

53959

BUDAPESTI KIR. ÜGYÉSZSÉG
1928 AUG. 4.
ÁTVETTE

Automobil Motorsport

III. ÉVFOLYAM

14. SZ.

ÁRA: 1 PENGŐ

H. Borsini

3857



DUNLOP
PNEUMATIK



A. WEBER-BRAUN

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!

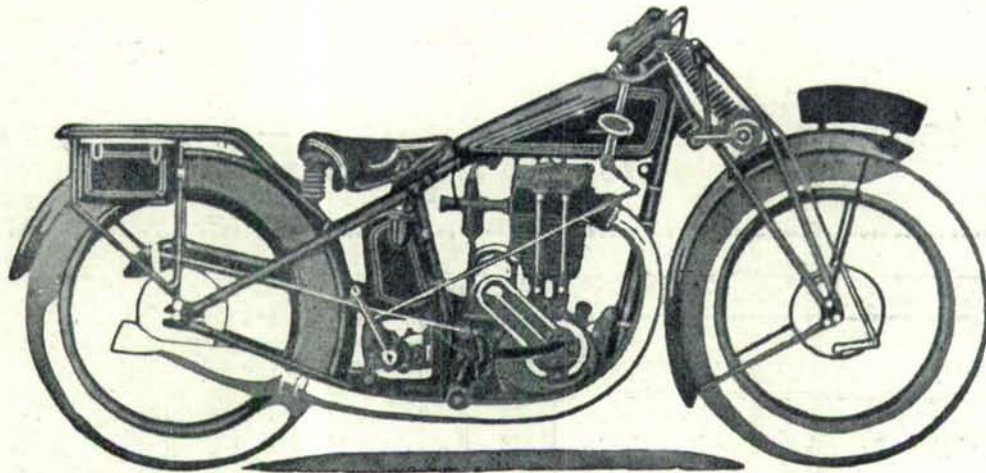
Ez a lengőtengelyes 6 hengeres 1'6 literes kitünő
átlagtartó, alacsony építésű kiskocsi csak 5% luxus-
adót fizet! A STEYR TYPE XII. a magyar utak
igazi kiskocsija. Olcsó! Üzembiztos! Szép!

**STEYR MŰVEK MAGYAR KERESKEDELMI
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG**

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

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, teljesen felszerelve P 3700.—
Kedvező részletfizetési feltételek

BSA

a világ legnagyobb megbízhatósági triáljainak állandó hőse. Az angol fegyvergyár Birmingham SMALL ARMS precíz munkája. Vegyen 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.

Wien, 24 órás verseny



Abszolút győztes 2
 holtversenyben

ARIEL

TEAMDÍJ 1

ARIEL

Mindenki, aki olcsó, megbízható, jó, stabil és szép motorkerékpárt akar, az

ARIEL

Kapható:

BAUER JÓZSEF Budapest, VII., Elemér-u. 41

Automobil- hűtők	"IKARUS"	Repülőgép- hűtők
—	Hűtő- és Fémárú	—
Benzintartányok	Részvénytársaság	Benzintartányok
—	VI., Országbíró-u. 26/b	—
Javítások	Telefon: L. 978-93	Javítások

MAC II. FUTÁRVERSENYE

az autóklasszikus erőpróbája:

team - díj

győztes a

Hotchkiss

csapat

Schmalcz Józsefné,
dr. Pethes Antal
és Schmalcz József

Vezérképviselő: 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**

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

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

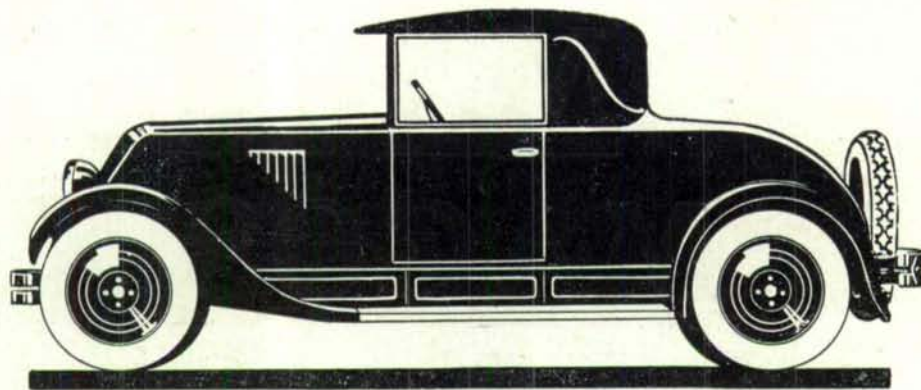


„TEVES„

dugattyúgyűrűk, olajlevezetőgyűrűk, zsírcsapcszegek minden kivételben. — Dugattyúcsapok edzve és köszörülve. — Nyerszelepek, zsírcsprécek. — Nagy raktár!
„Kérj árjegyzéket.“ „Kérjen árjegyzéket.“

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

RENAULT • MONASIX



REIMAN, V., VÖRÖSMARTY-TÉR 3

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! Olcsó!

Detail árusítás:

NAGY JÓZSEF

Budapest, Andrassy-út 34

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

Speciális motoros csizmacipők különféle minőségben.

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

HAAS SPORTHÁZ

BUDAPEST, VI., ANDRASSY-ÚT 13.

MAGYAR WAGGON- és GÉPGYÁR RT.



:: GYŐR ::

Telefonok 201, 202, 203

RÁBA

BUDAPEST

V., Deák Ferenc-u. 18

Tel.: F. 243-00, L. 979-40

3 ÉS 5 TONNA HORDKÉPESSÉGŰ

Teherautók
Autóbuszok



Speciál-és
Pótkocsik

A magyar utaknak legjobban megfelelő autó

A magyar utaknak legjobban megfelelő autó

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

A MAC futárversenye
bebizonyította a Magosix
megbízhatóságát.

MAGOSIX

MAGOSIX

MAGOSIX

MAGOSIX

MAGOSIX

MAGOSIX

MAGOSIX

Magyar ember csak Magosix-et vásárol.

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

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

Automobil-Motorsport

FÜGGETLEN KÉPES MOTORSZAKLAP

Megjelenik minden hó 10-én és 25-én

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

Szerkesztőség és kiadóhivatal:
Budapest, VI., Rózsa-u. 111. sz., II. em.
Telefon: Automata 136-64. Hivatalos orak délelőtti 9-1-ig.

Postatakarékpénztári csekkszámja: 34240.

Előfizetési díjak:

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

A külföldi előfizetéseket a postaköltség is bennt foglaltatik.

Versenyeredmények

A skót hatnapos verseny

A múlt héten zajlott le Edinburgh környékén a híres skót hatnapos motorkerékpárverseny. Az első három nap olyan követelmények elé állította a versenyzőket, hogy a nevezettek fele már itt büntetőpontokkal erősen megterhelve mehetett csak tovább. A verseny terepe igen nehéz volt és helyenként a legvadabb skót hegyvidékeken vezetett keresztül, napi watersplash-ekkel tarkítva. Ezúttal a legjobbak ezüstserlegeket nyertek és csak a második csoportba kerültek kaptak arany-, illetve ezüst- és bronz-érmeiket. A verseny nehéz voltát elevenen bizonyítja az a körülmény, hogy 86 indulóból csak 31 nyert (Silver Cup) ezüstserleget. További 32 aranyérmes, 7 ezüstérmes és 2 bronzérmes. A verseny legnagyobb trófeáját, a team-díjat ezúttal hárman nyerték. A 350-es gépek csoportjában a Douglas győzött (C. H. King, W. C. King és G. Mc. Lean), holtversenyben a Raleigh-team-el (Marjorie Cottle, Mac Gregor és Mac Millan), míg a 350-en felüliek csoportjában a Rudge-team (Amott, Sanderson és Hubbard) került ki győztesként. Érdekes megjegyezni, hogy olyan team, amelyben sidecar is volt, ezúttal nem tudott büntetőpont nélkül befutni. A legjobb solo eredményt V. C. King érte el Douglas-on. Egyebekben az ezüstserlegek a következőképpen oszlottak meg a gyárak között. Az elől levő szám az indulók számát, a második a sérleget nyert versenyzők számát tünteti fel:

AJS 4—1, AJW 1—0, ARIEL 9—1, Baker 1—0, Brough Superior 1—0, BSA 1—0, Chater-Lea 1—0, Cotton 1—0, Coventry Eagle 1—0, Douglas 7—4, Dunell

4—0, Excelsior 1—0, Francis Barnett 4—1, Gillet 1—0, Grindlay Peerless 2—0, Humber 5—1, James 2—0, Morgan 2—1, New Imperial 1—0, Norton 4—2, Montgomery 1—0, P. & M. 3—0, Raleigh 4—4, Radco 1—1, Royal Enfield 7—2, Rudge 4—4, Scott 1—1, SOS 1—1, Sunbeam 5—2, Triumph 3—2, Velocette 2—1. Mint a fentiekből kitűnik, a belga Gillet, az angol Raleigh, Radco, Rudge, Scott és SOS 100 százalékos eredményt értek el. Kitűnően szerepelt még a Douglas, mely hétből négy, a Morgan, mely kettőből egy és a Norton, mely négyből két gépet hozott be az ezüstserleggel díjazottak sorába.

A belga Grand Prix

Győztesek: C. J. P. Dodson (493. Sunbeam) — Treborg (348. Mondiale Blackburne) — Crabtree (249. Excelsior Jap) — Geiss (175. DKW)

Spa mellett, a híres Malmedy—Stavelot—Francorchamps út háromszögön került lefutásra Európa egyik nagyjelentőségű versenye, a Belga Grand Prix. Mint idén minden más nagyjelentőségű verseny, úgy ez is az angoloknak hozott újabb győzelmeiket. Csak a 175 kcm-es kategóriában győzött egy nem British-machin. A verseny rendezése nem volt kifogástalan. Az eredményki-hirdető tábla csődött mondott. Végre egyszer a külföldön is volt valami hiba, nem mindig csak nálunk. A verseny kimenetele már kezdetekor nem volt kétséges. Az angolok oly erővel jelentek meg a startnál, mint Dodson, Crabtree, Woods, Craig és többen. Így tehát csak az volt a kérdés, hogy vajjon melyik angol viszi majd el a pálmát. Dodson mindjárt az első körben magához ragadta a vezetést. Szorosan mögötte futott Craig és Woods (Norton). A küzdelem érdekes volt. A 350 kcm-ben Handley (AJS) és Guthrie (Norton) voltak az élen. A 250 kcm-ben Crabtree (Excelsior) vezetett. A verseny derekán, amikor a Nortonok a nekik meg nem felelő üzemanyag folytán kiálltak, a küzdelmek véget értek. A verseny érdekessége elveszett, mindenki csak azt leste, hogy mikor ér már cél a győztes. Így azután a győztesek, bár szép, de könnyű babért arattak. A verseny eredményei a következők: 500 kcm: táv: 417.05 km: 1. Dodson (493 Sunbeam) 3:43:17.2, átlagsebesség: 112.00 km. 350 kcm: táv: 386.75 km: 1. Treborg (La Mondiale Blackburne) 4:43:17.2, átlagsebesség: 80.00 km, 2. Rauwers (La Mondiale-Blackburne). 250 kcm: táv: 326.62 km: 1. S. A. Crabtree (Excelsior Jap) 3:23:39.00, Átlagsebesség: 96 km. 2. Fondy (La Mondiale-Jap) 3:23:44, 3. Thomas (Rex Acme Blackburne) 3:27:15. 175 kcm: táv: 271.92 km: 1. Geiss (DKW) 2:59:30, Átlagsebesség: 90.00 km, 2. L. C. Crabtree (Excelsior-Jap) 3:09:02.

Autóruházat

Berendezett toilette- és étkezőböröndök.

Weszely István

Budapest, IV. kerület, Dáci-utca

9

Botrány az újonnan javított balatoni műút körül

A mult héten megnyílt Budapest—Martonvásári szakasz, mely útépités címén több mint három hónapig el volt zárva a forgalomtól, megint használhatatlan állapotban van — A magyar útépités teljes csődje — Indítsanak fegyelmi eljárást azok ellen, akiket felelősség terhel az ország egyik legfontosabb útvonalának botránnyos állapotáért

Ismét egy vértforraló szenzációja van ennek a szegény, agyonsanyargatott magyar automobilizmusnak. A Budapest—Balatoni műút, mely évek óta a legelképzhetetlenebb állapotban volt, javítás alá került. Elég későn, de végre mégis csak jutott pénz ahhoz, hogy nekifogjanak annak az útnak a megjavításához, amely útnak már évek óta a legjobb állapotban kellene lennie. Körülbelül 3 hónappal ezelőtt lezárták a Budapest—Martonvásár közötti szakaszt „javítás” címen. Alig néhány napja, hogy újra megnyitották a 3 hónapon keresztül javított 10 kilométeres útrészletet és most, a megnyitás után 10 nappal, a javított út legnagyobb része ismét teljesen hasznavehetetlen. Több kilométeren keresztül az egész utat elfoglaló és kb. 10 cm-nyi mély kőréteg fekszik az úton, mely feltétlen bizonyossággal teszi tönkre a rajta keresztülhaladó autók és motorkerékpárok pneujait. Most folytatják az út építését Martonvásár községtől kezdődőleg, de minden bizonytalanság ez a javítás is teljesen illuzórikus. Elfog a düh, amikor ezeket leírjuk, de mentség, úgylátszik, nincsen. Mindenre van pénz, mindenre jut valami, de az utak, melyek fokmérői egy ország kultúrájának, a legbotránnyosabb állapotban vannak. Hallunk ígéretek, a kereskedelmi miniszter úr, újságban olvasott nyilatkozatok után ítéelve, mindent megtesz, hogy kiépítse úthálózatunkat és íme, megtörténhet a XX. század botránnya, hogy egy rengeteg pénzzel, fáradsággal „helyrehozott” és negyedéven keresztül javított út 10 nap alatt teljesen tönkremegy. Kultúrnapokat rendeznek a Balatonon, tüzijátékokat eresztnek a magasba, énekkarokat énekeltetnek, hogy propagálják ennek a szegény országnak megmaradt legnagyobb kincsét, a Balatont. Hát az egész kultúrnap csak arra lesz jó, hogy azok, akik oda autón vagy motorkerékpáron igyekeznek a Balatonra, soha, de soha többet ne menjenek a Balatonra. Pedig sok autó készül oda, mert Balatonfüred állítólag több forgalmi rendőrt kér az autóforgalom lebonyolításához. Azt hisz-

szük, erre se lesz többé szükség. Egy élelmes javító, felszerelve egy ú. n. Repair-Service (mozgóműhely) kocsi-val, fényes hasznót tudna magának ezeken a napokon biztosítani. Rengeteg vidéki autós és motoros lesz, aki nem ismerve az utat, „beszerez” magának egy kis tengelytörést, vagy két tucat gumidefektet. Akkor pedig várhat a Balaton, hogy az illető „páciensek” propagálják.

Itt volna most a kérdés, hogy mi a teendő a Balatoni úttal kapcsolatban. Az ország közigazgatása bebizonyította, többszöri tökéletes blamázs árán, hogy egyszerűen képtelen megépíteni egy a Balatonhoz vezető utat. Hagyják tehát abba, hagyják sürgősen abba, kedves Urak, önök ezt vagy nem értik, vagy nem akarják érteni! Tessék kiadni ezt a munkát egy külföldi pénzcsoportnak, mely majd talál olyan magyar munkásokat és mérnököket, akik igenis képesek megépíteni ezt a főútvonalat. Mert ez így tőrhetetlen és nem is balkáni, hanem egyenesen ázsiai állapot. Szégyene az országnak, a felelős vezetőknek és azoknak, akik ennek az útnak a létrehozásában és megépítésében közreműködtek. Az automobilműút pl., amely Kenesétől Vörösberényig húzódik, élénk bizonyítéka a magyar útépités tökéletes csődjének. Nagyon jól tudjuk, hogy az aránylag jó állapotban levő alföldi utaink sem a kitűnő magyar útépités érdemei, mert azokat egyszer megcsinálták és azok azóta tartanak, mert sík vidéken az utak általában tovább tartanak, mint lejtős helyeken. Sokat számít a megfelelő talaj is. Tessék megnézni a római utakat — van nálunk, Magyarországon is —, és szégyenkezni, hogy az ókorban jobb utakat tudtak építeni, mint most. És ha valami modern példa szükséges, tessék megnézni a kőbe vésett utat, mely a Como-tó körül vezet és mérlegelni a különbséget, a mi tavunk és a Como útja között. Nincs áldozat, nincs olyan takarékoság, melynek címén le lehetne alkudni a magyar tengerhez vezető út megépítését, mert annak propagálása legelsőrendű, életbevágó nemzeti érdek.



HERMETIC

a legtökéletesebb cseppfolyós tömítőanyag motorok, traktorok, pumpák részére stb.
Olcsó! Időmegtakarító! Megbízható!

DÉNES ÉS FRIEDMANN R.-T.
BUDAPEST, VI., DESSEWFFY-UTCA 29. SZÁM
Telefon: 289-86. 144-71

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

A Magyarországon gyártott és képviselt külföldi motorkerékpárok árai és adatai

Tekintettel a magyar motorkerékpárpia és kereskedelem nagyarányú fejlődésére, nem tartjuk érdekeltenek leközölni a Magyarországon gyártott motorkerékpárok, valamint a külföldi gyárak nálunk képviselt modelljeinek adatait és árait. Meglehetősen nagy munka volt, de korántsem volt olyan, mint az automobilárok összeállítás. Most az adatokat nagyon sok képviselő tudta könyv nélkül és a legtöbb helyen azonnal megkaptuk a kért adatokat. Jelen esetben csupán az angol Zenith itteni vezérképviselője tagadta meg az árakat, azzal a lakonikus kijelentéssel, hogy: „Az árakat nem óhajtom közzétenni!” A múlt évben az autóképviselők egyike tagadta meg az árakat, az idén már egy sem. Jövőre talán már a Zenith-képviselő is rá fog jönni, hogy nem üzlet

a „splendid isolation”. A reális kereskedők ma már mind nyílt kártyával dolgoznak.

Érdekes megemlíteni, hogy a 60 képviselő 37 kézben oszlik meg.

Az árak luxusadó és világítás nélkül értendők. A rövidítések magyarázata a következő:

sv: side valve oldaltvezérelt;

ohv: over head valve felülvezérelt;

ioe: inlet over exhaust szívószelep felül, kipuffogószelep oldaltvezérelve;

ohc: over head camshaft királytengellyel vezérelve;

dp = double-port = kétkipuffogócsöves;

A furatok és löketek milliméterekben, a hengerűrtartalom köbciméterekben van megadva.

MAGYAR GYÁRAK:

Méray 350	1	sv	70	90	346	1550
Méray 350	1	ohv	70	90	346	1800
Méray 500	1	sv	85.5	85	490	2200
Méray 500	1	ohv	85.5	85	490	2300
Méray 750	2	sv	70	97	744	2400
Méray 1000	2	sv	85.5	85	980	2600

OSZTRÁK KÉPVISELETEK:

Puch	2	kétütem	45	70	225	1120
Puch-Jap	1	sv	85.5	85	490	1900

SVÁJCI KÉPVISELETEK:

Motosacoche Type 209	1	ioe	64	77	248	1550
Motosacoche Type 309	1	ioe	72	85	346	1710
Motosacoche Type 409	1	ioe	82	94	496	1893
Motosacoche Type 210	1	ohv	61	85	248	1900
Motosacoche Type 310	1	ohv	72	85	346	2050
Motosacoche Type 410	1	ohv	82	94	496	2350

FRANCIA KÉPVISELETEK:

Gnome & Rhone Type H 1	1	kétütem	62	57	172	1040
Gnome & Rhone Type E 2	1	kétütem	70	64	246	1350
Gnome & Rhone Type D 3	1	sv	85	88	499	1850
Gnome & Rhone Type D 4	1	ohv	85	88	499	2210
Peugeot	1	sv	72	85	346	2320
Peugeot	1	ohv	72	85	346	2440

OLASZ KÉPVISELETEK:

Bianchi	1	ohv	57	67	171	1680
Bianchi	1	ohv	74	81	348	2420
Guzzi Typo Monza	1	ohc	68	68	248	2640
Guzzi Typo TT	1	ohc	68	68	248	2560
Guzzi	1	ioe	88	82	499	2240
Guzzi	1	ohv	88	82	499	2580
Guzzi	1	ohc	88	82	499	3200

MÉRAY. Méray Motorkerékpárgyár R.-T., IV., Váci-utca 1—3.
 PUCH. Puch eladási központ, VI., Liszt Ferenc-tér 9.
 MOTOSACOCHE. Zamesnik Tivadár, VI., Jókai-utca 8.
 GNOME & RHONE. Böckh János, VI., Hajós-utca 15.
 PEUGEOT. Landy Ferenc, VII., Kertész-utca 43.
 BIANCHI. Automobil Behozatali R.-T., IV., Kossuth Lajos-utca 3.
 GUZZI. Petrakovits Testvérek, IV., Király Pál-utca 8.
 GILLET. Petrakovits Testvérek, IV., Király Pál-utca 8.
 F. N. (Fabrique National.) Halmos Testvérek, V., Szabadság-tér 18.
 HENDERSON. Wollmann és Társa, VI., Andrássy-út 67.
 INDIAN. Rotholz Frigyes, VI., Andrássy-út 62.
 SUPER-X. Wollmann és Társa, VI., Andrássy-út 67.
 HARLEY-DAVIDSON. Majláth Mihály, VI., gróf Zichy Jenő-u. 17.

„VULKÁN” GUMMIJAVÍTÓ RÉSZVÉNYTÁRSASÁG BUDAPEST, RÓZSA-UTCA 90.

Magyarország legnagyobb autópneumatik-javító és regeneráló telepe.
Állami és közüzemek állandó szállítója.

Vulkán csak Budapesten!

A vidékeken gombamódra szaporodó „Vulkán” néven nyíló műhelyekhez semmi közünk!

A. K. D. Kiss Béla, Ferenc körút 27.
 ARIEL. Bauer József, VII., Elemér-utca 41.
 B. S. A. Schmalcz József (Autópalota), VII., Dohány-utca 22.
 BROUGH-SUPERIOR. Palotási és Társa, I., Gellért-tér 3.
 CALTHORPE. Waisz M. Lajos, II., Batthányi-utca 14. I.
 CHATER-LEA. Szántó László, V., Vilmos császárt-út 32.
 COTTON. Lantay Ede, IV., Magyar-utca 40.
 COVENTRY-EAGLE. Magazin és Strausz, V., Balaton-utca 10.
 DOT. Kiss M. Antal,
 DOUGLAS. Székely Ferenc, IV., Podmaniczky-utca 18.
 EXCELSIOR. Vigh Jenő, V., Honvéd-utca 2.
 GRINDLAY-PEERLESS. Goo-Haly R.-T., V., Nádor-utca 5.

ARDIE. Német-Magyar Kereskedelmi R.-T., V., Kollár-utca 4.
 B. M. W. Magazin és Strausz, V., Balaton-utca 10.
 D-RAD. Apart Autópalota R.-T., VI., Andrásy-út 37.
 D. K. W. Orbis Műszaki R.-T., V., Országház-tér 4.
 HOREX. Sphynx Garage, VI., Aradi-utca 58.
 N. S. U. Pneumatik Árusító R.-T., VI., Andrásy-út 27.
 O. D.-Dresden. Petrakovits Testvérek, IV., Királyi Pál-utca 8.
 TORNAX. Palotási és Társa, I., Gellért-tér 3.
 VIKTORIA. Unitas Garage, V., Zápolya-utca 13.
 WINDHOFF. Petrakovits Testvérek, IV., Király Pál-utca 8.
 ZÜNDAPP. Vigh Jenő, V., Honvéd-utca 2.
 A. J. S. Majláth Mihály, VI., Hunyady-tér 12.

