

53959 *Helyjelentés 1930 ápr. Hír Járás*

Automobil Motorsport-Turizmus Közlekedés - Útépités

V. ÉVFOLYAM

1930 ÁPRILIS 3.

6.

SZÁM

ÁRA: 1 PENGŐ

BUDAPESTI KIR. ÜGYÉSZSÉG
1930 APR. - 4.
ÁTVETTE



385
11

US-ROYAL-CORD vezérképviselőt:
FERRO, Budapest, VI., Vilmos császár-út 28.

A MAGYAR TOURING CLUB HIVATALOS LAPJA

ORVOSOK, ÜGYVÉDEK!

400 pengő lefizetése után
napi 13 pengő 50 fillér
részletfizetés mellett szállítunk

MORRIS MINOR

22 lóerős, 4 üléses csukott személyautomobilt.

Angol vezető márka!! 5 lit. benzinfogyasztás 100 km-re.

John Fowler et Co. Morris autók képvisellete

Budapest, VI., Andrásy-út 28. szám.



*A modern vizisport
vezető világmárkája
a*

Johnson

Vezérképviselet:
FERRO-VAS-MŰSZAKI ÉS AUTÓFELSZERELÉSI RT.
V., Vilmos császár-út 28 — Elárusítóhely:
BÁRDI JÓZSEF, IV., KOSSUTH LAJOS-UTCA 6. SZÁM

Johnson-motorhoz

HASZNALJON WAKEFIELD



olajat!

Automobil

Motorsport-Turizmus

Közlekedés - Utépítés

V. ÉVF. 6. SZÁM

1930 ÁPRILIS 3.

A MAGYAR TOURING CLUB HIVATALOS LAPJA

Officielles Organ des Magyar Touring Club
Official Fortnightly of the Magyar Touring Club

Journal Officiel du Magyar Touring Club
Organo Ufficiale del Magyar Touring Club

Felölős szerkesztő:
DÉVÁNYI ISTVÁN

MEGJELENIK
HAVONTA KÉTSZER

Helyettes szerkesztő:
DÁRDAY-ABRIANI DEZSŐ DR.

Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VI., Rózsa-u. 111. IV. em. Tel.: Aut. 136-64. Hivatalos órák 9-2-ig

Postatakarékpénztári csekkszám: 34240. Előfizetési díjak; Magyarországon évi 20 pengő, Ausztriában évi 35 schilling, Jugoszláviában évi 500 dinár, Csehszlovákiában évi 160 cseh korona, Romániában évi 1200 lei.

HIVATALOS RÉSZ

A Magyar Touring Club vezetősége. Elnök: nagybudafai Vermes Gyula földbirtokos. **Alelnökök:** borhi Borhy István földbirtokos, Quittner Ervin műépítész. **Végrehajtó-bizottság:** Máty Dezső alezredes, dr. Kovács Sebestyén László és Harsányi Jenő okl. mérnök. **Választott választmányi tagok:** ifj. Csonka János mérnök, dr. Glósz Miklós min. titkár, Haag Dezső főmérnök, dr. Hajós Imre, Harsányi Jenő okl. mérnök, Havas Jenő vezérigazgató, Kirschner Béla Autótaxi r.-t. igazgató, Korbuly Géza földbirtokos, dr. Kovács Sebestyén László, Lindner Ernő m. kir. főmérnök, Pilaszanovich Antal ny. min. tanácsos és Sisovich József Autótaxi r.-t. igazgató. **Hatósági megbízottak a Magyar Touring Club választmányában:** Gömör Laiml László min. tanácsos a Külügyminisztérium részéről, Kontz Endre dr. min. tanácsos a Belügyminisztérium részéről, Makó-Kléger Sándor min. tanácsos a Népjeléti Minisztérium részéről, Máty Dezső alezredes a Honvédelmi Minisztérium részéről és Piztelka Rezső ezredes a Honvéd Főparancsnokság részéről. **Meghívott tagok a Magyar Touring Club választmányában:** Brunswick György őrnagy a Kormányzóság részéről, dr. Tormay Géza államtitkár, Forster Gyula h. államtitkár és Markhot Jenő min. tanácsos a Kereskedelmi Minisztérium részéről, Magyary-Kossa József min. titkár a Pénzügyminisztérium részéről, Andrássy Sándor gróf v. b. t. t., mint a KMAC elnöke, Erdőy-Harrach Tihamér orsz. képviselő, Ehrmann Kornél, a Magyar Ruggyantaárugyár igazgatója, Iványi Gusztáv százados, a MAC motorosztályának főtitkára, Kornfeld Pál báró, Rassay Károly orsz. képviselő, Szilágyi Lajos orsz. képviselő, dr. Shvoy Kálmán tábornok, a DAC elnöke, Vojnits Miklós báró orsz. kép-



viselő és dr. Tausz Béla, az Idegenforgalmi Szöv. alelnöke. **Választmányi póttagok:** Bernárd Győző min. osztálytanácsos és Szabó Árpád mérnök. **Számvizsgáló-bizottság:** Borossy Jenő magántisztv., Pintér Károly magántisztv. és Röck István vezérigazg. **Póttagok:** báró Kazy Ferenc miniszteri titkár és Münnich Aladár műépítész. **Ügyész:** Dr. Vermes Nándor ügyvéd. **Főtitkár:** Kirehknopf Ernő nyugalmazott konzul.

Triptique-t, carnet-t és nemzetközi útigazolványt a Magyar Touring Club csak tagjainak ad ki. A triptique ára országanként 10 pengő. A carnet ára 30 P. A nemzetközi útigazolvány autóvezetőknek 20, motorkerékpárvezetőknek 10 pengő. A vámszavatossági biztosítás díjai motorkerékpárnál 4-9 pengő, automobilonál 18-36 pengőig terjednek. A vámszavatossági biztosítást a Magyar Touring Club szerződéses biztosító intézete, az Anglo-Danubian Lloyd eszközli, melynek megbízottja állandóan a Magyar Touring Club helyiségében található. Mindezen díjtételek egy évi időtartamra értendők.

A Magyar Touring Club hivatalos helyisége: Budapest, V., Deák Ferenc-u. 10. I. em. Hivatalos órák: d. e. 10-2-ig, d. u. 4-6-ig.

A Magyar Touring Club tagjai négyfélék. **a) Alapító tagok:** Felvételi díj 40 pengő. Tagsági díj egyszersmindenkorra jogi személyeknél 600 pengő, magánszemélyeknél 300 pengő. **b) Rendes tagok:** Felvételi díj 40 pengő. Évi tagdíj három évre szóló kötelezettség mellett, évi 40 pengő. **c) Pártoló tagok:** Felvételi díj 12 pengő. Tagsági díj két évre szóló kötelezettség mellett évi 12 pengő. **d) Junior-tagok (kiskorúak):** Felvételi díj 6 pengő. Tagsági díj két évre szóló kötelezettség mellett, évi 6 pengő.

„TEVES”



dugattyúgyűrűk, olajle húzógyűrűk, zsírcsapcsapok edzve és köszörülve. Megmunkált és nyersszelepek, zsírcsapok, Lockheed-fék, teljes készülék és alkatrészek nagy raktára.

Vezérképviselő: Balog Arhur okl. gépészmérnök
„Kérjen árjegyzéket” Budapest, V., Lipót-körút 27. Tel. 295-39



A MAGYAR TOURING CLUB ÚTJELENTÉSEI

A külföldi útjelentéseknek igazi jelentősége csak most kezdődik. A túrázás a tavaszi idő beálltával kezdetét veszi és a külföldre ránduló automobilisták számára sokszor igen nagy fontossággal bír az Alpeseiken keresztülvezető utak állapota. Ezen állapot alatt nem az illető útvonalak talajviszonyát értjük, hanem tisztán azon körülményt, hogy az illető útvonalon bekövetkező a hóolvadás, az gépjárművek számára ismét használható lett és így az átkelés megkísérelhető. Miután hasonló esetekben a helytelen információk igen kellemetlenek szoktak lenni, a Magyar Touring Club közvetlen összeköttetést létesített az alpesi országok Touring Clubjaival és kéthetenként a legpontosabb jelentéseket lesz módjában közölni az alpesi hágók állapotáról.

Magyarország. A Budapest—Wien főút egyik munkatársunk bejárása után szerzett adatok szerint nagyon gyöngye állapotban van. Wien—Hainburg nagyon jó. Hainburg—pozsonyi letérés jó. Letéréstől Kittsee (Köpesény) elég jó. Kittsee—Magyar vámház rossz. 400 méteres darabon igen jó, de előtte és utána rossz, úgyszintén 20—25 cm-rel magasabb a szintje. A vámkezelés már az új közös hivatalban van. (Végre ezt is megértük! A hármas vámkezelésről annak idején mi írtunk először. Lehet vagy négy éve. A szerk.) Várház—Oroszvár—Győr jó, de nagyon poros. Győr—Tata—Bicske között förtelmes útrészek. Budaörs—Budapest elég jó. A közelmúltban ajánlottuk olvasóinknak a Székesfehérvár felől való Győrbe jutást. A Székesfehérvár—Győr szakasz ugyancsak rossz állapotban van. Budapest—Parádfürdő fővonal. Budapest határában a halálsorompó után (6 km-es kő előtt és után) egyik gödör és lyuk a másikat éri. A rossz út 5—600 méter hosszú. Innen Gödöllőig mindenütt jó. Gödöllőnél megszűnik a bitumen és a további részek már porosak és gödrösek. Legrosszabb az Aszód előtti szakasz. Aszód—Hatvan elég jó. Közvetlenül Hatvan előtt, valamint a hatvani híd előtt és után nagyon rossz. Hatvan—Gyöngyös elég jó. Gyöngyösön (követvám) az aszfaltban hatalmas lyukak. A mátrafüred-i eltérés után még Gyöngyös városban két hatalmas bukkanó. Autósok és motorkerékpárosok! Vigyázat! A Gyöngyös—Mátrafüred, Mátrafüred—Mátrahágó útvonalon útkaparásnak semmi nyoma. Egy kocsiszélesség tűrhető. Jobbra-balra mély sár, vagy száraz göröngy. Mátrahágó—Parádfürdő helyenként jó, de esős időben rettenetesen csúszós. Április 26-án megkezdődik a Debrecen felé vezető főúton a kenderesi átkelőszakasz kiskövel való burkolása. Az átépítés előrelátólag 6 hetet vesz igénybe, mely idő alatt a forgalom 1 km hosszban községi földúton lesz lebonyolítva.

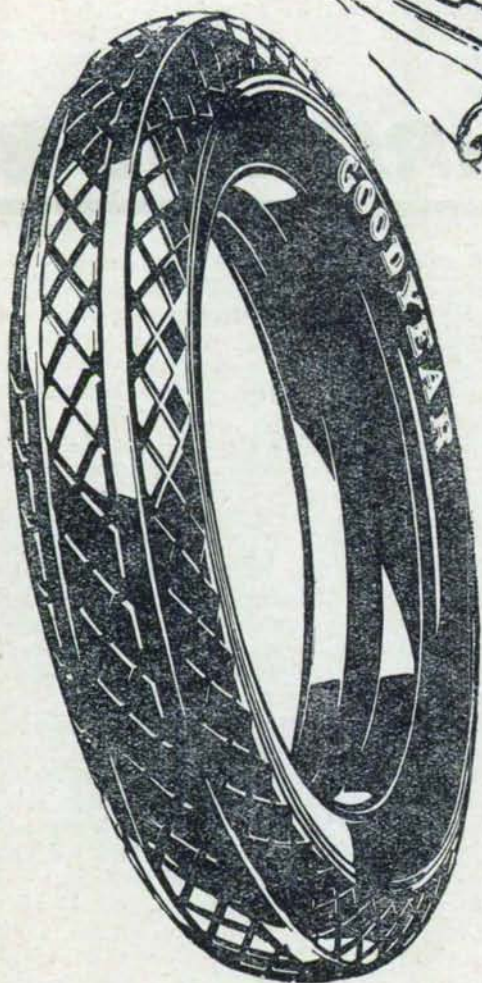
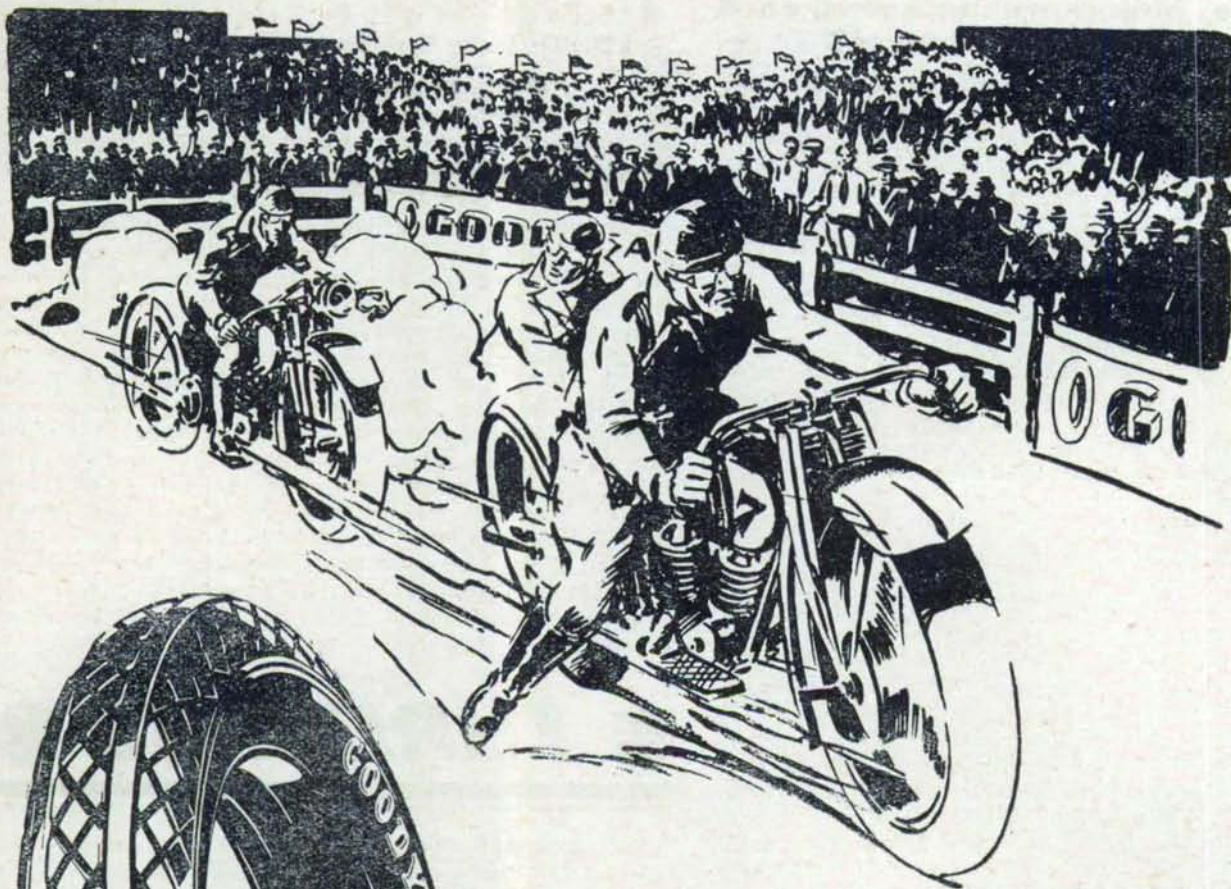
Ausztria. Az általános hóolvadás itt is megindult. A Reschenscheideck, Brenner, Fernpass, Pass Strub, Pass Lueg, Semmering, Affenzer Seeberg, Weichselboden—Wildalpen, Mariazell, Halltal, Kernhof vonalak már egészen hómentesek. A Wienből kiinduló főútvonalokról a hó teljesen eltűnt. Hólánc szükséges még részben a Mariazellbe vezető Annaberg és Josefsbergen. A magas hóréteg folytán egyelőre még járhatatlan: az Arlberg (St. Anton és Langen között), a Flexenpass (Langen és Lech között), a Pass Thurn (Kitzbühel és Mittersill között), a Katschberg (St. Michel és Gmünd között), a Radstädter Tauern (Radstadt és Mauerndorf között), a Triebener Tauern (Trieben és Möderbruck között), a Pass Gschütt (Hallstadt és Golling között), a Phyrnpass (Liesen és Spittal a/P. között), a Pötschenpass (Ischl és Aussee között), a Glocknerstrasse (Heiligenblutól), a Karinthiai Seeberg (Eisenkappel és Krainburg között), a Loiblpass (Deutsch Peter és St. Anna között), a Wurzenpass (Wurzen és Riegersdorf között), a Turracher Höhe (Predlitz

