

53959

jelent 1929 jul. 30 in Jny 9

Automobil Motorsport

PESTI KIR. ÜGYÉRSÉG
1929 JUL. 30.

IV. ÉVFOLYAM

13. SZ.

ÁRA:
1.50 PENGŐ

Carroll Ball

EZ A
CORDATIC

3855



Autó- és motorkerékpárpneumatik,
felszerelési cikkek, Citroën- és Chevrolet-alkatrészek
NAGY JÓZSEF
Andrássy-út 34. Telefon: 221-97, 285-63

Austin-

MINERVA

eleganciában,

teljesítményben

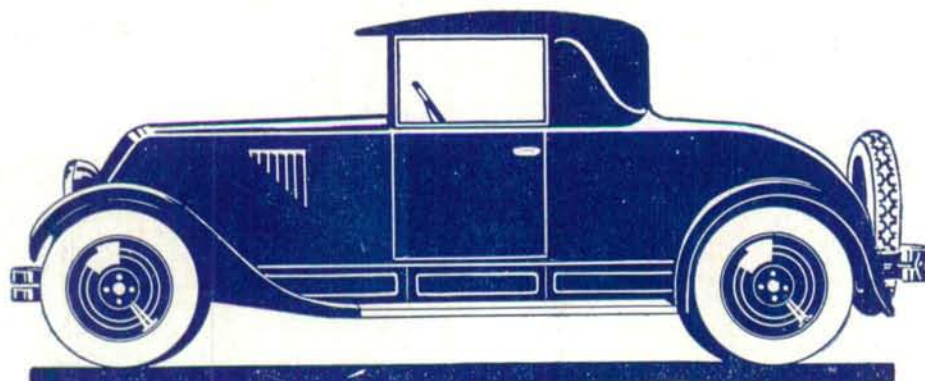
felülmulhatatlan.

MINERVA AUTOMOBILKERESKEDELMI R.=T.
Budapest, IV. kerület, Váci-utca 3. szám.

RENAULT



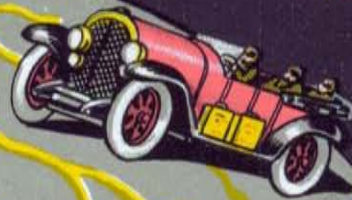
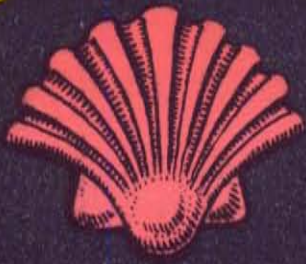
MONASIX



az európai úrvezető ideális kis hathengere.

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

SHELL



Marou Markbreiter K.

UNIVERSAL
NAGYMEZO-U. 41.

SHELL KŐOLAJ R.T.

BUDAPEST, V., ALKOTMÁNY-UTCA 18.

SHELL KŐOLAJ RT.

BUDAPEST, V., ALKOTMÁNY UCCA 18.

BENZINKÚTJAI ÉS BENZINKISZOLGÁLTATÓ TELEPEI

BUDAPESTEN:

- I. Márvány ucca 9, Márvány Garage
- L, Gellért téri nyilvános kút
- II., Clark Ádám tér, Siklónál
- III., Gábor ucca 4, Flóris Garage
- IV., Petőfi tér 5., Carlton Garage
- IV., Eskü tér 5., nyilvános kút
- V., Katona J. u. 5/7., Frank, Heller és Társa
- V., Lipót körút, Vigszínházzal szemben

- V., Szabadság téri nyilvános kút
- VI., Zichy Jenő ucca 11., Mercur Garage
- VII., Baross téri nyilvános uccai kút
- VII., Francia út 43/44., Darvas Garage
- VII., Garay u. 13., Liget Garage
- VII., Rottenbiller u. 11., Lukács és Böhm
- VII., Szent László út 29., Görlinger Rudolf

VIDÉKEN

- Aszód: Polacsek Dezső, vaskereskedő
- Balatonboglár: Simon Géza, kereskedő
- Békéscsaba: IV., Baross u. 5. Bonyhád Imre
- Balatonföldvár: Holovits György, vendéglős
- Beled: Heimler Márkus, kereskedő
- Budafoke: Kern János és Tsa., Ország út 56.
- Barcs: Fogy. és Értékesítő Szöv., Fő u.
- Berettyóujfalu: Kondor Ferenc, kereskedő
- Budaörs: Kruck József, kereskedő
- Csillaghegy: Fehér Ferenc, vendéglős
- Celdömölk: Domokos István, vendéglős
- Csorna: Papp Géza, vaskereskedő
- Debrecen: Csapó u. 10. Auspitz József
- Devecser: Kollin Adolf és Fia
- Esztergom: Kossuth Lajos u. 50. Nyilv. kút
- Gyöngyös: Fő tér, Forgalmi Bank
- Győr: Árpád út 30., Fejes László
- Hegyeshalom: Nits Márton, kereskedő
- + Hódmezővásárhely: Beregi Lajos, kereskedő
- Harkányfürdő: Gróf Károly, vendéglős
- Hatvan: Magyar Keresk. R.-T. fiókja
- Jászárokszállás: Kántor Zs. Lajos, keresk.
- Jászapáti: Demeter József és Fia, keresk.
- + Kalocsa: Forgalmi R.-T.
- Kaposvár: Antal József és Társa, Fő u. 22.
- + Kaposvár: Somogy megyei Gazdák R.-T.
- Kápolnásnyék: Hirschler Dezső, kereskedő
- + Karcag: Fodor Sámuel, kereskedő
- + Kemece: Zwiebel Testvérek és Társai
- Keszthely: Faragó Ferenc, kereskedő
- Kecskemét: Mátyás király tér, nyilvános kút
- Kiskunfélegyháza: Kaiser E. műszerész, Piac u.
- + Kiskőrös: Grosz Adolf, kereskedő
- Komárom: Borbély Gusztáv, kereskedő
- Kunszentmárton: Klein Adolf, kereskedő
- Lengyeltóti: Szücs József, kereskedő
- Leányfalu: Kecseri Roth István, vendéglős
- Marcali: Kopári Jenő, kereskedő
- Miskolc: Széchenyi u. 28.

- W, Gizella-út 25. Stefánia Garage
- Mezőcsát: Friedmann Hermann, kereskedő
- Mezőkövesd: Reich Sándor, kereskedő
- Mágoecs: Mágoecsvidéki Takarékpénztár
- o Mohács: Bauer Károly, vaskereskedő
- Nagykanizsa: Szabó Antal, Deák tér
- Nagyatád: Szabó és Burits, kereskedő
- Nagydorog: Fischl Mór
- Nagykátá: Czako András, kereskedő
- + Nyiregyháza: Zwiebel Testvérek és Társai
- Orosháza: Beregi Lajos, kereskedő
- Ózd: Weinberger Bernát, kereskedő
- Pápa: Kohn Adolf, kereskedő
- Paks: Resch István, kereskedő
- Pécs: Majláth ucca, Pannonia Garage
- Pécs: Kórház tér, Zakovszky István
- Püspökladány: Universum Kereskedelmi r.-t.
- Pásztó: Eichler Márton, kereskedő
- Piliscsaba: Tamás Mihály, gyógyszerész
- Révfülp: Török Imre, kereskedő
- Rákospalota: Bocskay u. 82., nyilv. kút
- + Salgótarján: Krausz Jenő, kereskedő
- Sásd: Fuchs József, kereskedő
- Siófok: Hajóállomás, nyilvános kút autók és motorcsónakok részére
- Szeged: Jambory Lajos, Tiszalajos körút 69.
- + Szekszárd: Müller Testvérek, kereskedő
- Székesfehérvár: Nádor u. Libermann Lajos
- Székesfehérvár: Széchenyi u., vasuti átjáró
- + Szolnok: vitéz Sebő György, műszaki ker.
- + Szombathely: Pannonia Vasmegegyei Árufor.
- Sopron: Lenck Samu utóda Varga Ferenc, Várkerület 117.
- Tiszafüred: Weizmann József, kereskedő
- + Törökszentmiklós: Lábassy-féle mezőgazd. Ipar- és Gépgyár r.-t.
- Tiszaföldvár: Komondy Imre, kereskedő
- Visegrád: Fő u., templom mellett
- Vác: Kiszner Márton, kereskedő
- Zirc: Rosenberger Mór, kereskedő

o Építés alatt levő nyilvános kutak, + benzin lerakatok.



SCINTILLA
BOSCH
MARELLI
DUCELLIER
MARCHALL stb.
javítása
és szerelése.

**URNER
ÉS
BERKOVITS**
BUDAPEST V. POZSONYI-UT 4½.
TELEFON 148-84
VEZÉRKÉPVISELETEK:
SCINTILLA·INDEX·FENAG
HAGEN·KIENZLE

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

VILÁGCSODA a

WANDERER

500 ccm

M102

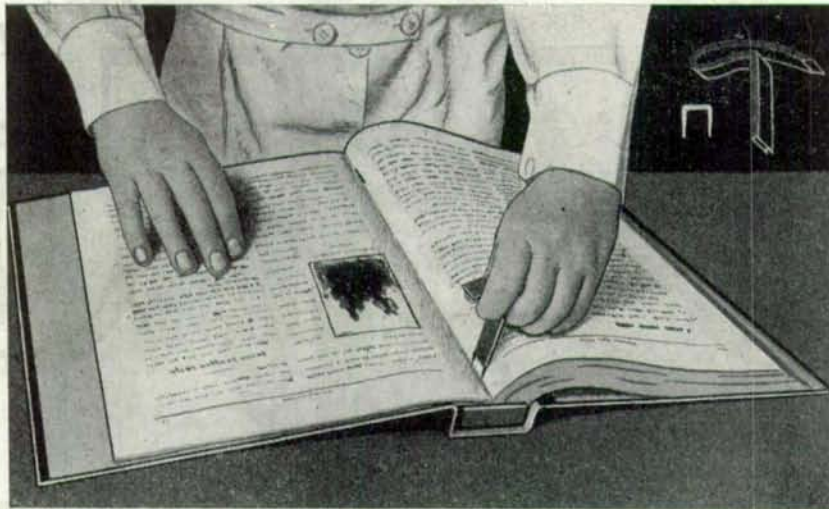
Magyarországi vezérképviselőt:
TÓTH és FRIEBERTH, Budapest VI, Ó-utca 45.
Telefon: Aut. 249-13.

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

COVENTRY- EAGLE

MOTORKERÉKPÁROKAT

ÁRA: **940** PENGŐ
Kedvező fizetési feltételek
Vezérképviselőt:
Zamecsnik és Légrády
Budapest, VI., Jókai-utca 8. Telefon: 921-38



Az Automobil-Motorsport

előfizetői részére egy új, különleges szabadalmazott

bekötési táblát

hoz forgalomba.

Ebbe a táblába fűzőkapcsolt és egy kis szerszám segítségével kiki maga percek alatt bekötheti az AUTOMOBIL-MOTORSPORT számait és nem kell a bekötéssel az év végéig várni, mert az első szám és sorban utána minden következő szám, megjelenésekor azonnal beköthető.

A bekötés teljesen szoros, szilárd, a füzetek teljesen nyithatók, lapozhatók, a szerszám segítségével ismét kivehető, visszatehető.

Egy ilyen, az AUTOMOBIL-MOTORSPORT egy teljes évfolyamának bekötésére szolgáló egész vászon kötésű, aranynyomású táblát a hozzávaló fűzőkapcsokkal, szerszámmal és használati utasítással

P 4.50 utánvételezése
előzetes beküldése

ellenében szállítunk.

AUTOMOBIL-MOTORSPORT
kiadóhivatala

Automobil-Motorsport kiadóhivatala

B U D A P E S T

Megrendelek a MOIRET-FÉLE SZAB. BIBLOFIX bekötési táblájából (hozzávaló fűzőkapcsokkal, szerszámmal és használati utasítással) darabot, melyet darabonként

P 4.50

árban az összeg utánvételezése mellett
az összeg előzeies beküldése ellenében sziveskedjenek leszállítani.

Név:

Cím:

A MAGYAR FÖLD

(Agrár Magazin)

10 napra rendkívül kedvezményes

PÁRIZSI KIRÁNDULÁST

rendez, amelynek keretében megtekintik

PÁRIZST — VERSAILLEST — TRIANONT

és résztvesznek az augusztusi nagy

MONTMARTRE ÜNNEPÉN

Rendkívül kedvezményes részvételi díj
utazással, lakással, teljes ellátással 280.— P.

Írásbeli felvilágosítás: Budapest, VI., Bajnok-utca 8.

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

KISS ISTVÁN

Budapest, II. ker., Margit-körút 79.

(Budán a gázgyár mellett az udvarban)

Autó- és szántómotor

főtengelyek és hengerek csiszolása

és minden e szakmába vágó alkatrészek készítése



Dedics Testvérek, Budapest,

VIII., Thék Endre-u. 15. Tel.: J. 303-45. Alapítva 1903

TECHNIKAI UJDONSÁGOK KÖNYVTÁRA

Szerkeszti: **RADA ISTVÁN** okl. gépészmérnök

1. szám. Khayll I. és Rada I.: A rádió
ujdonságai 1926-tól 1929-ig — — — — — Ara —.60 P
- 2-3. szám. Khayll I.: Ólomakkumuláto-
rok kezelése. Harmadik lényegesen
bővített kiadás — — — — — Ara 1.— P
4. szám. Rada I.: Európa rádióállomásai Ara —.60 P
- 5-6. sz. Khayll I.: A lúgos akkumulátor Ara 1.— P
- 7-8. sz. Mihály Dénes: A távolbalátás Ara 1.— P

Szerkesztőség és kiadóhivatal:
BUDAPEST, II., ZSIGMOND-UTCA 13.

Minden könyvkereskedésben kapható!

A külföldi világversenyek hírből
hallott eredményei után
a **MAGYAR GRAND PRIX-n**
szemünk előtt bizonyították be a

Velocette

gépek

gyorsaságukat és megbízhatóságukat

350 kcm.-es Grand Prix győztesei:

1. Sabrnák Oszkár **VELOCETTE**
2. Kovács János **VELOCETTE**
4. Kremm József **VELOCETTE**

13

i n d u l ó

4

b e é r k e z ő

Ezek között

3

Velocette

V e z é r k é p v i s e l e t:

LANTAI

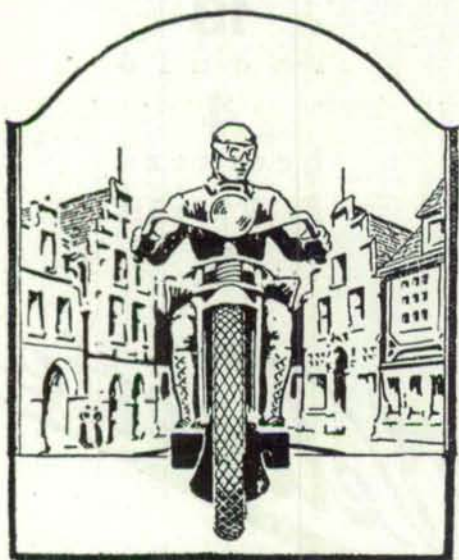
Budapest, V., Szabadság-tér 7 szám.

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 karosszálás. Gazdaságos üzem. Hosszú élettartam. Olcsó ár.

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



GOOD YEAR

*a legjobb
motorkerékpárpneü*

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-Motorspori

FÜGGETLEN KÉPES MOTORSZAKLAP

Megjelenik minden hó 10-én és 25-én

Felelős szerkesztő: DÉVÁN ISTVÁN
Helyettes szerkesztő: DÁRDAY-ABRIANI DEZSÓ dr.

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

Postatakarékpénztári csekk számla: 34240.

Előfizetési díjak:

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

A külföldi előfizetésekből a postaköltség is bennfoglaltatik.

Versenyeredmények

Belga Motorkerékpár Grand Prix

Győztes: C. J. P. Dodson (493 ohv. Sunbeam).

A Spa-Francorchamps-i körön lefutott Belga Grand Prix főlényes angol győzelmeket hozott az összes kategóriákban. Az abszolút győzelmet ezúttal ismét a tavaly és idén szinte páratlan győzelmi sorozatot elérő Dodson vitte el, újabb dicsőséget szerezve az idei versenyeken oly fényesen szereplő Sunbeam-nek. Részletes eredmények a következők: 175 km. Táv: 268.2 km. 1. Kershaw (172 James) 3:23:04. Átlagsebesség: 79.3 km. 250 km. Táv: 327 km. 1. Jock Porter (248 New-Gerrard) 3:17:29. Átlagsebesség: 99.7 km. 350 km. Táv: 417 km. 1. Handley (346 Motosacoche) 3:28:45. Átlagsebesség: 111 km. Táv: 417 km. 1. C. J. P. Dodson (493 Sunbeam) 3:28:32. Átlagsebesség 114.615 km.

Solitude motorkerékpárverseny

Abszolút győztes: Stelzer (750 BMW kompresszor)

A német motorkerékpárverseny pontszerző versenyeként szereplő Solitude-verseny ismét fényes sikert hozott a német BMW-gyárnak, amennyiben Stelzer és Soenius 750, illetve 500 km-es kompresszoros gépeikkel főlényes és biztos győztesként intézték el kategóriájukat. Az eső által felázott sikos pálya számos nagy bukást eredményezett, melyek azonban szerencsére súlyosabb következményeket nem vontak maguk után. Részletes eredmények: 250 km-es kategória. Táv: 179 km. 1. Friedrich (DKW) 2:02:59. Átlagsebesség: 87 km. 350 km-es kategória. Táv: 223 km. Kiemel (Ut—Jap) 2:23:26.2. Átlagsebesség: 93.2 km. 500 km-es kategória. Táv: 223 km. 1. Soenius (BMW) 2:15:51.1. Átlagsebesség: 98.5 km. 1000 km-es kategória. Táv: 223 km. 1. Josef Stelzer (BMW) 2:15:14. Átlagsebesség: 98.8 km. A kezdők versenyében Küstner győzött Montgomery—Jap gépen. Átlagsebessége, mellyel erősen megközelítette a hivatásos menők legjobb eredményét, 95.5 km. volt. Az eldalkocik legjobb idejét Sitzberger futotta BMW-gépen.

Francia motorkerékpár Grand Prix

Győztesek: Dodson (Sunbeam), Hicks (Velocette), Crabtree (Excelsior) és Sourdöt (Monet-Goyon)

A le Mains-i körön került lebonyolításra a francia motorkerékpár Grand Prix, mely a legkisebb kategória kivételével angol győzelmeket hozott. Az angolok főlénye, a „British Supremacy” az idei versenyeken fényesen beigazolódt. A kontinensen lefutásra került összes nagy nemzetközi versenyben ott láttuk őket, mint győzteseket. A francia Grand Prix, mely nem meghatározott távra, hanem időre ment (győzött, aki 3 óra alatt a legnagyobb távot megtette) a következő eredményeket hozta: 175 km.-ig 1. Sourdöt (Monet—Goyon) 266.560 km. Átlagsebesség: 90.190 km. 2. Uolly (Alcyon). 3. Froissard (Monet-Goyon). 4. Hommaire (Monet-Goyon). 250 km.-ig 1. S. Crabtree (Excelsior—Jap) 310.810 km. Átlagsebesség: 107.160 km. 2. Coulon (Terrot). 3. Gaussorgues (Monet—Goyon). 350 km.-ig 1. F. G. Hicks (Velocette) 342.560 km. Átlagsebesség: 116.650 km. 2. Pietro Ghersi (Norton). 3. Simcock (Sunbeam). 500 km.-ig 1. C. J. P. Dodson (Sunbeam) 353.920 km. Átlagsebesség: 123.396 km. 2. Stanley Woods (Norton). 3. Durant (Terrot). A verseny folyamán megeredt esőre való tekintettel az átlagok kitünőknek mondhatók.

Irország Nagy Díja

Győztes: Ivanowszky (1750 Alfa-Romeo).

A kitünő Alfa-Romeo-vezető Ivanowszky az idei szezonban megkezdett győzelmi sorozatát most Irországban folytatta, megnyerve Irország Nagy Díját, a Bentley-vezetők Kidston és Birkin előtt. Részletes eredmény: Táv: 482.7 km. 1. Ivanowszky (Alfa-Romeo) 3:40:54. Átlagsebesség: 131.112 km. 2. Kidston (Bentley) 3:41:08. 3. Birkin (Bentley) 3:46:00. Mindhárom helyezett Shell-olajat és Shell-benzint használt.

Francia Grand Prix

Győztes: Williams (2300 Bugatti-kompresszor).

Az idei Francia Grand Prix — a Le Mans circuiten — már az AIACR által megállapított új formula szerint (900 kg. minimális kocsisúly, 14 liter maximális benzinfogyasztás 100 km-re) került eldöntésre. Győzött Williams 2300 km-es kompresszoros Bugattin, akinek azonban igen erős küzdelmet kellett vívnia a Peugeot-versenykocsin startoló Boillot-val. Starthoz állott a Bugatti-team (Williams, Divo, Conelli) 2300 km-es kocsikkal és a Peugeot-team, Boillot és Bouriat az 1925-ben épült négyliteres tolattyús versenygépekkel. Rajtuk kívül 6 úrvezető, négy Bugattin, ketten Ballot-n. Az első 12 körben Boillot hatalmas küzdelmet vív Williamssal az első helyért. A 12. körben Boillot egy kanyarban kivágódik, de rögtön tovább indul, miután egy laza gyertyakábel újra megerősített. Williams ezáltal 1 és félperces előnyre tesz szert, úgy hogy Boillot kénytelen most már a második hellyel megelégedni. Mögötte Conelli harmadik és Divo negyedik. A másik Peugeot-vezető Bouriat mágnesdefekttel az első körben kiáll, majd közel egyórai javítás után továbbmegy. Végeredményben Williams első, szorosan követve Boillottól. Részletes eredmények: Táv: 37 kör. 605.320 km. Egy kör hossza: 16.360 km. 1. Williams (2300 Bugatti-kompresszor) 4:33:01.2. Átlagsebesség: 133.029 km. 2. Boillot (4000 tolattyús Peugeot) 4:34:20. 3. Conelli (2300 Bugatti-kompresszor) 4:34:28. 4. Divo (2300 Bugatti-kompresszor) 4:41:27.4. 5. Sénéchal (Bugatti) 4:58:27.8. 6. Gauthier (Bugatti) 5:18:38.

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

Dublin Grand Prix

Győztes: Ivanowszky (1500 Alfa-Romeo).

Egy nappal Írország Nagy Díjának lefutása előtt került előntésre a dublini Automobil Grand Prix 300 mérföldes (487.2 km-es) távon, a Phönix-park 6 km-es circuitjén. A tizenkét benevezett kocsi közül a startnál hat jelent meg. Start után Ramponi (Alfa-Romeo) rövidesen átveszi a vezetést Greentől (Lea-Francis) és 5 kör után közel 6 és fél kilométeres előnnyel vezet. Ivanowszky (Alfa-Romeo) közben a második helyre dolgozza fel magát, szorososan a sarkában a kitűnő Brookland-rekorder Kaye Don-nal, aki ezúttal egy Riley-el startolt. A verseny második felében Kaye Don motordefekttel kiáll és az eleinte vezető Ramponi is feladja. Részletes eredmények: Táv: 482.7 km. 1. Ivanowszky (Alfa-Romeo) 3:41.30. Átlagsebesség: 130.752 km. 2. Davis (Lea-Francis) 3:42:36. 3. Green (Lea-Francis) 3:46:06. 4. Eyston (Riley) 3:51:40.