BELGA KÉPVISELETEK:

FN — Type Sahara	1	sv	74	81	348	1399
FN M. 67	1	ohv	85	87	494	1850
Gillet	1	kétütem	79.5	70	345	1240
Gillet	1	sv	75	79	348	1400
Gillet	1	ohv	75	79	348	1560
Gillet	1	sv	80.5	97	490	1640
Gillet	1	ohv	84	90	498	1782
Saroléa	1	ohv	80.5	97	498	1760

NÉMET KÉPVISELETEK:

Ardie-Jap	1	sv	85.5	85	490	1900
Ardie-Jap	2	sv	70	97	746	2400
BMW R 52	2	sv	63	78	486	2450
BMW	2	ohv	68	68	494	2650
BMW R 62	2	sv	78	78	746	2650
D-Rad R 0/6	1	sv	82	94	496	2080
DKW	1	kétütem	64	64	206	1200
DKW	1	kétütem	68	68	247	1400
DKW	1	kétütem	74	68	292	1540
DKW	2	kétütem	68	68	494	2000
Horex L. M.	1	sv	76	110	499	1900
Horex L. M.	1	sv	83	110	594	2040
Horex V. M.	1	sv	76	110	499	1850
Horex V. M.	1	sv	83	110	594	1970
NSU Modell AT	1	ioe	63	80	249	1500
NSU Modell AR	1	ohv	63	80	249	1950
NSU Modell BT/1	1	sv	80	99	498	2150
NSU Modell BS/2	2	ioe	63	80	498	2200
NSU Modell BT/2	2	ioe	63	80	498	2150
O. D.-Dresden-MAG	1	ohv	82	94	496	2150
O. D.-Dresden-MAG	2	ioe	82	94	992	2750
Tornax-Jap	1	sv	85.5	95.5	550	2550
Tornax-Jap	1	sv	85	105	596	2720
Tornax-Columbus	1	sv	83	110	600	2660
Tornax-Jap	1	ohv dp.	85.5	85	490	2800
Viktoria	1	ohv	71	87	348	2500
Viktoria KR. 6 (csak oldalkocsival)	2	ohv	77	64	596	4000
Windhoff	4	sv	63	60	748	2900
Zündapp	1	kétütem	62	82.5	249	1400

AMERIKAI KÉPVISELETEK:

Harley-Davidson	1	sv	73	82.5	345	2000
Harley-Davidson	1	ohv	73	82.5	345	2150
Harley-Davidson	2	ioe	84.14	88.9	986.1	3750
Harley-Davidson	2	ioe	86.9	101.6	1200	3900
Henderson	4	sv	68	89	1301	3300
Indian-Prince	1	sv	69.8	90.8	348	2000
Indian-Scout	2	sv	69.8	77.7	596	2480
Indian-Super Scout	2	sv	73.0	88.9	744.6	2700
Indian-Birr Chief	2	sv	82.5	112.7	1206.4	2960
Indian ACE	4	ioe	69.5	82.5	1265.4	3200
Super-X Touring	2	ioe	76	81.5	738	2550
Super-X Supersport	2	ioe	76	81.5	738	2850

ANGOL KÉPVISELETEK:

AJS K. 12	1	sv	65	75	249	1520
AJS	1	sv	74	81	349	1680
AJS	1	sv	84	90	498	2080
AJS	1	ohv	84	90	498	2160
AJS	1	ohv	74	81	349	1900
AJS K. 7	1	ohv	74	81	349	2200
AJS K. 10	1	ohv	84	90	498	2500
AJS (csak oldalkocsival)	2	sv	74	93	800	3040
AKD 18.	1	ohv	60	61	172	1050
AKD 28. 58.	1	ohv	60	61	172	1120
AKD 58. Sport	1	ohv dp.	60	61	172	1200
AKD 78. Supersport	1	ohv dp.	60	61	172	1450
Ariel A. Standard	1	sv	86.4	95	557	1690
Ariel R. De Luxe	1	sv	86.4	95	557	1800
Ariel C. Standard	1	ohv	81.8	95	497	1840
Ariel D. De Luxe	1	ohv	81.8	95	497	1910
Ariel E.	1	ohv dp.	81.8	95	497	2700
BSA	1	sv	63	80	249	1500
BSA	1	sv	79	85.5	349	1800
BSA	1	ohv	79	85.5	349	1920
BSA	1	sv	80	98	493	1920
BSA	1	ohv	80	98	493	2400
BSA	1	sv	85	98	557	2120

BSA	2	sv	76	85	770	2400
BSA	2	sv	80	98	986	2720
Brough-Superior-Jap	2	ohv	70	88	680	3360
Brough-Superior-Jap (világítással)	2	sv	70	97	746	3460
Brough-Superior-Jap	2	ohv	85.5	85.5	980	5300
Calthorpe	1	ohv	74	81	348	1680
Calthorpe Supersport	1	ohv	74	81	348	2000
Calthorpe	1	ohc	84	90	499	2360
Calthorpe-Jap	1	sv	85.5	85	490	1800
Chater-Lea-Blackburne	1	ohv	50	88	174	1300
Chater-Lea-Villiers	1	kétütemű	67	70	247	1380
Chater-Lea	1	ohc	71	88	348	2500
Chater-Lea	1	sv	85	96	546	1980
Cotton-Blackburne	1	ohv dp.	71	88	348	2100
Cotton-Blackburne	1	ohv	81	96	496	2200
Coventry-Eagle-Jap	1	sv	70	90	346	1896
Coventry-Eagle-Jap	1	sv	70	78	300	1496
Coventry-Eagle-Jap	1	ohv	70	90	346	1896
Coventry-Eagle-Jap	1	sv	85.5	85	490	1896
Coventry-Eagle-Jap	1	ohv	85.5	85	490	2296
Dot-Villiers	1	kétü. dp.	57,15	67	172	1100
Dot-Jap	1	ohv	70	90	346	1900
Dot-Jap	1	ohv dp.	74	80	344	2000
Douglas	2	sv	60,8	60	348	1760
Douglas-Sport	2	sv	60,8	60	348	1840
Douglas	2	ohv	60,8	60	348	2000
Douglas	2	sv	68	82	596	2300
Douglas-Sport	2	sv	68	82	596	2400
Douglas	2	ohv	68	82	596	2600
Excelsior-Jap	1	ohv	70	90	346	1920
Excelsior-Jap	1	sv	85.5	85	490	1920
Excelsior-Jap	1	ohv	85.5	85	490	2260
Grindlay-Peerless-Jap	1	ohv	70	90	346	2300
Grindlay-Peerless-Jap	1	ohv dp.	74	80	344	2800
Grindlay-Peerless-Jap	1	ohv	85.5	85	490	2600
James	1	sv	73	83,5	349	1850
James	1	ohv	73	83,5	349	2100
James-Villiers	1	kétütem	57,1	67	172	1150
James-Villiers Supersport	1	kétütem	57,1	67	172	1365
James	2	sv	64	77	496	2200
James	1	sv	85	97	550	2150
Levis	1	ohv	70	90	346	2100
Levis	1	kétütem	67	70	247	1500
Levis	1	kétütem	67	70	247	1700
Levis	1	kétütem	67	70	247	1900
Matchless R	1	sv	62,5	80	246	1600
Matchless R/S	1	sv	62,5	80	246	1600
Matchless T/R	1	sv	82,5	93	498	2000
Matchless V/2	1	ohv	85,5	85,5	495	2300
Matchless M/3S	2	sv	85,5	85,5	990	2800
Matchless L/R2	1	ohc	69	93	348	2300
Matchless M	1	ohv	89	95	591	2200
Montgomery-Jap	1	sv	70	78	300	1380
Montgomery-Jap	1	ohv	70	90	346	1840
Montgomery-Jap	1	sv	85,5	85	490	1840
Morgan-Standard	2	sv	85,5	85	980	3700
Jap léghűt. 2 ülés	2	sv	85,5	85	980	4200
Morgan de Lux	2	sv	85,5	85	980	4200
Jap léghűt. 2 ülés	2	sv	85,5	85	980	4400
Morgan-Family	2	sv	85,5	85	980	4400
Jap léghűt. 4 ülés	2	sv	85,5	85	980	4400
Morgan-Aero	2	sv	85,5	85	980	4900
Jap vízhűt. 2 ülés	2	sv	85,5	85	980	4900
Morgan-Aero	2	ohv	78	104	996	4900
Anzani vízhűt. 2 ülés	2	ohv	85,5	95	1096	6200
Morgan supersport	2	ohv	85,5	95	1096	6200
Jap vízhűt. 2 ülés	2	ohv	85,5	95	1096	6200
New-Henley-Jap	1	sv	70	78	300	1500
New-Henley-Jap	1	ohv	70	90	346	1700
New-Henley-Jap	1	ohv	74	80	344	1900
New-Henley-Jap	1	ohv	85,5	85	490	2300
New-Henley-Jap verseny	1	ohv	74	80	344	2700
New-Henley-Jap	2	sv	70	97	746	2250
New-Hudson Semi Sport	1	sv	70	90	346	1680
New-Hudson Semi Sport	1	sv	79,5	100	496	1780
New-Hudson (two-port)	1	ohv	70	90	346	1980
New-Hudson (two-port)	1	ohv	79,5	100	496	2180
New-Hudson (Racing)	1	ohv	70	90	346	2600
New-Imperial	1	ohv	62,5	80	246	1650
New-Imperial	1	ohv dp.	62,5	80	246	1750

JAMES. Bruck Nándor és Fiai, VI., Jókai-utca 21.
LEVIS. Goo-Haly R.-T., V., Nádor-utca 5.
MATCHLESS. Bardi József, IV., Kossuth Lajos-utca 6.
MONTGOMERY-JAP. Kiss M. Antal.
MORGAN. Lantay Ede, IV., Magyar-utca 40.
NEW-HENLEY. Lantay Ede, IV., Magyar-utca 40.
NEW-HUDSON. Palotási és Társa, I., Gellért-tér 3.
NEW-IMPERIAL. Motocentrum, IX., Ráday-utca 12.
NORTON. Wollemann és Társa, VI., Andrásy-út 67.
O. E. C. Lábassy-féle Mezőgazdasági Ipari és Gépgyár R.-T. Török-szentmiklósi. Budapesti kirendeltség: Arató József, VI., Vilmos-császár-út 43.
O. K. SUPREME. Lantay Ede, IV., Magyar-utca 40.

OMEGA. Goo-Haly R.-T., V., Nádor-utca 5.
P. & M. Panther. Gyenes Béla. Budapesti lerakat: Burghardt István, VIII., Madách-utca 8.
RADCO-JAP. Pápai és Szajkó, VI., Lázár-utca 20.
RALEIGH. Apart Autó R.-T., VI., Andrásy-út 37.
REX-ACME. Marinek István, I., Horthy Miklós-út 35.
ROYAL-ENFIELD. Wollemann és Társa, VI., Andrásy-út 67.
RUDGE. Bruck Nándor és Fiai, VI., Jókai-utca 21.
SCOTT. Palotási és Társa, I., Gellért-tér 3.
SUNBEAM. Böckh János, VI., Hajós-utca 15.
SUN. Apart Autó R.-T., VI., Andrásy-út 37.
TRUMPH. Bruck Nándor és Fiai, VI., Jókai-utca 21.
VELOCEPTE. Lantay Ede, IV., Magyar-utca 40.

A magyar motorosok sérelmei

Tíz éve már, hogy a világháború vérfelhője végig söpörte szegény hazánkat. Tíz éve haladunk az újraépítés és művelődés ösvényén, hogy a sok viszontagságos és rabságban töltött évek súlyos kárait pótoljuk és elmaradt nemzetünket a művelt nyugattal egy vonalba emelhessek. Mindenki a maga szakmájában, így mi is a magunk szakmájában láttunk neki e nehéz munkának. Sajnos azonban olyan nehézségekbe ütköztünk, amelyeket leküzdeni jóformán nem lehet. Beleütköztünk a Balkánt annyira jellemző nehézség és nevelés, szigorú, de már rég elavult formásokhoz kötött hatósági szervezetekbe. Es ez a hatósági szervezet a maga rövidlátásával, vezetőinek nemtörődöm ségével és tehetetlenségével semilyen érvnek, semmilyen sürgetésnek nem enged. Azok a szervezetek pedig, melyek a törekvők élén kellene hogy álljanak, nagy befolyásukat egyenesen a munka megakasztására, az igyekvők eltiprására használják fel. Ha nem így állnának az ügyek, akkor hogyan volna az lehetséges, hogy például az államrendőrség egyenesen üldöző hadjáratokat indítson a motorosok ellen? Hogyan lehetne az lehetséges, hogy Mária Terézia korabeli szabályrendeletek, melyek ma teljesen kivitethetlenség és egyenesen nevelés-gesek, még mindig alapirányítói a hatósági eljárásoknak? Miért nem lehetnének utaink ezeket után a horribilis adók után kellő állapotban, úgy felületük, mint jelzésük szempontjából? Igen sok hasonló kérdést tehetünk így fel. Am a válasz elmarad.

Sokáig küzdöttünk ezek ellen az állapotok ellen, de mind hiába. Hangunk elvész az akadályok és a nemtörődöm pusztájában. Igen sok és erélyes hangra volna szükség, hogy ezek az állapotok megváltozzanak. És hang van elég, csak nem szólnak egyszerre, nem szólnak követelően. Csak egyenkint, szétszórvva szólnak és ha valaki erélyesen megkérdi tőlük, hogy mit mondtak, akkor elnémulnak, félve vonják vissza még gondolatukat is. Pedig, ha csak a pesti motorbarátok és szakmabeliek összeállnának és csak egyszer együttesen kimondanák óhajukat, változnának a viszonyok. Miért nem történik mindez meg? Könnyű felelni erre a kérdésre. Nincsen vezető. Nincsen fennhatóság, mely a motorosok ügyét a szívében viselné. Van ugyan egy motoros fennhatóság, ennek azonban 25 év alatt elkopott a gerince, kifáradt a teste. Tíz éve nyugdíjazta saját magát. Jó magas a nyugdíja az bizonyos. Új vezér kell, aki bátran kimondja lelkes csapata élén, hogy el az akadályokkal, el a nemtörődöm és tehetetlen vezetőkkel. Kérünk és követelünk új szabályokat, hozzáértő szakembereket az élre. Kérünk utakat, jelzéseket igazságos bíráskodást és belátást.

New-Imperial-Jap	1	ohv	70	90	346	1850
New-Imperial-Jap	1	ohv dp.	74	80	344	1950
New-Imperial	1	sv	70	90	346	1600
New-Imperial	1	sv	84	90	499	1850
New-Imperial	1	ohv	84	90	499	2100
New-Imperial	2	sv	70	88	678	2300
Norton	1	sv	79	100	490	2050
Norton	1	ohv	79	100	490	2200
Norton	1	ohv	79	100	490	2750
Norton	1	ohv	79	120	588	2350
Norton TT	1	ohc	79	100	490	3000
OEC-Bradshaw	1	ohv	68	96	348	2320
OEC-Jap	1	sv	70	78	300	1840
OEC-Jap	1	sv	85.5	85	490	2080
OEC-Jap	1	ohv	85.5	85	490	2560
OEC-Jap	2	ohv	70	88	678	3200
OEC-Jap	2	sv	85.5	85	980	3400
OEC-Jap	2	ohv	82.5	85	980	4880
OEC-Blackburne	1	sv	71	88	348	2000
OEC-Blackburne	1	ohv	71	88	348	2240
OEC-Blackburne	1	sv	81	96.8	498	2280
OEC-Blackburne	2	ohv	71	88	696	3320
OK Supreme-Jap	1	sv	70	78	300	1500
OK Supreme-Jap	1	sv	70	90	346	1750
OK Supreme-Jap	1	sv	85.7	85	490	2000
OK Supreme-Jap	1	ohv	62.5	80	249	1700
OK Supreme-Jap	1	ohv dp.	74	80	344	1900
OK Supreme-Jap verseny	1	ohv dp.	62.5	80	249	2500
OK Supreme-Jap verseny	1	ohv dp.	74	80	344	2700
Omega	1	kétütem	60	60	170	1600
Omega-Jap	1	sv	70	78	300	1950
Omega-Jap	1	sv	70	90	346	2100
Omega-Jap	1	sv	85.5	85	490	2200
Omega-Jap	1	ohv	70	90	346	2300
P. & M.-Panther	1	ohv	84	90	499	2300
P. & M.-Panther	1	ohv	84	90	499	2440
P. & M.-Pathette	2	ohv	50	61.5	246	1800
P. & M.-Panthette Sport	2	ohv	50	61.5	246	1900
P. & M.	1	kétütem	67	70	247	1460
Radco-Jap	1	sv	70	78	300	1400
Radco-Jap	1	ohv	62.5	80	246	1600
Radco	1	kétütem	67	70	247	1300
Radco-Jap	1	sv	85.5	85	490	1760
Radco-Jap	1	ohv	85.5	85	490	2050
Raleigh Modell 15.	1	sv	60	88	249	1440
Raleigh Modell 20.	1	sv	71	88	348	1680
Raleig Modell 21.	1	sv	79	101	498	1850
Raleigh Modell 23.	1	ohv	79	101	498	2160
Raleigh Modell 26.	1	ohv	71	88	348	2000
Rex-Acme	1	ohv	60	60	170	1200
Rex-Acme-Blackburne	1	sv	69	79	295	1480
Rex-Acme-Jap	1	sv	70	78	300	1480
Rex-Acme-Jap	1	sv	70	90	346	1580
Rex-Acme-Blackburne	1	sv	71	88	349	1580
Rex-Acme-Jap	1	ohv	70	90	346	1720
Rex-Acme-Blackburne	1	ohv	71	88	349	1720
Rex-Acme-Jap	1	ohv	74	80	344	2000
Rex-Acme-Jap	1	sv	85.5	85	490	1800
Rex-Acme-Blackburne	1	sv	81	96.8	498	1840
Rex-Acme-Mag	1	ohv	72	85	346	2200
Rex-Acme-Blackburne	1	ohv	81	96.8	498	2200
Rex-Acme-Blackburne TT	1	ohv	81	96.8	498	2280
Rex-Acme-Jap	1	sv	70	97	746	2400
Royal-Enfield	1	kétütem	64	70	225	1350
Royal-Enfield	1	sv	64	70	225	1550
Royal-Enfield	1	sv	70	90	346	1700
Royal-Enfield	1	ohv	70	90	346	1850
Royal-Enfield-Jap	1	ohv	74	80	344	2700
Royal-Enfield-Jap	1	sv	85.5	85	490	1900
Royal-Enfield	2	sv	85.5	85	980	2650
Rudge-Standard	1	ohv	85	88	499	1750
Rudbe-Touring	1	ohv	85	88	499	2030
Rudge-Sport	1	ohv	85	88	499	2164
Scott Super Squirrel vízhűt.	2	kétütemű	68.25	68.25	498	2480
Scott Super Squirrel vízhűt.	2	kétütemű	74.6	68.25	596	2560
Scott Flying Squirrel vízhűt.	2	kétütemű	68.25	68.25	498	2800
Scott Flying Squirrel vízhűt.	2	kétütemű	74.6	68.25	596	2900
Sunbeam	1	sv	70	90	347	2400
Sunbeam	1	sv	77	105.5	492	2690
Sunbeam	1	sv	85	105.5	599	2870
Sunbeam	1	ohv	70	90	347	2400
Sunbeam	1	ohv	80	98	493	2690

Sunbeam	1	ohv dp.	70	90	347	2870	Kérünk fegyelmet nemcsak a motorosok részére, hanem a gyalogos és a paraszt részéről is és kérünk ügyünk előbbre vitelére olyan fennhatóságot, mely befolyásos és hozzáértő szakemberekből állva képes legyen a magyar motortársadalom lehetetlen helyzetén rövid úton javítani. Kérünk olyan embereket az élre, akik mentesek mindennemű előítélettől és akik átlátják, hogy a motorizmus nem ellensége és rákfenéje, hanem éppen gazdasági alapja és szociális szempontból egyenesen védőszárnya a nemzetnek.
Sunbeam	1	ohv dp.	80	98	493	3480	
SUN-Villiers	1	kétütemű	57	67	172	vil. 1320	
SUN-Villiers	1	kétütemű	79	70	348	vil. 1560	
SUN-Jap	1	sv	70	78	300	1440	
SUN-Jap	1	sv	70	90	346	1680	
SUN-Jap	1	ohv	70	90	346	1920	
SUN-Jap	1	sv	85.5	85	490	1850	
Triumph	1	sv	66.5	80	277	1400	
Triumph	1	sv	84	89	493	1840	
Triumph	1	sv	84	99	549	1980	
Triumph	1	ohv	80	99	498	2300	
Velocette	1	ohc	74	81	348	2120	
Velocette	1	kétütemű	63	80	249	1350	

Három hét az Alpesek legszebb hágóin keresztül

14 hágó — 15.670 méter összemelkedés

Összeállította az „Automobil-Motorsport“.

Elérkezett a túrázás ideje. Mindenki a szabadba vágyik. Egyik részük a tengerhez, a másik a hegyek közé. Egy munkában, idegőrlő tevékenységben eltöltött esztendő után, bizony igen jól esik az embernek, ha fejét kissé kiszellőzteti. Hol nyílik erre a legjobb alkalom, ha nem az Alpesek pompás szép vidékei között. Ott, ahol a szebbnél-szebb hegyintak, égbenyiló hegyóriások, jég- és hófödte csúcsok, fenyőerdővel borított hegyoldalak, kis hegyi tavak és mesésen fekvő vendégházak váltják egymást. Itt meggyógyulnak az idegek, felrisszül az ész, pihen a test.

Az utóbbi napokban szinte megrohanták szerkesztőségünket a túraügyekben információkat kérő olvasóink és jóbarátaink. Már azon gondolkodtunk, hogy külön „Touring-információs irodát“ rendezünk be, tekintettel azonban arra, hogy a földrajztudomány, sajnos, szép hazánkban meglehetősen alacsony nívón áll, az inspekciónál nem tudtuk keresztülvinni és mivel a lap megszerkesztése és irányítása is igen fontos, elhatároztuk, hogy inkább lapunk hasábjain informáljuk ezentúl olvasóinkat. Még nem késő ugyanis. A szép alpesi hágók csak most nyíltak. Az idej késői tél, a nagy áprilisi és májusi havazások ugyanis erősen hátráltatták a nagyhágók szabaddátételét. Így az igazi alpesi túrázás ebben az évben csak augusztusban fog megkezdődni és késő szeptemberig fog tartani.

Részünkről jobban is ajánljuk az augusztust, mert az idő ilyenkor a legtisztább a hegyek között. Tapasztalatból beszélünk, mert a multévi Nürburg-ring túránk után az Alpeseken keresztül futott utunk legnagyobb része július közepén esőben és ködben folyt le, úgyhogy éppen a legszebb hágókat, a Furkát, a Grimselt, a Stilsfer Jochot a lehető legrosszabb látási viszonyok között traverzáltuk és a környező mesés csúcsokból mit sem láttunk.

Az alantiakban összeállítottam egy igazi autógourmandnak megfelelő hegyitúrát. A táv 2646 km, nem kevesebb, mint 15.670 méter összemelkedéssel. Tizennégy alpesi hágót iktattunk az útvonalba, amelyek azután igazi változatos képet fognak adni azoknak, akik a túra útvonalát magukévá teszik. A túra három országon fut végig és olyan helyeket érint, ahol az esetleges 2—3 napos megállások a lehető legkönnyebben keresztülvihetők.

Szükséges az osztrák, a svájci és az olasz vízum, valamint az osztrák és az olasz triptique. Svájcba, mint már említettem, már nem kell triptique. Mellékelünk egy térképet is, ami a részletes város- és községfelsorolással egybekötve, minden más segéd-eszköz vitelét elejti. A jelzés a külföldön tökéletes, úgyhogy aki csupán a következő városok, illetve nagyobb útelágazások neveit tudja, a jelzőtáblákból pompásan eligazodhat. Mindazonáltal egy, a svájciak által kiadott Europa Touring, ami ma a Touring Clubban (V., Deák Ferenc-utca 16.) kapható, teljesen kielégítő. Igyekezni fogunk Baedeker-szerűen az egyes etappokon látható szépségeket is felemlíteni, úgyhogy a t. olvasónk ezirányban is teljes képet alkothasson magának az útról.

