

53959

Bevezetés 1927. Apr. 11-án János Csontos

Automobil Motorsport

PESTI KIR. ÖVEZÉS
1928 APR 1 1.
ÁTVETTE

IV. ÉVFOLYAM

6. SZ.

ÁRA:
1.50 PENGŐ



DUNLOP
PNEUMATIK



38
II

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

NÉBEL és SZIRMAI

AUTÓÜZEME

VI., LEHEL-UTCA 17/a

TELEFON: AUT. 147-27.

Tisztelettel értesítjük, hogy

Nébel és Szirmai autóüzeme

cég alatt fennálló automobil üzemünket, a modern autótechnika vívmányai felhasználása mellett

AUTOMOBIL IPARI RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

cégre alakítottuk át.

Kezdettől fogva bevált elvünket, hogy a legjobb és a leggondosabb munkát végezzük, minden irányban fenntartottuk és új modern gépeink segítségével nemcsak mindennemű javításra, hanem új alkatrészek gyártására is berendezkedtünk.

Készséggel állunk mélyen tisztelt üzletfeleinknek a szakmába vágó bármily kérdésnél szives rendelkezésére.

Budapest, 1929 március havában.

AUTOMOBIL IPARI RÉSZVÉNYTÁRSASÁG.

Nébel János

Szirmai György

Vadász Imre

technikai vezetők.

Nébel József
üzemvezető.



BENZIN

PURFINA

OLAJ



LEGGAZDASÁGOSABB KENŐANYAG A



PURFINA

EREDETI BELGA

AUTÓOLAJ

MAGYAR-BELGA ÁSVÁNYOLAJ R.T.

BUDAPEST, V., NÁDOR UCCA 2.

„PURFINA“

BENZINTÖLTŐÁLLOMÁSOK:

EDINGER FERENC ÁSVÁNYOLAJNAGYKERESKEDÉSE
VI., GRÓF ZICHY JENŐ UCCA 8. V., ÜGYNÖK UCCA 35–37.

KATONA ÉS HAJÓS GARAGE

VIII., SZIGONY UCCA 25.

1929. évi

521

új típus

A legolcsóbb

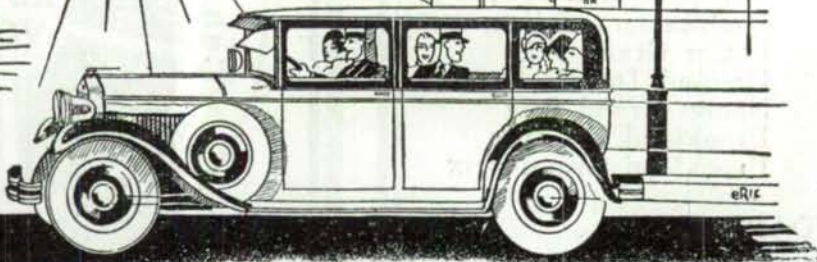
6

hengeres

7

ülékes

személyautó

FIAT

Mintaterem :
 IV., Váci-utca
 12
 Telefon 804-91
 Telep :
 VI., Figyelő-u.
 14
 Telefon 989-56
 Telefon 989-55

MAGYAR FIAT AUTOMOBIL R.T.

Autósok, Motorosok!

A világ legelterjedtebb és legtartósabb
 „kuplung és fékbetétje“
 az eredeti angol

FERODO
 REGISTERED

Magyarországi vezérképviselőt:

AUTOMOBIL és PNEUMATIK Rt. BUDAPEST

TELEFON : 288-36, 202-36

VI. KER., JÓKAI-TÉR 5.

TELEFON : 288-36, 202-36

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.

Mindnyájunkat

érhet
baleset!



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

Az 1929. évi 1250 köbcentiméteres

„MATHIS”

Európa legkomolyabb, legkisebb
fogyasztású 4-5 üléses iurakocsija

6500 P

2 literes, 6 hengeres, 6 üléses

9000 P

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



VEZÉRKÉPVISELET:

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

BENZIN**Galtol****OIL****Pannonia-Petra Ásványolajipar Rt.****Központ: Budapest, VI., Szabolcs-utca 23-25.**Töltőállomások: *Uránia Garage, VIII., Rákóczi-út 23., Galtol Garage, V., Csáky-utca 19. és Rádus Garage, VIII., Örömvölgy-utca 14.***Modern!
Elegáns!****Megbízható!
Szakszerű!****A VIKTÓRIA
AUTÓSZAKISKOLA**

ahol tökéletes elméleti és gyakorlati kiképzésben részesül, az oktatók okleveles gépészmérnökök, az oktatás egyéni, vagy csoportos, az autók legmodernebb típusú 6 hengeres európai és amerikai kocsik. ■ Egyetlen az országban, ahol 5000 méteres autófilmen mutatják be az autó teljes mechanikai működését. Csak külföldön tanítanak még autófilmen, Magyarországon pedig senki más csak a film kizárólagos tulajdonosa a Viktória autószakiskola. ■ Felelősség mellett csak az állami soffőriskola, vagy a jóhírnevű Viktória autószakiskola ajánlható!

Állandó felvételezés!**A tandíj részletekben fizethető!****Kérjen díjtalan tájékoztatót!**

**VIKTÓRIA autószakiskolától,
Budapest, VI., Vörösmarty-u. 53
Telefon: Automata 213-90**

BSAa birminghami angol fegyvergyár
produktuma. Precíz angol detailmunka

**Üzleti használatban,
országúton, sportban és ver-
senyben egyaránt iökéletes!**

Nézze meg a motorkerékpárkonstrukció
legszebb példányait, az 1929-es BSA
modelleket!

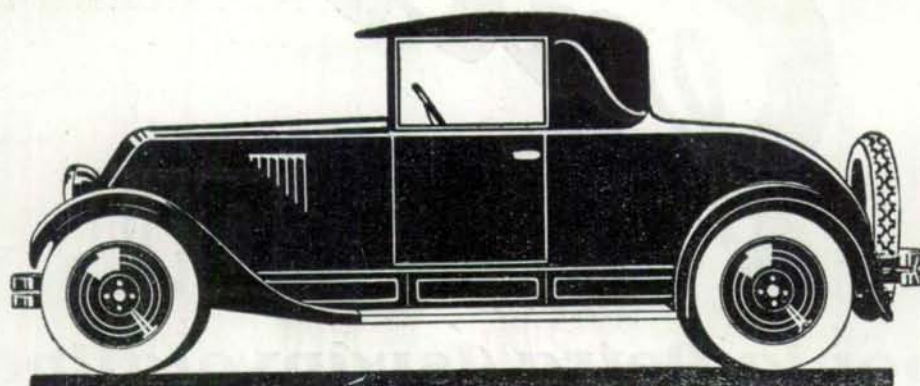
Képviseli:

**Schmalcz József
Budapest, VII., Dohány-u. 22**

RENAULT



MONASIX

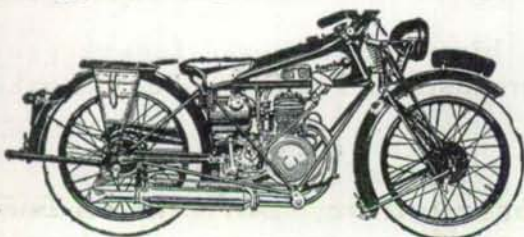


az európai úrvezető ideális kis hathengerese.

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

Francis-Barnett

a legjobb angol motorkerékpár



Kétütemű Villiers-motorral. — Világítással.
Elpusztíthatatlan váz-konstrukció!

Vezérképviselet:

VECSEY JENŐ okleveles gépészmérnök
Budapest, VIII. ker., Kisstáció-utca 11. sz.
Telefon: 339-02 és 351-99

Alfred Appleby Chain Co. Ltd. Kerékpár- és
motorláncal legjobbak. Minden méretben
kapható. — Vezérképviselet:

VECSEY JENŐ okleveles gépészmérnök
Budapest, VIII. ker., Kisstáció-utca 11. sz.
Telefon: 339-02 és 351-99

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

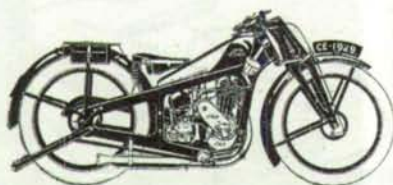
Autókarosszériák rendbehozását és ducozását jól és olcsón vállaljuk.

KISS ISTVÁN

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

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

**COVENTRY-
EAGLE**
MOTORKERÉKPÁROKAT



ÁRA: **940** PENGŐ

Kedvező fizetési feltételek

Vezérképviselet:

Zamecsnik és Légrády

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

FISK PNEU
a leggazdaságosabb



Magyarországi vezérképviselet:
AUTÓFELSZERELÉSI R.-T. BUDAPEST
IV., ARANYKÉZ-UTCA 2. TELEFON: AUT. 812-41



„TEVES„



dugattyúgyűrűk, olajlevezetőgyűrűk, zsírcsapcszegek minden kivételben. Dugattyúcsapok edzve és köszörülve. Megmunkált és nyersszelepek, zsírzoprékek. Nagy raktár!
„Kérjen árjegyzéket.” „Kérjen árjegyzéket.”

Vezérképviselő:

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

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

MEGNYÍLT

CSERMELY KÁROLY

ÚJ

úrvezető iskolája.

Hölgyeknek külön tanfolyam

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

EMMAG

Első Magyar Motorkeréknár és Alkatrész Gyár

Motorkerékpár és automobil

hengerek csiszolása

speciális gépen, versenyen felül álló áron

Preciziós motorkerékpárjavítások!

Alkatrészek készítése

Speciális kétütemű-motorműhely

LŐRINCZ BÉLA, VIII., CONTI-UTCA 28

Telefon: József 410-17

Minden irányváltoztatás

veszélyes a vezetőre a nagyváros sűrű forgalmában, ha szándékát idejekorán és félreérthetetlen módon nem mutatja meg. A kívánt útirányt könnyen és megbízhatóan jelzi a BOSCH villamos intőkarral. Az önműködő időkapcsoló rendőri büntetésektől védi.

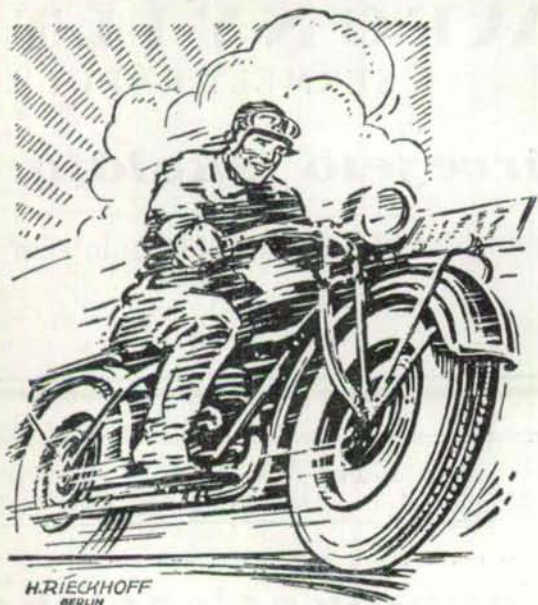
Ára: Kapcsolóval ... P 32.90
Két kar kapcsolóval ... P 60.40

A BOSCH INTŐKAR

előnyei: Nem vakítja a vezetőt.
Feltűnő szín és nagyság.
Egyszerű, tartós kivitel.



8022f



Motorkerékpárkereskedők!

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

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

A német motorkerékpár ipar nemzetközileg elismert!

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

Automobil-Motorsport

FÜGGETLEN KÉPES MOTORSZAKLAP

Megjelenik minden hó 10-én és 25-én

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

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

Postatakarékpénztári csekk száma: 84240.

Előfizetési díjak:

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

A külföldi előfizetéseknél a postaköltség is bennfoglalatik.

Az „Automobil-Motorsport“ 4 napos megbízhatósági triálja

1929 április 20., 21., 22., 23.

Az immáron motorkerékpáros körökben óriási jelentőségű „Husvétli triál“, amelyet szerkesztőségünk ezúttal kénytelen volt a mostoha időjárási viszonyok folytán április 20., 21., 22., 23-ra halasztani, ezidén is, mint a múlt évben és két év előtt, nagyszerűnek ígérkezik. Dacára a három hétköznapnak, ami ugyan egyes versenyzők startját hivatali elfoglaltságuk folytán kétségessé teszi, máris bizonyossá vált, hogy az indulók száma most is jóval meg fogja haladni az ötvenet. Miután lapunk megjelenése (április 10.) és a nevezési zárlat egyidőbe esnek, sajnos, ezúttal a triál indulóiról csak nagy általánosságban írhatunk.

Jelen pillanatban csak annyit tudunk, hogy legnagyobb képviselőteink és egyesületeink erősen ambicionálják a triálon való részvételt. Így a Méray-Puch, Douglas-, James-, Rudge-, D-Rad-, BMW-, DKW-, René Gillet-, Indian-, Royal-Enfield-, Super X-, AJS-, Ariel-, BSA-, Motosacoche-, Coventry-Eagle-, FN-, Velocette-, OK-, Morgan-, Radco-, Rex-Acme-, Chater-Lea- és a Viktoria-képviselőtek indulása 1-2 géppel már biztosítva van. Vannak azonban olyanok, akik egy, sőt több team-el vesznek részt. Ezenkívül nagy vidéki részvételre számít a rendezőség. Érdekesség szempontjából a verseny az eddigieket jóval felül fogja múlni, mert a terepkiválasztásnál erre különös gondot fordítottunk.

A budapestkörnyéki terep titkos. Annyit azonban már elárulhatunk, hogy kb. 40-50 kilométernyire fekszik a fővárostól és vasúttal is pompásan megközelíthető. Itt fog lezajlani 20-án egész nap a 7-8 kilométeres terepverseny, megkötött átlagsebességgel, valamint a síkfékpróba és a két nehéz non-stop, mely közül az utóbbi teljes egészében az angol filmekben látható mély talajon kerül lebonyolításra.

1929 április 21-én nehéz napja lesz a versenyzőknek. A Budapest-Székesfehérvár-Veszprém-Keszthely-Nagykanizsa-Kaposvár-Pécs 375 kilométeres szakasz a fenti etappokkal és a betartandó 37-42 kilométeres átlagokkal nem könnyű teljesítmény. A reggel 5 órai budapesti startot véve alapul, a versenyzők

délután 4-5 óra körül fognak befutni Pécsre, ahol az éjjelt töltik.

Április 22-én lesznek a Mecsekben a további próbák. Vizesárok, Fék és Hill-Stop-Start, valamint egy újabb nehéz terepverseny. 22-ről 23-ra az éjjelt ismét Pécssett töltik a versenyzők.

Április 23-án reggel a Budapest-Mohács-Szekszárd-Paks-Dunaadony-vonalon futnak vissza Budapestre, az Ezredes-utcai állami garage-ba, ahol a kondícióvizsga fog megtartatni.

Mint látjuk, a verseny nehéz lesz és komoly. Aki itt megállja helyét, legyen az a vezető, avagy a gép, arról bátran elmondhatjuk, hogy tud.

A gépek leadásánál a versenyzők ezúttal is pontos „Végrehajtási utasításokat“ kapnak kézhez, amit mindenkinek a figyelmébe ajánlunk. A verseny részletes eredménye csak a május 10-én megjelenő lapszámunkban lesz közölve.

Felhívjuk olvasóink figyelmét az április 25-én megjelenő „Tavaszi vásár“-számunkra. Ebben a Budapestben képviselt összes motorkerékpárok fényképe, a teljes ártabella, a Budapestben képviselt automobilmek összes típusainak ára és teljes technikai adatai, valamint az autó- és motorkerékpár-képviselőtek pontos címe lesz közölve, az egyébként is bő tartalommal bíró és képdús anyagtól eltekintve.

Tripolis Grand Prix

Abszolútgyőztes: Gróf Brilli-Peri (Talbot). Kategória-győztesek: Biondetti (Salmson), Brilli-Peri (Talbot) és Borzacchini (Maserati).

Március 24-én futották le az olasz versenyszezon első galoppját a Tripolis Circuiten, Afrika északi tengerpartján. A versenyben az olasz nagygépyük egy nagyrésze, mint Brilli-Peri, Varzi, Arcangeli, Nuvolari, Borzacchini, Fagioli, valamint a kitűnő motociklista Ruggeri Amadeo, aki most debütált, vettek részt. Varzit, aki egy Alfa-Romeót vezetett és a verseny favoritja volt, a balszerencse kísérte és a versenyt fel kellett adnia. Az abszolút győzelmet a legvadabb olasz menők egyike, Brilli-Peri szerezte meg, egyikén azon 1.5 literes Talbot versenykocsiknak, amelyeket a múlt évben a szerencsétlenül járt Materassi vett meg Franciaországban. Istállótársa, Arcangeli már nem volt olyan szerencsés, mert motordefekt miatt fel kellett adnia a versenyt. Brilli-Peri futotta a nap leggyorsabb körét kitűnő 143.736 kilométeres átlagsebességgel. A versenyt múlt évben Nuvolari nyerte Bugattin 3:20.25 alatt, ami jóval gyengébb Brilli-Peri mostani idejénél. A részletes eredmény a következő: 1100 kcm. Távolság: 366.800 km. 1. Biondetti (Salmson) 3:27.05. Sebesség: 106.276 km. 2. Fagioli (Salmson) 3:27.05.2. Leggyorsabb kör: Fagioli 13:03.2. Sebesség: 120.429 km. — 1500 kcm. Távolság: 419.200 km. 1. Gróf Brilli-Peri Gastone (Talbot) 3:07:45. Sebesség: 133.965 km. 2. Ruggeri Amadeo (Maserati) 3:32:05. 3. Nenzione Carlo (Bugatti) 3:41:32. Leggyorsabb kör: Brilli-Peri (Talbot) 10:56. Sebesség: 143.736 km. — 1500 kcm.-en felüli hengerűrtartalmú kocsik. Távolság ugyanaz. 1. Borzacchini (Maserati) 11:10. Sebesség: 140.734 km. Egy kör hossza 26.200 km. Nuvolari számos versenyt nyert 2 literes Bugattiján ezidén jóval jobb időt ért el, mint a múlt évben. Feltűnést keltettek a Maseratik, amelyek állandóan fejlődőnek. Borzacchini alig egy perccel kapott ki Brilli-Peritől.

A Turbie hegyverseny

Stuck (Austro-Daimler) szenzációs győzelme.

Március 17-én zajlott le Nizza mellett a Riviérán a Turbie hegyverseny. A verseny távja 6800 méter volt. Az abszolút győzelmet óriási meglepetésre a gyári Bugatti-vezető sokszoros Grand Prix és Targa Florio-győztes Divó előtt az Austro-Daimler-vezető, nálunk is jól ismert Hans Stuck von Villiez szerezte meg 4:09.8-as idővel, új útvonalrekorddal. Elért ideje 90.794 km. szenzációs átlagsebességnek felel meg. A régi rekordot Divó állította fel még 1924-ben, az akkoriban félelmetes nagy 8 literes Delage-jával. A vert mezőnyben nem kisebb nagyságok, mint Divó, Dreyfus, Friedrich és Rigal foglaltak helyet. Különösen a gyári vezető Divó (Bugatti) veresége feltűnő, aki nem kevesebb, mint 22.6 másodperccel szorult a harmadik helyre, mert az 1.5 literes Bugattin startolt Dreyfus is megelőzte. Az eredmények a következők:

1100 kcm. 1. Roux (Salmson) 4:35.8. 2. De Joncy (Amilcar) 4:40.2. — 1500 kcm. 1. Dreyfus (Bugatti) 4:20.2. Régi rekord beállítva. — 2000 kcm. 1. Divó (Bugatti) 4:32.4. — 3000 kcm. 1. Friderich (Bugatti) 4:47.6. — 5000 kcm. 1. Hans Stuck von Villiez (Austro-Daimler) 4:09.8. A nap legjobb ideje. Új útvonalrekord. Átlagsebesség: 90.794 km. Az eredményben egészen különös, hogy Stuck az 5 literes kategóriában szerepel, holott az Austro-Daimlerről köztudomású, hogy 3 literes. Legfeljebb arról lehet szó, hogy kompresszort szereltek Stuck kocsijára, mert a kísérletek kompresszorral már az ősz folyamán megindultak.

A Magyar Touring Club útjelentése

A Budapest—Graz útvonalon Szentgotthárdnál leszakadt a híd. Ezért az automobiloikat Fehring felé irányítják. Ez az út több szakaszon járhatatlan és legutóbb több kocsit ökrökkel vontattak ki. Ezért ajánlatos, hogy mindazok, akik Grazba óhajtanak utazni, Sopron felé vegyék útjukat.

A magyarországi utak általában járhatók. Hó már a Mátra-hágón keresztül vezető úton sínes.

A svájci hágók javarésze még nagy hóval van borítva. Olyan svájci utat, ami szorosan összefügg valamelyik hágó (Klausen, Gotthárd, stb.) keresztezésével, megkísérlni ma még lehetetlen.

Ausztriában a főutak, mint Wien—Linz—Salzburg, valamint a Wien—Innsbruck és a Wien—Graz—Klagenfurt, nemkevésbé a Wientől északra, Prága felé vivő utak is hőmentesek. Akadályok vannak azonban a hegyi vidékeken, így Mariazell és a vele összefüggő területeken. Igen sok hágó már hőmentes és az út kitűnően használható. Így a Fernpass, Reschen-scheidegg, Brenner, Pass Strub (St. Johann in Tirol), a Pass Lueg (Salzburg), valamint a Sillian—Toblach és az Arnoldstein—Tarvis vonal. Járhatatlan még az Arlberg, a Flexenpass, a Pass Thurn, a Pass Gschütt, a Phyrnpass, a Triebener Tauern, a Hohe-Tauern, a Katschberg, a Turacherhöhe, a Kärntner Seeberg, a Loiblpass és a Wurzenpass. Az Ausztrián keresztül utazók számára a közelebbi felvilágosításokat megadja az Osztrák Touring Club, Wien, IX., Peregringasse 2.

Levélintérju G. E. Himinggel, Anglia egyik leghíresebb versenyzőjével

350 kcm Zenith-Jap-gépén indul a Magyar Tourist Trophyn!

George E. Himing. Mindig mosogyó képét a „Makers of history“ babérdíszű, büszke oldalain hozzák az angol szaklapok, évkönyvek. Nevét már a kontinens sportgourmandjai is ismerik, becsülik. Nekem külön szívügyem s örömöm ez a kedves, közvetlen fiú. Angliai csavargásom idején nem egy versenyt drukoltunk végig s nem egy Brookland-tréningen váltaltam nagy, piros oldalkocsijában az utas szerepét. Most, hogy egyik sportlapunk megírta, hogy jön a magyar TT-re, levéllel siettem eléje, örömmel üdvözöltem s megkértem, írjon részletesen a terveiről: Milyen kategóriában indul, mit vár a versenytől s kérem, írja meg az „Automobil—Motorsport“ számára mult esztendejének jelentősebb eredményeit.

Himing jó barát s igen tisztességes interjúalany. Postafordultával megérkezett a válasz, a „Taylor Himing Motor Co., Epsom“ elegáns levélpapírján. George barátunk üres és nem versenyzéssel töltött óráiban egy nagy garage és szaküzlet vezetője, tulajdonosa.

E sorok írója a levélváltás formájában lefolyt interjú ellenére sem mellőzheti (persze, hogy nem mellőzheti) a couleur local dús adagolását. Ime:

Mr. Himing az angol derbyk ősi városából, Epsomból válaszolt kérdéseimre. Bizonyára vállalata pazar kényelemmel berendezett irodájában ülve diktálta gépbe bájos titkárnőjének a messzeküldött üzenetet. (Egész biztos, hogy titkárnő volt: láttam a betűk formájáról. Tipikus női gépirás volt.) A falakon nyilván koszorúk és szalagok s a falak mentén talán ott álltak a serlegekkel, tiszteletdíjakkal, érmekkel teli vitrinek, hirdetve e fiatal élet öreg hírnevét. Szájában bizonyára az elmaradhatatlan pipa füstölgött, amint üzent:

„Igen, elindulok a magyar Tourist Trophyn. Már tavaly el akartam menni Budapestre, hallottam, milyen gyönyörű város. Nemsokára elkészül TT-gépem, melyel az osztrák TT-n is indulok s ugyane géppel szállok tűzbe a Man szigeten.

A mult esztendőm? Fenéig élveztem az 1928-as évet. Megnyertem az osztrák Tourist Trophyt. Harmadik lettem az angol és a holland TT-n. A nürburgringi Grand Prix-n harmadik, az osztrák hatórás versenyben második helyen végeztem. Mindvégig a 350 kcm-es kategóriában s mindig Zenith-en versenyeztem, az angol TT-t kivéve, amikor is egy 250-es O. K. Supreme-n indultam. Budapestre egy igen gyors gépet hozok magammal. Ez lesz az első nagy versenyem 1929-ben. Persze meg is akarom nyerni. „I hope to have a better luck, than ever this year...“ Ezzel a büszke és fogadkozó serral zárul a levél.

Mr. Himing fölállt az asztala mellől. Lediktálta még, hogy üdvözl, örül a közeli viszontlátásnak s a nagy távolságon keresztül gondolatban kezét fogott velem.

Messze Angliában már „szorgos kezek“ dolgoznak a „történelmi jövőjű“ vázon s egy kedves, melegszívű fiú pipája füstjébe bámulva ábrándozik arról, hogy ő majd megmutatja, mi az angol virtus, hogy ő majd példát mutat a gyermekeipóit lassan-lassan kinövő magyar motorsportnak. Mi kíváncsian s örömmel várjuk. Welcome! Cherlo!

Vajda János.

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

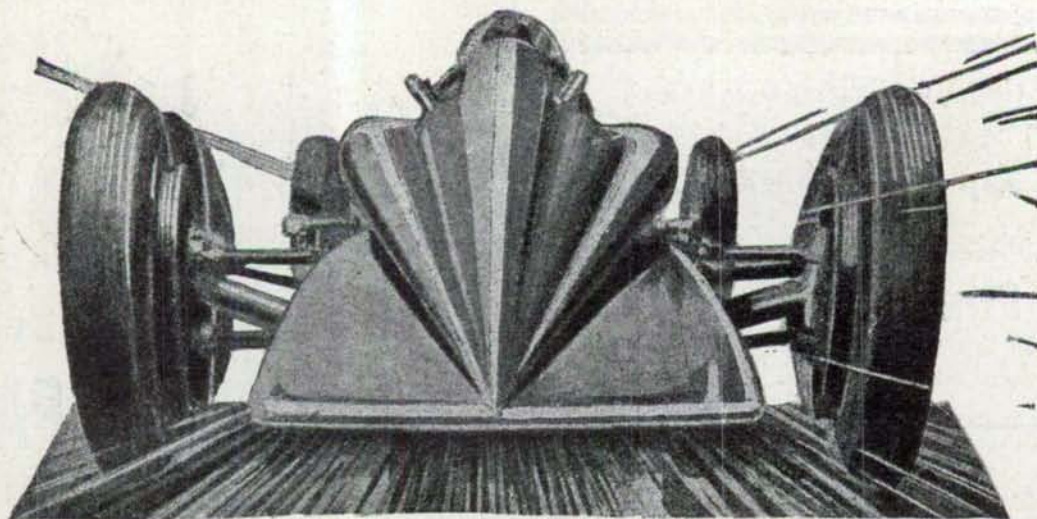
**A
372**

**kilométeres új automobil sebességi
világrekordnál, ami természetes,
ismét**

WAKEFIELD



használt SEGRAVE őrnagy



**VEZÉRKÉPVISELET: MAGYAR ABRONCS- ÉS KERÉKGYÁR R.-T.
Budapest, VI. kerület, Jókai-utca 8. szám**

A vezérképviselet budapesti főügynöksége:

**v. GYURKOVICH BÉLA ÉS TSA, Budapest, V., Dorottya-utca 3.
Telefon: Automata 802—29 Telefon: Automata 802—29**

TURBIE
hegyiverseny
1929 NIZZA

a tavaszi évad legjelentősebb
 hegyiversenye

Abszolút győztes
Hans Stuck von Villiez

AUSTRO-
DAIMLER

4:09.8 átlagsebesség: 90.794 km.
 Új útvonalrekord.
 A nap legjobb ideje.