Holland Tourist Trophy

Handley (250 Motosacoche) 126 km-es átlaggal a nap legjobb körét futja.

A Holland Tourist Trophy, mely Assen mellett a Drente-i circuiten került lebonyolításra, szintén angol győzelmeket hozott. Csupán a 250 km-es osztályban foglalta el nem angol gép (Motosacoche) az első helyet, de az angoloknak elégtételül szolgálhat, hogy az egyetlen külföldi gépet is angol ember, Handley vitte győzelemre. Handley futotta egyébként a leggyorsabb kört is 126 km-es átlagsebességgel, amiből kiviláglik, hogy az új 250 km-es Motosacoche-versenygép rendkívül gyors motorkerékpár lehet. Részletes eredmények: 175 km. Táv: 173 km. L. C. Crabtree (Excelsior) 1:55:05. Átlagsebesség: 87.4 km. 250 km. Táv: 207.6 km. I. Handley (Motosacoche) 1:53:33. Átlagsebesség: 112.5 km. 350 km. Táv: 242.2 km. 1. F.H. Hicks (Velocette) 2:01:32. Átlagsebesség: 119.99 km. 500 km. Táv: 276.8 km. 1. Nott (Rudge) és Walker (Rudge).

Nemzetek Sportkocsi Nagydíja, Nürburg-Ring

Győztes: Louis Chiron (2000 Bugatti-kompresszor).

Németország legnagyobb idei automobil gyorsasági versenye, a kanyarokkal és emelkedésekkel teli 28.3 km. hosszú Nürburg-Ringen megtartott „Nemzetek Sportkocsi Nagydíja” ezúttal a francia Bugatti-gyár győzelmét hozta. Az Amerikából visszatért Chiron, aki a Delage-tól úgylátszik ismét a Bugattihoz pártolt vissza, új útvonal- és körrekorddal győzött, megelőzve a Mercedes-teamet. 75.000 néző előtt folyt le az óriási küzdelem, mely tulajdonképpen a Bugatti- és Mercedes-gyárak küzdelme volt, noha a Mercedes-művek nem szerepeltek idén hivatalosan, mint nevezők. A Mercedes-kocsikat mindazonáltal mégis a gyár legjobb vezetői, Caracciola, Kimpel, Rosenberger és Momberger vezették. Start után a Sportkocsi Nagydíj kétszeri győztese, Rudolf Caracciola megy az élre és vezetőpozícióját a 4. körig megtartja, mikor is hajtórúdcsapágy-defekttel kiállani kénytelen. A Bugatti-vezetők fokozatosan az élre törnek és megelőzik a Caracciola kiállása után élrekerült két Mercedes-vezetőt, Rosenberget és Mombergert. Chiron, George Philippe és Bouriat Bugattijaikkal bámulatosan egyenletes köröket futva, ezután már végig megtartják vezetőpozíciójukat, csupán Mombergernek sikerül Bouriat-t megelőzve, az abszolút harmadik helyre felnyomulni. A kitűnő Mercedes-vezető Kimpel a 7.

körben feladta. Részletes eredmények a következők: Táv: 18 kör. 509.4 km.

Összértékelés: 1. Louis Chiron (2000 Bugatti-kompresszor) 4:46:08. Átlagsebesség: 106.9 km. Új útvonalrekord, a nap legjobb ideje. 2. George Philippe (2000 Bugatti-kompresszor) 4:57:52.8. 3. Momberger (7068 Mercedes-Benz-kompresszor) 5:00:37.8. 4. G. Bouriat (2000 Bugatti-kompresszor) 5:03:28.4. 4. Rosenberger és Rosenstein (7068 Mercedes-Benz-kompresszor) 5:11:16.8. 6. G. Burggaller (1485 Bugatti-kompresszor) 5:25:34.2. Az eszt Kimberg által vezetett Renault nem tudott beleszólni a versenybe. Eredmények kategóriánként: I. csoport: 1. Momberger (Mercedes-Benz) 5:00:37.8. 2. Rosenberger és Rosenstein (Mercedes-Benz) 5:11:16.8. II. csoport: 1. L. Chiron (Bugatti) 4:46:06.8. 2. G. Philippe (Bugatti) 4:57:52.8. 3. Bouriat (Bugatti) 5:03:28.4. III. csoport: 1. Burggaller (Bugatti) 5:25:34.2. 2. Kersting (Bugatti) 5:44:03.6. 3. Pirola (Alfa-Romeo) 5:46:25.

24 órás Belga Grand Prix

Győztes: Benoist—Marinoni (Alfa—Romeo 1750 kcm. kompresszor.)

Számos baleset tarkította az 1929. évi belga 24 órás Grand Prix-t, melyek nagyrésze a zivatartól feláztatott csúszós útnak volt köszönhető. Az első súlyos baleset áldozata Charlier francia versenyző volt, aki a második órában kocsijával egyenes úton felfordult, fejével egy fának esett és azonnal meghalt. A második súlyos baleset Kerwynnel történt, aki elvesztette Minerva kocsija felett az uralmat és a Stavelot-i kanyarban belefutott a rendőrök egy csoportjába, akik közül az egyik sérüléseibe belehalt. Felfordult továbbá a Thoua által vezetett Chrysler-kocsi is, de vezetője könnyebb sérülésekkel megmenekült. A versenyt egyébként, mely a szokásos Spa—Francorchamps—Stavelot-i körpályán került lebonyolításra, a Benoist—Marinoni pár nyerte meg 1750 kcm-es kompresszoros Alfa—Romeo kocsijukkal 24 óra alatt 2433.26 km-et téve meg, ami 101 km-es átlagsebességet jelent. Feltűnést keltően jól szerepelt a Minerva-team, melynek Dock—Kerwyn által vezetett egyik kocsija az első óra után 110 km-es átlaggal a későbbi győztes Benoist—Marinoni Alfa kocsija előtt fekiútt. Az ötödik órában Benoist—Marinoni vezet 522.3 km-rel, utánuk Rigal—Zehender (Alfa-Romeo) és Eyston—Ivanowszky (Alfa—Romeo) a sorrend. Az ötödik órában Canavesi—Minoia (Alfa-Romeo) feladja. Ivanowszky—Zehender rövid időre megszerzik a vezetést, de a Benoist—Marinoni együttes az éj folyamán újra az élre megy, melyet végig megtart. A Minerva-kocsik, melyek a verseny elején kitűnően tartották magukat, balszerencsétől kísérvé visszaestek és kiválni kénytelenek. Tekintettel, hogy egész éjjel esett, a versenyzők emberfeletti teljesítettek és 101 km-es átlaguk elsőrangúnak mondható. A verseny részletes eredményei: 5000 kcm. Egyik versenyző sem érte el a minimális standardot. 3000—5000 kcm.-ig 1. Stoffel—Rossignol (Chrysler) 2188 km. Átlagsebesség: 91.19 km. 2. Devers—Mangin (Chrysler) 2158.2 km. 3. Homel—Delvoux (Chrysler) 2084.3 km. 2000—3000 kcm.-ig Gouvion—Zvahlen (Lancia) és Thébusson—Georges (Lancia) holtversenyben 2228.54 km. Átlagsebesség: 92.85 km. 3. Corali—Minsart (Georges—Trat) 2126.1 km. 1500—2000 kcm.-ig 1. Benoist—Marinoni (Alfa—Romeo) 2433.26 km. Legnagyobb megtett táv a versenyben. Átlagsebesség: 101.38 km. 2. Rigal—Zehender (Alfa—Romeo) 2255 km. 1100—1500 kcm.-ig 1. Eyston—Ivanowszky (Eyston—Alfa—Romeo) 2407.05 km. Átlagsebesség: 100.88 km. 2. Evrard—Van Stapel (Bugatti) 1964.85 km. 750—1100 kcm.-ig 1. Laly—Duray (Ariés) 1921 km. Átlagsebesség: 80.08 km. 2. Rouleau testvérek (Amilcar) 1867.8 km.

CHATER-LEA

1929-es új modellek.

Pengő

1390-től cserélhető kerekekkel

350-es királytengelyes super sport P 2400. —
545-ös sv. — — — — — P 2000. —
545-ös sv. oldalkocsival — — — — — P 2650. —

Tankba épített sebességmérő és kormányrögzítő külön felszerelés nélkül.

VEZÉRKÉPVISELET; SZÁNTÓ. BUDAPEST, KÖZRAKTÁR-UTCA 24

I. száma a jobb és gazdaságosabb módszerekről, illetve a szervizszolgálatról szóló cikksorozatnak.

A JÓ ÜZLETI ELV



Vacuum Oil Companyt több mint 60 évvel ezelőtt alapították. Már abban az időben üzleti elve volt olyan kenőanyagokat előállítani — tekintet nélkül azok gyártási költségére, — melyek a súrlódást olyan alacsony fokra csökkentik, amennyire csak olaj által ez egyáltalában lehetséges. Ezen alapelvhez való következetes ragaszkodásának köszönheti a Vacuum Oil Company minden kenő- és tüzelőanyagkérdésben szak tekintélyét és óriási, az egész földet átfogó szervezetének hírnevét.

Saját tulajdonát képező kereskedelmi flottája teremti meg az összeköttetést az egyes földrészek között; vasúti tartánykocsijai az egyes országokat és óriási teherautóparkja az egyes városokat köti össze, s ezáltal lehetséges az, hogy a Vacuum Oil Company gyártmányai állandóan egyforma magasértékű minőségben valóban az egész világon kaphatók.

A Vacuum Oil Company 60 éves fennállása alatt a technika rohamos fejlődésével állandóan lépést tartott; sőt sok esetben meg is előzte azt, úgyhogy némely találmány teljes mértékben való gyakorlati kihasználása már csak a Vacuum Oil Companyval való együttműködés által vált lehetségessé.

A jövő találmányai kétségkívül új feladatok elé állítják a kenéstechnikát is és a Vacuum Oil Company minden lehető el fog követni, hogy ezen újabb követelményeknek is megfeleljen.

VACUUM OIL COMPANY R. T.

Az I. Magyar Motorkerékpár Grand Prix

Győztesek: Gutschy Károly (172 James-Villiers) — Hummel Endre (MAC) 246 OK-Supreme — Sabrnák Oszkár (BSE) 348 Velocette — Balázs László (KMAC) 493 Sunbeam és Farkas Dénes (MAC) 493 Sunbeam-oldalkocsi

Július 14-én nagy napja volt a magyar motorkerékpársportnak. Ezen a napon futották először a 2750 méteres városligeti circuiten a Magyar Motorkerékpár Nagy Díjat. Hogy az életrevaló eszme kinek agyában született meg, azt pillanatnyilag nem tudjuk, de a keresztülvitel és a tökéletes megrendezés a „Budapest” Sport Egylet agilis, nagy koncepcióval rendelkező vezetőségének határozott érdeme. Az érdem kettős. Először meg tudta törni azt a közönyt és ellenszenvet, ami az e fajta versenyek rendezése ellen a székesfővárosnál mindeztideig uralkodott, keresztül tudta vinni a verseny engedélyezését, másodszor egy olyan sporteseménytel ajándékozta meg a magyar sportközönséget, amiért a legteljesebb elismerés és hála a jutalom. Tudjuk, hogy az illetékesek eleinte hallani sem akartak a versenynek a székesfőváros belterületén, a Városligetben való engedélyezéséről és a tanács mereven elzárkózott az engedély megadásától. Ezúttal azonban dr. Sipőcz Jenő Budapest székesfőváros sportértékétől és modern gondolatoktól mélyen áthatott polgármestere adta meg az utolsó szót és intervenciójára a BSE megkapta a versenyengedélyt. Megszületett tehát az első magyar Grand Prix, amelyről elmondhatjuk, hogy a maga teljes egészében pompásan sikerült. Sportbelileg a megrendezés ellen kifogás alig emelhető. Minden kitűnően vágott. Zavar, kétes pillanatok az időmérésben, körszámlálásban, egyszóval az eredmények elbírálásánál teljesen ki voltak küszöbölve, ami a felette gondos, precíz előkészítés eredménye volt. Ha valamit kifogásolhatunk, amihez azonban abszolúte nincs jogunk, lévén feladatunk tisztán a sporteredmények elbírálása, az, hogy a versenyt megelőző propaganda nem volt kielégítő. Itt azonban meg kell várunk a jövő esztendő, hiszen ezidén maga a rendező egyesület sem tudta, miként lesz a dolog és ez nagyrészen menti őt. Ami a legfontosabb, a sportrész kitűnően meg volt szervezve. A külsőségek, a verőfényben úszó Városliget, a körjelzőtábla, az egyes startolók fehér négyzögei, a pálya tökéletes lezárása és biztosítása, a kitűnő startiok, a kitűnő állapotban lévő útvonal egészen külföldi szint adtak az első magyar Motorkerékpár Nagy-Díjnak. Nehéz volna felsorolni, hogy kik voltak azok, akik a nehéz, több hétig tartó munkában és a rendezésben aktív részt vettek és így csupán azok neveit említjük, akiket ott láttunk heteken keresztül a zöld asztalnál és ott láttunk július 14-én is időt, fáradságot nem sajnálva, hogy megmutassák, mi a sportszellem, mi a lelkesedés, mi az igazi amatőr sport. Az oroszlanrész Kovácsházy Vilmos székesfővárosi tanácsjegyző, a BSE elnöke, Kazinczy Gábor műszaki tanácsos, a motorszakosztály alelnöke, Leitgib János, a BSE titkára, Szántó László a motorszakosztály titkárát illeti meg. Ők voltak azok, akik a köznapi élet mai nehéz munkája után, szabad idejüket, estéjüket feláldozva, igaz „amatőr” sportszellemmel áthatva dolgoztak heteken, sőt hónapokon keresztül. Gratulálunk nekik szívből mélyéből. Szépet és jót produkáltak. Isten segítse meg őket és tartsa meg sokáig a magyar motorkerékpársportnak.

Nézzük a verseny sportbeli részét. Sajnos, külföldi nagyságokat nem láttunk, de legyünk őszinték, ezúttal megvoltunk nélkülük is. Talán jobb is, hogy az első gyorsverseny, mely tulajdonképpen iskolát akart adni minálunk, a szó szoros értelmében országos jellegű volt. Verseny-

zöink tanultak, tapasztaltak és biztosak vagyunk benne, hogy 1930-ban, amikor már egy futat nagynevű idegen versenyzőt fognak üdvözölni a Városliget ős fái, már a mieink a legteljesebb felkészültségben fogják őket várni, visszautasítva minden rohamot, fogják győzelemre vinni a magyar színeket. Igen fontos feladat a BSE részéről a jövő évben, illetve már ez év őszén, hogy a magyar Grand Prix dátumát, mint nagy nemzetközi versenyt felvétesse a nemzetközi versenynaptárba és a kellő propagandát, német, francia és angol versenyfeltételek elkészítésével és szétküldésével előkészítse.

Azt kérdezte valaki tőlünk, mi a véleményünk a versenyről, illetve annak sportrészéről. A feleletünk a következő volt: Versenyzőink legtöbbször egészen szokatlan volt a verseny. Legtöbbje, ne haragudjanak érte, még nem tud versenyezni és ami a legnagyobb baj, nincs tisztában a versenyzési technikával, így a fordulók helyes és észszerű vételével. Ez volt az oka a sok bukásnak és versenyfeladásnak. Talán egy kezünkön meg tudnánk számolni azokat a versenyzőket, akik észszerűen és stílusosan futották végig a versenyt. A második baj az, hogy versenyzőink, valamint a képviselők elfelejtik azt, hogy normál szériagépekkel maximális tuningmunkát végezni lehetetlen. A szériagépek normális napközi használatra készültek, nem pedig órákon keresztül való maximális teljesítményre. Ha egy képviselő, illetve versenyző nem rendelkezik a gyártól külön erre a célra küldött speciálgéppel, úgy inkább ne induljon. A versenyelőokra előkészített szériagép, ha nem az első, de a második órában rendszerint felmondja a szolgálatot, vagy pedig az esetben, ha tuningolva nem lett, lassú és a versenyben szerephez jutni nem tud. A mostani versenyen a gépek legnagyobb részét olyan defektusok érték, amelyeknek bizony nem szabad lett volna előfordulni, különösen ha tekintetbe vesszük, hogy a távok igazán egészen rövidek voltak, ami ugyan jelen esetben nagyon célszerű volt és teljesen megfelelt a verseny céljának. Meggondolandó, hogy a Grand Prix 50 köre csupán 137.500 méter, ami az angol Tourist Trophy és világversenyeken legfeljebb a táv egy harmadának felel meg.

Nézzük röviden, kiket illet dicséret a versenyzők és gépeiket illetőleg. Legszebben ezúttal a most külföldön is minden klasszikus versenyben győző *Sunbeam* szerepelt. *Sunbeam* nyerte úgy a szót, mint a sidecarok abszolút első helyét. Mindkét gép tökéletesen bírta a sebességet, pompásan akcelerált, egyszóval first class működött. A szólóban Balázs László, a sidecaroknál Farkas Dénes vitte győzelemre a *Sunbeam*, illetve a KMAC és MAC színeket. Balászról nincs sok mondani valónk. Talán az egyetlen volt a favoritok között, akiről elmondhatjuk, hogy észszerűen versenyzett. Farkas a jövő embere, alig egy éve versenyez. Belemenős merész fiú, aki, ha technikailag is elsajátítja a szükséges tudást, egyike lesz legjobb sidecar-menőinknek. Ugyancsak pompásan szerepeltek a *Velocette*-versenyzők. Sabrnák és a kis Kovács egészen elsőrangú formát mutattak, bár utóbbi menése közel sem volt olyan biztos, mint azt egy Grand Prix-versenyzőtől elvárnánk.

Sabrnák Oszkár külön dicséretet érdemel. Ésszerű, jól beosztott, biztos és mégis abszolút gyors vezetése feltűnést keltett a sok bizonytalan vaduló között. Sabrnák



A BSE Grand Prix-ről. A versenyzők egy csoportja átfut a városligeti tó hídján.



Hummel Endre (246 OK Jap), a BSE Grand Prix 250 kcm-es kategóriájának győztese



Sidecar-versenyzők a BSE Grand Prix-n. A 6-os Wittenberg József Standard MAG-gépén.



„Vollgáz!” A BSE Grand Prix versenyzőinek egy csoportja a hid utáni kanyarban a Stefánia-úton

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

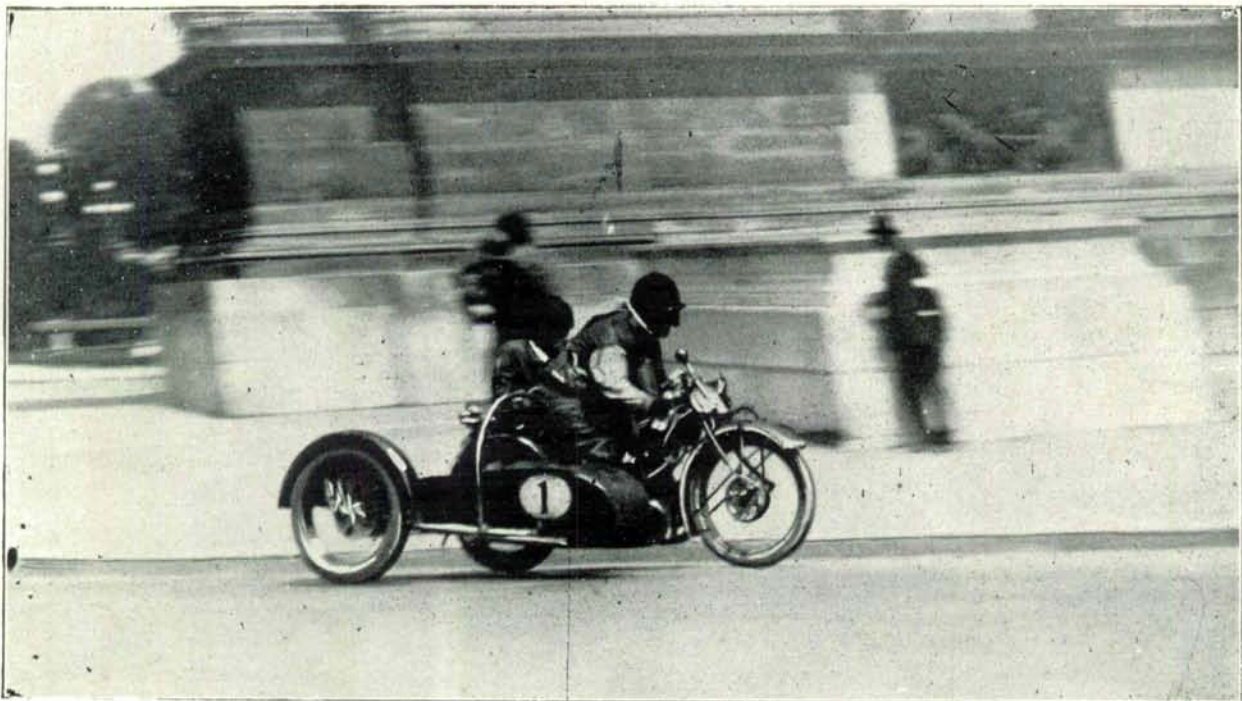
HIVATALOS GARAGE-A

GARAGE TELEFON:
AUTOMATA 866-80

IGAZGATÓSÁG:
867-75



Lendenmayer Béla (172 James) pompás stílussal veszi a milleniumi emlékmű melletti éles kanyart.



Meggyessy Zoltán (744 ohv. BMW) a milleniumi emlék melletti kanyarban. Meggyessyt csupán oldalkocsigumi-defektje fosztotta meg a majdnem biztos győzelemtől.

