

53959

# Automobil Motorsport

BUDAPESTI KIR. ÜGYÉRSÉG  
1928 MRE. 2 3  
ÁTVETTE

IV. ÉVFOLYAM

5. SZ.

ÁRA:  
1.50 PENGŐ

*Barany Bal*



385  
T

## DUNLOP

PNEUMATIK

AWEBER-BRAYNS



# VEGYEN MAGOSIX-ET

*Gyors.  
Üzembiztos.  
Speciálisan a  
magyar utakra  
készül*



*Nem drága.  
A gyár  
közelsége meg-  
fizethetetlen  
előny*



Gyári eladási központ: Méray Motorkerékpárgyár Rt. Budapest, IV., Váci-utca 1-3

NYOMTATVÁNY



NYOMTATVÁNY



*Kérjen ismerősei részére mutatványszámot.*

*Töltse ki ezeket a rovatokat.*

*A következő címekre sziveskedjenek mutatványszámot küldeni:*

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

NYOMTATVÁNY



Az  
**AUTOMOBIL-  
MOTORSPORT**  
t. Kiadóhivatala

Budapest,  
VI., Rózsa-utca 111. sz.





## Rossz utak – megfeszített munka!

Rossz utak a végtelékig igénybeveszik a motort. A motor nagy teljesítménye azonban nagy teljesítményű kenőolajat is kíván. Gargoyle Mabiloil a nagy teljesít-



**Mabiloil**

A VILÁG KVALITÁSOLAJA.

ményekhez megfelelő olaj! Vásároljon tehát a legközelebbi viszonteladónál gépe számára megfelelő Gargoyle Mabiloil fajtát, melyet ajánlási táblánk állapít meg.

**SPHINX**

BENZIN KIVÁLÓ, MEGBÍZHATÓ, MINDENÜTT KAPHATÓ!

**VACUUM OIL COMPANY R.-T.**

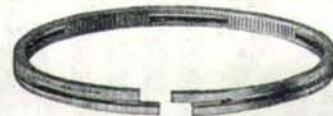
BUDAPEST, V., ZRINYI-UTCA 7. SZÁM. TELEFON: AUTOMATA 809-30.

# MEGNYÍLT

CSERMELY KÁROLY  
ÚJ  
**úrvezető iskolája.**

Hölgyeknek külön tanfolyam

BUDAPEST, VII. KER., SIP-UTCA ÉS  
DOHÁNY-UTCA SAROK.



## „TEVES.”

dugattyúgyűrűk, olajlevezetőgyűrűk, zsírcsapok minden kivételben. Dugattyúcsapok edzve és köszörülve. Megmunkált és nyersszelepek, zsíróprések. Nagy raktár!  
„Kérjen árjegyzéket.” „Kérjen árjegyzéke.”



**Vezérképviselő:**

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



## Motorkerékpárkereskedők !

Aki tökéletesen fel akar készülni a motorkerékpár-saisonra, igyekezzék azonnal megszerezni a képviseletét egy megbízható, gyors és nagy teljesítőképességű német motorkerékpárnak.

A német motorkerékpáripár ma már minden ország gyártmányaival egyenrangú **minőségben, árban és a szállítási feltételekben!**

**A német motorkerékpáripár nemzetközileg elismert!**

A Magyarországon még nem képviselt és így szabad gyárak jegyzékét megküldi díjmentesen a **Reichsverband der Automobilindustrie E. V. Berlin-Charlottenburg.**

## A MAGYAR TOURING CLUB

Hazai és külföldi TOURING CLUB-tagoknak nagy engedmények

## KINIZSY GARAGE

BUDAPEST, IX., KINIZSY-UTCA 4. SZÁM

A legmodernebb amerikai garagegépekkel felszerelve

HIVATALOS GARAGEJA

GARAGE TELEFON:  
AUTOMATA 866-80


IGAZGATÓSÁG:  
867-75

# VILÁGCSDA



A

## WANDERER

1929. évi  alakban sártolt keltős acélvázú esuklós kardán meghajtással és egylőmbbe közösített vezérművel gyártott 500 kem sport- és túramotorkerékpár.

MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELET:  
**TÓTH ÉS FRIEBERTH**

BUDAPEST, VI. Ó-UTCA 45. SZÁM  
TELEFON: AUT. 249-13

AZ ÚJ HATHENGERES

## HOTCHKISS

a francia elitmárka.

## VELIE

a legjobb amerikai közhasználati automobil.

## BSA

a legmegbízhatóbb angol motorkerékpár.

VEZÉRKÉPVISELET:

## SCHMALCZ JÓZSEF

BUDAPEST, VII., Dohány-utca 22.

CSAK AZ AMERIKAI

## EXPRESSVONATOKON

ÉS AZ AMERIKAI

# CHANDLER

AUTOMOBILOKON VAN  
**WESTINGHOUSE FÉK.**

KÖZPONTI ALVÁZOLAJOZÁS.  
TIPUSOK MÁR 10.000 PENGŐTŐL.

Vezéreképviselet:

## Zirner Ákos

Budapest, V, József-tér 1. Telefon: 825-22

SÜRGÖNYCIM:  
ANGLODANUB



TELEFON:  
TERÉZ 257-58  
273-65  
214-51

## Anglo-Danubian Lloyd

Általános Biztosító Részvénytársaság

Magyarországi igazgatósága:  
BUDAPEST, V., NÁDOR-UTCA 34. SZÁM

## Speciális autóbiztosítás

Minden autóbirtokos érdeke, hogy összeköttetésbe lépjen velünk

**Büszkék vagyunk**  
elismerő leveleinkre

A legszebb ajándék a

# MÉRAY!

Magyar motorkerékpáros  
csak magyar gépet vásárol!

Aki egyszer

# MÉRAY-t

vett, az soha többé mást nem  
vesz, mert a

# MÉRAY

ma nemcsak a külföldi gyárt-  
mányokkal egyenrangú, hanem  
feltétlenül felülmúlja azokat

350 kcm. S. V.  
1550 pengő

350 kcm. O. H. V.  
1800 pengő

500 kcm. S. V. Magdinós 30 W.  
Bosch-felszereléssel 2200 pengő

500 kcm. O. H. V. Magdinós 30 W.  
Bosch-felszereléssel 2300 pengő

750 kcm. S. V. kéthengeres Magdinós  
30 W. Bosch-felszereléssel 2400 pengő

1000 kcm. S. V. kéthengeres Magdinós  
30 W. Bosch-felszereléssel 2600 pengő

# MÉRAY

MOTORKERÉKPÁRGYAR R.-T. BUDAPEST,  
IV., Váci-utca 1. Telefon: 819-72

Ha gyors sportgépet  
és megbízható túramotort akar

Vegyen

# Velocette<sup>-t!</sup>

A leggyorsabb 350-es, az első  
350-es, amely egy óra alatt 100  
méröldet futott, 48 világrekor-  
dot tart, királytengelyes vezérlés

## LANTAI BUDAPEST

V. ker., Szabadság-tér 7. sz.  
Telefon: Lipót 991-04.

# Morgan

## cyclecarok

### 3500 pengőtől

Ma 40 darab  
háromkerekű MORGAN fut  
Budapesten és a vidéken  
közmegelegedésre.



# LANTAI

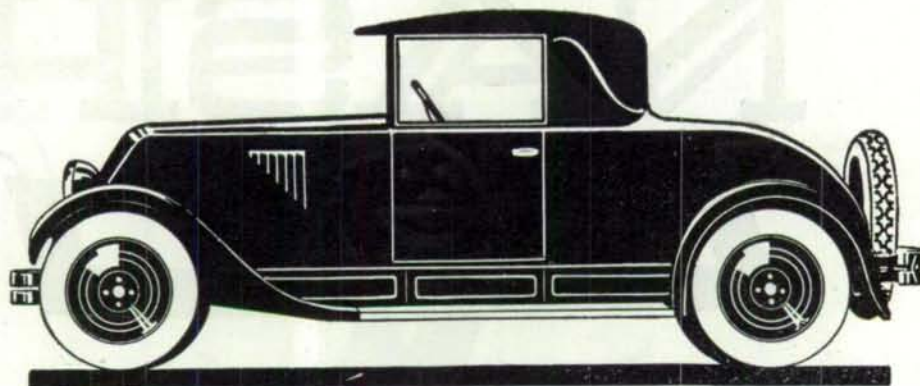
Budapest V., Szabadság-tér 7.  
Telefon: Lipót 991-04.



# RENAULT



# MONASIX



*az európai úrvezető ideális kis hathengerese.*

**REIMAN, Budapest, V., Vörösmarty-tér 3.**

## FERODO

az autóvilág elismerten  
**legjobb fékbetétje**

Mindenféle fékrendszernél alkalmazható.  
FERODO-val felszerelt fékek a legjobb  
élet- és vagyonbiztosítás.

Prospektussal és árajánlattal szívesen  
szolgál a magyarországi vezérképviselőt:

### Automobil és Pneumatik

Ipari és Kereskedelmi Részvénytársaság

Budapest, VI., Jókai-tér 5. szám  
Telefon: 288-36 és 202-34

*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

Legjobb amerikai pneu a

## FISK

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

Detail árusítás:

### NAGY JÓZSEF

Budapest, Andrássy-út 34



VEZÉRKÉPVISELET:

**DR. URBÁN ALFRÉD**

ÉS

**DR. BARNA FRIGYES**

TELEFON:

840-10.

BUDAPEST, IV., APPONYI-TÉR 1. SZ.

TELEFON:

840-10.

# Automobil-Motorsport

## FÜGGETLEN KÉPES MOTORSZAKLAP

Megjelenik minden hó 10-én és 25-én

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

Szerkesztőség és kiadóhivatal:  
Budapest, VI., Rózsa-u. 111. sz., IV. em.  
Telefon: Automata 136-64. Hivatalos órák délelőtt 9-1-ig.

Postatakarékpénztári csekkszámja: 34240.

Előfizetési díjak:  
Budapesten és vidéken: évi 20 pengő  
Ausztriába: évi 35 szilling  
Jugoszláviába: évi 300 dinár  
Csehszlovákiába: évi 160 cseh korona  
Romániába: évi 1200 lei  
A külföldi előfizetésekből postaköltség is belefoglalatik.

## Az Automobil-Motorsport négynapos versenye

1929 április 20., 21., 22., 23.

A husvétii verseny elmaradásának oka az, hogy a szerkesztőség nem tudta keresztülvinni a terepkeresés nehéz munkáját. A nagy hideg és az állandó vastag hóréteg megakadályozta, hogy az országútra menjünk. A Husvétii Triál tehát az idén nem Husvétkor, hanem április 20., 21., 22. és 23-án lesz. Reméljük, ez nem akadály, hogy mindenki ott legyen, aki a magyar motorkerékpársportban számít.

A nagy megbízhatósági triál iránt, dacára az eitolásnak, óriási az érdeklődés. A magyar Méray-gyár már most bejelentette, hogy 2 team-mel óhajtott résztvenni a versenyen. Egy-egy biztos team indulását jelezte a Douglas-, Rudge- és James-képviselő. Hatalmas gárdával szállanak be Indian-vezetők, akik 2—2 biztos csapat indulására számítanak. A Lantai cég, hogy magának a vándordíjban biztos támpontot szerezzen, külön a versenyre rendelt egy 174 km ohv. Ok-Supreme-gépet.

A verseny rendezősége elhatározta, hogy az idén az egész 4 napot a Dunántúlon rendezzi. A Dunántúl volt eddig motorkerékpárversenyek szempontjából a legjobban elhanyagolva. Ezért vettük fel az útvonalba Kaposvárt, Nagykanizsát, Pécsét. Pécs környékén a Mecsekben lesz a verseny legnehezebb és legszebb napja. Mint értesülünk, a dunántúli városok nagy örömmel vették elhatározásunkat és minden bizonnyal minden lehetőséget megfognak tenni, hogy a verseny sikere biztosíttassék.

Az előjelek szerint soha annyi díj, mint a mostani versenyen lesz, nem volt még magyar versenyen. Még el sem hagyták szerkesztőségünket a tiszteletdíj kérő levelek és máris igen sok ígéret és díj fekszik szerkesztőségünkben. Az Indian-képviselő 3, a Douglas-AKD-képviselő 2, a Schwartz Rudolf és Tsa (Lardolin) 2 díjat ajánlott fel. Úgyszintén díjat adományozott a Blum és

Polgár szállítócég, a Friedmann József-garázs és javító-műhely. Még meg sem kezdtük az akciót és máris 9 pompás díj fekszik asztalunkon. Olyan díjazásban lesz tehát a versenyzőknek részük, amelyen Magyarországon eddig még nem volt.

A Delmár-vándordíj kérdése még teljesen nyílt. Az első kiírásakor Puch János győzött Puch-gépen, a második versenyben Kiss Béla (James). A vándordíj tehát előreláthatólag csak 5 verseny után fog tulajdonosa kezébe kerülni. A vándordíjat ugyanis az nyeri, aki vagy háromszor egymásután megnyeri vagy pedig, aki 5 év alatt a legtöbb pontot tudja összeszedni. Jelenleg Puch János és dr. Zsótér Bertalan (Méray) vannak az élen 1995 ponttal, míg a harmadik helyen Roll Oszkár (AJS) áll. Ha ők mindvégig starthoz állnak, közöttük kell a győztest keresni. Megtörténhet azonban az is, hogy valaki 1929-ben, 1930-ban és 1931-ben is megnyeri. A verseny 1931-ben már 6 napos lesz. Ez lesz az első magyar 6 napos verseny, amikor is a győztes team-nek feltétlenül be kell nevezni a nemzetközi Six Dayre.

Már most figyelmeztetjük a versenyen indulni óhajtókat, hogy versenyvezetői és versenynevezői igazolványukat váltsák ki, mert a verseny rendezősége senkit sem enged a fentiek nélkül starthoz állni. Rendnek kell lenni az egész vonalon. Ugyanez áll a nevezések leadására. A nevezési zárlat után az egész szerkesztőség leutazik a Dunántúltra a rendezés előkészítésére, tehát a nevezésekkel csukott ajtókra talál mindenki, aki elkészt. Szokjuk meg a rendet mindenben és mindenkor. Nevezési zárlat 1929 április 10, este 6 óra.

Eddig a következők ajánlottak fel tiszteletdíjat az Automobil-Motorsport versenyére:

A budapesti Puch-gyári fiók.  
Blum és Polgár szállítócég.  
Gyöngy Pál igazgató 2 Castrol-díj.  
Gróf Salm Hermann-Bugatti-képviselő.  
Friedmann József René Gillet-képviselő.  
Lantai Ede.  
Székely Ferenc és Társa. 2 Douglas-díj.  
Schwartz Rudolf és Társa. 2 kötött Lardolin-díj.  
Rotholz Frigyes Indian-képviselő. 2 díj.

### Kérelem a sportpártoló nagyközönséghez!

Az „Automobil—Motorsport” április hó 20., 21., 22., 23-án négynapos megbízhatósági motorkerékpárversenyt rendez nehéz terepen, számtalan próbának vetve alá a motorkerékpárt és vezetőjét. A négynapos verseny célja, megtudni, melyek azok a motorkerékpár-modellek, melyek a magyar utaknak legjobban megfelelnek. Szerkesztőségünk azzal a kérelemmel fordul a sportpártoló és lapunkat olvasó és szerető nagyközönséghez, hogy amennyiben módjában áll, versenyünkre egy tiszteletdíjat adományozzon. A négynapos verseny ugyanis megérőltető próba elé állítja úgy a menőket, mint gépeket, s így azok, akik a négy kemény napot jól abszolválják, feltétlenül megérdemlik, hogy kitűnő díjazásban részesüljenek. Szerkesztőségünk a mostani versenyben 80—100 indulóra számít,

amelyből 40—50 beérkezőt, vagyis az indulók 50 százalékát szeretné díjazni. Ezt azonban csak a nagyközönség pártfogásával tehetjük meg. Az a fanatikus küzdelem, amit az automobilizmusért és a motorkerékpársportért és általában az egész motorizmusért lapunk kifejt, feljogosít bennünket arra, hogy barátainktól ezt a támogatást kérjük. Aki teheti és jó szívvvel adja, adjon. Ezt kérjük és semmi mást.

\*

„Castrol”-serleg az „Automobil—Motorsport” versenyére. Gyöngy Pál, a világhírű „Castrol”-olajok magyarországi vezérképviselője arról értesítette lapunk szerkesztőségét, hogy a 20., 21., 22., 23-án lezajló négynapos versenyre két „Castrol”-díjat ajánl fel minden kikötés nélkül. Gyöngy Pál ezzel az adományával igazi gentleman like sportszeretetét bizonyította be, aki dacára annak, hogy üzletember, ki tudja kapcsolni az üzleti érdekeket a sportból. A rendezőség munkáját ugyanis a kötött díjak igen megnehezítik, mert az egyéneket nem tudja ezáltal kellőképpen díjazni és viszont sokszor olyanok részesülnek túlzott díjazásban, akik egyénileg nem tartoznak még az első 10—15 versenyző közé sem. Természetesen minden cégnek szuverén joga, hogy külön díjak kitűzésével ambicionálja az egyes versenyzőket, hogy azok egy meghatározott üzemanyaggal induljanak. Ez igen üdvös. De ha már valaki két díjat ajánl fel, úgy abból legalább egyiknek kötetlennek kellene lennie, mert ellenkező esetben nem a rendezőség és a verseny támogatásáról van szó, hanem tisztán az egyéni reklám kielégítéséről. Gyöngy Pál igazgató a fenti 2 díjon kívül 9 darab ezüstplakettet adományozott, amelyeket minden kategóriában a „Castrol”-olajjal legjobban futott versenyző fog megnyerni.

Az AUTOMOBIL—MOTORSPORT négynapos versenyének feltételei megjelentek. A múltévi összes résztvevők számára a versenyfeltételek posta útján lettek kézbesítve. Ügyszintén megkapják a feltételeket az összes egyesületek, valamint az összes vezérképviseletek. Mindazok, akiket a verseny feltételei érdekelnek, levelezőlap útján tudassák szerkesztőségünket.

## Az 1929. évi versenynaptár

Tekintettel arra az óriási érdeklődésre, ami ez idén mindenütt az automobil- és motorkerékpárversenyek iránt mutatkozik, kénytelenek vagyunk többoldalról jövő felszólításra az egész európai versenynaptárt részletesen leközzölni. Az alanti versenynaptárba főként a nemzetközi versenyek (International) vannak felvéve, de bennfoglaltatnak az úgynevezett nyílt versenyek is, ahol nemzetközi versenylicensszel bíró egyének indulhatnak. Figyelmeztetjük olvasóinkat, hogy későbbi lapszámainkban állandóan hivatkozni fogunk az alant közölt versenynaptárra. A magyar versenyek közül egyelőre csak a legnagyobb fontossággal bírót közöljük. A hazai versenyekről a következő számunkban külön naptárt adunk ki.

### Április.

1. Circuit d'Antibes. Riviéra. Autó.
1. Brookland Meeting. Autó.
6. Travers Trophy. Anglia. Motor.
- 6—7. Algir. Grand Prix. Autó.
7. Targa Florio. Szicília. Motor.
14. Monaco. Grand Prix. Autó.
- 13—14. Coppa Mille Miglia. Itália. Autó.

Az „Automobil—Motorsport” kiállítás

## FREUND J.

cinkografial műintézetében készülnek  
Budapest VII., Thököly-út 8. szám.

20. Brookland Meeting. Motor.
20. Alan Trophy. Anglia. Motor.
- 20., 21., 22., 23. Automobil—Motorsport négynapos megbíztatósági triálja. Motor.
21. Circuito Alessandria. Itália. (Bordino-émlékverseny.) Autó.
21. Ostseepokal, Swinemünde. Motor.
- 27—28. Tour de Sicile. Autó.
28. Königsaal—Ylovist hegyi verseny. Prága. Autó-motor.

### Május.

4. Brookland Meeting. 200 mérföld sidecar-verseny. Motor.
5. XX. Targa Florio. Autó.
5. Magyar Tourist Trophy. Motor.
5. AVUS-Rennen. Berlin. Motor.
5. Hainbergrennen. Göttingen. Autó-motor.
5. Schleizer-Dreieckrennen. Motor.
- 8—9. Grand Prix-Bourgogne. Dijon. Motor.
- 8—12. Wiesbaden-autóversenyek. Autó.
12. Coppa Messina (Sicilia). Autó.
- 18., 19., 20. Bol d'Or. (12 órás G. P.) Circuit de Saint-Germain. Motor.
- 19—20. Coupe Rudge—Whitworth. (24 órás Grand Prix. Le Mans.) Autó.
20. Brookland Meeting. Autó.
26. Király-díj. Róma. Autó-motor.
26. Prebichl hegyiverseny. (Stájerország.) Motor.
- 25—26. Hősök emlékversenye. MAC. Autó-motor.
30. 500 mérföld. Indianapolis Amerika Grand Prix. Autó.

### Június.

1. Brookland Meeting. Motor.
2. Grand Prix des Frontieres. Belgium. Autó.
2. Kesselbergrennen. Németország. Autó.
4. KMAC trianoni esillagtúra. Autó-motor.
- 8—9. Magyar Túraút. Autó-motor.
9. Mugello körverseny. Itália. Autó
9. Toul-Nancy. Autó.
10. Angol Junior Tourist Trophy. Motor.
12. Angol Lightweight Tourist Trophy. Motor.
14. Angol Senior Tourist Trophy. Motor.
16. Rabassada hegyiverseny. Barcelona. Autó-motor.
22. Brookland Grand Prix. Motor.
- 16—23. Lengyel Túraút. Autó.
- 19—24. Baden-Baden Auto-Turnier. Autó.
29. Brookland. (Hatórás verseny.) Autó.
29. Iglis hegyiverseny. Tirol. Autó-motor.
29. KMAC Gugerhegyi verseny. Autó-motor.
30. Francia Grand Prix. Autó-motor.

### Július.

- 6—7. Belga 24 órás Grand Prix. Autó.
6. Holland Tourist Trophy. Motor.
7. Marne Grand Prix. Autó.

- 7. **Arlberg hegyiverseny. Tirol. Autó-motor.**
- 12—13. **Dublin Grand Prix. Írország. Autó.**
- 14. **Német Sportkoesi Grand Prix. (Nürburg-ring.) Autó.**
- 14. **Belga Grand Prix. Motor.**
- 20—21. **Coupe George Boillot. Autó.**
- 21. **Coppa Montenero. Itália. Autó.**
- 27. **Brookland. 200 mérföld. Szóló-motor.**
- 28. **San Sebastian Grand Prix. Autó.**
- 28. **Német Grand Prix. Motor.**
- 31. **Spanyol Grand Prix. Autó.**

#### *Augusztus.*

- 2—3. **Coppa Abruzzo Itália. Autó.**
- 4. **Coppa Acerbo Itália. Autó.**
- 4. **ADAC-Bergrekord. Autó-motor.**
- 5. **Brookland Meeting. Autó.**
- 11. **Osztrák hatórás Grand Prix. Motor.**
- 11. **Mont Ventoux hegyiverseny. Autó-motor.**
- 11. **Zakopane hegyiverseny. Lengyel. Autó.**
- 12—17. **Nemz. Alpesi Túraút. Autó.**
- 17. **Angol Tourist Trophy. Autó.**
- 18. **Klausenpass hegyiverseny. (?) Autó-motor.**
- 18. **Cominges Grand Prix (Franciaország). Autó-motor.**
- 25. **20 km. seb.-verseny. Lemberg. Autó.**
- 25. **Chamonix hegyiverseny. Autó-motor.**
- 25. **Wurzenpass hegyiverseny. Ausztria. Autó-motor.**
- 26—31. **FICM Alpesi túraút. Motor.**

#### *Szeptember.*

- 1. **Salzberg hegyiverseny. (Berchtesgaden.) Autó.**
- 1. **Zágráb körverseny. SHS. Autó-motor.**
- 1. **Pötschenpass hegyiverseny. Ausztria. Autó-motor.**
- 7. **Ulster Grand Prix. Motor.**
- 7. **Brookland Meeting. Autó.**
- 8. **Olasz Grand Prix. Monza. Autó.**
- 8. **Gaisberg hegyiverseny. Salzburg. Autó-motor.**
- 15. **Semmering hegyiverseny. Autó-motor.**
- 15. **Kövezett utak versenye. Franciaország. (Circuit des Routes-Paveés.) Autó.**
- 21. **Brookland Meeting. Autó.**
- 22. **Feldberg hegyiverseny. Németország. Autó.**
- 29. **Circuito di Cremona. Itália. Autó.**
- 29. **KMAC Svábhegyi verseny. Autó-motor.**

#### *Október.*

- 6. **Zirlerberg hegyiverseny. Tirol. Autó-motor.**
- 6. **MAC Jánoshegyi versenye. Autó-motor.**
- 12. **Brookland. 500 mérföld. Autó.**
- 13. **TTAC 10 km-es sebességi versenye. Autó-motor.**

## Mikor egyszer a fotó-riporter is versenyez!

**Irta ifj. Fekete Géza**

Főmazzsola barátom elhatározta, hogy indul a BSE téli versenyén.

Hogy miért éppen ezen indult, az mindenki előtt örök rejtély marad. Itt csak találgatni lehet. Talán azért, mert közel kilenc hónapos motorosmultja alatt (ennyire tekinthet vissza) még nem nyílt alkalma élvezni a téli motorozás sokak által tévesen elítélt gyönyöreit? Talán nagy előszeretettel viseltetett a lefagyott fülek és orrok iránt? Lehet. A tény azonban az, benevezett a versenyre. Miért ne? Azalatt a kilenc hónap alatt alig húzódott ei a váza egy kicsit és tudja már könnyv nélkül azt a mozdulatot, amellyel menet közben odanézés nélkül olyan pompásan eltalálja az ember a karburátort. Versenyrutinja — hiszen ez fontos — a ping-pongól és a tennisztől van. Azonkívül már két éve mozog a motorszakmában, ha nem is mint aktív résztvevő, hanem mint e nemes sport egyes érdekes mozzanatait mások számára is szemlélhetővé alakító szerkezet tehetséges forgatója.

A leglényegesebb azonban, hogy Mazzsola barátom „fagyálló”, akár csak a Lardolin B. O.

Minden eshetősége megvolt tehát, hogy a versenyt mint aranyérmes győztes fejezhesse be.

E helyes okoskodástól áthatva a versenyelőtti nap reggelén egyik barátjától testhezállós sisakot kért, mely sisakkal azonnal irodájába rohant, ahol gondosan — mint a „rózsaszínű gyémántot” — szekrényébe zárta. Hivatalos óra után kiváltotta a licenszet, majd mint aki jól végezte dolgát, hazament. Délután eszébe jut, hogy a sisakot a szekrényben felejtette! Hamar az irodába a 16 fokos hidegben. Bumm. Az iroda zárva, a szolga a kulcsokkal hazament. Bizonyára a nagy hideg miatt.

Nem baj. Másik sisakot kell szerezni, elő a barátokkal, ismerősökkel és Mazzsola barátunk nyakába kapja a várost.

Egyik házból ki, a másikba be, lépcsőkön fel, karfákon le, Bimbó-utcából a Kerepesi-útra, onnan a Horthy Miklós-útra, ahonnan viszont a Damjanich-utcába és így tovább. (Közben 19 fok hideg.) Semmi szerencse, sőt inkább balszerencse. Az Est mozinál int a rendőr: Megállni! Barátunkat először gyorsajtással, majd mikor kisül, hogy lépésben ment, hangos kipuffogással gyanúsítja és — csodák csodája, bár jogosítványja rendben és cédulája is van — bekíséri. (Istenem, a rendőrök nem fázhatnak?) Barátunknak is jólesik a meleg és az őrszoba kellemes melegében megbékélve, mindketten a kályha mellé telepednek. És míg a biztos úr a jelentés megírásában csillogtatja szárnyaló fantáziáját, barátunk gondolatai Kenesén járnak. Mi lesz a sisakkal? Már esti hét óra és holnap reggel hat órakor a startnál kell lenni! Jaj! A dolog nem jól indul.

Rövid másfélórás elmélkedés után jön a parancsnok

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

és megtudva az esetet, barátunkat azonnal elbocsátja, egyben válogatott kifejezéseit a biztos úr felé irányítja. Némi szánakozással a rend buzgó, sőt túlbuzgó öre iránt, barátunk motorra pattan és egy mentőgondolattól vezérelve, motorosgárdánk gyengébb nemének egyik kiváló képviselőjéhez száguld, ahol némi gyanakvással, de annál szeretetreméltóbb udvariassággal egy legújabb párisi divatú sisakot bocsájtanak rendelkezésére.

Halleluja! Megvan a sisak.

Repezteni hazafelé. Otthon fejjel az ágyba, mert már 10 óra elmúlt. Elalvás előtt eszébe jut, hogy nem készített semmit elő, motorja nincs felpiszkálva a versenyre, pedig mennyire lelkére kötötték a barátok ott a Buchingernél. Sebaj! Majd reggel.