Régi rekord:
 Albert Divó (DELAGE 4:20.2)

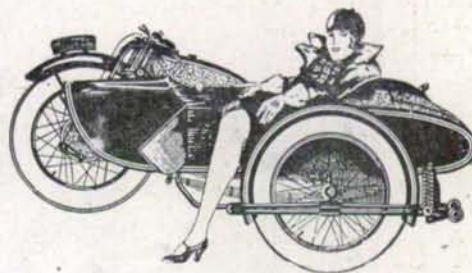
AUSTRO-DAIMLER

ELADÁSI KÖZPONT:
Budapest,
VI., Liszt Ferenc-tér 9. sz.
 Telefon: 205-72

RENÉ
GILLET
PARIS

MOTORKERÉKPÁROK

a konstrukció legmagasabb fokán állanak. Egyesítik magukban az **automobil** előnyeit és a motorkerékpár könnyedségét és olcsóságát. 60 watto- Marchal **automobil**-világítás, szerelékkel, s.b. 27×4.40 **automobil** ballon-pneumatikok. Kerekek pilanatok alatt, **automobil** mintára, egymásközt és az oldalkocsiéval kicserélhetők. Bronz- és acélamellás **automobil**-kupplung, kézi és lábemelővel. Rugózása a legdrágább **automobil** rugózásával egyenlő. Fékek **automobil**-mintára mindkét kerékre egyszerre hatnak.



Középosztály kisautója a
RENÉ GILLET PARIS
 túramotorkerékpár!

Üzemköltsége csekély, teljesítménye és élettartama óriási! Francia detailmunka.

Vezérképviselőt:

FRIEDMANN

Budapest, VI., Jókai-utca 40. Tel.: 974-71.

Kérjen katalógust!

CYCLOP oldalkocsik minden géphez, eredeti színben és kivitelben kaphatók! Motorkerékpár-garage és javítóműhely!

Közlekedési problémák

Irta Nagy Pál Sándor okl. gépészmérnök.

A nagyvárosi forgalom csak akkor lehet veszélytelen, gyors és biztos, ha a járművek a kor nivóján vannak szerkezetükben és állapotukban, — a vezetők képzetek és gyakorlottak, — a forgalom pedig heyes rendeletek szerint, buzgó és figyelmes közegekkel van irányítva. — A forgalom napról napra növekszik, örvendetes jeleként annak, hogy az élet lüktetése mind erősebb és erősebb lesz, remélni engedve, hogy a mostani, még szűkös gazdasági helyzet is lassacskán jobbra fordul. — A növekvő forgalom pedig a közlekedés irányításának a folytonos fejlesztését követeli.

Lapunk valószínűleg el fog jutni néhány közlekedési rendőr kezébe. Kérjük ezeket az urakat, — olvassák el cikkünket figyelmesen, figyelmeztessék reá kollégáikat és megjegyzéseiket írják le, küldjék be szerkesztőségünkbe. — Mi megírjuk, hogyan látjuk a közlekedés irányítását a mi szemünkkel, de szeretnénk látni, — hogyan látják ők, — akik reggeltől estig a poszton állanak és vesződnek a töméntelen néppel, járművel.

Mi jártunk külföldön. Láttunk országokat, városokat, különböző népkaraktereket. Láttunk merev poroszokat, akik úgy mozogtak, mint a baka a paradén. Láttunk osztrákokat, akik kedélyesen, majdnem amatorszerűen, kedvteléshez hasonló módon irányították a forgalmat kis fehér, lapos deszkáskával. Láttuk a komoly londoni „Bobby“-t, — aki fehérkesztyűs ujjával öt-hat járműnek is adott egyszerre jelet. Láttunk párisi rendőrt, amint kis pelerinjében úgy állt az autók között, mint a juhász a nyáj között. És láttunk magyar közlekedési rendőrt is. És most megírjuk, mi tetszett nekünk rajta és mi nem.

A nagy városok széles, egyenes utakkal, mondjuk főutcákkal vannak feldarabolva, az egyes darabok pedig utcákkal vannak átszöve. Budapestnek sok hibája van városrendezés szempontjából, — különösen a periferiális övek hiányzanak, — de nagy előnye sok külföldi metropolis fölé, hogy az utcái általában egyenesek, úgy irányban, mint házsorokban, — nagyjából vízszintesek, — és aránylag szélesek is. Ha tehát valahol, úgy itt, egy kis körültekintéssel pompásan és kényelmesen lehet jó közlekedést teremteni.

Először is ki kell nevezni a főközlekedési útvonalakat. Ilyen lehetne: a Lipót-, Vilmos császár-, Károly-, Múzeum-, Várház-körút, a Margit-, Krisztina- és Attila-körút és itt a régi Arok-utca. A Nagykörút, Aréna- és Hungária-út. Sugárirányban: Pozsonyi-út, Váci-út, Podmaniczky-utca, Andrássy-út, Rákóczi-út, Thököly-út, Üllői-út, Horthy Miklós-út, Bécsi-út stb. — Kossuth Lajos-utca.

Ezen főutak kereszteződéséhez feltétlen lámpaszemafórral dolgozó, védett helyen álló közlekedési rendőr szükséges. Ahol még hiányzik, — oda sürgősen fel kell állítani a lámpákat. De nem az égből lenyúló piszkafával. Ma már vannak elektromos segédkészülékek, melyek a piszkafát teljesen nélkülözhetővé teszik.

A főút vonal és mellékutak keresztezéseinél, vagy ott, ahol a villamosok befordulnak, az ilyen egyszerű eljárás a dolog természetéből kifolyólag nem felel meg. Egyszerűen nem kielégítő. Ezeket a pontokat a rendőrnek, ha van hely ilyenre, védett állásban, jól látható helyen kell állania és jóformán minden járműnek külön kell intenie. Különösen a beforduló járműveket kell figyelnie. Egyik kezével a befordulót engedni, a másikkal a veszélyeztetett megállítani. Ilyen helyen nem lehet haptákban állani és merev mozdulatokkal, karlengetéssel és jobbra-áttal dolgozni. Itt nagyon is nehéz munkája van a rendőrnek. Ilyen helyen

nem is szabadna tovább, mint napi 5–6 órát teljesítenie, mert ez nagy és szünetnélküli figyelmet igényel. — Erre nagyon jó példákat lehet a közelben, Bécsben látni. Az illetékes urak figyelmét is felhívjuk, hogy Bécsben nagyszerűen lehet a legnehezebb közlekedési viszonyokat tanulmányozni. Bécs a maga zagyva, girbe-gurba elrendezésével, ki-beszögellő járdáival, me-redek és szűk utcáival, nagy és gyors forgalmával alapos munkára készíti a forgalmi rendőrséget. — És dacára, hogy a terepviszonyok összehasonlíthatatlannal nehezebbek, mint nálunk, — a forgalom sokkalta gyorsabb. Oka ennek az, hogy a főutcák jellege jobban ki van domborítva, — a villamosmegállóhelyek sokkal ritkábbak (kb. 400 méterenként egy-egy) — és hogy a forgalmi rendőrök nem gépiesen mozognak, hanem a járművekkel szinte egyénileg foglalkoznak.

Az ilyen forgalmi rendőr sokat dolgozik. Elhisszük neki, hogy fáradt. Megérdemel tehát jó fizetést és több szabadnapot, rövidebb szolgálati időt.

Fel kell hívni a közlekedési rendőrök figyelmét arra a körülményre, hogy ők állanak, az autó halad. — Ők távolságban gondolkoznak, — a vezető fékútban és időben. Idejében, tehát amikor a jármű még jó távol van, és minél sebesebb a jármű, annál messzebb legyen ez, — adják meg a kívánt utasítást. A vezetőnek időre van szüksége, míg a fékeket működésbe hozza és megállhat. Általános a panasz, hogy túlkésőn intenek és ha az illető tovább szalad, — felírják. Ekkor pedig nem a vezető a hibás, hanem a rendőr.

Értelmes és határozott kézmozdulatokat kérünk. Szintén nagyon gyakori a panasz, hogy a vezető más értelmet tulajdonít a határozatlan kézmozdulatnak, mint a rendőr és kész a felírás.

A közlekedési rendőrben nem az államhatalom legelső képviselőjét akarjuk látni, — hanem megbízható barátunkat, akire rábízhatjuk magunkat. Akire számíthatunk, aki közlekedési szempontból személy- és vagyónbiztonságunkra ügyel. A jó közlekedési rendőrnek átmenetet kell képeznie a vasuti jelzőr és a rendőr között.

A budapesti közlekedési rendnek egyik bosszantó és egyben neveléses előírása az, hogy a közlekedési rendőr előtt nem szabad előzni, — és általában a fő-, tehát széles útvonalakon nem szabad párosával, hármasával haladni, — hanem előzés után azonnal ismét sorba kell állni. Ez az örökség csak Pesten van. Ekkor hiába széles a Rákóczi-út, az Andrássy-út. Nincs kihasználva. Mi ér a szélesség, ha minden kétszáz méteren egysorba kell szakadozni és kellő távokzt tartva, elhúzni a rendőr előtt? Nincs felháborítóbb látvány, mint például az Oktogon-tér. Bármely külföldi város megirigyelhetné, olyan széles. Tengernyi autó áll, várva az átbocsátást. És mikor szabad az út, a bődületes nagyságú, széles téren egyenként sétálnak át, gondosan ügyelve, nehogy túllépjék az előirt 25 km-es sebességet, mert különben a rendőr ceruzájára kerülnek.

Tisztelettel felhívjuk a közlekedési rendőrség vezetőségének figyelmét erre a tarthatatlan és neveléses állapotra. Mi jártunk külföldön, akik quasi inkognitó utaztunk, nem hízelegtek, hanem megmondták a szemünkbe, hogy a magyar búza, magyar bor, a magyar nő páratlan, — de egyébként Balkán. Hiába van pompás Országházunk, Széchenyi-fürdők, Lánchídunk, meg miegyebünk, — ha a külföldi a legelső érintkezési

pontokon, tehát az utcai renden, az utakon, ázsiai állapotokat és elmaradottságot tapasztal. Úgy lenéznek bennünket, mint mi lenézzük a balkáni operetthezeget, aki aranyujtástól majd leszakadó egyenruhájában marokra fogja a csirkecombót. A külföldieket nem lehet potemkinfalvakkal becsapni. Nekik csak a jó út, a jó közlekedési rend imponál, — ahol nem megy autójuk a zötyögéstől tönkre és a drága időt, — ami ha egyszer elmúlt, semmi hatalom többé vissza nem adhatja, — nem rabolják el tőlük.

A belvárosi keskeny utcákban a bevezetett egyirányú forgalmat általánosítani kell és minden keresztezést értelmesebben meg kell jelölni. E jelölések elhelyezésénél lélektani szempontokra is figyelemmel kell lenni. Nem elég egy táblát emeletmagasságban kitenni és arra hivatkozni, hogy ott van, tessék elolvasni. A vezető, aki szemével folyton a járda szélén kutat, nem lép-e le valaki — elmerülve napi gondjaiban — az úttestre, megkerülgeti a júst is, csak azért is az úttesten barangoló járókelőket, nem pisloghat folyvást a magasba, mint csirke a vérsére. A legjobb ilyen jelzések a pislogó transzparenszek, nagy méretekkel, zöld színben a szabad és piros színben a tilos irányban. Ezen transzparenszek legfeljebb két méter magasságban és a beforduló vezető szeme irányában legyenek elhelyezve.

A megengedett befordulási irányokban a haladó autó vonalában be kell sülyeszteni nagy hasábköveket, amilyeneket a járdák szegélyezésére használnak. Így tehát valósággal fel kell rajzolni az útirányt az úttestre. A soffőr szeme az úttesten, nem az égben van, — ne tévesszük szem elől. — Egyébként ilyen vezetőköveket Olaszország számos városkájában találhatni.

A közlekedési problémák tárgyalásánál nem hagyhatjuk figyelmen kívül a villamosvonalak elrendezését sem, — különös tekintettel az újonnan megnyitott Aréna-úti vonalra. Érthetetlen előttünk, miért választották az úttest közepén való elrendezést. Ez nem más, mint a bécsi példa szajkómódra való lemásolása. Az úttest közepén való vágányozásnak csak egy csekély technikai előnye van, egyébként minden szempontból helytelen. Technikai előnye, hogy zegzugos, girbe-gurba, keskeny utcákba való befordulás e rendszer mellett inkább lehetséges, mert az alkalmazható legkisebb görbületű sugárral a kérdés megoldható és nagyjából független a járda cikk-cakkos vezetésétől. Bécsben, ebben a kutyaszórtós öreg városban ez volt az egyedüli lehetőség. Mi az eredmény? A megállóknál járdaszínteket kellett létesíteni. A villamost igénybevevő közönség a járdáról lelépve, elvágja az autók útját. Ezáltal egyrészt magát teszi ki veszélynek, másrészt pedig megállítja az egész autószerlepet, mert hiszen az autónak a villamost balra kell előznie. A villamosról leugró közönség, lógósok stb. állandóan élet-halál veszélynek vannak kitéve, mert az előző autó és villamos között alig van ténylegnyi térköz.

Az autóknak tehát meg kell állni minden villamosmegállónál és megvárni, míg a közönség az útvonalukat szabaddá teszi. Ez persze ázsiai nyugalommal történik, mert a büdös autónak várni kell. Hadd várjon, egye meg a fenét! — De akadályt képez a villamos és a járda között álló jármű is. — E rendszer mellett az autóközlekedés hihetetlen lassú és folytonosan akadályozott. Éppen ezért Bécsben is, ahol elég széles úttest áll rendelkezésre, pl. Ring, Mariahilferstrasse stb., a nálunk is

használatos, járdamelletti, kétoldali vezetést alkalmazták. — Mindezeketől eltekintve, a közlekedési rendőr helyzete is nagyon meg van nehezítve, mert a két villamos között nem állhat, — a villamos és autók közé kerül, mellette egy-két centiméterre haladnak el a járművek — posztja tehát életveszélyes.

A világegyet se higgye az az úr, aki az Aréna-úti rendszert eldöntötte, hogy világraszóló újítást hozott a pesti közlekedési rendbe. Visszalépett vele a bécsi sötét középkorba és nem adunk neki egy évet, másfelet, mikor is a sok halálos baleset, elütés, karambol arra indítja a hatóságot, hogy — ősi pesti szokás szerint — szépen felszedje a sineket, a köveket és újból lerakassa, a régi, bevált eljárás szerint.

Tekintettel arra, hogy a pénz az országban marad és enyhíti a munkanélküliséget, — hát most nem haragszunk e balkezes kísérletre. De azért mégis jobban örültünk volna, ha ehelyett a veszélyeztetett, elhagyott és házsorok közötti villamoskeresztezésekre automatikus jelzőlámpákat állítottak volna fel az autósok számára, amely egy közeledő villamost jelez. Bécs tele van ilyenekkel. A villamos maga hozza működésbe és nagy, élénkpiros felirat mered a jármű vezetője elé: „Fuhrwerk, halt!“ — E feliratoknak sem szabad túl magasra lenni, mert úgy nem veszi észre a vezető.

Fel kell állítani a motorkerékpáros, cirkáló rendőrséget. Az alvó kocsis, a felügyelet nélkül hagyott lovak, esapongó biciklisták, szabálytalanul hajtók, különösen azok, akik mellékutakból vadul kihajtanak és a főutakon haladókat veszélyeztetik, valamint azok, akik az előzést lehetetlenné teszik azáltal, hogy nem

OVER HALF THE OUTBOARD MOTORS SOLD ARE JOHNSONS



A VEZETŐ VILÁGMÁRKA

Consistent 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.

az út szélén hajtanak, kell, hogy azonnal rendőrkézre kerüljenek és példás büntetésben részesüljenek.

Nagyon üdvös lenne, ha a rendőrség — természetesen kellő higgadságú műszaki közegek útján — razziazná az autókat és megvizsgálná a fékberendezéseket. Lehetne egy kis könyvecskét rendszeresíteni, amelybe az esetleges kifogás bejegyeztetnék. Ha ismétlődően rossz a féke valakinek, — meg kell büntetni. Az egyszerűen hazugság, hogy a fék váratlanul felmondja a szolgálatot. Ez lehet a napilapoknál alkalmazott jólhangzó frázis, azonban mi nagyon jól tudjuk, hogy csak az elhanyagolt, lekopott, berozsdásodott, utánemállított fékek szoktak (és állandóan) nem működni. Természetes, hogy az ilyen kifogásolható állapotban lévő fékek egyszer csak végleg beadják a kulcsot. Garantáljuk, hogy ebből több büntetéspénz fog begyülni, mint a füstölésből és a szabad kipuffogásból.

Itt a legfőbb ideje, hogy a városi zaj csökkentésén is komolyan gondolkozzunk. Lapunk hasábjain már sokszor bemutattuk, hogy a külföldi nagy városokban nem, vagy alig hallható túlközlés. Túlkölni csak rendezetlen vagy hebehurgya közlekedési rend mellett kell. A közlekedési ököljog korában. A dudaszó nem más, mint üvöltözés a helyért, ordítás, tolokadás, kurjongatás.

Alljunk meg egy pillanatra a Vörösmartytéren. Csendes, villamosmentes hely, aszfaltozott útburkolattal. Ha valahol, úgy itt lehetne mintaszervei csendes közlekedés. Tessék a szemeket behúnyni és egy percig úgy állani. Én megpróbáltam. Így, nem látva semmit, csak a hangok hatnak az agyra. És hatnak. Először érdekes, azután nevetséges, végül bosszantó, idegfeszítő, kimerítő. Szünet nélkül hol itt, hol ott harsan fel egy éles dunda, vagy bűgő Bosch-kürt, belehasítva a tomboló, folyton változó alaptónusba, amely idegörlően zúg, bűg, sívít, ropog szüntelen.

Ez a zaj felerészben a motorútáló járókelők miatt van, akik a legkülönfélébb pártállású lapokban dühöngenek az autók és motorok által csapott zaj miatt, de az ég minden kegyéért nem takarodnának le a közlekedési eszközöknek hatóságilag fenntartott úttestekről. Sőt külön-külön megkövetelik, hogy a soffőr dudáljon nekik. A napi hírek között számtalanszor olvassuk valami balesettel kapcsolatban, hogy a soffőr volt a hibás, mert nem dudált. Pedig nem igaz, mert a járókelő volt a hibás, mert a járókelő nem dudált és az úttesten mázskált. — Maradjon fent a járdán! — A másik oka a helytelen, át nem gondolt közlekedési rend. Ha a tereken az egyirányú körforgalom be volna vezetve, — természetesen minden utcabetorkollásnál a menetirányt jelző nyíllal, — úgy a járműveknek egymás számára sem kellene jelzést leadni. Ugyan csak utalunk itt a főközlekedési vonalakról elmondottakra. A főútvonalon haladó mehet sebesen. A mellékutéból kikanyarodó pedig lassan, óvatosan veszi a kanyarodót a sarkon. Úgyis hiába túlköln. A messziről gyorsan jövő nem is hallja. A főforgalmi helyeken, tereken — ott, ahol forgalmi rendőr áll — csak elvéve van szükség dudára. Mellékutakban és a szabadban már gyakrabban. Örültek házára emlékeztető maeszkazénre azonban sehol sincs szükség. Ismételt és határozottan állítjuk, hogy minél hangosabb egy város a túlközléstől, annál primitívebb a közlekedési rendje és annál fe-



DOUGLAS

mindenütt

VÉZET

Vezérképviselőt

VI. kerület,
Podmaniczky-
utca 18.

gyelmezetlenebb, könnyelműbb és lelkiismeretlenebb a gyalogjáró közönsége.

Nagyon üdvös lenne, ha a lovaknak a városból való kiszorítása és a kihordó-, szállító- és teherautók elterjedése céljából hatásos adó-, vám- és illetékpolitikát láthatnánk a rendeletekben. A lóüzem hihetetlen drága, teljesítőképesége csekély és lassú. Az agyonterhelt, ütött-vert állatok, a káromkodó, ordító, ostorozó kocsisok erkölcsileg metelyező hatásúak. Az állatok hulladékai bűzössé, sikkossá teszik az úttesteket és felesleges szemetet okoznak. A lovak által vontatott járműveknek vasabroncos kerekei zúzzák, őrlik az úttestet, amihez még hathatósan járul hozzá a patkók folytonos kapálása. Nem tudunk egyetlenegy reális és racionális érvet sem felhozni a lóvontatás mellett. A lovak nagyon szépen ellehetnek a falun, — a Tom Mix-filmeken és a virsliben. Oda valók. Az átmeneti időre pedig a főútvonalokról le kell tiltani. Az automobiloknál szokásos sebességek mellett a vegyes természetű forgalom csak fennakadásra vezet. Léforgalomra ki kellene jelölni a Ferenc József-hidat. A Margit-hidon pedig a lófogató teherforgalmát a kora reggeli órákra kellene szorítani.

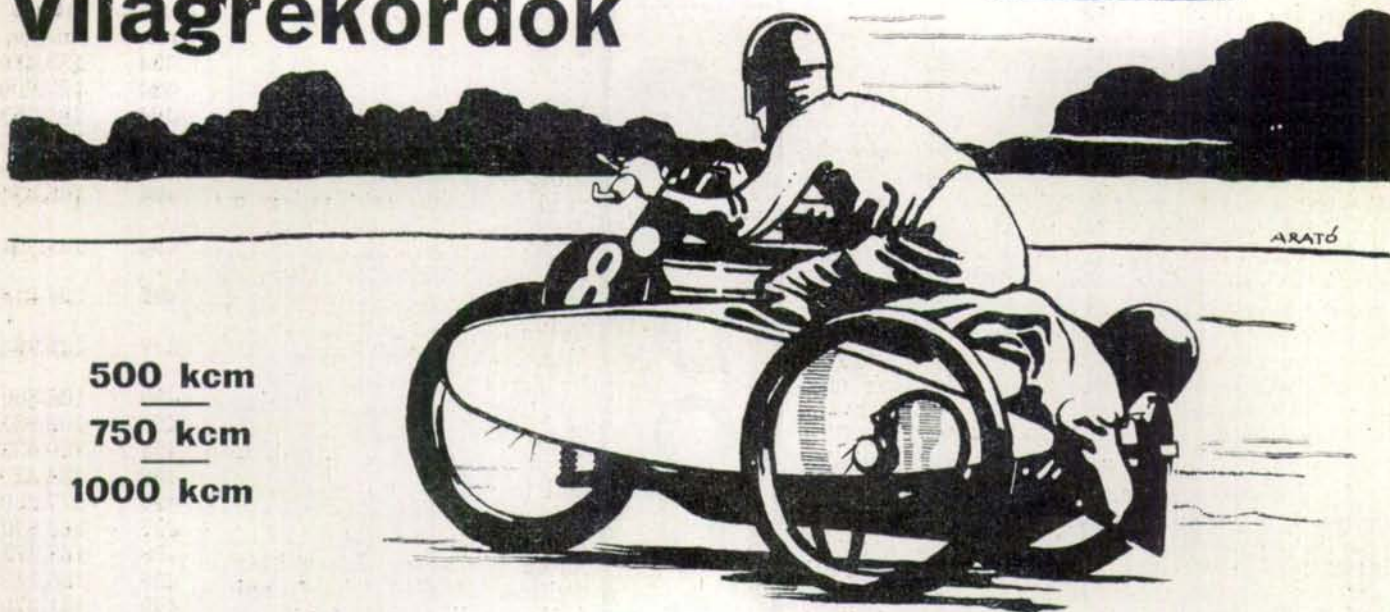
A közlekedési rendőrségre nagy és fontos hivatás vár országos gazdasági szempontból. A közlekedési rendőr elsősorban irányító szerv kell, hogy legyen, — nem pedig kihágást szimatoló. A forgalmi kihágások kilenctizedrészben az értelmetlen jelzés, a kevés utasító felirat, helytelen, nem egységesen keresztülvitt forgalmi utasítás és a gyalogosok fegyelmezetlensége, — és nem a vezetők tudatlansága vagy rosszindulata folytán áll elő. Nem méltányos és nem is igazságos, — végeredményben pedig nem célravezető az önhibájukon kívül kihágásba sodrottakat bűnösök módjára kezelni.

Egészen természetes, hogy viszont nagy tömeg éretlen fráter durrog, füstöl és száguld eszeveszetteen, strici-és jassz-soffőrhad dúvadzik az utcákon, akikkel sem a tisztességes hivatásos, sem az úrvezető nem azonosítja magát. Tessék ezeket megkülönböztetni és példásan megbüntetni. Dehogy is emelünk szót értük! Sőt, mi vagyunk leginkább azon, hogy a gyom kiirtassék, a motoros-társadalom és a közlekedési rendőrség egymás munkáját megbeesülje és kiegészítse. A mi ideálunk a remekül irányított forgalom, tiszta, csendes, zajtalan és biztos járművek, megbízható, figyelmes és bajtársias vezetők, — legyen az fizetett soffőr vagy úrvezető. Gyalogos- és lehetőleg lómentes úttestek. Jelen pár sorainkkal nemesak kritizálni akarunk, hanem egyúttal a saját tapasztalatainkból adni. Több szem többet lát. Nem szégyen tehát tanulni.

Várjuk a rendőrök válaszát. Kiváncsiak vagyunk, hogy látják-ők a forgalmat, az autósokat, a motorosokat. Kiváncsiak vagyunk olyan esetekre, mikor a rendőr és motoros nem voltak egy véleményen. Keresni akarjuk a különvélemények okait és az ilyen esetek orvoslásának módjait. Ezzel úgy a motoros társadalomnak, a közlekedési rendőrségnek, mint az általános gazdasági helyzetnek is hasznára vélünk tenni.

Motorkerékpárosok figyelmébe! A közös túraprogram-megbeszélés megkezdődött. Minden csütörtök és szombat este 8 óra után VI., Jókai-utca 40. szám alatt. A közös túrákon résztvevőket szerkoesi követi szerelőkkel és az esetleges defekteknél rendelkezésre áll.

Világrekordok



500 kcm
750 kcm
1000 kcm

Mult számunk egyikében letárgyaltuk a motorkerékpár sebességi világrekordokat, a 350 kcm. kategóriáig. Jelen számunkban az 500, 750 és 1000 kcm. eredményeket vesszük sorra. Az 500 kcm. kategóriában nagy változások nincsenek. Az abszolút sebességet az FN-vezető olasz Sbaiz ma is tartja 183.490 kilométeres eredményével. Nagy javuláson ment keresztül az 5 km-es repülőstartos rekord. Itt Denly (Norton) 177.880 km eredményét a belga Sarolea-vezető Claessens 181.559 km-re javította. Ugyancsak szembeötlő az 1 órás rekord javulása. A kitűnő Grindlay-Peerless-vezető Lacey, Denly (Norton) 161.860 km eredményét 166.209 km-re javította. Viszont a három Norton-vezető Spring, Denly és Driscoll a 24 órás rekordot, amit az FN-vezetők tartottak, 105.250 km-es átlagról 109.235 km-re javították. Bár a kategória eredményeit 80 százalékban túlszárnyalták, a többi javítások lényegtelenek.

A 750 kcm. csoportban Le Vack (New-Hudson) 179.730 km abszolút sebességi rekordját a Norton-vezető Denly adta át a multnak, 182.315 km sebességet érve el. Denly saját rekordját döntötte meg 5 kilométeren, ugyan-

csak 180 fölé emelve az eredményt. Óriási a javítás a 200 mérföldön, ahol a Rudge-vezető G. E. Nott 160 kilométer fölé jutott, a régi Norton-rekorddal szemben. Kitűnő eredményeket értek el a Velocette-vezetők, Hicks, Wyllis és Baker, akik a 9, 10, 11 és 12 órás rekordokat döntötték meg.

Az 1000 kcm. kategóriában O. M. Baldwin a repülő kilométer rekordot, amit eddig Temple tartott OEC-en, 195.300-zal, Zenith-Jap gépevel Arpajonban 200 kilométer fölé emelte és ezzel az Európában futott hiteles abszolút legjobb eredményt produkálta. Baldwin az 5 kilométeres, ugyancsak Zenith-vezető Wright által tartott rekordot is alaposan túlszárnyalta. Az 1928. évi rekordokat megtalálja az olvasó az évfolyam 1., 2., 3., 4. számaiban. Érdekes, hogy az 1 órás rekordot az 1000 kcm-es gépek csoportjában 500-as gép tartja Lacey (Grindlay-Peerless) révén. A hosszabb távú rekordok ugyancsak kisebb gépek által állították fel. Következő számunkban a sidecar-rekordokat tárgyaljuk, majd áttérünk az automobilon által elért eredményekre.

