vagy órák feladata csupán. Homéroszi küzdelemre volt kilátás, még az utolsó tréningnapon is, a start előtt a leggyorsabb versenyző is csupán annyit mondott rezignált mosoly kíséretében, hogy „szerencsém lesz, ha bukás nélkül úszom meg a dolgot”.

Háromnegyedtízkor megérkezik a Man-sziget kormányzója. A lojális eső szünetet tart. Felhangzik a God save the King, melybe belevegyül a „bot drinks”-eket ajánló árusok kiabálása. Rövid üdvözlés. Brockbank egyes startszámú Cottonját előtőlják a sorból és beáll az első startkockára. Ő indul az idén elsőnek.

A megafonok üvöltének. „A Mountin Course köddel van borítva, helyenként csak két méterre látni.” „A fordulóknak sár, mely agyagos a Hilberry Corner.” „A Ramsey Hairpin bitumen-e erősen csúszik.” „Rekordközönség.”

Valaki halkán megszólal mellettem:

„Well, nem irigylem a boyokat, nézzen csak oda, — szóló társának — még Alec is sápadt, nézze, hogyan babrál gépén, hogy az utolsó pillanatok feszültségét levezesse.”

Egy perc hiányzik a tíz órából, amikor megtörténik a start. A fehérre festett startkockákon 48 cseppet sem irigylet versenyző, negyvennyolc nedvességtől csillogó pompás gép. A versenyzők sietve fagygyúzzák a mágneseket, kétségbeesetten vízmentesítnek mindent, zsebkendőket gyűrnek a nyakuk köré. Mindenki sajnálta őket.

Hatalmas dörrenés. Elsütötték a „maroon”-t, a TT-versenyek startját jelző öregmozsarat, melynek hangja a sok-sok kilométerre távoli közönségnek is hírül adja, hogy kezdetét vette a tánc.

Mr. Ebbelwhite, az ACU népszerű Ebbie-je, esernyővel a kezében, lengeti zászlaját. Brockbank megtolja a Cottont. Tizenöt-húsz métertől, megfeszíti minden izmát, sziszifuszi munka megtolni a hidegtől beragadt motort a csúszós, sikamlós talajon. A kettesszámú Langton Scottja két méterre gyújt, utána Evans tölja be Triumphját három másodperc alatt. Craig egész testében remeg, amikor a mázsás Nortonnak rugaszkodik neki. Amott Rudge-gépe volt legelső ellenbizonyítéka annak, hogy a nagy TT-gépek úgy indulnak be, mint a béby kétüteműek. Vagy 100 métertől, utána leül szerszámokkal manipulálni és négy perccel veszít. Rowley AJS-ének hátsó gumija puha, ezt természetesen csupán az utolsó pillanatban veszi észre és Ebbie „Go” vezényszavára szomorúan pumpálja kerekét.

Pár perc és az egész mezőny úton van már. A hatalmas eredményhirdető-táblán, a „Score board”-on pontosan figyelhetjük az eseményeket. Minden versenyző helyzetét jelzik, az első öt helyezettől mindenki minden fél percben tudhatja, hogy a pálya melyik részén fekszik. A „Score board”-on hatalmas méretekben van felrajzolva a Manx-körpálya térképe, melyre a versenyzők startszámait tűzik ki a megfelelő helyre.

Mindenki Simpson startszámát figyeli, aki, úgy látszik, megkezdte a vad rohanást már az első körben. Szinte feltalta a mezőnyt, az ő megszokott könyörtelen iramával, vezetőhelyen van.

Az első bukás. O. Langton (Scott) az enyhe, hosszú Gooseneck (libanyak) kanyarban csúszott ki, gépe zománczott és nikkelezett ócskavas a bukás után. Craig (Norton), aki nyolcadiknak indult, hat versenyzőt előzött meg, mégis percekkel fekszik Simpson mögött, aki valami megfoghatatlan módon úgy vágat, mintha száraz talajba kapaszkodna hátsó kereke. A svájci Franconi (Sunbeam) a negyedik helyen fekszik, olvashatjuk a táblán, Dodson (Sunbeam) és Arcangeli (Sunbeam) az ötödik és hatodik helyet foglalja el. A három Sunbeam tehát egymás nyomában halad. Újabb bukás. Evans (Triumph) a hegyiszakaszkos kódében összeütközött egy másik versenyzővel. Eredmény: két sértetlen ember, két összetört gép. Megy az utasítás. Azonnal orvost. Fél perc múlva már jön a jelentés, nincsen baj.

Feltűnik az első versenyző a pályán. Az első, aki befejezte első körét. Tizenötös startszám. Jimmy Simpson. Hátsó kereke állandóan korcsolyázik, ide-oda pörög, olyan

SKODA, LAURIN & KLEMENT

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

14/50 l. e. szelepnélküli

hathengeres

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

::

SKODA—HISPANO—SUIZA

25/100 l. e. szelepes, hathengeres.

SZEMÉLYKOCSIK

SKODA, LAURIN
& KLEMENT
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

Telefon: Teréz 8—14.

Magyar Túraút 1928.

BACHMANN OTTÓ (MÉRAY) hegyiversenyben 8 p. 46.4 mp., síkversenyben 103.12 km.

ERDÉLYI FERENC (MÉRAY) hegyiversenyben 8 p. 44.6 mp., síkversenyben 97.50 km.

HILD KÁROLY (RALEIGH) hegyiversenyben 8 p. 49.6 mp., síkversenyben 81.59 kilom.

DR. BEZSILLA NÁNDOR (MORGAN) hegyiversenyben 8 p. 31 mp., síkversenyben 113.56 kilométer.

HÓRA NÁNDOR (RUDGE) hegyiversenyben 7 p. 39.5 mp., síkversenyben 121.99 km.

HUMMEL ENDRE (VELOCETTE) hegyiversenyben 7 perc 43.5 mp. síkversenyben 119.00 kilométer

pompás eredményeiket

COVENTRY-

lánccal érték el

Dénes és Friedmann R.-T.

VI, Dessewffy-u. 29. Telefon: 289-86, 144-71

MAGYAR TÚRAÚT 1928.

A

RUDGE

500 kcm-es motorkerékpárral (ára 1750 P) ifj. Hóra Nándor úr a parádi hegyiversenyben 7:39.5 mp.-el abszolút első és útvonal rekordot javít. Stigler János úr a tati síkversenyben a túratat abszolút gépek közt **126.94 km. sebességgel abszolút győztes**

Kiss Béla úr, 175 köbcentiméteres

JAMES

géppel (ára 1150 P) úgy síkversenyben, mint a parádi hegyiversenyben fölényes nyeri kategóriáját. Lendenmeyer Béla úr 350-es James-géppel a síkversenyben 110 kilométert futott ki. KMAC III. guggerhegyi versenye. Ifj. Hóra Nándor (Rudge) második az 500 kcm-es kategóriában. Kiss Béla (James) 2-ik a 175 kcm-es kategóriában.

Képviselő: BRUCK Jókai-u. 9. sz.

Részletfizetés. Árjegyzék ingyen. Vidéki képviselők kerestetnek.

tempóban zúg el a starthely előtt, mint senki még soha. Mintha nem is esne az eső, mintha nem volna csúszós bitumen a világon. Ideje 33.20 mp., még száraz időben sem megvetendő eredmény állóstarttal.

Izgalom fut végig a nézőkön. Bennett (Norton) leáll. Mutatója egy ideig Snaeffelnél ragad, majd jön a hír: himbátörés. A táblán odakerül neve mellé a zöld „R” (retired) jelzés, a célbírói emelvény körül izgatottan tárgyalják a nem várt eseményt. Az emelvény alatt, a hozzátartozók és a gyáriak részére emelt kis tribünön szájazését rágja egy vékony nő. Bennetné, aki örül is, meg nem is a kiállásnak. Egy nyurga fiú meg egy szőke kislány vigasztalja. A két Bennett gyerek Gumit rágnak és örülnek, hogy a papának nem történt baja. Bennettet sorban követik társai. Dixon Langton sorsára jut a Goosenecknél, bukik, kiáll.

„Nem lehetnek valami szomorúak, — magyaráz Harry Stanger, a célbíró — biztosan örülnek, hogy nem kell tovább menni ebben az istenverte időben.”

Mindenki befejezte első körét, ideje egy kis tájékozódást végezni. A krekkek nagyrésze versenyen kívül van. Simpson vezet kenterben a mezőnyt, Shaw a hátán, a négy Sunbeam falanxa egészíti ki a sort.

Kihirdetik az első kör eredményét:

1. U. H. S. Simpson (AJS) 33:20 mp., 108.8 km-es átlag.
2. Uoe Craig (Norton) 34:55 mp.
3. E. A. Simcock (Sunbeam) 35:17 mp.
4. F. Franconi (Sunbeam) 35:39 mp.
5. C. I. P. Dodson (Sunbeam) 35:59 mp.
6. L. Arcangeli (Sunbeam) 36:06 mp.
7. Harry Langman (Scott) 36:08 mp.
8. T. Simister (Triumph) 36:13 mp.
9. H. G. Tyrrell-Smith (Rudge) 36:15 mp.
10. Graham Walker (Rudge) 36:16 mp.

Jönnek a hírek a második kör állásáról. Simpson nem csökkentíri iramát. Craig okosan, kimérten megy. Úgy látszik, tudja, hogy Simpson csak Simpson győzheti le. Hiába intettek neki, hiába figyelmeztette szigorúan a gyári menedzser a depónál eszközölt gyertyacseréje alkalmával, hogy lassítsa tempóját. Simpson nem engedett. 2:11 mp.-el feküdt a mezőny előtt időben. 2 perc, 11 másodperccel olyan terepen, ahol a többiek örültek, ha függőlegesen tudtak maradni, ha ugyan van olyan TT-menő, aki valaha pontosan függőleges helyzetben volt — motoron tudniillik.

