

53959

Automobil Motorsport

ESTI KIR. ÜGYÉSZSÉG
1980 JUL 12
ÁTVETTE

IV. ÉVFOLYAM

12. SZ.

ÁRA:

1.50 PENGŐ

EZ A
CORDATIC



385
11

Autó- és motorkerékpárpneumatik,

felszerelési cikkek, Citroën- és Chevrolet-alkatrészek

NAGY JÓZSEF

Andrássy-út 34. Telefon: 221-97, 285-63

Austin-

MINERVA

eleganciában,

teljesítményben

felülmulhatatlan.

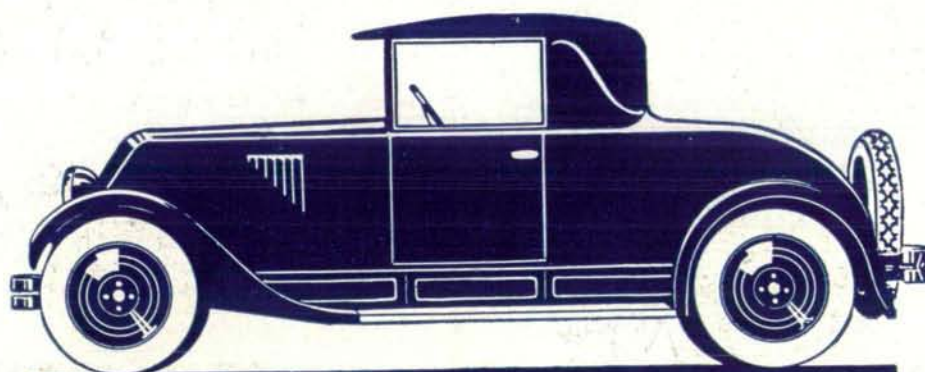
MINERVA AUTOMOBILKERESKEDELMI R.T.

Budapest, IV. kerület, Váci-utca 3. szám.

RENAULT



MONASIX



az európai úrvezető ideális kis hathengerese.

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

Mindent kaphatja cégünkbenél



SCINTILLA
BOSCH
MARELLI
DUCELLIER
MARCHALL stb.

javitása
és szerelése.

**URNER
ÉS
BERKOVITS**
BUDAPEST V. POZSONYI-UT 4/f.
TELEFON 148-84
VEZÉRKÉPVISELETEK:
SCINTILLA · INDEX · FENAG
HAGEN · KIEZLE

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

Kiegészítés
eredeti alkatrészekkel.

VILÁGCSODA a

WANDERER

500 ccm

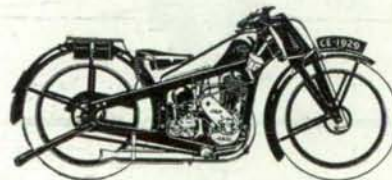


M102

Magyarországi vezérviselet:
TÓTH és FRIEBERTH, Budapest VI, Ó-utca 45.
Telefon: Aut. 249-13.

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

**COVENTRY-
EAGLE**
MOTORKERÉKPÁROKAT



ÁRA: **940** PENGŐ

Kedvező fizetési feltételek

Vezérviselet:

Zamecsnik és Légrády

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

Az európai kiskocsi és amerikai luxusautomobil minden előnyét zseniális megoldással egyesíti magában a

De Soto

Hatalmas teljesítményű motor. Európai utakra szánt rugózás. Tökéletes üzembiztonság. Elegáns karosszalás. Gazdaságos üzem. Hosszú élettartam. Olcsó ár.

MINERVA AUTOMOBILKERESKEDELMI R.-T
BUDAPEST, IV., VÁCI-UTCA 3. SZ.



GOOD YEAR

*a legjobb
motorkerékpárpneú*

APART R.-T.

Budapest, VI., Andrássy-út 37.

Kecskemét város oldalkocsis bajnoksága.



Bajnok: **BAUER JÓZSEF**

ARIEL



Vezérképviselő: **BAUER JÓZSEF**
BUDAPEST VII., ELEMÉR-UTCA 41. TEL.: 396-40

Automobil-Motorsport

FÜGGETLEN KÉPES MOTORSZAKLAP

Megjelenik minden hó 10-én és 25-én

Felelős szerkesztő: DEVÁN ISTVÁN
Heljettes szerkesztő: DÁRDAY-ABRIANI DEZSŐ dr.

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

Postatakarékpénztári csekkszámia: 84240.

Előfizetési díjak:

Budapesten és vidéken: évi 24 pengő
Ausztriába: évi 35 schilling
Jugoszláviába: évi 300 dinár
Csehszlovákiába: évi 160 cseh korona
Romániába: évi 1200 lei

A külföldi előfizetésekből a postaköltség is bennfoglaltatik.

Versenyek

Olasz Tourist Trophy

Nuvolari Tazio (350 Bianchi) biztosan nyerte az olasz TT-nek nevezett Circuito del Lario-t — 70.000 néző — A többi kategóriát Varzi Achille (Sunbeam), Ugo Prini (Guzzi) és Zini (GD) nyerték

A nagy olasz automobil Grand Prix- és Targa Florio-versenyzők ismét nyeregbe szálltak. Varzi, Nuvolari, Arcangeli, Pietro Ghersi, mindannyian megjelentek a híres olasz TT, a Circuito del Lario startjánál. A verseny pompásan sikerült. A sokszáz fordulás Lario-kört, mely arról híres, hogy nincs 100 méternél hosszabb egyenese, a nézők ezrei lepték el. A Gazzetta dello Sport szerint több mint 70.000 ember állott sorfalat a legjobb olasz menők titáni küzdelménél. A szerencse ezúttal az olasz iparnak kedvezett. Az olasz versenyzőgárda legjobbjára, Tazio Nuvolari királytengelyes Bianchi-ján pompás győzelmet aratott és abszolút elsőként fejezte be a versenyt. Az angol Handley jobbnak látta nem startolni. A Nortonon versenyző két Ghersi fél pályán még kitűnő pozícióban volt, de mindkettő feladta. A verseny mintegy új életre keltette a már-már halódó olasz motorkerékpársportot. A részletes eredmények a következők:

350 kcm. 219 km. 7 kör: 1. Nuvolari Tazio (Bianchi) 3:09:09. Átlagsebesség: 69.468 km. 2. Macchi Luigi (Frera) 3:19:26. 3. Alberti Raffaella (Frera) 4:41:30. Leggyorsabb kör: Nuvolari (Bianchi) 30:59.2. Sebesség: 70.660 km. Fél-távon is már Nuvolari vezet Mario Ghersi (Norton) előtt. 150 kilométernél 3 perc a különbség Nuvolari javára. A hatodik körnél Ghersi feladja. — 500 kcm.: 1. Varzi Achille (Sunbeam) 3:12:49. Átlagsebesség: 68.145 km. 2. Bandini Terzo (Rudge) 3:13:11. 3. Broggi Giovanni (Frera) 3:20:39. A vert mezőnyben volt Colombo (Sunbeam) és Arcangeli (Motosacoche) is. A féltávon Bandini (Rudge) vezet Pietro Ghersi (Norton) előtt 5 másodperccel, akiket Varzi és Colombo követnek. Ghersi a negyedik körben kiáll. Leggyorsabb kör: Varzi (Sunbeam) 31:09. Sebesség 70.274 km. — 250

kcm.: 1. Ugo Prini (Guzzi) 3:24:00.5. Átlagsebesség: 64.408 km. 2. Fumagalli Carlo (Ariel) 3:30:11. 3. Villa Oreste (Guzzi) 3:31:13. Leggyorsabb kör: Ugo Prini (Guzzi) 33:01.4. Sebesség: 66.303 km. Elejétől végig Prini vezet. — 175 kcm.: 1. Zini Primo (GD) 4:22:30. Átlagsebesség: 50.057 km. Leggyorsabb kör: Brusi Armando (Benelli) 33:39. Sebesség: 65.075 km. Fél-távon Brusi (Benelli) vezet Panella (Ladetto & Blatto) és Benelli (Benelli) előtt. A negyedik körnél Benelli van elől, míg második Sandri (MM). Végeredményben mind kiesik, csak Zini marad meg.

A Kolberg-verseny

Győztesek: BMW, DKW, AJS, DKW

Negyedszer futották a 25.75 km. hosszú körön az úgynevezett „Kolberger Bäderrennen”-t, mely ezúttal is fényes eredményeket hozott és dacára a zuhogó esőnek, az összes kategóriákban rekordot eredményezett. Bár az abszolút legjobb időt a híres BMW-vezető Toni Bauhofer futotta 100 kilométeren felüli átlaggal, mégis a DKW-vezetőknek ismét nagy napjuk volt. Gmech, Klein és Winkler értek el pompás eredményeket. Az angolokat az AJS-vezető Rowley képviselte, aki biztosan nyerte kategóriáját. Részletek a következők:

Unlimited kategória, 309 km.: 1. Bauhofer (750 BMW) 2:57:31.8. Átlagsebesség: 104.327 km. 2. Tennigkeit (Rudge) 3:21:20. 3. Schoth (BMW) 3:29:46. — 500 kcm.: 1. Gmelch (DKW) 3:11:28.2. Átlagsebesség: 96.543 km. 2. Klein (DKW) 3:19:59.8. 3. Niemeck (DKW) 3:24:07. — 350 kcm.: 1. Rowley (AJS) 3:22:37.4. Átlagsebesség: 91.564 km. 2. K. Müller (Sunbeam) 3:35:54. — 250 kcm. 283.5 km.: 1. Winkler (DKW) 3:52. A versenyzők a start utáni 8 kilométeres egyenesben 150 kilométeren felüli sebességet futottak.

Angol Senior Tourist Trophy

Győztes: C. J. P. Dodson (Sunbeam)

Negyvenhét versenyző állott fel az idei Senior TT startjához. A szombati nap lehetővé tette, hogy hatalmas tömegek ránduljanak át a Man-szigetre. A nézők számát így körülbelül 40.000-re becsülik. Hatalmas bukások, igen sok motordefekt jellemezték az idei Senior TT-t. Győzött ismét Dodson, a múlt évi győztes és ismét a Sunbeam. A Sunbeam-gyár ezúttal még egy nagy sikert is elkönyvelhetett. Egyedül a Dodson-Bennett-Simcock-teamnek sikerült befutni és ezzel a maga javára biztosítani a team-díjat. Az első körben a Rudge-vezető Tyrell-Smith, majd a Norton-vezető Hunt van elől. A harmadik körben már Dodson vezet és szédületes 118 kilométeres rekordkörével 5 perccel győz. Részletes eredmény a következő:

Távolság 7 kör = 425.142 km.: 1. C. J. P. Dodson (493 ohv. Sunbeam) 3:39:59. Átlagsebesség: 115.9 km. Új TT-útvonalrekord. 2. A. Bennett (493 Sunbeam) 3:44:47. 3. H. G. Tyrrel-Smith (Rudge) 3:45:37. 4. P. Hunt (Norton) 3:45:54. 5. G. E. Nott (Rudge) 3:47:04. 6. F. G. Hicks (Velocette) 3:48:51. 7. A. Simcock (Sunbeam) 3:50:08. 8. C. W. Jonston (Cotton-Blackburne) 3:53:55. 9. E. Twemlow (DOT-Jap) 3:56:51. 10. S. Jackson (Montgomery-Jap) 3:59:19. Hicks eredménye 348 km. Velocetten szenzációs teljesítmény. A leggyorsabb kört Dodson futotta. 30:47. Sebesség: 118.234 km. A team-díjat a Sunbeam-gyár nyerte 1., 2., 7. helyezésekkel.

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

Enns-Stuttgart 24 órás motorverseny

Abszolút győztes: Steinfeldner (BMW szoló) és Roller (AJS-sidecar)

Június 24-én futották le a wieni Akademischen Motorrad-Club szokásos 24 órás motorkerékpárversenyét. A start ezúttal Ennsben volt. Innen indult a 40 versenyző a Salzburg—München—Augsburg—Stuttgart útvonalra. Mindenki ott fordult meg, ahol akart. Fontos csak az volt, hogy 24 óra alatt a legnagyobb távot fussa be. A versenyen résztvett a híres német D-Rad-csapat: Seelos, Prybilsky és Polster, akik most si, mint a nagy 13 napos Länderfahrtban, „zárkózva” futották be a távot. A legjobb eredményt az 1265.4 kilométert futó BMW 750 kcm. vezető Steinfeldner érte el, aki egészen Krautheimig futott, ami körülbelül 105 kilométerrel Stuttgart után volt. A legjobb sidecar Roller (AJS) lett, aki Mühlacker főterén fordult és 1120 kilométert tett meg. A kis 250 kcm.-kategóriát egy Puch-vezető Weisskirchner vitte haza, akinek teljesítménye elsőrangú. A részletes eredmény a következő:

250 kcm.: 1. Weisskirchner (Puch) Stuttgartig ment. 1044.8 km. 2. Bachinger (Matchless) 1044.8 km. — 350 kcm.: 1. Brantl (Rex-Acme) Stuttgart 1044.8 km. — 500 kcm.: 1. Böhler (BMW) Karlsruhe 1210 km. 2. Seelos (D-Rad) 1120.8 km. 3. Prybilsky (D-Rad) 1120.8 km. 4. Polster (D-Rad) 1120.8 km. — 750 kcm.: 1. Brunner (Super-X) Söllingen 1186 km. 1000 kcm.: 1. Steinfeldner (BMW) Krautheim 1265 km. — Oldalkocsik 600 kcm.: 1. Priemer (NSU) Ursprung 897.8 km. 2. Hauer (Sunbeam) 897.8 km. — 1000 kcm.: 1. Roller (AJS) Mühlacker 1120.8 km.

24 órás Grand Prix Le Mans

Győztes: Birkin-Barnato (Hentley)

Lezajlott Le Mansban az első 24 órás Grand Prix, a híres Coupe Rudge-Whitworth-ért. A versenyen ismét start-hoz állottak az amerikaiak, akik azonban ezúttal is, mint a multban, döntő vereséget szenvedtek. A négy starthoz állott angol Benthley lehengerelte a társaságot, köztük a 3 Stutzot, és a 2 Chryslert is. Mellesleg a BNC, a Tracta, a Sara, a Lea-Francis és az Invieta sem kerülhette el sorsát. A táv közepén, 12 órai futás után, már csak 11 kocsi volt versenyben: 4 Benthley, 2—2 Stutz és Chrysler, 2 Tracta és 1 Lea-Francis. A 18. órában az egyik Stutz is kiáll és már csak tízen futnak. A célon 24 óra után 10 kocsi fut keresztül. Győztes:

Capt. Birkin és Woolf Barnato (Benthley) 2843.505 km. Átlagsebesség: 118.454 km. 2. Glen Kidston és J. Dunfee (Benthley) 2728.783 km. 3. J. D. Benjafield és báró Erlanger (Benthley) 2558.480 km. 4. F. C. Clement és J. Chassagne (Benthley) 2532.698 km. 5. Bourist és Philippe (Stutz) 2504.220 km. 6. H. Stoffel és Robert Benoist (Chrysler) 2484.344 km. 7. Chrysler. 8. Lea-Francis. 9. Tracta. 10. Tracta. Mint látjuk, az angolok ezúttal megsemmisítő győzelmet arattak úgy az amerikai kocsikon, mint a francia vezetőkön. A Bugatti-speedmanek sem tudták megmenteni a Stutzot és Benoist sem volt elég gyors, hogy a Chryslert behozza.

Angol Lightweight Tourist Trophy

Győztes: S. A. Crabtree (Excelsior-Jap)

Az angol Tourist Trophy, a világ legjelentősebb motorkerékpárversenyének második futama, a 250 kcm. gépek versenyé szintén új rekordokat hozott. Az Isle of Man 60.721 km. körén ezúttal 34 versenyző állott starthoz, köztük egy olasz, a világhírű Guzzi-menő Pietro Ghersi. Bár az angolok legjobbjait állították a küzdelembe, az olasz az első körtől kezdve magához ragadta a vezetést és állandóan rekordköröket futva, a hatodik körben már 3 perccel vezetett. Itt érte utól a balszerencse. Egészen különös baleset érte. A mágnes meghajtó fogaskerekek lazultak meg. Ghersi kénytelen volt feladni a részére már biztos versenyt, ezúttal a sovinszta angolok őszinte részvéte mellett, akik pompás menéséért a szó szoros értelmében szívükbe fogadták a szimpátikus, fekete, marcona olaszt. A 34 indulóból csak 13 fejezte be a versenyt, ebből 10 a megkívánt időn belül. 9 versenyző motordefekt, 4 bukás, 3 váztörés, 2 gyújtási zavarok és 1, Ghersi a fent említett okokból adták fel a küzdelmet. Részletes eredmény a következő:

Távolság 7 kör = 425.142 km.: 1. S. A. Crabtree (246 Excelsior-Jap) 4:08:10. Új 250-es útvonalrekord. Átlagsebesség: 102.825 km. 2. K. Twemlow (246 DOT-Jap) 4:13:25. 3. F. A. Longman (OK-Supreme-Jap) 4:16:33. 4. J. Sarkis (OK-Supreme-Jap) 4:17:20. 5. C. W. Jonston (Cotton-Blackburne) 4:18:37. 6. S. Jackson (Montgomery-Jap) 4:25:15. 7. E. Twemlow (DOT-Jap) 4:28:37. 8. J. Whalley (Cotton-Jap) 4:29:11. 9. J. W. Shaw (OK-Supreme-Jap) 4:29:41. 10. H. Lester (SOS-Jap) 4:30:00. Leggyorsabb kör: Pietro Ghersi (Guzzi) 33:59. Sebesség: 107.2 km. Új körrekord a 250-es TT-ben. A team-díjat a Longman, Shaw és Taylorból álló OK-Supreme-team nyerte.



ADAC 4000 kilométeres „Länderfahrt“

13 nap országúton, hegyen, völgyön, esőben, viharban.
EURÓPA legnehezebb megbízhatósági versenye.

2 **Indian** a startnál

2 **Indian** a célban

Mindkettő büntetőpont nélkül. — 100%-os megbízhatóság.
104 induló — 34 beérkező — 18 büntetőpont nélkül.

Vezérképviselő: ROTHOLCZ FRIGYES

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

Aktuális kérdések

Dörgelemes főkapitányi rendelet... Megint a motorosok és az autósok... Mi történt? Őszintén szólva semmi! Megint elmúlt egy 3—4 hónap, hogy nem volt semmi különös, tehát megint kijött egy nagy ukáz. Sok hűhó semmiért. Mi, akik naponta 40—50, sőt még ennél is több kilométert járunk a főváros forgalmában, legfeljebb azt állapíthatjuk meg, hogy melegebb napok lévén, a leállított kocsik is kibújtak odvaikból, a nehéz gazdasági viszonyok dacára egy pár motociklista is jutott egy kis benzínhez és több autó és motocikli futkos az utcán. Ki a dolgát végzi, ki szórakozik. Ehhez őszintén szólva senkinek semmi köze. Rendetlenebbek, gyorsabbak egy szemernyivel sem lettek sem az autósok, sem a motorkerékpárosok. Lehet, hogy a szerencsétlen Tersztyánszky-estet hívta tetemre a rendeletet; lehet hogy egy pár idősebb politikusnak nem tetszik a szokatlan forgalom. Megnyugtathatjuk azonban a főkapitány urat, aki különben modern ember és nem ellensége sem az autónak, sem a motornak, hogy minden megy a rendjén. Sőt megállapítható, hogy a rossz közlekedési viszonyok, a főváros útjainak rossz rendszere dacára egészen szépen halad a közlekedés rendszabályozása. A drákói plakátnak tehát ezúttal semmi értelme sem volt. Ellenben volna nekünk is egy kis megjegyzésünk és kérésünk a főkapitány úrhoz. „Mérjünk egyenlő mértékkel!” Miért szabad az állami kocsiknak, a katonai kocsiknak, a diplomáciai kocsiknak, felrúgva minden szabályt, 60—70 kilométeres sebességgel száguldani az utcákon? Tanuja voltam egy lánchídfői esetnek, amikor egy állami kocsit, fitytyet hányva a lezárt útvonalra, egyszerűen keresztülvágta a Fő-utcából jövet a kereskedelmi minisztérium irányába, sőt, mit tesz Isten, a posztoló K-rendőr még tisztelgett is neki. Ez nem rend, főkapitány uram! A halálban sincs protekció. A forgalmi rend egy olyan rend, amiben egyenlő a miniszteri kocsit, egyenlő a taxi, egyenlő az úrvezető és egyenlő a teherautó. A forgalmi rendben nincs kivétel. Kérünk autón közlekedő vagy motorciklin járó kitanult, a szabályokkal tisztában lévő mozgó forgalmi rendőrséget, igenis civilben, az segítene az állapotokon. A motoros és az autóvezető nem ott bűnöznek, ahol a rendőr látja, hanem ott, ahol azt hiszi, hogy senki sem látja. Ott fordul be karjelzés nélkül, ott előz helytelen oldalon, ott száguld néha eszeveszetten. Itt kellene az úrak körmére hágni. Meg kellene rendszabályozni már egyszer a gyalogosokat, hogy ne akkor menjenek keresztül a motor és autó előtt, amikor annak „zöldet” mutat a lámpa. Meg kellene rendszabályozni a lovaskocsisokat, akik jelzés nélkül kanyarodnak és akik hammadiknak előznek lépésben. Itt is van hiba, nemcsak a motorosban és az autóvezetőben. Meg kellene büntetni a villamosról leugrázókat és az úttesten keresztül-kasul szaladgáló embereket. Ma a motorizmus a jövő. A motorizmus fejlődését nem lehet rendeletekkel megakadályozni, legfeljebb késleltetni. A motorokat kitiltani a városból, erre még nem hallottunk példát a viágtörténelemben. Ezt a csodabogarat legfeljebb Miskolc városa produkálta. Isten éltesse sokáig a bölcs férfit, aki ezt a rendeletet létrehozta. Egyenlő mértéket kérünk, egyenlő elbánást és forgalmi rendőrséget gyalogosra, lóra és motoros járműre egyenlően.

Vannak újságírók, akiknek a motor és autó unszimpatikus. Ennek kétfős oka lehet. Legtöbbjének nincs autója vagy motorja, tehát addig, míg neki nincs, ellenszenvez. Sokan idővel megtérnek és akkor maguk nevetnek legjob-

ban annakelőtte megjelent cikkeiken. Másoknál kis undok üzleti szellem lengi át a cikket. A gyárak, illetve cégek nem respektálják eléggé a lap motopropagandisztikus működését, nem adnak hirdetést. Erre fel megindul az ellenpropaganda. Az utóbbi napokban az „Uj Nemzedék” lépett be a motorelles lapok kasztjába. Megjelent egy pompás cikke „Miért nincs a rendőrnek lasszója?” címen. Ugyanakkor a főkapitányi rendelettel kapcsolatban azt írja, hogy az „Uj Nemzedék” indítványára a főkapitány megszüntette a forgalmi rendőrök tisztelgési kötelezettségét. A tisztelt cikkírót kérem, olvassa el az Automobil—Motorsport múltévi számait. Mi már ezt akkoriban letárgyaltuk. A puskaport még egyszer feltalálni nem lehet.

A Hungária Automobil Club szegedi felvonulása nem járt a kellő sikerrel. A délmagyarországiak végtelenül agilis és szimpátikus elnöke, dr. Shvoy altábornagy, a délvidéki automobilizmus életrehívója tudniillik a törvényes alapokon áll. Így azután a felvonult Hungáristákat bizony elég kellemetlenül érinthette az altábornagy úr indiszkrét kérdése, hogy „jóvá hagyta már a belügyminiszter úr az úrak alapszabályát?”. Nemsokára kiderült, hogy nem! Eszerint tehát a működés törvényellenes. Az altábornagy úr katonásan szalutált és sarkonfordult. Azt hiszem, a szegedi kirándulásról sem lesz annakidején sok írva a leendő évkönyvben. Mint látjuk, nem minden pap-sajt és nem mindenki dől be olyan egykönnyen a levitézlett sportpárt újabb szárnypróbálgatásainak.

Ha az ember utazik, sokat lát és tanul. Ilyenkor vetődnek fel az ideák újabb érdekes témák irásához. Nézzük csak azokat a háromszögeket. Ne vegyük soraimat az illetékesek piszkálódásnak. Céлом csupán az, hogy megtárgyaljam, mi volna az ideális helyzet a magyar utak jelzésére nézve. A mai fehér, belül üres háromszögeket a KMAC régi rezsímje állította fel. Sehoh a külföldön ilyen üres fehér háromszögeket ma nem látni. Mindenütt tömör vörös háromszög a divat, benne a fehér útkeresztelés, vasút-, bukkanó-, kanyarjelzésekkel. Néhol a vörös alapra fekete színnel festik a különböző jeleket. Magyarországon akkoriban elhitték, hogy a „nemzetközi előírás” a nyitott fehér háromszög. Ez sohasem volt így. Volt egy paragrafus a nemzetközi előírásban, hogyha a klimatikus viszonyok nem engedik meg, úgy elegendő egy vörös — fehérről soha szó nem volt — nyitott háromszög. Magyarországon a klimatikus viszonyok mindent megengednek. Itt tehát a nyitott háromszögeknek semmi létjogosultságuk nem volt. A bökkenő ott volt, hogy jóval olcsóbbak voltak és így számban többet lehetett produkálni. Köztudomású, hogy ezek a kis útjelző táblák a nemzetközi útigazolványból befolyt pénzek egy részéből készülnek. A közelmúlt napokban ismét 500 ilyen táblát küldött széjjel a KMAC. Nézetünk szerint be kellene szüntetni a fehér háromszögek további gyártását és meg kellene kezdeni a vörös háromszögeket, vagy ha jobban tetszik, fehér, de tömör háromszögeket, fekete vagy vörös jelzéssel. Menjen ez a művelet szukcesszíve, de alapos, körültekintő munkával. A felállítást ne útmesterek, hanem hozzáértő emberek végezzék. Mert az, ami ma van, az — mondhatni — semmit sem ér. Néhol a legenyhébb forduló előtt (néha benne) ott látni a háromszöget, viszont igen sok hajtú- vagy derékszögű kanyarnál hiányoznak. Automobilista szempontból, kocsikimélés szempontjából ma a legfontosabb, hogy a bukkanót és a vasúti sineket jelezzék. És itt a hiba, hogy éppen ezek nincsenek úgy jelezve, mint ahogyan

kellene. Szívelelje meg ezt az ajánlatunkat a KMAC és inkább helyezzen ki 150 táblát, de az legyen rendes és szolgálja célt, mint ötszázat, ami csak félmunka.