Automobilista, illetve motorkerékpáros szempontból csak arra hívjuk fel olvasóink figyelmét, hogy a fenti útra, bár minden gép alkalmas, túlterhelt, vagy igen kis hengerűrtartalmú gépeken ne menjenek. 1100 kem. és azon alóli gépeken legfeljebb 2 személlyel, nagyobb gépeken 4 személlyel. Az alant felsorolt hágók seholsem meredekebbek, mint 15 százalékos, tehát minden jármű által, ha nem is gyors tempóban, de passzírozhatók. Különös ügyelem fordítandó az olajra és a vízre. Mindkettőből legyen elég. A nagy és hosszú hágókon inkább pihenjünk útközben és biztonság szempontjából mindig vigyünk egy pár liter tartalékvizet. Inkább visszakapcsolni, mint nagyobb sebességfokban erőltetni a gépet. Ausztriába olyan a hajtás, mint Magyarországon. Balra hajt, jobbra előz, míg Tirolban, Svájcban és Olaszországban éppen az ellenkező. Jobbra hajtás, balra előzés. Az olaszok gyorsan hajtának, de szabályosan. Ez tekintendő mindig szem előtt. A nevezetesebb alpesi hágókat, mint a Passo Stelvio (Stilsfer Joch), Berninapass, Gottárd-hágó, Grimsel, Furka, Klausen, lehetőleg a korareggeli órákban traverzáljuk, mert ilyenkor elkerüljük a postautókkal való találkozást, amelyek csak 6 óra után kezdenek startolni, rendszerint 7-kor. Az ezekkel való találkozás azért kellemetlen, mert a postautóknak az a kivételes joguk van, hogy mindig a hegyfelőli oldalon hajtának. Ők tehát csak akkor hajtának a jobboldalon, ha a jobboldal támaszkodik a hegyoldalnak. Posautókkal való találkozásnál térjünk ki a lehetőség szerint

1928. évben eddig a Magyarországon rendezett összes klasszikus versenyeket



Kocsija élettartamát évekkel hosszabbítja meg

Használjon maga is Castrol-t

Wakefield
Castrol
Motor Oil
- e l n y e r t é k

Ma már mindenütt kapható!!

Kocsija élettartamát évekkel hosszabbítja meg

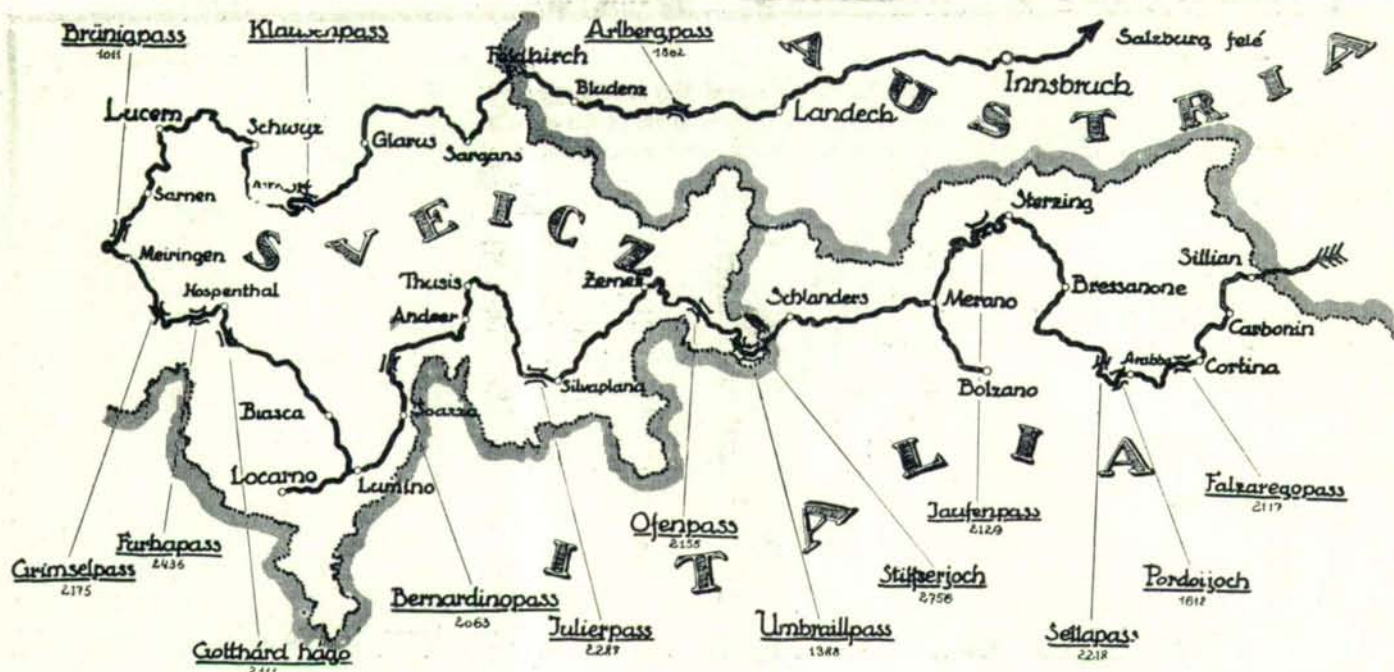


A Kilométer-rekordnapon, a TTAC 10 km-es sebességi versenyén, a Magyar Túraút kilométerversenyén, a Mátra hegyiversenyén, a Guger-hegyi versenyen és a Tourist Trophyn az abszolút győztesek

mind egytől-egyig



-t használtak



és inkább álljunk meg. Ha a túrázó azonban be-
tartja a szabályt, hogy a hágókon a kora reggeli
órákban fut át, vagy megnézi a menetrendet és így
mentesíti magát a postautóktól való kellemetlen
találkozástól, úgy sok nehéz peretől óvja magát.
Aki azonban vigyáz, óvatos és figyelmes, az nappal
is minden veszély nélkül közlekedhet. A hágókon
senki sem rohan. Ott örülnek az emberek, ha feljut-
nak. Ficáncolni senkinek sincs kedve.

Nézzük tehát az útvonalat. Napi etappokat nem
csináltam. Ennek oka az, hogy azokat a legtrikább
esetekben tarthatjuk be. A rohanásnak semmi érte-
me sincs. Nem azért megyünk üdülő automobili-
túrára, hogy rohanjunk. Ott állunk meg, ahol szép
a vidék. Hiszen éppen ez az előnye az automobilnak
a vasút felett. Magát az utat, amit az alantiakban
leírok, meg lehet csinálni 14 nap alatt. Mindazon-
által 20 napot veszünk az egészre, hogy útközben
nézhessünk és pihenhessünk.

Indulás Budapest, Horthy Miklós-út, Gellért-
szállóda.

<i>Budapest</i>		
Martonvásár	32.2 km	
Székesfehérvár	31.9 "	64.1 km
Várpalota	22.6 "	86.7 "
Veszprém	23.4 "	110.1 "
Tapolca	46.8 "	156.9 "
Sümeg	17.5 "	163.4 "
Türje	15.8 "	189.2 "
Rábahídvég	36.2 "	225.4 "
Körmend	21.9 "	247.3 "
Szentgotthárd	27.5 "	274.8 "
Fürstenfeld	22.0 "	296.0 "
Gleisdorf	32.0 "	328.0 "
Grác	23.5 "	351.5 "

Magyar vámvizsgálat Szentgotthárdon az álló-
máson. Az állomás nem esik útba. Külön be kell
hajtani a magyar vasútállomásra.

Osztrák vámvizsgálat Fürstenfeldben. Vasár-
nap, rögtön Szentgotthárd után egy fabódében.

A Budapest—Grác-útvonal meglehetősen unal-
mas, úgyhogy ajánlható, ha egyszerre lefutjuk.
Egyébként nem is sok. Átlag 90 százaléka sík.
Emelkedések csupán a Bakonyban és Grác előtt, a
Ries-hegységben vannak. Hoteleket elvből nem
ajánlunk, mert azt mindenki a pénztárcája szerint
keres. Részemről Grácban a Schimmelben laktunk,
aminek előnye, hogy 20 lépésre van tőle egy garage.
A fenti útszakasz útviszonyai kielégítőek. A nagyon
gyors menéstől mindazonáltal óvakodni kell, mert a
számárhátakon való átröpülés, könnyen rúgótörést
vonhat maga után, ami egy túra elején nem a leg-
kellemesebb.

<i>Grác</i>		351.5 km
Bruck a/Muhr	53.5 km	405.0 "
Leoben	15.5 "	420.5 "
Knittelfeld	32.5 "	453.0 "
Judenburg	16.0 "	469.0 "
Unzmarkt	18.5 "	487.5 "
Neumarkt	18.5 "	406.0 "
Friesach	15.0 "	521.0 "
Klagenfurt	56.6 "	566.0 "

Grác—Klagenfurt távolsága 214.5 km. Az útvo-
nalon sok az útépítés. Lehet tanulni belőle. Itt
látni, mint kell utakat csinálni. Az út sok helyen
keskeny és sok a forduló. Óvatos hajtásra figyelem
fordítandó. Ausztriában húszezernél több a motor-
kerékpár, akik bár szabályosan, de szeretnek gyor-
san hajtani. Ezen a vonalon sok a gyorsteherautó.
Nem kell befutni Klagenfurtba, ha nem akarjuk
megnézni, hanem eltérünk jobbra Villach felé és
ezáltal nyerünk egy pár kilométert. Ajánlatosabb
a Wörther See mellett megállani, amely csodaszép.

<i>Klagenfurt</i> (466)	566.0 km
Pörschach (Wörthersee)	
Velden (Wörthersee)	

Végtelen megbízhatóság!

Elsőrendű precíz kivitel!

Legszébb, ízléses kidolgozás!

Olcsó, mert évekig üzemképes!

Csekély havi részletre kapható!

Első a legelső között:

Tourist Trophy győztese Angolországban

Tökéletes technikai megoldás!

Ezt vegye meg, mert:

megelégedett,
akinek motorkerékpárja

VELOCETTE
Kérjen ábrás katalógust!

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

New Henley, Ok Supreme motorok
Világhírű Morgan szeikikárok
Alkatrészraktár Javítóműhely!

Villach (501)	38.4 km	604.4 km
Stadelbach		
Paternion		
Spittal (Drávavölgy)	37.0 „	641.4 „
St. Peter		
Elágazás balra	11.5 „	652.9 „
Sachsenburg		
Greifenburg (Drávavölgy)		
Ober-Drauburg	40.0 „	692.9 „
Linz	20.5 „	713.4 „
Leisach		
Sillian (osztrák határ)		
Innichen (S. Candida)		
Toblach (Dobbiaco) 1209	46.5 „	759.9 „
Landro		
Schluderbach (Carbonin) 1474	15.5 „	775.4 „
Cortina d'Ampezzo (1224)	18.0 „	793.0 „

Klagenfurt—Cortina d'Ampezzo távolsága: 227.4 km. Ezt a három etappot három napra vehetjük. Az érdekes részek itt kezdődnek. Innen már lehet lassabban menni. Az osztrák—olasz határ Silliannál van. Nehézségek nincsenek. Toblachnál kezdődik az Ampezzo-völgy, ami elismerten a Dolomitok egyik legszebb része. Schluderbachból nagyon szép kirándulás a Misurinasee, a Monte Cristallo tövében. Az út meglehetősen meredek. (26%!)

Cortina d'Ampezzo	1224 m		793.0 km
Falzarego-Pass	2101 „	17.0 km	810.0 „
Arabba	1596 „	22.0 „	832.0 „
Pordoi-Joch	2244 „	10.0 „	842.0 „
Útelágazás jobbra a Sella-Joch felé	1640		
Sella-Joch	2218		
St. Christina	1236		
Waidbruck	499 m	33.0 km	875.0 „
Klausen (Chiusa)	525 „	7.0 „	882.0 „
Brixen (Bressanone)	561 „	12.0 „	894.0 „
Franzensfeste (La Fortezza)	743 „	10.0 „	904.0 „
Sterzing (Vipiteno)	948 „	22.0 „	926.0 „
Jaufenpass (P. del Giovo)	2129 „	19.0 „	945.0 „
St. Leonhard	680 „	20.0 „	965.0 „
Meran (Merano)	324 „	20.6 „	985.6 „

Cortina d'Ampezzo—Meran távolsága 214.6 km. A fenti etappot, tekintettel arra, hogy a Dolomitok legszebb pontjait és három nagyon híres hágót — Falzarego, Pordoi, Sella — érint, nem ajánlatos egy nap alatt végigrohanni. Közben csaknem minden hágón nagyon szép kis hotelek állnak, ahol a megszállás nem drága. A kilátás a Dolomitok legszebb csúcsaira: Tofana, Marmolata, Langkofel, Sella, Rosengarten stb., felejthetetlen emlék. A Jaufenpass egyike az Alpok legszebb hágóinak. A kilátás teljesen nyílt minden irányban. Északra az Ötztali és Stubai Alpok, keletre a Zillertali Alpok és a Dolomitok, délre és délnyugatra az Ortler, Adamello, Presanella, nyugatra a svájci Silvretta jéggel fedett csúcsai láthatók. A Jaufen átkelése maga egy nyugodt napot igényel.

Meránból utunkat Európa legmagasabban fekvő hágójához, a Stilsfer-Jochhoz folytatjuk. Hosszú, erős emelkedő. Nehézsége a 46 hajtűfordulóban és a távolságban rejlik. Megerőltető úgy a vezetőre, mint a motorra. Az emelkedés már Pradnál (893 m tengerszínfeletti magasság) kezdődik és tart 25.0 ki-

lóméteren. Az összemelkedés tehát, tekintettel arra, hogy a hágó magassága 2756 méter —1863 méter —, vagyis 100 méterenként 7.5 métert emelkedünk. Ez nem volna sok, de az emelkedés nem oszlik meg egyenlően és tetőfokát éppen az utolsó szakaszon, a Franzenshöhe és a Ferdinandshöhe között éri el. Előbbi 2237 m, utóbbi 2756 m. Közöttük az emelkedés 519 méter, ami azonban csekély 6 kilométerre esik. Itt tehát 100 méterenként 8.6 métert emelkedünk, ami már átlagban elég sok. Tekintettel arra, hogy a hajtókanyarok kibővítése, illetőleg átépítése állandóan folyik, a Stilsfer-Joch megmászása évről-évre könnyebb s könnyebb lesz. A hajtók vétele annál könnyebb, mennél rövidebbek a kocsik és mennél kisebb a fordulás íve. Automobilista nyelven úgy mondják, mennél nagyobb a kormánynál az Einschlag. Legfontosabb, hogy gyorsan forgassuk a kormányt, különösen a felső szerpentineken, nehogy reverzálni kellessen, mert ez nem a legkellemebb szórakozás. Mindenesetre ajánlatos a Pradból való hajnali indulás, aminek kettős előnye van. A temperatura alacsony lévén, jobb a hűtési lehetőségek és a motor még a magasabb régiókban is kifogástalanul fog működni, másodszer nem találkozunk még postautókkal és a Jochról lefelé igyekvő kocsikkal.

Igen ajánlatos Pradból jövet Gomagoiban megállani és felmenni a baloldalon fekvő Suldentalba, az 1850 méter magasban fekvő Suldenbe. Sulden a 3902 m magas Ortler és a 3856 m magas Königspitze közvetlen közelében fekszik, alig pár méterre a gleccserektől. Egyike a legszebb alpin helyeknek, melyek világhírre tettek szert. Sulden távolsága Gomagoitól csupán 11 km. Útvonalunk tehát Meránból a következőképen alakul:

Meran (Merano)	324 m	985.6 km
Spondinig (Spondigna)	876 „ 48.0 km	1033.0 „
Prad (Prato)	893 „ 2.5 „	1035.5 „
Gomagoi	1246 „ 7.0 „	1042.5 „
Trafoi	1543 „ 3.5 „	1046.0 „
Franzenshöhe	2237 „ 8.5 „	1054.5 „
Stilsfer-Joch	2756 „ 6.0 „	1060.5 „

A Stilsfer-Joch (Passo Stelvio) után célunk Sváje egyik legszebb vidékének, az Engadinnak, St. Moritz világfürdőnek megtekintése. Ide két útvonalon juthatunk. Vagy lemegyünk egészen Tiranoig, Bormio érintésével és a Bernina-hágón futunk be Pontresinán keresztül az Engadinba, vagy elhagyjuk a hosszú leereszkedést és az Umbrailpasson, illetve később az Ofenpass érintésével jutunk St. Moritzba. Nézetem szerint jobb az utóbbi, mert az ellátási és elszállásolási viszonyok Svájcban sokkal jobbak, mint az olasz vidéken. Vegyük tehát az utóbbit:

Passo Stelvio (Stilsfer J.)	2756 m	1060.5 km
Elágazás az Umbrailpass felé	2478 „ 3.5 km	1064.0 „

(Svájci határ)

Umbrailpass	2505 m	1.5 km	1065.5 km
St. Maria	1382 „	14.0 „	1079 „
Fuldera		6.0 „	1085.5 „
Ofenpass	2155 „	7.7 „	1093.2 „
Zernez	1492 „	21.7 „	1114.9 „
Ponte		20.0 „	1134.9 „
Samaden		6.6 „	1141.5 „
St. Moritz	1805 „	2.5 „	1144.0 „
Silvaplana	1800 „	9.0 „	1153.0 „

St. Moritz feltétlenül megérdemel egy fél napot. Fekvése gyönyörű. Óriási hoteljei világhírűek. Etappunkat azért végeztük Silvaplánánál, mert olcsóbb és az újabb etappe a Julierpass felé onnan indul ki.

Utunk következő célja a világhírű svájci centrum, Interlaken, amit ismét négy pompás alpesi hágó a Bernardino (Kis Szt. Bernát), a Gotthárd, a Furka és Grimsel beiktatásával vélünk fűszerezni. Az útvonal az Oberalppass beiktatásával és a Bernardino, valamint a Gotthárd kihagyásával erősen rövidülne, de értékben nagyon csökkenne, mert a Gotthárd egyike a legszebb európai hágóknak és ha csak tehetjük, feltétlenül nézzük meg. Az alatti etapp igen hosszú és csupán könnyítésképen vontuk ilyen hosszúra. Igen ajánlatos megszakítani Hospenthalban, vagy Realpban, ahol igen olcsó és jó kis hotelek állanak rendelkezésre.

Silvaplana	1800 m	1153.0 km
Julierpass	2280 „ 8.5 km	1161.5 „
Bivio	1771 „ 9.0 „	1170.5 „
Tinzen	1236 „ 15.0 „	1185.5 „
Tiefencastel	884 „ 10.0 „	1195.5 „
Thusis	704 „ 14.4 „	1209.9 „
Splügen	1446 „ 24.6 „	1234.5 „
Nufenen	1563 „ 7.0 „	1241.5 „
S. Bernardino pass	2057 „ 11.5 „	1253.0 „
Soazza	598 „ 24.5 „	1277.5 „
Lumino	255 „ 24.5 „	1302.0 „
Elágazás jobbra a St. Gotthárd-hágó felé	237 „ 1.5 „	1303.5 „
Biasca	305 „ 18.5 „	1322.0 „
Faido	718 „ 20.0 „	1342.0 „
Airolo	1174 „ 17.0 „	1359.0 „
St. Gotthárd-hágó	2105 „ 7.0 „	1366.0 „
Hospenthal	1520 „ 10.0 „	1376.0 „
Realp	1542 „ 6.0 „	1382.0 „
Furkapass	2424 „ 12.5 „	1394.5 „
Hotel Belvedere	2266 „ 2.5 „	1397.0 „
Gletsch	1761 „ 7.5 „	1404.5 „
Grimselpass	2166 „ 6.0 „	1410.5 „
Innertkirchen	624 „ 25.0 „	1435.5 „
Meyringen	593 „ 6.0 „	1441.5 „
Brienz	564 „ 14.6 „	1456.1 „
Interlaken*	566 „ 17.1 „	1473.2 „

* Interlaken a térképen nincs jelölve. Meyringentől nyugatra 31.7 km.

Elfelejtí az üzembavart, ha

NEW-IMPERIAL-t vásárol!

Tökéletes megbízhatóság!

Vezérképviselet.

IX. Ráday-utca 12 (Kálvin tér mellett)

Silvaplana—Interlaken távolsága 320.0 km. Ez a távolság, tekintettel a gyönyörű vidékre, három etappra osztható. Az első napra veendő a Julierpass és a Bernardino, másodikkra a Gotthárd és a harmadikkra a Furka és a Grimsel. Interlaken környékének is szentelhetünk feltétlenül 1—2 napot. Lauterbrunnen, Grindelwald, Wengen, Mürren a Svájci Alpok legszebb pontjai. Ha van sok pénzünk és van 100 svájci frank nélkülözni való, úgy feltétlenül ülünk fel a Jungfraubahnra és nézzük meg a Jungfrauochot, amely tiszta időben felejthetetlen látvány.

Vissza Budapestre. Első állomásunk a Vierwaldstätti tó melletti Luzern. Ide a könnyű Brünigpasson jutunk legjobban.

Interlaken	566 m		1473.2 km
Brienz	564 „	17.1 km	1490.3 „
Brünigpass	1032 „	12.9 „	1513.2 „
Sarnen	473 „	23.0 „	1536.2 „
Luzern	436 „	24.0 „	1560.2 „
Meggen			
Küsnacht			
Goldau		21.3 „	1581.5 „
Brunnen		13.0 „	1594.5 „
Aldorf	459 „	15.7 „	1610.2 „
Klausenpass	1946 „	27.5 „	1637.7 „
Linthal	657 „	22.5 „	1660.2 „
Linthal	682 „		1660.2 „
Glarus	454 „		
Wallensee		27.5 „	1677.7 „
Wallenstadt		22.5 „	1700.2 „
Sargans	490 „	13.8 „	1714.0 „
Buchs	448 „	16.0 „	1730.0 „
Svájci határ.			
Schan (Liechtenstein)		3.0 „	1733.0 „
Nendeln			
Feldkirch	460 „	11.0 „	1744.0 „
Osztrák határ.			
Bludenz	579 „	20.4 „	1764.4 „
Langen	1212 „	25.2 „	1789.6 „
Stuben	1398 „	3.0 „	1792.6 „
Arlbergpass	1802 „	5.5 „	1798.6 „
St. Anton	1283 „	8.0 „	1806.1 „
Landeck	813 „	31.0 „	1837.1 „
Imst		19.5 „	1856.6 „
Telfs		31.6 „	1888.2 „
Zirl		14.5 „	1902.7 „
Innsbruck	575 „	12.5 „	1915.2 „

Innsbrucktól a legegyszerűbb és legrövidebb utat válasszuk Budapestig. Beszerzendő a német vizum és triptique, aminek segítségével több mint 100 kilométert takarítunk meg Reichenhall érintésével. Aki még nem únta meg a hágókat, az a Pass Thurnon keresztül mehet Zell am Seebe. Bár a Pass Thurn egyike a legszebb hágóknak, a látottak után igen kicsiny. Ezért legjobb, ha az egyenes útvonalat választjuk.

Innsbruck	575 m		1915.2 km
Hall in Tirol	559 „		
Schwaz			
Brixlegg	514 „		
Wörgl	511 „	62.6 km	1977.8 „
St. Johann in Tirol	653 „		

Waidring			
Lofer (német határ)	629 m	55.4 km	2033.2 km
Reichenhall (osztrák hat.)	470 „	25.5 „	2058.7 „
Salzburg	425 „	17.5 „	2076.2 „
Neumarkt			
Wöcklabruck	433 „		
Wells			
Marchtrenck			
Linz		125.5 „	2202.7 „
Enns			
Amstetten		56.7 „	2259.4 „
St. Pölten		63.0 „	2322.4 „
Purkersdorf		49.7 „	2372.1 „
Wien		13.3 „	2385.4 „
Oroszvár (határ)			
Győr		131.0 „	2516.4 „
Budapest	91 „	129.6 „	2646.0 „

Az Innsbruck—Budapest útszakaszt nem részleteztük. Nagyon szép benne a reichenhalli részlet. Az egész túra távolsága tehát 2646 kilométer. Tekintettel azonban az itt-ott bekövetkezendő kisebb-nagyobb kirándulásokra és egyes városok megtekintésére, a tachométer feltétlenül ki fogja adni a 3000 kilométert.