Közben megváltozik a sorrend. Simcock még tartja a helyét, de Dodson helyet cserél Franconival. Arcangeli alaposan visszaesik. A mezőny legöregebb tagja a veterán Simister az ötödik helyre dolgozza fel magát. Handley, aki az első körben hosszasan javított gépén, kiáll. Walker (Rudge) a hatodik helyre verekszi fel magát. Brockbank eltéved a ködben és az árokban fejezi be sértetlenül TT-karrierjét 1928-ban.

Sorban következnek a tankolások. Szerencse, hogy a Man-szigeten nem ismerik a „hatályosabb erkölcsvédelemről szóló törvényt”. Reprodukálhatatlan kifejezések röpködnek a sáros ajkáról, a szemek dagadtak, púpaszemet viselni a köd miatt lehetetlen.

„Ki fog vajjon végigmenni, — ezt kérdezik a pesszimisták — ki bírja végig ezt a borzalmat?” Braidwood áldozatává válik a Goosenecknek, osztozik Langton és Dixon sorsában. A rossz nyelvek azt mondják, hogy magánfarolási klubot alakítanak a „libanyak” tiszteletére. Szállóigévé válik a nézők között a töltött libanyak, az írek nemzeti eledele. Jó is lehet az a „Stuffed Gooseneck”, Dixon az ő 95 kilójával egy-maga is elég tölteléknek, a többiekről nem is szólva.

Kihirdetik a második kör eredményeit:

1. Simpson (AJS) 1:07:13 mp.
2. Craig (Norton) 1:09:24 mp.
3. Simcock (Sunbeam) 1:10:43 mp.
4. Dodson (Sunbeam) 1:11:07 mp.
5. Simister (Triumph) 1:11:55 mp.
6. Walker (Rudge) 1:12:25 mp.
7. Franconi (Sunbeam) 1:12:31 mp.
8. Tyrrell-Smith (Rudge) 1:12:33 mp.
9. Langman (Scott) 1:13:01 mp.
10. Arcangeli (Sunbeam) 1:13:07 mp.

A harmadik kör megindítja a hekatombát. Fortuna isten-asszony kacsoiban féleletes fegyverré válik az ócska mordály, mellyel sorban célbaveszi a versenyzőket és irgalmatlanul puffantja ki őket a pályáról. Mintha valami körvadászat folyna, úgy „mulnak ki” a krekkek, jobbra és balra.

Simpson neve mellé felkerül az „R” jelzés. Motordefekt

természetesen, Jimmy sohasem bukik, viszont annál gyakrabban kínozza halálra a motort, mely áldozatává válik a simpsoni hajlandóságoknak. Craiget is knockoutolja egy szívószeleprugó, mely a hosszú Sulby-egyenesben mondta be kézből az ultimót. A nagy ágyúknak végük. Simpson, Bennett, Craig stb., stb. Az AJS-depóban szerelővással várják Jimmyt, készülnék a szeretetteljes fogadtatásra. De Jimmynek helyén az esze, autóbuzson érkeznek a starthelyre és felül a tribünre, feléje sem néz a depóknak, csak integet feléjük negédesen.

Az eső a demokrácia diadalát jelenti. Nincsenek krekkek, nincsenek autszeiderek, csupán az esővel, köddel, faralásokkal küzdő, sajnálatraméltó versenyzők, akik közül akárki nyerhet, ha ugyan végigmegy és simán ússza meg bukását. Mert bukás nélkül elképzelhetetlen a verseny, olyan menő nem akad, aki a sártól borított terepen ép lábtartókkal végeznék be a versenyt. A versenyzők kivétel nélkül olyan tempót abszolváltnak, melyet száraz időben minden kezdő és minden sportmotor kifutni képes. Minden menő ott viseli tarso-lyában az „R” jelzést a marsallbot helyett, minden pillan-
tan felborulhat úgy a versenyző, mint a helyzet.

Simister ballábtartó nélkül, hosszan utánaalengő bór-mellényfoszlányokkal, tartányán zöldelő fűpamacsokkal felszerelve fut át a „Grand Stand” előtt. Látszik, hogy nem verekedte fel magát az első helyre. A közönség csendben figyel a versenyzőket, éljenzésnek, tetszészajnak se híre, se hamva, csupán Woodsnak van sikere a cserkészek között, akik hangos ordítással üdvözlik a Nortonék büszkeségét. Igaz, a rosszmájúak azt híresztelik, hogy Stanley a verseny előtt tíz kiló karamelcukorkát, úgynevezett „toffee”-t osztott ki közöttük, ami nem is került sok pénzébe, mert TT-mentes időkből a cukorkakereskedelem szépségeinek hódol a hosszú-hajú Norton-titán.

Dodson átveszi a vezetést. Már hirdetik a harmadik kört:

1. Dodson (Sunbeam) 1:47:52 mp.
2. Simcock (Sunbeam) 1:48:50 mp.
3. Tyrrell-Smith (Rudge) 1:49:17 mp.
4. Walker (Rudge) 1:49:20 mp.
5. Simister (Triumph) 1:50:12 mp.
6. Mainwaring (Scott) 1:50:21 mp.
7. Woods (Norton) 1:50:23 mp.
8. T. Spann (AJS) 1:50:44 mp.

Eláll az eső, a helyzet némiképpen javul, de félnap nap-sütés is kevés volna, hogy teljesen felszárítsa az utakat. Az iram erősödik, már helyenként nincsen köd a hegyen. Akiknek motorja bírja, azok most adják rá a gázt, a legendás negyedik körben, mely az első TT-verseny óta döntőjelentőségű. Spann irtózatos iramba kezd, a negyedik helyre küzdi fel magát. Woodson látszik, mennyire dühös, hogy a Nortonnok sehol sincsenek, vad irammal éri be a többieket és az ötödik helyen köt ki, majd csökkenti iramát. Mc. Gregor, az egyik Raleigh exponens a Signpost Corner-nál túlbecsüli magát és belevágtat a közönségbe. Nincsen baj, csak egy-két zúzódás. Pár perc múlva újra úton van. Parker Douglasa megelégedi a dicsőséget, kiadja magából karburátorának felét és félrevonul pihenni, Hoobs Triumphján nagyot bukik, neve mellé mégsem kerül oda az „R” jelzés. Johnston Cottonja belekóstol a „libanyakba”, már egész sor versenyző táboroz a kíméletlen kanyarban és nagyokat nevetve várják az újabb vendégeket.

A negyedik kör eredménye szerint Walker fekszik a második helyen a vezető Dodson mögött 42 másodperccel, mögötte sorban Simcock, Spann, Woods, Franconi, Simister. Arcangeli, Rowley (AJS), Hatch (Scott). Tyrrell-Smith sokáig javítja összehajlott gépét a depóknál, ami a tizedik helyre veti vissza.

Az utak lassan száradnak. Walker hatalmas harcot vív meg Dodsonnal a vezetésért, de a fiatal Sunbeam-menő nem hagyja magát. Spann és Woods fej-fej mellett rohan, Simcock visszaesik.

Az ötödik kört Dodson vezeti, mögötte Walker, aki minden igyekezete mellett időt veszít. Spann fekszik a harmadik helyen, mögötte Woods, Simcock, Simister, Arcangeli és a többiek.

Kezd unalmassá válni a verseny, csupán a Sunbeam—Rudge-párbajt követhetjük a térképen. A nap kibújt, hogy sugaraival üdvözölhesse a győztest.

Mint a bomba, úgy hat a hír. Dodson bukott. Lábtartói letörtek, javít az útszélén, sérülései inkább fájdalmasak, mint komolyak. Mikor újra felül gépére, már két és fél perccel fekszik Walker mögött. A csúszós, veszélyes pályán, a ködös hegyizakaszokon nincsen élő ember, aki ezt az előnyt vissza-

BSA

a világ legnagyobb megbízható-
sági triáljainak á l l a n d ó hőse.
Az angol fegyvergyár Birmingham
S M A L L A R M S precíz munkája.
Vegyén egy kis fáradságot és
nézze meg az 1928-as

BSA

modelleket.
Solo és sidecar típusok
Side-valve és ohv típusok

Vezérképviselet:

Schmalcz József
Budapest, VII., Dohány-utca 22. sz.
Telefon: J. 425—68.

Értesítem

t. Üzletfeleimet

és Vevőimet,

*hogy modern és tökéle-
sen felszerelt alkatrész és
felszerelési üzletemet régi
helyiségemmel szemben,*

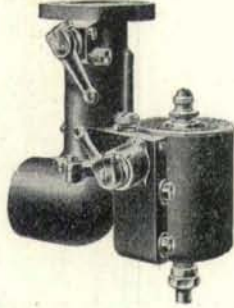
Liszt Ferenc-tér 2.

szám alá helyeztem át

Bíró Jenő

ZENITH KARBURÁTOR

segítette elő a daytonai homokon elért szédületes 335 km 960 m óránkénti sebességű világrekordot



Zenith karburátorokkal voltak a White-kocsi Liberty-motorjai felszerelve

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

NÉBEL

ÉS SZIRMAI

modern, hatalmas méretű

AUTOMOBIL JAVÍTÓ MŰHELYE

VI., Leffel-utca 17/a
szám alatt
megnyílt

Széles nagy kapu és tágas, 40 kocsi befogadására alkalmas helyiségek

vehetné Walkertől. Sunbeam-depóban már csak a csodákban bíznak. Vége a szenzációknak.

A hatodik kör befejeztében természetesen Walker vezet, mögötte közel három perccel Dodson. Simister helyet cserélt Woodssal, akit Arcangeli, Rowley és Hatch (Scott) követ.