És Mazsola barátunk a világ legmegelégedetebb mosolyával ajkán elszenderült.

\*

Reggel öt órakor szól a vekker. Ki az ágyból. Egy pillantás a hőmérőre és barátunk kissé elgondolkozva indult a befagyott vízcsep felé. A hőmérő 26 fokot mutatott fagyponthoz. Ez már szibériai hideg. Hm! No, ez nem baj, legfeljebb jobban felöltözünk. Rövid, de velőtlen gondolkodás után három rend ruhát ölt fel. A szmoking már kicsit szűk — állapította meg magában —, majd legálulra vesszük. Milyen jó, hogy nem zsúrra készülök! Lá-bára sícipőt húz számolatlan mennyiségű harisnyával. Hátizsákjába néhány szerszámot gyömöszöl, ami megmaradt a multkor, amikor kilyukadt a szerszámotáska. Pedig kár a franciakulcsért, a laposfogóért, de mit csináljon, ha nincsenek. Igaz ugyan, hogy ezekkel a megmaradottakkal csak kasszát lehet fúrni, de talán nem lesz baj az úton. Gumiragasztó sincs! Eh! Már két hónapja nem volt defekt. A szekrény tetejéről egy kanna olajat is belerámol a hátizsákba. Még nyárról való, márkája nincs, pengőért vette kilóját egy fűszeresnél.

Felrántja a kölcsönkért bárányszőr bekecsbélést és rá az overolt, fejébe vágva a jólsveifolt sisakot, a házmeester őszinte bámulatától kísérvé az utcára tölja motorját.

Azonnal tuningolni kezd. Fényesre glancolja a tankot, a pakkartót és a sárhányókat, ott, ahol mindenki látja, meghúz néhány lényegtelen csavart (amelyeknek megmaradt a kulcsa) és . . . . . és mi kell még?

A motornak kilenc hónapig nem volt baja, miért lenne most?

Pokoli hideg van. Szinte jól esik egy kis rugdosás,

csak az a kár, hogy a hetvenegyedikre begyulladt. Igazán megvárhatta volna a hetvenötödiket.

Még egy fölényes séta a motor körül és Mazsola barátunk már a vám felé fűtyül.

\*

A startnál egészen ismeretlen eszközök sűrűnek, forognak, topognak, akikben csak hosszas szemlélődés után sikerül felismerni motorosaink színe-javát. Általános öröm egy-egy felismerés után.

A sidecarokban ásó, kapa, nagyharang. Egyeseknél ekrazit (hótorlasz robbantáshoz), kár, hogy makadámot és gőzhengert nem hozott senki. Motorokon három-négy óra felszerelve. Barátunk megkérdezi, hogy az mire való? Az átlagtartáshoz, — hangzik a válasz. Ojjé, azt sem hozott! Nem lenne jobb el sem indulni?

Most egy megfagyott finánc vonja magára a társaság figyelmét, akit éppen akkor olvasztanak fel a körülállók nagy érdeklődése közepett.

Azonban nézzünk a motor felé. Barátunk felsőbb sugalattól vezérelve az olajtartályát szemléli meg, melyben — Uram, Isten — barna kenőszappanszerű masszát talál. Mi ez? Megfagyott az olaj, cikázik át agyán a valóság. Még csak ez hiányzott. Mit csináljon? Hirtelen gondolatlan begyűjtja a motort és feltámasztva járatni kezdi, talán a motor melegétől felmelegszik a tank is. Nyitogatva a csövet nagyokat fúj a tartályba, szédül, rázza a motort. Semmi eredmény.

Starthoz! — hangzik az indító szava.

Jaj nekem! — rebegi, mi lesz, ha nem kap olajat a motor. Persze csak melegíteni kellene, de hol és hogyan? Az indító kéréseket, vonalhoz kell állni. Lesz, ami lesz. A starter int és barátunk öt pengővel a zsebében, fagyott olajjal tankjában és kissé lelohadt reményekkel szívében széleseben ellő a vonalról.

\*

Most aztán repezteni, ahogy lehet. „Zsír bele.” Lássuk, tud-e annyit, mint a többiek. Az út kissé csúszós, de elég tűrhető. A hideg azonban vérfagyasztó.

Négy kilométer után vóbli. Majdnem elhasal. A hátsó kerék megáll. Még szerencse, hogy a kuplungot önkénytelenül kiemelte. Mi lehet ez?

Be akarja rúgni a motort, de meg sem moccan. Háromszor is megkerüli, vizsgálja, gondolkodik, — közben elsűvítene mellett — babrálja a szelepeket, de semmi eredmény. Négy-öt pernyi tapogatódzás után berúgja



# GOODRICH PNEU

## az utak királya

**Szilárd Béla**

Budapest, VI., Nagymező utca 15.

Telefon: Aut. 253-36.

és a motor — begyullad. Ahá! Csak bedagadt. Persze az olaj még nem melegedett fel eléggé! Na, majd felmelegszik. Hajrá, tovább. Pár kilométer után megint vóbli, megint hajszál híján bukás. Öt perc szünet — mint a rádióban — és újra néhány kilométer repesztés. Így megy ez vagy kilencszer. Kibírhatatlan. Teljesen elcsügged. Reményei szertefoszlanak. Nincs más hátra, mint Székesfehérvárig elkínlódni és ott vonatra adni a motort, talán elég lesz az öt pengő. Ha nem elég, valakinél ott hagyja és majd érte jön.

Feltűnik Székesfehérvár és Mazsola barátunk egy utolsó bedagadás után észvesztő irammal rohan be a kontrollba. Kezével lemondóan int.

De lehetséges ez? Ébren van, vagy álmodik?

Számosan körülveszik és gratulálnak a prima időhöz. Talán a fagyhoz? Nem. Az átlaghoz. Lehetetlen, hiszen tízszer bedagadtam. Ne viccelj, siess már. Kenesén petya ebédet kapsz, már csak azért is érdemes elmenni, pláne, ha ilyen jó időt futottál. Mazsola barátunk keblében irtózatot csaták dúlnak. Visszaforduljon, ne forduljon? Hátha már felmelegedett az olaj. Nini, már látni is egy csöppet a kémlelőablakon. És ha eddig a megállásokkal ilyen időt csinált, most, hogy van olaj, miért ne tudná végigfutni a versenyt? Még reménye is van egy aranyéremre.

Oh, mazsola ambitio! Barátunk nyeregbe zökken és elfüstöl Kenese felé.

A motor jól megy, de mégis remegve várja az első bedagadást, ami késik — de nem múlik, azaz múlik, hogy utána egy másik következék. Az út rettenetes lesz. A hófúvás betakarta az egész országutat és olvan, mintha sivatag lenne. Vakító fehér minden. Néhol 30—40 centiméteres porhó. Itt csak bukni lehet, gondolja és bukik is.

Három-négy méterre röpül a géptől. Sebj. Előre. Elindulni nem lehet, tehát tólni kell. Hatvan-hetven métert tölja, ereje végső megfeszítésével, míg kikerül járhatóbb útra. Ott újból repeszt. Méter magas hótörlesz keresztben az országúton. Barátunk szó nélkül bukik, egyet káromkodik és feláll. Hátamögött kétségbeesett dudálás, majd tompa puffanás. Visszanézve csak egy sidecart lát kérdőjelként kiemelkedni a hóból. Utasai csak pár perc múlva ássák ki — magukat, néhány méterre a géptől. Úgy látszik, erre jó a lapát! Nincs elmélkedésre idő. Leporolni a havat és minden begombolható begombolni. Kezét nem tudja mozdítani a hidegtől. „Gombolkozom, tehát fagyok”, módosítja a jámbor latin közmondást magában és már repeszt. Motorja különféle zenei hangokat ad, csörömpöl és harangozik. Hangja finom árnyalatokkal, hol a kanárit, hol a stuttgarti harangjátékokat utánozza.

Új hóakadály, új bedagadás, új bukás. Míg feltápszkodik, észreveszi, hogy a hótörlesz mellett motornyomok visznek ki a keményre fagyott mezőre. Lám, a ravasz BSE-tagok tudják, hogy merre kell menni! De hátha azok nem versenyzők nyomai? Előre, nem kísérletezünk. Számolja, hány hótörlesznél kell megállni és tólni. Később tizenegynél abbahagyja.

Mire Kenese előtűnik, barátunk nem érzi orrát, fülét, állát (talán már el is hagyta őket valahol), de annál inkább érzi a gyomrát, ami kegyetlenül követeli jogait és hangosan korog. Még egy búcsú bedagadás és Kenesén van a BSE háza előtt.

Rszkető lábakkal és megmerevedett tagokkal dől le gépéről. Hozsánna! A fele út megvan. Nézzük, van-e még olaj? Benéz a tankba és — majdnem elájul. A tankban

# Matchless

IN NAME & REPUTATION

## motorkerékpárok.

### ÚJ TÍPUSOK:

Felülvezérelt (OHV-OHC) 250, 350, 500 kcm. Sportgépek.

Oldaltvezérelt (SV) 250, 500, 600 kcm. Túramodellek.

Kéthengeres 1000 kcm. Sport és Túragépek.

**BÁRDI** Budapest, IV. ker.,  
Kossuth Lajos-u. 6.

ugyanannyi olaj van, mint a startnál volt. Teremtő Isten! Eddig olaj nélkül jött. De hiszen Székesfehérváron csöpögött az olaj? Leveszi a kémlelőablakot és csak akkor veszi észre, hogy a csöpp még most is ott van, de szilárd állapotban. Betámolyog a konyhába. Elő a főzőkanállal és a forralt olajjal. Nagy kínnal kikanalazza a fagyott olajat és kipiszkálja a csövet. Hála a Lardolinéknak. Pesten a startnál jófajta B. O. téli olajjal prezentálták meg ingyen az indulókat. Betölti és szalad benzint venni. Az öt pengőből még maradt 2 pengő. Ez is megvan. Uccu ebédelni, mert az indulásig már csak 5 perce van. Néhányan már el is mentek. Nyelvsattogtatva indul az ígéret földje felé, de az ajtóban megtorpan. Hol a kesztyűm? A jó meleg kesztyű? Rohan a benzinkúthoz vissza. Nincs. Ki tud róla? Senki. A pech már kezd sok lenni. Csak nem indulhat kesztyű nélkül, hiszen lefagy a keze. Fel kell adni a versenyt. Eszeveszett keresés ebédelés helyett. Lehagolt, mint egy rossz zongora. Utolsó pillanatban hozzák a kesztyűt a konyhából, de már késő, ebédelni nem lehet, indulni kell. Barátunk „elsápad és nyeregbe száll”. — Isten veled, potya ebéd, Isten veled Kenese!

\*

Úgy-e, kedves olvasó, előttem nem kell Mazsola barátunk iránt hatásos szavakkal, a fáradságos ismételt felsorolásával és a lélekölő hideggel szánalmat kelteni? Úgy-e bele tudod képzelni magadat az ő helyzetébe? És ez elég!

Most átadom a szót neki, aki holtrafáradva fekszik rozoga diványomon, lucskos sicipőjét főúri hanyagsággal felejtve egyetlen házikabátomon.

„Tehát haza mindenáron — meséli barátom. Bizony repesztettem megint. Mi tagadás, buktam hazafelé

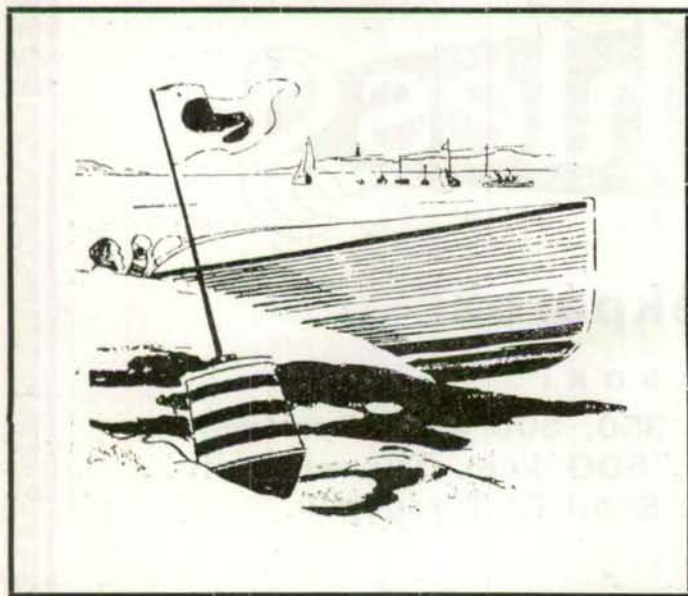
is kettőt-hármat akkorát, hogy szinte belefűrdtem a hóba. Sárhányóim lógtak és zörögtek, keményebb talajon úgy csörömpöltem, mint egy parasztszekér. Kuplungom három szálon lógott, úgyhogy kénytelen voltam csak a legszükségesebb esetekben kapcsolni. Motorom zenéjét megszoktam, csak egy-egy újabb melódiánál füleltem fel kissé. Utóbb kisült, hogy már Székesfehérváron kifolyt a csapágyam. Időről, átlagról fogalmam sem volt. Egyedüli irányadó az előttem haladó Martinek volt, akinek bölcs vezetése után igazodtam.

Amint így haladunk, haladunk, egyszerre pokoli berregés mellett és egy-két ordítás: Marha! Marha! Csak annyit láttam, hogy Martineknek egy hótörlesz előtt meg kellett állania és egy mellett elsúvító sidecaros — az a bizonyos marhász — rászalad Martinekre, aki a sidecar alá kerül. De nem sokáig gyönyörködhettem bennük, mert magam is — nyilván kedvet kapva — pontot tettem a hótörleszre és sikerült egy szabályos fejest homorítva, derékig a hóba merülnöm. Szerencsére egyfünknek sem történt baja, csak első sárhányóm mondotta be az Isten hozzád-ot. Valahogyan feldrótözva, tovább vánszorogtam. Erőm teljesen elhagyott, fájni kezdtem nagyon. Kértem Istent, hogy csak hazáig engedjen már baj nélkül. Állandóan rettegtem, hogy három cérnaszálon lógó kuplungom elszakad. Az utolsó félóra volt a legborzalmasabb.

Nem tudom elmondani azt az érzést, amikor feltűntek Budapest lámpái. Mit bántam én, hogy nyertem plakettet, vagy nem, csak leszállhassak a gépről.

Lassan, de bizonytalanul begurultam a célba és csak arra emlékszem, hogy minden embert, aki kezeim közé került megcsókoltam örömben...”

## A győztes!



Vezérképviselőt:

**Magyar Abroncs- és Kerékgyár r.-t., Budapest, VI, Jókai-u. 8**

A vezérképviselőt budapesti főügynöksége:

**v. Gyurkovich Béla és Tsa, Budapest, V, Dorottya-u. 3. Tel.: Aut. 802-29**

Hatékony olajozás az igazi alapja a nagy teljesítménynek. Versenyzők tudják ezt. Versenyeken minden kategóriában a győztes Wakefield Castrol-t használ. A gyárosok is tudják ezt. Több mint 230 gyáros ajánlja a Wakefield Castrol-t. Óhajt-e Ön több bizonyítékot arra nézve, hogy az Ön számára előírt Castrol-fajta valóban az a kenőanyag, amely használnia kell?

A Wakefield Castrol drágább mint számos silányabb olaj, de megtakarítja kiadásait, csökkentve a motor kopását és ritkábbá téve a kikormozást. Irjon és kérje zseb-olajtáblázatunkat. Ez olyan dolgokat mond Önnek, amilyeneket érdemes tudni.

**Hogy a maximális sebességet és üzembiztonságot elérhesse, használjon**



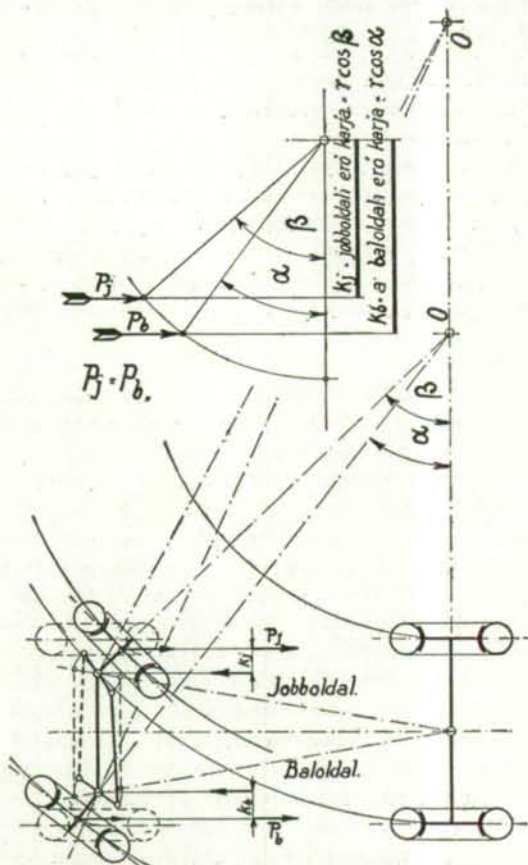


# Az autókormányzás problémái

Írta Nagy Pál Sándor

A közutakon, tehát nem vágányokon közlekedő járművek irányzása, kormányzása oly módon történik, hogy az elülső kerekek síkját a haladás irányából eltérítik. A kerék és az úttest között fellépő igen nagy surlódásból és az igen csekély gördülési ellenállásból következik, hogy a kerék nem a volt haladási irányában fog a talajon csúszni, hanem síkja irányában legördül és magával viszi a jármű elejét. A hátsó kerekek pedig külön nyomokon, üldözőgörbében követik az elülső kerekeket.

A kerekek elállításának legegyszerűbb módszerét a lóvonatú járműveken láthatjuk, ahol a mellső tengelyt középen csapszeg körül elfordíthatóan ágyazták és hosszú kocsirúddal maguk a lovak állítják a szükséges irányba. Ugyanezt a szerkezetet megtalálhatjuk az autómobilok őseinél is, ahol a kocsirudat, vagyis az elállító szervet fogazott szegmensek, csuklózott rudak stb. képviselték.



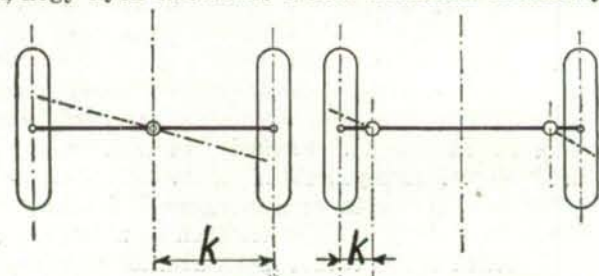
1. ábra. Az autómobil kormányzásának általánosan alkalmazott megoldása. Mellső kerekek a kerék síkjához közel első kormánycsukló körül elfordíthatóan ágyazott tengelycsapokon forognak. A tengelycsapok elállítása a kormányösszekötőrúd által oly módon történik, hogy meghosszabbításukat képező egyenesek a hátsó tengely vonalában metszik egymást (O pont) és ez bármely elállításnál is bekövetkezik. Kanyarodásnál a kocsis hossz tengelye irányában az első kerekeken ébredő surlódó erők ( $P_j$  és  $P_b$ ), melyek egyenlőknek tetelezhetők fel az  $\alpha$  és  $\beta$  elállítási szög különbözősége folytán különböző nagyságú karon képeznek nyomatókat a kormánycsukló körül. Mivel a külső körön futó kerék elállítása kisebb — a nyomatók karja nagyobb —, tehát nyomatóka is nagyobb. Az ábrából leolvashatóan ez a nyomatók a kerekeket a középpálsba, azaz egyenes haladás irányába igyekeznek fordítani.

E példásan egyszerű szerkezetnél mind a négy kerék tengelye (elméletben) egy pontban metszette egymást. A négy kerék azonos középponti körökön gördült le. A kerekek tehát nem kényszerültek a gördülés mellett oldalirányban csúszni is. Azonban előnye mellett óriási hátrányai is vannak. Ha az egyik kerék haladtában valamelyik akadályra talál, a fellépő erő a tengely elfordulási csapjára nagy nyomatókat fejt ki. Ugyanezt lehet elmondani négy kerékűk esetén is, ha a két kerékre ható fékerő nincs tökéletesen kiegyenlítve. A fellépő erőket az elállító szerkezetnek kell felvennie; ezeket tehát igen erősen és súlyosra kell méretezni. Még így is előállhatnak rombolódások, mert a fellépő erők teljesen külső viszonyoktól függenek, kellőképpen tehát figyelembe nem vehetők.

Másik hibája a szerkezetnek, hogy erősen befordított kerekek esetén lényegesen csökkenti a jármű állékonyágát, tehát éppen kanyarodásban, mikor a centrifugális erő is hat, növeli a felborulás veszélyét.

Ennek elkerülésére az autómobiloknál nem állítják el az egész első tengelyt, hanem csupán a tengely végén elhelyezett kormánycsukló körül elfordítható tengelycsapokat. Így egyrészt a stabilitás nem változik elfordított kerekek esetén, mert a kerék helyét alig változtatja, másrészt pedig lényegesen lecsökkent az elfordításra törekvő erő karja, tehát vele a nyomatók nagysága. Ez a szerkezet ma már teljesen általánosan elfogadott az autómobil szerkezetében.

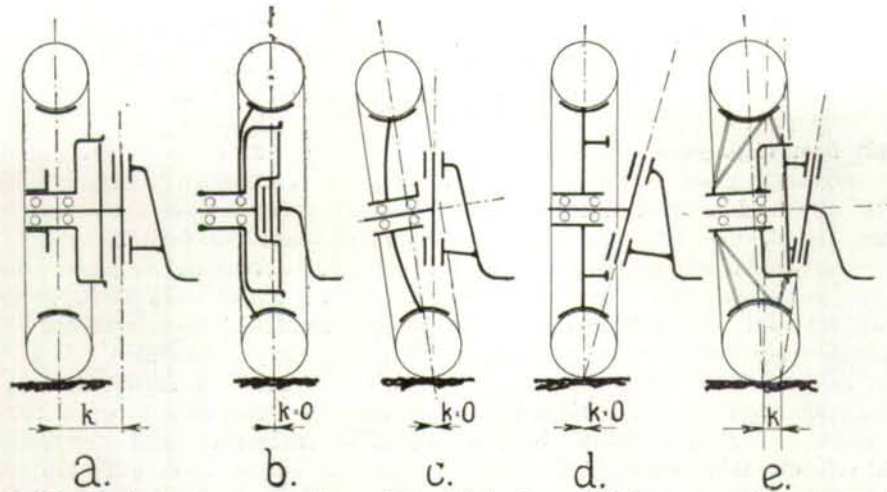
A tengelycsapokra rövid emelők vannak erősítve, melyeket csatlórúd köt össze. Ezáltal a két kerék együttműködése biztosítva van. A helyes szerkezet azonban nem olyan egyszerű, mint az ember gondolná. Ha a két kereket úgy kötnék össze, hogy párhuzamosan forduljanak el, úgy tengelyeik már nem metszené a hátsó tengelyt egy pontban, tehát nem is gördülhetnének koncentrikus körökön. Mivel pedig erre a szerkezeti összefüggés kényszeríti, kell, hogy ilyen elrendezés esetén a kerekek oldalirányban



1/a. ábra. A lóvonatú járművek első tengelye a középső csap körül a kocsirúd által elfordítható; a kerekekre ható esetleges ütőerők igen nagy karon hatnak. Az autókbnál az így keletkező nagy nyomatók és a nagyobb stabilitás céljából az első tengelyt fixen lekötik, csupán a két tengelycsapot ágyazzák elfordíthatóan.

csúszzanak, ami egyrészt a haladási ellenállás nagymértékű megnövekedésével, sodródási hajlandósággal és nagy abroncskopással jár.

Ez a hiba igen nagy megközelítéssel kiküszöbölhető azáltal, hogy a rövid elfordító emelőket nem párhuzamosan, hanem, mint az 1-ső ábrán látható, középpálsnál a hátsó tengely közepe irányában helyezük el. Az eltérés nagysága a kitérítés nagyságával progresszive növekszik,



2. ábra. A kerékre ható ütésekokozta nyomaték csökkentésének módjai: a) a kormánycsukló a kerék síkjához közel van elhelyezve;  $k$  értéke aránylag csekély; b) a kormánycsukló a kerék síkjában van;  $k = 0$ ; c) a kerék síkja döntve van oly módon, hogy felfekvési felülete a kormánycsukló és üttest metszéspontjával egybe esik; d) a kormánycsukló van döntve; e) a modern autónál alkalmazott szerkezet. Úgy a kerék, mint a kormánycsukló döntve van, de  $k$ -nak van értéke, amire a kerék és az üttest nagy surlódása okozta nehéz kormányállítás elkerülése szempontjából van szükség.

de a gyakorlati határokon belül nem haladja meg az 1—1.5%-ot. Ezt pedig a gumibroncsok, különösen a ballonbroncs kitunoen kiegyenítik.

Vannak olyan elállítószerkezetek is, melyek tökéletesen pontosan beállítják a kerekeket, pl. a Farman-féle csigahajtásos szerkezet, ezek alkalmazása azonban csakis ott indokolt, ahol egyúttal más, sokkal nagyobb fontosságú szerepük is van, amiről később még bővebben lesz szó.

A kerekekre ható ütések által keletkező nyomatékok természetesen az elállítószerkezet útján továbbíthatnak a kormánykerékhez, miközben az egész szerkezetben ütések, lökések, a kormánykeréken pedig rángatások állnak elő, melyek egyrészt a szerkezet rongálódását, másrészt a vezető munkájának megnehezítését okozzák, sőt nem önzáró kormány esetén, ki is téphetik a kormánykereket a vezető kezéből, aminek súlyos baleset lehet a következménye.

Az ütőerőket meggátolni nem állván módunkban, mert azok az útviszonyoktól függenek, már csak az erő karjának elvétele marad módunkban a káros nyomatékok megszüntetésére, illetőleg lecsökkentésére. Legegyszerűbb volna, ha a kormánycsuklót bevinnénk a kerék középsíkjaiba (2. ábra *b* eset). Faküllös kerekek esetén ez tisztán kiképzési szempontokból lehetetlen. Tárças és drótküllös kerekek esetén ez a szerkezeti nehézség áthidalható volna, de ez a kerék testében és a csapágyakra ható kellemetlen erőnövekedés miatt nem tartható ideálisnak.

A nyomaték tulajdonképpeni karjának meghatározása oly módon történik, hogy a kormánycsuklót elméletileg meghosszabbítjuk az üttestig és metszési pontjától mérjük a kerék középsíkjaig. Egyszerűen elérhetjük tehát a nyomaték karjának csökkentését azáltal is, hogy az üttest és kormánytengely dőlési pontjához közeledünk a kerékek oly módon, hogy a kereket előlről nézve ferdén, azaz kifelé dülve helyezzük el (2. ábra, *c* eset). Ennek az elrendezésnek vannak beképzelt és tényleges előnyei. Mindenestre egyszerűbb kerékszerkezeteket alkalmazhatunk, a kerék a ferdén álló tengelycsap töve felé iparkodik és ezáltal tehermentesíti a záróanyát. Ez különösen a perselyes csapágygal ellátott nehéz teherautóknál bír fontossággal. Azt is állítják, hogy a kifelé dülő kerekek a

domborított üttestre merőlegesen állnak és így jobban tapadnak, ez azonban nem komoly a gyakorlatban alkalmazott 1—1.5°-os dülések esetén.

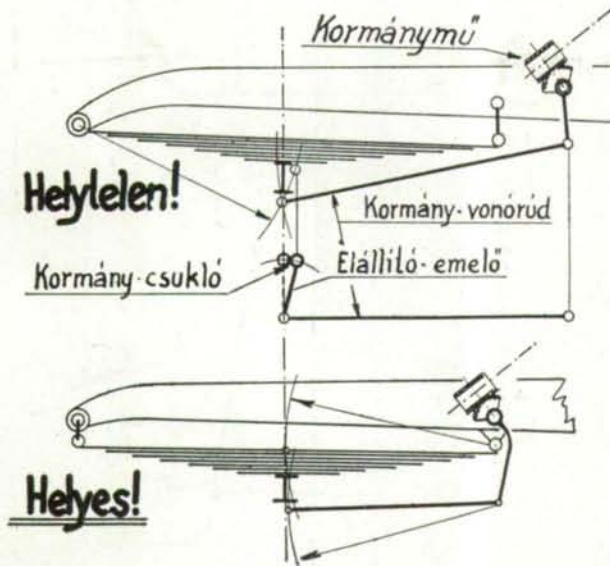
Ugyancsak érdemesnek a nyomaték karjának csökkentését a kormánycsukló berele való dülése által is (2. ábra *d* esete). A modern szerkezetnél a csapot lehetőleg közel, a kereket kirele, a kormánycsuklót pedig berele quive alkalmaznak. A kormánycsukló berele való elutése még a kerék középpállásra való törekvését is célozza. (Erről később részletesen.)