Grand Prix szereplésével bebizonyította, hogy nyugodtan sorolhatjuk a magyar elsőklasszis legelső közé. Kovács János szép versenyt futott, megérdemelten jutott Sabrnák mögött a második helyre. Szilner végre egy komoly harmadik helyezést ért el, míg Kremm József, akinek ez volt első nagy gyorsasági versenye, fejlődésképes, tehetséges menőnek bizonyult. A 350 km-es kategória négy befutója között három Velocette volt. Ez a tény fényesen demonstrálja ezen kiváló angol királytengelyesek gyorsaságát és megbízhatóságát, amelyet mindeddig csak az angol TT-ék révén — hírből — ismertünk. A versenyben szerepelt összes Velocette igen gyors és abszolút stabil gép benyomását keltette. Dicséret illeti Szilner hároméves Chater-Lea gépét is, mely még mindig képes egy ilyen gyors és megerőltető verseny végigfutására. A 250 km-es gépek Grand Prix-jét elejétől végig vezetve Hummel Endre nyerte OK-Supreme-Jap-géppel. Hummel szép stílusban és bizosan győzött, noha a Méray-Blackburne-vezető Erdélyi, időnként veszélyeztette első helyét. Erdélyi szintén kitünő menést produkált, noha vezetéséből, a kanyarok vételéből néhol hiányzott az egyöntetűség. A verseny vége felé — gyors körei dacára — mintha kissé fáradt lett volna. Az OK-Supreme-gépek a 250 km-es kategória uralását tehát már Magyarországon is megkezdték. Bauert tréningen szerzett sérülése akadályozta formája kifutásában. Gerő, aki Deli betegsége miatt tréning nélkül vállalkozott a Radco-Jap vezetésére, nem tudott beleszólni a versenybe. A 175 kemes kategóriában Gutschy Károly megérdemelten győzött stabil és gyors James-Villiers-én. Bár a verseny elején mintha kissé biztosabban vezetett volna, mint a vége felé, mindvégig szép és stílusos menést produkált. Balogh Miklós a Millennium melletti híd utáni kanyarban kifutásaival nem egyszer súlyos másodperceket veszített. Lendenmayer Béla, a harmadik helyezett fordulómunkája tetszett a legjobban az összes között, de ő sajnos, motorzavarokkal küzdött. Nem tudjuk a defektok pontos okát, de a füstfelhő után ítélve, mely Lendenmayert az egész versenyen uszályként övezte, kénytelenek vagyunk megállapítani, hogy gépét túlalajozta. Nem elég a jó olaj és bőséges alajozás. El kell találni az alajozás helyes mértékét is, mert a túlsok olaj, különösen kétütemű gépeknél besülést von maga után. Defektjei nélkül Lendenmayer erősen beleszólt volna az elsőségért folyó küzdelembe.

A versenyt feladni kényszerültek közül egynéhányan feltétlenül megérdemlik a megemlítést. Így elsősorban Meggyesy Zoltán illeti dicséret, akit egy oldalkocsi gumidefekt fosztott meg a biztos sidecar Grand Prix-győzelemtől. Meggyesy az 500 km-es szóló kategóriában is szépen szerepelt szériá BMW-gépével, nem egy 100 kilométeren jóval felüli átlagú kört futva. Gépe a verseny vége felé nem működött kifogástalanul és így megakadályozta abban, hogy lényegesen jobb időt elérjen. Meggyesy, ha teljesen össze fog szokni a BMW-vel, ami — tudását ismerve — rövidesen bekövetkezik, félelmetes ellenfele lesz az országúti versenyeken még mindig egyedülállóan legjobb Balázs Lászlónak. Urbach László az oldalkocsi verseny másik hőse, aki a 14. körig kolosszális küzdelmet vívott a gyorsabb géppel és jobboldali sidecaral versenyző Meggyesivel, olajtartályrepedés miatt volt kénytelen kiállni. Urbach szereplésével ismételtelen bebizonyította, hogy még mindig legjobb oldalkocsi versenyzőnk. Merész és mégis abszolút technikás kanyarvételei mintapéldái voltak a helyes oldalkocsi-versenyzésnek.

A többi oldalkocsi-vezetők, akik defekt folytán feladták, nem voltak egyenrangú ellenfelei a győztes Far-

kasnak és a két favorit Urbach és Meggyesynek. Az 500 km-es szólómenők közül meg kell említenünk Hóra Nándort, aki a 36. körig, ameddig kiállani nem kényszerült, egyenrangú ellenfele volt Balásznak és Meggyesnek. Dacára, hogy valamivel lassúbb gépe folytán többet kellett kockáztatnia, egyszer sem keltett vésszen bizonytalan benyomást. Burghardt startnál szerzett hátrányát szépen ledolgozta és ha nem bukik, igen elől végzett volna. Túlságosan gyorsan szaladt bele a Millennium melletti hídkanyarba, befordulni már nem tudott és így fejszaladt az emlékművet körülvevő járdára, ahol elbukott.

Burghardt sértetlen maradt, de a versenyt, megromlódott gépe miatt már nem tudta folytatni. Bátya János még nem volt képes a gyors versenyben szóhoz jutni. Ő is kifutott ugyanazon a helyen, mint Burghardt, de szerencsére szintén súlyosabb következmények nélkül. Komlóssy már a startnál sokat veszített és gépe — meg nem felelő üzemanyag miatt — később sem működött rendszeresen. A 8. körben feladta. A 350 km-es kategória bővelkedett bukó, defektes és kiálló versenyzőkben. Zamecsnik Tivadar kiállása sokat vett el a verseny érdekességéből. Zamecsnik vad menése a szenzáció erejével hatott, de igen könnyen bukással végződhetett volna. A tavon keresztülvezető híd utáni balkanyarba, minden körben oly gyorsan szaladt bele, hogy egészen a Stefánia-út jobbszélére került, ahol a fák melletti bukkanók okozta — cirkuszi produkciónak beillő — röppenések után, hatalmas vóblázások között ért újra földet. Meg kell azonban állapítani, hogy minden vadulása mellett is ura volt gépének. Nem áll ez például Tóth Pálról, aki Standard-Mag-gépével egyike volt — amíg ment — kategóriája leggyorsabb embereinek. A túlgyorsan vett fordulókát a gép teljes lefektetésével nem lehet equalizálni, mert ez előbb-utóbb kicsúszást von maga után. Tóth ezzel szemben másképp döntött és egynéhány igazán gyorsan abszolválta kör után a Műcsarnok irányában eltűnt a pályáról. Tóth egyébként a jövő embere, merész és elszánt vezető, de még nincsen stílusa. Kovács Béla Zenith-gépén szintén vad menő benyomását keltette, noha talán kissé mérsékeltebb volt Tóthnál. Zamecsnik Gyula gépe lassú volt. Wéber Oszkár pompás stílussal és kiforrott fordulótechnikával versenyzett, igazán sajnálatos, hogy olajszivattyú-defektje folytán kénytelen volt kiállani.

A defekt, illetve bukás folytán kiállt versenyzők felsorolásánál nem mulaszthatjuk el, hogy egynéhány tényezőre rá ne mutassunk. A sok gépdefekt oka könnyen érthető: Ilyen gyors motorkerékpárverseny Magyarországon még nem került lebonyolításra és ezért a versenyzők legnagyobb részének nem volt meg az a gyakorlata, amelyet a hosszú távok nagy sebességgel való abszolválásához szükséges motorelőkészítés megkíván. A 100 km-en felüli átlagú körök bizony a legtöbb gépnek nem tetszettek és így csak azok futottak végig, akiknek gépe a legteljesebb rendben volt. A sok bukás pedig a nagyon vakmerő, de még az efafta versenyekhez hozzá nem szokott, be nem idegzett fiatal magyar versenyzőgárda terhére irandó. Szép dolog a merészesség és elszántság, de ha nem párosul fegyelmezettséggel és technikával, igen könnyen súlyos, sőt végzetes balesetet eredményezhet. Ezek a balesetek pedig nemcsak a versenyzőnek, hanem a versenynek, a sportnak is ártanak és ezért, amennyire csak egyáltalán lehet, elkerülendő. Egy automobil vagy motorkerékpár gyorsasági verseny mindig veszélyes az ott adódó nagy sebességek miatt, de ez a veszély aránylag csekély, ha a versenyzők fegyelmezett és az ésszerűség határai között küzdenek egymással. Az első magyar Grand Prix-n alkalmunk volt

láttni nem egy versenyzőt, akiről már a verseny folyamán megállapítottuk, hogy helytelen stílusa folytán feltétlenül bukni fog és ez — sajnos — rövidesen be is következett. A helyes versenystílusról értekezni e helyütt nem óhajtottunk, de hogy mit akartak azok a vadulók, akik a kanyart egészen benn kezdték és a fáktól alig néhány centire kinn végezték, az előttünk nem egészen világos. Hiszen legkésőbb a második ilyen kanyarvételnél már észre kellett venniük, hogy a fordulóban rengeteget vesztenek és hogy ez a stílus nemcsak helytelen, hanem egyszersmind rendkívül veszélyes is. Tessék inkább valamivel lassabban venni a kanyart, vagy egészen kinn kezdeni és mondjuk — legfeljebb — az út közepén végezni, de semmi esetre sem lekerülni az útdomborulat tulsó oldalára és ott a közönség rémüldözése közepette, a fákat surolva elvandlizni. A városligeti kör nem ügetőpálya és ami jó az egyik, az nem biztos, hogy beválik a másikon. Balázs, Hummel, Sabrnák, Wéber és Lendenmayer kanyarvételei voltak azok, melyek precizitásukkal, gyorsaságukkal és biztonságukkal feltűnést keltettek.

Két súlyos baleset fűződik a magyar Grand Prix-hez, mely két emberéletet követelt áldozatul. Stigler János a kitűnő Rudge-versenyző az első tréningnapon bukott és olyan súlyos sérüléseket szenvedett, hogy két nappal később a kórházban kiszenvedett. Szerény, szimpatikus és igen tehetséges versenyzőt veszített a magyar motorkerékpár-versenysport Stigler Jánosban. A másik halálos baleset áldozata Vágány Tamás, Steurer Rudolf oldalkocsijának utasa. Steurer a Közlekedésügyi Múzeumnál előzős közben az út szélére sodródott, majd bukott és az oldalkocsí leválva a gépről, utasát, Vágány Tamást egy kőrakásnak vitte. Vágány röviddel a baleset után meghalt. Emlékét a magyar motorsport mártírjainak annalesi fogják megörökíteni.

175 km. Távolság 30 kör. 82500 m. 1. Gutschy Károly (172 James-Villiers) 59:56.92. Átlagsebesség: 82.548 km. 2. Balogh Miklós (172 ohv. AKD) 1:02:52.93. Átlagsebesség: 78.8 km. 3. Lendenmayer Béla (TTC) James-Villiers

1:10:00.0. 4. Kiss Béla (172 Dot-Villiers) 1:14:16.76. Indult még: Lukavetz Ferenc (Francis-Barnett) és Pálinkás Győző (174 Méray-Blackburne). A startnál Gutschy ugrik el, követve Baloghtól és Lendenmayerrel, akiket Lukavetz és Kiss Béla követnek. A második körben Lendenmayer előzi Baloghot. Gutschy bámulatos technikával állandóan nagyobbítva előnyét, a 250-es gépeket is beértve, az abszolút harmadik helyen fekszik Hummel és Erdélyi mögött. A tizennegyedik körben Lendenmayer a főnézőtér előtt leáll és javít. Ezalatt Balogh előzi. Kiss Béla normál szériagépén nem tud a többiekkel lépést tartani és fokozatosan elmarad. Lukavetz a negyedik körben kiáll, míg a Méray-vezető Pálinkás már az első körben feladja. A 23-ik körben Gutschy kénytelen leállni, mire Balogh (AKD) veszi át a vezetést, aki dacára annak, hogy Gutschy hamar utána indult, mégis már biztos győztesnek látszik. Am a szerencse forgandó. Három körrel a befejezés előtt Baloghot éri utól a végzet és a főnézőtérre ismét Gutschy fordul be elsőnek. Az utolsó körökben Balogh nagy finisbe kezd, de a pompásan futó Gutschyra nem lehet veszélyes. Mikor Gutschy a célon átfut, Lendenmayernek még 5, Kiss Bélának 7 köre van. Lendenmayer több gyertyazavar folytán volt kénytelen vesztegelni, ami 5 körös hátrányát okozta. Stílusbelileg mindhárom első helyezett igen szép menést produkált.

250 km. Távolság 30 kör. 82.500 méter. 1. Hummel Endre (MAC) 246 Ok-Supreme. 53:48.55. Átlagsebesség: 91.800 km. 2. Erdélyi Ferenc (BSE) 249 Méray-Blackburne. 53:58.34. 3. Bauer József (TTC) 247 Ariel. 56:50.59. 4. Gerő Andor (MTK) 246 Radco-Jap. 1:15:22.19. Indult még: Becskey János (BSE) Ariel. A startnál azonnal Hummel Endre ugrik az élre, szorosan mögötte Erdélyivel, akiket Bauer követ. Hummel és Erdélyi a starttól a célig külön pompás verseny futnak. Becskey már a startnál lemarad és 20 másodpercet veszít. A negyedik körben Bauer már sokat késik. Hummel körülbelül 200 méterrel vezet. Körei: 1:46—1:49 között ingadoznak. Bauert a tréningen történt hatalmas bukása akadályozta formája kifutásában, úgyanyira, hogy a hatodik körben Becskey megelőzi. A tizedik körtől remek küzdelem fejlődik ki Hummel és Erdélyi között. A 16-ik körben már csak 5.3 másodperc közöttük a különbség. Hummel erősít és a 17. körben 1:43.2-öt (96.1 km.) futva, újra 9.6 másodpercre növeli előnyét. Becskey bukott és kiáll. Bauer és Deli helyett tréning nélkül beugrott Gerő le van körözve. Ezután Erdélyi, mintha belefáradt volna, fokozatosan visszaesik és a 23-ik körben ismét 15 másodperccel van Hummel mögött. Az utolsó körökön Erdélyi finisbe kezd és pompásan vett fordulóival 10 másodpercre közelíti meg Hummelt, aki életének egyik legszebb versenyét futotta, Erdélyi dugattyúja a cél



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., Andrassy-út 62. Telefon: Automata 128-29.

előtt besült, ami azonban már semmit sem változtatott a helyzetben. Bauer 2, Gerő 7 körrel volt a győztesek mögött.

350 km. Távolság 50 kör. 137.500 méter. 1. Sabrnák Oszkár (BSE) 348 ohc. Velocette. 1:19:32.06. Átlagsebesség: 103.716 km. 2. Kovács János (BÉMAC) 348 ohc. Velocette. 1:23:55.94. 3. Szilner József (BSE) 348 ohc. Chater-Lea. 1:31:58.47. 4. Kremm József (egyleten kívül) 348 ohc. Velocette. 1:32:41.79. Indult még: Wéber Oszkár (MAC) 344 Méray-Jap, Kiss Imre (egyleten kívül) 349 ohc. Humber, Molnár Ferenc (BSE) 348 ohv. Calthorpe, Tóth Pál (TTC) 346 ohv. Standard-Mag, Zamecsnik Tivadar (MTK) 346 ohv. Motosacoche, Kovács Béla (TTC) 344 ohv. Zenith-Jap, Sabrnák Ottó (TTC) 348 ohc. Velocette, Scheffer Ferenc (BSE) 347 ohv. Sunbeam, Zamecsnik Gyula (MTK) 346 ohv. Motosacoche. Start után Sabrnák Oszkár kerül élre, követve Zamecsnik Tivadartól, Tóth Páltól, Kovács Bélától és Wéber Oszkártól. A második körben még mindig Sabrnák van elől, követve Zamecsnik Tivadartól és a vakmerően hajtó Tóthtól. Utánuk Kovács Béla, majd Wéber következnek. A harmadik körben Zamecsnik Tivadar kerül élre, mögötte Tóth és Sabrnákkal. Az 5. körben Tóth erősen megközelíti Zamecsniket, mindkettő szédítő iramban egymástól néhány száz méterre fut. Utánuk most is Sabrnák, Kovács Béla és Wéber a sorrend. Kovács János, Zamecsnik Gyula és a többiek jóval hátrább fekvő nem szólnak bele az éllovasok küzdelmébe. A 7. körben Wéber, aki meglepően biztos és gyors formában van, előzi a vakmerően vezető Kovács Bélát. Lényeges változást csak a 12. kör hoz, mikor is Zamecsnik Tivadar gyertyazavarral feladja. A vezető pozíciót most a mindent kockáztató Tóth veszi át, aki mind vadabban veszi a kanyarokat. Mögötte Sabrnák és Wéber a sorrend. A 13. körben Sabrnák előzi Tóthot és pompás stílusban vezet a Tóthon kívül messze mögötte fekvő mezőnyt. Tóth a 20. körben túlgyorsan veszi a hídfordulót, kivágódik és felszalad a Műcsarnok előtt a járdára. Kisebb sérülésekkel menekül, de nem folytathatja a versenyt. A 40. körben Sabrnák már biztos győztes, mögötte körökkel hátrább Wéber, Kovács Béla, Kremm, Kovács János és Szilner külön versenyt futnak. Wéber a biztos második helyezést a 37. körben beállott olajpumpa defektje folytán kénytelen feladni. A 46. körben Kovács János felnyomul a második helyre, megelőzi Kovács Bélát, aki a 49. körben bukik és kiáll. Sabrnák Oszkár fölényesen és biztosan győz.

500 km. Távolság 50 kör. 137.500 méter. 1. Balázs László (KMAC) 493 ohv. Sunbeam. 1:18:40.76. Átlagsebesség: 104.868 km. 2. Meggyesy Zoltán (BSE) 494 ohv. BMW. 1:21:19.53. Két befutó. Indult még: Hóra Nándor (BSE) 499 ohv. Rudge, Tóth István (TTC) 499 ohv. Rudge, Burghardt István (BSE) 499 ohv. P&M-Panther, Bátya János (KAC) 498 ohv. F. N., Komlóssy Béla (BSE) 498 ohv. Sarolea. A legnagyobb izgalommal várt nagyágyú versenyére nem hozta a várva-várt küzdelmeket. Noha Balázs László mindvégig biztosan kezében tartotta a versenyt, leggyorsabb gépe és pompás vezetés-technikája folytán, nem lesz érdektelen a verseny lefolyását figyelemmel kísérni. A start után Meggyesy kerül élre, mögötte néhány méterrel Balázs, Hóra, majd Bátya. Komlóssy nem tud elindulni és Burghardtval együtt késéssel indul az alaposan megszaladt mezőny után. A 2. körben vezet Meggyesy, mögötte néhány méterre Balázs, aki szemmel láthatólag nem akar küzdelmet provokálni, utánuk Hóra és hátrább Bátya. A 3. körben Meggyesy 1:32.8-as kört futva, 107.4 km-es átlaggal vezet, mögötte 2 másodperccel Balázs, majd Hóra és jóval hátrább Bátya. Komlóssy, aki már az 1. kör után defekttel leállt, nincsen versenyben, úgyszintén a startnál sok tért veszített Burghardt. A 7. körig nincsen változás, ekkor még mindig Meggyesy vezet Balázs előtt, akit a lassúbb gépéből mindent kihozó Hóra követ. A 11. körben Meggyesy és Balázs elhúzó Hórától, aki azonban pompás küzdelem után a 18. körben újra felzárkózik az időközben lassuló éllovasokhoz. A 17. körben Burghardt, aki egy körrel fekszik (starthátránya miatt) a vezetők mögött, 60 métert hoz, majd fokozatosan elhúzza kisebbíti hátrányát. A 22. körben Balázs előzi Meggyesyt, kinek fékével van baja és az időközben élrekerült Sabrnák

(348 ohc. Velocette) után veti magát. Balázs kategóriájában biztos első, noha az egyidőben futó 350-es gépek kategóriájában startolt Sabrnák abszolút helyezésemben átmenetileg előtte van. Balázs öt sem előzi, hanem mint előbb Meggyesy mögött, most ő mögötte fut kb. 100 méterrel, majd később kevesebbel. A második helyen a kategóriában Hóra fekszik, jóval mögötte a harmadik helyen Meggyesyvel. Burghardt bukik és feladja, Bátya is bukik, Komlóssy defekttel kiáll és ugyanerre a sorsra jut a Rudge-vezető Tóth István. A helyzet most már csak annyiban változik, hogy Hóra feladja, Balázs előzi Sabrnákot, mialatt az — meglehetősen lassan — tankol, majd egy körrel megelőzi Meggyesyt. (Balázs 36 mp. alatt tankolt.) Az 50. körben Balázs, mint az első magyar Grand Prix abszolút győztese és útvonalrekordere fut át a célvonalon. Mögötte Meggyesy majdnem két körrel másodikik.

Oldalkocsis motorkerékpárok, 350 km-ig. Táv 30 kör. 82.500 méter. Indult és feladta Martinek István (KMAC) 348 ohv. Rex-Acme-Blackburne.

Oldalkocsis motorkerékpárok, 600 km-ig. Táv 30 kör. 82.500 méter. 1. Farkas Dénes (MAC) 493 ohv. Sunbeam. 55:54.00. Átlagsebesség: 88.524 km. 2. Posztobányi István (egyleten kívül) 494 ohv. BMW. 56:26.03. 3. Rostás István (MTK) 596 ohv. Douglas. 1:13:26.00. Indult még: Wittenberg József (MTK) 494 ohv. Standard-MAG, Meggyesy Zoltán (BSE) 744 ohv. BMW, Urbach László (KMAC) 498 ohv. AJS. Steurer Rudolf (FTC) 494 ohv. BMW, Hóra Géza (BSE) 494 ohv. James, Bauer József (MTK) 496 ohv. Ariel, Zilzer István (MTK) 490 ohv. Radco-Jap, Vigyázó Miklós (MAC) 494 ohv. BMW. Start után Meggyesy kerül élre, szorosán követve Urbachtól. Utánuk Farkas és Steurer a sorrend. Az 1. körben Meggyesy van elől, akit azonban a második körben a baloldali sidecarját a balkanyarokban mestersen vezető Urbach megelőz. Farkas és Steurer ádáz harcot vív a harmadik helyért. A harmadik körben ismét Meggyesy van elől, aki a mezőnytől hatalmasan megszaladva, Urbachal külön versenyt fut. Utánuk Farkas következik, szinte a sarkában Steurer-rel, aki elképzelhetetlen vakmerőséggel igyekszik tőle a harmadik helyet megkaparintani. Posztobányi, Rostás, Zilzer, Wittenberg és Hóra Géza messze hátul. Vigyázó a 3. körben defekttel feladja. A 6. körben Bauer leáll, az éllovasok helyzete egyébként változatlan. A 9. körben még mindig Meggyesy vezet, 10.8 másodperccel követve Urbachtól. Steurer a főnézőtér előtt előzi Farkast, aki azonban a 13. körben ismét visszaszerzi elvesztett harmadik helyét. Hóra Géza hosszasan javít, majd kiáll. A 14. körben Urbach olajtartálydefekttel feladja s így Meggyesy mögött a második helyet Farkas foglalja el. Steurer, aki Farkast a Közlekedésügyi múzeumnál ismét előzni akarta, nekisurlódott az utat szegélyező fáknak, oldalkocsija beleakadt egy fába, majd levált a gépről. Steurer kisebb zúzódásokkal menekült, míg az oldalkocsi utasa egy kórákásnak esve, súlyosan megsérült és röviddel a baleset után meghalt. (A katasztrófa közvetlen oka állítólag az volt, hogy Steurernek nem volt helye az előzésre, tekintve, hogy az előtte haladó Farkas a nagy sebességgel vett forduló kisodorta az út szélére. Steurer mégis megpróbálta az előzést, mely azonban szerencsétlenséggel végződött.) Az alaposan megritkult versenyzők sorrendje a továbbiakban tehát: Meggyesy, Farkas (kb. 1 perccel), Posztobányi. Meggyesy oldalkocsikerekén gumidefektet kap, de folytatja a versenyt. Lassan veszi a kanyarokat, hogy gumija le ne váljék és az egyenesekben igyekszik behozni a veszteséget. Egy-két kör után az oldalkocsi-gumi mégis leválik a kerékről és Meggyesy a 22. körben kénytelen kiállni, megfosztva egy holtbiztos oldalkocsi Grand Prix győzelemtől. Az utolsó körökben Posztobányi a Meggyesy kiállása folytán élre került Farkast üldözőbe veszi s veszedelmesen kockázatos tempóban igyekszik kb. 1000 méteres hátrányát ledolgozni. Ez — dacára, hogy körről-körre rengeteget hoz Farkason, — a hátralévő rövid idő alatt már nem lehetséges. Farkas, tagadhatatlanul szerencsésével, de mindamellettt igen szép stílusban és merészen vezetve, megérdemelten győzött. Ha még néhány kör van, a mindig vadabban hajtó Posztobányi valószínűleg Steurer sorsára jut. Rostás a harmadik helyet okkupálva, éppen hogy bejutott a standardidőn belül a célba.