Rövidítések: R. S. Repülő start, Á. S. Álló start.



GOODRICH PNEU

az utak királya

Szilárd Béla
 Budapest, VI., Nagymező utca 15.
 Telefon: Aut. 253-36.

MOTORKERÉKPÁROK 500 kem HENGERŰRTARTALOMIG. (CLASS C.)

Táv	Hely	Kelet	Rekorder	Gyártmány	Henger- űrtart.	Átlags. km-ben
1 km	R. S. OOSTMALLE	1927. X. 20.	M. Sbaiz	F. N.	494	183.490
1 km	A. S. OOSTMALLE	1927. X. 20.	M. Lovinfosse	F. N.	494	127.700
5 km	R. S. MONTHLÉRY	1928. XI. 10.	M. Claessens	Sarolea	494	181.559
10 km	A. S. MONTHLÉRY	1927. IX. 9.	H. Le Vack	New-Hudson	497	171.820
50 km	MONTHLÉRY	1927. VI. 29.	W. D. Marchant	Motosacoche MAG	347.2	168.190
100 km	BROOKLAND	1928. VIII. 1.	C. W. G. Lacey	Grindlay-Peerless-Jap	498	165.550
500 km	MONTHLÉRY	1928. XI. 2.	Milhoux, Sbaiz és Stanley	Gillet	498	141.398
1000 km	MONTHLÉRY	1928. XI. 8.	Debay, Milhoux és Sbaiz	Gillet	498	137.810
1500 km	MONTHLÉRY	1928. X. 2.	F. G. Hicks, H. J. Willis és U. A. Baker	Velocette	348	125.984
2000 km	MONTHLÉRY	1928. VIII. 2.	R. M. Spring, A. Denly és L. P. Driscoll	Norton	490	108.350
2500 km	MONTHLÉRY	1928. VIII. 2.	Ugyanazok	Norton	490	108.881
1 mfd	R. S. ARPAJON	1928. VIII. 25.	C. W. G. Lacey	Grindlay-Peerless-Jap	498	180.433
1 mfd	A. S. BROOKLAND	1927. VII. 8.	M. E. Davenport	HRD-Jap	498	134.410
5 mfd	R. S. MONTHLÉRY	1927. VI. 22.	A. Denly	Norton	490	177.880
10 mfd	A. S. MONTHLÉRY	1927. IX. 9.	H. Le Vack	New-Hudson	497	169.650
50 mfd	BROOKLAND	1928. VIII. 1.	C. W. G. Lacey	Grindlay-Peerless-Jap	498	165.373
100 mfd	BROOKLAND	1928. VIII. 1.	C. W. G. Lacey	Grindlay-Peerless-Jap	498	166.113
200 mfd	BROOKLAND	1928. X. 19.	G. E. Nott	Rudge-Whitworth	499	161.270
500 mfd	MONTHLÉRY	1928. XI. 8.	Debay, Milhoux és Sbaiz	Gillet	498	138.261
1000 mfd	MONTHLÉRY	1928. X. 2.	F. G. Hicks, H. J. Willis és J. A. Baker	Velocette	348	125.276
1 óra	BROOKLAND	1928. VIII. 1.	C. W. G. Lacey	Grindlay-Peerless-Jap	498	166.209
2 óra	BROOKLAND	1928. X. 19.	G. E. Nott	Rudge-Whitworth	499	161.270
3 óra	MONZA	1926. IX. 30.	Arcangeli, Corti és Saetti	Guzzi	498	143.240
4 óra	MONTHLÉRY	1928. XI. 2.	Milhoux, Sbaiz és Stanley	Gillet	498	142.541
5 óra	MONTHLÉRY	1928. XI. 2.	Ugyanazok	Gillet	498	141.495
6 óra	MONTHLÉRY	1928. XI. 8.	Debay, Milhoux és Sbaiz	Gillet	498	138.599
7 óra	MONTHLÉRY	1928. XI. 8.	Ugyanazok	Gillet	498	137.633
8 óra	MONTHLÉRY	1928. XI. 8.	Ugyanazok	Gillet	498	133.804
9 óra	MONTHLÉRY	1928. X. 2.	F. G. Hicks, H. J. Willis és J. A. Baker	Velocette	348	130.039
10 óra	MONTHLÉRY	1928. X. 2.	Ugyanazok	Velocette	348	128.832
11 óra	MONTHLÉRY	1928. X. 2.	Ugyanazok	Velocette	348	126.917
12 óra	MONTHLÉRY	1928. X. 2.	Ugyanazok	Velocette	348	125.952
2x12 óra	BROOKLAND	1927. X. 19.	R. M. N. Spring, A. Denly, J. L. Emerson és C. S. Staniland	Norton	490	100.208
24 óra	MONTHLÉRY	1928. VIII. 2.	R. M. N. Spring, A. Denly és L. P. Driscoll	Norton	490	109.235

MOTORKERÉKPÁROK 750 kem HENGERŰRTARTALOMIG. (CLASS D.)

Táv	Hely	Kelet	Rekorder	Gyártmány	Henger- űrtart.	Átlags. km-ben
1 km	R. S. ARPAJON	1928. VIII. 25.	A. Denly	Norton	588	182.315
1 km	A. S. BROOKLAND	1927. VI. 14.	M. E. Davenport	HRD-Jap	596	130.060
5 km	R. S. BROOKLAND	1928. VII. 5.	A. Denly	Norton	588	180.674
10 km	A. S. MONTHLÉRY	1928. VII. 12.	A. Denly	Norton	588	173.546
50 km	MONTHLÉRY	1928. VIII. 18.	A. Denly	Norton	588	168.414
100 km	MONTHLÉRY	1928. VIII. 18.	A. Denly	Norton	588	168.494
500 km	BROOKLAND	1927. VIII. 26.	A. Denly és L. P. Driscoll	Norton	588	145.930
1000 km	MONTHLÉRY	1928. XI. 8.	Debay, Milhoux és Sbaiz	Gillet	498	137.810
1 mfd	R. S. ARPAJON	1928. VIII. 25.	A. Denly	Norton	588	181.913
1 mfd	A. S. BROOKLAND	1927. VI. 14.	M. E. Davenport	HRD-Jap	596	139.830
5 mfd	R. S. MONTHLÉRY	1928. VI. 30.	A. Denly	Norton	588	182.605
10 mfd	A. S. MONTHLÉRY	1927. XI. 9.	H. Le Vack	New-Hudson	497	171.820

Táv	Hely	Kelet	Rekorder	Gyártmány	Henger- űrtart.	Átlags. km-ben
50 mfd	MONTHLÉRY	1928. VIII. 18.	A. Denly	Norton	588	168.414
100 mfd	MONTHLÉRY	1928. VIII. 18.	A. Denly	Norton	588	168.011
200 mfd	BROOKLAND	1928. X. 19.	G. E. Nott	Rudge-Whitworth	499	161.270
500 mfd	MONTHLÉRY	1928. XI. 8.	Debay, Milhous és Sbaiz	Gillet	498	138.181
1 óra	BROOKLAND	1928. VIII. 1.	C. W. G. Lacey	Grindlay-Peerless-Jap	498	166.209
2 óra	BROOKLAND	1928. X. 19.	G. E. Nott	Rudge	499	161.270
3 óra	BROOKLAND	1928. X. 23.	V. E. Horsman, A. Quinn és W. H. Hobbs	Triumph	598	149.942
4 óra	MONTHLÉRY	1928. XI. 2.	Milhous, Sbaiz és Stanley	Gillet	498	142.541
5 óra	MONTHLÉRY	1928. XI. 2.	Ugyanazok	Gillet	498	141.495
6 óra	MONTHLÉRY	1928. XI. 8.	Debay, Milhous és Sbaiz	Gillet	498	138.599
7 óra	MONTHLÉRY	1928. XI. 8.	Ugyanazok	Gillet	498	137.633
8 óra	MONTHLÉRY	1928. XI. 8.	Ugyanazok	Gillet	498	133.804
9 óra	MONTHLÉRY	1928. X. 2.	F. G. Hicks, H. J. Willis és J. A. Baker	Velocette	348	130.039
10 óra	MONTHLÉRY	1928. X. 2.	Ugyanazok	Velocette	348	128.832
11 óra	MONTHLÉRY	1928. X. 2.	Ugyanazok	Velocette	348	126.917
12 óra	MONTHLÉRY	1928. X. 2.	Ugyanazok	Velocette	348	125.952
2x12 óra	BROOKLAND	1927. X. 19.	R. M. N. Spring, A. Denly, J. L. Emerson és C. S. Staniland	Norton	490	100.208
24 óra	MONTHLÉRY	1928. VIII. 2.	R. M. N. Spring, A. Denly és L. P. Driscoll	Norton	490	109.235

MOTORKERÉKPÁROK 1000 kem HENGERŰRTARTALOMIG. (CLASS E.)

1 km	R. S. ARPAJON	1928. VIII. 25.	O. M. Baldwin	Zenith-Jap	996	200.513
1 km	A. S. BROOKLAND	1926. IX. 28.	G. W. Patchett	Mc. Evoy-Jap	988	137.350
5 km	R. S. MONTHLÉRY	1928. IX. 2.	O. M. Baldwin	Zenith-Jap	996	187.561
10 km	A. S. MONTHLÉRY	1928. IX. 2.	O. M. Baldwin	Zenith-Jap	996	179.194
50 km	MONTHLÉRY	1927. X. 19.	C. F. Temple	O. E. C. Temple	996	173.980
100 km	MONTHLÉRY	1926. II. 21.	C. F. Temple	O. E. C. Temple	996	169.070
500 km	BROOKLAND	1927. VIII. 26.	A. Denly és L. P. Driscoll	Norton	588	145.93
1000 km	MONTHLÉRY	1928. XI. 8.	Debay, Milhous és Sbaiz	Gillet	498	137.810
1 mfd	R. S. ARPAJON	1928. VIII. 25.	O. M. Baldwin	Zenith-Jap	996	200.288
1 mfd	A. S. BROOKLAND	1926. VII. 16.	G. W. Patchett	Mc. Evoy-Jap	988	146.48
5 mfd	R. S. MONTHLÉRY	1928. IX. 2.	O. M. Baldwin	Zenith-Jap	996	186.370
10 mfd	A. S. MONTHLÉRY	1928. IX. 2.	O. M. Baldwin	Zenith-Jap	996	178.100
50 mfd	MONTHLÉRY	1926. II. 21.	C. F. Temple	O. E. C. Temple	996	169.160
100 mfd	MONTHLÉRY	1928. VIII. 18.	A. Denly	Norton	588	168.011
200 mfd	BROOKLAND	1928. X. 19.	G. E. Nott	Rudge-Whitworth	499	161.270
500 mfd	MONTHLÉRY	1928. XI. 8.	Debay, Milhous és Sbaiz	Gillet	498	138.261
1 óra	BROOKLAND	1928. VIII. 1.	C. W. G. Lacey	Grindlay-Peerless-Jap	498	166.209
2 óra	BROOKLAND	1928. X. 19.	G. E. Nott	Rudge-Whitworth	499	161.270
3 óra	MONTHLÉRY	1927. X. 11.	C. F. Temple és M. Richard	O. E. C. Temple	996	152.340
4 óra	MONTHLÉRY	1928. XI. 2.	Milhous, Sbaiz és Stanley	Gillet	498	142.541
5 óra	MONTHLÉRY	1928. XI. 2.	Ugyanazok	Gillet	498	141.495
6 óra	MONTHLÉRY	1928. XI. 8.	Debay, Milhous és Sbaiz	Gillet	498	138.599
7 óra	MONTHLÉRY	1928. XI. 8.	Ugyanazok	Gillet	498	137.633
8 óra	MONTHLÉRY	1928. XI. 8.	Ugyanazok	Gillet	498	133.804
9 óra	MONTHLÉRY	1928. X. 2.	F. G. Hicks, H. J. Willis és J. A. Baker	Velocette	348	130.039
10 óra	MONTHLÉRY	1928. X. 2.	Ugyanazok	Velocette	348	128.832
11 óra	MONTHLÉRY	1928. X. 2.	Ugyanazok	Velocette	348	126.917
12 óra	MONTHLÉRY	1928. X. 2.	Ugyanazok	Velocette	348	125.952
2x12 óra	BROOKLAND	1927. X. 19.	R. M. N. Spring, A. Denly, J. L. Emerson és C. S. Staniland	Norton	490	100.208
24 óra	MONTHLÉRY	1928. VIII. 2.	R. M. N. Spring, A. Denly és L. P. Driscoll	Norton	490	109.235



Chicago (USA) egy a Michigan-tó partján épült útja, ahol a mellékutak betorkollása alagutak segítségével történik.



Bajbajutott automobilvezetőt segít ki az AA-patrouill. A képen jól láthatók a rendezett, betonból vagy aszfaltból készült angol utak.



Az angolok alaposan kihasználták az idei szokatlanul erős telet. A befagyott tavakon és utakon, hóban, jégen rendeztek síjöringet és korcsolyajöringet. Képünk egy Ariel-sidecart mutat be, amint egy angolországi tavon egy vidám korcsolyázó társaságot húz.

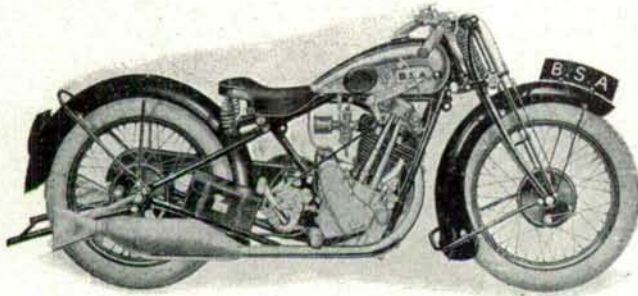


Az angol Automobil—Association (AA) egy patrouillja útbaigazít egy motorkerékpáros hölgyet az éjsötétjében.

B. S. A. motorkerékpárok

Mindenki, aki elhatározza magát egy motorkerékpár megvásárlására, át fog menni a gépválasztás nehéz problémáinak szenvedésein. Ha végre együtt van a pénz, amit a vásárlásra szánt, senki sem tudja magát könnyen elhatározni egyik, vagy másik gyártmány megvételére. Aki már foglalkozott valamit motorkerékpárokkal, tudja, hogy van egy biztos módja annak, hogy jót vegyen. Ez a módszer abban áll, hogy csakis márkát vesz. Márka alatt értjük azt a gyártmányt, mely régóta van piacon, közismert, elterjedt, — tehát jól bevált. Aki nem foglalkozik szakszerűen a motorkerékpárokkal, az is könnyen választhat, ha ismeri azt a néhány nagy gyárat, melynek neve a piacon aranycsengésű. Lehet, sőt van, kis, ismeretlenebb gyártmány is, amely jó és megbízható, de ezt megtalálni, kikeresni a többi közül igen nehéz. Ezért ajánlatos ragaszkodni a márkához a vásárlásnál.

A British Small Arms (BSA) birminghami gyártelepe a jelenlegi legnagyobb motorkerékpárgyár Európában. A BSA-gyár negyedszázad óta foglalkozik motorkerékpárok gyártásával és gyártmányai mindig a legelsőek közé tartoztak. A motorkerékpár ókorában a BSA és rajta kívül talán nem is több, mint egy féltucat gyár volt csak képes használható motorkerékpárokat gyártani. Ebben az időben még toronymagasságban állott ez a gyártmány a piac legtöbb gépe felett. A BSA-gépek kitűnő hírnevüket azonban nemcsak megszerezni, hanem



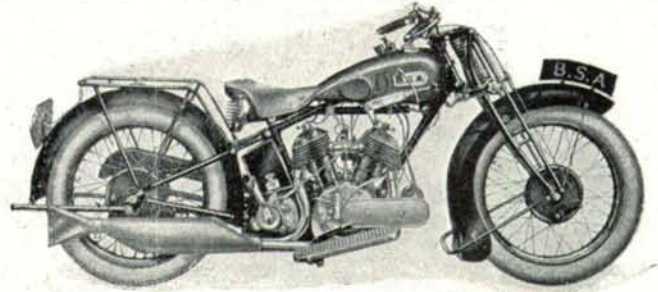
Az 500 kcm-es two-port BSA

megtartani is tudták. A háború alatt több nemzet katonasága használt BSA-t, fényes sikerrel. A háború után a nagy nemzetközi versenyek szolgálták alkalmul arra, hogy a BSA-motorkerékpárok bebizonyíthassák teljesítményüket és tartósságukat. Alig volt és van olyan megbízhatósági verseny, amelyen — ha résztvett — nem büntetőpont nélküli győztesként végzett a BSA-team. Castley és Cathrick, a két kitűnő angol sportember, két évvel ezelőtt BSA-motorkerékpárokon bejárták a földet és elsőnek keltek át gépeikkel a délamerikai oriashegységen, a Cordileras de los Andes-eken. Ezek a teljesítmények és a BSA-tulajdonosok folyton növekvő száma szépen bizonyítják ennek a kitűnő angol motorkerékpárnak kvalitásait. A BSA-név a márkák közé tartozik, amelyeket bárki, bármikor a legnyugodtabban vásárolhat. Bizonyos, hogy pénzéért megfelelő értéket kap egy olyan gép alakjában, mely konstrukció és anyag szempontjából egyaránt a legmodernebbet nyújtja.

A birminghami gyár sokféle motorkerékpártípust készít, mert célja, hogy a társadalom minden rétegéhez tartozó egyén megtalálja gépei közül azt, ami neki árban, kivitelben, teljesítményben stb. leginkább megfelel.

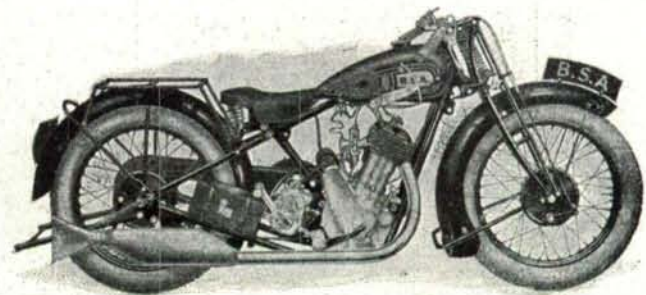
A gyár legkisebb modellje a kétütemű A/29. is kétfele kivitelben készül. Ez a kis motorkerékpár, melynek alacsony beszerzési áránál csak minimális üzemeltetési költsége kisebb, olyanok számára készül, akik nem sportból, hanem elsősorban mint közlekedési eszközt óhajtják használni gépüket. Kezelése, vezetése végtelen egyszerű, súlya kevés és így elhelyezése sem okoz különösebb gondot, mert könnyen emelhető akár több lépcsőfokon keresztül is, pl.

kapu alá stb. Motorja egy 60 mm fúratú és 61.5 mm löketű, kétütemű egyhengeres, görgőscsapágyazású hajtórúddal és golyóscsapágyazású főtengellyel. A motorral egy blokkba épített sebességváltó kétsebességes, a kupplung szárazlamellás. Fogaskerék hajtja meg a motor főtengelyéről a sebességváltót, a hátsókeréket a sebességváltóval erős lánc köti össze. Az olajozás hozzákeverős rendszerű, a meghajtó fogaskerekek olajban futnak. Var-



A 770 kcm-es BSA.

iatnélküli acélsövekből készült összecsavározott kettős váz, új BSA beépített lökhárítóval ellátott húzórugós villa, szép formájú, kb. 8 liter benzin befogadására képes benzintank, a vezető kényelmének megfelelően állítható kormány, első- és hátsókeréken elhelyezett belső expanziós fékek és 25x2.75 méretű angol Dunlop Cord pneumatikok tartoznak a gép felszereléséhez. A kényelmes Terry-nyereg magassága a talajtól mindössze 68.5 cm. A gondos konstruktörre jellemző, hogy a levegőben található tisztátalanságok kiküszöbölése céljából a motorhoz standard alkatrészként szereli a légszűrőt. A hengerbe beszívott és olajjal összekeveredett por és piszok csiszoló hatása ezáltal elkerülhető, miáltal az élettartam jelentősen megnövekedik. Kívánatra a gép karbid- vagy elektromos (szárazelemes) világítással szállítható. Az A/29. de Luxe modell hasonló az előbb leírthoz és csupán egynéhány detailváltozást mutat fel. Így váltóműve háromsebességes és ennek karja a tankon nyer elhelyezést, szemben az előbbi modell kétsebességes váltóműjének a sebességváltómű házában elhelyezett váltókarjával.

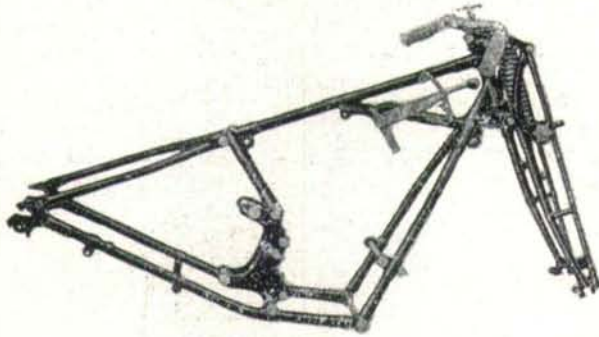


Az 500 kcm-es oldaltvezérelt BSA.

Könnyű solo-túragép, a Modell B/29. de Luxe. Motorja egy 63x80 mm fúratlökötű, 249 kcm-es állószelepes egyhengeres. Olajozása automatikus, működése kényelmesen át ellenőrizhető. Kézi olajszivattyú szolgál a pillanatnyi túlterhelés esetén szükséges pótolaj adagolásához. A váltómű háromsebességes. A meghajtás a motortól a sebességváltóig és innen a hátsókerékig lánc útján történik. Az első lánc teljesen tokozott és külön olajvezetékken keresztül kenhető. 7 liter benzin és 1.5 liter olaj befogadására szolgáló benzintank, 25x3 méretű angol Dunlop Cord pneumatikok, első és hátsó keréken elhelyezett fékek, Terry-nyereg és állítható kormány képezik

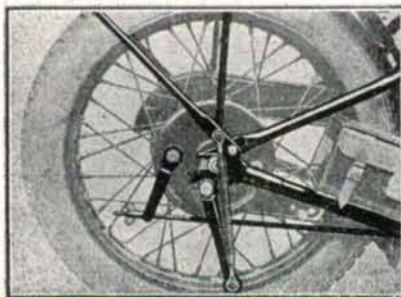
a gép egyéb tartozékait. A Modell L/29, solo és könnyű oldalkocsi-üzemhez egyaránt használható. Nagyobb, 72 mm fúratú és 85.5 mm löketű. 349 kcm-es motorjától eltekintve, ezen típus adatai nagyjából megegyeznek a fentebb leírttal. Különbség csupán nagyobb, 9 liter benzin és 2 liter olaj befogadására képes tankja, ferdegörgős csapágyazású kerékagyai, nagyobb méretezett fékei és a nagyobb, 26x3.25 méretű abroncszás.

Kétféle kivitelben készülnek a 350 kcm-es ohv. BSA-gépek. A Modell L/29. ohv. szelepei a levehető hengerfejen 90 fokos szögben függenek, lehetővé téve ezáltal a robbanótér alakjának nagyteljesítményű motoroknál szokásos parabolikus kiképzését. A szelepnitőhimbák vissza-



A BSA igen erős kettős váza.

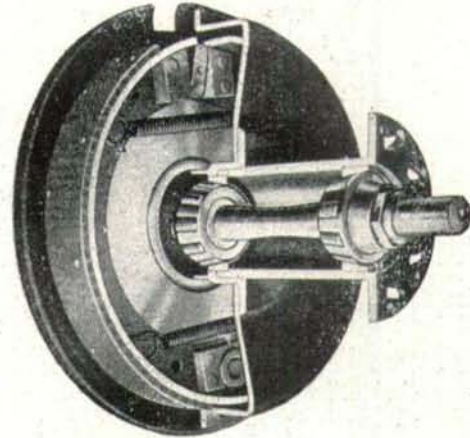
húzórugókkal bírnak, a hajtórúd kettős görgőscsapágyon fut. A szelepműködtető mechanizmus teljesen tokozott és automatikusan olajozott. A lendkerék acél, a kiömlő torok polírozott, hogy a kiömlő gázok számára a lehető legkisebb ellenállást nyújtsa. Olajozás friss — olajadagolós automatikus, külön kézi pótolajszivattyúval. A tokozott első lánc külön kenésben részesül. Mint minden BSA-modellen, úgy ezen is megtalálható a jóformán teljesen zajtalan járást biztosító nagyürtalmú hangtompító. Egy versenycélokra is alkalmas, vérbeli super-sport gép a Modell L/29. twoport. 72 mm fúratú és 85.5 mm löketű függőszelepes double-port motorja a vázban előredöntve nyert beépítést. A tokozott, utánállítható, visszahúzóru-



Az állítható hátsófék.

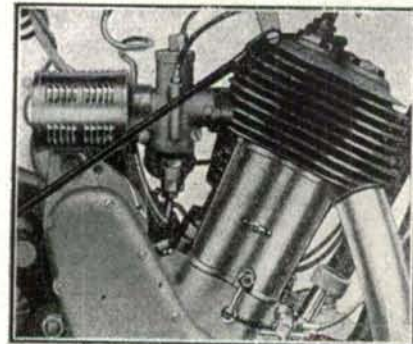
gókkal bíró szelepnitőhimbák görgőscsapágyazásúak. A szelepemelő nyomórudak, végükön visszahúzórugókkal szintén tokozottan, olajgőzben működnek. A visszahúzórugók célja, hogy a szeleprugót tehermentesítsék. A függőszelepes motoroknál ugyanis a szeleprugónak nemcsak az a feladata, hogy a szelepet helyére szorítsa, hanem egyszerűen, hogy a szelephimbákat és rudazatot is visszajuttassa helyére. A visszahúzórugók alkalmazása folytán a szeleprugó gyengébbre méretezhető, miáltal a szelep élettartama növekedik és a rudazat — saját rugókkal rendelkezvén — ezek által jut kiindulási helyzetébe. A kettős görgőscsapágyazású hajtórúd magasnyomású olajozásban részesül. Az olajtartály, mely 1.5 liter ürtartalmú és az olajszivattyú a karterben foglal helyet. Az olajozás működése kémnyíláson keresztül ellenőrizhető. A karterben felgyülemlő fölös olajat a

lendítőtömegek visszaszállítják az olajtartályba. Kívánatra felárral egy a nyereg alatt elhelyezhető pótolajtartály is szállítható a géppel. Az olajnívó magasságát olajállás-mutató jelzi. A dugattyú lapos, túrakivitelű, de megrendelésre magas versenydugattyú is szállítható. A háromsebességes saját gyártmányú váltómű hárompontfelfüggesztésű, váltókarja alkalmas helyzetben, a tank jobb oldalán foglal helyet. Kívánságra ú. n. zárt (close) versenyváltóművel is szerelhető ez a modell. A gazdagon nikkele-



A fék metszete.

zett benzintank, zöld BSA vonalozással, 10.5 liter benzin befogadására képes. A porlasztó Amac T. T., a fogantyún elhelyezett forgattyús gázszabályozóval, a nyereg luxuskivitelű Terry, a pneumatikok 26x3.25 méretű, angol Dunlop Cord gyártmányúak. Különös figyelmet érdemel az elől villaaiakban szétágazó masszív váz, mely igen alacsony (68.5 cm) nyeregelhelyezést tesz lehetővé. Kormány-szorító, a villába beépített lökhárítók, szerszámtáska, rugós hátsó állvány, könnyen leszerelhető csomagtartó, állítható sportkormány stb., a motorkerékpár standard felszereléséhez tartoznak. Megrendelésre szállítható ez a

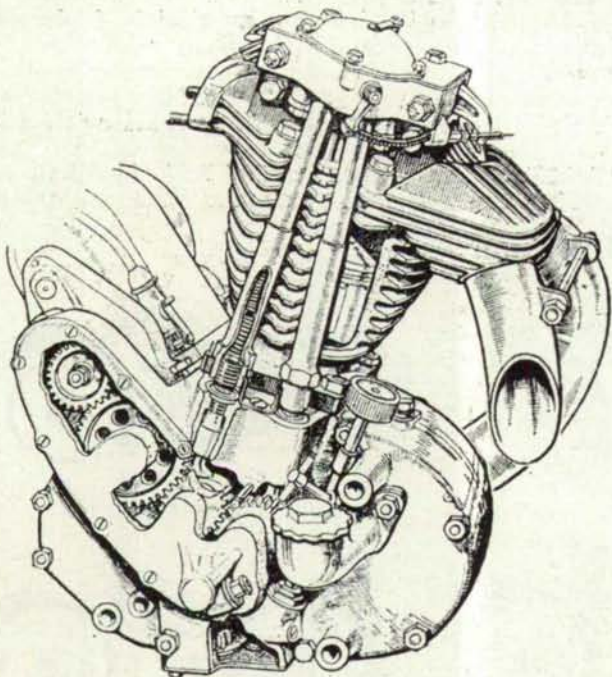


Az állószelepes BSA tokozott szelepei.

modell egy fékpadon kipróbált speciális versenymotorral (magaskompressziós dugattyúval), pótszeleprugókkal és szelepekkel, dugattyúval, gyűrűkkel és csapszeggel, valamint áttételcsere céljából pótlánckerékkel és versenygyertyával. Mint az összes többi BSA-modellre, úgy az L/29. two-port-ra is szerelhető karbid- vagy villamosvilágítás.