Futják az utolsó kört. A verseny elintéztnek látszik. Csupán Simister kiállása motorhibával kelt némi szenzációt. Csendben múlnak a percek, alig-alig valaki néz a „Score Board” felé, ahol Walker száma van az előtérben.

Mikor már minden befejeztnek látszott, ekkor született meg a nagy szenzáció. Mielőtt kipattant volna, Spann láncszakadással javít Glen Helen táján. Oda a biztos harmadik hely.

„Walker egy kicsit soká időzik Ramsey-nél — súgja valaki félénken —, már régen túl kellene lennie a veszélyes fordulón.” Hirtelen moraj fut végig a nézőkön. A 42-es előzte a 33-ast. Megőrültek vajjon az órák? Hiszen Walker a 33-as, Dodson a 42-es. Mi történt, mi történhetett? Ez a kérdés ül az arcokon. Hiszen Walker már alig 15 kilométerre lehet a céltól, hiszen mindenki várja száma mellett a vöröslámpát, ami a célba való közeledést jelzi. Mindenki várja Walkert, amint diadalmas tempóban zúg el győztesként a célban. A Rudge-gyár igazgatója már igazított is egyet nyakkendőjén, hogy etikettszerűen öltözve üdvözölhesse a győztest.

Dodson száma mellett felgyúl a bűvös piroslámpa. Már hallatszik a Sunbeam hangja, már itt van, már átszaladt a célon. Győzött. Mindenki feléje szalad, vállukra kapják a fiatal versenyzőt, aki a legnehezebb TT-versenyt nyerte. Igaz, hogy szerencsével.

Mert percekkel később hírül kapjuk, hogy Walker percekkel vezető gépének a főtengely-golyóscsapágya törött el.

A helyezettek között is nagy eltolódások mutatkoznak. Rowley a második helyre fut be, az eddig ismeretlen Hatch a harmadikra, mögöttük Tyrrell-Smith és Woods.

Furcsa verseny volt az 1928. évi angol szenior Tourist Trophy. Küzdelem a javából az ellenfelekkel, az elemekkel.

A Man-sziget kormányzója gratulál Dodsonnak, a zene rázendít a himnuszra, a közönség lassan széled. Előáll egy kis Austin-Seven. Dodson kényelmesen beleül és eltűnik a bámulók elől.

Sietnie kell, mert este a Villa Marinában, ahol a díjakat osztják ki, már jóllakva és szmokingosan kell megjelennie.

Részletes eredmények:

Táv: 7 kör = 425.142 km. Győztes: C. J. Dodson (Sunbeam) 4:11:40. Átlagsebesség: 101.344 km. (tavalyi győztes Alec Bennett [Norton] 3:51:42. Átlagsebesség: 110.134 km.), 2. G. E. Rowley (AJS) 4:18:41. 3. T. L. Hatch (Scott) 4:20:18.4, 4. H. G. Tyrrell-Smith (Rudge-Whitworth) 4:21:58, 5. Stanley Woods (Norton) 4:22:19, 6. E. A. Mellors (Norton) 4:25:10, 7. F. Franconi (Sunbeam) 4:25:53, 8. J. Duncan (Raleigh) 4:26:00, 9. A. E. Warwick (P&M) 4:27:58, 10. A. R. Quinn (Triumph) (4:28:04, 11. J. H. Amott (Rudge-Whitworth) 4:28:14, 12. H. Langman (Scott) 4:28:14. 13. T. Spann (AJS) 4:31:41, 14. F. A. Longman (New-Hudson) 4:32:32, 15. L. Arcangeli (Sunbeam) 4:36:19, 16. R. Macgregor (Raleigh) 4:37:39, 17. J. Whalley (Douglas) 4:43:22, 18. H. F. Brockbank (Cotton) 4:47:27, 19. W. H. Hobbs (Triumph) 4:49:17, 20. G. Griffith (Triumph) 4:53:01, 21. G. W. Walker (Rudge-Whitworth) 4:58:02. Célba érkezett még: T. Simister (Triumph), E. A. Simcock (Sunbeam), L. R. Cohen (AJS), M. E. Davenport (SGS), E. Mainwaring (Scott), G. E. Nott (Rudge-Whitworth), C. W. H. Merrill (New-Hudson). Leggyorsabb kör: J. H. Simpson (AJS) 33.20 mp.

* A Holland Tourist Trophyról ma érkezett tudósítás Budapestre. A versenyt Graham Walker 499 km Rudge-motorkerékpáron 73.32 mérföld rekordsebességgel nyerte meg. A verseny szombaton, folyó hó 23-án folyt le óriási érdeklődés közben és csaknem az összes neves kontinentális és angol motorkerékpárgyárak résztvettek benne. Graham Walker győzelme a Rudge-motorkerékpáron nem is jelent meglepetést, azonban az elért szenzációs rekordidő nagy feltűnést keltett. Motoros körökben élénken pertraktálják a Rudge idei sorozatos győzelmeit.

Az 1928. évi Angol Lightweight Tourist Trophy

Táv: 7 kör = 425.142 km. Tavalyi győztes: W. L. Handley. (Rex-Acme-Blackburne) Idő: 4:10:22. Átlagsebesség: 101.880. Győztes: F. A. Longman (246 O. K. Supreme-JAP.) Idő: 4:11:59. Rekord. Átlagsebesség: 101.206 km. Leggyorsabb kör: F. A. Longman (246 O. K.-Sup.) Idő: 38:08 mp. Átlagsebesség: 103.700 km. 2. C. S. Barrow (246 Royal-Enfield) 4:29:01, 3. E. Twemlow (246 Dot-JAP) 4:29:26, 4. G. E. Himing (246 O. K. Supreme-JAP) 4:31:30, 5. C. T. Ashby (246 O. K.-Supreme-JAP) 4:33:31, 6. V. C. Anstice (246 O. K.-Supreme-JAP), 7. S. H. Jones (246 New-Imperial) 4:37:38, 8. J. A. Porter (New-Gerrard) 4:39:15, 9. S. Gleave (246 New-Imperial) 4:41:17, 10. J. G. Burney (246 Royal-Enfield) 4:45:12, 11. C. Lord (246 Royal-Enfield) 5:05:20. Indult: 25, célbaérkezett 11 versenyző.

Ködös időben, aránylag kis érdeklődés mellett zajlott le június hó 13-án a Lightweight TT. A kis 250 kcm-es gépek 7 kört futottak, ugyanannyit, mint a 350 és 500 kcm-esek. Az első körben már Longman vezet. O. K.-Supreme-gépén és vezetőpozícióját mind a hét körön át megtartja. Erősen nyomában van Handley (Rex-Acme), akit Anstice (O. K.-Supreme) és C. S. Barrow (Royal-Enfield) követnek. A verseny egyik nagy favoritja, a Junior TT győztese, Alec Bennett, aki szintén egy O. K. nyergében startolt, már az első körben defekt miatt leállt és javít. Frank Longman, a szemetelő eső és köd ellenére a második körben megjavítja Bennett tavalyi körrekordját egy másodperccel. Ideje 38:08, ami 103.700 km-es átlagsebességre felel meg. A második kör végén Longman, dacára, hogy depot-jánál megáll és egy pohár pezsgőt iszik, már kereken 3 perccel fekszik Handley előtt. Utánuk Meagen (Rex-Acme), Barrow (Royal-Enfield) és a kitünő Lightweight-menő, Jack Porter (New-Gerrard) következnek. A versenyzők párharca híján most a nap és a köd harcolnak egymással, minek eredményeképpen a látási viszonyok, melyek a verseny elején igen kedvezőtlenek voltak, kissé megjavulnak. Handley megáll depot-jánál és 30 másodperc múlva rohan tovább. Bennett-nek már egy kör hátránya van, nem tartja érdemesnek, hogy bekerüljön az „indultak még” rovatába, inkább feladja. Bevallása szerint mágnesdefekt miatt. Az idő közben egészen kiderül és a tűző nap lassan kezdi felszárítani a nedves útvonalat. Longman újabb három percet hoz az utána következő Handley-en. A harmadik kör végén első Longman (1:47:58), második Handley (1:51:06). A harmadik helyet az eddig magát itt szépen tartó Meagen (Rex-Acme), kénytelen defekt miatt átengedni Barrow-nak (Royal-Enfield), akit V. Anstice (O. K.-Supreme) és a kétszeres Lightweight TT-győztes E. Twemlow (Dot-JAP.) követnek. Handley, majd Longman újra megállanak a depónál.

Megkezdődnek a kiállítások. Wooley kihagyó motorral fut át a tribünök előtt. Austin szeleprugózavarok miatt abbahagyja a versenyt. A negyedik és ötödik körben sem változik az élvonalak sorrendje. Az osztrák TT 350 kcm-es kategóriájának győztese, G. E. Himing, aki egy O. K.-Supreme-mel startolt, lasan feldolgozza magát az 5-ik helyre. Az 5. körben kifogy Anstice (O. K.-Supreme) benzinjé, mire ő lábaival tologatva gépét érkezik a depóhoz. Wooley és K. Twemlow motorhiba miatt feladják. Handley leáll, Longman előzi, győzelme most már több mint valószínű. Barrow, aki eddig harmadik helyen feküdt, javít, úgyhogy E. Twemlow előzi. Tekintve, hogy Handley feladja, övé most a második hely. Handley gyalog megérkezik a depóhoz és csupán egykedvű moollyal felel a feladás okát célzó kérdésőzönre. Ver-



DOUGLAS

mindenütt

VÉZET

Vezérképviselő

VI. kerület,
Podmaniczky-
utca 18.



sengés most csupán a második helyért folyik. Barrow rendbehozta gépét, de most E. Twemlow motorja nem működik, mire előbbi ismét előzi. A hatodik kör végén Longman, E. Twemlow, C. S. Barrow, G. E. Himing a sorrend. A kitünő Cotton-Blackburne-vezető, „Paddy” Johnston pneudefekt miatt kénytelen feladni, míg a másik Cotton-vezető, Boudin, villatörés miatt bukik és könnyebben megsérül. Longman tizenötperces előnye behozhatatlan. A Royal-Enfield-menő Barrow-nak sikerül megszerezni a második helyet és a harmadik helyre utasítani E. Twemlow-ot. A verseny vége felé pompásan ment Himing, aki a tizenegy beérkező között végül a 4. helyet tudta magának biztosítani.