Miután igen sokan szeretnének lerándulni szeptember 9-ére Monzába, az Európa Grand Prixre, jövő számunkban ismertetünk egy túrát, mely Milánó érintésével, az Alpok és a Földközi tenger partvidékének bevonásával egy szép 2—3 hetes utat fog felölelni.

RALEIGH

az utóbi évek legszebb, legjobb, legmodernebb motorkerékpár konstrukciója.
Megbízható a túrán!
Gyors a versenyeken!

Ezt bizonyítják **Hild Károly** versenyeredményei normál széria közhasználati gépeken szólóban és oldalkocsival!

HUSVÉTI TRIÁL

RALEIGH büntetőpont nélkül első

Parádi hegyverseny

RALEIGH-sidecar abszolút győztes

Guggerhegyi verseny

RALEIGH kitűnő idővel új kategória rekorddal győz.

Vezérképviselőt Apart Automobil R.-T.
Budapest, VI., Andrassy-út 37.



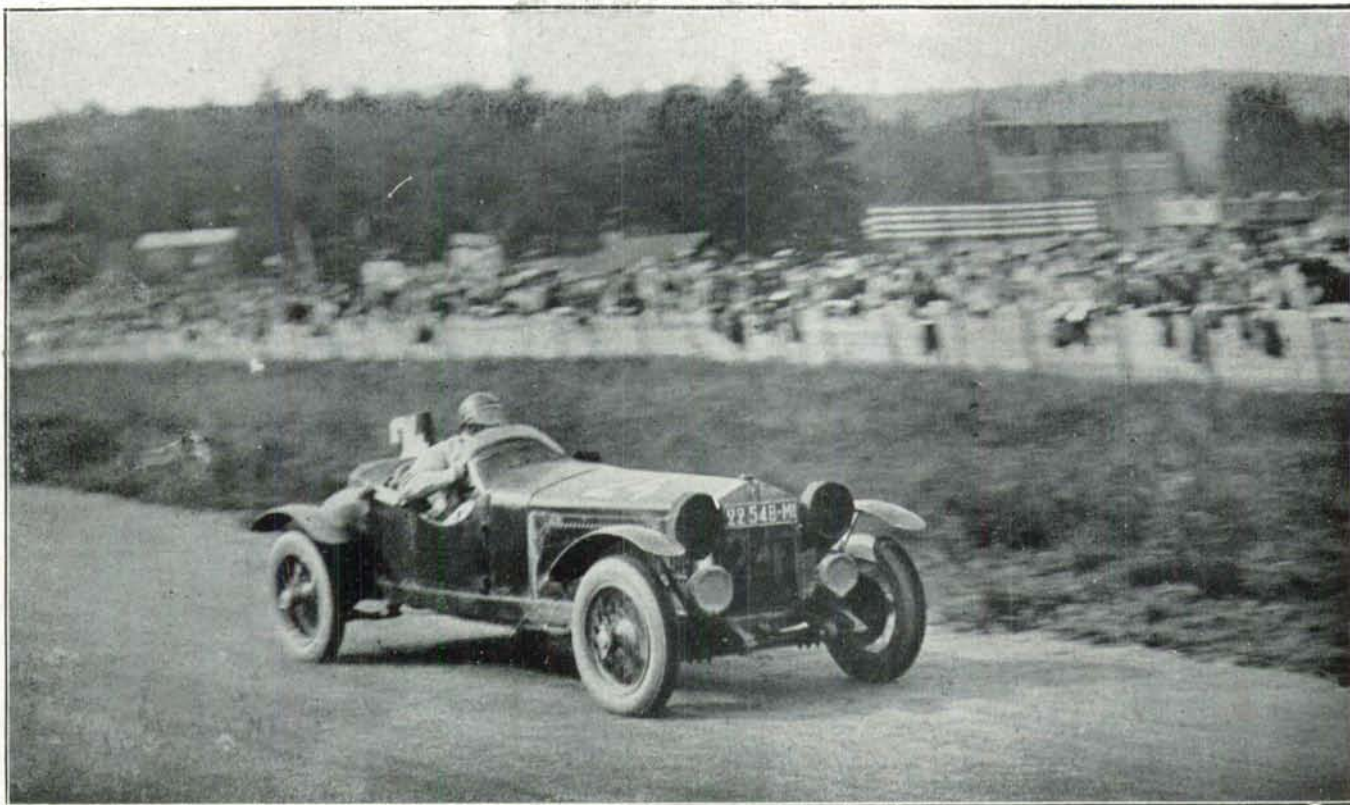
Tommy Spann (AJS), a kitűnő angol versenyző az idei angol Tourist Trophyn a Craig-ny-Baa fordulóban.

Felső képünk a kitűnő Sunbeam-vezető C. J. P. Dobson-t mutatja be, a németországi Nürburgring egyik elnyult hosszú fordulójában. Dodson szereplése kétségkívül az 1928. évi esztendő szenzációja. Keresztülvitte azt, amit eddig csak két versenyző, Alec Bennett és Handley tettek meg. Győzött egy ugyanazon esztendőben az angol Tourist Trophy valamelyik kategóriájában és azután megnyerte a legnagyobb európai versenyeket. Dodson azúttal a Német Nagy Díjban, majd egy hétre rá a Spa circuit-en megtartott Belga Motorkerékpár Grand Prixben győzött. Kolosszális átlagsebességei, amit úgy a Nürburgringen, mint a Belga Grand Prixben elért, ma öt Európa legjobbjai közé avatták. A jóval 90 kilométeren felüli átlag és a 100-on felüli leggyorsabb kör a Nürburgring 29 kilométeres igazán nehéz körén szenzációs eredmény és jóval jobb, mint amit Graham Walcker ugyancsak Sunbeam-el a múlt évben ott elért.

Második képünk ugyancsak egy Nürburgring-részt mutat be. Ez a rész híres betonkanyar utáni lejtő, ahol a versenyzők jóval 100 km-en felüli sebességben rohannak lefelé, hogy azután egy éles, de emelt jobbkanyar után egészen meredeken szaladjanak le a Circuit legmélyebb pontjához.

Harmadik képünk a németországi Baden-Badenben évente rendezett Autotourner egyik jelenetét, az autós gymkánát mutatja be. Képünkön az egyik versenyző a kirakott fakockák között igyekszik keresztüljutni, úgy azonban, hogy egyiket se érintse. A gymkana egy igen érdekes és nagyon mulatságos esemény szokott lenni. Nagy ügyességet és tudást kíván meg a versenyzőktől. Csodálatos, hogy ez a sportág nálunk, Budapesten még nem talált támogatásra. Mi feltétlenül nagy jövőt jósolnánk neki, tekintettel arra, hogy sem gyors speciálgépeket, sem különösebb konstrukciójú masinákat nem igényel. Mindenki bármilyen kocsival résztvehet rajta. Reméljük, a jövő esztendő ezirányban is hoz valami újat. Gymkanára Magyarországon igen sok és jó terep lenne. Legszebb lenne a Margitszigeti MAC-pálya, mely erre a célra könnyen átalakítható.

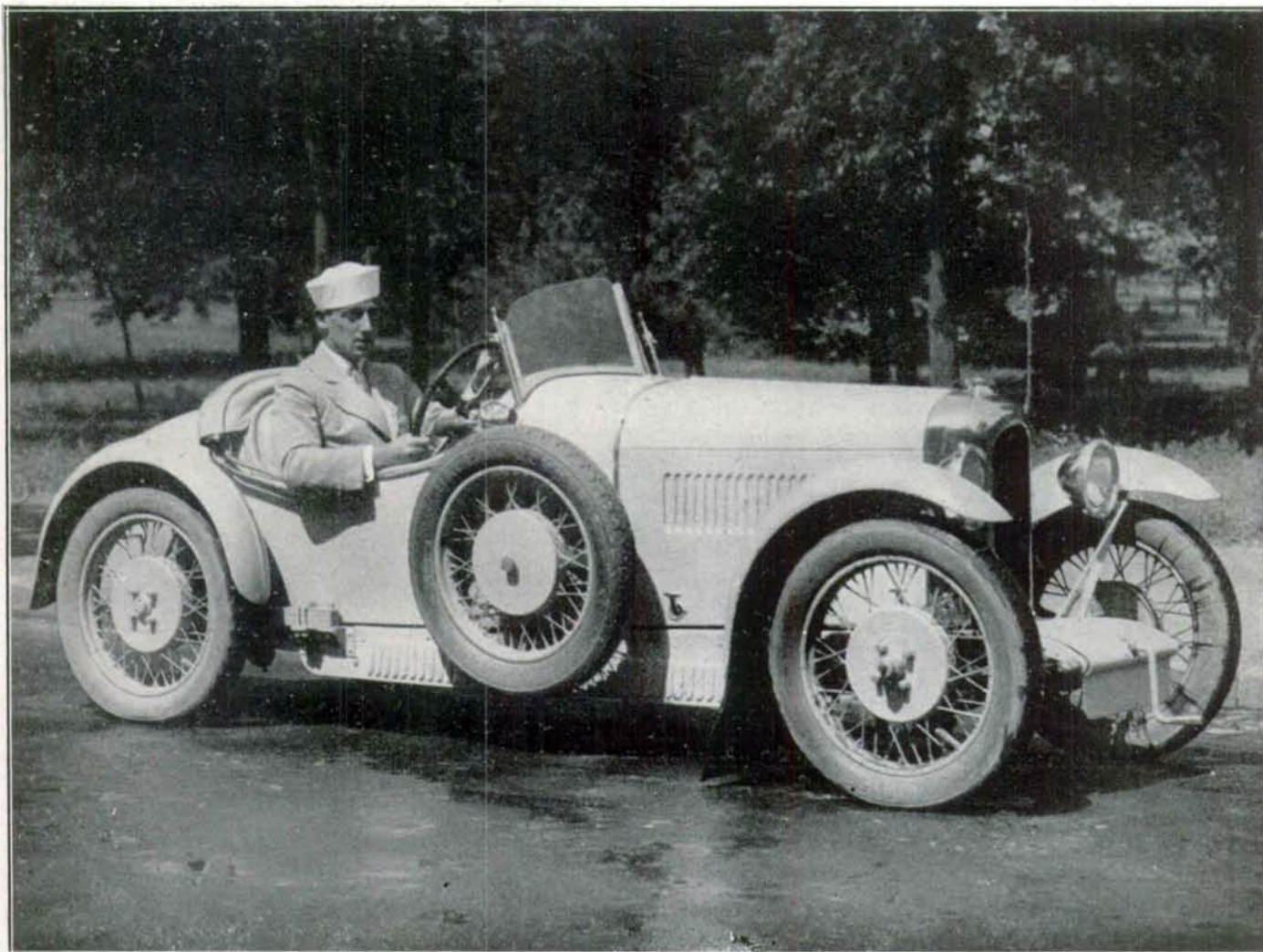




Ivanovsky és Marinoni, a két ALFA-ROMEO-vezető, akik az idei 24 órás Belga Grand Prix-ben 1.5 literes kocsi-jaikkal fölényesen győztek a 4 literes Chrysler-ek ellen.



A motorkerékpárok tábora a Nürburgringen az idei Német Nagy-Díj alkalmából.



Balázs László, az idei magyar solo motorkerékpárbaajnokság biztos győztese új DERBY sportkocsiján. Balázs, mint hírlík, a közeljövöben intenzívebben fog autóval is versenyezni.

Figyelem!

Automobilisták! Motorkerékpárosok!

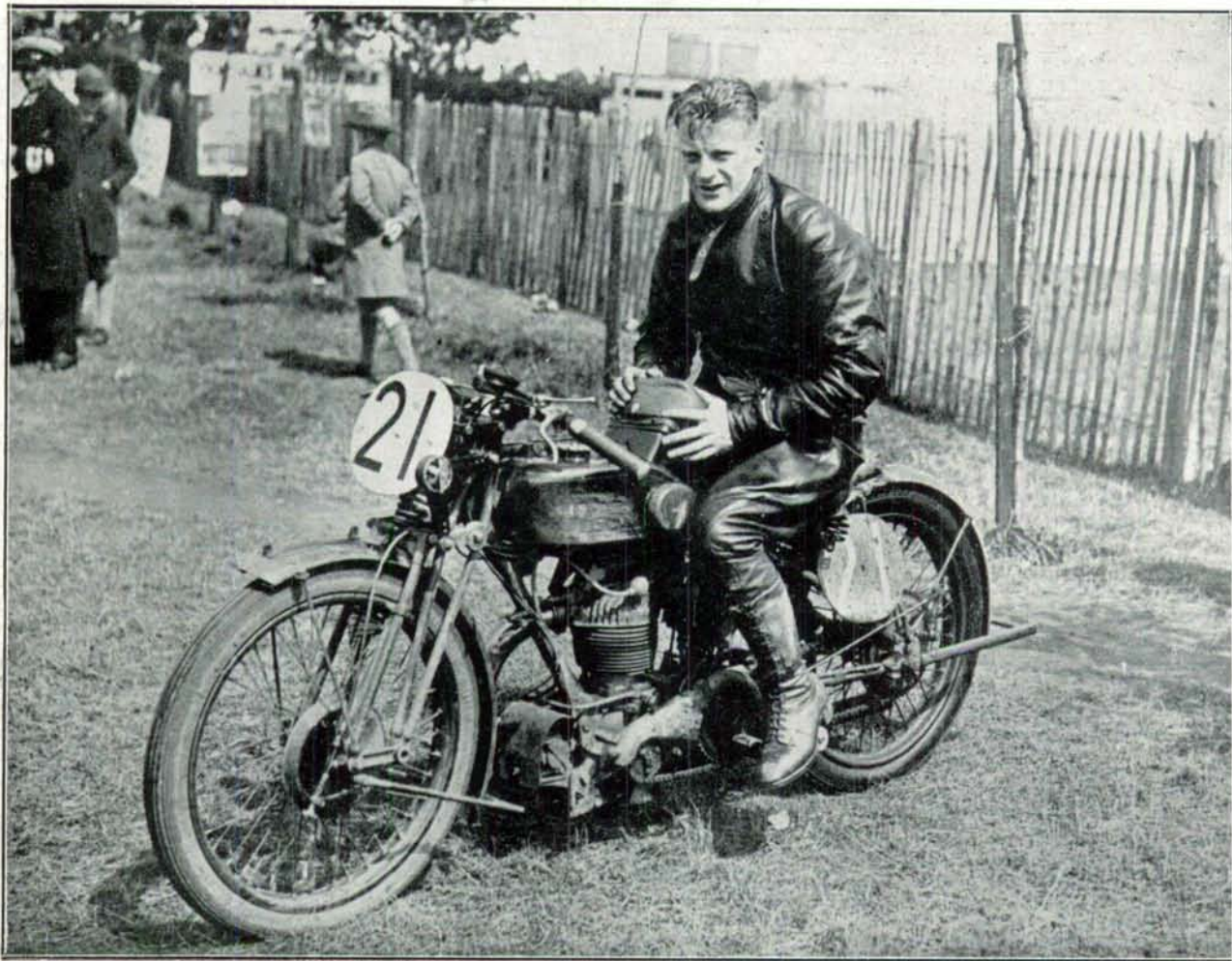
Svájcbá nem kell triptique

Figyelem!

Aki sok emberrel érintkezik, aki sokat utazik, sokat hall. Néha az ember sok olyan dolgot is hall, ami kellemes, de viszont ugyanaz, ami nekünk kellemes, az másnak néha kellemetlen. Jelenleg a Svájcba szóló triptique-ről akarunk szólni. Ezúton figyelmeztetjük azokat az automobilistákat és motorkerékpárosokat, akik a nyár, vagy az ős folyamán Svájcba óhajtanak utazni és ott vagy keresztülutaznak, vagy 5. illetve 10 napnál kevesebb ideig maradnak, ne váltsanak triptiquet, mert az nem szükséges. Ma jutott kezünkbe a „Touring Club der Schweiz” ezév elején megjelent *Europa Touring* című könyve. Idézem a Schweicre vonatkozó tudnivalókat: „Automobil beutazás. Provizórikus határátlépés 5 napi időtartammal (triptique nélkül) 1.50 frank. A kártya kivételesen 10 napra meghosszabbítható, mely esetben ára 2 frank. Nemzetközi útigazolvány kötelező.” Ebből tehát megtudjuk, hogy Svájcba ma már csak akkor kell triptique, ha 10 napon túl akarunk ott tartózkodni, vagy ha egy év alatt többször akarjuk átlépni a svájci határt.

Tekintettel arra, hogy a KMAC hivatalos lapjában mindezeket sohase olvastuk és tekintettel arra, hogy a KMAC továbbra is vígan szedi a svájci triptique-ért járó, idegentől 20 pengő, KMAC-tagtól 10 pengő illetéket, bátrak vagyunk erre a körülményre az automobilistákat és motorkerékpárosokat felhívni. Félreértések elkerülése végett azok, akik 10 napnál tovább óhajtanak Svájcban tartózkodni, avagy évente többször keresik fel az Alpok országát, ajánlatos, ha triptiquet váltanak, melynek időtartama 1 év.

Triptique-hez legjobban a Magyar Touring Club által jutunk, ahová 12 pengő beiratási és 12 pengő évi tagdíj mellett beléphetünk. A Touring Club tagjai a jelen megállapodások szerint 10 pengőért kapnak egy-egy országra triptiquet. Egyébként mindennemű utazási és triptique ügyben naponta 10—1 között állunk rendelkezésre olvasóinknak. Telefon Automata 136—64. Budapest, VI., Rózsa-utca 111. II. emelet.



Rovley, a kitűnő angol AJS-vezető, aki az idei nagyon nehéz körülmények között lefutott Senior TT-ben a második helyre került.

Az új Méray

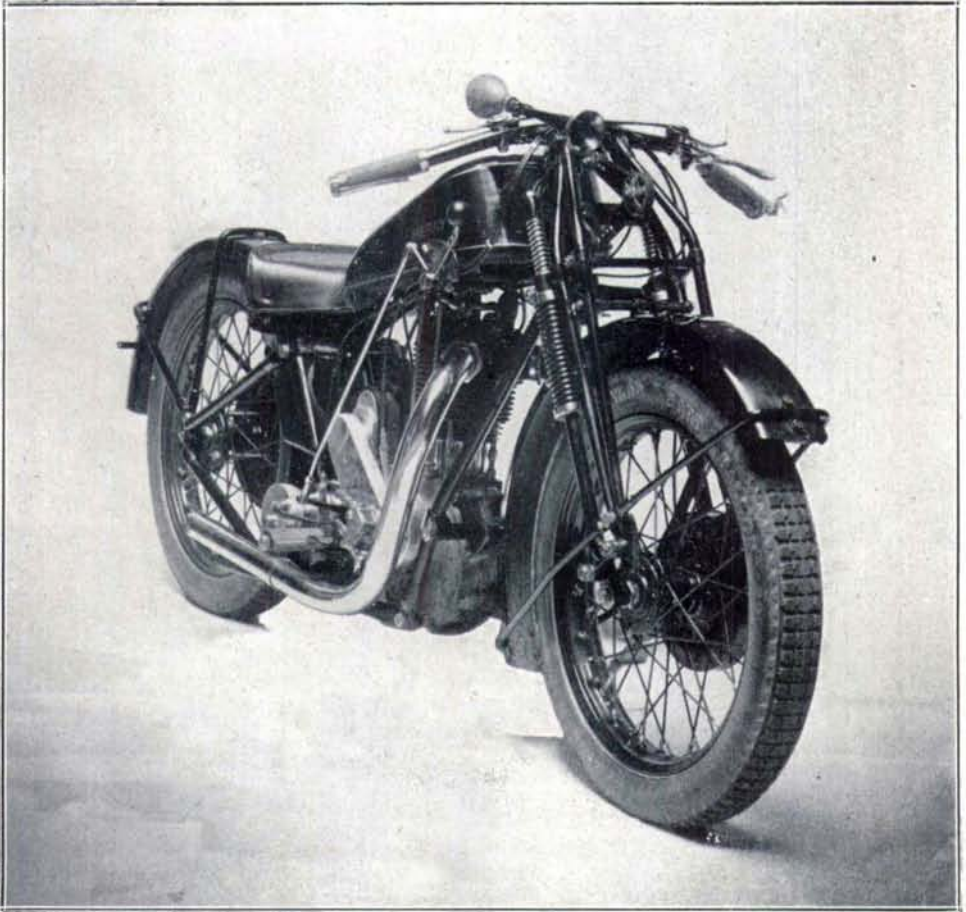
Régóta rebesgettek már a motoros világban az 1928. év motorkerékpáros szenzációjáról, az új Méray-ról. A szenzáció sokáig váratott magára. A gyár és a konstruktor, Méray-Horváth Lóránt, nagy munkát végeztek. Az új Méray megszületett. Megjelenése a tavaszi nemzetközi árumintavásáron mind a laikusok, mind a szakértők körében óriási feltűnést keltett. Első pillantásra is látható volt, hogy az új gép nem a régi típusnak modernizálása vagy javítása, nem úgynevezett trükkújítások alkalmazása, hanem egy egészen más, a régiektől lényegesen eltérő modell. Az új gépek rövid idő alatt meghódították a magyar motorosközönséget, amit mi sem bizonyít fényesebben, mint az a tény, hogy a gyár alig képes a hozzá befutott megrendeléseknek eleget tenni.

Az új Méray megszemlélésekor legelőször feltűnik a roppant erős duplex bölcsőváz és a hatalmas méretű, új-típusú elsővilla. Ezeket az újításokat csak az a motoros képes kellőképpen értékelni, aki a magyar utokan már sok túrát csinált és meggyőződött arról a hallatlan igénybevételről, amely a magyar útviszonyok következtében a motorkerékpárokra hárul. Az új Méray-váz túlméretezett kettős csövezete és nagy merevsége kizárják egy esetleges váztörés vagy vázelhúzóadás lehetőségét. Az alacsony nyeregelhelyezés, melyet az új váz lehetővé tesz, párosulva a fentemlített szokatlanul masszív építéssel, rend-

küvüli stabilitást kölcsönöz a gépnek. Az úton való jó fekvést és a vezető abszolút kényelmét nagyban előmozdítja a kitűnő elsővillarugózás. Az új négyspirálrugós, beépített nagyméretű lökhárítóval ellátott rugózás úgyvan megszerkesztve, hogy a villa a vázzal egy fix részt alkotva, a kirugózatlan tömegeket a minimumra redukálja. Különös figyelmet érdemelnek a gépen látható hatalmas fékek. A motorkerékpárkonstruktorok eddig nem fektettek elég nagy súlyt megfelelő fékek szerkesztésére. Sok, a legjobb hírnévnek örvendő külföldi gyár is, szinte nevetségesen kis fékeket épít gépeibe, melyek azután huzamosabb és erős igénybevétel után teljesen használhatatlenné válnak. Az új Méray-nál a fékek oly nagyra vannak méretezve (fékdob átmérője 24 cm, szélessége 2.5 cm), hogy tökéletes fékhatás biztosítása mellett élettartamuk szinte végtelennek mondható. A fékek kitűnő méretezésének különösen az oldalkocsis gépek vezetői fognak örülni. A hátsó és első villa szélessége olyan, hogy megengedi a legnagyobb méretű ballonpneumatikok felszerelését és emellett az utast tökéletesen védő sárhányók beépítését.