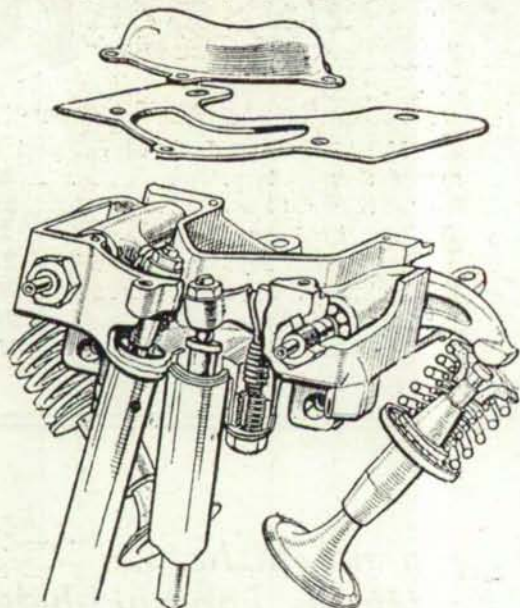
Az állószelepes, 500 kcm-es túragépek közül a standard kivitelű Modell S/29. mellett, különös figyelmet érdemel a Modell S/29. de Luxe. Motorja, egy 80 mm fúratú és 98 mm löketű, 493 kcm-es állószelepes egyhengeres, a vázban előredöntve nyert beépítést. Ez az elrendezés a jobb hűtés mellett még a súlyelosztás kedvezőbb voltát is eredményezi, ami gyors és nehéz gépeknél nagymértékben járul hozzá a minden terepen és tempóban való könnyű vezethetőséghez. Figyelemreméltó és előnyös újítás a henger mögött elhelyezett és fogaskerékkel meghaj-

tott gyújtómágnas. A szelepek egy könnyen eltávolítható fedél alatt foglalnak helyet, miáltal a szelepvezetékeknél kiverődő olaj okozta zsírfoltok a ruhán, teljesen elmaradnak. A könnyen hozzáférhető helyen levő poriasztó, szívócső nélkül egyenesen a hengerhez van csavarozva. Ezen elrendezés egyik előnyét — a télen könnyen meginduló



Az 500 kcm-es two-port BSA motorja a fogaskerék-meghajtású mágnessel.

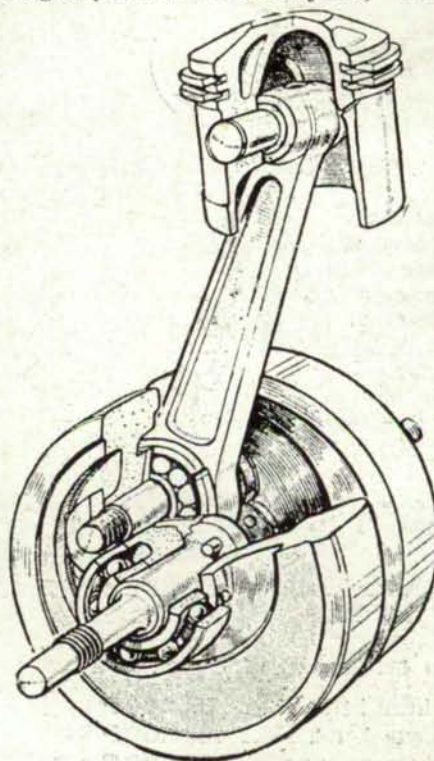
motort — nem mindegyik gyártmány mondhatja magáénak. Kettős görgőkön futó hajtórúd — mint a versenymodelleknél — magasnyomású olajozás, a karterben elhelyezett szivattyúval és tartállyal, külön olajállásmutató, háromsebességes váltómű, nyeregtank, könnyen levehető



A BSA felülvezérlése a tokozott szelepemelőkkal.

ésomagtartó, 18 cm átmérőjű fékek és nagy hangtompító alkotják ezen modell egyéb felszereléseit. A vezető kényelmét szolgálják a 26x3.25, illetőleg kívánatra 27x4 méretű pneumatikok és a jól rugózott, alacsonyan (68.5 cm) elhelyezett Terry-nyereg. Beépített lökhárítók, kormány-szorító, első és hátsó állvány, alkalmas helyzetű fékpedál,

állítható sportkormány tanuskodik a szerkesztő gondosságáról. A BSA-gyár ezen típusa — egyike a legmodernebb állószelepes gépeknek — minden bizonnyal rövid időn belül nagy népszerűségnek fog örvendeni a gyors s. v. gépeket kedvelők között. A Modell S/29, eltekintve nagyobb, 493 kcm-es motorjától részleteiben hasonló a 349 kcm-es Modell L/29-hez. Kétféle kivitelben készül a 500 kcm-es ohv-modell is. Az S/29. Light double-port ohv-motorja a vázban függőlegesen áll. Kivitele általában egyezik az L/29. jelzésű 349 kcm-es ohv-modellével. Pompás super-sportgép a Modell S/29. ohv. two-port, melynek 80 mm fúratú és 98 mm löketű 493 kcm-es motorja a vázban előredöntve foglal helyet. A nagy sebességekre képes gép igen stabil és óriási erőfőléssel rendelkezik. Építésében megtalálható a legmodernebb szerkesztési elvek összessége. Két kipuffogócsöves hengerfej, görgőkön ágyazott szelepnyitóhimbák, állítható visszahúzórugókkal ellátott nyomórudak és himbák, teljesen tokozott, olajgőzben működő szelepmozgató mechanizmus, magasnyomású kartelolajozás, kívánatra zárt



A BSA-motor dugattyúja, hajtórúdja és főtengelye a lendkerekekkel.

(close) versenylváltómű, teljesen tokozott lánc, fogattyús gázsabályozó stb. A nikkelezett és zöld BSA-vonalozással ellátott nyeregtank 10.5 liter üzemanyag befogadására képes. A BSA-művek ezen modellje, mely hasonló kivitelben 1927-ben jelent meg először (mint single-port), időközben egyike lett a legkedveltebb sportmotorkerékpároknak és legutóbbi ausztráliai TT-győzelmével bebizonyította, hogy kategóriájának leggyorsabb gépei közé tartozik. Izléses külsejű, kiforrott konstrukciója, stabilitása és sebessége a nagyigényű, elkényeztetett sportmotoros kedvenc gépévé tette. A fent leírt modell szállítható egyki-puffogócsöves motorral is. Ezen modell adatai teljesen megegyeznek a two-port-éval, csupán tankja a szokásos „BSA-zöld” színezésű.

Az oldalkocsis motorkerékpárok kedvelői szintén bővelkedhetnek a BSA-gyár típusválasztékában. A modell E/29. és E/29. de Luxe 76 mm fúratú és 85 mm löketű kéthengeres 770 kcm-es motorjával, elasztikus és gyors oldalkocsis gép. Különös figyelmet érdemel a Modell E/29. de Luxe, mely nyeregtartályával, sportkormányával és nagyraméretezett fékeivel ideális közepsúlyú sidecar-gépet

alkot. Mint fontos előnyt kell ezen modellnél megemlítenünk a könnyen kiszerezhető és egymás között felcserélhető kerekeket és a kívánatra szállítható, teljesen alumíniumból készült első láncbúrát. A pneumatikok 26x3.25, illetve rendelésre 27x4 méretű óriásballonméretűek.

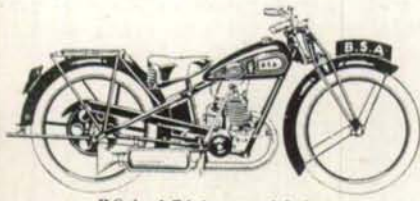
Rendkívüli nagy igénybevételekre, nehéz, esetleg két-személyes oldalkocsi vontatására készülnek a BSA-gyár 80 mm fúratú és 98 mm löketű 986 kcm-es kéthengeres modelljei. A World Tour modell, mely világhírűvét a leírásunk kezdetén említett földkörüli utazással nyerte, tipikus masszív strapagép. Igen nagy talajvilággal rendelkező túlméretezett váz, egymás között cserélhető és könnyen kiszerezhető kerekek, 28x3.5 vagy 27x4 méretű pneumatikok, állítható kormány, kényelmes, gumival borított lábdeszkák, nagyméretű fékek az első és hátsó ke-

réken és a többi BSA-moddal kapcsolatban leírt felszerelési cikk jellemzik ezt a modellt. Mint G/29. de Luxe, kivitele hasonló az előbb leírt 770 kcm-es luxustípuséhoz, a különbség csupán a 986 kcm-es motorban jut kifejezésre.

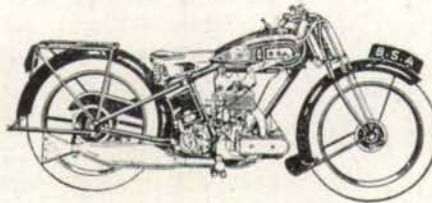
Nagy vonásokban ismertettük a BSA-gépek modelljeit, amelyek, mint látjuk, a legkülönbözőbb kivitelben és nagyságban kaphatók. Külsőre az olcsóbb és drágább modellek között nem egyszer jelentékeny a különbség, de egészen bizonyos, hogy mindenik típus magán hordja a birminghami fegyvergyár mottóját, mely gyártmányaik nevét oly ismertté tette Angliától Ausztráliáig és Japántól Amerikáig és ez a Megbízhatóság.

A különböző modellekhez tartozó BSA-oldalkocsik egy és kétüléses kivitelben, rugózó kerekekkel stb. szállíthatók.

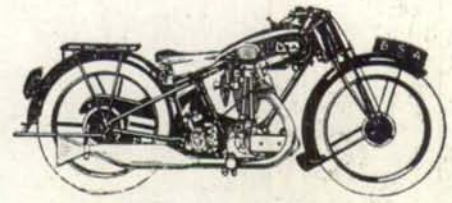
A BSA modellek árai



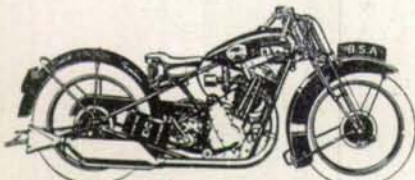
BSA. 1.74 h.p. model A29
Modell A. 29 174 kcm. kétüt.



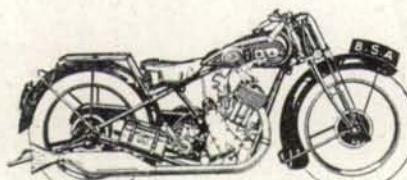
Modell L. 29 349 kcm. SV.



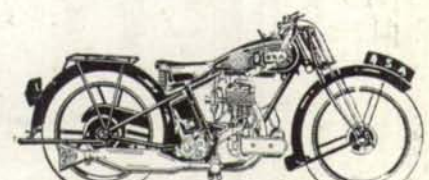
Modell L. 29 349 kcm. OHV.



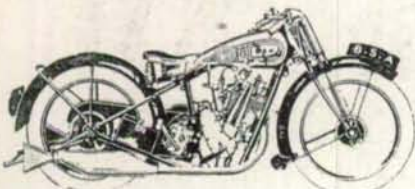
BSA 4-93 h.p. Model S29 O.H.V.
Modell S. 29 493 kcm. OHV.



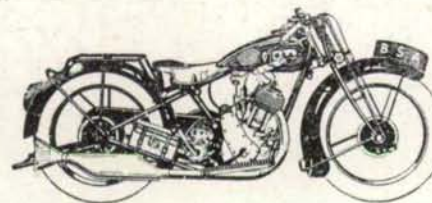
Modell S. 29 de Luxe 493 kcm. SV.



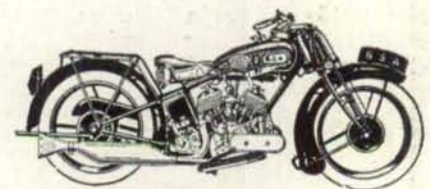
Modell S. 29 493 kcm. SV.



Modell S. 29 493 kcm. OHV. 2-port.

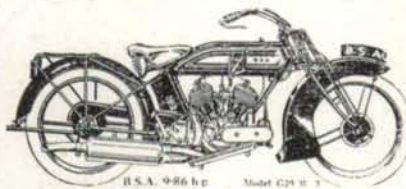


Modell H. 29 557 kcm. SV.



Modell E. 29 770 kcm. SV.

M. A. 29 174 kcm. kétüt. --- **1150.00 P**
M. A. 29 de Luxe kétüt. --- **1250.00 P**
M. B. 29 249 kcm. de Luxe SV. **1500.00 P**
M. L. 29 349 kcm. SV. --- **1830.00 P**
M. L. 29 349 kcm. OHV. --- **2000.00 P**
M. L. 29 349 kcm. OHV. 2-port **2250.00 P**
M. S. 29 493 kcm. SV. --- **1920.00 P**
M. S. 29 493 kcm. SV. de Luxe **2200.00 P**



Modell G. 29 986 kcm. SV. W. T.
M. G. 29 986 kcm. SV. (World-Tour) **2850 P**

M. S. 29 493 kcm. Light OHV. 2-port **2150**
M. S. 29 493 kcm. OHV. --- **2300 P**
M. S. 29 493 kcm. OHV. 2 port --- **2450 P**
M. H. 29 557 kcm. SV. --- **2100 P**
M. H. 29 557 kcm. de Luxe SV. --- **2250 P**
M. E. 29 770 kcm. SV. --- **2400 P**
M. E. 29 770 kcm. SV. de Luxe --- **2650 P**
M. G. 29 986 kcm. SV. de Luxe --- **2750 P**



Raybestos

a megbízható
ték- és kapcsoló-betét

Dénes és Friedmann R.-T.

Budapest, VI., Deseffy-utca 28.
Telefon-szám: Automata 289-86. 144-71.



MODE: 1929

STEYR TYPE XII

**6 hengeres, 2 literes, 5 üléses
személyautó**

Eladási központ:

BUDAPEST, IV., FERENCIEK-TERE 9. SZ.

TELEFON: 896-17

Kirendeltségek és képviseltek:

**Békéscsaba, Kiskunhalas, Nyíregyháza, Győr, Miskolc,
Nagykanizsa, Kaposvár, Pécs, Szombathely, Szeged**

Autó- és motorruházat

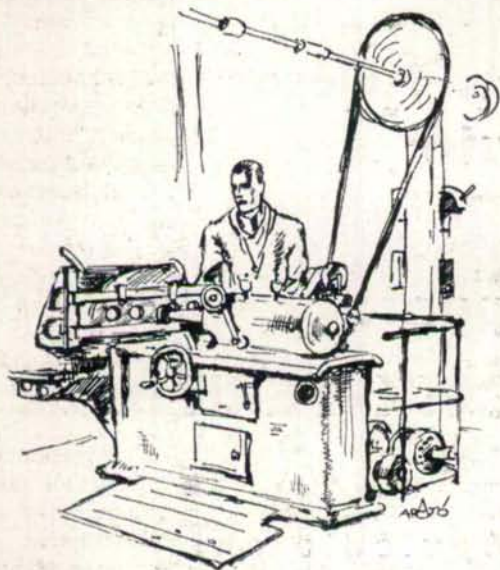


Overall
Bőr kabát
Autóhaube
Kesztyű
Szemüveg

Weszely

Budapest, IV. ker.,
Váci-utca 9. szám

Végeztesse automobiljának
javítási munkáit



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

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 felülmulja 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

Hogy értem le Montekarlóba Bukarestből 75 óra alatt

Részletek Szmick Viktor és társai útjából — Befejező közlemény

Elsőnek futunk be Budapestre. Egyik elérhetetlennek hitt vágyam tehát már sikerült. Végtelenül jólesett látni azt az őszinte örömet, amellyel Budapesten fogadtak minket. Alighogy befutottunk, indult Udvardy százados a Magosix-el és Hartmann a Hupmobil-al. Oly jól éreztük magunkat, hogy kerek egy órát töltöttünk az automobilklubban. Budapestről Wolfner László barátunk jóvoltából 3 napra való minden földi jóval megrakodva pontban 6 órakor indultunk tovább, az előre megállapított tervhez képest 7 perc előnnyel. Berlesco Citroen-je kb 10 perccel előttünk.

26-ik óra. Az út jó, de jeges. Dacára ennek, 55 kilométeres átlagot futunk. Pilisvörösvárnál előzzük a Citroent. 27-ik óra. 45 km. Két sorompónál töltünk el hosszúnak tetsző percekkel, miközben megrongálódott szabad kipuffogónkat vizsgálgatjuk, mert nem zár rendesen. 28-ik óra. Ismét jó tempót megyünk, úgyhogy átlagunk 55 kilométerre emelkedik. Ács és Komárom között egy kocsi tűnik fel előttünk az úton. Nemsokára megismerjük, hogy Rallye versenyző. Mikor előzzük, kitűnik, hogy Udvardyék Magosix-je. 28 óra 45 perckor már Oroszváron vagyunk a vizsgálatnál és 25 perc múlva már Ausztriában. A két határátlépés tehát elég simán és gyorsan ment végbe.

A 30-ik óra 30-ik percében futunk be Bécsbe. A hó-tömeg, melyet Erdélyben toltunk magunk előtt, a kipuffogódobot kissé hátrányomta és stentori hangon bűgő motorral nem tartottam tanácsosnak Bécsen keresztülvonulni. Így tehát a kipuffogócsövet és a dobot egy külvárosi műhelyben helyrehoztuk, majd felkerestük a Bosch-telepet és keresőlámpánk üvegjét, mely valószínűleg egy jégziláinktól törött el, egy újjal cseréltük fel. Mindez a kontrollal együtt majdnem két órát vett igénybe. Közben befutott Udvardy és a Citroen is. A románokat itt láttam utoljára. Udvardyék velünk együtt indulnak Wienből, de a hosszú Linzerstrassén tőlük is végleg elbúcsúzunk. Ragyogóan szép időben folytatjuk utunkat. Már csak Hartmann Hupmobilja és Schaumburg Lippe herceg 8 hengeres Horch-ja van előttünk. Kilométeróránk Bécsben kerek 1200 kilométert mutat, ami 37,5 kilométeres átlagsebességet jelent. A bécsi hosszú tartózkodás miatt tehát el vagyunk kissé maradva a 40 kilométeres átlagtól. Az osztrák autókлуб alaposan megremített. Tudunkra adta, hogy St. Pöltennél a nagy hó-esés folytán nem valószínű az átjutás. Dícséretére legyen mondván azonban az osztrák sógoroknak, mindenütt a legérélyesebben folyt a munka az erősen behavazott országút szabaddátételére. A keskeny úton, a magas hófalak között, a hóba vágott kitérők miatt bizony lassan megy az előrejutás és a 34-ik óra eredménye csupán 34 km.

A 35-ik órában átlagunk 42 kilométerre emelkedik, sőt a 36-ik órában, dacára az Enns-vidék nehéz terepének, elérjük a 46 kilométert és javítunk a helyzetünkön. A 37-ik órában hagyjuk el Wellset, de a híres hosszú egyeneseken a nagy hófúvások miatt csak 45 kilométeres átlagot tudunk elérni. Wells után Ferenc mester ül a kormány mellé és dacára a kritikus viszonyoknak és a kocsinál jóval magasabbra lapátolt hóhegyek között szenzációs 36 kilométeres átlagot ér el. Itt már kezdődött a köd, mely egész éjjel útítársunkká szegődött. Az osztrák-német határátlépés 40 percet vesz igénybe. Itt tudjuk meg, hogy Hartmann másfél órával fekszik előttünk. Alig hagyjuk el a határt, a kipuffogócsővel ismét baj van. A

cső felerősítő pereme lazult meg és a végleges kijavításhoz hegesztésre lett volna szükség. A csövet előbb lehűtöttük a hóban, majd alaposan feldrótóztuk, hogy reggelig, amíg valahol tökéletesen kijavítjuk, kitartson. Félórás munkával sikerült kellőképpen tompítani motorunk stentori hangját és nekivágtunk a sűrű helyenkint áthatolhatatlannal ködnek.

42-ik óra. Ferenc mester szenzációsan vezet. Dacára annak, hogy a köd ráfagyott az ablakra és alig látunk valamit, óraátlagunk 41 kilométer. 45-ik óra. Az út javul. Igen sokhelyütt már ellapátolták a havat, ami 45 kilométerre emelkedett átlagunkon meg is látszik. Münchenben német alaposággal fogadnak. Meleg teát kapunk, majd plombáinkat megvizsgálva megkapjuk a klub által ajánlott útirányt, mely a teljesen behavazott Schwarzwald megkerülésével alaposan megkönnyíti feladatunkat. A városból időmegtakarítás céljából a klub kocsija vezet ki bennünket. Az utak kitűnőek. A ritkuló ködben jól haladunk. A hó már mindenütt el van takarítva. Augsburgnál erős havazásba kerülünk, amiről azonban megállapítjuk, hogy még mindig kellemesebb, mint a sűrű köd. A friss hóban, mintha perzsa szőnyegen futnánk, simán gördül a kis WM. Ulm előtt azonban a hó már kb. 20 cm, ami már erősen fogja a kocsit. A 45., 46., 47-ik órában átlagunk 51—49 km.

Ulm után következett utunk legkellemetlenebb szakasza. A havazást a 8—10 fokos hidegben eső váltotta fel, ami azonban tükörsíma jéggé fagyott az úton. Sokszor teljesen a jó Isten kezében voltunk. Mintha nem is lenne kormány a kocsinak, oly tehetetlenül koresolyáztunk az út egyik végéről a másikra. Stuttgarton keresztül csak a legfurfangosabb módon, lehetőleg a frissen homokolt villamossíneken tartva magunkat tudtunk átvergődni. A három óra összátalaga: 102 kilométer. Közvetlenül Stuttgart után felszereltük hóláncainkat, s ha kormányozni nemi is igen lehetett, legalább haladni tudtunk. Néhány kilométerrel Stuttgart után előztük Schaumburg-Lippe herceg nagy Horch-ját, amely tekintettel arra, hogy a legmodernebb gumihóláncokkal volt felszerelve, — egyáltalában nem tudott előrehaladni. A herceg azután kénytelen volt közönséges hóláncokat beszerezni. Az útszélien jobbra-balra árokbaacsúzott teherkocsik, egy vasúti sorompónál a töltésről lecsúszott nagy teherautó tart szorosan átölelve egy fát. Automobilista szemnek bizony nem valami gyönyörködtető látvány. Az 51-ik órában csak 12 kilométert tettünk meg, de az 52-ik órában már sikerült a láncok segítségével 26-ra, majd a következő órában 30-ra emelni az óraátlagot. Az átlagok ékes bizonyítékát képezik annak a megállapításnak, hogy az ilyfajta négykerékes való koresolyázás nem tartozik a magasabbrendű élvezetek közé.

Karlsruhe után előzzük a 90-es startszámmal ellátott hatalmas Mercedes-kocsit. Frankfurtból indult, de nem érkezett be Montecarlóba. A francia határ előtt kb. 30 kilométerre Lichtenau-nál végre Hartmann is megelőzzük, akit néhány kilométer után elvesztettünk magunk mögött. Az út kezd javulni. A fagy alábbhagy és így átlagunk 49 kilométerre emelkedik. A francia határátlépés félórát vesz igénybe, de Hartmann ezalatt nem érkezik be. A strassburgi kontrollnál legelsőnek áthaladó kocsi a WM. Sajnos, a programhoz képest közel egyórás késésünk van. Egy garázsban 3—4 óra alatt meghegeszt-



A nürnbergi
VICTORIA
 motorkerékpárok
 1929. évi modelljei
 megérkeztek

Páratlan anyag, felülmúlhatatlan konstrukció, precíziós kivitel, utólérhetetlen teljesítmény, kimagasló minőség, hosszú élettartam, mérsékelt árak, legkedvezőbb fizetési feltételek

Vezérképviselet:

UNITAS Automobil
 Ipar és
 Kereskedelmi R.-T. Budapest

Lerakal, javítóműhely és alkatrészraktár:

V., Zápolya-utca 13

Kiállítási terem:

VI., Nagymező-utca 19

jük a kipuffogócsövet és a láncos kerekeket most már végleg nyugalomba helyezzük.

Most aztán rajta! Be kell hozni a késést. Az úton még jókora a hó, de már olvad. Átlagunk a Strassburg—Colmai közötti úton 60 km. Ez volt a verseny alatt lefutott maximális órátlagunk. (57-ik óra.) Az 58-ik órában az átlagunk 58 km. A strassburgi késést tehát két óra alatt behoztuk. A következő óra átlaga az út gyenge minősége folytán csupán 35 km. A 60. és 61-ik órák átlagsebessége 47, illetve 46 km. Bésancon után kellemetlen havaseső esik, de szerencsére hamar kiszaladunk belőle. Átlagunk innen kezdve mindig a 40 kilométer felett marad, csupán a tengerparton esik némileg a 40 alá. Az utak egészen elsőrangúak, de már Lyon előtt ismét kószolót kapunk a ködből és zuhogó esőben futunk be Lyonba. Itt már nagy élet van a kontrollnál. Már több kocsit áthaladt. Itt futnak össze Spanyolország és Olaszország kivételével az összes többi versenyzők. Több, mint egy óra előnyünk van.

A kontrollt vezető idősebb úr azzal fogad, hogy „Eddig ön a győztes és legfeljebb a Stockholmból startolt Graham-Paige lehet veszélyes.” Lyon után elképzelhetetlen ködbe kerülünk a Rhone völgyén végig, sőt egészen virradatig vagyunk kénytelenek a legéberebb vezetéssel küzdeni ezzel a kellemetlen útitárral. A fekete bitumen még csak rontotta a helyzetet, mert a látási viszonyokat nehezítette. Szerencsére egy hosszú vonalon telefonkábel vezetett és ennek sárga csíkjára irányítva keresőlámpánkat, annyira amennyire haladtunk. Most tudtuk csak igazán értékelni, hogy mit jelentenek az automobilistának az út szélén fehérre meszelt fák. Tekintettel a megerőltető vezetésre, többször váltottunk, mint rendesen. Már közel jártunk a 70-ik menetórához. Lyontól 40 km-re lehettünk, amikor befogtuk a 43-as startszámú Graham-Paiget. Megelőztük. Természetesen azonnal nyomunkba szegődött. Ilyen nagy ködben óriási előny, ha egy kocsit meg az ember előtt, mert a vezető nem fárasztja a szemét. Az előtte haladó kocsit számtáblájának vörös fénye pompás útjelző. Arra azonban vigyázni kell, hogy az ember sohase engedje ki a láttávból.

Bosszankodtam, hogy mi a kis WM-mel vezessük ezt a nagy kocsit, amelyik a lyoni kontroll szerint egyetlen komoly ellenfelünk. Megállottunk. Ő is megállt. Nagyon kedvesen érdeklődtek, hogy honnan jövünk, milyen utunk volt stb., de menni nem akartak. Látva, hogy itt egykönnyen nem szabadulunk, elindultunk és kezdtünk tempót diktálni. Segítségemre jött egy-két éles forduló, s a Graham-Paige lemaradt.