Az eddigiekben feltételeztük, hogy a kerék a talajjal egy, elméleti ponton érintkezik. Ez azonban nem teljes meg a valóságnak. A gumibroncs a ráható nyomás alatt belapul és meglehetősen nagy felületen tapad az üttestre, melynek nagy surlódási nyomatéka ellene szegül az elfordításnak.

Minél lágyabb a gumibroncs, azaz minél nagyobb-méretű a ballon, annál nagyobb az érintkezési felület és — különösen álló jármű esetén — annál nagyobb erővel lehet a kereket elfordítani. Ha a kormánycsuklót beviszik az érintkezési felületbe, akkor a kerék elállításkor tisztán surlódó ellenállás ébred. Ha ellenben kívül van, úgy a kerék egy kis körön legördülhet, tehát a surlódásból eredő ellenállása csökken. Nem szabad tehát a nyomaték karját már ebből a szempontból sem teljesen lecsökkenteni, hanem a két ellentétes követelményt a gyakorlat követelményeinek megfelelően össze kell egyeztetni. Egyes gyárak az alkalmazott pneumatikoknak ezt már meg is állapították és úgy is építik kocsijaikat.

Mivel a nyomaték az előbbieknél alapján nem szüntethető meg, gondoskodni kell arról, hogy káros hatása ne juthasson el a kormánykerékig, illetőleg a vezető kezéhez. Ez olyan szerkezetek alkalmazásával lehetséges, mely egyidejűleg lehetővé teszi a kormánykerék forgatása által a kerekek elállítását, de megakadályozza, hogy a kerekek elforgathassák a kormánykereket. Erre igen jól bevált az önzáró csavar vagy csigahajtás.

Önzárónak nevezzük azt a csavart, melynek annyira lapos a menetemelkedése, hogy a csavartok nyomására már nem fordul meg. Ez a csavar és csavartok surlódási viszonyaival van összefüggésben, melynek részletes tárgyalása most nem célom. Az önzáró csavar alkalmazásának van néhány hátránya is. Így elsősorban az önzáró



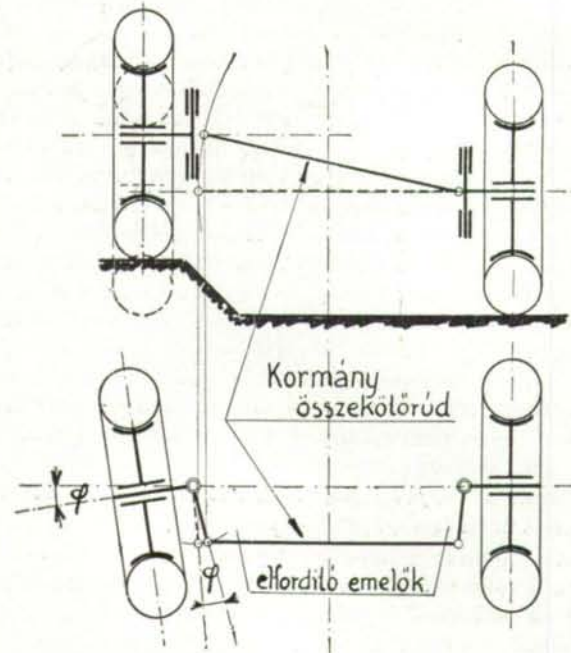
3. ábra. A félelliptikus elsőkerékfűgőzás befolyása a kerekek állására. Ha a rúgó elöl van megfogva, a tengely és a kormányvonórúd ellentétes domborodású köríveken lengenek. A kiegyenlítőds a kerekek elállítódása útján lehetséges. Hátul fixen, elöl lengően ágyazott rúgónál gondos szerkesztéssel elérhető, hogy a rúgó és a kormányvonórúd párhuzamosan lengenek és ezáltal a rúgőzás nem befolyásolja a kerekek állását.

csavar hatásfoka igen kedvezőtlen, tehát vagy feleslegesen sok kormánykerék körül-forgatást, vagy nagy erőt igényel. Másik tisztán vezetésszerű hátrányos hatása az, hogy a vezetőnek a kerekeket majdnem ugyanakkora erővel kell ismét az egyenesbe hozni, mint amekkorával el kellett állítania.

A vezető munkájának megkönnyítése céljából ú. n. félönzáró kormányberkezeteket alkalmaznak. Az elnevezés persze egészen rossz, mert vagy önzáró, vagy nem. Ez tehát tulajdonképpen nem önzáró, hanem az önzárás határához közel eső berkezet. A csiga vagy a csavar emelkedése úgy van megválasztva, hogy a kormánykerékre átvitt nyomatóka kézzel, minden megerőltetés nélkül megtartható.

A biztos kormányzás elengedhetetlen feltétele, hogy a kerekek mindig a vezető által szándékolt irányban álljanak, mentesek legyenek mindenféle függőleges, tengelykörüli lengésektől és ezek következtében előálló csúszásoktól. Ezt a látszólag magától értődő követelményt is csak nehezen tudják a gyakorlatban általánosan alkalmazott berkezetek kielégíteni. A tapasztalat szerint a kormányozott kerekek egyáltalán nem mentesek a lengésektől, melyek több, egészen különböző okokra vezethetők vissza.

Legrégebben ismeretes az elöl fixen, hátul csuklósan csatlórúddal bekötött félelliptikus rúgók zavaró hatása (3. ábra). A tengely nagyjából olyan köríven mozog, melynek középpontja a rúgó mellső, fix bekötési pontja, domborodása pedig hátrafelé mutat. A kormányvonórúd pedig hátsó, a kormánymű emeltyűjének csapja körül lengvén, a tengelycsapemelőjéhez kötött vége ezzel ellentétes domborodású köríven mozog. Ennek következtében a kiegyenlítőds a kerekek elállítódása révén történik. Ennek elkerülésére már igen sok gyár a félelliptikus rúgókát nem elöl, hanem hátul köti le fixen és elöl lengően. A méretek igen gondos megválogatásával el lehet érni, mint a 3. ábrán látható, hogy a tengely éppen olyan körön mozog, mint a kormányvonórúd mellső vége, tehát a rúgőzás hatása ki van kerülve.



4. ábra. A független, saját síkjukkal párhuzamosan rúgőzó kerekeknel a kormányösszekötő rúd állítja el az egyik kereket. Itt a IV. évf. 4. számában tárgyalt független kormányzási berkezetek szükségeseek.

A kerekek oldalirányú lengésének másik oka, amire a ballonpneumatikra való áttérésnél észlelt jelenségek hívták fel a figyelmet, a kerekek pörgettyű hatásából származott. Ez a simmizés. Jellemző, hogy rossz úton, de csakis nagysebességnél lép fel. Akkor azonban annál vadabban. Csakis hosszas megfigyelés és elméleti kutatás után jöttek rá okára, mely a rúgőzás folytán síkjukból kitérített nagy inercianyomatékú kerekek tetemes pörgettyűhatásában nyeri magyarázatát. Erről részletesen megemlékeztem az Automobil Motorsport 1929-es évfolyamának 5-ik számában a modern rúgőzási irányelvekről írt értekezésemben, ahol egyúttal bemutattam a pörgettyűhatások elkerülését célzó berkezeteket, a saját síkjukban rúgőzó kerekeket. E rendszer első berkezetői szintén figyelmen kívül hagytak egy körülményt. Ugyanis a két egymástól függetlenül rúgőzó tengelycsap elfordító emelői közötti távolság folyton változik a rúgőzás következtében. Ha tehát ezek fixhosszúságú csatlórúddal vannak összekötve, a hosszkiegyenlítés itt is a kerék ki-(be)-fordításával történhetik csupán (4. ábra). Ez a simmizésre emlékeztet, de jellemzője, hogy csupán csak az egyik oldali (jobboldalon elhelyezett kormánykerék esetén a bal) kerék vibrál. Ennek megszüntetése igen gondos berkeztésű, a két kereket egymástól függetlenül elállító kormányberkezet útján lehetséges. Ilyen berkezeteket ugyancsak bemutattam az előbb említett értekezésemben.

A kormányvonórúd és összekötő rúd okozta elállítás, valamint a pörgettyűhatásból következő simmizés, végeredményben konstrukciós hiba, ami gondos berkeztéssel elkerülhető. A modern futóműberkezeteknél ezek a hibák mind ki vannak küszöbölve. (Persze itt nem értem a divatos, esetleg nagyon elterjedt márkákat. Azért, mert divatos vagy agyonreklámozott, lehet még egészen primitív is, tele durva hibával és elhanyagolással.)

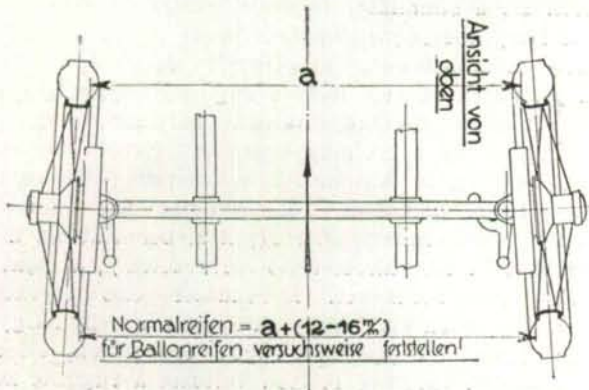
A kerék lengésének van azonban még egy oka is, mondhatnám, a leggyerekesebb oka, melynek kiküszöbölése, legalább elvileg, mégis a legnehezebb. Ez a kormány-

szerkezet holtjátékából és a rúgós csapszeggel ellátott rudazat sajátágaiban leli magyarázatát.

Ha az autó egyenes irányban halad, a tengelycsapokra ható, aránylag csekélyértékű nyomatók egymást teljesen kiegyensúlyozzák. A kormányvonórúdra és a kormány-szerkezetre (csigahajtás, szegmens vagy csavarhajtás stb.) elvileg semmiféle erőt nem származtatnak át. Haldadás közben azonban hol az egyik, hol a másik kerék kap előlről egy-egy ütést, ami a kerekeket hol jobbra, hol balra igyekszik elállítani. Ezáltal a rudazatokban váltakozó értelmű rángatás keletkezik. Az egyes csuklócsapok a csaplyukaknak hol az egyik, hol a másik oldalához dobhatnak. Addig, amíg a csap és csaplyuk között hézag nincs, csupán felületi nyomások lépnek fel, amelyek számíthatók. A váltakozó irányban mozgó, kotyogó csapok azonban átadják a lengő tömegekben felhalmozódott kinetikai energiát, ami súlyos ütésekként nyilvánul. A már egyszer megindult kotyogás rohamosan növekszik és az egész szerkezet rohamos pusztulását okozza.

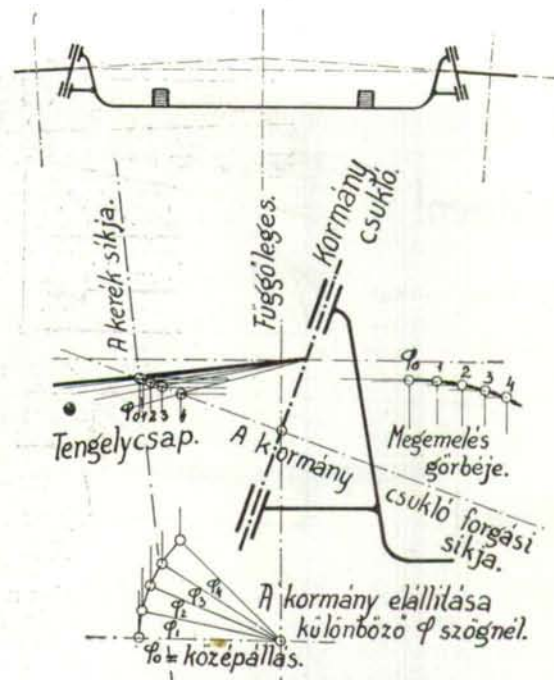
A kotyogás megakadályozásának legegyszerűbb módja a csapoknak erős rúgók közé való szorításával történik. A szokásos és közismert megoldásban a rendszeres gömbalakú csap két igen erős és merev rúgó között van, melyek utánállíthatók és a rudak hosszának szabályozását is megengedik. Ez a szerkezet bármennyire elterjedt is, a lengéseket tulajdonképpen csak csökkenteni és rugalmasan határolni tudja. Mindenesetre nagy hibája az, hogy az egyik rúgó eltörése esetén a másik rúgó nyomása a csapot eltávolítva, a rúd hosszát megváltoztatja, ami a kerekek elállítását okozza.

A kotyogás okát meg lehet szüntetni a gépészetben



5. ábra. A kormány-szerkezetben fellépő ide-oda rángató erők egyenirányítása céljából a mellő kerekeket összefuttatják: A kerék és az úttest közötti surlódás okozta megfeszülés a rudazatokra uralkodó nagyságú, egyirányú igénybevételt okoz. Ily módon a kerék szabad lengése a fellépő erős gátlás miatt nem fejlődhet ki.

régen jól bevált azon elv szerint, hogy a lengéseket előidéző váltakozó értelmű erőkhöz hozzáadunk egy uralkodó nagyságú, de csakis egyirányban ható erőt. Ekkor igaz, hogy nagyobb végnyomásokat kapunk, de elkerüljük az ide-oda való lötyögésből származó ütéseket és vibrációkat. A kormányzásnál például, ha el tudom érni azt, hogy a kerekek állandóan nyomják vagy húzzák a csatlórúdat és lengésük csillapított legyen, úgy a kotyogásra való hajlomot máris megszüntettem. Ezt pedig igen egyszerűen elérhetjük azáltal, hogy a két elülső kereket felülvezetben és középpállásban nem párhuzamosan, hanem a menetirányban összefutóan állítjuk be. Az 5-ik ábrán látjuk az ADR (Austro-Daimler) előírását, amely szerint hátul 12—16 mm-el távolabb legyenek az abroncsok egymástól,



6. ábra. A kerekek középpállásba való törekvését elősegíti a kormánycsuklók befelé való dülése. A tengelycsapok elfordításával az autó etete megemelődik. Ennek reakciójaként a kormánycsuklókra mindig a középpállás (legmagasabb helyzet) felé irányuló, a kihajtás szögével progresszíve emelkedő nyomatók hat.

mint elől. A kerekek nemcsak az úttesten legördülni, hanem csekélyke mértékben oldalirányban csuszni is kényeszerűnek. Talán nem is nevezhető ez tulajdonképpeni csúszásnak, hanem a gumiabroncs mintegy nekifeszül a tarajnak és bizonyos mértékig eltorzul, aminek reakciójaként haladási ellenállásnövekedés és a rudazatok megfeszülése áll be. A csapok egyoldalon lesznek ezáltal a csaplyukakhoz szorítva, — állandó erőhatásra — kotyogás tehát nem állhat be.

Az elállítás mértékét úgy kell megállapítani, hogy kerékvibrálás ne álljon elő, ami rendszeren 1—1.5°-os összehajlás mellett már elérhető. A különféle pneumatikafajtákra esetről-esetre ki kell kísérletezni. Túlerős összehajlás természetesen káros, mert túlnagy ellenállást okoz, a szerkezetben nagy erőket ébreszt és a gumiabroncsok nagy kopását okozza. A megoldás rendkívül egyszerű, hiszen csupán a kerék beállításában áll és egyúttal a lengéseket is csillapítja. Meg kell azonban jegyezni, hogy ez a módszer csakis a csapkotyogásból, illetve a már elerőtlenedett csapszegrúgók okozta lengések meggátlására alkalmas. Nem szünteti meg tehát az esetleg hibás konstrukció folytán a rúgózásból és porgettyűhatásból származó lengéseket.

A biztos kormányzás másik, igen fontos követelménye az, hogy a kanyarodásra kitért kerekek önműködően igyekezzenek a középpállásukba visszatérni. Könnyen elképzelhető, milyen súlyos szerencsétlenséget okozna, ha a kifordított kerekek ahelyett, hogy a középpállásba törekednének, a kormánykerék pillanatnyi elengedésére (pl. nem önzáró kormánymű esetén) egészen kivágódnának és az autót árokba fordítanák. Szerencsére az autó kormányzása módjának már pusztán elrendezése, a kerekeket középpállásukba téríteni igyekvő hatást vált ki. Legyen az 1-ső ábrán feltüntetve a kanyarodó autómobil a

# EZ A CORDATIC



kihajlott kerekkel. Amint tudjuk, az autó momentán haladásának (hátsó kerek, illetve az egész autó tengelyének) irányában az első kerekken is ébred surlódási erőreakció, hiszen éppen ennek az első kerek tengelyének irányában ható komponense téríti ki az autó elejét, illetőleg hozza létre a tulajdonképpeni kanyarodást. A két kerék nem egyenlő mértékben van kihajtva, hanem az ábrán látható jobbra való kanyarodás esetén a jobboldali kerék nagyobb, a baloldali kerék pedig kisebb szög alatt. Feltételezve, hogy a kerekre ható surlódási erő azonos (azonos pneumatik, talaj stb.) az általuk okozott nyomaték a nyomatéki kar nagyságával arányosak. Az ábráról leolvasható módon ez az erőkar a baloldali erőnél nagyobb, mint a jobboldali erőnél. A baloldali nyomaték lesz tehát a nagyobb és ennek következtében a két nyomaték különbsége ennek forgatási értelmében fog a kerek elállítására törekedni. Ez a forgatási értelem pedig a kerekeket a középpálya felé igyekszik fordítani.

Abban az időben, amikor még az volt az elv, hogy a kerek nyomatékát teljesen meg kell szüntetni, gondoltak arra, hogy a kerek középpálya felé való törekvését mesterségesen is elő kell mozdítani. Így próbálkoztak például azzal, hogy a tengelycsapokat a kormánycsukló síkjára mögött helyezték el (2. ábra a eset). Ez a szerkezet azonban a kihajtott kerék lengését elősegítette, tehát ezt hamarosan elhagyták és ma már seholsem alkalmazzák.

Erre a célra rendkívül jól bevált a fejtegetésem elején már más szempontból megemlített kormánycsukló

dülése (2. ábra b eset). A kormánycsuklók nem függőlegesen, hanem befelé vannak dűtve, még pedig igen erősen. A tengely-csap minden pontja a kormánycsuklóra merőleges síkú körívben mozog a kerék elállítása alkalmával, melynek legmagasabb pontján éppen középpálya van. Minden más állásban a tengelycsap relatíve lejjebb kerül, a valóságban azonban tulajdonképpen az autó eleje emelkedik fel. Az autó súlyából kifolyólag törekedni fog a lehető legalsó helyet elfoglalni, már pedig ez csakis úgy lehetséges, ha a tengelycsap elfoglalja a középpálya legmagasabb helyét. Ilyen értelemben tehát az autó súlya fog a tengelycsapokra, a középpálya felé forgatni igyekvő nyomatékot létrehozni.

A szerkezet geometriai viszonyából következik, hogy minél inkább ki van a kerék forgatva, annál rohamosabban emelkedik a kifordítást gátló erő, mert annál meredekebb pályán kell az autó elejét megemlíni: A kerek elállításához szükséges erő tehát az elállítás szögének nagyságával rohamosan nő. Ez azonban nem veszélyes nagyságú, különösen közelzáró kormányok esetén.

A kormány szerkezetek további fejlődése a független rúgózás és a mellső kerék meghajtás további fejlődésétől várható. Az ott alkalmazott rendkívül szellemes szerkezetek arra engednek következtetni, hogy a kormányzás még mindig nagy fejlődés előtt van. Lépten-nyomon merülnek fel olyan megoldások és szerkezeti egyszerűsítések, melyekre azelőtt még gondolni sem mertek és ma már mint valóságokat köszönhetjük.

## Téli kirándulás

Irta lovag Haupt Károly

Én nem vagyok babonás, de a házmesterünk nagyanyja mondta, hogy ő csak tudja, hogyha február 13-án éjféle 12 órakor 30 fokos hidegben esik a hó — és nebbich esett a hó —, akkor rettenetes idők jönnek és katasztrófák. Hiszen az rettenetes lesz, egyelőre azonban elég volt a nagy hidegből. A vízvezeték befagyva, a tej mint fagyalt érkezik a házba, a nagy hó miatt a vonatok nem közlekedhetnek és legjobban örülnek persze a szénkereskedők, a szén napról-napra drágább lesz, miért? No de ez mellékes. A földolog: kihasználni, keresni. Minden megdrágul, a cselédek is magasabb bért követelnek és a szakácsném öngyilkosságot akart elkövetni — szerencsétlen szerelem — csekélység: 120 kiló, 52 esztendő. Az összes gázcsapot kinyitotta és lefeküdt aludni. Amikor azt hitte, hogy már a túlvilágon van, észrevette, hogy a gázóra befagyott, tehát vissza az egész. Még a tojások is naponta drágultak, a tyúkok nem tojnak. Talán mégis meg kellene próbálni a kakasoknak káviárt adni, — vagy talán a hölgyek sztrájkolnak? Bizony mindig baj van a hölgyekkel . . . Ja igaz . . . azt mondja a feleségem, hogy menjünk már egyszer Feri bácsihoz Kecskemétre, azok olyan kedves, helyes rokonok, és az ember ott olyan sokat kap enni és igazán nincs is messze. És mivel a vonatok nem közlekednek, menjünk az autóval. Hiszen már úgymint beroszódodik a garázsban; én ugyanis mióta hó van, leállítottam az autót, mert a Budapest utcáin való közlekedés nekem túl veszélyes. A biciklisták, akik nemcsak veszélyeztetik testi épségüket, hanem igazi öngyilkosok, a legnagyobb veszélyt jelentik az autózóknak és a gyalogosoknak is. Nem ismernek közlekedési rendet, nem tudják, hogy hol van jobb és hol van bal, sokan a város közepén tanulnak biciklizni pont a hóban, ők jelentik a legnagyobb veszélyt, amit csak el lehet képzelni . . . pardon . . . csak egy közlekedési eszköz van, ami mégis veszedelmesebb és az egy-némelyik taxi. Nahát, amit ezek művelnek, és ahogy ezek

hajtanak, az botrányos. Kedves olvasó, mutass nekem egy taxit, amelyiknek nincsen összevert sárhányója. Völlgázzal a keskeny utcákon át, dudálás nélkül ki az utcából, jobbra előzni, balra előzni, egészen mindegy, a közönségre szitkozódni, más vezetőket legorombítani, az Andrassy-úton versenyeket rendezni szürke és piros taxik között, egyik a másikat akarja előzni, karambol, tönkrement sárhányók — és azután az egyik szidja a másikat, hogy ő volt az oka. Hála Istennek, nem hajtanak mindannyian mint a vadak, mert mondhatom, hogy sok taxi soffőrje direkt művész, mert ezekkel a vén elcsépeelt kraksznikkal az állandóan növekvő forgalomban négy kerék nélkül járni, igazán művészet; azonban igazán fölösleges az ilyen öreg ládákkal úgy száguldani, mintha az embereknek, akik taxin mennek, olyan borzasztóan sietős volna a dolguk. Egyáltalán Budapesten az egész autózás kezd lassanként életveszélyes lenni és ez azért van, mert az autótulajdonosok nem akarják soffőrjeiket tisztességesen fizetni és inkább fiatal taknyosokat fogadnak fel 150 pengőért, mint egy öreg, tapasztalt soffőrt. Sok derék, öreg soffőr van állás nélkül és ezek a sihederek hajtanak, rongálnak motort és kocsit, részben tudatlanságból, részben szándékosan, hogy zsebretegyék a javítóműhelyek provízióját, amiben tulajdonképpen teljesen igazuk van, mert a legtöbb ú. n. úrvezetőnek fogalma sincs (szégyellenék ráülni a kocsimra, ha nem volnék tisztában a szerkezetével), hogy milyen egy gyújtógyertya! Bizony az autótulajdonos urak csak maguk fizetnek rá, eltekintve attól, hogy egy vidéki autótutazásnál sosem tudják, hogy mikor kötnék ki az útszéli árokban . . . Tehát, amint mondtam, bemegyünk a garázsba, hogy az autót elhozzuk, és amikor éppen vizet akarok tölteni, jön a kocsimosó és azt mondja: „Naccságos úr, ilyen hidegben nem mehet vízzel a hűtőjében, az egész biztosan befagy, és akkor vége a motornak; alkoholt kell betölteni, az nem fagy be és csak pár pengőbe kerül!” Adok tehát neki pénzt néhány literre, de miután órákig nem jött vissza, mégis csak vízzel mentem és csak este tudtam meg, hogy teljesen részegen jött vissza; az alko-



Lovag Haupt Károly és Zajác József szabaddá teszik az utat BMW-gépeik számára.



BMW-motorkerékpárok a Mátrába vezető úton. A nagy lapáttal kezében Zagác Zózsef veterán motorversenyzőnk. (Lovag Haupt Károly felvétele.)

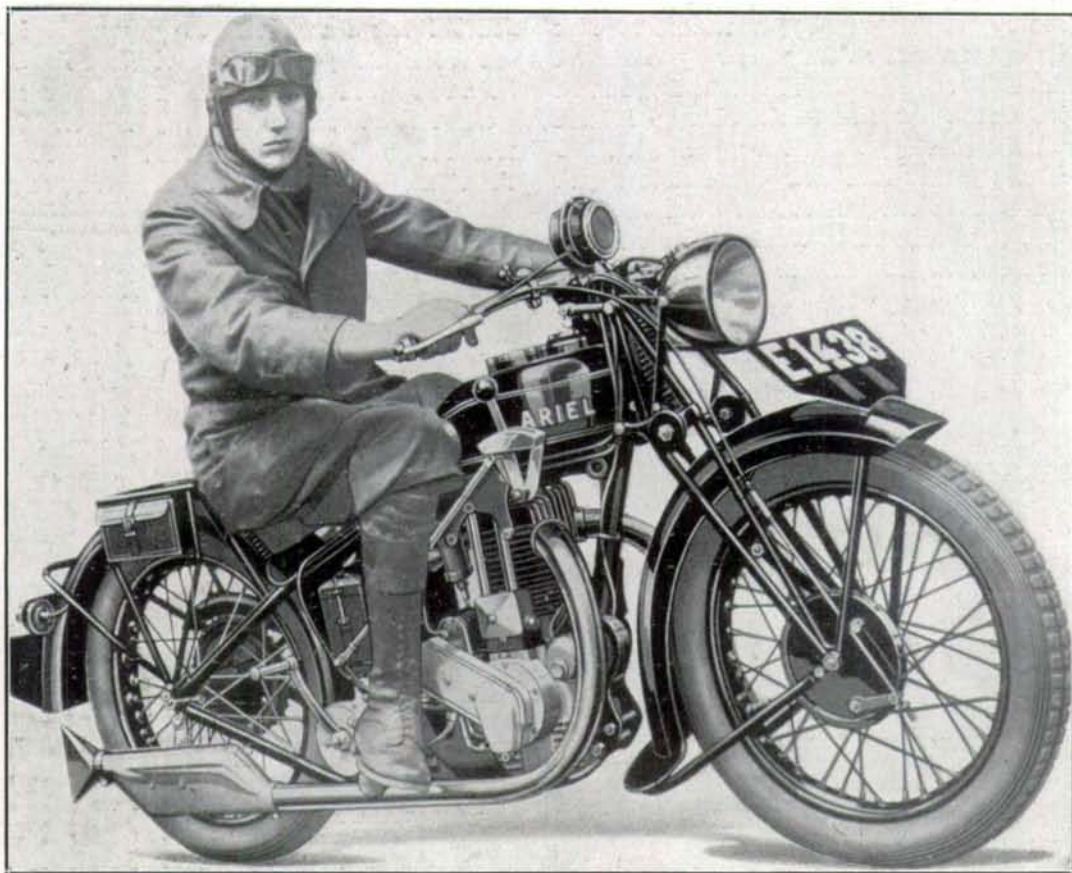
holt, azt bevette. Szép, tiszta téli nap. Az út egész jó volt és a kocsis is igen fürgén ment a hóban, míg csak egyszerre Lajosmizse mögött egy mély és hosszú hótorlaszba kerülünk, ahol a derék „amerikai” lassan, de biztosan elakadt és se előre, se hátra nem akart kijönni. Ott szorult különben már több autót, és egy teherautómotor be volt fagyva. A teherautó szegény soffőrijével beszéltem, a motorja mély hóban elhalt és nem sikerült többé mozgásba hozni, amíg pedig a hűtőfedőt kicsavarta a víz odalenn már befagyott. Akkoriban —30 fok volt. Tehát lapátolni. Midőn azonban bebizonyosodott, hogy az is hasztalan — hiszen nem vagyok lapátoló bajnok — bementem a faluba és előfogatot rendeltem. Hosszas keresés után találtam egy parasztot, aki hajlandónak mutatkozott „telivérjével”, ahogy ő mondta, a kocsit kihúzni, még ha 5 méter mély is lenne a hó; „majd ellátjuk a baját”. Csak menjek előre, ő mindjárt utánam jön „Pistájával”, így hitták a gebét.