Az O. K.-Supreme-gépek diadalnapja volt június 13-ika. Longman az angol TT-en jóformán ismeretlen fölényrel, elejétől végig vezetve, biztosan nyerte a versenyt. Az O. K.-gépek az 1., 4., 5 és 6. helyet foglalták el, dacára, hogy legerősebb emberük, Alec Bennett már a verseny elején kénytelen volt kiállni. Ugyancsak szép eredményt ért el Barrow, aki Royal-Enfield-jét másodiknak tudta behozni. E. Twemlow, a régi, kitünő TT-menő ezúttal balszerencsével küzdött és így ennek dacára elért harmadik helye kitünőnek mondható. A kitünő Cotton-vezető, Colgan, aki a tavalyi Lightweight TT-ben is helyezve volt, a tréningen történt bukása miatt nem indulhatott.

Az 1928. évi angol Junior Tourist Trophy

Táv: 7 kör = 425.142 km. Multévi győztes: F. W. Dixon (HRD). Idő: 3:55:54. Átlagsebesség: 108.108. Győztes: Alec Bennett (348 Velocette). Idő: 3:50:52. Átlagsebesség: 110.450 km. 2. H. J. Willis (348 Velocette) 3:56:00, 3. K. Twemlow (346 Dot-JAP) 4:08:57, 4. S. Crabtree (346 Excelsior-JAP) 4:10:57, 5. F. G. Hick (348 Velocette) 4:11:09, 6. G. L. Reynard (346 Royal-Enfield) 4:12:00, 7. C. T. Ashby (348 Raleigh) 4:15:19, 8. S. Jackson (346 Montgomery-JAP) 4:16:13, 9. B. L. Heatt (348 Cotton-Blackburne) 4:18:34, 10. C. Tattersall (346 Dot-JAP) 4:21:00, 11. S. H. Jones (346 New-Imperial) 4:23:51, 12. H. F. Brockbank (348 Cotton-Blackburne) 4:28:02, 13. G. E. Himing (346 Zenith-JAP) 4:28:50, 14. C. S. Barrow (346 Royal-Enfield) 4:36:25, 15. W. S. Pearce (346 Dot-JAP) 4:39:16, 16. E. Magner (346 Royal-Enfield) 4:40:34, 17. S. Ollerhead (346 Excelsior-JAP) 4:45:20, 18. F. W. Dixon (348 Douglas) 4:48:33, 19. H. R. Lees (346 New-Imperial) 4:57:33, 20. J. G. Burney (346 Royal-Enfield) 4:58:27, 21. J. Whalley (348 Douglas) 5:39:56. Indult 51, célbaérkezett 21 versenyző. A team-díjat a Royal-Enfield nyerte.

Gyönyörű, napsütéses, de kissé szeles időben állottak starthoz az 1928. évi Junior TT résztvevői, hogy lefussák a világ legjelentékenyebb motorkerékpárversenyének, az angol TT-nek 350 kcm-ig terjedő hengerűrtartalmú gépek számára kiírt futamát. A verseny előtt kátránnyal beburkolt pálya a start idejére a naptól felmelegedett és csuszamlóssá vált, megnehezítvén a versenyzők munkáját. Számos kisebb-nagyobb bukás tarkította a versenyt, melyek oka éppen a pálya csúszós voltában keresendő. A start símán sikerült, csupán a kitünő Norton-vezető, Stanley Woods-gépe nem akart megindulni. Az első kör hősei Simpson (AJS) és Stanley Woods (Norton) voltak. Előbbi a félpályáig 5, utóbbi 11 versenyzőt előzött. Az első kör végén a Sunbeam-vezető Dodson van az élen, követve márkatársától, a kitünő olasz Arcangelitól. A harmadik helyen Simpson (AJS), a negyedik helyen ismét Sunbeam-vezető, a svájci Franconi fekszik. A második kört tömeges bukások

és kiállítások jellemzik. Az ismert nagyságok közül Johnston (Cotton), Longman (New-Hudson), majd a kitünő Norton-vezető, Craig kényszerülnek kiállani defekt miatt. Dodson egy pillanatra megáll és tankol. Úgy osztotta be idejét, hogy a verseny vége felé, amikor a küzdelem már késhegyre megy, lehetőleg kevés időt veszítsen. Közben a közönség örömujjongása között rohan át a depók előtt a legnépszerűbb angol TT-menő, Alec Bennett, pompás királytengelyes Velocettején. Második körével új körrekordot futott, 111.584 km-es átlagsebességgel. Ideje 32:34 mp., 10 mp-el jobb a régi rekordnál. (W. L. Handley (348 Rex-Acme-Blackburne) 32:44 mp. 1927.) A második kör végén Bennet (348 Velocette) vezet, követve Simpson (AJS) által, aki időben 14 mp-el van mögötte. Utána 36 mp-el Arcangeli (Sunbeam), majd Franconi (Sunbeam) és J. H. Willis (Velocette) következnek. A harmadik körben Bennett (Velocette) ismét megjavítja a körrekordot 32:26 mp-re (átlagsebesség: 112.324 km), fényes tanujelét adva vezetői képességének és gépe gyorsaságának. Bennett ekkor már mindenképpen behozott, aki előtte startolt és míg az első körben a hatodik helyen feküdt, most már vezeti a mezőnyt. Woods (Norton) motornélkül gurul a depókhoz. Motordefekttel kénytelen feladni. Simpson (AJS) már 1:30 mp-el fekszik Bennett (Velocette) mögött. Franconi, úgy látszik, bajban van, mert nem jön. 5 mp-el Simpson mögött fekszik Willis (Velocette). A magát a második körig kitünően tartó Dodson (Sunbeam) kénytelen Bungalownál, a hegyekben olajhiány miatt megállani. Bár valahogy eljut a depókhoz és ott újra tankolva folytatja a versenyt, győzelmi esélyei már egyáltalában nincsenek. A harmadik kör végén a sorrend a következő: Bennett, Simpson, Willis, Arcangeli és J. H. Shaw (Norton). A negyedik körben Alec Bennett tartja pozícióját, 90 mp-el vezetve Simpson előtt. Izgalmas intermezzo zajlik le közben a tribünök előtti depóknál. Guthrie Nortonja tüzet fog, vezető és gépe lógó lángokban állanak. A tűzoltóság-lázás munkával eloltja a tüzet, melyből Guthrie szerencsére csupán könnyebb égési sebekkel menekült. Simpson negyedik köre nem túlgyors. Tankol és továbbmegy. Körideje 37:50, úgyhogy kénytelen második helyét a Velocette-vezető Willis-nek átadni. A negyedik kör végén Bennett óramű egyenletességgel rója köreit, biztosan vezet, követve márkatársától, Willis-től. Utánuk Arcangeli, Simpson, Shaw következnek sorrendben. Az ötödik kör kezdetén, mialatt mindenki Bennett jelzőóráját figyeli, újabb riasztó hírek terjednek el. A híres Douglas-vezető, Parker bukik és motorkerékpárjára szerelt szélvédővege nyakán és állán annyira megsérti, hogy kénytelen kiállani. Franconi, mint kiderül, Kirckmichael-nél motordefekttel végleg kiáll. Bennett most már 5 perccel vezet az olasz Arcangeli előtt, győzelme már-már elvitathatatlan. Utoljára tankol és rohan tovább. És most következik a verseny legnagyobb szenzációja. Bennett újra körrekordot fut 32:13 mp-el, ami kolosszális 113.08 km-es átlagsebességnek felel meg. Körideje alig 6 mp-el (0.998 km-el) gyengébb a Man-szigeti körön valaha futott leggyorsabb körnél, melynek rekordja Stanley Woods 490 km-es Nortonjához fűződik. Ez a teljesítmény, mely kétségkívül a legnagyobb, amit 350 km-es géppel valaha is elértek, a közönség körében megérdemelt diadalmamort vált ki. A Velocette team másik embere, Willis szintén bebizonyította, hogy a legnagyobb versenyen is méltán megállja helyét. Simpson hiányzik, jelzőkészülékének mutatója Craig-ny-Baa-nál vesztegel. Nyilván defekttel küzd. A kitünő Norton-menő, Shaw bukik és feladja, Arcangeli is hiányzik. Az 5. kör végén Bennett, Willis, az időközben Simpson, illetve Arcangeli helyére felzárkózott K. Twemlow (346 Dot-JAP) és Reynard (Royal-Enfield) a sorrend. A hatodik kör elején jön a hír, hogy Arcangeli (Sunbeam) súlyosan bukott és eszméletlenül fekszik a pályán. Már-már a legrosszabbtól tartanak, mikor magához tér és mint rövidesen kiderül, csupán könnyen sérült meg. Bennett megkezdi utolsó (7.) körét. A sorrend a hatodik kör végén csupán keveset változik. Reynard (Royal-Enfield) benzincsódefekt miatt az 5. helyre kerül, míg negyedik helyét az addig mögötte fekvő Crabtree (Excelsior) foglalja el. A hatodik kör végén a helyzet tehát a következő: 1. Bennett, 2. Willis, 3. Twemlow, 4. Crabtree, 5. Reynard. A hetedik kör nem hoz változást az élcsoportban. Bennett percről-percre közeledik a célhoz. Feszült izgalom. Taps, örömujjongás. Megérkezett. Lefrhatatlan lelkesedés. Megérdemelte. Utána 7 perccel Willis (Velocette), majd Twemlow és Crabtree számuldanak át a célvonalon. Vége a versenynek.