Az avignoni kontrollnál 75 perc előnyünk van. Itt előzzük a 17-es startszámú Steyrt. Északkóciából, John O. Groatsból jött, baloldalán végig alaposan megsérülve. Elég komoly nézeteltérése lehetett egy útszéli fával. A Steyr mögém szegődött és vezettünk egészen a tengerpartra. Már majdnem a célnál van az ember, az út festői, de a 75 órás egyfolytában megtett út után komoly feladatnak kell neveznem, végighajtani a francia Riviérán. A milliárdosok üdülőhelyén. Cannes-ban mi is megállunk és mint „időmilliomosok” betérünk egy fodrászhoz, ahol kellőképpen megszépítettük magunkat a montecarlói bevonuláshoz.

Nizzában örült iramban előz minket a Graham-Paige. Nappal már ő is nagy legény volt. Egy perccel előbb fut be, mint mi. Tíz óra 15 perccor benn vagyunk a célban 75 perc előnnyel. Összátlagunk 40.695 km. A beérkezett 24 kocsit közül csupán egy futott be magasabb



átlaggal, de ő viszont délről jött, Gibraltárból. Az egész Európában uralkodó zord időjárás folytán 93 benevezett kocsiból, csak 64 tudott elindulni és a 64-ből csak 24 futott be a megszabott időn belül Montecarlóba. A WM pedig a 24 között volt, mégpedig szerényen az első helyen. A befutásnál a fogadtatás elsőrangú volt. Zene, buffet, zászlódísz, óriási érdeklődés, fotografusok tömege. A másnap reggeli lapok már hozták az eredményt.

Eszerint magán a csillagtúrán abszolúte első a 41. startszámú WM-kocsi, melynek pontszáma 304.085. Második a Graham-Paige lett 303.085 ponttal, míg a harmadik helyre Visser Lanciája került 295.325 egységgel. Miután a regularitás próbán a szerezhető maximális pontok összege csak 8 volt, tehát már az esetben is biztos második a WM, ha egy pontot sem szerzünk. Sajnos, ez így is történt.

Pompás kondícióban és pompás időben indultunk neki a Col de Braus-circuitnek, de egy elágazást későn vettem észre és így mindjárt a próba kezdetén ért bennünket a végzetes baleset. A pályát jelző rendezési tagok, mikor látták, hogy iránytévésztek, kiugrottak és zászlójelekkel akarták tudomásomra hozni, hogy rossz úton járok. Én minden örömmel lefékeztem és be akartam fordulni. Ez volt vesztünk. A kocsi a bitumenútra szórt zúzott kavicsoson megcsúszott és mi nekifaroltunk egy, az utat határoló betonoszlopnak. Az összeütközés oly heves volt, hogy a kocsi hátsó hídja annyira megrongálódott, hogy képtelenek voltunk az út folytatására. Elkéseredésünk leírhatatlan volt, különösen akkor, amikor megtudtuk, hogy legerősebb ellenfelünk, a Graham-Paige a regularitás próbán igen rosszul végzett és 23 versenyző közül az utolsóelőtti helyre került, úgyhogy alig szerzett 5 pontot. Így azután végeredményben első lett dr. Sprenger Van Eijek (Graham-Paige) 308.999 ponttal, második a WM a régi 304.085 pontjával és harmadik Visser Lanciája, akinek sikerült 7.088 pontot szerezni a Col de Braus fordulóiban és így 302.237 pontjával jól feldolgozta magát, de természetesen reánk nézve már nem lehetett veszélyes.

Egyedüli vigasztalásunk az volt, hogy kocsinkat az összes résztvevők, de különösen azok, akikkel útközben találkoztunk és akiket játszi könnyedséggel a faképnél hagyunk, őszintén megcsodálták. A kocsi alapos javításra szorult. Különösen a karosszéria nézett ki siralmasan a karamboltól. Emiatt nem tudtunk résztvenni a kényelmességi versenyen sem, ahol pedig szintén szép helyezést értünk volna el.

Bátran állíthatom, hogy az összes résztvevő kocsik közül egyetlenegy sem volt oly kényelmes férőhely

Az „Automobil-Motorsport” kiállítás

FREUND J.

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

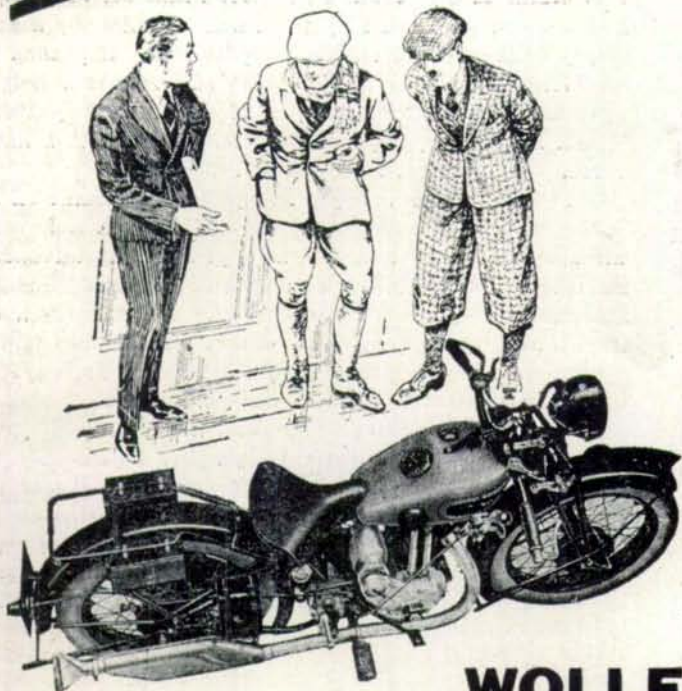
egy-egy utas számára, mint a fekvőhellyel ellátott kis WM-ben. (A hengerűrtartalom nagysága szerint megállapított maximális utasiétszámunk 3 volt!) A vasárnapi felvonulás és díjkiosztáson azonban már ott voltunk, sajnos, csak a második helyen. Mint említettem, a fogadtatás, bankett, felvonulás, díjkiosztás impozáns volt, mesterien megrendezve. Sportszerű rendezés dolgában úgy látszik, mi itthon nagyon el vagyunk kényeztetve s le kell szőgeznem, hogy az meg sem közelítette a magyar versenyeik sportszerű és példás rendezését.

Útunk hazafelé: Végig az egész Cote d'Azur-on Mar-seilles-ig. Innen Avignonon keresztül Lyon a következő állomás. Fontainebleau-t mint régi ismerőst üdvözöltem. Párisban 4 napot töltöttünk, ahol a Panhard-gyárat volt alkalmunk alaposan megtekinteni. Február 5-én d. u. indultunk Párisból, éjjel 11 órakor már Nancy-ban voltunk. Innen kezdve „fiók Rallye”-t rendeztünk, egyfolytában 35 óra alatt érkeztünk Bécsbe. A Bécs—budapesti útvonal külön fejezetet érdemelne. Szakadatlanul jöttünk és a 270 km-es út 10 órát vett igénybe. Az összesen megtett 7000 km alatt itt kerültünk egyetlenegyszer olyan rosszakaratú hófúvásba, ahol sem lapát, sem hólánc nem segített. 6 km-t két jó muraközi lóerővel kellett megtennünk. Éppen jókor érkeztünk haza, mert ha a verseny közben az elmúlt hetekéhez hasonló havazás ér bennünket, akkor csak a gibraltári versenyző ér célhoz.

Szmick Viktor.

Fotópályázat előfizetőink és olvasóink számára

Szerkesztőségünk a mai napon foto-pályázatot ír ki. A pályázat kiírásának célja, hogy megismertessük Magyarországot legszebb vidékeit a turizmus szempontjából. Pályázhat minden előfizetőnk és olvasónk. A pályázat határideje 1929 július 31. A beérkezett képeket egy választott zsűri fogja elbírálni. A legszebbnek talált képek a beérkezett pályázatok mennyisége szerint díjaztatnak. Díjakul automobilisták és motorkerékpárosok által használható tárgyak lesznek kifizetve. Előfeltétel a beküldendő képeknél, hogy azokon magában álló automobil vagy motorkerékpár, egy vagy több látható legyen. Fontos a szép táj. A személyek ilyenkor rendszerint rontják a hatást. Különösen a Balaton, Dunaparti, Mát-ra, Bükk, Mecsek stb. hegyvidéki részletek, szép Alföld-képek, legelésző nyájakkal, ménesekkel, szép várromok, kompátkelések, weekendsátrak (személyekkel is) jönnek tekintetbe. A beküldött lehetőleg 9x12-es és ennél nagyobb kópiáknál pontosan megjelölendő a felvétel helye, ideje, a felvevőgéppé gyártmánya és a felvevő neve és pontos lakcíme. A beérkezett pályázatokat névvel és a kép megjelölésével kéthetenként közölni fogjuk. A képek közlése augusztus 1-ével fog megkezdődni, amikor is elsősorban egy Balaton, egy Mát-ra, egy Bükk, egy Mecsek, egy Dunapart stb. leírás keretében fogjuk ismertetni a díjnyertes felvételeket. Ezúton is felkérjük a fotografálással intenzíven és művészi szempontból foglalkozó olvasóinkat és előfizetőinket, hogy a pályázaton résztvegyenek. Lapunk ma az összes automobil és Touring Clubok asztalán feltalálható és így a szép felvételek látása valószínűleg animálni fogja az idegeneket Magyarországot felkeresésére, ami által nemzeti szempontból is hathatós propagandát fejtünk ki. A felvételeket kérjük szerkesztőségünkbe: Budapest, VI., Rózsa-u. 111. IV. emelet küldeni.



Úgy-e nem hitte volna, hogy ilyen szép
a

ROYAL-ENFIELD

1929. évi modellje?

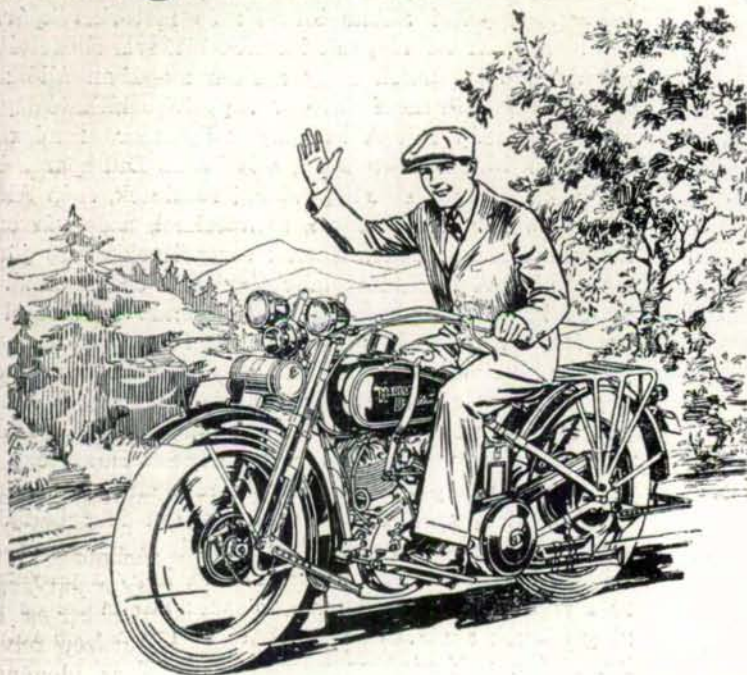
És megint a világhírű
Sturmey-Archer sebességváltóval felszerelve

WOLLEMANN

ÉS TÁRSA BUDAPEST, VI.,
Andrássy-út 67

Telefonszám : Automata 136-09

Megérkezett, amire Ön várt!!!



Legújabb szenzáció az 500 kcm és 750 kcm

Harley-Davidson

Teljesen az eddigi közismert nagyobb modelleknek megfelelő **tökéletes kiviteiben**. Villanyberendezés. 2 reflektor. Bilux-rendszer. Villanykürt. Park- és jelzőlámpa. Ampère-méter. Sebesség- és kilométer-mérő. Ballongumik. **Ára: 2.200 pengő 18 havi részletre**. Szállítható azonnal raktárról.

A. J. S.

1929. évi összes modellek raktáron. Nézze meg a legújabb 1000 kcm túra-modellt. Egymás közt cserélhető kerekek. Levehető hengerfej. **Bosch villanyberendezés**. Konkurrencián feletti árak! Kedvező fizetés!

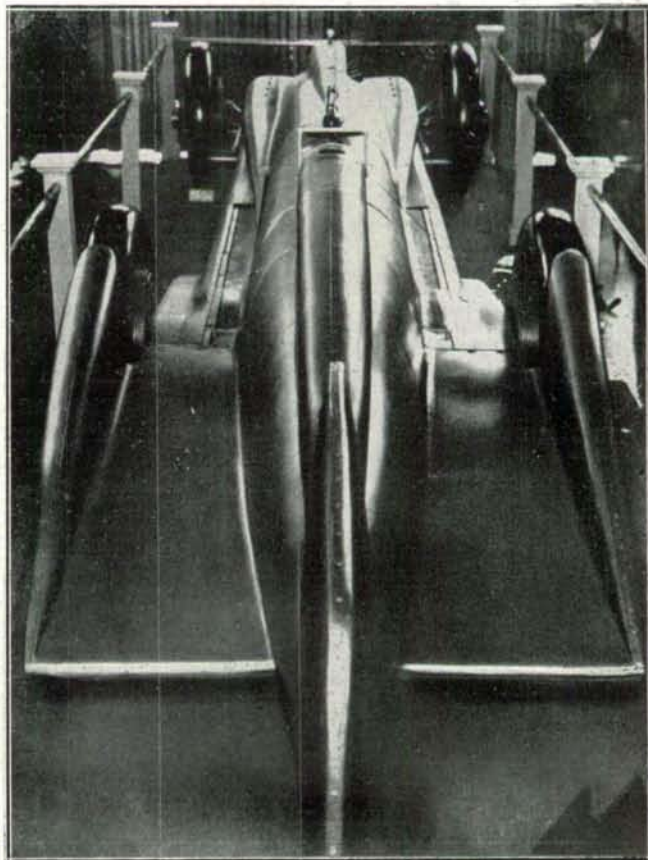
MAJLÁTH Budapest, VI, Gróf Zichy Jenő-u. 17., VI, Hunyadi-tér 12. Telefon

Segrave őrnagy 372.340 km.

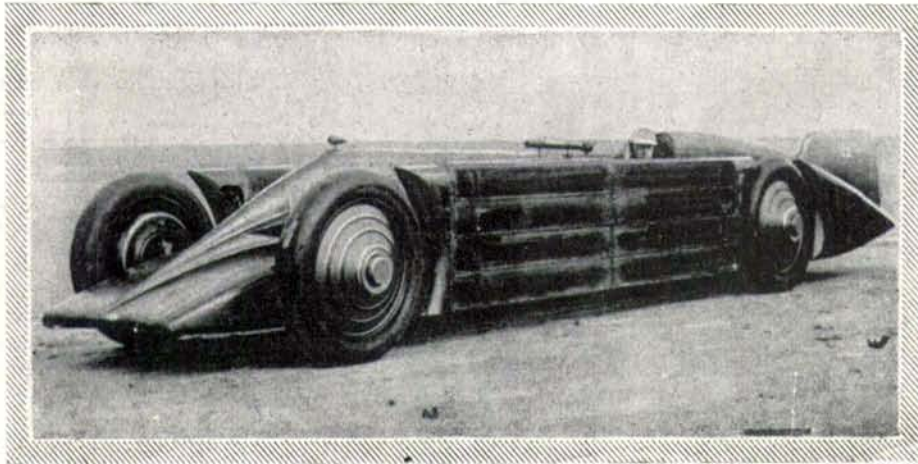


Már mult számunkban megemlékeztünk arról az eseményről, hogy az angolok kitünő vezetője, a többszörös világrekorder, Segrave őrnagy, Floridában, a Daytona Beach előtti homokon visszahódította Anglia, illetve az öreg Európa számára az automobilebességi világrekordot. Tudvalévő, hogy az angolok a múlt évben, amikor Ray Keech a White-féle „Triplex” nevű kolosszussal megdöntötte Malcolm Campbell 333.062 kilométeres rekordját és 334.022 kilométert ért el, összefogtak, nemzeti gyűjtést indítottak, természetesen titokban és megépült a Napier-gyárban a „Golden Arrow”. Ugyanakkor Campbell sem pihent. Átépített gépével azonban nem a floridai homokon, hanem Dél-Afrikában, a Verneuk Pan kiszáradt tömederben akarta kísérleteit végrehajtani. Terve nem sikerült és amíg ő a talajegyenetlenségeket akarta kiküszöbölni, azalatt Segrave alaposan megelőzte. Március 11-én reggel a korai szürkületben, reflektorok fénye mellett folyt le a kísérlet. A pompás előkészítés, a nyugodt, mindenre számító, meggondolt munka meghozta gyümölcsét. A világrekord visszavándorolt Európába. Segrave először 7 kilométeres nekifutással az 1 mérföldet (1609 méter) 15.55/100-ad, visszafele 15.57/100-ad alatt tette meg, ami 15.56/100 mp átlag mellett 372 kilométer 340 méter sebességnek felel meg. Segrave egy másodperc alatt tehát 103 métert futott, ami kolosszális teljesítmény. Segrave gépébe egy 900 lóerős Napier-repülőgépmotor volt beépítve, melynek maximális fordulatszáma 3300 volt percenként. A motor 12 hengeres volt, 139.6×139.6 furat-lökettel. Segrave őrnagy egyike a világ legjobb vezetőinek. Karrierje 1921-ben kezdődik, amikor egy 1500 kcm Talbot-versenykocsival győz a Brookland 200 Miles-ben. — 1923-ban folytatja sikereit és Tours-ban 2 literes Sunbeam-jén győz a Francia Grand Prix-ben. — 1924-ben ugyancsak győz egy világversenyben. Ezúttal a San Sebastian Nagy Díjat viszi el, szintén 2 literes Sunbeam-en. — 1925-ben 1.5 literes Talbot-versenykocsin győz a Miramas Grand Prix-ben, míg 1926-ban ugyancsak Talbot-val a Brookland 200 Miles-ben. A fentiekén kívül már 1926-ban, a southporti homokon világrekordot fut 4 literes Sunbeam-en, 245.149 kilo-

métert érve el. Ezenkívül ő volt az első, aki felfedezte a floridai tengerpartot és hatalmas Sunbeam-jével 1927-ben az első 300 kilométeren felüli eredményt (327.981 km) érte el. Ezt a rekordot döntötte meg először Campbell, majd Ray Keech. Segrave ezzel az eredményével megnyerte a Wakefield-serleget is, ami egyébként évi 1000 font járadékot is hoz életfogytiglan a védőjének. Segrave pompás eredményét, mint régebben is, most is Castrol-olajjal érte el, sőt a gyertyák is az angol KLG-gyár termékei voltak. Így azután erről az eredményről is el lehet mondani, hogy „Angol benzin, angol olaj, angol kocs, angol ember, csak a pálya volt amerikai.” A Segrave-rekordnak egy gyászos utójátéka is volt, sajnos. Az amerikaiak, akik sehogy sem akartak belenyugodni a megváltoztathatatlanba, újra megkísérelték a Triplex-el a rekord megdöntését. A kísérlet balul ütött ki. A Triplex vezetője, Lee Bible, 300 kilométeren felüli sebességben felborult. A gép tönkrement, Lee Bible pedig szörnyet halt. Lee Bible, Thomas és az amerikai Lockhardt után immáron a harmadik halottja a világrekordkísérleteknek. Az amerikai kormány a Bible-eset után tiltó határozatot hozott, amennyiben a Daytona Beach előtti homokon egyelőre minden rekordkísérletet megtiltottak. A rekord azonban Európáé és Anglia büszke lehet nemcsak az „Arany Nyíl” vezetőjére, Segrave-ra, hanem a Napier-motorok konstruktőrjeire is. Hogy Campbell mit tervez, azt egyelőre homály fedi. Annyi bizonyos, hogy a Verneuk Pan-i kísérlet kudarcra végződött, mert még a kísérletig sem tudott eljutni.



A Segrave őrnagy által vezetett „Arany nyíl”, mely a Daytona Beach előtti homokon 372 km-es sebességet futott ki.



A Segrave-féle „Golden Arrow” a daytonai homokon.

Téli túrán négy országon keresztül Type XII. Steyren

Átkelés az Apennineken — Az olasz Touring Club — A Riviérán — A legszebb tavaszról a zordon télbe
3000 kilométer Budapestről Nizzáig és vissza

Irta: lovag Maertens Cézár, a Magyar Touring Club tagja

A múlt év decemberében feleségemmel és Kiss Károly földbirtokos barátommal elhatároztuk, hogy lerándulunk az olasz és a francia Riviérára. Az ideát csakhamar tett követte és december 1-én reggel a kis Type XII. Steyr kocsimmal már bucsút is mondtunk Budapestnek. Utunk három teljes hétig tartott a közbeiktatott pihenőkkel és így december 21-én üdvözöltük újra Óbuda tipikus füstölő gyárkéményeit és az akkor már szintén hóval borított budai hegyeket.

Mielőtt impresszióim részletezésére térnék, közlöm a pontos útvonalat, mely összesen 2900.9 kilométert tett ki. Igyekeztem ezt tenni teljes részletességgel, hogy mások is felhasználhassák. A Budapest—Székesfehérvár—Veszprém—Tapolca—Sümege—Szentgotthárd—Gleisdorf—Grác útvonal, melynek hossza 351.5 km, közismert. Szépségei a Bakony, valamint az osztrák határ utáni hegyes vidék és a Ries-hegységen való átkelés, mely után közvetlenül ereszkedünk le Grácba. Grácból ezúttal nem a szokásos Bruck an d/Muhr—Leoben, Judenburg útvonalat választottam, hanem Jugoszlávián át Maribor (Marburg)—Dravograd (Unter Drauburg) úton jutottam el Klagenfurtba. A teljes útvonal hossza így Grác—Maribor—Dravegrad—Klagenfurt 198.9 km. (Az ausztriai vonal 215.5 km. Nézetünk szerint 16.6 km-es térbeli nyereséget, a kétszeres jugoszláv vámvizsgálat és triptiquekezelés időben túlzottan egalizálja. Így tehát jobb, ha az osztrák vonalakon maradunk. A szerk.)

A további útvonal: Klagenfurt—Villach—Arnoldstein—Tarvis—Pontebba—Chiusaforte—Ospedaletto—Gemona—Udine 149.7 km. Figyelemreméltó a Wörthi-tó, valamint a régi osztrák-olasz határmenti Tarvis—Malborgeth—Pontafel—Pontebba rész, ahol a pompás hegyiterek mellett a háborús front maradványai is láthatók. Ugyancsak szép természeti látvány a Tagliamento kékes vize és hatalmas kavicsos árterei. Udinéből a hatalmas lombardiai síkságon vitt utunk Milánóig. Az útvonal pontosan a következő volt: Udine—Codroipo—Tagliamento-híd—Casarsa—Pordenone—Savio—Conegliano—Susegana—Piave-híd—Treviso—Vicenza—Verona—Desenzano—Brescia—Milánó 327.8 km. Budapest

—Milánó 1028.1 km. Az útvonal legérdekesebb része a Codroipo—Casarsa közötti Tagliamento-híd, valamint a háborús emlékü Piave-híd a Montellóval. Ugyancsak pompás látvány a Garda-tó Desenzánónál. Milánóból Génua felé vezetett le utunk Nizzába. Milánó—Pavia—Casteggio—Voghera—Tortona—Serravalle—Passo de Giovi 472 m—Pontedemico—Génua—Sestri—Savona—Noli—Imperia—San Remo—Ventimiglia—Montecarlo—Nizza 385.7 km. Budapest—Nizza 1413.8 km. Nizzából egy kis kört futottunk be Franciaországban. Nizza—Antibes—Cannes—Grasse—Nizza 87.6 km. (1501.4 km.) Nizzából a tengerparton újból Génua érintésével futottunk Rapallón át Sestri—Levanteig (256.1 km.), majd innen a Passo delle Cento Croci (1053 m.) Borgotaro—Berceto Parma vonalon keltünk át az Apenninek erősen behavazott hágóin. 148.3 km. Megtett távolság: 1905.8 km. További útvonal: Parma—Brescello—Guastalla—S. Benedetto—Mantova—Nogara—Legnano—Este—Monsele—Padova—Mestre 210 km. Össztávolság: 2106.9 km. Kocsinkat Mestrében hagyva, vasúton bejutottunk Vencelécbe. Ezután Mestre—Treviso 20.2 km, majd a már ismert útvonalon Udine—Tarvis—Villach—Klagenfurtba. Klagenfurtból ezúttal Leoben, Bruck an d/Muhr—Mürzzuschlag—Semmering—Sopron—Győr útvonalon tértünk haza Budapestre. Mestre—Klagenfurt 278.0 km. Klagenfurt—Wienerneustadt 262.0 km. Wienerneustadt—Sopron—Budapest 254.0 km. Össztávolság: 2900.9 km. Ez azonban a szorosán vett térképészeti távolság, ami természetesen a városokban ide-oda csatangolásokkal, a kisebb-nagyobb kirándulásokkal, a szokásos úteltevesztésekkel és az ebből eredő kilométertöbblettel együtt jóval meghaladja a 3000 kilométert.

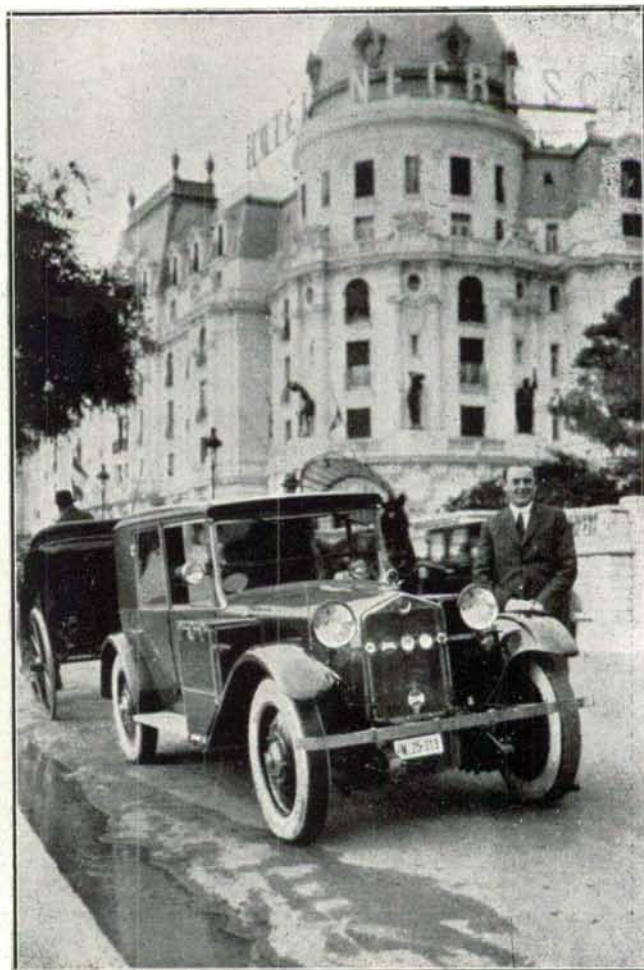
Az éjjelezési állomások: Grác, Udine, Verona, Milánó, Génua, San-Remo, Nizza, Padova, Venezia, Treviso, Klagenfurt és Semmering voltak, ahol mindenütt kitünő ellátásban volt részünk. Utamon főleg Shell-benzint és Olaszországban Readway-olajat használtam. Kocsim kitünő beállításának köszönhetem, hogy az egész úton csupán 8.5 kilogramm olajat és 100 kilométerenként nem egészen 12 liter benzint fogyasztott. Reithof-



Steyr Type XII-őnk Padua egyik terén.



A görögkeleti orosz templom Nizzában.



Steyr Type XII-őnk Nizza egyik főutcáján.

Maertens Cézár felvételei.