Pista eljött, tulajdonképpen nem maga jött, hanem a paraszt húzta őt. Ruhafogásnak alkalmasabb lett volna, mint lónak. Befogtuk, azután gyűia, gyűia és Pista nem mozdult. Még egyszer, ugyanazzal az eredménnyel. Azután egy ostorcsapás, Pista csak a fejét fordította hátra, rőfögött és tovább is állva maradt, mint egy szobor. Az a sorverés, az ú. n. előgyújtás, amit Pista most kapott, sem tett különösebb hatást rá; csak a fejét rázta és rőfögött. A paraszt szitkozódott és káromkodott, én megkérdeztem, hogy Pista kapott-e már abrakot, mert olyan rosszul nézett ki, de a paraszt dühös volt és ordított, a szél üssön meg, átkozott gebe. Közben vadul csapkodott az ostorral; azután egy rántás és még egy. Már azt hittem, hogy Pista tényleg húzni akar, de az elfordult a hóban és nem mozdult többé. Megdőglött. Gondoltam „Hál’ Istennek,

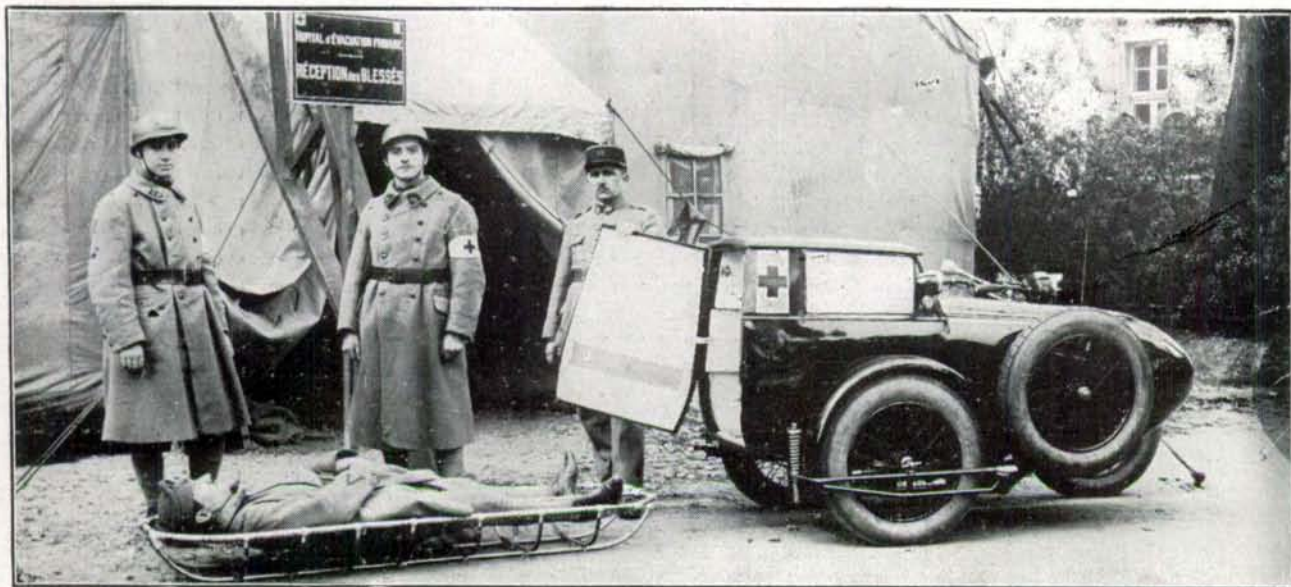
hogy odavan”, de ezzel még nem voltam kint a hóból, a kocsis épp oly szilárdan ült benne, mint azelőtt, csak az volt a különbség, hogy most a döglött Pista feküdt a kocsis előtt, és még azt is el kellett volna szállítani. Madonna, Madonna, de nehéz idők is voltak azok! A paraszt tanács-talan volt, és meg akartam nyugtatni, mondván, hogy ez Isten akarata, és hogy legfőbb ideje volt, hogy szegény Pista megdőgljön.

Aj vé, itt aztán emberemre akadtam.

Mit, a Pista olyan nagyszerű ló, sehol sincs jobb és mit fog most nélküle csinálni, el fog éhezni az egész családdal, kilenc gyerekkel. Istenem, ez borzasztó, okvetlenül fizessek neki 400 pengőt, különben bírósághoz megy, mert az én büzládám az oka annak, hogy Pista megdőglött. Megvigasztaltam a derék embert, hogy hiszen egyelőre itt van Pista enivalónak, öneki és az egész családnak elég és éhenhalásról egyelőre szó sincs. Kiegyeztünk 20 pengőben és a dolog el volt intézve. Később két ökör kihúzta a kocsit, visszamentünk Budapestre és onnan Ceglédre át Kecskemétre, ahol az út egészen jó volt, kivéve néhány darabot, amit befűtt a hó, de azért lapátoltunk eleget, de legalább felmelegedtünk kissé. És hogy ki ne jöjjenek a gyakorlatból, — sosem lehet tudni, hogy mire, jó — vasárnap kirándultam Zajác bácsival két BMW-motorbiciklival a Mátrába. A leggyönyörűbb volt, amit csak el lehet képzelni, különösen, amikor hirtelen hasig merültünk a hóba; igazán egész friss hóban mentünk, ahol még nem volt látható keréknyom és minden igazi sportembernek melegen ajánlhatom ezt a túrát, de csak egészen elsőrendű motorbiciklivel, mert a hó mély és óriási követelményeket támaszt a géppel és vezetővel szemben. Feri bácsiról Kecskeméten, majd legközelebb mesélek.



*Károly norvég királyi herceg Ariel-motorkerékpárján.*



*A René Gillet betegszállítómotorkerékpár a francia katonaság szolgálatában.*

## Javítandó motorkerékpárjáért

bárhova elküldi szervisz-kocsiját és precíz javítást végez **VAJK TIBOR** motorkerékpárjavító műhelye, Budapest, VI., Hajós-utca, 25. Telefon: Lipót 971—20



## Hírek Molsheimből

Mi újság a Bugatti-gyárban?

A Bugatti név ma annyira közismert már Budapesten és széles e világon, a Bugatti-automobilokat, az automobilonk telivérjét már annyira ismerik mindenütt, annyira érdekli a közt mindaz, ami a Bugatti névvel összefügg, hogy nem tartjuk érdektelennek, ha egyet-mást, amit újat megtudtunk, tudatjuk olvasóinkkal. A budapesti vezérképviselet tagjai, Salm Hermann gróf és Rózsahegy István, a napokban tértek haza Molsheimből. Sikerült tőlük igen érdekes adatokat szereznünk. Mindenekelőtt igen érdekes, hogy Ettore Bugatti a tél folyamán teljesen a 3 literes túrakocsi gyártására rendezkedett be. A típus annyira bevált és olyannyira közkedveit Franciaországban, hogy érdemesnek látszott a nagy szériában való gyártásra berendezkedni. Új, hatalmas, saját karosszériaműhelyt építettek a gyár mellett és ma az 1200-ra tehető munkások legnagyobb része a 3 literesen dolgozik. Természetesen emellett a kísérletek és különféle próbák tovább folynak. Bugatti egy nagyobb hengerűrtartalmú, 8 hengeres túrakocsin dolgozik, melynek blokkjai már láthatók is voltak. Egy 5—8 literes kocsirol van szó, de bővebb adatokat nem sikerült megtudni. A 16 hengeres V-alakban épített, két 1.5 literesből összeállított versenytípus már teljesen kész. A motor hengerűrtartalma 2992 kcm. A kocsi gyorsítóképessége, valamint startja egyenesen fantasztikus. Sebessége jóval meghaladja a 200 kilométert. A 16 hengerek alváza valamivel hosszabb, a motortető is nagyobb, máskülönben azonban teljesen megegyeznek az eddigi versenykocsikkal. Eddig 6 darab áll készen, de hogy hol lesz az első startjuk, az még teljesen bizonytalan. A kocsik, mondhatni, tisztán gyári használatra készültek. Ettore Bugatti szerint, minden annyira detailmunka, hogy szinte megfizethetetlen és darabja, ha eladásra fog is belőle kerülni, úgy az árak semmivel sem lesz kevesebb 100.000 pengőnél. A Bugattigyár a Targa Florióban csak 2 literes kocsikkal indul. A telivérek már csaknem mind készek és Costantini, Divóval a közelmúlt napokban már le is utaztak az előkészületek megtételére. Divó, Conelli, Williams, Minoia alkotják a csapat krémjét, akikhez valószínűleg még Senechal és Wagner fog csatlakozni, hogy az Alfa-Romeo ellen felvegyék a küzdelmet, melynek csapatában nem kisebb nagyságok, mint Campari, Varzi találhatók. Oda-künn szó került Esterházy herceg és Zichy Tivadar gróf startjáról is. Bugatti szerint a verseny oly óriási anyagi

áldozatba kerül és annyira bizonytalan kimenetelű a két versenyzőre, mégha olyan jók is, hogy startjukat nem ajánlja. Mindenekelőtt egy kocsi nem elég egy Targa induláshoz. A tréninget már ma meg kell kezdeni, különösen olyanoknak, akik még nem is voltak a Madonia-körön. Divó, aki a múlt évben, mint első került ki a küzdelemből, 6 hétig lesz lenn a verseny előtt. A lakás Termini-Imerésében, a napi üzemanyag, a szinte minden tréning utáni pneumatikcsere mérhetetlen pénzeket emészt fel, amit csak egy gyár tud fedezni. Bugatti ellenben azt indítványozta, hogy induljon el a két kiváló magyar vezető olyan nagyobb európai versenyeken, ahol a gyárak nincsenek teljes csapatukkal képviselve. Így kitűnő alkalomnak tartja a Rivérán a Cap-d'Antibes melletti circuitet, valamint a római Király-díjat. Ha azután Esterházy és Zichy ezeken a versenyeken megállják helyüket, a jövő esztendőben bekerülhetnek a Bugatti-equipebe, amikor is minden üzemanyag-, pneu-költségüket a gyár fedezi, sőt kocsit is a gyártól kapnak. Salm gróf el is fogadta Bugatti ajánlatát és ezek szerint a magyar versenyzők ezúttal még csak mint nézők fognak szerepelni a XX-ik jubiláris Targa Florián. A fentiekben kívül még igen érdekes dolgokat sikerült megtudnunk a külön Ettore Bugattiról. A direktor kedvence és jobbkeze, Meo Costantini, a kétszeres Targa-győztes. Részére a mester egy pompás kis villát építtetett, melynek emeletén van Costantini lakása, földszintjét pedig egy luxus restaurációnak rendezték be. A bejáratra nagy betűkkel van kiírva, hogy „Hostilerie de Pur Sang”. Bugatti direkt Deauville-ből hozatott egy szakácsot, aki mesterien főz, míg a fel szolgálást frakkos pincérek végzik.

Mindazok tehát, akik a gyárat meglátogatják, a telivérek éttermében pompásan étkezhetnek. Salm gróf egyébként elutazása előtt egy vácsorát adott régi ismerősei, Costantini, Divó, a Budapesten járt Detilleux és Marco tiszteletére, ahol Divó ígéretet tett, hogy az őszi Svábhegyi versenyre Budapestre jön. Tekintettel arra, hogy Divó már Prágában is volt annakidején a Königsaal-Ylovisten, ígéretét készpénznek vehetjük. Salm gróf, aki mint tudjuk, egyike volt a „Sportemberek pártja” legfanatikusabb tagjainak, igen viccesen megjegyezte, hogy ha a KMAC nagyon, de nagyon jól viseli magát ebben az évben, úgy lehozatja Divót a Svábhegyre. Egyébként sikerült megtudni Chiron távozásának okát is. Chiron profimenő, aki eddig fixfizetéssel volt alkalmazva a gyárban. A tavasz folyamán olyan túlzott követelésekkel lépett fel, amit Bugatti nem teljesített és így Louis Chiron



Fabrique National  
Liège, Belgique

### Az 1929-es új modellek megérkeztek

*Mielőtt gépet venne, ne mulassza el őket meglátni!*

**350 kcm SV 1375 P. - 500 kcm OHV 1850 P**

*Meglátogatók:*

**Halmos Testvérek Budapest,  
V., Szabadság-tér 18. szám**

**Tőzsde-palota  
Telefon: 159-93**

megvált a gyár kötelekéből és mint tudjuk, a Delagenak fog versenyezni Amerikában. Érdekes esetet tudtunk meg Bugattiról. A múlt év őszén a nagy 13 literes kocsijával Párisba a 600 kilométeres utat 3 és fél óra alatt tette meg, ami kolosszális, 150 kilométeren felüli átlagnak felel meg. A büntetések összege állítólag több ezer frankra rúgott, amit gyorsajtásért fizetnie kellett. A gyárnak újabban Párisban saját háza és nagy javítóműhelye is van, ahol különösen a 3 literes, csukott túrakocsik eladása folyik serényen. Ettora Bugatti idősebb fia, Jean Bugatti, aki 21 éves, már szintén aktív részt vesz a gyár vezetésében. Egyébként igen érdekes adatokat sikerült megtudni éppen Chiron távozásával kapcsolatban. Az autóversenyzőknél ma ugyanaz a rendszer van

kifejlődve, mint a zsekkéknál. Kitünő fixfizetés, de a díjat minden esetben a gyár kapja. A versenyzőknek külön haszon csupán az, amit az üzemanyagok és egyéb alkatrészek gyárosaitól kapnak. Ezt az összeget azonban rendszerint egymás között felosztják. Befejezésül még megemlítjük, hogy a Bugatti-gyár új plakátot csináltatott. A plakáton egy nyílegyenes országutat látunk, melyen egy csukott 3 literes Bugatti túrakocsi fut. A kép előterében egy leelőzött kocsi sárhányói láthatók. A kép alatt a következő aláírás látható: „Vous ne la verrez jamais autrement, si vous ne possédez vous meme”, ami magyarul körülbelül annyit jelent, hogy „Sohasem fogja másképpen látni, kivéve, ha önnek is lesz egy”. Az aláírás eléggé elbizakodott, de hát Ettore Bugatti megteheti.



SZEMÉLYAUTO

# Olcsó-tartós-gyors

# STEYR TYPE XII

**A**  
**világhírű**  
**STEYR**  
**golyóscsapágyak**  
**és**  
**akkumulátorok**  
**gyári lerakata**

IV., Ferenciek-tere 9. Tel.: A. 896-17, 891-06

Eladási oszt.: Steyr-Művek Magyar Kereskedelmi Rt. Budapest

## Aranyszavak autóvezetők részére

Egy cseh megszállt területen két nyelven megjelenő automoboilszaklapban olvastuk az alanti 12 pontot. Érdekesség szempontjából úgy közöljük le, ahogyan ott megjelent. A 12 pont egészen érdekes, különösen a következők, éppen ezért mi is helytadunk az összeállításnak. Biztosan lesznek olyanok, akiknek éppen most a tavaszi hangulatban jól fog jönni, ha türelmesen végigolvassák a 12 pontot és ők is levonják annak konzekvenciáit.

1. Útkereszteződésnél ne gondold, hogy csak a figyelmeztető jelzéseket vagy köteles leadni. Mert számolnod kell azzal, hogy a másik sem tesz egyebet, s akkor kettőtök közül az életbenmaradottnak kell majd felelnie a katasztrófiáért.

2. Mindig az összeütközés előtt kell jól meggondolnod, melyik a főút és melyik a mellékút. Egy koponyatörést nem kárpótól az, hogy neked volt igazad.

3. Sohase előzz egy kocsit egy át nem tekinthető kanyarban. Vannak sokkal fájdalommentesebb öngyilkossági módok.

4. Ha egy mellékútról egy főútra jobbra kell bekarodnod, jusson eszedbe, hogy a rákövetkező pillanatban kocsidat esetleg egy méteren belül kell megállítanod.

5. Ne próbálkozz művészkedéssel feltűnni akarni. Aki a veszély mellett hajszálnyira hajt el, hajszálnyira van a sírtól. Inkább egy mérföldnyit a biztosban, mint egy centimétert a veszély szélén.

6. Ne akarj egy másik kocsival az úton versenyt futni a veszélybe. Ha versenylázad van, produkáld magad egy versenypályán.

7. Az orvosok nem értenek abban egyet, hogy hány süket s hány nehezen halló van a köztársaságban, de egy bizonyos, hogy igen sokan vannak. Ezért igen könnyen megtörténhetik, hogy egy ilyenekkel találkozol, ki figyelmeztető jelzésedet nem hallja. Később sem fogja akarni hallani, ha az illetőt a kórházban meglátogatod. Ha egy gyalogjáró figyelmeztető jelzésedet nem veszi tekintetbe, mindig fogadd el, hogy nem hallotta. Ha nem süket, még mindig van rá idő, hogy véleményedet meghallja.

8. Jó vezető az, aki mindent lát. A rossz vezető nem lát semmit, csak az utat az orra előtt; a jó vezető meglátja a gyereket is, aki az úton át akar szaladni.

9. A vezető sohase felejtse el, hogy egy villamos megálló mindenkor forrása a veszélynek. Mindig akadnak emberek, akik közvetlenül a közúti vasút kocsija után igyekeznek az úton áthaladni, miközben kísérőjüknek érdekes (?) dolgokat mesélnek.

10. Ha utad nagyon meredeken lefelé vezet, kapcsolj be a legkisebb áttételt, akármennyire is bízol fékeidben. Nincs értelme, hogy az árokban gondolkozzál azon, hogy a hegyutak veszélyesek is lehetnek, ha nagyon meredek.

11. Ha az út keskeny és esűszós, s te mégsem tudod megállni, hogy egy kocsit megelőzzél, akkor jó lesz térdközött tartani, mert megtörténhetik, hogy kocsid az előzés pillanatában dobálni kezd, ami kellemetlen szóváltást idézhet elő örököséitek között, hogy ki volt a hibás.

12. Sohase menj közvetlenül más kocsit után, hogy azután kénytelen légy minden erőből fékezni. Oszd be magadnak úgy, hogy tempódat szép lassan betarthassad. Vezess úgy, ahogy azt megkívánod a másiktól is. Akkor nagyon kevés dolga akad az orvosnak s a biztosítóintézeteknek is.

# ÓVÁS!



Magyarországi vezérképviselőt:

**Magyar Abroncs  
és Kerékgár R.-t.**  
Budapest, VI., Gyár-u. 8.

## NINCSEN

# WAKEFIELD CASTROL PÓTLÉK

Némely motoros talán nem vette észre, hogy több olajcég piacra hoz olajukat, ugyanolyan betűformával, mint amilyent mi már régen használunk, kizárólag a Wakefield Castrol-lal kapcsolatban.

Figyelmeztetnünk kell az autósokat, hogyha biztosan Wakefield Castrol-olajat óhajtának vásárolni, ne csak „CW”, „AA”, „XL” vagy akármilyen más Castrol fajtát kérjenek, hanem kimondottan Castrol „CW”, „X”, „AA”, „XL” stb. olajat. Biztos védelmet nyújt utánzatokkal szemben, ha leplombált Wakefield-kannákból vásárolunk. Fontos, hogy lássuk a csomagolást, melyben az olajat árusítják.

**Ne feledjük, hogy a Castrol-betűket utánozzák, de a Castrol maga utánozhatatlan**

**A vezérképviselőt budapesti főügynöksége: v. GYURKOVICH BÉLA és TSA,  
BUDAPEST, V. kerület, Dorottya-utca 3. szám. Telefonszám: Automata 802-29**



Fényeztesse kocsiját amerikai



zománclakkal!

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

**Balkán Lloyd R.-T.**

Budapest, I., Budafoki-út 9-11. sz.  
Telefon: József 451-31

*Mindent kaphatja cégünkben!*



SCINTILLA  
BOSCH  
MARELLI  
DUCELLIER  
MARCHALL stb.

javítása  
és szerelése.

**URNER  
ÉS  
BERKOVITS**  
BUDAPEST V. POZSONYI-UT 4/1.  
TELEFON 148-84

VEZÉRKÉPVISELETEK:  
SCINTILLA·INDEX·FENAG  
HAGEN·KIENZLE

NORTH-EAST  
DELCO  
PARIS-RHONE  
S. E. V., FORD  
SUBITEZ stb.

Kiegészítés  
eredeti alkatrészekkel.

## Cotswold Cup, Colmore Cup, Southern Trial

A Colmore Cup-ben és a Southern Triálban a Sunbeam győzött — Fényes Sunbeam, Rudge, BSA, James, Ariel, Norton, Matchless és Douglas eredmények.

Lezajlottak a híres angol tavaszi megbízhatósági versenyek, a Cotswold Cup, a Colmore Cup és a Southern Trial. Mindhárom a versenyzők százait gyűjti maga köré és aki ezeken a többnapos, úgy a gépet, mint a versenyzőt ezer és ezer próbára tévő megbízhatósági triálokon eredményt ér el, az megalapozta hírnevét erre az esztendőre. A megfigyelt dombok, start és fékpróbák, hill-stop startok, szigorúan betartandó átlagok, kondícióvizsgák mindmegannyi kitünő alkalom a büntetőpont szerzésre. Aki tehát ezeken a versenyeken győzött, illetve aranyérmét tudott nyerni, arról a gépről az angolok elismerik, hogy jó. Minket magyarokat azért is érdekelnek a nagy angol megbízhatósági versenyek, mert ezek figyelembevételével, ezek alapján készültek az *Automobil-Motorsport* megbízhatósági triáljának feltételei is. A Delmár-serleg, a magyar Colmore Cup kimenetele éppen olyan fontos reánk nézve, mint a szigetország bármelyik reliability triálja. Nézzük a három verseny eredményét.

Az első nagyszabású triál a Cotswold Cup volt, a maga 200 egynéhány indulójával. A győztes a régi, már sok hasonló díjat nyert D. K. Mansell (348 ohv. Norton-sidecar) lett, míg a legjobb szőlőeredmény G. F. Powey (349 ohv. Rudge) személyéhez fűződött. A második legjobb sidecar a John Bull Cup nyerője G. Kimberley (348 James) lett. A Harner Trophyt, mely a legjobb 175 km. gépre volt kiírva B. Kershaw (172 James), míg a Cotton Trophyt, mely a legjobb 350-est díjazta W. P. Dallimore (Douglas) vitte haza. Az 1925. év előtt vizsgázott gépek között, amire egy külön díj volt kítűzve, B. H. Locke (Sunbeam) bizonyult a legjobbnak. Ha még megemlíjtjük, hogy Amott (Rudge) volt a legjobb 500-as és hogy a team-díjat is Rudge nyerte, végeztünk a Cotswold Cuppal.

A Colmore 213 indulója közül, 137 jutott díjhoz. Tizenkét speciáldíj, csak 12 aranyérem, 80 ezüstérem és 33 bronz talált gazdára. A Colmore Cup-öt N. P. O. Bradley (599 Sunbeam-sidecar) nyerte, bizonyosságot tévén, hogy a Sunbeam kvalitása semmit sem csökkent. A legjobb 175-ös ezuttal is James lett, aki úglátszik uralja kategóriáját. A Calthorpe Trophyt, mely a legjobb 250-est díjazta, az Ariel vitte haza. Ugyancsak Ariel nyerte a legjobb side-valve gép részére biztosított B. Vayliss

Cup-öt. A legjobb sidecar-eredményt W. Johnson (BSA) érte el, mely így szintén méltó kezekbe jutott. Úgy a 350, mint az 500 kategória legjobbjá Norton-vezető lett, míg a Carless Souvenirt, melyet az a versenyző kap, aki a triál alatt egyszer sem teszi le a lábát Bexter (Rudge) nyerte, bebizonyítván, hogy a Rudge stabilitás szempontjából is kiváló. Az aranyérmekben ezúttal meglehetősen fukar volt a gondviselés. Csupán 2 AJS, 2 Douglas, 2 Rudge és 1—1 Ariel, Baker, Calthorpe, Cotton, Sunbeam és Baughan nyert aranyérmeket.

A Southern Triálon 172 versenyző vett részt a javából. Óriási meglepetésre Bradley (Sunbeam) megismételte győzelmét és megnyerte a Motor Cycle-serlegét. Ezúttal a Matchless-gépek váltak ki teljesítményben. F. W. Neill révén Matchless lett a legjobb szőlőgép, míg a gyári team-díjban a Douglas-csapat győzött nagy fölényvel. Az aranyérmek itt sem potyogtak. 172 startolóból alig 25 nyert Gold Medal-t. A Matchless 4, a Rudge, 4, a Francis Barnett 4, a Douglas 3, a Triumph 2, míg az Ariel, Royal-Enfield, Baker, Sunbeam, James, Coventry Eagle, Velocette, OK és P. M. 1—1 aranyéremmel tértek haza.

**Autó- és motorosoknak szíves figyelmébe ajánljuk,** hogy e hó 20-án megnyílt a *Kisbaji autósárda*, mely Gödöllő és Aszód között, Budapeستől mintegy 31 km-re fekszik, az országút közvetlen közelében. Egész nap nyitva. Elsőrendű hideg és rögtönzött meleg ételek, mindennemű bel- és külföldi italok, frissen csapolt sör kapható. Mindennap délután 5 órától záróráig angol Jazz-Band és cigány gondoskodik a vendégek szórakoztatásáról. Benzinkút, olaj és autóalkatrészek, valamint garage mindenki rendelkezésére állanak. Minden jel arra mutat, hogy, mint tavaly, úgy ezidén is az autósok kedvelt pihenő- és szórakozóhelyeül fog szolgálni.

A Szmick Viktor „Montecarlói csillagtúra” béfejező közleményt helyszüke miatt a következő számunkban hozzuk.



## EVINRUDE

1929.

**a Duna idei szenzációja:** Speditwin 20 HP, Fastwin 14 HP, Fleetwin 6 HP. golyósan és görgősen csapágyazott főtengely, dugattyú hajtókar és áttétel. Sportwin 2 1/2 HP, Utility Single 2 HP. **Saját csónakház és műhely.** Eredeti amerikai, eredeti holland és hazai csónaktestek. Minden a vízisportok körébe tartozó ruházati, mentési, csónakfelszerelési cikk nagy választékban. Vezérképviselő: **EDW. A BENISCH** Budapest VIII., Kisfaludy-utca 7 és New-York 1482. Broadway. Képviselői raktárbe mutatás: **Csillaghy és Társa Műszaki és Kereskedelmi Társaság** Budapest VIII. ker., Kisfaludy-utca 7. szám



Telefon: József 441—44.