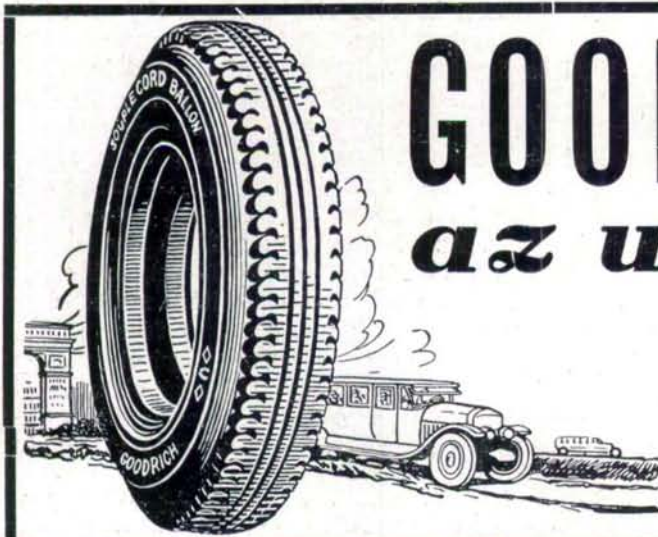
A gép külsejét nagyban emeli a szépvonalozású, nagy ürtartalmú benzintank. Tekintettel arra, hogy a gépek külön a nyereg alatt elhelyezett olajtartállyal vannak felszerelve, a benzintartály oly nagyra volt méretez-

hető, hogy különlegesen nagy akciórádiust biztosít a gépnek. A régi típusoktól eltérően, az újak háromsebességes Burman-váltóművel vannak felszerelve. A kapcsolókar a tank jobb oldalán, igen alkalmas helyen foglal helyet. A gép felszerelése a legmodernebbek. Nem hiányzik ezek közül a beépített kormányzóritó sem, valamint a kényelmes Terry-nyereg és a Bilux berendezéssel ellátott 30 wattos Bosch világítógyújtóberendezés. Az új gépek alakja és vázkonstrukciója a vezetőnek a legkényelmesebb és stabilabb ülést biztosítja. Az új típus egyik legnagyobb előnye, a jelenleg kapható legtöbb külföldi géppel szemben, mely a vezetőnek szinte megbecsülhetetlen szolgálatokat tesz, a fékberendezés és lánc leszerelése nélkül, a legkönnyebben kiszerezhető és egymással cserélhető kerekek. Ily módon lehetővé válik — hasonlóan az autókhoz — egy pótkerék vitele, mely az országúton oly kellemetlen pneumatikragasztást feleslegessé teszi.* Az új oldalkocsi, mely szintén a Méray-cég gyártmánya, végre a magyar utakra is teljesen megfelelő rugózású és masszívítású. A szokásos könnyen törő C-rugók helyett, az oldalkocsi-szekrényt három többlapos, negyedelliptikus rugó köti össze az alvázzal, mely utóbbi különlegesen erős építésű. Az oldalkocsi négy helyen erősíthető a motorkerékpárhoz. Az egyik kitámasztó, mely tokozott spirálrugóval bír, nyújtja a többi mozgó csuklóval egyetemben a szükséges flexibilitást. Az egyes mozgócsuklók zsírzása mind a gépen, mind az oldalkocsin a megszokott magasnyomású „Tecalemité” zsírzó segítségével eszközölhető. Aki az új Méray-gépeket megtekinti és azok árai iránt érdeklődik, egészen biztosan meg lesz győződve



arról, hogy azok mind külsőben, minőségben, mind pedig árban könnyűszerrel felveszik a versenyt a legkitűnőbb külföldi márkákkal, sőt masszív építés szempontjából, különös tekintettel a magyar útviszonyokra, sokat közülük még felül is mulnak.

* Az új modellek 500 km-es oldal- és felülvezérelt, egyhengeres, valamint 680, 750 és 1000 km-es nagyságú kéthengeres alulvezérelt motorokkal ellátva kerülnek eladásra.



GOODRICH PNEU

az utak királya

Szilárd Béla
Budapest, VI., Nagymező utca 15.
Telefon: Teréz 253-34.

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



MAGYAR FIAT AUTOMOBIL R. T.
BUDAPEST, IV., VÁCI-UTCA 12
TELEFON: AUTOMATA 804-91

Az „Automobil-Motorsport” Husvétii versenyének díjkiosztása

Július 25-én osztotta ki szerkesztőségünk a Háromnapos Husvétii Trial díjait, a pasarétiúti Bruckbauer-féle vendéglőben. Alig egy-két kivétellel a versenyen résztvevő összes versenyzők megjelentek, ami igazi példás motorosfegyelemre vall. Ott láttuk a megjelentek sorában Máry Dezső alezredest, aki a MAC képviseletében jelent meg, valamint Delmár Waltert és Feledy Pál dr.-t, akik a KMAC-ot képviselték. Megjelent a fentiekén kívül még a BSA, a TTC képviselője és csaknem valamennyi motorkerékpárképviselőt megbízottja. Köszönet és hála a motorsportért rajongóknak, a szerkesztőség olyan díjakkal tudta meglepni a verseny győzteseit és helyezetteit, amire eddig még motorkerékpárversenyen példa nem volt. Nemkevesebb, mint 35 pompás ezüstserleg és 10—12 ezüst cigarettaszelence állott a nyertesek rendelkezésére. Leszámítva a kötött díjakat, tehát 37 egyéni helyezett kapott tiszteletdíjat, amelyek választás útján, a büntetőpontok arányában mentek át a résztvevők birtokába. A díjkiosztás közben főszervezőnk nyílt szavazásra hívta fel az egybegyűlteket az 1929. évi versenyre vonatkozólag. A versenyzők 75 százaléka a 4 nap mellett szavazván, szerkesztőségünk már most közli, hogy a jövővi Husvétii Trial négy napra fog kiterjedni és így most már megvan a lehetőség arra nézve is, hogy 1931-ben tényleg megrendezzük az első magyar „SIX DAY TRIAL”-t.

A versenyzők a következő díjakat nyerték: Delmár Walter vándordíját; Kiss Béla (James); Shell Kőolajkereskedelmi Rt. díját a legjobb eredményt elérőnek, aki Shell-benzint használt; Székelyi Árpád (Ariel); a Tauril Pneumatik Rt. díját a legjobb, Cordatic-pneut használó versenyzőnek; Zechmeister István (Douglas); az Apart-autó Rt. díját a legjobb, Good Year-pneut használó versenyzőnek; Hild Károly (Raleigh); Salzberger és Társa díját a Semperit-pneut használt legjobb versenyzőnek; Puch János (Puch); Biró Jenő díját a két év alatt legtöbb pontot elért versenyzőnek; Puch János (Puch); a DAMC díját, a legjobb gyári team számára: Méray Motorkerékpárgyár Rt.; gróf Károlyi Gyula díját

a legjobb Club-team részére: a MAC-teamja; a Méray-team tagjai, dr. Zsótér Bertalan, Erdélyi Ferenc, Weber Oszkár nyerték a Stádium Rt., a Puch cég és Vajda Ignác díját; a MAC-team tagjai, ifj. vitéz Horthy István, Puch János, Hummel Endre nyerték a Magosix-, Bosch- és Lantay-díjakat. Delmár Walter tiszteletdíját, mint a legöregebb magyar versenyző, Zajác József nyerte. — A tiszteletdíjakat a következők nyerték:

1. Kiss Béla (James) Iványi Gyula díját; 2. Puch János (Puch) Wolfner András báró díját; 3. dr. Zsótér Bertalan (Méray) Martinek István díját; 4. Hild Károly (Raleigh) Gyöngy Pál díját; 5. Székelyi Árpád (Ariel) Wolfner László díját; 6. Posgay István (Ardie) a Bugatti-vezérképviselő díját; 7. Schuster Rezső (Douglas) a „Steaua” díját; 8. Erdélyi Ferenc (Méray) Majláth Mihály díját; 9. Verebélyi Bálint (Harley Davidson) Dietl Hubert díját; 10. Mannó József (FN) gróf Zichy Tivadar díját; 11. ifj. Roll Oszkár (AJS) a MAC díját; 12. Böckh László (Sunbeam) a Petrakovits Testvérek díját; 13. ifj. vitéz Horthy István (Méray) Benz-Mercedes díját; 14. Zöllner Rudolf (BMW) Bauer József Ariel-díját; 15. Nagy István (BSA) az Indián vezérképviselő díját; 16. Posztobányi István (BMW) a Méray-díját; 17. Hartzer Osz-

kár (Méray) a Honvédelmi Miniszter Úr díját; 18. lovag Haupt Károly (Puch) Magazinér és Strausz BMW-díját; 19. Stareczky Géza (Sunbeam) a Honvédfőparancsnok Úr díját; 20. Urbach László (AJS) Böckh János Sunbeam-díját; 21. Burghardt István (P. & M.) a Nemzeti Sport díját; 22. Zechmeister István (Douglas) Vadász Miklós díját; 23. Potháru József (Méray) Székely Ferenc Douglas-díját; 24. Kupsza Géza (Méray) Biró Jenő díját; 25. Komlóssy Béla (Gillet) Nagy József díját; 26. Martinek István (Rex-Acme) Székely Ferenc Douglas-díját; 27. Kaszala Károly (Henderson) Bruck Nándor díját; 28. Lendenmayer Béla (Rudge) Halmos Testvérek díját; 29. Hummel Endre (Velocette) Radnay Rezső díját; 30. Trifán Elemér (Matchless) Peugeot-díját; 31. Wellisch Sándor (Ariel) Urner Berkovits



díját; 32. Bauer József (Ariel), a Castrol-plakettet; 33. Bachmann Ottó (Méray) Kádár Imre díját; 34. Lantay Ede (HRD), a Castrol-plakettet; 35. Zbóray Ferenc (Puch) Schmiedt Gyula díját; 36. Székely Ferenc (Douglas), a Castrol-plakettet; 37. Sabrnák Oszkár (Velolette), a Pannonia Petra-díját.

Az „Automobil-Motorsport” szerkesztőségének memoranduma

Öexcellenciája Herrmann Miksa kereskedelemügyi miniszter úrhoz, a Budapest—Balatoni országút ügyében.

Kegyelmes Uram!

Az összes magyar automobil- és motorkerékpártulajdonosok hő óhaját teljesítjük, midőn Kegyelmes Uram becses figyelmét felhívjuk a Budapest—Székesfehérvár—Lepsény—Siófok közötti műút állapotára. Ez az út, mely hivatva van az ország fővárosát összekötni az ország legnagyobb tavával, mind a mai napig a legrosszabb állapotban van. Évek óta járjuk gépjárművel a fentemlített útszakaszt, mely 1926. évtől, sőt még azelőttől kezdődőleg egészen mostanáig, nem hogy javult, hanem még csak rosszabbodott. Az útvonal egyes részeit ugyan időnként javították, de ez alatt az idő alatt teljesen tönkrementek többi részei. A tétényi borzalmas gödrös útrészlet és a Székesfehérvár városán átvezető rossz útrészlet végre a múlt évben ki lett javítva, ezzel szemben a Budapest—Székesfehérvár között húzódó országút, dacára, hogy annak Budapest—Martonvásár részét 3 hónapra elzárták, jelenleg már ismét járhatatlan állapotban van. Igen rossz a Székesfehérvárt Siófokkal összekötő útrészlet is, és nem felel meg egy automobilút követelményeinek a legtávolabbról sem a Kenese—Vörösbényi szakasz sem. Ismerve Kegyelmes Uram igyekezetét, melyet a magyar országutak járható állapotba való helyezése ügyében kifejt, tiszteletteljesen kérjük, közérdekből a következő intézkedések megtételét:

Méltóztassék megtekinteni, avagy megtekintetni a Budapest—Balatoni műút 20—38. km kövek közötti szakaszát, mely javítás címén egészen az elmúlt napokig, összesen 3 hónapig le volt zárva. Mint azt a szakértői vélemény meg fogja állapítani, a javított útrészlet az úttestet jóformán egész hosszában borító kőréteg miatt, jelenleg alig járható állapotban van. Nem automobilforgalom, hanem szekérforgalom céljaira is alkalmatlan.

Méltóztassék a legszigorúbb fegyelmi eljárást indítani azok ellen, akiket az előbb említett, a Budapest és Balaton közötti egyetlen országúti összeköttetést képező főútvonal botrányos állapota ügyében felelősség terhel.

Méltóztassék odahatni, hogy a Martonvásár után, a 32—38. km közötti jelenleg javítás alatt álló útrészlet már most ellenőrző szakértők által megtekintessék, nehogy ez az útrészlet az óriási költségek és fáradság ellenére az előbb említett és ugyancsak az imént javított Nagytétény—martonvásári útrészlet sorsára jusson.

Méltóztassék tekintetbe venni, hogy a balatoni fürdők forgalma, különösen pedig gépkocsiforgalma csökken, tekintettel a rettenetes állapotban levő és tökéletesen jelzetlen balatoni országútra. Minthogy a Balaton Csonka-Magyarország egyik legjelentősebb természeti kincse, mindent el kell követni, hogy az ország lakosai előtt ismertté és kedvelté tegyük.

Méltóztassék lehetővé tenni, hogy a Balatonra egy külön automobilok és motorkerékpárok számára szolgáló „autóút” épüljön, mely azután kellőleg lebonyolítaná a Balatonhoz irányuló automobilforgalmat. Meggyőződésünk, hogy minden autós szívesen járulna hozzá az autóút használatáért járó díj fejében (hasonlóan az olasz tavaktól Milánóig vezető Autostradakhöz) az építési és fenntartási költségek fedezéséhez.

Remélve, hogy Kegyelmes Uram e memorandumot, mely számtalan automobilista és motorkerékpáros hő óhaja, figyelembe fogja venni és mindent el fog követni, hogy ezen rettenetes állapotok orvosoltassanak.

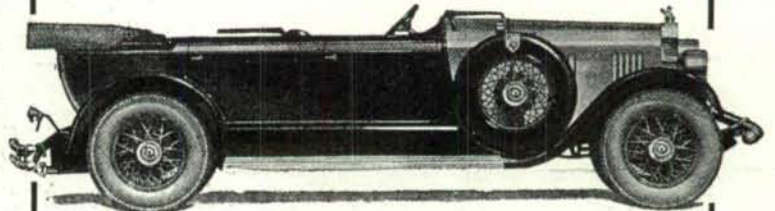
Mély tisztelettel

az „Automobil Motorsport”
szaklap szerkesztősége.

A 8 hengeres

ELCAR

a legszebb és legtökéletesebb automobil-
konstrukció



VISCOSOL

a legnagyobb viscositású amerikai autóolaj
Az összes amerikai versenykocsik
Viscosolt használnak

Vezérképvislet:

**FARM Gazdaságfelszerelő
Részvény-Társaság**
Budapest, VII., Erzsébet-körút 27
Telefon: József 440-47

Németország Nagy Díja

1928. évi július hó 15. Nürburgring. 509 km.

Fölényes biztonsággal győzte le a három

MERCEDES-BENZ

*az európai köztudatban leggyorsabbnak
elismert gépkocsik sorozatát.*



*Az 1928. évi Német Sport-
kocsi Grand Prix abszolút
győztese Carraciola, aki a
világ legnehezebb pályáján,
a Nürburgringen az 509
km-es távot 104 km-es átlag-
sebességgel futotta végig.*



Mercedes-Benz

Budapest, IV., Váci-utca 24. Telefon: Aut. 870-16 és 870-51

Week End

Szombaton délután nyeregbe pattantunk, hogy Pest tüzepoklából kiszabadulva, a Balaton hús partjain töltsünk néhány kellemes órát. A két 557-es Ariel vígan nyelte a város rázós kilométerjeit. Pár perc alatt kint voltunk a vámnál, kint a szabad országúton. Barátom túlolajozott a nagy melegre való tekintettel és állandóan gyertyazavarokkal küzdött. Hozzáfogott a tisztításhoz és a zsebében gerjedő furesa érzésnek engedve odanyúlt. Két amorf-tömeget húzott elő belőle. Nem volt könnyű kideríteni, hogy a két alakatlan valami hajdan két tábla csokoládé volt. Megettük helyben, jobban mondva nem is ettük, hanem ittuk. A gyertya közben rendbejött és mi folytathattuk utunkat. Ez a gyertyadefekt volt egész utunkon az egyedüli defekt.

Kedves olvasóink bizonyára emlékeznek még az Automobil-Motorsport által rendezett háromnapos megbízhatósági versenyre. Noshát az első napi nonstop-szakasz aszfalt ahhoz az úthoz képest, mely hivatva van a magyar tengert a várossal összekötni. Mély por, azután kötenger, azután gránátölelészerű lyukak egymást váltják. Nem írok többet erről a dolgról, mert úgyis tudom, hogy hiábavaló dolog. Ajánlom azonban, hogy akinek csak egy gépe van, az ne menjen a Balatonra, mert könnyen megtörténhetik, hogy darabokban hozza azt haza.

Hogy kicsoda merészség lakozik némely motorosunkban, azt a következők vannak hivatva elmondani. Az út egyik véletlenül tűrhető részén egy motorkerékpárost láttam állani. Megálltam, hogy segíthessek neki. Kérdésemre, hogy mi a baj, azt felelte, hogy nem tudja. Elmondta a tüneteket, amiből egészen határozottan düznidugulást lehetett megállapítani. Kértem a megfelelő kulcsot, hogy a düznihez hozzájuthassak. — Aha! — mondotta — kulcs. Igen! Ja igaz, a bátyám a multkor felfordult és ekkor elvesztette az összes kulcsokat. De van egy franciám. — Odanyújtotta nekem. A franciának hiányzott a hajtócsavarja. Olyfokú indolencia ez, hogy méregbe hozott. Tanácsoltam neki, hogy tolja a legközelebbi faluba, majd a kovács megjavítja a gépet. Ez az ember nemcsak hogy nem értett a géphez, de még azt sem tudta, hogy mi a karburátor vagy porlasztó, hanem a legimpertinensebb módon bízott az arrahaladók jó szívében és még egy franciakulcsot sem tartott érdemesnek magával vinni. Ilyen körülmények között ne csodáljuk, ha a motoros bajtársiasság nálunk nem fog kifejlődni. Ellenben ki fog fejlődni egy üzletág, mégpedig a járó-javítóműhely.

Négy óra hosszat tartott, míg végre a Budapesttől 106 km-re fekvő Világost elértük. Hogy gépeink egyben maradtak, igazán csak az Ariel-gépek túlzott erősségének köszönhető.

Világoson bementünk a szépfekvesü penzióba és frissítőkkel lemostuk a torkunkra égett port. Nagyon sokat kellett inni, mert az útkaparók mostanában fokozott mértékben hányják a port az útra, hogy az aztán a széltől és a járművektől hajtván nagy felhőkben ismét az árokba repüljön. Mindenesetre kellemes és mulatságos szórakozás.

A penzió kellemes és hűs terrasán azonban hamar elfelejtettük az elkészítő gondolatokat és teljesen átadtuk magunkat a természet és a víz csodálásának. Éppen alkonyodott. A nap kísérteties színeket varázsolt a Balaton vizére. Bevártuk a teljes sötétséget, aztán kabint kértünk és fürödni mentünk. A víz a parton 32 fok C. volt és két-háromszáz méterrel beljebb, ahol a lábunk már nem érte el a bársonyos homokot, sem ment 30 fok alá. Mindketfőn el voltunk ragadtatva a fürdés gyönyörétől. Almádi és Siófok lámpái apró szentjánosbogárkákhoz hasonlóan vibráltak a távoli parton. A víz lágyan simogatta agyonrázott testünket, a penzióból halk zene hangjai szöktek ki az éjbe. Milyen érték, kicsoda kincs ez a Balaton, és mennyire nem használjuk ki. Vissza-úszunk a penzióhoz és vacsorához láttunk. Azután szobát kértünk és a jól megérdemelt pihenés mély álmába merültünk. Reggel, ird és mondd, két szűnyog ugratott ki az ágyból. Barátom, ki még nálam is nagyobb természetimádó. Mint később megtudtam, már hajnalban felkelt, hogy a nap felkel-

tét végigélvezze. Terve azonban nem sikerült, mert ahogyan mondja, a nap megelőzte. Nem is csoda ilyen rossz utakon.

Kilépve szobánkból, melyet a penzió felső épületében kaptunk, megpillantottuk a napfényben ragyogó Balatont. Mély sóhaj hagyta el mellünket és egyszerre mondtuk: ha... ha... Ha az a sok ha és sok volna nem volna.

A hűs verandán megreggeliztünk azután lesiettünk, hogy egy percet se veszítsünk el a víz nyújtotta élvezetből. A fürdőnél két ismerősünkkel találkoztunk, kik egy two-port Ariel sidekaron jöttek le. Együtt fürödtünk egész délelőtt. A világi strandnál kellemesebb helyen, kivéve a tengert, eddig még nem fürödtem. Kárörömmel gondoltam vissza hozzá tartozóimra, kik a pokoli hőségben hol a szűk és piszkos Dunában, hol pedig zsúfolt és mocskos uszodákban igyekeznek a hőséget kibírni!

Délben 1 órakor felcélheltünk, hogy a magunkkal hozott holmikból egy jót ebédeljünk. Háromkor már útban voltunk hazafelé. Aki nemrégiben lent volt a Balatonon, az nem fog ezen csodálkozni. Aki pedig nem volt lent, az úgysem hiszi el nekem, hogy az utak lehetnek olyan rosszak, hogy 106 km megtételéhez, ha gépünket kimélni akarjuk, 5—6 óra szükség. Sajnos azonban, a dolgok így állanak és sajnos, semmi remény sincsen ahhoz, hogy ezek a viszonyok megváltoz-
nának.

Igen kellemes szolgálatot tett ebben a hőségben a lepényi autóbár, ahol olcsón, igazán kitűnő hűsítő italokhoz jutottunk.

A községben újabban csendörösdit játszanak, hogy az amúgyis keserű utat még egy kicsit keserűbbé tegyék. Aki csak 3 km-el is gyorsabban megy a 25-nél, már fel lesz írva, hogy azután alapos büntetéseket fizessen. Én is rákerültem a feketelistára és a végrehajtó csendörtől megtudtam, hogy azon az egy napon d. u. 4 óráig mintegy százan jártak hasonlóképen. Egy községgel később barátomat is elérte a végzet. Mikor a csendörnek az új igazolványból egy cédulát akart átadni, az szinte becsületében érezte magát megsértve, hogy barátom feltételezi róla, hogy nem tud írni. Ehhez az esethez azt hiszem, nem kell kommentár. A szegény csendörök nagyon nem szívesen végzik ezt a kötelességüket. A három csendör helyett inkább felocsoltatnák a községen keresztül vezető utat és megmagyaráznák a lakosságnak, hogy állataikat ne az úton neveljék, hanem a házakban, akkor sokkal több eredményt érnének el, mint így. Így a felírt motoros elkéseregésében csak annál gyorsabban hajt a község több részében és agyra-főre gázol, amit csak lehet.

A jelzésekről akarok még megemlékezni. Itt sincsen sok mondanivalóm, mindössze csak annyit, hogy jelzés egyáltalában nincs, és hogy még véletlenül sem tudtam soha, hogy melyik községben vagyok, sőt azt sem, hogy hol is kezdődik tulajdonképpen a község és hol ér véget. Éljen a Királyi Magyar Automobil Club!

A kirándulás kiadásai a következők voltak:

Benzin a folytonos első és másodikkal való hajtás miatt 12 liter, olaj 17 dl, Vacuum BB., ehhez bátran hozzátehetünk egy nyolcad gumit, az üzemköltség tehát:

12 liter benzin	5.50 P
17 dl olaj	5.— P
egynyolcad garnitúra gumi	20.— P

A másfél napos élet, mivel az ennivalót itthonról vittük magunkkal és mivel Világoson a penzió tulajdonosai igen megértő motorosbarátok, roppant olcsó volt.

Vacsora (hús körítve és tészta)	2.— P
Italok mindkét napra	2.— P
Szoba egy éjjelre fejkenként	3.— P

A kabin, melyet másfél napig használtunk, teljesen ingyen volt. Ha valaki a Balatonra megy és olcsón, tisztán és jól akar élni, menjen el Világosra, a penzióba. Hozzá adok még ehhez az útközben fogyasztott frissítőkért 2 és a cigarettáért 1 pengőt. A legbosszantóbb kiadás a székesfehérvári vám, mely nem kevesebb, mint 1.50, ami oda és vissza 3 pengőt tesz ki. Olyan összeg ez, amelyért egy napig kaptam volna még Világoson szobát, kabint és strandfürdőt.

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

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

WERTHEIM

biztonsági zárat szereltesse
lakásaitajára.