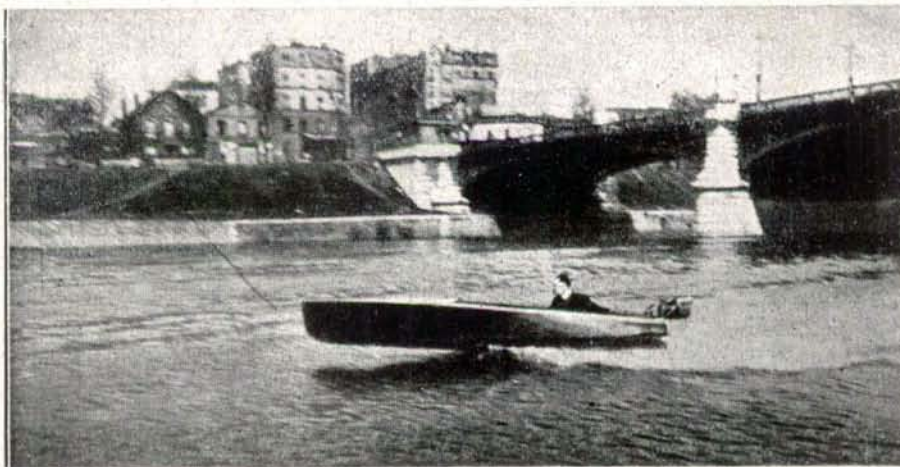
fer-ballonjaim, amivel most az összes Steyreket szerelik, kitűnően beváltak és velük semminemű defektusom nem volt. Általában az egész utat minden néven nevezendő defektus nélkül tettem meg, a magammal vitt szerszámok közül egyetlenegy sem vettem elő, dacára annak, hogy napi etappjaim 120—495 kilométerig a legváltozatosabb terepen vittek keresztül. Tarvisnál méteres hó, az Apennineken havazás, vihar, köd és a tengerparton a hajtókanyarok ezrei, melyek bizony nemcsak a kocsit, de a fokozottabb figyelem folytán a vezetőt is alaposan igénybeveszik. Kocsim által elért maximális sebesség 88 km volt, ami azonban nagyon is elég volt ahhoz, hogy sokszor 60 kilométeres átlagsebességet is tartani tudjak. Legnagyobb teljesítményem a Rapallo—Pádua szakasz volt, amikor is Középolaszországot teljesen át-szelve, beértve az Apennineken való átjutást, 10 óra alatt reggel 7-től délután 5-ig 490 kilométert tettem meg, ami 49 kilométeres óraátlagot jelentett. Ezzel a teljesítménnyel különben egy fogadást is megnyer-tem az Olasz Touring Clubban, ahol úgylátszik a téli időjárást nagyon respektálják és azt állították, hogy a Génua—Padova szakasz megtételéhez egy teljes nap, vagyis 12 óra sem elegendő. Az Olasz Touring Club szervezetét egyébként alaposan áttanulmányoztam és amit e téren tapasztaltam, előzékenység, valamint szervezetség szempontjából, az egyenesen csodálatos. Az Olasz Touring Club tagjainak a száma ma már meghaladja a 1.5 milliót. Mint a Magyar Touring Club tagja, az olaszok nagyon kedvesen fogadtak és biztosították részemre mindazon előnyöket, amelyeket saját tagjaik élveznek. Így minden garázsban, szállodában és benzinállo-

másnál 10% kedvezményben részesültem, amihez hozzávéve az Olaszországban divatos nagy alkuvási lehetőségeket, úgy megállapíthatom, hogy olcsón túráztunk. Minden szállodában, még a legelőkelőbbben is lehet aludni és ha az ember a viszonyokkal teljesen ismerős, úgy olcsóbban élhet, mint odahaza. Egyedül a benzin drága, aminek az a magyarázata, hogy az autódót az állam a benzinfogyasztás után inkasszálja. Túrisztikai szempontból Olaszország tökéletesen meg van szervezve. A legkisebb faluban is megfelelő tiszta, rendes szállodák állanak az utazó rendelkezésére és bár a magyar gyomor nem igen van berendezve a tipikus olasz konyhára, baj nem történhet, mert a mindenki számára élvezhető spagetti és sajt a legkényesebb gyomornak is jóllakási lehetőséget nyújt. (Rómán alul a helyzet már nem ily rózsás, ott a jó szálloda nagyon ritka. Kivéve természetesen a nagy városokat, mint Nápoly, Messina, Palermó stb. A szerk.)

Délfranciaországban a helyzet körülbelül ugyanaz, mint Olaszországban, de a Touring Club-szervezetnek nyomát sem látni, ahol viszont ilyesmit felleltem, ott egyúttal az udvariatlanság és nemtörődömség főfészkére bukkantam. A francia utak kitűnőek, jórészt aszfaltozottak és esőben bizony egy kicsit csúsznak. Az utak Felsőolaszországban kitűnőek voltak. A Milánó—Génua-szakasz, valamint az olasz Riviéra rossz volt. Franciaország túrisztikai szempontból messze mögötte áll Olaszországnak. Mindazonáltal Franciaországban is lehet viszonylag jól és olcsón túrázni, ha az ember érti a módját. A határátlépések semmi nehézségekkel nem jártak. A franciák az egyedüliek, akik mindent szigo-

Megérkeztek a **Peugeot** - Maritime csolnakmotorok

A francia tengerészek és vízisportemberek kedvenc gyártmánya



Outboardmotorok - Siklóestek - Motorcsolnaktaxik

Vezérképviselet: Budapest, V., Józset-tér 11 (Bugatti-képviselet)

rúan átnéznek és holmi tartózkodási illetékek címén alaposan megvágják az idegeneket. Ugy Olasz-, mint Franciaországban nagy az autóforgalom. Az országutakon úgyszólván csak a helyközi forgalomban lehet még lovat látni. Olaszországban a domináló márka a FIAT, míg Franciaországban a Citroen. Nizzában jó néhány francia rendszámú kis Steyr-t láttam, de Olaszországban nem. Északolaszországban azonban igen sok sport Steyr-t és néhány Alpentype-t figyeltem meg.

Téli túráim sikeréhez nagyban hozzájárult természetesen az a körülmény, hogy nagyszerű időjárásban volt részem. Az olasz és francia Riviérán decemberben a legszebb tavaszt értem és láttam az örök flóra és az intenzív virágkultusz mesébeillő színeit. Határozott kontraszt volt visszafelé a magas hóval borított Ausztria, amely a maga nemében azonban csodálatos tájképet nyújt a szemlélőnek.

Ami hiányzott

Írta: Ifj. Fekete Géza.

Ez az!
Megvan!
Végre rájöttünk!

Tudtam, hogy valami hiányzik, valami nincs rendben, csak nem jutott eszembe, hogy mi. Éjjelenként, amikor álmatlanul forgolódtam ágyamban, kétségbeesett fej-törések közepett s gondolkodásban elbágyadt fejemet, gyöngyöző homlokomat a laborba mártottam, tudtam, hogy valaminek meg kell születnie. Egész valóm az ismeretlen „valami” után epedt.

És most megvan! Heuréka!

Ez a valami nem más, mint az „udvariassági rendőr”, akinek szigorúan előírt és napiparancsban kiadott feladata az utcán megjelenve azonnal „szimpátikus légkört” teremteni. Az éca ugyan nem budapesti illetőségű, Newyorkban született, de oly korszakalkotó jelentőségű, hogy csekély változtatásokkal és honi viszonyainkhoz való görbítéssel, hivatva van utcáink komor, gondterhes és szomorú légkörét a vidám mosolyig, általános derűségig, sőt falrengető kacajig áthidalni.

E hézagpótló felfedezés nagy jelentőségétől áthatva, legyen szabad a következő módosításokat az illetékesek b. figyelmébe ajánlanom:

Fővárosunk „udvariassági rendőrsége” egyelőre szintén ötven tagból álljon, mert hiszen, ha Newyorknak ötven, miért ne legyen nekünk is.

Az udvariassági rendőr külső megjelenése, ruházatának kacér csinja legyen, az általa elérendő „közszimpátia” intenzitásának hatásfokához passzívva. Evégből különböztetünk meg:

1. szimpátikus,
2. nagyon szimpátikus (herceg),
3. roppant szimpátikus (cuki)

udvariassági rendőröket.

1. Szimpátikus udvariassági rendőrök 50—60 évig. Ősz haj, jóságos szemek, magyaros bajusz. Ruházatuk diszkrétén szimpátikus, fekete zakó, ugyanolyan pantalló, harmonikás eséssel, eráris sapka, sötétszínű kesztyűvel és csontfoggantyús rezeskarddal. Csörgő rendjelek.

2. Nagyon szimpátikus udvariassági rendőrök 35—50 évig. Érdekesen őszbevegyülő haj, fiatalos szemek, jól ápolt angol bajusz, megfontolt arckifejezés. Ruházatuk angolosan egyszerű, sima vonalakkal. Fekete zakkó, csikos pantalló, elegáns visszaeséssel és magastetejű sapkával, bőrkesztyű, ezüstveretű díszkarddal.

3. Roppant szimpátikus udvariassági rendőrök 24—35 évig. Dandysan hátrafésült haj, villogó szemek, csontszínűre borotvált arc, magabizó arckifejezés. Ruházatuk ultramodern, széles vállakkal, szürkés, barnás vagy drapp zakkó és bő pantalló visszahajtással. Cserebogár sapka, szarvasbőrkesztyű, ujjak között forgatható vékony pangánéttal.

E reprezentatív pályára lépő biztos uraknak, megelőzőleg három tárgyból vizsgát kell tenniük. Még pedig: finom modorból, megnyerő előzékenységből és úri kedélyességből. Ha e három tárgyat — mint jelesen klasszifikáltak — megúszták, bekerülnek a felsőbb osztályba, hol mozdulataik hanyag eleganciáját, lépéseik játsszi rugalmasságát készítik elő a közéleti szereplésre. Tánciskola kötelező.

Tekintettel arra a fontos körülményre, hogy modoruk pallérozottsága, kifejezéseik választékossága és finomsága a barlanglakásokban, fabódékban, túltömött odukban huzamosabb ideig fent nem tartható, a kiválasztottak erre a célra külön létesített állami házban háromszobás, konyhás (fürdőszoba, éléskamra stb.) lakásokat kának, gázzal és villannyal. A fentemlített finom modor ámulására — mint annak szükségszerű függeléke — meg kell, hogy tanulianak zongorázni (vagy hegedülni) és tarokkozni. Kötelező olvasmányaik Dante és Shakespeare, azonkívül elolvashatók Russo, Beranger, Shaw stb.

Íme, ezek azok a javaslatok, melyek az udvariassági rendőrt, mint társadalmi tényezőt jellemeznék.

Hogy a való életben, az utcán és a forgalomban minő kötelességek hárulnak rá, azt — becses engedelmükkel — a következő számban leszek bátor közelbírálás alá bocsátani.



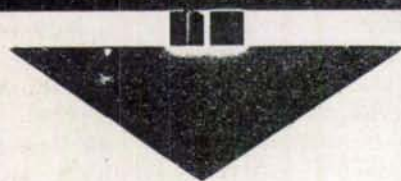
350 kcm. SV. 1375 P
500 kcm. OHV. 1850 P

Vezérképviselőt:

Halmos Testvérek Budapest,
V, Szabadság-tér 18. Tőzsde-Palota. Telefon: 159-93


motorkerékpárok 1929-es új modelljei megérkeztek!

VILÁGCSDA



A

WANDERER

1929. évi -alakban sátoit kettős acélvázú esuklós kardán meghajtással és egytömbbe közöstett vezérművel gyártott 500 kcm sport- és túramotorkerékpár.

MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELET:

TÓTH ÉS FRIEBERTH

BUDAPEST, VI. Ó-UTCA 45. SZÁM

TELEFON: AUT. 249-13



nyerte ismét a

MAUDES-TROPHYT

am t 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) leve 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 vezérképviselete

CSAK AZ AMERIKAI

EXPRESSVONATOKON

ÉS AZ AMERIKAI

CHANDLER

AUTOMOBILOKON VAN

WESTINGHOUSE FÉK.

KÖZPONTI ALVÁZOLAJOZÁS.

TIPUSOK MÁR 10.000 PENGŐTŐL.

Vezérképviselet:

Zirner Ákos

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

350

köbcentiméteres

OHV

CALTHORPE

ÁR A: **1550** PENGŐ

K é p v i s e l i:

BAUER JÓZSEF

Budapest, VII, Elemér-utca 41

Telefon: József 396-40

Az új Méray motorkerékpárok villarúgózása

Írta Nagy Pál Sándor gépészmérnök

A motor mellett talán az első kerékvilla és annak rúgózása mutatja fel a legnagyobb változatosságot a motorkerékpár szerkezetében. A legrövidebb rövid spirális kerékpárrúgóktól egészen a cső- és lemezesrúgókig a rendszerek egész skálája fejlődött ki, melyekről már részletesen értekeztem az *Automobil—Motorsport* II. évfolyamának 12-es számában.

Az alkalmazott villák külön keretrészt képeznek, melyek csuklókkal vannak elmozdulhatón a tulajdonképpeni vázhoz erősítve. A rúgók a villakeret és a főváz között foglalnak helyet. Itt tehát két keret van rugalmas összeköttetésben.

Amerikai gépeken merev, egyetlen csőből készült vezetóvillákat találunk, melyekben a kerék tengelye kis lengő emelővel van ágyazva. Ez műszaki szemmel nézve haladást jelent. A rúgózatlan tömegek lényegesen csökkentve vannak, aminek hatása a jobb vezetésben mutatkozik.

A gyakorlatban található motorkerékpárvilláknak és rúgózási rendszereknek több elvitathatatlan hiányosságuk van. Sok rajtuk a lengőcsukló. A mozgóvilla párhuzamos vezetését biztosító parallelogramma csukló a villa geometriai viszonyaiból kifolyólag sokszorosára növelt nyomaték terhelése alatt vannak. Nem kielégítő vagy elhanyagolt olajozás esetén a fellépő nagy felületi nyomások a csapok rohamos elhasználódását vonhatja maga után. És vajjon ki olajozza a villacsapokat? Ezer gép közül, ha egynek a gazdája törődik ilyen csekélységgel. A rövid kis spirálrúgók lengése szapora, lökése kellemtelenül nagy volt, hepe-hupás talajon a kézfejet hamar túlerőltette és a karokon át az agyra átvitt rázása a vezető idegeit kimerítette. Az egyetlen csőből készült vezetóvilláknak pedig, mivel nem voltak kimerítve, nem volt kellő ellenállásuk az esetleges ütközések okozta hajlítások ellen, kigömbültek, defermálódtak.

Mindezen hiányosságokat van hivatva pótolni az új Méray-gépek villája. A kormányoszlophoz alól és felül szilárdan és nem elmozdulhatón van csavaros csapszegekkel megerősítve az egyenes csövekből készült, rendkívül nagy ellenállású vezetóvilla. Az egyes csöveket összekötő karmantyúk és egyéb kötőelemek nem lágyöntvényből — azaz temperált öntöttvasból — hanem acélmintákba sajtolt acélból készülnek. A sajtolással az acél anyaga tömörödik, szemcséje egészen finommá, selyemszerűvé válik és mindenütt ugyanazt a szemcseeloszlást mutatja. A sajtolással készült darabok mentesek mindenféle öntésből és hibás temperálásból eredő hibáktól, mint hólyagosság, salakfészkek, helyi ridegségek stb. Szilárdságuk pedig 85 kg négyzetmilliméterenként, szemben az előbbi hiányosságoktól legjobb esetben mentes temperöntvényekkel, melyek legfeljebb 25—28

kg/mm²-re számíthatók. Azonos súly mellett tehát lényegesen nagyobb biztonságot nyújtanak.

A préselt acéldarabok gyártásához igen nagy befektetés szükséges. A sajtók, az acélformák, a felhasználandó speciális acélok és azok tudományos melegkezelése, rengeteg pénzbe kerülnek, de az elért könnyű súly, párosulva a rendkívül nagy szilárdsággal és ami fő, többszörös biztonsággal, bőven kárpótol a többletkiadásért.

A cserélhető kerék tengelye a vázhoz fixen kötött vezetóvilla által vontatott lengőemelőbe van ágyazva, melyek párhuzamos vezetését a felül erős híddal összekötött nyomórudak végzik. Ezek egyúttal a lágy és hosszú tekeresrúgók alsó tányérját is hordják. A hordrúgók felső végei a kormányoszlop alsó kiképzésére támaszkodnak, mely egyúttal beállón ágyazott bronzesészek segítségével a nyomórudak vezetését is ellátja. Magát a rúgózást két igen hosszú, tehát rendkívül lágy tekeresrúgó végzi, mely az alatta levő kistömegű kereket biztosan szorítja az úttesthez és rendkívül kellemes, rázásmentes járást biztosít még a rossz magyar utakon is. A hordrúgók lengését két kisebb előfeszített és szabályozható kisebb rúgó csillapítja és határolja. Az összes rúgók a nyomórudra fel vannak fűzve, úgyhogy lehetetlen a rúgók kiugrása, elvesztése, sőt még rúgótörés esetén sem marad a villa alátámasztás nélkül.

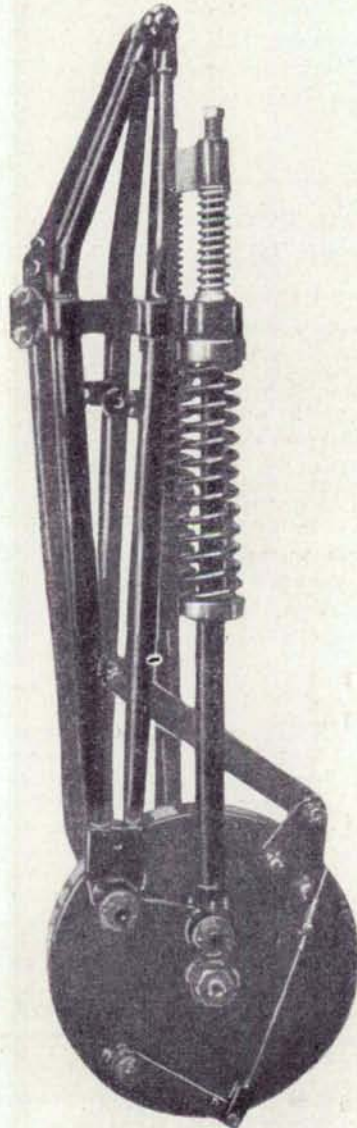
A mellékelt ábrán jól láthatók a háromszögvázu, rendkívül nagy szilárdságú vezetóvilla, az alul elhelyezett, vontatott lengőemelő, a párhuzamosan vezetett nyomórudak a felfűzött hord- és csillapító-rúgókkal.

Az új Méray-villának csupán két lengőcsuklója van, azok is közvetlen, nem pedig emelőkarokon át kinagyított nyomások hatása alatt állanak. Azáltal, hogy a vezetóvilla mintegy maga után húzza a tengelyt, a kormányzás biztonsága, stabilitása biztosítva van.

A ballonabroncsos kerék túlméretezett, állítható, kúpörgős csapágyakon forog. A csapágyak rendes szériagyártmányok, úgyhogy esetleges kicserélésük percek alatt történhetik. A tengely kihúzása és három rögzítőcsavar megoldása után a

villából kiemelhető anélkül, hogy a fékszerkezetet meg kellene bolygatni vagy pláne, leszerelni. Ennek előnye nyilvánvaló. Nem kell hosszadalmas pepecseléssel az időt tölteni, nem veszhetnek el alkatrészek, nem kell a Bowdenhuzalokat a kerék visszaszerelése után ismét beszabályozni, nem vagyunk kitéve annak, hogy sietségünkben kelleően nem biztosított csavaranyákat az úton elveszítjük és a kritikus pillanatban fékünk felmondja a szolgálatot.

A hatalmas 220 mm belsőátmérőjű, sajtoltacélból készült fékdobok elfordulását a vezetóvillához kötött csatló-



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 kormányrögzítő külön felszámitás nélkül.

VEZÉRKÉPVISELET; SZÁNTÓ, BUDAPEST, KÖZRAKTÁR-UTCA 24

rud akadályozza meg olymódon, hogy a fékezés és a rúgás egymástól teljesen függetlenül van.

A Méray új villa tökéletesen megoldja mindazon problémákat, melyeket a többi villaszerkezetek szabadon hagytak. Ami pedig a sajtófacél vázkötőelemek bevezetését illeti, arról csak a legnagyobb dícséret hangján szólhatunk, mert ezzel a magyar ipar messze megelőzte az egész világ motorkerékpárparát, példát adván arra, hogy első kötelesség a legnagyobb biztonságra törekedni, még ha az súlyos anyagi áldozatokba kerül is. Mert könnyen lehet ugyan egy salakfészkes, hibás alkatrészt garanciálsan kicserélni, de egy elpusztult életet nem adhat vissza semmi földi hatalom.

24.643 darab Magyarország gépjárműállománya 1929 február 28-án

A február hónap mérlege 186 darab

A m. kir. Központi Statisztikai Hivatal a közelmúlt napokban bocsátotta ki a „hivatalos” jelentést a február havi növekedésről és ezzel kapcsolatban az ország gépjárműállományáról. Mint az alantiakból látjuk, az abnormalis hideg időjárás az automobil- és motorkerékpárkereskedelemre is bénítólag hatott és az egész havi eladások száma sem haladta meg a 200 darabot. A növekedés megoszlása a következő: Személykocsi 31, bérautó 40, autóbusz 10, teherautó 49, egyéb kocsik 7, motorkerékpár 49 darab. A legnagyobb növekedés, mint látható, a teherautókban és az árban jóval alacsonyabb motorkerékpárban észlelhető. Az alantiakban közöljük a hivatalos statisztika adatait:

	1 9 2 9		1 9 2 9	
	I.		II.	
	Össz.	Buda- pesten	Össz.	Buda- pesten
Személykocsik	10.329	5.439	10.360	5.456
Bérautók	1.256	874	1.296	913
Autóbuszok	529	185	539	195
Teherkocsik	3.633	1.955	3.682	1.984
Egyéb kocsik	610	427	617	434
Gépkocsik összesen	16.357	8.880	16.494	8.982
Motorkerékpárok	8.100	4.489	8.149	4.483
Géperejű járművek össz.	24.457	13.369	24.643	13.465

Hírek

Április 13-án startolnak Bresciában (Északolaszországban) a Coppa Mille Miglia résztvevői. A Coppa Mille Miglia egy 1000 mérföldes (1609 kilométer) sebességi verseny sportkocsik számára, melyet egyfolytában kell lefutni, váltott vezetéssel. A Coppa Mille Miglia az olasz fascista állam típusos nemzeti versenye. A versenyzők a fascista miliciák sorfala között futják le a versenyt, mely mondhatni egy lezárt pályán futott országúti verseny. A versenyt most írják ki harmadmadszor. 1927-ben három OM volt a győztes. Első a Minoia-Morandi (OM) pár lett 21:04:18 alatt, ami 77.238 km szenzációnál magasabb sebességet jelentett. A táv háromnegyedéig gróf Brilli-Peri vezetett Alfa-Romeon, de ott motordefekt miatt kénytelen volt feladni. Második Danielli-Balestrero (OM), harmadik Danielli II.—Rosa (OM) lettek. 1928-ban már csaknem egész Európa megmozdul a versenyre. A Bugatti-gyár több team-et indít, de sikertelenül. Bár a legjobb olaszok, mint Bordino, Nuvolari és Brilli-Peri vezetnek a Bugattikat, akik a táv első felében kolosszális 90 kilométeren felüli átlaggal vezetnek, a fékek nem bírják az iramot és csak nagy késéssel tudnak befutni. A győztes Campari—Ramponi (Alfa-Romeo) pár lett 19:14:05 alatt, ami kolosszális 84.128 km átlagsebességnek felel meg. A második helyre az OM, a harmadik helyre a Lancia futott be. Az idei versenyre az Alfa-Romeo, az OM, a Lancia és a FIAT teljes gárdával neveztek, úgyhogy a verseny sikere már biztosítva van. Az eredményt a jövő számunkban közöljük.

Az olcsó és jó kiskocsi utáni vágyakozás mindazok körében, akik a motorkerékpárt bármilyen okból nem kedvelik, mindeddig csak igen kis mértékben nyert kielégítést. Csak újabban foglalkoznak képviseléseink kis, olcsó kocsik forgalmáhozatalával, amelyek felszerelés és üzemeltetési szempontjából egészen komoly igények kielégítésére alkalmasak. A francia Benova kisautomobil négyhengere, 945 kcm-es vízhűtéses motorjával, igen erősen méretezett alvázával és rugózásával élénken bizonyítja, hogy a modern kisautók konstruktorjai is tudnak mind külső, mind teljesítmény szempontjából kifogástalanul nyújtani. Három előre és egy hátramenettel bíró sebességváltómű, kardánhajtás, differenciál, négykerékfék, műszerekkel beépített szerelékkel jellemző többek között a kis Benova alvázat. A karosszéria készíthető tetszés szerint, csukott vagy nyitott kivitelben, 2, 3 és négyüléses kivitelben. A komplett alváz ára 4100 pengő, rendkívül alacsony s lehetővé teszi mindazoknak, akik nem rendelkeznek nagyobb tőkével, hogy egy kintinó, a magyar utakra is teljesen megfelelő, csinos kiskocsit vásároljanak. Állószelepes motorral 90, függőszeleppel 110 km óránkénti sebesség, 5—6 liter benzin és 0.2 liter olajfogyasztás jellemzik a kiskocsi teljesítményét. A Benova-autó megtekinthető a képviselő — Vajk Zoltán mérnök, Budapest, VI., Hajós-u. 25. — helyiségében.

Legjobb amerikai pneu a

FISK

Próbálja ki! Sohasem fogja megbánni. Tartós!
Olcsó!

Detail árusítás:

NAGY JÓZSEF

Budapest, Andrassy-út 34

Tekintélyes nagyobb
amerikai autógyár

magyarországi
képviselet keres

Ajánlatokat
„Megbízható” jellegre

A MAC által rendezendő „Hősök Emlékversenye” az eddigi túrautaktól teljesen eltérő lesz. Alkalmunk volt beszélgetést folytatni a MAC motorsportosztály roppant agilis és szisztematikusan dolgozó ügyvezető elnökével, Máty Dezsővel, akitől a következő információkat nyertük: A Hősök Emlékversenye egy 24 órás non-stop túraút lesz. Startja délben 12 órakor lesz a MAC Margitszigeti sporttelepén. Helyezve csak az lehet, aki 24 óra alatt minimum 800 kilométert fut be. A helyezés sorrendjét azonban már az dönti el, ki mennyire tudja megközelíteni a 60 kilométeres átlagot. Ezt túllépni nem szabad, még a közbelső, igen sűrűn elhelyezett kontrollállomások között sem. A 60 kilométeres átlagnak 1440 kilométer felel meg. Aki tehát ezt a legjobban megközelíti, az a győztes. Ennyit sikerült megtudnunk, amihez mi csak azt fűzzük, hogy ennek a fele sem tréfa és itt bizony egy komoly, még pedig nagyon komoly versenyről lesz szó. Hatvan kilométeres átlaggal éjjel-nappal igen nehéz és bizony nemsokán lesznek, akik megcsinálják. Ami a távot illeti, az 7 útvonalra lesz beosztva. Az útvonalak Budapestről indulnak és ugyanoda térnek vissza. Irány és cél az országhatár, illetve a végek. A 7 útvonal között tetszésszerűen lehet választani. Aki például elfut Oroszvárig és vissza, az 370 kilométert tett meg, amit addig ismételt, ameddig az időből futja. Ha háromszor elfut oda-vissza, akkor már 1110 kilométerje van. A részletes feltételek most vannak kidolgozás alatt.

Maertens Cézár, aki a Magyar Touring Club tagja, mint lapunkban olvassuk, a tél folyamán egy 3000 kilométeres olaszországi túrát tett meg Steyr Type XII. kocsján. Egy, a Touring Club Italiano pass partout-jával ellátva mindenütt 10 százalék árkedvezményben részesült. Ez a 3 hetes úton körülbelül 1000 lírát, vagyis 333 pengőt tett ki. Mint értesülünk, a Magyar Touring Club most egy viszonyossági szerződéssel dolgozik az olaszokkal, ami ha létrejön, a magyarok olaszországi túrázását nagy mértékben fogja elősegíteni.

