

53959

Automobil Motorsport

BUDAPESTI KIR. ÜGYÉSZSÉG
1929 NOV. 25.
TAVETTE

Bányász

IV. ÉVFOLYAM
21-22.

ÁRA:
1 PENGŐ

CORDATIC



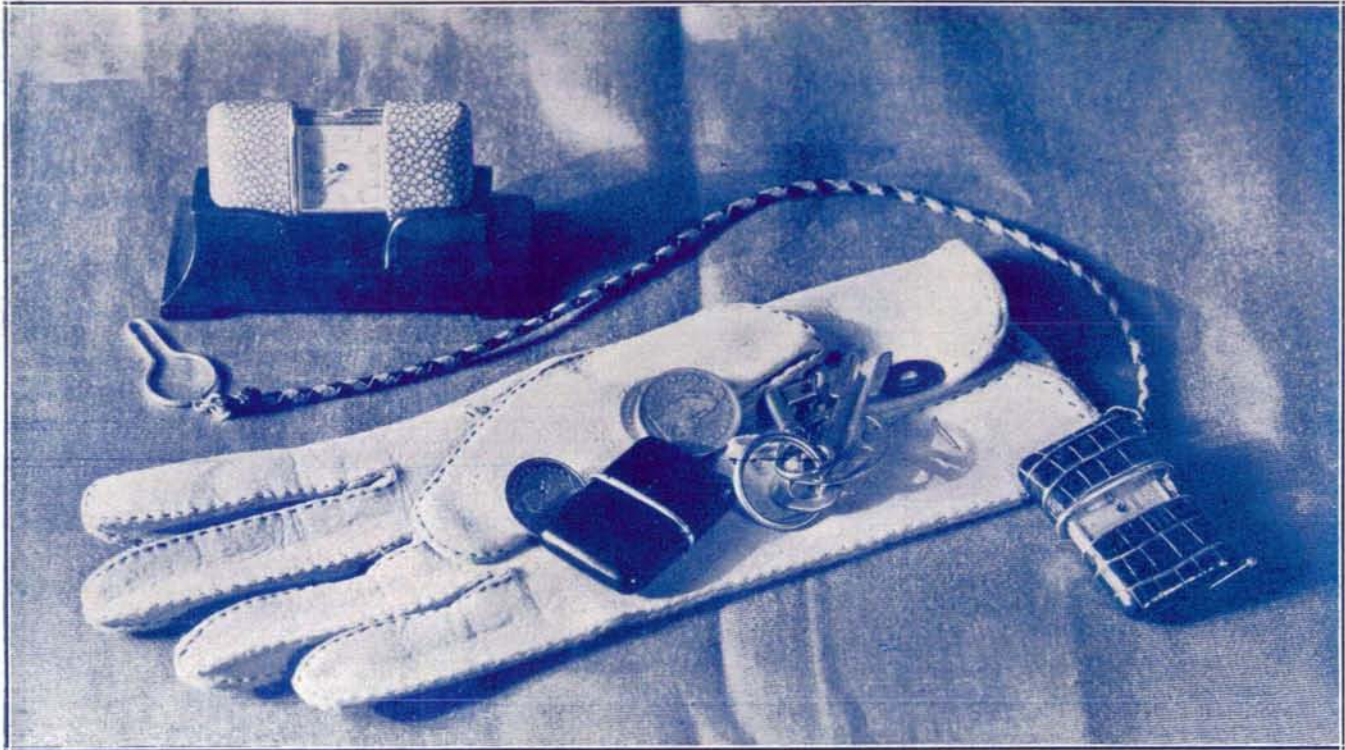
385
1

Kisebb
üzemköltség

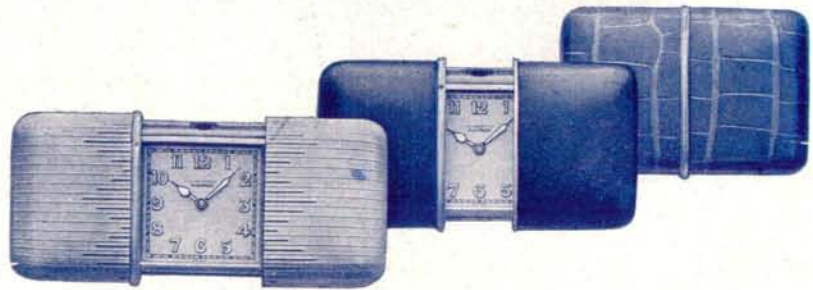
Nagyobb
üzembiztonság

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

MOVADO



Ermeto
az összecsuksukható
törhetetlen óra



MOVADO



115
ELSŐ DÍJ

A világhírű svájci MOVADO precíziós óragyár feltűnést keltő újdonsága. Az ERMETO kettős védőtokja portól, nedvességtől egyaránt megvédi az óraművet. Az óra leesés esetén sem sérül meg és megtartja eredeti megbízható precizitását. Két modellben készül.

STANDARD, egyszerű kézi felhúzással;

NON STOP, automatikus felhúzással, melynél az óra a ki- és becsukással húzódik fel. A rugó túllúzása és a felhúzás elfelejtése lehetetlen.

A páratlan kedves kiállítás végtelen gazdag sorozata, hölgyeknek és uraknak egyaránt,

a legmegbízhatóbb,

a legkevésbé kényes,

a legelegánsabb és

a legnagyobb örömet szerző eredeti ajándéktárgyat nyújtja.

HERPY ARNOLD

ÓRAMŰVES

BUDAPEST IV., PETŐFI SÁNDOR-U. 17



BENZIN

PURFINA

OLAJ



A MEGBIZHATÓ ÜZEMANYAG DIADALUTJA!

AFRIKÁN ÁTA FOKFÖLDIG

25.000 KM. AUTOÚT F.N. GÉPEN

KIZÁRÓLAG

PURFINA

OLA JJAL ÉS BENZINNEL

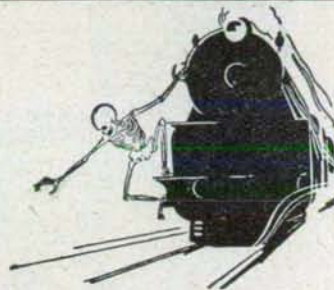


MAGYAR-BELGA ÁSVÁNYOLAJ R.T.

BUDAPEST, V. NÁDOR-UCCA 2.



Élete biztos legyen?
DUNLOP
páncélcordot vegyen!



Vezérképviselőt

SCHWEITZER JÓZSEF ÉS FIA

Vezérképviselőt

Telefon: Automata 292-36

Szabadság-tér 18. (Tőzsdepalota)

Telefon: Automata 296-46

Kecskemét város oldalkocsis bajnoksága.

Bajnok: **BAUER JÓZSEF****A·R·I·E·L**

Vezérképviselőt: **BAUER JÓZSEF**
 BUDAPEST VII., ELEMER-UTCA 41. TEL.: 396-40

Motorosok! Figyelem!*Díjtalan téli garázsírozást*

nyújtok annak, aki

téli generáljavítását

nálam végezteti.

Gondos műhelymunka. — Száraz garázs. —
 Központi fekvés.

A világhírű Phelon & Moore Ltd.-féle
 PANTHER és PANTHETTE angol
 motorkerékpárok vezérképviselője

Burghardt István

motorkerékpár- és kisautójavító műhelye
 VI., Kazár-utca 10.

GRÄF & STIFT

automobilok vezérképviselője:

KINIZSI-GARAGE RT.

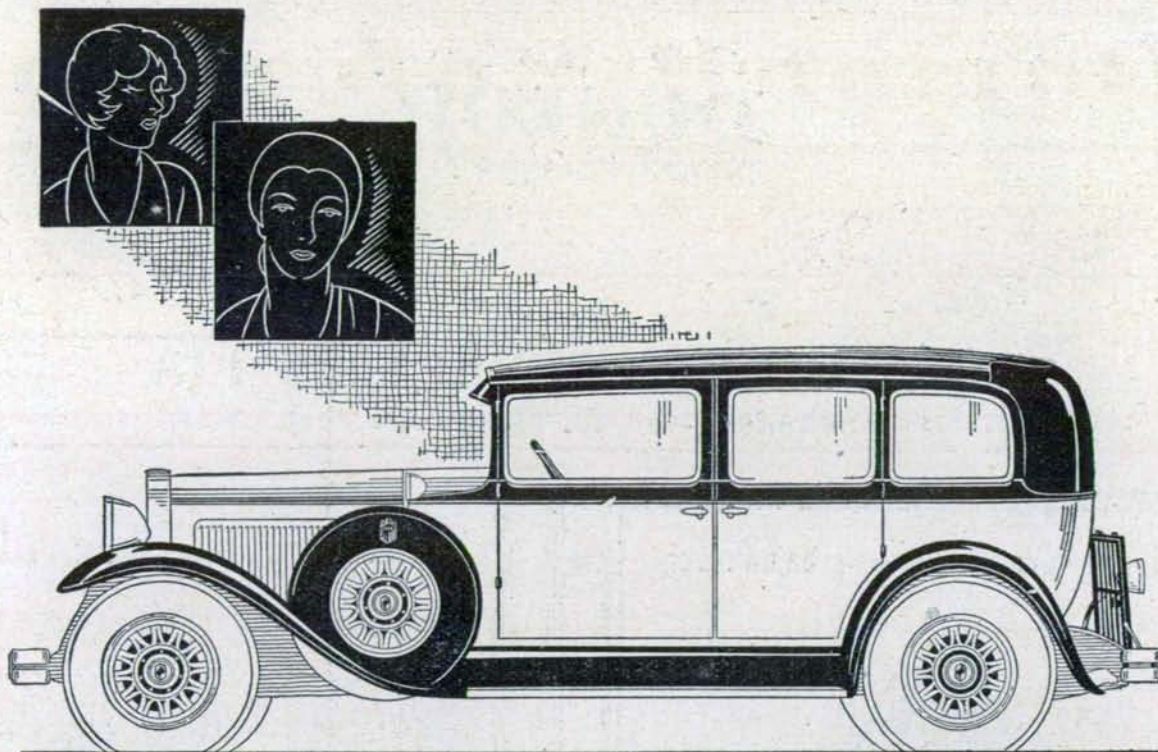
Budapest, IX., Kinizsi-utca 4

TELEFON: AUTOMATA 867-75, 866-80

Személyautomobilok

2, 2¹/₂, 3, 4, 5, 6 tonnás gyors-
 teherautomobilok

Kedvező fizetési feltételek**Speciális javítóműhely****Nagy alkatrészsztár**



A MAI KOR LEGSZEBB SEDANJA

A Nash „400” hosszú, könnyedén ívelő, kecses vonalainak semmi fölösleges díszítésre nincsen szükségük: csak rontana egyéni szépségén. A karosszériája bármilyen más kocsival való összehasonlításból győztesen kerül ki. Tökéletes berendezéséből pedig semmi sem hiányzik, utólagos pótló bevásárlásokra tehát nincsen szükség.

A Nash-konstrukciónak sok különleges és megfizethetetlen jótulajdonsága van: a duplagyújtásos motor, amely nagyobb, egyenletesebb és gazdaságosabb munkát végez, a hidraulikus rugóberendezés, amely a rossz utak leggorombább lökéseit is puha ringássá simítja, a központi alvázolajozó, amely egyetlen gombnyomásra 29 fontos pontot ken meg olajjal. Az újrendszerű kormány szerkezet, amely végtelenül egyszerűvé és könnyűvé teszi a kocsit vezetését és még sok más olyan előnyös tulajdonság, amelyek csak jóval drágább kocsikon találhatók meg.

Íme a mintaautó olyan családok számára, akik értékelni tudják az igazi fényűzést, de kerülik a túlzottan nagy kiadásokat.



NASH '400'

a legelső a legértékesebb autók között.

Vezérképviselőt:

URBÁN ALFRÉD ÉS DR. BARNA FRIGYES

BUDAPEST, IV., APPONYI-TÉR 1. SZ. TELEFON: AUTOMATA 840—10

Automobil-Motorsport

FÜGGETLEN KÉPES MOTORSZAKLAP

Megjelenik minden hó 10-én és 25-én

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

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

Postatakarékpénztári csekk számla: 84240.

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 előfizetéseknél a postaköltség is bennfoglaltatik.

Uj program!

Olvasóink és előfizetőink figyelmébe!

Nehéz időköt élünk és ezen nehéz időkhöz alkalmazkodnunk kell. Reális alapokra kell mindent fektetni. Ma az automobil- és motorkerékpársport luxus. Ma Magyarország területén összesen 29.000 gépjármű van, beleértve a személykocsikat, a teherautókat, az autótaxikat, a motorkerékpárokat és a gazdasági motorikus járműveket. Ebből a 29.000 gépjárműtulajdonosból legfeljebb 4—500 ember új motorsportot intenzíven, míg a többi 28.500 nem. A többi 28.500 ember küzd a létért, a mindennapi kenyérért és ha egyáltalában érdekli valami, úgy az utak állapota, az új közlekedési szabályok, az útépités, a technikai újdonságok és az automobil-, illetve motorkerékpárturisztika. Ha szabad ideje van és anyagi helyzete megengedi, kikívánczozik a szabadba, vagy el messze az idegenbe, ki a köznapi kicsinyes életből, ki a hegyek közé, vagy a tengerhez, ahol élet az élet. Ilyenkor úttervek, jó tanácsokra van szüksége. Joggal kívánja meg lapjától, hogy kész tervekkel, kidolgozott úti programmal lépjen eléje, amelyekből azután ő választhat.

Nagy átalakulás előtt állunk tehát. Lapunk címe 1930 január 1-től megváltozik. A főcím lesz „AUTOMOBIL”, az alcímek „Turizmus, Technika, Útépités, Közlekedés”. Ez az új programmunk. Típusleírások, technikai újdonságok, technikai fogások és tanácsok, útleírások, részletesen kidolgozott túratervek, az ország útjainak mindenkori állapota, pontos útjelentések térképskiccekkal, a közlekedési rendeletek közlése és magyarázata, útkritikák, az utazással szorosan összefüggő tennivalók és tudnivalók, az egyes európai országokban dívó szokások, az ottani árak stb. Természetesen minden számunkban adunk egy bizonyos sportrészt is, ami azonban két-három oldalra terjedő versenyleírások helyett egy összevont, tömör tükre lesz az elmúlt két hét sporteseményeinek.

Célunk tehát az, hogy lapunk a lehető leghasznosabb olvasmánya legyen Magyarország automobilsta és motorkerékpáros közönségének. A fenti program mellett törekedni fogunk arra, hogy előfizetőinknek a lehető legnagyobb kedvezményeket tudjuk biztosítani a vásárlás terén, valamint az utazás alatt.

Lapunk előfizetési ára 1930-ra 20 pengő, mely két egyenlő részletben is fizethető. Természetesen a kedvezményekre jogosult igazolványt csak azok kapják meg, akik az egész évi előfizetési díjat befizették. A kedvezményekről, amelyet lapunk nyújtani fog, karácsonyi számunkban fogunk kimerítően foglalkozni.

Lapunk ebben az évben már csupán egyszer, Karácsonykor jelenik meg, gazdag és bő tartalommal, mintegy programot adva a jövő esztendőre.

Ezúton is kérjük olvasóinkat és eddigi előfizetőinket, támogassák lapunkat a jövő esztendőben éppen olyan intenzíven, mint eddig és mi részünkről igyekezni fogunk olyan lapot nyújtani, ami a mai viszonyoknak a legjobban megfelel. Záradékol még megjegyezzük, hogy a sportpolitika lapunk hasábjairól számúzve lesz. Ez hálátlan feladat, különösen ma, amikor emberek elveiket egyik napról a másikra változtatják, úgy, mint más ember a fehéreneműjét. Élünk békében és dolgozzunk komolyan egy szebb jövő reményében.

DEVÁN ISTVÁN,

az „Automobil” felelős szerkesztője és kiadója.

Prágai autószalon 1929

„... Öde, zusammengewürfelt, ... der Organisator muss noch sehr viel lernen...” Ez volt a B. Z. am Mittag kritikája a prágai autószalonról. Annak, aki a megnyitáskor jelen volt, nem is lehetett más a véleménye. Közül sem valami befejezett látvány, hanem mintha a kezdet elején állna, sok üres stand, rengeteg helyen hiányzanak a cégtáblák, munkások serege öltözteti szövetbe a csarnoknak a beton világában már avult vasszerkezetét. A kiállítás igazi képe csak az utolsó napokban alakult ki, amikor a párisi szalonból késve, de megérkezett a kiállítási anyag érdekesebb része és ennek megfelelően, meghosszabbították a kiállítás tartamát. Külsőleg szinte hajszálnyira egyezik a kép a pestivel. Szintén parkban épült, hasonló külsejű vasszerkezeti iparcsarnok, persze a ma már semmilyen eseménynél sem hiányozható hangszóróval, gramofonzenével és — sorsolással.

Az idei XXI. prágai szalon, azon oknál fogva, hogy a német kereskedelmi érdekeltségek a berlini kiállítást lemondták, jelentőségben épúgy, mint a kiállított anyag mennyiségének szempontjából felette áll minden eddiginek. Nem annyira a technikai újdonságok, mint inkább a karosszéria, a kényelem és a kocsik tömegének kiállítása volt ez idén; egyik-másik belföldi gyár ötven különböző járművet mutatott be. A nyolchengeres természetesen tovább folytatta térhódítását; automata kuplung, elektro-

mos sebességváltó és az elsőkerékmeghajtás „tömeges” bemutatkozása volt az újdonság.

A legnagyobb teret természetesen a belföldi ipar foglalta le. Ez aránylag rövid idő alatt az ötödik helyre juttatta Csehországot Európa autógyártó országai között, Belgium és Ausztria előtt. Természetes, hogy ez csak súlyos nehézségek leküzdése után sikerült. Az ipar ezen felvirágzását főképp nagyarányú fúziók (Skoda—Laurin) és főképpen az eladásban a külföld ellen irányzott közös fronttal (Skoda—Praga—„Z”) tudták elérni. Racionalizálás és típuscsökkentés csak másodsorban. Ezt a rengeteg típust — Praga 4 személy, Skoda a licensz Hispanoval hat személykocsitípust gyárt! — bár látszólag a vevőközönség kényelmét szolgálják, a gyárak sínlyik meg végeredményben. Ebben az irányban vezetett tárgyalások a Skoda, illetve Tatra hajthatatlansága miatt nem vezettek eredményre. Szó volt ugyanis a gyártandó kocsitípusok gyárakszerinti felosztásáról, esetleg egy közös „népkocsi” gyártásáról. Mindezek miatt a kocsik árai a külföldiekhez képest elég magasak; a Praga 29000—125000 Ké árban adja modelljeit és ezzel szemben a külföldi, vámmal sújtott kocsik ugyanannyiba kerülnek; a kis Minerva 115000 Ké! A behozatalt nemcsak a magas vám, mely az érték 45%-át teszi, de még a kontingentálás is szorítja, bár ezt eddig csak Amerika érezte meg. Németország, Franciaország és Amerika számára a kontingenst évi 1200 kocsiban állapították meg, de Amerika kivételével a többi országok közel sem járnak a betöltéshez. A legutóbbi statisztika szerint a cseh autógyártás, az augusztusi zárlatot véve alapul, a 18.000-et fogja elérni ez évben (1926:7000; 1927:10.000; 1928:14.000), a növekedés idén 30%. Ezzel szemben a behozatalt az augusztus végéig behozott 2724 kocsival (tavaly 2670) alig fog a 4000 fölé emelkedni. Első helyen áll a importban Amerika, augusztus végéig 1107 darabbal; a tavalyi 1476 darabbal szemben beállott csökkenés a német, osztrák és angol kocsik javára tolódott el (utóbbinál 109, a tavalyi 7-höz!). A behozatalt némileg enyhíti a kivitel, mely az augusztusvégi 951 darabbal 1500 kocsit eredményez ez év végén, 20%-kal többet mint tavaly. Ezen számadatokból, hozzávéve a motorkerékpár, pneumatik, üzemanyag, garázsból forgalmazó összeget, kitűnik, hogy a motor, ezen fejlődését megtartva, rövid időn belül a legnagyobb gazdasági tényezővé válik itt és forgalmazott összegével még az államvasutat, a legnagyobb vállalkozást is túl fogja szárnyalni.