*

A múlt számunkban már megírtuk, hogy a Magyar Motoros Szövetség megalakulása perfekt elintézett tény. A Szövetség megalakulása az idei versenyszezon lezajlása után, október hó közepén fog megtörténni. Az alakulógyűlést az eddigi megbeszélések alapján maga a KMAC, az eddigi fennhatóság fogja összehívni. Az OTT csak akkor avatkozik a dologba, ha a KMAC október végéig sem tenné meg a kezdeményező lépéseket. A Szövetség megalakulásával, mint értesülünk, a KMAC sportfennhatósági joga eo ipse törvényes formák között átszáll a Magyar Motoros Szövetségre és így az 1930-as sportesztendő már a Motoros Szövetség irányításában fog lefolyni. Mint értesülünk, ugyanígy az automobilizmust érdeklő fontosabb gazdasági kérdésekben is a Szövetség lesz a döntő tényező. Akkor remélhetőleg a Magyar Touring Clubnak sem kell többé a nemzetközi útigazolványért a KMAC-hoz fordulni. Mert igazán furcsa, hogy egy triptique-joggal felruházott egyesület a szomszédba menjen tagjai részére nemzetközi útigazolványért. Rendes és észszerű ügymenetek mellett ezt a kérdést már régen magának a KMAC-nak kellett volna elintézni és szorgalmazni, hogy a Touring Club megkapja a „Nemzetközi útigazolvány” kiadási jogát is. Az ilyen tények megakadályozása egyideig-óráig megy, de a végén mégis csak megtörténik. Mert így van egész Európában.

*

Csak olyan sebesen hajtsunk, hogy minden adódó helyzetben ura tudjunk maradni gépünknek! Ez legyen a jelszó az országúton. Minden motorosnak, autósna ez legyen a vezérgondolata akkor, ha felül motorjára, vagy beül kocsijába. Erre a legpregnansabb példa vitéz Tersztyánszky olimpiai bajnokunk sajnálatos balesete. A minap alkalmunk volt megsemlélni a sajnálatos balesetnél szerepelt hatalmas 1200 km.-es amerikai Harley-Davidson. Ugyanekkor sikerült megtudnunk részletesen, miként játszódott le a katasztrófa. A gép vezetője, bár már egészen jól értett a gép kormányzásához, maga is kijelentette, hogy gyorsan nem szokott és nem is tud menni. Tersztyánszky azonban siettetette. Amikor azután felkerültek a kritikus hegyhátra, ott találták maguk előtt a parasztszekeret. A szekér nem hajtott a baloldalon, sőt még csak nem is az út közepén, hanem egy kissé jobbra a középtől. A szabályszerű jobbraelőzéshez hely nem volt, a vezető tehát a szabálytalan balraelőzést választotta. Itt történt azután a baj. A paraszt, aki hallotta maga mögött a motor zaját, le akart térni balfelé a helyes oldalra. A letérés azonban abban a pillanatban történt, mikor a gép vezetője már benne volt a szabálytalan balraelőzésben. A tengelyvégek összeakadtak és megtörtént a katasztrófa. Sajnos, eső után késő a köpenyeg. Mégis, ha taglaljuk a katasztrófa okait, arra a meggyőződésre jutunk, hogy a legnagyobb hiba a gyorsajtás volt. Lehet gyorsan hajtani, de csak ott, ahol belátjuk a terepet. Ott is csak olyan gyorsan, hogy bizonyos távon belül, ha kell, meg is tudjunk állani. Ha a motocikli vezetője ura lett volna gépének 100 százalékban, úgy meg kellett volna neki állani. Mivel azonban túlgyorsan futott fel a hegyhátra, annak tetején a hirtelen előtte álló szekér meglepte és cselekedni nem tudott, mert hatalma nem volt a gép felett. Vonjuk le a tanulságot, motoros barátaim. Dombtető előtt mindig lassítsunk, menjünk ki egészen a balszélre és a sebességünk sohase legyen

több, mint amit a fékek elbírnak. Gondoljuk meg, hogy a motort úgy szabályozhatjuk, amint nekünk tetszik. Az nem ördögös masina. A balesetek okának 90 százaléka az óvatosság hiánya. Motorostársak, tanuljunk, okuljunk végre. Ne siessünk, ne rohanjunk. Tartsuk szem előtt a jelszót, hogy lassan járj, tovább érsz.

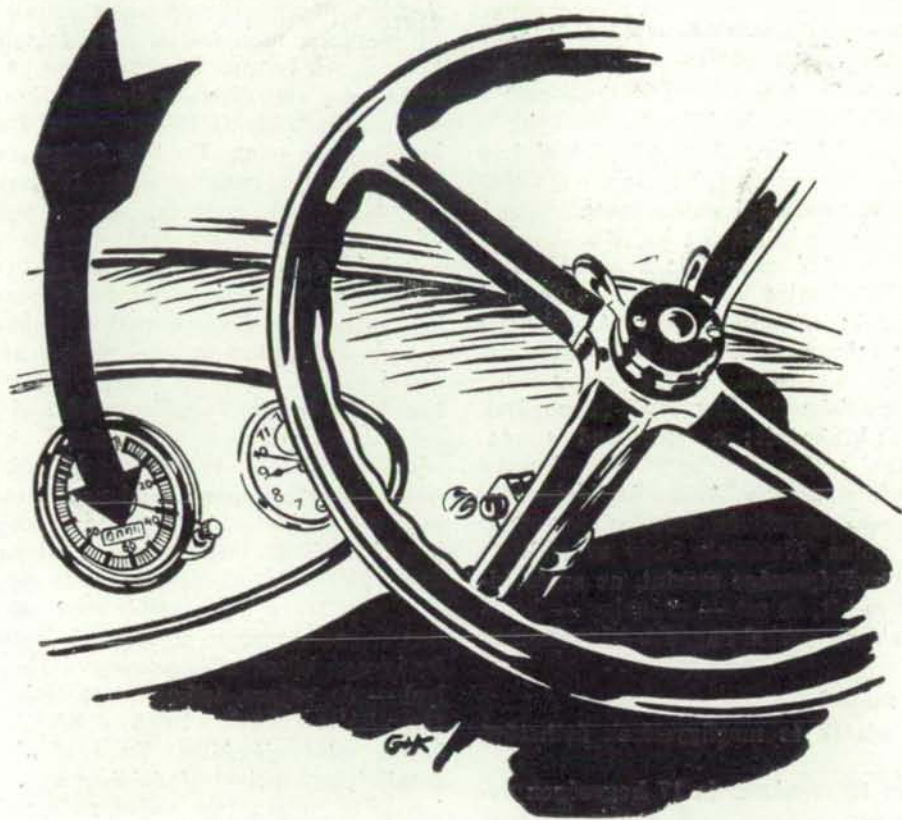
*

A híres Lillafüredről érkezik a hír. Egy budapesti autóstársaság csak késő délután érkezik meg Lillafüredre, melynek hírére hallván, útkukat arrafelé vették. Délután 4 óra lehetett, amikor felhajtottak az állami kezelés alatt álló szállóhoz egy ebédre. Letelepdedvén, megkérdezték a pincért, mit lehet kapni, aki azonnal eléjük tette az étlapot. Hamarosan megegyeztek 4 adag bécsiszeletben. Körülbelül félóra múlva visszatér a pincér, azzal a kijelentéssel, hogy most uzsonnaidő van és most nem érnek rá ebédet készíteni. Erre az egyik barátunk sem volt rest, azonnal jelentést tett az esetről a főrdő, illetve a szálló valamelyik gondnokának és kereken kijelentette neki, miszerint az esetet bejelenti a Kir. Magyar Automobil Clubban, ahol a tagok tudtára fogják adni, mint fogadják az idegent a híres melegvízkereső Lillafüreden. Aztán sarkonfordult és lement a kertbe. Rövid idő múlva azután maga a főpincér jött hajlongva, hogy mennyi bécsiszeletet is parancsolnak az urak? Na és itt csináljunk idegenforgalmat. Ajánljuk a fenti csinos kis esetet az illetékesek szíves figyelmébe. Úgy látszik, délután 4-kor, tekintettel arra, hogy alig ült 5—6 uzsonnázóvendég a kertben, az egész szálló személyzete is a melegvízkeresésnél volt elfoglalva. Mindenesetre nem ártana kissé felébreszteni azt a bérlőt vagy étteremvezetőt, hogy tulajdonképpen mi a kötelessége, ha vendégek érkeznek Lillafüredre. Egy pár hasonló eset és megesik, hogy a kutya sem megy többé Lillafüredre, ahol még enni sem lehet kapni.

*

Nagy a respektje a „diplomáciai testület” táblát viselő kocsiknak. Az alanti eset azonban mást is igazol. A napokban egyik javítóműhelyünk vezetője azzal a bizonyos ominózus, a lengyel követtség tulajdonát képező Packard-autóval, ami annak idején felborult a gödöllői országúton, volt próbaúton. Gödöllő felé menet, egy a kíséretükben lévő generáljavított NASH-kocsival együtt megállottak Mátyásföldön az országúton. A két kocsival az út szélére álltak és nyugodtan rágyújtottak egy cigarettára. Nemsokára ott terem a rend szigorú őre és megkérdi az elől álló Packard vezetőjét, hogy mit keres itt. A vezető kereken kijelentette, hogy pihen és különben is ez diplomáciai kocsi, ne molesztálja a bennülőket. Erre a rend őre a második kocsizhoz sétált és ott ugyancsak megkérdezte, miért állanak. Itt is hasonló választ kapott. Erre a rendőrbárátunk kijelentette, hogy itt nem szabad állani, mert szűk az út. Tessék máshol megállani. A NASH-vezető azal érvelt, hogy adófizető polgár, aki az országúton ott áll meg, ahol neki tetszik. Itt kírva nincs semmi, tehát ő itt is marad. Erre a rend őre elővette a ceruzát és jött a felírás. Tekintettel arra, hogy a felírás teljesen igazságtalan volt, a vezető szintén felírta a rendőrt, hogy Budapestre érve, bejelentsen. De előbb megkérdezte, hogy miért nem írja fel a másik kocsit. „Ja, azt kérem nem tehetem, mert az diplomáciai kocsi” — felelt a rendőr. Ne fejtessük most azt, jogosan vagy jogtalanul állt a két kocsi a mátyásföldi országútrészen, de azt kérdezzük, milyen jogon kerül el a szabálytalanságokért járó büntetést a diplomáciai kocsi vezetője ugyanakkor, amikor a magyar kocsi vezetője, aki Magyarországon adót fizet, aki hazánk szülőltje, kérdőre vonatik? Uraim, egyformán mérjünk!

Súlyosabb üzemi viszonyok – az olaj erősebb igénybevétele!



Ügyeljen a kilométeróraára!

A gázpedál könnyed megnyomása által a kilométerjelző mutatója pillanatok alatt 30-ról 60 km-re szökken. Ez a gyorsítóképesség a régieknél jóval nagyobb teljesítőképességel bíró motorokat igényel. Ha

tehát Ön állandóan nagy teljesítőképességet és üzembiztonságot követel, gondoskodnia kell a helyes kenésről is! Ezt nyújtja Önnek a



Mobiloil

a világ minőségolaja

VACUUM OIL COMPANY R. T. BUDAPEST

Töltessen Sphinx benzint!

Déleurópai nyolcas egy hathengeres Tátrán

írta: dr. gróf Török József.

Nagyon különböző indokok ösztökélhetik a magyar embert, hogy 1929-ben Spanyolországba utazzék. A legitimista politikus törvényes királyánál akar tisztelegni; az államférfi vagy diplomata ott fontos szerződést köthet; a régiségkutató felkeresi az arabs kultúra műemlékeit; a művész Goya és Velasquez képeiben akar gyönyörködni; a globetrotter új impressziókat hajhász; az iparost a vilákiállítás vonzhatja; a beteg ember a „sunny south” (napos dél) klímájától vár javulást; a klérikus a legkatholikusabb ország egyházkincseit szeretné szemlélni; a mulató aszszony a világ legjobb táncosaira kíváncsi; a hegymászó a Pyrenneusok és Sierrák sziklafalai után vágyódik; a hivatásos fotografus a megszokottól elütő tájképekre vadászik; a divatcikk szerkesztői (dupla értelemben: újságíró és outfitter) San Sebastiánól remélik koponyájuk és zsebük kongó ürének kitömését; a gourmand a spanyol konyha kiváltságai után sóvárog: Spanyolország mindnyájukat bőven rekompenzálja. Az autóst leginkább. Jómagam, ki Európának úgyszólván minden zeg-zugát ismerem, nem hittem volna. Nemcsak, hogy az említett különlegességekből, felvevőképessége szerint, az autós kiveheti a maga bőséges részét, de ezt — aránylag — kevesebb pénzzel és sokkal, de sokkal nagyobb kényelemben élvezheti.

Vajjon hogyan és miért?

Ezt a következő adatok és megfigyelések érthetővé teszik.

10.200 km-es útam 10 országon és 17 hegységen vezetett keresztül. Az útirány — egy nagy nyolcas Európa legdélibb csúcsáig — a mellékelt térképből kivehető. Legnagyobb napi teljesítményünk 630 km. volt. Hathengeres Tátra-kocsim, mely két személlyel és tömérdék poggyászzal volt megterhelve, 20 métermázsán felül nyomott. Kitűnően, minden hiba nélkül futotta végig a hatalmas távot. Pontos számítás szerint 100 kilométerre nem egész 17 liter benzinnel érte be, ami fölötté kevés, ha úrtartalmát (2.3 liter), megterhelését, a magas és hosszú emelkedéseket, valamint utazási sebességemet tekintetbe vesszük, amelynek illusztrálására szolgálhat, hogy a Madrid—toledói 72 km.-es útrészletet pont 50 perc alatt tettem meg és hogy az egész utazáson, kettő kivételével, minden kocsit előztem.

Olajnyívóm úgyszólván egy és ugyanaz maradván, csak arra szorítottam, hogy 3000 km.-ként olajat cseréltem. Ezenkívül az egész út tartama alatt körülbelül 6 liter olajat töltöttem utána.

Érdekes az összes menetköltségek összehasonlítása egy ugyanilyen, de vasúton végzett utazás költségeivel: benzinnre, olajra, zsírra, garagera, mosásra, két elgörbült sárhányó javítására és egyéb apró garagemunkák teljesítésére, valamint a külföldön beszedett autódók és útvámokra összesen 1450 pengőt költöttünk. Ezzel szemben két I. osztályú vasúti jegynek az ára 2100 pengő lett volna, rendes gyorsvonaton, de az elkerülhetetlen többi költség (expressz, hálókocsi, hordár, taxik, 150 kg. útpoggyász feladási árát, stb.) beszámítása nélkül.

Egész túránk 55 napig tartott. Ebből 42 nap esik tényleges utazásra, 13 pihenésre.

Legelső és legnagyobb meglepetésünk Spanyolországban az utak kiváló minősége volt. Voltak rossz útrészletek is, természetesen. De ezek, a Ronda-i, igazán ronda út-

vonaltól eltekintve, csak azért voltak rosszak, mert ott az új útépitési munkálatok még folyamatban voltak s így kénytelenek voltunk friss kavicsra vagy kátrányon keresztül hajtani, ami kétséges élvezet. Később értesültem, hogy a Burgos—madridi fölötté rossz út Valadolid felé elkerülhetem volna. De San Sebastiánól Burgosig, Madridtól Cadixig, onnét az egész tengerparton végig a francia határig már most egy nagyon széles, tökéletesen síma (de nem csúszós), pormentes út vezet, melynek kanyarjai mind fel vannak építve, akár egy versenypályán. Az út szélei ott, ahol síkon halad, fehér vonallal, a hegyes részen pedig piros-fehér kövekkel vannak szegélyezve; veszedelmes fordulókön magas piros-fehér rácsok hívják fel figyelmünket; a kanyar közepét fehér vonal jelzi; némelykor 30 m. magas függőleges kőfalak között haladunk keresztül, melyek nem a természet csodái, hanem mester-séges kivágások. Az útjelzés kifogástalan. Az útkaparóházak fehérre meszelt falai nagy betűkkel jelzik a következő város távolságát, keresztezéseknél egy kis fehér házikón láthatók az iránynyilak, a helyiségekben nagy táblák vagy falra festett óriási betűk és nyilak mutatják a „travesiá”-t (a legrövidebb áthaladó irányt). Már mikor San Sebastiánól az országba beléptünk, az ottani határőrség egy bikanyakú, bronzarcú tisztje udvarias mosollyal — de, sajnos, teljesen érthetetlen kísérő beszéddel — átnyújtotta nekünk a Spanyol Kir. Autóklub legújabb térképét, mint ajándékot. Ez a térkép, valamint még két detailtérkép, melyet Madridban az Autóklubtól — szintén ingyen — megkaptam, teljesen elegendőnek és megbízhatónak bizonyult, úgy, hogy a velünk hozott nagybőrméretű Taride- és Michelin-féle térképeket csak összehasonlítás kedvéért használtuk. Hasonló előzékenységben részesültünk egész Spanyolországban. Igaz ugyan, hogy a kölcsönös megértés felette nehéz, sőt sokszor merően lehetetlen volt, eltekintve, hogy sem francia, sem olasz beszéddel nem lehet boldogulni (a Palace-szállók kivételével), a kézjelzések viszont gyakran tévedésekre vezetnek: vasalás helyett feleségemnek egy ruháját benzinbe mártották, nekem omelette helyett lekvárt hoztak. De Spanyolország a meglepetések országa s így pl. a castiliai fennsík egy egészen elhagyatott falujában („wo sich die Wölfe gute Nacht sagen” mondja a német), barlanglakók között egy bájos kis csendőrré bukkantunk, ki tökéletesen beszélt — angolul!

Mindez azonban nem akadályozta meg, hogy egyszer mégis eltévedtünk. Miután egészen mulatságos incidens, bővebben elmesélem.

A Sierra Áralar-on mentünk keresztül, meg-megállván, hogy a remek tájképben gyönyörködhessünk és fotografáljunk. Ekkor egy másik autó kipuffogásait hallottuk, mely a serpentinákon felénk közeledett. Nagy Rolls volt, négy agg amerikai asszonnal és egy sofförrel. Hasonló transzportokkal már Franciaországban is sokszor találkoztunk. Mindig négy amerikai csúfság és egy jóképű francia vagy angol sofför. Mindig Rolls-Royce. Ugy lát-szik, valami bérutazási vállalat autói. Bár a Rolls nagyon kényelmesen haladt, hagytam előre s pár száz méter távolságban követtem. Egyszerre az autónk elé ugrik egy vérpiros egyenruhába öltözött vámőr, széles tojássárga szíjakkal feldíszítve, fekete sisakkal, megállít, megvizsgál, de hamarosan tovább ereszt. Gyorsítok, gyorsítok, de a Rolls-nak nyoma veszett. Csodálkoztam ugyan egy kicsit, de



Útjelző házikó a spanyol országutakon.



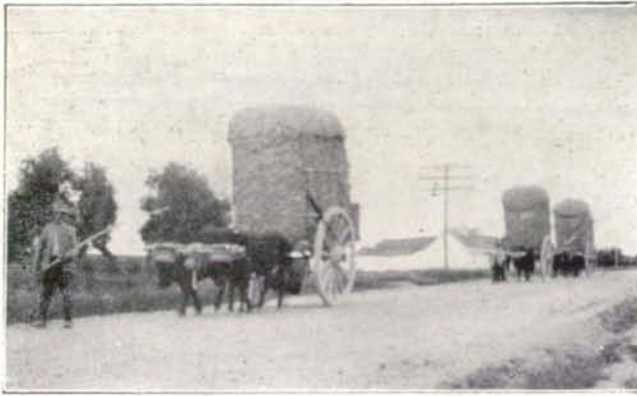
Az útkaparóház falára festett útjelzés.



A világvárosi Madrid egyik főutcája.



A szűk utcákban még az öszvér is komoly akadály.



Kétkerekű talyigák magasra felrakott terhükkel.



Hegyi szerpentinek Malaga mellett a tengerparton.

Rollsról lévén szó, azt kellett feltételeznem, hogy a lefelémenetben tempóját forszírozhatta. Utunk azonban rövidesen megint felfelé kanyarodik. Kissé soká tart már ez a hegyvidék. Számításom szerint már rég Vittoriában kellett volna lennünk. Kinézek s feleségemnek szólok: „Ni, nézd ezt a csúcsot! Mintha már láttuk volna.” Szól a feleségem: „Nézd ezt az elhagyatott házat a völgyben! Mintha már láttuk volna.” Szólok én: „No, de nézd! Nem épp ilyen helyen vártuk mi be a Rolls-ot?” Fejcsóválva tovább. Egyszerre az autó elé ugrik egy vérpisros vámör, széles tojássárga szíjakkal, fekete sisakkal... Mi akar ez lenni??? Tehát tényleg órákig körben mentünk volna? Igy is volt. Kétszer megkerültük az egész Sierrát. (Különb. nem sajnálom, nagyon szép volt.) Találtunk azután egy elég nagy táblát, melyen a helyes útirány jelezve volt. Valószínűleg éppen a hegyeket bámultuk s így elnéztük. Ezért tűnt el olyan miszteriózusan az a Rolls!

Mesélhetnék én még sokat erről a túráról, de helyem, sajnos, nem engedi. Pár rövid megjegyzésre kell szorítkoznom. Madridban nyolc napig gróf Welzeck, a volt budapesti német követnek voltunk a vendégei, gyönyörű nagykövetségi palotájában. A sevillai és barcelonai kiállítások nyitányán résztvettünk. Láttunk olyan műkincseket, olyan palotákat, amilyenek talán másutt nincsenek Európában. Május 18-án datolyapálmák között az akkor már aratott búza keresztjei villogtak. Pünkösdvásárnapján nemcsak a rizstelepeken dolgoztak, de a nyilvános mosóházakban, valamint az útjavítással kapcsolatban is. Valenciában a folyó széles medrében egy csöpp vizet sem láttunk, de egy nagy versenypályát tribünökkel! Az 1850 m. magas, még hóborította Navacerrada-hágón, mint első autó ebben az évben, áthaladtunk, bár nagynehezen. Olyan szűk utcában kellett fordulnunk, hogy hosszú kocsimmal többször kellett réverznom és hogy egy elhagyatott, cifrán feldíszített kis számár mellett már el nem haladhattunk. Teheneket láttunk, melyeket szántás közben pokróccal letakartak. Almeriában a birkákat reggelként felhajtják a házakhoz s ott fejk a lakók részére, ki mennyit kér; nagyvárosban különös látvány. Valenciában a férfiak öltözetében a világoslila szín annyira divatos, hogy majdnem uniformisként hat. Láttuk a parafa aratását, a cukornádat, ezeréves ciprusfákat, fű helyett apró legyezőpálmákat seprűkészítésre. Láttunk vidéki városok legelső szállodáiban gallérnélküli vendégeket, kik a bort nem pohárból isszák, hanem e célra konstruált flaskókból messze ívben szájukba öntik. Higiénikus eljárás! Mindezt láttuk és sok egyéb. Nem láttunk azonban egész Spanyolországban:

mezítlábas embert vagy gyereket,

foglyot, nyulat, ragadozó madarat, nagyobb vadat

(csak a Rio Frió-i vadaskertben özet), csirkét, libát, kacscát vagy más baromfit,

kutyát, mely ezen elnevezést megérdemli (de sok fekete macskát),

tömérdek garageban egyetlen jóra való mechanikust, komolyan dolgozó munkást vagy alkalmazottat, koldust,

valakit, aki nem várt volna borra való (kivétel: a taxis; ez el sem fogadja, mondják).

szegény mágnást,

üzletet, mely 10 óra előtt nyílik,

embert, kinek az ideje drága,

udvariatlan rendőrt.

Spanyol szuperlatívok:

Legmegkapóbb látvány a bikaviadal (ha elsőrendű).

Legszébb fekvése van Rondának.

Legszébb katedrális Burgosnak.

Legszébb körútjai, parkjai Madridnak.

Legszébb boltjai Barcelonának.

Legszébb szállodája Sevillának (Alfonso XIII.).

Legszébb kilátása az Alhambra Palacénak, Granadában.

Legszébb római emlékei Tarragonának.

Legszébb arabs emlékei Cordobának.

Legszébb lovai Andalusának.

Legjobb borai Jereznek.

Legtöbb pálmája Elchének.

Legérdekesebb háza Toledónak (Casa del Greco).

Legértékesebb szobája Aranjueznak (a Labradorban. Csak 9 m², de több millióba került).

Legtöbb vize a Guadalquivirnek.

Legnagyobb termése Catalóniának.