Az idei Junior TT érdekessége a 350 km-es királytengelyes Nortonok bemutatkozása volt. A Norton-gyár, mint köztudomású, eddig kizárólag 500 és ennél nagyobb hengerűrtartalmú gépeket gyártott és így az új modellek a szenzáció erejével hatottak. A debut, dacára, hogy a gyár legjobb menőit állította sorompóba, ezúttal nem sikerült és a Nortonok még helyre sem tudtak jönni. A Sunbeam-gépek kitünően szerepeltek, de fatális balszerencsájuk következtében eredményt elérni nem tudtak. A győztes Velocettek elért pompás eredményei minden dicséretnél többet mondanak. A 350 km-es gépek teljesítménye felér — mint az eredmény mutatja — az 500 km-esekével, sőt a Velocette esetében még felül is mulja azokét. Az angol TT-ék történetében még nem volt példa arra, hogy egy és ugyanazon márka foglalja el az első, második és ötödik helyet. Hiányzott az idei Junior TT-ről annak egy évenkénti legnépszerűbb résztvevője, W. L. Handley, aki idén egy 349 km-es Rex-Acme-MAG nyergében óhajtott starthoz állani. Egyes hírek szerint gépe nem bizonyult elég gyorsnak és Handley ezért nem indult. Meg kell említenünk a Royal-Enfield-gépeket, melyek ezúttal ismét mint team-győztesek végeztek a versenyben.

Hírek

Az Union Motorcyclistes de Suisse a FICM ajánlata július 28. és 29-én rendezti motorkerékpárok számára Európa Nagydíját. A verseny a kiírásoknak megfelelően egy 9.3 km-es körön kerül megrendezésre. A 175 km-es kategória résztvevői 204.6, a 250 km-es 297.6, a 350 km-es és 500 km-es kategóriák résztvevői pedig 399.9 km-t tartoznak befutni. Az oldalkocsik távja 350 km-ig 148.8 km-t, 600 km-ig 176.7 km-t és 1000 km-ig 204.6 km. Az egyes kategóriák ideje limitálva van. Aki ezen idő alatt a versenyt nem futja végig, abból kiesik. Nevezési zárlat július 5. Utónevezések dupla tét mellett július 15-ig fogadhatnak el. A versenyre annak nagy jelentősége folytán helyettes szerkesztőnk, Dárday-Abriani Dezső fog kiutazni Sunbeam-sidecaron, hogy annak lefolyásáról részletesen beszámolhassunk.

A Tiroli Autóclub a napokban rendezte meg 12 órás távversenyét. A versenyre sok nevezés érkezett, a zuhogó eső miatt azonban igen kevesen állottak starthoz. A verseny győztese Edi Linser lett Sunbeam-túragépén. Az általa befutott táv 635 km. Második L. Braun 210 km-rel. A verseny többi résztvevői a rossz időre való tekintettel feladták a küzdelmet.

A németországi automobilgyártás beteges kiágazásai végre eltűntek. A statisztika kimutatása szerint 1924-ben még 86 személykocsigyár működött, ami 1927-ben 19-re csökkent. A gyártmányok típusaira nézve azonban mindössze 27.4% csökkenést látunk. 1924-ben még 146 különböző személykocsitípus létezett. Ezzel szemben 1927-ben 40 típusal találkoztunk. A gyártás terén azonban jelentékeny emelkedés tapasztalható. 1925-ben naponta 130 új kocsit látott napvilágot, míg 1927-ben már 203.3 kocsit került ki naponta a gyárakból.

A közönség óriási érdeklődése mellett futottak le a napokban az Eifel-versenyt a Nürburg Ringen. Tekintettel arra, hogy a verseny a pálya kis körén zajlott le (7.8 km), a versenyzők állandóan a közönség előtt voltak, ami a sikert és a verseny érdekességét nagyban emelte. Az egyes kategóriák 80 kilométeres távot futottak be. A versenyzők nagy száma folytán sok bukás fordult elő, melyek közül Braun (oldalkocsis Ardie-Jap) és utasa kerültek ki a legrosszabbul. Braun agyarázkódást, utasa pedig kulcsesonttörést szenvedett. Az automobilok versenyre a kevés indulóra való tekintettel sokat veszített érdekességéből. — Eredmények a következők: Motorkerékpárok: 1. csoport: 1. H. Winkler (DKW). 2. csoport: 1. Soenius (BMW). 3. csoport: 1. Holtversenyben Zündorf (DKW) és Rütchen (Harley-Davidson). — Automobilok: 1. csoport: 1. Spandel (Steyr). 2. csoport: 1. Modersohn (NAG). 3. csoport: 1. Seibel (Bugatti). 4. csoport: Nelessen (Amilcar). 5. csoport: 1. Macher (Dixi).

A minap több panaszos levél érkezett szerkesztőségünkbe a Stefánia-út lakóitól. A Stefánia-út oldalán „lovagló utat” tart fenn a székesfőváros. Ez a lovagló út naponta 7–8 elárult, a lovaglás sportját a Stefánia-úton üző lovas által használtatik csupán. Ez azonban elegendő arra, hogy a környező villák tulajdonosai órák hosszat szívassák magukba a kitűnő porral fűszerezett városligeti levegőt. Külföldön a hasonló lovagló utakat vagy öntözik, vagy különböző porlekötőanyagokkal kezelik.

Mészöly Pál, aki hét éven keresztül volt a Bosch Róbert k. f. t. budapesti fiókjának üzletvezetője, megvált állásától és most a Szilárd Béla autóalkatrész és felszerelési cégnél helyezkedett el. Sokoldalú és nagy tapasztalatai, valamint kellemes egyénisége minden bizonnyal új állásában is közmegebecsülést és szeretetet fognak számára biztosítani.

New-Imperial versenygépek Budapesten. A képviselőnk alkalmunk volt megtekinteni a két legújabbban Pestre érkezett valódi speciálgépet. Az amatőrök és szakemberek egyaránt a legnagyobb elismeréssel adóznak a modern versenygépépítés eme remekeinek, melyeknek minden részletmegoldásán látszik, hogy hosszú versenymulttal rendelkező gyár állította azokat elő. — Hatalmas nyeregtank, kettős alacsony bölcsováz, hihetetlen alacsonyra helyezett nyereg, hatalmas fékdobok azok, amik első pillantásra elárulják, hogy speciálgéppel állunk szemben. Motorja a legszebb kivitelű twoport, kettősműködésű Pilgrim-olajozással ellátva, a nyomórudak egyenként külön tokozottak, úgyszintén a himba-rendszer is így az összes fontos részek állandóan bő olajban működnek, ami nagy mértékben elősegíti a versenygépeknél olyannyira fontos üzembiztonságot. Két úszós Binks-karburátor egészíti ki a minden tekintetben kifogástalan konstrukciót. A gépek feltevéseink szerint fantasztikusan gyorsak, hisz ezen modellekkel állították fel Angliában a ma is fennálló 7, 8, 9 órás és az 500 Mile-s világrekordokat. Hisszük, hogy megfelelő vezetők Magyarországon is öregbítenni fogják a kiváló New-Imperial motorkerékpárok világszerte előnyösen ismert jó hírnevét.

Az idei angol TT mindhárom csoportjának első három helyezettje Castrol-olajat használt. Ez az óriási siker ismételt bizonyosságát szolgálja a gyártmány kiválóságának.

Amerikában a General Motors Concern napi személykocsi-produktuma típusként 578 darabra rüg. A legkedveltebb kistípusból azonban napi 2640 darab kerül ki a gyárból.

A július 22-ére tervezett Arlberg hegyiverseny, mint értesülünk, idén elmarad. A verseny elmaradásának oka az útvonalba iktatott községek parasztlakosságának határozata volt, mely a rendezőséggel szemben egyszerűen teljesíthetetlen követelményeket állított. A Vorarlberg-i Autóklub vagy egymagában, vagy karöltve a Tiroli Automobil Clubbal egy nemzeti verseny rendezését vette tervébe, hogy az elmaradt hegyiversenyt ezáltal némileg kárpótolja. Nézetünk szerint nem igen bíztak a sikerben és így az Arlberg-verseny is lekerült a programról.

Szép kitüntetés érte a magyar motorszakma egyik legszimpatikusabb egyéniségét, Gyurkovich Bélát. Horthy Miklós, Magyarország kormányzója a közelmúltban vitézzé avatta a harctéren szerzett érdemeiért. Szerkesztőségünk és a magyar automobilisták és motorkerékpársportemberek nevében fogadja legőszintébb jókívánatainkat.