A kiállítás részleteire áttérve, nagyjából csak azokat a gépeket óhajtom némileg ismertetni, melyek olvasóink előtt ismeretlenek lévén, érdeklődésre számíthatnak. A csarnok főbejáratán belépve, a belföldi ipar két elitemárkájára, a Tatra és a nálunk ismeretlen Walter tűnik szembe. Walter hosszas kísérletezés után két modellben, egy négy- és egy hathengeresben állapodott meg. A gyár óriási tapasztalatait motorépítés terén, melyet repülőmotorok gyártásával szerzett (a gyár ezekből százas szériákat exportál Amerikába), autóin hasznosítja. Ezek a kocsik nagyon megbízható és szép vonalvezetésű gépek, a Skoda—Hispano után a legdrágább cseh kocsik.

A Tatra ismert modelljeit mutatja be, köztük a négyhengeres háromtengelyű alvázat, mely speciálkocsinak (tűzoltó, katonai) és autóbussznak karosszálható. Újdonság-számba megy egy háromkerékű kocsi, mely szintén a Tatránál szokásos keretnélküli elven épült. Motorja, mely a tipikus Tatra-motorfedő dacára hátul van elhelyezve, 0.528 l. turbolégűtéses négyütemű egyhengeres $\frac{2}{3}$ LE. A karterházból nyúlik előre és hátra egy-egy Mannesmannső: az első hordja a fentebbi négyhengeresről ismerős kereszt-rúgós elsőtengelyt, a hátsó pedig villaszerűen kiképezve tartja a harmadik, meghajtó kereket, az erőátviteli szerkezetet tokozva magába zárva. A gép nagyon olcsó, de csak szállítógépnek alkalmas, eredetileg ez is volt a rendeltetése. Tatránál az alvázkeret csakis sínautókkal kapcsolatban ismeretes, különben még háromtengelyű nehéz teherkocsijai is a csöváz elve szerint épülnek. E teherkocsiknál érdekes, hogy a kardánfék a differenciál után, illetve mögötte van elhelyezve, azzal egybeépítve.

A Praga négy személykocsi típusából nem kevesebb mint 30 darabot zsúfolt össze standján, úgyhogy hűtőn, sárhányón kívül más nem is látható. A „Piccolo”, a legolcsóbb cseh négyhengeres, most már differenciállal és erősített 0.990 l. motorral nagyon tetszetős, a nagyobb típus-hoz hasonló luxuskivitelű karosszériával. Ára csak 29.000 Ké, ami kb. 4800 pengőnek felel meg. A többi típusról nincs sok mondani való.

Skoda szintén 30 kocsival van standján, míg a csarnokon kívül 20 teherkocsival és még traktorokkal van képviselve. Három új modellt mutat be, melyek közül legjelentősebb a második cseh nyolchengeres, a 60 LE. Skoda 860. Egy alvázat mutatnak be, mely szép kidolgozásával kitűnik a többi közül. Ezenkívül új a Skoda 645, 2.5 literes hathengeres és a Skoda 430, 1.6 literes négyhengeres. Ezek vannak hivatva leváltani a régebbi típusokat, melyek még erősen Laurin-izűek. A Hispano Suizát természetesen tovább is gyártják, ez dísz a cseh iparnak. Teherkocsijai közül feltűnő az új 7.3 l. autóbusszalváz, mely alacsony építésével vonja magára a figyelmet; legmélyebb pontja alig van 10 cm-nél magasabban, így középeurópai bukkanós országutakra alig alkalmas, csupán városban, ismeretlen Pesten a Skoda-Sentinel, ez egy gőzteherkocsi, mely gyors indíthatósága folytán predesztinált pl. a szemétfuvarozásra és mint ilyen nagy számban alkalmazásban van Prágában.

Jelentőséggel bír még a brünni fegyvergyár (Zbrojovka) „Z”-kocsija. Ez kéthengeres kétütemű blokkmotor, 1000 cm³ és 2200 fordulat mellett 18 LE-t ad. Egyetlen típusából 17 darabot állított a gyár standjára. A többi belföldi gép egyáltalán nem bír jelentőséggel, így azok ismertetésétől eltekintek.

A külföldi gépekre áttérve, először a Duesenbergét kell megemlíteni. Óriási túrachassist állít ki soros nyolchengeres motorral, két felülfekvő bütyöntengellyel; 7 literen felüli és 195 km. órasebességet garantálnak. Kivitele szinte mozdonszerű, oly erős rajta minden. Egyike a legdrágább gépeknek, ára kb. 150.000 pengő! Vele egy standon áll a Duesenberg—Miller—Auburn közös kon-

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

strukciója, a frontdrive „Cord”. Motorja ugyanaz, mint a nagy Auburné, 8 hengeres Lycoming, de természetesen 180°-kal megfordítva. Az egész meghajtó szerv elől a ki-fejé hajlított elsőtengety mögött van. A chassishól kinyuló kétoldalt egymás felett elhelyezett két-két negyedelliptikus rúgó a kardántengelyek differenciál melletti csuklóit fogják, ezeken belül pedig a differenciál két oldalán két kardánfék, mint elsőkerékfék van. A kocsi vonalvezetése a hegyes hűtő folytán, mely amerikai kocsinál szokatlan, kicsit furcsa, de hosszúságával szépen hat.

A másik két elsőkerék-hajtású személykocsi a mult számból ismeretes *Tracta* és az *Astra* (Herstal), mely Scap-motort épít alvázába, melynek elsőrúgózása tokozott spirálrúgó. Tökéletesen új a *Rumpler*-féle elsőkerék-meghajtás, melyet itt mutatott be először egy nehéz teherkocsi alvázon. Az alváz maga is csodás, egész alacsony, szegecselt acéllemezekből áll. Motorja 100 LE Maybach, hozzáépített sebességváltóval, erre pedig közvetlenül a differenciál követezik, így nála a meghajtás nem motor előtt, hanem motor mögött van. A differenciálban két vagónra-méretezett rúgó van felerősítve keresztben, melyek lehajló végükön tartják a két lengő elsőkeréket. A lehető legegyszerűbb megoldás. Hátral szintén lengőkerékek, tengely egyáltalán nincs. Azáltal, hogy az alváz teljesen tiszta, nincs semmi mozgó erőátviteli szerv benne, különösen autóbuszok számára teszi alkalmassá, a lehető legmélyebb súlyelosztású és kényelmes, alacsony karosszéria építhető rá. Hatalmas Knorr-légfékkel van felszerelve (ez már mind több és több kocsin található, Fross-Büssing, Skoda), az egész inkább légtömölön futó vagón, mint autóbusz benyomását kelti. A legnagyobb előnye ellenben a következő: az egész gépegység: motor, a differenciál a két elsőkerékkel néhány csavar oldása után, egy elől lecsapható harmadik kis kereken kitolható az alvázból javítás esetére és más hasonló egységgel helyettesíthető, így nem kell a kocsi először is hosszabb időre kivonni a forgalomból, másrészt, ami talán még fontosabb, nem foglal el a javító-műhelyben olyan óriási helyet. A gyár különben bármely más motorral, még elektromotorral (felsővezetékes, sín nélküli elektróbusz!) is szállítja ezen standard chassishát.

A N. A. G.—*Protos* itt is mutatja automatikus kupplungját. Ez egy normálisan épített kupplung, melynek bel-sejében hat „Flichgewicht” van beszerelve, melyek a rotáció folytán a kerület felé repülnek. Bizonyos fordulatszám, 3—400 elérése után a kimozdulás oly nagy, hogy hat megfelelő emelöt működtetnek, melyek lágyan nyomják be a növekedő fordulatszámú a kupplungot. Ha a kupplungpedált lenyomjuk és rögtön visszaeressztjük, úgy itt nem kupplungoz újra, hanem a csatolás bontva marad és a kocsi tehetetlenségénél fogva gurul tovább. Csak újabb gázadásnál működik újra a kupplung, ha a motor elérte a 400-as fordulatszámot. Gázelvétellel lehet egyszerűen minden kupplungozás nélkül kapcsolni és fékezni, ami csupán egy láb munkáját követeli, azonkívül egyszerűbb kezelést és szabadonfutás által üzemanyag megtakarítást jelent. Nem kevésbé érdekes a N. A. G.-teherautók elektromos sebességváltása. Ez tulajdonképpen nem más, mint a régi bolygókerékes Ford-sebességváltó elektromos kapcsolással. A külső rögzítőfékeket itt mágnesek helyettesítik, mégpedig oly módon, hogy van három rögzített vasgyűrű, az ezekben épített mágnesekercsbe a világitótelep áramát bocsátják, miáltal elektromágnesekké válva, a bolygókerékre rögzített koncentrikus magvakat magukhoz rántják; aszerint, hogy a szerelékfalán levő gombbal mely sebességet kapcsoljuk, a mágnesek a nekik megfelelő magvakat rögzítik és az ismert módon kapcsol-

Motorosok! Használjatok

FERBA

KÉZMOSÓSZERT

Főlerakat: PÁPAI ÉS SZAJKÓ, VI. Lázár-utca 20. sz. Az Opera mögött.

nak. Nem szükséges tehát semmi testi munka, ami különösen autóbuszvezetők szolgálatát könnyíti és egyben biztonságabb teszi a forgalmat. A Berliner Verkehrs A.-G.-nál egy év óta 50 darab ilyen automatikus kapcsoló van működésben és állítólag egész üzemüket erre állítják be.

Mercedes-Benz a gyönyörűen karosszált Nürburgok és kisebb kocsik mellett egy nikkelezett 200 L. E. S. S. alvázat mutat, melynek állandóan rengeteg a csodálója. Nyolchengerest mutat még *Adler*, *Stoewer* és *Röhr*. Ez utóbbi teljesen lengőtengetyes megoldású kocsi. Elöl nincs is tengelye, hanem két egymás felett levő párhuzamos kereszt-rúgó tartja a kerekeket.

Renault előllevő dülthűtős modelljeit mutatja; különösen szép a hosszú Reinastejla. Két *Rolls-Royce*-t állított ki a képviselője. Ára 3600 font ab London, ami szintén kb. 150.000 pengőnek felel meg. Az új 100 L. E. „Phantom” kidolgozása minden eddigit felülmúl. Azt az aprólékos munkát a motorfedő alatt nem látni másutt sehol, minden kis emelő, himba külön rúgózza, látszik rajta, hogy — az árának megfelelően — minden sasszeggel külön foglalkoztak. Érdekes, hogy *Rolls* idén elhagyta az általa hosszú éveken át favorizált cantilever-rúgókat és helyette hosszú, két végén függesztett rúgókat épít hátra, éppen úgy mint a *Minerva*, melynek nyolchengeresén szintén hiába keressük a szokásos cantilevert. Ez a nyolchengeres *Minerva* volt különben a szalon legszebb alváza, mellette legfeljebb a *Mercedes-Benz* SS és az új *Bugatti* juthat szóhoz. Síma vonalak és lakkozás jellemzi az új *Minervát*. Differenciálja nem leng szabadon, hanem himbákkal fel van akasztva kétoldalt az alváza. Motorja 140 L. E., 150 km garantált sebességgel.

Bugatti, ismert régi modelljei mellett az új 5.3 literest is kiállította, a *Duesenberg* pendantjaként a terem másik sarkában. Hengerenként két szívószelep, két gyertya van ezen a versenykocsi vérrel készült túrakocsin, mely kompresszor nélkül épül. Legérdekesebb rajta a differenciállal összeépített sebességváltó. A sebességváltó karja normális helyzetben van, az egyes sebességek két tolórúd közbeiktatásával kerülnek működésbe.

Stutz új modelljeit automatikus kardánfékkel szereli fel, mely lejtőn való megállásnál megakadályozza a kocsi lecsúszását. *Marmor* hozza a legolcsóbb nyolchengerest, a *Roosevelt*-et, 70 LE, 87.000 Ké, míg a *Skoda* 430 (4 hengeres, 30 LE.) 75.000 Ké-be kerül!

Steyr nem hozta ide a nyolchengeres „Type Austria-t”, Párisból az Olympiára vitte azt és így csak régi, ismert modelljeivel van képviselve.

Az alkatrésziparban legizlésebbek voltak a *Fischer A.-G.* golyóscsapágygyár és a *Scintilla* standjai, ezek igazán nyugati nivón álltak, a többi inkább vásárszerű benyomást keltett.

Ezzel azt hiszem a prágai szalonnal kapcsolatban, a rendelkezésre álló kereten belül közöltem mindazt, amit említésre méltónak és érdekesnek találtam a magyar olvasóközönség számára.

„Mederin.”

Egy hónapig az Alpok és Pyreneusok között

7120 kilométer — 44 hágó — 1048 liter benzin

Impresszióim az utakról, a forgalomról, az életről és miegymásról

Október elején ültem fel kocsimra és november első napjaiban érkeztem meg Budapestre. Melegben és forró napsütésben indultam el és ködös őszi napon érkeztem vissza. Mindenekelőtt ki kell jelentenem, hogy az őszi túrázás a legkellemesebb és a lehető legideálisabb. Ha a jövőben tehetem, csak ősszel fogok túrázni. Az előnyök kézzelfoghatók. Az országutak üresek, a forgalom a nyárinak kifejezhetetlen százaléka. Nem bánt a kánikula és nincs por. A hotelekben, vendéglőkben nem kell várni, néhol egész egyedül vagyunk, a kiszolgálás kitűnő, az az eshetőség, hogy nincs szoba, kizárt dolog, a garázsokban a forgalom a minimális, a hágókon a közlekedés kényelmes és 100 százalékkal biztosabb, mint a nagy nyári szezonban. A vámonál pár perc alatt készen vagyunk, a kutaknál is azonnal sorrakerülünk, egyszerűen az előnyök megszámlálhatatlannak. Emellett, ha jó időszakot fogunk ki, úgy tájképileg néha elsőrangú élvezetekben lesz részünk. Jómagam például a Dolomitokba egy gyenge havazás után érkeztem, amikor a hegyek és az erdők néhány napig porcukorszzerű hóréteggel voltak behintve. Tiszta utak, jobbra-balra hó, vakító napsugár és pompás kilátás. Hogy ez mit jelentett, azt hiszem, nem kell külön megmagyarázni. Az őszi túrázásnak az egyedüli hátránya talán a rövidebb napokban keresendő. Este 8 helyett már 5 óra után kezdődik a sötétség. A start pedig reggel 5 óra helyett bizony 7 óra előtt nem igen lehetséges. Egyszerűen az ember elveszít a nappól tiszta 5 órát. Részemről így sem startoltam sohasem 8 óra előtt és sohasem mentem többet, mint félórát fényszórával. Napi 8 óra tehát teljesen elegendőnek bizonyult. Ilyenkor síkon minden megerőltetés nélkül tudtam 280—320 kilométert futni, míg a hegyekben néha 4—5 hágót is abszolválva naponta, kb. 120—140 kilométer jutott 24 órára. Természetesen volt olyan nap is, hogy csak egy hágót tudtam megnézni, viszont voltak olyanok is, amikor naponta síkon 400 kilométeren felüli útvonalat futottunk be. Ennyit általában. Most térjünk át a részletekre. Igyekezni fogok ismét főleg olyan részleteket elmondani, amit olvasóink és barátaink leszűrt tapasztalataim alapján a jövőre nézve felhasználhatnak.

*

A 7100 kilométeres útba eredeti terv szerint 53 hágó megmászása volt bekapcsolva. Sajnos, a hirtelen rosszára vált időjárási viszonyok folytán csak 44 lett belőle. Így is részemről munka szempontjából nagyon meg voltam elégedve, mert amikor Budapestről október 6-án elmentem, mindenki azt mondta, hogy most örültség elmenni és mindenütt hó lesz. A mászás már Ausztriában kezdődött, ahol Gráz előtt a kis Ries (575 m), majd Gráz után a Stubalpe (1551 m) kellemetlen meredekjén kellett felküzködnöm hegyi áttétel nélkül. Negyedik napon már benn jártam a Dolomitokban. Megjártam a Pordoit (2250 m) és a Sellát (2218 m) mindkét oldaláról és a Falzaregót (2217 m), a Costalungát (1753 m), régi nevén Karerpass,

a Passo di Gardénát (2125 m), régi nevén Grödnerjoch, a Campolungót (1867 m), a San Laganopast (1100 m) és a Rollet (1956 m). Jártam ezenkívül az Ampezzon, a Misurina-tónál (1775 m) és a Tre Crocipasson (1808 m). Egyszerűen mondhatni, az egész Dolomitokat bejártam. Utána a sokat emlegetett Mendola (1366 m), régi nevén Mendelpass, majd a Tonale (1884 m), az új hadiútból lett gyönyörű hágó, a Gavia (2650 m) és végül a kis Apricapass (1180 m) került sorra. Az eddigieken kivétel nélkül a leggyönyörűbb napsugaras idő kedvezett. Az ezután jövő olasz-francia, francia és spanyol-francia hágókon változó szerencsével tudtam operálni. Napsugár, borús idő, átláthatlan köd, eső, sőt hó is akadt egypárszor. Mindazonáltal, kivéve a Col de Tourmalet-et, a Pyreneusok összes hágóit meg tudtam nézni. A Tourmalet kiindulópontján már ott volt a „Fermée” tábla és — mint az emberek mondták — a hómagasság meghaladta a 30 centimétert. Tekintettel tehát a létező 17—18%-os emelkedésekre, jobbnak láttam lent maradni. Így tehát megnéztem a két legnevezetesebb francia-spanyol átjárót, a Col de Somport-ot (1640 m) és a Col de Puymorens-t (1915 m), majd a Pourtalet (1758 m), a Col de Port (1249 m), a Col des Portet d'Aspet (1074 m), a Col de Peyresourde (1583 m), a Col d'Aspin (1489 m), a Col des Ares (796 m), a Col de Selour (1465 m), a Col d'Aubisque (1704 m), a Col de Perche (1579 m) és a Col de Casteillou (1714 m), még Franciaországban fekvő, a Route des Pyrenénées-be tartozó hágókat. Hátra volna még az általam bejárt 15 Haute-Savoie, illetve olasz-francia átjáró. Itt részben igen nagy szerencsém volt, mert a legfontosabbakat, mint a Mont Cenis (1924 m), a Col de Galibier (2553 m), a Col de Lautaret (2064 m), valamint a Nizzából kiinduló Col de Nice (379 m), a Col de Brous (887 m), a Col de Braus (997 m) és a Col di Tenda (1316 m) és a szintén nagy jelentőségű Col de Vars-t (2109 m) jó időben leptem meg. A hátralévő 7 francia hágón bizony több esőt kaptam, mint szép időt. Ezek voltak a kis Col de la Croix-Haute (1175 m), a Col de la Viste (1600 m), a Col des Champs (2064 m), a legnagyobb francia hágó, a Col de Parpaillon (2642 m), a Col de Labouret (1228 m), a Col de Maure (1346 m) és végül a Col de Moriez (1002 m). Mint tehát látható a fentiekből, könyvemhez a még hiányzó anyag 90 százalékat meg tudtam szerezni. Azt hiszem, keveset mondok, ha átlag 10—15 hajtűkanyart számítok egy hágóra, mert bizony volt olyan is, ahol föl-le hatvanat számoltam. Nézetem szerint 5—600 darabot így is csináltunk. Ajánlom a fenti utat utánzásra.