Legtöbb szünogya Alicanténak (és legbőszebb).

Leggazdagabb kereskedői Billaónak.

Csak azt nem tudtam hamarjában megállapítani, hogy hol van a legtöbb számár (nem átvitt értelemben persze), mert ebből jócskán van mindenütt; sem azt, hogy hol található a leglustább spanyol; egy szép leányzó, ki megszólításra megállana; falusi gyerek tetű nélkül; városi dáma festék nélkül; paraszt kendő nélkül; éjszaka zaj nélkül. Egy megállapításom azonban minden kétségen felül van: hogy Cadix a rossz szagok Gyehennája.

Eddig csak Spanyolországról beszéltem, tekintve, hogy a motoros publikum Magyarországon a többi országokkal már többé-kevésbé ismeretes. Ennek dacára legyen szabad e cikket egy pár megjegyzéssel befejeznem, melyek talán még nem örvendenek köztudomásnak.

Franciaországban Arles környékén, fölötté romantikus fekvésben egy bizarralakú hegycsúcson fekszik „Les Baux”. Valaha a Seigneurs des Baux és arlesi királyok rezidenciája. Hajdani fényéből csak 80 parasztlakta romhalmaz maradt. Elfelejthetetlen látvány!

Carcassone szintén utólérhetetlen, érdekes. A cité impozáns kétezeréves falai közt a legelegánsabb szállodák egyike. Menüje, bár nem oly végtelenül hosszú és bőséges, mint a spanyol menük, épp oly drága és ha lehetséges, még jobb.

A motoros, ki a francia Riviéráról hazatér, ne mossa el a Col di Tendán való átkelést. A természet szépségei és a három egymást követő hágó nehézségei magukban véve is elegendő indokkal szolgálnak erre. Legérdekesebb azonban az autóalagút, mely körülbelül 1200 m. magasságban és szinte 4 km. hosszúságban a hegyen keresztül visz. Igazán megdöbbentő!

Bár Németországban, Svájcban, Franciaországban és Olaszországban szintén kitűnő utakkal találkoztunk (speciális autóstrádákról nem beszélek), nem mondhatjuk oly tökéleteseknek, mint a spanyolokat. A németek túlkeskenyek, a svájciak túlságosan kanyargósak, az olaszok túlporosak, a franciák túldomborúak. Az osztrák és magyar utak pedig — patkószegesek.

Ha most valaki kérdezné, hogy szeretnék-e Spanyolországban letelepedni, tüstént „nem”-mel kell felelnem. Miért? Mert azóta megint a Bükkben vadásztam...



Egy óriási piniafa Andaluziában. Az országutat szegélyező többi kis cserje és fa nem más, mint a gyermekek által annyira kedvelt szentjánoskenyérfa.



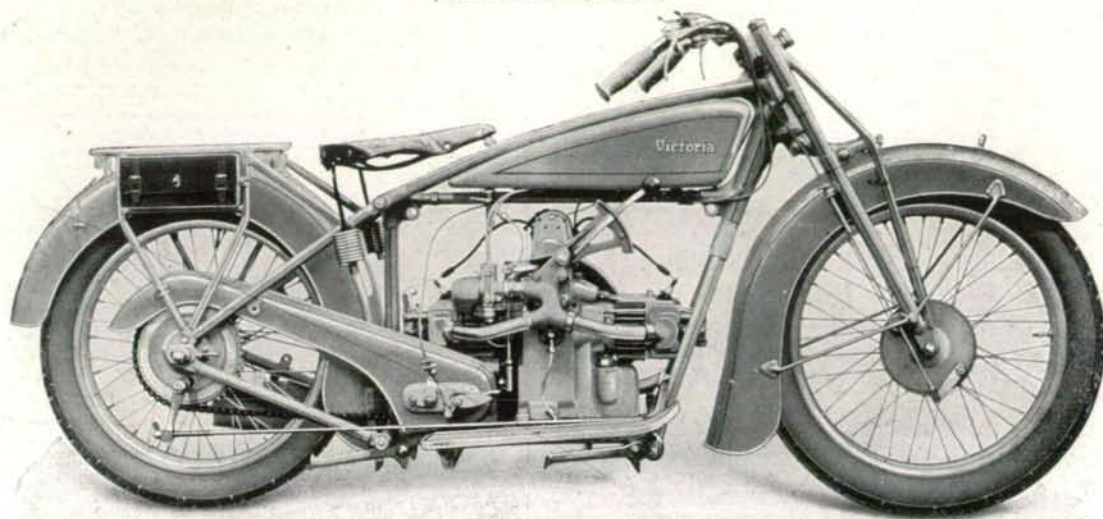
Egy régi palota mesteri bejárata Spanyolországban.



Modern útépités a Sierrákban.

A K. R. 6. típusú 600 kcm-es Victoria motorkerékpár

(Reichswehrmodell)



Motor: Egymással szemben fekvő kéthengeres, a vázban hosszirányban elhelyezve. A hengerek speciális öntvényből készülnek, a nagyméretű hűtőbordák hatékony hűtést biztosítanak. A függőszelvényes hengerfejek levehetőek. Könnyűfémdugattyú. A motorfőtengely és vezértengely, valamint a rendkívüli igénybevételnek kitett egyéb részek chromnikkel, a szelepek chromacélból készülnek. Minden forgórész golyós- illetve görgős csapágyazású. A kiegyensúlyozott kéthengeres motor lökésmentes, nyugodt járású és tekintettel, hogy a vázban igen alacsonyan függ, rendkívüli stabilitást kölcsönöz a gépnek.

Gázosító: Külön levegő- és keverékszabályozóval. A fuvókák könnyen hozzáférhetőek. Az üresjáratú fuvóka üzem közben is kézzel állítható. Benzinszűrő és elzárócsap a benzinezetékben.

Olajozás: Önműködő központi körfolyós olajozás, mely a motor kifűrt főtengelyén keresztül cirkulál. Kényelmes olajbeöntőnyílás, nívóellenőrző készülékkel. A karter egyszerű feltöltésével körülbelül 800 km. tehető meg. A többi súrlódó részek magasnyomású Tecalemite-zsírszásban részesülnek.

Gyújtás: Magasfeszültségű gyújtómagnes vagy gyújtó és világító-dinamóberendezés, fogaskerékmeghajtással, por- és vízmentesen tokozva.

Váltómű: Eredeti háromsebességű váltómű, beépített indítópedállal. A sebességváltó felerősítése a vázon sinekkel történik, miáltal annak elmozdítása és így a meghajtólánc feszességének beállítása könnyen eszközölhető. A váltómű fő- és előtétfengelye chromnikkelacélból készül és erőse méretezett görgős, illetve golyós csapágyakon forog. Kényelmes kenés, zsírszivattyúval.

Tengelykapcsoló (Kupplung): A többblamelias tengelykapcsoló a kormányról kéziemltyűvel működtethető.

Sebességváltás: Az egyes sebességfokozatok beállítása a tank jobboldalán elhelyezett kéziemltyű segítségével történik. Az emltyű speciális rögzítése a mellékapcsolást lehetetlenné teszi. A helytelen kapcsolás folytán történő sebességváltódefektek ezen rendszernél tehát töké-

letesen kiküszöböltettek. A sebességváltóban a kapcsolás nem fogaskerekek egymásbahúzásával, hanem körmös kapcsolók segítségével történik, miáltal az elhasználódás a minimumra csökken. A precíziós fogazású fogaskerekek teljesen zajtalanul működnek. A motor és sebességváltó, valamint a sebességváltó és hátsó kerék közötti erős (5/8×3/8) lánc gondosan burkolt.

Váz: Különleges (D. R. P.) eljárással forrasztott váz, speciális acélcövekből. Felső csöve hátrafelé lejtve, alacsony nyeregelhelyezést biztosít. A kormányfej, valamint a többi összekötő rész súlyestében sajtolt és az előbb említett forrasztási eljárással erősítetik a csövekhez. Az oldalkocsi speciális felerősítőcsövei a váz elhúzóását kizárják. Az alacsony hátsókerékállvány a gép állványraállítását igen megkönnyíti.

Villa: Igen erős építésű, kettős rúgókkal és beépített lökhárítóval.

Kormány: Kényelmes és tetszetős alakú, elcsavarodás ellen rögzített, magasabbra vagy alacsonyabbra állítható.

Kerekek: Erőse méretezett kerekek, golyósan ágyazott agyakkal. Az osztott hátsó agy kihúzható tengellyel bír, miáltal a hátsó kerék leszerelése a lánc és fék szétbontása nélkül eszközölhető. A pneumatikok 27×4 méretű ballonpneuk. Mindkét keréken teljes védelmet nyújtó sárhányók.

Fékek: Mind az első, mind a hátsó keréken az elpiszkolódástól teljesen védett belső pofás fékek. Az első és hátsó kerék féke kéziemltyűvel, illetve lábpedállal működtethető. Mindkét fék kényelmesen és könnyen utánállítható.

Nyereg: Közvetlenül a vázra erősített, kényelmes és lágy rúgózású.

Benzintartály: Nyeregtank körülbelül 11 liter ürtartalommal, mely — különböző útviszonyok szerint — körülbelül 300—350 km.-es út megtételére elegendő. Külön beépített válszlemezek az üzemanyag hullámzásának megszüntetésére.

Szerszámok: Két praktikus zárral ellátott bőrtáskában elhelyezve, melyek a csomagtartó jobb- és baloldalán

függnek. A komplett szerszámsorozat minden csavarhoz szükséges kulcsot magában foglal. A szerszámok mindegyike a helyén rögzített.

Fényezés: Viktória-kék.

Külön-felszerelések (telárral szállíthatók): Acetilén- vagy villamos világítás, illetve kombinált világító-gyújtó dinamo (magdinó), kézi vagy villamos kürt, sebességmérő, sportkormány, eredeti Victoria-pótülés, lábtartókkal. Cserélhető kerekek.

Teljesítmény: Sebesség megterhelt oldalkocsival 85 km/óra.

A gép önsúlya: 160 kg.

Oldalkocsi súlya: 90 kg.

Benzinfogyasztás 5—5½ liter 100 km.-re.

A motorkerékpárra vonatkozó főbb technikai adatok:
Furat 77 mm. Lököt 64 mm. Hengerűrtartalom 596 kcm.
Adólóerő 5.95. Féklóerő 16—18. Üzemfordulatszám percenként 2300.

Budapest—Wien 1929 nyarán Úti impressziók

Modern útépités — Balkáni állapotok Magyarországon

A magyaroknak, az igazat megvallva, két fontos útvonaluk van. Az egyik a Budapest—Wien, a másik a Budapest—Siófok, illetve a Balaton déli homokos partja. Csodálatosképen ez a kettő mindig a legrosszabb. Ennek a kettőnek kellene a legjobbnak lenni, hiszen az egyik az összekötő kapocs a Nyugattal, a másik a mai Magyarország egyetlen kimondott nyaraló- és fürdőtelepét köti össze a fővárossal és csodálatosképen ez a két vonal Magyarország útépitésének szégyene és állandó sebezhető pontja. A Budapest—balatoni utakról már írtunk, sajnos, nem utoljára, ellenben a bécsi úttal még nem foglalkoztunk. Nézzük, miként áll a helyzet. A bécsi út Budapest—Győr között le van zárva. Ez a lezárás azonban csak amolyan részleges és a helyközi forgalom vígan folyik. Tulajdonképpen nagyszabású javítások, illetve útépités csak a Budapest—Komárom-szakaszon látható. Itt sem mindenütt. Egyedül a Magyar Asphalt-nak kiosztott szakaszon folyik a munka. Ez a szakasz Almásfüzitő tájékán van. Itt szélesítés, hídépítés, csatornamunkák jelzik, hogy nemsokára megkezdődik a nagy munka. Arról azonban, hogy a szintén lezárt Komárom—Győr-szakaszon csak egy hengert is láttunk volna, azt nem merem állítani. Ami tehát kifogásolható, az, hogy a vállalatok késnek a munkák megkezdésével, ami azt fogja eredményezni, hogy az építés jóval tovább fog tartani, mint az

kontemplálva van. A másik tény, ami nekem feltűnt, hogy az út szélén feltűnő sok az a bizonyos sárgás kő, amiről mindenki tudja, hogy mindenre jó, csak útépitésre nem. Törlik, omlik, egyszerűen egy fabatkát sem ér. A békeévekben az efféle kővel legfeljebb mélyen fekvő üres telkeket töltötték fel. Az ilyen kővel történő útépitéseknél azután rendszerint beválik a közmondás, hogy „Olcsó húsnak híg a leve!” Egyszerűen a Budapest—Győr útvonal le van zárva. Ne is menjünk arra. Kerüljük el messzire, talán egy szebb jövő reményében.

Mi részünkről a Budapest—Szentendre—Esztergom-szakaszt választottuk. Követ itt is láttunk, de hengert csak az óbudaí határban. Ez a Budapest—Szentendre-útszakasz is több figyelmet érdemelne az illetékesek részéről. A vám előtti és utáni szakasz most sem jó, dacára annak, hogy alig pár napja hengerelték. A keresztben átfutó kikövezett gyalogjárók, amelyek most még mélyebbre kerültek, folytonos bukkanókkal lehetetlenné teszik az utat. Kivéve Szentendre városát, ahol pompás aszfalton fut végig a kocsi, az egész Budapest—Esztergom 66.2 kilométeres útnak nincsen egyetlen szakasza sem, amiről azt lehetne írni, hogy igen jó. A múlt évben oly pompás kör, mely a budapesti motorosoknak oly kedvenc vasárnap-útja volt (Budapest—Szentendre—Leányfalu—Visegrád—Esztergom—Dorog—Pilisvörösvár—Budapest), most biz nem nagy örömet nyújt. Hova lehet tehát menni? A Balatonhoz nem, a Dunaparra nem. Marad egyedül Vác. Ezúttal a Budapest—Vác útvonal Magyarország legjobb útja. De már maga Vác förtelmes bukkanószerű kerek kövezetével azután mindent leront. Komáromban, Győrött, vámok. Hogy ezeket az élet apró tűszúrásainak nevezhető vámszedéseket mikor törlik már el minálunk, azt nem tudni, de azt hiszem, a belügyminiszter úrnak csak egy szavába kerülne és rendet lehetne teremteni. A Győr—Oroszvár-szakasz jó másodrendű útnak minősíthető. Az oroszvári vámkezelés még mindig három helyen történik, de mint odakünn mesélik, augusztusra már koncentrálni lesz a határon. A vámház már tető alatt van és most már csak az utolsó simításokat végzik. Az osztrák határon mindez két perc alatt ment végbe. Ha minden jól megy, akkor tíz évvel a háború után megérjük, hogy az oroszvári híres vámkezelés is a „multé” lesz. Alig találkoztam egy-két kocsival, az is külföldi volt. Német, svájci, holland és angol rendszám volt rajtuk. Szegények! Ide merészkedtek. Istenem, ha megéreztek volna a bicskei és biai bukkanókat, nem hiszem, hogy egy is lett volna közöttük, aki Budapestre kíváncsi lett volna. Nézetem szerint a magyar állam igen érdekesen oldja meg az autó és



Magyarországi vezérképviselő:

SCHEUER OSZKÁR Budapest, VI. ker., Vörösmarty-utca 13. szám. Telefon: József 428—39

a bőrruházat vezető világmárkája!

Kérje mindenütt a RALSON férfi-, női- és gyermekbőr kabátokat, köpenyeket, mellényeket, borsapkát és autoháubét.

Nagy választék, legdivatosabb s legfinomabb kivitel.

Motorkerékpárosok! Vegyetek KARNE R-mellényt!

A legcélszerűbb úgy a versenyeken, mint a túrákon.

vasút harcát. Egyszerűen nem épít utakat és kényszeríti az embereket, hogy ne vegyenek autót, hanem járjanak vasúton. A vámőrök szerint a múlt évben, amikor a bécsi út nem volt lezárva, összehasonlíthatatlanul több magyar kocsi ment ki külföldre. Jó taktika, bennmarad a pénz. Rossz taktika, mert éppen úgy kinnmarad a pénz. Az Oroszvár—Reichsstrasse-szakasz, mint mindig, most is rossz. Éppen úgy a Kittsee (Köpcsény)—Wien sem olyan jó, mint pár év előtt. Romlik, de az utánpótlás igen minimális. Jó osztrák politika, távortartani az idegeneket Magyarországtól.

Délután 4-kor érkeztem Wienbe. Utazásom végcélja egy Wiener-Neustadt felé vezető út egyik mellékágazásán fekvő Weissenbach volt. Utunkat tehát a híres Semmeringre vezető út irányába vettük. Huszonhat kilométer futottunk a híres Reichsstrassén (Semmering 89.0), de ez a 26 kilométer egy élmény volt számomra. Amit ezalatt a fél óra alatt láttam, az elég volt ahhoz, hogy a különbséget meg tudjam ítélni Magyarország és Ausztria között útépítési civilizáció és motorikus szempontból. A különbséget, ha énekelni tudnám, élve a régi, de rossz anekdotával, Caruso kismiska lenne hozzámképest. Az útvonal az ASDAG pompásan elkészített aszfaltján vezet Wiener-Neustadt felé. Itt nem hagyják addig, míg az egész út tönkre megy, hanem amint észreveszik, hogy valahol útsülyedés, vagy egyéb bajok miatt az útvonal romlott, azonnal lezárják, feltörik teljesen és tekintve, hogy az út igen széles, két részben készítik el. A 26 kilométeres útvonalon találkoztam 5—6 kb. 100—200 méteres félig lezárt útszakasszal, ahol azonban tökéletes útbiztosítási rendszert figyelhettem meg. A lezárt útvonal mindkét végén állott egy-egy jelző, illetve forgalomirányító közeg.

Mindkét bejáratnál a talajba erősített, 3 méter magas forgatható rúd állott, tetején egyik oldalán fehérre, másik oldalán vörösre festett 60—70 cm átmérőjű körlappal. A forgalmat, tekintve, hogy az úttest háromnegyedrésze munka alatt volt, a negyedrészen egyirányban bonyolították le. Ha a jelzés fehérre mutatott, szabad volt az út, ha a vörös lap állott felénk, úgy várnunk kellett. Milyen szolgálatot tett volna ez az irányítási módszer pl. a tétényi sertéshízaldda mellett folyó kövezési munkálatoknál, ahol az egyirányú forgalmat mindenki maga irányította és sokszor megesett, hogy 5—10 percig kellett állani, míg szabad utat nyertünk. A forgalom szédületes. Szerencsénk volt, vasárnap késő délután volt. Nem túlzok, ha azt mondom, hogy százával jöttek a szőlő és sidecarral szerelt motorkerékpárok és autók haza a Semmeringről és a szebbnél-szebb hegyi vidékekről. Eleinte számoltuk, de azután annyi jött egyszerre, hogy a számolás is lehetlenné vált. Autó, motorkerékpár, körülbelül 1:5 arányban. Minden szőlőgépen az elmaradhatatlan „Pupperl”, a sidecarokon 3—4 ember. Ausztria határozottan motorkerékpáros ország. És mindenki hajt, ami benne van a gépben. Egy versenyfutás a Semmeringtől Wienig. Mi voltunk kis Bugattinkkal az egyedüliek, akik az ellenkező irányba igyekeztünk. Őszintén szólva a legnagyobb veszélyben voltunk állandóan. Alig tudtuk a 40—50 kilo-

méteres sebességet tartani. Előttünk állandó 5 sor. Néhol lépcsőszerűen látszott, hogy még hatodiknak is előznek. Egy 100 kilométeren felüli sebességben egészen az út jobbszélén előző Daimler-Sport annyira kivágódott, hogy csak hajszálnyira tudott elmenni mellettünk. Elképzeltem, mi lesz egy pár év múlva minálunk, ha (?) esetleg egyszer elkészül az a balatoni út és ott is lehet majd rendez átlagot futni. Ott azonban minden tele van fordulóval, itt pedig minden egyenes. Gyönyörű látvány volt. A látványt emelte, hogy a weekend ezúttal rosszul sikerült, mert elmosta az eső. A pupperlik java bőrig volt ázva. Sokan a fűbefekvéshez szükségelt pokrócot terítették magukra, ami igen komikusan hatott. Ennek dacára a jó osztrák humor megmaradt és a sebesség „was hereingeh!” igen sokszor meghaladta a 100 kilométert. Úgy szerényen körvonalazva 2000 egységre tippelem a látott gépjárművek számát a befutott 26 kilométeren. És amennyit nem láttunk. Őszintén szólva, egy élmény volt a félóra, amit talán sohasem fogok elfelejteni.

Egy napot töltöttem Ausztriában. Tekintettel arra, hogy alig voltam 100 kilométerre a Semmeringtől, elhatároztam, hogy megnézzük. Eltekintve a pompás levegőtől, a csodás kilátástól és a Semmering remekbeillő szepentinjeitől, a nap „élménye” a Neunkirchner-Allée 10 kilométeres nyílegyenes volt. Egy 10 kilométeres egyenes, ahol nincs bukkanó, nincs terepegyenetlenség, nincs hullám. Egyszóval egy hibátlan, parkettszerű aszfaltút. Itt voltak az osztrák kilométerversenyek pár héttel ezelőtt. Bár sovíniszta vagyok, kijelentem, hogy ehhez az úthoz a mi Tát—Nyergesújfalu között épült beton próbautunk egy „gyenge kísérlet”. Míg a táti út két év után egy hullám, ahol minden érintkezési pont a napi produkciók között érezhető, addig a Neunkirchner-Allée aszfaltja talán a legtökéletesebb útja Európának. Érdekes, hogy míg minálunk mindent domborúra építenek és annak idején, ha Delmár Walter nem interveniál, úgy a táti betont is domborúra építették volna, az osztrák aszfaltutak teljesen vízszintesek, vagy legalább is oly kevés domborulattal bírnak, amit észre sem lehet venni. Ne gondolják olvasóim, hogy beléptem a gázba és végigszáguldtam az egyenest. Nem! Végigélveztem egy 60 kilométeres sebességben, élvezve, mint amikor az ember a jó tokajit szürcsöli. És így ment ez csaknem 50—60 kilométeren. Egy hónap múlva a Wien—Semmering-út talán Európa egyik legszebb útja. És ugyanezt mesélik ma már azok is, akik Salzburg felé igyekeznek, akik Gráz—Klagenfurt felé törekszenek, akiket útjuk Innsbruck felé visz. A szegény kis Ausztria. A mindenki által sajnált, agyonsanyargatott Ausztria. Hogy lehet ez? Miből jut nekik utakra? És mért nem jut nekünk? Valami másban lehet itt a baj. Ott úgy látszik, értenek hozzá. Nálunk pedig nem. Szigorú kritikusok vagyunk. Kritikánk az, hogy Magyarországon vagy nem tudnak, vagy nem akarnak utakat jól megépíteni. Van egy harmadik gondolatunk is, de ezt nem írjuk ki. Ezt találja ki az olvasó!

Vissza Budapestre! „Jó utat a járatlanért el ne hagyj!” Ezt mondja a közmondás. Ezúttal reám is szólott.

SKODA, LAURIN & KLEMENT

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

14/50 l. e. szelepnélküli

hathengeres

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

::

SKODA—HISPANO-SUIZA

25/100 l. e. szelepes, hathengeres.

SZEMÉLYKOCSIK SKODA AUTO
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

Telefon: Teréz 8—14.

Miért kerüljek én vissza Wienbe, amikor itt vagyunk Wienerneustadtban és a térkép szerint elsőrangú út vezet Sopronba. Bár sohasem láttam volna! Nem sok az egész, talán 32 kilométer, de beillett egy örökkévalóságnak. Isten mentsen meg valakit, hogy erre vegye az útját. Sopronkertesnek hívják azt a falut, ma osztrák és Burgenlandban van, ahol talán a világ legrosszabb útja vezet keresztül. Minden házból 30 centiméter mély vízlefolyó vezet keresztül az úttesten. Csak lépésben lehet menni és az embert minden ilyen átereszt félméter magasra dobja. Legyen az lágyrugózású amerikai kocsis, legyen az kemény Bugatti. Itt azután mind a ketten éimehetnek a sóhivatalba. Az osztrák vámnál beszélgetésbe elegyedtem a finnáccal. panaszkodtam neki, hogy rosszak a burgenlandi utak. „Uram, emlékezzék vissza — felelt —, mit csináltak mi annakidején Boszniában és Hercegovinában? Es mi lett belőle, elvették és odavesztett minden! Most már óvatosabbak vagyunk. Ki tudja, mi lesz Burgenlanddal. Magyarországé volt, hátha valamikor visszakerül! Nézze meg az utakat benn Ausztriában és akkor szídjon miniket!” Talán igaza van, bárcsak igaza lenne!