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



BENZIN
Gallol
OIL

PANNONIA-PETRA
ÁSVÁNYOLAJIPAR
RT.

Központ:

Budapest, VI., Szabolcs-utca 23—25

Töltőállomások: Uránia Garage, VIII., Rákóczi-út 23., Gallol Garage, V., Csáky-utca 19. és Rádius Garage, VIII., Örömvölgy-utca 14

1
n a p o n
2
o r s z á g b a n
2
szenzációs győzelem

JAMES

motorkerékpáron

A MAGYAR GRAND PRIX
175 köbcm-es kategóriájában
Gutschy úr

JAMES
gépen győz!

Ugyanaznap megtartott
BELGA GRAND PRIX
175 köbcm.-es kategóriájában
Kershaw első

JAMES

g é p e n.

A

JAMES

megbízhatóságban, tartósságban és gyorsaságban felülmúlhatatlan. Modelek **1150** pengőtől. Kívánatra minden vevőnket ingyen bebiztosítjuk **6000** pengőre **baleset ellen!**

Vezérképviselőt:

BRUCK

Budapest, VI. ker., Jókai-utca 21.

**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

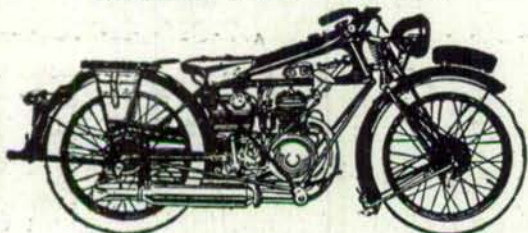
Vezérképviselőt:

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., Kistáció-utca 11. sz.

Telefon: 339-02 és 351-99

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

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

Telefon: 339-02 és 351-99

MAC 24 órás HŐSÖK EMLÉKVERSENYE

FN

érte el a legszebb, legmagasabbra érté-
kelhető eredményt.

▼
BÁTYA JÁNOS



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

1000 kilométert

▼
csak **FN** nyert
aranyplakettet

Vezérképviselőt:

HALMOS TESTVÉREK

BUDAPEST,
V., Szabadság-tér 18. szám.

A magyar motorkerékpár-bajnokság állása a BSE Grand Prix után

A BSE városligeti motorkerékpár Grand Prix-je után a szőlőbajnokságban most már kenterben Balázs László vezet, tekintve, hogy a Grand Prix-ben elért első helye folytán — mely a szabályok értelmében 0 pontnak számít — még mindig csak 7 pontja van. Az oldalkocsik között a Grand Prix oldalkocsigyőztese, Farkas áll az élen, aki, ha a hátralévő versenyeken hat pontnál többet nem szerez, megnyerheti az 1929. év oldalkocsis motorkerékpár-bajnokságát. Baláznak és Farkasnak azonban nincsen könnyű dolga, mert ha bármelyikük bármelyik hátralévő bajnoki pontszerzőversenyben indul és valamilyen oknál fogva célba nem ér, bajnok már nem lehet. A maximális 11 pont, ami a pontszerzőversenyeken a bajnokaspiránsok által túl nem léphető, tehát túlszigorú szabályt képez és könnyen eredményezheti azt a szokatlan helyzetet, hogy Magyarországnak, dacára a bajnoki versenyeknek, 1929. évre sem oldalkocsis, sem szőlő motorkerékpár-bajnoka nem lesz. A szőlő és oldalkocsis kategóriák többi — a bajnokságra is nevezett — versenyzője már jóformán kivétel nélkül túlépte a bajnokok számára előírt 11 pontot és így mint bajnokaspiránsok már szóba sem jöhetnek. Nézzük a sorrendet először a szőlőversenyzőknél:

	TT	Km. lencé	Gugger-hegy	Grand Prix	Pont-szám	
Deli BSE	4	6	4	5	19	
Feledy dr. KMAC	4	6	6	5	21	
Balázs KMAC	5	1	1	0	7	I.
Palkovits	4	6	6	5	21	
Burghadt BSE	4	6	6	4	20	
Sabrának BSE	4	6	4	1	15	
Meggyessy BSE	0	3	5	2	10	II.*
Komlóssy BSE	4	6	6	4	20	
Hóra BSE	4	2	2	4	12	III.
Szilner BSE	4	4	4	3	15	

* Minthogy Meggyessy a Guggerhegyen már nem 350 kcm-es géppel indult — amellyel a bajnokságra nevezett —, hanem 750 kcm-essel, tulajdonképpen nem indultnak tekintendő és így a valóságban $0 + 3 + 6 + 5 = 14$ pontja van.

A táblázatból kiviláglik, hogy hála a maximális szereshető 11 pontnak, a bajnokságért már csak Balázs küzd egymagában. Meg kell azonban hagyni, hogy Balázs megérdemelten jut — mint a legjobb magyar motorkerékpáros — a bajnoki címhez, ha egyáltalában hozzájut. A hátralévő versenyek — a svábhegyi és jánoshegyi verseny — figyelembevételével Balázs csak úgy lehet bajnok, ha a) egyiken sem kénytelen valamilyen oknál fogva (defekt, bukás) kiállani, vagy ha b) az egyiken első és a másikban legrosszabb esetben harmadik, vagy c) mind a kettőben második. Mint látjuk tehát, legyőzése esetén — ami már magában véve sem valószínű — még mindig biztosan nyeri a bajnokságot és csupán egy verseny feladása foszthatja meg az elérendő bajnoki címtől. A bajnokságra nevezettek helyezési sorrendjét a táblázat pontjainak összege mellé írt római számok jelzik.

Az oldalkocsis bajnokságban a pontszámok és a helyezési sorrend a következő:

	Km. lencé	Gugger-hegy	Grand Prix	Pont-szám	
Urbach KMAC	6	1	4	11	
Farkas MAC	1	4	0	5	I.
Meggyessy BSE	6	6	4	16	
Wittenberg MTK	2	4	4	10	III
Rostás MTK	4	4	2	10	
Lantai	6	6	5	17	
Vigyázó MAC	4	4	4	12	
Steurer FTC	6	3	4	13	
Kováts E. MAC	4	4	5	13	
Zilzer MTK	4	4	4	12	
Bauer MTK	3	2	4	9	II.

Bajnok lehet tehát, mint fentebb mondottuk, Farkas, ha a hátralévő versenyeken (Túraút parádi hegyiszakasza, svábhegyi verseny, jánoshegyi verseny) a legrosszabb esetben egyszer 1-ső, egyszer 2-ik és egyszer helyzetlen, vagy másik kombinációt véve alapul, a svábhegyi versenyen harmadik (3 pont), a jánoshegyi versenyen harmadik (3 pont) és a túraút parádi hegyiszakaszán győz (0 pont, mikor is az előbb említett versenyeken lehet kétszer harmadik és egyszer első. A többi nevezett rajta kívül már csak a ranglistában elérhető többé-kevésbé előkelő helyezéért küzd — tekintve, hogy bajnok — Bauer-en kívül — már egyik sem lehet.



GOODRICH PNEU

az utak királya

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

Felelet egy cikkre

„Sport, Luxus, Erkölc” címmel Széchenyi György gróf konzervatív felfogású mágnás a Székesfehérvári Napló 1929 június 9-iki számába vezércikket írt. A cikk első részében kikel a Testnevelési Főiskola ellen, a második részben a „Concours d'Elegance”-ot perhorreszkálja. Sajnos, az elsöre, tekintettel, hogy automobilizmussal foglalkozó ujság vagyunk, nem áll módunkban felelni, azonban a cikk második felére, melyet teljes egészében közlünk is, a választ egyik olvasónk tollából közöljük.

A magyar motorostársadalom hozzászokhatott már, hogy úton-útfélen támadják és üldözzék. Csak a tavalyi évben támadta meg az egész automobilizmust a gazdaságközönségnek úgyszólván hivatalos lapja és, sajnos, meg kell állapítanunk, hogy az automobilizmus elleni hadjárat egyre folytatódik. Éppen olyan időpontban történik ez, amikor Afganisztántól (Amanullah 50 teherautóval szökött meg) Ujzéländig és Amerikától Ausztráliáig mindenütt hatalmas lendületben fejlődik az automobil és az ezzel kapcsolatos ipar. Sőt, még Szovjetország is a közeljövőben automobilgyártást létesít.

Csak nemrégiben történt, hogy tisztán autógyűlöletből gyilkolták meg, illetőleg lötték orozva le a magyar állam egy volt érdemes konzulját. Ő, aki élete javát annak szentelte, hogy honfitársai érdekeit idegenben megvédje és képviselje, épp egy honfitársa Mannlicher-golyója által vesztette el életét. Miért kellett meghalnia, miért kellett feleségének súlyosan megsebesülnie? Egy suhanc „autógyűlölete” miatt.

Végül kénytelen vagyok e helyen kitérni egy olyan, tulajdonképpen a karosszériaipar ellen irányuló támadásra, amely egy vidéki lapban jelent meg és amelyet az alábbiakban erre vonatkozó részletében itt közlök:

„Sport, Luxus, Erkölc. Irta: Széchenyi György gróf. . . A „Concours d'Elegance”-hoz, mely ugyanaznap játszódott le a Szent Margit szigeten, is van egy-két szavunk. A luxusautók drága multságát és a nyomorgók és állástalanok kétségbeejtő jajkiáltását állítom szembe. A társadalom, mely itt autózik, segíthetne, legalább is sokakon, azzal is, ha a luxuskocsik helyett olcsóbbat tartana és a különbözetet az erre rászorulóknak juttatná. A főlöleg kidobása a luxustárgyakra és elvonása a jogosultaktól, a termelőeszközöktől és munkaalkalomtól egyaránt megfosztott embertársak elöl, igen szomorú jelenség. Mert a főlöleg másoké, amíg vannak nyomorgó és nélkülöző emberek: a keresztény erkölcs szerint. Mi csak haszonélvezők vagyunk és valamikor szigorú számadásnak leszünk alávétve. Ideje volna már, ha erre ráeszmélne az esztelenségekben tomboló pogány társadalmunk! A „Concours d'Elegance”-nak és erről szóló sajtóközleményeknek külön jelleget ad két fel- említett epizód. A férfiatlanság és züllés tobzódása egy úrfi elejtett szavában: „Kocsimosó lennék nála életem végéig”. És a felfogás, mely egy szöke fiúcska szereplésében, ki két év előtt még játékautóban ült, most luxusautón parádézik, „tradíciót” lát. Tradíciót a luxusban, talán a szociális érzés és felebaráti szeretet negációjában is. Ha a luxus és a pazarlás így fejlődik tovább, a társadalom és az állam észbe nem kap, hamar felborulhat ismét az ország: ez minden objektív szemlélő-ítélete!”

Ehhez igen kevés megjegyezni való volna, mert hiszen soraival a szerző az automobilizmus és karosszériaipar fejlődését nem fogja egy lépéssel sem visszavethetni épp

ma, amikor Ford új gyártelepeit Európában akarja létesíteni, ezáltal sokezer munkásnak bőséges keresetet nyújtva. Azonban tekintettel arra, hogy a szerző KMAC-tag, kénytelen vagyok felemlíteni ezt a magyar automobilizmus ellen véghezvitt támadást.

A szerző nyilvánvalólag nincs tisztában azzal, hogy az autótartás ma már nem luxus, hanem mindenkinek közlekedési eszköze egyaránt, melyhez mindenkinek joga van, éppúgy, mint a vasúthoz. Így azt is mondhatná a szerző (vezércikkben persze), hogy csak harmadosztályon utazunk. De elfelejti a szerző azt is, hogy éppen a „Concours d'Elegance”-on a magyar karosszériaipar gyártásának volt főlényes sikere.

Vagy talán nem szabad nekünk, szegény autótulajdonosoknak évenként csak egy vasárnap délelőtt a sokat propagált Margitszigetre rándulni, vagy ha már ilyen súlyos elbírálás alá esik a „Concours d'Elegance”-nak nevezett igazán ártatlan, de nemzetközileg is bevett mulatság, akkor miért nem kel ki a szerző pl. a lóversenyek intézménye ellen, mely sokkal nagyobb luxus annál, hogy egy pár fényesre mázolt automobil vagy motorkerékpár a Margitszigetre kimenjen, ahol sem fogadások, sem egyéb „erkölcstelenségek” tudtommal el nem követték.

A „Concours d'Elegance” egy vasárnap egy délelőttjét foglalta csak le, míg a lóverseny két egész „season”-t igényel, amely alatt sok pénzt lehet kidobni, mégis látogatják. Ha az illetők ebből az összegből csak némi keveset is adnának jótékony célra, úgy biztos, sokkal többet segítenének a rászorultakon, mint ha autóinkról leszednék a „luxus” tachometereket vagy hamutálcákat. Lóversenyeken tudvalevőleg sokan veszítették el vagyonukat — „Concours d'Elegance”-on tudtommal még nem!

Ami pedig a cikkben említett „tradíciót a luxusban” illeti, úgy meg kell állapítanom, hogy a „Concours d'Elegance” résztvevőinek legalább 90%-a nem a tradíció révén, hanem saját munkája és saját szorgalma által jutott autóhoz, amit ismét nem vehet rossz néven a cikk írója, hacsak némi demokratikus szellem lakozik is benne.

Ami pedig a „szöke fiúcskát” illeti, akit cikkíró anynyira megszól, hogy tavaly még játékautón járt, idén pedig már rendes Fiatot vezetett, csak azt kívánhatom, hogy adjon az Isten az országnak minél több ilyen fiúcskát, aki 10 éves korában már olyan haladást tüntet fel, hogy egy évről a másikra, korához képest hihetetlen fejlődést mutat. Míg régebben az említett korban lévő gyermekek legfeljebb jól tudtak raccsolni, ma a legtöbbje már maga állítja össze rádióját és ért különböző gépekhez is. Ezek biztosan többre is fogják vinni az életben és ebben csak segíteni és biztatni kellene őket.

De bízunk abban, hogy sem a véráldozatok, sem az ehhez hasonló támadások gyönyörűen fejlődő automobilizmusunkat gátolni nem fogják fejlődésében. Az automobil világszükséglet, az automobilizmus fejlődése pedig világjelenség, amely ellen egyesek kirohanásai semmit sem tehetnek.

Isten más, sokkal komolyabb dolgok miatt fog majd „szigorú számadás alá venni”, de úgy hisszük, nem pont egy közlekedési eszköz használata miatt. Az ország pedig a magyar karosszériaipar gyártás fellendülésétől sem fog felborulni. Vannak, akik erre vigyáznak!

Gróf Pálffy-Daun Józsefné.

Részünkről is teljes igazat adunk a levél tartalmának. A „Concours d'Elegance” éppen olyan szükséges, mint minden más kiállítással összefüggő verseny. A „Con-

cours d'Elegance" semmivel sem kisebb jelentőségű, mint egy tenyészállatvásár vagy egy kutyakiállítás, amit pedig a vezércikkíró nem perhorezkált. Nem tudom, nem úgy vagyunk-e itt is a t. vezércikkíróval, hogy „Vizet prédikál és bort iszik!” Ha a t. vezércikkíró állandóan gyalog járna és a gyorsvonal I-ső osztálya helyett mindig a harmadikon utazna, autóra sohasem ülne, úgy talán meg tudnánk érteni a cikkét, mely akkor is inkább való a Népszavába, mert ott hatást ért volna el és a legközelebbi választásoknál már szocialista programmal jelölve is lenne. Mi, akik a Testnevelési Főiskoláról szóló vezércikkkrészletet is elolvastuk, ami abszolúte nem tartozik a mi lapunk hasábjaira, különvéleményt alkottunk magunknak a dicső Széchenyi gróf késői leszármazottjáról.

Az üzemanyagcsövek törésének elhárítása

Ha az üzemanyagcsöveket helyesen helyezték el, akkor szinte lehetetlen, hogy azok törése előforduljon. Mivel az üzemanyagtartálytól az elgázosítóig a készülékek, melyek az előbbiből az utóbbiba szállítják az üzemanyagot, nem képeznek egy merev egészet, már előre kell az egyes részek kicsi eltolódására számítani, ami az idő multával mind nagyobb és nagyobb lesz. Éppen ezért a csövezeték helyenként kiegyenlítő spirálisként képezzük ki, aminek rugózó hatása van és az üzemanyagszállító készülékek egyes részeinek a mozgását követik. Ilyen kiegyenlítő spirálisok beépítésénél fontos azoknak oly módon való elhelyezése, hogy levegőzacskók ne képződhessenek, mert ellenkező esetben karburátorzavarok léphetnek fel. A kiegyenlítő spirálisokban az üzemanyagnak mindig egy irányban, tehát vagy lefelé, vagy felfelé kell folynia. A spirálisok tengelye tehát sohasem lehet vízszintes, hanem csakis függőleges. Minél több fordulatot alkalmazunk, annál nagyobb a törés elleni biztonság és minél nagyobbak a spirálisok, annál rugalmasabbak.

Ha most mégis olyan szerencsétlenek volnánk, hogy az üzemanyag-csővezetékben egy törés állna be, úgy két módot ajánlhatunk azok elhárítására. Ha szerezhetünk egy darab közönséges parafadugót, akkor azt használjuk fel a következőképen: a dugón olyan nyílást fúrunk keresztül, hogy az üzemanyagcsövek éppen szorosan beleférjenek. Minél hosszabb a dugó, annál biztosabb a javítás eredménye. Mikor a dugót a törés helyére reá húztuk, akkor szorosan átcavarjuk vagy szigetelőszalaggal, vagy jó erő zsinórral. Ez utóbbi alkalmasabb, mivel szorosabbra meghúzhatjuk. Ajánlatos a dugót a két végén ékformába bevágni, hogy azután itt még szorosabban reá illeszkedjék az átkötözésnél a csőre.

A javítást akkor is kitűnően eszközölhetjük, ha van egy darabka szappanunk, valami vászondarabunk és zsinórnunk, vgy drótunk. A törés helyét bekenjük szappannal, ugyanígy kezeljük a vászondarabból szakított csíkokat és szorosan a törés helyére csavarjuk azokat. Ha van egy olyan darab csövünk, amely a törési helyre ráillik, akkor először azzal biztosítjuk a törés helyét és a szappanos kötést csak arra alkalmazzuk. Zsinórral vagy dróttal még átcavarjuk a kötést. A szappan, mint az üzemanyag által oldhatatlan kitűnő tömítőszer szerepel, míg a többi izoláló anyagokat, így a szigetelőszalagot is nagyon könnyen átjárja az üzemanyag,

B. S. E. GRAND PRIX

250 kcm kategória

ERDÉLYI FERENC

MÉRAY

g é p e n

minimális különbséggel

második!

Ujabb fényes bizonyíték a

Méray-gépek

gyorsaságára és stabilitására



Kiállítási terem:

Budapest, IV, Váci-u. 1-3

Az első német Dirt Track versenypálya megnyitása

Hamburg sportbarátai már hetek óta kíváncsiak voltak arra, vajjon mit is jelent egy Dirt Track-verseny? S hogy tényleg kíváncsiak voltak rá, bizonyítja az a 25.000 főnyi nézősereg, mely e hó 7-én a megnyitó versenyen megjelent. Még az esős idő sem tudta lehűteni kíváncsiságukat.

Földalatti és magasvasút, villamosok, autóbuszok, taxik és magánautók tömege ontotta magából az érdeklődők özönét. Jómagam a hosszabb, de egészségesebb utat választottam a pálya elérésére, mert bizony itt is — épp úgy, mint nálunk odahaza — agyontaposnak a vasárnapi új cipő alatt rejtőzködő tyúkszemecskét. Na, végre a pályán vagyok. Ami itt az ember szemé elé tárul, az a hamburgiak újabb büszkesége. Rövid hat hét alatt mit konstruált a német vasszorgalom, az igazán bámulatbaejtő. Hat héttel ezelőtt még üres telek, s ma a legcsekélyebb részleteiben felépített ovális versenypálya, mely 60.000 nézőt képes befogadni. A pálya közepén egy kis torony-szerű épületben 4 drb óriási hangtölcsér, mely az eredményeket mindenütt egyformán hallhatóvá teszi. Tribün és célbírói házikó, sőt, hogy a közönségnek harapni és szívnivalója is legyen, mindenféle büffék és dohánytözsdekkal is ellátta az építő Motordrom R.-T. a pályát. A pálya előtt pedig egymástól különválasztva hely autók, motor-kerékpárok és kerékpárok részére. Minden kész, minden új és minden szép.

A pálya belső köre 536.3 méter hosszú, 3 kör egy angol mérföldet tesz ki. A pálya anyaga salak és homok keveréke. Szélessége 12—14 méter. A fordulóban lényegesen szélesebb, mint az egyenesekben. Ű. n. drainage által a pálya megfelelő nedvesítéséről gondoskodnak. Az egyenesekben a pálya erősen hengerelt, csak a fordulóban van lazán feltöltve az anyag. *Fordulók nincsenek emelve.* Esti versenyek alkalmával árnyéktalan pályát 300 darab egyenkint 500 wattos lámpa világítja. Egy-egy verseny 1 angol mérföldre szól, vagyis 3 körre. Óvófelszerelésre is külön előírás van. Még egy megemlítendő nevezetessége van ennek az új pályának, az, hogy a Hagenbeck világhírű állatkertje mellett épült, ami ellen csupán az eddigi zavartalan nyugalmukból megzavart állatok emelnek tiltakozó szót panaszos sirámaikkal és haragos bömböléseikkel. Ajánlom tehát annak, aki egyszer Pestről ide rándul, nézze meg mind a kettőt.

Dirt Track-pályák eddig csak Angliában és Dániában léteztek, s a most épült valószínűleg alapköve lesz a Németországban építendő Dirt Track-pályák sorozatának. A pálya külső kerületét egy kettős drótkerítés választja

el a közönségtől, melyek közül a belső a versenyzők érdekében külön rúgózással van kipárnázva, hogy a bukásnál a sérüléseket megakadályozza.

A fordulóban, melyek — ismétlem — nem emeltek, a versenyző megtartja ugyanazt a tempót, mint az egyenesben s így óriási ügyességet igényel. A ballábon, vagyis a pálya belseje felé eső lábon nehéz vascipő van, mely az egyensúlyozásra szolgál, a versenyzők fején természetesen védősisak.