és Reichenau között), a Packsattel (Köflach és Twimberg között), a Stubalpe (Salla és Weisskirchen között), a Präbichl (Vordernberg és Eisenerz között), a Zellerein (Mariazell és Lunz között), a Niederalpl (Mariazell és Müzzuschlag között) és a Wastl am Walde (Moos i. L. és Frankenfels között).

Svájc. Svájcban az utóbbi hetekben ismét komoly hóesések voltak, amelyek bár az alsóbb régiókban nem okoztak zavarokat, a felsőbb régiókban késleltetik az utak szabaddátételét. Landquart—Davos útvonal még csak Klostersig járható. A Klosters—Davos szakasz szabaddátételén dolgoznak. Chur—Tiefenkastel Lenzerheiden át hóláncokkal járható. Tiefenkastel—Davos Wiesenen keresztül még járhatatlan. Az Albula Tiefenkasteltől Bergünig nyitva. A Bernardinpass Splügenig lánc nélkül, onnan Andeerig láncokkal, nyitva. Úgy az Alsó, mint a Felső Engadin hóláncal használható. A Chur—Flims—Ilanz—Oberalppass—útvonal Sedrunig már nyitva. A Chur—Arosa útvonal Langwiesig használható. Erős kocsik hóláncal Arosát is elérik. A Kerenzenberg hómentes. A Klausenstrasse csak Linthalig van nyitva. Gotthárdon a helyzet változatlan. Északról láncokkal Göschenenig, délről Airoloig járható. A Brünigpass hómentes. Luzern—Interlaken hómentes. A Klausenpass útvonal az altdorfi oldalon Unterschächenig járható. Interlaken—Lauterbrunnen láncok nélkül. Interlaken—Grindelwald Zweilütschinentől hóláncal járható. Adelboden és Kandersteg, valamint Engelberg hóláncok nélkül is járható. A Grimselpass már Guttenig járható, de csak láncokkal. A Gurnigel útvonal Gurnigelbadig már járható. A Jurában újabb hóesések folytán a hólánc igen sok helyen szükséges. A Dél-Svájcban a Wallisi fővonal Martigny és Fiesch között már hómentes. Az oldalvölgyek (Hauderes, Zinal, Montana, Leukerbad) hóláncal járhatók. A magashágók, mint az Albula, Flüela, Julier, Ofenpass, Umbrailpass, Bernardin, a Lukmanier, a Splügen, a Gotthárd, a Simplon, a Forclaz, a Grimsel, a Furka, a Klausen és a Nagy Szent Bernát továbbra is zárva vannak.

Olaszország. A március 25-én kiadott olasz jelentések és a Resia (Reschen-Scheideck) alapján a helyzet a Dolomitokban, valamint az Ortler, Adamello, Presanella, Brenta, úgyszintén az Alpokban nem igen változott. Újabb, helyenként igen kiadós havazások hátráltatják a hó eltakarítását, bár az olvadás az olasz hegyekben is teljes erővel megindult. A hegyi átjárók közül nyitva van: Andalo—Molveno, Aprica-hágó, Brennero, Dobbiaco—Cortina d'Ampezzo, Fugazza, Mauriapass, a Mendola (Mendelpass), a Monte Croce di Comelico (Innichen és S. Stefano között), valamint a Tonale-hágó. Még zárva van: Gobera és Broccone, Campo di Carlomagno (Tione és Dimaro között), Passo di Campolungo (Arabba és Corvara között), a Passo di Cereda, a Falzarego (Cortina és Arabba között), a Selalajoch, a Passo di Gardena (Grödnerjoch), a Passo di Gavia (Bormio és Ponte di Legno között), a Stelvio (Stilfserjoch), a Passo di Costalunga (Karersee), a Pordoijoch, a Rollepss (Predazzo és Fiera di Primiero között), a Misurina-tóhoz vezető utak (Tre Croci), valamint az Olaszországból Franciaországba és Svájcba vezető hágók, mint a Simplon, Grand St. Bernard, Petit St. Bernard, Mont Cenis, Col des Sestrieres, Montgenevre, Colle di Maddalena. A Col di Tenda ellenben szabad.

Soffőriskola, egyedül, mely erős útkanyarulatokkal kiépített pályán tanít vezetni városi vezetést legforgalmasabb utcákon, míg tökéletesen nem vezet, az így kiképzett soffőr nem csinál karambolt. Javítóműhelyünkben javítás, szerelés; hatóságilag levizsgáztatjuk, jogostványt és munkakönyvet kapnak, vidékieknek ingyen bentlakás. Tandíj személy- vagy teherautóra 40 pengő. **Motorkerékpárra** 20 pengő. **Korber soffőriskola, Népliget.** Telefon 340—34. Saját ház Pálya, garázs, javítóhely, tanterem. **Úrvezetőknek** külön, egyéni gyors kiképzés.



Éles fordulóban...

a vezető biztonsága, versenyekben győzelme függ a gumik jó tapadásától.

Ha csúszik a gumi, veszélyben forog Ön is, gépe is.

Vizsgálja csak meg a GOOD-YEAR motorpneut: az éles szélű és a megerősített oldalfalra is kiterjeszkedő erős gumikockák szinte fogják az úttestet, Ön pedig gépét bedöntve, a tökéletes biztonság jóleső érzésével veheti a fordulókat. A középső kockák megátolják a kerék pörgését az akcelerálásnál és a kerék csúszását a fékezésnél.

Válassza utitársául a világ legbiztosabb, csúszásgátló futófelületét. Vegyen GOOD-YEART és nem lesznek gumijával gondjai.

GOOD-YEAR

VEZÉR-
KÉPVISELET

„APART“ AUTOMOBIL RT.

BUDAPEST, VI., ANDRÁSSY-ÚT 37
TELEFON: AUTOMATA 136-28

Mi lesz a Motorkerékpárkereskedők Országos Egyesületével?

Lapunkban az utóbbi években már több ízben szóváltottuk azokat az anomáliákat, amelyek a motorkerékpárkereskedelemben terén nálunk divatosak. Tekintettel arra, hogy nincs semmiféle egyesülés, mely szabályozná a motorkerékpárkereskedők egymáshoz való viszonyát, derűre-borúra megismétlődnek esetek, amikor egyes cégek foga megfájdul a másik által képviselt és bevezetett márkára és ha megy, úgy simán, ha nem megy, úgy fondorlatokkal megszerzik a más képviselőt. Ez a legkönnyebb dolog. Már igen sokan próbálkoztak egyesületalakítással, ez azonban mindig megtört egy-két cég huzódzásán, akik, tekintettel arra, hogy nekik jól ment, félvén a megkötöttségtől, huzództak az egyesülettől. Mi ennek dacára állandóan felszínre tartottuk ezt a témát és igyekeztünk minden egyes alkalommal rámutatni az egyesülés szükségességére.

Hogy most újra felvetjük a kérdést, arra egy beszélgetés adott alkalmat. Majláth Mihály mesélte el nekünk, hogy újabban egyik budapesti motorkerékpárkereskedő az ő debreceni és nyiregyházi képviselőjét akarta megnyerni saját számára és nagyobb százalék beígéréssel akarta a vidéki kereskedőket a saját márkáinak megnyerni. Őszintén szólva igen örültünk a fenti esetnek, mert így legalább most újabb bizonyítékot kaptunk arra nézve, mennyire szükséges a motorkerékpárkereskedők tömörülése. Mint hírlík, újabban ismét folynak tárgyalások és most már állítólag azokban is megvan a jó szándék, akik annakidején mereven elzárkóztak, ennek dacára az összetartás oly nagyfokú, hogy még eddig egyszer sem sikerült az érdekeltek többségét egy összejövetelre összehozni. Pedig ha soha, most igazán szükség volna egy erős tömörülésre, amely egységesen léphetne fel mindennemű kilengés ellen, legyen az túlzott vámemelés, avagy képviselőelszippantás. Reméljük a legjobbat. Mi mindenkor készek vagyunk szerény viszonyaink mellett a támogatásra.

A TTC megbízhatósági versenye

A Tátra-kocsik, a Chater-Lea-vezető Valentiny és Bátya János (FN) a nap hősei.

Március 16-án futották le a TTC rendezésében az év első megbízhatósági versenyét, ahol nemcsak motorkerékpárok, hanem autók is résztvettek. A normális, de nem magyarországi útvonalakra kiírt verseny egészen közepes átlagsebességgel, az utaink rettenetes állapota folytán csaknem elérhetetlennek bizonyultak és alig volt egynéhány versenyző, aki a mátraí utak sártengerében, valamint a többi útszakasz bukkanói és gödrei között a normális időre vissza tudott volna érkezni a fővárosba. A kocsikategóriákban a két Tátra-vezető, Csekei József és Adám Károly brillírozott, akik mindketten az előírt átlagon belül abszolválták a távot, míg a harmadik Tátra-vezető, Toldi-Szabó Miklós alig maradt el a limittől. A Tátra-versenyzők így azután fölényesen nyerték a csapatversenyt is. Most bebizonyosodott, hogy utainkra mégis kiválóan alkalmas a kis Tátra, amelynek tökéletesen mindegy, akár sík vidéken, akár 20 százalékon felüli emelkedéseken, akár aszfalton, vagy tengelyig erő pocsoltyában visz az útja. A starthoz állott közel 60 motorkerékpárversenyző közül az előírt időben csak két versenyző

A baromfi-, galamb- és nyúltenyésztők legkedveltebb szaklapja

az **Aprójószág**

Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest X. ker., Tenyészállatvásártelep

futott be. Az egyik a Chater-Lea-vezető egri Valentiny Károly, a másik a DKW-vezető Kudelka Ferenc. Rajtuk kívül a szőlősök, bár elkésve, de beérkeztek: Radicke Helmuth (FN), Bajcsi József (Chater-Lea), ifj. Mitl Ferenc (Sunbeam), Baranyai István (Puch), Kiss László (Puch), Martinek István (Rec-Acme), Balogh Miklós (AKD), Fischer Ferenc (Sunbeam) és Weisz Jenő (Raleigh). Megemlékezésreméltó, hogy veterán versenyzőnk, Zajác József, bár nem az előírt idő alatt, de pompás kondícióban végigfutotta a versenyt. A 13 oldalkocsis gép közül egyedül Bátya János (FN) volt képes végigfutni a távot, bár az előírt átlagot ő sem tudta elérni. Eredménye tehát kolosszálisnak mondható. A TTC-verseny ezúttal végre egy egészen komoly sportteljesítménnyé lépett elő. A rendezés nagyon jó volt, ami főleg Winter László és Koppenstein Benő érdeme.