Mikor a KMAC kategóriákat kreál!?

Ismét valami, aminek nem szabadna megtörténni

Két program került a kezünkbe a minap. Az egyik a magyar automobilizmus őskorából, az első Svábhegyi versenyek idejéből. A másik az idejéig Gugerhegyi versenyről. Nyolc-kilenc év után újra visszatérünk az őskorba. Ugyan miről lehet ismét szó? Mit csinálhatott megint az a KMAC, hogy az *Automobil-Motorsport* ismét pellengére állítja? Hát, uraim, emlékezzünk vissza a régi Svábhegyi versenyekre, nézzük ott a kategória-beosztást. Akkor még másként volt. Akkor úgy kellett kiírni a versenyeket, hogy mindenki nyerhessen és mindenkinek legyen esélye a győzelemre. Igyekezni kellett, hogy megkedveltessük az automobilisportot. Míg a motorkerékpárversenyeken már akkor fixek voltak a kategóriák és strikte ki volt mondva, hogy 175, 250, 350, 500, 750 és 1000 kcm, addig az automobilkategóriákat aszerint írták ki, hogy kik fognak indulni, kire lehet számítani és azokat úgy állították össze, hogy mindenki a kategória határán lehessen, nehogy esetleg hátrányban legyen néhány köbcentiméterrel. Így láttunk a szokásos 1100, 1500, 2000, 3000 stb. kategóriákon kívül egészen lehetetlen kiírásokat.

Szerepeltek kategóriák 2.5 liter, 2.6 liter, 3.4 liter, 3.5 liter, 4 liter, 4.5 liter, 6.0 liter stb. egészen lehetetlen összeállításokban. Végre az AIACR behozta az általános kategorizálást és pár éve, legyen az túra-, sport-, avagy versenykocsi, minden osztályban 10 kategória (A—J) szerepel. Ezek a kategóriák a következők:

A)	8000 kcm felett
B)	5000—8000 kcm-ig
C)	3000—5000 „
D)	2000—3000 „
E)	1500—2000 „
F)	1100—1500 „
G)	750—1100 „
H)	500—750 „
I)	350—500 „
J)	350 kcm-en alól.

Az AIACR ezután kimondotta, hogy ezen túl mindenemű verseny, amely az ő fennhatósága alatt rendeztetik, csupán a fenti kategóriabeosztással jöhet a nyilvánosság elé. Nosza, gondolt egyet a KMAC. Kírtta nemzetközire a Gugerhegyi versenyt. Nemzetközi volt a versenykocsiosztály és a sportkocsiosztály, de már a túrakocsiosztályt „országosra” rendezték és a propozíciókban bekeretették. Az országos versenyben pedig alkotott a KMAC! Ne értsük félre! Nem útjelzótáblákat. Kategóriákat alkotott. Alkotott új F- és D-kategóriákat. Az egyiket 2000—2500 kcm kocsiknak, a másikat 3000—4000 kcm túraautomobiloknak. A 2500-as osztály-

ban indult a 2100 kcm hengerűrtartalommal bír MAGOSIX. Isten mentsen attól, hogy bántani akarnám a MAGOSIX-et, de van az a MAGOSIX olyan jó kocsi, hogy nem kell neki kategóriát kreálni. Megmutatta a túraúton is, ahol nem egy sokkal nagyobb és vele egy hengerűrtartalmú túrakocsit kenterben vert. És mire volt jó a 4000 kcm kategória. Az a STEYR azután igazán nem szorul rá, hogy a KMAC kreáljon neki kategóriát. Nyer az anélkül is. Az a MAGOSIX és az a STEYR éppen úgy megnyerték volna kategóriájukat akkor is, ha a rendes 3000, avagy 5000 kcm. osztályok maradnak.

Szinte magunk elé képzeljük a vezértitkár urat, amikor egy-egy reklamáció esetén állig beburkolódzva, tipikus kézmozdulatával a versenyszabályokra hivatkozik. „Kérem, semmit sem tehetünk, mert a szabályok...” No, most is a szabályok. Felrugni az AIACR által kiadott szabályokat. Igaz, messze vannak, tehetik. A Comission Sportive elnöke azért nem fog Budapestre jönni. Ez ismét egy virágszál abból a gyönyörű csokorból, ami a KMAC ténykedését jellemzi.

Egy fennhatóságnak, ha azt akarja, hogy tekintélye legyen, első kötelessége a nemzetközi szabályok befarítása. Hogyan tartjuk be mink a szabályokat, ha az, akitől a példát kellene vennünk, nem tartja be.

EREDETI ANGOL

FERODO
REGISTERED

**KUPPLUNG
ÉS FÉKBETÉT
UTÓLÉRHETETLEN
LEGJOBB**

MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELET:
**AUTOMOBIL ÉS PNEUMATIK
IPARI ÉS KERESKEDELMI RT.**
BUDAPEST, VI., JÓKAI-TÉR 5
TELEFON: AUTOMATA 288-36

SKODA, LAURIN & KLEMENT

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

14/50 l. e. szelepnélküli

hathengeres

SZEMÉLYKOCSIK

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

::

SKODA—HISPANO—SUIZA

25,100 l. e. szelepes, hathengeres.

SKODA, LAURIN
& KLEMENT
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

Telefon: Teréz 8-14.

Az Allgemeine Deutsche Automobil Club ADAC nagy gyakorlati és gazdaságossági automobilversenye a Nürburgringen

Az egész vonalon az „ÚJ FORDOK“ győztek!

FORD

Az ADAC versenye beigazolta az új Ford bámulatos fel-sőbbségét.

Az ADAC első gyakorlati és gazdaságossági versenye kétsé-
gen kívül a legnehezebb próba volt, melynek valamikor auto-
mobilokat alávették.

Az első értékelési csoportban győző egy Ford szériakocsi volt; minden osztályban győzött Ford elve: „Kis súly mellett nagy teljesítmény.“

Amit Ford egy emberöltővel ezelőtt elvként kimondott, azt új kocsijában teljes egészében kifejezésre juttatta, mert a normális Ford szériakocsi oly kocsi elöl vitte el a győzelmet, melyek majdnem kétszer anyiba kerülnek.

Az autószakembernek örülnie kell, hogy végre akként vizsgáltak automobilt, amint az életben azt használják. Csak ilyen szigorú és gyakorlati próbák igazolhatták be, hogy nagy reményeink az új Forddal szemben nem voltak túlzottak.

Mindenekelőtt két körülmény szolgál a Ford-kocsi és annak tulajdonosa javára, ezen két körülményből magyarázható meg a nagy teljesítmény és az alacsony ár:

1. A Ford-anyag oly magas értékű, hogy a kocsi súlya a motor teljesítményéhez képest

Mit teljesít az új Ford?

1. A Startpróba

Ford legmagasabb értékelés.

2. Startpróba teljesítménypróbával egybekötve

Ford egyedül legmagasabb értékelés. Rekordidő az összes versenyzők és osztályok felett: 58 mp. Utána következő legjobb idő 1 p. 27 mp.

3. Terepverseny

Ford legmagasabb értékelés.

4. Gyorsulás átkapcsolásnál

Ford egyedül legmagasabb értékelés. Minden versenyző és osztály előtt Fordé az első, második és harmadik legjobb idő.

5. Lassúsági verseny

Ford egyedül legmagasabb értékelés.

6. Gyorsulás direkt menetnél

Ford egyedül legmagasabb értékelés. Az összes versenyzők között és osztályokban a leg-rövidebb idő (154 méteren 10 km-ről 60 km-re felfokozott sebesség).

7. Fékpróba

Ford egyedül legmagasabb értékelés.

8. Hegyi verseny

Ford egyedül legmagasabb értékelés. Az összes Ford-kocsik valamennyi versenyzőt minden osztályban megelőztek. Ford első, második, harmadik és negyedik a nagyon nehéz Neue Schlesische Baude-n.

9. Meredekúti rekord

Az Eiffelre vezető híres meredek pályán Ford 54 perces idejével abszolút rekordot állított fel.

10. Üzemanyagfogyasztás

Ford a legkisebb üzemanyag-fogyasztású volt a hengerűrtartalomra vonatkozólag. A 13/40 sportkupé csak 9'8 litert fogyasztott 100 kilométeren.

11. Gyorsasági verseny

Ford legmagasabb értékelés

FORD

sokkal kisebb lehet, mint bármely más automobilnál.

2. Fordnak a felhasznált nyersanyagoknál nem kell más részére közbenső nyereséget leadnia, mert Ford maga gyártja a nyersanyagokat, maga szállítja azokat és maga dolgozza fel.

Azokról a teljesítményekről, melyeket az új Ford az említett versenyen felmutatott, minden érdeklődő minden új típusú Ford-kocsinál meggyőződhet.

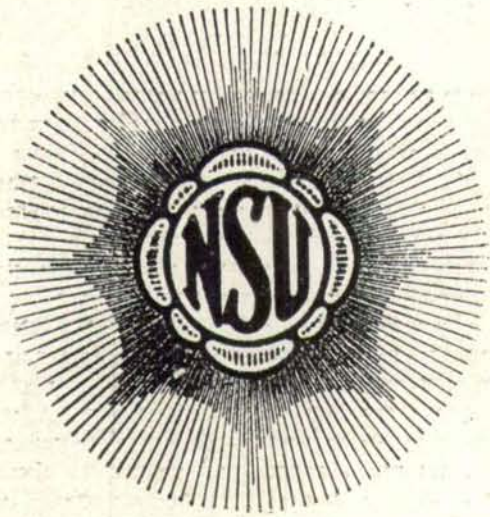
Próbálja ki a kocsit és meg fogja látni, hogy úgy szalad, mint egy nagy kocsi és olyan gazdaságos az üzeme, mint egy kicsié.

Az új Ford az ADAC hivatalos versenyén a legmagasabb kitüntetéssel, a nagy aranyérmel, mint első díjat nyerte el. Ahogy a Ford-kocsi az egyes próbáknál rekordokat állított fel, amelyeket semmiféle nagyobb vagy drágább kocsi sem tudott elérni, az a szakember előtt többet mond, mint minden szép szó. Mellékelten felsoroljuk a pusztá tényeket.

A győzelmes Ford-kocsi normális szériakocsi volt, mint a többi Ford-kocsi, melyet nálunk láthat és amelyek sok ezerszám hagyják el naponta a gyárat. A versenyben résztvevő kocsin semmiféle, még a legkisebb változtatás sem történt.

Bemutatja az **Automobil és Traktorkereskedelmi Rt.**

Budapest, VIII., Rákóczi-út 19. szám. Telefon: József 460-38, 428-40



A legjobban terjedő német márka!

1 és 2 hengeres 250-500 kcm-es
túra- és sportmotorkerékpárok

6/30 HP hathengeres, 4-5 üléses
automobilok 5^o/o-os luxusadóval

Elpusztíthatatlan minőség!



Pneumatik Árusító r.-t.

Budapest, VI., Andrásy-út 27.
Telefonszám: Teréz 134—78.

ZENITH KARBURÁTOR

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



Zenith karburátorokkal voltak a White-kocsi
Liberty-motorjai felszerelve

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

AZ ALLIGATOR CARWOLING OIL

AZ AUTOMOBILISTA ÉS MOTORKERÉK-
PÁROS IDEÁLJA

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

LUXUSMINŐSÉG!
NORMÁLÁRAK!



CSILLAGHY és Társa
MŰSZAKI KERESKEDELMI TÁRSASÁG
BUDAPEST, VIII., KISFALUDY-UTCA 7
TELEFON: JÓZSEF 441-44

Kérjen ingyen mintát! Tegyen kísérletet!

A Német Sportkocsi Grand Prix

Abszolút győztes: Carraciola (Mercedes-Benz) — A 3 literes kategóriát gróf Brilli Peri (Bugatti), az 1'5 literest Simons (Bugatti) nyerte — Leggyorsabb kör: Carraciola (Mercedes-Benz) — Junek (Bugatti) halálos balesete — Óriási közönség

Az Automobil-Motorsport" saját berlini tudósítójától.

Az egyébként elhagyott és meglehetősen nehezen megközelíthető Eifel hegyvidék meglevenedett. Adenau és a környező kisebb falvakban nincs egy talpalatnyi szabad hely. Amerikaiak, angolok, franciák egész serege. A kocsik ezrei állanak libasorban a jelen leghíresebb versenypályának, a Nürburgringnek bejárói előtt. Tökéletes organizáció, igazi német alaposág. Mindenki a helyén van, minden megy a maga rendjén. Az egész Eifel mintha meglevenedett volna. Még nincs 8 óra és máris elviselhetetlen a meleg. Az autók ezrei weekendszerűen parkíroztak a szabadban, ami ezúttal a kitűnő időjárási viszonyok mellett pompás élvezet volt. Az ügyes parasztok ki is használták a helyzetet. Óriási kannákból árulják a frissen fejt tejet és a ropogós friss zsemlyéket. A pálya belsejében lévő parkírozó helyeken kilenc órára már a tízezret is meghaladja a kocsik száma. A világ minden tájáról összesereglett autótábor. Amerikai dollárkirályok batárszerű hatalmas kocsijaikkal. A legtöbbje 2 személyes, de azért a hengerűrtartalma megvan az öt liter. A németeknek ezúttal nemcsak a terminussal, hanem az idővel is óriási szerencsésük volt, úgy hogy csaknem minden idegen, aki ezidőtájt Középeurópában időzött, a Nagy Díj napjára időt szakított magának, hogy tengeri, vagy szárazföldi üdülését megszakítva, egy pár napot töltsön a kies Eifel erdőrengetegei és középkori várromjai között épült Nürburgringen.

A Nürburgringnek még a fennállása óta ilyen napja nem volt. A tribünök teljesen megteltek és már reggel 10-kor több mint 10.000 személyautó a világ minden tájáról állott felsorakozva a parkhelyeken. Maga az a tény, hogy a híres Bugatti-team a mai legjobb gyári vezetőkkel Chiron-al, Brilli Perivel, az örökké ifjú Minoiával és másokkal teljes egészében megjelent a Nagy Díj startjánál, hogy felvegye a versenyt az abszolút győzelemért a világhírű Mercedes-Benz vezetőkkel, attrakcióvá avatta a versenyt. Az új SS-Mercedes-Benzek hatalmas 7 literen felüli kompresszoros motorjaikkal ezúttal időben kifejezve, nagy fölényrel verték az aránylag kis hengerűrtartalommal rendelkező Bugattikat. A Mercedesek fölénye főleg a hegymenetekben domborodott ki, ahol az erős motor játszi könnyedséggel vitte fel a súlyban hatalmas német sportkocsikat. Egyébként a németek váltott vezetéssel futottak, ami ugyan a kocsik rovására nem írható, csupán annak a bizonyítéka, hogy a Bugatti-menők hétről-hétre versenyezve óriási tréninggel bírnak. A németek közül még Carraciola sem bírta ki az öt órát. Viszont felemlítésre méltó, hogy a Mercedes-Benzek mindannyian, minden defekt nélkül érték a célba, ami korántsem volt mondható a Bugattikról, melyeknek táborá alaposan megrostálódott a nehéz és a gépeket borzasztóan igénybevetett versenyben. Egyébként mint kiderült, a francia kocsik borzasztóan szenvedtek a folytonos gyertyadefektek

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

NORTON

Dr. FELEDY PÁL 400 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., Andrássy-út 67.

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

miatt, ami a Nürburgring karakterisztikumában rejlik. Ugyanis a hosszú, erősen lejtő egyenesekben a kocsik nem mehetnek teljes tőrásban, mert az egyenesek végén rendszerint erős kanyarok következnek, ami azután sokszor a motorral való fékezést tette kívánatossá. Ilyenkor azután mi sem könnyebb, mint a felvert olaj által képződött gyertyazavar. Ez az eset a Targa circuitjén, ahol a motor a folytonos erős munkában állandóan dolgozik, nem igen következhet be. Ezzel szemben a Mercedes-Benzek nagy súlyuknál fogva a pneuk miatt szenvedtek sokat, amit még a Nürburgring gumievő talaja is tetézt. A verseny egyébként igen szép és élvezetes volt, bár a németek fölénye az abszolút győzelemre már az első körökben biztosnak látszott. A versenyt egy sajnálatos bal eset zavarta meg. A híres Junek asszony férje, Viktor Junek 2 literes Bugatti Sportkocsijával a Breitscheid-i hajtűfordulóban felborult és azonnal meghalt. Mechanikusa könnyebb sérülésekkel menekült. Az eset következtében a cseh versenyzők Urbán Emerich (Talbot) és dr. Bittmann (Bugatti) azonnal kiálltak a versenyből.

Tíz óraker szokatlanul erős napsütésben startolt az első csoport. Öt Mercedes-Benz és egy Bentley. Három perces időközökben indították azután a második csoport 12 és a harmadik csoport 16 kocsit. Rövid várakozásteljes szünet után feltűnt a látóhatáron Caracciola hatalmas Mercedese, szorosán követve a márkatársaitól. A Bentley hátramaradt. A második körben Walb (Mercedes-Benz) az egyik kanyarban kiszaladt és a versenyt feladni volt kénytelen. A második és harmadik csoportban Chiron és Simons (Bugatti) vezettek. Caracciola közben állandóan fokozza iramát annyira, hogy a negyedik körben hatalmas térelőnyvel vezet a mezőnyt. A NAG-vezető Medersohn és a Soocial-vezető Marendaz

olaj, illetve pneudefekt miatt kiállanak. Heusser (Bugatti) kardándefekt folytán, Mombereger (Bugatti) vízpumpa-defekt folytán voltak kénytelenek kiállani, míg Bischoff (Chiribiri) kocsija kigyulladt és porrá égett. A harmadik csoportban az Amilcar-vezető Prinz kényszerült a versenyt egy túlgyorsan vett kanyar következtében feladni. A második csoportban ekkor már Brill-Peri (Bugatti) ragadta magához a vezetést, míg a harmadik csoport élén a hajdani motorkerékpárversenyző Burggaller (Bugatti) feküdt. Ezután történt Junek szerencsétlensége, melyről olvasóinkat már részletesen értesítettük. A haláleset hírére földijei Urban és dr. Bittmann azonnal kiálltak. A verseny derekán Kimpel leváltatta magát és helyébe Rosenberger ült. Caracciola a 11-ik körben gumidefektet folytán sok időt veszít, úgy hogy a vezetőhelyet most Merz foglalja el. Ezután egy erős harc következett, a három Mercedes-Benz-vezető Merz, Rosenberger és Caracciola között, melyből végül is Caracciola került ki győztesként. Közben Kalnein (Bugatti) hiba folytán kiállani volt kénytelen. A 14-ik körben Caracciola átadta helyét Wernernek, aki a gépet dicsőségesen célba is hozta. Második és harmadik helyre Marz, majd Walb és Rosenberger által vezetett Mercedes-Benz kocsik kerültek. A II-ik csoportban Brill-Peri (Bugatti), a III-ikban pedig Simons (Bugatti) vitték el a pálmát.

Eredmények a következők: Táv 509 km. 3000 km. felül: 1. Caracciola és Werner (Mercedes-Benz) 4:52:24.4. Átlagsebesség 103.900 km. 2. Ottó Merz (Mercedes-Benz) 4:56:2.4. 3. Werner és Walb (Mercedes-Benz) 5:04:23.6. 4. Kimpel és Rosenberger (Mercedes-Benz) 5:06:29.2. 5. Birkin (Bentley) 5:25:28.4. — 3000 km-ig: Táv 509 km. 1. Brill-Peri (Bugatti) 5:05:16.8. Átlagsebesség: 87.504 km. 2. Chiron (Bugatti) 5:17:26. 6. Minoia (Bugatti) 5:23:08.8. — 1500 km-ig. Táv 509 km.: 1. Simons (Bugatti) 5:42:42.2. Átlagsebesség: 79.100 km. 2. Kersting (Bugatti) 6:02:01.2.

Németország Nagy Díja!

A világ legnehezebb automobilversenypályáján
a Nürburgringen folyt le 1928 július 15-én.

HATALMAS

CONTINENTAL

SIKEREK.

Győztes : Carraciola

2-ik Merz

3-ik Werner-Walb

5-ik Kimpel-Rosenberger

BENZ-MERCEDES

BENZ-MERCEDES

BENZ-MERCEDES

BENZ-MERCEDES

mindannyian **CONTINENTAL** abroncsokon érték el győzelmüket.

Leggyorsabb kör: Carraciola (MERCEDES-BENZ) futotta
CONTINENTAL-on 111'6 kilométeres átlagsebességgel.

A szeleprúgó

Irta: ifj. Fekete Géza

— A délelőtti nap melegedő sugarai kellemes fényrel ragyogják be a szoba sívár falait, előnyös megvilágításba helyezve a földön heverő cigarettavégeket. Eltekintve a fentemlített napsugártól a szoba jelenlegi képe erősen emlékeztet a tatárdúlásra.

— A szoba sarkában kényelmetlen, de kopott karosszékben egy ifjú ül. Az elszórt cigarettavégekből arra következtethetünk, hogy az ifjú gondolkodik, az összekócolt hajból viszont megállapíthatjuk, hogy a gondolkodás nehezebbre esik. Mindezekből pedig könnyen kiszámítható, hogy ez az ifjú én vagyok.

— Tehát amint ott ülök és a délutáni programmon elmélkedem, hirtelen heves kopogtatás rezzent fel nyugalmamból.

— Szabad!

Az ajtó kinyílik és a keletkezett résen Laci barátom ijedt arca mered rám.

— Szervusz!

— Szervusz!

— No, mi baj?

— Öregem, bocsáss meg, hogy ilyen korán zavarlak, — kezdi Laci barátom, — de a dolog sürgős. Egy kéréssel jövök hozzád.

— Tegnap adtam ki az utolsót, — siettem a válaszal.

— Mit?

— Pengőmet!

— Eh, nem pénzért jövök. Sokkal fontosabb annál. Ugyanis tegnap elkértem egy napra Bandi motorját és képzeld, eltörött az egyik szeleprúgó.

— Fogadd gyászkeretes sajnálkozásomat.

— Ne viccelj, hanem segíts rajtam.

— Kérlek! Rozzant kanapém rúgói ezennel rendelkezésre állanak.

— Elég a humorizálásból. Arra akarlak kérni, hogy gyere velem. Vegyünk egy másikat.

— De miért éppen hozzám jössz? — kérdeztem csodálkozva.

— Mert te értesz hozzá valamit, te írni is szoktál — válaszolta barátom, miközben utolsó cigarettámat szájába, lábait pedig az asztalra rakta.

— Ime az irkálás átka, gondoltam. Az Isten nem ver bottal. Ez a boldogtalan most azt hiszi, hogy tanszékem van az egyetemen. De nem lehet kiábrándítani, mert akkor vége a renomémnak a fiúk előtt. Lesz ami lesz.

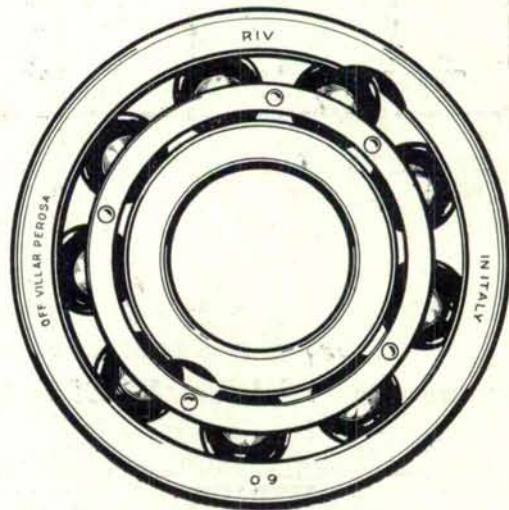
Elindultunk.

Utunk először is (böles belátásom szerint) a képviselőbe vitt, melynek elegáns portálja a vevők százait volt hivatva odavonzani. Az ablaktábla mögött két gyönyörűen zománczott motorkerékpár hivalkodott. Szorongva léptünk be. Bent hihetetlen pompa. A sarokban kényelmes bőrfotelek, dohányzóasztal, perzsaszőnyeg, bronzszobor és hanyag eleganciával elszórt prospektusok. Mégis ami figyelmünket legjobban megragadta, a gépirőkisasszony volt. Esküszöm, hogy rövid életemben ennél csinosabb gépirőkisasszonyt nem láttam. Szerencsére a jobbik nyakkendőm volt rajtam és így minden meggondolás nélkül érdeklődtem a főnök úr holléte felől.