SKF



**Zajtalan svéd SKF
automobilcsapágyak.**

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

Magyarországi vezérképviselet:

GREINITZ-PIRKNER

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



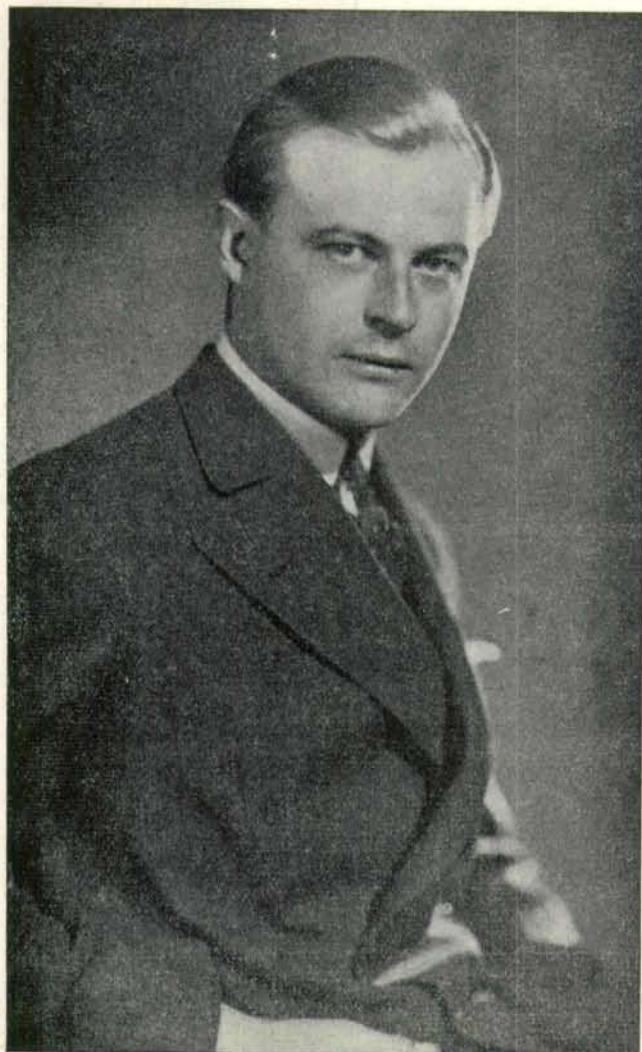
Sürgőnyelme:
PIO BUDAPEST

Telefon: J. 102-75
J. 130-38
J. 848

* A legutóbbi óceánrepülések újjalag a SCINTILLA-gyártmányok tökéletes megbízhatóságát igazolták. A SCINTILLA-mágnesek tökéletes megbízhatósága arra készítette a német Köhl kapitányt, hogy a Bremen repülőgép motorját, egy más gyártmányú mágnesen kívül egy SCINTILLA-mágnessel lássa el. Az átlagos előkészítések után Kingsford Smith által végrehajtott Csendes-Oceáni átrepülés, mely egy hárommotoros Fokker-repülőgéppel hajtatott végre, az amerikai partoktól (Cackland-Kalifornia) Ausztráliába, Brisbane városába vitt 13.000 kilométeren át, SCINTILLA-mágnesnek segítségével történt. Az első női óceánrepülő, Wright-motorokkal ellátott „Friendship” nevű repülőgépét hasonlóan SCINTILLA-mágnesekkel látta el. Nem véletlen, hogy az összes óceánrepülések SCINTILLA-mágnesekkel hajtatnak végre, mivel azok konstrukciója és kivitele a legtökéletesebb biztonságot nyújtják.

BÁN LÁSZLÓ készít, javít olcsón, gyorsan, pontosan **autórugót**

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



Wein Levente. Örömmel tudatjuk, hogy Wein Levente, a közelmúlt évek egyik legkitünőbb magyar motorkerékpárversenyzője, teljesen felgyógyult. Hosszú, végetérni nem akaró és rendkívül fájdalmas lábtörése, melyet a két év előtti TTC 100 km-es versenyen szerzett, végre mégis csak meggyógyult és a szívós szervezet az orvosok lankadatlan igyekezetével egyetemben, végül mégis győzedelmeskedett a betegség felett. Wein Leventét ugyan már nem üdvözljük többé az aktív motorkerékpárversenyzők körében, mert súlyos bukása után — érthetően — nem óhajt többé versenyeken résztvenni. Amennyire örülünk szerencsés felgyógyulásának, annyira sajnáljuk, hogy ez a kivételes tehetségű fiatalember többé nem képviselheti a magyar színeket versenyeken. Egyike volt legmerészebb és legkitünőbb menőinknek, aki, ha folytatja, a legnagyobb külföldi vezetőkkel lett volna egyenrangú. Emlékezetesek még az ügép pályán rendezett motorkerékpárversenyek, hol Wein a legtekélyesebb stílussal sorra aratta szebbnél szebb győzelmeit. Az itthon elért szép hegyiverseny, TT és egyéb eredményekhez méltán fűződik még az osztrák Tourist Trophy-n elért eredménye, hol világviszonylatban is kiváló vezetőkkel szemben sikerült kategóriájának legjobb körét kifutni. Wein Levente nem veszett el a magyar motoros- és automobilistatársadalom számára, mert folytatja ténykedését e körben és most mint a Méray motorkerékpár Rt. egyik igazgatója egy Magosixkormányánál hódol kedvenc sportjának. Szimpatikus, megnyerő egyéniségét és még versenyző korából szerzett tapasztalatait a Méray motorkerékpárgyár javára fogja ezután gyümölcsöztetni.

Motorfutball Magyarországon

Írta: Petrovics Ernő

a Nyugati Automobil- és Motor Club titkára.

A motorfutball, mint annyi más sportág, Angliából ered. A fáma szerint az angolok annyira megunták a jó utakat, hogy kerestek valami sportot arra, hogy gépüket jobban igénybevegyék és strapálják. A motorfutball bizony nagy munkát ad úgy a gépnek, mint a játékosnak, a játékostól nagy tudást követel, ismernie kell a motor minden csinját-binját, kell hirtelen akcelerálni, hirtelen fékezni, kell faroltni, pillanat alatt sebességet váltani de kell futballozni is tudni.

A motorfutball Angliában hamarosan nagy népszerűsége telt szert. A közönség szívesen látogatta a mérkőzéseket, mert a játék nagy izgalmakkal szolgált. Alig pár éve, hogy Angliában megalakult az első motorfutballesapat és ma már a kontinensen majdnem minden országnak van motorfutballesapata.

Hazánkban a motorfutball meghonosítása Almásy László Ede nevéhez fűződik. Ő rúgta meg a futballt először motorról. E sorok íróját sikerült rávennie hosszúságos kapacitálás után — kilátásba helyezvén a motorfutballmeghonosítással járó nagy dicsőséget — arra, hogy menjen ki vele a Szombathelyi Athletikai Club futballpályájára, ahol egy kölcsönként futballal kezdtek meg az első motorosfutballt, az életére vigyázó és ennél fogva a pálya kerítésén kívül álló ifjúság nem kicsiny gaudiumára.

A labda középre került és Almásy egy történelmi rúgással elmozdította helyéről. Kezdetben bizony nem ment könnyen. Akárhogyan igyekeztünk megrúgni a labdát, az legtöbbször vagy egyikünk, vagy másikunk motorjának kartere alá került. Az eredmény: a labda a meleg kipuffogó cső alatt megakadt, mi buktunk, az ingyenpublikum nevetett. Motorjaink veszedelmesen melegedtek. Rövid negyedóra és mi, — a motorfutball két szánalmas, nagyra hivatott úttörője, — levonultunk a pályáról, miközben Almásy egy törött küllőt húzott ki — a lábszárából.

Megfogadtuk, hogy másnap folytatni fogjuk. Almásy fürge Scottjába friss szódavizet spriccelt, míg én szegény longstroke Sunbeam gépem olajozóján tettem egynémely csavarintást. Egyik suhancot kitüntettük azzal, hogy kezébe nyomtuk a leszerelt hangtompítót, magunk pedig éktelen lármával, tele haretűzzel rohantunk a labdára.

A pálya méltó szint öltött. Üdvözlésünkre a tegnapi gyermekserceghez a kíváncsiak egész tömege csatlakozott. Huj, huj, hajrá! kiáltásokkal vadítottak bennünket egymásra. Képviselve volt a tekintetes m. kir. államrendőrség is egy szál rendőrrel, aki a nyitott kipuffogóért akart bennünket feljelenteni.

Folyt a tréning javában és gurult a labda...

Megszületett az első gól... A kiegyenlítő gól után siralmas volt a helyzet. Cipőnkről a talp, gépünkéről a lámpa, lábszárunkról a bőr hiányzott. Nadrágunk és a gázbowdenek elszakadva, küllőink kitörve, a benzintankon szépen ívelt horpadások, a bőrünkön nagyszámú véraláfutások.

Pár nap mulva sérüléseink begyógyultak, gépeinket éjjeli túlórával rendbehozattuk és újból kitörhetett rajtunk a láz. A pályán megjelentek díszmagyarban az összes javítóműhelyek tulajdonosai és nem győzték eléggé dicsérni ezt a férfias sportot.

És gurult a labda...

Vállalkozó szellemű szombathelyi motorosok egyenként jelentek meg a futballpályán, hogy osztozzanak a motorfutballjáték Magyarországon való bevezetésének dicsőségén. Álljon itt azon motorosok neve, akik gépüket — mely esetleg egyetlen vagyonuk volt — nem kímélve, vállalkoztak a motorfutballjátékra és ezzel hazánk első motoros futballesapatát alkották: Müller Ede, dr. Müller Jenő, Kirchknopf István, Karner Gyula, Porpáczy József, Sulzbeck István, Varga Kálmán, sőt még Fusz Ernő is, aki külföldön is híres arról, hogy gépét legjobban megbecsüli, azt mindennap két órahosszat tisztítja és egy órahosszat círógatja. Legtöbben motoros korszakunk előtt aktív futballjátékosok voltunk, nem csoda, hogy nagyon megszerettük a motorfutballt, mely kielégítette úgy a motoros, mint futballszenvedélyünket. Amikor a nyári perzselő nap lefelé haladt az égbolton, sorra megjelentünk a futballpályán és a legszorgalmasabb tréningbe fogtunk. A nyolc-tíz gép pokoli lármát csinált. Sajnos, Szombathelyen is vannak a svábhegyi villatulajdonosokhoz hasonló ideges emberek, akik megvetésük jeléül az utcán még köszöntésünket sem fogadták el. Általában nem nagy szimpátiával találkozott egész vállalkozásunk az emberek körében. Mi azonban, történelmi hivatásunk magaslatán állva, ültünk gépünk nyergében mindaddig, míg le nem buktunk róla, vagy be nem sötétedett.