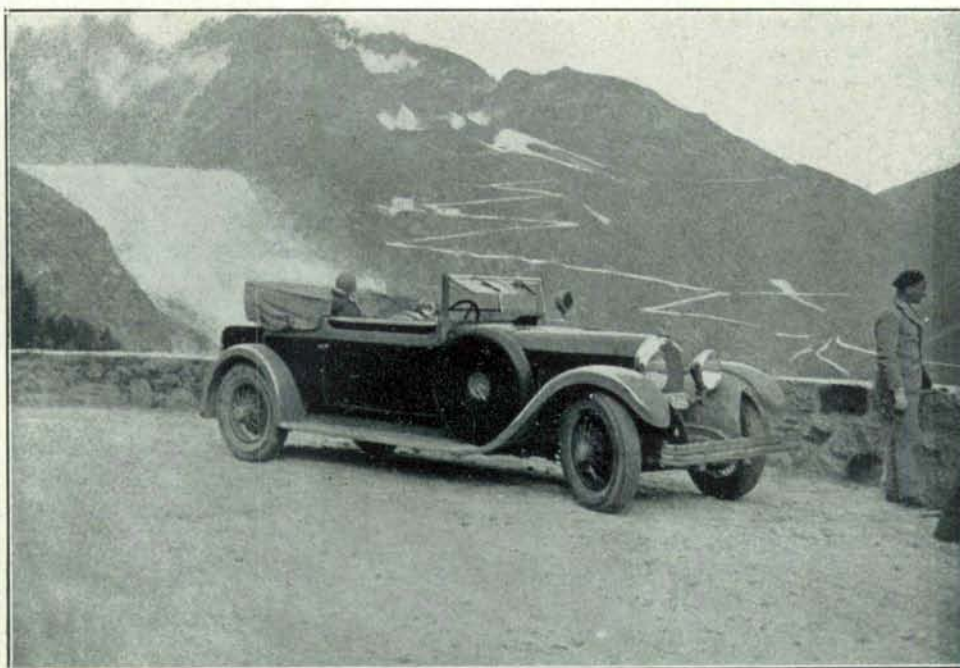
TURIZMUS

A jugoszláv vámigazgatóság a múlt hónapban oly értelmű rendeletet adott ki, hogy triptiquek elkallódása vagy pedig a kilépésnek a vámokmányon való hivatalos igazoltatásának elmulasztása esetében a járómű Jugoszláviából való kilépésének igazolásául nem fogadja többé el a jugoszláv külképviseleti hatóságok eddig szokásos igazolványait, sőt a járóműnek a jugoszláv vámhatóságoknak való bemutatását sem hajlandó a kilépés megtörténtének igazolása céljából figyelembe venni, hanem minden hasonló esetben ragaszkodik a járóműre eső teljes vámösszeg lefizetéséhez. A Touring Clubok és az Automobil Clubok nemzetközi szövetségeinek ezen kissé balkáni ízű és teljesen indokolatlan intézkedés elleni tiltakozásai csak annyiban jártak eredménnyel, hogy a jugoszláv kormány ugyan újból megengedte követségeinek, illetve konzulátusainak a gépjárművek Jugoszláviából való kilépésének igazolására szolgáló bizonylatok kiállítását, de csak abban az esetben, ha a járómű a jugoszláv külképviseleti hatóságnak a célból történendő bemutatása alkalmával még el van látva a beléptető jugoszláv vámhivatal sértetlen plombájával. Ez a pótrrendelet nem sokat változtatott az eredeti intézkedés brutális keménységén, mert hiszen a vámplombákat a Jugoszláviából való kilépés vagy a szomszéd országokba való belépés alkalmával az eljáró vámközegek rendszerint maguk távolítják el, eltekintve attól, hogy a kocsik esetleges tisztítása, javítása alkalmával könnyen leszakadhatnak. A Magyar Touring Club tehát mindenkit figyelmeztet, akinek jugoszláv triptique van a birtokában, hogy a Jugoszláviából való kilépésre a legnagyobb gondot fordítsa, mert akár a triptique elkallódása, akár a kilépés kellő igazolásának elmulasztása esetében a járóműre eső jugoszláv beviteli illetékek lefizetése nem lesz elkerülhető.

NEW-HUDSON

Vezérképviselet: **MAGAZINER és STRAUZ, V., Balaton-u. 10.**

Feltűnően olcsó árak! Kérjen katalógust!



Útban lefelé a Grimselről Gletsch felé. Szemközt jól láthatók a Furka-hágóra vezető serpentinek és a híres Rhone-gletscher. Előtérben egy hatalmas Austro-Daimler ADR, mely játszi könnyedséggel veszi a svájci hágók serpentinjeit.

(Schwab Károly férvétele.)



Pihenő a Brennerre vezető útvonalon. Előtérben egy Steyr Type XII.



*Johnson-motorral szerelt versenysiklósónak a fordulóban, egy amerikai outboard-versenyen.
A versenyzők egy a fenekhez erősített bója körül fordulnak.*



Evinrude-siklóhajó a Duna vizén, Budapesten. Képünk jól mutatja a siklóhajótest stabilitását. Háttérben a Margit-híd.

Jó utakat! Először... másodszor és harmadszor

Ez az előfeltétele az idegenforgalom növelésének és saját véreink itthontartásának — Portalan utakat a magyar fürdőhelyekhez és kitűnő összekötő utakat a Nyugattal

„Idegenforgalom”, — ez ma a legaktuálisabb kérdés csaknem minden országban. Vannak országok, amelyek az idegenforgalomból élnek. Ma minden ország arra törekszik, hogy idegenforgalmát a lehetőséghez képest a maximumra növelje. Nálunk, sajnos, ez az igyekezet csak részben van meg. Az igyekezet ugyanis egyoldalú. A propaganda 100 százalékban a vasútra van bázisozva. Nálunk az illetékesek, mint mindenben, sohasem látnak túl az orrukánál és rendszerint csak akkor cselekszenek, amikor már minden madár csiripeli, amit tenni kellene. Ezáltal azonban a passzivitással többlet rontanak, mint használnak. Ma már az idegenek nagyrésze nem a vasúton jön hazánkba, hanem saját mozgékony, a Pullmann-kocsinál sokszorta kényelmesebb automobilján, avagy a modern közlekedési eszközök olcsóbb fajtáján, a motorkerékpáron. Mi nem akarjuk kétségbevonni a vasutak létjogosultságát és hasznát, csupán azt akarjuk leszögezni, hogy ma az automobil és motorkerékpár a vasúttal teljesen egyenrangú közlekedési eszköz. Kinek a pap, kinek a papné. Vannak emberek, akik tehetik, dacára ennek a vasúttal utaznak, viszont vannak olyanok, akik inkább nem utaznak, mert autón nem utazhatnak. Az automobil és vasút vélt harcának meg kell szűnnie. Az illetékeseknek tisztában kell lenni azzal, hogy mindkét közlekedési eszközt egyenlően kell segíteni a fejlődésben és mindig azt kell szemünk előtt tartanunk, hogy a két közlekedési eszköz párhuzamos fejlesztésével idegenforgalmunkat vigyük előbbre. Nem szabad elfelejtenünk, hogy akiknek automobiljuk van, azok vasúton sohasem fogják az országunkat felkeresni, viszont, ha az utaink rosszak, úgy el fogják azt kerülni. Az utak rossz volta kétélű fegyver.

Egyrészt elriasztja az idegen automobilistát és motorkerékpárost, másrészt vágyat kelt a hazai automobilistákban az idegen országok felkeresésére, amelyek híresek kitűnő utairól. Vannak ugyanis országok, ahol a minisztériális emberek nemcsak azért ülnek magas pozíciókban, hogy a gázt minden elsején felszippantsák, hanem azért, hogy szaktudásukkal, új, a haza javát előmozdító ötleteikkel előmozdítsák az ország érdekeit. Ezekben az országokban már jónéhány év előtt rájöttek az illetékesek, hogy utakat, még pedig portalanított, állandó jellegű utakat kell építeni, amelyek az ország szívéét a környező államokkal összekötik.

Sajnos, erre minálunk még ma sem jöttek rá. Mert ha rájöttek volna, úgy a Budapest—Győr—Wien útnak, valamint a Budapest—Székesfehérvár—Veszprém—Szentgotthárd útszakasznak már teljes egészében készen kellene lennie. Osztrák automobilista és motorkerékpáros a múlt évek szomorú tapasztalatai után már alig keresi fel hazánkat, míg a távolabbiak csak ezidén kapnak közúton a magyar utaktól. Olaszok, németek százas csoportokban óhajtkák felkeresni Budapestet ez év nyarán és lesznek kénytelenek kavicstörmelékeken, felbontott utakon, sártengereken, bukkanókon keresztülvergődni, hogy szép fővárosunkat megtisztelhessek. Hogy azután a százege-néhány automobilista mit visz hírül Itália kék ege alá, arról jobb nem beszélni. Azok vasúton nem fognak idejönni, mert automobilisták, automobilon pedig akkor fogják látni újra Magyarországot, amikor a hátuk közepét.

Olvasunk naponta több ezer kilométeres útépitésekről, pályázatokról, hazai vállalatokról, amelyek nem léteznek,

idegen vállalatokról, akiknek strohmannjai vannak, bonokról, olcsó ajánlatokról, drágákról, egyszerűval mindenről, csak arról nem, hogy mikor lesz már készen a másfél év óta lezárt bécsi út és mikor lesz már kitűnő utunk le a Balatonhoz, mikor tudunk egyszer felmenni a Mátrába, egyetlen hegyünkbe jó úton.

Az alantiakban egy pár szóval rá szeretnék mutatni mindama problémákra, melyek nálunk idegenforgalmi szempontból megoldásra várnak. Ismétlem, mindig az automobilista és motorkerékpáros beszél belőlem, a vasúttal, hajózással, repüléssel nem foglalkozunk. A vasút már régen készen van, a Duna vize nem fogy ki soha és a repülőgépek nem kell megépített út. Épített út csak a gépjárműveknek kell, az automobilnak és a motorkerékpárnak. Az idegenforgalmi problémákkal párhuzamosak azok az intézkedések, amelyek részben, vagy legalább is nagymértékben csökkentenék a magyar automobilisták és motorkerékpárosok idegenbe való vándorlását. Ezek az intézkedések nemcsak a hazai fürdők és kirándulóhelyek forgalmát emelnék, de kettős célt szolgálnának. Alkalmat adnának az idegenek hazánk természeti szépségeinek megtekintésére. Mit érnek a szépségek, ha nem lehet őket megközelíteni. Mit ér a Balaton, ha nincs hozzávezető út.

Mit tennék én, e sorok szerény írója, ha úgy módomban volna tenni azt, amit jónak látnék. Mindenekelőtt rendet teremtenék a Budapest—Győr útszakasz építésében. Lerántanám a leplet arról a rejtélyről, hogy miért állanak egyes szakaszok másfél év óta érintetlenül. Miért zárták le a hatalmas útvonalat, amikor az útnak eddig alig a negyede épült meg. Miért tudtak egyes vállalkozók teljesen elkészülni a rájuk bízott útszakaszokkal? Ezek mind olyan tények, amelyek nem reám tartoznak, hanem a kereskedelmi minisztérium útügyi osztályára. A háború alatt a rossz hadvezéreket nyomban nyugdíjba küldték egy sikertelen offenzíva, vagy egy nagy debacle után. Ugyanez a helyzet most is. Emlékezzünk a két év előtti Budapest—Martonvásár útibotrányra, amely megmozdította az egész magyar sajtót. Nézzük a mostani Budapest—Győr útépités teljes csődjét. És... és ennek dacára a hadvezérek vígan ülnek hatalmas borszékeikben, boldogítva tovább szegény hazánkat. A második teendő az volna, hogy félretéve minden kapkodást, ami az utolsó hetekben az útépités terén tapasztalható, munka alá vétetném az összes üzemben lévő útépitési vállalatokkal a Győr—oroszvári vagy a Győr—Moson—hegyeshalmi szakaszt, biztosítván ezzel a tökéletes budapest—wieni forgalmat. A második teendő a Székesfehérvár—Veszprém—Tapoka—Sümege—Türje—Körmend—országhatár útvonal kiépítése lenne, amivel biztosítanám a forgalmat Olaszország, valamint Ausztria déli részeivel és egyúttal a Balaton északi partjával. A Kelettel, Déllal és északkal egyelőre várakozási állápontra kell helyezkednünk. A fontosabb teendő volna az ország egyes pontjait a székesfővárossal összekötő utak megteremtése.

Mindenekelőtt a Balaton! A Budapest—Siófok, valamint a balatonkörüli útvonal állandó jellegű útburkolattal való födése nemzeti érdek. Már többször hangoztattuk, hogy a Balaton egész Európa egyik legkellemesebb tava, melynek vize és homokos talaja vetekszik a tengerek legsebbe strandjával. Vize lágy, egészséges, üdítő, mentes mindennemű diszsonanciát keltő momentumtól. Lábunk

alatt nem mozognak útálatos tengeri pókok és polipok, testünket nem csípi véresre a mérges legyek és bögölyök ezrei. Miért megyünk mégis idegen fürdőkbe? Mert 110 kilométer helyett nem leszünk bolondok 150-et menni, mert a pocsék utak miatt nem fogunk 2 óra helyett 4 és félórát rázatni magunkat és mert azért aztán igazán nem megyünk le a Balatonra fürödni, hogy este nyakig porosan és piszkosan érkezzünk haza, tele bosszúsággal és dühvel. A balatoni utak kiépítésével kapcsolatosan azonnal utasítanám Székesfehérvár dicső kormányzatát a kövezetvám megszüntetésére. Mégis csak hallatlan dolog, hogy adófizető polgárokat, akik vasárnapjukat vagy szabadságukat mennek eltölteni egy napra a Balatonra, oda-vissza utaztatásban megsarcollják. Ez egy középkori intézmény, amelyet már a konzervatív svájciak is megszüntettek, holott ők kiváltságos helyzetükben igazán tehettek. De hogy Székesfehérvár, ahol még ma is a világ legrosszabb kövezetét mutathatjuk be a jelenkornak, micsoda jogon szed az átutazó automobilistától 2 pengős vámokat, azt igazán nem tudjuk. Ez, uraim, nem Balaton-propaganda. Én részemről addig, amíg a miniszter úr öngyémeltősége nem hat oda, hogy megszűnjön a vámszedés Székesfehérvárott, bizony nem megyek a Balatonra és hasonlóan cselekszik igen sok más automobilista és motorkerékpáros.