*

33.459 méter fel és ugyanennyi le. Motor és fékek szempontjából óriási. Ebbe a számba azonban nincsenek beleszámítva az útközbeni emelkedések és esések, amelyek néhol, mint tudjuk, nagyon tekintélyes százalékokat, illetve métereket tesznek ki. Egy és félliteres 4 hengeres Bugatti-

SKODA, LAURIN & KLEMENT

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

14/50 l. e. szelepnélküli

hathengeres

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

::

SKODA—HISPANO-SUIZA

25/100 l. e. szelepes, hathengeres.

SZEMÉLYKOCSIK SKODA AUTO
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

Telefon: Aut. 208—14



Mobiloil

BEJEGYZETT VÉDJEGY

“D”



Supersportgépekhez való speciális olaj!

A motorkerékpársportot űzők ezrei kérik az újfajta Mobiloil “D”-t, mert általa a legnagyobb sebességet, az olaj maradéknélküli elégsét és gépük könnyű indítását érik el.

VACUUM OIL COMPANY R. T. BUDAPEST

* Állandóan Sphinx benzint töltsen!

túrakocsimmal az indulásom előtt 75.000 kilométert futottam, ami a túráim után nyolcvankétezerre emelkedett. És ha valaki ma azt mondaná, jöjtek velem Sziáciába, vagy vigyem el Londonba, legfeljebb leereszteném az olajat és újra útrakészen állanék. Elmenetelem előtt természetesen mindent átnéztem. Urner és Berkovitsnál átnéztem az elektromosberendezést, az elosztót, a dinamót, a világítást, az akkumulátort és az összes vezetékeket. Mondhatom, nem is volt bajom velük semmi sem. A fékeket, mint mindig, különös gondnal hozattam rendbe. Ezúttal is Nébel és Szirmaiék újították fel a fékberendezést. Nyugodt lelkiismerettel mondhatom, hogy még az utolsó napon is, dacára a sok esőnek és felcsapódó víznek, sárnak, a fékek kifogástalanul működtek. Olajként, mint mindig, ezúttal is Castrol XL-et használtam. Ezúttal örvendetesen állapítottam meg, hogy az előrelátás fölöslegessé vált, mert Ausztriától kezdve, beleértve Itáliát és Franciaországot is, mindenütt egészen tökéletes Castrol-Servicet találtam. Ezt azért említtem meg, mert a múlt évben még Franciaországban és Olaszországban sehol sem láttam a zöld kannákat, úgyhogy eddigi túráimon kénytelen voltam 5—6 gallont magammal hordozni. Sajnos, a Castrol-kannákat illetőleg keserves tapasztalataim származtak mostani utamból kifolyólag. Két és fél kannám kifolyt, amit annak tulajdonítok, hogy a kannákat ezúttal vékonyabb anyagból készítették. Nyári alpesi utamon is panaszkodtam már ezirányban a képviselőknél, amikor hasonló bajom volt. A múlt évben és azelőtt ez ismeretlen eset volt előttem, holott a kannák akkor is a mostani helyükön feküdtek, azzal a különbséggel, hogy most file közé tekertem őket. Talán ez megártott nekik (!?). Nem mulaszthatom el, hogy ismét megelégedésemet ne nyilvánítsam a 13-as Champion-gyertyák irányában. Öt-hat kilométeren való egyes sebességgel megtett 2500-as fordulatszámú menetknél, amikor a motor is alig kapott hűtést, mindig kifogástalanul működtek. Ugyanezt mondhatom a Tudor-akkumulátoromról, a Bosch-elosztómról és a Scintilla-lámpákról. Utoljára hagytam a pneukat. Készakarva tettem, hogy legjobban kiemelhessem őket. Ezúttal magyargyártmányú Cordatic-ot használtam. Sajnos, csak 4 db-t kaptam a gyár mozsárutcai lerakatában az utolsó napon, indulásom előtt egy órával és így kénytelen voltam pótkerekeimen 2 darab erősen használt Goodrich-köpennyel útnakindulni. Mivel azzal a határozott céllal szereltettem fel a Cordaticokat, hogy ezen az igazán nehéz úton próbáljam ki, azon voltam, hogy ha a kerekeimen

futó valamelyik Cordatic szögdefekt folytán leeresztett, úgy legfeljebb a legközelebbi városig hagytam fenn a Goodrich pótkereket, ahol beragasztatván a lyukat azonnal visszacséréltem. Összesen 9 szögdefekt volt a 7100 kilométer alatt, ami elenyésző csekélység és minden pneuval megtörténik. A legörvendetesebb az volt, hogy a legmerevebb hágón is kitűnően vittek fel a kerekék és a kanyarok tömkelege dacára a futófelület visszatérésemkor alig mutatott különbséget. Hátsó jobbkerekeimet egyetlenegyszer sem kellett leszerelnem. Meg kell még emlékeznem Nagy Géza barátomról, aki ma minden kétséget kizárólag a legjobb karosszériagyárosunk, aki sportkocsimra egy olyan praktikus tetőt szerelt fel indulásom előtt, ami a legerősebb esőben is megvédett és célszerű ablakelhelyezése folytán lehetővé tette, hogy szabad kilátásom legyen a kocsitól, anélkül, hogy vizet kapnék. Azt hiszem, sokat csuklott, mialatt távol voltam. Mielőtt ezen szakasszal végeznék, feltétlenül rá kell mutatnom arra, hogy aki nagyobb túrára megy, az összes csavarokat a legprecízebben szigetelje le és fúrja át dróttal, sasszeggel stb. Legtöbb bajom a lámpa és sárhányókat tartó csavarjaimmal volt. Ezek a helyenkénti rettenetes utakon a szó szoros értelmében lerázódtak, amíg azután egy olasz kis műhelyben az ottani kitűnő mechanikusok ki nem fogták velük. Az egész túráim alatt csupán egyetlen kupplungcsavarom törött el, amit a magammal vitt pótalkatrésszel, ott a helyszínén azonnal magam pótoltam.

*

Az utak. Bejártam Ausztria, Olaszország és Franciaország egy nagy részét, bennjártam egy kicsit Spanyolországban. Láttam pompásabbnál pompásabb utakat. Ennek dacára megállapítom, hogy olyan útszakaszt, mint a székesfehérvári úton levő topeka, egész utam alatt nem láttam. Ez a, sajnos, rövidke 20—25 kilométer, ma Európa legsímább útja. Bár lenne belőle még tízszerannyi. Előrebocsátom, hogy most! Hogy milyen lesz két év múlva, azt még nem tudom. Azt hiszem jól fogja magát tartani. Franciaország utak tekintetében magasan vezet. Itt néhol 5—600 kilométeres vonalakon van tökéletes aszfalt vagy síma bitumenrel kezelt makadám. Néhol a legeldugottabb pyreneusi hágóra vezető út 50—60 százaléka is aszfaltozva volt. A híres osztrák ASDAG-utak nagyon romlottak. A Friesach—Klagenfurt szakaszra ugyancsak büszkék lehetnek az osztrák sógorok, mert a Schlaglöcherektől hem-



GOODRICH PNEU
az utak királya

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



Pneu Córdatic.

Útban a 2652 méter magas Gavia-hágóra. (Déván István felvétele.)



A Ponte di Legno (1241 m) és Bormio (1225 m) között fekvő Passo di Gavia (2652 m) egyik erősen (16%) emelkedő hajtűfordulója. (Déván István felvétele.)



Lefelé a Col de Braus-ról. Mesterien megépített és mérsékelt esésű (4—5%) szerpentinek.
Pneu Cordatic. (Déván István felvétele.)



A Nizza—Cuneo közötti Col de Braus szerpentinjei. A háttérben jól látható az alatt kigyórdzó útvonal.
Pneu Cordatic. (Déván István felvétele.)

zsegő utat úgylátszik nem akarják rendbehozni. Pedig ez a Wien—udinei fővonalon fekszik. A legrosszabb utakat a híres Olaszországban láttam. Bizony itt Milánótól nyugatra nagyon gyengék az utak. Talán nyáron jobbak voltak. Átlagjóság szempontjából feltétlenül Svájc vezet. Ott sohasem láttam olyan rossz utakat, mint Olaszországban, Franciaországban, vagy Ausztriában. Sajnos, Németországról nem tudok nyilatkozni, mert ott ezidén, kivéve a salzburgi átvágást, nem voltam. A legtökéletesebb munka Franciaországban folyik, ahol a munka alatt lévő utak a sző szoros értelmében víz alatt vannak. Itt a henger nem háromszor megy végig a hengerelendő útvonalon, hanem egész délelőttököt dolgozik egyes útszakaszokon. Oda jöhetnének a mieink makadámútnakat építeni tanulni.

A benzin- és olajellátás szempontjából a külföldön határozottan Franciaország vezet. Itt már a benzinkutak nagyrésze is villamosságra van berendezve. Az ember megmondja mennyi kell, azt beállítják a kúton, megnyomnak egy gombot és a megfelelő mennyiség egyszerűen leperog a tartályba. A láthatatlan, vagyis az üveglombik nélküli kutak kiveszőben vannak. A legújabb francia kutak 20 literes (4 bidonos) üvegtartánnyal rendelkeznek, ami természetesen szintén villamos árammal telik meg. Olajból egész hegyek vannak az útszélén. Legtöbb kútja a Vacuumnak, a Shellnek és a Standard Oil Comp.-nak van. Olaszországban és Franciaországban már igen sok az Esso-kút. Itt a benzin valamivel drágább. Franciaországban feltűnő a Purfina megszervezettsége. Ez a belga társaság itt olajellátás tekintetében csaknem felülmúlja az előbb említetteket. Az üres, kék, felhalmozott Purfina-dobozokból egész hegyek állnak némely töltőállomáson. A külföld praktikussága után a magyar olaj- és benzinvállalatok célszerűtlen hirdetései szinte komikusak. Külföldön rendszerint a reklámtábla mellett ott áll, hogy a legközelebbi kút távolsága mennyi. Ez roppant kellemes. Olaszországban például a Lampo (Fulgor) Standard táblái mind közlik, hogy hol és mennyire van a legközelebbi „Rifornimento”. Másutt útjelzéseket találunk a reklám mellett. Nálunk minden határozott cél és jelentőség nélkül állanak a reklámok, amelyeknek az automobilista számára nincs semmi haszna. A vállalatoknak oda kellene hatni, hogy reklámjaik értékkel és haszonnal járjanak az automobilisták és motorosok számára.

Jelen lapszámunkban két igen érdekes képet közlünk a Gaviapassról. Az új hágóra Delmár Walter barátom hívta fel a figyelmemet. Így tehát feltétlenül meg kellett nézmem. Sajnos, mint a mellékelt kép is mutatja, útpépítés miatt az út le volt zárva. Mit volt mit tenni, a kocsit ott-

ahagyva, gyalog kellett felsétálni. Tekintve, hogy a Passhöhe magassága 2650 méter és a megteendő 18 kilométerből csupán 7-et abszolváltunk, hátra volt még 11 kilométer. Mondanom sem kell, hogy nem ment a legkönnyebben és bizony a végén a vékony levegőcskében többet ültünk, mint mentünk. Bizony mindenhez tréning kell. De az megérte. A hágótetőn tüzelő napban, de 4 fokos vízben csaknem megfűrdtünk. De azután hosszas tanácskozás után mégis abban állapodtunk meg, hogy elég lesz egy térdigérő csípős lábfürdő. Mint képünk mutatja, az útvonal még nagyon nehéz. Az általunk bemutatott hajtűfordulóban az emelkedés bizony több mint 15%, ami a vezetőnek is sok, no meg a kocsinak is bizony elég munkát ad. A kilátás azonban mindent kárpótol. Ha valaki a jövő esztendőben arrafelé jut, okvetlenül nézze meg a Gaviát. Ponte di Legno és Bormio között fekszik. Előrebocsájtom, hogy Bormio felől sokkal könnyebb.

Spanyolország. Sajnos, sokat nem tudok róla írni, mert éppen úgy, mint annakidején sokan a fronton, én is csupán fél kettőtől délután négyig voltam spanyol földön. Mindazonáltal ez a két és fél óra elég volt nekem ahhoz, hogy véleményt alkossak Spanyolországról. Reggel 10 órakor indultunk el Lourdesből, hogy az 1468 méter magas Col de Selourt és az 1704 méter magas Col d'Aubisque-t megnézzük. Tekintve, hogy Lourdes magassága 410 méter, a megteendő emelkedés éppen elegendő volt. Délután 1-kor már ismét lenn voltunk Eaux-Bonnesben, 523 méteren. Innen indul ki a Spanyolországba vezető Col de Pourtalet (1792 m), mely egyike a kevésbé jelentékeny pyreneusi átkeléseknek. Végpontja Jaca, mely már 40 kilométernyire fekszik spanyol földön. Jaca fontossága, hogy ugyanide ér le a legnevezetesebb francia-spanyol pyreneusi átvezető hágó, az 1640 méter magas Col de Somport. Tervünk tehát az volt, hogy a Pourtaleten bemegyünk Jacáig és azonnal vissza a Somporton. Emelkedés szempontjából mindkét hágó könnyű, de míg a Pourtalet talaja nagyon rossz, addig a Somport úgy a talajviszonyok, mint az építés szempontjából a mintahágók közé sorozható. Mindkettőnek érdekessége, hogy a hágótetőn, ami különben csaknem az összes pyreneusi hágókra elmondható, semminemű Hospiz, vagy más menház nem található. Benzinkutáról, mint a Dolomit-hágókon, vagy a svájci magas utakon, szó sincs. Az ember felér és mindennemű különösebb esemény nélkül már mehet is lefelé. Ugy a spanyolok, mint a franciák kényelmesek. Nem játszanak háborúsdit, mint az olaszok. A határon nyoma sincs katonaságnak. Az első katonai őrszemet 7 kilométerre a határtól pillantottuk meg. Elég öreg bácsi volt, egészen komikus magas fekete kartonsapkával, szalmapapucsban. Odanyújtottuk neki az okmá-



RALEIGH

A legszebb és legtökéletesebb angol közhasználati motorkerékpárok



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

Telefon: A. 136—27. Telefon: A. 136—28.

nyainkat, de úgylátszik, fogalma sem volt, mi lehet, mert visszaadta és csak azt hajtogatta, hogy „Sallent”. Ott van tudniillik a spanyol határkirendeltség. Odaérkezvén, csaknem 20 percig nézegették a kocsit, a carnet-t és az útlevelet. Már vagy hatan voltak a koci körül, de egyikük sem tudott az írásokkal semmit sem csinálni. Végre egyik elhívott egy házba, ahol egy civil egyén vette kezelés alá az iratokot. „Öt peseta!” Nem lévén semmi spanyol pénzem, francia frankkal akartam fizetni. A derék spanyol örömmel jelentette ki, hogy majd vált nekem francia pénzt. Mivel tudtam, hogy a peseta körülbelül megfelel a magyar pengő kurzusának, örömmel mentem bele a váltásba. Nagy volt azonban csodálkozásom, amikor 100 frankért csak 14 pesetát nyomott a spanyol a markomba. Minden agítá-lásom dacára kijelentette, hogy 100 francia frank csak 14 spanyol pesetát ér. Tíz pengő ráfizetés. No, de gyerünk tovább. Az útjelzések tökéletesek. Az egyik lefelé vivő haj-tűben hatalmas vöröskeretes tükör. Lehetett vagy 2 méter magas és ugyanannyi széles. Célja, hogy a beláthatatlan kanyarban az egyik oldalról jövő lássa, hogy jön-e valaki szembe. Erről már hallottam valaha, de látni ilyet még nem láttam. A derékszögű fordulókban igen érdekesen vörös-fehérré festett, hosszú gerendák vannak elhelyezve, hogy az éjjel jövő lássa, hogy az út megtörik. Az utak az általam megtett körülbelül 90 kilométeres szakaszon ki-fogástalanok voltak. Ugylátszik, az autókultúra igen nagy Spanyolországban, bár a benzinkutak feltűnő hiánya nem ezt mutatja. A 90 kilométeres szakaszon csupán egyetlen benzinkutat sikerült felfedezni. A meglévő 9 pesetámért 15 litert kaptam. A benzin tehát igen drága. Literje 60 fillér. Jaca (mint itt nevezik: Hakka) nagyon szép, rendezett kis város. Nevezetessége a benzinkút. Rövid ott-létünk alatt 30 ember csoportosult köréje. Az emberek nagyrésze az utcán tartózkodik, mindazonáltal mindenütt rend és tisztaság. Specialitás a juh és kecske. Egy faluban jó 10 percet kellett várnom, míg a körülbelül 1000—2000 főből álló hófehér juhnyáját áthajtották az úttesten. Mondhatom, impozáns látvány volt. Sajnos, nem vehettem le, mert katonaság lévén a láthatáron, nem tudtam, milyen állásponton lesznek a fotografálógéppel szemben. A ki-menetel bővelkedett humoros jelenetekben. Canfrancban, a kilépő határállomáson a kezelőtiszt 10 pesetát kért tőlem. Elkezdtem tiltakozni és elhoztam magammal az „Europa-Touring” svájci kiadását, mely csak a belépésnél tesz 5 pesetáról említést. Kijelentettem, hogy alig két órát töl-töttem Spanyolországban és semmi szín alatt sem fizetek. A spanyol kijelentette, hogy ez a bélyegköltés és ezt meg kell fizetni. Tízpercenyi pourparlé után a spanyol — leg-nagyobb ámulatomra — visszarakta a bélyegeket a skatu-lyába és úgylátszik lemondott a 10 pesetáról. Kiérve a

kocsimhoz, nem tudtam elfojtani a nevetést. Egy állami szervezet, ahol alkudni lehet. A határ előtt 5 kilométerrel újra elkérték okmányainkat. Egy spanyol tiszt jött ki a bódéból, félarcán a szappanhab. Éppen borotválkozott. Öszintén szólva fogalma sem volt a carnet-ről. Lapozta, lapozta, bólongatott hozzá, majd visszaadta, de azt az ol-dalt, ahol a cafranci kilépés volt, nem is látta. Mikor meg-kérdeztem tőle, hány kilométer ide a Col de Somport, vagyis a határ, kihívta az összes alantasait és nagy-nehezen kisütötték, hogy 5—6 kilométer. A Col de Som-port a hágóépítés mintaképe. Akárcsak a másik összekötő útvonal, a Col de Puymorens, ez is mintaszerűen van ki-építve. Az emelkedések seholsem nagyobbak 5—5 százaléknál és a kanyarokban az emelkedés alig I százalék. A ka-nyarokban az út szélessége 10—12 méter, a rádius 15—20 méter. Este 6 órára már Oloronban voltunk, mélyen, 85 kilométernyire Franciaországban. (Folytatás köv.)