— Rögton küldöm, — hallatszott a szirén szava és

RIV gördülő csapágyak

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



Dezérképviselő:

SZILÁRD BÉLA

VI., Nagymező-utca 15. sz.

(A Fővárosi Operettszínház mellett)

Telefon: 253-34

egy perc múlva a főnök úr megvesztegető mosollyal előttünk állott.

Kölcsönös bemutatkozás.

— Kérem szépen, kezdtem mondókámba, lenne olyan szíves . . .

— E márka, melyet cégünk képvisel, a legelsőrangú — vágott szavamba a direktor meggyőző hangon. — Uraságtoknak halavány ibolyaszínű fogalmuk sincs, hogy ez a márka külföldön milyen népszerűségnek örvend.

— Én is igen örvendek, folytattam, de én . . .

— Tudom, mit akar mondani Uraságod, replikázott vissza, de állítom, hogy e váz mintha egyenesen a magyar utakra készült volna. Stabilitása csodálatos, egyenesen csodálatos. Garantálom, hogy egy év múlva több száz fog szaladni Magyarországon.

— Elhiszem, hanem . . .

— Pardon, hogy közbevágok, — dumált rendíthetetlenül tovább a szép portale tulajdonosa, — értem, értem. Urságod magas ember, mindamellett százat egy ellen, hogy kényelmesen elfér rajta. Micike — fordult a gépirő angyalhoz, mutassa meg, üljön rá.

Micike ráült az egyik gépre.

Mondhatom, hogy bájainál már csak szoknyája rövideje volt nagyobb. Ha pénzem lett volna talán az egész képviseletet megvásárolom. Természetesen Micikével együtt.

— Ugy-e, fordult hozzám pár pernyi bámulás után a főnök úr, ugy-e tökéletes?

— Igen, csodálatos, de én . . . nem akarok motorke-rékpárt venni, suttogtam.

— Mi? Micsoda?

— Én egy szeleprűgöt bátorkodok kérni ugyanezen

márkájú gépre, mert az első eltörött.

— Ja úgy! Az más! Hangja fagyossá vált. Azzal nem szolgálhatok, az nincs. Mi csak komplett motorokat árulunk, de alkatrészekkel nem kufárkodunk.

— De uram, egy képviseletnek . . .

— Képviselet így, képviselet úgy, csak nem gondolja, hogy aki nemes vadra vadászik, egy hitvány madárral, mondjuk egy öreg varjúval megelégszik. Apropos! Öreg varjú! Micike telefonáljon a feleségemnek, hogy ma későbbben megyek haza ebédelni. Jó napot!

A jó napot nekünk szolt, úgylátszik a kihallgatás végett ért, mert a főnök úr is a belső termék felé lépdelt. Mi, Lacival szomorúan távoztunk, még egy búcsú pillantást vetve a gépirőkisasszonyok gyöngyére. A tündér rám sem nézett. Mégis jobb lett volna a rosszabbik nyakken-dőmet felvenni.

— Na nekem befütyültek, kesergett Laci az utcán. Mit csináljak. Így nem vihetem vissza a gépet, mert Bandi lelő. Mit gondolsz, hol lehetne még érdeklődni?

Nem volt más választék. Ha a képviseletnél nincs, akkor már csak a javítóműhelyek jöhetnek számításba, azután pedig a kanapém.

Gyerünk a javítóműhelyekbe.

Ezeket már nem részletezem. Minek? Egyikből ki, a másikba be. Mindegyikében félórai keresés. Az olajos ládákat elének rakták, hogy kotorásszunk bennük, mert ők nem érnek rá keresgélni. Tiszta szarvasbőr kesztyűm olyan lett, mintha utcákat aszfaltoztam volna benne. Össze-vissza taszigáltak bennünket. A forrasztólámpával majdnem kiégették Laci barátom szemét, szerencsére az egyik üvegszem. (Mától kezdve üvegszemet hordok, azt legalább nem tudják kiégetni.) Mindenütt azt sütötték



SCINTILLA mágnesek biztonsága a Junkers Műveket is arra készítette, hogy a BREMEN motorját egy SCINTILLA mágnessel is ellássák. A „DÉL KERESZTJE“, mely Kaliforniából Brisbane (Ausztrália) 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, Ducellier, Soubitez stb.

mágnesek, dinamók, indítómotorok, akkumulátorok

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

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

ki, hogy az egy speciális szeleprugó. Tanácsokat is adtak, többek között, hogy írjunk a gyárnak, talán küldjünk egyet, vagy, hogy vegyünk egy ugyanilyen motort, azután szereljük át a rúgót. De ez már sok volt. Sürgősen távoztunk, mert ezután már csak az jöhet, hogy vegyünk meg a gyárat.

Kétségbeejtő helyzet.

Hát nincs e honban olyan hely, ahol egy törött alkatrész azonnal pótolható?

Hát nincs e honban olyan hely, ahol egy olyan vevővel is udvariasan bánnak, aki öt pengőn alul vásárol?

Keztem már én is dühbe gurulni, bár engem nem nagyon érdekelt a dolog, azonban látva, hogy ez mind hiábavaló, visszagurultam a dühből s azonnal fagyos közönybe estem. Itt legalább nem volt melegem.

Benézve néhány varrógép és játékkereskedésbe, hazafelé ballagtunk, amikor Laci rájött, hogy ő éhes. Bravó! Végre valami, amit nem kell olajos ládáknak keresni. Együnk valamit, mert ebédet már úgysem kapunk. Jó! De mit? Azonnal kasszát csináltunk és rájöttünk, hogy a szeleprugóra szánt pénzt leszámítva az a bizonyos templom egere hindu maharadzsa hozzánk képest. Gyomrunkon már csak a szeleprugó segíthetett. Leülve egy padra gondolkozni kezdtünk. Szeleprugó nélkül megél az ember? Meg! Evés nélkül megél az ember? Nem! Ez az! Életben maradásunk és a rúgó megvásárlása között a kapcsolat tehát nyilvánvaló. Ha megvesszük a rúgót és meghalunk, nem lehetünk többé hasznára az emberiségnek. Viszont, ha életben maradunk, akkor az emberiség dicsőségére válunk és egyben megvehetjük a szeleprugót. Sokáig haboztunk, míg végre győzött bennünk az embertársaink iránt érzett szeretet és... a péknél vettünk négy zsömlét, majd betérve a legközelebbi henteshez 10

deka sonkát vásároltunk. Míg a sonkát szeletelték szóba elegyedtünk a tulajdonossal.

— Uraságod az előbb valami motorról káromkodott, fordult elkeseredett barátomhoz a derék hentes, talán van motorja?

— Nincs.

— Úgy uraságod boldog ember.

— Miért?

— Mert én elkövettem azt a baklövést, hogy motort vettem a fiamnak. Tegnapelőtt úgy összetörte magát és a motorkerékpárt, hogy alig tudták összeragasztani.

— A motorkerékpárt?

— Nem a fiamat. A motort már csak Isten különös csodája tudná használható állapotba hozni.

Hah! Egy gondolat cikázott végig agyam tekervényein.

— Láthatnánk azt a motort? — fordultam a mesterhez.

— Ha nagyon kíváncsi rá. Ott áll, azaz fekszik a szemetesláda mellett az udvaron.

Zsebembe gyömöszölve a sonkát, egy ugrással az udvaron termettem. Érzésem nem csalt. Ugyanaz a márka volt, ami a Bandié, és... szeleprugó épségben büszkélkedett a roncsoson. Hozsánna! Ez igazán a menybéliek játéka. Hálaadó imádságot mormogtam. Amikor félre néztem, láttam, hogy Laci mellett térdepel egy adag borjúbélben, de mit törödtünk mi azzal. A rúgó megvolt.

Öt perc múlva a szeleprugóval, 10 deka sonkával, 4 zsemlével és két erős elhatározással távoztunk.

Az első, hogy a fenmaradt pénzt testvériesen megosztva sörbe fektetjük, a második pedig, hogy mátol kezdve alkatrészekért mindég a hentesüzletbe megyünk.

FABRIQUE NATIONALE

a világrekordgép

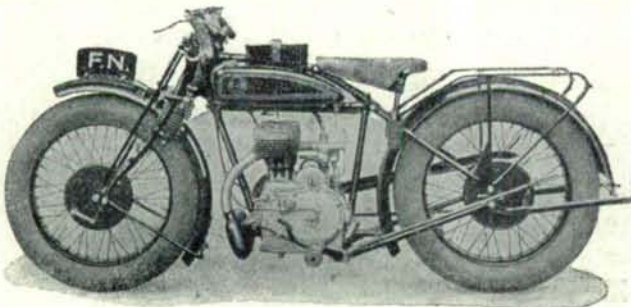


LIEGE. BELGIQUE.

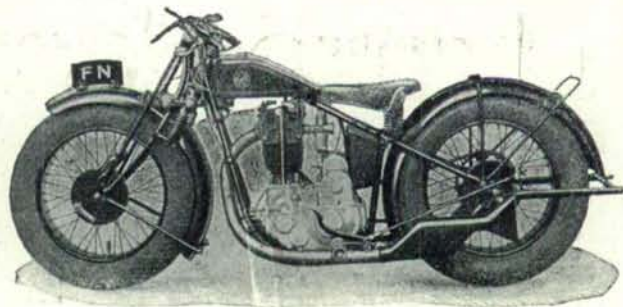
a világrekordgép

VILÁGREKORD

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



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



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

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

18 havi részletre azonnal szállítható!

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

Az 1928. évi
 csehországi TOURIST TROPHY
 németországi NAGY DIJ és
 belga GRAND PRIX
újabb kategória-győzelmeivel a

DKW

**motorkerékpárok
 ismételten igazolták abszolút
 fölényüket és kiválóságukat.**

206 cm ³ ára	--- --	1150.—
250 cm ³ ára	--- --	1400.—
300 cm ³ ára	--- --	1540.—
500 cm ³ ára	--- --	2000.—

Vezérképviselet:

„ORBIS“

MŰSZAKI RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

Budapest, V., Kossuth Lajos-tér 4. sz.

Telefon: Aut. 272-09 és 36-52.

Fiókok: Szeged, Győr, Miskolc, Debrecen, Pécs.

Hírek

Következő számunkban kimerítően hozzuk a félévi magyar automobil- és motorkerékpárstatisztikát. Legtöbb motorkerékpárt a PUCH-, legtöbb automobilt a STEYR-képviselet adta el.

A „Benzit-szappan”. A Hangya Ipar R.-T. a napokban kipróbálás céljából néhány darab Benzit-szappant bocsátott rendelkezésünkre, azzal a megjegyzéssel, hogy a Benzit-szappan mindennemű piszkot, olajat, zsírt, könnyen lemos a kézről. Szerkesztőségünknek volt alkalma a szappant kipróbálni és ez alkalommal kiderült, hogy a szappan tényleg könnyen leold mindennemű olaj- és zsírpiszkot, ami az autó vagy motocykli tisztítása és esetleges defektek javítása közben a kézre ráakad. A szappannak nagy előnye a többi kézmosószerezettel szemben, hogy egy kemény darab anyag, mely tehát nyomás vagy rázás következtében nem folyik vagy kenődik szét. Ajánljuk a szappant olvasóink figyelmébe.

500 kcm-es Puch. Mint már régebbi számaink egyikében megírtuk, a gráci Puch-gyár kihozott egy négyütemű, JAP-motorral beépített 500 kcm-es modellt. Nemrég alkalomunk volt a budapesti lerakatonál megtekinteni egy 500-as Puchot. Igen erős vázépítés, két hatalmas spirálrúgóval ellátott villa, nyereg, állítható kormány, kényelmes, sajátgyártmányú nyereg és széles sárhányók jellemzik a gépet. Különösen szép megoldást mutat az első lánc tokozása, mely egy teljesen zárt alumíniumszekrényben, olajfürdőben jár. Külön ügyesen elhelyezett tárcsa szolgál egy esetleg felszerelt „kis Bosch“-világítóberendezés dinamójának meghajtására. A motor egy normál 85,5 mm furatú és 85 mm löketű, 490 kcm-es állószelepes JAP, a henger mögött elhelyezett mágnessel. Az egész gép rendkívül előnyös benyomást kelt és méltán sorakozik az eddig ismert legjobb 500-as modellekhez.

MÉRAY motorkerékpárok,

most az 1928. évi Guggerhegyi verseny serpentinjein 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.

Zamecsnik Gyula tervbevett útja az Európa Grand Prix-re, sajnos, elmarad. A gyár értesítette Zamecsniket, hogy a részére készítenő királytengelyes gép a kért dátumra nem lehet készen. Zamecsnik Gyula startját maga a Motosacoche-gyár erőltette, melynek vezetőemberei próbakört futtattak Zamecsnikkel Genfben, melynek eredménye egyenesen szenzációs volt. Sajnos, a technikai okok felforgatják a terveket és így Zamecsnik Gyula ezen a nagyjelentőségű versenyen még nem képviselheti a MAG színeket.

A Rotholz Frigyes „Indian” vezérképviselőt augusztus 1-en új hazába költözik. Az Indian-ok ezentúl az Andrássy-út 62. szám alatt lesznek kaphatók. Itt emlíjük meg, hogy a cég megszerezte a kituno olasz kiskocsik, a „SAM” képviselőt. A SAM (Legnano-Italia) egy 62/90 lúrat-löketu, 1098 cm nengerűrtartalmu kiskocsi, mely tipikusan közepes és rossz utakra van konstrualva és a kiséber (ügyvéd, orvos, kereskedő) számára készült. Típusait a képviselőt már 6000 pengőtől tudja adni, ami egy vízihűtéses, négyengeres kiskocsinál határozottan olcsónak mondható. A SAM egyébként nehéz versenyeken is bebizonyította kitünőségét, amennyiben 1925-ben megnyerte kategóriáját a Coppa delle Alpi-n, 1927-ben Italia Nagy Díjában és a 24-órás Monza-versenyben is győzött a kiskocsik között. A SAM-kocsik első példányai már láthatók lesznek az Andrássy-út 62. szám alatti kiállítási helyiségben.

78.000 kilométert futott Whippet-autó. A ma nap alkalmunk volt egy 78.000 kilométert futott Whippet-kiskocsit látni. A kocsi, mely annak idején a tenyészállatvásáron is ki volt állítva (akkor 60 ezer kilométerjével), a budapesti Kovacs és Heller cég tulajdona. A kocsit utazók használják vidéki propagandájuk közben, sokszor a legelhanyagoltabb vidéki utakon. Elmondhatjuk tehát róla, hogy a magyar utakon tette le a vizsgát és állta végig a 78 ezer kilométert, ami nagy szó. Hasonló négyüléses Whippet-automobilok ára 6350 pengő.

Sok szó esik szakkörökben egy kocsit életartamáról. Bizony halljuk sokszor, hogy X. Y. kocsit 350.000 kilométert futott, vagy hogy a másik már 130.000 kilométerig vitte. A rekordot, amit eddig hallottunk és láttunk, egy Fiat és egy Steyr tartja. Előbbivel Rómában találkoztunk a katakombáknál. Egy csukott 501-es Fiat-taxi volt, melyről soffitörzés írásban bizonyította, hogy 1 millió 50 ezer kilométert futott meg a mai napig. A másik nagyteljesítményű kocsit a Wörthi-tó mellett láttuk, ugyancsak bérautós kezekben, egy régi típusú nagy Steyr képében. A kocsit 770 ezer kilométert futott. Mikor alkalmunk volt látni, akkor is kirándulótársaságot cipelt, mely hét személyből állott. A kocsit gazdája, egy jóképű, pörgelalapos osztrák büszkén jelentette ki, hogy sokszor van útja mostanában is a Katschbergen és más nehéz hegyutakon keresztül és kocsija ma is fényesen húz. Ezzel szóval sokat bírnak a kocsik, csak jól kell őket kezelni és vigyázni is kell egy kicsit rájuk.

Az új Ford aránylag a legsebesebb amerikai kocsit. Alkalmunk volt a ma nap egy nyitott Fordot megfigyelni a Balatonról való hazatérünkkor. Elmulván az eső, egy pár percre megállottunk, leereszteni az amerikai tetőt, amikor mellettünk elrobogott egy új, nyitott Ford. Mikor újra startoltunk, már 3-4 kilométer választott el egymástól. Gyors, kitünő átlagtartó Bugattikkal üldözöbe vettük a Fordot és állandó 2500-as fordulatszám mellett, ami 83,5 kilométeres sebességnek felel meg, próbáltuk újra megközelíteni. A sebesség azonban nem bizonyult elegendőnek, a Ford így határozottan gyorsabb volt. 3000 fordulát (99 km) volt szükséges, hogy a kocsit megközelítsük és utólérjük, de ez sem történt egyszerre, úgy hogy nézetünk szerint az új



DOUGLAS

VÉNZET

mindent

Vezérképviselői
VI. kerület,
Podmaniczky-
utca 18.

Ford feltétlenül mehetett 90-95 kilométert, ami kolosszális teljesítmény egy hasonló kocsitól. Az új Ford egyébként a közelmúltban a német ADAC által a Nürburgringen rendezett gazdaságossági próbákban a legjobb teljesítményt érte el. Az új Ford úgy hegybírási, mint sebesség, accelerálás, fékezés tekintetében a résztvevő kocsik között a legjobbnak bizonyult, sőt fogyasztás tekintetében is a minimumot tudta felmutatni, ami egy amerikai kocsinál nagy szó.

Könnyen váaszthat a motorbiciklista és kerékpáros, ha új, megbízható abroncsokkal akarja gépét felszerelni. A Continental-abroncs mindig vezető márka volt, amely a gyártási módszerek tökéletesítésével megtartotta korábban megszerzett pozícióját.

A Continental Hannover, a legnagyobb gumigyarak egyike, gyárt mindenféle gumiarut. A fő gyártási ág az autó- és motorkerékpár-, kerékpár-, teherautóabroncs és tartozékainak készítése ezek mellett műszaki és orvosi cikkeket (gumicsővek minden célra, szállítószalagok, hajtószíjak, melegítőüvegek, fecskendők), sportcikkeket (tennisz- és játéklabdák, futballgumik, stb.), valamint fürdőcipőket és gumisarkot is gyárt. A gyártmányok ezen felsorolása kiegészíthető volna, de helyszűke miatt ettől el kell tekintenünk. A „Continental” név és védjegy, az ugró ló, az egész világon ismertek és szavatolják a legjobb minőséget.

A Continental, mely egyike a legnagyobb abroncsgyaraknak, nem kímélt sem költséget, sem fáradságot, hogy Németország legnehezebb és kanyarokban gazdag versenyútvonalán, a Nürburg-pályán, tudományos alapon tanulmányozza a normális meretezésű abroncsok teher- munkabírását. Ezen kísérletek kiegészítése képen azok az országúti próbák tekinthetők, melyek a Bonn-Koblenz-Trier-háromszög színpadonvaló hegyútjain végeztek. A kísérleti eredményeket felhasználták a „Continental 1928”-nál és ezáltal szolgáltatást tettek a fogyasztóközönségnek is.

11.000 munkás és alkalmazottja van a Continentalnak. Ezek nagy része tapasztalt szakember, kiknek a legjobb minőségű nyersanyagot kell feldolgozniuk. Gondosan kipróbált gumikeverékek és bevált gyártási módszerek garantálják az előállított gyártmányok kifogástalanságát. Nem egyéb tehát, mint természetes következmény, ha a vevők bizalommal vannak a legújabb és világszerte elismert „Continental 1928” iránt.

Hogy milyen nehéz ma Magyarországon dolgozni, arra legyen példa a következő eset: Szerkesztőségünk az utóbbi napokban állította össze a különböző, Budapesten képviselt motorkerékpárok ártabelláját, a megfelelő tudnivalókkal egyetemben. Szerkesztőségünk egy tagja motorkerékpárján felkeresi az Isten hatamögött lévő Madách-utcában a P. & M. motorkerékpárok képviselőt, hogy a szükséges adatokat beszeresse. — Itthon van Burghardt úr? — Burghardt úr, sajnos, nincs itthon! — volt a rövid válasz. — Akkor talán Ön is tudna segítségemre lenni. Én az Automobil-Motorsport részéről jöttem, az árakat állítjuk össze lapunk következő számához. Talán megtudná mondani nekem, hogy mennyibe kerül a Panther és a Pantherette? — Erre hirtelen nagy formaváltozás és az üzletben levő úr hirtelen bekiabál a mellékheységbe: — Burghardt úr keresik, tessék kérem kijönni! — Hát uraim, így nem lehet dolgozni. Az idő pénz. Hiába kifutni a Madách-utca, azután... azt nem lehet. Németországban ilyen nem lehet látni. Mellesleg megjegyezve, azután az is kiderült, hogy a vezérképviselő a saját maga képviselt két motornak sem a furatát, sem a löketét, sem a hengerűrtartalmát nem tudta. A legjobb eset mégis a Bianchi-képviselőnél volt, ahol a képviselőnek fogalma sem

volt, hogy van királytengelyes Bianchi is. Uraim, így nem lehet üzleteket kötni. Van azonban sok ellentét is. Például Körmeny cégvezető a Reiman-cégnél nemkevesebb, mint húsz Renault teher- és tórákosinak első szóra tudta minden adatát. Nemkevesébe elfújta a Delage adatait is. Példaképen állítjuk őt oda a többi képviseltek vezető pozícióban levő embereinek.

A most lezajlott Német Sportkocsi Grand Prix-ben az új Mercedes-Benz SS állott starthoz. Az SS = Supersport hengerűrtartalma megnagyobbodott lökete révén hét literen felül van és míg az eddigi típus síkálttétellel 165 kilométert garantált, a mostani új motorral 205 kilométeres sebesség elérését teszi lehetővé. Mint hírlík, Carraciola ugyanezen típusnak egy rövid két-személyes alvázával az idei Svábhegyi versenyre is el akar látogatni. Ha ez tényleg valóra válik, úgy a Bugatti-Steyr-Mercedes-Benz-Austro-Daimler-harc a legjobb időért kolosszális küzdelmet fog eredményezni.

Robert Benoist — Bugatti. A molsheimi gyárnak sikerült a multévi világ bajnok Benoist-val megállapodást létesíteni, mely szerint Benoist a Spanyol Grand Prix-ben San Sebastianban egy kétüteres Grand Prix Bugattin áll starthoz. Eszerint Benoist valószínűleg Monzában is Bugatti-színekben fog indulni.

„Europa Touring“. A nemrég alakult Magyar Touring Club, mely most új alapokra fektetve az automobil- és motorkerékpárturizmus előbbvitelét tűzte zászlajára, minden lehetőt megtesz, hogy az ügyet előbbre vigye. A közelmúltban meghozatta a Touring Club Suisse által kiadott „Europa Touring“ című könyvet. A könyv formátuma 15×30 cm., felöleli az egész európai automobil-turiztikát. Kiténő térképek az összes európai országokból, nagy, áttekinthető térképek, a forgalmi szabályok az európai országokban, triptique stb. ügyek. A könyvet szerkesztőségünk is megvette, jól átnézte és a legmelegebben ajánlja azoknak, akik „Európa út“ előtt állanak. A könyv ára 13 pengő, ami ugyan nagy összeg, de tekintetbevéve, hogy a könyv értékes, minden hirdetéstől mentes és kiténő segédmunka, igen megéri. Kapható a Magyar Touring Club Budapest, IV., Deák Ferenc-utca 15. I. emelet.

Az idei Európa Automobil Grand Prix, mely Monzában lesz szeptember 9-én, igen nagysikerűnek ígérkezik. Eddig 4 Talbot és 4 Maserati nevezett, de biztos induló a Delage, az Alfa-Romeo, a Bugatti és hír szerint, még néhány amerikai gyár is. A beavatottak még a Mercedes-Benz startját is biztosra veszik. Mint hírlík, Magyarországból ismét sokan akarnak lerátni, hogy az érdekes versenyt megsejmeljék.