Ugyanígy portalanítva kiépítendő megfelelő szélességben a balatonkörüli út. Erre áldozatokat sajnálni nem szabad. Alkalmat kell ugyanis adni a hazánkba érkező idegeneknek, hogy legyenek kirándulási alkalmak. A balatoni körutat a Székesfehérvár—tapolcai úttal északról több helyen össze kell kötnünk. Szégyen és gyalázat például a Veszprémet a nosztori völgyön keresztül Balatonfüreddel összekötő dülőút jellegű építmény. Itt ma már csak aszfalt, beton, bitumennel kezelt makadám-, keramit- vagy kőburkolások jöhetnek tekintetbe. A poros országutaknak a Balaton körül rövidesen el kell tűnniök.

Ugyanígy legalább egy összeköttetés létesítendő a Balatonhoz dél felől. Legajánlatosabbnak látszik a Balatonföldvár—Kaposvár—Pécs útvonal kiépítése. Pécs és a Mecsek ismét egy kiváló alkalom az idegenek foglalkoztatására.

Talán első helyen kellett volna a Mátrát említenem. A Máttra ma Magyarország legmagasabb hegyvidéke, közepén Paráddal, egy, már a békében jónevű fürdőhellyel. Az elmúlt vasárnapon kerestük fel Parádot, hogy a Budapest—parádi útviszonyokat tanulmányozzuk. Amit látnunk, elképzelhetetlen. Mintha csak agyafúrt kigondolással arra törekednének az illetékesek, hogy minden olyan pontot, amely idegenforgalmi szempontból automobillal megközelíthető, elérhetelenné tegyenek. Mintha szisztematikusan dolgoznának az automobilisták ellen. A Budapest—

gödöllői szakasz kitünő állapotban van. Arról nem is beszélünk. Onnan kezdve azonban ismét egy poros és részben gödrös útnak van Gyöngyös, nem is szólva Hatvanról, ahol balkáni állapotok uralkodnak még mindig. Érdekes, hogy mindazokban a városokban, ahol kövezetvámot szednek, rossz a burkolat. Ugyanígy van ez Gyöngyösön is. Gyöngyösön elválnak a főúttól és bekanyarodunk Mátrafüred felé. Egészen keskeny, poros út, jobbra-balra kátyuk, tarkítva egy pár olyan díszbukkanóval, ami Budapestnek is dicsére válhatna. Ugyanis Budapesten volt és van még ma is helyenként divatban, hogy a kocsiúton keresztül gyalogutat vezetnek, amely kőből készül, rendszerint a talaj süllyedése következtében rövid idő múlva kiáll, vagy bemélyed, hatalmas bukkanót alkotva. Így van ez a Gyöngyös—mátrafüredi úton is.

A Mátra-hágón átvezető út, legyünk őszinték, szintén pocsék állapotban van. A kijárt út keskeny, jobbra-balra mély sár. Útkaparásnak semmi nyoma. Aki ki akar térni, az mindig számolhat a lecsúszás veszedelmével. Sokszorosan áll ez az északi oldalra, ahol a legfinomabb agyag alkotja a burkolatot.

Ez esős időben rettenetesen csúszik, száraz időben pedig átható port fejleszt. Emlékezzünk a múlt nyárra, amikor a Mátráról jövő automobilistáknak arcát vastagon fedte a por. Hát most beszéljünk ilyen állapotok mellett idegenforgalomfejlesztésről.

Ha már a Mátráról beszélek, szólanom kell a Galyatetőről is. A Galyatető ma Magyarország egyik legmagasabb pontja, tiszta időben pompás kilátással a Magas-Tátrára. Itt áll az Egyetemi Turisták pompás kis menháza. Ez a terület ma Ma-

gyarország leghódúsabb terepe, ahol az elmúlt vasárnapon (március 23.) az északi oldalakon még 20 cm volt a hómagasság. Itt áll a mai Magyarország legnagyobb síugrósánca. Itt tartják a katonai sítanfolyamokat, stb., stb. És a Galyatetőre nincs felvezető út. Vágásokon, néhol nyakig sárban mehetünk fel a pompás hegyre. Az egész 6—7 kilométer. Nézzük csak, milyen jó hatással volt annakidején a Hármashatárhegyre való autót út megépítése. Kettőzöttén jó hatást váltana ki egy, a Máttra-hágó 17-es kilométerkövetől a Galyatetőre építendő műút. Mindig azt kell szem előtt tartanunk, hogy a saját népünket és az idegeneket el kell látnunk olyan alkalmakkal, ami itthon tudja őket tartani, vagy ami idenyűgözi legalább pár napra. A Galyatetőre építendő műút a télen síelőink egy nagy részét tartaná idehaza, mert ez esetben a Galyatető Budapestről 5—6 óra helyett 2 és félóra alatt lenne megközelíthető.

Ugyanígy a legsürgősebben kiépítendő a már munka alatt lévő Miskolc—Lillafüred—Eger útvonal. Itt is arra kell törekedni, hogy az út minél hamarabb állandó jellegű burkolattal legyen ellátva, úgy, hogy a porképződés elkerülhető legyen. Lillafüredet, melybe az állam tömérdek

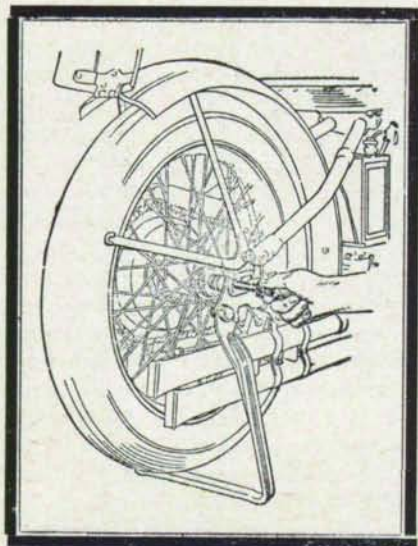
Nevünk



a reklámunk

Puch a legtökéletesebb motorkerékpár

Tudja Ön . . .



Csupán egyetlen csavart kell meglazítani az 1930 Harley-Davidson modellek kerekén, máris felcserélheti a defektes kereket a pótkerékkel. Percek munkája az egész . . . Gondtalanul t ú r á z h a t hetedhétországban, a gumidefektek rémét elfeledve . . .

mit jelent a könnyen kiszerezhető és egymásközött cserélhető kerék

?



Az új 1930-as oldalkocsis Harley-Davidson könnyen kiszerezhető és egymásközött cserélhető kerekeivel, Ricardo-rendszerű új kéthengeres motorjával, kovácsolt acél villájával, kettős láncával, nagyobb tartányával, a multból közismert kényelmével és üzembiztonságával az a gép, melyre Önnek szüksége van.

Kérjen képes katalógust, árajánlatot a

HARLEY-DAVIDSON

vezérképvisellettől

Majláth M.

Budapest, VI., Gróf Zichy Jenő-utca 17. szám. — Telefon: Aut. 296-22.

Az árban is verhetetlen világrekorder



ELEVENSGÉG

Frissen ugrik . . . Pillanatok alatt elhatalmasodik rajtunk a sebesség érzése, mert blokk-motorja erős és eleven

350 kcm sv. P 1375.-

500 kcm ohv. P 1850.-

HALMOS TESTVÉREK BUDAPEST, V., SZABADSÁG-TÉR 18. T. 159—93

Aki

már egyszer
javította
motorkerékpárját
Burghardtnál,
az mindig oda viszi,
mert becsületes, komoly
és szakszerű munkát végez

Ez többet mond minden dicsérő szónál

Budapest,
VI. ker., Kazár-utca 10. sz.

pénzt vert bele, rentábilissá csak az automobilforgalom emelésével lehet tenni. Volt alkalom beszélgetést folytatni egy ízben egy nagyon éleslátású hazánkfiával, aki akként nyilatkozott, hogy Lillafüred felépítése után legalább lesz egy hely, ahová a külföldről hazánkba érkezőket el lehet vinni néhány napra. Tökéletesen igaza van, de olyan utakon, mint most, soha. Mit ér a pompás szálloda, mit ér az ózondús levegő, a Kicsi hámosi tó, ha előtte és utána vastagon áll majd az arcunkon a por. Lillafüredet tökéletes útnak kell összekötni Budapesttel.

Gyerünk tovább. Arról beszéltünk, hogy minden alkalmat meg kell ragadnunk, hogy véreinket idehaza tudjuk tartani. Hozzáférhetővé kell tehát tennünk minden olyan vidéket, amely nyaralási, fürdési szempontból fontos. A Balaton után első helyen áll a Duna Budapesttől északra eső partja mindkét oldalon. A Budapest—Szentendre—Leányfalu—Visegrád—Esztergom szakasz évek óta oly rossz állapotban van, hogy arról idegenforgalmi szempontból beszélni sem lehet. Pedig gondoljuk meg, milyen kellemes lenne például egy Budapest—Dunapart—Esztergom—Dorog—Budapest (a bécsi úton vissza) kirándulás, ha az igazán elsőrangú úton mehetne végbe. A bécsi út épül, illetve vajudik, mondjuk készen is lesz talán ez év őszére, a Dorog—Esztergom szakasz építése, mint értesülünk, jó kezekben van és a nyárra szintén készen lesz. Maradna a dunaparti szakasz. Ha ez a szakasz jó állapotban lenne, úgy a dunaparti nyaralótelepek hatalmas virágzásnak indulnának. Ma Leányfaluról Budapestre jönni egy kínszenvedés. Ugyanez áll a Duna balpartjára, ahol Alagig már 16 kilométer van kiépítve keramittal. Úgy látszik, itt kőszót adtak a magyar automobilistáknak, hogy milyen is lehet az a jó út, de hogy ezt Vácig és onnan Szobig is kiépítenék, arról bizony még nem igen esik szó. Pedig ezzel a Csehszlovákiába való forgalom is lebonyolítást nyerne.

Nekünk magyaroknak mindig arra kell törekedni, hogy azt a kultúrfölényt, ami megvan és ami tényleg megvan, mindenütt kidomborítsuk. Lássá az az automobilista idegen, hogy amikor átlépi a magyar határt, simábban gördül a kocsija és megszűnik a por. Lássá, hogy itt törődnek az idegenekkel, akik tulajdonképpen a pénzüket hozzák ide és hagyják itt. Arra kell törekedni, hogy az idegen mennél jobban érezze magát minálunk és így több napot töltve itt, több pénzt fog itthagyni. Az automobilistát és motorkerékpárosát a legjobban a jó utakkal lehet megfőzni. Ki gondol ma arra, hogy Romániába menjen túrázni, amikor rettenetes dolgokat hall az ottani utak állapotáról. Ugyanígy beszélnek rólunk az osztrákok, a németek és mások és bár látható a jóakarát a külföldi automobil- és motorkluboknál, ez a jóakarát meg fog szűnni, ha látják, hogy nálunk semmi sem történik az érdékükben.

Budapest székesfővárosnak arra kellene törekednie, hogy a Svábhegy, illetve a budai hegyek útjai mennél tökéletesebbek és teljesen portalanok legyenek. Ennek megfelelően építendő az Istenhegyi-út, a Normafa-út, a Mátyás király út és a Jánoshegyről levezető utak, valamint a Budakeszi szanatóriumhoz vezető főút. Ugyanígy a jelenleg még teljesen elhanyagolt Hármashatárhegy és környéke is. A múlt évben hevenyében összeállított Hármashatárhegyi-út kiépítése portalan anyagokból egyik legfontosabb útépítési probléma.

A fentebbi építkezések kell, hogy ma legsürgősebb teendői legyenek úgy a magyar államnak, mint a székesfővárosnak, ha egyáltalában gondolnak arra, hogy hazánkban az idegenforgalom növekedjen és hogy a haza polgárai saját hazájukban jól érezzék magukat. Az auto-

mobilelles hangulatnak meg kell szűnnie. Az automobil ma már nemcsak a kiváltságos elemek közlekedési eszköze. Ahová bevonul a magánautó, ott hamarosan megveti lábát a gyors autóbusz, az olcsó és mégis gyors „autocar”. Ennek azonban lényeges előfeltétele az utak kiváló minősége. Erre ma nem szabad sajnálnunk a pénzt.

Reméljük, hogy cikkünknek, úgy mint már eddig is sokszor, meg lesz a kellő hatása. Reméljük, hogy egy év múlva már beszámolhatunk tervezetünk sikeres keresztülviteléről. Egy kis jóakarattal, előrelátással és egy kis számítás kell csupán.

Déván István.

Érdemes-e a motort bejáratni?

E tekintetben a nézetek igen különbözők. Az általános vélemény az, hogy az első néhány száz kilométert 30—50 km-es sebességgel kell megtenni, hogy a motor alkatrészei megfelelően „bekopjanak”. Ezzel szemben igen sokan vannak, akik a bejáratásra egyáltalában nem fektetnek súlyt és akiknek a kocsija vagy motorkerékpárja azért mégis „ugyanúgy” megy. Sőt vannak, akik tovább mennek. Ellenőrizhetetlen amerikai forrásból kelt hírek szerint egy ottani szakértő (?) kijelentette, hogy a bejáratás nem csak nélkülözhető, hanem egyenesen fölösleges is és ő hajlandó bebizonyítani, hogy egy szabályosan bejáratott és egy, az ő módszere szerint mindjárt az elején jól megtúráztatott és igénybevett azonos gyártmányú kocsik közül az utóbbi fog előnyösebb teljesítményt nyújtani. Hogy az érdekes kísérletnek mi lett az eredménye, arról nem szól a krónika, de nézetünk szerint az illető szakértő nem kapott gyárat, amely hajlandó lett volna neki két kocsit erre a célra rendelkezésére bocsátani.