Az 1928. évi  
**Európa-bajnokságok**  
háromszoros győztese



MOTOSACOCHE, ACACIAS, GENEVE  
magyarországi vezérképviselete:  
**ZAMECSNIK ÉS LÉGRÁDY**  
Budapest, VI., Jókai-utca 8. Telefon: 921-38

Az 1929. évi 1250 köbcentiméteres

**„MATHIS”**

Európa legkomolyabb, legkisebb  
fogasztású 4-5 ülésű iürakocsija

**6500 P**

2 literes, 6 hengeres, 6 ülésű

**9000 P**

2 ÉVI GYÁRI GARANCIA. Kettős  
(mágnes és akkumulátor) gyújtás

\*

VEZÉRKÉPVISELET:

**ZIRNER ÁKOS Budapest,**  
V., József-tér I. Telefon: 825-22

1928 szeptember óta a

**ZENITH**

gyár termelése 30%-kal növekedett

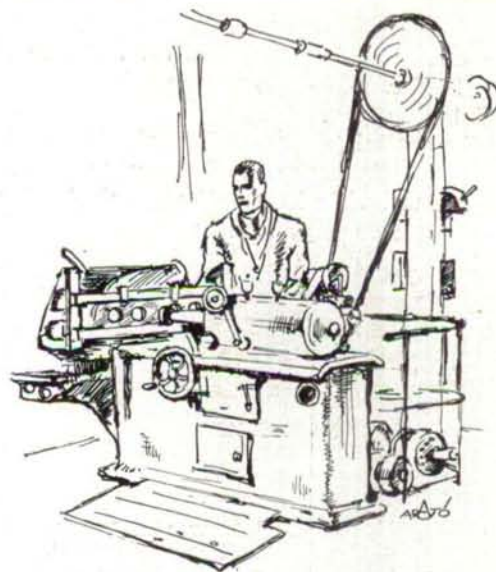
1928 szeptemberig az öt gyár együt-  
tesen 110.000 karburátort gyártott  
havonta és ez a szám máig

**145.000-re** emelkedett.

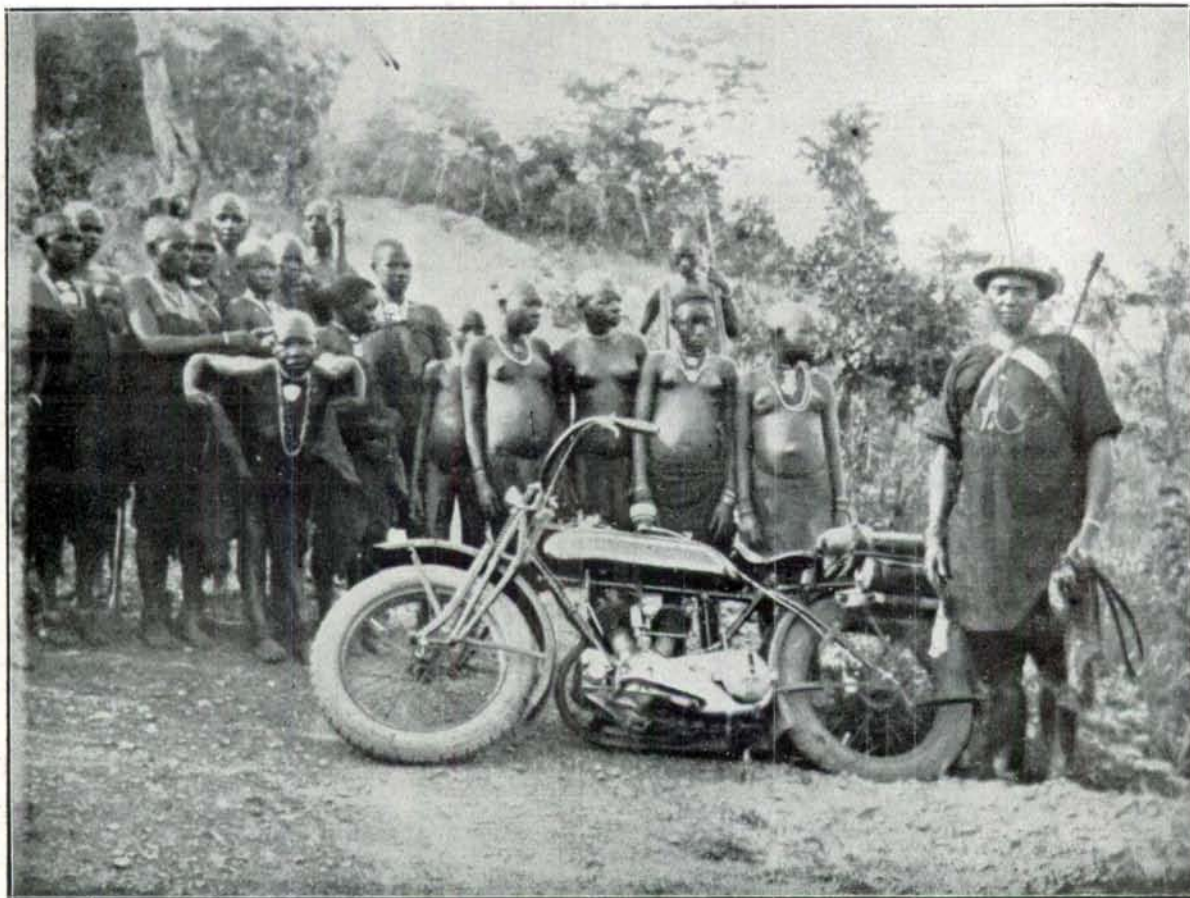


A ZENITH karburátorok Páris, London,  
Berlin, Brüsszel, New-York autókiallitásain  
mindenütt teljes sikert arattak.

Végeztesse automobiljának  
javítási munkáit



**NÉBEL ÉS SZIRMAI-nál**  
VI., Lehel-utca 17



Néger benszülött rendőr René-Gillet motorkerékpárjával a Francia Kongóban.

Indian  
Moto-  
cycles



INDIAN MOTORCYCLE CO  
Springfield-Mass.

A világ legelterjedtebb  
motorkerékpárja az

A legüzembiztosabb  
motorkerékpár az

A legjobban felszerelt  
motorkerékpár az

Mindezek mellett a  
legolcsóbb az

Indian

Indian

Indian

Indian

**Vezérképviselet: ROTHOLCZ FRIGYES**  
Budapest, VI., Andrásy-út 62. Telefon: Automata 128-29.



# RALEIGH

a legszebb és legtökéletesebb  
angol közhasználati  
motorkerékpárok



**Vezérképviselő: Apart r.-t. Budapest VI., Andrássy-út 37**

Telefon: A. 289-44.

Telefon: A. 289-44.

Európában csaknem  
minden Tourist  
Trophyt és Grand Prix-t a  
250 kcm-es kategóriában



Angol Tourist Trophy  
Európa Grand Prix  
Osztrák Grand Prix  
Ulster Grand Prix  
Holland Tourist Trophy  
Német Grand Prix  
Brookland 200 Mile  
Brookland Grand Prix

LANTAI BUDAPEST,  
V., Szabadság-tér 7. sz.  
Telefon: Lipót 991-04.

# HRD

a legjobb hátsóvillarugózású  
motorkerékpár



**350-500 és 600 kcm**  
OHV és SV JAP motorokkal  
luxus- és versenytípusok



**LANTAI BUDAPEST**  
V., Szabadság-tér 7. sz.  
Telefon: Lipót 991-04

**Motorkerékpár-garage**

**Megérkezett**

**Speciális javítóműhely**

az 1929. év legnagyobb szenzációja, a legnehezebb utakra konstruált gép, a

## RENÉ-GILLET PARIS

túramotorkerékpár. 350 kcm. és 750 kcm. típusok raktáron. Egymásközt kicserélhető kerekek! 27×4.40 autóbáron gumik, zárt olajtüdőben futó lánc és kuplung, teljesen kisautó mintára, kiemelhető kézzel és lábbal, 60 Wattos Marchal-világítás, villanykürt, kapcsolótábla, kilométeróra, tokozott szelepek stb. stb. Mielőtt motorkerékpárt venne, tekintse meg!

**Vezérképviselő: Friedmann Budapest VI., Jókai-utca 40. Telefon: 974-71.**

Benzin es olajkút

**Cyclop-oldalkocsik vezérképviselője**

Kérjen katalógust



## Látogatás a Cordatic-gyárban

Régi magyar szokás, hogy arról veszünk legkésőbb tudomást, ami közvetlen közelünkben található. Így volt ez nemcsak a magyar vidékekkel, fürdőkkel stb., hanem így van ez a magyar iparral is. Tudtuk, hogy létezik magyar pneumatik, tudtuk, hogy tartós és hogy olcsó ára ellenére is felveszi a versenyt a külföldi gyárak készítményeivel. Nem volt azonban alkalmunk megtekinteni a Magyar Ruggyantaárugyárat és így természetesen nem volt fogalmunk a magyar gumigyártás arányai felől sem. A közelmúlt napok egyikén a Magyar Ruggyantaárugyár meghívására meglátogattuk a külső kerepesi-úti telepet, mely méreteivel és berendezésével egyaránt váratlanul örömdetes hatást tett ránk. A gyár külső frontja amelyet eddig ismertünk, nem sejtette távolról sem azt a nagyarányú gyártelepet, mely a falak mögött elhúzódik. Vörös Károly gyárvezető, Jármay Zoltán vegyészmérnök és Vadas Ferenc igazgató szíves kalauzolása mellett kezdtük meg körsetánkat, akiknek szakszerű és kimerítő magyarázatai csak emelték azt az előnyös hatást, amelyet a nem várt nagyságú gyártelep a szemlélőkre tett. Hosszadalmas volna leírni ennek a mai Magyarország egyik legnagyobb gyárának minden egyes részletét, elégedjünk meg tehát csak egyes kiszakított képekkel. Mint autómotoros emberek, érdeklődésünk elsősorban az autóköpenyek és tömlők gyártása felé irányult. Hatalmas, külön teremben elhelyezett gép végzi a Cordszövet előállítását. Számptalan sok orszórl gombolyodik le a speciális lenfonál, amelyet a gép „fésű”-je rendez és amelyet azután kétszer automatikusan gumival átítat. A gumibaágyazott Cord-szövet jelenti ma az utolsó szót az autó és motorkerékpárköpenyek gyártása során. A Cord-köpenyek gumiba áztatott számai ugyanis egymással párhuzamosak és így nem áll be azoknál a dörzshatás, mely a régi keresztaszás fonású pneuszövetek gyors halálát előidézte. A Cordatic abszolút tartósságának egyik magyarázata tehát ez. Másik teremben végzik a nyersgumifeldolgozó teleptől kapott gumi futófelületének kiképzését és a szövetrészre való helyezését. A szövetrészre helyezett gumifelületet azután ellátják egy felfújható tömlővel és így felszerelve kerülnek a köpenyek — több egyszerre, de mindenik külön formában — a gőzvulkanizáló készülékbe. Hatalmas sajtók ezek, amelyekben rávulkanizálódik a futófelület a Cordszövetre és egyszerismind itt nyeri el a futófelület a mintázást is. Külön felügyelő áll egy műszerekkel felszerelt nagy tábla előtt,

figyelve a gőznyomást, hőfokot és a vulkanizálás idejét. A tömlők eredetileg téglányalakú gumilapok, amelyeket hosszú vascsövekre tekernek és oldalt hosszában hidegen összevulkanizálnak. Lehúzza a fémsövekről a gumicsövet, végét melegen összevulkanizálják és kész a Cordatic-tömlő. Szorgos munkáskezek dolgoznak a hatalmas, néha közel 100 méter hosszú munkatermekben és bámulatosan rövid idő alatt válik a hengeralatti nyersgumimasszából a raktárban látható pompás kivitelű autó-, motorkerékpár- és kerékpár-pneumatik.

De nemcsak a pneumatik készül a Ruggyantaárugyárban, hanem számtalan más, a gumigyártással összefüggő egyéb cikk. Az ebonit (keménygumi) gyártelep,

**172.55 KILOMÉTER**



AZ ÚJ OLDALKOCSIS SEBESSÉGI

**VILÁGREKORD**

**ROYAL ENFIELD**

MOTORKERÉKPÁRON

**Norton, Super-X, Henderson, Royal Enfield**  
motorkerékpárok vezérképviselője

**WOLLEMANN ÉS TÁRSA**

Budapest, VI., Andrásy-út 67

Telefon: Automata 136-09

akkumulátor tokjai — mint megtudjuk — óriási népszerűségnek örvendenek és legnagyobb részük külföldre vándorol exportárúként. Speciális készülékek és ügyes munkások készítik a különféle akkumulátor-tokokat, amelyek minőségben messze felülmúlják a külföldi gyárak igen gyakran gumipótló anyagból készült hasonló áruit. Érdeklésszámba megy, hogy a híres német tengeralattjárók (U-Boot) számára a Magyar Ruggyantaárugyár készítette az ebonit akkumulátortokokat. Rádiótárcsák, műselyem készítéséhez szükséges ebonit alkatrészek, orvosi műszerek, csővezetékek, ebonitlapok stb. stb. láthatók a keménygumi megmunkáló termekben. Ezeknek az áruknak nagyrésze is — különösen a műselyemgyári ebonit-alkatrészek — külföldre vándorol, hirdelve, hogy a magyar ipar megállja helyét a legnehezebb gazdasági viszonyok és legkegyetlenebb országcsonkítások dacára is. Óriási termekben készülnek az öntözőcsövek, vékonyabb (permetező stb.) gumicsövek, gumihevederek, padlók, stb., amelyeket a gyár mind nagy szériában állít elő. Egészen külön épülettömb szolgál a világhírű magyar gumi-játékszerek gyártására. Mint megtudjuk, ezek a játékszerek az egész világon közismertek, és büszkén állíthatjuk, hogy a magyar gumijátékárupar a világon egyike a legelsőeknek. Végzetlenül szellemes gépek készítik gumilapokból a játékszereket, amelyeket azután nagy festotermekben festenek kézimunkával és virtuóz ügyességgel gyakorlott munkások. A gyár tervezőművészenek kiváló ízlését dicséri a színes, szürke és vörös játékszerek elsőrendű elgondolása és ízléses külseje. Vég nélküli állványokon foglalnak helyet a különböző bájos babák, állatok, gumilabdák, csörgők, stb. várva a pillanatot, míg becsomagolva elhagyják a gyárat, hogy nemsokára, sok nemzet gyermekei számára jelentsék a teljes boldogságot. Lenn az expediciós termekben óriási ládákban foglal helyet a becsomagolt készárú. A ládákon örömtől dobbanó szívvel olvassuk a Made in Hungary mellett Brimingham-t, Buenos-Ayres-t, stb., mint rendeltetési helyet. Különösen nagy az export a világgiacon közismerten elsőrendű Tauril-tömítőgyűrűkben, melyek ládászámra mennek román, angol, német, holland, amerikai stb. furókút, hajózási és egyéb vállalatokhoz.

Végezetül a laboratóriumot tekintettük meg. Külön kémiai osztályban vizsgálják meg a gyárba érkező nyersanyagokat, Stangl Rezső vegyész-mérnök vezetése mellett, mielőtt azokat feldolgozás alá vennék. A fizikai laboratórium szolgál a különböző szakítási, nyújtási, kopási stb. próbák és kísérletek lebonyolításához. Rendkívül érdekesek voltak a speciálgépeken bemutatott nyújtási és szakítási kísérletek, melyek meggyőzték a szemlélőket arról, hogy a Cordatic-gyártelep berendezésének teljességéhez egy magas nívón álló tudományos kutatóintézmény is járul. A laboratórium számára külön műhely dolgozik, mely a mindenkor szükséges munkálatokhoz tartozó eszközöket stb. készíti.

Bevégezve látogatásunkat, azzal a benyomással hagytuk el a Cordatic-gyárat, hogy itt lelkes, szakavatott vezetők irányítása mellett, komoly és lelkiismeretes munka folyik. A legszebb sikerek közé tartozik mindenesetre a Cordatic-pneu mai tartós minősége, mely a szakemberek és gépjárműtulajdonosok egyhangú véleménye szerint, vetekszik a külföldi gyártmányokkal.

(D. A. D.)

## Mi van érdekes látnivaló Európában 1929 áprilisában

Közli a Magyar Touring Club

1. Franciaország. Páris. Rugby-match. Franciaország—Anglia.
1. Anglia. Brookland automobilversenyek.
1. Egyiptom. A tavasz ébredésének ünnepe.
2. Róma. Concours hippique. Lovasversenyek.
4. Franciaország. Nantes. Tavaszi vásár.
4. Németalföld. Hága. Tavaszi festménykiállítás.
5. Olaszország. Milánó. Concours hippique.
- 5—21. Franciaország. Lille. Tavaszi kereskedelmi vásár.
- 6—7. Algír. Automobil Grand Prix.
5. Ausztria. Linz. Népünnepély és műkiállítás.
7. Olaszország. Alessandria. Bordino emlékversenye (automobil).
7. Olaszország. Concours hippique. Róma Grand Prix.
- 7—11. Németország. Wiesbaden. Nemz. orvoskongresszus és kiállítás.
- 7—28. Németország. Lipcse. Husvétii vásár.
- 8—22. Belgium. Bruxelles. Tavaszi vásár.
- 8—19. Anglia. London. Tavaszi nemzetközi szövetségvásár.
- 9—20. Írország. Belfast. Fűszer és élelmiszer nemzetközi kiállítás.
- 9—18. Anglia. Manchester. Nemzetközi építkezési kiállítás.
- 10—11. Németország. Lipcse. Nemzetközi agyagárúkiállítás.
- 12—27. Olaszország. Milánó. Nemzetközi Árumintavásár.
- 12—23. Svájc. Basel. Tavaszi árumintavásár.
- 13—14. Olaszország. Brescia. Coppa Mille Miglia (automobil).
- 14—15. Németország. Hannover. Nemzetközi textilkiállítás.
14. Franciaország. Grand Prix Monaco (automobil).
14. Olaszország. Milánó. Concours hippique.
- 15—20. Franciaország. Nizza. Katonai Concours hippique.
- 16—27. Anglia. Hull. Nemz. háztartáscikk-kiállítás.
19. Németország. Berlin. Gáz- és vízműkiállítás.
20. Törökország. Az újjáéledés nemzeti ünnepe.
21. Olaszország. Róma. Concours hippique.
21. Olaszország. Cremona automobil seb. versenyek.
21. Franciaország. Páris. Futball Páris—Bécs.
21. Marokko. Casablanca. Automobil Grand Prix.
21. Ausztria. Wien. Spanyol magas iskola lovaglőversenyek.
- 27—28. Szicília. Palermo. Tour de Sicile. Automobilverseny.
27. Franciaország. Nizza. Grand Prix. Lóversenyek.
27. Franciaország. Reenes. Tavaszi árumintavásár.
28. Csehszlovákia. Prága. Zbraslav—Yloviste hegyi verseny.
28. Olaszország. Milánó. Nagy akadályverseny (10).
28. Franciaország. Marseille. Nagy automobilversenyek.
30. Anglia. London. Futball-döntő.

Motorkerékpár- és autósakmában hosszabb gyakorlattal bíró komoly fiatalember, elsőrendű eladó

### állást keres

illetve változtatni szeretné felmondatlan állását.

Adminisztrációs, propaganda-, váltóügyben teljesen jártas. Szíves választ e lap kiadóhivatalába „Korrekt” jellegre kér.

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

# Mit tennék, ha nagyon sok pénzem lenne...

Egy motorfanatikus álma

Bár sohasem tartoztam az embereknek abba a fajtájába, akik munka nélkül szeretnék megélni, mégis már kiskorom óta voltak pillanataim, amikor úgy el-elgondolkodtam, egy-egy amerikai nagybácsiról, egy-egy horribilis főnyereményről és ennek kapcsán mindig szóttem tovább gondolataimat, mit is tennék, ha ez egyszer bekövetkezne. Volt idő, amikor azon ábrándoztam, hogy magam mellé veszem a legjobb 10—15 magyar atlétát, egy villát építtetek a Mátra egy eldugott völgyében, pompás salakpályát csináltatok és ott fogunk trenírozni csendesen, minden gond nélkül, elzárva a külvilágtól és csak a nagy nemzetközi versenyekre rándulunk be Budapestre, hogy megvédjük a magyar színeket a külföldiektől.

Azután multak az évek. Jött egy szebb sport, a síelés. Az amerikai nagybácsi még mindig kísértett. Mi is tudnánk síelni, nagyokat ugrani, ha havunk és jobb viszonyaink lennének. Mit kellene tehát tenni? Felpakolni a 8—10 legtalentusabbnak látszó magyar síelőt, kiknek ma nagyrésze reggeltől estig a munkapad mellett görnyed, másrésze az iskola padjaiban készül a életre, és elmenni oda, ahol élet az élet. Fel a havasokba, nyáron a gleccserek közé a Jungfraujoch Grand Hoteljébe, télen a tiroli és svájci télisporthelyekre. Közben versenyezni vasárnapról-vasárnapra. Ez volt fantáziám netovábbja. Azóta ismét eltelt néhány esztendő. Azóta megszagoltam a benzint és teli tüdővel szívom mellemre az előttem haladó motocykli vagy autó ricinusillatát és vágyaim ismét változtak. Azok közé az emberek közé tartozom, akik a maximumig optimisták és fanatikusak. Sok embert megrontanak az ábrándok, mert elégedetlen lesz sorsával, megpróbálja megvalósítani az ábrándokat és az eszközökben rendszerint nem válogat. Én azonban a csendes ábrándozók közé tartozom. El-elgondolkodom, átélem azt, amit szeretnék és ha átéltem, mintegy beleképzeltem magamat abba, amit szeretnék, kielégülve, talán kissé fáradtam elaluszom, vagy munkám után nézek. Rendszerint este szövöm gondolataimat, aminek eredménye, hogy igen gyakran megcsics, hogy elnyom az álom és álmaimban átélem mindazt, amiről röviddel előtte ábrándoztam. Így történt ez a minap is. Egy versenykocsicikkhez kerestünk anyagot. A sok-sok kép, a Targa Florio Bugatti, a 12 hengeres Bordino Fiat, a Benoist Delage, a Front-Drive Millerek, az új 1.5 literes Alfa-Romeo, a ferdehűtés Talbot, a hatalmas Mercedesek, a kis Amilcar Morellet, Thomas, Campbell,

Segrave, Ray Keech kolosszusai, Lockhardt fehér madara és mások keringtek agyambam. Közben az angol Motor-Cycle legújabb számát hozta a posta. Az új Velocetterekordok, Dodson Sunbeamje, az Ulster Grand Prix-győztes Rudge, a királytengelyes Norton, a pompásan fekvő BMW és sok minden járt az eszemben, amikor nyugodni tértem. Odakünn süvített a szél, a barométer süllyedt, a hőmérő 11 fokot mutatott a 0 alatt. Fülíg magamra húztam a puha teveszőr takarót. Nem tudtam elaludni. A régi jói bevált módszerhez folyamodtam. Elkezdtem gondolkodni. Mi lenne, mit csinálnék, ha... és közben elaludtam és álmodtam. Megálmodtam életem egyik legszebb álmát....

Cseng a telefon. Halló! Igen. Itt az Angol-Magyar Bank. Legyen szíves kérem az igazgató úrhoz felfáradni. Nem tudtam, mi lehet a dologban, de azonnal lesiettem, felültem kocsimra és bevágattam a Vilmos-császár útra.

A szolgálta azonnal bejelentett. Beléptem. A direktor úr szobájában négyen voltak. A hangulat felette komoly volt. Belépésemkor meleg üdvözlések, dacára annak, hogy sohasem láttuk egymást. Csupa komoly idősebb bankember. Mindenekelőtt egy kérésünk volna! kezdte a szót a komoly bankember. „Tegyen egy ígéretet, hogyha általunk valamikor egy hatalmas pénzüsszeghez jut, úgy azt feltétlenül bankunkban fogja kezelteni!” „Természetesen”, volt a válasz, sőt még messzebb is mentem volna, ha ugyanekkor egy komoly szakállas úr elém nem tolja az írást, melyben kötelezem magamat, hogy vagyonom kezelésével az Angol-Magyar Bankot bízom meg és vagyonom kétharmadát feltétlenül a bankban fogom tartani.

Mindent aláírtam, hiszen vagyonomról eddig szó sem volt, legfeljebb adósságról. A következő percben egy harmadik úr, a londoni Bank of England egyik megbízottja lépett elő és ünnepélyes formák között tudatta velem, hogy édesatyám egy nagyon jó barátja, aki gyermektelenül halt meg a minap Filadelfiában, egész vagyont, egy dollárokban és angol fontokban kimondhatatlan összeget, reám hagyta. Tekintettel, hogy a vagyom legnagyobb része papírokban és készpénzben a Bank of England-ben van Londonban, elesik az a követelmény, hogy Amerikába kell mennem és ott kell laknom három évig, míg a vagyom birtokomba megy át. Nem hittem szemeimnek, amikor elém rakták a több ívre menő lajstromot, mely a tulajdonomat képező ingók és ingatlanok felsorolását és

**Kérdezze meg**  
*vevőinket és Ön is meggyőződik arról, hogy jókobban jár, ha a*

**PUCH**  
 MOTORKERÉKPÁRT  
 VÁLASZTJA.

**PUCH** *Legokosabb a vételára legokosabb a fenntartása*

Gyári fiók:  
 VI., Liszt Ferenc-tér 9.

azok értékét mutatta fel. Még fel sem ocsúdtam az első pillanatok hatásától, a negyedik úr máris elém tett egy duzzadó táskát, amelyben néhány százezer magyar pengő húzódott meg ezresekben, aláíratott velem egy nyugtát és én egyike lettem Magyarország leggazdagabb embereinek. Egészen furcsa érzések lettek urrá bennem. Kocsimba ülve, először kinyitottam a táskát és megegyszer megnéztem, tényleg valódi ezresbankók kékelnek-e a kis összekötött csomagokban. Miután mindent megegyszer elgondoltam, két ezerpengős bankjegyet kivéve a táskából, azokat a bankban felváltva, beültem kocsimba és elhajtottam a Gizella-térre. Beültem a Gerbaudba. Nem azért, mintha ez eddigi anyagi viszonyaim folytán egy elérhetetlen tény lett volna, hanem mert nyugodtan meg akartam fontolni, mit fogok csinálni. Elvonultam egy félreeső sarokba és egy vaniliacrém, no meg egy pár mignon elfogyasztása mellett papirost és ceruzát vettem elő és elkezdtem számolni. Vagyonom több milliárd magyar pengőre rúgott, úgy hogy mindent megvehettem, amire csak szüksége lehet egy embernek. Valami egészen érdekeset és különösöt akartam csinálni. Mindenekelőtt kiszámítottam, hogy mennyi pénzt kell félretennem, hogy annak kamataiból, még az esetben is, ha 90 évig élnek, kényelmesen és jól megélhessek. Sikerült. Kiderült, hogy ez egy töredéke mérhetetlen vagyonomnak. Elhatároztam tehát, hogy munkához látok. A délutánt apró adósságaim kifizetésére szántam, majd összeszedtem néhány meghitt barátomat, meghívtam őket egy csendes kis budai kocsmába vacsorára és megkezdődött a tervezgetés. Elhatároztuk, hogy megszervezzük egy versenyistállót, ahol azonban a telivéreket versenykocsik és versenymotorok fogják helyettesíteni. Magunk köré gyűjtünk tehetséges, de anyagiakban szegény fiatal versenyzőket, motort, esetleg később kocsit adunk alájuk és indulunk minden hazai és külföldi versenyen. Tréningpályát építünk a Nagyszénás körüli dombokon, melynek kerülete 10—15 kilométer lesz és egy miniatűr Madonie-körhöz fog hasonlítani. Itt fogja azután a KMAC is a Tourist Trophyt rendezhetni, ott nem fog parancsolni sem a bíró, sem a pap, csak mi. A Nagykovácsiba vezető utat költségünkre bitumenúttá építetjük, hogy a tréning- és versenypályához a hozzáférhetőséget biztosítsuk. A pálya egy kies pontjára villát építünk, garázsokkal, javítóműhelyekkel és tökéletes berendezéssel. Lakások 15—20 emberre, közös konyha, fürdők, egyszóval minden, ami egy rendszeres tréningülethez szükséges. Megkötöttük hatan a vérszerződést. Kiosztottam a fiúknak fejenként 5000 pengőt, hogy kiki függő ügyeit rendezze, kiadtam a parancsot, hogy egy hét alatt Európa minden országára szóló vizummal ellátott útlevél, rendes ruházat és minden, ami egy hathetes utazáshoz szükséges meglegyen. Az események ezután villámgyorsan követték egymást. Másnap délelőtt már megbíztam egy régi jó barátomat, aki összes sajtópereimben is képviselt, hogy keressen érintkezést a Nagyszénás és környéke tulajdonosaival, vegye meg részünkre a területet, hogy mire visszaérkezünk, már azonnal az építkezésekhez foghassunk. Még aznap felkerestem egy mérnök barátomat, akit a villa és a garázs terveinek elkészítésével bíztam meg, egy másikat, aki a Hűvösvölgy—nagykovácsi utat kellett hogy tökéletesen rendbehozza, míg egy harmadikat felszólítottam, hogy költségünkre azonnal utazzon Sziciliába és tanulmányozza át a Madonie-kör építési módját, amelynek alapján a Nagyszénás-circuitet is építeni kell, amiáltal megkönnyítjük versenyzőinknek a Targa Florión való részvételt. Egyben

megbíztam, hogy hazatérte után azonnal fogjon hozzá a tervekhez és a circuit de Nagyszénás megépítéséhez. Hogy lerójjam minden tekintetben az adómat, elhatároztam, hogy megépíttetem a fedett uszodát Budapesten, valamint klubomnak, a MAC-nak egy pompás klubházat a Margitszigeten. Ezenkívül intézkedtem, hogy a Balaton partján 1000 szegénysorsú cserkész 1—1 hónap nyaraláshoz jusson. Hogy semmiféle lelkifurdalást ne érezzek, két barátommal 100.000 pengőt vettem magamhoz aprópénzben és a pénzt 100—200 pengős részletekben, végigjárva kocsimmal a kültelki kislakásokat, kiosztottam. Így legalább biztos voltam benne, hogy a pénz olyan emberekhez jutott, akiknek tényleg szükségük volt rá és az eladmnisztrálás teljesen ki volt zárva.

Következett az utazás, aminek a célja az volt, hogy bejárva a nevezetesebb európai gyárakat, céljainkra versenykocsikat és motorkerékpárokat vásároljunk. Tekintettel azonban arra a körülményre, hogy pénzünk volt bőven és hogy piszkos, füstös vasuti kocsiban nem utazunk, elhatároztuk, hogy két kényelmes nagy túrakocsit veszünk. Előfeltétel a kényelem, biztonság és a gyorsaság. Egyikünk felvetette a rendkívül megfontolandó kérdést, miszerint nem volna-e jó, ha három kocsit vennénk és mindenik kocsiban két-két utas ülne. A két rezerv hely mindig jó és sohasem lehet tudni mi adódik útközben. De mit vegyünk? Én részemről hamar túlestem a választáson. Tekintve, hogy 1.5 literes Bugattimmal eddig 64 ezer kilométert tettem meg, elhatároztam, hogy megveszem a képviselőlet kirakatában álló pompás piros 3 literest. A gondolatot tett követte. A kocsi délután már levizsgázott és másnap már készen állott az útra. A többi kocsi vételét a fiúkra bíztam. Utóvégre ők fogják hajtani, ők válasszák. A két 90 kilón felüli barátunk, akik egyébként testvérek, összenéztek és egyhangúan kimondották, hogy ők egy Mercedes-Benzre szavaznak, mégpedig a nagyra, a Type S 5-re. Miután volt is raktáron, a súlyos tízezrek leszúratnak és a kocsi másnap szintén már „fahrbereit” állott. Takarékoságról szó sem volt, mert a harmadik pár is ugyancsak gyorsan és jól választott. Austro-Daimler 3 liter Sport. Mondanom sem kell, hogy a három kocsi teljes felszereléssel több mint 100.000 pengőbe került. Austro-Daimler, Benz-Mercedes és Bugatti. Literben kifejezve 14. Másnap Miskolc, majd Debrecen és vissza és az obligát 1000 kilométer le volt futva. Tehát indulhattunk.