A labda már elgurult...

Játékosaink szép számmal szaporodtak és 1927. év július 31-én, amikor az Oesterreichische Motor Rennfahrer Vereinigung meghívott bennünket Wienbe, már

válogatott motoros futballesapatot állíthattunk össze a következő játékosokból:

Müller Ede,	Petrovics,	Almágy,
dr. Müller Jenő,	Sulzbeck,	(Porpáczy),
	Varga Kálmán.	

Ez a csapat játszotta a világon az első nemzetközi motorfutballmeccset. A nevezetes sportesemény emlékére gyönyörű selyemzászlót cseréltünk egymással, melyet féltve őrzünk Clubhelyiségünkben, Clubunk dicsőségére.

Ketten egy ellen

A modern kor egy új betegsége ez. Lépten-nyomon látni, amint ketten minden erejükkel rajta vannak, hogy egyedül álló szegény ellenfelüket legyűrjék, tönkretegyék. Kedves olvasóm, bizonyára azt hiszi, hogy valamilyen verekedésről akarok beszélni. Téved! A ketten egy ellen ezúttal a motorosra vonatkozik, arra a motorosra, aki szőlőgépet vásárol, felrak a csomag-tartójára egy párnát és szállít akár egy omnibusz barátot, ismerőst, unokahúgot stb. Vérzik a szívem, amikor kimegyek az országútra és találkozom 250 kcm-es, sőt néha 175-ös motorokkal, megrakva két kövér személyvel, tüzes motorral, roskadozó vázzal, lapos gumikkal és egyéb rettenetes bűnös körülménnyel.

Kedves motorosok! Manapság igen kevés gyár létezik, amely kétszemélyes használatra építené gépeit. Egy egyszemélyre konstruált gépet két személlyel használni pedig gépgyilkosság a legnagyobb mérték-

CÉLSZERŰSÉG

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



Continental

Magyarországi vezérképviselet: Continental-Pneumatik RT. Rákóczi-út 19. Telefon: József 460-38, 428-40



Elfelejtli az üzemzavart, ha

NEW-IMPERIAL-1 vásárol!

Tökéletes megbízhatóság!

Vezérképviselet.

IX., Ráday-utca 12 (Kálvin tér mellett)

ben. Sajnos, nálunk a motorosok legnagyobb része nem érez gépével, nem tudja, hogy az, mikor erőlködik nem érzi, hogy mikor csip le életéből sok-sok kilométert Tisztában vagyok azonban azzal is, hogy ez a rámutatás csak igen kevés embert fog visszatartani a két személlyel való hajtástól és éppen ezért nem beszélek többet a gépnázásról, hanem igyekszem néhány tapasztalatot, néhány jótanácsot szolgáltatni arról, hogy miképpen is kell két személynek egy motoron viselkednie.

Le kell szögeznünk mindenekelőtt azt a tényt, hogy ha ketten is ülnek egy motoron, csak az egyik vezethet. Aki vezet, annak megvan a maga egyensúlyérzéke, az nem érezhet a hátul ülő helyett az a hátul ülőt holt-súlynak tekinti és ennek súlyához mérten mozog. Ha most a holt-súly elkezd élni és mozogni, akkor a vezető elveszíti súlybecslő képességét, de nemcsak a hátul ülő mozgó holt-súly felett, hanem annak mozgásától függően, a saját súlya fölött is. Ilyenkor beszélünk elvesztett egyensúlyról, amit aztán az illető rendszerint a földön talál meg ismét. Első feltétel tehát, hogy a hátulülő úgy viselkedjen, mintha holt-súly lenne. Tehát üljön mindig függőlegesen a csomagtartóra és ne mozogjon külön és váratlanul, tekintse magát a géppel egy darabnak, üljön fixen. Ezt könnyű mondani, de nehéz megtenni, mondja a hátulülő, akinek a lábai a levegőben kalimpálnak, vagy a földön húznak mély nyomokat. Következtetés lábtartó. Hátsó utast vinni lábtartó nélkül a legnagyobb könnyelműség. A fityegő lábakat fixen, minden oldallengéstől menten tartani, pláne hosszabb időn át, még egy akrobatának is nehéz, hát még egy közönséges halandónak vagy hölgynek. Tudjuk továbbá azt, hogy az egyensúlyt annál könnyebb megtartani, minél alacsonyabban fekszik a súlypont. Ezt célozzák a gyárak, amikor különböző letört és háromszög vázakat építenek, amikor a motort lehetőleg alacsonyan igyekeznek elhelyezni stb. A hátul ülő személynek tehát lehetőleg alacsonyan kell ülnie. Ha az utas magasabban ülne, mint a vezető, akkor az a helyzet állana be, hogy egy drasztikus példával éljek, amikor a kis kínai egy nádpálcán egyensúlyoz egy tárgyért, vagy amikor a kisgyerek anyja nagy riadalmára és az ablakok halálára, mutatóujján egyensúlyoz egy rozszant seprűt. Vagyis a vezetés művészetté válik, egyensúlyművészetté, amit még nehezít az a körülmény is, hogy az utas nem képes teljesen mozdulatlanul

ülni. Ha kedves olvasóim közül valakinek ez a magyarázat nem volna elegendő, úgy vegye elő iskolai fizikakönyvét és üsse fel az erő karja és a súlypont című fejezeteket, ott aztán megkapja a precíz és képletekkel fűszerezett magyarázatot. A gyakorlatban azonban elég, amit itten elmondottam. Van azonban még egy körülmény, amire ügyelnünk kell és pedig, hogy a pasas a csomagtartónak ne a hátsó részén, hanem a lehető legelején (a vezetőhöz legközelebb) üljön. Ennek a magyarázata szintén az erő karjában rejlik, mely minél hosszabb, annál jobban érezteti a végén ható erőt. A leghelyesebb, ha a hátul ülő és a vezető egy magasságban vannak, ebben a helyzetben mind a ketten

A világhírű COVENTRY-EAGLE angol motorkerékpárok 1928-as VILIERIS és JAP motorokkal már 1100 P-től kezdve raktárról kaphatók. Kedvező fizetési feltételek.

Tekintse meg kiállítási helyiségünket.

MAGAZINER ÉS STRAUSSZ BUDAPEST, V., BALATON-UTCA 10.

egyenlően fognak egyensúlyozni, ebben a helyzetben lesz a legkönnyebb úgy a hátul ülőnek, mint a vezetőnek a fordulás stb.

Ügyeljünk továbbá arra is, hogy a hátul ülőnek súlya ne legyen nagyobb, mint a vezetőé, vagy legalább is ne sokkal nagyobb.

Ami a vezetőt illeti, neki főleg arra kell vigyáznia, hogy két személlyel való hajtás alkalmával ne hajoljon külön a géptől, azaz ne forduljon derékból, mert ilyenkor könnyen megtéveszti utasát, aki önkéntelenül is alkalmazkodik a vezető testtartásához és lebegjen mindig a szemé előtt, hogy nemcsak magáért, hanem partneréért is ő felelős.

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

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

Bán LászlóBudapest, V., Vág-utca 5
Telefon: „Lipót” 911—21**Teherautópótkocsik**Traktorpótkocsik. Ka
rosszériák. Autójavító**Szakirodalmi szemle*)**

Rovatvezető: Rada István okl. gépészmérnök.

Automobil Reperaturen von Winkler. 147 ábra, 303 old., 8°, kötve. Ára Rm 11.30.**Wandtafeln zum Unterricht der Kraftfahrtschulen** von König. 4. átd. kiadás, 86x122 cm. nagyságú, 15 drb. Ára Rm 25.—**Autostrassen Karten** von G. Freytag und Berndt, 1:300.000, 8°, színes nyomat, 65x12 cm., drbja Rm 1.50. Nr. 19. Prag—Regensburg, Nr. 52. Budapest—Arad, Nr. 8. Östl. Salzkammergut, Nr. 12. Hohe Tauern.**Die Prüfung des Kraftradfahrers** von Schuricht. 3. kiad. Autotechn. Bibliothek Bd. 69. 30 ábra, 199 old. 8. Ára Rm 3.50.**Automobil-Führer. Lehr- und Handbuch** von W. Huber. 4. átd. kiad., 231 ábra, 342 old., 8°, félvászonkötés. Ára Rm 6.40.**Prüfungsfragen für Kraftwagen-Kraftradführer** von Uihlen. 18 old. 13 ábra. Ára Rm 1.—**Merkblatt für den Bau von Betonstrassen.** Ausgearb. vom Ausschuss „Betonstrassen” d. Studiengesellschaft f. Automobilstrassenbau. 11 old. 8°. Ára Rm —20.**Die Technik elektrischer Messgeräte** von Dr. Ing Keinath I. kötet, 3. átd. kiad., 612 old., 561 ábra. Ára Rm 33.—. R. Oldenbourg kiad.

Az autójavítás helyes keresztülviteléhez a vezetőnek ismernie kell mind az alkatrészek működés módját, mind a szerkezeti részletek javítási és hibamegállapítási lehetőségeit. Az automobil elektromos tartozékain igen gyakran előfordulnak oly hibák, amelyeket csak műszerekkel lehet felfedezni, megállapítani. A kocsi indító és világító telepeit pedig üzemkészen és újratöltésük alatt is mérőműszerekkel kell ellenőrizni. Ezért igen célszerű az elektromos mérőműszereket ismerni. Sok könyv van, amelyik ezekkel foglalkozik, de legnagyobb részük az a hibája, hogy igen sok matematikát és elméleti fejtegetést ad a gyakorlati útmutatások helyett. Keinath könyvének éppen ez az előnye, hogy szakemberek részére készült ugyan, de a gyakorlati ember szükségleteit óhajta főleg kielégíteni és ezért inkább az egyes műszerek szerkezetére tér ki elsősorban. A mennyiségtani képletek és levezetések helyett szemléltető ábrákkal és grafikonokkal iparkodik célját elérni.