De a tréfát félretéve, határozottan meg kell állapítanunk, hogy a bejáratás, az új motor kezelése, használatba vételének legelső szakában, igen fontos és nagyjelentőségű kihatással van a motor későbbi teljesítményére. A The Motor Cycle, a legkiválóbb angol motorszaklap egyik legutóbbi száma közöl erről a kérdéstről érdekes cikket, amely annyira tanulságos és népszerűen érthető stílusban foglalkozik azzal, hogy érdemes tartalmával közelebbről is megismerkedni.

Vizsgáljunk meg egy hengerfutófelületet mikroszkóppal — mondja a cikkíró — és életünk egyik legérdekesebb meglepetésében lesz részünk. Az általunk szabad szemmel, tapintással, abszolút simának tartott felület olyan érdesnek és egyenetlennek fog látszani, hogy valószínűleg el sem tudjuk képzelni, miképpen mozoghat abban le és fel a dugattyú. Ennek a jelenségnek a magyarázata igen egyszerű. A leggondosabb hengerfúrás, a legpontosabb csiszolás sem képes teljesen síma, egyenletes felületet adni és a legalaposabb megmunkálás után is ezer és ezer egyenlőtlenség marad a futófelületen és okoz a megnövekedett surlódás folytán erővesztést. Csupán a dugattyú maga, fáradhatatlan le- és feljárása közben képes ezt az érdes és

tökéletlen felületet simává varázsolni és így olyan munkát végezni, amit a legkiválóbb munkás a legjobb gépen sem tudna produkálni. Van egy módszer ugyan, amellyel a gyártás folyamán is lehet aránylag teljesen síma felületet elérni. Ez abból áll, hogy egy igen türelmes egyén, kézbe fogott hajtórúddal és ráerősített dugattyúval megfelelő fémsziszoló anyagok és keverékek segítségével csiszolgatja a futófelületet a dugattyút. Ha azonban összeszámítjuk, hogy hányszor kell egy dugattyúnak le- és felsiklania egy, mondjuk 800 km-es, bejáratási processzus alatt, akkor bizony nem volna elegendő egy emberöltő egy modern soros nyolchengeres ily módon való bejáratására. Ez a módszer tehát hosszadalmassága és ezáltal költségessége folytán a gyakorlatban elterjedni sohasem fog. A henger és dugattyú futófelülete azonban még nem minden. Hátra van még, hogy csak néhányat említsünk: a hajtórúd-csapcszeg (bolzni) és főcsapágya, a főtengely csapágyai, a szelepek vezetőkeinek perselyei stb., amelyek mind aránylag érdesek és így gondos bejáratást-lesimítást, másszóval utólagos megmunkálást igényelnek. Ehhez hozzászámítva az anyagban önmagában az első megindulásakor előálló elváltozásokat, amelyek külsőleg torzulásokban szoktak nyilvánulni, már alaposabb fogalmat alkothatunk magunknak a motor bejáratásának fontosságáról és így könnyebben érthetővé válik a gyárak figyelmeztetése, amely tiltja a motor erőltetését (hegymenet, túlgyors járatás) az első néhány száz kilométeren, amikor a motor legfontosabb szerepe éppen az, hogy a gyártás után is fennmaradjon és mint láttuk, elkerülhetetlen tökéletlenségeket önmaga hozza rendbe.

Ha az új gépek vásárlói el tudnák szánni magukat arra, hogy a bejáratási processzus alatt ne erőltessék gépüket, ellen tudnának állani annak a kísértésnek, mely kíváncsiságukat felcsigázza, hogy vajjon „mit tud” az új motor vagy automobil, akkor sokkal kevesebb panasz hangzanék el az egyes gyárosok és gyártmányok ellen. Igen valószínű, hogy a super-sportgépek legnagyobb része már az első pár száz kilométeren, a bejáratás, az új motor „fogzásának” ideje alatt szenved és romlik a legtöbbet. És bár igaz, hogy nehéz magunkat visszatartani a kísértés-



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 gyermekbőr kabátokat, köpenyeket, mellényeket, bőrsapkát és autóhaubét.

Nagy választék, legdivatosabb s legfinomabb kivitel.

Motorkerékpárosok! Vegyetek KARNE R-mellényt!

A legcélyszerűbb úgy a versenyeken, mint a túrán.

től, mégis az lesz gépével később legjobban megelégedve, az fogja belőle kivethetni a legnagyobb teljesítményt, aki azt a bejáratás kényes időszakában kíméletesen kezelte.

Erdemes-e tehát bejáratni egy motort? Erre a kérdésre a fentiek alapján határozott igennel felelhetünk. Mindamelllett a bejáratás nem foglalható össze ebben a néhány szóban: „Ne hajts gyorsabban 40 km-ernél az első 800 km-en”. Többet kell tennünk ennél, ha a legjobbat akarjuk gépünköt. Ne erőltessük meg motorunkat és igyekezzünk a csapágynyomásokat mindig a lehető legalacsonyabb értéken tartani. Ez más szavakkal azt jelenti, hogy a motornak könnyen kell forognia, nem szabad túl lassan forogva rángatnia, de nem szabad túl magas fordulatszámon pörögnie sem. A sebességváltó szerepe itt igen fontos, mert éppen általa érhető el, hogy a motor indulásnál, emelkedéseknél stb. az erőltetéstől megkímélhető legyen. Tehát nem az a fontos, hogy 40 vagy 55 km-rel haladunk-e, hanem az, hogy a motor futófelületeit ne terheljük túl akár rángatással, akár pörgetéssel.

Köztudomású, hogy sok gyár „Einfahrer”-je, aki az újonnan elkészült gépeket először kapja kipróbálás végett kézhez, sokszor mindjárt a kezdetén „minden csapot kinyit” és így a vevő joggal kérdi, hogy miben rejlik ezekután a bejáratás lényege? Hiszen a gyári bejáró már úgyszólván megkínította a gépet, miért ne lehessen a vevőnek is mindjárt tetszés szerint hajtania? Akik ezt mondják, azok nem tudják, hogy a próbák után a gépeket a gyárban ismét szétzedik és pl. a dugattyú torzulásait utómegmunkálással eltüntetik. Nem veszik tekintetbe továbbá azt sem, hogy az ilyen gyári vezetők már annyira jól ismerik az általuk oly gyakran kipróbált gépeket s ezáltal olyan gyakorlatra tettek szert a vezetésükben, amely gyakorlatot és a túl-

erőltetés elkerülése iránti érzéket egy átlagvevő nem mondhat magáénak. Ha a gyárak ezen módszere nem is nevezhető tökéletesnek, mégis megvan az a nagy előnye, hogy megkíméli a gépeket attól a kártól, amit bennük egy, a bejáratással egyáltalában nem törődő vevő okozhat. Ha minden új tulajdonos képzett szakértő volna, akkor nem is volna szükség a gyár előzetes bejáratására. Az a néhány kilométer, ami alatt a gépet a gyárban erős próbának vetették alá, nem teszi azonban fölöslegessé a bejáratást, amit a motor mindig bőségesen vissza fog fizetni, hála hosszabb élettartamának, nagyobb gazdaságosságának és magasabb sebességének.

Az első kb. 800 km után ajánlatos az olajat leereszteni, mert az új motorban igen hamar telik meg leváló fémrészecskével és így csiszolóanyagként hat. Aki különösen súlyt fektet a gondos bejáratásra, az az első olajleeresztést már 200—300 km után elvégezheti, anélkül, hogy az olajpocséklás vádjával kellene illetnie önmagát. A megtett 800 km után, egyszóval a bejáratás végeztével, kormozzuk ki a motort és csiszoljuk finoman utána a szelepeket. Vizsgáljuk meg továbbá a dugattyúgyűrűket. Ha túl kicsi a két vég közötti köz, akkor azok összeérsük jeleként kifényesednek. Ilyenkor gondos reszeléssel kissé megnagyobbítjuk a közt. A levehető hengerfejek is érdemelnek egy pillantást. Ha átfújás nyomai láthatók a felületükön, finom carborundum-paszttal csiszoljuk össze a hengerfejet a blokkal. Általában, ha van elegendő türelmünk hozzá, sohasem árt a bejáratás egyes fázisaiban a motort többízben szétzedni és megvizsgálni. A bejáratási időszak gondjait bőven kárpótolja majd a helyesen és gondosan bejáródott motor üzembiztonsága, csekélyebb fogyasztása, nagyobb sebessége és hosszabb élettartama.

◉ FORGALMI PROBLÉMÁK ◉

A százalérendszer. Egyik multévósi számunkban hosszasan foglalkoztunk a székesfőváros forgalmával. Már akkor és azóta többször is rámutattunk a vöröstaxisok kíméletlen hajtási modorára. Már akkor megírtuk, hogy ennek okát a létért való küzdelemben kell keresnünk. A taxisoffőr a legtöbbször magánkézben lévő vöröstaxiknál nem kap fixfizetést, hanem a bruttóbevétel egy bizonyos százalékát. Ez az oka azután annak, hogy igyekeznek minél nagyobb forgalmat csinálni, mert ennek arányában növekszik a keresete. Ilyenkor azután nem néz és nem válogat az eszközökben. Furakodik, tolakodik, behajt mindenbe, csak hogy másodperceket nyerjen, amely másodpercek perceké, esetleg órákká nőnek és esetleg újabb fuvarokat hoznak. A vöröstaxisoffőr minden igyekezete oda koncentráldik, hogy mielőbb teljesítse a megbízatását és mielőbb újra ott álljon a standján, várva az újabb fuvar. Itt tehát tenni kell valamit. A vöröstaxisoffőroket le kell szoktatni kíméletlen hajtási módjukról. Két eset lehetséges. Vagy meg kell szüntetni a százalérendszer és az illetékeseknek oda kell hatni, hogy a

soffőrök tisztességes fizetést kapjanak, amiből rendesen meg tudnak élni. Ez esetben talán egy fuvarral kevesebbet fognak naponta elkönyvelni, de az élet- és vagyonbiztonság, valamint a többi vezetők nyugalma biztosítva lesz. Ha ez nem sikerül, úgy a forgalmi rendőrségnek a dolga lesz a vöröstaxisoffőroket kissé rendbehozni. Mi elismerjük, nehéz időket élünk, talán mi tudjuk legjobban, a küzdelem a kenyérért, a mindennapi falatért, a családért nehéz és idegölő, de ennek dacára meg kell őrizni mindig a nyugalmat és igyekezni kell úgy viselkedni, hogy ne váljunk antipatikussá és ne legyünk kellemetlenek embertársainknak.

*

Egy másik elintézésre váró ügy az irányjelzők kérdése. Az irányjelzők összevisszasága és nagyságának különböző volta a budapesti forgalom egyik legrendezetlenebb problémája. Itt feltétlenül az illetékeseket terheli a hiba. Mikor elrendelték, hogy a csukott kocsikat el kell látni irányjelzővel, már akkor világosan körül kellett volna írni az irányjelző alakját, hosszát, vastagságát stb. Ma nézetünk szerint egy elfogadható



SUNBEAM

motorkerékpárok kizárólagos alkatrésztára és speciális javítóüzeme. MAGAZINER és STRAUSS, V., Balaton-u. 10.

irányjelző van és ez az autóbuszok „a jelzés tartama alatt mozgó” irányjelzője. Itt a tévedések 100 százalékra ki vannak zárva. Mult számaink egyikében erre a körülményre egyik előfizetőnk, Steingassner Pál dr. hívta fel a figyelmünket, aki annakidején igen logikusan mutatott rá a ma divatban lévő különböző készülékekre, amelyek egyike állandóan világít, a másik csak akkor, ha jelez, a harmadik egyáltalában nem is jelez, a negyedik pedig még csak nem is látható. Részünkről most igazán nem tudjuk, melyik irányjelzőt ki gyártja, melyik kinek a szabadalma, de azt megállapíthatjuk, hogy az embernek nagyon össze kell szedni a látó- és tapogatóérzékeit, hogy bele ne szaladjon az előtte jobbraforduló kocsiba. Különösen este kellemetlen a vezetés. Amíg nem volt irányjelző, addig vigyáztunk. Ma vannak irányjelzők és kettősen kell vigyáznunk. Felhívjuk tehát az illetékesek figyelmét, gondolkozzanak efelett, nézetünk szerint még nem késő. Ha mást nem, legalább a jövőben vizsgázandó kocsikra tegyék kötelezővé a jól látható és a jelzésnél felugró, lehetőleg mozgó irányjelzőt.

Ismét néhány szó a Fogaskerekűvel szemben álló Shell-benzinkútról. Az elmúlt év végén már egy ízben megemlékeztünk erről a dicső benzin-, illetve Motalko-kútról, jobban mondva ennek kezelőszemélyzetéről. Már akkor felhívtuk a Shell budapesti igazgatóságának figyelmét azokra az egészen naiv stílusban keresztülvitt csalásokra, amit a kút kezelője elkövet. Eredmény, sajnos, nem volt. Már akkoriban megfogadtuk, hogy oda többé üzemanyagért nem megyünk. Én a magam részéről nem is mentem. A minap azonban egyik barátommal oldalkocsis motorkerékpáron igyekeztem a Hűvösvölgy felé. Üzemanyagunk fogytán lévén, odaálltunk a külföldi stílusban megépített Shell-kúthoz. Kis motorkerék-

pártartályról lévén szó, a literes lombikból kaptuk az életetadó elixirt. A kezelő nem ismert meg és így ismét elővette naiv trükkjeinek egyikét. Azt híven, nem figyeljük a töltést, lévén élénk beszélgetésben, a kezelő nem várta meg, amíg a lombik tartalma lefolyik, hanem abban a pillanatban, amikor a fele kiürült, már átvágta a fogantyút s megkezdte a szivatást. Egyszóval egy liternél már fél literrel szeretett volna becsapni. Ezúttal azonban ismét rajtavesztett. Mindketten „in flagranti” felordítottunk és a kezelő úr le volt leplezve. Egyszer meg lehet bocsátani, krisztusi kötelesség, de azt hiszem, itt betelt a pohár. Felhívjuk az esetre a Shell Kőolaj Rt. figyelmét és reméljük, hogy ez egyszer tekintettel a tekintendőkre, erélyes lesz. Gondolja meg a vállalat, hogy hasonló esetekben más vállalatok szó nélkül csapták el a kútkezelőt. Az erkölcsre és automobilista társaink védelmére, ha ez nem fog megtörténni, majd a törvény útján fogjuk magunkat megvédeni. Utóvégre a háború és a forradalmak már régen elmúltak. (D. I.)