Az alábbiakban közlünk egy esetet, melyből ismét kiviláglik, hogy bizony Balkán vagyunk és hogy nálunk a motorost még mindig nem tartják többre egy közönséges szélhámosnál, vagy betyárnál. Bauer József, az ismert Ariel-exponens, mint ismeretes, szép eredménnyel futotta végig a KMAC túraújtját. Futását semmi incidens sem zavarta meg. A verseny után két héttel azonban két szuronyos csendőr kereste úgy a lakásán, mint képviselati helyiségében, mintha valami gyilkos lenne. Amikor azonban sehohsem találták, annak a gyanujuknak adtak kifejezést, hogy valószínűleg bujdosik súlyos bűnével lelkén. Bauer a vámból hazajövet, megtudva a történetet, elment a rendőrségre. A rendőrségen piszkos és sötétmultú egyének között várakoztatták, akár egy tettenért tolvajt, sőt midőn egyik emberének néhány üzleti utasítást óhajtott adni, ezt a rendőrtiszt kerekén megtagadta neki. Végre egy detektiv elé került, kitől azután megtudta, hogy ő verseny közben egy csikót elűtött és most háromszáz pengő kártérítést tartozik fizetni. Bauer az érdekes újságon roppantul elcsoválkozott és a dolgot természetesen bíróság elé viszi. Tény azonban az, hogy még ha ő ütötte is el a csikót, még akkor sem volna helyén a csendőrség szuronyos felvonulása, még kevésbé pedig az a bánásmód, amelyben a rendőrségen volt

SKF



Zajtalan svéd SKF automobillesapágyak.

Küpgörgős- hengergörgős- és golyóscsapágyak. Az össze „Ford“-csapágyak speciális golyó-csapágyak a Citroën, Chevro et, Buick, Fiat, stb. autókhoz Angol zoll meretű speciális motorkerékpárcsapágyak.

Magyarországi vezérképviselőt:

GREINITZ-PIRKNER

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

Sürgőnyclm :
PIO BUDAPEST
Telefon : J. 102-75
J. 130-38
J. 848

része. Hogy a rendőrség rosszakarató rövidlátása meddig fogja ezeket a nevetséges viszonyokat ennyiben hagyni, azt nem tudjuk, de hogy Romániában előbb lesz ez másképen, az sajnós, de nagyon valószínű.

Ismét szenzációja van a magyar motorkerékpársportnak. Urbach László kilépett a Királyi Magyar Automobil Club kötelékéből. A kilépés oka, hogy a Guggerhegyen a KMAC vezértitkára, dr. Szelnár Aladár, nem a legilletelmesebb formák között tessékelt le a célbírói emelvényről, ahová Delmár Tódor időmérő kérte fel segítségül. Magyarország 1927. évi kétszeres motorkerékpár-bajnoka, úgy látszik, a vezértitkár úr előtt nagyon kis pont lehet. Erre csak az a véleményünk, hogy igazán ideje lenne már, hogy a KMAC berkein belül is megszólaljon már valaki. „Quo usque tandem abutere Catilina patentia nostra.”

Az osztrák motorkerékpár ügetőpályaderbyt három 11 kilométeres futamban rendezték Krieau-ban. Mindhárom futamot Dirlt nyerte Sarolóa gépén 6:57.6, 7:12.6 és 7:06.9 alatt.

A 4380 méteres távon megrendezett Biel-Bözingerberg hegyversenyt ezidén Bättig nyerte svájci Condor (500 km) Divo és Benoist vannak kiszemelve. Az összes kocsi már lenn gépen új 3:44.2 pályarekordot állítva fel. A régi rekordot 3:47.2-vel Ceresole tartotta Harley-Davidsonon.

FORGALMI HIREK

Noblesse oblige

(Egy olvasónk levele.) Fürödni voltam a Dunán. Mire hazafelé vettem utamat, már későn este volt. Lám-pám, szokásához híven, alig égett. A vihar előszele a szemembe kergette a port. Siettem. Utam Óbudán vezetett keresztül. Az utcák kihaltak voltak, mindenki behúzódott a házakba, a közeledő vihar elől. A Lajos-utca közepén gépem leállt. Eleinte azt hittem, hogy kifogyott a benzinem és csak később jöttem rá, hogy a leállásom oka egy gyertyazavar. Nekiláttam a tisztításnak, mert pótgyertyám, sajnos, nem volt. A víz a fülledt melegtől patakokban csurgott rólam és siettem. A gyertya nem adott szikrát. Mégegyszer áttisztítottam, de sajnos, nagy gondosan kiégetni nem lehetett, mert alig volt benzinem. Hiába volt minden igyekezetem, a gyertya nem gyújtott. Motorost láttam ugyan egyet-kettőt, aki mellettem elszárgult, hogy még a vihar előtt haza érkezhessen, de segítséget nem kérhettem. Nem állítottam meg, mért bűnhődjön ő az én hanyagságomért? Megkérdeztem egy arra ballagó öreg embert, hogy hová tolhatnám gépem az éjjelre. Azt mondta, hogy mutat egy helyet. Végigtoltam motoromat a Lajos-utcán, míg az egyik ház előtt megállt az öreg. Majd itten betolhatja. Két biciklista nézte ezt a jelenetet. Az egyik megszólított. Mi baja a gépnek. Mondtam neki, hogy rossz a gyertya. Megkért, hogy megnézhesse a gyertyámat. Neki látott, róla is csurgott a víz, kivette a gyertyát, megpucolta nagyon alaposan. A gyertya nem adott szikrát. Ekkor egy végső kísérletre határozta magát és miközben a por egy sűrű átláthatatlan falat vont közénk és az utca közé, széjjel szerelte nagynehezen a gyertyát. Megint megpucolta, most már kívülről és belülről és a gyertya adott szikrát. Semmit sem szólt, csak egy megelégedett mosoly jelent meg ajkai körül. Bemutakoztunk. A fiatal motor-barát neve Mirkovich Zsigmond. Megköszöntem szívességét és elbúcsúztam. Segíts máson! Tanítsd a gyakorlatlant! Isten is megsegít!

80 pengő — egy forgalmi kihágásért. A tényállás. Lukács Imre Amilcar tûrakocsijával a Rísa Isván-ucaban igyekezett hazafelé Budára. Az úttest szabad volt, de a forgalmi rendőr háttal állott Lukácsnak. Lukács tuikolt, amire a K-rendőr meg sem moccant. Kezei logtak. Lukács erre tovább ment, keresztül a bálványutcai keresztezésen. Ebben a pillanatban a K-rendőr intett a szembe álló másik rendőrnek és Lukácsot a következő percben már vitték is be a kapitányságra. Nem kutatjuk, hogy milyen diskurzus folyt le kettőjük között, nem kutatjuk, hogy ki a hibás, de az, ami következett, az már a jogos kritika tárgyát képezi. Lukács Imrét a rögtönítélő Rona kapitány úr, az V. kerületi kapitányságon 80 pengő, azaz nyolcvan pengő bírságra ítélte. A K-rendőr száma 2005. volt. Uraim, az Isten szerelmére, tudják Önök, mi az a 80 pengő. Nem tudom elhinni, hogy Róna kapitány úr tisztában van a pénz fogalmával. Róna kapitány úr fizetése, nézetem szerint, legfőljebb 400 pengő havontá. Mit szólna ő, ha Lukács úr helyében fizetésének ¼ részét elvonnék tőle, egy lényegében „semmi” forgalmi kihágás miatt. Uraim, több belátást kérünk. Az automobillista nem ellenség, akit meg kell sarcolni. 80 pengő, az 1 millió volt papirkorona. Alkalmunk volt beszélgetni Lukács Imrével, aki tőlünk kért tanácsot, mit tegyen. Mi azt ajánlottuk, fellebbezzen a végletekig. Menjen audienciára a belügyminiszter úrhoz, a főkapitány úrhoz, menjen, ha más nem használ, a Kormányzó Ófőméltóságához. Nem azért, mert bevitték, nem azért, mert elítélték. Lehet, hogy megérdemli. De azért, mert Róna kapitány úr 80 pengőre ítélte el. A főkapitány úr, a belügyminiszter úr belátással bíró emberek. Ők biztosan fogják értékelni tudni, mi az a 80 pengő. 80 pengő ma nagy pénz! Ajánljuk a fenti esetet az illetékesek figyelmébe.

Rövid hírek

Tizenöt év alatt több mint 200.000 darab Villiers motor került forgalomba a wolverhamptoni gyárból. A kis két-ütemű 172—350 kcm. motorok ma egyike a legkedveltebb típusoknak. Nincs még képviselve a kiváló angol HUMBER motorkerékpár Budapesten. Ennek oka, hogy a képviselőt a gyár egy szerződése révén csak Ausztrián keresztül tudja adni, pedig a helyzet az, hogy senki sem szereti a subképviselőket. — Az őszi folyamán a BMW gyár kijön új 750 kcm. ohv. típusával is. A kéthengeres igen nagy erőt képviselő motorkerékpár különösen sidecar versenyekre lesz ki-tünő. — A birminghami Excelsior gyár az idei nagy világversenyeken sorra aratja győzelmeit. A két Crabtree testvér, ahol csak starthoz áll a 250-es, vagy 350-es kategóriában Excelsioron, csaknem mindig az első helyen végez. Legutóbb a francia Grand Prix-ben, a Nürburgringen lezajlott Német Nagy Díjban és a Holland Tourist Trophy-ban győztek a Crabtree-k által vezetett Excelsior-Jap motorok. — Ujabb érdekes márkacseréről írunk sokat az angol lapok. Jimmy Simpson, akinek neve szinte hozzánőtt az AJS gyárhoz, el-szerződött a Nortonhoz. Vele a Norton-team: Bennet, Wood, Craig, Pietro Ghersi nagyon megerősödött. — A személyek-kel kapcsolatos néha az érvényesülés. A Sunbeam már évek óta nem tudott a nagy európai versenyeken győzni. A mult-évi Europa Grand Prixben, a Nürburgringen elért győzelme is csak azért következett be, mert mindenki kiállt és Walker befutott. Most, hogy Walker otthagya a gyárat, a Sunbeam Dodson és mások révén sorra nyeri a legértékesebb trofeákat. — A New Imperial gyár egy 70 mm. furatú, 90 mm. lök-ötű, 346 kcm. hengerűrtartalmú kétkipuffogócsöves mo-dellt hozott piacra. A motor, bár lökete és furata teljesen megegyezik az ismert single-port JAP-el, a birminghami New-Imperial gyárban készül. — H. Le Vack a Brookland 200 Mile keretében New-Hudson 500-as versenygépével két új világrekordot állított fel. A 200 mérföldet (321.800 km.) 152.533 km. sebességgel abszolválta. Ugyanezt a sebességet néhány méter eltéréssel tartotta 2 órán keresztül is. — A Rudge gépek kezdenek határozottan gyorsak lenni. A Né-met Grand Prix-n Graham Walker második, G. E. Nott har-madik, míg C. T. Ashby, akiről minden héten megírják, hogy visszavonul, ötödik lett. — Nemzetközi motorkerékpárverse-nyek szempontjából az augusztus igen sovány lesz. Egyedül egy Brookland Meeting szerepel az európai programon. Szeptember ellenben ismét érdekes és nagyjelentőségű verse-nyekben bővelkedik. 1-én az Ulster Grand Prix, 2-án az ar-pajoni rekordnap és az Osztrák Grand Prix, 4-én az Amateur Angol Tourist Trophy a Man-szigeten és 8-án a Brookland bajnokságok állanak az előtérben. — Uj modelleket hozott a Montgomery gyár. Ezentúl 680 és 750-es kéthengeres sv. JAP-et is beépít. A Calthorpe gyár 350 kcm. királytengelyes modelljét két kipuffogócsövel is forgalomba hozta.

Karosszériaüzem Duco-tényezés

GIRICZ

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

Szakirodalmi szemle

Rovatvezető: Rada István okl. gépészmérnök.

Das Büchlein vom Motorrad von M. Mathys. 109 old., 90 ábra. Schwfres 2.—.

Katechismus für Kraftfahrer von S. Dietl. 143 old., 8^o. Rm. 3.—.

Die Kraftfahrer-Prüfung in Frage und Antwort, von J. Schwaiger. 30 ábra, 124 old., 3. bőv. kiad., 8^o, vászonkötés. Rm. 3.50.

The Motor Car and How It Works by Adm. R. Bacon. Sh. 4.—.

Motoring Without Fears by Earl of Cottenham. 2 sh., 6 d.

Motor Do's and Dont's, by H. Pemberton. 2 kiadás. 2 sh., 6 d.

La Suisse et ses régions limitrophes. Guide de l'automobiliste. Touring Club d. Schweiz, 140 old., 4^o. Rm. 10.—.

Grosse Auto- und Radkarte vom Schwarzwald (mit angrenzenden Gebieten Bodensee, Württemberg, Pfalz, Elsass-Lothringen, Schweiz), 6 színű nyomás, emelkedések, tilos utak, stb. jeleivel, 1:200.000. 62, 5x81, 5 cm, ára Rm. 1.10.

Neue Verkehrskarte von Bayern und der Rheinpfalz, 46 kiadás, 1:800.000, 45x46, 5 cm, ára Rm. 1.10.

Motorradkunde für Fahrer, von Dr. A. Sachs. Autotechnische Bibliothek, Band 84. R. C. Schminde Berlin kiadása, 341 old., 146 ábra, vászonkötés, ára Rm. 5.—.

A szerző, miként előszavában írja, kézikönyvével nem motorkerékpárvezető-iskolát ad, hanem egy könyvet, amely tartalmazza mindazon kérdéseket, amelyek a gyakorlatban únos-untalan felmerülnek s a szakkönyvek éppen egyszerűségük miatt nem foglalkoznak velük. Az így kitűzött cél mellett nem volt könnyű feladat az anyagot összefüggő fejezetekbe osztani. Ennek tudható be, hogy az áttekinthetőséget az egyes részek bő részletezése sok helyen elnyomja.

A könyv három részre van osztva. Az első részben az olvasó megismerkedik a motorkerékpár részeivel, fontosabb tulajdonságaival. A szerző párhuzamot von az automobil, a motorbicikli és a cyclecarok, illetve a tandem és oldalkocsis motorkerékpárok között, kiemelve előnyeiket és hátrányaikat, körülírja, mely esetekben melyik a legalkalmasabb. Megbeszéli az egyes típusok alkatrészbeli különbségeit, ennek meghatározott esetekben előnyét, nagy és világos ábrákon hasonlítja össze a kerékpármotorok, szelepek, porlasztók, vázák, kormányberendezések, tömlők, hajtóművek, stb. tipikus eseteit. A végén összefoglalja a klasszis-gép fontos tulajdonságait. Igen hasznosak az egyes részekhez hozzáfűzött megjegyzései, amelyeket főleg használt gépek vételénél szem előtt tartva, sok hibára rájöhettünk.

A könyv második része „Az egészséges gép” címet viseli. Ez a rész tartalmazza az alkatrészeknek helyes gépi és menés-technikai használatát, úgyszintén azok kezelését. Az egyes alfejezetekben leírja a szerző a helyes porlasztást, gyújtást, áttételváltást, kenést, fékezést és dekompressziót, valamint ezeknek beállítását és kezelését. Különösen érdekes a hatodik fejezete, amelyben összefoglalja a menés-technikai szabályokat és ezeknek szabályozását igen szemléltető terepdiagrammban mutatja be, feltüntetve az emelkedés függvényében az áttétel, gáz, fordulatszám, töltésfok helyes beállítási helyzeteit. Az

utolsó fejezetben a szerző vezérfonalat ad az üzemeltetések összeállítására.

A könyv harmadik része a „beteg géppel” foglalkozik s a különböző „esetek” „diagnózisát, receptjét és kezelését adja”. A javításokhoz szükséges szerszámokat, a hibafelismerés módszereit, a hibajavítás módját, kivételét foglalja össze néhány oldalon.

Miután a megadott adatokat a szerző saját gyakorlatából erednek, mindenki használhatja, legalább is saját tapasztalatainak összehasonlítására.

Der Flugmotor von Dipl. Ing. W. Möller. Teil I. Bibliothek Flugzeugbau und Luftfahrkraft Heft 7., 71 oldal, 46 ábra, Volekmann Nachf. Berlin kiadása, ára Rm. 2.50.

Címe után ítélve, a könyv nem tartozik az automobil-technika irodalmába, tartalma azonban sok olyan résszel bővelkedik, amely az automobilistát is érdekli.

A szerző a repülőgépmotort és működését ismerteti. Az első kötetben a melegegyenletekből kiindulva, a szerző a robbanómotorok működését mutatja be. A repülőmotor kiviteli formáját, a hengert, a szelepeket, a vezérlést, úgyszintén a hűtést melegtechnikai oldalról megvilágítja s minden ebből vonható következtetést a konstrukció szempontjából vizsgál meg. Jól érthető nyelvezettel írja le a kenés, gyújtás, porlasztó jellemző tulajdonságait és esetleges hibáit.

A második kötet a modern repülőmotorokkonstrukció feltételeit és kiviteli formáit mutatja be, jól áttekinthető rajzokkal és könnyen érthető számpéldákkal. Külön említésre méltó a gyorsajtású gépeket tárgyaló fejezet amelyben igen élvezhetően ismerteti a szerző a tömegkiegyensúlyozás problémáját és megoldásait. A befejező rész a repülőmotor alkatrészeinek méretezéséhez használható képletek számpéldáit tartalmazza.

Nem a repülőmotor sablonos leírását és működését, vagy egy gyártmány részletezését tartalmazza e mű, hanem mindenki által érthető stílusban bevilágít a motor belsejébe, rámutatva annak minden jellegzetességére.

Hogyan vezessünk autót? Autóvezetők és vizsgázók kézikönyve. Írta: Mihályi Ernő okl. gépészmérnök. Népszava-könyvkereskedés kiadása, Műszaki Könyvtár 64. sz. Ára: 2 pengő.

E munka lényegesen eltér az eddig megjelent autószerzőkétől, mert feladatává tüzte népszerűen, kérdés és felelet alakjában az autó és alkatrészeinek ismertetését, kezelésének és üzemének fontosabb mozzanatait, azonban csak oly mértékben, amint az autóvezetők részére szükséges. Mellőzte tehát művéből mindazokat a részleteket, amelyek a szereléssel összefüggésben vannak, és tisztán arra szorítkozott, hogy megismertesse az autót, azonban csak oly mértékben, amint az az autótulajdonosok, vezetők és vizsgázók részére szükséges. A kérdések egyszerűek és tömörök, a válaszok világosak és érthetőek és néhány szóval sikerül az összes jellemző adatokat a válaszokban felsorolni. Nem ad nehézkes magyarázatokat, nem foglalkozik a szerelés mélyreható részleteivel, hanem oly keretben adja meg a válaszokat, amint az a kitűzött célnak feltétlen kielégítően megfelel. A könyvet számos, jól kidolgozott illusztráció díszíti, melyek nagymértékben hozzájárulnak a könyvben foglaltak könnyű megértéséhez. Éppen ezen szerkesztésénél fogva a könyv minden autótulajdonos, vezető és vizsgázó zsebkönyve kell, hogy legyen és nélkülözhetetlen akkor, amikor gyorsan és jól meg kell ismerni az autó szerkezetét, üzemét és értékes tulajdonságait. A könyv zsebben hordható formában, elsőrangú kiállításban, jó díszítéssel kerül forgalomba, úgy hogy mindenki örömmel fogja forgatni a kézikönyvet.

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

Stádium Sajtóvállalat Rt. — Felelős ügyvezető: Györy Aladár

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

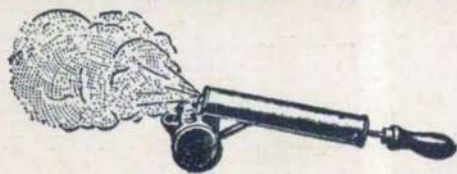
VII., Klauzál-tér 3.

BUDAPEST,

GROSZ DEZSŐ
magyarországi vezérképviselője
„AZ AUTOZAUBER”

AUTOZAUBER.

A kifogástalanul kezelt kocsi titka, a legolcsóbb és leghatásosabb
Permetező folyadék (nem Polierviz)



Autója, motor-kerékpárja, lackozása,
fém, bőr és üveg alkatrészei ragyogó
fényüket megőrzik, régi kocsija eredeti
színét vissza kapja, ha

mosás helyett

Autozauberrel tisztítja. Sok időt, fáradságot és pénzt takarít meg.

Kívánatra ingyen bemutatjuk.

Apoth. Max Wagner Leipzig-Reudnitz

Magyarországi vezérképviselője:

GROSZ DEZSŐ BUDAPEST,

VII., Klauzál-tér 3.

Telefon: József 443-21.

Egy kocsi egyszeri tisztítási költsége kb. 12 fill.

Az olaj és benzin salakjával telített motort, egyszeri permetezéssel pillanatok alatt ragyogóvá varázsolja.

Kérem körlevele szerint az Autozauber nélam.....órakor
díjmentesen bemutatni.

.....liter Autozauber
.....trb. permetezőt

Kérek ajánlata szerint postán franco csomagolással küldeni:

BUDAPEST.

„Autozauber” magyarországi vezérképviselete

T.

**Kivonat Az Automobil-Motorsport 1928 május 28-iki számából.
Ujdonság az autó tisztítása terén.**

Ha azt akarjuk, hogy kocsink állandóan szép tiszta legyen, bizony azt naponta kell mosni vagy mosatni. Ha mossuk, vagy mosatjuk, úgy sok időt rablunk el és napi munkánk szenved, ha mosatjuk, akkor igen sok pénzbe kerül. Most a németek egy új szenzációval lepték meg ez irányban az automobilistákat, különösen pedig az úrvezetőt. Egy német mérnök „Autozauber”, néven sok olaj összetételéből egy preparátumot készített. A preparátummal egy fuvóka segítségével kocsink egyes részeit külön-külön befecskendezzük. A fecskendezés után jó ha pár másodpercet várunk, majd egy puhább törőronggyal vagy gyapottal áttöröljük a befecskendezett részt, ami azután tökéletesen tiszta lesz. A preparátum mindent old és mindent tisztít. Sarat olajfoltot és egyéb piszkot pillanatok alatt eltüntet. Főkövetelmény csupán az, hogy a kocsi karosszériája száraz állapotban legyen. Az „Autozauber“-t módunkban volt saját fehérszínű kocsinkon kipróbálni és mondhatjuk, a legnagyobb elismeréssel nyilatkozhatunk az új tisztítószerről. Szinte érthetetlen, amint az ujjnyi vastag száraz sár a befecskendezés után szinte lepergett a Duco-val lakkozott kocsiról. A teljes tisztítás alig tartott tovább, mint 15 percig.

Kérjen még ma mintaküldeményt	1/2 liter Zauber és pompa	11 Pengő
1	” ” ”	16 ”
3	” ” ”	38 ”

NYOMTATVÁNY



NYOMTATVÁNY



NYOMTATVÁNY



Kérjen ismerősei részére mutatványszámot.

Töltse ki ezeket a rovatokat.

A következő címekre szíveskedjenek mutatványszámot küldeni:

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 síkverseny

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 főjellemtvonásuk!

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

Ha komoly próbát tesz az
üzemanyagok között, azt
tapasztalja, hogy kocsija

REX

benzinnel gyorsabb, job-
ban akcelerál és soha
sincs karburátordefektje



Miért van ez? Azért, mert a

REX

üzemanyagok a legjobbak, a
legtisztábbak és hatásfokuk
kétségtelenül a legnagyobb



Ennek eklatáns bizonyítéka, hogy a nagy magyar hegyi- és síkversenyek állandó győztesei és helyezettjei rendíthetetlenül kitartanak a bevált

REX

üzemanyagok mellett és dacára az óriási konkurenciának, csak a Steaua Kőolajkereskedelmi R.-T. által forgalomba hozott üzemanyagokkal versenyeznek!

Vegyen
REX
kútból benzint!

Vegyen
REX
kútból benzint!