(Folyt. köv.)

Figyelmeztetjük az i. t. Fiat-gépkocsitulajdonosokat, hogy **eredeti Fiat-alkatrészeket** a magyarországi szükséglet ellátására kizárólag magyarországi fióktelepünk, a Magyar Fiat Automobil R. T. útján hozunk forgalomba, tehát ezek az **eredeti Fiat-alkatrészek** a jövőben csakis az említett cégnél, vagy pedig annak autorizált vidéki képviselőleténél kaphatók. Minthogy a Fiat-gépkocsik kifogástalan működése csakis akkor látszik biztosítottnak, ha mindenkor **eredeti Fiat-alkatrészek** nyereség alkalmazást, a gyári jótállás érvényessége is ahhoz a kikötés-van fűzve, hogy utánpótlás esetén mindenkor csakis **eredeti Fiat-alkatrészek** kerüljenek beépítésre.

Szükségesnek tartjuk a fenti körülményre nyomtatékkal felhívni b. figyelmét, mivel az utóbbi időben sok olyan alkatrész került forgalomba, amely nem a mi gyárunkból ered és amely az eredeti Fiat-alkatrészeknek silány utánzata.

Societa Anonima Fiat  
Torino.

## Útban Ausztráliába

Írta Dárday Abriani Sándor

Nem vagyok kimondottan automobilista, sem motor-kerékpáros, de mint Amerikát megjárt embert, mint minden, ez is érdekel. Mint közönséges halandó tengeri gőzösön, mondjuk óceánjárón utazom a Keletre és tekintve, hogy odahaza könnyelmű ígéretet tettem az „Automobil-Motorsport”-tal szemben, kénytelen vagyok egypár levelet megereszteni a Kelet automobilizmusáról.

Port Said a Suez-kanális bejáratánál. Tipikus átutazó-város. Itt a hajók csak azért állanak meg, hogy szemet vegyenek fel és megvárják, míg beengedik őket a kanálisba. A város egészen új, szabályos 90 fok szögben épült utcákkal és villanegyedekkel, no meg egy jó pár kilométer hosszú stranddal. Az arab ugyanis nem fürdik együtt a fellahokkal, az utóbbiak pedig nem fürdenek együtt a fehérekkel. Egymással szemben bizonyos lenézéssel viseltetnek és mint minden buta ember általában, azt gondolják, hogy különbek, mint a többi. A kevés autón az európai betűn kívül az arabs írás is fel van tüntetve a számtáblákon.

Tizennégy napi tengeri út után érkeztem Allappyba, a malabari partokra Délkelet-Indiába. Autót és motorciklit egyet láttam. A forgalom riksákon játszódik le. Ez egy kétkerekű jármű, melyet a bennszülöttek húznak. Benzin helyett izzadsággal lesz hajtva.

Colombo. A Kelet egyik legnagyobb kikötője. Szén-, valamint élelmiszerállomása mindazon hajóknak, amelyek Európából Kína, Japán, Ausztrália felé, valamint Kína, Japán-Délafrika felé igyekeznek. Angol, francia, belga, holland hajók száza fordulnak meg itt havonta. Naponta átlag 10—14 hatalmas óceánjáró áll meg Colombóban. Colombo csaknem minden vonalnak éppen a felébe esik, úgyhogy minden hajó kénytelen itt megállni és bevásárlásait eszközölni. Colombo a trópusok trópusa. Forgalmi szempontból a legérdekesebb keverék, amit valaha is láttam. A távoli orient legprimitívebb közlekedési eszközei és a művelt Európa, valamint Amerika legdrágább luxus-és teherautóinak, valamint a hatalmas buszoknak mesebeli keveréke. Az ember azt hinné, hogy rettenetes összevisszaságba került, pedig dehogyan. Olyan rend van, amilyent az öreg Budapest még éjjel sem lát. Az úttestek szép szélesek, néhol még szélesebbek, mint az Andrassy-út és mindenütt aszfaltozottak. „Keep to the left” és bizony a napsütésben izzadva rohanó riksavonó úgy betartja a rendet, hogy mellette a 25 mérföldes (40 km) maximális sebességgel futó autók zavartalanul közlekedhetnek. Az útkeresztezéseknél a közepén áll egy nagy ívlámpa és ezeken szemafórszerűen elhelyezve több táblát látni. Legfölül egy vagy több sárga tábla, mely az irányt mutatja az ország belsejébe. „To Candy 25 miles” stb. Alatta a város fontosabb pontjainak iránya fehér táblákon, mint például: „To the Mainstation”, „To the Botanical Gardens” stb. Legalul a különböző szabályok vannak kiírva, mint például: „Keep to the left”, vagy „No right turn”. A legimpozánsabb, hogy a lassan hajtó bivalykocsik, riksák, teherautók és az egészen hihetetlen bennszülött tömeg oly pontosan betartja a szabályokat, hogy ótórás parton létem alatt semminemű szabálytalanságot nem észleltem. A colombói forgalmi rendőr a mi szemüvegünkön nézve: kész karikatúra. A bennszülött forgalmi rendőrök drapp (khaki) vászonruhában, nagykarimájú kalapban, mely elől bersaglieri módra fel van tűzve, rövid nadrágban, meztelen térdel és oh, mily



nyerte ismét a

### MAUDES-TROPHYT

amit az angol AUTO CYCLE UNION az év legnagyobb teljesítményéért ad ki.



22 napig futott egy 250 kcm ohv ARIEL és egy 500 kcm ohv ARIEL az angol Auto Cycle Union felügyelete mellett megállás nélkül éjjel-nappal 10.000 mérföldet (16090 km) téve meg 73 kilométer átlagsebességgel. Fenti tények a napnál is fényesebben igazolják az ARIEL motorkerékpárok megbízhatóságát.

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

Aréna-út sarok. Telefonszám: József 396-40.  
**COWEY-SEBESSÉGMÉRŐK** vezérképviselője

## Legerősebb igénybevételhez



## Legnagyobb gyorsasághoz

**DÉNES ÉS FRIEDMANN Rt.**

BUDAPEST, VI., DESSEWFFY-U. 29

TELEFON: AUT. 289-86 és 144-71

furcsa kék lábszártekerésben és fekete, magasszárú cipőben, kezükben fehér fabottal flegmatikusan irányítják a nem éppen homogén forgalmat.

A fehér rendőrség angol. A kaszárnyájukat alkalmam volt közről látni. Szívesen lennék Colombóban rendőr. Egy szép pálmakert közepén egy Bungalow-csoport, sporttelep, tennispályák stb. Ők csak a szellemi vezetést gyakorolják a városban, ami azonban olyan tökéletes, hogy igazán megérdemlik ezt a pompás bánásmódot. A cityben egy pár dísz-riksa kivételével csak autót lehet látni. Mindenféle márka, persze legtöbb az angol, hiszen angol gyarmaton vagyunk. Az orientfaló európaiak természetesen csak riksán akarnak közlekedni. A világeért sem ülnének taxira. Így azután éppen a negyedét látják, mintha autón járnák be a várost. Így jártam én is a feleségemmel. Igen érdekes volt látni, amint a bennszülött kereskedő, amikor közelegni látja riksán az idegent, aki-ről már tudja, hogy orientéhes európai, hirtelen lekapja az ártáblát és árait sebtiben megduplázza. Le az autóval, éljen a riksa!

Legközelebbi levelem már Ausztráliából írom, valószínűleg Sidneyből, ahol, mint hallom, rettentő sok az autó és még autodroffi is van.

## A Délvidéki Automobil Club első túraútja

A múlt évben alakult Délvidéki Automobil Club folyó hó 24-én és 25-én az „S” gépjárműkerület területén nagyszabású propaganda túraútát rendezett. A szegediek, akik úgylátszik kitűnően értenek az ügyek viteléhez, elterve a többi vidéki egyesület programjától, először saját otthonukban kezdik a propagandát. Nem rendeznek azonnal hübele Balázs módjára hangzatos Grand Prix és hasonló versenyeket, nem csóditik egész Budapestet azonnal Szegedre, hanem csendben, először a saját kerületükben keltik fel az illetékesek és a magánosok figyelmét az automobilizmusra és a motorkerékpárra. Erre vall a 24. és 25-én rendezett propaganda útjuk, mely alkalmat ad nemcsak a szegedi és környékbeli automobilistáknak és motorkerékpárosoknak egy kis nyilvános szereplésre, de kitűnő alkalom arra, hogy az automobilisták és motorkerékpárossal még meglehetősen hadilábon álló falvakban és kisvárosokban ezt a modern közlekedési eszközt megkedveltesse. A szegedi gépjárműkerület területén, bizony, őszintén szólva, motorisztikus szempontból eddig nem a legrózsásabb állapotok uralkodtak. A Budapest—szegedi műút absolute nem mondható ideálisnak. Sokhelyütt igen keskeny, sokhelyütt nagyon rossz. Szeged környékén, amint azt eddigi kirándulásainkból láttuk, igen kevés az automobil és a motocykli, aminek okát főleg a délvidéki utak elhanyagoltságában, valamint az utak teljes hiányában kell keresni. Igen sok helyütt ma az autósok sem igen mozdították elő az automobil terjedését, sőt egyes helyeken meglehetősen antipátiával fogadják a benzines járműveket. A szegediek tehát a legjobban mederben kezdik a munkát. Megszüntetni az antipátiát és megkedveltetni a motort és autót a magyar alföld népével. A szegediek propaganda túraútja keresztülhalad a Délvidék legnagyobb városain és mezővárosain, mint Kiskunfélegyháza, Csongrád, Szentes, Derekegyháza, Orosháza, Csorvás, Békéscsaba, Gyula, Csanádapáca, Hódmezővásárhely, Makó, Baja, Kalocsa, Izsák és Kecskemét. A túraút célja a fenti városok törvényhatóságai-

nak vezetőinél tisztelegni és azokat a DAC megalakulásának alkalmából üdvözölni. A túraút teljes két napot fog igénybevenni és mindazok, akik azt sikeresen végigfutják, a DAC emléklakettjét nyerik. Melegen üdvözöljük a szegediek első túraútjuk megrendezése alkalmából és kívánjuk nekik, hogy akkor, ha meleg otthont alapítottak maguknak a kerületben, ha jól elvetették az automobilizmus magvait a Délvidéken, gondoljanak mireánk is, rendezzenek egy szép országos túrautat, amire mi is elmehessünk, hogy azután ott személyesen üdvözölhessük a Délvidék automobilizmusának megteremtőit.

## Karner-emlékmű Budapesten

Még élénk emlékezetében van olvasóinknak a múlt évi szerencsétlen kimenetelű Magyar Tourist Trophy, amikor a nekünk oly kedves jóbarát, a magyar versenyek állandó látogatója, az osztrákok híres „Lila ördöge” egy szerencsétlen bukás következtében a Budakeszi-úton koponyaalapi törést szenvedett és néhány nap múlva az Új Szent János kórházban a sport hősi halottjai sorába költözött. Szerkesztőségünk már akkor elhatározta, hogy a magyar motoros közönség adakozásából emlékművet emel Karner Rupertnek. Közben, mert híre ment, hogy magasabb fórumok is foglalkoznak a tervvel, szerkesztőségünk ettől elállott. Miután az eset évfordulója rohamosan közeleg és ezirányban semmi sem történt, szerkesztőségünk újra kezébe vette az ügyet. A napokban megérkezett már a székesfővárosi jóváhagyás is, mely szerint a város nem emel kifogást a felállítandó emlékmű ellen és így közölhetjük közönségünkkel, hogy az emlékmű felállítása május legelején fog megtörténni és annak leleplezését a Magyar Tourist Trophy egyik tréningnapján óhajtuk megtartani. A gyűjtést az emlékműre már megkezdjük és annak feleösszege már birtokunkban is van. Felkérjük azonban azokat a sportbarátokat, akik tehetik, juttassák el obulusaikat szerkesztőségünkbe, a Karner-emlékmű alapra.

## Meleg tea a rendőrörszemeknek

Boesánát, nem Budapesten, hanem Londonban

A londoni „Motor Cycling” legújabb száma érdekes képet közöl. Egy nagy AJS oldalkocsit mutat be, mely mellett három angol rendőr áll. Az oldalkocsis-rendőrök éppen forró teát nyujtanak át szolgálatban lévő bajtársuknak. Követésreméltó példa lenne ez a magyar államrendőrségnél is. Londonban közel sem volt olyan tél, mint Budapesten, ahol a rendőrörszemek időnként 20 fokos hidegben teljesítették szolgálatukat. Az oldalkocsis-gép pár perc alatt egész kerület rendőrlégénységét ellátna a melegítővel, ami bizony nem kerülne sok pénzbe. Felhívjuk az esetre az illetékes figyelmét. Bizony, egy kis meleg tea el-elkelne a hidegben 4 óra hosszat szolgálatban lévő derék rendőröknek.

\*

Itt említjük meg, hogy a főkapitány a közelmúlt napokban kiadott rendeletében visszaállította a rendőrlégénység 4 órás szolgálati idejét. Örömmel tölt el ez a hír bennünket, annál is inkább, mert mi is egyike voltunk azoknak, akik a 4 órás szolgálat mellett emeltük fel szavunkat. Bár a 4 órás szolgálat jóval nehezebbnek látszik, mint a 2 órás, mégis a mellékkörülmények a 4 órás szolgálatot teszik célszerűvé.

## HIVATALOS KÖZLEMÉNYEK



Magyar Touring Club. Budapest, IV., Deák Ferenc-u. 10. I. em. Telefon: 825—14. Hivatalos órák délelőtt 10—1, délután 4—6 óráig. Elnök: dr. Vermes Gyula. Titkár: Kirchknopf Ernő. Tagdíjak: Rendes tag: 40 pengő belépési díj, 40 pengő évi tagdíj. Pártoló tag: 12 pengő belépési díj, 12 pengő évi tagdíj. Alapító tag: Jogi személy 600 pengő, magánszemély 300 pengő. Junior tag: 24 éven alul: Belépési díj 6 pengő, évi tagdíj 6 pengő. Triptique és carnetfüzetek kiadása a hivatalos órák alatt. Triptique egy országra 10 P. Carnetfüzet az összes egyezményben lévő országokra 30 pengő. Nemzetközi útigazolvány 20 pengő. A Magyar Touring Club csak tagjainak ad ki triptiquet.

## EGYESÜLETI KÖZLEMÉNYEK



Királyi Magyar Automobil Club. Budapest, IV., Apponyi-tér 1. I. emelet. Jelenleg mindennemű értesítések, vagy kérdések Szilágy Béla dr. titkárnál. Hivatalos órák: Délelőtt 10—1 és délután 4—7 óra között. Sportbizottsági ülés minden szerdán este 6 órakor. Klubvacsera minden szerdán este fél 9 órakor. Motorkerékpárosztálya. Titkár: Szabó Zoltán. Található mindennap 1 órakor. Telefon: Automata 861—06. Tagok telefonja: Automata 833—05. Rendes tag évi díja 60 pengő. Beiratási díj: 120 pengő. Sporttag beiratási díjat nem fizet. Évi tagdíja: 25 pengő. Carnetfüzet tagoknak 30 pengő. Nemtagoknak 60 pengő. Triptique egy országra tagoknak 10 pengő. Nemtagoknak 20 pengő.



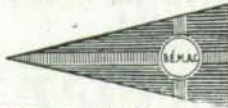
MAC motorsportosztálya. III., Szent Margit-sziget, MAC sporttelep. Ügyvezető alelnök: alvinczi Máty Dezső. Titkár: Iványi Gusztáv. Található délelőtt: Automata 520—55, délután: 5—8 óra között MAC-sporttelep. Telefon: Automata 204—13. Motorsportosztály társas összejövetelei minden csütörtökön este 9 órakor a Spolarich-kávéházban (VIII., József-körút).

**BSE** Budapesti Sport Egylet motorkerékpárosztálya. Ügyvezető alelnök: Jaczó Győző műszaki tanácsos. Városháza. Telefon: Aut. 898—50. Titkár: Kazinczy Gábor. Városháza. Telefon: Aut. 898—50. 337-es mellékállomás. Lakása: Budapest, I., Kissvábhegy-út 14. Telefon: 533—38. A Budapesti Sport Egylet társas összejövetelei minden kedden este a Millenáris versenypályán.

**MTK** Magyar Testgyakorlók Köre autó- és motorkerékpár szakosztálya. Elnök: Wachsmann Dezső. Igazgató: Hartmann László. Szakosztályvezető: Gyenes Imre. Titkár: Vidéki Oszkár. Összejövetelek minden csütörtökön este 9 órakor a Westend-kávéház különtermében. Hivatalos levelezések: Gyenes Imre, Budapest, VI., Izabella-u 68/a. címzendők.

**TTAC** Motorkerékpárszakosztálya. Székhely: Debrecen. Clubhelyiség: Angol Kiráyné Szálloda. Elnök: Wolff Ferenc. Címe: Debrecen, Monostorpályi-út Telefon: 159.222. Alelnök: Németh Nándor, Debrecen, Kossuth-u. 21. Telefon: 804. Titkár: vitéz dr. Kiss József, Debrecen, Kossuth-u. 20. Telefon: 679. Levelezések Németh Nándor címére kéretnek.

## BÉMAC



Székhelye: Miskolc. Elnöke: Báró Bottlik István. Társelnök: Báró Rághy Balassa Ferenc. Ügyvezető elnök: Vay Arthur gróf. Sportbizottság elnöke: nagysárosi Lenz Albin. Ügyvezető igazgató: Siposs Géza. Címe: Miskolc, Széchenyi-u. 9. Mindennemű levelezés ide irányítandó. BÉMAC egri osztálya. Levelezés: Halmay Sándor, Eger, Ipartestület. BÉMAC gyöngyösi osztálya. Levelezés: Vas Zsigmond, Gyöngyös. BÉMAC sátoraljauhelyi osztálya. Levelezés: Dr. Székely László főorvos-alelnök, Sátoraljauhely.

**DAMC** Dunántúli Automobil és Motor Club. Székhelye: Szombathely. Elnök: dr. Pető Ernő m. kir. egészségügyi főtanácsos. Társelnökök: Ifj. Batthyány Zsigmond gróf, Haut-Buchenrode István báró, Laki Kornél min. tanácsos és Müller Ede kormányfőtanácsos, Alelnökök: Almássy László Ede és Tulok Jenő. Igazgató: Ifj. Müller Ede. Titkár: Petrovics Ernő. Hivatalos helyiség: Szombathely. Sabaria-szálló, Hivatalos óra d. e. 10—1, d. u. 3— $\frac{1}{2}$ 6.

**NyKISE** Nyiregyházi Kereskedők és Iparosok Sport Egylete. Motorszakosztály. Székhely: Nyiregyháza. Elnök: Elekcs Lajos. Ügyvezető alelnök: Göttling József. Adminisztratív titkár: Kiss B. Árpád. Sporttitkár: Krupánszky Árpád. Alosztályok: Mátészalka, Tiszalök, Kisvárd. Levelezés: Ny. K. I. S. E. motorosztály címére. Nyiregyháza, Zrinyi-utca 11. Telefon: 213.

**BBTE** Budapesti Budai Torna Egylet motorkerékpárosztálya. Székhely: Budapest, I., Széna-tér. BBTE pavillon. Elnök: Dr. Petracsek Lajos. Előadó: Viczenty László. Intézőbizottság: Ifj. Erdődy Imre, Korenek Lambert és Habler Aladár. Összejövetel minden csütörtökön este 8 órakor a Széna-téri sporttelepen. Mindennemű levelezés Viczenty László címére: Budapest, I., Otthon-utca 18. Telefonon megtalálható: Délelőtt 12—2 óra között, 136—27.

**TTC** Terézvárosi Torna Club motorkerékpárosztálya. Budapest, VI., Szegfű-u. 5. Elnök: Dr. Vajda Béla ügyvéd. Budapest, VI., Andrassy-út 118. Telefon: 286—30, reggel 9-ig és délután 4 órától. Titkár: Seregi Alfréd. Található egész napon, IV., Türr István-utca 2. Összejövetelek minden pénteken este 9 órakor, VI., Szegfű-u. 5. I. emelet. Telefon 267—06.

**DAC** Délvidéki Automobil Club. Székhely: Szeged, Klauzál-tér 8. Elnök: dr. Shvoy Kálmán tábornok. Társelnökök: begavári Back Bernát és bátyjai Holtzer Tivadar. Alelnökök: zombori Rónai Imre, bajsai Beliczay Miklós és dr. Telbisz Imre. Főtitkár: Matolcsy Elemér százados. Főtitkár helyettese: Pisztray Géza százados. Titkár: Hepp Gyula. Ügyész: dr. Csik Nagy József. Pénztáros: Rácz Antal. A DAC ügyeit egy 8 tagú igazgatóság és egy 33 tagú választmány intézi.

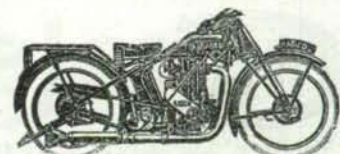
**PAC** Pannonia Automobil Club. Székhelye: Székesfehérvár, Budai-út 1. Telefon: 560. Hivatalos órák 9—12-ig és délután 2—5-ig. Elnök: Széchenyi Viktor gróf, Fejér megye és Székesfehérvár főispánja. Társelnökök: Károlyi József gróf nemzetgyűlési képviselő és Körmenyi ékes Lajos Veszprém vármegye főispánja. Alelnökök: gróf Eszterházy László nagybirtokos, Farkasfalvy István kir. iparfőfelügyelő, dr. Turtsányi Vilmos kórházi főorvos és M. Barna Gábor rendőrkapitány. Titkár: dr. Szucsek László kir. törvényszéki orvos.

# RADCO

## 950 pengőtől

Vezérképviselet:

PÁPAI ÉS SZAIKÓ, BUDAPEST, VI., LÁZÁR-UTCA 20  
(Opera mögött) Körzetképviseletnek keresztetnek



**SKODA, LAURIN & KLEMENT**

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

14/50 l. e. szelepnélküli

hathengeres

::

**SKODA—HISPANO—SUIZA**

25/100 l. e. szelepes, hathengeres.

**SZEMÉLYKOCSIK**SKODA, LAURIN  
& KLEMENT  
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

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

Telefon: Teréz 8-14.

## Touring Club hírek

A Magyar Touring Club közli, hogy ellenkező téves híresztelésekkel szemben Svájc nem szüntette meg beutazásoknál a vízumkényszert. Csak azoknak az országoknak a honpolgárai utazhatnak vízum nélkül Svájcba vagy Svájcra át, melyeknek vízumkényszert hatályon kívül helyező szerződésük van Svájccal. Magyarország nem tartozik ezen országok közé.

Tessin (Délolasz-Svájc) és Luganóból mind a svájciak, mind az említett területeken tartózkodó más nemzetbeliek mindeddig ú. n. turista-igazolvánnyal keltek át a svájci—olasz határon. A tartózkodási idő öt nap, illetve meghosszabbítással egy hónap volt. Ez most megszűnt. A Lugano-tó, Brig, Locarno—Centovalli-i tranzit-közlekedésnél is szükséges ezentúl útlevel.

A világ legnagyobb automobilklubja, az angol Automobil Association, melynek taglétszáma jelenleg 370.000, éles kritika tárgyává tette az angol kormány magatartását a gépjárművek szempontjából a legutolsó 10 évben. Az üzemanyagok árának emelkedése és az elmúlt években behozott gépjármű-pótadók a gyárost, eladót és használót egyaránt súlyosan érintette. Ennek oka a kormány hibás politikája, mely a gépjárműveket túlsok speciális adóval terhelte meg. Nagy hiba volt az A. A. szakértői szerint, hogy a kormány az útépitési programot a befolyt gépjármű-adókból akarta megvalósítani, noha az ilyen nagyszabású befektetések csakis kölcsön útján oldhatók meg célszerűen. A kölcsönök terheit azután hosszú évekre elosztva lehet törleszteni. Legújabbban a Royal Commission Transport előtt az A. A. főtitkára, a kitűnő autószerelő, Mr. Stenson Cook újból rámutatott a speciális gépjárműadók túlmagas voltára és hogy az útépités csakis tökebefektetés útján, nem pedig adójövedelmek igénybevételével valósítható meg. A háború óta gépjárműadó címén 150 millió font sterling folyt be. Jelenleg 1.800.000 motoros gépjármű fut Angliában. Az elmúlt évben 2,5 millió vezetői igazolványt állítottak ki. Ezek a számok világosan mutatják a forgalom nagyságát, mely azonban mégsem éri el az Egyesült-Államokét. Az U. S. A.-ban ugyanis minden 5-ik, Angliában pedig minden 36-ik emberre esik egy gépjármű. Ennek egyik oka, hogy míg Angliában 17, addig az Egyesült-Államokban 4 font esik átlagban adóteher fejében egy-egy gépjárműtulajdonosra. Az utolsó 10 év automobilszempontból vett rövidlátó politikájának köszönhető, hogy Angliában a gépjárműipar normális fejlődése megakadt, sőt tavaly abban már erős visszaesés mutatkozott. Követelik a speciális adók terheinek sürgős csökkentését. Az A. A.-nak az angol kormánnyal szemben gyakorolt

szigorú bírálata mellett nem mehetünk el szó nélkül. Nálunk, Magyarországon is megvan az irányzat, mely az útépitést az autó- és motorkerékpár-adók útján kívánja megvalósítani. Ha már most összevetjük általános gazdasági helyzetünket Nagy-Britanniáéval, bizony meglehetősen szomorú eredményt kapunk. Éppen ezért nem ajánlhatjuk eléggé figyelmébe az illetékeseknek az A. A. kritikáját az adó és útépités kérdésében, mert ha egy olyan hatalmas országban, mint Anglia, káros következményeket szült a helytelen politika, akkor az egy olyan szegény országban, mint Magyarország, katasztrófális hatású lehet. Nálunk is megvan a hajlandóság a gépjárműveket luxuscikként kezelni, de ne feledjék az arra illetékesek, hogy a túlnehéz adók alatt szinte összeroppanhat az a kis, de mégis sok embert foglalkoztató autóiipar, mely jelenleg Magyarországon van és ezért a felelősséget vállalni bizony nem lesz hálás feladat.

**Mindnyájunkat****érhet  
baleset!****CHATER-LEA**

1929-es új modellek.

Pengő

**1390-től cserélhető kerekkel**

350-es királytengelyes super sport P 2400.—

545-ös sv. ————— P 2000.—

545-ös sv. oldalkocsival ——— P 2650.—

Tankba épített sebességmérő és kormányrögzőt külön felszámítás nélkül.

VEZÉRKÉPVISELET; SZANTÓ, BUDAPEST, KÖZRAKTAR-UTCA 24



## Lapzártakor érkezett legújabb hírek

**Segrave őrnagy** 1929 március 11-én Floridában, a Daytona Beach előtti homokparton sikeres világrekordkísérletet hajtott végre. A Napier-motorral szerelt „Arany nyíl”-al sikerült a repülőstartos kilométeren 231 angol mérföld, 371.679 kilométeres, fantasztikus sebességet elérnie. A régi világrekordot Ray Keech tartotta, Liberty-motorokkal szerelt White-féle „Triplex”-en, 207 mérföld = 333.068 km sebességgel.

**Letelt a hatvan nap** és némi késéssel mégis tető alá jutott a Budapest—Oroszvár és a Budapest—balatoni műút átépítése. Mint előrelátható volt, a munkát csak magyar cégek kapták meg, ami teljesen helyénvaló volt. Jövő számunkban részletesen fogunk foglalkozni, hogy kik kapták a munkát. Kritikákba majd csak az utak elkészülte után fogunk becsátkozni. Addig várunk türelmesen.

**Mint értesülünk, a KMAC „Sportemberek Pártja”** megfellebbezte a közgyűlést az ominózus Hungaria-ügy miatt. Bár semmi kétség, hogy a székesfőváros, illetve a belügyminiszter jóváhagyja a közgyűlést, a fellebbezés mégis kellemetlen, mert hátráltatja az első választmányi ülés megtartását és a bizottságok komoly munkájának megkezdését.

**Esterházy Antal herceg** a közelmúlt napokban kitutazott a Riviérára, ahol a Circuit de Cap d'Antibes, valamint a Grand Prix de Monaco-ban áll starthoz. A kitűnő vezető onnan a Targa Florio megtekintésére Terminibe utazik, majd esetleg még a római Királydíjban áll starthoz.