*

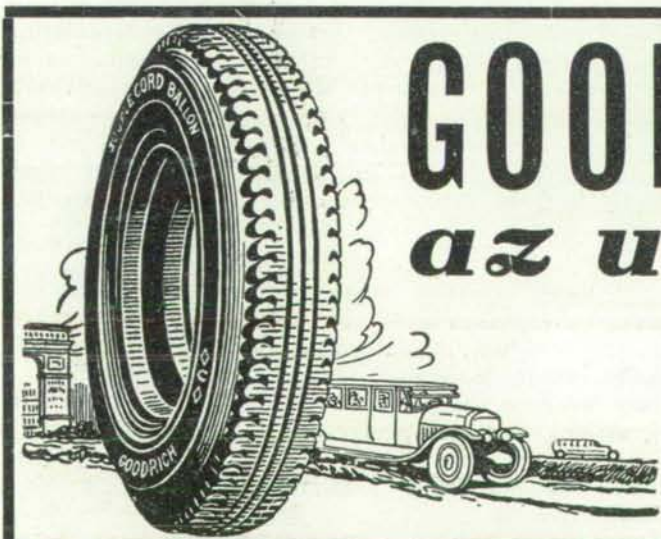
Kellemes meglepetés ért a magyar vámnál. Az az előzékenység, az a gyorsaság, ami az útlevél- és triptique-kezelésnél fogadott, meglepett. Kedves emberek, mosolygó magyarok. Sopronban kövezetvám. Mintha csak figyelmeztetné az embert, na itt vigyázni kell, itt rossz kövezet jön. És tényleg. Sopron után azt gondoltam, jó utam lesz Budapestig. Tévedtem. Közepes másodrendű út. De ismét egy meglepetés. Sopron vármegyében tökéletes útjelzés. Minden elágazóponton vasrúd és rajta fehér táblácskák a legközelebbi nagyváros megjelölésével és a kilométer-számmal. Mégsem hiába írtunk erről hónapokon és éveken keresztül. Ebben nekünk is van néhány százalék érdemünk. Ausztria után látszik teljes egészében a fehér, veszélyt jelző háromszögek teljes csődje. A minden konzekvencia nélkül, sebtében, csak hogy produkáljunk valamit jelszóval felrakott fehér KMAC-háromszögek két-harmada nem ér semmit. Néhol benne van a fordulóban, néhol egyáltalában nincs. Ha az ember megfigyeli, azonnal látja, mi a hiba. Egy-két vidék kapott, tegyük fel, 20—30 darabot. Nem a szerint, hogy mennyi szükséges, hanem úgy elosztva. Mármost kezdték elhelyezni őket. Eleinte minden forduló kapott. Eleinte még oda is raktak. ahová nem is kellett volna. Aztán kifogytak és a végén

már oda sem jutott, ahol égetően kellett volna. A fehér jelzőháromszögek részletjelzés nélkül nem érnek semmit. Addig, amíg a fehér háromszögekben nem lesznek „forduló, vasút, útkeresztelés, bukkanó stb.” jelek, addig az egész magyar útjelzés egy fabatkát sem fog érni. Fehér vagy vörös háromszögek, tömör háromszögek az illető jelekkel, ez legyen a KMAC jövő feladata. Inkább kevesebb jelzést, de odavalót és használhatót.

*

Mégegyszer az útlezárás. Külföldön azt vettem észre és nezetem szerint ez az egyedüli logikus, hogy ha egy nagy, mint a jelen esetben egy 130 kilométeres útszakaszt lezárunk, akkor előbb gondoskodni kell olyan jó utakról, melyeken a pótforgalom lebonyolítható. Mi lett volna tehát a magyar útügyi kormányzat kötelessége? Az, hogy mielőtt lezárja a Budapest—Győr-szakaszt, hozza rendbe a Budapest—Bia—Bicske stb. útvonalat. A Budaörsi-út rőrtelmes állapotban van és ha meggondoljuk, hogy ezen az úton kell most beláthatatlan időnkig közlekedni, ha az ember Bécsbe, illetve Nyugatra akar menni, az embernek önkéntelenül az jut az eszébe, nem volna-e célszerű az autónkat hajórá vagy vasútra rakni Wienig, vagy Oroszvárig és csak ott felülni rá. Szégyen, az ország szégyene. Deputációk fogadása, ünneplések, ilyen nap, olyan nap, garden partyk, zászlószentelés, alapkövetételek és Isten tudja, miféle ünnepek, arra jut idő, jut pénz, de az utak rendbehozására, arra nem. Fogadja egyszer a kereskedelemügyi miniszter úr az automobilisták deputációját valahol a Budaörsi-út bukkanóinál s azt fotografáltassa le a mozihíradóba. Legalább meg lesz örökítve az utókor számára a magyar utak balkáni állapota 1929-ben. Valamikor azt gondoltuk, hogy ütött a magyar automobilizmus virágzása, Hermann Miksa lett a magyar kereskedelemügyi miniszter. Vérbeli autós. Egyetemi tanár, aki sokáig délutánonként a vezetői vizsgabizottság tagja volt. Jómagam is nála tettem vizsgát. Majdnem elbuktam, mert nem tettem ki a kezemet a megállásnál. Hittünk, bízunk benne. Megmondom őszintén, kössenek fel érte, csalódtam benne én is, más is. Mi automobilisták csalódtunk benne.

Nem mutatta meg azt, amit vártunk tőle. A múlt évi Balaton-úti botrány, a Balaton-utak mostani állapota, az egész új útépités huzavonája, a magyar útépités csődje, teljesen kiábrándított minket. Mi az oka például annak, hogy Magyarországon útépitő mérnököt még egyetlenegyszer sem láttam a vonalon. Pallérok, munkások, egy



GOODRICH PNEU

az utak királya

Szilárd Béla

Budapest, VI., Nagymező utca 15.

Telefon: Aut. 253-36.



„TEVES”

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

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

TECHNIKAI UJDONSÁGOK KÖNYVTÁRA

M I N D E G Y I K M Ü V E T M I N D E N K I M E G É R T I

KHAYLL:

A LÚGOS AKKUMULÁTOR

Ára 1 pengő. 5-6. szám.

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)

öntözőkocsi és egy henger. Ez az egész. Még a híres táti beton építésénél sem láttam kint mérnököt. Egy fiatal, 22 éves szöke utmester vezette a munkát akkoriban hónapokon keresztül. Csudamódra dolgoztak, naponta 25—30 métert. Sőt akadt nap, amikor sikerült 40 méterre felvinni a produktumot. Ausztriában a gyorsaság jellemzi a munkát az útépitésnél. Jelszó, hogy mennél hamarabb helyezzük kész állapotba a javítandó utakat, hogy az útlezárás ne tartson hónapokig. 80—100 ember dolgozik egy 50—60 méteres rövid szakaszon. Két nap alatt az egész fel volt törve. Mikor visszafelé jöttünk, már fehérruhás mernőemberek szintezték az utat és fogadást mernék tenni, hogy egy hét múlva már a feledés homálya borítja útjavítási szempontból az egész szakaszt. Nálunk 5—6 ember pepecsel hetekig, sőt hónapokig. És ezalatt törnek a rúgók, koptak a csapszegek, romlik a motor és romlanak az idegeink. Uraim, lássák be, hogy ez így nem mehet tovább. Lássák be, hogy nem tudnak, lássák be, hogy tehetnének. Lássák be, hogy nincs praktikus gondolkodásuk. Lehet, Uraim, hogy kíméletlennek fognak tartani eme cikkemért. Lesznek olyanok, akik el fognak ítélni. Ne tegyék, Uraim. Üljenek fel a kocsijaikra, amit megtakarított pénzükön vásároltak és ami talán egyetlen vagyunk. Menjenek ki az országutakra és akkor azt fogják mondani, hogy enyhén írtam. Menjenek át, de csak lépésben a budaörsi bukkanókon, mikor érzik, hogy kocsijuk, amiért 10 százalék luxusadót fizettek, amiért évi utépítési járulékot fizetnek, amiért úton-útfélen kövezetvényt fizetnek, mint megy szét, mint recseg, mint ropog, mint lazulnak meg a csavarai. Uraim, egy-egy elkeseredett pillanatban gyilkolni tudna az ember. Le kellene csukatni a vállalkozókat, le kellene csukatni a mérnököt, aki olyan utakat épít, mint nálunk, amelyek a normális használatban hónapok alatt tönkremennek. Uraim, aki az autóját nem luxusból tartja és nem arra használja, hogy lakásától a bankpalotáig, vagy a kir. Operaház elé vitesse magát, vagy a minisztériumig menjen rajta naponta, hanem az országutakat járja, hogy ügyes-bajos dolgát a fővárosban elintézzé, az igazat fog nekem adni. Az nem fog elítélni a cikk hangjáért, hanem azt fogja mondani, hogy a cikk túl enyhe. Unnepeltetések, dikciózás, szoborleplezések, az van, attól elfáradnak az idegek, fáradt lesz az agy és megszűnik a munkaenergia. Kevesebb ünnepséget, kevesebb alapkötetelt, ahelyett egypár útinspekciót, megnevezni, hogy is néz ki az az útlezárás és nagyjavítás Budapest—Győr között. Ez volna a kötelesség. Ez a mi szerény nézetünk. A hálókocsiból egészen másképpen fest a vidék, mint a négykeréken. Szerintünk az a jó államférfiú, aki komolyan törődik az ügyekkel. Referálni a legszebb tény is lehet rosszul és viszont. Az sohasem elég. Győződjünk meg mindenről személyesen. Ütügyi kormánybiztost kérünk. Óh pardon! Azt sem! Magyarországon vagyunk és akkor el lehetünk készülve, hogy útügyi kormánybiztossá kinevezik azt a derék embert, akinek agyában a gödöllői út megszükitése és a fehér útszéli betonoszlopok ideája megszületett. És akkor ott leszünk, ahol a mádi izraelita

A közeli hetekben európai-tanszámútra indulunk. Szívesen felajánlom kocsim két ülését a kereskedelemügyi minisztérium két kiküldöttjének, természetesen megfelelő honorárium mellett. Lehet tanulni! Elmegyünk Bécsig és onnan messze a Nyugatra. Aki velünk jön, az azután szintén azt fogja mondani, hogy enyhén írtunk és azt fogja mondani, hogy igazunk van, amikor azt írjuk, hogy a mi útépítő vállalatainknak fogalmuk sincs, hogy mi az a modern útépités.



MODE: 1929.

TYPE: XX.

ELADÁSI KÖZPONT: **IV., FERENCIEK-TERE 9.** TELEFON: Aut. 896-17 és 891 06

Vidéki fiókok és kirendeltségek: Baja, Miskolc, Szeged,
Békéscsaba, Szombathely Kaposvár, Pécs,
Nagykanizsa, Nyiregyháza,
Kiskunhalas, Győr.

Az Automobil-Motorsport 8-ik számában közölt rejtvény megfejtése

A multkori számunkban közölt rejtvény pályázatunk olvasóink táborában osztatlan elismerést és örömet okozott, amif lényegesen fokoztak értékes jutalomajándékaink is. Orvosok, tanítók, motoros sportolók, sőt még hölgyek is küldtek be megfejtéseket; sokan igen értékes és alapos fejtegetést is mellékeltek, mintegy bizonyítva, mely gondolatmenet segítségével jutottak el a megfejtéshez.

A résztvevők nagy száma és az a lelkes hang, ami a legtöbb pályázó leveléből felénk árad, arra buzdít bennünket hogy megkezdett akciónkat továbbfejlesszük és újabb rejtvények kiírásával egyrészt az öntudatos, megfontolt motorosgondolkozást fejlesszük, részben pedig alkalmat adjunk kedves olvasóinknak, hogy értékes, sokszor vágyva óhajtott motorfelszerelési tárgyakhoz éppen szaktudásuk és ügyszeretettük méltó jutalmaképpen hozzájussanak.

Igaz, hogy sokan, nagyon sokan voltak, akik nem határozták meg helyesen a tárgyat. Sokan voltak, akik eltalálták a hengerűrtartalmat, a gyártmányt, de tévedtek a vezénylés módjában. Sajnos, ragaszkodnunk kellett szigorú elveinkhez és nem oszthattuk be őket a reményteljes helyes megfejtők közé.

Rendkívül érdekes, hogy nemcsak az urak, hanem a hölgyek közül is számosan helyesen fejtették meg rejtvényünket, sőt a sors szeszélyéből az első díj, egy értékes Brooks hátsó ülés is, éppen hölgy számára jutott.

Kívánjuk, találjon hozzá hamarosan egy derék motoros vőlegényt is.

Felkérjük kedves olvasóinkat, hogy következő pályázatainkat hasonló figyelemmel kísérik, foglalkozzanak velük szeretettel, komolyan, maguknak tanulnak vele, mi pedig komoly munkájuk jutalmazására még messzebbmenő áldozatokat is hozunk, amint ez az új pályázati kiírásunkban már látható.

A helyes megfejtés: Méray, 600 kcm. oldaltvezérelt, oldalkocsis motorkerékpár.

Sorsolásunk eredménye a következő:

1. díj. *Brooks hátsó ülés, lábtartókkal*: Lipárdy Aranka úrleány, Budapest, Losonci-út 13/b.

2. díj. $\frac{1}{2}$ gallon *Castrol-olaj*: Langhammer Károly, Budapest, Práter-utca 206., II/1.

3. díj. *Egy-egy darab Bosch-gyertya*: Löwy László, Budapest, Damjanich-utca 2. Patanav József, Abony, Gál Miklós-u. 6. Klotz István, Debrecen, Eötvös-u. 7.

Helyesen fejtette meg 72 olvasó.

A szerencsés nyerők, mire e sorok napvilágot látnak, már régen a nyereségtárgyak birtokában vannak. Fogadják ezúton is őszinte gratulációnkat. Lapunk kedves olvasóinak pedig kívánunk friss jókedvet a következő rejtvények megfejtéséhez.

Az automobilpneum kezelésé

Irta B. von Lengerke

(Ezt a cikket a hannoveri Continental-gyár engedte át lapunk számára.)

Ha végigmegyünk egy jól berendezett gumijavító-műhelyen, megfigyelve a különféle gumidefekteket, amelyek itt gyógyításra várnak, csodálkozni fogunk azon, amit a műhely vezetője nekünk ezeknek a defektnek a létrejöttéről mondani fog. A légnymás elhanyagolása, kíméletlen hajtás, túlterhelés, hibás kerékbeállítás, hiányos kezelés és hasonló hanyagságok az okozói manapság legnagyobb részben a gumibetegségeknek és a gumik rövid élettartamának. A régen oly gyakori defekt, amelyeket hegyes, éles tárgyak okoztak, ma már csak alárendelt szerepet játszanak. „Kezelés” alatt azonban nemcsak azokat a gyakorlati fogásokat értsük, amelyek a motorteljesítményt a kerekre és pneumatikokra átviszik, nemcsak a gumi felszerelésére és alkalomadtán való felfújására gondolunk, hanem a „megfigyelésre” is, melyet szabadszemmel és a hozzávaló műszerekkel végezhetünk. A kezelés már ott kezdődik, amikor megvizsgáljuk, hogy a pneuk méretei megfelelnek-e a gumigyár által megengedett előírt maximális tengelynyomásnak. Kézenfekvő, hogy egy olyan köpenyméret, mely a jármű összsúlyához viszonyítva túlságosan gyenge, gyorsabban fog kopni, elhasználódni és kisebb légtere miatt — ami egyértelmű a kisebb elaszticitással — defektet és külső behatások iránt érzékenyebb lesz, mint a tengelynyomáshoz helyesen megválasztott méretű. Szerencsére azonban a ma használatos normálkerékabroncsok mindegyikére 2—3-féle különböző szélességű köpenyméret illik. A tulajdonosnak alkalma van tehát pótköpenyek vásárlásánál egy mérettel nagyobb szélességű köpenyt választani és ezáltal a hátsókerekek, később pedig az elsőkerekek rugózását megjavítani. Ez kíméli a kocsit és azonkívül jelentékeny megtakarítást jelent a köpenyek nagyobb kilométer-teljesítménye folytán.

Egy másik oka az időelőtti elhasználódásnak, sőt adott esetben a tömlő és köpeny súlyos sérüléseinek, a helytelen és szabálytalan szerelés. Igen gyakoriak az ú. n. „becsípés”-ek, melyek a tömlő hibás betételéből származnak és nemcsak a tömlő rövid idő alatti tönkretételét, hanem a köpeny peremének (Wulst) megrongálódását is előidézik. Még drótbetétes köpenyek acélhuzaljai is megsérülhetnek a felrakásnál vagy leszerelésnél, ha a szerelővasat helytelenül használják, úgy, hogy a köpeny elveszti tartását a kerékabroncsra, sőt esetleg onnan le is ugrik, minek eredményeképpen a tömlő kipukkan.

Bizonyos, hogy sok vezető nagyobb figyelmet szentelne gumiabroncsainak, ha tudná, milyen hatása van egy jól kezelt abroncsoszásnak az utazás biztonságára és a gumiabroncsok élettartamára. Általában két szempont van itt, amelyeket igen gyakran hagynak figyelmen kívül. Ezek: a légnymás gyakori ellenőrzése és a vezetés módjának befolyása az abroncsoszásra. Egy jó vezető, aki lágyan és egyenletesen, vagyis érzéssel hajt, hogy kímélje motorját és alvázat, az általában jól fogja kezelni pneumatikjait is, mert tudja, hogy a helyesen fel-fújtt pneumatikok milyen hatással vannak nemcsak mint légpárnák az alváza, hanem a sebességre, a gyorsító-képességre (indítónyomatékra) és adhézióra, röviden a vezetés kényelmére is. Az az elismert jó hatás, amelyet a cord-szövésű, alacsony-nyomású ballonpneumatik az

Autó- és motorkerékpártanfolyam

Egyedüli az országban, amely bekerített pályán tanít vezetni. A városi vezetés oktatását a gépen való tökéletes uralkodása után kezdi meg. Úgy az elméleti oktatást, mint az összes előforduló hibák javítását gépészmérnök oktatja.

Kerber motorpálya, Népliget. Telefon: J. 340 - 34

atázás kényelmére és biztonságára gyakorol, csak úgy tartható meg, ha állandóan ellenőrizzük a ballonpneumának a magasnyomású abroncsokhoz mérten alacsony légnyomását. Ha egy magasnyomású abroncs, melyben szabály szerint 4—5 atmoszféra nyomás van, a használatban egy negyed vagy fél atmoszférát elveszített, akkor ugyan a megnövekedett melegedés folytán ennek az elhasználódása is növekedett és élettartama csökkent, de mégis lágyabban ringott az alváz és sok vezető feláldozta a hosszabb élettartamot a kényelmet növelő puhább rugózásért. A kényelem azonban a ballonpneumatiknál már megvan. Ezt nem szabad tehát a vezető által mesterségesen előhívott műveletekkel létrehozni, hanem csakis arról van szó, hogy ezt a kényelmet megtartsuk, még pedig olyan soká, ameddig csak lehet. Ebből azonban következik minden további nélkül az is, hogy az előírt légnyomástól való aránylag csekély — egynegyed atm-ás eltérés — felfelé vagy lefelé — lényeges hatással van a kocsis vezetési tulajdonságaira és a köpenyek élettartamára. Az előírtnál alacsonyabb légnyomás megnagyobbitja a felületet, mellyel a köpeny a talajra felfekszik, csökkenti az indító-nyomatékot és a maximális teljesítményt; nagyobb tapadása folytán nagyobb melegedést idéz elő és a köpeny időelőtti elhasználódását vonja maga után. Az előírtnál magasabb légnyomás csökkenti a köpeny ruganyosságát és felfekvő felületét, növeli ezáltal a köpenymintázással ellensúlyozni kívánt farolás veszedelmét, csökkenti az adhéziót és így a vezetés biztonságát és a köpenyek élettartamát is, a fokozott csúszás folytán.

A gumiabroncsosítás kezelése tehát abban áll, hogy naponként végignézzük, nem hatolt-e a köpenybe valamilyen idegen tárgy és egy precíziós eszközzel, mint pl. a „Continental légnyomásmérő”, hetenként legalább egy ízben, erősebb használat esetén kétféleképpen, utánamérjük a légnyomást és a szükséghez képest pótoljuk a hiányt.

Egy további tényező, mely az abroncsosítás élettartamára a legnagyobb mértékben befolyással van, a kocsis tulajdonosának vezetés-módja. Különösen a fiatalabb vezetők szokása — bizonyos büszkeség nyomása alatt — a városi fogalomban való túlgyors megindulás, mert nekik a gyorsítás öröme okoz és ezzel ők a kocsiban ülőknek imponálnak. De ugyanilyen gyorsan fékeznek is, mert hiszen négykerékfék áll rendelkezésükre. Ha jól fekszik a kocsis kanyarokban, meg fogják kísérelni, hogy minden fordulót a megengedhető legnagyobb sebességgel vegyenek, ha hosszú túrán rossz útra érnek, ezt is maximális sebességgel próbálják abszolválni, nehogy az órátlag romolják és hegymenetek alkalmával, kapcsolás után a gázpedált tövig fogják nyomni, nehogy a kocsis elveszítse „svung”-ját. Megteszik pedig mindezt anélkül, hogy egy pillanatig is gondolnának arra, hogy az ilyen kíméletlen és kiegyensúlyozatlan vezetés időelőtti és túlkorai pneuelhasználódást és rongálódást von maga után, a megnagyobodott csúszások és farolások következményeképpen.

Az okos, rutinizott vezető mindezeket a hibákat el fogja kerülni, mert hiszen ezek végül úgyis előnytelenül éreztetik hatásukat, a pénztárcára egyrészt és az útközben jelentkező gumidefektek alakjában másrészt, miáltal minden időnyereség, amelyet vad hajtással vélnünk elérni — illuzórikus.

Jó szemmérték, közlekedési és országúti prakszis, érzék a gép és abroncsosítás iránt, finom kézzel és fegyelmezett lábbal való vezetés — mely esetben a pneuk élettartama hasonlíthatatlanul hosszabb — ismertetőjelei és

tulajdonságai a tapasztalt automobilistának, amelyeket megszerezni minden vezetőnek igyekezni kellene, aki hírére, mint olyanra valamit ad, aki egynek érzi magát gépével és akinek nincsen kedve pénzét az ablakon kidobni.

MÉRNÖKÖK és ORVOSOK

TRIUMPH AUTÓN JÁRJATOK

VAJK, HAJÓS-UTCA 25. TEL.: L. 971-20

Verseny- és tiszteletdíjak

Mindennemű ezüsttárgyak legszebb

hivitelben, legolcsóbb árban

Az ország legtöbb sportegyletének szállítója

Toch Manó arany-ezüstműves

Budapest, IV., Városház-utca 16. — Saját műhely

Porköpeny . . P 19-80

Haube P 4-20

Szemüveg . . P -80

Motor-ruházat, cipő

a legjobban és a legolcsóbban:

HAAS SPORTHÁZ

VI., ANDRÁSSY-ÚT 13. SZÁM

EMMAG

Első Magyar Motorkerékpár és Alkatrész Gyár

Motorkerékpár és automobil

hengerek csiszolása

speciális gépen, versenyen felül álló árakon

Precíziós motorkerékpárjavítások!

Alkatrészek készítése

Speciális kétütemű-motorműhely

LŐRINCZ BÉLA, VIII., CONTI-UTCA 28

Telefon: József 410-17

Mi a baj?

Miért nem működik a motor? (4 ütem)

Ha a motor nem indul meg

1. *A porlasztó rendszeren túlfolyik. A gyertya rendszeren gyújt.* Túlhideg levegő (levegőszabályozót elzárni). Helytelenül beállított bowden-huzalok. Megszorult bowden-kábelek vagy porlasztó szabályozó-hüvelyek. A szívócső rossz tömítése folytán betóduló ú. n. „fals” (hibás) levegő. Elégtelen kompresszió. Megsérült, avagy egymástól túlságosan távollévő gyertyaelektrodok (pólusok). Eldugult fuvóka (düzni) vagy szűrőszita. Lyukas úszó vagy fennakadt úszótű. Túlszivatas. Az indítópedál erőtlen rúgása.

2. *A porlasztó rendszeren túlfolyik. A gyertya nem gyújt.* Elpiszkolódott vagy megsérült gyújtógyertya. Megszakadt (megtört) vagy nedves gyújtókábel. Szigetetlen drót vagy más vezetőtest által okozott rövidzárlat. A gyújtókábel rossz érintkezése a gyertyánál vagy mágnesnél. Elpiszkolódott (benzinnel lemosandó), eltört vagy fennakadt áramleszedő szénkefe. Rövidzárlat a mágnesben. Rossz testzárlat. Piszkos, elállított vagy elhasznált platin-kontaktusok a megszakítóban. Megakadt megszakító vagy törött megszakítórúgó. Víz a mágnesben. A mágnes demagnetizálódása. Átütött mágneskondenzátor.

3. *A porlasztó nem folyik túl az úszótű megnyomása esetén.* Elzárt benzincsap. Üres benzintartály. A tankfedőcsavar léglyukja eltömődött. Eldugult szita vagy benzincső. Elgörbült úszótű.

Ha kihagy a motor

1. *Szabályosan szikrázó gyertya esetén.* Túlságosan sok vagy túlságosan kevés benzin. Piszkos sziták. Víz a benzinen. Piszkos a benzinen. Rossz benzin. Lyukas úszó. Az úszótű nem zár vagy fennakadt. A szelepszár megszorul a szelepvezetékben.

2. *Szabálytalanul szikrázó gyertya esetén.* Elpiszkolódott vagy megsérült gyertya. Piszkos, megkopott vagy elállított platin-kontaktusok a megszakítóban. Megakadt megszakító vagy túlgynge megszakítórúgó. Megsérült áramleszedő vagy rövidzárlat.

Ha a motor lövöldöz

1. *Lövöldözés a porlasztóban.* (Visszalő a porlasztó.) Túlsok levegő, túlszegény keverék. Túlkecsi düzni (gyújtógyertya elektródjai fehérek). Elállított gyújtás. A szívócső tömítetlensége folytán beszűrődő „fals” levegő. Fennakadt szívószelep.

2. *Robbanások a kipuffogócsőben.* Túlsok benzin, túlgazdag keverék. Túlnagy fuvóka (düzni). (Fekete-kormos gyertya-elektrodok.) Elállított gyújtás. Túlfolyó porlasztó, elgörbült úszótű. Megsérült úszó. Fennakadt kipuffogószelep.