A Margithíd forgalma kezd tűrhetlenné válni. Kettőzötten áll ez esős időben, amikor megesik, hogy lépésben vagyunk kénytelenek átcammogni a híd egyik feléről a másikra. Igazán itt az ideje a Margithíd tehermentesítésének. Vagy meg kell építeni a Margitsziget feletti hidat, vagy a lehető legsürgősebben hozzá kell fogni a Margithíd kiszélesítéséhez. Nézetünk szerint a középső részt meg kellene hagyni a teherforgalom számára. A villamossinektől kifelé eső gyalogjárót át kellene alakítani a személyautomobilok és motorkerékpárok számára, míg a gyalogosok részére egy vas-traverzen nyugvó, a pilléreknél vasoszlopokkal alátámasztott átjárót kellene létesíteni. Nem vagyunk építőmérnökök, de „nézetünk szerint” ez volna a leg-

Goodrich Pneu
az autós legjobb
Barátja



VEZÉRKÉPVISELET: SZILÁRD BÉLA - NAGYMEZŐ - UCCA - 15

célravezetőbb. Reméljük, hogy a Székesfőváros, mely újabban igen szíven viseli a forgalmi problémákat, módot fog találni arra, hogy a Margithíd forgalmában javulás álljon be.

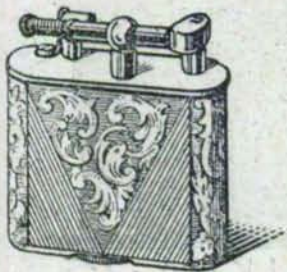
Segíteni a bajbajutott embertársakon kötelesség. Ezt hangoztatjuk állandóan. Áll ez különösen az automobilistákra és motorkerékpárosokra, ahol az esetben, ha erre az útszálon álló vezetőtől segítségkérő jelt kapunk, kötelességünk azonnal megállni és segíteni. Ez a segítség nálunk, Magyarországon ma még természetes, mert az automobilizmus, legyünk őszinték, még gyermekcipőkben halad és bizony ma még a vezetők nagy százaléka szorul idegen segítségre egyes komplikált defektusok esetében. A külföldön ezen már régen túl vannak. Ahol percenként 30—40 autó robot el mellettünk, ahol mindenkinek az útja sürgős, ott nem is lehet ezt megkívánni. Nálunk azonban ma még helyén van. Azonban ezzel a segítséggel visszaélni azután embertelenség. A múlt vasárnap egy barátommal egy hosszabb túrát tettünk. Úgy számoltunk, hogy a sötétség beállta előtt hazaérünk. A 7 órától lett 10 óra. Miért? Mert bajbajutott bajtársakon segítettünk. De ez a segítség már nem volt segítség. Találkoztunk az út mellett álló motorkerékpárosokkal, akik kimerészkedtek az országútra, anélkül, hogy gumit tudtak volna szerelni, anélkül, hogy lett volna rendes pumpájuk, ragasztószerük, rendes szerelővasuk stb. Ott álltak és fogalmuk sem volt, hogyan vegyék le a drótbetétes abroncsokat. Budapesten, ha defekt éri őket, telefonálnak a szerelőjüknek, behúztatják a gépet és amikor készen van, újra felülnek rá. Ez a nemtörődömség azután megbosszulja magát. Mert szívesen segítünk egy mágnesdefekt, vagy komplikált motordefektnél, amely számunkra is problémát jelent és amit igazán nem lehet megkívánni egy kezdő motorostól, de azt, hogy közönséges gumiszerelésekkel töltsünk el drága időnkéből 3 órát, azt mégsem lehet megkívánni az embertől, bármennyire kötelesség a segítség. Uraim, a gumiszerelést tessék megtanulni. Ameddig nem vagyunk tisztában a gumiszereléssel, ne merészkedjünk a Mátrába, vagy a Balatonhoz. Tessék rendes szerszámokat vinni a túrára. Tessék póttömlőt magával vinni. Jegyezzük meg, gumiszerelésnél nincs embertársi segítség. Az egy közönséges sablonmunka, amit minden motorosnak tudni kell.

A közelmúlt napokban az alanti levelet vettük: Igen tisztelt Szerkesztő Úr! Mindenekelőtt hálás köszönetemet fejezem ki többünk nevében a Retek-utca kiszélesítésére vonatkozó akció megindításáért, mely a főváros megértése folytán teljes sikerrel járt és örömmel vesszük tudomásul, hogy az újonnan kiszélesített utat rövidesen átadják a forgalomnak, Közérdeket és az automobilisták érdekeit kívánom szolgálni, amikor

megkérem a szerkesztő urat, hogy jelen sorokat b. lapjában közzétenni szíveskedjék. Három tényre szeretném az illetékesek figyelmét felhívni, és pedig 1. kérjük az Attila-utcának közepén való megvilágítását, amit az ott lebonyolódó óriási forgalom indokoltá tesz. Nem szeretnénk az egyiptomi sötétség folytán netán beálló súlyosabb balesetek alkalmából újlag felhívni erre a tényre az illetékesek figyelmét. 2. Kérjük a BESZKÁRT, hogy az Apponyi-térnek azon a részén, ahol a 14-es villamos az Eskü-útról a Veres Pálné-utcába fordul, egy olyan „Stop”-lámpát szereljen fel, mint a Déliavasútnál, az 59-es villamos elkanyarodásánál. Ezáltal elejét lehetne venni azoknak a naponta számtalanszor előforduló veszélyes helyzeteknek, hogy a külföldi és vidéki kocsik vezetői nem tudván, hogy a 14-es befordul, azt csak az utolsó pillanatban véve észre, éktelen fékcsikorgatás mellett a keresztbemenő villamostól egy cm-re állanak meg, ami még mindig a jobbik eset, mert már több ízben láttuk, hogy esős időben a kocsis a hirtelen fékezés következtében a közelben lévő villamosmegállónál várakozó emberek soraiba farolt. Ezzel az egyszerű jelzőkészülékkel minden autós idejekorán tudomást szerez arról, hogy ott egy villamos bekanyarodik. 3. Az autóbuszok füstölése kibírhatatlan. A szűk belvárosi utcákon óránként körülbelül 30—40 autóbusz robot végig, melyeknek 90 százaléka orrfacsaró, kék füstfelhőt hagy maga után, amit érthetetlen módon, a rendnek derék őrei nem vesznek észre. Vagy tán az autóbuszoknak mindent szabad? Hús személyautomobil nem okád olyan füstfelhőt, mint egy autóbusz. Amúgysem lehet ráfogni a pesti levegőre, hogy valami üde, tehát még éppen ez hiányzik. Kérjük az Autóbuszüzemet, hogy olyan motorokat tartson üzemben, amelyek a füstölőre vonatkozó rendőrségi előírásnak is teljes mértékben megfelelnek. Ne töltsék annyira meg a tartányt olajjal, hogy a motor füstöljön, hanem inkább töltsenek utána többször olajat. Miért nem füstölnek a szürketaxik? Itt a kezelésben vagy a konstrukcióban kell a hibát keresni. Nézetünk szerint az előbbiben. Amidőn soraim szíves közléséért hálás köszönetemet fejezem ki, maradtam híve,

Kálmán János.

Vége egy okos gondolat. A Telefongyár Rt., mely már rádiókészítményeivel is megmutatta, hogy teljesen konkurenciaképes a külföldi készítményekkel, újabban a benzinkútautomaták gyártására is berendezkedett. Az új magyar gyártmányú benzinkutak melyeknek tényleg minden porcikája idehaza készül, nagy feltűnést keltettek a hazai iparban. Mint hírlík, az illetékes hatóságok erre fel már el is rendelték, hogy benzinkutak feállításánál csak a Telefon Rt. gyártmányai jöhetnek számításba. Ismét egy árucikk, amely kereskedelmi mérlegünket a helyes irányban fogja befolyásolni.



Tüzet fog a szíve... ha rágyújt előtte!

Valódi ezüst öngyújtó (férfi v. női) 10.50 P

Művészi, dús véséssel. Finom bőrtokban. Csak egy pár napig. Vidékre mintalapot küldünk. Utánvételes postai szállítás díjmentes

SZIGETI NÁNDOR ÉS FIA

Budapest, IV., Múzeum-körút 31
a Nemzeti Múzeummal szemben.

REVIZIÓS öngyújtók az elszakított magyar városok képeivel: Arad, Kassa, Kolozsvár, Pozsony, stb. . . . **12.50 P**



**Serlegék
versenydíjak
valódi ezüsből
művészi kivitelben
OLCSÓ ÁR!**

A „Pionir Run“

A legeredetibb megbízhatósági motorkerékpárverseny, amelyet eddig rendeztek. — Óriási sikere volt a London és Brighton között megrendezett versenynek, amelynek legmodernebb gépe is már 15 év előtti konstrukció volt.

A szokástól teljesen eltérő megbízhatósági verseny került eldöntésre az elmúlt napokban London és Brighton között, kb. 75 km-es távon. A versenyre ugyanis csupán egészen régi gyártmányú motorkerékpárok nevezhettek. Voltak az indulók között 15 évnél régebbi gépek, sőt némelyek még 1900 előtt láttak napvilágot. Óriási érdeklődő tömeg — közel 100.000 ember — volt szemtanuja a nagyszerű mítingnek, amely egyszermind fényes tanubizonyosságát adta az angol gépek tartósságának. Különös érdeklődést tanúsított a verseny iránt az ifjúság, amely ezúttal saját szemével láthatta a régi autósakkönyvekből ismert felületi gázosítót, leszakító gyújtásokat stb.

Az indult gépek közül nem egy rendkívül változatos és érdekes multra tekinthet vissza. Volt olyan gép az indulók között, amelyet 18 hónapon keresztül köszörűkö meghajtására használtak. Egy másik pedig végigszolgált a háborút. Nem kevesebb, mint 67 öslény állott starthoz, nyergükben európai hírnevű vezetőkkel, sőt az egyik motor-aggastyán számára az a szerencse jutott osztályrészül, hogy egy fiatal hölgy vezette. Néhány igen kitűnő régi modell jellemrajza egy-két vonással a következő: C. Bullen-Brown 142 kcm-es Clement-Garrardja, amely 1902-ben született, még az eredeti nyereggel s gyújtógyertyával állott starthoz, míg akkumulátoros gyújtásának megszakítóját egy hajtórúdszerű kar működtette, amely a vezérműből nyerte meghajtását. George Burtenshaw 1903-as modellű Lagonda-ja óriási feltűnést keltett, ami érthető is, hiszen a tömeg legnagyobb része nem látott még „előkocsit”, vagyis olyan triciklit, amelynek elől két kereke van és azon rajta egy ú. n. kosár-ülőhely, míg a hátsó egykerék felett ül nyeregben a vezető. A motor a jobb hűtés kedvéért, a kosár mögött, védett helyen nyert elhelyezést. J. W. Throughton 200 kcm-es Wearwell-je (AJS-motorral) is élénk tetszésre talált. Ezt a gépet valamikor 4 shillingért vette tulajdonosa és a versenyre különös gondnal készítette elő. Így pazar színészét illusztrálandó, megemlítjük, hogy váza pirosra, kerekei sárgára és sárhányói égszínkékre voltak zománcozva. E. Mondey — egy humoros vezető — 1900-ból való, 300 kcm-es Kerry-gépen startolt, de nem tartván stílszerűnek ilyen régi géphez modern ruházkodást, autószemüveggel ellátott cilindert tett a fejére és éktelen bicikilicsengőzaj közepette távozott. Egy fiatal vezető egy 1904-ből való, Globus beépítésű géppel kísérte meg a kalandosnak ígérkező versenyt, amely dacára a folyó tanknak, sikerült és fényes dicsőséget hozott a gép vezetőjének, aki azt egy ócskavasas raktárból vette, magyar pénzben körülbelül 10 pengőért.

Dacára annak, hogy az útvonal számos meredek emelkedőt tartalmazott, az ősgépek közül sokan eredménnyel szerepeltek, sőt volt olyan, amely 45 km-en felüli sebességátlagot futott. Az egyik versenyző, aki egy 1909. évi Chater-Lea nyergében indult, az első mérföld után rájött, hogy kéthengeres gépének csak egyik hengere megy, de a gép oly megbízhatónak mutatkozott, hogy a vezető szüségtelennek tartotta megcsinálni motorját és még így is könnyen célbaért. Sok versenyző



A Pionir-Run résztvevőinek felvonulása. Előtérben egy jól megterhelt háromkerekű.



A Pionir-Run résztvevői egy angol városban haladnak keresztül.



A Pionir-Run indulói idegesen várják a startot.