Évi 1000 guinea, ami több, mint 1000 angol font járadékot kap a sebességi világrekord tulajdona, aki egyben védője a Sir Charles Wakefield-serlegnek. A díjat Wakefield alapította, aki mint tudvalevő, a világhírű Castrol olajgyár tulajdonosa. Dacára annak, hogy a Castrol nincs kikötve a díj megnyerésére vonatkozólag, mégis az összes 300 kilométeren felüli eredmények elérésénél a Castrol-olaj használatot, mint üzemanyag. A múlt évben Rey Keech kapta az 1000 guinea-t, amit úgy látszik idénre Segrave könnyvelhet el magának.

Megérkeztek az új Hotchkiss-automobilok. A közelmúlt napokban megérkeztek a budapesti képviselőkhöz az új 1929-es 6 hengeres 3 literes francia Hotchkiss-kocsik. A Hotchkisst mint a jelvénye, két keresztbetett ágyúcső is mutatja, a francia ágyúgyárak legnagyobb gyártja. Jellemzője a precíz munka és a kitűnő anyag. Ez ugyan magában az árban is kifejezésre jut, mert hiszen a legolcsóbb Hotchkiss ára 16.500 pengő és vannak típusok, amelyeknek ára 24.000 pengő, azonban itt az árért megfelelő ellenértéket is kap az ember. Hosszú alvász, ennek folytán roppant kényelmes karosszéria biztosítja a kényelmet. Az expanziós fékek pillanatok alatt megállást biztosítanak. Alkalmunk volt a francia detailmunka eme szép példányait megtekinteni és őszintén szólva a legnagyobb csodálattal szólhatunk a pompás kidolgozásról és a kocsis járásáról, valamint arról, a könnyedségről, amellyel a kocsis a Budapest környéki hegyek emelkedéseit vette.

Az Outboard-motorok terjedése Budapesten az 1929 tavasz egyik szenzációja. Eddig csak az Evinrude, Johnson és az Elto volt képviselve Budapesten. A napokban érkeztek meg az első Peugeot-Maritime outboard csónakmotorok. Kinézésre ugyanaz a masszív szép kivitel, mint a többi amerikai konstrukció. A Peugeot-Maritimeket a Bugatti-automobilok képviselője hozza forgalomba. Itt említjük meg, hogy autó- és motorkerékpárversenyzőink közül a nyár folyamán rendezendő első siklócsónakverseny résztvevőinek száma előreláthatóan meg fogja haladni a húszat.

Magyarország fővárosa egy újabb látványossággal szaporodott. Az egész országban előnyösen ismert Automobil és Pneumatik Ipari és Kereskedelmi R.T. Budapest, VI., Jókai-tér 5. alatt, úgy üzlet-, mint raktárhelyiségeit tetemesen kibővítette. Hatalmas és impozáns portálja, a vevők kényelmét szolgáló terjedelmes helyiségei, az 1000 és 1000 autó, motor, kerékpáralkatrészek és felszerelési cikkel dúsan felszerelt áru-raktár nemcsak Magyarország, hanem a világ bármely városában is megállná helyét. 1905. évben a szerénykeretű Vajda Ignác-cég 1920-ban Vajda és Hollán társasággá, végül 1923-ban Automobil és Pneumatik Ipari és Kereskedelmi R.-T.-gá fejlődött. Az Automobil és Pneumatik r.-t. a közszeretetten álló Vajda és Hollán igazgató, továbbá az élen álló Ungár Gyula cégvezető és a nagyszámú jól megválogatott szakavatott tisztviselői kar kiváló és szakavatott működése folytán az automobilizmus fejlődésével lépést tudott tartani. A vállalat vezetői az automobilizmus ütőerén tartva kezüket figyelték a külföldet, hogy nagyszámú vevőkörüknek mindenkor a legjobbat, a legmérsékeltébb áron hozhassa. A Magyarországon tartott automobilkiállításokon az Automobil- és Pneumatik r.-t. mindenkor méltó feltűnést keltett. A fáradságos, kitartó, szakszerű és gondos munka meghozta gyümölcsét és az 1905-ben szerény keretben indult Vajda Ignác egyéni cég nagy részvénytársasággá fejlődött, néhány hét múlva fennállásának 25-ik évébe lép. A vállalat egyik igazgatója, Vajda Ignác úr 1902-ben a Miskolczi József és Tsa cégnél a régi Ausztria és Magyarország legelső pneumatikgyárának volt budapesti képviselője, tehát 27 éve szolgálja az automobilizmust. Az Automobil és Pneumatik r.-t. katalógusai árjegyzékai az egész országban közkézen forognak és mindenkor forrásmunkáját képezték az egész szakmának. Az első vulkanizáló gép (1906-ban) Magyarországra hozatala, az automobilizmus terén sok más rendkívül fontos cikknek terjesztése az Automobil és Pneumatik r.-t. nevéhez fűződik. Az automobilizmus fejlődése Magyarországon is feltartóztatlanul halad előre és így remélhető, hogy az Automobil és Pneumatik r.-t. megszkott előnyös üzleti elveit követve eddigi vezetőségére megtartva, továbbra is hatalmas fejlődésnek néz elébe.

Matchless sport- és versenygépek. A múlt évben úgy látszik a Matchless-gyár is rájött, hogy versenyzés nélkül, bármilyen jók is a gépei, a motorosok körében kellő propagandát kifejteni nem tud. Igen sok fiatal motorkerékpáros van ugyanis, aki gyorsabb sport, vagy versenymodellt szeretne és ha az általa favorizált gyár ezeket a típusokat nem gyártja, úgy máshol keres magának gépet. Ha a Matchless-gyár ezidei új katalógusát figyelemmel átnézzük, úgy azt látjuk, hogy nemcsak az 500, hanem a 350, 250 kcm. kategóriában, a gyár új ohv. és ohc. sport- és versenytípusokat hozott ki, amelyek gyorsaság tekintetében semmivel sem maradnak el a többi angol gyárak produktumaitól. Az új Matchless sport- és versenymodellek sebessége a típustól függően 120—150 kilométer között mozog. Érdekes különben az a tény is, hogy a Matchless-gyár az idei szezonban már nagyon intenzív részt vett a nagy angol megbízhatósági versenyeken, amit követni fog a Brooklandon, valamint a TT-ken való aktivitás is.

A genfi automobilszalónon nagy feltűnést keltett a Scintilla A. G. Solothurn svájci cég kiállítása. Az izlésesen dekorált kiállítási stand magába foglalta a világhírű Scintilla-mágneseket, melyek 1—8 hengeres repülőgép és automobilmotorok számára készülnek és amelyekkel majdnem minden jelentős és világszenzációt keltő repülés teljesítetett. Ezen mágnesek megbízhatósága és konstrukciójuk egyedülálló kivitele — a fixen álló tekerés és kondenzátor, valamint megszakító és a forgó permanens mágnes — biztosítják továbbra is az eddig elfoglalt hegemoniát. Mint újdonságot kizozta a gyár a 380 wattos és autóbuszok, valamint vasútkocsik üzemére szolgáló világító dynamóját. Az új reverzaló indítómotor, mely üzemen közben van bemutatva, a lehető leggyorsabb módon biztosítja a hibánélküli fogkapcsolást anélkül, hogy a lendkerék fogzását elmárná.

Tavaszi üdülés a Margitszigeten!

Szálloda

Szanatórium

Autógarage

Mérsékelt árak



RALEIGH

a legszebb és legtökéletesebb
angol közhasználati
motorkerékpárok



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

Telefon: A. 289-44.

Telefon: A. 289-44.



SCINTILLA
BOSCH
MARELLI
DUCCELLIER
MARCHALL stb.

javitása
és szerelése.

**URNER
ÉS
BERKOVITS**
BUDAPEST V. POZSONYI-ÚT 4/F.
TELEFON 148-84
VEZÉRKÉPVISELETEK:
SCINTILLA·INDEX·FENAG
HAGEN·KIEENZLE

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

Kiegészítés
eredeti alkatrészekkel.



EVINRUDE

1929.

a Duna idej szencziója: Speadtwin 20 HP, Fasttwin 14 HP, Fleettwin 6HP. golyósan és görgösen csapágyazott főtengely, dugattyú hajtókar és áttétel. Sporttwin 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., Kistaludy utca 7 es New-York 1482. Broadway. Képviselői raktárbe mutatás: **Csillaghy és Tarsa** Műszaki és Kereskedelmi Társaság Budapest VIII. ker., Kistaludy-utca 7. szám Telefon: József 441-44.



RADCO 950 pengőtől

Vezérképviselő:

PÁPAI ÉS SZAIKÓ, BUDAPEST, VI., LÁZÁR-UTCA 20
(Opera mögött) Körzetképviselők kerestetnek



A Háromkerékű motorkerékpár és kisautó garage (VI., Jókai-utca 40., a Berli-ni-térnél) most nyitotta meg második helyiségét, mely újabb 200 gép befogadására alkalmas, miután a régi helyiség teljesen megtelt. Nem meglepetés ez a fejlődés, mert ez a garázs a város kellős közepén fekszik és az ottlevő kocsikát a leglekiismeretesebben kezelik. A tisztítás kizárólag petróleummal és benzinnel, permetezővel történik. A benzin, olajkút, valamint a kapcsolatos javítóműhely a motortulajdonosoknak a legnagyobb kényelmet biztosítja. Alább közöljük a garázsirózási árakat, melyeknek olcsósága nem utolsósorban járult hozzá ahhoz, hogy az első garage ilyen hamar megtelt.

Szóló motorkerékpár havi P 15.—
Szóló motorkerékpár mindennapi letisztítással . . . P 22.—
Oldalkocsis motorkerékpár mindennapi letisztítással . P 30.—
Oldalkocsis motorkerékpár tisztítás nélkül P 20.—
Kisautók mindennapi letisztítással P 60.—
Alkalmi letisztítás kisautóknál P 4.—
Alkalmi letisztítás motorkerékpárnál P 2.—
Teljes lezsírozás motorkerékpárnál P 3.—
Motorkerékpár havi karbantartása P 30.—
A havi karbantartásban bennfoglaltatik: állandó zsírozás, láncfűzés, szelepsciszolás, bowdenek cseréje. Egész évi megállapodás esetén egyszeri generáljavítás.

A Steyr-gyár kihozta 1929-es típusát, a Steyr Type XII-t. Az új típus szintén 6 hengeres. Furata: 65 mm. Lökete: 104 mm. A hengerűrtartalom 2070,6 kcm. Az új típus a modern konstrukciók minden előnyével bír. A motor egy blokkban van a sebességváltóval, mely 4 előre és egy hátramenettel van megépítve. A motorban a vezérlés függőszelepes.

A szelepeket egy felülfekvő bütyöktengely működteti, mely zajtalan láncal lesz meghajtva. A hengerfej levehető. A fő-tengely 4 helyen csapágyazott. A hűtés vízpumpa és ventilátor útján megy végbe. A hűtő melegét egy a vezetőlésből kezelhető és az amerikai kocsi-knál igen divatos rácsszerkezet szabályozza. Olajban futó kuplung, nyomásra működő központi zsírzás, kiegyenlítővel bíró négykerékű, önindító, teljes modern világítás jellemzik az új alvázat. A rugózás az annyira bevált lengőtengely útján történik. A motor fékpadon 40 lóerőt teljesít és a kocsi sebessége meghaladja a 100 kilométert, ami azt jelenti, hogy a kitűnő rugózás folyamán képpen a 80 kilométeres átlagsebességek is könnyen tarthatók. Az új Type XX. a bécsi tavaszi vásáron jelent meg először, ahol uralta a helyeztet.

Westinghouse-fék és egyetlen lábnyomással lezsírozható alváz jellemzik a Chandler „Royal 75”, „Big Six” és „Royal Eight” típusokat. A tökéletes fékberendezés a mai sebességek mellett nélkülözhetetlen. A kocsi-karantartás megkönnyítése a sofförnek és úrvezetőnek egyaránt érdeke. Éppen ezért jelent nagyszerű előnyt a központi alvázolajozás, melynél elmarad az egyes — sokszor igen nehezen hozzáférhető — csapok, csuklók stb. lezsírozása. A Chandler-kocsi-knál megtalálhatók ezek a berendezések. Hat, illetve nyolchengeres motorjaik típusai a jól kiegyensúlyozott, rezgésmentes amerikai motoroknak, melyek különösen elaszticitás és élettartam szempontjából nyújtanak kiválót. Ricardo hengerfej, speciális nyomásalatti körfolyós olajozás, Delco-Remy akkumulátoros gyújtás, a hűtővíz hőmérsékletét automatikusan szabályozó thermostat, ballongumik és elől, hátul erős félelliptikus rugók jellemzik a Chandler alvázat. Az összes fémrészek krómoxidot, úgyhogy a nikkelrészek elszíntelenedése stb. ezáltal ki van zárva. Shebler porlasztó, tökéletesen felszerelt, belsővilágítású szerelékfal stb. a Chandler-kocsi-k standard felszereléséhez tartozik. Különösen gazdag a Chandler-gyár karosszériaválasztéka, mely feloleli a legkülönbözőbb nagyságú csukott és nyitott karosszériaformákat. Az amerikaiaktól megszokott ízléses színezés és harmónikus vonalvezetés minden egyes típus megtalálható.

Az angol Triumph-motorkerékpárok kezdenek újból erősen terjedni Magyarországon. A régi motorosok majdnem mind előnyösen ismerik azt a márkát, amely néhány éve a legelterjedtebb angol motorkerékpár volt nálunk. Utóbbi években a magyar képviselő elhanyagolta a terjesztését, de mióta a múlt évben az agilis Bruck-cég (Jókai-u. 21.) vette át a képviselőt, most a régi neves márka valóságos reneszánszát éli. Különösen megnyerték az 1929-es modellek a magyar sportkörök tetszését. A főváros utcáin egész feltűnést keltenek az elegáns konturokkal bíró, kéktankos, cirkulációs olajozású 350 és 500-as modellek, melyeket főleg a régi Triumph-tulajdonosok vásárolnak, becseselve régi gépeiket az új típusra.

Ötvenezer külföldi automobil látogatta meg Ausztriát 1928-ban. Ha csak minden autóra 4 személyt veszünk, akkor ez 200.000 embert jelent, ami bizony szép szám és főleg nagy jövedelmi forrás, mert a 200.000 ember még ha csak átutazó is, szép pénzt hagy Ausztriában. Ausztria azonban minden lehetőséget megtesz az autóturizmus elősegítése érdekében. Utai napról-napra javulnak. Sajnos, minálunk ezzel nincsenek tisztában. Még azt sem tudtuk elérni, hogy a Nyugattal összekötő Budapest—Wien műt kiépüljön. Ezzel is úgy vagyunk, mint a fürdővárossal, ahol nincs fedett uszoda. Az a látszat, mintha Magyarországon titkos kezek működne az országunkat balkáni nivóra süllyesszék és gátat vessenek minden előbbrehaladásnak.

Bugatti a Saharában. Loiseau hadnagy és társai egy 1,5 l-es túrakocsival az Algiri parton levő Oranból kiindulva Gao—Timbuktu—Bamako—Grand Bassam (Elefántcsontpart)—Gao—Adrar—Algir útvonalat 29 nap alatt tették meg. A távolság körülbelül 14.500 kilométer, tehát a Loiseau vezetése alatt álló Bugatti napi 500 kilométert futott meg a Saharában, ami kolosszális teljesítmény és élenken bizonyítja annak a tévhitnek az ellenkezőjét, mintha a Bugatti csak sportra és versenyzésre szolgálna. A Bugatti-gyár éppen úgy gyárt 1,5, 2 és 3 literes túraautomobilokat, mint bármely más gyár, de emellett olyan motorosokat, amelyekből más gyárak legfeljebb évente 3—4 darabot építenek saját céljaikra, azokat nagy szériákban is forgalomba hozzák. Ezzel azután a Bugatti-gyár elérte, hogy sportcélokra ma már csaknem kizárólag Bugattit vásárolnak.

A TTC versenye négy nap múlva, azaz április 14-én kerül lefutásra, egy héttel megelőzve az Automobil-Motorsport nagy 4 napos triálját. A verseny országúti jehegű. Távja Budapest—Debrecen és vissza, ami összesen 423 kilométer sebességnek számít. Az átlag 35—60 km között van limitálva, illetőleg maximálva, 5 százalékos tolerancia mellett. Mindenki annyi jőpontot kap, amilyen átlagot ér el. A verseny tehát egy országúti sebességi verseny, ahol bizony lehet szépet nyújtani. Aki a magyar útviszonyok mellett 7 órára keresztül tudja tartani a 60 kilométert, az legény a talpán. A startnál mindenkinek be kell jelenteni, hogy milyen átlagot akar elérni, amit azután útközben a kontrollállomásokon is tartani kell. Aki nem tartja be, büntetőpontokat kap. Ha ezt a szabályt pontosan ellenőrzik, úgy a verseny igen érdekes lesz. Ugyancsak büntetőponttal sújtja a rendezőség a startnál 15 másodpercen kívül startolókat. Start a ceglédi országút 12 kilométeres jelzőkövénel 14-én vasárnap reggel.

A Kickham Memorial Trial, mely egyike az angol tavaszi szezon legnevezetesebb motorkerékpár megbízhatósági versenyének, 98 indulót gyűjtött a starthoz. A győztes ismét a Sunbeam-vezető N. P. O. Bradley lett, aki most már a harmadik nagy trofeát szerzi meg a Sunbeam-gyárnak, a Colmore Cup és a Southern Trial után. A team-díjat a Norton nyerte, melynek csapatában J. H. Simpson is helyet foglalt. A többi külön díjat: J. Amott (250 Rudge), H. S. Perry (Ariel), H. Camble (490 Radco), T. Webb (James), W. Hall (348 Cotton) és A. J. Clarke (Dunelt) nyerték. 98 induló között 20 nyert aranyérmét.

Itt a tavasz!

A friss energiák,
az életöröm és a
szépség évszaka
s tavaszt jelent
motorjának is,
ha azt

ZENITH

KARBURÁTORRAL

fiatalítja meg!



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

Sportemberek álma

a

RUDGE

MOTORKERÉKPÁR

megbízható, erős gép,
2 órás sebességi világ-
rekord. 4 sebesség,
4 szelep, 4 kerékhék,
cserélhető kerekek

újra az elsők között

A

JAMES

elpusztíthatatlan,
tökéletes szerke-
zetű túragép. Kap-
ható már 1.150 P-től.

Vezérviselet:

Bruck Nándor és Fiai

Budapest Jókai-u. 21

Kívánatra küldünk részletfizetési árjegyzéket

EZ A CORDATIC



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

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

Franklin Aero Six

AUTOMOBILOK-VEZÉRKÉPVISELETE MIDOR

AUTOMOBILGYÁR, BUDAPEST. THÉKENDRE-U.S.

HELYESBÍTÉS. F. évi 5-ös számunkban „Az autókormányzás problémái” című cikkben két értelemzavaró sajtóhiba csúszott be. A 17-es oldal bal hasábjában, alulról számított 5-ik sorában (2. ábra a eset) kimarad. Ugyanezen oldal jobb oldali hasábjának felülről számított első sorában (2. ábra b eset) helyett (2. ábra d és e esete és 6. ábra) olvasandó.

A Soproni Automobil Egyesület évkönyve a napokban hagyta el a sajtót. A kitűnően megszerkesztett és szépen összeállított évkönyv a soproniak első esztendejét öleli fel. A klub 1927 elején alakult. Kezdeményezői: Schreiner Emil dr. ny. kir. konzul és Lénárt Dezső dr. közjegyző voltak. A másfél esztendő a megszervezés nehéz munkájával telt el és ma már ott állanak a soproniak, hogy 1929-re gazdag sportprogrammal jönnek a nyilvánosság elé. 1928-ban is már számtalan propagandautat és kirándulást szerveztek, résztvettek intenzíven az Osztrák Touring Club tagjainak fogadtatásában és tanujelét adták életrevalóságuknak. Kívánjuk az új egyesületnek, hogy továbbra is szünni nem akaró lelkesedéssel és ambícióval vezesse Nyugatmagyarország automobilizmusát és motorkerékpársportját.

Óvás. Értesítjük a n. é. automobilista közönséget, hogy Hardy-tárcsa név alatt egyes kereskedők nem eredeti Hardy-tárcsákat, hanem imitációkat, illetve közönséges gumitárcsákat hoznak forgalomba. A Hardy-tárcsa szabadalmazott eljárás szerint készül és különleges konstrukciója, valamint jobb minőségű anyaga következtében (hosszúszerű egyiptomi gyapotból készül, tökéletesen megfelel rendeltetésének. Ezzel szemben az imitált tárcsák sem élettartamban, sem kiegyensúlyozottság tekintetében a Hardy-tárcsákat meg nem közelítik. Minden eredeti Hardy-tárcsa védjeggyel van ellátva s kérjük, hogy azon tárcsákat, melyeken a Hardy név nincs feltüntetve, mint nem valódit, utasítsák vissza. Dénes és Friedmann r.-t., a Hardy Spicer Co. Ltd. vezérképviselete.

A Szilárd Béla-cég újdonságai. Igen praktikus új szelep-csiszoló készülékre hívja fel figyelmünket fenti cég. A Tip-Top szelep-csiszoló készülékről van szó, amelyek a külföldön a kisebb garageokban ma már szinte nélkülözhetlenné váltak. Mindezek a szelepek csiszolása csak az esetben volt tökéletes, ha a munkát egy igen ügyes munkás végezte, mivel az eddigi szerszámok (csavarfúró, stb.) egyáltalában nem adtak kielégítő eredményeket. Természetesen a csiszolás meglehetősen sok időt vett igénybe, minthogy az a munkás ügyességétől függött. A Tip-Top készülékkel bármely munkás, sőt még egy inas is a legtökéletesebben végezheti el a csiszolást, néhány rövid perc alatt. A Tip-Top működése a legegyszerűbb, a fogantyú mindig egyirányban forgatandó és a kés a csiszolóhoz szükséges ide-odamozgást automatikusan elvégzi. Az ily módon mechanikus úton elvégzett csiszolóeljárás biztosítja azt, hogy a szelep a legtökéletesebben helyére illeszkedjék s amellet a csiszolás rendkívül rövid időt vesz igénybe. A Tip-Top készülék súlya 1½ kg és ez a súly biztosítja azt, hogy megfelelő nyomás létesüljön, anélkül, hogy a munkás kénytelen lenne erőfeszítést kifejteni. A készülék ára mindössze 35 pengő s így olcsósága révén is alkalmas arra, hogy az a használatban mindinkább elterjedjen.

A „Mit tennék, ha nagyon sok pénzem lenne?” Egy motorfanatikus álma, helyszüke miatt, a következő számunkban folytatjuk.

Április 14-én futják a Monaco Grand Prix-t, mely minket magyarokat Esterházy Antal herceg startja folytán érdekel közelebről. A versenyre, melyet tulajdonképpen Montecarlo mellett futnak le egy circuiten, igen sok kiváló európai vezető adta le nevezését. Így ott látjuk a franciák részéről az utóbbi évek nem gyári Bugatti-vezetőit, mint: Lehoux, Bouriat, Bouriano, Etancelin, Gaupillat, Lamy, Dreyfus, valamint a 1.5 literes Benoit Delage-on debutáló de Rovint. A francia Louis Rigo, valamint a mult évben még Bugattin versenyző Zehender Alfa-Romeon indulnak. Biztos induló egy Mercedes-Benz kormányánál Caracciola, valamint az olasz Sandri és Pietro Ghersi, akik valószínűleg szintén Alfa-Romeon startolnak. Esterházy hercegnek tehát nem lesz könnyű dolga, mert a fentiek java része már évek óta vesz részt hasonló versenyeken. Éppen ezért optimizmusunk ezúttal nem túlnagy és megelégszünk, ha a herceg egy jó helyezést ér el.

Francisquet, a legjobb francia motorkerékpárversenyzők egyike, 500 kcm. ohv. Sunbeam-en megjavította az 1800 méter hosszú Franciaországban nagyjelentőségű Argentineuil hegyverseny pályarekordját. Francisquet a távot 1:11.54 alatt tette meg, ami 90.678 km sebességnek felel meg. Ugyanitt a kocsi kategóriák legjobb idejét Doré (La Licorne) futotta 1:18.85-el.

Karl Schmidt neckarsulmi cég dugattyúgyártmányai kerülnek most Magyarországon forgalomba. A dugattyúkat Balogh Arthur okl. gépészmérnök, Budapest, V., Lipót-körút 27., telefon Automata 295—39. képviseli, amely cég vevőköreinek kielégítése céljából az elektrondugattyúk mellett a K. S. gyártmányú alumíniumdugattyúkat hozza forgalomba. A K. S. dugattyúk kétféle minőségben, még pedig a közismert alumíniumdugattyúk minőségében, továbbá magasfokú, körülbelül 35% silícium ötvöztetésével alusildugattyú néven kerülnek forgalomba. A dugattyúk nyersanyaggyártásának szenzációja az alusilanyag, amelyet mindennemű réselés nélkül közel az öntöttvasnak megfelelő hézaggal lehet a hengerbe beilleszteni. Az anyag keménysége felülmúlja az öntöttvasét, úgy hogy mindennemű erőszakos megoldás mellőzésével oly dugattyúanyag áll rendelkezésünkre, amely minden tekintetben hivatott az öntöttvasanyagot kiküszöbölni. Azáltal, hogy silíciumot adagolunk az anyaghoz, az ötvözet fajsúlya még könnyebb a közönséges alumíniuménál és lényegesen kedvezőbb azon alumíniumötvözeteknél, amelyeknél az alumínium kellemetlen és a megmunkálásnál jelentkező kenődését, a nehéz fajsúlyú cink és réz ötvöztetésével próbáljuk kiküszöbölni. Fentnevezett cég, aki egyébként dugattyúk terén a piacon legrégebbi specialista, vevőit abba a kellemes helyzetbe hozta, hogy közölheti velük mindazon megmunkálási eljárásokat és tapasztalatokat, amit ilyen speciális dugattyúanyag megmunkálásánál feltétlenül tudni szükséges és ily módon elkerülhető azután a sok próbálgatás, amely sok anyagi áldozattal és idővesztéssel jár.

A Zamecsnik és Légrády-cég, mely tudvalevőleg a svájci világmárka, a „Motosacoche” budapesti vezérképviseelője és a fenti gépeken kívül még az angol Coventry-Eagle, valamint az amerikai Cleveland-motorkerékpárokat hozza forgalomba. Jókai-utca 8. szám alatti bemutatóhelyiségeit a modern követelményeknek megfelelően átalakította. Itt említjük meg, hogy a vezérképviselet két tagja a napokban tért vissza Genéből, ahol a Motosacoche-gyárnál folytattak igen fontos tárgyalásokat.

Franklin Aero Six

AUTOMOBILOK-VEZÉRKÉPVISELETE MIDOR

AUTOMOBILGYÁR, BUDAPEST. THÉKENDRE-U.S.

MIÉRT

szalad
200.000

DKW

motorkerékpár a világ minden táján?

Mert

100%-ban
megbízható

DKW

a világ legnagyobb motorkerékpárgyára

Vezérképviselet:

„ORBIS“

Műszaki Részvénytársaság

Budapest, V., Kossuth Lajos tér 4 (Akadémia-u. sarok)

Telefon: Aut. 272-09 és 136-52

Fiókok: Szeged, Győr, Miskolc, Debrecen, Pécs

Az 1928. évi

Európa-bajnokságok

háromszoros győztese

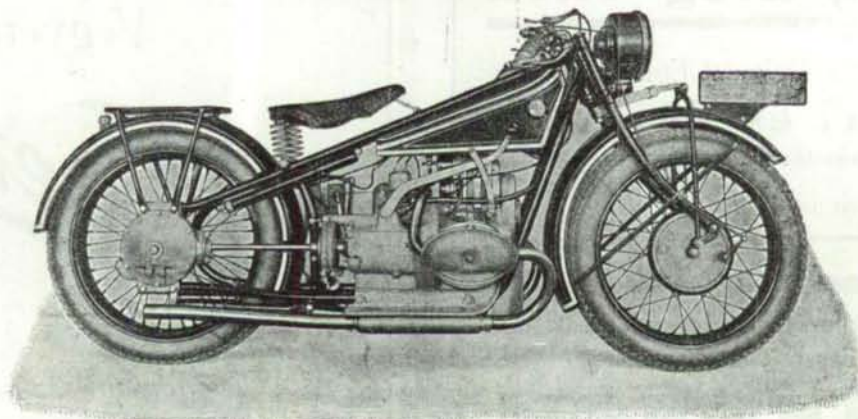


MOTOSACOCHE, ACACIAS, GENEVE
magyarországi vezérképviselete:

ZAMECSNIK ÉS LÉGRÁDY

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

500 és 750 köbcentiméteres **BMW** SV és OHV típusú
motorkerékpárok



Gyors, megbízható, a hazai utak vezető motorkerékpárja.
Kardántengelymeghajtás. Blokkmotor. Minden mozgó rész
töközva. Minden részében precíziós munka.