**A hármashatárhegyi utat** még mindig hó borítja. Március 17-én, vasárnap sikerült helyettes szerkesztőknek, Dárday-Abriani Dezsőnek 600-as Sunbeam-sidecarján öccsével többrendbeli tolás és hólapátolás után feljutni a menedékházhoz. Ők voltak az elsők ebben az évben a hármashatárhegyi csúson. Versenyrendezésről egyelőre még szó sem lehet.

**Ismét halottja van az automobilversenyzésnek.** Március 13-án, a Daytona Beach előtti homokon, két nappal Segrave szenzációs világrekordja után, az átépített amerikai White „Triplex” is munkába állott. A kocsi Lee Bible, egy előtünk eddig ismeretlen amerikai vezette. Lee Bible 325 kilométeres sebességben elvesztette uralmát a kocsit felett, mely felborult és Lee Bible azonnal meghalt. Az amerikaiaknak nagyon fáj a világrekord visszahódítása és most minden lehetőséget el fognak követni, hogy rehabilitálják magukat.

**A TTAC debreceni osztálya** 1929 április 7-én délután fél 3 órakor a DVSC-sporttelepen 400 méter körűtű sportpályán motorkerékpár-sebességi versenyt rendez. Lesz szülő 175, 250, 350 és 600 km, valamint oldalkocsi 350 és 600 km kategória. Minden kategóriában három versenyt rendeznek: Kezdő verseny, Főverseny és Debrecen bajnokságai. Nevezési díj: szölös számokra 5, oldalkocsiknak 8 pengő. A versenyzők az Angol Királyné-szállodában 20 százalék ármérséklésben részesülnek, valamint gépeiket gratis garázhozhatják. Nevezési zárlat: 1929 április 2.

**A X-ik motorkerékpár-Targa Florio** április 7-én lesz a Madonie Circuiten. Az olaszok, mint hírlírik, ezidén mindent el fognak követni, hogy az esetleges újabb BMW-győzelmet megakadályozzák.

**A Douglas-képviselőt,** mely eddig saját javító-műhellyel rendelkezett a VI. Podmaniczky-utca 18. szám alatt saját házában, a forgalom megnövekedése folytán kénytelen volt műhelyét kitelepíteni és a Rubos és Melezer 23 éve fennálló autójavító-cég égisze alatt megnyitotta a speciális Douglas-javító-műhelyt a VI. Kartács-utca 20. szám alatt. A műhely a gyártól időközben beérkezett speciális Douglas-szerszámokkal lett felszerelve és így abban a kellemes helyzetben van, hogy generáljavításokat 24 óram belül foganatosíthat. Már maga az a tény, hogy a Rubos és Melezer javító-műhely fennállása óta egy helyen működik, a legnagyobb megelégedésre és különösen teherautó-javításokban olyan névre tett szert, hogy az állami javítások legnagyobb része itt történik, garancia a munkák tökéletes kivitelére.

**Vigyázat, nem minden Duco!** Mint tudjuk, Amerikában néhány évvel ezelőtt feltalálták a Duco-eljárást, ami abból áll, hogy a kocsik karosszériáját nem lakkozzák ecetes, hosszantartó eljárással, hanem egy magasnyomású készülék segítségével spriccelik. Az első ilyen lakkokat a Dupont—Duco-gyár hozta forgalomba, úgy hogy a név a szó szoros értelmében ettől származik. Ma mindenki azt mondja, hogy „dukózni viszem a kocsimat”. Időközben más gyárak is elkezdték a spricclakkok gyártását, különböző nevek alatt, de azért mindenki tovább is csak Ducó-ról beszél. A Duco-lakkok budapesti vezérképviselője, a Balkán-Lloyd, most ezúton is figyelmezteti mindazokat, akik kocsijaikat a tavasz folyamán restaurálják, hogy szigorúan kössék ki a Duco-lakkal való kezelést, ami ma még mindig a legjobb és a legszebb. Most már bebizonyosodott Budapesten is, hogy a 2—3 éves Duco-lakkozás mennyire tartós, úgy hogy a vevők saját érdeke, hogy eredeti Ducó-t követeljenek a fényezőktől.

**Magyar világkörüljáró.** Beres Miklós magyar fiatalember, aki eddig is már bejárta a világot mint tengerész, mint pilóta és mint rádiótelefonista, a közeli napokban 500-as Guzzi-gépén szülőben világkörüli útra indul. Útján, mint lapunk munkatársa, állandóan fényképekkel és levelekkel fogja tájékoztatni olvasóinkat a mai állapotokról. Budapestről Jugoszlávián át Olaszországba, majd onnan Francia- és Angolországban át Amerikába, Kanadába át Japánba, majd Ázsián át jön vissza Európába. Útjának időtartama még teljesen bizonytalan. Startja e hónap végén lesz.

**Bizonyára feltűnt olvasóinknak,** hogy a két legutóbbi téli versenyen, úgy a KMAC, mint a BSE túráján, melyek bátran beillettek sebességi versenyeknek, Viczenty László 500-as D-Rad sidecarjával mindkét esetben az aranyérmesek között foglalt helyet. Mint most megtudtuk, Viczenty László D-Radja már három éve van a képviselő birtokában és még a régi képviselőnél, Gecső mérnöknel is teljesített szolgálatot. A D-Rad-gyár annyira honorálta Viczenty László két bravúros menését, hogy egy külön ezüst serleget küldött számára. A győztes D-Rad hároméves és több, mint 30.000 kilométert futott.

## Megérkezett

Belső lendkerék. Vezértengely.  
Közvetlen mágnes meghajtás.  
26×325 gumik.  
100 km sebesség.

# Rex-Acme

Vezérképviselő: Martinek István

IX., Közraktár-utca 24.

350-SV. Typusa.

## Nyereg tank.

Burman sebességváltó.

Webb villa és fékek.

## Hírek

Vitéz Gyurkovich Béla, aki eddig éveken keresztül a Steaua Kőolajkereskedelmi Rt.-nél volt a kútosztály vezetője, két társával, Páris Róberttel és Sipos Györggyel kivált a Steaua Kőolajkereskedelmi Részvénytársaság kötelékéből és Gyurkovich és Társa címen benzín- és olajvállalatot létesített. Az új cég mindennemű benzín, petróleum, autó és traktorolaj, mindennemű ipari és mezőgazdasági (adómentes) üzemanyagok eladásával foglalkozik. Megszerezte ezenkívül a világhírű Castrol-olajak Budapest és környéke főügynökségét, valamint a Johnson amerikai csónakmotorok lerakatát is. Vitéz Gyurkovich Béla és társainak a szakmában szerzett sokéves tapasztalatai, elsősorú beszerzési forrásainak tudatában feljogosítva érezzük magunkat, hogy a fenti céget olvasóinknak a legmelegebben ajánljuk. Aki lábát beteszi a fenti üzletbe, első pillanatra tapasztalhatja, hogy igazi úri elbánásban részesül, amit sajnos az automobilszakmában oly sok helyen nélkülözni vagyunk kénytelenek.

**Magyar világutazók.** A külföldi motorkerékpár világjárók pompás eredményei nálunk is felkeltették az érdeklődést. Két magyar fiatalember: Mándy Pál és Erdős Sándor egy 1000 kcm. 2 hengeres Méray-Jap sidecaron öhajtják végigutazni Európát és Ázsiát. Az útirány: Budapest—Wien—Berlin—Amsterdam—Brüsszel—Páris—Zürich—Milánó—Vence—Trieszt—Zágráb—Belgrád—Szófia—Konstantinápoly, innen Perzsián, Indián keresztül Kínába, Japánba, majd Szibérián és Oroszországon keresztül Vladivostok, Irkuck, Jekaterinburg, Moszkvát át térnének vissza Budapestre. Terüket már közölték a Méray-gyár vezetőségével is. Hogy az út létre jön-e, az még a jövő titka, mindenesetre érdekes, hogy már a magyarok is elkezdik a motorkerékpár-világjárást.

**Új Elto-modellek.** Mint tudvalevő, 1929-re csaknem minden gyár új modellekkel jött a piacra. Így az Elto is, mely egyike a legnagyobb amerikai ráakasztós motorokat gyártó gyáraknak. Az Elto-Mignon súlya 19 kilogramm. Hengerűrtartalma: 176 kcm 3000 fordulat mellett kétütemű két hengere 3—5 lóerőt ad le. A második típus a Super Elto Speedster. Kéthengeres, kétütemű motor. 322 kcm. 4500 fordulat mellett 14 lóerő leadására képes. Súlya 30 kg. A harmadik a Super Elto Sport. Kéthengeres, 500 kcm-es verseny-motor. 5000-res fordulat mellett 22 lóerős, súlya pedig 35 kg. A negyedik, hengerűrtartalomra a legnagyobb a Super Elto Quad. 1929-es típusa 4 hengeres 815 kcm. hengerűrtartalommal. Súlya 42 kg. Motorja 5500 maximális fordulat mellett 35 lóerőt képes leadni. A gyár az 500 kcm. típusnak megfelelő testtel 50, a nagy 4 hengersenek 80 kilométerórát garantál.

Oslo mellett a Gjersjøen-tó jegén sebességi versenyek voltak. A 16.500 km kerületű körön minden rekord megdőlt, dacára a 15—16 fokos hidegnek. A verseny 5000 ember előtt folyt le, ami jellemző a norvégiek sportszeretetére. Eredmények a következők: 1100 kcm. 1. Hakon Gjems (Amilcar) 12:47. 1500 kcm. 1. G. Kraybie (Lea-Francis) 10:36.5. 2000 kcm. 1. Hesselner (Bugatti) 9:45.6. 3000 kcm. 1. F. Veirud (Marmont) 11:40.8. 5000 kcm. 1. Strukmaes (Chrysler) 10:18.3. A nap legjobb idejét J. E. Isberg Bugatti versenykocsival állította fel 7:55.4-es idővel, ami 122.4 km sebességre felel meg.

FN futotta a legjobb időt a Gjersjøen-tavon, Oslo mellett. A Gjersjøen-tó jegén a Norvég Királyi Automobil Club motorkerékpárversenyt rendezett. A legjobb időt Skeppstedt (500 FN) érte el 4:55.1-el, ami a norvég tudósítás szerint 127 kilométeres óraátlagnak felel meg, bár a táv a tudósításból kimaradt. A túra- és a sportkategóriában 500-ig Ariel-vezetők nyertek, míg a 350 és 1000-es kategóriában Harley-Davidsonok. Dieth (Ariel) ideje igen jó: 5:05.4 volt.

Cannesban, a Riviérán nagy automobil Concours d'Elegance volt, amelyben azonban csak nők vehettek részt kocsijaikkal. Nyitott kocsik 9 LE-ig. Győztes: Mlle Esparrat (Renault). Nyitott kocsik 10 LE-ig. Győztes: Miss A. Pover (Marmont). Csukott kocsik 9 LE-ig. Győztes: Miss Betty Mitchell (Mathis). A nagy csukott kocsik versenyében első lett Miss Clavering

(Bentley), 2. Mde de Escardo (Packard), 3. Mde Mario Santini (Isotta-Fraschini). Ha úgy átnézzük a többi nagy kocsi nevét, úgy azonnal látjuk, hogy bizony a Riviérán csak elit-márkák tanyáznak. Packard, Voisin, Rolls-Royce, Panhard, Farman, Hispano-Suiza, Delage, Hotchkiss, Mercedes és hasonló nevek.

A közelműtban egy cikket írtunk, amelyben kifejtettük, hogy nem vagyunk barátai a dirt-track versenyeknek. Nincs semmi jelentőségük, veszélyesek, speciálgépet kívánnak stb. Erre egy sportnapilap rovatvezetőjétől egy kissé fölényes kioktatást kaptunk. Kár olyan cikkekre replikázni, amikor a replika minden pontját meg tudjuk cáfolni. Szóbelileg már megtettük és ezzel be is fejeztük a polémiát.

**Dárday-Abriani Dezső** az Automobil-Motorsport helyettes szerkesztője 1929 április 25-én Sunbeam-sidecarjával letutazik Olaszországon végig Sziciliába, a Targa Floriára. Az 5000 kilométeres útra utitársat keres. Jó idegű, az időjárás viszontagságait bíró hasonló korú (23—24 éves) egyének előnyben részesülnek. Cím: Budapest, I., Uri-utca 70., vagy a szerkesztőségben délelőtt 10—1-ig.

**Közgyűlés után.** A nagy eset megtörtént. A Sportemberek Pártja a szó-szoros értelmében szétesett. Ma négy verzió kering. A Sportemberek elhatározták, hogy új klubot alakítanak Hungária Automobil Club néven. A klubot főleg dr. Szelnár Aladár igyekszik tető alá hozni. Nem is olyan nagyon régen, úgy 3—4 év előtt tűzzel-vassal megakadályozta a Budapesti Automobil Club alapítását. Tempora mutantur et nos mutamur in illis. A másik frakció benn akar maradni a KMAC-ban és ott örökös ellenzéket képviselni. A harmadik csoport és ezek a nyomósak, gróf Zichy Tivadar, Szini János, Lyka István, báró Vojnits Miklós egy csoportban be akarnak lépni a MAC motorsportosztályába, melynek Salm Hermann gróf és mások máris tagjai. A negyedik csoport békülni akar. Annyi bizonyos, hogy hatása lesz a híres közgyűlésnek. Ezalatt a

OVER HALF THE OUTBOARD MOTORS SOLD ARE JOHNSONS



A VEZETŐ VILÁGMÁRKA

**C**onsistent winners  
**Johnson**  
 Outboard Motors

**PNEUMATIKÁRUSÍTÓ RT.**

BUDAPEST, VI., ANDRÁSSY-ÚT 27

TELEFON: AUTOMATA 134—78

VÁROSI LERAKAT:

VITÉZ GYURKOVICH ÉS TÁRSA, BUDAPEST, V., DOROTTYA-U 3.



rülni. A várya-várt felfrissítés tehát itt el fog maradni. Általában az a meggyőződés, hogy amint igen sok ember nem tanult a kommunizmusból, éppen úgy a KMAC-ban is, elműlőn a veszély, az obstrukció szele nem fog sok friss levegőt bevinni a nyitott ablakokon. Új, dolgozni akaró fiatal erőket kellene bevinni a munkába. Egy invenciószegény, konzervatív öreg urakból álló sportbizottság alig hisszük, hogy a helyzet magaslatán álljon. Különböző egyelőre helyezkedjünk várakozó álláspontra. Nemsokára megtudunk mindent.

**Mr. Edward A. Benisch**, a Lukenheimer Co. exportmenedzser, aki régi magyar kapcsolatai és a Csillaghy és Társa műszaki-kereskedelmi társasággal fennálló kapcsolata révén a magyar-amerikai kereskedelemben élénk és tevékeny szerepet játszik, arról értesít, hogy az „Evinrude Motor Co” már tavaly átvett képviselőtől kívül, újabb jelentős képviselőket szerzett, részben Kelet-Európa, részben Magyarország részére. Megszerzte ugyanis az Atlantic Pacific Mfg. Corp. Brooklyn, W. & J. Tiebout, Newyork képviselőt, minek folytán ezúttal nemcsak csónak motorban és csónakokban, hanem mindennemű, a vízisport körébe tartozó felszerelési tárgyokban, öltözködési és életmentési, valamint kényelmi cikkekben és árukban nagy raktárt fog Budapesten fenntartani. A magyarországi helyi képviselőt és raktár adminisztrációját, a bemutatásokat, ajánlatkijelölést és eladást ezután is változatlanul Mr. Edward A. Benisch budapesti megbízottja, a Csillaghy és Társa műszaki-kereskedelmi társaság (VIII., Kisfaludy-utca 7. Telefon: 441-44.) fogja ellátni. Mr. Benisch április közepén hagyja el ismét az Egyesült-Államokat és körülbelül május elején érkezik ismét Budapestre.

**Bíró Jenő egyike a legnagyobb magyarországi motorke-rek-pár-alkatrészkereskedőknek**, a motorke-rek-pározás rohamos fejlődésével, valamint a motorke-rek-párosok igényeinek növekedésével számolva, elhatározta, hogy egy hatalmas, méreteiben eddig még nálunk nem látott művészi kivitelű képes árjegyzéket ad ki. Alkalmunk volt látni a katalógus már kész részeit, valamint az összeállított katalógust és megállapítjuk, hogy úgy a külsőre, mint a belső tartalmat tekintve, megközelíti a legnagyobb angol cégek katalógusait. A 140 oldalas árjegyzék április elején már készen lesz, úgy, hogy mire a teljes szezon megindul, motorosaink már mindent készen kaphatnak kezükhöz. Itt említjük meg, hogy a Bíró-cég a napokban újabb hatalmas Shaler vulkanizálógépet szállítmányt, valamint ezekre menő Shaler-foltot kapott Amerikából, úgy hogy ebben a közkezdelt cikkben sem lesz hiány.

A budapesti Royal-Enfield motorke-rek-párok budapesti vezérképviselete közli, hogy az angol gyár a budapesti képviseletnek versenyelőreket féláron, azaz 30 angol fontért egy 344 kcm. two-port ohv. Royal-Enfield-Jap speciálgépet bocsátott rendelkezésére. A gép a közeli napokban Budapestre érkezik. A képviselet a speciál versenygépet ugyanezen ártól bocsátja tovább olyan jónévű versenyzőnek, aki a géppel az idei szezonban versenyezni óhajt. Ezenfelül a képviselet kötelezi magát, hogy az egész évben fedezi a nevezési díjat és a gépnek a versenyeken való üzemanyag költségét. A fenti hírt a Wollemann és Társa-cég egyik igazgatója, Paull József, a régi is-

mert versenyző közölte velünk, tanujelét adva a cég nagy sportszeretetének.

**Megérkeztek a René-Gillet—Paris motorkerékpárok első példányai.** A Szaharát először keresztező és a francia géppuskás páncélos motorkerékpárokat gyártó René-Gillet Budapesten képviselőhez jutott. Alkalmunk volt megtekinteni a kitűnő hírnévnek örvendő francia gyártmányokat. Első pillanatra meglátszik a konstrukción, hogy alkotója nem a szépségre, nem a kipolirozott tankra és ragyogó nikkellétszerekre fektette a fősúlyt, hanem a masszivitásra és a precíz kidolgozására, valamint a célszerű kivitelre. 27×4.40-es ballonok, olyanok, mint éhlyenekkel a franciaországi 1.5—2 literes autóképek érkeznek, díszlenek a René-Gillet motorkerékpárokon, amelyek lehetővé teszik a lehető legsimább és zökkenésmentes haladást, amit a speciális rugózás még csak elősegít. Hatalmas 2 henger, levehető hengerfejű, tokozott szelepekkel olajozható szelepszárakkal. A motor járása teljesen kiegyensúlyozott és oly zajtalan és hangtalan, hogy kis gázzal ütemszerűen hallható a hengerekben a robbanás. A kuplung előnye, hogy nem éghet ki, aminek sok budapesti motorosifjú fog örülni. A kuplung ugyanis acél és bronzlamellákból áll, amelyeknél a parafa és ferodokuplung hátránya kiküszöböltetik. A kerekék egymás között cserélhetők, ami óriási előny egy hatalmas 750—1000 kcm. gépnél. A kézfék kiegyenlítővel mindkét kerékre hat, míg a lábfelek csupán a hátsó kerékre. A kerékcserenél a fékek és a lánc teljesen érintetlen marad. A kapcsolás elősegítésére láb és kézikuplung szolgál. A fentiek kivül 60 wattos Marshall világítás van a gépbe építve. Érdekes a kivilágított szerelékfal, ahol kilométermérő és egy óra foglal helyet. A René-Gillet-motorkerékpárokat Friedmann József képviseli. Budapest, VI., Jókai-utca.



**Nagy összecsapás lesz Sziciliában az idei Targa Florión.** Az olasz lapok szerint az Alfa-Romeo-gyár magasabb intervencióra, ami nem lehet más, mint Mussolini parancsa, végleg elhatározta, hogy három kocsival, melyeket speciálisan a Targa Floriónra készítettek, elindul. A 6 hengeres, kompresszoros motorok hengerűrtartalma 1750 kcm. A három Alfa-Romeo-kocsit Giuseppe Campari, gróf Brilli-Peri és Ramponi fogják vezetni. Campari múlt évben is győzött az 1500 kcm. kategóriában és abszolút második volt. Biztos, kitűnő menő. Brilli-Peri gróf neve ismeretes. Néha kitűnően megy, néha már az első körben kiszáll. Egyike a legvadabb menőknek. A múlt évben Bugattin indult, de egy körnél tovább nem vitte. Ramponi a mi olvasóink előtt nem ismeretlen. Ő volt az, aki a múlt évben Ivanovszkyval megnyerte a belga 24 órás Grand Prix-t és több Brookland-versenyben is győzött. Ellenük a 4—5 gyári Bugatti (2 l-es típusok) áll ki Divó, Conelli, Williams, Minoia vezetése alatt. Minoia már nagyon lassú, Williams bizonytalan menő. Marad a két régi rutinos menő Divó és Conelli gróf. Mellettük természetesen legalább is 5—6 Maserati indulása biztos. A Maseratik állandóan javulnak. A múlt évben már favoritok is voltak, de úgy látszik vezetőik még nem bírták az iramot, bár Fagioli igen szépen tartotta magát. Hírlik, hogy Stuck is indul egy Austro-Daimler versenykocsin. Ha igaz, szédületes versenyt fog futni, addig amíg ki nem száll. A Targa körén azonban nincsenek a fordulóknál barrikádok, mint a Svábhegyen. Hogy a Talbot-kocsik indulnak-e, az bizonytalan. A Talbot-istálló feje, Brilli-Peri Alfa-Romeot vezet. Azt is rebesgetik, hogy német kocsik is fognak indulni. Nézetünk szerint erről már tudni kellene, mert a Targára nem lehet 3 napos tréninggel kiállni, eddig pedig még senki sem volt odalenn Németországból. A nagyokcsik mellett egy egész csomó kiskocsi: Amilcar, Salmson, esetleg a kis FIAT-ok indulása vehető biztosra. Nézetünk szerint már maga a Bugatti—Alfa-Romeo párharca megfogja adni a Targának a megfelelő jelentőséget. Ezidén helyettes szerkesztőnk rándul le a versenyre, hogy a nagyfontosságú versenyről kellőképpen informálhassuk olvasóközönségünket.



**FIGYELEM KÉPVISELETEK, GYÁRAK!** Az Automobil-Motorsport fedőlapjának Dunlop-hirdetése a 7-es számmal megszűnik. Felhívjuk a t. cégek, képviselők, gyárak becses figyelmét erre a körülményre. Megjegyezni kívánjuk, hogy csak minimum 6 lapszámra történő kötésről lehet szó.

A FIAT-képviselő, dacára a kemény télnek, január hónapban 22 új és 14 régi kocsit helyezett el. A február hónap már nem volt oly jó. Budapesten alig ment az üzlet. Voltak hideg, havas napok, amikor a postáson kívül egy fia lélek sem érdeklődött kocsit után. Ennek dacára a hóval gyengébben megáldott Tiszántúlon 7 kocsi kelt el a vidéki FIAT-képviselőknél, míg Budapesten ugyanakkor 5.

**Budapesti Útmutató és Címtár** elnevezéssel a közelmúltban került piacra egy új könyv a m. kir. államrendőrség őrszemélyzetének Főparancsnoksága szerkesztésében. Átnézve a rendkívül tetszetős kivitelű, 738 oldal terjedelmű munkát, a legnagyobb örömmel állapíthatjuk meg, hogy könyvpiacunk megint egy olyan művel szaporodott, mely automobilisták és motorosok számára egyenesen nélkülözhetetlen. A rendőrség tagozódásának ismertetése, teljes, pontos tér- és utcajegyzék, a székesfőváros hivatalai, azok vezetői stb., a rendőrségi szakértők névsora mind-mind fontos és hasznos tudnivaló a nagyközönség számára. A motoros- és autós publikumot azonban elsősorban a könyvnek azon részei fogja érdekelni, melyekben az egyirányú forgalom részletes ismertetését (színes vázlatokkal), a közlekedési jelzéseket, az automobilokra és motorke-  
répárookra vonatkozó közlekedési rendelkezéseket, a gyalogközlekedés szabályait stb. találja részletesen ismertetve. Ujpest, Rákospalota, Pestújhely, Kispest, Pestszentlőrinc, Pest-  
erzsébet és Csepel utcáinak, utainak és tereinek jegyzéke és a „Hasznos tudnivalók” fejezet számtalan közérdekű részlete (többek között: autóbuszjáratok, taxiviteldíjszabások és a fentemlített egyéb rendelkezések és intézkedések) egészítik ki a pompás kézikönyvet. Mint különösen örvendetes meglepetést, mellékletlen hozza a könyv szerkesztősége Nagy-Budapestnek repülőfelvételei alapján javított legújabb térképét és Magyarország autótérképét. Az utóbbi térkép, mely a legpontosabb összeállítások alapján készült, egymagában véve is nélkülözhetetlen az autóturizmus és kétségteljesen Magyarországon a legmodernebb térképének számít. A nagyterjedelmű és rendkívül értékes mű tehát nemcsak a rendőrtisztületnek, hanem a nagyközönségnek és főleg a járművel közlekedőknek is kiváló és nélkülözhetetlen segédeszköze. A rendkívül tetszetős, csinos kiállítású könyv bolti ára 12 pengő és minden könyvkereskedésben beszerezhető. Megrendelhető azonosítván a Rendőrfőparancsnokság gazdasági előadójánál (VIII., Mosegy-  
utca 5.), V., Vadász-utca 14., továbbá VI., Mozsár-utca 16. és IV., Veres Pálné-utca 24. szám alatt.

**Victoria motorkerékpárok Budapesten.** Az Unitas Automobil-Ipar és Kereskedelmi Rt. Budapest, V., Zápolya-utca 13. megszerezte a német Victoria motorkerékpárok vezérképviselőt. Örömmel üdvözölhető az Unitas igyekvése, mert a Victoria-gépek ma Németország legjobb motorkerékpárjai közé tartoznak. Kevés a hely ahhoz, hogy a gyár mindegyik típusát ismertessük és ezért csak általában emlékezünk meg azokról. A Victoria-gyár legismertebb és legelterjedtebb modelljei az 596 kcm-es kéthengeresek, amelyeket háromféle kivitelben készítenek. Egymással szembenfekvő 77 mm furatú és 64 mm löketű (596 kcm.) hengerek, levehető fejjel, függő, nyomórudakkal működtetett szelepek, könnyűfémdugattyúk, görgős és golyóscsapágyazású mozgó részek és kromnikkelacélból készült főtengely, vezértengely stb. jellemzik mindhárom modell motorját. A túramodell kétféle kivitelben, mint standard és mint luxustípus készül. A szupersport-modell jellemzője többek között erősebb motorja, mely 3600 percnkénti fordulatonál 24 lóerőt teljesít. Speciális forrasztási eljárással készült rendkívül masszív váz, könnyen kivehető hátsókerék, nagyméretű első és hátsófékek, állítható kormány speciális három előre és egy hátramenettel bíró váltómű, jobboldalon a tank magasságában elhelyezett kapcsolókkal, beépített lökhárítóval ellátott masszív kettősrugójú villa képezik a kéthengeres Victoria-modell főbb alkotórészeit. Külön fel kell említenünk az automobilokhoz hasonló körfolyós karterolajozást, mely tökéletes kenést biztosít és rendkívül keveset fogyaszt. Egy feltöltés 800 km befutására elegendő. További előnye, hogy a karterben lévő olajtartályban nagy hidegeknél az olaj nem fagy be, mert az üzemi közben fejlődő hő azt állandóan kellő

hőfokon tartja. Az igen masszív elől villaalakban szétágazó váz még a magyar utak igénybevételeit is könnyen bírja és igen alacsony nyeregelhelyezést biztosít. A kényelmes, nagy nyereg, masszív, két szerszámtáskával ellátott csomagtartó, könnyen levegőt szívó porlasztólégszűrő, egyenesen vezetett, könnyen utánállítható fékvonórudak mind arról tanuskodnak, hogy a gépek konstruktőre tisztában van egy abszolút modern motorkerékpár iránt támasztott követelményekkel és azoknak eleget is tesz. A kis 200 kcm-es Victoria 60 mm furatú és 70 mm löketű motorjával könnyű túramotorkerékpár, amelynek kvalitásához mért igen alacsony ára és olcsó üzemeltetési ideális használati géppé teszik. Szép vonalozású, könnyű típus a 350 kcm-es függőszelepes, mely olcsó és gyors sport- és túramodell képvisel. Az öt Victoria-modell közül minden célra találhatunk megfelelő és bizonyos, hogy aki nem sajnálja azt a csekély ártöbbletet, amellyel egy kvalitás-márkát tesz magáévá, megelégedetten fogja tapasztalhatni, hogy olyan gépet vett, amit évek múlva is teljesen üzemképes állapotban fog használni.