Német versenyzőknek eddig nem jutott alkalom egy speciális versenypálya hatásaival és eredményeivel megismerkedetni, ezért a verseny legnagyobb részét külföldi versenyzőkkel kellett betölteni, és pedig angolokkal és dá-

nokkal. A megnyitó versenyen tehát e három nemzet versenyzői vettek részt s a megnyitás előtt tisztelgés-képen a három ország menőinek három hatalmas babérkoszorút dobott le egy repülőgép, s egy-egy kört írt le a levegőben az egyes nemzetek tiszteletére. Azután komoly-lá vált a dolog.

A megnyitó nap első versenyét német versenyzők képviselték, névszerint: Niss, Niemeck, Heinrichs, Strachwitz gróf, König és Plambeck, azonban nem az általuk eddig vezetett DKW, Rudge, vagy Harley-Davidson-gépekkel, hanem új speciális Dirt Track versenymotorokkal, főleg Douglas- és Rudge-gépekkel. Itt első lett gróf Strachwitz 1:25.6 perces kitudó idővel.

A második futamban a dánok vetélkedtek; kik közül a kopenhágai pályabajnok Niels Sörensen (rekordja 1 angol mérföld 1.34 perc) lett első 1:21.2 elsőrangú idővel.

A harmadik futamban az angolok mutatják kitudó tudásukat. Ginger Lees, a hír-

neves angol Dirt Track-menő, aki Kopenhágában 1 angol mérf. 1.28 perces idővel a legjobb európai Dirt Track pályarekordot érte el, itt is kitesz magáért, amennyiben 1.20.6 perces idővel elsőnek ér a célba szédületes fordulátvételek után. Technikája mindenkit bámulatba ejtett.

A negyedik futamban startoltak a német versenyzők a külföldiekkel először. Itt azonban nem a legjobbakat, hanem a közepes menőket indították. Első lett a dán Morian Hansen 1:26.2 perces idővel.

Az ötödik futam a legjobbak találkozása volt. Erős küzdelem után nyerte ezt az angol Lees 1:18.8 perces csodás idővel, s ezzel a legjobb időt érte el Dirt Track pályán 1 angol mérföldre.

A hatodik és utolsó futamban a versenyzők eddigi teljesítményeik alapján előnyt kaptak és pedig időelőnyt. Mint első az angol C. Wilcock ért célba 1:29.2 idővel.

Az utolsó futamban mindjárt be is bizonyult a védő-

**Ön csak e kettő
közt választhat:**



TYPE 220

a legolcsóbb

TYPE 250

a legmodernebb

TURAMOTORKERÉKPÁR!

Gyártó: Puch

VI. kerület, Liszt Ferenc-tér 9. sz.

kerítés praktikus volta, amennyiben a második helyen fekvő Niemeck gépének közvetlen a cél előtt eltört az első villája és hatalmasat bukott. A gépre a rúgós kerítés visszataszítólag hatott, míg a versenyző átrepült rajta és a két kerítés közötti mezőnyön kötött ki. Csupán a biztos második hely elvesztése felett bosszankodott, más baja nem történt.

Igy tehát a megnyitóverseny két kitűnő rekorddal tette gazdagabbá a Dirt Track-sportot, az elsőt az angol Ginger Lees 1:18.8 idővel, a másodikat pedig mint országos német Dirt Track-rekordot, gróf Strachwitz állította fel 1:25.6 perces idő alatt.

A közönség részére pedig egy BMW-motorkerékpárt sorsoltak ki s — „butának áll a szerencse” jelisére — természetesen egy laikus nyerte, aki halálsápadtan hallgatta a tömeg kívánságát, amelyben egy tisztelő-körre szólították fel az ipsét. Szegényt úgy kellett felültetni az egyik versenyző gépe mögé s a kör után — hogy ne is mondjam — le is kellett emelni róla.

Az összes versenyek pénzdíjakat tartalmaznak, továbbá jutalmat nyert a nap legjobb idejét elért menő is. A rekordok bármely következő versenyen megdönthetők, előzetes rekordjavító kísérlet bejelentése nélkül is. Reméljük, hogy nemsokára magyar versenyzőket is látunk ezen az új pályán.

*

Már e hó 10-én egy újabb versenyt rendeztek fenti pályán, mely azonban az elsőtől eltérően, nem délután, hanem este, lámpafény mellett zajlott le. Itt is lehettek vagy 18.000-en. A versenyzők repülőstarttal startoltak.

A három nappal előbb felállított rekordokat úgy az angol Ginger Lees, mint a német Niss megdöntötték. Az új rekordok ideje, előbbi 1:17.3 perc, utóbbi 1:24.3 perc, német rekord.

A harmadik futam az értékes „Arany Sisak” vándordíjért folyt, melyre az a versenyző tart igényt, aki a döntőfutamban győz. Ebben a döntőfutamban az első helyezett 5 pontot kap, a második 3, a harmadik 2 és a negyedik 1 pontot. Aki a szezon végéig a legtöbb pontot nyerte, az lesz végleges tulajdonosa az „Arany Sisak”-nak. E díj csakis német versenyzők részére szól és az egyes nyerek minden egyes esetben 8 napig tartják meg a díjat, mindaddig, míg a szezon végével eldől, hogy ki a vándordíj tulajdonosa. Niss nyerte az első versenyt, míg gróf Strachwitz második lett.

Seitz Kázmér.

Az autóbaleset büntető- és kártérítési joga. Dr. Sándorfi Kamill, egyetemi magántanár, kir. ítélőtáblai bíró tollából egy kéziratból, kis kézikönyv hagyta el a napokban a sajtót, hogy népszerűen megírt jogászai fejtegetéseivel, világos és mindenki számára hozzáférhető magyarázataival az autótulajdonosok, autóvezetők, úrvezetők és soffőrök előtt megvilágítsa az autó- és motorkerékpárbalesetektől reájuk háramló büntetőjogi és kártérítési következményeket. A könyvecske, tekintettel arra, hogy az automobilizmus rohamos fejlődése folytán az idevonatkozó bírói ítélezés egy része nem tételes törvénynek, hanem a most kialakulóban levő bírói gyakorlat alapján történik, nagyon hasznos szolgálatokat tehet az ügyvédnek és bírónak is, egy nagy csomó analóg eset felsorolása és kifejtése alapján. A kisalakú, 70 oldalas könyv ára 2 pengő és minden könyvkereskedésben kapható.

A kicsi hengerűrtartalmú motorkerékpárok produkciójának erős emelkedését tünteti fel a német motorkerékpárstatisztika. Az alábbi szám adatok mindennél ékezőbb bizonyítják, hogy az adómentes hengerűrtartalom határának 200 cm-re való felemelése mi csoda óriási hatással volt a német motorkerékpáriparra, de főképpen a kicsi hengerűrtartalmú gépek produkciójára. Összes motorkerékpárok produkciója 1926. évben: 48.942 db, 1927-ben 84.256 db, 1928-ban 140.000 db. Kis hengerűrtartalmú gépek produkciója 1926. évben: 3292 db, 1927-ben 11.713 db, 1928-ban 55.000 db.

Az automobilgyártás állami kezelésbe való vételét tervezik Spanyolországban, úgy, mint az már a repülőgépgyártással is történt. Erre az adott okot, hogy évente 400 millió pezeta megy ki külföldre a behozott autobilokért.

A Monthléry Autodrom rekorder-jelvénye. A közismert Monthléry Autodrom igazgatósága egy külön gomblyukjelvényt alapított, melyet mindazok az autóbil- vagy motorkerékpárversenyzők megkapnak, akik a pályán egy nemzetközi vagy világrekordot futnak. A jelvényen az „Autodrome Monthléry” köriratban a „Recordman” szó áll.

Hogy az autóbuszforgalom milyen óriási mértékben terjed Németországban, mi sem bizonyítja jobban, mint az a tény, hogy Wiesbaden városa a villamos közúti vasútját feladta és helyette autóbuszközlekedést rendezett be. Az autóbuszközlekedés első hónapjában a forgalom 50 százalékkal növekedett, ami ismét a város vezetőségének szerencsés választását bizonyítja.



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.



„TEVES“

dugattyúgyűrűk, olajlehúzógyűrűk, 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

**Verseny-
és tiszteletdíjak**

Mindenemű ezüsttárgyak legszebb kivételben, 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 áron

Precíziós motorkerékpárjavítások!

Alkatrészek készítése
Speciális kétütemű-motorműhely

LŐRINCZ BÉLA, VIII., CONTI-UTCA 28
Telefon: József 410-17

Amiről mostanában sokat beszélnek

Mondja, kedves kollega úr, lehet bepörölni a magyar államot? Mért? A Budapest—Wien út jelenlegi állapotáért. Beszéltem egy csomó ismerősömmel, ők mindannyian egy nézetet vannak, igenis pöröljük be a magyar államot azért a kárért, amit autónk vagy motorkerékpárunk szenved, ha kénytelen Wienbe utazni. Egyenesen felháborító a magyar utak állapota egyes helyeken. Az ember kétségbe esik, ha meggondolja, hogy drága ezreken vett kocsija 25—30 százalékkal kevesebbet ér egy-egy Budapest—győri út után. A bukkanók és gödrök száza állják útját az automobilistának, aki Budaörs—Bia—Bicske felé veszi útját. Mikor ezt a kálváriát végigszenvedi az ember, utána autója nyikorog, csikorog, legyen az Rolls-Royce, Ford, vagy akármi. Itt nincs kivétel. Itt az utak királyai mindannyian gyalgó kis bábok. Az autónak út kell, még pedig jó út.

Tessék több gondot utat építeni és főleg, ha egy nagy 130 kilométeres utszakaszt lezárunk, tessék előtte legalább félig-meddig rendes útpótlásról gondoskodni. Az utóbbi napokban rakásszámra hallunk tengelytörött külföldi kocsikról, akik a Balkánra merészkedtek. Uraim, utakat és azután jöjjön a jánoshegyi kilátó és a Halászbástya kivilágítása. Így nem lehet idegenforgalmat csinálni. Egy-egy Budapest—Wien út resuméje: több rugótörés, az összes csavarok meglazulása, egy csomó csavar elvesztése és általában 15—20 százalékos árcsökkenés. Uraim ki fogja ezt megfizetni?

Ismét egy érdekes forgalmi probléma! Miért van a rendőr az útkeresztezésen. Nézetünk szerint azért, hogy ott a forgalmat irányítsa. Ha az útkeresztezésen álló rendőr szabadot int, akkor az autóvezetőnek nem kell sebességét redukálnia, hanem a megengedett sebességben szelheti át a keresztezést. Az utolsó napokban, úgy látszik a főkapitányi rendelet hatása alatt, többiben leállítottak útkereszteződéseknel, azzal a megokolással, hogy nem lassítok. Udvarias lévén a rendőrrel, felírásra nem került a sor, de az eset méltán tartozik a Székesfőváros forgalmának érdekességei közé. Kérdezzük ezúton a forgalmi ügyek vezetőit, mire való akkor a rendőrörszem a kereszteződéseknel, ha szabad intése dacára lassítani kell. Ebben nincs semmi ráció. Akkor a forgalmi rendőr vagy egyéb őrszem teljesen felesleges a helyén. A hatóságoknak és mindenkinek az a kötelessége, hogy a forgalmat simává, folytonossá és a körülményekhez képest gyorsá tegyék. Hasonló intézkedések ellenben éppen az ellenkezőjét fogják eredményezni. Igen jó lenne ez irányban a rendőrlégénységet kellően kioktatni, mert azt hiszem, a fenti elvet a rendőrség vezetői nem vallhatják a magukénak. Ezek avult tények, amik ma már nem állhatják meg a helyüket.

A mentők! Kitünő testület! Meghajlunk a szervezete előtt. Mindannyian az emberiség barátjai és jóltevői. Hála és dicséret nekik, ezt mindenki elismeri. De a helyzettel visszaélni nem szabad. Mindenki tudja, mindenki respektálja, hogy a mentőknek az útja sietős, hiszen néha percekről, másodpercekről van szó. Egy elkésett perc s egy emberéletnek vége. Hogy a mentőautók a forgalomban is kiváltságosak, teljes mértékben helyeselhető. Kerülhetnek balra-jobbra, előttük nincs zárt út. De, és itt van a de... a mentőautók soffőrjei nagyon, de nagyon visszaélnék a helyzetükkel. Az utóbbi időben a mentőautók által okozott balesetek száma jelentősen emelkedett. A mentőautók vezetőinek stílusa az utóbbi

időkben veszedelmesen kezdi felvenni a kiméletlenség és erőszakosság stílusát, kezd nagyon hasonlítani a vöröstaxi-soffőrök vad és kiméletlen vezetési modorához. A minap közvetlen közelről láttam egy esetet, ami semmiképen sem vet jó fényt a mentőautók vezetőire. A kövezés alatt álló Lipót-köruton a Nyugati pályaudvarról jövet a baloldalon a Vígszínház magasságában alig egy kocsiszélességű út állott rendelkezésre. Ennek a keskeny útrésznek a hossza kb. 150 méter volt. Jómagam kocsimmal még a szűk rész előtt voltam, de egy oldalkocsis motorkerékpár éppen a közepén lehetett. Egyszerre behajt az ellenkező oldalról egy nagy mentőautó, mondanom sem kell, hogy nem 25 kilométeres sebességben és a motorciklit a szó szoros értelmében nekiszorítja az ugyanakkor a Margit-hid felé igyekvő villamosnak. A motoros kétségbeesetten tér ki balra, amennyire csak lehet és paraszthajszálakon mulva, a három járműnek sikerül baj nélkül átfutni. Utánanézek a mentőautónak és ajkamat önkéntelenül elhagyja a kifejezés, hogy: Lelketlen fráter! Uraim, így nem lehet hajtani. Tessék azt az iramot egy pár kilométerrel lassítani. A minap a József-utcában egy szólómotort vágott el a mentőautó, és ha utánanéznénk a statisztikában, nagyon sok esetet tudnék felhozni. Tessék egy kissé utánanézni és egy kissé megfékezni a mentőkocsik soffőrjeit. A vörös és fehér zászló, meg a sziréna még nem jogosít fel a kalózkodásra. Ajánljuk a rendőrhatóságok szíves figyelmébe!

Mért rosszak az utaink? A minap, nem akarjuk kiírni hol, jártuk az országot. Feltűnt, hogy helyenkint tűrhető volt a makadám, míg néhány száz méterrel odébb kriminális. Éppen ott dolgozott a vidék útmestere, akivel beszélgetésbe elegyedtünk. Itt azután megtudtuk a szörnyű valót. Az állami útépitésnél nem azt nézik, hogy tényleg jól le legyen az út hengerelve, hanem, hogy a kiadott munka egy bizonyos időre elkészüljön. Így azután megessék, hogy egyes darabokat, mert „szombatra készen kell lenni!”, alig-alig hengerelnek. „Kérem itt bliccelt a henger!”, mondja nevetve az útmester. És igaz van. Egy 200—300 méteres darab már csupa kátyú, csupa lyuk. „Felverte a lópata, meg kivágta az autót!” Elszomorító tünet. Elrontani az egész útépitést, mert szombatra készen kell lenni. Hétfőn már valahol egy határral tovább kezdődik a szemfényvesztés. Uraim! Most már értjük, miért vannak Magyarországon rossz makadám utak. A vállalkozó olcsón vállal, mert ő akarja megkapni a munkát. Az olcsó husnak híg a leve. Valahol be is kell hozni a hasznót. Hol? A hengerlésnél. Ha csak egy 10 kilométeres szakasznál 100 méterenként az előírt hengerlés helyett a felét végzi el, már napokat, illetve a napok munkabéreit és a henger fűtőanyagát takarította meg. „Bliccel a henger!” Legközelebb, mint csendes szemlélők, elmegyünk útépitést nézni. Kíváncsiak vagyunk, ugyan mennyiszor megy át a henger azon a bizonyos szakaszon és mennyi vizet hordanak oda az útépitők. Ezt úgy hívják Uraim, hogy panama. Mért nincs ellenőrzés? Ha ott látnánk legalább egyszer is egy útépitésnél az Államépítészeti Hivatal kiküldött mérnökeit, mint ahogy ott láttuk a martonvásári topeka útépitésnél, akkor nagyobb lenne a rend. A vállalkozó, tisztelet a kivételnek, panamázik, mert a szó szoros értelmében becsapja az államot. És ki issza meg a levét? Az automobilista és a motorkerékpáros, akinek drága pénzen vett gépjárműve napról-napra elértéktelenedik. Könyörtelenül kellene büntetni a rossz útépitőket. Ki

kellene kötni őket egy motorkerékpár csomagtartójára és elvinni Budapestről Bián—Bicskén keresztül Komáromba. Egy kicsit feltörne az ülőkéjük. Akkor majd megtanulnák, hogy mi az a rossz út. Több ellenőrzést kérünk az illetékesektől. A jövőben nem fogjuk tétlenül nézni, mint megy veszendőbe megtakarított garasainkból vett motorkerékpárunk és mint recsegnek-ropognak az autóink részei. Több figyelmet az útépitéseknél. A tétlen sertéshizlaldánál épülő kiskockakövezés, ami pedig már a balatoni állandó műút egyik része, már most egyenetlen, gödrös, holott még a vége készen sincs. Megkérdeztük az egyik munkást, mi itt a hiba. „Egyenetlen az altalaj!” volt a lakonikus válasz. Tehát ki itt a felelős? Aki a vállalkozó. Majd utánanéznünk, hogy ki építi. Reméljük, az ilyen fél munkát a minisztérium nem fogja átvenni. Nézzék meg a Szent János-kórháznál épült aszfaltot. Egy éves és olyan hullámos, mintha az Angolparkban volnánk az úgynevezett hullámvasuton.



CSÓNAKFARMOTOR

**A víziévad
szenzációja
teljesítménye 68·6
km óránként**

▽▽

Valamennyi 1929-es
típusú és speciális
versenymotorok
raktáron

▽▽

Eredeti amerikai
versenytetek

Eredeti
holland versenytetek

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 Ujlaki rakparton. (Óbuda, Zsigmond-
téri megálló.)

▽▽

Solo vagy sidecar?

Pro primo: Ha szőlőmotorozni akarsz, tanulj meg előbb biciklizni! Ez ugyan nem *conditio sine qua non*, de mindenesetre megkönnyíti később a dolgot. Semmi esetre sem kívánatos, hogy az elmaradhatatlan első bukások teljesen elcsúfítsák bálványozott vadonatúj gépünket, sem pedig, hogy mindjárt az első kísérleteknél kedvünket veszítsük. Mert bizony bukás nélkül nem megy a dolog; akárki mit mond: annyira vigyázni, annyira ügyelni minden kis körülményre, kitérni egy kis sár elől, megtagadni ifjú mivoltunkat, hogy ha mögöttünk egy duda megszólal, rá ne csavarjuk ficáncoló gépünkre a maradék gázt: az képtelenség. Előbb vagy utóbb bekövetkezik a lovaggáütés; nem ugyan karddal, hanem egy porizú, olajzagú, fémeshangú bukás képében. Papíron ez ugyan csúnyán fest, kedvünket rontja és talán megijeszt — a valóságban? Egy pillanat, egy másodperc tizedrészig tartó ellenőrizhetetlen káosz; összeszedve magunkat, terepszemlélet tartunk és úgy találjuk, hogy tulajdonképpen baj nem is történt. Vagy talán baj az az elgörbült lábtartó, az a csöpögő benzín, az a karcolás ott a csizmádon? Szépséghiba, az tény. De hol az a gép, ami mentes az ilyesmitől? Hol az az alig levizsgázott, melegszínű, füstölgő masina, mely ne viselné magán rövid időn belül lovasának kezevonását? Úgy-e, ilyesmi — csak elméletben létezik. Ezért tehát nem kell aggódni, ezt bele kell számítani, mint kopási tényezőt. Hiszen nincs olyan gép, amelyen a használat meg ne látszanék. Szükséges azonban, hogy némi tudással rendelkezünk, amidőn az első lépést tesszük a motorozás szépségeinek gazdag tárháza felé!

Az eleinte előforduló, apró-cseprő nedves talajon való kicsúszások, fordulóknál történő „kirepülések” nem haladják meg az általános mértéket; ezek megadják a gépnek a patináját. Ami azonban ezeken felül van, ami ijesztően gyakran ismétlődik, amitől a gép lényegesen szenved: az már arra vezethető vissza, hogy a kezdő motoros nélkülözte a gyakorlati és elméleti előkészületet, túlhirtelen csöppent bele ebbe a testet-lelket kicserző játékba. Szóval, még igen messze áll attól, hogy megközelítse a szőlőmotorozás igazi lényegét — az öntudatos élvezést. Ne tessék ebbe a szóba belekötni; igenis, a szőlőmenésnek ez a lényege, a szőlőgép sohasem válhatik unalmas közlekedési eszközzé, a szőlőmenésben mindig nagyobb százalék az „ember”, abba mindig belevisszük egyéniségünk nagy részét, szóval — motorozunk. A szőlőmenés mindig és mindenütt, télen-nyáron, túrán-városban érezteti velünk, hogy kettőnkön áll a vásár, hogy szinte egybeforrunk a géppel, még a legszebb vidéken is érezzük, hogy maga a gép is milyen élvezetet nyújt. Szinte élni látszik alattunk, az országútak fehér csendjében az ő hangja az egyetlen hang. Nem! Beszéd, mely oly megnyugtató egyenletességgel szól hozzánk. Nem igaz az, hogy egyedül vagyunk! Ott van a kedves bajtárs, amellyel együtt örülünk, amelyben bízunk, amelyet szeretünk. A szőlőmotorozás nem válhatik megszokottá,

hiszen oly végtelen lehetőségek rejlenek benne, hogy azokat egy életen át kiaknázni alig lehet. Hátránya a szőlőgépnek? Talán nem is hátrány: közlekedni nem lehet vele. De ezt ne is kívánjuk tőle; ez karakterével ellenkeznek. Nem lehet közlekedni egy sporthoz szánt gépen, melynek semmi elszigeteltsége sincs a külvilágtól, amelyen derékig sáros lesz, ha csak egy kicsit is nedves az út, ahol bizony le kell rakni a lábadat a földre, ha meg akarsz állani és talán éppen egy pocsolyában támaszkod meg azt. Ahol egy fogantyútól, ha csak hozzáérsz is, már kesztyűd örökre olajossá válik — szóval ahonnan mindig száz százalékkal piszkosabban szállsz le, mint ahogy felszálltál. Végeredményben: szőlőgépet az vesz, aki passzióból motoroz. Igaz ugyan, hogy jó időben és jó utakon a szőlőmotorokékpár praktikus és gyors közlekedést tesz lehetővé.