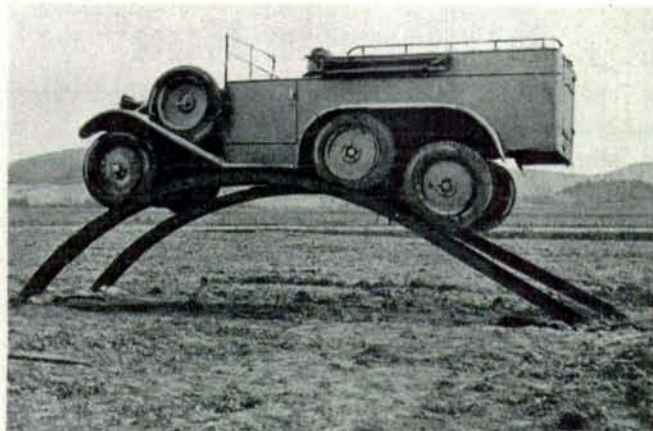
kénytelen volt a meredekebb lejtőkön lábpedállal is segíteni motorjának, míg ezzel szemben George Brough, aki annak dacára, hogy Croydon-ból, a starthelyről, egy órával később indult, minden nehézség nélkül, 45 km-es átlagot futva, biztosan győzött 1902-es Dreadnought-gépén.

A tréfás verseny azonban igen komoly eredménnyel zárult, amennyiben a startolt 57 veterán pionirból nem kevesebb, mint 56 célbajutott, szép tanúságát adva az angol motorkerékpáripár elsörendőségének. A veterán motocyklik ezen szinte meghatóan kedves, demonstratív triálján bebizonyult, hogy az angolok 30 évvel ezelőtt éppen úgy uralták a világ motorkerékpárpiacát, mint most. A motorkerékpár tökéletesedésének élénk tanujelét adta ez a míting, amikor a bámuló nézők tízezreinek sorfala között elvonult a mult, kísérvé a jelentől, amely utóbbit ezúttal a versenybiztosok szimbolizálták, akik minden egyes régi gépet egy-egy modern gépen kísérték.

FORGALMI HIREK

Ismét valami, ami nincs rendjén! Egy Wienből érkeztet ismerősünk megbotráncozását fejezi ki a budapesti utca felett. Nézete szerint a budapesti utcákon alig van hely, ahol, sajnos, ki kell mondanunk, ne látna az ember egy hatalmas köpést. Teljesen igaz van a bécsi ismerősnek. Nálunk az utcán mindent szabad, különösen pedig a gyalogosnak. Ha az autó egy kicsit füstöl, ha a vezető egy kicsit gyorsabban megy, ha ez, ha az, úgy rögtön van „betétlap”, de a gyalogos, az a fejetetején táncolhat, akkor sem lesz baja. Ja, mondja a rend őre, arra nincs parancs, nincs rendelet. Igazán kíváncsiak vagyunk, mikor szedi már ráncba a főkapitány úr a gyalogosokat. Talán ezt is megérjük! De hogy mikor, annak csak a jó Isten a megmondhatója.

Megnyílnak a Belváros kapui a motorkerékpárosok számára, ha... ha rendesen fognak viselkedni, mondotta egy közlekedési főember a közelmúlt napokban. Télen csak kevés motoros közlekedik, tehát nem volt alkalmunk megbírálni a motorkerékpárosok hajtási módját. A tavasz fogja eldönteni, hogy javult-e a helyzet, vagy sem. Ha azt észleljük, hogy a motorosok már nem cikáznak össze-vissza, már megszűnt a nyitott kipuffogóval való száguldás, akkor a főkapitány úr valószínűleg megnyitja a Belvárost. Felhívjuk tehát mi is lapunk hasábjain a szólómotorosok figyelmét. Hajtsunk nyugodtan, zárjuk el a kipuffogót, az utca nem versenypálya. Mutassuk meg a TT-n, az Útetőn, vagy a Grand Prix-versenyen, hogy mit tudunk. Ott szabad a nyitott kipuffogó. Viselkedjünk előzékenyen a gyalogosokkal szemben. Ne kanyarodjunk hirtelen, ne ijesztjük meg a járókelőket. Tartsuk be az előírt sebességet. Részünkről szintén figyelemmel kísérjük a forgalmat és őszintén szólva, azt tapasztaltuk, hogy a motorosok határozottan meghiggadtak. Ma már nem látni száguldó motorost, az már csak egyes emberek fantáziája. A motorosok meg vannak fékezve és meg vannak törve. Megtörte őket a betétlap és az ebből eredő büntetéspénzek sokasága. Nézetünk szerint elérkezett az ideje, hogy az ország egész területén megszűnjene a korlátozások. Reméljük, így is lesz. A renitensek ellen most is teljes szigorral kell elbánni, de az ártatlanokat nem lehet sújtani egyesek miatt.



Képünk a Tátra-gyár legújabb lengőtengelyes, hatke-
rekű modelljét mutatja be, melyet az ideji Wiener
Messén volt alkalmunk megismerni. Képünk élénken
illusztrálja az alváz kitűnő tulajdonságait.

AUTOMOBIL

Az idén, mint tudjuk, elmaradt az automobilkiállítás. Nehezek a gazdasági viszonyok és így a képviseltek és gyárak maguk is ellene voltak a nagy anyagi áldozatokba kerülő kiállításnak. Így azután azok a gyárak, akik mégis meg akartak jelenni a nyilvánosság előtt új produktumaikkal, megjelentek a tenyészállatvásáron. Ezek közé tartozott a Ruggyantagyár is, mely tudvalévően a „Cordatic”-ot állítja elő. A gyár standja határozott feltűnést keltett. Itt láttuk először közelről a 42×9-es óriásabroncsokat, melyek a hatalmas Büssing-kocsik számára készülnek. Nem sokkal kisebbek az autóbuszok számára készülő 38×9-es és 36×8-as méretek. Ezek már mind új rajzzal készültek és a székesfőváros nagy autóbuszait szolgálják. A fentiekén kívül ott láttuk a gumigyár összes termékeit. A személykocsi- és motorkerékpárabroncsokat minden elképzelhető dimenzióban, mellettük az Emergé-gumipadlót, a különböző gumianyagból készült apróságokat. Igen érdekes volt a kiállított hatalmas festmény, melyen jelképezve volt minden gyártmány, amit a Magyar Ruggyantaárügyár piacra hoz. A Cordatic-belső erősségének jellemzésére egy felfüggesztett belsőgumi szolgált, amelyre egy óriásabroncs volt akasztva.

Új, 4 óra alatt száradó autólakk. Az autó külső megjelenése után ítéljük meg a tulajdonosát. Ha kopott, színtelen, foltos autóval találkozunk, megvan a véleményünk a gazdájáról. Sok esetben az úgynevezett szériakocsik lakkozása már rövid idő után elveszti fényességét, később színét és a különben szép, mutatós kocsit kopottá, színtelenné változott. Ezen fontos hibán azonnal segíthetünk s ha csak fénytelen a karosszéria, úgy a soffőr a világhírű amerikai Effecto-autófir-
nisszel vonja be a kocsit, ha színtelen is, úgy az Effecto-lakkal másnapra vadonatúj, csillogó színű, lakkozott, díszes kocsit áll a kapuja előtt. Az Effecto-lakkal minden gyermek a legtökéletesebb lakkozást végezheti, mert a lakk anyaga magától folyik végig a felületen és nem hagy egyenetlenségeket maga után. Az Effecto-lakk 4 óra alatt szárad és ennek dacára tartóssága páratlan. A jó minőséget garantálja a világhírű amerikai Pratt & Lambert cég, az Effecto-lakk gyártója, azonkívül a Szilárd Béla cég, mely a lakk magyarországi terjesztését vállalta magára. Az Effecto-lakk a legszebb színekben, 1 gallonos, illetve 1, ½ és ¼ literes kannákban kapható.

MODERN

keveset használt

AUTÓK

nagy
választékban

CSERMELY KÁROLY

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

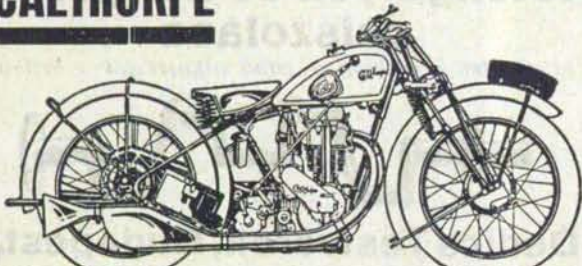
SKF



SVÉD Golyóscsapágy
R.T. BUDAPEST
 IX. ÜLLŐI - UT 55.
 TEL: J.308-08. J402-78
 SÜRGŐNYCÍM:
 ESKAEF
 BUDAPEST

CALTHORPE

A Z A N G O L felülvezérelt **motor kerékpárok** minősége, élettartama és gazdaságos fogyasztása utolérhetetlen. — Prospektus díjmentes. — Előnyös feltételek. — Állandó alkatrészzraktár.



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

Racionális gazdálkodás

a mai idők főkövetelménye

Aki hatalmas teljesítményt igényel, csak

CORDATIC



autópneut használjon

Főlerakat: Budapest, VI., Mozsár-u. 9. sz.

GRÄF & STIFT

automobilok vezérképviselője:

KINIZSI-GARAGE RT.

Budapest, IX., Kinizsi-utca 4

TELEFON: AUTOMATA 867-75, 866-80

Személyautomobilok

**2, 2^{1/2}, 3, 4, 5, 6 tonnás gyors-
teherautomobilok**

Kedvező fizetési feltételek

Speciális javítóműhely

Nagy alkatrészraktár

Mi nem hirdetünk,

mindenki
tudja, hogy
mi

javítunk autót.

NÉBEL = SZIRMAJ = VADÁSZ
Automobil Ipari R. T. autójavítóüzeme
Budapest, VI., Lehel-utca 17a.

Amatőrök egyetlen magyar szaklapja a

FOTOMŰVÉSZETI HIREK

MEGJELENIK HAVONTA EGYSZER

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

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

Mutatványszám 1.10 P beküldése ellenében.

Átmeneti kabátok
Esőkabátok
Hó- és sárcipők

Weszely

IV, Váci-utca 9. 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

Az „Automobil-Motorsport-Turizmus Húsvéti triálja

**Első nevezési zárlat . . . április 10.
Második nevezési zárlat április 13.**

Immáron negyedszer rendezi meg szerkesztőségünk húsvéti megbízhatósági motorkerékpárversenyét a Delmár-Walter-vándordíjért. A szezon legkiemelkedőbb megbízhatósági versenye iránt ezévből is nagy az érdeklődés. Sajnos, szerkesztőségünknek az a törekvése, hogy az 1927-ben első ízben és két napon keresztül megrendezett versenyt hatnaposra bővítse ki, a nehéz gazdasági viszonyok folytán nem sikerült. Már a múlt évben lehetett látni, hogy Magyarország motorkerékpársportja még nem képes arra, hogy egy nagyobb tömeget állítson sorompóba, mely csaknem egy héten keresztül a versenynek tudja szentelni idejét. A nevezések száma a versenynapok emelkedésével arányban csökkent és a múlt évben alig érte el az ötvenet. Szerkesztőségünk tehát ezúttal az öt nap helyett visszatért a két napra és miután ez a két nap a húsvéti ünnepekre esik, remélhető, hogy ismét hatalmas tábor fog találkozót adni egymásnak. Versenyünk ezúttal nem lesz könnyű, mert a két napra tömöríteni kívánjuk az összes megoldandó problémákat. Akceleráló- és fékpróbák, nonstop-szakaszok, hegyi és síkfékpróbák, terepverseny, két igen erős hosszabtváú hegyipróba, kondícióvizsga, valamint a beindulási próbák minden versenyzőnek elegendő alkalmat fognak adni a büntetőpontok szerzésére. Bátran kijelentjük, hogy mindazok, akik az idei versenyt büntetőpont nélkül képesek abszolválni, letesznek a motorkerékpározás legmagasabb vizsgáját.

Április 1-én már a verseny feltételei mindazon versenyzőknek kézbesítve lettek, akik az utóbbi években starthoz állottak. Ügyszintén mindenkinek, aki az idén kiváltotta versenyigazolványát, küldöttünk a részletes feltételekből. Felhívjuk ezúton is mindazokat, akik a két napos versenyen indulni szándékoznak, tudassák egy levelezőlapon szándékukat és a feltételeket, valamint a nevezési űrlapot postafordultával megküldjük címükre.

A versenyre már eddig is szebbnél szebb tiszteletdíjak érkeztek és így minden remény megvan arra, hogy a verseny ezidén is díjazás tekintetében a legszebb lesz a magyar versenyek között. A Delmár-vándordíj megnyerése teljesen nyílt. A legjogosabb aspiránsok egyrésze már nem versenyez, vagy külföldön tartózkodik és így a díj megnyerése valószínűleg az idei és a jövő évi utolsó küzdelemben fog eldőlni. Felhívjuk tehát mindazokat, akik a hatalmas Delmár-serleg megnyerését ambicionálják, hogy feltétlenül starthoz álljanak, mert ellenkező esetben meglepetésekre lehetünk elkészülve. Ma még 6—8 versenyző van, aki elejétől végig résztvevett a küzdelemben. Nézetünk szerint ezek között kell keresnünk a vándordíj nyerőjét is.

A kétnapos triálon ezidén az elsőnap Balaton körüli útvonal teljesen elmarad. Ennek oka kettős. Először is 350 km megtétele könnyű terepen ma már gyermekjáték és mondhatni, nem szolgálja eléggé egy megbízha-

tósági verseny célját. Másodsor nem óhajtjuk Székesfehérvár dícső városának pénztárát kb. 80—100 motorkerékpáros kétszeres kövezetvámjával feleslegesen gazdagítani és ezzel a versenyben résztvevő versenyzőket felesleges kiadásokkal terhelni.