Nyilatkozat

Alulírott Déván István, az „Automobil-Motorsport” időszaki lap szerkesztője, az „Automobil-Motorsport” 1929 július 1-én megjelent 11. számában „Amiről sokat beszél-nek” főcím, „A soproni verseny” és „Autiszt-Hungária” alcím alatt általam megírt sajtóközlemények tekintetében ezennel kijelentem, hogy a cikk tartalmával dr. Szelnár Aladár urat megbántani nem állt szándékomban, kijelen-tem, hogy a cikket téves információ alapján írtam és utóbb meggyőződtem, hogy azok tartalma a valóságot nem fedi, miért is úgy a cikkekben foglaltakért, mint annak meg-jelenéséért őszinte sajnálkozásomat fejezem ki és fent-nevezett úrtól bocsánatot kérek.

Nyilatkozat

Alulírott Déván István, az „Automobil-Motorsport” időszaki lap szerkesztője, az „Automobil-Motorsport” 1929 július 11-én megjelent 11. számában „Amiről sokat beszél-nek” főcím, „A soproni verseny” és „Autiszt-Hungária” alcím, továbbá ugyanezen lap 1929 július 13-án megjelent 12. számában „Aktuális kérdések” főcím, alcímnélküli és Hungária Automobil Club szegedi felvonulását tárgyaló és általam megírt sajtóközlemények tekintetében ezennel ki-jelentem, hogy a cikk tartalmával sem az Autiszt, sem a Hungária Automobil Club vezetőségét vagy tagjait bán-tani távolról sem állt szándékomban, kijelentem, hogy a cikketek információ alapján írtam és utóbb meggyőződtem, hogy azok tartalma a valóságot nem fedi, miért is úgy a cikkekben foglaltakért, mint annak megjelenéséért őszinte sajnálkozásomat fejezem ki és nevezett kluboktól bocsá-natot kérek.



Magyarországi vezérképviselő:

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

a bőrruházat vezető világmárkája!

Kérje mindenütt a RALSON férfi-, női- és gyermekbőrka-bátokat, köpenyeket, mellényeket, borsapkát és autóhaubét.

Nagy választék, legdivatosabb s legfinomabb kivitel.

Motorkerékpárosok! Vegyetek K A R N E R-mellényt!

A legcélszerűbb úgy a versenyeken, mint a túrákon.

AZ IDEÁLIS LUXUS- ÉS TÚRAKOCSI!



STEYR

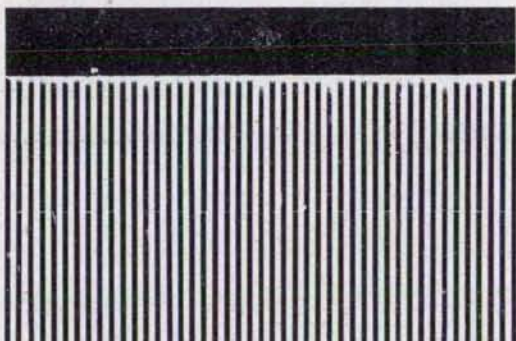
TYPE XII

STEYR

TYPE XX

STEYR

TYPE XVI



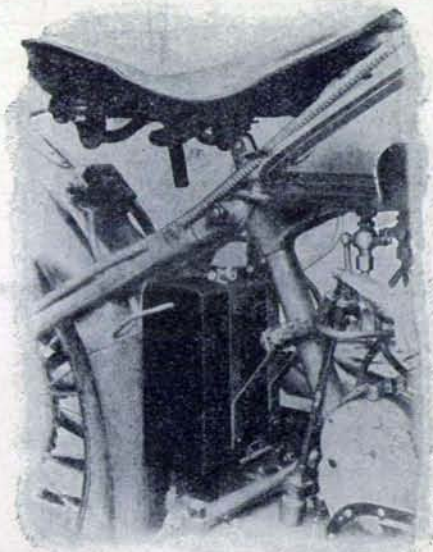
ELADÁSI KÖZPONT:
 STEYR Művek Magyar
 Kereskedelmi Részvény-
 társaság, IV., Ferenciek-
 tere 9. Telefon: 891-06.
 VIDÉKI FIÓKOK ÉS
 KIRENDELTSÉGEK:
 Békéscsaba, Miskolc,
 Szombathely, Kaposvár,
 Pécs, Győr, Szeged, Kis-
 kunhalas, Nyiregyháza.



NIFE

MOTORKERÉKPÁR-FÉMAKKUMULÁTOR
4-6 VOLT, 10 AMPERÓRA-KAPACITÁS
MÉRETEI 156×76×188 MILLIMÉTER MAGAS

ÜZEMBIZTOS. TÚLTÖLTÉS ÉS TÚLKISÚTÁS NEM ÁRT



EGYSZERŰ SZERELÉS. KÉNSAVAT NEM TARTALMAZ

KAPHATÓ:
MÁRTON PÁL OKL. GÉPÉSZMÉRNÖKNÉL
BUDAPEST, IV., VÁROSHÁZ-UTCA 1. TEL.: 891-16

Becsületes munkát! Becsületes árért!

Ez a jelszavunk!

Magyarország legrégebbi autójavító üzeme

Magyarország legkiválóbb porlasztó szakemberével kötött megállapodásunk birtokában abban a szerencsés helyzetben vagyunk, hogy a nálunk javított autók fogyasztását precíziós mérésekkel a minimumra, teljesítményét pedig maximumra állítjuk be.

Horváth és Kiss VI., Huba-utca 9.
Tel.: L. 995-91.

A rendszámvilágítás megváltoztatása az új törvényes rendeletnek megfelelően

3 olcsó megoldás:

- | | |
|--|--------------------|
| I. A régi lámpa megtartásával | P 9.- |
| II. Új hátsólámpával | P 23 ⁵⁰ |
| III. Elektromos önműködő Bosch-kapcsolóval | P 32.- |

Ez utóbbit különösen ajánljuk, mert a lámpa csak a vezetőlámpából gyújtható meg és csak a lámpánál oltható el.
Jogtalan eloltás idegen kéz által lehetetlen.

Ár a k szereléssel együtt!

**Bosch Róbert k. f. t. Budapest, V., Váci-út 22-24.
Bosch-szolgálat Budapest, VIII., Vas-utca 16. szám.**

Az 1930. évi magyar versenynaptár

Eddig 37 verseny van bejelentve

Mindenekelőtt örömmel állapítható meg, hogy dacára a rettenetesen nyomasztó gazdasági helyzetnek, a versenyrendezési kedv nem csökkent, sőt némileg, mintha emelkedett volna. Úgy látszik az emberek, mintha éreznék, hogy ez a mai helyzet nem tarthat örökké és jönni kell egy szebb időnek, egy kitisztulásnak, mely mindenkinek meghozza a munkát és annak az eredményét. A Királyi Magyar Automobil Clubban, mint a jelek mutatják, komoly és intenzív munka folyik. Amikor a jövőévi terminusok iránt érdeklődöm, Hild Károly ismert kitűnő motorversenyzőnk, aki jelenleg az automobilklubban sporttitkári teendőket végez, bevezet a klub nagytermébe, ahol egy általa készített hatalmas 7 méter hosszú, pontosan elkészített tábla függ, melyre dátum szerint vannak már most bevezetve az összes eddigi bejelentett versenyterminusok. Természetesen az egyeztető értekezletig semmi sem fix, mert a terv szerint minden torlódás eliminálva lesz és a KMAC azon lesz, hogy mindenki megtalálván számítását, a terminusok körül zavar ne legyen. Eddig 37 verseny és túraút van bejelentve, ami azonban nézetünk szerint még nőni fog. A láthatáron új versenyrendező orgánusok jelentek meg, a székesfehérváriak, a pécsiek, a szegediek és a nemrég alakult Hungária Automobil Club. A Hungária eddig egy hegyiversenyt jelentett be a Gellérthegyre, valamint április 13-iki starttal egy olaszországi túrautat. Tekintettel arra, hogy vezetőségében egész csomó hozzáértő sportember van, reméljük élvezetes versenyekkel fogják szaporítani a magyar sportnapárt. A többi bejelentett verseny közül a szokásos hegyiversenyek, egypár csillagtúra, igen sok „dirt-track” és túraút található. A BBTE motorsportosztálya ugyancsak belépett a versenyrendezők közé. Egy angol mintára tervezett „Reliability Trial”-lal kezdik meg sportműködésüket. Torlódás eddig kevés van. Részünkről legnagyobb gondot a BSE Husvétra bejelentett Hármashatárhegyi versenye okozza, mert összeesik a lapunk által immáron tradícióvá vált „Husvéti triál”-lal. Remélni merjük, hogy a BSE sportszerűen gondolkodó vezetősége be fogja látni, hogy két ilyen nagyjelentőségű sportesemény egy napon ebben a kis országban nem igen jöhet létre és mérlegelni fogja a múltban szerzett előjogot és Hármashatárhegyi versenyre megfelelőbb terminust fog találni. Erre kitűnő helyzet kínálkozik április legutolsó vasárnapján, mely eddig teljesen szabad. A versenynaptár az eddigi bejelentett versenyekkel a következő képet mutatja.

Január első havas vasárnapján a BSE rendezi meg téli versenyét a KMAC által eddig rendezett hőversenyek terepén jánoshegyi céllal. A KMAC nem rendez téli versenyt, viszont ezzel szemben a BSE balatonkenesei téli versenye elmarad.

Március 16. BBTE egynapos motorkerékpár megbízási versenye.

Április 13. MAC olaszországi túraút startja.

Hungária olaszországi túraút startja. (Ez úgylátszik, együttes rendezés lesz.)

TTAC (Debrecen) dirt-track.

Április 19—20. „Automobil-Motorsport” Husvéti Triál. Hogy a verseny hány napos lesz, az ezidőszerint a még ki nem alakult gazdasági helyzet folytán bizonytalan.

BSE Hármashatárhegyi versenye.

Kecskeméti Sport Club dirt-track.

Május 4. Magyar Tourist Trophy (KMAC).

Május 11. TTC dirt-track. Budapest.

Pannónia Automobil Club (Székesfehérvár). Bakonyi túraút. Házijellegű verseny.

Május közepén. Terminus még bizonytalan. Kilo-méter-lancé. Tát. KMAC.

Május 18. Hungária Automobil Club. Gellérthegyi verseny. (3.5 km.)

Kecskeméti Sport Club. Csillagtúra.

Május 25—26. MAC „Hősök emlékversenye”.

Május 28—29. Délvidéki Automobil Club, Szeged. Futárverseny.

Június 1. TTAC. Rakamazi sebességi verseny.

Június 1. Pécs-Baranyai Automobil Club. Abaliget-i hegyiverseny.

Június 7—8. KMAC. Magyar Túraút.

Pannónia Automobil Club. Dirt-track. Székesfehérvár.

Június 15. TTC. Csillagtúra.

Június 15. Soproni Automobil Egyesület. Brennbergi hegyiverseny.

Június 19. Délvidéki Automobil Club. Futárverseny.

Június 22. BSE. „Grand Prix”, Városliget.

Június 29. KMAC. Guggerhegyi verseny.

Július 6. TTC. Dirt-track, Budapest.

Délvidéki Automobil Club. Túraút.

Július 27. Kecskemét. Dirt-track.

Augusztus 15—16. BSE. Csillagtúra.

Augusztus 17. TTC. Dirt-track. Budapest.

Szeptember 7. Pannónia Automobil Club (Székesfehérvár). Bakonyi túraút.

Zirci hegyiverseny. 3 km.

Pécs-Baranyai Automobil Club. Dirt-track. Pécs.

Szeptember 14. TTAC, Debrecen. Dirt-track.

Szeptember 21. KMAC. Svábhegyi verseny.

Szeptember 28. TTC. Túraút.

Október 5. MAC. Jánoshegyi verseny.

Október 19. KMAC. Kilométerverseny.

Mint látható, a soproniak, a Délvidéki Automobil Club, a Pécs-Baranyai Automobil Club, a Pannónia Automobil Club és a TTAC is nagy intenzívítást fognak az elkövetkezendő évben kifejteni. A vidék ezen örvendetes bekapcsolódása a legnagyobb optimizmussal tölt el bennünket és reméljük, hogy az új rendezők, a soproniak szép példáját követve, szintén egy „first class” versennyel fogják meglepni a székesfővárosból lerándultakat.

Nézetünk szerint a verseny sok. Kivéve a budapesti nagy egyesületeket, melyeknek már tradicionális versenyei vannak, évente egy klubnak legfeljebb egy versenyt szabadna rendezni, ezt azonban komolyan és a legnagyobb

AUTÓPNEU
MOTORPNEU
LÉGKAMRÁS GUMMIK



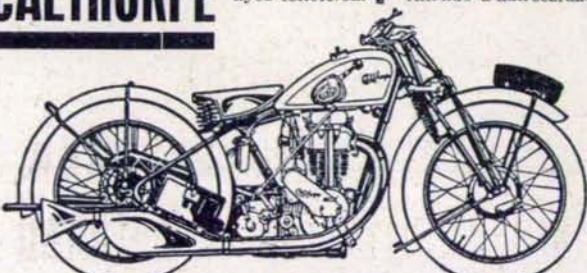
Vezérképviselőt:

VIASZ TESTVÉREK
Budapest, VI., Jókai-utca 3

Telefon: 117-42

A Z A N G O L felülvezérelt **motorkerékpárok** minősége, élettartama és gazdaságos fogyasztása utolérhetetlen. **Prospektus díjmentes.** **Előnyös feltételek.** **Állandó alkatrészraktár.**

CALTHORPE



Képviselet: **KLEMENTZ ÉS TÁRSA**, okl. mérnök, IV., Váci-utca 52. sz.

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

„TEVES”



dugattyúgyűrűk, olajle húzógyűrűk, zsírcsapok minden kivételben. Dugattyúcsapok edzve és köszörülve. Megmunkált és nyersszelepek, zsírcsapok, zsírcsapok. Nagy raktár!
„Kérjen árjegyzéket.” „Kérjen árjegyzéket.”

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

TÚRÁN NÉLKÜLÖZHETETLEN a

Frommer

LILIPUT PISZTÓK
6.35 mm.

SKABA és PIÖKI

VI VILMOS CSÁSZAR-ÚT 33



ambícióval és a társegyesületek legteljesebb támogatásával. Annak igazán nincs értelme, hogy egy napon két verseny legyen és azután egyik se sikerüljön úgy, mint ahogyan sikerülhetne. Mi még közel sem állunk azon a fokon, mint a nagy nyugati autós nemzetek, ahol a távolságok oly nagyok, hogy egy napon két-három verseny is megtalálja a maga tömegindulót. Sem pénz, sem idő nincs nálunk ma még arra, hogy emberek hétről-hétre sorompóba tudjanak állani. Inkább kevesebb, de tökéletes versenyeket. Nézetünk szerint a közeljövőben mindenképpen megalakuló és igazságos egyesületi képviseleten alapuló Motoros Szövetségnek volna mindenkor a teendője, hogy korlátozza a versenyeket és egy egyesületnek legfeljebb 1—2 versenyt engedélyezzen. Reméljük a legjobbat!

1930. évi sportnaptár

Február hó

- | | |
|---------------------------------|----|
| 1. Az A. C. Nizza hegyiversenye | A. |
| 8. Svéd nemzetközi téliverseny | A. |

Március hó

- | | |
|---|----|
| 1—15. Daytona Beach-i rekordnapok | A. |
| 2. Nizzai A. C. Estereli pályaversenyek | A. |
| 23. La Turbie hegyiverseny, A. C. Nizza | A. |
| 23. Genfi nemzetközi síkverseny | A. |

Április hó

- | | |
|--|----|
| 4. Monacoi Grand Prix | A. |
| 12—13. Coppa Mille Miglia | A. |
| 13. Marokkói Grand Prix | A. |
| 20. Alexandriai körverseny (Pietro Bordino) | A. |
| 21. La Garoupe pályaverseny (A. C. Nizza) | A. |
| 21. Brookland-verseny (versenykocsik) | A. |
| 26—27. Szicíliai túraút (sport- és túrakocsik) | A. |
| Targa Florio | M. |

Május hó

- | | |
|---|-------|
| 4. 6 órás motorkerékpárverseny Barcelona | M. |
| 4. Targa Florio | A. |
| 4. Magyar Motorkerékpár T. T. | M. |
| 3—16. Német Motorkerékpár Länderfahrt | M. |
| 9—10. Junior Car Club 24 órás versenye a Brookland-pályán | A. |
| 10. 100 mérföldes országúti verseny, Írország | M. |
| 10. Nemzetközi körverseny, Csehország | M. |
| 11. Zbraslaw Siloviste-hegyiverseny | A. |
| 11. Algiri Grand Prix | M. A. |
| 15. Magyar Kilométer Lanszé | M. A. |
| 16—17. Arcole-pályaverseny | A. |
| 18. Marseillei A. C. hegyiversenye | A. |
| 18. Caserta-pályán 2. sportkocsiverseny | A. |
| 18. Osztrák T. T. | M. |
| 18. Királydíj, Róma | M. |
| 23—24. Írország II. nemzetközi Nagydíja | A. |
| 25. Római királydíj | A. |
| 25—29. Wiesbadeni Automobil Turnier | A. |
| 30. Indianapolisi Grand Prix | A. |

Június hó

- | | |
|---------------------------------------|----|
| 1. Csehszlovák Grand Prix | M. |
| 7—8. Balaton—Mátra túraút | A. |
| 8. Belga Grand Prix | M. |
| 8. Lengyel Grand Prix | M. |
| 8. Sportkocsiverseny a Chianti-pályán | A. |

8. Rabbassada-hegyiverseny	A.
9—11—13. Angol T. T.	M.
9. Brookland-verseny (versenykocsik)	A.
15. Ausztria Nagydíja	M.
15. Perugina-Díj (versenykocsik)	A.
15. Lyoni Grand Prix	M. A.
15. Kesselberg-verseny	A.
21—29. 24 órás francia megb. verseny	A.
22—29. Lengyel nemzetközi túraút	A.
22. Magyar Motorkerékpár Grand Prix	M.
22. Kolbergi fürdő-verseny	M.
25—29. X. nemzetközi Baden-Badeni versenyek	A. M.
29. Guggerhegyi verseny	A. M.
29. Németország Nagydíja	M.
29. Marnei Nagydíj	A.
29. Olasz della Maddalena (sport- és versenykocsik)	A.