Ijedten hallgatók el: nem indul-e meg az oldalkocsihívek táboraiból az ellenérvek sortüze? Hát nem passzió a sidecarozás is? Hogy nyujt-e magábanvéve is élvezetet: erre határozott választ adni nehéz. Mégpedig azért nehéz, mert a kérdést rendszerint az illető személy egyéni hajlamai döntenek el. Tény az, hogy a motorokékpározásnak mint sportnak, eredeti jellegzetes megnyilvánulása nem a sidecar, hanem a szőlőgép. Sokan úgy érzik, hogy az oldalkocsi nyűg a gépen, miáltal az elveszti függeségét, mozgékonyágát; egy nagy zörgő tömeg csüng a gép oldalán, lassanként rásütve egyoldalú bélyegét az emberre; a vezetésnél — különösen fordulókban — érezzük, hogy kezünk az egyik irányban mennyire meg van kötve; és még sok hasonló érvet hozhatnának fel a solo hívei. A másik tábor viszont, melynek főjellembonása a kényelemszeretet, jogosan érvelhet azzal, hogy a sidecar lehetővé teszi több csomag és egy személy vitelét; a vezetőt kevésbé befolyásolják az útviszonyok, miáltal magasabb átlagokat tud hosszú túrán — kivéve kanyargós hegyi utakat — elérni; hogy a gép nincsen kitéve bukásoknak, sok mindennel felszerelhető, ami szőlőgépén alkalmatlan teher volna, egyszerűen — kényelmesebb. Ez mind igaz; azonban figyelembe kell vennünk, hogy az ilyen megterheléseket gyakran a motor — mely eleinte tűrni látszik a terhet — sínyli meg; hogy bukások helyett ott van a helytelenül felszerelt sidecar, mely a vázat elhúzza, — mert helyesen felszerelt sidecar olyan ritka, mint nem bukó motoros. Ha azonban körülnézünk, úgy azt látjuk, hogy akiknek hivatásuk folytán van szükségük motorokékpárra, azok oldalkocsival járnak. És ez természetes is; nekik a gép nem cél, hanem eszköz; nekik szükségük van egy olcsó közlekedési eszközre és az a sidecar-gép. Mert olcsó, nagyon olcsó. Nincs az a zsebautó, mely — azonos teljesítmény mellett — ne volna üzemből lényegesen drágább; és a sidecar-gép — habár még messze az autó alatt áll — mégis csak megközelíti a „jármű” fogalmát. Azonban a kettőt: közlekedést és passziót egy gépen üzni, igen nehéz. Különös lelkület kell hozzá, mely nem fásul el az örökös soffőrszerű vezetésben; kell, hogy a vezetés művészetét tökéletesen uralja az illető, hogy adott alkalomkor ki tudja magát szakítani a sidecar-gép képezte elhatárolt-

SKODA, LAURIN & KLEMENT

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

14/50 l. e. szelepnélküli

hathengeres

::

SKODA—HISPANO-SUIZA

25/100 l. e. szelepes hathengeres.

SZEMÉLYKOCSIK SKODA AUTO
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

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

Telefon: Teréz 8-14.



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.

ságból és a gép keretein kívül tudja keresni passzióit, amelyekhez az őt hozzásegíti. Mondjuk ki tehát: passzióhoz solo való, olcsó közlekedéshez sidecar.

Ha mármost gépet választunk, előre döntsük el az eivi jelentőségű kérdést: solo vagy pedig sidecar? Nehogy abba a tévhitbe essék valaki, mely szerint egy géppel űzheti mindkettőt! Ez talán eleinte kissé merészen hangzik, de vizsgáljuk csak meg a dolgot közelebbről.

Először is: sidecarnál a megengedhető legalsóbb határ 500 km; solónál ez természetesen nem így van, sőt majdnem azt lehet mondani, hogy az ellenkezőjét tapasztaljuk, tudniillik alig néhányan járnak solóban 500 km-nél nagyobb gépen. Hogy sidecarnál 500 km a létminimum, ez nem papíron csinált szabály; ezt a tapasztalat mutatta meg. Nagyon kevés 500-as gép van, amely még legkitünőbb vezetés és gondozás esetén is kifogástalanul állaná meg a helyét sidecar használatánál.

Általában azt mondhatjuk, hogy az észszerű határ sidecar-gépnél 600 km-től 1000-ig terjedhet. Természetes, hogy ahány gép, annyiféle teljesítmény; egy kitűnő gyártmányú 500-as O. H. V. például gyorsabb lehet egy átlagos sv. 1000-esnél is; de csak pillanatnyilag! Hosszas használatban feltétlenül a nagyobbik gép viszi el a pálmát, mivel több erőfőlsége van, ami pedig élettartam szempontjából igen fontos.

Ha egyhengeres, azonos hengerűrtartalmú motorokat hasonlítunk össze, úgy kitűnik, hogy az elasztikus, alacsony fordulatszámú a megfelelőbb; a sidecarokozta jelentékeny megterhelés ugyanis szükségessé teszi, hogy — különösen indításnál — a motor már alacsony fordulatszámánál is jelentékeny erő kifejtésre legyen képes; amit pedig egy magas fordulatszámú „sportgéptől” nem követelhetünk meg; az örökös kupplungsúsztatás pedig meg nem felel — mert bizonytalan — és nehéz módszer. A két- vagy négyhengeresek viszont ismét előnyben vannak az egyhengeresek fölött; ez az előbb elmondottakból is kitűnik és a tapasztalat is igazolja.

Ha sidecarral solóhoz csak megközelítően is gyorsan akarunk járni, akkor már igen erős, legalább 750 km-es gépre van szükségünk; ennek a sebessége körülbelül megfelel az átlagos sológépének. Ezen a ponton azután ki is emelhetjük az egész ellentétet, ami soló és sidecar-gép közt fennáll: egyazon sebesség eléréséhez solóban lényegesen kisebb gép szükséges, mint sidecarnál. Ha pedig a két határ találkozását nézzük, az 500-ast: bátran kimondhatjuk, hogy aki egy erős solo 500-ast ki tud használni, azt az erős 500-as sidecar távolról sem fogja kielégíteni. Sológép választásánál már egészen más szempontok kerülnek előtérbe. Itt már 500

km fölé úgyszólván sohasem kell mennünk. Egy modern, jogyártmányú 500-as O. H. C.-gépben annyi erő van, hogy még a legkényesebb igényeket is kielégítheti. És nagyon vannak, akik egy ilyen gépet igazán ki tudnak használni? Vajmi kevesen. Természetesen a sológép lehetőleg kompakt, könnyű és kézies legyen, ami pedig sidecar-gépnél nem fontos. Megköveteljük azonban a sológéptől, hogy gyors legyen. Mert ne hidd, oh nyájas olvasó, hogy neked megfelel egy „lassú, de megbízható” gép is!

Először is, ami megbízható, az gyors is. Másodszor pedig kívánni fogod a sebességet; ki akarsz szedni a gépből minél többet és ha netán elérkezne a maximumig — kétségbeesel. Ezért inkább kicsit erősebbet válasszunk, mint túlgöngét; mert ha azt az erős gépet nem is használjuk ki, megmarad az a plusz, ami meghosszabbítja a gép életét. Hogy azután az a sológép elasztikus-e, vagy sem, egyhengeres-e, vagy kettő, az már úgyszólván ízlés dolga. A modern sológépek annyira nincsenek megterhelve, hogy ezek a sidecarnál fontos tényezők nem igen jönnek tekintetbe. Ma már egy sológép motorja, azt lehet mondani, hogy örökké tart és csak hosszas, kiválóan szakszerűtlen vezetés esetén megy gyorsan tönkre. Egy körülményre azonban ügyelnünk kell: a nyugati államokból — főleg Angliából — érkező gépek a mi viszonyainkhoz képest túlságosan nagyra vannak ártételezve; főoka ennek az, hogy odakint hosszú és kitűnő utak állanak rendelkezésre és hogy ott nagyobb városokban motorkerékpárt egyáltalán nem használnak. Ezért ajánlatos idehaza, különösen hegyes vidéken, a gyári áttételt kisebb felcserélni, hogy a gépet ezáltal alkalmassá tegyék a hazai viszonyokhoz.

Végül még azt, hogy vannak és lesznek is mindig, akik egy gépet solóban és sidecarhoz is használnak; a gyári katalógusok szerint pláne még a legkisebb gép is „alkalmas” oldalkocsihasználatra! Természetes, hogy vannak kivételes esetek és kivételes gépek, amik lehetővé teszik ezt a kétféle használatot; azonban ezt nem lehet általánosítani; hiszen kell, hogy bizonyos eltérések legyenek egy alkalmas solo- és egy alkalmas sidecar-gép között technikai kivétel szempontjából. Itt van például maga a váz, melynek sidecar-gépnél sokkal erősebbnek, anyagdúsabbnak kell lennie, mint a sológépnél, ahol az csak felesleges súlyt jelentene. Ne felejtjük el tehát, hogy a kettőt végérvényesen összekapcsolni nem lehet; egy ideális sológép nem lehet egyúttal ideális sidecar-gép is, mindkettőnek megvannak a maga jellegzetes követelményei és olyan gépet még nem építettek, mely mindezeknek tökéletesen megfelelné.

Ifj. Balás Cornél.



HERMETIC

AZ
IDEÁLIS
TÖMITŐANYAG

MOTOROK
KARTEREK
PUMPAK STB. HEZ

DÉNES ÉS FRIEDMANN R.-T.

BUDAPEST, VI., DESSEWFFY-Ú. 29 TELEFON: 289-86, 144 71

**Mindnyájunkat
érhet
baleset!**



A MOTOSACOCHÉ

Magyarországon is megkezdte
a győzelmi sorozatot

TTC ügetőpályaverseny. 25 km főverseny.
Győztes: Zamecsnik Tivadar.
(MOTOSACOCHÉ)

Guggerhegyi verseny, 350 km.
Győztes: Zamecsnik Tivadar.
(MOTOSACOCHÉ)

Kecskemét pályaverseny.
Győztes: Zamecsnik Tivadar.
(MOTOSACOCHÉ)

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

Vezérképviselet:

Zamecsnik és Légrády

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

MAGYAR GRAND PRIX

250 kcm-es kateg.
HUMMEL ENDRE

O. K.-Supreme

motorkerékpáron

GYŐZ



O. K.-Supreme

a leggyorsabb 250 kcm-es



O. K.-Supreme

a legmegbízhatóbb 500-as



Vezérképviselet:

LANTAI

Budapest, V., Szabadság-tér 7. szám

Elkészült az első Topeka-burkolatú országút Magyarországon

Minden autós és motorkerékpáros örömmel üdvözi a Balatonhoz vezető automobilút kiépítését. Ez az út, mely éveken keresztül a legrosszabb állapotban, teljesen elhanyagolva, gödrökkel és bukkanók tömegével volt tele, lényeges szerepet játszott abban, hogy gyönyörű balatonmelléki fürdőhelyeink még most is oly gyér látogatottságnak „örvendenek”. Az autós és motorkerékpáros, aki elszánta magát arra, hogy leutazzék a Balatonhoz, rájött, hogy ha ezt minden hét végén megteszi, kocsija — hála a borzalmas útnak, — többet kopik, romlik, mintha azzal egy hosszú külföldi túrát tett volna meg. Így azután mindinkább megfoglyatkozott a Balatonhoz túrázóknak tábora, egyik a másikat lebeszélte, aminek eredményeképpen — sajnos — a rövidebbet megint csak a pompás magyar tenger, illetve annak fürdőhelyei húzták. Fejlődött az automobilizmus, megnövekedett az autók és motorkerékpárok száma és mindinkább sürgetőbbé vált Csonka-Magyarország legszebb vidékét az ország fővárosával használható úttal összekötni. Az olcsó és rosszul kivitt makadám-útburkolat után, mely egészen rövid idő alatt tönkrement, a Balatonhoz vezető út ismét a régi siralmas állapotába jutott. A kereskedelmi minisztériumban végre belátták, hogy itt mi a teendő és pályázatot hirdettek a balatoni automobilút egyes szakaszainak modern értelemben vett kiépítésére. A pályázók közül elsőnek az Érd — Martonvásár-szakasz kiépítésére vállalkozott Magyar Útépítési Részvénytársaság kezdte meg a munkát, mely néhány hónap után — most — a befejezés előtt áll és mire e sorok napvilágot látnak, az új útszakaszt már át is adják a forgalomnak.

A balatoni műút és különösen a hirhedten rossz Érd — Martonvásár-szakasz új útburkolatának befejező munkálatait a közelmúlt napokban alkalmunk volt megtekinteni. Minthogy Magyarországon ú. n. végleges útburkolattal ellátott országútunk még nincsen, bizonyára közérdeklődésre tarthat számot a balatoni műútépítésnek néhány részlete. Tárnok vasúti állomás mellett dolgoznak a MURT (Magyar Útépítési Részvénytársaság) hatalmas, legújabb rendszerű svájci keverőgépei, melyek a Topeka-burkolatot (Topeka = a hengerelt aszfalt egyik válfaja) előállítják. A két kolosszális Amann-, Langenthal-gyártmányú keverőgép közül a nagyobbik 60.000, a kisebbik 30.000 svájci frankba került. Közéről megfigyelve a gépek szerkezetét és működését, azonban, mindjárt megértjük ezek óriási árát. Johann Zaug svájci mérnök, aki a keverőgépek munkáját irányítja,

néhány szóval elmagyarázza a gépek működését. Különböző minőségű közuzalék, durvább és finomabb homok áll kupacokban a gépek mellett. Ezek összekeverve egy hatalmas kazánszerű forgó dobon mennek keresztül, mi alatt a dobon átfújó lángok teljesen kiszáritják. Külön nyíláson keresztül meszet kevernek a száritott homok és közuzalékhoz, miután az a dobon keresztül ment, majd egy munkás állandóan mérleggel ellenőrzött, pontosan meghatározott mennyiségű folyékony bitument bocsát időnként a keverékhez. A bitumen külön speciális olajjal és fával fűthető kazánból vezetéken keresztül jut az egyemelet magasságban elhelyezett keverőcsaphoz.

A bitumen összekeveredve a száritott homok, közuzalék és mésszel, adja azután az úttest bevonásához alkalmas speciális Topeka-réteget. A svájci útépítő mérnök, aki a magyar munkások munkáját irányítja, ambícióval és lelkesedéssel mutogatja a közel kétemeletes gépet, mely fűlsiketítő robajjal és hatalmas meleget árasztva végzi már hónapok óta a Topeka-útburkolat előállítását. Azon kérdéseinkre, hogy eltart-e majd ez a burkolat egynéhány évig, mosolyogva, de önérzetesen mondja: Igen, legalább 20—25 évig.

A keverőgépek megtekintése után megnéztük az úttest burkolási munkálatait. Lázás, de alapos munka folyik itt. A tökéletesen megalapozott és két szélén köszegéllyel kirakott, kb. 6 méter széles úttestre ráborítják a burkolatot, eleinte nagyjából falapokkal elrendezik rajta, majd a legnagyobb gonddal és lelkiismeretességgel hozzáfognak az útépítés egyik legfontosabb részéhez, a hengerléshez. Egy könnyű kézhenger után, melylyel az utat keresztben hengerlik, egy speciális szabadalmazott svájci gyártmányú benzinmotoros henger kezdi meg munkáját, szintén keresztben hengerelve az úttestet. A rajta ülő munkás sávról-sávra megy végig a burkolaton, úgy hogy az úttest minden centiméterje a leggondosabban meg lesz hengerelve. Arréb az alapozásnál a jólismert nagy gőzhenger dolgozik. Az útépítés vezetőinek gondosságára jellemző, hogy a munkások az új, de már nem egészen lágy burkolatra csakis nagy, cipőjükre szíjazott gömbölyűszélű deszkalapokkal léphetnek. Naponta 300 méter készül el az új útból, melyen állandóan kb. 300 munkás dolgozik. Látogatásunkkor éppen Rác Hermann igazgató, Técsy László állami ellenőrző mérnökszakértő kísérték figyelemmel a Fáy László építésvezető mérnök vezetése mellett készülő úttestet.

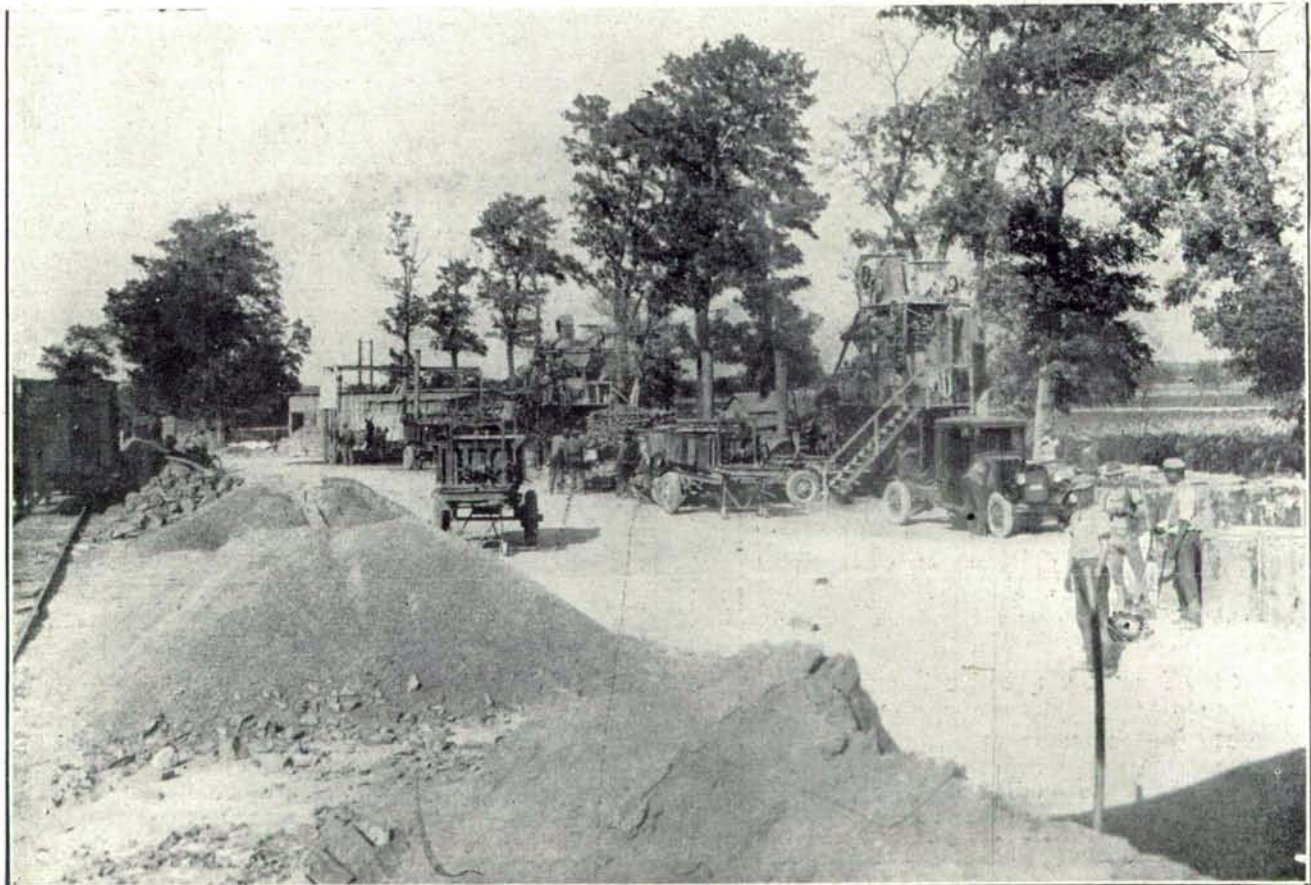
Alkalmunk volt automobilon és motorkerékpáron kipróbálni az új út már kész szakaszát, melyről csakis a



KÉRJEN LEÍRÁST,
KERESKEDŐJÉTŐL!



Az új topekaburkolatú országút Érd és Martonvásár között.



A Magyar Útépitési Rt. hatalmas keverőgépei, amelyek a topekaburkolatot előállítják.

legnagyobb meglepedés hangján írhatunk. A burkolat abszolút sima, bukkanómentes és ami a legkritikább, a legkülönbébb sebességek mellett is teljesen zökkenésmentes. 40-től 100 km-ig és azon felül olyan simán gördült a kocsis és a motorkerékpár, mint ahogyan a városi utcák közül is csak alig egynéhányon.

A MURT által készített új út tehát bátran mondható egy, a modern automobilizmus igényeit tökéletesen kielé-

gítő útburkolatnak, mely az alapozási munkák megtekintése után, nézetünk szerint, az eddigi burkolatokkal szemben, rendkívül hosszú ideig lesz képes a napról-napra növekvő automobil- és motorkerékpárforgalom követelményeinek megfelelni. Örömmel üdvözljük az első igazán modern országútépítési vállalat elkészült új útját, melynél jobbat a Nyugat elkényeztetett automobilturistái sem kívánhatnak.

Almásy L. Ede és hg. Liechtenstein András Afrika-expedíciója Type XX. Steyr kocsikkal

Mult év decemberében kelt útra herceg Liechtenstein András, Almásy László Ede, az ismert magyar automobil-úrvezető kíséretében, hogy Kelet-Afrika autóval nagyrészt még egyáltalán nem járt vidékein átkeljenek. Almásy László Ede és herceg Liechtenstein két normálszéria Type XX. Steyr-kocsit használtak expedíciójukon, amelyeket könnyűteherkocsi felépítménnyel láttak el. Eltekintve a valamivel nagyobb kerekektől, — amelyek a talajvilág emelését célozták, — a Steyr-kocsik semmiben sem különböztek a szériakészítményektől.

Kenia gyarmat kikötővárosa, Mombassa volt az expedíció kiindulópontja, amelyet az utazók Marseille-ből húsznapos hajóút után értek el. Innen a gyarmat fővárosába, Nairobi-ba vezetett útjuk. A Massai környéki vadászterületek, amelyeket úttalan steppeken közleltettek meg a bátor utazók, számos érdekes vadászkalandot eredményeztek. Így Almásy kocsiját egyizben egy megvadult orrszarvú támadta meg és csupán a Bosch-kürt hirtelen megszólaltatása mentette meg Al-

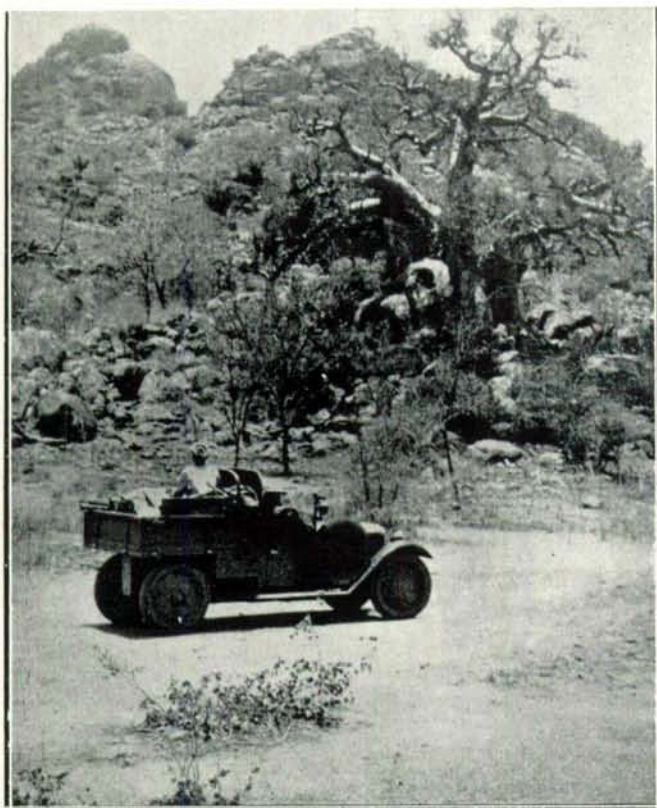
másyt és kocsiját az orrszarvú dühétől. A Nairobi-ból Kenia és Ugandán keresztül menő út egészen Sudán déli határáig nagyrészt kifogástalan állapotban van és így az expedíció az 1300 kilométert három és fél nap alatt tette meg. Monganától a Nilus keleti partján — melyet mindaddig autók számára járhatatlannak tartottak, — folytatta az Almásy—Liechtenstein-expedíció az utat, melyet sikerült is baj nélkül megtenni. Bor, Malakal, el Obeid volt az expedíció további útvonala, mely Kosti-nál a Nilus-hídon átkelve és Senar érintése után Khartumba, Sudán fővárosába érkezett.