Ha a motor nem működik kifogástalanul

1. *A motor tartósan túlkis teljesítményt nyújt.* Elégtelen kompresszió. Elkormozódás vagy elégés folytán nem teljesen tömítő szelep. Törött vagy kilágyult szeleprúgó. Törött vagy elkopott dugattyúgyűrű. Ovalizálódott henger vagy kopott dugattyú. Rosszul tömítő csővezeték-csatlakozások. Behorpadt kipuffogócső vagy dob. Meglazult elosztó. Túlsok utógyújtás. Öngyulladás. Megsérült gyertya. Elégtelen motorhűtés. Elégtelen kenés. Rossz porlasztás. Nem tömítő szívóvezeték. Erősen elkormozott motor. Erősen kopott láncok. Berágódott sebességváltó vagy fék. Helytelen áttételi viszony.

2. *A motor csak időnként nem húz.* Elégtelen benzintáplálás. A tankfedőcsavar levegőlyukja eltömődött. Gyújtás kihagy.

3. *A motor kopog vagy abnormális hangokat ad.* Fémes sisterség: túlsok levegő. Kristályos csengés (kopogás): túlsok előgyújtás vagy öngyulladás. Tompa zaj: túlsok benzin, túlnagy fuvóka (düzni). Száraz zaj: Kopás a hajtórúdcsapágyban vagy kopott dugattyúgyűrűk. Fémes csilingelés: ütődő dugattyú. Durva kopogás: laza lendkerék. Horkolás, morgás: erősen megkopott lánc.

Ha leáll a motor

1. *Helyesen szikrázó gyertya és megfelelő kompresszió esetén.* Megsérült vagy elállított gáz- vagy levegőszabályozás. Eldugult benzinvezeték vagy fuvóka (düzni). Lyukas úszó vagy fennakadt úszótű. Túlságosan felmelegedett henger. Elégtelen olajozás. Elszakadt mágneslánc. Laza fogaskerék a motor főtengelyén.

2. *A gyertya rendszeren szikrázik, de kompresszió nincsen.* Fennakadt vagy nem tömítő szelepek. Törött vagy kilágyult szeleprúgó. Repedt dugattyú. Törött vagy besült dugattyúgyűrűk. Nem tömítő gyertya.

3. *A gyertya nem szikrázik.* a) Rendben lévő mágnes esetén: Elpiszkolódott vagy megsérült gyertya. Megszakadt kábel vagy rövidzárlat. b) Mágnesdefektek: Megakadt megszakító vagy eltörött rúgó. Piszkos, elkopott vagy elállított platin-kontaktusok. Piszkos vagy törött áramleszedőkefe. Átütött kondenzátor. Víz a mágnesben. Rosszul szigetelt tekercsek. Rossz kontaktusok.

(A „Motorrad” nyomán.)

TÚRÁN NÉLKÜLÖZHETETLEN a

Frommer

LIPIUT-PISZTOJ
6^{38mm.}

SKABA-PIŐKI NÉI

VI VIEMOS CSÁSZAR-ÚT 33



Fürdőruházat,

evezőfelszerelés,

IV., Váci-utca 9. sz.

Weszely



MIT és HOL kap az „AUTOMOBIL-MOTORSPORT” előfizetője kedvezményesen?

BENZIN

Nagy árkedvezmény! — Óriási pénzmegtakarítás!

Érdeklődjék telefonon (136-64)

Előfizetőink igazolványuk ellenében a **PHÖBUS Műszaki és Olajkereskedelmi Rt.-nél**, Budapest, V., Kossuth Lajos-tér 9. (ezelőtt Országház-tér) és szerkesztőségünkben vásárolhatnak csekkfüzeteket. A csekkfüzetek beválthatók minden PHÖBUS- és SHELL-kútnál.

CASTROL-olaj.

10% engedmény. Vitéz **Gyurkovich Béla és Társa**, Budapest, V., Dorottya-utca 3.

SPEEDWELL olaj.

20% engedmény. **Phöbus Műszaki és Olajkereskedelmi Rt.** Budapest, V., Kossuth Lajos-tér 9.

Autóalkatrészek.

Goodrich-pneu. Zenith gázosító. RIV golyós csapágyak: 10%. **Szilárd Béla** autóalkatrész szaküzlet, Budapest, VI., Nagymező-utca 15.

Motorkerékpáralkatrészek

és pneumatikok: 10%. **Biró Jenő** motorkerékpár-szaküzlet, Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 2.

Automobilnagyjavítás.

Autójavítások 100 pengőig 10%, azon felül 5%. **Nébel és Szirmai** autójavítóüzem, Budapest, VI., Lehel-u. 17.

Kerék- és küllőmunkák.

5%. **Magyar Abroncs- és Kerékgyár Rt.**, Budapest, VI., Jókai-utca 8.

Autó- és motorkerékpárszerszámok.

10%. **Székely Ignác** szerszámnyereskedés, Budapest, VI., Podmaniczky-utca 18., Jókai-utca sarok.

Karosszériamunkák.

Javítások és fényezés 10%. Új karosszériák építésénél: 5%. **Nagy Géza** Budapest, VI., Erzsébet királyné-út 50.

Lakkok, festékek

és háztartási cikkek 10%. **Schwabl Alajos** lakk és festéknagykereskedés, Budapest, V., Vilmos császár-út 22.

Fotócikkek

és látszerek: 10%. **Chmura László** fotóipari kellékek és látszerész, Budapest, IV., Ferenciek-tere 2.

Elektromos javító

és szerelőüzem. 10%. — **Urner és Berkovits**. Scintilla képviselő. Világítások és dinamók. Budapest, V., Pozsonyi-út 4/f.

Motorkerékpár-oldalkocsik

és azok javítása: 10%. **Jankovits Ferenc** oldalkocsigyártó üzem, Budapest, VI., Hegedüs Sándor-utca 25.

Soffőriskola-Úrvezetőiskola.

20%. — **Viktória Autószakiskola**, Budapest, VI., Vörösmarty-utca 53.

Motorcsónakok

és siklótestek: 5%. **Dóka Mátyás** csónak-építő üzem, Budapest, III., Lajos-utca 145.

CSAK ELŐFIZETŐKNEK, IGAZOLVÁNY ELLENÉBEN!

Autóbőröndök,

bördíszmúáruk. 10⁰/. **Muskát László**
bőrárúkereskedő, Budapest, VIII.,
Rákóczi-út 1.

Versenydíjak.

Serlegek. Ezüst. 10⁰/. **Toch Manó**
ékszerész, Budapest, IV., Városház-
utca 16.

Autóakkumulátorok töltése

és javítása. Ahemo anódpótlók és
töltőkészülékek: 5⁰/. **Müller László**
okl. vegyész mérnök, Budapest, VI.,
Liszt Ferenc-tér 6.

Gummijavítás.

15⁰/. **Vulkán Gummijavító R. T.**
Budapest, VI., Rózsa-utca 90. és VI.,
Mozsár-utca 12.

RALSON bőrruházat.

Bőrmellényeknél és bőrnadrágoknál:
10⁰/. Egyéb bőrárúknál: 5⁰/. **Scheuer**
Oszkár, Budapest, Vörösmarty-u. 13.

Rádiócikkek

A katalógusárból adott 20⁰/-on felül
még 5⁰/. **Barta és Társa**, Budapest,
VI., Podmaniczky-utca 39.

Motorkerékpárjavító műhelyek :

Lőrincz Béla, Budapest, VIII., Conti-u. 28. 10⁰/
Friedmann József, Budapest, VI., Jókai-u. 40. 10⁰/
Tóth és Friebert, Budapest, Nagymező-u. 66. 10⁰/

Olvassa el okvetlenül
a következő számot !

Uj rejtvenypályázatunk

Az Automobil—Motorsport minden olvasójáról tudjuk, hogy magukat képező, a motoros problémákkal foglalkozó emberek, akik alaposan áttanulmányoznak minden műszaki kérdést, szerkezetet, megoldási formát, anyagi kivitelt. Azonkívül figyelemmel kísérik a motorkerékpár-márkákat, elolvassák a szakcikkekét és szert tesznek egy magas, laikusoknál ritkán található szak- és szakmabeli ismeretre.

Ebből kiindulva merjük a következő rejtvenypályázatunk tárgyát a következőkben megadni:

Meghatározandó az ábrán látható motorkerékpár-árnykép gyártmánya, motor-, hengerűrtartalma és gyárt-

mánya, a váz rendszere. Néhány szóban vázolando a vázrendszer előnye.

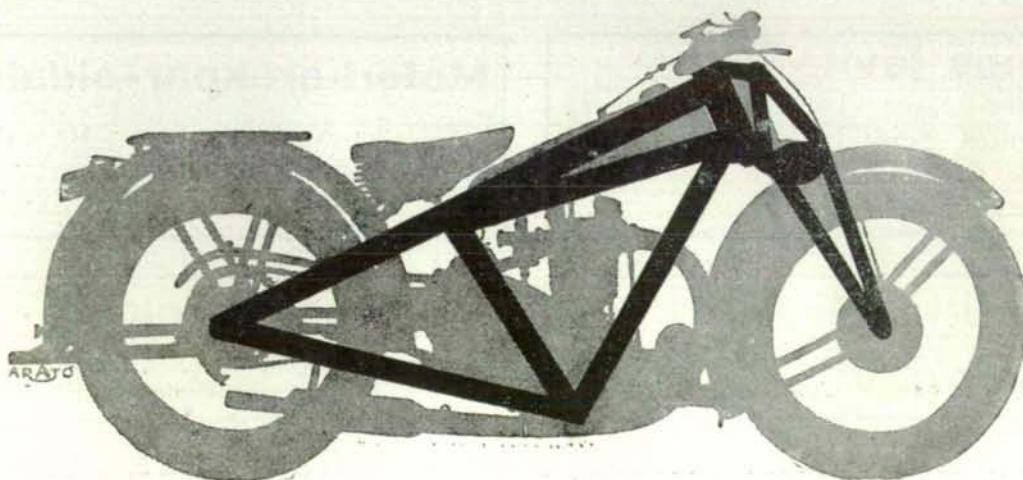
A legjobb megfejtők között a következő értékes díjakat sorsoljuk ki:

1. díj: Egy darab Smith-féle sebességmérő, napi és összteljesítményű kilométermutatóval.

2. díj: Egy nagy John-Bull ragasztókészlet.

3. díj: Egy-egy kéziduda.

Pályázatok „Automobil—Motorsport rejtvenypályázata” feliratú borítékban augusztus hó 5-ig küldendők be szerkesztőségünkbe.

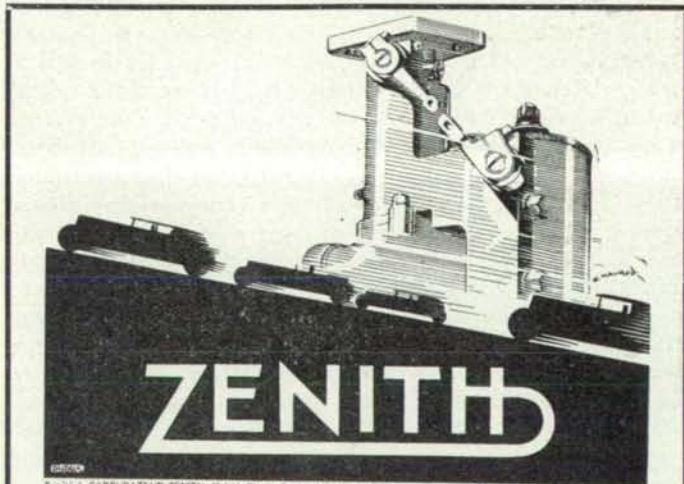


HIVATALOS KÖZLEMÉNYEK



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 földbirtokos. Alelnökök: dr. Borhy István földbirtokos, Quittner Ervin műépítész. Választmányi tagok: ifj. Csonka János mérnök, dr. Glósz Miklós min. titkár, dr. Hajós Imre igazgató, Harsányi Jenő mérnök, Haag Dezső mérnök,

Kirschner Béla rt. igazgató, dr. Korbuly Géza, Lindner Ernő m. kir. főmérnök, Pilaszanovich Antal földbirtokos, ny. min. tan., dr. Kovács-Sebestény László bankigazgató, Havas Jenő rt. vezérigazgató, Sissovich József rt. igazgató. Póttagok: Szabó Árpád mérnök, Bernárdt Győző min. oszt. tan. Hatósági megbízottak és meghívott tagok: dr. Kontz Endre min. tan. belügyminisztérium, dr. Gömör-Laiml László min. tan. külügyminisztérium, Makó-Kléger Sándor min. tan. népjóléti minisztérium, Forster Gyula h. államtitkár kereskedelemügyi minisztérium, dr. Tormay Géza h. államtitkár kereskedelemügyi minisztérium, Markhó Jenő min. tan. kereskedelemügyi minisztérium, dr. Magyary-Kossa József min. titk. pénzügyminisztérium, Máry Dezső alezredes honvédelmi minisztérium, Pistelka Rezső ezredes honvédfőparancsnokság, dr. Tauss Béla Idegenforgalmi érdekeltségek Szövetsége. Számvizsgálóbizottság: Röck István rt. vezérigazgató, Borossy Jenő rt. főtitkár, Pintér Károly rt. főtitkár. Póttagok: Münnich Aladár mérnök, báró Kazy Ferenc min. titkár. Ügyész: dr. Vermes Nándor. Főtitkár: Kirchknopf Ernő dr. Tagdíjak: Rendes tag: 40 pengő belépési díj, 40 pengő évi tagdíj. Pártoló tag: 12 pengő belépési díj, 12 pengő évi tagdíj. Alapító tag: Jogi személy 600 pengő, magánszemély 300 pengő. Junior tag: 24 éven alul: Belépési díj 6 pengő, évi tagdíj 6 pengő. Triptique és carnetfüzetek kiadása a hivatalos órák alatt. Triptique egy országra 10 P. Carnetfüzet az összes egyezményben lévő országokra 30 pengő. Nemzetközi útigazolvány 20 pengő. A Magyar Touring Club csak tagjainak ad ki triptiquet.



ZENITH

Société des CARBURETEURS ZENITH 79 & 81, Cours Fauriel, LYON — 20 & 22, rue de Villers, LEVALLOIS-PERRET (France) R.L.

Ha Ön ZENITH-karburátor felett rendelkezik, úgy bizonyára tudja, mily teljesítményre képes motorja

Ha nincs ZENITH-je, úgy tegyen kísérletet vele.

Több mint 11 millió ZENITH-karburátor van forgalomban s e kocsik tényleg húznak is.

Vezérképviselőt:

Szilárd Béla, Budapest,

VI., Nagymező-utca 15.

Az első magyar Motorkerékpár Grand Prix. 1929 július 14

Amiről olyan sokat írtunk és aminek szükségessége a magyar motorkerékpárversenyzőkre nézve a lehető legfontosabb, végre bekövetkezett. A Tourist Trophy után végre egy újabb körverseny lehetősége adódik motorosainknak. Nem tudunk eléggé rámutatni annak fontosságára, hogy versenyzőink tudása és eredmény elérése szempontjából mennyire fontos, ha évente legalább 4-5 hasonló hosszabb távú, köztük egy pár feltétlenül gyors verseny bonyolódik le. Csak ha ez bekövetkezik, lesz lehetséges, hogy a magyar versenyzők külföldi versenyeken, ahol 100 kilométeren felüli átlagsebességek kívánatnak meg, helyre jussanak.

Ezúttal a Budapest Sport Egylet agilis vezetőségét illeti a dicséret. Az egyesület nagy patrónusának, Sipőcz Jenő dr.-nak segítségével keresztül tudta vinni, hogy a

EVINRUDE



CSÓNAKFARMOTOR

A viziévd szenzációja teljesítménye 68.6 km óránként

▽▽

Valamennyi 1929-es típusú és speciális versenymotorok raktáron

▽▽

Eredeti amerikai versenytestek

Eredeti holland versenytestek

Hazai másolatok

▽▽

Vizisportcikkek és felszerelések

▽▽

Vezérképviselőt:

EDW. A. BENISCH

VIII., Kisfaludy-utca 7 New-York, Broadway 1482

▽▽

Képviselőt, bemutatás, raktár:

Csillaghy és Tsa Műsz. Ker. Társ., Budapest

VIII., Kisfaludy-utca 7. Telefon: József 441—44.

Saját csónakház az Újlaki rakparton. (Óbuda, Zsigmond-téri megálló.)

▽▽

székesfőváros tanácsa megadta az engedélyt a városligeti körön lefutandó első Magyar Nagy Díj megrendezésére. Mellette Purébl tanácsnok, Kovácsházy Vilmos, a BSE elnöke, Kazinczy Gábor műszaki tanácsnok, Szántó László titkár osztoznak az elismerésben a nagy és kitartó munkáért. A verseny a városligeti körön, melynek hossza 2750 méter, ma, július 14-én kerül lefutásra, a magyar versenyzők színe-javának és mondhatni, összességének részvételével. A verseny három csoportban lesz lebonyolítva. Először a szülő 175 és 250 kcm gépek indulnak. A táv itt 40 kör, vagyis 110.000 km. Másodszor a 350 és 500 kcm szülőgépek versenye lesz. A táv itt 60 kör, ami 165 kilométernek felel meg. Harmadik verseny az oldal-kocsis gépeké lesz, amelyek ismét 40 kört kötelesek lefutni. Típpelésekbe, sajnos, nem bocsátkozhatunk, mert

lapzártánk jelenleg összeesett a verseny második nevezési zárlatával és így már nem áll módunkban külön foglalkozni az indulókkal. Annyi azonban bizonyos, hogy tekintettel a bajnoki pontszerzőversenyre, minden épkéz-láb versenyzőnk starthoz fog állani. A futamok reggel 8 órakor kezdődnek. A verseny az előjelek szerint délután 4 órára érhet véget. Legyünk ott mindannyian, legyünk tanúi az első magyar sebességi versenynek, ahol 100 kilométeren felüli végátlagok elérésére van lehetőség. Következő számunk, mely július 25—28. között jelenik meg, a Grand Prix teljes eredményével, temérdek képpel fogja felejthetlenné tenni és az utókor számára megörökíteni a nagyjelentőségű versenyt, mely mintegy a magyar motorkerékpársport egy fordulópontját fogja jelenteni.

A IV. Guggerhegyi verseny

Szénássy Alán (1.5 literes Bugatti-kompresszor), MAC futja a nap legjobb idejét — Gróf Arco-Zinneberg (Mercedes-Benz SS) a leggyorsabb túrakocsi — Wolfner László (Steyr Sport) a leggyorsabb sportkocsi — Balázs László (Sunbeam) a leggyorsabb dr. Bezsilla Nándor (Morgan) a leggyorsabb cyclecar — Gyors rendezés — Csak Urbach László (AJS-sidecar) futott csoportjában új rekordot — 59 nevező — 54 induló — 46 beérkező

Június 29-én, Péter és Pál napján rendezte meg a Királyi Magyar Automobil Club immáron negyedszer szokásos hegyiversenyét 1752 méteres távon, a Guggerhegyi nehéz szerpentineken. Ezuttal is, mint eddig mindig, pompás idő kedvezett a versenynek, mely külsőségeit tekintve, fényesen sikerült. A hatalmas céltorony, a kitünően lezárt úttest, a gyors startok, a pálya több helyén elhelyezett megafon és a szép küzdelmek ismét egy szép napot örökítettek meg a magyar motorsportok annalesében. A villanyórazavarok ezúttal is kísértettek. Csodálatosképen a szalag egy ízben előbb szakadt el, ami egy kezdő motorosnál, a 346 kcm-es ohv. Zenithen versenyző Kovács Bélánál 1:53.07-es abszolút motorkerékpáridőt eredményezett. A zsüri, igen helyesen, helyt adott több versenyző óvásának és újrafutást rendelt el Kovácsnál. A második idő azután igazolta az óvás realitását, amennyiben Kovács Béla 2:06.21-es eredményt ért el, amit egyébként az általunk mért részidők is igazolnak. Az esetben csak az a sajnálatos, hogy ha már annyi rendőr van kirendelve a verseny zavartalan menetének biztosítására, hogyan eshetik meg, hogy avatatlan elemek férközhesse-nek a villanyóra szalagjának közelségébe. Hasonló esetek a versenyzőkben bizalmatlanságot keltenek és Kovács Bélával halálos ágyán sem fogja senki sem elhiteni tudni, hogy nem ő volt az 1929. évi Guggerhegyi verseny abszolút legjobb motorosa. A második, amit úgy látszik, hiába frunk, mert évek óta csak írott malaszt marad: ez a program. Egy olyan nagy egyesületnek, mint a KMAC, a legnagyobb precízítésra kell törekedni. A programnak pontosnak kell lenni és ami abban van, annak úgy kell történni a versenyen is. Hóra nem Lendenmayer, 625 kcm OK-Supreme még nem jelent meg az OK-gyár katalógusában, a program már tud róla. Culyba Mihály nem Gulyba Mihály, Horthy Károly csak Horti Károly. A hengerűrtartalmat pedig vagy mindenkinél kiírom pontosan vagy senkinél. A versenyzők egyesületének nevét pedig igazán illene tudni a program összeállítójának. Hild Ká-

roly, Lyka István és ifjabb Blaskovich Ernő a MAC tagjai, Erdélyi Ferenc tudvalevőleg BSE-színekben versenyez, nem egyletenkívüli, Vigyázó Miklós, úgy tudjuk, szintén MAC-tag és nem egyletenkívüli. Ezek talán apróságok, de ha a fennhatóság nem jár elől jó példával, akkor mit kívánjunk a kis vidéki egyesületektől.

Térjünk át a sportra. A motorkerékpárkategóriák abszolút legjobb idejét Balázs László futotta Sunbeam-jén. Ideje ezúttal 1:54.81 volt, ami csaknem 3 másodperccel rosszabb a szintén általa 1928-ban felállított motocikli útvonalrekordnál, dacára annak, hogy gépe ezúttal gyorsabb volt és az útvonal ezidén jóság tekintetében jóval felette állott a múltévinek. Balázs szerint a start ezidén 50—60 méterrel hátrább volt, mint a múlt évben, vagyis a pálya hosszabb volt. Nézetünk szerint egy ilyen fontos versenyenél, ahol századmásodpercre mérünk, igen fontos volna, hogy a pálya évről-évre centiméterre azonos legyen. Legcélszerűbb lenne egy-egy, a start- és célvonal mellett a földbeékelte állandó jelzés elhelyezése, ami örökre kiküszöbölné a hasonló feltevéseket és az átlagkiszámítás szempontjából is fontossággal bírna. Balázson kívül még egészen elsőrangú időt futott a 250 kcm. kategória első helyezettje, a 246 kcm Radco-Japen startolt Deli Lajos. Közel 10 másodperccel javította meg a kategória rekordját és harmadik helyre utasította a szintén nagyon jó időt kifutott Hildet (OK), akit a most pompásan futó Hummel is megelőzött. A 350 kcm kategóriát Zamecsnik Tivadar (Motosacoche) nyerte, aki úgy látszik, a hegyiversenyeken még nem olyan biztos, mint az ügétőn. Mindenesetre 2 percn belül ideje egészen elsőrangú. Ennél jobbat csak Balázs, Hild (1:54.57), Roll Oszkár (1:58.53) futottak a múlt évben. Az 500-as csoportban Balázs ismét biztosan győzött, bár Hóra gyors Rudgével elég közel végzett hozzá. A Guggerhegyi versenyen ezidén először BMW-színekben versenyző Meggyessy Zoltánt nagy balszerencse üldözte. Egy kéthengeres, 750 kcm ohv. BMW-speciálgépen indult, de az első hajtűben,

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

HOL?

győzött legutóbb ismét a
JAMES...

Június 29-én: 1. a 175 kcm-es
kategóriában a Guggerhegyi ver-
sényen!

Július hó 7-én: 1. a 175 kcm-es
kategóriában (pályarekorddal)
a Kecskeméti versenyen!

MIÉRT?

Mert a győzelemhez **megbiz-
hatóság** szükséges és ebben a
JAMES

motorkerékpár utólérhetetlen!!

Vevőknek: P 6000.— ingyen balesetbiztosítás

Vezérképviselet: Bruck, VI., Jókai-u. 21

NÉMET MOTORKERÉKPÁRBAJNOKSÁG.

IV. futam abszolút győztese **KARL GALL**

350 kcm. STANDARD



STANDARD
motorkerékpár

Vezérképviselet:

FRIEDMANN JÓZSEF
VI., Jókai-utca 40

Minden motoros álma . . . mert biztos győzelemre vezet!



Az autotechnika
csodája!
Tekintse meg a
budapesti gyártást!

A MOTOSACOCHE

Magyarországon is megkezdte
a győzelmi sorozatot

TTC ügetőpályaverseny, 25 km főverseny.

Győztes: Zamecsnik Tivadar.

(MOTOSACOCHE)

Guggerhegyi verseny, 350 kcm.

Győztes: Zamecsnik Tivadar.

(MOTOSACOCHE)

Kecskemét pályaverseny.

Győztes: Zamecsnik Tivadar.

(MOTOSACOCHE)

Amilyen jók és gyorsak a MOTOSACOCHE-
motorkerékpárok a versenyeken, éppen oly
megbízhatók és kitartók a túrákon.

Vezérképviselet:

Zamecsnik és Légrády

VI., Jókai-utca 8. sz. — Telefon: 921-38. sz.

1929. ÉVI GUGGERHEGYI VERSENYEN

a motorkerékpárok **második legjobb idejét** ifj. Hóra Nándor (Rudge 500 kcm-es),

a 350 kcm-es kategória **főlényes győztese** Zamecsnik Tivadar (Motosacoche),

az 1000 kcm-es kategória **győztese** Kübek József (A. J. W.)