Július hó

5. Nemzetközi csillagtúra a Magas-Tátrába	M. A.
5. Német T. T.	M.
5—6. Belgium 24 órás Nagydíja	A.
6. Sportkocsik, Piemont herceg versenye, Circ. della Lario olasz T. T.	M. A.
6. Toul Nancy	A.
8. Rabbassada-hegyiverseny	M.
13. Német Grand Prix sportkocsik részére	A.
13. Ficm. Europa Grand Prix-je	M.
20. Európa Nagydíja (nemzetközi formula)	A.
20. San Sebastiani Grand Prix	M.
25. VIII. San Sebastiani Nagydíj	A.
26—28. Olasz megbízhatósági verseny	A.
27. Spanyolország Nagydíja sportkocsik számára	A.
27. Coppa del Mare és Circuito Livorno	M.
30. aug. 4. Nemzetközi Alpesi Túraút 1930.	A.
21. aug. 2. Nemzetközi hatnapos verseny	M.

Augusztus hó

3. Montenero-verseny	A.
4. Brookland versenykocsi verseny	A.
9—10. VIII. Klausen-verseny	M. A.
17. Agerbo-díj	A.
17. Comingesi Nagydíj	M. A.
17. Freiburgi rekordnap	M. A.
17—23. St. Moritzi automobilhét	A.
23. Nagy-Britannia Nagydíja	A.
24. Mont-Ventoux-hegyiverseny	A.
24. Svéd Grand Prix	M.
24. Tátra-hegyiverseny, Lengyelország	A.
31. Gaisberg-hegyiverseny	M. A.
31. Chamonix Mont-Blanc-verseny	A.
31. Ulster Grand Prix	M.

Szeptember hó

7. Olaszország Nagydíja	A.
13. Szériakocsik francia megb. versenye	A.
13. Routes Pavees-körverseny	M.
14. 6 órás sport- és versenykocsi verseny,	
14. 6 órás sport- és versenykocsi verseny.	
Nagydíj. Francia	A.
14. Svéd országúti verseny, Onsalla	M.
14. Olasz, Grand Sasso, Nemzetek Nagydíja, Monza	M. A.

Országúton,
sebességi versenyeken,
megbízhatósági túrautakon
és szállítójárműben
mindenütt legelső

helyen áll
a

MÉRAY



Kiállítási terem:

Budapest, IV., Váci-u. 1-3

- | | |
|---|-------|
| 20. Sportkocsik 6 órás Nagydíja, Anglia | A. |
| 21. A Francia Automobil Club Nagydíja | A. |
| 21. V. Cremonai versenykocsi verseny | A. |
| 21. Svábhegyi verseny | M. A. |
| 21. Francia Grand Prix, U. M. de France | M. |
| 28. Bruoi verseny | A. |
| Lembergi síkverseny | A. |

November hó

8—9. Svéd motorkerékpár szövetség novemberi triálja.

Jim Skarlett szerencséje

Franciából fordította: Máderné Takács Gizella.

Vannak emberek, kikre már a bölcsőben rámosolyog a szerencse. Boldogan, zavartalanul járnak az élet derűs, napsugaras, virágos útjait. Vannak balsorsra születettek, kiknek rögs, borús, bánatos az út, az egész élet tuskévei, tövissel szegélyezve. Ez utóbbi utat járta hősünk, Jim Skarlett is, mióta istenáldásként jó anyja a napvilágra hozta.

Jó fiú volt Jim, egy derék, rendes munkása a társadalomnak, csak a jószerencse nem akart sehogysem rámosolyogni. Volt már kereskedő, szakács, bookmaker, lírai költő, zeneszerző, rongyszedő, cipőtisztogató, riporter és tudjaiten micsoda, de a végzettszerű sikertelenség által üldözve, mindent abba kellett hagynia. Végül belépett a híres Blackoid-Pappermint & Co. autóséghez eladónak. Sajnos, itt is sorozatos csalódások vártak reá, minden lépésnél lesben állott a balszerencse, mely kudarcot kudarc után hozott számára.

Hogy valaki eredményes autóeladó legyen, elsősorban jó összeköttetés és nagy ismeretség kell a megfelelő körökben. Például igen kedvező, ha az illető unokaöccse a pápai nunciusnak vagy az U. S. A. elnökének. Ez esetben reményteljes kilátásai lehetnek jobbfajta üzletek lekötéséhez. De Jim, fájdalom, nem rendelkezett ilyen referenciákkal. Először a felső tízezernek akart próbálkozni, de kinevették és kidobták, még mielőtt beeresztették volna.

Skarlettnak ekkor zseniális ötlete támadt. Már harmadnapja böjtölt. Ugylátszik, az üres gyomor bámulatosan elősegíti a nagy eszmék kitörését. Elhatározta tehát, hogy hátat fordít a fővárosnak és másnap már egy divatos tengeri kirándulóhelyen ütötte fel tanyáját. Terve készen volt. Mint jó filozófus, tudatában volt annak, hogy a sebesség az a kvalitás, mely általában a legjobban megfogja az embereket. Szüksége lett volna tehát egy gyorsjáratú kocsira, de a cége által rendelkezésére bocsátott kis 3 LE Blackoid nem igen felelt meg e követelménynek.

Pokoli tervet eszelt ki. Megbízhatóságukban kellett megamadni a konkurens márkákat.

A tengerparti világfürdő hotelkolosszusai előtt már kora reggel százával álltak a szebbnél-szebb kocsik. Jim azonnal akcióba lépett. Megbújt a szabadon legelésző karosszériák között és egy alkalmas pillanatban kistrófolta az egyik nyolchengeres benzintank-fedelét, három szem cukrot dobott a tartályba, majd füttyülve odébbállt és várta az elkövetkezendőket.

Reggeli után az autó gyanutlan tulajdonosa a volán mellé ült és elindult. De alig futott néhány kilométert, a motor elkezdett vészesen lövöldözni, a motor folyton kihagyott, már csak 3 henger gyujtott és végül kilehelte lelét és leállt.

Ekkor hirtelen feltűnt a láthatáron egy fürge kis kocsik, benne Jim Skarlett. Gyorsan beérte az elakadt autót, leállt, kilépett és udvarias sajnálkozással kezdte mondókáját: „Uram, micsoda utópisztikus szituáció! Miért nem vesz egy Blackoidot, sohasem kerülne ilyen kellemetlen helyzetbe. A 3 LE Blackoid ma a világ legelső márkája. Itt a kártyám! Jim Skarlett vagyok, a Blackoid-gyár reprezentánsa.”

*

Másnap egy még nagyobb fogásra kínálkozott alkaiom. Egy pompás luxusvilla előtt egy szenzációs Cabriolet állt magárahagyva. Skarlett megismételte az előző napi trükköt. Minden programszeruen pergett le. Jött a kocsik vezetője, mit sem sejtve elindult, de néhány kilométer után őt is elérte kínos végzete, lépésben tudott csak döcögni a közeli golfklub bejárata felé. Jim sebesen rákapcsolt, minden tudását beleadva, villámgyorsan előzött, kigrott kocsijából és elkezdte a mondókáját: „Uram, micsoda utópisztikus szituáció!...”

A vezető gentleman dühtől szikrázó szemekkel sziszgett: „Maga ostoba idióta, crétin!...”

*

A következő napon Jim Skarlett az alábbi levelet kapta: „Uram, Ön tegnap engem, Thos. Blackoidot, mélységesen blamált. De nemcsak engem, hanem gyáram legújabb modelljét, a 16 hengeres „Safety Special”-t is. Egy jó eladónak sohasem szabad senkit nevetséges helyzetbe hozni. Ez az, amit Ön meg nem értett. Mai naptól fogva nem tartozik többé gyáram szolgálatába, mint eladó. Ugyanis tegnap pompás sebességet ért el és nagy ügyességet árult el a kis ócska 3 LE Blackoidjával, amikor engem üldözöbe vett, amely körülmény arra enged következtetni, hogy Ön inkább egy bátor, jó vezető lenne, miért is jelentkezék holnap gyáram „Racing Department”-jénál. legközelebb a gyár színeiben startolni fog.

Thos. Blackoid.”

MODERN

keveset használt

AUTÓK

nagy
választékban

CSERMELY KÁROLY

Budapest, VII., Sip-u. 3. (Árkád-palota)

Átmeneti kabátok

Esőkabátok

Hó- és sárcipők

Weszely

IV, Váci-utca 9. sz.

MERCEDES-BENZ

Typ „Stuttgari 200“

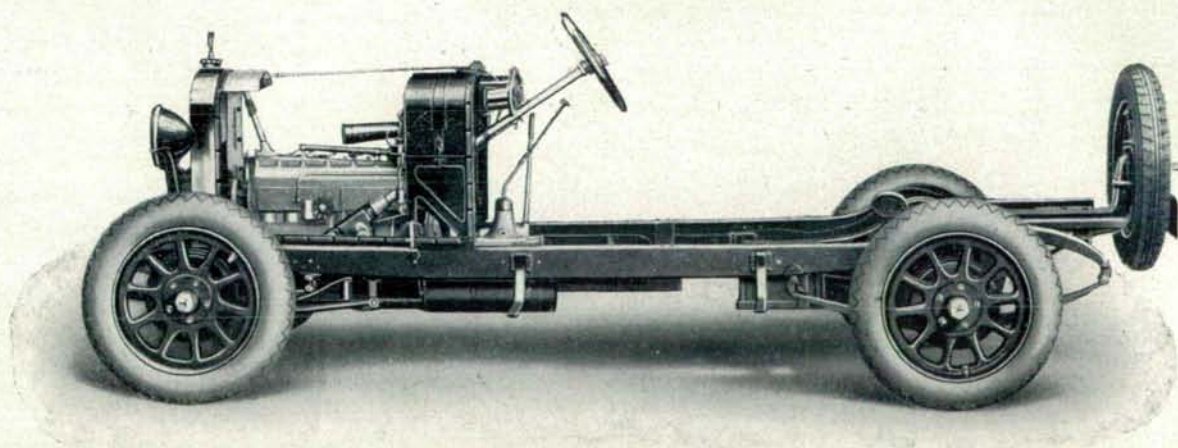
„Teljesítmény, megbízhatóság és hosszú élettartam.” Ezek ma azok a fő tulajdonságok, melyeket a modern automobiltól általában megkívánunk. Ha a fentiek mellett még a fogyasztás is minimális és az ár is megfelelő, akkor elmondhatjuk, hogy megtaláltuk az ideális köznapi használatra készített gépkocsit. A Mercedes-Benz-gyár, mint a világ legrégebbi autógyára, sok-sok éves tapasztalatai alapján a „Type Stuttgart 200” alakjában megtalálta ezt a kocsitípust, mit sikerült neki hatalmas üzemében a legracionálisabb gyártási módok mellett úgy előállítani, hogy az a híres Mercedes-Benz névnek minden tekintetben megfeleljen és emellett árban oly olcsó legyen, ami lehetővé teszi majd mindenkinek, hogy egy igazi „német kvalitáskocsival” rendelkezessen.

A 2 literes „Type Stuttgart”, melyet a Mercedes-Benz-művek stuttgarti gyárában állítanak elő, ma már több mint 10.000 darabban fut közmegelegedésre, a világ minden részén. A tapasztalat folytán ma már a legutolsó, alig számításba jövő hiba is elimináltatott és a „ma” gyártott „Type Stuttgart”, mely minőségben a maximumra emelkedett, az árban a modern gyártási módok folytán elérte a minimumot. A „Type Stuttgart” a köznapi használat ideális kiskocsija. Első előnye, hogy dacára 6 hengeres, 2 literes motorjának, a legalacsonyabb adózási osztályba tartozik. Kitűnő gyorsító képesség, elsőrangú rugózás, megbízható fékek, könnyű kormányzás jellemzik a kocsit, mellyel képesek vagyunk csaknem kapcsolás nélkül közlekedni és emelkedéseket 10%-ig a direkt sebességgel venni és lépésből pár pillanat alatt a maximális sebességbe felgyorsítani. A „Type Stuttgart” úgy fekszik az országút fordulóiban, mintha síneken futna. Maga a motor egyszerű, jól áttekinthető és ami a legfontosabb, igen könnyen hozzáférhető.

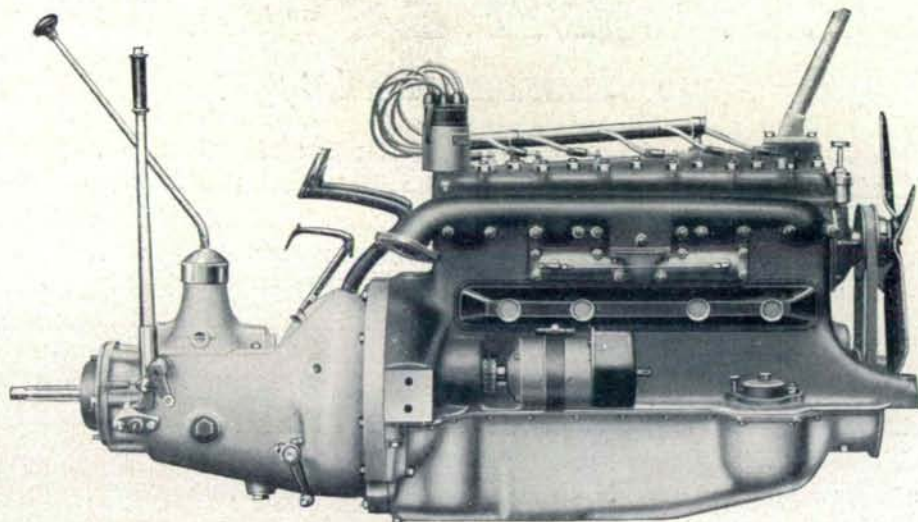
Nézzük a részleteket. Hathengeres blokkmotor. Fúrat 65 milliméter. Lökét 100 milliméter. Hengerürtartalom 2 liter. Maga a motor három részből áll: könnyűfémből készült alsó karter, egybeöntött hengerblokk, a karter felsőrészével és a külön levehető hengerfej. Háromgyűrűs Nelson—Bohnalite-dugattyúk, teljesen tokozott oldaltvezérelt szelepek, kettős T-metszetű dugattyúkarok, kromnikkelacélból készült és hét helyen csapágyazott főtengely. Minden meghajtás fogaskerekekkel történik, ami feltétlen a legüzembiztosabb. A porlasztás egy előmelegítővel, légszűrővel és több fúvókával ellátott Solex-gázosítóval történik. 12 voltos Bosch-akkumulátor-gyújtás, elosztóval, töltődinomóval és gyújtásszabályozóval. A motor olajozása a lehető legtökéletesebb. Fogaskerekekkel működésbe hozott olajpumpa szívja fel az olajat a karterből és szitákon keresztül juttatja továbbnyomással a megfelelő helyekre. Az olajnyomás a szerelékfalról ellenőrizhető. Az olajmennyiségről (maximum 8 liter, minimum 4 liter) az olajmennyiségmutató révén szintén könnyen és biztosan szerezhetünk tudomást. Ventilátorral elősegített vízhűtés.

Az alváz a Mercedes-Benz-gyár hosszú tapasztalatai alapján lett megszerkesztve. Feltétlen megbízható, széles nyomtávú és ezáltal a lehető legbiztosabban fekszik minden sebességnél. Dacára a hosszú féleliptikus rugóknak, melyek lökésátlóval is el vannak látva, a kocsit még a legnagyobb sebességnél sem jön lengésbe, ami óriási és megbecsülhetetlen előnyt jelent.

Gömbcsuklós sebességváltó, könnyű fémszekrényvel, kromnikkelacélból készült fogaskerekekkel, három előre és egy hátramenettel. Síma indulást biztosító 9 erős rugóval ellátott egylamellás kuplung. Lökésmentes és a talajjal állandó összeköttetésben levő Mercedes-Benz-



A „Stuttgart 200” alváza.



A „Stuttgart 200” motorja. Karburátor-oldal.

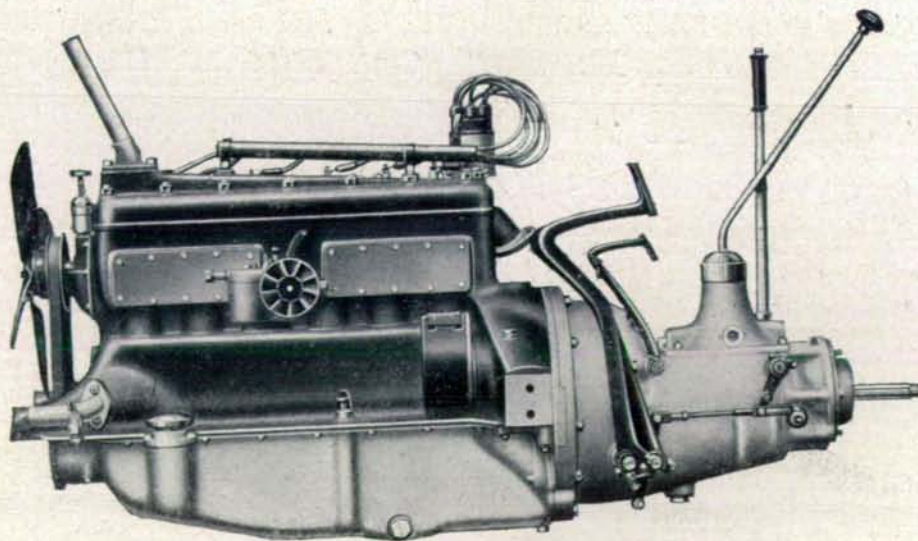
kormány. Belső szalagfékek, mechanikus Servo-hatással. A lábfék mind a négy kerékre, a kézi fék külön a hátsókerekekre hat. A fékek könnyen utánaállíthatók. Az alváz olajozása teljesen modern. A vezető teljesen fel van mentve a zsírzás és kenés kellemetlenségeitől. Ezt egy pumpa teljesen automatikusan önmaga végzi el. Amint a motor működésbe jön, az alváz már automatikusan kenődik. Ez egy megbecsülhetetlen előnyét képezi a 2 literes Mercedes-Benznek. Hatalmas ballónokhoz szolgáló küllős kerekek emelik a kocsi külsejét. 50 literes benzintartály a szerelékfal előtt, külön leeresztőcsappal.