A nyugatnubiai sivatag sikeres átlépése után, Kairót érintve, Alexandria volt a hatalmas afrikai út végállomása.

Liechtenstein és Almásy expedíciója újabb szép példáját adta az emberi kitartásnak és elszántságnak, de egyszersmind fényes tanubizonyítást szolgáltat a Steyr-kocsik teljesítményképességét illetően is, melyek defektmentesen állották végig az alvázat és motort egyaránt rendkívül megerőltető expedíciót.



Liechtenstein herceg és Almásy László afrikai útjukon Steyr Type XX. kocsikkal átkelnek egy patakon



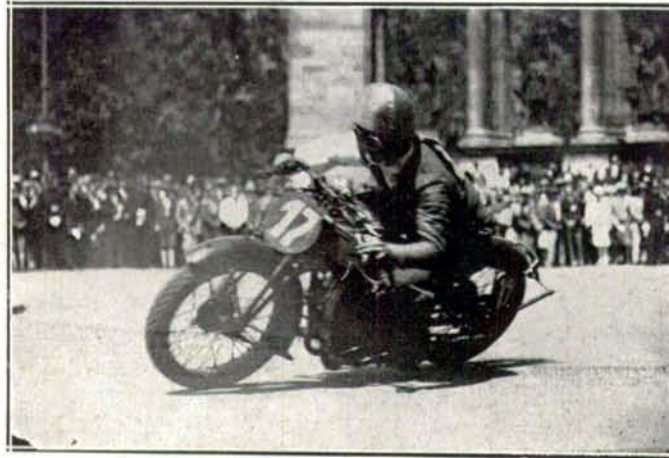
Kísérővel Afrika ismeretlen utain



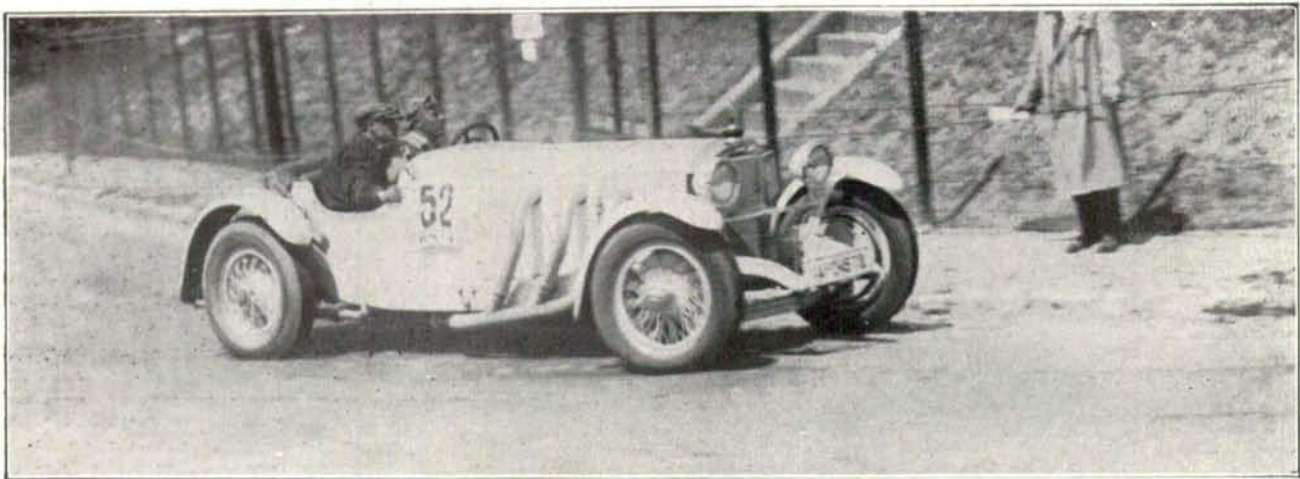
Wolfner András báró (Steyr-sport) a Guggerhegyi versenyen.



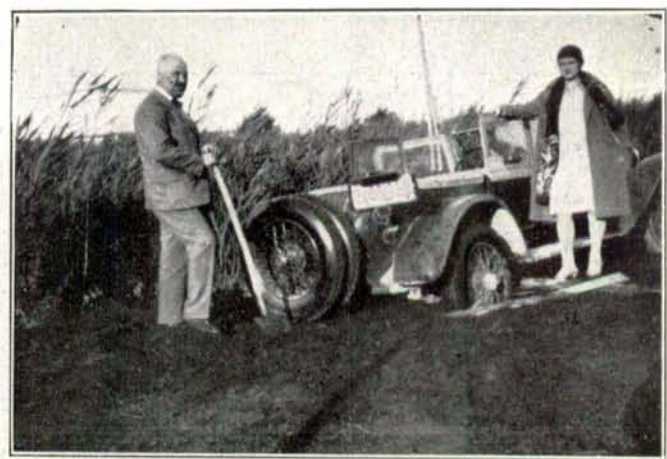
Útalan utakon



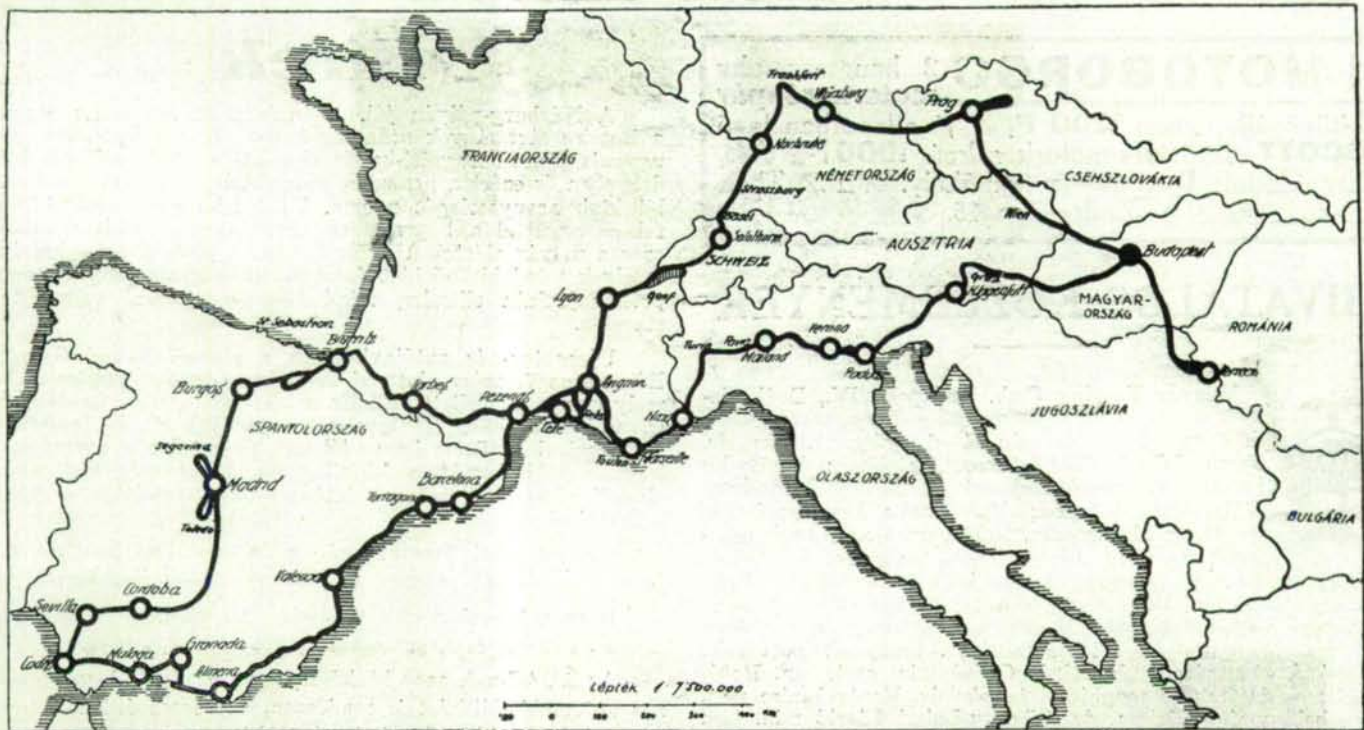
Tóth Pál (346 Standard MAG). Egyike a Grand Prix-n szerepelt legvadabb versenyzőknek. Tóth Pál rövidesen a legjobb magyar motorkerékpárosok sorába küzdheti fel magát.



Wentzler Ferenc dr. (Mercedes-Benz kompresszor). A múlt évben a Semmeringen legyőzte a magyarokat, akik most fényes revánst vettek rajta a Guggerhegyen. (Photo H. Radicke.)



Automobilkirándulás Balatonalmádiba. Lovag Haupt Károly társaságával a közelmúltban Balatonalmádiba rándult és automobilon akart a Balatonpartra jutni. Egy széles út, a tábla szerint „Pázmány-út” vezetett a part felé. Haupt vígan ráhajtott az útra, hol az automobílnak egyszerre csak tengelyig elmerült az iszapban, és ha nem tartják fenn a felhágódeszkák, még mélyebbre is süllyedt volna. Délután 2-től este 6-ig sikerült 8 ember és lapátolás segítségével újra biztos talajra jutni, persze fürdésről akkor már szó sem volt. Almádi fürdőigazgatója, aki egy másik úrral jött megtekinteni a balesetet, egyideig nézte a munkát és utána csak annyit mondott: „No hát, ez az ő bajuk”. Fürdőélet a Balatonon az Úr 1929. esztendejében! Képeink a besüppedt kocsi és a kiemelési kísérleteket szemléltetik



Mult számunkban közöltük dr. gróf Török Sándor rendkívül érdekes túracikkét „Déleuropai nyolcas egy. hathengeres Tátrán” címmel. Térképünkön most pontosan megfigyelhető a 10.200 km-es hatalmas túra egész útvonala, mely Magyarországból indulva, Ausztrián, Csehszlovákián, Németországon, Svájcra és Franciaországon keresztül vezetett Spanyolországba. Átszelve Spanyolországot, visszafelé a spanyol és francia tengerparton, Olaszországon és Ausztrián át ismét Magyarországra vitt az út. Belevonva a romániai leágazást, összesen 10 országot és 17 hegységet ölelt fel gróf Török Sándor dr. autótúrája, mely Európa legszebb és legérdekesebb vidékein ment keresztül.

A Somogy megyei Automobil Club kaposvári csillagtúra, terep- és hegyversenye

A SAC szombaton és vasárnap rendezte meg nagy sikerrel ezidei csillagtúra-, terep- és hegyversenyét. Szombaton került lefutásra a balatoni csillagtúra, melynek útvonala a Balaton mellett vezetett és célja pedig Kaposvár volt. Vasárnap rendezték a kb. 10 kilométeres terepversenyt és a hegyi gyorsasági versenyt.

A versenyt komoly és jól átdolgozott feltételei és kiváló összetétele, valamint értékelése az idény legkomolyabb versenyei közé avatták. A verseny megmozgatta az ottani vidék automobilista és motorkerékpáros társadalmát. A körülbelül 50 versenyző közül nagyon sokan produkáltak szépet.

A verseny eredményei a következők:

Szóló motorkerékpárok: 1. Bán István SAC (Harley-Davidson) 1727 pont. 2. Léner PBAC (James) 1605 pont. 3. Vincze Pál KMAC (Rex Acme) 1573 pont. 4. Kövi János PBAC (Indian) 1495 pont. 5. Winkler KMAC (Méray)

1394 pont. 6. Grosinger e. k. (Puch) 1373 pont. 7. Weber Oszkár MAC (Méray) 1318 pont.

Oldalkocsis motorkerékpárok: 1. Varga DAC (BMW) 2082 pont. 2. Valentini HAE (Gillet) 1973 pont. 3. Riba Lajos PBAC (Indian) 1732 pont. 4. Gebauer PBAC (Harley-Davidson) 1682 pont.

Cyclecarok: 1. Lantos dr. SAC (Morgan) 2165 pont.

Túraautomobilok: 1. Antal János SAC (Ford) 2165 pont. 2. Matolcsi DAC (Magosix) 2035 pont. 3. Udvardi László MAC (Magosix) 2011 pont.

Sportautomobilok: 1. Szini János KMAC (Austro-Daimler) 1365 pont.

A hegyverseny győztese: Vincze Pál KMAC (Rex Acme) 3 p. 05 mp.

Abszolút győztes: Antal János SAC (Ford) 2165 pont.

Teamdíjak: 1. Somogy megyei Automobil Club 6235 pont. 2. Pécs-Baranyai Automobil Club 5019 pont.



RALEIGH

**A legszebb és legtokéletebb
angol közhasználati
motorkerékpárok**



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

Telefon: A. 136—27.

Telefon: A. 136—28.

1 MOTOBORGO 2 hengeres ohv
motorkerékpár
 kitünő állapotban **1200 P**, 1 jó állapotban levő
SCOTT vízhűtéses motorkerékpár **1000 P-ért** eladó,
 Érdeklődni: **Dedics** javítóműhely. VIII., Thék
 Endre-utca 15.

HIVATALOS KÖZLEMÉNYEK



Magyar Touring Club. Budapest, IV., Deák Fe-
 renc-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 igaz-
 gató, 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, Bernádt Győző min. oszt. tan. Ható-
 sági 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 kereskedelem-
 ügyi minisztérium, Markhot Jenő min. tan. kereskedelemügyi
 minisztérium, dr. Magyary-Kossa József min. titk. pénzügy-
 minisztérium, Máry Dezső alezredes honvédelmi minisztérium,
 Pistelka Rezső ezredes honvédfőparancsnokság, dr. Tauss Béla
 Idegenforgalmi Érdekeltségek Szövetsége. Számvizsgálóbi-
 zottság: Röck István rt. vezérigazgató, Borossy Jenő rt. fő-
 tisztviselő, Pintér Károly rt. fő tisztviselő. 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. Pár-
 tozó tag: 12 pengő belépési díj, 12 pengő évi tagdíj. Alapító
 tag: jogi személy: 600 pengő, magánszemély 300 pengő. Jun-
 ior tag: 24 éven alul: Belépési díj 6 pengő, évi tagdíj 6
 pengő. Triptique és carnetfüzetek kiadása a hivatalos órák
 alatt. Triptique egy országra 10 pengő. Carnetfüzet az ösz-
 szes egyezményben lévő országokra 30 pengő. Nemzetközi
 útigazolvány 20 pengő. A Magyar Touring Club csak tagjai-
 nak ad ki triptiquet.

Hírek

A Nürnberg-pályán júl. 14-én lefutott nemzeti nagy díj
 a Bosch-gyártmányok számára újabb fényes győzelem volt,
 ugyanis Chiron Bugatti-kocsin első lett a rendkívül erős küz-
 delemben és ezért a nemzetek nagy díját és a német automo-
 bil klub aranyserlegét nyerte. Új Nürnberg-rekordot állított
 fel és egyúttal a leggyorsabb kört futotta, amelyet valaha
 ezen a pályán elértek. Ugy az ő, mint a többi győztes kocsija,
 amelyek mind kitünő időt futottak, más gyártmányok magas
 prémiaajánlata ellenére, mind Bosch-gyújtással voltak fel-
 szerelve.

Új motor- és autójavítóüzem a piacon. Vessel György,
 Rózsa-utca 7. szám alatt új motorjavítóüzemet rendezett be,
 mely garancia mellett vállalja a legkényesebb javításokat is.
 Olvasóinknak különös figyelmébe ajánljuk ez új javítóüze-
 met, mivel az üzem igen jól van felszerelve s a vezetés a
 legszakértőbb kezekben fekszik. Az Automobil—Motorsport
 olvasói részére különösen jutányos áron vállalja az üzem
 a javításokat.

Az amerikai Durand-gyár a Willys—Overland-gyárnál
 jelentős befolyást szerzett a részvénytöbbség megszerzésével.

Buenos-Ayresben egy társaság „La Hispano Argentina”
 alakult három- és négytonnás teherkocsik gyártására.

Az ADAC-nak azon kísérlete, hogy az őszi Lipcsei Vásá-
 ron automobilkiállítást is rendezzen, az összes érdekelt felek
 nél a legmerevebb ellenállással találkozott.

ELFIE

TÖMLŐVÉDŐSZALAG MEGVÉDI
 szög, kő, üveg ellen



Gyártja Délkelet-Európa részére

Téri és Társa

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

Minden jobb szaküzletben kapható

TÚRÁN NÉLKÜLÖZHETETLEN a



Fürdőruházat,

evezős felszerelés,

IV., Váci-utca 9. sz.

LÁTNIA KELL!

Hogy mit adunk 900 pengőért. Tehát
 jöjjön be hozzánk. REX-ACME vezér-
 képviselet: IX., Közraktár-utca 24. szám

A német hatnapos túraútra eddig 142 nevezés érkezett. Az év egyik legkimagaslóbb sporteseménye lesz az augusztus 26-án Münchenben kezdődő nemzetközi hatnapos megbízhatósági motorkerékpárverseny, melynek az eddigi sikere minden várakozást felülmúl. Dacára annak, hogy a nevezési zárlat csak július hó 30-án lesz, máris 12 országból 142 nevezés érkezett be. Különösen nagy az érdeklődés az angol motorkerékpárpar részéről, mely hatvan nevezést adott eddig le. Németországból 48, Ausztriából 7, Írországból és Svájcban 6-6, Hollandiából, Dániából, Franciaországból, Svédországból 3-3, Olaszország, Magyarország és Csehszlovákiából 1-1 nevezés fekszik eddig a rendezőség asztalán.

A nemzetközi alpesi túraút. Az Automobil Club v. Deutschland által rendezett nemzetközi alpesi túraút útvonala a különböző útjavítási munkálatok folytán végérvényesen a következőképp változott meg: Első etapp: München — Rosenheim — Freilassing — Stainach — Katschberg Höhe — Hermagor — Villach. Második etapp: Villach — Klagenfurt — Tauern Höhe — Mittersill — Vipriteno — P. di Giovo (2129 méter) — Merano. Harmadik etapp: Merano — Canazei P. del Pordoi (2142 m.) — Carbonin — Pieve — di Cadore — Agordo — Fiera di Primiero — Egua — Trento — Tione — Bolzano — Merano. Negyedik etappe: Merano — Spondigna — Stelvio — Tresenda — Corna — Castro — Introbio — Bellagio — Erba — Chiasso — Lugano. Ötödik etapp: Lugano — Hospenthal — Iselle — Ribellasca — Borgomanero — Como. A hét gyári teamhez és 33 egyéni nevezéshez Németországból még a külföldi klubok nevezései csatlakoznak. Az Olasz Királyi Automobil Clubhoz egy Fiat és Ford team és három egyéni nevezés, az Österreichischer Automobil Clubhoz kb. 15 nevezés érkezett, melyek között Mercedes-Benz, Steyr, Austro-Daimler, La Salle és Citroen vannak képviselve.

Belgiumban, Brüsszel és Ostende között egy új automobilutat építettek az olasz autóstradák mintájára 8 méter szélességben.

A porosz tartománygyűlésben azt a javaslatot tette egy képviselő, hogy a közuti vasutak is szereltesse fel irányjelzőkészülékkel.

Louis Chiron, az ismert francia automobilversenyző a san-sebastiani Nagy Díjért futandó versenyben egy amerikai Stutz-kocsival fog indulni.

A Continental motorkerékpár-pneuk újabb sikerét jelentette a Kolberg-i verseny, melyet Bauhofer nyert meg BMW-gépével, Continental-gumin. Egy komoly gyorsasági versenyen elért győzelem élénken bizonyítja a használt pneuk csúszáságtól képességét. A Continental-gumik ezen újabb sikerükkel újójog szépen bebizonyították, hogy méltóak jó hírnevükhöz.

Louis Chiron, aki meglehetősen sikertelen amerikai szereplése után úgy látszik, ismét Bugatti-színében fog startolni, ugyancsak megszédte magát a Nürburg Ring-i Sportkocsi Nagy Díjban. Chiron abszolút győzelméért az értékes aranyserleget kívül 30.000 márkát és kategóriagyőzelméért 8000 márkát kapott. Az autóversenyzés — ha veszélyes is — de jövedelmező.

Az AIACR új formulája szerint lefutott francia Grand Prix a Le Mans-i Sarthe circuit-en sportbeli és technikai szempontból is fényes eredménnyel zárult. Az új formula tudalévoleg nem ír elő hengerűrtartalomlimitet, csupán a kocsi minimális súlyát állapítja meg 900 kg.-ban és a fogyasztást limitálja 14 liter benzinnel 100 kilométerre. Az üzemanyag-fogyasztáslimit úgy látszik nem csökkentette a sebességeket, mert a győztes Williams 133 km-en felüli átlagot futott. Feltűnést keltett a régi, 1925-ben épült Peugeot versenykocsi elsőrangú szereplése, mely a veterán Boillot-val kormányánál, erősen megszorította a győztes Williams-ot. Érdekes megemlíteni, hogy az 1929. évi Grand Prix formula igen hasonlít az 1907. évi második francia Grand Prix formulához, amennyiben akkor is hengerűrtartalom helyett a fogyasztást limitálták, még pedig 30 literben 100 kilométerre. Győzött akkor Nazzaro Fiat-kocsin, a 600 km.-es távot 113 km.-es átlaggal abszolválva.



**D
O
U
G
L
A
S
V
E
N
E
T**

mindenütt

Vezérképviselőt

VI. kerület,
Podmaniczky-
utca 18.



Az automobilpneu felfújtatása az országúton, különösen nyáron, tűző napban és az elhaladó autók és motorkerékpárok porától elborítva, nem kellemes dolog. Ezért minden praktikus és kényelemszerető autós örömmel üdvözölheti a „Moment” pneumatik-töltő-készüléket, mely nem egyéb, mint egy szeleppel ellátott kisméretű acélpalack, megtöltve hideg, olajmentes levegővel. A palack gumicsövét az autó-pneu szeleppére illesztve és a csapot kinyitva, az autó-pneu pillanatok alatt megtelik levegővel. A palackon elhelyezett manométer segítségével megállapítható a pneuban lévő légnyomás. A „Moment” gumifelfújópalackok töltése igen olcsó, várni nem kell rá, mert csekély töltési díj ellenében másik palack vehető át. A Moment-készülékek megtekinthetők és beszerezhetők a Kell Hugó cégnél, Budapest, II. Mézősáros-utca 6., Telefon 529—71.

A Horch Művek most már elérték a tavalyi egész évi forgalmukat, 28 millió márka értékben.