COVENTRY

LÁNCCAL

aratták győzelmüket.

Vezérképviselet:

DÉNES ÉS FRIEDMANN R. T.

Budapest, VI., Dessewffy-utca 29.

Telefon: 144—71.

UJRA GYŐZÖTT A RUDGE!

1-ső és 2-ik lett az 1929. július hó 6-iki

Holland Tourist Trophy-n....,

ugyancsak első volt az 1929-i délafrikai T. T.-én,
ugyancsak első volt az 1929-i osztrák T. T.-én,
ugyancsak első volt az 1929-i cseh Grand Prix-n,
ugyancsak első volt az 1929-i olasz Grand Prix-n,
a Rudge tehát az egész vonalon győzelmet arat, ami tanúságot tesz a Rudge-motorkerékpárok **megbízhatóságáról és tartósságáról!**

Miért? Mert:

a **Rudge 4** sebességű

4 szelepes

4 kerékfékrendszerű

motorkerékpár, melynek eredményei

utolérhetetlenek!

Vevőinknek P 6000.— n. é. **ingyen** bal-
esetbiztosítási kötvény!

Vezérképviselet: **Bruck, VI, Jókai-u. 21**

MAC 24 órás HŐSÖK EMLÉKVERSENYE

FN

érte el a legszebb, legmagasabbra értékelhető eredményt.

BÁTYA JÁNOS



volt az egyedüli, amely a huszonhárom start-hoz állott solo motorkerékpáros között elérte, illetve megfutotta az

1000 kilométert

csak **FN** nyert
aranyplakettet

Vezérképviselet:

HALMOS TESTVÉREK

BUDAPEST,

V., Szabadság-tér 18. szám.

Megjött a teljesen
duplavázú

900 pengős

Rex-Acme

Vezérképviselő: **Martinek István**
IX., Közraktár-utca 24.

◆ ◆
közlekedő motorkerék-
pár Villiers-motorral
◆ ◆

szemtanuk megállapítása szerint, messze a leggyorsabb volt, úgy látszik, a nagy sebességtől kissé megijedve, oly hirtelen nyomta meg a fékpedálokat, hogy a motor hátulja jobbra kivágódott. Meggyessy a szó szoros értelmében ledobta magát a gépről, többször szaltózott, majd métereket csúszva jutott nyugvó helyzetbe. Több, kisebb-nagyobb horzsolást kivéve, nagyobb baja szerencsére nem történt. Gépe kétszer átfordult, majd az egyik hengerfej, mint tengely körül pergett pillanatokig. Kübek József 200 kilogrammos AJW-gépéből kihozta a lehető legjobb időt, amit a nehéz géppel ezen a pályán kihozni lehet.

Az oldalkocsikategóriáknak legjobb idejét Urbach László futotta 500-as AJS-en, aki ezúttal csak úgy tudott győzni a pompásan futó Bauer József (Ariel) fölött, hogy új oldalkocsi-útvonalrekordot futott. Urbach László 2:01.92-es eredménye abszolút értékű, de már közel sem mutat olyan fölényt a sidecaroknál, mint a múlt évben, amikor meg sem közelítették. Bauer József (2:04.85) alig 3 másodperccel maradt el Urbach idejétől és így a második helyet foglalva le, igen jó pontokat szerzett a sidecarbajnokságra. A többi oldalkocsiversenyzők, mint Steurer (BMW), Vigyázó (BMW), Zilzer (Radco), Rostás (Douglas), Culyba (BMW), Wittenberg (Standard) és Farkas (Sunbeam) meg sem közelítették Urbach és Bauer időit és a szó szoros értelmében csak statisztáltak. Talán Culyba futott volna egyedül 2:20-on belüli időt, ha nem bukik. Ha már valaki versenyez, tekintse a legelemibb feladatok közé, hogy maga elé nézen. Culyba az utolsó egyenesben egészen váratlanul kifutott a pályáról, felborult, de sem neki, sem utasának baja nem történt. Utasa annyira megijedt, hogy elszaladt a géptől, amelyet Culyba sebtiben felállított és újra startolva, 2:32.96-os időt ért el. Nézetünk szerint legalább 15—20 másodpercet vesztett. Rostás gyenge ideje annak tulajdonítható, hogy az alsó kanyarban nekifarolt a házfalnak és sokat vesztett. Beszilla (dr. ezúttal is nagyon szépen futott Morganjával, de a sidecarok idejét nem tudta kifutni. Ennek főokát abban kell keresni, hogy az utolsóelőtti hajtúbe túlgyorsan hajtva be, felborult. Ezen incidens nélkül ideje feltétlenül közel lett volna a 2 perchez.

Következnének a túrakocsik. Lykát kompresszoros Bugattijával ezúttal fatális balszerencse üldözte. A start után elvesztette karburátorfedelét és motorja leállt. Távollétében gróf Arco-Zinneberg győzött Mercedes-Benz SS-jével. Lyka azután a verseny végén versenyen kívül

2:01.45-ös időt futott, amivel kenterben nyerte volna a túrakocsik versenyét és egyszersmind értékes pontokat is gyűjthetett volna a bajnokságra. Verebely Miklósnak sokkal közelebb kellett volna lennie a 2:10-hez.

A sportkocsik között elkeseredett volt a küzdelem. A két Steyr-vezető, Wolfner László és báró Wolfner András, valamint Heteés Sándor (Bugatti) és az osztrák dr. Wentzler (Mercedes) késhegyre mentek. Győzött Wolfner László a lehető legminimálisabb 45/100 másodperc különbözettel Heteés ellen. Wolfner András motorja, dacára a felszerelt kompresszornak, nem működött kifogástalanul és ennek tulajdonítható, hogy az osztrák Wentzler is megelőzte. A többi induló nem játszott komoly szerepet. Az idők messze elmaradtak báró Wolfner András múltévi 1:54.90-es osztályrekordjától.

A versenykocsi-kategória volt a nap clouja. A KMAC ezúttal megengedte, hogy az összes sportkocsik is indulhassanak levett sárhányókkal. Mindenki herceg Esterházy Antal és Szénássy Alán, a két Bugatti-vezető küzdelmére volt kíváncsi. Esterházy herceg a brennbergi vereségért óhajtott revánsot venni, ami azonban ezúttal nem sikerült. Szénássy pompás fordulóvételei, dacára gyengébb motorjának, ismét behozhatatlan előnyt biztosítottak számára. A legnagyobb meglepetést ellenben Wolfner László csinálta, aki Steyr-Sport-kocsijával pompáson véve az összes kanyart, 1:51.61-es kitűnő időt érve el, Szénássy és Esterházy közé furakodott. Egyébként mindenki javított idején. Így nagyon szép időt futott ezúttal Wolfner András báró is, aki 1:53.48-as idejével eddigi eredményeit múlta felül. Mindezeket összegezve, Esterházy 1:45.66-ös útvonalrekordja állva maradt, bár nézetünk szerint kétségtelen, hogy Szénássy 2 literes Bugattival még ennél is jobb időt ért volna el. Delmár Walter ideje a múlt évben 1:47.25, Zichy Tivadar grófé 1:48.93 volt.

Ezúttal ismét mértünk részidőket az utolsó két kanyarban. A részidők élénken bizonyítják, hogy hasonló pályán csak a kanyarvétellel lehet a versenyt megnyerni. Egy-egy rosszul vett forduló súlyos másodperceket jelent. Leggyorsabb volt Szénássy Alán 18.0, Balázs László 18.5, Wolfner László második meneténél 18.6, Deli Lajos 19.0, Hild Károly 19.2, Heteés 19.5, Wolfner András báró 19.8, Sabrnák 20.0, Zamecsnik 20.2, Hóra 20.3, Hummel 20.2, Wentzler 20.2, Cernin 20.6, Arco-Zinneberg 19.2, Esterházy herceg 21.4, Lyka 20.5, Urbach 21.2, Bauer József 20.4, Kübek 20.4, Stigler 20.5, Szilner 21.0, Blaskovich 20.8.

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.—

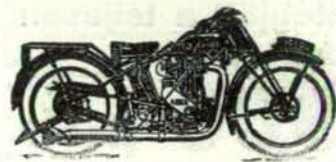
Tankba épített sebességmérő és kormányrögzítő külön felszámlítás nélkül.

VEZÉRKÉPVISELET; SZÁNTÓ, BUDAPEST, KÖZRAKTÁR-UTCA 2

RADCO

950 pengőtől

Vezérképviselőt:
PÁPAI ÉS SZAJKÓ, BUDAPEST, VI., LÁZÁR-UTCA 20
(Opera mögött) Körzetképviselőtek kerestetnek



Részletes eredmények a következők:

Szóló motorkerékpárok: 175 kcm: 1. Hóra Nándor (BSE), James 2:54.29. 2. Balogh Miklós, AKD 3:05.85. 250 kcm: 1. Deli Lajos (BSE), Radco-Jap 2:01.26. 2. Hummel Endre (MAC), OK-Supréme 2:01.89. 3. Hild Károly (MAC), OK-Supréme 2:02.78. 350 kcm: 1. Zamecsnik Tivadar (TTC), Motosacoche 1:59.33. 2. Hild Károly (MAC), Velocette 2:00.65. 3. Sabrnák Oszkár (BSE), Velocette 2:02.55. 500 kcm: 1. Balázs László (MAC), Sunbeam 1:54.81. Átlagsebesség: 55.953 km. A nap legjobb motorkerékpáros-eredménye. 2. Ifj. Hóra Nándor (BSE), Rudge 1:58.20. 3. Stigler János, Rudge 2:02.87. 1000 kcm: 1. Kübek József (MAC), AJW 2:19.88. — Oldalkocsis motorkerékpárok: 1. Urbach László (KMAC), AJS 2:01.92. Átlagsebesség: 51.732 km. A nap legjobb oldalkocsis ideje. Új oldalkocsis-útvonalrekord. 2. Bauer József (MTK), Ariel 2:04.85. 3. Steurer Rudolf (FTC), BMW 2:18.89. — Cyclecarok: 1100 kcm: 1. Dr. Bezsilla Nándor (MAC), Morgan 2:11.02. A nap legjobb cyclecar-ideje. Új cyclecar útvonalrekord. — Túrakocsik: 1100 kcm: 1. Horti Károly (BSE), Opel 3:04.45. 3000 kcm: 1. Verebélyi Miklós (KMAC), Lancia 2:18.57. 8000 kcm: 1. Gróf Arco-Zinneberg (ÖAC), Mercedes-Benz komp. 2:02.29. A nap legjobb túrakocsis-ideje. Átlagsebesség: 51.423 km. — Sportkocsik: 1100 kcm: 1. gróf Cernin Jaromir (Reich AC), Amilcar komp. 2:13.94. 2. Ifj. Bláskovich Ernő (MAC), BNC 2:34.70. 1500 kcm: 1. Tarján Antal (MTK), OM 2:41.14. 3000 kcm: 1. Heteés Sándor (KMAC), Bugatti komp. 1:59.82. 5000 kcm: 1. Wolfner László (KMAC), Steyr 1:59.37. A nap legjobb sportkocsis-ideje. Átlagsebesség 52.848 km. 8000 kcm: 1. Dr. Wentzler Ferenc (ÖAC-Wien), Mercedes-Benz komp. 2:02.15. 2. Báró Wolfner András (KMAC), Steyr komp. 2:02.44. — Versenykocsik: 1100 kcm: 1. Gróf Cernin Jaromir (Reich A. C.) Amilcar komp. 2:12.07. 1500 kcm: 1. Szénássy Alán (MAC), Bugatti komp. 1:50.91. Átlagsebesség: 56.708 km. A nap legjobb ideje. 2000 kcm: 1. Herceg Esterházy Antal (KMAC), Bugatti komp. 1:52.24. 3000 kcm: 1. Heteés Sándor (KMAC), Bugatti komp. 1:57.93. 5000 kcm: 1. Wolfner László (KMAC), Steyr 1:51.61. 8000 kcm: 1. báró Wolfner András (KMAC), Steyr komp. 1:53.48. 2. Arco-Zinneberg gróf (ÖAC), Mercedes-Benz komp. 1:57.96. 3. Dr. Wentzler (ÖAC), Mercedes-Benz komp. 1:58.76. A verseny gyors lebonyolításának érdeme gróf Pálffy-Daun József, Kienast Ferenc, Delmár Walteré, dr. Schmidt Gyuláé, Mocskonyi Erviné és dr. Szlávny Béla titkáráé.

Alant adjuk időrendben az összes befutott versenyzők eredményét M = Motorkerékpár. O = Oldalkocsis motorkerékpár. C = Cyclecar. T = Túrakocsi. S = Sportkocsi. V = Versenykocsi. k = kompresszor. A márkajelzés előtti számok a motor hengerűrtartalmát mutatják.

1. Szénássy Alán (MAC) 1492 Bugatti-k. V.	1:50.91
2. Wolfner László (KMAC) 4500 Steyr V.	1:51.61
3. hg. Esterházy Antal (KMAC) 1998 Bugatti-k. V.	1:52.24
4. báró Wolfner András (KMAC) 4300 Steyr-k. V.	1:53.48
5. Balázs László (KMAC) 493 Sunbeam M.	1:54.81
6. Heteés Sándor (KMAC) 2300 Bugatti-k. V.	1:57.93
7. gr. Arco-Zinneberg M. (ÖAC) 7020 Mercedes-Benz-kompresszor V.	1:57.96
8. ifj. Hóra Nándor (BSE) 499 Rudge M.	1:58.20
9. dr. Wentzler Ferenc (ÖAC) 7020 Mercedes-Benz-kompresszor V.	1:58.76
10. Zamecsnik Tivadar (TTC) 346 Motosacoche M.	1:59.33
11. Wolfner László (KMAC) 4500 Steyr-k. S.	1:59.37
12. Heteés Sándor (KMAC) 2300 Bugatti-k. S.	1:59.82
13. Hild Károly (MAC) 348 Velocette M.	2:00.65
14. Deli Lajos (BSE) 246 Radco M.	2:01.26
15. Hummel Endre (MAC) 246 Supreme M.	2:01.89
16. Urbach László (KMAC) 498 AJS O.	2:01.92
17. dr. Wentzler Ferenc (ÖAC) 7020 Mercedes-Benz-kompresszor S.	2:02.19
18. gr. Arco-Zinneberg (ÖAC) 7020 Mercedes-Benz-kompresszor T.	2:02.29
19. báró Wolfner András (KMAC) 4300 Steyr S.	2:02.44
20. Sabrnák Oszkár (BSE) 348 Velocette M.	2:02.55
21. Hild Károly (MAC) 246 OK Supreme M.	2:02.78
22. Stiegler János (—) 499 Rudge M.	2:02.87
23. Bauer József (MTK) 499 Ariel O.	2:04.85
24. Kovács Béla (TTC) 344 Zenith M.	2:06.21
25. dr. Bezsilla Nándor (MAC) 1096 Morgan C.	2:11.02
26. gr. Cernin Jarom. (ReichAC) 1070 Amilcar-k. V.	2:12.07
27. Bauer József (MTK) 247 Ariel M.	2:12.63
28. Wossala György (TTC) 346 Motosacoche M.	2:13.37
29. gr. Cernin Jarom. (ReichAC) 1070 Amilcar-k S.	2:13.94
30. Szilner József (BSE) 348 Chater Lea M.	2:14.49
31. Verebélyi L. M. (KMAC) 2350 Lancia Lambda T.	2:18.57
32. Steurer Rudolf (FTC) 493 BMW O.	2:18.89
33. Kübek József (MAC) 980 AJW M.	2:19.88
34. Vigyázó Miklós (MAC) 493 BMW O.	2:21.07
35. Vincze Pál (KMAC) 348 Rex-Acme M.	2:22.13
36. Zilzer István (—) 490 Radco O.	2:26.12
37. Rostás István (MTK) 596 Douglas O.	2:28.18
38. Békefy Árpád (BSE) 498 Opel M.	2:29.19
39. Culyba Mihály (TTC) 748 BMW O.	2:32.96
40. ifj. Hóra Nándor (BSE) 172 James M.	2:34.29
41. ifj. Bláskovich Ernő (KMAC) 1096 BNC S.	2:34.70
42. Wittenberg József (MTK) 494 Standard O.	2:34.91
43. Farkas Dénes (MAC) 493 Sunbeam O.	2:35.42
44. Tarján Antal (MTK) 1496 OM S.	2:41.14
45. Horti Károly (BSE) 1018 Opel T.	3:04.45
46. Balogh Miklós (—) 172 AKD M.	3:05.85
Versenyen kívül: Lyka István (MAC) 1998 Bugatti-kompresszor T.	2:01.45

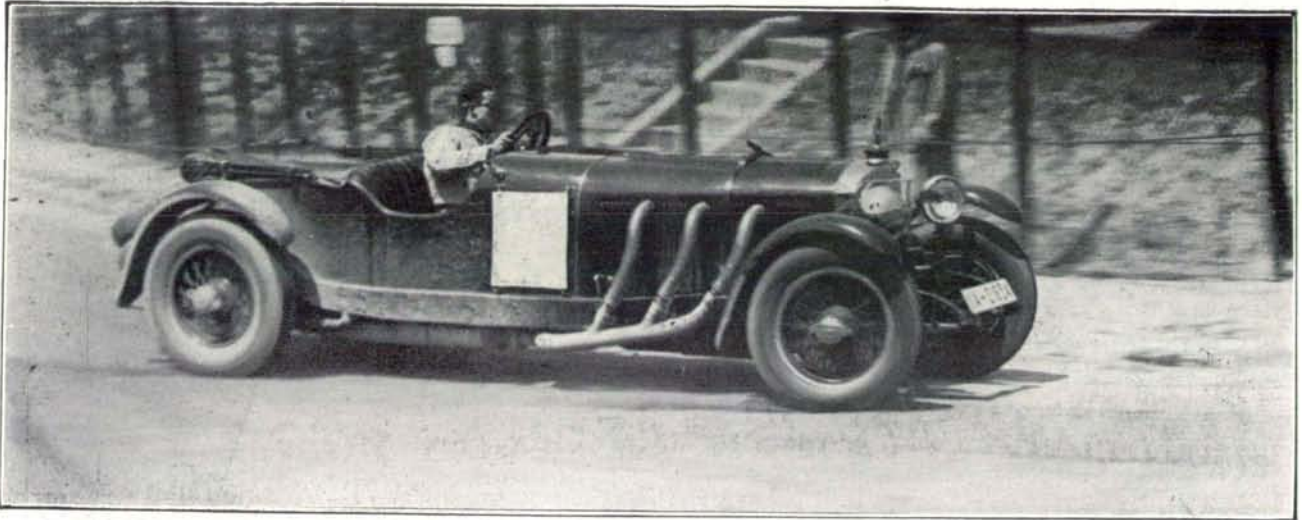
MONET & GOYON motorkerékpárok

Nem mondunk mást . . . Jöjjön el és nézze meg őket!
Meg lesz hatva és venni fog egyet.

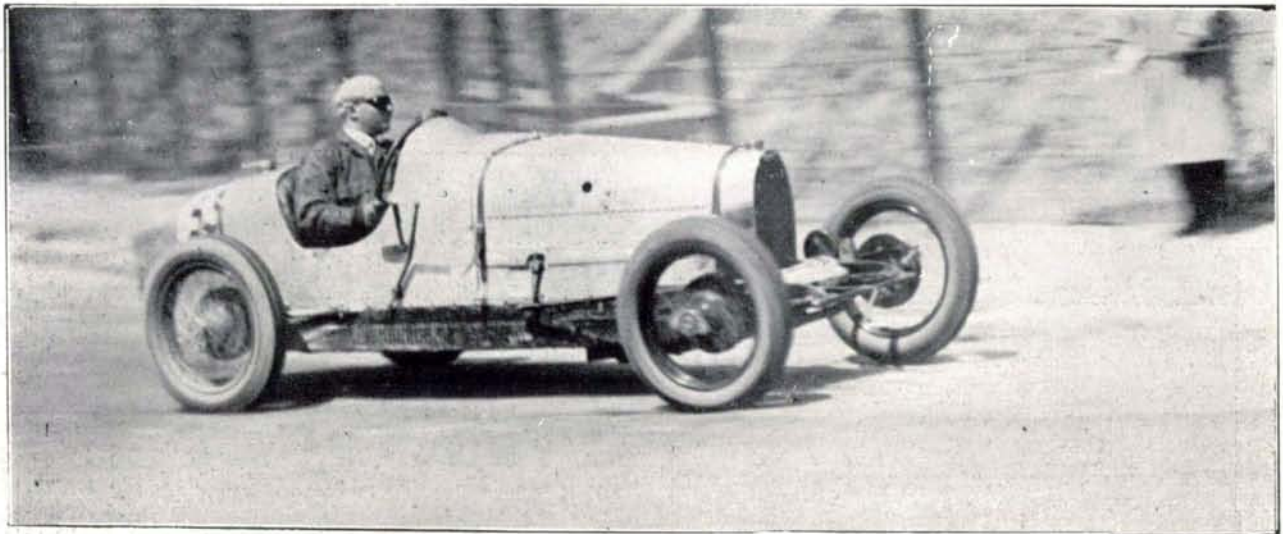
Vezérképviselőt: Zsolnai Lajos, Budapest VI, Jókai-utca 17.



Balázs László, Magyarország 1928. évi motorkerékpáros bajnoka a Guggerhegyi verseny egyik fordulójában. Balázs az 500-as kategóriába tartozó ohv. Sunbeam-gépén a múlt évben 1:52.01-es idővel új motocikli útvonalrekordot futott, amit ezidén ő maga sem tudott megdönteni. Balázs már 1927-ben is győzött. Akkor 1:52.78-at futott. Mostani ideje 1:54.81. Mintaszerű kanyarvétel. Kitűnően látható a test kifelé döntése. (Radicke Helmuth felvétele.)



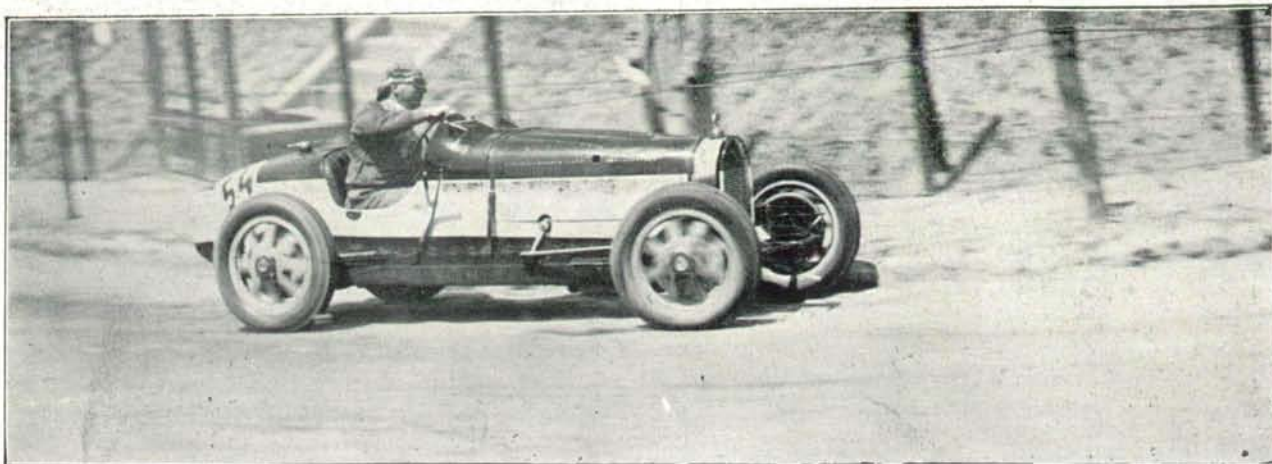
Gróf Arco-Zinneberg (Mercedes-Benz kompresszor) a túrakocsik legjobb idejét futotta (Photo H. Radicke).



Szénássy Alán (1.5 literes Bugatti-kompresszor) a Guggerhegyi verseny abszolút győztese. Szénássy kis hengerűrtartalmú gépével összes nagyobb hengerűrtartalmú ellenfelei felett győzedelmeskedett, amit elsősorban biztos és technikás fordulóvételének köszönhet (Radicke Helmuth pompás húzott felvétele).



galgóczi Heteés Sándor (2.3 literes Bugatti-kompresszor) a magyar versenykocsibajnokság egyik aspiránsa. Kémény ellenfele Szénássy. Eddig egyenlő pontszámmal állanak holtversenyben (Photo H. Radicke).



herceg Esterházy Antal (Grand Prix Bugatti-kompresszor). Ezúttal Szénássy Alán és Wolfner László mögött a harmadik lett, de a múlt évben felállított útvonalrekordja érintetlen maradt. Kocsija nemzetiszínűre — piros, fehér, zöld — volt festve, mely színeket hosszanti csíkozásban az AIACR rendelte Magyarország számára (Photo H. Radicke).



Wolfner László (Steyr-Sport). A nap második legjobb idejét futotta és sportkocsijával megverte a Bugatti-kompresszorral startolt Esterházy herceget. Ideje egészen elsőrangú és határozott javulásról tesz tanúságot. A beavatottak ezidén a sportkocsi-bajnokság győztesét látják a szimpátikus magyar versenyzőben. (Photo H. Radicke.)



Deli Lajos (RADCO-JAP) BSE a 250 km kategória győztese. Győzelme szép és megérdemelt volt. Mögötte olyan versenyzők állanak, mint Hild, Hummel, Erdélyi és Bauer (Photo H. Radicke).