BAYERISCHE MOTOREN-WERKE

magyarországi vezérképviselete

MAGAZINER ÉS STRAUZS Budapest, V. ker., Balaton-utca 10. szám

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.

Amatőrök egyetlen magyar szaklapja a

FOTOMŰVÉSZETI

HIREK

MEGJELENIK HAVONTA EGYSZER.

ELŐFIZETÉSI ÁRA EGÉSZ ÉVRE 10 P,
EGYES SZÁM ÁRA 1 PENGŐ, M.A.O.SZ.
TAGJAI KEDVEZMÉNYES ÁRON,
4 PENGŐÉRT KAPJÁK A LAPOT.

ELŐFIZETÉSEKET ELFOGAD A KIADÓ-
HIVATAL BUDAPEST, V., DOROTTYA-U. 1

Mutatványszámot 1.10 P beküldése ellenében.

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

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

Ha gyors sportgépet
és megbízható túramotort akar

Vegyen

Velocette

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

LANTAI BUDAPEST

V. ker., Szabadság-tér 7. sz.

Telefon. Lipót 991-04.

Már a múlt számainkban megemlítettük, hogy a Friedmann Garage-ból vasár- és ünnepnaponként Service-kocsival kísért motorkerékpárkirándulások lesznek. Az első kirándulás husvét vasárnapján ment végbe, amelyen 21 szőlő és oldalkocsis motocykli vett részt. A Service-autót a garage javítóműhelyének vezetője, Berecz László gépészmérnök vezette. Érdekes megemlíteni, hogy a Budapest—Balassagyarmat és vissza útvonalon a Service-kocsi 11 esetben nyújtott segítséget és tekintettel a társaságban résztvevő 5—6 egészen kezdő motorkerékpárosra, több motorkerékpárt a túra végén hazahúzni volt kénytelen. Figyelmébe ajánljuk kezdő motorosainknak ezeket a túsákat, amelyeken mindenki csak tanulhat. Maga az a tudat, hogy a vezető, bármennyire kezdő is, biztosítva van minden baj ellen, megfelelő jó érzéssel tölti el a résztvevőket.

Vecsey Jenő okl. gépészmérnök cég (VIII., Kisstáció-utca 11.) vette át a Francis-Barnett motorkerékpárok képviselőletét. A gyár nagy körültekintését mutatja, hogy képviselőletét a legjobb kezébe adta, mert agilisabb, szolidabb képviselőt keveset találhatott volna. De megkönnyíti a képviselőlet munkáját a Francis-Barnett-gépek elsőrendű szerkesztése, a forrasztásmentes váz kitűnő kombinálása, tetszetős külseje és jó teljesítménye. Mint halljuk, a Francis-Barnett-gépek 4 kategóriában kerülnek a piacra és pedig 175 km. sport, 175 km. supersport, 200 km. úti- és 250 km. túragépek. Ezek mind a leghíresebb kétütemű Villiers-motorokkal, saját világítással vannak felszerelve. Egyébként is valamennyi kategória komplett kiállítású. A kisemberek kedvelt gépjéti reméljük bennük és rövidesen nagy elterjedtséget jósolunk nekik.

Mindenütt kísérleteznek az aszfaltnak csúszásmentessé való tételére. Berlinben az aszfaltot meleg állapotban való feldörzsölésével próbálnak a bajon segíteni, míg Madridban kis 3 cm átmérőjű homorulatokat préselnek a puha aszfaltba. Budapesten ezirányban még semmi jelentősebb tény nem történt, pedig bizony esős időben a mi aszfaltunk is kegyetlenül csúszik, különösen ott, ahol nagy az autóforgalom és a pneuk már tükörsimává alakították az amúgy is síma aszfaltot.

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: Kirchner 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 útgazolvány 20 pengő. A Magyar Touring Club csak tagjainak ad ki triptiquet.

Motorkerékpárhírek

Freddie Neill és a nálunk már két ízben járt Herbert W. Collier, az angol Matchless-gyár igazgatójának fia, májusban biztos indulók a Magyar Tourist Trophy. Az angolok Budapest után Wienbe utaznak, ahol az Osztrák TT-én résztvesznek. — Kis M. Antal cég, a Montgomery angol motorkerékpárok vezérképviselete, ezúton értesíti a magyar motorkerékpárosokat, hogy birtokában van egy Two-port speciál-motornal szerelt 344 km-es Montgomery-JAP-versenygép. A gyártól speciálisan versenyző részére küldött gépet a képviselő önköltségi áron bocsátja rendelkezésére. Cím: Kiss M. Antal, Budapest, VI., Vörösmarty-utca 45. — Joseph Saroléa, a híres belga motorkerékpárgyár alapítója, 68 éves korában meghalt. Halála nagy veszteség a belga motorkerékpáriparrá. — Meggyessy, Sabrnák és Deli Lajos fogják alkotni ez évben a Velocette vas team-et. Mindhármán kiforrott stílusú, biztos és jó menők. — Az első 175 km-es ohv. JAP-motor Magyarországon az Automobil-Motorsport versenyén indul. A kis JAP egy OK-Suprême-vázba lesz építve és Hild Károly fogja vezetni. — A magyar esendőséget állítólag még ez év folyamán motorosítani fogják. Erre a célra a belügyminiszter 30.000 pengőt vett fel a költségvetésbe. Ebből 10—15 kitűnő szülő- és oldalkocsis motorkerékpárt vehet az állam. — Öt helyen van csapágyazva a 4 hengeres Henderson-motocikli főtengelye. Újítás ezenkívül a háromszögvas, valamint a tankon elhelyezett sebességmérő, óra és egyéb mérőeszköz. Úgy látszik az amerikaiak a motorkerékpáripárban az öreg Európától tanulnak. — Julius Stern, egy amerikai Indian-versenyző, 2,4 mérföldre mérkőzött egy repülőgéppel (3,8 kilométer). Végeredményben a repülőgép győzött, de az Indiannak a célegyenesben 205.952 kilométer sebességet mértek. A verseny a híres Curtiss-repülőtéren volt. A De Havilland-gépet egy angol kapitány, Courtney, vezette. Az Indian a 4 hengeres típusokból való gép volt. — A múlt évben sikeresen szerepelt Komlóssy Béla megkapta a Saroléa-gyártól új versenygépét. Itt említjük meg, hogy Zhoray Ferenc egy 250 km. kompresszoros DKW-vel indul a szezon versenyein. Paul József, aki a múlt évben nem versenyzett, ez idén oldalkocsis Norton- és Super-X-gépeken óhajt résztvenni a versenyeken. — A Magyar Tourist Trophyra, melynek terminusa ez idén jóval megelőzi az Angol TT-t, a már említett két Matchless-vezetőn kívül az angol OK-versenyző Ashby és a kitűnő Velocette-menő Hicks fog lejönni Budapestre. Remény van ezenkívül a német BMW és DKW gyári menők részvételére is. — A német BMW-gyár ismét nevezett a Targa Florio-ra. A versenyt április 7-én futották le a Madonie Circuiten. Eredmények a következő számunkban. — A Bordeaux—Nizza között rendezett nagy motorkerékpármegbízhatósági versenyen a 175 km. kategóriában Hommaire és Sourdout ((Monet-Goyon), a 250-ben Garrot és Quenet (Terrot-Jap), a 350-ben Perrotin és Durand (Terrot-Jap), míg az 500 km-es gépek csoportjában Naas és Bernard (Gnome & Rhone) győztek. — Az angolok elhatározták, hogy az Ulster Grand

Könnyű választása

van ma az autótulajdonosnak, ha kocsijára új, megbízható abroncsokat óhajt szerelni. Közismert tény, hogy a CONTINENTAL mint vezető márka, az állandó tökéletesedés folytán az elsőséget mindenkor megtartja. Különlegesen nehéz feltételek mellett tervszerűen végzett kísérletek eredménye a CONTINENTAL abroncs, amely a változó útviszonyokhoz alkalmazkodik. Mindezeket összevéve az autótulajdonos választása olyan könnyű, mint azelőtt soha.



Magyarországi vezérképviselet:
Continental Pneumatik B T. VIII. Rákóczi-út 19

Telefon: József 349—17



<p>Megérkezett Belső lendkerék. Vezértengely. Közvetlen mágnes meghajtás. 26×3.25 gumik. 100 km sebesség.</p>	<p>Rex-Acme</p> <p>Vezérképviselő: Martinek István IX., Közraktár-utca 24.</p>	<p>350-SV. Tipusa. Nyereg tank. Burman sebességváltó. Webb villa és fékek.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------

Prix-ben behozzák a tömegstartot. Az angol TT-ben is be akarták hozni, de mégis jobbnak látták elállani a tervtől. — **Hat angol vezető**, Anderson, Talbot, Marsden, Price, Mc Leslie és Hay egy 350 kem-es Dunelt-motorkerékpáron a Monthléry-autodromban pályáznak a Maudes Trophyra. A Dunelt-vezetők a motor leállításánál a földteke kerületének megfelelő távot akarnak megfutni. A váltás nappal két és fél, éjjel kétóránként történik. E sorok írásakor a Dunelt-vezetők már a tervezett távolságnak a felét befutották. Az átlagsebesség körülbelül 70 km. A Dunelt Shell-olajjal, Shell-benzinnel, Lodge-gyertyákkal, BTH-mágnessel és Coventry-lánccokkal futja köreit Monthléryben. — **Birmingham környékén** egy kisebb jelentőségű megbízhatósági verseny, a Cope Cup Trial zajlott le a minap. A győztes F. E. Tacker (248 ohv. Ariel) lett, míg a team-díjat a Sunbeam nyerte. — A Colmore Cup-el egyenrangú megbízhatósági verseny, a Victory Cup, március 24-én zajlott le. A versenyen 168 startoló volt. — **A Bemrose Trophy-t**, mely szintén egy jelentős angol motorkerékpár megbízhatósági verseny, G. B. Goodman és D. K. Mansell (Norton) nyerték. Ugyanitt a team-díjat a Triumph-gyár vitte haza. A többi külön díjat a James, Raleigh, Ariel és az AJS nyerték. — **Az angolok** nagyon érzik egy modern autodrom hiányát. Újabban csaknem minden fontosabb angol rekordkísérlet a Monthléry-autodromban zajlik le. Mint hírlük, az angolok tervbe vették az „English Supremacy” megvédése céljából egy új autodrom építését. — **A párisi őszi motorkerékpárkiállítás** terminusa október 23. és november 3-ika között lesz. Ezt követni fogja Londonban a híres Olympia Show. — Egy litván doktor, Julius de Vilnits, kis 250 kem-es Veloettjével világkörüli túrára indul. A világbíró doktor Magyarországot is érinteni fogja. — **25.000 mérföldet** (40.225 kilométer) futnak a Monthléryben startolt Dunelt-versenyzők. A gép egy 348 ohv. egyhengeres típus. A gépen Miller-világítás szolgáltatja a fényt az éjjeli körözésnél. — **A Stock Machine Trial**, ami pedig a legjelentősebb angol hatnapos verseny, valószínűleg elmarad az idén. A gyárak azzal indokolják távolmaradásukat, hogy a Colmore Cup és a Victory Cup, valamint a többi megbízhatósági triál nagyon igénybevette őket. Eddig, valószínűen közös határral, nem adtak le nevezést. A dolog kissé gyanús. Ez a verseny ugyanis a legrealisabban mutatja, melyik gyár gyártja a legjobb széria-gépeket, mert a bizottság a gyári stockból választja ki a benevezett gépeket. Itt tehát mindennemű különleges típus ki van zárva. — **E. Magner**, aki 976 kem-es Royal-Enfield-Jap sidecarjával az Edsviken-tavon megjavította az oldalkocsis világrekordot, Mobiloil-olajat használt. Ugyanazok Mobiloil-al futott Ivan Skeptedt 350 kem-es FN-je is 180 kilométeren felüli eredményénél. — **A Budapesti Sport Egylet** április hó 7-ikére tervezett Hármashatárhegyi versenyét, az útvonal átépítése, valamint a hosszúra nyúlt tél és ennek folytán előállott mostoha tréninglehetőségekre való tekintettel, június 2-ikára halasztotta. — **Az őszi folyamán**, mint hírlük, az amerikai motorkerékpár-gyárak Európába küldik 2-2 reprezentánst, akik a magukkal hozott speciálgépekkel a Monthléry-autodromban megkísérlik az európai világrekordok megjavítását. Egyelőre Inlian-, Harley-Davidson- és Super-X-versenyzőkről van szó. Kíváncsian nézünk a kísérletek elé. — **Balázs László**, a Tou-

rist Trophyra egészen új 500 kem-es Sunbeam-speciálgépet kap. Az új modellt már feladták az angolok és megérkezése a közeli napok kérdése. Itt említjük meg, hogy dr. Feledy Pál ugyancsak Sunbeam-en akar ez idén versenyezni. — **A TTC** április 14-én lezajló Budapest—Debrecen és vissza versenyének átlagsebességét a KMAC 50 kilométerre leszállította. Az 50 kilométeres átlag elérése is kitűnő vezetést és jó gépet igényel. Nem felejtendő el, hogy az 50 kilométeres átlag több mint nyolc órán át tartandó. — **A KMAC** német, angol és francia nyelven megírt meghívókban értesítette az európai számottevő gyárakat a Magyar Tourist Trophyról. Remélhetőleg a leveleknek meglesz a hatása és az idei magyar TT-én igen sok kitűnő külföldi versenyző menésében gyönyörködhetünk. — **Hír szerint** a belga FN-gyár arról értesítette a budapesti képviselőt, hogy 2-3 legjobb versenyzőjét, valószínűleg az olasz származású Sbaiz-t és a Levinfosse-t, leküldi a legjelentősebb magyar versenyre. Az itteni képviselőt már közölte is a gyárral, hogy a legjelentősebb verseny a május 5-én lezajló Tourist Trophy. — **A Motosacoche-gyár** az 1200 kilométeres Bordeaux—Nizza-versenyen Oilter-Charriére és Sartorio révén a 350 kem-kategóriában három aranyérmét nyert. — **A Tiszántúli Automobil Club** (TTAC) debreceni osztálya az ottani DVSC-sporttelepen országos motorkerékpár-pályaversenyt rendezett. A verseny részletes eredményét lapunk legközelebbi számában közöljük. — **A lyoni Koehler-escoffier** motorkerékpár-gyára egyesült a maconi Monet-Goyon-gyárral. A két gyár ezután különösen fogja forszírozni a versenyeken való részvételt.

Rövid hírek

Peter de Paolo, aki 1925-ben az Indianapolis Grand Prix-ben győzött és az USA bajnoka is lett, teljesen visszavonul a versenyzéstől. De Paolo-nak a daytonai rekordkísérletek vették el a kedvét a versenyzéstől, ahol a White „Triplex”-el egyízben majdnem ráfizetett. — Sokat beszélnek arról, hogy az amerikai General Motors megszerezte volna az olasz FIAT-gyár részvénytöbbségét. A FIAT-művek elnöke ezzel szemben kijelentette, hogy a gyár részvényeinek többsége igen biztos olasz kezekben van és marad is. — **A Ford Motor Co.** Berlinben gyárat épít, melynek évi teljesítőképessége 20.000 darabra fog rágni. Ebbe személy-, teherkocsik és traktorok értendők. — **A lajstromozott gépjárművek száma** 1928 december 31-én az USA-ban 24.384.488 darab volt. Ebből 21.202.293 darab személyautó, 3.091.062 darab teherautó és 91.133 autobusz. — **A Királyi Magyar Automobil Club**, mint Wienből értesülünk, ismét megindította az akciót, hogy a tavasz, illetve nyárelő folyamán az osztrákokkal közös túrautazást rendezzen. Ha a tárgyalások sikerre vezetnek, úgy a régi nagy, propagandajellel bíró Osztrák-Magyar Túrautak ismét felelevenednek. Már itt megjegyezzük, hogy ha a rendezők tömeges részvételt akarnak, úgy a túraútól mindennemű sebességi versenyt ki kell kapcsolni. — **A Delage-gyár** 1929-ben hivatalosan nem versenyez. A gyárban azonban szorgalmas munka folyik, mert a konstruktőrök egy típuson dolgoznak, mely különösen hegyiversenyekre, vala-

Javítandó motorkerékpárjáért

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

A MAGYAR TOURING CLUB

Hazai és külföldi TOURING CLUB-tagoknak nagy engedmények

KINIZSY GARAGE

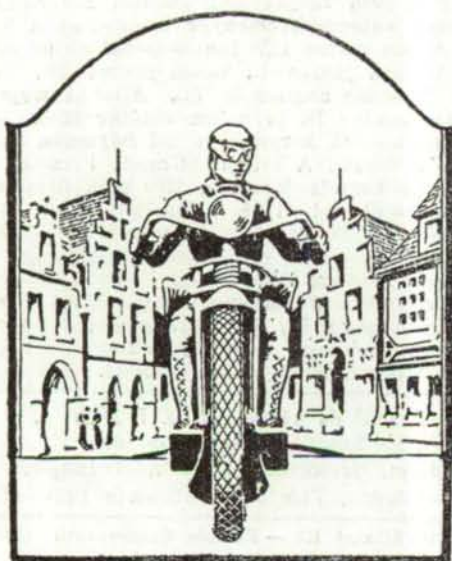
BUDAPEST, IX., KINIZSY-UTCA 4. SZÁM

A legmodernebb amerikai garagegépekkel felszerelve

HIVATALOS GARAGEJA

GARAGE TELEFON:
AUTOMATA 866-80

IGAZGATÓSÁG:
867-75



GOOD YEAR

a legjobb
motorkerékpárpneű

APART R.-I.

Budapest, VI., Andrássy-út 37.

TRIUMPH

AUTOMOBILOK



A nagy angol luxusautóbilok precíz kiszereltétt mása

Complet CHASSIS: 4300.— P

BÈNOVA

AUTOMOBILOK

Complet CHASSIS: 4100.— P

Budapest, VI., Hajós-utca 25., VAJK



HOTCHKISS



A francia automobilipar legszebb és legjobb hathengerese!
Úgy a városi forgalomban, mint az országúton egyaránt utolérhetetlen

VEZÉRKÉPVISELET: SCHMALCZ JÓZSEF, BUDAPEST, VII. KER., DOHÁNY-UTCA SIP-UTCA SAROK

mint kilométer-lancékra épülne. Az új típus 1930-ban fog megjelenni a pályákon és valószínűleg ismét egy nagy hengerűrtartalmú motorral fog bírni. — A Ford-gyár 1929-ben el akarja érni ismét az 1924 óta fennálló kétmillió gyártási rekordot. Hírek szerint az idei gyártás 2.1 millió kocsi és traktorra van előirányozva. Ebből 1.9 milliót az USA-ban, a többi Kanadában és Európában gyártanak. — Az Automobil Club von Deutschland husvétkor tagjai számára nagy társaskirándulást szervez. A kiindulási pont Hannover, ahonnan Páris, a Riviéra, Milánó érintésével Luganó, Zürich, Schaffhausen, Nürnberg, Lipese a végéig. — A Tunis-Tripolis közötti 760 kilométeres megbízhatósági versenyen 18-an állottak starthoz. Győzött az 1100 kcm. csoportban Curcuro (FIAT), az 1500-asban Lurani (Alfa-Romeo) és az 1500 kcm-en felül kategóriában Mazzacorati (Lancia). — Hét darab kis francia Rosengart vett részt a Páris-Nizza túraúton. Mind a hét kocsi kategóriájában első helyen végzett, ami fényes teljesítmény. Itt említjük meg, hogy a Rosengart nem más, mint a francia Austin-licenسه. — Loiseau hadnagy, aki 1.5 literes Bugatti-túrakocsijával kétszer keresztezte a Saharát és 9000 kilométert tett meg, napi 500 kilométeres átlagokkal. Champion-gyújtógyertyákat használt. Ugyanígy Dr. J. J. Sprenger van Eijk (Graham-Paige), a montecarlói csillagtúra győztese, szintén Championnal futott. — A General Motors kebelébe tartozó Chevrolet-gyár a napokban mutatta be Párisban az új 6 hengeres Chevrolet-személykocsit. A hathengeres, mely óriási konkurenciát fog eszínálni az új Fordnak, alig kerül valamivel többbe, mint a négyhengeres. — A bécsi tavaszi vásáron hatalmas motorkerékpárkiállítás is volt. A motorkerékpárok iránt óriási érdeklődés bizonyult. Autók iránt kevesebb. Az automobil-standokon a Steyr uralta a helyzetet. Egyébként a látogatottság a rossz időjárás miatt meglehetősen lanya volt. — A Steyr-gyár 1929-ben nem versenyez hivatalosan. Porsche főmérnök csendben megkezdte a nagy konstrukciós munkát. El lehetünk készülve, hogy legközelebb másfél év múlva pompás Steyr-versenykocsik fognak állni a gyár udvarán. — A XX-as Steyr az 1929. év szenczácója. Hengerűrtartalma 2 liter. A motor felülvezérelt. A sebessége jóval nagyobb, mint a Type XII-é. Hír szerint meghaladja a 100 kilométert. — A 24 órás világrekordot megdöntő 5 literes Chrysler eredményét Castrol-olajjal érte el. — Campbell még mindig Dél-Afrikában van. Ottani újságíróknak akként nyilatkozott, hogyha nem sikerül neki megjavítani Segrave sebességi rekordját 1 mérföldre, úgy az 5 mérföldes világrekordot fogja megjavítani. — A Targa Florióban a Bugatti-team Caberto Conelli gróf, Divó és Minnoia, míg az Alfa-Romeo-gyár csapatát Giuseppe Campari, gróf Brilli-Peri és Arcangeli. Bugattin indul még Williams és Wagner is, sőt az esetben, ha nem megy ki Indianapolisba, úgy Chiron is. — Amerikai híradás szerint sok szó esik most szakkörökben egy olyan konstrukcióról, mely lehetővé teszi, hogy az autók oldalt is közlekedjenek. Ennek a jelentősége különösen Amerikában az utcai forgalomban jutna érvényre. — Chicagóban egy pneumatikgyár, a Karg Tire Rubber Co., többéves tapasztalatok után újabban szögálló köpenyeket hoz forgalomba. A köpenyek belsejébe acéllemezek lesznek beágyazva a gumi közé. Az ily módon előállított köpenyek kitűnően beválnak. Reméljük, nemsokára már képviselőjük is lesz Budapesten. — Angliában újabban a kocsimeg-az illetékesek azt sem tudják, mihez kezdjenek vele. — Iőt beépítik az autók tengelyébe és hidraulikus úton azt a kereket emelik fel, ahol a pneudefekt mutatkozott. Vannak már kocsik, ahol külön emelő van mind a négy kerek felemelésére. — Az 1929-30. évi költségvetésben 26.453.000 pengő van előirányozva az útügyre. Tekintettel arra, hogy a bevétel csupán 9.454.000 pengő, a többi az államkincstárnak kell fedeznie. — Budapest székesfőváros az 1929-30. költségvetési évre 4.5 millió pengőt irányzott elő az utak javítására. Az összegből a belügyminisztérium 3 milliót törölt, tehát marad 1.5 millió pengő.

Newyorkban 1928. év végén 676.716 automobil volt forgalomban. Berlinben ugyanakkor 83.000. Bár Newyork lakosainak száma csak 1.4-szer akkora, mint Berliné, mégis 8.2-szer anynyi autója van forgalomban. A méreteket könnyen felfoghatjuk, ha elgondoljuk, hogy Budapesten még 10.000 automobil sincs. — A legnagyobb olasz automobil sebességi versenynek, a Coppa 1000 Migliának (1000 mérföld), 1927-ben 77, 1928-ban 83 indulója volt. — A Daytona Beach előtti homok ismét csendes. Lee Bible halálával a rekordkísérleteket egyelőre beszüntették. Segrave elpakoltatta az aranynyilat és most még egydarabig a motoresónakjával, a Miss Englanddal próbálkozik. Ott egyelőre még sikertelenül. — A rüselheimi Opel-műveket megvette az amerikai General Motors. A németországi telepért 125 millió arany márkát, az olaszországi Francoforte gyáért 550 millió lírát fizettek. Az egyezséget maga a General Motors igazgatója, Mr. Sloan írta alá Párisban. — Kétséges a híres Klausenpass-hegyi verseny megtartása. A Svájci Automobil Club az AIACR-től egy héttel korábbi terminust kért, amit utóbbi elutasított. Az ACS ragaszkodik az új terminushoz és ha nem kapja meg, eláll a verseny megrendezésétől. Nézetünk szerint ez csak kibúvó akar lenni. Ugy látszik, az ACS-ben nem valami nagy az összhang és nem tudják megrendezni a versenyt. — Az amerikai nagy automobilversenyek terminusát a minap tették közzé. Akron május 12., Indianapolis május 30., Detroit június 9., Altoona június 15., Salem június 29., Akron augusztus 18., Syracuse augusztus 31., Altoona szeptember 2., Cleveland szeptember 15. és Salem október 12-én. — Hatalmas javuláson mentek keresztül a tél folyamán az olasz Maserati-kocsik motorjai. A Tripolis Grand Prix-ben kitűnően második helyen végzett Maserati 1700 kcm. űrtartalmú motorja 5500 fordulat mellett 195 kilométert futott ki. A győztes Talbot motorja 7000-et pörgött percenként. — Németország elérte az első milliót a gépjárműstatistikában, amennyiben gépjárműállománya 1929 január 1-én 1.034.000-re emelkedett. — Az American Automobile Association Lee Bible halálát szerencsétlenség után, aki tudvalevően a Daytona-Beach előtti homokon halálosan bukkott, a floridai tengerparton, mindennemű világrekordkísérletet betiltott.

Felelős szerkesztő és kiadó: DE V A N I S T V A N
Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VI., Rózsa-utca
111. IV. emelet. Hivatalos órák hétköznapokon délelőtt
9—2 óráig. Telefon: Automata 136—64.

Stádium Sajtóvállalat Rt. — Felelős füzemvezető: Györy Aladár

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 képviselőitől kaphatók. Minthogy a Fiat-gépkocsik kifogástalan működése csakis akkor látszik biztosítottnak, ha mindenkor eredeti Fiat-alkatrészek nyernek alkalmazást, a gyári jótállás érvényessége is ahhoz a kikötéshez van fűzve, hogy utánpótlás esetén mindenkor csakis eredeti Fiat-alkatrészek kerüljenek beépítésre.

Szükségesnek tartjuk a fenti körülményre nyomatékkal 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.

SKODA, LAURIN & KLEMENT

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

14/50 l. e. szelepnélküli

hathengeres

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

::

SKODA—HISPANO—SUIZA

25,100 l. e. szelepes, hathengeres.

SZEMÉLYKOCSIK

SKODA, LAURIN
& KLEMENT
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

Telefon: Teréz 8—14.

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

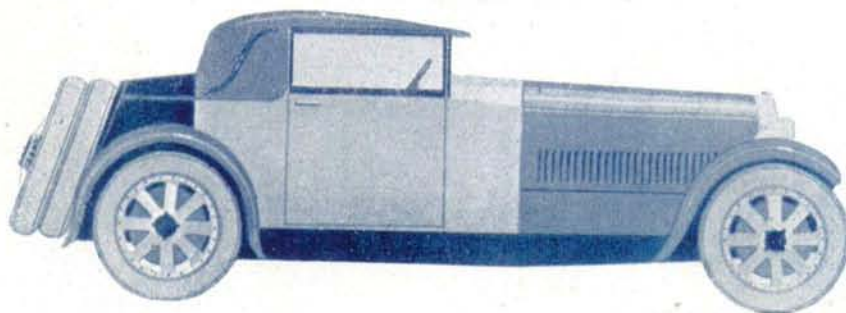
magyarországi vezérképviselete:

Böckh János

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



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