Ford továbbterjeszkedik Európában. Henry Ford a General Motors elleni harcának további folyamán újabb Altonában szerzett nagyobb gyári komplexumot, hogy ott Hamburg, Altona és Schleswig-Holstein számára nagy javítóműhelyt és service-állomást rendezzen be. Az új Ford-művek a „Bahnenfelder Service Station” nevet viselik és állítólag Európa legmodernebb ilyen irányú üzeme lesznek.

Az 1929. évi osztrák Nagy Díj. Az Österreichischer Automobil Club a Wien mellett Vösendorf-Biedermansdorf-i országúti körön augusztus hó 11-én rendezti nemzetközi motorkerékpárversenyét Ausztria Nagy Díjáért. A Nagy Díj egy hat órás verseny keretében kerül lefutásra, melyen a hat óra alatt megtett útvonal hosszát értékelik és benne csak szülő motorkerékpárok vehetnek részt.

Az új Ford-részvényeket a berlini tőzsdén most vezetik be 250 százalékos bevezetési árral.

Az autó hengerének (robbanótér belsejében) mozgó részei, szelepek, szelepszárak és dugattyúk eddig szárazon, tehát kenés nélkül működtek. Ez volt az oka a sok üzemzavaroknak, amelyek állandóan ezen helyeken léptek fel. Az autókonstruktőr és az olajtársaságok karöltve évek óta kísérleteztek olyan olaj előállításán, amely a benzinnel hasonló fajsúlyú, tehát teljesen keveredik, porlasztott benzinnel a karburátoron keresztül bejut a robbanótérbe, a benzin elég és a hőálló olaj széjjelporlasztva bevonja vékony réteggel a hengerfalat stb., olajozza és tömíti az eddig szárazon futó részeket. Egy világhírű amerikai vegyésznek végre sikerült ezt az olajfajtát megtalálni és a „Firezone-Oil” kikerült a világforgalomba. Ma már külföldön egyetlen versenykocsit sem engednek starthoz firezonozott benzin nélkül. Tekintve, hogy 300 liter benzinnel 1 liter Firezone-Oil keverése elégséges és az olaj csekély beszerzési áránál fogva, minden nagyobb anyagi befektetés nélkül megkezdheti kísérleteit. Ajánljuk beszerzését, mert azt állandó használat mellett rövid idő múlva szintén konstatálhatja, hogy a jól tömített hengerfal és dugattyú kevesebb benzint igényel és kevesebb üzemanyaggal ugyanolyan teljesítményt ér el. A végeredmény: hogy nemcsak a Firezone-Oil beszerzési ára térül meg, hanem a benzinmegtakarítás évi üzemköltségét is redukálja és miután ezen hőálló olaj semmiféle szenes lerakódást a hengerfalban nem okoz, az állandóan jó és intakt motorja még egyszer annyira ideig üzemképes marad. Kérjen ismertetést a vezérképviselőtől: Szilárd Béla cégtől.

Ford az öt munkanapos hetet rendszeresítette a detroit-i művekben, de egyúttal újabb 30.000 munkást állított be, hogy napi produkcióját 8.000-ről 10.000 darab kocsira fokozhassa.

A német hangtompító-verseny. Az első nevezési zárlat 127 modellel 67 nevezést eredményezett. Az utónevezési zárlatig még 33-an neveztek újabb 52 típusal. A benevezett modellek megvizsgálása a késő őszig fog tartani, annál is inkább, mivel a résztvevőknek szeptember hó elsejéig van idejük a modelleket beküldeni.

HELYREIGAZÍTÁS. 12. számunkban a 8. oldalon a következő címmel „Déleuropai nyolcas egy hathengeres Tátorján” gróf Török Sándor dr. rendkívül érdekes túracikkét közöltük, hatalmas, 10 országon keresztül autótúrájáról. Egy sajnálatos tévedés folytán a cikk szerzőjének nevét gróf Török Józsefnek írtuk, hollott írója dr. gróf Török Sándor volt. Sajnálatos tévedésünkért ezúton is szíves elnézését kérjük.

A cseh Kolben—Danek A. G. Prága, Lengyelországban Krakow mellett egy automobilgyárat akar építeni 2 millió zloty alaptőkével.

New-Yorkban egy újonnan alapított részvénytársaság, a New Era Motors Inc. egy új elsőkerék meghajtásos automobil hozott ki a piacra, melyet a Ford-gyár volt vezetőmérnöke C. Harold Wills konstruált.

A Lardolin-olajok a városligeti Grand Prix-n újabb szép eredményt értek el. Sabrnák Oszkár, aki 348 km-es Velocette-gépen a 350 km Grand Prix-ben fölényesen győzött, ugyanis Lardolin-olajat használt, bebizonyítva, hogy ez az olaj még a leggyorsabb és legmegerőltetőbb versenyeken is fényesen megállja helyét. Lardolint használt továbbá Megygyesy Zoltán is, aki az 500 km-es kategóriában második lett és az oldalkocsiversenyben vezető helyen fekvő, csupán gumidefekt miatt kellett a valószínű győzelemről lemondania.

Ford a konstantinápolyi gyára számára a török állami hajózási társaságtól bérelt egy nagyobb területet.

Berlinben a magánautók száma 10-szeresére, a motorkerékpárok száma pedig az 50-szeresére növekedett 1913 óta.

Amerikában, dacára az ottani sűrű forgalomnak 100.000 gépjárműre 111 forgalmi baleset esik, míg Németországban ennek a százalékaránynak a tizszeresét jegyezték fel.

Spanyolország az automobil úthálózatának a kijavítására 100 millió pengőt irányzott elő.

Rómában egy 10 emeletes óriási garaget nagy, kettős spirálalakú feljáratral adtak át a forgalomnak. A garaget a Fiat és az Italo amerikai petroleum rt. építették.

A Standard Oil elhatározta, hogy Souisiana-Államban Bayonne-ban egy gyárat állít fel, napi 100.000 liter mesterséges benzín gyártására. A társaság az I. G. Farben-olaját fogja a gyártásnál alkalmazni.

Franciaországban tervbevétték, hogy a tömör gumi abroncsozású nehéz teherautókra egy külön adót vetnek ki.

A Castrol-olajok egyik világsikert a másik után könyvelik el. Az idei versenyszezon összes kiemelkedő számai, Indianapolis, Circuit del Lario stb. stb. mellett legutóbb a Weissensteini hegyverseny győztese, a nap legjobb idejét futó Ceresole Harley—Davidson gépe Castrol-olajjal futott. Ugyancsak Castrollal győzött Chiron is a Nemzetek Sportkocsi Nagy Díjában a Nürburg-Ringen és Castrol-olajat használták a magyar Grand Prix 250, 500 km-es és oldalkocsi kategóriájának győztesei is, valamint számos helyezett.

Hibahelyesítés. 12-es számunk 4. oldalán (I-ső hasáb) a „24 óras Grand Prix Le Mans” cikk alatti alcímben „Győztes: Birkins-Barnato (Hentley)” helyett „Győztes: Birkins-Barnato (Bentley)” olvasandó. A cikkben található összes „Bentley” helyett mindenütt „Bentley” olvasandó.

Az Első Nemzetközi St. Moritzi Automobil Hétnak a kiírása, melyet augusztus hó 19—25-ig tartanak meg, a napokban jelent meg.

Az új cseh autótörvényben a maximális sebesség helyegekben az eddigi 15 km. helyett 28 km.-ben van megállapítva.

A Hamburgi Motor—Drom A. G. elhatározta, hogy az ősz folyamán Berlinben egy második Dirt—Track versenypályát épít.

A Wiener Automobil Fabrik A. G. ezelőtt Gräf és Stift, Oroszországból 4 és 6 tonnás teherautók szállítására egy nagyobb megbízást kapott.

SZAKIRODALMI SZEMLE

Rovatvezető: Rada István okl. gépészmérnök.

Manuel pratique des Batteries de Démarrage. Fulmen Clichy kiadása. 116 ábra, 253 old., ára 12 frank. Modern automobil elektromosberendezés nélkül el sem képzelhető. Az autók elektromosberendezésének lelke pedig az akkumulátor. És jóllehet az autókban leggyakrabban alkalmazott ólomakkumulátor csak gondos kezelés mellett működik, ebben vajmi ritkán van része. A hamarosan tönkrement akkumulátorért a gyárakat szidják. Ezért az újabb időkben az akkumulátorgyárak mindenképpen iparkodnak jó kezelési utasításokat a közönség rendelkezésére bocsátani. Ezek közt kétségtelenül a legelőkelőbb helyet foglalja el a francia Fulmen-gyár kiadványa.

A könyv elsősorban az akkumulátor-specialisták, a javító-műhelyek vezetőinek érdeklődésére tarthat számot. Az I. fejezet a telepek felépítését ismerteti röviden, a II. pedig az elmélettel foglalkozik a gyakorlat szempontjából, a III. fejezet az elektrolitról, a IV. a negatív, az V. a pozitív lemezekről szól. A következő részek a telepek átvételéről és üzembehelyezéséről, a töltés és kisütésről, valamint a karbantartásról tájékoztatnak. A XI—XIII. fejezetek a startertelepek hibáival és üzemzavarainak okával és kiküszöbölésével foglalkoznak kellő részletességgel. A következő rész az automobil elektromos berendezésével ismerteti meg. Míg az eddigi rész többé-kevésbé más könyvekben is megtalálható, a következő részek e könyv igen értékes különleges részét alkotják és emelik más hasonló könyvek fölé. Az ötödik rész a javító- és töltőhelyiségek berendezésével foglalkozik. A XVI. fejezet a helyiséget általában ismerteti, míg a XVII. a javító-műhely szükséges felszereléséről tájékoztat. A XVIII. fejezet a töltő-állomással kapcsolatos kérdéseket, az energiaforrást, a különböző töltési eljárásoknak megfelelő kapcsolásokat és átalakító berendezéseket világítja meg. Az utolsó rész a javításokra vonatkozó gyakorlati tanácsokat tartalmazza. A XIX. fejezet az automobil elektromosberendezésének általános és első vizsgálataival foglalkozik. A XX. fejezet az akkumulátortelep felszerelését, a XXI. pedig a kocsiba való visszahelyezését tárgyalja és nyújt értékes tanácsokat. Az utolsó XXII. fejezet a javító-műhely higiénijával kapcsolatos legfontosabb problémákat érinti.

Khayll István.

Felolős szerkesztő és kiadó: D E 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.



Magyarországi vezérképviselő:

SCHUEER 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 autóhabut.

Nagy választék, legdivatosabb s legfinomabb kivitel.

Motorkerékpárosok! Vegyetek KARNE R-mellényt!

A legcélsezerűbb úgy a versenyeken, mint a túrákon.

STANDARD-MAG

a legmegbízhatóbb és legstrapabiróbb túragép, a leggyorsabb és legstabilabb versenygép. — Típusok minden nagyságban és árban, túra-, sport- és versenykivitelben. Német motorkerékpár-bajnokság IV. futam: **Abszolút győztes** Karl Gall, 350 km-es **Standard-MAG**-on.

Vezérképviselő: **FRIEDMANN, BUDAPEST, VI., JÓKAI-UTCA 40. SZÁM**

MÉRNÖKÖK és ORVOSOK TRIUMPH

AUTÓN JÁRJATOK!

COMPLETT CHASSIS 4.300 P

VAJK, HAJÓS-UTCA 25. TEL.: L. 971-20

FISK PNEU

a leggazdaságosabb



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

ÜZEMBEN VAN SERVICE GYORSTEHER AUTÓNK

amely mindenkor és mindenben
rendelkezésre áll

Weaver 2¹/₁ t-s emelődarival felszerelve és egyéb vontatószerzőkkel ellátva, mindenfajta személy- és teherautó bevontatására alkalmas.

Versenyek alatt a verseny útvonalán, egyébként Budapest—Siófok útszakaszon teljesít szolgálatot.

Weaver garage-felszerelés, **Ferodo**-fékbetét
National-akkumulátor, **Mafa**-zsírpumpa,
Mixtrol-olaj

VEZÉRKÉPVISELETE:

Automobil és Pneumatik Ipari és Kereskedelmi R.-T.
Budapest, VI., Jókai-tér 5.

Telefon: 202-34, 288-36. Sürgőnyeim: AUTOVAJDA

BMW

abszolút győztes!

KOLBERG-VERSENY (német TT)
SOLITUDE-VERSENY

MAGYAR GRAND PRIX

Az oldalkocsiverseny végén abszolút vezetőhelyen
MEGGYESSY ZOLTÁN
gummedefekt miatt kénytelen kiállni, így is

abszolút második
POSZTOBÁNYI ISTVÁN
B M W - g é p e n

Az 500 köbcm-es szőlőgépek között
MEGGYESY ZOLTÁN
második BMW szériagépen

Vezérképviselő:

MAGAZINER ÉS STRAUZ

Budapest, V. ker., Balaton-utca 10. szám

**AUTÓPNEU
MOTORPNEU
LÉGKAMRÁS GUMMIK**



Vezérképviselő:
VIASZ TESTVÉREK
Budapest, VI., Jókai-utca 3

Telefon: 117-42

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** szerszámnagykereskedés, 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** csónaképítő üzeme, Budapest, III., Lajos-utca 145.

CSAK ELŐFIZETŐKNEK, IGAZOLVÁNY ELLENÉBEN!

Fogorvosi munkálatok

IV., Irányi-utca 15. Félemelet 2. sz.
d. u. 3 órától 7 óráig.
15% engedmény

Autó- és motorszaküzlet

Ujhegyi Béla, Szeghalom. Minden-
nemű automobil- és motorkerékpár-
felszerelési cikk és alkatrész. 10%.

Autóbőröndök,

bördíszműárak. 10%. *Muskát László*
bőrárúkereskedő, Budapest, VIII.,
Rákóczi-út 1.

Autóakkumulátorok töltése

és javítása. Ahemo anódpótlók és
töltőkészülékek: 5%. *Müller László*
okl. vegyészmérnök, Budapest, VI.,
Liszt Ferenc-tér 6.

RALSON bőrruházat.

Bőrmellényeknél és bőrnadrágoknál:
10%. Egyéb bőrárúknál: 5%. *Scheuer*
Oszkár, Budapest, Vörösmarty-u. 13.

Kocsimosószivacsok,

szarvasbőrök, speciális polírozó ruhák,
különböző tisztítókefék, (drótkefék)
10%. *Kartschocke J. és Fia*, Buda-
pest, IV., Deák Ferenc-tér 4.

Kilométerórák, sebességmérőórák és javításuk!

Jäger kilométerjelzők magyarországi kép-
viselete: *Stern Richárd*. V., Lehel-u. 10/a.
Tel.: L. 903-73. Jäger kilométer- és sebes-
ségmérőórák 5%. Mindennemű kilométer-
órák és sebességmérők javításából 10%.

Versenydíjak.

Serlegek. Ezüst. 10%. *Toch Manó*
ékszerész, Budapest, IV., Városház-
utca 16.

Gummijavítás.

15%. *Vulkán Gummijavító R. I.*
Budapest, VI., Rózsa-utca 90. és VI.,
Mozsár-utca 12.

Rádiócikkek

A katalógusárból adott 20%-on felül
még 5%. *Barta és Társa*, Budapest,
VI., Podmaniczky-utca 39.

Motorkerékpárjavítóműhelyek :

Lőrincz Béla, Budapest, VIII., Conti-u. 28. 10%
Friedmann József, Budapest, VI., Jókai-u. 40. 10%
Tóth és Frieber, Budapest, Nagymező-u. 66. 10%

Olvassa el okvetlenül
a következő számot!

Automobilokra lombardkölcsonöket

folyósítok nagyon előnyös feltételek
mellett. Érdeklődőket felkérem, a
szerkesztőséghez forduljanak.

Veszek

két és fél literen felüli sportautót,
kétüléset, lehetőleg hátsó pótüléssel.
Ajánlatokat a gép teljes ismertetése
s ára mellett a kiadóhivatal továbbít.

MONET & GOYON motorkerékpárok

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

Vezérképviselő: *Zsolnai Lajos*, Budapest VI, Jókai-utca 17.

ELADÓ HASZNÁLT AUTOMOBILOK:

ALFA-ROMEO 6 üléses nyitott (Cs. 386) . . . 4800	CHRYSLER 70-es Sedan 1 pótüléssel (Vk. 257) 8500	FIAT 503-as nyitott 4 üléses (Cs. 369) 3200	PEUGEOT 4 üléses nyitott (M. 320) 3500
AMILCAR 4 üléses nyitott (Ha. 351) 3200	CHRYSLER 60-as Touring comb.-vel (Vk. 258) . 7500	FIAT 501-es nyitott 4 üléses (Cs. 370) 2800	PEUGEOT BB típ. csukott (Cs. 379) 2500
AMILCAR 4 üléses nyitott (Ha. 352) 4000	CHRYSLER 60-as Touring 5 üléses (Vk. 259) . 8500	FORD 5 üléses nyitott (Vk. 266) 1600	PEUGEOT 4 üléses nyitott (Cs. 380) 3200
AMILCAR Grand Sport teljesen új 2 üléses (P. 393) 7500	CHRYSLER 50-es Touring 2 pótüléssel (D. 284) 4200	FORD 5 üléses nyitott (Cs. 371) 1200	PRESTO 4 hengeres 6 üléses csukott (Ü. 318) 4500
ARMSTRONG 4 heng. nyitott (Cs. 359) 4200	CHRYSLER 60-as 5 üléses (Cs. 365) 5500	GRÄF-STIFT 6 üléses nyitott (Ha. 353) 2000	PRESTO 4 hengeres 6 üléses nyitott (Ha. 354) 1500
AUSTRO-DAIMLER 7 üléses Limousin (S. 356) 6000	CHRYSLER 60-as 5 üléses (Cs. 366) 4800	GRÄF-STIFT 6 üléses csukott, kiváló jó állapotban (P. 330) 15000	PRESTO 4 hengeres 6 üléses nyitott (W. 324) 3500
AUSTRO-DAIMLER 7 üléses csukott (Cs. 6000) 6000	CITROEN 4 üléses csukott (K. 292) 4800	GRÄF-STIFT 4 heng. nyitott (Cs. 372) 4200	STEYR Type VII. csukott 6 üléses (Cs. 382) . 7000
AUSTRO-DAIMLER 6 üléses 6 hengeres (Cs. 8000) 8000	CITROEN 4 üléses nyitott (K. 290) 3600	ITALA 6 üléses nyitott (P. 392) 5000	STEYR Type VII. csukott, kiváló állapotban, 6 üléses (Cs. 383) 9500
AUSTRO-DAIMLER 6 üléses nyitott (Sch. 388) 2400	CITROEN 4 üléses nyitott (K. 291) 4200	LAURIN-KLEMENT 4 hengeres nyitott (Cs. 373) 2800	STEYR Type II. nyitott (Cs. 384) 4000
BALLOT 5 üléses cabriolet (Vk. 267) 5600	CITROEN 4 üléses csukott (Cs. 364) 4000	MAG 4 üléses csukott (P. 355) 2700	RENAULT 6 üléses csukott (Vk. 260) 5200
BERLIET 8 HP csukott (P. 357) 2200	CITROEN 4 üléses nyitott (Ha. 394) 2000	MATHIS 3 üléses nyitott (Vk. 270) 1700	RENAULT 4 üléses nyitott (Cs. 381) 2600
BERLIET 4 üléses csukott (Cs. 362) 3400	DELAUNAY-BELLE-VILLE 4 hengeres 6 üléses nyitott (Ha. 347) 6500	MERCEDES compr. 4 üléses nyitott (Cs. 374) 6000	RENAULT 6 üléses 10 HP, fuvarozásra kitűnően alkalmas (P. 391) . . 3500
BIGNAN 6 üléses nyitott (W. 323) 3500	DELAUNAY-BELLE-VILLE 6 hengeres 6 üléses nyitott (Ha. 348) 6500	NASH 1928 típus Standard 4-5 üléses csukott, 2 ajtós Coach (P. 358) . 8000	SALMSON Grand Sport Special, 2 üléses, gyors sportkocsi (P. 389) . 3600
BRASIER 4 hengeres csukott (Cs. 360) 3800	DELAUNAY-BELLE-VILLE 4 hengeres 6 üléses nyitott, javításra szorul (Ha. 349) . . . 3600	NESELSDORFER 6 üléses nyitott (Vk. 269) 1800	SAM 1100 km-t futott 4 üléses, 4 kerékfészes kiskocsi, elsőrangú olasz gyártm. (P. 336) 5600
BUCHET 4 hengeres csukott (Cs. 361) 2400	DIATTO 6 üléses nyitott (P. 390) 4800	OLDSMOBILE 5 üléses nyitott (Ok. 266) 4200	SINGER 4 üléses nyitott (Cs. 385) 5200
BUICK 6 hengeres nyitott 6 üléses (Cs. 363) . 5500	DONNET-ZEDEL 6 üléses 11 HP (Sch. 387) . 4500	O. M. SUPERBA 6 üléses nyitott (Vk. 286) . . . 4200	TALBOT 4 heng. 4 üléses Cabriolet (Ha. 350) . 5000
CHEVROLET 5 üléses Touring (Vk. 268) . 3500	ELCAR 6 hengeres Touring 7 üléses (Ha. 344) . 1000	O. M. SUPERBA 4 hengeres 6 üléses nyitott (Cs. 378) 3600	TALBOT 4 heng. 6 üléses nyit. sport (P. 325) . 6500
CHRYSLER 50-es Touring 5 üléses (Vk. 253) . 4600	ELCAR 6 hengeres Touring 7 üléses, jótállás mellett javítva (Ha. 345) . 7200	OPEL 10 HP nyitott 6 üléses (Vk. 265) 7200	TATRA 4 üléses nyitott kombinéval, gyárilag javított (Ü. 326) . . . 5800
CHRYSLER 70-es Touring 5 üléses (Vk. 254) . 6800	ELCAR 8 hengeres Sedan 7 üléses (Ha. 346) . 8000	OPEL 10 HP Sedan 6 üléses (Vk. 262) 5200	WANDERER 2-3 üléses nyitott (A. 395) . . 2800
CHRYSLER 70-es Touring 5 üléses (Vk. 255) . 6000	FIAT 520-as nyitott 4 üléses, legújabb modell (P. 251) 7000	OPEL 10 HP nyitott comb. (Vk. 263) 4600	
CHRYSLER 50-es Sedan 5 üléses (Vk. 256) . 6000	FIAT 501-es nyitott 4 üléses (M. 319) 4500	OPEL 10 HP nyitott 5 üléses (W. 322) 2700	

Címek a Szerkesztőségben!

RADCO

950 pengőtől

Vezérképviselőt:

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



A



KÉPVISELET ÁRUSÍTJA

A



CHENARD & WALKER
KISAUTÓKAT
ÁTALAKÍTHATÓ
KÖNNYŰ
TEHERAUTÓKAT



Peugeot
Maritime

MOTORCSÓNAKOKAT
VÍZITAXIKAT
SIKLÓCSÓNAKOKAT
OUTBOARDMOTOROKAT

BUGATTI AUTÓK
magyarországi vezérképviselete
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.