Zamecsnik Tivadar (Motosacoche) TTC győzött ezúttal is a 350 km kategóriában. Most is biztosan futott, de a fordulóknak mintha kissé lassú lett volna (Photo H. Radicke).



Urbach László (AJS), aki új rekorddal győzött az összes sidecarok felett. Feltűnést keltett Pajor Imre kitűnő utas munkája (Photo H. Radicke).



Hummel Endre (MAC) 250 km OK-Suprême gépén. Hummel kategóriájában a második helyre került egészen minimális töredékmásodperc különbséggel.

Megbízhatóság és gyorsaság! Ez a lényeges!

*Előbbire a legfényesebb bizonyíték
az*

*AUTOMOBIL-MOTORSPORT
négynapos triálja, ahol a*

MÉRAY

*abszolút győztes és harmadszor
teamdíjnyerő!*



*Utóbbira pregnáns bizonyíték a
VI. Magyar Tourist Trophy, ahol*

MICHAEL GAYER
széria OHV. 350 köbcm.-es

MÉRAY

m á s o d i k l e t t !

*Ezekután azt hisszük nem fog azon
gondolkozni, hogy mit vegyen,
mert most is bebizonyosodott,
hogy a **MÉRAY** nemesak egyen-
rangú, de jobb mint a külföldi
gyártmányok*



**Kiállítási terem:
Budapest, IV, Váci-u. 1-3**

Ha ma gyors, megbízható, nem drága,
igazán tartós közhasználati motor-
kerékpárt akar venni, úgy az csak

VELOCETTE

lehet.

Az angol Tourist Trophyn,
a világ legnagyobb és leg-
nehezebb sebességi verse-
nyén, mely 425 kilométeres
távjával a gépek legna-
gyobb erőpróbája, a meg-
bízhatóság legbiztosabb
fokmérője, a startolt 43
gépből, csupán 16 futott
be és ebből a 16 gépből

7
Velocette

volt.

Legyen az sebességi verseny,
Legyen az túraút,
Legyen az kilométer lancé,
Legyen az hegyi verseny,
Legyen az kirándulás,

mindenütt és mindig

VELOCETTE

van elől!

Vezérképviselőt:

LANTAI EDE BUDAPEST, V. KER.,
SZABADSÁG-TÉR 7.

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 GARAGE-A

GARAGE TELEFON:
AUTOMATA 866-80

IGAZGATÓSÁG:
867-75

AUTOMOBIL-MOTORSPORT 4 napos
motorkerékpár megbízhatósági triálja.

500 km. kategória

FARKAS DÉNES

DIAMANT

motorkerékpáron
minimális pontkülönbséggel
harmadik.

1 DIAMANT a startnál

1 DIAMANT a győztesek között a célban

Vezérképviselőt:

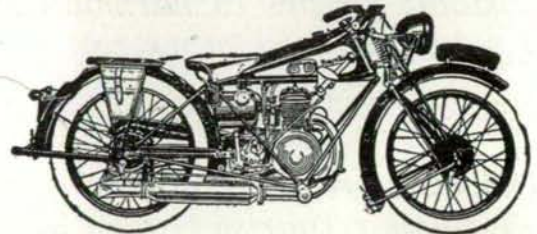
Uhereczky Ferenc

Budapest, VII. ker., Hernád-utca 4. sz.

Telefon: József 305-75

Francis-Barnett

a legjobb angol motorkerékpár
megnyerte az ezidei Victory
Cup Boynton serlegét, mely
a legjobb 175 kcm-es gép
számára volt kiírva.



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

Vezérképviselőt:

VECSEY JENŐ okleveles gépészmérnök
Budapest, VIII. ker., Kisstáció-utca 11. sz.

Telefon: 339-02 és 351-99

Alfred Appleby Chain Co. Ltd. Kerékpár-és
motorláncok legjobbak. Minden méretben
kapható. — Vezérképviselőt:

VECSEY JENŐ okleveles gépészmérnök
Budapest, VIII. ker., Kisstáció-utca 11. sz.

Telefon: 339-02 és 351-99

„VULKÁN“ gumijavító Részvénytársaság

Magyarország legnagyobb és legmodernebb autógumijavító telepei
Budapest, VI., Rózsa-utca 90. és VI., Mozsár-utca 12.

Fennállás óta 30.000 db autóköpenyt javítottunk

Lefutott gumikra új futófelület 10.000 kilométer garanciával

A Magyar Touring Club szállítója!

Az Automobil-Motorsport előfizetőinek 15% engedmény.

A Magyar bajnokságok állása

A magyar automobil- és motorkerékpár-bajnokságok meglehetősen zavaros helyzete az első két, illetve három pontszerzőverseny után még zavarosabb. A szabályoknak meglehetősen rossz megkonstruálása folytán igen könnyen megtörténhet, hogy alig lesz magyar bajnok. A bajnokságok célja, hogy megtudjuk, ki ebben az esztendőben a legjobb. Ezért tehát már maga az a körülmény, hogy a bajnokságra nevezni is kell, nem helytálló. Mindenkinek meg kell adni a lehetőséget, hogy bajnok lehessen. Lehet, hogy egyes emberek csak a harmadik pontszerzőben vesznek részt, az első kettőben még talán gépük sem volt. Ha azután négy versenyben győznek, tegyük fel, akkor még mindig lehet „legkevesebb pontszámuk”. Teljesen igazságtalan a 11 maximális pontszám-szabály. A bajnokság, mint már egyszer megírtuk, nem a gép, hanem a személy bajnoksága. Ha tehát valaki, mint például Urbach László, a kilométerversenyben, a start előtt defektet szenvedő gépe folytán, nem állhat starthoz, de egyébként a többi versenyt megnyeri, vagy jó helyezéseket ér el és tegyük fel, 12 pontja lesz, azért ne lehessen bajnok: ez igazságtalan. Ma már abból az időből kijutottunk, amikor véletlenül egy mondjuk „pimf” is lehet bajnok. Ha valaki négyszer második, egyszer első és egyszer harmadik (pontszáma 12), sokkal jobban megérdemli a bajnoki címet, mint aki kétszer volt első és háromszor helyzetlen. Ha már ezt a szabályt meghozták, akkor feltétlenül csak azokat kellett volna pontozni, akik beneveztek. Az feltétlenül hátrány egy versenyzőre, ha őt a bajnokságra be nem nevezett, egyszer-egyszer induló menők után helyezik, ha azok, tegyük fel, jobb eredményt is érnek el. A legideálisabb természetesen, ha semmiféle megszorítás nincs és mindenki indulhat, nevezési űrlapok kitöltése nélkül. Végeredményben győz az, akinek a legkevesebb pontszáma van.

Nézzük azonban, hogy állanak ma az egyes bajnokságok?

Túrakocsi-bajnokság. Hárman neveztek: Lyka István (Bugatti-kompr., 2 literes), Petrovits Vidor (Bugatti., 3 literes) és Verebély László (Lancia-Lambda). A kilométerversenyben leggyorsabb volt Petrovits, de ő már a Guggeren, túrakocsijának kímélése szempontjából, nem állott starthoz. Itt Lykát nagy balszerencse kísérte. A karburátor fedele meglazult és leesett. Motorja leállt és Lyka feladta. Ma Verebély vezet Lyka előtt két ponttal. Petrovits nem biztos, hogy indul. Nézetünk szerint bátran indulhatna.

	Km.-verseny	Guggerhegy	Összesen	
Lyka	2	5	7	III.
Petrovits	1	5	6	II.
Verebély	4	1	5	I.

A sportkocsi-bajnokságban a két rokon báró Wolfner András és Wolfner László állanak egymással szemben. Mindketten Steyr-Sporton. Eddig mindkét versenyben Wolfner László győzött. Pontjainak száma tehát eddig a minimális 2. Wolfner András a Guggeren Heteést megelőzte és így 3 pontot kapott. A helyzet ma a következő:

	Km.-lancé	Guggerhegy	Összesen	
Wolfner A. báró	2	3	5	II.
Wolfner L.	1	1	2	I.

A versenykocsiknál egészen tiszta a helyzet, bár itt sem lehetetlen, hogy a vezető Szénássy valamelyik versenyben motordefekt miatt kiállani kénytelen és Heteés éri el a legjobb pontszámot, bár nézetünk szerint nem valószínű, hogy Heteés még egy első helyet tud csinálni.

	Km.-lancé	Guggerhegy	Összesen
Szénássy	2	1	3
Heteés	1	4	5

Következne a szólómotorkerékpár-kategória. Balázs László, dacára annak, hogy a Tourist Torphyn starthoz sem állott, már vezet és igen könnyen meglehet, hogy, dacára 5 pont veszteségének, még a standard 11 ponton belül jut a bajnoki címhez. Nem tartjuk ugyanis valószínűnek, hogy valaki akár a Jánoshegyen, akár a Svábhegyen, akár a Grand Prix-en megverje. Balázs legerősebb ellenfele, Meggyessy, a BMW-hez pártolván, elesett a bajnoki cím esetleges megnyerésétől. Hórát pedig nem igen tartjuk elég erősnek, hogy Balázst megverje. Félő csupán az, hogy esetleg Balázs a Nagy Díjban valamelyes defektet szenved és helyzetlenül végez, ami 4 pontot jelent számára. Ez esetben legjobb esetben 13 lehet a pontjainak végösszege. Nyert 4 versenyt és mégsem lett bajnok. Ha ez megtörténik, úgy Balázs nem lesz bajnok. Vigasztaló csupán az egészben, hogy a KMAC motorkerékpárosztálya éppen Balázs indítványára hozta ezt a szabályt. Akkoriban ugyanis Balázs azt mondotta, hogy szigorítani kell a bajnokságot, nehogy minden „pimf” megnyerhesse. Most igen könnyen meglehet, hogy a „nem pimfek” is lecsúszhatnak a büszke bajnoki címtől.

A szóló-bajnokság állása a következő (nevezett 10 versenyző):

	TT	Km.-lancé	Guggerhegy	Pontszám
Deli BSE	4	6	4	14
Feledy dr. KMAC	4	6	6	16
Balázs KMAC	5	1	1	7 I.
Palkovits	4	6	6	16
Burghardt BSE	4	6	6	16
Sabrának BSE	4	6	4	14
Meggyessy BSE	0	3	5	8 II.
Vomlóssy BSE	4	6	6	16
Hóra BSE	4	2	2	8 III.
Szilner BSE	4	4	4	12



RALEIGH
A legszebb és legtökéletesebb
angol közhasználati
motorkerékpárok



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

Telefon: A. 136—27.

Telefon: A. 136—28.

Az oldalkocsi-bajnokságért nem kevesebb, mint 11 versenyző küzd, köztük a múlt évi bajnok Rostás és a két év előtti bajnok Urbach is. Urbach Táton defektet kapott és nem állhatott starthoz és kapott 6 pontot, úgy, hogy ma 7 pontja van. Ha a BSE-versenyen, Parádon, a Jánoshegyen és a Svábhegyen is győz, úgy még bajnok lehet (7 + 4 = 11), de ha csak egyik helyen is megveri valaki, akkor már minden hiába. Akkor sidecar-bajnok sem lesz 1929-re Magyarországon. Az előérzetünk azt mondja, hogy nem lesz. Bauer szép helyezéseket hozhat, de nem lesz első helye. Ő is lehet még bajnok, de csak úgy, ha kétszer első lesz. Farkas a hegyiversenyeken még nagyon gyenge, dacára annak, hogy ma vezet. A többi aspiráns szóhoz sem jut.

	Km.-lancé	Guggerhegy	Pontszám	
Urbach KMAC	6	1	7	IV.
Farkas MAC	1	4	5	I.
Meggyessy BSE	6	6	12	
Rostás MTK	4	4	8	
Wittenberg MTK	2	4	6	III.
Lantai	6	6	12	
Vigyázó MAC	4	4	8	
Steurer FTC	6	3	9	
Kováts E. MAC	4	4	8	
Zilzer MTK	4	4	8	
Bauer MTK	3	2	5	II.

Az „Automobil-Motorsport“ 4napos triáljának díjkiosztása

Június 26-án ünnepélyes keretek között tartotta meg az „Automobil—Motorsport” szerkesztősége ezidei 4 napos megbízhatósági triáljának díjkiosztását a pasáretyi Bruckbauer-féle vendéglő különtermében. A díjkiosztáson megjelent Máty Dezső alezredes és Iványi Gusztáv százados a MAC, dr. Kirchknopf Ernő a Magyar Touring Club, valamint Szilágyi Béla dr. a KMAC titkára, a fenhatóság nevében. Ott láttuk rajtuk kívül a budapesti versenyzők elitjét, akik ezúttal is kivétel nélkül megjelentek, hogy személyesen legyenek jelen a választás útján kiosztandó szebbnél-szebb díjak átvételénél. Rövid üdvözlőszavak után Déván István, az „Automobil—Motorsport” főszerkesztője osztotta ki a díjakat, melyek száma ezúttal meghaladta a negyvenet. Az immáron harmadszor kiírásra került Delmár Walter vándordíját 1929-re Erdélyi Ferenc, a szimpátikus Méray-versenyző vitte haza, míg a kategória győzelméért Gyöngy Pál, a Magyar Abroncs- és Kerékgyár Rt. igazgatója által adományozott pompás ezüstserleget kapta. Az ugyancsak általa adományozott Castrol-díj Radicke Helmuth megérdemelt jutalma lett. A Good—Year-pneuvall startolt és legjobban szerepelt versenyző részére kiírt külön díjat régi kipróbált versenyzőnk, Viczenty László kapta. Mint a legjobb gyári team, a Méray, ezúttal már harmadszor a KMAC nagy ezüstserlegét, míg a legjobb egyesületi csapat, a BSE báró Wolfner András ezüst billikomát nyerték. Tekintettel a 11 benevezett egyesületi

csapatra, itt a másodiknak befutó MAC csapat is díjaztatott és a Honvédelmi Miniszter úr díját kapta. A Méray-team tagjai: Erdélyi Ferenc, dr. Zsótér Bertalan és Wéber Oszkár voltak, míg a BSE győztes teamje: Erdélyi Ferenc, Meggyessy Zoltán és ifj. Hóra Nándorból állott. A résztvevők egyenként egy-egy cigarettaszelencét kaptak szép teljesítményükért. Külön díjazta ezenkívül az Automobil—Motorsport szerkesztősége a kenyérmezei terepversenyen elért kitűnő időket futó ifj. Hóra Nándort, aki a Magyar Touring Club, Harry Malcolm-t (álnév), aki Dietl Hubert, valamint a legjobb oldalkocsiidőt futó dr. Simon Gábort, aki a Puch-cég tiszteletdíját nyerte. Ezekután kezdetét vette az egyéni díjak választása. Egyénileg 26 versenyző kapott díjat, vagyis minden kategória első három helyezettje és ezenkívül még 7 jó pontszámmal végzett szólóversenyző. Kötelességünknek tartjuk még egyszer felsorolni a díjak nemes adományozóit és ezúttal is köszönetet mondani nekik áldozatkészségükért.

Honvédelmi Miniszter,
Honvéd Főparancsnokság,
Budapest Székesfőváros,
Királyi Magyar Automobil Club,
Magyar Atlétikai Club,
Magyar Touring Club,
Dunántúli Automobil és Motor Club,
gróf Salm Hermann,
báró Wolfner András,
Balázs Béla Hugó,
Kalmár Tihamér,
Szénássy Alán,
Dietl Hubert,
Petrovits Vidor,
Vadász Miklós,
Stádium R.-T.,
Dunántúli szerkesztősége,
Nemzeti Sport,
Méray Motorkerékpárgyár R.-T.,
Magyar Abroncs- és Kerékgyár R.-T.,
Gyöngy Pál, Castrol-díj,
Blum és Polgár cég,
Steyr képviselő,
Tauril Pneumatik R.-T., Cordatic-díj,
Douglas képviselő,
Székely Ferenc,
Schwartz Rudolf és Társa, Lardolin-díj,
Indian képviselő,
Shell Kőolajkereskedelmi R.-T.,
Apart Automobil R.-T., Good—Year-díj,
Puch képviselő,
Majláth Mihály,
Dénes—Friedmann R.-T., Coventry-díj,
Bauer József, Ariel-díj,
Friedmann József,
BMW-képviselő,
Pannonia—Petra R.-T.,
Bosch Róbert cég,
Böckh János,
Zamecsnik és Légrády cég,

Bármily rendszerű
és gyártmányú

Dinamók, önindítók speciális
tekeréselése.

MÁGNES, DINAMÓ, ÖNINDÍTÓ, SZERELÉSE ÉS JAVÍTÁSA

MAGNETI MARELLI

magyarországi vezérképviselő,
alkatrészraktár.

TÓTH ÉS STERN

Autó elektromos világítás és gyújtásberendezések precíziós üzeme. — Budapest, VI., Lehel-utca 10/a. szám. Telefon: Lipót 903-73

Halmos Testvérek, FN-díj,
Lantay Ede.

Fogadják érte hálás köszönetünket és tartsa meg az Isten jó szokásukat a jövőben is. Díjaikat olyan magyar fiúk nyerték, akikre a haza mindenkor büszke lehet.

Viszontlátásra az 1930 Husvétján megrendezendő első magyar Hatnapos-versenyen!

Egyéni díjazásban részesültek a következők:

Először a 8 kategóriagyőztes:

Erdélyi Ferenc (BSE) Méray,

Radicke Hellmuth (BBTE) Ariel,

Kiss Béla (TTC) James,

ifj. Hóra Nándor (BSE) Rudge,

Meggyessy Zoltán (BSE) Velocette,

Lantai Ede (egyleten kívül) HRD,

báró Sternegg Ferenc (MAC) Harley—Davidson,

Winkler József (egyleten kívül) Méray,

Másodszor 6 kategória második helyezett:

Hummel Endre (MAC) Velocette,

Wéber Oszkár (MAC) Méray,

Pekár István (egyleten kívül) Indian,

Balogh Miklós (egyleten kívül) AKD,

Vicenty László (BBTE) D—RAD,

Riba Lajos (PAC) Indian,

Harmadszor: 5 kategória harmadik helyezett:

Pálinkás Pál (egyleten kívül) Zenith,

Farkas Dénes (MAC) Diamant,

Harry Malcolm (MTK) Radco,

Dus Jenő (MAC) Méray,

Negyedszer 5, a kategóriahelyezettekén kívül jó pontszámmal végzett versenyző.

Kepes Ferenc (MAC) Peugeot,

alsóeöri Farkas Tibor (MAC) Matchless,

dr. Zsótér Bertalan (MAC) Méray,

Schusztér Rezső (KMAC) Douglas,

Rostás István (MTK) Douglas,

Cserépfalvy László (MTK) Douglas,

Gere László (UTE) Indian.

Rövid hírek

A Bianchi-motorkerékpárok ezidén ötödször sorrendben nyerték az Olasz Tourist Trophyt. 1925., 1926., 1927., 1928. és 1929-ben. Ebből három nemcsak kategória, hanem abszolút győzelem is volt. — **Nuvolari Tazio** az idei Olasz TT-ben olasz Pirelli-pneukat használt. — Az olaszok kezdenek felszerelés szempontjából már a legnagyobb versenyeken is hazai gyártmánnyal indulni. Varzi Sunbeamje olasz Marellimágnessel futotta az Olasz TT-ét és olasz Fert-gyertyákat is használt. Pneuja azonban már Dunlop volt. — **Bandini** révén az angol Rudge-gyár Olaszországban egy egészen elsőrendű reprezentánsra talált. Bandini megnyerte a Királydíjat Rómában, győzött a Circuito di Cremá-ban és most második lett az olasz TT 500-as kategóriájában, alig 21 másodperccel Varzi mögött. — Az olasz Fert-gyertyák nagy diadalt arattak az idei olasz TT-én. Az abszolút győztes Nuvolari (Bianchi), az 500-as győztes Varzi és a 250-es győztes Prini használt Fert-gyertyát, míg a helyezettek közül Bandini (Rudge), Villa (Guzzi), Broggi (Frera), Macchi (Frera) és Alberti (Frera) mentek Fert-gyertyával. Tehát a győztesek 90 százaléka használt olasz gyertyát. Itáliában tehát nemsokára a KLG, Lodge és a Bosch beszüntethetik az eladást. — Az angol Coventry-láncok is nagy diadalt arattak a nehéz olasz TT-én. Csaknem minden győztes és helyezett Coventryvel futott. — **Berlin gépjárműállománya** rohamosan gyarapszik. Május hónapban 4352 darab a szaporulat. Ebből 1609 automobil, 2743 motorkerékpár. A forgalomban levő gépjárművek száma 1929 március 1-én 83.134, április 1-én 85.840, május 1-én 89.130, június 1-én 93.482 darab. A szaporulat tehát négy hónap alatt 10.000 darab. Itt azonban csak Berlinről van szó. Hol vagyunk mi ma ettől?

A MAC olaszországi túraútja

A MAC köbötű túraútja Olaszországba. A Magyar Atlétikai Club a Magyar Touring Club-al karöltve 1929 szeptember 1. kezdettel kötött túrautat rendez Olaszországba. A „kötöttség” abban áll, hogy nagy létszám esetén a vezetőség nevezéseket visszautasíthat. Résztvehet minden amatőr motorkerékpár-, oldalkocsi-, cyclecar- és automobilvezető. A túraút célja a nevezettek turisztikai készségének elbírálása. Kategorizálás az egyes csoportokban nincs. Nevezési határidő 1929. év augusztus hó 15. este 6 óra. A nevezések a MAC Motorsport-osztály részére a Magyar Touring Clubban adandók le (IV., Deák Ferenc-utca 10.). Versenynevezői és vezetői licenz szükséges. Nevezési díj autók számára 160 pengő, motorkerékpárok és cyclecarok számára 120 pengő. A nevezési díjakban a kötelező szavatossági biztosítás, a nemzetközi útigazolvány, az osztrák és olasz triptique, a kedvezményes vámóvadékbiztosítás, valamint az osztrák vizum bennfoglaltatik, ami maga egy automobilnál 80 pengőre tehető. Start szeptember 1. reggel 7 óra Budapesten az Országház előtt. Indítás percenként kettesével egyszerre. A startnak a zászlójel után egy percen belül meg kell történni. Ellen esetben büntetőpont. A napi szakaszok a következők: I. nap. Budapest—Bicske—Tatatóváros—Nagyigmánd—Győr—Sopron (vám), Wienerneustadt—Semmering, 304 km. II. nap. Semmering—Bruck an der Muhr—Knittelfeld—Neumarkt—Friesach—Klagenfurt 224.3 km. III. nap. Klagenfurt—Villach—Lienz—Sillian (olasz vám), Dobbiaco—Cortina d'Ampezzo 224.2 km. IV. nap. Cortina d'Ampezzo—Falzarego—Pordoi-pass—Predazzo—Rollepass—San Martino di Castrozza 108 km. V. nap. San Martino di Castrozza—Primolano—Levico—Trento—Riva—Vestone—Gardone Riviera 252 km. VI. nap. Pihenő Gardone Rivierában. VII. nap. Gardone Riviera—Autostrada—Milánó 140.5 km. Milánóba érkezés tehát szeptember 7. Visszatérés szempontjából a túraút vezetősége a következő nem kötelező és már nem értékelt útvonalat is megtervezte. Szeptember 8. Monzában a Grand Prix megtekintése. Szeptember 9. Milánó—Vercina—Mestre 289 km. Szeptember 10. Mestre—Venezia—Lido—Mestre. Pihenőnap. Szeptember 11. Mestre—Udine—Tarvisio—Klagenfurt 294.2 km. Szeptember 12. Klagenfurt—Graz 223.1 km. Szeptember 13. Graz—Szentgotthárd—Balatonfüred 229.6 km. Szeptember 14. Balatonfüred—Veszprém—Budapest 132.6 km. A kötelező túraút szeptember 7-én Milánó városa előtti acélszalagnál megszűnik délután 5 órakor. Minden nap meg lesz adva a befutás időpontja. Aki a megadott előtt, vagy után 1 órával fut be 50, aki 2 órával később, 100 újabb büntetőpontot kap. Ezután az ellenőrzés megszűnik. A helyezés sorrendje a büntetőpontok nagysága szerint történik. Egyenlő pontszám esetén a kisebb hengerűrtartalom a döntő. Minden csoport első három helyezettje MAC plakettet és tiszteletdíjat nyer. Eredményhirdetés Milánóban. Öfömmel üdvözljük a MAC-ot a szép olaszországi túra megszervezése alkalmából. A túraút igazán nem nehéz, annak etappjai úgy vannak összeállítva, hogy mindenki által könnyen abszolválhatók és módot adnak a táj szépségeinek megtekintésére. Kár, hogy a túraút vezetősége pont a legrosszabb útszakaszt választotta az első napon. Az általunk éppen pár nap előtt megtett Wienerneustadt—soproni szakasz kicserélendő volna a Győr—Wien—Semmering szakasszal, amikor is alkalma volna az indulóknak a pompás Wien—Semmering műút teljes megismerésére.

Hírek

Három kiváló versenyzőjét vesztí el hírek szerint Németország. Hans von Stuck, a „König der Berge”, állítólag a General Motors-nál kapott állást és Amerikába megy. Carraciola szintén a USA-ba készül és a kitűnő Mercedes-Benz-vezető Kappler pedig teljesen visszavonul. Hogy mindebből mi lesz igaz, azt csak a jövő tudja megmondani. Nézetünk szerint úgy Stuck, mint Carraciola itthon fognak maradni.