Automobiltechnisches Handbuch von R. Russien. 12. átd. kiad., 1400 old., 1611 ábra, M. Krayn kiad. Ára Rm 30.—

A szerkesztőn kívül huszonkét szakember közreműködésével állították össze ezt a kézikönyvet, amelyet joggal neveztek el az automobiltechnika kézikönyvének, mert amint az alábbi részletes ismertetésből láthatjuk, ebben benne van minden, amire az automobil technikájával foglalkozó sport- és szakembernek szüksége van.

A könyv hat részre van osztva. Ezek közül egyes részek kizárólag konstruktőrök részére készültek s így ismerteté-

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

süktől eltekintek. Ilyen az első rész, amelyből csak a 4. fejezet érdekes. Itt a szerző a kenőanyagokat, tulajdonságaikat és a különböző kenőanyagok helyes alkalmazási módjait ismerteti. Nagyon áttekinthető táblázatban vannak összeállítva a kenőanyagok és jellemző tulajdonságaik (színe, szaga, kémiai reakciója, savtartalma, oldhatósága benzinben, víztartalma, viszkozitása, gyúlési foka, stb. szerint.) Teljes egészében érdekes a harmadik rész, amely a motorról és tartozékairól szól. Számításának, működésének megbeszélése után az általános felépítését tárgyalja, majd a kenés és hűtés problémáit vitatja meg. Ismerteti a karburátorok és gyújtók különböző típusait. Külön figyelmet érdemel a tolattyús vezérlésű motorok fejezete, amelyben a szerző több ábrában és különböző metszetekben mutat be több ilyen rendszerű autó- és repülőgépmotort. Ennek a résznek az utolsó fejezete a kompresszoros motorokról szól. A könyvnek ez a legérdekesebb fejezete, mégis itt mutatkozik egyik legnagyobb hibája is. S ez az észszerűtlen takarékoskodás. Ugyanis a motormetszetek ábrái oly nagyok, hogy azok egyoldalon nem férnek el, azonban, hogy ne kelljen külön-külön befűzni az egyes ábrákat, nem a szélén, hanem a közepén erősítették be a könyvbe. A könyv vastagsága következtében, éppen az ábrák közepéhez nem lehet hozzáférni!

A negyedik rész az elektromos indító- és világítóberendezésekről, valamint a sebesség- és fordulatszámérőkről szól. A hatodik rész második fejezete röviden érinti a motor-kerékpár és versenykocsi főbb problémáit. Ugyanez a rész szól az elektromos automobilról és a Diesel-motoros kocsikról is.

Rövid hírek

Július 25—29. San-Sébastien. Két részben lesz az idén is az úgynevezett San-Sébastien-i nagy hét. Július 25-én futják a Spanyol Grand Prix-t, mely ezúttal sportkocsik számára van kiírva. Távolság 15 kör, azaz 259.715 km. A kocsi négy csoportban futnak. I. 3000—5000, 5000—8000 és azon felül. II. 1500—2000, 2000—3000. III. 1101—1500. IV. 750—1100. A kompresszoros sportkocsik időelőnyöket adnak. Július 29-én lesz a „Grand Prix de San-Sébastien”. Távolság 40 kör, vagyis 692.600 km. A hengerűrtartalom tetszőleges. A győztes a spanyol király serlegét nyeri a pénzdíjakon kívül. — Július 1-én futják a Cominges Circuiten (Pyreneusok) az ACF által rendezendő Francia Sportkocsi Grand Prix-t. A versenyre 50 nevezés érkezett. — Új gyertya. Az eddigi versenyeken főleg a német Bosch, az amerikai Champion, az angol KLG és Lodge, az olasz FERT voltak azok a gyertyák, melyekről a lapok a legsűrűbben megemlékeztek. A legújabb párisi L'AUTO-ban hatalmas hirdetés közli, hogy Chiron (Bugatti) és Materassi (Talbot), a római Király-díjban francia NERKA-gyertyákkal futottak. A „Bougie NERKA” bevonult tehát a nagy versenyekbe.

Felelős szerkesztő és kiadó: D É 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 üzemező: Györy Aladár

WERTHEIM pénzszekrénygyár gyári lerakata: VI., Andrassy-út 9. sz.

N y a r a l á s e l ő t t
e r e d e t i

WERTHEIM

biztonsági zárat szereltessen
lakásajtajára.



Jó tanács:
amerikai kocsikhoz
 legjobb a
BOSCH-GYERTYA



Ajánlási táblázat:
 A gyertya jelzése

Auburn	Z 12/11	Lincoln	Z 12/11
Buick	Z 12/12	Marmon	Z 12/11
Cadillac	Z 12/11	Nash	Z 12/12
Chevrolet	Z 12/12	Oakland	Z 12/11
Chrysler	Z 12/11	Oldsmobile	Z 12/12
Dodge	Z 12/12	Overland	Z 12/11
Essex	DM 20/4	Packard	Z 12/11
Ford	DZ 10/14	Peerless	Z 12/11
Hudson	DM 20/4	Pontiac	Z 12/11
Hupmobile	Z 12/11	Studebaker	Z 12/11
International	Z 12/12	Whippet	Z 12/11
Jordan	Z 12/11	Willis-Knight	Z 12/12

Ára 4 pengő
 mindenütt kapható!

Bosch Róbert k. f. t.

Budapest, VIII., Vas-utca 16. szám
 Telefon: József 455 46, 455-47 és 455-48



Kétszer gumiba áztatott

amerikai pneumatik

legnagyobb kilométerteljesítményt nyújtja.

Vezérképviselő: **DÉNES ÉS FRIEDMANN RT.**

Budapest, VI., Dessewffy-utca 29.

T T A C T Ū R A Ū T J A 1928.



Bauer József 500 kcm-es

ARIEC

motorkerékpáron a túraút oldalkocsis kategóriájának győztese és a homokverseny abszolút legjobb motorkerékpárídejét tuija. Vegyen **ARIEC-t!**
Gyors! Olcsó! Üzembiztos!

Vezérképviselő:

BAUER JÓZSEF
 Budapest VII., Elemér-utca 41.

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

1928

hó

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

küldeni.

Név:

Cím:

1928

hó

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

küldeni.

Név:

Cím:

1928

hó

FIZESSEN ELŐ
az AUTOMOBIL-MOTORSPORT-ra

Előfizetési megrendelés.

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

**AUTOMOBIL-
MOTORSPORT**

Előfizetési ára:

Egy évre P 20.—

Egyes szám ára:

1— pengő.

Megjelenik évente:

24-szer.

Név:

Cím:

NYOMTATVÁNY



NYOMTATVÁNY

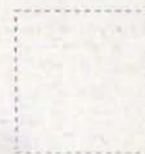


Kérjen ismerősei részére mutatványszámot.

Töltse ki ezeket a rovatokat.

A következő címekre sziveskedjenek mutatványszámot küldeni:

NYOMTATVÁNY



Az
**AUTOMOBIL-
MOTORSPORT**

t. Kiadóhivatala

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

1928-ban az eddig
rendezett összes
versenyeken a

BUGATTI GYŐZÖTT

T. T. A.C. 10 kilométeres sikverseny

I. gróf Zichy Tivadar

BUGATTI 187 kilométeres
átlagsebességgel

Magyar Túraút. Kilométerverseny

I. gróf Zichy Tivadar

BUGATTI 188 km-es átlagse-
bességgel. Rekord

Parádi hegyiverseny

Versenykocsik:

I. Eszterházy Antal herceg

BUGATTI Új pályarekord

Sportkocsik: I. Louis de Tilleux

BUGATTI Sportkocsirekord

Túrakocsik: I. Lyka István

BUGATTI Túrakocsirekord

Guggerhegyi verseny

Versenykocsik:

I. Eszterházy Antal herceg

BUGATTI Új útvonalrekord

Túrakocsik: I. Lyka István

BUGATTI Túrakocsirekord

Magyar Túraút. Abszolút győztes

Louis de Tilleux

BUGATTI

Tegyen próbát a BUGATTI túra- és sportkocsikkal!
Erő, megbízhatóság és kitűnő anyag a főjellemvonásuk!

Vezérképviselet: Budapest, V., József-tér 11. szám

K M A C T Ú R A Ú T J A

Táti sebességi verseny

Versenykocsik: I. gr. Zichy T. (Bugatti)
 II. Delmár W. (Steyr)
 III. hg. Eszterházy A. (Bugatti) **„REX“!**

Sportkocsik: I. L. de Tilleux (Bugatti)
 III. br. Wolfner A. (Steyr)
 IV. Szini J. (ADM) **„REX“!**

Túrakocsik: I. Lyka I. (Bugatti)
 II. Delmár W.-né (Steyr) **„REX“!**

Parádi hegyiverseny

Versenykocsik: I. hg. Eszterházy A. (Bugatti)
 II. Delmár W. (Steyr)
 III. gr. Zichy T. (Bugatti) **„REX“!**

Sportkocsik: I. L. de Tilleux (Bugatti)
 II. Szini J. (ADM) **„REX“!**

Túrakocsik: I. Lyka István (Bugatti)
 II. Wolfner L. (Steyr) **„REX“!**

A túraút abszolút győztese

Louis de Tilleux (Bugatti)

„REX“!

„REX“

Sikon, hegyen, pályán, országúton **„REX“** a felülmulhatatlan üzemanyag!



„STEAUA“ KŐOLAJKERESKEDELMI RT.
 Budapest, V., Nádor-utca 2