**Helyreigazítás.** Folyó évi március 10-én megjelent 4-es számunk 40-ik oldalán egy AKD-hirdetést jelent meg. A hirdetés szövege tévedésen alapult, amennyiben nem „A leggyorsabb szőlőgép”, hanem a „Leggyorsabb harmadik szőlőgép” szöveg a helyes.

## Rövid hírek

**Olaszországban** a Maserati-istálló az idén alaposan ráfekszik a versenyzésre. Erre vall, hogy a Tripolis Grand Prix-ben nem kevesebb, mint 5 kocsit indít. Az 1500-as kategóriában Ruggeri Amadeo, a kiváló motokiklista, míg a 2000 kcm-esek versenyeiben Borzachini, Fisauli, Piccolo és Nenzioni indul. — **Materassi Emilio** örökét az olasz Talbot-kocsikkal Brilli Peri gróf vette át. Első startjuk a Tripolis Grand Prix-ben lesz, ahol Brilli Peri egy 1500-ast, míg Arcangeli egy 2 literest fog vezetni. — **Aki automobilon** megy le a Targa Floriót megnézni, annak jó, ha tudja, hogy Rómától Palermó a szárazföldön még 1074 km, ami a következőképpen oszlik meg: Róma—Nápoly 266 km, Nápoly—Cosenza 348 km, Cosenza—Messina 214 km, Messina—Palermó 257 km. — **Svájcban** az automobilversenyek terén nagy a visszaesés. Erre vall, hogy a Klausenpass-verseny a múlt évben is elmaradt és az idei verseny megrendezése körül is bajok vannak. — **Németországban** hatalmas mértékben fellendült az automobilversenysport. A nemrég összeállított német versenynaptár szerint 6 nagy nemzetközi, 40 országos nyílt és 62 országos zárt automobilverseny van kirva. Németországban tehát 100-nál több automobilverseny lesz az idén. — **Németországban** 1929 március 2-ig 297 versenyevezői igazolványt és 313 versenyzeteli igazolványt állítottak ki az automobil-fennhatóságok. — **A nemzetközi versenynaptárban**, mint az az AIACR hivatalos orgánuma közli, nagy változás történt. A Circuito Alessandria néven nevezett automobil sebességi versenyt április 7-ről 21-re tolták ki. Az április 21-re tervezett Circuito di Cremona csak szeptember 29-én lesz megtartva. A június 9-re bejelentett csehországi Praded-Berg sebességi verseny teljesen elmarad, míg a Magyar Túraút dátumát a lengyel túraúttal való kollízió miatt június 8-9-re kellett előrehozni. — **A Bad Flinsbergben** 2.5 km távon 8% átlagos, 18% maximális emelkedéssel bíró hegyversenyen, havas úton a legjobb időt Ernst Kotte, Dresda (Simson Supra) érte el 2:51.8-as idővel. — **Az Eibsee hegyversenyen** (Badersee-Eibsee) Garmisch-Partenkirchen mellett 2800 méteres távon Michel Raulino-München futott Austro-Daimler sportkocsin, 2:52.2-es idővel, 58.605 km sebességet érve el, havas talajon. — **A februárban** megtartott Eibsee-versenyen 1.5 km-es körön, a tó jegén az 5 körre (7500 m) a nálunk is ismert Hans Stuck (Austro-Daimler) futotta a legjobb időt 5:28 alatt 82 km-es átlagot érve el. Stuck legjobb köre 1:02 volt. — **Az Udet által vezetett** repülőgép, a Stuck által vezetett Austro-Daimler és a Josef Möritz által vezetett Viktória sidecar között verseny volt az Eibseen. A repülőgépnek 10, az autónak 6, a motokiklinek 5.5 kört kellett megtenni. Győzött Stuck félkörrel, második lett a motorkerékpáros 100 méterrel. — **Március 15-én** nyílt meg a nagy automobilszalon Genfben. Március 17-én futották le a híres Genf-Eux les Mortes kilométerversenyt. Eredmények a következő számban. — **Segrave őrnagy** hivatalos rekordkísérlete április hó 1-ére lett bejelentve. Elsőnek Ray Keech, Ralph de Palma és harmadiknak Segrave őrnagy lett

kisorsolva. — Az olaszok március 26—31. között rendezték meg a 6 napos motorkerékpárversenyüket. Eredményeket a jövő számban. — Signoret Marret és Martinetti trió fog idén minden versenyben indulni a Salmson-gyár képviselőiben. A Salmsonok 1100 kcm. hengerűrtartalmúak és turbokompresszorral vannak felszerelve. — Az Ir Automobil Club Dublin mellett a Phönix Parkban 7 kilométeres távon nemzetközi automobil Grand Prixet rendez július 12—13-án. — A csillagtúra 20 fokos hidegben folyt le. — Az idei francia Grand Prix iránt nagy az érdeklődés. Erre vall, hogy a legnagyobb párisi sportlap, a L'Auto egy különvonatot indít a versenyre, mely június 30-án lesz a Le Mans circuiten. — Augusztus végén és szeptember legelején a híres francia fürdőhelyeken Deuvilleben és La Baule-ban nagy automobil-hét lesz, melyen sebességi versenyek, circuit és csillagtúra is lesz. A verseny adminisztrációját a híres francia versenyző, Lous Rigal vállalta. — Louis Chiron a Nerka-gyertyagyár direktorával, monsieur Hoffmannal 3 hétig volt Amerikában. Chiron fényes ajánlatokat kapott és így elhatározta, hogy nemcsak az Indianapolis Grand Prix-en, hanem több amerikai pályaversenyen is indul. Chiron a napokban újra kiutazott Amerikába. — A francia konstruktor Raoul de Rovin megvette egyikét azoknak a híres 1.5 literes Delage-oknak, amelyekkel Benoist fényes eredményeit elérte. Rovin, aki eddig motorokat és cyclekárokat konstruált elég sikeresen, az idei évad minden sebességi versenyén indulni akar. — Páris—St. Raphael között nagy női megbízhatósági verseny volt, melybe azonban a rendezőség két sebességi versenyt illesztett. A síkverseny a Miramas-autódromban, a hegyi verseny a La Ciotat magaslatra. A verseny abszolút győztese Mme Lietard lett 1100-as Salmsonon. — Most már egészen bizonyos, hogy Giuseppe Campari nem Bugattival, hanem Alfa-Romeoval indul a Targa-Florián. Az Alfa-Romeo-gyár Mussolini határozott kívánságára az új 1750 kcm. kocsikkal száll be a klasszikus versenybe. — Robert Benoist-t barátai és csodálói egy bronz szoborral lepték meg, amit egy híres francia művész mintázott róla. A szobor egy másik példányát a Delage-gyár kapta. — Afrikautazók Bugattin. Hat francia Afrikautazó köztött ki Gaoban a Niger torkolatánál. A franciák a 3 literes típusal jöttek és egy nagy utazást készítenek elő Afrika belsejébe. Első napon Ouagadougouba jutottak és 600 kilométert 8 óra alatt tettek meg. Eszerint Afrikában csodálatosan jó utak lehetnek. — Március 11—17. között futották le a híres Páris—Nizza túrautát, mely az idén a világhírű fürdőhelyet, Vichy-t is érintette. A túraúton nagyon sok Rosengart indult, ami tulajdonképpen nem más, mint az angol Austin licensze. Az eredményt a jövő számunkban közöljük. — „Tournoi de superelegance”-nak nevezi a francia L'Auto a március 19-én lezajlott nizzai automobil szépségversenyt. — Campbell rekordkísérletével baj van. A Verneuk Pani kizáradt tómederről végleg kizárt, hogy nem alkalmas. Most új helyet keresnek Dél-afrikában, mert egy délafrikai mecénás ismét hatalmas összeget adományozott Campbell kísérleteinek folytatására. — Perpignan mellett Délfranciaországban a Montbolo-magaslatra hegyverseny volt. A nap legjobb idejét 2 literes Bugatti versenykocsival De Maleplace futotta. Ideje 6:54.8 volt. Második Decourt (1.5 literes Bugatti) 7:07.2. — Delmár Walter egy új 1929-es modellű Super Elto Quad-ot rendelt Amerikából. Delmár a jövőben intenzíven akar motorosok versenyeken résztvenni. Erre vall, hogy megtekinti a június 1-én lezajló Berlin melletti Templiner-See regattát is. — Szénássy Alan, aki az ősz folyamán egy Austro-Daimler ADM 3 literes sporttal szenzációs időt futott a Svábhgyei versenyen, ebben az évben egy Bugatti versenykocsival óhajt résztvenni a szezon versenyein. — Károlyi Gyula gróf, aki a múltban Austro-Daimler-jével nagyon szép versenyeket futott, eladta kocsiját és felsőbb parancsra egyelőre tartózkodik a versenyzéstől. Visszavonulása határozottan nagy veszteség a magyar automobilsporra. — Lyka István 2 literes Bugatti-kompresszoros túrakocsijával, melyen a multévi túrakocsibajnokság futamaiban pompás



**DOUGLAS**  
mindenütt  
**VEZET**  
Vezérképviselő  
VI. kerület,  
Podmaniczky-  
utca 18.

eredményeket ért el, április 20-án lerándul a Targa Floriára Sziciliába. — Gróf Salm Hermann és Rózsahegyi István a napokban tértek haza Molsheimből, ahol megtekinthették az első 16 hengereseket. Mint a fáma regéli, herceg Eszterházy Antal eltökélt szándéka egy 16 hengeres versenykocsi vétele. — Ezévbén már az Austro-Daimler-gyár is kísérletezett kompresszorral. Az Eibseen Garmisch-Partenkirchen mellett Stuck kocsijára szereltek egy Roots-kompresszort, de egyelőre a kísérletek még nem sikerültek és Stuck még ezúttal kompresszor nélkül indult. — Chiron indul Indianapolisban. A híres Bugatti-versenyző Louis Chiron biztos indulója az Amerika Grand Prix-nek. Mivel Franciaországot képviseli, tehát a legjobb francia 1.5 literesen, egy Benoist-féle Delage-on áll starthoz. Tudvalevő ugyanis, hogy annak idején az 1.5 literes 8 hengeres Bugattik nem váltak be a Delage-al szemben és így Chiron választása Delage-ra esett. Chiron azért minden valószínűség szerint a Targa Floriában május 5-én még starthoz áll Bugattival és csak azután hajózik át a május 31-én lefutandó Indianapolis Grand Prix-re. — Eldridge-ről az a hír terjedt el, hogy meg akarja javítani a pompás 24 órás Voisin-rekordot. A L'Auto munkatársa meginterjúolta Eldridge-t, aki akként nyilatkozott, hogy a Voisin-rekord igen jó és ő csupán két társával, Kay Donnal és Eystonnal, akik mindketten kitünő és híres angol versenyzők, egy kísérletet akar tenni egy széria Chrysler-rel a Monthlery autódromban. A kísérlet 24 órára lenne. — Leon Duray, egy amerikai versenyző megvette a White-féle Triplex-et, amivel a mult évben április 22-én Ray Keech 334.022 kilométeres sebességgel futott és folytatni akarja a kísérleteket Floridában. Addig azonban vár, amíg Segrave és Campbell végeztek. A francia lapok nagyon bús hangon írják az angol-amerikai sebességi duettől és siránkoznak, hogy nem akad egy francia mecénás, aki Divónak, vagy Chironnak csináltatna egy világrekordkocsit. Ugylátzik a franciák sokkal okosabbak.

### Aktuális kérdések

A „Reggel” március 11-iki számában olvassuk, hogy idegenforgalmi mérlegünk 30—40 millió szívat mutat, aminek oka főleg az a körülmény, hogy a magyarok nagyrésze külföldön nyaral. Ebben a tekintetben teljes szabadságuk van a polgároknak. Mindenki ott tölti el szabad idejét, ahol neki kellemes. Gyönyörű hegyeink, pompás Tátránk, a vele kapcsolatos fürdőhelyek, a Kárpátok 1000 gyöngye, mind élveztek. Legmagasabb és legszebb hegyecsoportunk a Mátra. Ebben a tekintetben tehát igazán nem kívánhatjuk meg senkitől sem, aki a hegyeket szereti, aki rajong a magasságokért, hogyha teheti idegbe ne menjen. Ellenben van, ami megmaradt, ami többet ér Európa összes tengereinél és ez a: Balaton. Bejártuk egész Európát, fürödtünk a svéd tengerpartoktól Ostende, a Riviéra, a Lidótól Sziciliáig. Nem vagyunk sovinszták, de megállapíthatjuk, hogy olyan vize, mint a Balatonnak, nincs egy olasz tónak sem, sem tengernek. Olyan fövény van a Balaton partján is, mint bárhol, emellett nem sós és ami a fő, nem kell félnünk a pókoktól és más tengeri állattól, hanem a szó teljes egészében pihenhetünk, üdülhetünk. De... és itt van azonban a de. De a Balaton el van hanyagolva, alig van rendes szállodája és ami van, az méregdrága. Kevés a fürdő, ünnepnapon nem lehet kabint kapni. Az ember kénytelen vad strandokat keresni és ott kielégíteni fürdési vágyát. Világfürdőket lehetne emelni a Balaton partján. Szállodásokat kellene a pompás fövény mellett emelni. És ami a legfontosabb, ki kellene már egyszer építeni a Balatonhoz az automobilutat. Utépítés, pályázatkirás, nagy hűhó... és sehol semmi. A sok pénz pedig megy ki a sziklapartos Abbaziába, a pókokkal teli Lidóra, a szeles és hideg Ostendébe és Isten tudja hová. Megállapítják, hogy hatalmas pénzek mennek ki külföldre, de hogy ezt megakadályozzák, arra nézve semmi intézkedés nem történik.

## Motorkerékpár hírek

A Royal-Enfield világrekord, amelyről annak idején némileg kételkedve emlékeztünk meg, való volt. Február 6-án Eduard Magner egy 2 hengeres 976 kcm. ohv. Royal-Enfield sidecarral a repülő kilométeren 177.997 kilométeres sebességet ért el. A rekord már a FICM előtt fekszik és annak hitelesítéséhez semmi kétség sem fér. — Az Ariel-gyár a híres Colmore Cup-ben három külön trofeát nyert. Ariel volt a legjobb side-valve-gép, Ariel volt a legjobb 500 kcm. sidecar és a legjobb 250 kcm. szóló. — Olaszországban OP néven egy 6 hengeres motorkerékpárkonstrukció látott napvilágot. A gép, a képek után, magas és valóságos szörnyszülött. Nézetünk szerint legfeljebb oldalkocsizhoz használható. — Egy londoni rendőrkerületben 607 automobilleírásra 243 motorkerékpárleírás jutott, ami azt mutatja, hogy a motorkerékpárok sokkal fegyelmesebben viselkednek. — A Colmore Cup-ben a Watson Shieldet, ami a legjobb oldalkocsis teljesítményre van kírva, W. Johnson nyerte meg egy 493 ohv. BSA sidecaron. — A Motor Cycling legújabb száma közli a 17 legjobb angol dirt-track versenyző nevét és képét. Egytől-egyig ismeretlen nevek. Pechar, Blackebrough, Franklin, Galloway, Frogley, Elder, Frank, Lamont, Kemster, Huxley, Beckett, Pearce és Smythe. Egytől-egyig vad elszánt fickók, de mindeniken meglátszik, hogy sokkal távolabb állanak a motoros intelligenciától, mint a tipikus TT és Grand Prix-versenyzők. — Az Edsviken-tavon világrekordot javító Royal-Enfieldben egy 1927. évi modell 8/45 LE ohv. JAP 2 hengeres volt beépítve. Ez a legnagyobb sebesség, amit eddig oldalkocsis géppel elértek. — Az idei angol TT-én be akarták hozni az együttes startokat, de az ACU elvetette az ideát, mert veszélyesnek tartja a helyzetet. Ugyanis a Quarter Bridge túlközel van a starthoz és így könnyen lehet baj. — A Maudes Trophy-győztes Ariel, amely 22 nap alatt 10.000 mérföldet (16090 m) tett meg, angol AC-gyertyákkal futott. — Casablancában Marokkó bajnokságáért március 4-én futották a motorkerékpár kilométerversenyt. Az állóstartos kilométerben a legjobb időt Pilatti (Norton) futotta 36.6 mp-cel. Sebesség: 98.352 km, míg a repülő kilométernél hármas holtversenyt futott Pilatti (Norton), Descloux (AJS) és Camilleri (Triumph). Mindhárman 27.6-ra mentek, ami 130.429 kilométernek felel meg. — A 24 órás Coupe Rudge-Withworth-ra, ami egyenlő a francia 24 órás Grand Prix-vel, szépen érkeznek a nevezések. Dacára, hogy a verseny terminusa csak június 15., 16. már a Tracta, BNC, Stutz, Lagonda, Oakland, Alvis, Du Pont, d'Yrsan, Sara adták le nevezéseiket. Érdekes, hogy az amerikaiak ismét kísérleteznek. Ezúttal a Stutz és a Du Pont, de a Chrysler még nem. — Franconi, a híres Motosacoche-versenyző Genfben összeütközött egy kerékpárossal. Franconit bezárlították a kórházba, de csakhamar kiderült, hogy sebesülése nem életveszélyes és csakhamar elhagyhatja a kórházat. — A Deutscher Motorfahrer Verband motorkerékpárszallagútút rendezett Berlinben. 370 indulóból 270 futott be. A legnagyobb távot egy Bazelből indult Harley-Davidson sidecar vezetője, Johler futotta 915 kilométerrel. Az őrjási hidegben lefolyt verseny érdekessége, hogy 30 belga FN startolt, akik összesen 32127 kilométert futottak be és így megnyerték a márkadíjat. — A legjobb kis gép a Deutscher Motorfahrer Verband-versenyen egy svájci vezető, Petsch Zündapp-ja volt, aki Aix la Chapelleből indult és 668 kilométert futott be. — Február 24-én a Nizza melletti Mont Chauve-ra 7 kilométeres távon hegyversenyt rendeztek. Az abszolút győztes az európai híró Boetsch lett 350-es Magnat-Debon gépen. Ideje: 7:51.8 volt. A leggyorsabb oldalkocsidőt Verdi futotta Motosacoche 1000-es géppel 9:57.4 alatt. — Feledy Pál dr. visszatér régi szerelméhez, a Sunbeam-hez és az idei magyar Tourist Trophy startjánál már egy 1929-es új 500-asal fog starthoz állani. Nortonját a képviselő megtartja és valószínűleg Tima-Horváth Józsefet indítja vele. Tima-Horváthról már a múlt év őszén megírtuk, hogy nagykalitászú menő, akiről még sokat fogunk hallani. — Berlinben 1929 január 1-én 15.902 darab motorkerékpár volt forgalomban. Ezzel szemben még mindig igen sok a segédmotoros kerékpár, aminek a száma 10.611 darab. — Segrave őrnagy első kísérlete teljesen kielégítő volt. Az Arany nyíllal a floridai homokon 290 kilométeres sebességet ért el. Segrave reméli, hogy Ray Keech rekordját megdönti és eléri a 400 kilométeres határt.

## Forgalmi hírek

Egyik előfizetőnk a következő ítéletet küldötte be szerkesztőségünkbe: Kocsiján a hátsó rendszámtábla az utazó koffer alatt van elhelyezve. A kocsit Budapesten hasonló körülmények között levizsgáztam és egy évig futott minden zavaró incidens nélkül. A múlt év közepén Pécsset az ottani rendőrszem felírta Lukács Andort, amiről természetesen nem is tudott és egy fél év múlva, január 22-én kézbesítették neki az ítéletet. Érdekes a dologban csupán az, hogy ha a rendőr nem látta a számot, mégis miként tudta a városra keresztülhaladó gépkocsi számát megállapítani. Itt közöljük az ítéletet, mely egész terjedelmében élénk fényt vet a mai motorisztikus rendőrbíráskodásra. Ezek után meg lehet érteni, hogy miért szegény ez a szerencsétlen ország. Ennyi hűhó egy számtábláért, nyilvános tárgyalás, vád, védelem, kihágás, kézbesítés, behajthatatlanság, elzárás stb. Az egész eljárás tízszer többbe kerül, mint a büntetés. No, de lássuk az ítéletet: Lukács Andor terheltet, aki 27 éves, református vallású, nőtlen budapesti születésű és budapesti lakos, magyar állampolgár, vagyonos kereskedőt, bünsnek mondom ki az 1922. évi 61.000 KM. rendelet 11. §. 2. pontjába ütköző kihágás miatt, melyet azáltal követett el, hogy 1928. évi június 29-én Pécsset keresztülhaladó BP. 26—118. rendszámú gépkocsijának rendszámabláját egy ládával eltakarta, miáltal az olvashatalanná vált. Ezért Lukács Andor terheltet az 57.000—1910. belügyminiszteri rendelet 78. §-a alkalmazásával 10 pengő pénzbüntetésre, behajthatatlanság esetén az 1928:X. t.-c. 10. §-a alapján egynapi elzárásra ítélem. Megokolás: Az eljárás során kihallgatott és minden tekintetben megbízható hatósági közeg vallomásaival igazoltam, hogy a kihágás elkövetését, miért is terheltet büntetnem kellett. A büntetés kiszabásánál figyelembe vettem terhelt társadalmi állását és annak alapján a Rbsz. 21. §-a alkalmazásával az elzárásbüntetés mellőzésével terheltet csak pénzbüntetéssel sújtottam, mert az elkövetett kihágást így is kellően megtoroltam vélem. Ezt az ítéletet a meg nem jelent Lukács Andor kereskedő, budapesti lakos, terheltnek írásban azzal a figyelmeztetéssel adom ki, hogy az ellen a kihirdetést követő naptól számított 15 nap alatt a m. kir. állami rendőrség székesfehérvári kerületi főkapitányságához intézett fellebbezésnek van helye. Kelt Pécs, 1929 január 22. Rucsegh s. k. rendőrkapitány, rendőri büntetőbíró.

Felelős szerkesztő és kiadó: **DÉVAN ISTVÁN**  
Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VI., Rózsa-utca 11. IV. emelet. Hivatalos órák hétköznapokon délelőtt 9—2 óráig. Telefon: Automata 136—64.

Stádium Sajtóvállalat Rt. — Felelős üzemvezető: Györy Aladár

## ÜZLETSZERZŐ

TISZTVISELŐ, az autós szakmában elárúsítónak ajánlkozik.

Cím: Wahrmann. Szeged, Vitéz-utca 15

80 fajta motorkerékpár-gyártmány van képviselve Magyarországon. Az összes előnyök azonban csak az

# EXCELSIOR

motorkerékpárban vannak egyesítve.

Kapható már 980 pengőtől felfelé.

Vígh Jenő, V., Honvéd-utca 2

**ELFIE**

TÖMLŐVÉDŐSZALAG MEGVÉDI  
szög, kő, üveg ellen



Gyártja Délkelet-Európa részére

**Téri és Társa**

Budapest, V., Erzsébet-tér 13. Telefon: Aut. 800-21

Minden jobb szaküzletben kapható

Ha látni akarja a precíz német  
detailmunka legszebb és  
legerősebb alkotásait...  
Jöjjön el és nézze meg a

**DIAMANT**

motorkerékpárokat

500 cm SV . . . . . 1720 pengő  
350 cm OHV (twoport) 1760 pengő  
500 cm OHV (twoport) 1970 pengő  
30 Wattos komplett Bosch felszerelés  
világítás, hátsólámpa, dudu, külön 280 P.

Vezérképviselet:

**Uhereczky Ferenc**

Budapest, VII. ker., Hernád-utca 4. sz.  
Telefon: József 305-75

**FISK PNEU**  
a leggazdaságosabb

Magyarországi vezérképviselet:

**AUTÓFELSZERELÉSI R.-T. BUDAPEST**

IV., ARANYKÉZ-UTCA 2. TELEFON: AUT. 812-41



A nürnbergi

**VICTORIA**

motorkerékpárok

1929. évi modelljei  
megérkeztek

Páratlan anyag, felülmúlhatatlan  
konstrukció, precíziós kivitel,  
utólérhetetlen teljesítmény,  
kimagasló minőség, hosszú élet-  
tartam, mérsékelt árak, legked-  
vezőbb fizetési feltételek

Vezérképviselet:

**UNITAS** Automobil  
Ipar és  
Kereskedelmi R.-T. Budapest

Lerakal, javítóműhely és alkatrésztár:

**V., Zápolya-utca 13**

Kiállítási terem:

**VI., Nagymező-utca 19**

**Autókarosszériák  
rendbehozását és  
ducozását jól és  
olcsón vállaljuk.**

**KISS ISTVÁN**

Budapest, II. ker., Margit-körút 79.  
(Budán a gázgyár mellett az udvarban)

**EMMAG**

Első Magyar Motorkerékpár és Alkatrész Gyár

Motorkerékpár és automobil

**hengerek csiszolása**

speciális gépen, versenyen felül álló áron

**Precíziós motorkerékpárjavítások!**

Alkatrészek készítése

Speciális kétütemű-motorműhely

**LÖRINCZ BÉLA, VIII., CONTI-UTCA 28**

Telefon: József 410-17

Ha szüksége van valamire motor-kerékpárjának tavaszi re-konstruálásához, tekintse meg Biró Jenő motorkerékpár szaküzletét, ahol mindent megtalál ami jó és mindent amit olcsón szerezhet be.

**AVON**  
**JOHN BULL** és  
**ENGLEBERT** pneumatikok  
**JOHN BULL** gumialkatrészek  
**AMAL** karburátorok  
**LODGE** gyertyák  
**MILLER** lámpák  
**BROOKS** nyergek  
**JAP** alkatrészek  
**STURMEY-ARCHER**  
 sebességváltók és alkatrészek.

Vázak, motorok, sebességváltók, sárhányók, sektorok, lámpák, dudák, elektromos készülékek, lakkok, ragasztószerke-  
 rek, szerszámok, pneuma-  
 tikok, pumpák, gyertyák  
 stb. óriási lerakata.

**Biró Jenő**

**Budapest, VI., Liszt Ferenc tér 2**

Kérje a nagy képes árjegyzéket!

**350**  
 köbcentiméteres  
**OHV**  
**CALTHORPE**

ÁRA: **1550** PENGŐ

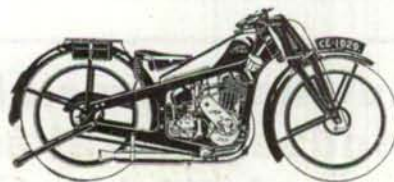
Képviselet:

**BAUER JÓZSEF**

**Budapest, VII, Elemér-utca 41**  
 Telefon: József 396-40

Ha feltétlenül jó és olcsó motorkerékpárt akar venni, nézze meg az 1929-es típusú préseltváz

**COVENTRY-  
 EAGLE**  
**MOTORKERÉKPÁROKAT**



ÁRA: **940** PENGŐ

Kedvező fizetési feltételek

Vezérképviselő:

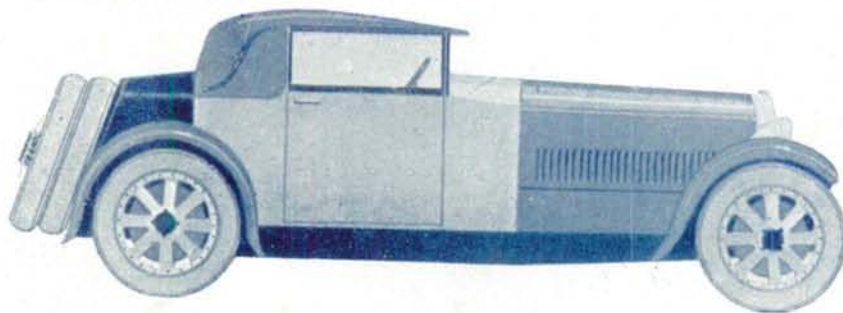
**Zamecsnik és Légrády**

**Budapest, VI., Jókai-utca 8. Telefon: 921-38**





TÚRAKOCSI AZ 1929. ÉV SZENZÁCIÓJA



A VILÁG LEGSZEBB CSUKOTT AUTÓ-TIPUSAI

EURÓPAI MUNKA <—> AMERIKAI ELVEK  
KAPCSOLÁS NÉLKÜL PÁRISBÓL NIZZÁBA ÉS VISSZA

**JÖJJÖN EL — NÉZZE MEG**  
**KIÁLLITVA: V., JÓZSEF-TÉR 11**

ÁRBAN ÉS MINŐSÉGBEN MINDENT VER!



az esetem!

FORRADALMAT JELENT AZ

*Austin* - Seven

az automobiltechnika terén.

4 liter benzinfogyasztás — 4 kerékfék

5250 Pengőtől

AUSTIN-KISKOCSIK, D'YRSAN-CYCLECAROK, SUNBEAM ÉS  
GNOME & RHONE MOTORKERÉKPÁROK

magyarországi vezérképvisellete:

**Böckh János**

BUDAPEST, VI., HAJÓS-UTCA 15. — TELEFON: 218—85