A szerelékfal a lehető leggazdagabban van felszerelve. Olajnyomásmérő, sebességmérő, kilométeróra, a világítás- és gyújtás-kapcsolók, önindítógomb, ellenőrzőlámpa, nyolc napig járó precíz óra, benzinmennyiség-

mutató és egy kézilámpakontaktus képezik a felszerelést.

A kocsi elektromosfelszerelése szintén minden igényt kielégít. Városi lámpa, tompítható, hatalmas fényszórók, hátsólámpa, keresőlámpa szolgálják a vezető kényelmét és biztonságát. A fényszórók a kormányon levő billentyű segítségével tompíthatók. Ezenkívül automatikus ablaktisztítót és egyéb apróságokat találunk még a kocsin, amelyek mind előnyt jelentenek a használatban.

A kocsi méretei a következők. Az alváz hossza 4060 cm. Karosszálható távolság 2350 cm. Keréktávolság 2810 cm. Nyomtáv 1420 cm. A karosszéria legszélesebb két pontjának távolsága 1680 cm. A kocsi legalacsonyabb pontja a talajtól 19 cm. Az alváz súlya 850 kg. Fékpadon leadott löerő 38. Maximális fordulatszám 3100. Pontos hengerűrtartalom 1977 kcm.



A „Stuttgart 200” motorja. Dinamó-oldal.

A Retek-utca

Párisban egész utcásozokat rombolnak le és a régi, zeg-zugos sikkátorok helyén ma ott büszkélkedik a világ metropolisának egyik legragyogóbb főútja, a boulevard Hausmann. Budapesten évek óta vajúdik az Erzsébet-sugarút kérdése, — mely tulajdonképpen teljesen hasonló természetű, mint a boulevard Hausmann. Az ilyen nagyszabású, súlyos kisajátításokkal járó városrendezési kérdés megoldása nem nagyon való a mai nehéz időkre. Vannak azonban olyan utcáink, melyek kevés költséggel világvárosi nivóra emelhetők és fővárosunk díszévé válhatnak egy kis jóakarattal és szépérzék segítségével anélkül, hogy különösebb terhet rónának az adófizető polgárok vállára. Legtipikusabb példa erre a budai Retek-utcának a Marton-patika (Káplár-utca) és az új Szt. János-kórház közötti szakasza. A körülbelül 35 méter széles utca jelenlegi keresztmetszeti beosztása olyan szerencsétlen, hogy az óriási autó- és kocsiforgalom lebonyolítására csupán kb. 8—10 méter széles úttest szolgál, mely a rendkívül megnövekedett forgalom lebonyolítására ma már nem képes.

A Retek-utca a főbevezető útja a hüvösvölgyi, zugligeti, pasaréti villanegyedeknek és a budakeszi, máriaremetei és pesthidegkúti nyaralótelepeknek. Ezen intímabb jellegű villa- és nyaralóhelyek lakásai igen nagy számban használnak autót vagy más magánjárművet, már csak az aránylag nagy távolság miatt is. Hozzá kell számítanunk a környező falvakból állandóan közlekedő falusiak szekereit, a meglehetősen nagy kiránduló- és turistaforgalmat, nem is beszélve a fogaskerekűhöz és a kórházhoz tóduló járművek sokaságáról. A Floridakioszk is valóságos dugót képez autóparkjával, a vele szemben levő taxiállomással együtt. Végül, ha nem is legkisebb jelentőséggel, meg kell említenünk az 5. számú autóbust is, mely nem éppen filigrán természetével időnként baljószerű sebességgel cikázik végig a recsegő szekerek, lerakódó teherautók és az utcáseprők szerény, sűrű taligái között.

Es mindez csupán 8—10 méter széles úttesten bonyolódik le, mely a falukból behozott nyúlós, budai agyagtól mindig sáros, mocskos és veszedelmesen csúszós.

Tagadhatatlan, hogy a Retek-utca nemcsak Buda, de az egész főváros egyik leggyönyörűbb utcája lenne, ha egy kis érzékkel fognának a mai elavult elrendezésének kiigazítására. Egyik oldalán gyönyörű modern bérpaloták sora, a másikon az öreg Városmajor százados fái szegélyezik. Középen gyönyörű gesztenyefasor sétánnyal. Bármely világváros megirigyelhetné. Azonban ha kissé közelebből megtekintjük a mellékelt ábrán az elrende-

zését, be kell látnunk, hogy a helykihasználása igen szerencsétlen. A baloldalon ugyanis, valami helytelenül értelmezett részarányosság következtében a Beszkárt vágányai számára szintén 10 méter széles úttestet hagytak, mely természetesen egyáltalán nincsen kihasználva. Jelenleg az utca keresztmetszeti beosztása a következő: A városmajori oldalon a parkot bekerítő sövénytől számítva kb. 6 méter széles gyalogjáró, mellette kb. 10 méter széles úttest a villamosvágányokkal, azután sorban: kb. 4½—5 méter széles gyalogjáró, melynek a villamosínek felé eső szélén van a fasor, majd a kb. 10 méter széles közúti forgalom célját szolgáló úttest és végül a házsor előtt körülbelül 4 méter széles gyalogjáró.

Vegyük sorba az egyes útsávokat és tegyük meg rájuk külön-külön objektív megjegyzésünket.

A Városmajor felőli gyalogjáró szép, rendez, maradhat szerény véleményem szerint úgy, ahogy van. Legfeljebb indítványozom, hogy a járdát szegélyező fák közé ültessenek egy sor élő sövényt, ami az utca parkjellegét még jobban kidomborítaná és egyúttal a kisgyermek számára a villamosmal szemben védőkörlátul is szolgálna. Természetesen a villamos-megállóhelyeknél és az útátjáróknál kellő darabon ezek elmaradnának. Igen üdvös volna, ha végig néhány padot is elhelyeznének a gyalogjárón.

A villamosok részére fenntartott pályatest ellen már alapos kifogásom van. A villamosok úrszelvénye aligha haladja meg a 2.5 métert, sőt valószínűleg még annál is valamivel keskenyebb. Ha tehát a két sín párra 5½, legfeljebb 6 méter szélességet számítottak, azt hiszem, éppen elég bőkezű voltam. A villamosínek tehát eltolandók volnának a Városmajor felé, egészen a megengedhető határig, mint azt a városban is, de különösen a külföldi metropolisokban igen sok helyen látható, pl. Wien, Páris, Berlin. A vágányok között én csak durva zúzottkővel tölteném ki, hasonlóan a nagyvasutak felépítményéhez, mely járásra nem alkalmas. Ez leszoktatná a gyalogjárókat arról, hogy a villamosíneken keresztül mászkáljanak. Természetesen helyenként, de elsősorban az útátjáróknál megfelelő módon kellene a burkolatot a gyalogjárók számára elkészíteni vagy kockakövekből, vagy valamilyen aszfaltszerű masszából. Ilyen módon teljesen modern, zártjellegű vágányutat nyernénk, melyen a villamosok szabadon és gyorsan közlekedhetnének és amely csak a legszükségesebb útsávot foglalná el.

A középen elhúzó sétány ellen vannak a legsúlyosabb kifogásaim. Erről bátran el lehet mondani, hogy

Ön csak e kettő közt választhat:



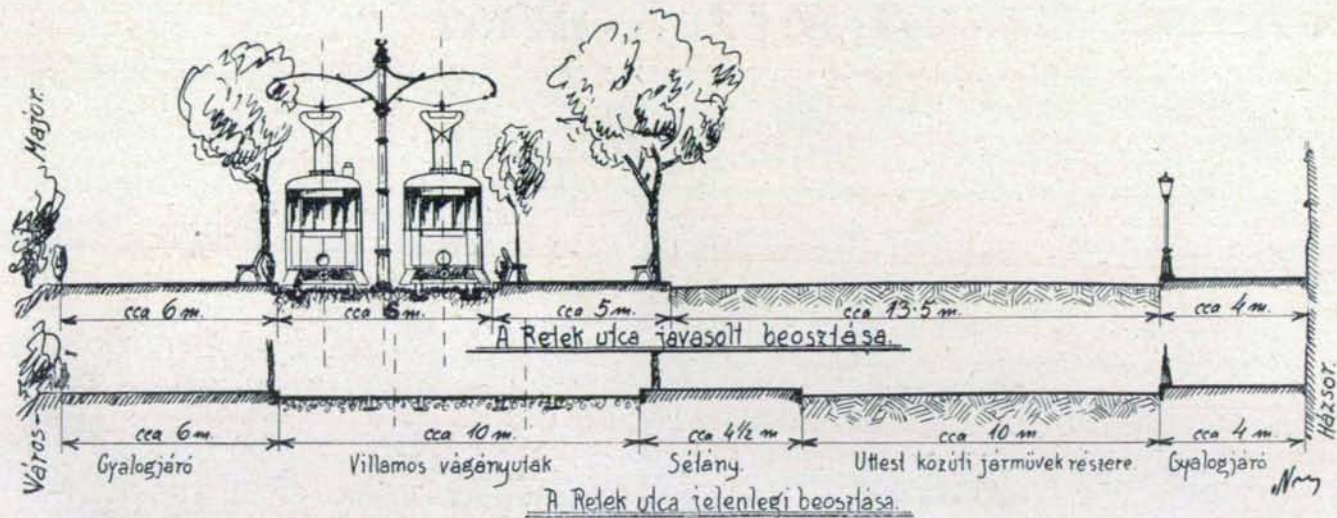
TYPE 220
a legolcsóbb

TYPE 250
a legmodernebb

TURAMOTORKERÉKPÁR!

Gyárfiók:

VI. kerület, Liszt Ferenc-tér 9. sz.



Budapest egyik szégyene. Sétánynak nem sétány, mert burkolata — ha ugyan egyáltalán lehet burkolatról beszélni — a lehető legrosszabb állapotban van. Egyenetlen, süppedékes, sáros, csúszós. Az utcaseprők teljesen kiszájtították requizitumaik számára. Förtelmes piszokkal tele levő köztisztasági ládák, targoncák, seprű- és lapátároló helyek. Kövezőanyagok lerakata. Lépten-nyomon homok- és sóderbuckák. Villamosváltóállító gyerek idillikus bódéja, vagy cukorka- és málnafröccs-pavillon, az elmaradhatatlan köpésekkel. Egy-egy mámoros éjjel gyászos emléke, különösen a Florida környékén. A budai közönség úgy utálja ezt a különben gyönyörű sétányt, hogy még véletlenül sem megy rajta végig. Az a néhány, bizonytalanul ödögő, magában morfondírozó, akit néhanapján mégis látni a sárban és piszokban gacsolni, — csak valamely romantikus érzésektől megrohant pesti lehet.

De hagyjuk a lírai hangulatot, mely ezt a remek „promenádot” körülengi. Jelenlegi egyetlen értéke, dísz a pompás fásor. Ez feltétlenül megtartandó, hiszen pótlása igen hosszú időbe kerül. Maga a sétány azonban a villamos felé eltolandó oly módon, hogy a meglévő fásor a sétánynak az autóforgalom felé eső szélére kerüljön. A villamos felé eső szélére, hasonlóan a túloldali gyalogjárónál ajánlott módon élősövény és új fásor ültetendő és helyel-közzel szép padok helyezendők el. Az új fásor növekedtével idővel esetleg a régi, azaz most meglévő fásor eltávolítható, mikor is a kocsit szélesítésének további lehetősége is megnyílik.

A fenti elgondolás keresztülvitele esetén a kocsit kb. 3—3½ méterrel szélesíthető lenne, emellett pedig a jelenlegi 4—4½ méter széles sétány is 5 méterre bővülne,

a villamosok részére fenntartott, egyáltalán ki nem használt útsáv rovására.

Ami a terv pénzügyi kivitelét illeti, nem látunk valami túl nagy nehézséget. A Beszkárték úgyszólván állandóan piszkálják az alépítményt, felépítményt. Végezzenek egyszer alapos munkát és többletkiadásuk néhány év alatt bejön az elmaradó folytonos javítások árából. A sétány eltolása egészen minimális költséggel keresztülvihető, túl nagy terhet a nyert új útsáv kikövezése sem jelenthet, különösen most, mikor bizony a meglévő kövezet úgyszólván megújításra szorul.

Az utcaseprőket általános esztétikai szempontokból ki kell a sétányról lakoltatni. Tisztára nevetséges és értelmetlen, hogy miért kell mindenféle lim-lom számára majd egy kilométer hosszú és 4—5 méter széles területet úgy elfoglalni, hogy az eredeti rendeltetésére teljesen alkalmatlanná válják.

Igenis állítom, hogy a fenti kis elgondolás keresztülvitele esetén a Retek-utca a főváros egyik legszebb sétánya lesz, a költségek pedig aránytalanul csekélyek a nyerhető eredményekhez képest. Az autóstársadalom pedig széles és kényelmes útvonalat kap, a mai lehetetlen szűk és veszélyes sáv helyett, mely ma már másra sem alkalmas, mint az automobiljavítóműhelyek munkával való ellátására.

Végül bátorkodom a fővárosi tanács figyelmét felhívni az utca kissé ódon és primitív hangzású nevére. Azt hiszem, akad még egy-két közéleti vagy történelmi nagyságunk, akinek emléke még nincsen utcanevékben megörökítve és akinek neve méltó lenne e gyönyörű utca jelzésére.

Nagy Pál Sándor.

Az ország legmodernebb autójavító műhelye

Automobil Ipari RT. Budapest,

VI., Lehel utca 17. Telefon: 147—27.



WIMMER FERENC

autó- és gépjavító műhelye, Budapest, I., Maros-utca 12. szám. Telefon: Aut. 548-59.
SPECIÁLIS ALUMINIUM HEGESZTÉSEK, MÁGNES JAVÍTÁSOK, STB.

Kié az országút?

Gróf Keglevich Gábor

Egy kérdés, mely minden túrázó automobilista és motoros szívében akaratlanul felvetődik, egy kérdés melyre választ is találunk az impozáns vastagságú törvénykönyvek egyikében, de melyről por, gödör és esőverte országútaink közönségének látszólag fogalma sincs.

Az 1890:I. törvénycikk részletesen definiálja a közutakat s óh, vajjon miért van az automobilistának helye mégis az árokban, vagy legjobb esetben a kőcupacok között, mik egy „jölfésült” magyar országút elengedhetetlen tartozékai?

Vajjon mikor fogják az illetékes hatóságok eldönteni, hogy balra vagy jobbra kell hajtani, vagy pedig hivatalosan is kimondják, hogy csakis az út közepén haladhatsz, továbbá az tartozik kitérni, aki jobban ráér, annak, aki jobban van „megrakodva”.

Óh, micsoda paradicsomi állapot lesz ez akkor, mikor legalább mindenki tudni fogja, hogy kétfelé lehet kitérni s végkép eloszlik a törvénybe vetett hiedelem, hogy balfelé kell kormányod kerekét húzni.

Hát nem nevezhetlek naivnak, kedves túrázó olvasóm, ha nyugodtan poroszkálsz egy „közúton” és midőn szembe látsz jönni egy szétszáradt szekeret az „intelligens” fajtából, nyugodt lelkiismerettel balra kitérész, hogy a következő pillanatban a nép gyermeke és a községén átvezető út jogos „tulajdonosa” éles szögben szintén ugyanarra húzza szárnyatlan Pegazusait, hogy Téged — ki szívedet elállítódott szelepként torkodban érzed kopogni —, az árokba, vagy az elmaradhatatlan kőcupacokba kényszerítsen. De ha netán megállsz s ezáltal adod bátorságodnak újabb tanujelét, úgy hamarosan megismerkedsz nyelvünk legrejtettebb szépségeivel, melyek az állattenyésztés körébe vágnak.

Az atyafi „észrevételeinek” végeredménye az, hogy miért nem állsz meg már messze, mikor láthattad, hogy a rudas ló ijedős, miért hajtasz túlsebesen, miért nem dudálsz stb.

Felháborodásod után kissé megnyugodva indulsz tovább, miközben felvetődik benned a kérdés, kié az országút? Valóban csak „megtört vendége” a vidékieknek az automobilista? Hátha a földbirtokreform értelmében az országutat is kipurcellázták sehogy sem okosodó Göre Gáborainknak?

Amint így haladsz tova étvágygerjesztő közutainkon s a rajt lévő sok apró lyukat óriásinak érzed a gyomrodban, csodálattal veszed észre, hogy az előtted kigyózó út fehérsége egy szalmakazal ijesztő sárgaságába vész. Csak midőn egész közel érsz hozzá, bírod megkülönböztetni, hogy a kazal mozog és nem egyéb egy hatalmasan megrakott szekérnél, mely méltóságteljesen mászik a „közút” mértani középvonalán, úgyhogy esetleg motorbiciklin vagy gyermekkocsival meg lehetne előzni, de autóval teljesen képtelenség.

Okulva az előbbieken, lassítasz és dudálsz, ahogyan csak bírsz. A szekér azonban süket, vagy a gazdája nem hall.

Az összeleji nap tüzesen süt végső erejével, te megyeled a port, dudálsz és izzadsz, közben próbálgatod, használ-e a kupplungjáték, vagy valóban vissza kell váltanod?

Miután már a méreg elemésztett egészen, az előtted mozgó szalmakazal csodálatosan pár kilométernyi út után elválni szándékozik tőled s pár centimétert félrehúzódik.



ACÉLKERESZTLÁNCOS HÓLÁNCOK

A LEGELLENÁLLÓBBAK

Hűtőtakarók, villamos és benzines hűtőmelegítők, téli ruházati cikkek nagy választékban. Automobil és Pneumatik Ipari és Kereskedelmi Rt. VI., Jókai-tér 5.

Sürgönycím: AUTOVAJDA
Telefon: Automata 202-34
és Automata 288-36.

AMERIKAI RENDSZERŰ

*A legmegelégedettebbek ma
Magyarországon az*



tulajdonosok.

*Az FN motorkerékpárok
mennek,
mennek és
mindig mennek
minden baj nélkül.*

Győződjön meg Ön is!

Vezérképviselő:

HALMOS TESTVÉREK Budapest, V., Szabadság-tér 18

Vidéki körzetképviselők kerestetnek



**A leggazdaságosabb!
A legmegbízhatóbb!**

Vezérképviselő:

DÉNES ÉS FRIEDMANN RT.

VI., DESSEWFFY-UTCA 29

Telefón: AUTOMATA 289-86 és 144-71

Te, óh boldog halandó, minden összegyűjtött erőddel ugrasz a szabaddá vált kis nyílásba, miközben egy-két előbbtanult jókívánatot menesztesz a kazal jóidegzetű tulajdonosa felé. A válasz rövid, de velős: „Nem lehet kitérni, mert az út szélén földöl a szekér!” (Inkább dőlj fel te!)