Augusztus 19—25 között lezajló St. Moritzi automobilhétbe most a svájciak igen ügyesen egy csillagtúrát is bekapcsoltak. Értékelve lesz, aki augusztus 19-én délután 4—7 óra között befut St. Moritzba. A maximális napi teljesítmény 500 km. lehet. Előre be kell nevezni. A távolságok légvonalban lesznek mérve. Győz, aki legmesszebből jön.

Carraciolának végre egyszer sikerült megvernie Stuckot. A két nagy rivális a Bäden—badeni autotourner 10 kilométeres hegyversenyében találkozott, mely a Plättigre vezetett. Carraciola 7:09.6-al új pályarekordot futott, ami 83.838 km. sebességnek felel meg. Stuck ideje 7:11.2 volt. A vereség tehát a lehető legminimálisabb volt. Carraciola, mint mindig, most is Mercedes—Benzben, Stuck pedig Austro-Daimleren indult.

Az idei Klausenpass hegyverseny úgylátszik semmiben sem fog elmaradni a múlt évek híres versenyeitől. Mint az Automobil Club de Suisse értesíti lapunkat, eddig a Bugatti-gyár, a német Mercedes—Benz, a belga FN helyezték kilátásba indulásukat. A Bugatti-gyár valószínűleg Divo és Williams által fogja magát képviseltetni. Hír van róla, hogy Stuck indul gyors Austro—Daimlerjén. A svájciak teljes számban vesznek részt, ami már maga is biztos sikert fog hozni. A vezetőség bizton számít több osztrák és francia nevezésre is. A verseny dátuma augusztus 17, 18.

A Somogy megyei Automobil Club július hó 20, 21-én balatoni csillagtúrával összekötött megbízhatósági versenyt rendez. A verseny három részből fog állani. 1. Csillagtúra a Balaton érintésével Kaposvárra. 2. Hegyi értékelési verseny Kaposvár közelében 4 kilométeres távon. Sajnos, nincs módunkban teljes részletességgel leközölni a verseny szabályait, mindazonáltal megállapítjuk, hogy igen jól van összeállítva és csoportosítva. A feltételek pontosak, precizek és sehol sincs kétes pont. Reméljük, hogy a verseny igen szép sikert fog hozni a szimpatikus dunántúli egyesületnek.

A Coventry-láncok nagy sikere az idei angol TT-én. Mint tudjuk az angol Tourist Trophy nemcsak egy sebességi verseny, hanem mintegy a legnagyobb erőpróbája a gépeknek és az egyes felszerelési cikkeknek, alkatrészeknek. Itt derül ki mindig, melyik a legjobban kedvelt és alkalmazható lánc, karburátor, nyereg stb. Az idei angol TT ismét igen nagy sikert hozott a világmárka Coventry-láncoknak. A Junior TT-ben az első 11 versenyző, a Seniorban az 1., 3., 5., 6. versenyzőnek volt Coventry-lánc. Ugyanekkor az összes rekordkört futó versenyzők is Coventry-lánccal voltak szerelve.

A Balatoni Szövetség kiadásában Balatonfüreden ötödízben jelent meg 10 íves képekkel ellátott ingyenes „Balaton ismertető”, mely az összes Balatonfürdőről kimerítő tájékoztatót ad. A füzetet 20 filléres bélyeg beküldése mellett bárkinek díjmentesen megküldik, aki eziránt a Balaton Szövetséghez fordul. A kis könyv 160 oldalon ismerteti a Balatont.

Zolnay Endre, aki mint tudjuk a tavaszról kezdve a nagy Cyklop-garageban lévő javítóműhelyt vezeti nagy szakértelemmel és szaktudással, a közel-múlt napokban megkapta a Chrysler—Servicet. A Chrysler-gyár eredeti alkatrészei is kizárólagosan Zolnay Endrénél lesznek kaphatók.

A Királyi Magyar Automobil Club tavaszról elmaradt „Magyar Túraútja” szeptember 7., 8-án lesz megtartva. Sajnos, ugyanekkor lesz a MAC és



DOUGLAS
mindenütt
VÉNYET

Vezérképviselőt

VI. kerület,
Podmaniczky-
utca 18.



Touring Club által rendezett olasz túra, sőt ebbe az időbe fog kinyúlni a Lancia-kirándulás is. Így tehát a vállalkozó szellemek meglehetősen meg fognak oszlan.

A Pannonia Automobil Club (Székesfehérvár) július hó 21-én Székesfehérvárott automobil virágkorzót, automobil- és motorkerékpár-szépségversenyt, valamint a sóstói sportpályán ügyességi versenyt rendez. Résztvehet minden forgalmi engedéllyel bíró autó, Cyclecar és motorkerékpár.

Két haláleset volt az 1929. évi angol Tourist Trophyn. Az egyik a Junior TT-ben, ahol a kontinensen nagyon szimpatikusan ismert OK-vezető Ashby bukott oly szerencsétlenül, hogy koponyaalapú törést szenvedett és anélkül, hogy magához tért volna, meghalt. A második halálos baleset a Senior TT-ben volt, ahol egy kevésbé ismert Norton-vezető Lamb bukott ugyancsak halálosan. Érdekes megjegyezni, hogy az utolsó 5—6 évben semminemű komolyabb baleset nem volt az Isle of Man-versenyben.

Tömegbukás volt a Ballig Bridge-nél az idei angol Senior TT-ben. Már az első körben Handley (AJS) bukott, de jelentéktelenül. Alighogy rendbehozta gépét és indulni akart, bukott Lamb. Handley látván az eszméletlenül fekvő vezetőt, annak gépét húzta ki a pályából, amikor jött a következő két menő Simpson (Norton) és Nott (Rudge). Mindketten hatalmasat buktak. A négy versenyzőből egyedül Nott futott tovább. Handley a segélyadással annyit vesztett, hogy semmi értelme nem volt többé, hogy folytassa a versenyt.

Csak három külföldi résztvevője volt idén az angol TT-nak. Ghersi (Guzzi), aki a 250-ben indult és egy Cotton nyergében a Seniorban is starthoz állott, de defekt miatt feladta, Franconi (Sunbeam), aki szintén defekt miatt állt ki a Seniorban és a délafrikai Sarkis, aki egy 250-es OK-val lett negyedik a Lightweight TT-ben. Csodálatos, hogy miért késik a német BMW- és DKW-vezetők startja, ami pedig nézetünk szerint nem járna siker nélkül.

A német motorkerékpár-bajnokságban beleértve az Eilenriede, Swinemünde, Marienberg, Rund um Schotten és Kolberg versenyeket, a bajnokságok állása a következő: 500 kcm. felett 1. Bauhofer (BMW) 10 pont, 2. Stelzer (BMW) 9 pont, 3. Stegmann (BMW) 4 pont. 500 kcm. 1. Gmelch (DKW) 8 pont, 2. Klein (DKW) 5 pont, 3. Zündorff (DKW) 4 pont. 350 kcm. 1. Kiemel (UT—Jap) 14 pont, 2. Pätzold (Sunbeam) 10 pont, 3. Ulmen (Velocette) 5 pont, 4. Gall (Standard) 5 pont. 250 kcm. 1. Geiss (DKW) 10 pont, 2. Friedrich (DKW) 8 pont, 3. Winkler (DKW) 5 pont.

„Rund um Schotten” néven folyt le a német országúti motorkerékpár-bajnokságok negyedik futama. Ezúttal csupán a 250 és 350 kcm-es osztályokra voltak bajnoki futamok. A 250-ben 211.2 km. távon győzött Arthur Geiss (Pforzheim) DKW 2:26:05 alatt Kofhink (UT—Jap) ellen, míg harmadik Winkler (DKW) lett. A 350 kcm-es kategóriában Gall végre be tudott fejezni egy versenyt és közel 100 kilométeres átlaggal győzött királytengelyes Standard—MAG-on 2:15:34 alatt az UT—Jap-vezető Max Kiemel ellen. Gall azóta a cseh TT-én bukott és állítólag életveszélyes sérüléssel vitték a kórházba.

Az „Úrvezető” szerkesztősége június 22. és 23-án sikerült csillagtúrát rendezett Siófokra. Sajnos, a jelenlegi körülményes közlekedési viszonyok és a hideg időjárás igen sok versenyzőt elriasztott a résztvételtől, mégis körülbelül 25 automobil jelent meg Siófokon, köztük dr. József Ferenc főherceg is. A csillagtúra legjobb eredményét Andrassy Béla százados érte el Magosix-kocsiján. Andrassy a Budapest—Debrecen—Siófok távot választotta és 586.5 kilométerjével győzött. A motorkerékpár-kategóriákban Brozinger Miklós (Puch), míg a sidecaroknál vitéz Hajdan József (Douglas) érte el a legjobb eredményt. Az ügyességi versenyben első Breitner Andor (Bianchi), míg a szólóknál Weisz Jenő (Ra-

leigh), a sidecaroknál Klein Árpád (Automoto) bizonyult a legjobbnak. A nagy propagandajellegű csillagtúra az „Ürvezető” igazán agilis szerkesztőinek, Bartók Tibornak és Síró Györgynek érdeme.

Szerkesztőségünk a 11-es számban közzétett „Eladó használt kocsik” hirdetése előfizetőinknél és olvasóinknál igen nagy örömet váltott ki. Örömmel jelenthetjük, hogy a közzétett lajstromból sikerült már jónéhányat tulajdonba juttatni, amit bizonyít a táblázat átalakulása is. Akciónknak tehát a sikere biztosítva van, ami arra kényszeríti a szerkesztőséget, hogy a jövőben még nagyobb agilitással járjon közbe, hogy a mai nehéz gazdasági helyzetben segítségére lehessen nemcsak olvasóinak és előfizetőinek, hanem az egész magyar autómobilvásárló és eladó közönségnek.

A német Standard-motorkerékpárok, melyek, mint tudjuk, a svájci MAG-motorkerékpárokkal vannak szerelve, újabban pompás győzelmeket aratnak. Gall megnyerte 350 kcm-es gépével a német bajnokság negyedik futamát. A Standard-gyár közölte a budapesti képvisellel, hogy mindazoknak, akik kötelezik magukat, hogy legalább két túraúton elindulnak gépükkel, árban nagy kedvezményt nyújt. A kilométerláncán oly kitűnően szerepelt Standard-versenyző Wittenberg a Gugerhegyen nem tudott reális eredményt elérni. Mágnesében a kondenzátor elégett és a motor nem kapott állandó gyújtást. Eddig nyolc Standard-gépet adott át vevőinek a budapesti képviselő a Tourist Trophy óta, amikor a képviselőt átvette.

A Méray Motorkerékpárgyár Rt. a közelmúltban ajánlattételre szólított fel a Központi Vámigazgatóságtól három darab háromkerékű szállítójárműre nézve. Tekintettel arra, hogy hazai gyár egyáltalában nem foglalkozik hasonló teherszállító járművek építésével, nem is fér kétség ahhoz, hogy az ajánlatot a Vámigazgatóság nem respektálja. Újabban határozottan megállapítható, hogy a Méray háromkerékű járművek terjedése rapid fordulatot vett, ami tisztán azok megbízhatóságának és tartóságának eredménye, amit mindenki lát napról-napra és ez, nézetünk szerint, a legjobb reklám és ajánlólevél.

A hűtő hibáinak a legegyszerűbb megállapítása. Ha a hűtővízbe vízben oldható anilinfestéket teszünk, akkor a legnagyobb könnyedséggel, a legkisebb hűtőhibát is rögtön meg tudjuk állapítani. A hűtő felmelegedése alkalmával ugyanis a kiömlő víz elpárolog, de a festék nem, hanem odaszárad a nyílás környékére és pontosan mutatja a folyás helyét.

Az új angol Ford-gyárnak, mely Dagenhamban (Essex grófság) épül, május hó 16-án rakták le az alapköveit. A gyár teljes üzemben 15.000 munkást fog foglalkoztatni és évi 150.000 kocsit produkálni. Az építés 2 és fél millió angol fontot fog felemészteni. A gyárnak 3 osztálya lesz, a gyártás, szerelés és öntés.

HIBAHELYESBÍTÉS. 11-es számunkban a „Magyarországon gyártott és képviselt külföldi motorkerékpárok árai és közelebbi adatai” című ártabellába néhány hiba csúszott be. Így a 22. oldal felülről számított 9. és 10. sorában a 350 és 500 kcm-es Louvet-gépek ára fel volt cserélve. A 350 kcm-es Louvet ohc. ára helyesen 2650 pengő, míg az 500 kcm-es 2800 pengő. Tévesek továbbá a 22. oldal felülről számított 20., 21., 22. és 23. sorában a Méray 500 kcm-es sv. és ohv., valamint a 750 és 1000 kcm-es sv.-típusok adatai, amennyiben ezek nem világítás nélkül, hanem komplett 30 wattos Bosch-világítással szállítatnak a megjelölt ártért. A nem közölt 600 kcm-es sv. Méray ára komplett 30 wattos Bosch-világítással 2300 pengő. A 29. oldal bal hasábjának felülről számított 22. sorában a „...benzimmennyiség 5%-át” adat téves, helyette „a benzimmennyiség 1,5%-át” olvasandó.

Motorcsónakázás. A MAC motorosztálya július végére tervbevelt outboard-motorcsónakversenyét szeptember hónapban fogja csak kiírni. Az ok, még kevés a motor és főleg a jó test. — Jelenleg Delmár Walter futkos legtöbbit a Dunán. A múlt évben egy Elto-Quadja volt. Azt most kicserélte egy High-Speed Elto-Quadra, de mivel ez nem felelt meg várakozásainak, mint hírlík, már vissza is adta a képviselőnek. Most egy Evinrude van a birtokában. — Urbach Lászlónak Johnsonja van egy Budapesten készült amerikai testutánnal. — Ma legtöbb a Johnson a Dunán. A napokban vett Johnsont gróf Andrássy Mihály, akinek Fényes Kornél konstruált egy kitűnő testet, mely tulajdonképpen túrázásra készült, de oly jó, hogy versenyezni is fog lehetni vele. Kívüle báró Liphay Antalnak, Vida Pálnak és legújabban Wolfner Lászlónak is van Johnsonja. Kuriózusként megemlítjük, hogy Albrecht főherceg is beállott már az outboardosok táborába és egy 14 HP. Johnsont vásárolt. Az Evinrude-képviselőnek van két speciálmotora és két amerikai speciál-testje. Mindkettőt indítja a MAC őszi versenyén. — A Pávia—Venezia-versenyt 414 kilométeres távon egy Super-Elto nyerte, melynek hengerűrtartalma 644 kcm. volt. — Ma már Budapesten nemcsak az Elto, Johnson és Evinrude van képviselve, hanem képviselőt nyert a szintén amerikai Caille, a francia Peugeot-Maritime és a svéd Archimedes.

Divo Bugatti-kocsija. Divo Bugatti-ja, melyen a Targa Florio győztese lett, egy kétliteres, nyolchengeres, 88—60 mm-es fúrat-löketű motorral volt beépítve, Roots-kompresszorral: üzemanyagul alkohol-aethert (Elcosin) használt. A motor teljesítménye 1000 fordulatszámnál 27 lóerő, 2000-nél 55 és a maximális 5600 fordulatszámnál 135 lóerő.

Az Eger—Lillafüredi bükki út kiépítetlen 17,5 km-nyi szakaszának f. hó 22., 23. és 24-én volt a közigazgatási bejárása. A bejárást végző bizottságot Sámly Sándor miniszteri tanácsos vezette és Okolicsányi Imre Heves vármegye alispánján és vitéz dr. Görgey László Borsod vármegye főjegyzőjén kívül abban mintegy 25-en vettek részt. A gépjármű érdekeltséget a bizottságban a Hevesvármegyei Autómobilosok Egyesületének ügyvezető alelnöke és néhány választmányi tagja képviselte. Örömmel állapíthatjuk meg, hogy a min. tanácsos úr a jelenlévő államépítészeti hivatal

**Ön csak e kettő
közt választhat:**



TYPE 220

a legolcsóbb

TYPE 250

a legmodernebb

TURAMOTORKERÉKPÁR!

Gyárfiók:

VI. kerület, Liszt Ferenc-tér 9. sz.

főnökkel együtt teljes ambíciójukat szándékoznak befektetni azon célból, hogy ezen közérdekű út minél előbb átadassék a közhasználatnak. A tényleges munka már nagyban folyik. A jelenlevők legnagyobb elragadtatással szemlélték a pompás út hossz- és keresztmetszvényeit, melyeket a szintezést végző mérnökök mutattak be a bizottságnak. A készülő út első nyomai egy frissen készített cserkész út formájában már is föllelhetők. Az úttest helyenkint sziklákat tör át és legtöbbszörre hegyoldalban vezet enyhe kanyarokkal, melyek közül egy sem lesz 35 méternél kisebb sugaru. A víz megfelelő levezetéséről mintegy 28 hid, illetve átvezető fog gondoskodni. A legmagasabb pont 690 méter lesz a tenger színe fölött, melyet az út maximálisan 5 százalékos emelkedéssel ér el. A számos kilátópont közül az lesz a legérdekesebb, ahonnan az ember a „Tarkó”, az „Imókö” és a „Fekete fátoly” pompás sziklás oldalait fogja szemlélhetni. Az egész út szakaszai a következők lesznek: Eger—Felsőtárkány 10 km., Felsőtárkány—Hevesmegye határa 12 km., Hevesmegye határa—Répáshuta 11.5 km., Répáshuta—Lillafüred 9.5 km. és Lillafüred—Miskolc 18 km. Az egész útvonalból 38 km. fog állandóan erdők között vezetni és az utas mintegy 32 km.-en át nem fog községet érinteni. Az út kikövezett szélessége 5 m. lesz, kétoldalt 1 és fél, 1 és fél m. széles

útpadkával, így tehát a koronaszélesség mindenütt legalább is 8 m. lesz.

A Spanyolországba való határátlépés nehézségeiről és kellemetlenségeiről értesített minket egy ismerősünk, akinek az átlépés alkalmával a határőrök feldúlták az egész podgyászát, visszatartották a pótkerekeit, kiöntették vele az összes tartalékbenzint és olajat, felkutatták az egész kocsiját tartalékok után és mindezen műveleteket még ráadásul olyan kiméretlenül végezték, hogy a szerencsétlen áldozat inkább egy ellenséges néger törzs fogságában hitte magát, mint a „művelt nyugaton”. Ime, a legjobb példája annak, hogy hogyan lehet legjobban elriasztani az autóturistákat valamely országba való utazástól.

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.

ELADÓ HASZNÁLT AUTOMOBILOK:

ALFA-ROMEO 7 üléses nyitott (Cs. 315) . . . 4000	CITROEN 4 üléses nyitott (Cs. 311) 2200	HISPANO-SUIZA 4 hengeres nyitott (N. 331) . 1800	OPEL 10 Hp., nyitott kombinéval (Vk. 263) . 4600
AMILCAR 4 üléses nyitott (Cs. 313) 1800	CITROEN 4 üléses csukott (Cs. 312) 3300	HUPMOBILE 5 üléses Touring (D. 289) 4200	OPEL 4 üléses nyitott (L. 341) 1800
AUBURN 4—5 üléses (L. 337) 6200	CITROEN 4 üléses nyitott (K. 290) 3600	ITALA 4 üléses nyitott (L. 340) 2400	OPEL 45 Hp., 5 üléses, nyitott (W. 322) 2700
AUSTRO DAIMLER 7 üléses, Limousine, keveset használt (B. 1) . . . 6000	CITROEN 4 üléses nyitott (K. 291) 4200	LANCIA LAMBDA 4 üléses csukott (N. 343) 6800	PRESTO 6 üléses nyitott (D. 285) 2200
BALLOT 5 üléses cabriolet (Vk. 267) 5600	CITROEN 4 üléses nyitott (T. 329) 2200	LANCIA LAMBDA 4 üléses (L. 328) 6200	PRESTO 4 hengeres 6 üléses csukott (U. 318) . 4500
BENZ 6 üléses csukott (D. 281) 4800	DAIMLER 6 üléses nyitott (Cs. 310) 4100	MAG 4 üléses nyitott (D. 288) 1700	PRESTO 4 hengeres 6 üléses nyitott (W. 324) . 3500
BENZ 6 üléses csukott (R. 209) 6200	DELAUNAY - BELEVILLE 6 üléses nyitott (Ha. 278) 3600	MAG 4 üléses csukott (P. 319) 2800	PEUGEOT 4 üléses nyitott (U. 320) 3500
BIGNAN 6 üléses nyitott (W. 323) 3500	DODGE 4—5 üléses Sedan (L. 339) 2100	MATHIS 3 üléses nyitott (Vk. 270) 1700	RENAULT 6 üléses csukott (Vk. 264) 4700
BUICK 5 üléses Touring (D. 282) 2700	ELCAR 82-es Sedan, 8 h., 6 üléses (Ha. 277) . 8000	MATHIS 4 hengeres csukott (Z. 332) 3100	RENAULT 4 üléses nyitott (R. 306) 2800
BUICK 4 üléses nyitott (R. 335) 2600	ELCAR 82-es Touring 8 h., 6 üléses (Ha. 279) . 5500	MERCEDES 6 üléses nyitott (R. 308) 4200	RENAULT 6 üléses, kombinéval (Vk. 260) . 5200
CHEVROLET 5 üléses nyitott (Vk. 268) 3500	FIAT 503-as nyitott, 4 üléses (K. 300) 3800	MERCEDES 6 üléses, kombinéval, kompresszorral (K. 298) 5400	RENAULT 4 üléses csukott (R. 307) 1900
CHEVROLET 5 üléses Touring (D. 283) 3800	FIAT 501-es csukott, 4 üléses (K. 301) 3200	MERCEDES 6 üléses nyitott (K. 200) 4100	RÖVER 4 üléses nyitott keveset használt (Cs. 317) 6200
CHRYSLER 50-es Touring 5 üléses (Vk. 252) . . 4000	FIAT 507-es csukott, 6 üléses (K. 302) 4800	MINERVA 6 heng., 6 üléses Cabr. (K. 305) . 6200	SALMSON 4 üléses, nyitott (D. 286) 2200
CHRYSLER 50-es Touring 5 üléses (Vk. 253) . 4600	FIAT 510-es nyitott 6 üléses (K. 303) 2700	NASH Touring 5 üléses (K. 293) 5300	SAM 1100 kem., 6000 km-t futott, 4 üléses kis kocs, 4 kerékfék, elsőrangú olasz gyártmány (P. 336) 5600
CHRYSLER 70-es Touring 5 üléses (Vk. 254) . 6800	FIAT 507-es nyitott 6 üléses (K. 304) 3800	NASH Sedan 5 üléses (K. 294) 6200	STUDEBAKER 6 üléses nyitott (R. 334) . . . 4200
CHRYSLER 70-es Touring 5 üléses (Vk. 255) . 6000	FIAT 501-es nyitott 4 üléses (Cs. 316) 2200	NASH Sedan 7 üléses (Cs. K. 295) 7200	TALBOT 4—5 üléses, nyitott (L. 338) 3200
CHRYSLER 50-es Sedan 5 üléses (Vk. 256) . 4000	FIAT 520-as nyitott 4 üléses (P. 251) 7000	NESSELSDORFER 6 üléses nyitott (Vk. 275) 1800	TALBOT 4 hengeres, 4 üléses, nyitott, sport (P. 325) 6200
CHRYSLER 50-es Sedan 1 pótüléssel (Vk. 257) 8500	FIAT 503-as nyitott (L. 327) 3600	OLDSMOBILE 5 üléses nyitott (V. 266) . . . 4200	TATRA nyitott, kombinéval, gyárilag javítva, 3 havi garancia (U. 326) 5800
CHRYSLER 60-as Touring comb-vel (Vk. 258) 7500	FIAT 501-es nyitott (U. 319) 4500	O. M. SUPERBA 6 üléses nyitott (Vk. 275) . . 7000	WANDERER 2 üléses nyitott (N. 342) 1600
CHRYSLER 60-as Touring (Vk. 259) 8500	FORD 5 üléses nyitott (Vk. 266) 1600	OPEL 10 Hp., nyitott, 6 üléses (Vk. 265) 7200	
CHRYSLER 50-es Touring beépített 2 pótüléssel (D. 284) 4200	FORD 4 üléses csukott (Z. 333) 1600	OPEL 10 Hp., Sedan, 6 üléses (Vk. 262) 5200	
CITROEN 4 üléses csukott (K. 292) 4800	GRAF-STIFT 6 hengeres csukott, kiválóan jó állapotban (M. 330) . . 15.000		

Címek a Szerkesztőségben!

A



KÉPVISELET ÁRUSÍTJA

A



CHENARD & WALKER
KISAUTÓKAT
ÁTALAKÍTHATÓ
KÖNNYŰ
TEHERAUTÓKAT



Peugeot
Maritime

MOTORCSÓNAKOKAT
VÍZITAXIKAT
SIKLÓCSÓNAKOKAT
OUTBOARDMOTOROKAT

BUGATTI AUTÓK
magyarországi vezérképvisellete
V., József-tér 11. Telefon: A. 802-05
Műhely: József 410-01

A CSUKOTT
MAGOSIX

TÍPUSOK ÁRAIT
1000 PENGŐVEL CSÖKKENTETTE A GYÁR.
OLCSÓBB LETT A



DE KVALITÁSBAN JOBB
MINT VALAHA
**VEGYÜNK MAGYAR
AUTOMOBILT**

IGAZI MAGYAR EMBER CSAK MAGYAR KOCSIT VÁSÁROL!

A 100.000 KILOMÉTERT FUTOTT
MAGOSIX TAXIK MINDENNÉL JOBB AJÁNLÓLEVELET
KÉPEZNEK!

KIÁLLÍTÁSI TEREM: BUDAPEST, IV., VÁCI-UTCA 1-3.