Most, hogy előbukkansz a szekér mögül, megrettenve látod, hogy mintegy öt-hat ugyanilyen kazal mozog még előtted; igaz, hogy valamennyi kitér, de az egyik jobbra, a másik ismét balra és így tovább. Jaj neked, kedves autós kolléga, ha nem vagy jártas a ghymkánában. Elkerülhetetlenül összetípor a kazal, ló vagy kocsis, útszéli eperfa vagy gránittömbök!

Erőpróbáidat azonban folytatnod kell és megviselt idegzeted már szinte önkívületben kapkodhatja a kormányt a flegmatikus libák és kolerikus disznók között; emberek akarják elgázoltatni magukat, hogy megállíthatatlanok, mert a „közúton” vannak a csirkéik. Ha megállsz és udvariasan kérde, mi bajuk, majd kikaparják a szemedet és tudomásodra hozzák, hogy ne közlekedj olyankor, mikor a marha a legelőről hazajön.

Megzavarodva a közjogi állapotokon, indulsz tova, midőn közvetlen előtted az út egyik oldaláról kényelmes lépésben nagycsomó parasztasszony hátizsákokkal sétál át a másikra, abban a hitben, hogy ez az ő útjuk, így hát majd lelassítasz.

Te meg azt hiszed, hogy megbolondultak, pedig de-hogy, mindössze elfelejtetted megnézni, merre fújja a szél porodat, mit amazok szép kényelmesen kikerülni akarnak.

Talán sokan, kik ezt olvassák és nem ismerik országúti viszonyainkat, Odysseának minősítik, pedig valójában csak annak ennyire szembetűnő, aki rendezett és tényleg „köz”-utakon járt, ahol az autósok is jogot formálnak az utaknak legalább is egyik felére.

Vajjon melyik túrázó előtt nem ismeretes az az autós, aki szintén kizárólagos sajátjának tekinti a közutakat és előzést nem tűr, bármennyire gyorsabb kocsis van is mögötte. Ezzel kapcsolatban megfelelőnek tartom Hardeggy Miksa gróf eljárását, aki mult héten Nyitra mellett egy öt előzni nem hagyó cseh hivatalnokot revolverrel kényszerített a kitérésre.

Vajjon nem jogos-e a közvagyon jogtalan lefoglalóját, mint közlekedési akadályt, ily eszközzel megrendszabályozni s vajjon nem jellemző-e, hogy a megijedt cseh a töltetlen fegyver dacára bűnvádi feljelentést tett az oszt-rák sportember ellen?!

Legnagyobb örömmel és lelkesedéssel üdvözljük új motoros csendőrségünket, mely hivatva van közutaink közlekedését rendezni, ami ezideig jóformán csak egypár türelmes és ráérő sportemberre volt bízva.

VÁLI JÓZSEF autóhűtő-, orvosi műszer-
bádogos és szerelő
Budapest, V., Zápolya-u. 27. Telefonhívó: L. 905-47

**Ha használt kocsit akar venni vagy
eladni, akkor forduljon bizalommal
lovag Haupt Károlyhoz**
Haris-bazár 6. Gizella-penzió Telefon: 873-09.

HIVATALOS KÖZLEMÉNYEK



Magyar Touring Club. Budapest, IV., Deák Ferenc-u. 10. I. em. Telefon: 825—14. Hivatalos órák délelőtt 10—1, délután 4—6 óráig. Elnök: dr. Vermes Gyula földbirtokos. Alelnökök: dr. Borhy István földbirtokos, Quittner Ervin műépítész. Választmányi tagok: ifj. Csonka János mérnök, dr. Glósz Miklós min. titkár, dr. Hajós Imre igazgató, Harsányi Jenő mérnök, Haag Dezső mérnök, Kirschner Béla rt. igazgató, dr. Korbuly Géza, Lindner Ernő m. kir. főmérnök, Pilaszanovich Antal földbirtokos, ny. min. tan., dr. Kovács-Sebestyén László bankigazgató, Havas Jenő rt. vezérigazgató, Sissovich József rt. igazgató. Póttagok: Szabó Árpád mérnök, Bernádt Gyöző min. oszt. tan. Hatósági megbízottak és meghívott tagok: dr. Kontz Endre min. tan. belügyminisztérium, dr. Gömör-Laiml László min. tan. külügyminisztérium, Makó-Kléger Sándor min. tan. népjóléti minisztérium, Forster Gyula h. államtitkár kereskedelemügyi minisztérium, dr. Tormay Géza h. államtitkár kereskedelemügyi minisztérium, Markhot Jenő min. tan. kereskedelemügyi minisztérium, dr. Magyary-Kossa József min. titk. pénzügyminisztérium, Mária Dezső alezredes honvédelmi minisztérium, Pistelka Rezső ezredes honvédfőparancsnokság, dr. Tauss Béla Idegenforgalmi érdekeltségek Szövetsége. Számvizsgálóbizottság: Röck István rt. vezérigazgató, Borossy Jenő rt. főtitkár, Pintér Károly rt. főtitkár. Póttagok: Münnich Aladár mérnök báró Kazy Ferenc min. titkár. Ügyész: dr. Vermes Nándor. Főtítkár: Kirchknopf Ernő dr. Tagdíjak: Rendes tag: 40 pengő belépési díj, 40 pengő évi tagdíj. Pártoló tag: 12 pengő belépési díj, 12 pengő évi tagdíj. Alapító tag: jogi személy: 600 pengő, magánszemély 300 pengő. Junior tag: 24 éven alul: Belépési díj 6 pengő, évi tagdíj 6 pengő. Triptique és carnetfüzetek kiadása a hivatalos órák alatt. Triptique egy országra 10 pengő. Carnetfüzet az összes egyezményben lévő országokra 30 pengő. Nemzetközi útigazolvány 20 pengő. A Magyar Touring Club csak tagjainak ad ki triptiquet.

Hírek

A sebesség emlékműve. Amerikában elhatározták, hogy Floridában, a Daytona-Beach homokparton egy hatalmas emlékművet emelnek, amelybe az automobilsebességi világrekord összes birtokosának neve be lesz vésve. A táblázat 1898-tól kezdődne, amikor Comte de Chasseloup-Labat egy Jeantaud-kocsival 57 másodpercre futotta a kilométert, ami 63.150 km sebességnél felelt meg. Harmincegy év alatt a sebességi világrekord 372.478 km-re emelkedett. Óriási szám ez, amit a hatalmas floridai emlékmű fog kellően visszatükrözni. De hogy meddig marad még a rekord a 372 kilométernél, az kérdéses. Már újabb sebességi szörnyek vannak épülőben. Az ember dolgozik.

A vöröszászlós ember. Az emberiséggel körülbelül egyidős az a törekvés, hogy minimális időegység alatt maximális távot fusson be. Évezredek óta keresztül az emberiség közlekedési módjában, — akár állati, akár gépsegítséggel, — említésre méltó változás nem történt, — a közlekedési eszközök gyorsasága a történelmi idők óta Stephensonig lényeges változást nem igen mutat. Midőn száz évvel ezelőtt Stephenson kortársainak gőzkocsiját bemutatta, mely a postakocsi gyorsaságánál kétszerakkora sebességet volt képes kifejteni, a kételkedők és gúnyolódók valóságos falanxával találta magát szemben. Gőzkocsijának tempója tulajdonképpen nem lehetett lélegzet-állító, mert amint olvassuk, minden szerelvény előtt egy vörös zászlót lobogtató embernek kellett futnia, aki a járőrelőket figyelmeztette és rendet teremtett. Az utóbbi évszázadban a „gyorsaság” fogalma lényegesen megváltozott. Ma már elértük a levegőben az óránkénti 500 km-es tempót, Segrave rekordja négy keréken óránként kb. 372 km, míg nemrégiben Ernst Henne elérte a legnagyobb sebességet, melyet motorkerékpáron valaha is futottak — 216.9 km-t óránként! A jelzőzászlós ember már régen nem több történelmi epizódnál. Henne legutóbbi rekordja nem utolsó sorban a kenéstechnika eredménye. Hűtésnélküli járműveknél nagy probléma volt a felfokozott

Mindent kaphatja cégünkben!

INDEX
INDEX
INDEX

ÓRÁK
AUTOGRAPH
SEBESSÉG MÉRŐK

FENY SZÓRÓK
FENAG
MOTORKERÉKPÁR VILÁGÍTÁS
HAGEN

DYNAMÓK
SCINTILLA MAGNES
AKKUMULÁTOROK

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

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

Kiegészítés
eredeti alkatrészekkel.

javítása és szerelése.

gyorsaságnak megfelelő igen magas hőmérsékletek hathatós ellensúlyozása és a gép legnagyobb teljesítményének biztosítása. Ernst Henne teljes eredménnyel Gargoyle Mobiloil „Aero D”-t használt és így a Vacuum Oil Company világrekord-sorozatának könyvéhez újabb dicsőséges lapot fűzhet. A tér és idő legyőzéseért folytatott küzdelemben az emberiség újabb győzelmet aratott és ha az elmúlt évszázadokban elért sebességekről grafikont készítenek és annak görbét az eddigi arányok alapján meghosszabbítjuk, el kell hinnünk, hogy úkunokáink a világűrre kitérő csigalassúságán épp úgy nevetni fognak, mint mi a vöröszáslós emberen.

Új irányjelzők. Új és igen szellemes konstrukciójú irányjelzőt hozott forgalomba a Scintilla-gyár, melynek működése egy blinkautomata segítségével oly módon történik, hogy a kocsi fordulásiránya felé eső és erős nagyítóüveggel el látott jelzőkészüléken intenzív piros fény fellobbanása jelzi azt, hogy a kocsit irányt változtat. A kapcsoló egyszersmind a kürt nyomógombjával is el van látva, jobb- és balirányba működik és egy, a szerelékfalra felszerelt ellenőrzőlámpa felhívja a vezető figyelmét egyrészt az irányjelző működésére, másrészt a megtörtént irányváltás után a készülék kikapcsolására. A vezérképviselő: Urner és Berkovits, Budapest, V., Pozsonyi-út d/F, készséggel szolgál bemutatással, tekintve, hogy a készülék ára a forgalomban lévő irányjelzőkkel azonos, előreláthatólag nagy közszeretnek fog örvendeni.

Számlámpák átszerelése. Az új közlekedési kódex kapcsán szükséges számlámpaátalakításokat a legrövidebb időn belül és igen csekély összegért vállalja az Urner és Berkovits cég, Budapest, V., Pozsonyi-út 4/F és az esetleges torlódások elkerülése végett már most felhívjuk az automobilista közönség figyelmét ezen hatósági szabályok folytán beállott szerelés elintézésére. (U. i. Megjegyezzük még, hogy előfizetői igazolványunk felmutatása esetén az Urner és Berkovits cég tíz százalékos engedményt ad az árakból. Sok kicsi — sokra megy! A szerk.)

Madame Stuart Monthléryben, november 15-én 500 km Morgan-Jap cyclecaron 50 km, 50 mfd, 100 km, 100 mfd, 1 és 2 órás új világrekordokat állított fel. A legnagyobb sebesség 122.433 km volt.

A tuniszi túrakocsi Grand Prix győztese d'Elern báróné (Bugatti 2 liter) lett. Táv: 40 kör, 1 kör 8 km, 023 m. Össztáv 320 km, 920 km. D'Elern ideje 2:57.14. Átlagsebesség: 108.660 km. Második Bellinzioni (Alfa-Romeo) lett 6 perccel.

A rendszámvilágítás megváltoztatása az új rendeletnek megfelelően. A Bosch Róbert cég az új világítási rendelettel kapcsolatban három jó és olcsó megoldást dolgozott ki. Az I. megoldás a meglévő hátsólámpát használja fel és ez a legolcsóbb. A II. megoldásnál új hátsólámpára van szükség. Különösen figyelemreméltó azonban a III.-nak nevezett megoldás, ahol Bosch egy villamoskapcsolót szerel fel, melynek segítségével a vezetőnek nem kell a hátsólámpa meggyújtásához a kocsiból kiszállni és azonkívül a lámpa önhatalmú kikapcsolása is lehetetlenné válik. Az automobilistáknak érdekében áll a Bosch által ajánlott számlámpa-átkapcsolási módokat valamelyikét mielőbb megcsináltatni, mert — röviddel az 1930. év január 1-én életbelépő rendelet előtt — a torlódás előreláthatóan igen nagy lesz. Az I. megoldás ára 9, a II. megoldás ára 23.50, a III. megoldás ára 32 P. Az árak szereléssel együtt értendők.

Kurt Siemon egy Salmson-motorral felszerelt Klemm kisrepülőgéppel 19 órát volt a levegőben és ez alatt 1706 kilométert repült, ami új rekord. A motor M 105/1. Bosch-gyertyákkal volt felszerelve.

Ernst Henne, a motorkerékpár sebességi világrekorder és a BMW-gyár a napokban megkapta az ADAC nagy aranyérmét. Az érme nagy ünnepség keretében adták át Hennének és a gyár igazgatóságának.

Csoda történt. Csoda történt, amit jóleső örömmel teszünk közhírré. A minap szerkesztőségünk egy tagja elkerülte az egyik keresztezésnél álló rendőr figyelemztetését, de a leállító jelzésre azonnal leállt. A rendőr felírta és mint bűnös állott a minap a VI. kerületben, Lehotay Barna fogalmazó előtt. Munkatársunk jogilag kifejtette, hogy nem volt hibás az adott esetben, amit a fogalmazó úr akceptált és intő figyelmeztetés kíséretében: „Kérem, a jövőben figyeljen jobban!” utjára engedte a delikvenst. Végre egy eset, amikor felmentő ítéletről számolhatunk be, a kölcsönös megértés alapján. Sok Lehotay Barnát kívánunk a fogalmazói karba, akkor talán kevesebb lesz az idézés, de nagyobb lesz a rend.

Új Lancia-képviselő. Ismét új kezekbe ment át az olasz világmárka magyarországi vezérképviselője, melyről elmondhatjuk, hogy egyike a leghányatottabb sorsú magyarországi képviselőeknek. A Kossuth Lajos-utcában lévő Autóbehozatali Rt. felszámolván, a Lancia-képviselőt egyik régi autósportsmanünk, Dietl Hubert szerezte meg. Az új képviselő helyiségei az Erzsébet-téren, az Adria Biztosítótársaság palotájában (V., Erzsébet-tér 8—10) már meg is nyitak. Alkalmunk volt beszélgetést folytatni az új képviselő vezetővel és így szilárd meggyőződésünk, hogy a Lancia végre olyan kezekbe került, mely minden tekintetben biztosíték a magyarországi Lancia-tulajdonosok számára. Az új képviselőnél használt kocsi beviteléről szó sem lehet és az üzlet a legszolidabb alapokon jöhet csak létre. A Lancia-gyár ma olyan előkelő helyet foglal el a világpiacra, hogy a legnagyobb reményekkel nézhetünk az új képviselő jövője elé. Mint értesülünk, az új 8 hengeres Lancia-dilambdák első alváza a jövő esztendő első hónapjaiban már Budapesten is látható lesz.

A bécsi, illetve az osztrák automobilvilágban a közeljövőben nagy változások várhatók. A híres Bodenkreditanstalt felszámolván, csaknem az összes érdekeltségek a Creditanstalt érdekszférájába kerültek. Így a Steyr, az Austro-Daimler, a Puch, az Austro-Fiat, sőt még a Gräf & Stift is. Állítólag nagy események lesznek. Hír szerint a Steyr-gyár csak egy középtípust, az Austro-Daimler egy nagykocsi-típust (ADR) fog gyártani. Természetesen az Austro-Fiat megmarad a teherautónál és a Puch-gyár teljesen a motorkerékpárgyártásra térne át. Hogy mi lesz a Gräf-Stifttel, az még bizonytalan. Hogy érdekesnek fogja-e tartani a bankérdekeltség az ADR mellett még egy nagy 8 hengeresnek is a készítését, az még egyelőre a jövő titka. Természetesen mindez még csak kombináció és bizonyosat talán még Wienben sem tudnak.

A legutóbb kibocsátott és 1930 január 1-ével életbelépő közlekedési rendelet szerint a hátsólámpa ezután csak függetlenül a többi lámpától, hátul, a számtábla mellől oltható el. Célja ennek a rendeletnek, hogy a vezető, bajt okozván, esetleges menekülés közben ne olthassa el a rendszám-tábla-világítást. Az új rendelet eleinte sok bajt fog okozni a vezetőknek. A vezető sokszor el fogja felejtetni meggyújtani a



PRÉM

autóbundákat

soffőrbundákat

autótakarókat

gyárt

SZÜCS- ÉS SZŐRMEÁRUGYÁR R.-I.

Budapest, VII. ker., Király-utca 35. szám.

Gyártelep: Csepel, Védgát-utca 43. szám.

Telefon: József 415-96. Sürgőnyím: „Alaska“

hátsólámpát, viszont ugyanígy sokszor el fogja felejteni kiltani. Előbbi esetben kész a büntetés, mely bizony sokszor 15—20 pengő is lesz ismétlés esetén, utóbbi esetben sok áram fog elfogyni reggelre és tetemesen gyöngül majd az akkumulátor. Oly szerkezetet kellett tehát kitalálni, melynek folytán a hátsószámtábla-világítás egyszerre kapcsolható be a szerelékfalról és viszont figyelmeztesse is a vezetőt, hogy midőn a világítást kikapcsolja, el ne felejtse külön kikapcsolni hátul a kislámpát. A Szilárd Béla cég, mely mindenkor igyekszik az automobilistákat modern készülékekkel és szerkezetekkel ellátni, „Hunnia rendszámtáblaszervezet” néven egy igen praktikus megoldást közöl lapunk révén az automobilistákkal. A szerelékfalon van egy ellenőrzőlámpa. Ha meggyújtom a nagyvilágítást, meggyul a hátsó számlámpa is. Az ellenőrzőlámpa mindig ég, amíg a hátsólámpa ég. Ha tehát eloltom a nagylámpákat, figyelmemet felhívja a szerelékfalon elhelyezett kislámpa, hogy hátul még ég a számtáblalámpa, amelyet így azonnal eloltunk. A találmány igen célszerű és minden autósnak melegen ajánljuk. A felszerelési költségeket illetően a Szilárd Béla cég mindenkinek készséggel szolgál útmutatással.

Néhány szó az F. N.-ről. A világhírű F. N.-motorkerékpárokat a Fabrique Nationale D'Armes De Guerre, Liège, Európa legnagyobb motorkerékpárgyára készíti. A gyár ez évben 32.000 darab motorkerékpárt hozott forgalomba. A Fabrique Nationale neve ismerős mindenki előtt. A közismert Browning-pisztolyokat, az ismétlőfegyvereket, katonai fegyvereket és a nálunk is közkedvelt Hammerless vadászfegyvereket készítő gyár ugyanolyan precizitással gyártja a motorkerékpárokat is, melyek a világ legmegbízhatóbb gépei. Az F. N.-motorok megbízhatóságuk és nagy élettartamuk folytán egész Európában el vannak terjedve és Németországban, Franciaországban, Svájcban, Hollandiában, Belgiumban, hazánkban és az egész Balkánon a legnagyobb kelendőségnek örvendenek. Magyarországon csak 1927 őse óta van az F. N.-motorkerékpárok vezérképviselete és amíg az első csonka eladási esztendőben csak 46 darab F. N.-gép kelt el, a következő év már 147 darabot forgalmazott, míg a folyó évben — dacára a súlyos gazdasági viszonyoknak — 104 darab került forgalomba. Az F. N.-gépek megbízhatóságát az F. N.-tulajdonosok legkedvezőbb véleményein kívül a legjobban igazolják azok az eredmények, melyeket a különböző túraversenyeken értek el. Ilyen, minket legjobban érdeklő eredmény az volt, amikor a Hősök Emlékversenyén, szakadó esőben, koromsötét éjszakában, a legrosszabb útviszonyok mellett, 24 óra alatt az F. N.-gép a leghosszabb utat, 1003 kilométert tett meg. A külföldi eredmények közül legkimagaslóbb a Szaharán való átkelés, amit két 350 km-es s. v. F. N.-gép a leghetlenebb útviszonyok mellett, 8000 kilométeren hajtott végre. De megemlítendő még a következő eredmények is: Az Antwerpen—Köln—Antwerpen túraúton 1., 2., 3. helyezés; a Budapest—Debrecen—Budapest túraúton abszolút első helyezés egy 350 km-es száriágépén; Svédországban a 350 km-es repülőstartos világrekord, 168.697 km-es órátlaggal; 10 egyéb világrekord és 8 országos belga rekord. Az F. N.-gyár két motorkerékpártípust készít és pedig a 350 km-es s. v., M. 70. B. típusú, mely üzembiztonságánál, olcsó üzeménél és olcsó áránál fogva a legideálisabb szóló túragép, melyet ennél fogva az utazó kereskedőknek, orvosoknak, üzleti ügyekben sokat utazóknak a legjobban ajánlhatunk. A másik az M. 67. C. típusú, 500 km-es. ohv., dupla bölcsővázas, magas teljesítményű motorkerékpár, oldalkocsival való felszerelésre és nagy átlagok abszolválására kiválóan alkalmas. Árát tekintve, az összes 500 km-es gépek között Magyarországon a legolcsóbb. A képviselet mindent megtesz, hogy vevői meglegedését kivívja és minden tekintetben tökéletesen felszerelt alkatrészekkel áll szolgálatukra. A jövő évben úgy a versenyzéssel, mint az F. N.-márkának az egész országban való hatásos propagálásával igyekezni fog ezeknek a kiváló motorkerékpároknak ugyanazt az első helyet biztosítani az eladási statisztikában, mint amelyet az a külföldi országokban elfoglalt.

Az új „Cordatic” óriásabroncsok. Megjelentek az első 3 tengelyes MAVAG-autobuszok a budapesti utcán. A legnagyobb csodálatot a kerekeken lévő pneuk keltették, melyekről örömmel elmondhatjuk, hogy magyar gyártmány. Az új óriási Cordatic-abroncsok 38×9-es méretben készültek. Dimenziójuk óriási. Egy pneu súlya meghaladja a 70 kilogrammot. A magassága 1.10 méter, szélessége pedig 30 cm. A pneu húsvastagsága körülbelül 6—7 cm. Ha mindezeket a méreteket összevesszük, látni fogjuk, hogy milyen hatalmas teherbírású és km-telje-

sítményű pneuval állunk szemben. A Magyar Rugyantaárugyár igazán elsősorú vezetőségére vall, hogy a gyár képes volt a 3 tengelyes autobuszok megjelenésének időpontjáig a 38×9-es óriási abroncsokat forgalomba hozni, úgyannyira, hogy a MAVAG nem volt kénytelen külföldi abroncsokhoz folyamodni.

Az új Alfa-Romeo. Az olasz automobilipar legújabb szenzációja az új ferdehűtős Alfa-Romeo. Alkalmunk volt az új kocsikat a gyár milánói kiállítási helyiségében személyesen megnézni. A látottak alapján a legnagyobb bámulattal kell írunk az új kocsiról. Furata 65 mm. Lokete 88 mm. A hengerűrtartalom 1750 kcm. Hat henger 2 felülfekvő bütyök-tengellyel. A koci mint sport, kompresszor nélküli és mint supersport kompresszorral kerül forgalomba. A kompresszor nélküli négyületes nyitott koci ára 56.000 líra, míg a két-ületes supersporté 58.000 líra. Kompresszorral az árak körülbelül 70—75.000 líra körül mozognak. Kompresszor nélküli a fogyasztás 13—14 liter, kompresszorral 22—23 liter. A kompresszornélküli koci sebessége 125 km-óra.

November 14-én volt az első komolyabb összejevetel a magyar motoros szövetségek megalakítása ügyében. Huszonöt egyesületi kiküldött jelent meg a KMAC-ban tartott értekezleten, amelyen Schimanek Emil, majd egy ideig Delmár Walter elnököl. Az egyesületek legtöbbje elfogadhatatlannak tartotta a plénum elé terjesztett javaslatot. Az ülés egész menetén kivilágított, hogy a mai állapot már idejétmúlt Magyarországon és hogy a legtöbb egyesület egy reális képviseleti alapon álló szövetséget akar, mely feltétlenül a magyar motorsportok legfőbb fóruma legyen. A szövetség megalakítása mellett különösen vitéz dr. Shwoy Kálmán, a szegediek nagy látkörrel bíró elnöke és 15 vidéki egyesület megbízottja, valamint dr. Vajda Béla, a TTC elnöke, Kovácsházy Vilmos, a BSE elnöke, Petracek Lajos dr., a BBTE motorsportszakosztályának elnöke szólaltak fel. A többi szónokból inkább a nagy politikus, mint a szövetség törhetetlen híve beszélt. Végeredményben abban állapodtak meg, hogy az egyesületek írásba foglalt észrevételeiket december 15-ig nyújtják be a KMAC-nál. A KMAC, összegezve a benyújtott álláspontokat, január 31-ig megszerkeszti a szövetségi tervezetet, amit szétküld az egyesületeknek. A következő ülésen, mely február 28-án lenne, már mindenki a végleges tervezethez szólhat hozzá és esetleg már a megalakulás is megtörténhet.

A TTC szezonzáró dirt track versenye a budapesti ügetőpályán kitűnően sikerült. Sajnos, a nap legszebb versenyében a favoritok: Urbach László és Kozma (előbbi AJS, utóbbi Matchless) buktak és így a pompás küzdelem Zamecsnik Tivaddal (Motosacoche) elmaradt. Helyettük azonban Zamecsniknak keményen meg kellett dolgozni a győzelemért a feljavult Kovács Jánossal (Calthorpe) szemben. A kategóriákat Lukavecz Ferenc (Francis-Barnett), Zamecsnik Tivadar (Motosacoche), Kovács János (Calthorpe) és Meggyessy Zoltán (BMW-sidecar) nyerték. Az oldalkocsis-versenyben Bauer József (Ariel) ismét kolosszális formát mutatott, de a startnál túl elengedett ellenfelét behozni nem tudta és alig 10 másodperccel verve maradt. A cyclecar-versenyt dr. Bezilla Nándor (Morgan) nyerte, míg a kiskocsi-versenyben tévedés folytán Horti Károly (Opel) lett a győztes, holott az első Csekey József (Tátra) volt. Az elnézés úgy keletkezett, hogy a kocsik nem egy vonalról, hanem egymással szemközt a pálya két szélén startoltak. A sportkocsik között Spitzer Lajos (Derby) győzött. A pálya talaja az előző napi esőtől igen rossz állapotban volt.

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

KISS ISTVÁN

Budapest, II. ker., Margit-körút 79.

(Budán a gázgyár mellett az udvarban)

A motorkerékpár legkényesebb felszerelési cikkének egyike kétségkívül a világítóberendezés akkumulátora. A rázkódás, túltöltés és túlkisütés egyaránt megviseli és legtöbbször éppen akkor nem használható, amikor a legnagyobb szükség van rá. Egészen másképpen áll a dolog az ú. n. Nife (nikkel-fersum) akkumulátorokkal, amelyek ellenállóképesége az ólomakkumulátoroknál fellépő zavarokkal szemben rendkívül nagy. A Nife-akkumulátorok túltöltés és túlkisülés esetén sem romlanak el és így nem szükséges az ezekben az esetekben sokszor teljesen tönkremenő lemezeket drága pénzért újjakkal kicserélni. Szívóssága és rendkívüli masszívítása szinte predestinálja a motorkerékpárokra való felszereléshez és valamivel magasabb ára nem képezheti megvásárlásának akadályát olyan motortulajdonosnál, aki egy minden körülmények között abszolút megbízható világítóberendezést kíván. A Nife-akkumulátorok vezérképviselője Márton Pál okl. gépészmérnök (Budapest, IV., Városház-utca 1. szám alatt), ahol egyszersmind megtekinthetők a raktáron lévő különböző nagyságú modellek.

A „Purфина” terjeszkedése Magyarországon. Az utóbbi időben kis kék olajkannák jelentek meg a piacon Budapesten és a vidéken. Ezek a belga Purфина-gyár termékei. A Purфина-gyár telepei Belgiumban vannak. A gyár nagyságára jellemző, hogy óriási hajóparkkal rendelkezik és a tengeren saját hajóival szállítja az olajat. Az Ertvelde-Riemei telep, mely a Gand-Terneuzen kanális mellett fekszik, 19 olyan olajtartánnyal rendelkezik, mint Budapesten a legnagyobb gázgyári tartány. Maga a gyár 44 kisebb-nagyobb épületből áll. A gyárnak minden célra van olaja. Versenygépekhez, repülőmotorokhoz és a közhasználati autókhoz és motorkerékpárokhoz. A gyár B. D. C. E. jelzésű, valamint „Ricinée”-olajokat hoz forgalomba. Legnagyobb elterjedésnek eddig Belgiumban és gyarmataiban, Franciaországban és a Balkán-államokban bír. Alkalmunk volt kipróbálni a Purфина megfelelő típusait motorkerékpároknál és autókban is és mondhatjuk, hogy a legjobb véleménnyel zárultak a kísérletek. Az olaj kenő-képességét tekintve, egyenlő a többi nagy világmárkák készítményeivel.

A két év előtti Tourist-Trophyn szerencsétlenül járt világhírű osztrák versenyző, Rupert Karner emlékére lapunk olvasói és barátai egy emlékművet emeltek, melynek felállítására a közeli napokban lesz a Budakeszi-út ama helyén, ahol Rupert Karner azon az emlékezetes napon viatoros következtében bukott és koponyaalapi törést szenvedvén, pár nap múlva Budapesten meghalt. Az emlékművet egy fiatal szobrász, Fekete Géza tervezte és készítette el. Az emlékmű felavatása ünnepélyes keretek között fog megtörténni és annak dátuma a Nemzeti Sportban, Sporthirlapban, valamint az őssze napilapokban közzé lesz téve.

Horváth Sándor György, egy régi magyar gépkocsivezető, érdekes és célszerű csomagfelerősítést talált fel. Csukott kocsiútnál, ha a hátul felerősített csomagtartó elégtelennek bizonyulna, két egészen lapos koffer a tetőn nyer elhelyezést. A kofferre a tetőzetre egy igen célszerűen megkonstruált szerkezet folytán nyernek megerősítést, anélkül, hogy a tetőzetet súrolnák. A csomagok könnyűszerrel levehetőek és ugyanígy igen könnyen feltehetőek. Egy-egy kofferhez négy-négy megerősítőcsap szükséges, ami azután állandóan fennmarad a kocsiúton. Tekintettel arra, hogy a kofferrek legfeljebb 10—12 cm belvilággal bírnak, a kocsiúton alig lesz valamivel magasabb és így a súlypont megváltozásának tekintetében ez alig jön számításba. A célszerű találmány a jövő évi szezonban valószínűleg igen sok túrakocsin látható lesz. Aki közelebbit óhajt megtudni a dolgról, az forduljon közvetlenül Horváth Sándor Györgyhez. (Budapest, IV., Mária Valéria-u. 3.)

Rövid hírek

Új „Non Stop”-világrekord. Egy amerikai, Mr Earl Williams, a feleségével, váltott vezetéssel, 464 órát és 7 percet köröztek egyfolytában egy Graham-Paige Sedannal. A kolosszális teljesítmény folytán megdöntötték az eddigi nonstop-világrekordot, amelyet egy Marmon-Roosevelt állított fel Indianapolisban, 440 óra 30 perccel. — A jövő évi francia Grand Prix, mely szeptember 21-re van kitűzve, Délfranciaországban, a Pyreneusok északi lábánál fekvő Pau és Tarbes közötti úton lesz. Erre a célra egy pompás, 16 kilométeres circuitot találtak, mely minden tekintetben meg fog fe-

lenni. A múlt évben szintén a Pyreneusok mellett, St. Gaudensben volt a francia Grand Prix. — Már most kezdődnek a nevezések a Monte-Carlo csillagtúrára. Mr Bruce és felesége ezúttal Konstantinápolyból fognak startolni. (Szegények! A szerk. tudniillik eddig még egy kocsi sem jutott fel.) Több Chrysler Oslóból indul. A csillagtúra finise, mint tudjuk, január 29-én lesz Monte-Carlóban. — **November elején futották Aix-en, Provence mellett a Patrières-hegyi-versenyt, melynek legjobb idejét Deydier (1500 Bugattikompany) futotta, 1:34.8-as időt érve el, ami 113.920 kilométeres átlagsebességgel felel meg. A motociklisták közül Hommaire és Gaussorgues két kategóriát nyertek a Monet-Goyongyár számára. — M. T. E. Myers, az Indianapolis Speedway egyik alelnöke ismét Párisban járt, hogy az 1930 május 30-án lefutandó Indianapolis Grand Prix-re európai nevezéseket toborozzon. A díjak összege meghaladja a 100.000 dollárt. — Teljesen megváltozott az Indianapolis Grand Prix-formula. Résztvehetnek autók 6 liter hengerűrtartalomig. Hengerenként csak két szelep van engedélyezve. Súly 1 liter űrtartalomhoz maximum 207 kg. Kocsisúlyminimum 794 kg. Kompresszor kizárva. Ez a formula áll 1930, 1931, 1932 és 1933-ra. — A lettek elhatározták, hogy miután igen sok versenyző használja Rigát kiindulópontul, a „Rallye de Monte-Carlo”-ra, megrendezik Riga végponttal a „Rallye International de Riga”-t. Betartandó átlag 35—40 km. Az első Riga város díját, a 2., 3., 4., 5. helyezett 1000 francia frank (250 pengő) értékű tiszteletdíjat nyer. Érdeklődni lehet: Latvijas Automobilu un Aéro Klubs, 3. Gildes iela, Riga. — Április 14—május 4. között lesz az évente megrendezett motorkerékpár Tour de France. Soha nem látott érdeklődés nyilvánul meg a verseny iránt. Erre vall, hogy már 3 darab 750-es német BMW és 3 belga Sarolea leadta nevezését. — A belga Minerva-gyár egy hatliteres, hathengeres gyors modell hozott ki „Speed Six” néven. A kocsi sebessége az angol „Autocar” szerint 90 mérföld óránként, ami 144.810 kilométernek felel meg. — 1910-ben mutatták be legelőször St.-Louisban, Amerikában, a mai benzinkutak első modelljét. Mihozzánk csak jóval a háború után jutottak el az első benzinkutak. Ma már a külföldön villanyerővel működik a legtöbb kút. — Kolosszális sikerekkel biztat a jövő évi német Grand Prix a Nürburg Ringen. Eddig biztos indulóként három angol kompresszoros Bentley, Marchand (Voisin), Nazarro, Salamano és Pastore (Fiat), valamint Chiron (Bugatti) vannak jelezve, az angol „Autocar” szerint. Természetesen a Mercedes-Benzek sem fognak hiányozni. — Bouriat, a most sokat versenyző franciák egyike, megvette Duray egyik elsőkerék-meghajtásos Miler-Packardját és a jövő évben a Bugatti mellett ezen is fog versenyezni. — Amire oly sokan vártak, végre megjelent. Hosszú kísérletezés után végre kihozta az olasz Lancia-gyár a nyolchengeres típusát, melyet „Lancia di Lambdā”-nak neveztek el. — Az új 15 lóerős Morris-Oxford hathengeres (furat 63,5, löket 102 mm, hengerűrtartalma 1938 cm). Az oldalvezérelt szelepekkel ellátott motor a csukott kocsi 60 mérföld, vagyis 96.540 km reális sebességgel képes hajtani. — Az angol „Motor” nagy elragadtatással tárgyalja több oldalon keresztül legutolsó számában a kétliteres, lengőengelyes Steyr Type XX-at. Különösen rugózás szempontjából emeli ki a kocsit, mely a próbák alapján kimondottan a rossz utak kocsijának nevezhető. — A nyolchengeresek évét éljük. A régi nyolchengeresek mellett legújabbban a Lancia, Ballot, Amilcar, Steyr, Delage, Marmon és mások hoztak ki új nyolchengereseket. — Az angol Daimler-gyár egy 12 hengeres, hétliteres, egészen alacsony építésű sportautót hozott ki. A 150 lóerős alváz ára 2000 angol font, vagyis kb. 56.000 pengő. — Mint tudjuk, az osztrák Gráf & Stift-gyár képviselőjét Magyarországra a Kinizsy-Garage szerezte meg. A képviselőt a Belvárosban, a Váci-utca 56—58. szám alatt városi bemutatóhelyiséget rendez be. (Telefon: 830—28.)**

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

CHRYSLER NÉGYHENGERESE „Plymouth”

ÁR, TELJESÍTMÉNY, TARTÓSSÁGBAN, UTÓLÉRHETLEN.

VEZÉRKÉPVISELET: VI., ANDRÁSSY-UT 2.

A



KÉPVISELET ÁRUSÍTJA

A



CHENARD & WALKER
KISAUTÓKAT
ÁTALAKÍTHATÓ
KÖNNYŰ
TEHERAUTÓKAT



Peugeot
Maritime

MOTORCSÓNÁKOKAT
VÍZITAXIKAT
SIKLÓCSÓNÁKOKAT
OUTBOARDMOTOROKAT

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

MAGOSIX

CSUKOTT ÉS NYITOTT
TÚRAKOCSIK



ERŐBEN,
KVALITÁSBAN, SZÉPSÉGBEN,
JÓSÁGBAN ÉS MEGBÍZHATÓSÁGBAN
EGYENÉRTÉKŰEK MINDEN KÜLFÖLDI
KOCSIVAL

VEGYÜNK MAGYAR AUTOMOBILT

IGAZI MAGYAR EMBER CSAK MAGYAR KOCSIT VÁSÁROL!

A 200.000 KILOMÉTERT FUTOTT
MAGOSIX TAXIK MINDENNÉL JOBB AJÁNLÓLEVELET
KÉPEZNEK!

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