MOTORKERÉKPÁR

A közeljövőben megkezdődik az ostrom a motorkerékpársebességi világrekord ellen. Az angoloknak borzasztóan fáj a Henne (BMW)-féle eredmény és most mindent elkövetnek, hogy azt visszahódítsák. Legelsőnek az AJS-, valamint az OEC-gyár jelentette be, hogy erre a célra kompresszoros modelleket épít. Az AJS-t Baldwin, a híres angol, aki legelőször futott annak idején 200 km-en felül, fogja vezetni. Az OEC-t George Brough, fogja megülni. Közvetlen közelünkben, Wienben, a nálunk is járt Eddie Meyer is kísérletezik. Brough-Superior-Jap-gépére kompresszort épített és reméli, hogy sikerülni fog neki elérni a Henne-eredményeket. Az angolok azonban elfelejtik, hogy a BMW-ben még van egy-két kilométer.

A KMAC, mint motoros fennhatóság, ezidén egészen komolyan kezdi venni a motorkerékpársportok kezelését. Erre vall, hogy egyik legutóbbi sportbizottsági ülésen keresztülvitte a magyar salakpályabajnokságok kiírását. Mi csak helyeselni tudjuk ezt az intézkedést, bár talán még kissé korai volt. A múltban szorosán tartották magukat az egyke-rendszerhez, most azután kiírták a kategóriabajnokságokat, ami teljesen helyén volt és ehhez még a salakpályabajnokságokat. Most azután lesz bajnok elég. Eddig volt 2, most lesz 13. Tizenhárman lesznek, mint a gonoszok. Mi csak attól félünk, hogy nagyon szét fog forgácsolódni a versenyzőtábor, aminek az lehet a következménye, hogy a bajnoki címek néha talán túl kezdőemberek kezébe fognak kerülni. Alig van ugyanis ma 30—40 komolyabb versenyző. És ha meggondoljuk, hogy ebből 13, vagyis csaknem az egyharmada magyar bajnok lesz, úgy ez semmiképpen sem lesz nívós bajnoki cím. No, de majd elválik. Lehet, hogy tévedtünk. Nyolc versenyt írtak ki pontszerző versenyül. Tűlsok. Az anyagi viszonyok döntőleg fognak hatni a bajnoki cím megszerzésére. A szülő-kategóriákban 175, 250, 350, 500, a sidecaroknál 350, 600 kcm van felvéve. Nézetünk szerint a vidék propagálása igen üdvös és hatása nem fog elmaradni. A bajnoki terminusok a következők: Május 11: SAC, Kaposvár. Július 13: DAC, Szeged. Július 20: PBAC, Pécs, Augusztus 3: TTAC, Debrecen. Augusztus 17: TTC, Budapest. Augusztus 24: KSC, Kecskemét. Szeptember 7—8: BÉMAC, Miskolc. Szeptember 14: TTC, Budapest. A salakpályabajnokság nevezési zárlata: 1930 május 1.

Urbach László, Magyarországnak hosszú éveken keresztül egyik legjobb motorkerékpárversenyzője, a közelmúlt napokban a Hunyady-tér 12. szám alatt ön-állósította magát. Urbach László neve szinte összeforrott a magyar motorkerékpársporttal. Győzött számtalan hegyiversenyen, nyert Tourist Trophyt és meg-

Norton

nyerte a legnagyobb angol megbízhatósági versenyt, az idei COLMORE CUP-öt

Vezérképviselőt:

BAUER JÓZSEF

Budapest, VII., Elemér-utca 41. szám — Telefon: József 396—40.

T. T. C. 338 km-es megbízhatósági versenyén
 a 175 kcm-es kategória 6 indulója közül
CSAK a 147 kcm-es Villiers motoros

Rex-Acme
 futott be a célba.

Ara: 950 pengő. Alapítva: 1925. Kérjen árjegyzéket.
MARTINEK
KÖZRAKTÁR-UTCA 24

szerezte a legnagyobb dicsőséget, amit sportember házában elérhet, „Magyarország bajnoka” lett. Évekig ő volt egyik legjobb szólóversenyzőnk, míg a sidecar-versenyeken oly technikai fölényre tett szert, hogy ebben az ágban ma is alig verhető. A sporttudás mellett azonban ott volt a szaktudás is. Kitűnően értett a motorok kezeléséhez, ami egy versenyzőnél megbecsülhetetlen. Kereskedelmi téren Magyarország legnagyobb és legjobb motorkerékpárszaküzletében, a Majláth-cégnél járta ki az iskolát. Tehát itt is a legjobbat sajátította el. A fenti előzmények után, sok év tapasztalatait összegezve, tért át az önállóságra, mely minden ember vágya. Urbach megszerezte az angol világmárka BSA és a belga Sarolea vezérképviselőt. Úgyszintén budapesti alképviselő lett a Puch könnyűmotorkerékpároknak és az Evinrude-csónakmotoroknak. A fentiek kívül még megkapta a kitűnő magyar olajkészítmények, a Lardolin vezérképviselőt is. Elsőrangú munkásokkal bíró javítóműhely és nagy alkatrészraktár fogják kiegészíteni a munkakört. Örömmel üdvözljük Urbachot és reméljük, hogy tudását és munkásságát továbbra is oly igyekezettel és ambícióval fogja a magyar motorkerékpársport és kereskedelem szolgálatába állítani, mint a múltban.

A Good-Year-pneumatikok térhódítása Angliában. Eddig, megfigyelhetjük, az angol motorkerékpárokon, rendszerint eredeti szerelésben, Dunlop-, John-Bull-, Avon- és Hutchinson-pneumatikokat láttunk. Az utóbbi időben az amerikai Good-Year-pneugyár, hasonlóan autóabroncsaihoz, egészen elsőrangú motocikliabroncsokat hozott forgalomba, amelyek nemcsak az úttartás szempontjából, hanem különösen tartósság tekintetében kezdtek felülmúlni a többi gyártmányokat. Ennek hatása alatt azután megtörtént az a szinte hihetetlennek látszó és hangzó eset, hogy az angol James- és Scott-gyár újabban a gyárból kikerülő modelljeit már gyárilag Good-Year-abroncsokkal szereli. Érdekes volt e tekintetben a többi gyárak magatartása. Ezek nyíltan nem vallottak színt az amerikai gumi mellett, de már kívánatra Good-Year-abroncsokkal szerelik gépeiket. Ezek: a Sunbeam-, AJS, BSA, Rudge, Ariel, Calthorpe, Royal-Enfield, New-Imperial, New-Hudson, Montgomery és az OK-Supreme. Hogy ez az eset megtörténhetett, annak okát csak abban kell keresnünk, hogy ma-guk a vevők reklamáiták a gépeken a Good-Year-pneukat.

Kölnben nagy dirt-track-versenyek voltak március elején. A versenyen résztvett egy angol profimenő, Butler (Rudge). Butler az összes versenyeket nagy fölényrel nyerte. A verseny 20.000 néző előtt folyt le. A verseny főszámaiban, amikor a németek már kiismerték az angolt, a különbség már alig 1 másodperc volt. A második helyet Roth (DKW) foglalta el.

A II. Magyar Motorkerékpár Grand-Prix. Nagy napja lesz április 13-án a magyar motorizmusnak. Ezen a napon futják másodszer a Városliget-körön a motocikli-nagydíjat. Az idei verseny a múltévvel ellentétben igazi nemzetközi meeting jellegét fogja mutatni. A német Gall és Stegmann kompresszoros BMW-ikkel, Toni Bauhofer, a sokszoros német bajnok DKW-én, a francia Gaussorgues Monet—Goyon—MAG-gépen és mások olyan versenyt fognak inscenálni, amilyent még Budapesten nem igen láttunk. Mellettük a legjobb hazai versenyzők a versenyre speciálisan előkészített új masináikkal fognak megpróbálkozni, bár ezúttal nem sok reménnyel, hogy az idegenek győzelmét megakadályozzák. A verseny 13-án reggel pont 8 órakor kezdődik. Tájékoztatásul álljanak itt a múltévi eredmények: 175 kcm. 30 kör. 82500 méter. Gutschy Károly (James) 59:56.92. Sebesség: 82.548 km. — 250 kcm. Táv ugyanannyi. Hummel Endre (OK-Supreme) 53:48.55. Sebesség: 91.800 km. — 350 kcm. Távolság 50 kör. 137.500 km. Sabrnák Oszkár (Velocette) 1:19:32.06. Sebesség: 103.716 km. — 500 kcm. Távolság ugyanaz. Balázs László (Sunbeam) 1:18:40.76. Sebesség: 104.868 km. Oldalkocsik: 600 kcm. Távolság 30 kör. Farkas Dénes (Sunbeam) 55:54.00. Sebesség: 88.524 km. Menjünk el mindannyian a versenyre, melynél gyorsabb és idegizgatóbb Magyarországon még nem volt. Ezúttal, ha csak az időjárás nem szegül ellenünk, az 500-as kategória átlagja jóval 110 kilométeren felül lesz.

Megjelent a Magyar Tourist Trophy kiírása. A feltételek részletes felsorolása ma már igazán nem közérdek. Azokat minden versenyző, aki a versenyben indul, kézhez kapja. Még a saját magunk által rendezett Husvét-Trial részleteinek felsorolásával sem untattuk olvasóinkat. A VII-ik Magyar Tourist Trophy dátuma május 4. Kezdeté délelőtt 10 órakor. Együttes startok kategóriánként. Tréningek május 1., 2., 3-án reggel 6—9 óra között teljesen lezárt pályán. Nevezési határidő április 19. Utónevezés nincs. Az 175 kcm. gépek 12-szer, a 250-csek 17-szer, a nagyobb kategóriák 20-szor futják végig a kört.

Emlékeztetek még bizonyára olvasóink előtt a Dormán-motorkerékpárok. A három Dormán testvér munkái voltak ezek, amelyeket Budapesten az Akadémia-u. 5. szám alatti műhelyükben készítettek a svájci MAG-motorok beépítésével. Nem verték nagy dobra munkájukat, hanem szép csendben rendelésre építették a háromszögvázas alapon készült modelljeiket, amelyek nikkelezett, hatalmas tartályaikkal és a detailmunka művészetéig menő kidolgozással minden szakember előtt feltűnést keltettek. A múlt évi TTC-verseny után derékba törte a szépen megkezdett munkát. A legfiatalabb Dormán-testvér a verseny előtti géppróbálon összefutott egy székesfehérvári versenyzővel és mindketten halálukat lelték. Azután sokáig nem hallottunk a Dormán-testvérekről, amíg a közelmúlt napok egyikén ismét felkerestük őket. Bár akkoriban a nagy csapás hosszú időre elvette munkakedvüket, Istennek hála, ma ismét nagyban folyik a munka. Bár a gazdasági viszonyok erősen befolyásolják a nagyobb széria kibocsátását, a külön rendelésre gyártott Dormán-motorkerékpárok száma hónapról hónapra gyarapodik egy-kettővel. Gépeiket most már évek hosszú tapasztalatai alapján készítik és azokat, különös tekintettel a magyar útviszonyokra, állítják össze. Minden alkatrészről, ami a kész gépen található, ellenkezőleg a mai elvvel, amikor mindent könnyítenek és mindenből elvesznek valamit, hogy a kiadásokat csökkentésék, a Dormán-testvérek készítményeinél mindenütt megtaláljuk azt a bizonyos ráadott pluszt, ami aztán elejét veszi minden váratlan eseménynek. Az új gépek gyártása mellett egy egészen precíz javítóműhelyt volt módunkban megismerni, ahol a legnagyobb lelkiismerettel szolgálják ki az embert, ami a mai viszonyok között ritkaság-

Magyarország egyik legnagyobb motorkerékpár cége

eladótisztviselőt keres.

Német nyelvtudás előnyben. Reterenciákkal felszerelt ajánlatokat a lap kiadóhivatalába kér. „MOTOROS” jeligére

számba megy. Meggyőződésből a legmelegebben ajánljuk a Dormán-testvérek műhelyét, ahol még a régi elvek mellett dolgoznak. Olcsón, pontosan és készpénzért, de jól. Legközelebbi számaink egyikében ismertetni is fogjuk a Dormán-motorkerékpárok építési rendszerét, amelyről bizony igen sokan nem igen tudnak.

A világhírű Sunbeam-motorkerékpárok képviselőjét Martinek István, [az ismert motorkerékpárkereskedő (IX., Közraktár-u. 24.) vette át. A képviselőnél átadó a Magyarországon lévő leggyorsabb gép, a 162 kilométert futott Balázs-féle Sunbeam, igen kedvező áron. Ajánljuk a bajnokságra nevezni óhajtó motorosoknak, hogy saját érdekükben nézzék meg a gépet, amelyhez egy teljes tartalékmotor és rengeteg alkatrész is tartozik.

Henne ismét hallatott magáról. Ezúttal résztvett Svédországban és Ostersundban az ottani jégsebességi versenyen. Ezúttal, tekintettel arra, hogy a FICM anakidején kilométervilágrekordját nem akceptálta, 750-es kompresszoros BMW-gépével annak megdöntésére vállalkozott. A terv fényesen sikerült, amennyiben Henne a síma jégen, különös a bronzsával 1930 március 11-én a kilométeren 199.170 km sebességet ért el, tehát alig valamivel kevesebbet 200 kilométernél. Ugyanezen a napon egy svéd versenyző, Edward Magner, Royal-Enfield 2 hengeres Jap-jével, oldalkocsival 189 kilométeres sebességet ért el, ami kolosszális teljesítmény.

A Rex-Acme-gyár 1930-as típusai között több figyelmet érdemel a 300 kcm Jap-motorral szerelt szológép. Duplex-váz, Webb-villa, kézzel utána állítható Webb-fékek, nyereg-tank, külön olajtank, állítható kormány, állítható lábtartók, 25-ször 3 Dunlop-ballonok, egészen alacsony ülés a kiemelendő jó tulajdonságok. Mindez oly előny, hogy az olcsó ár mellett méltán kelt feltűnést.

A Délvidéki Automobil Club március 25-én rendezte első salakpályaversenyét, szokatlanul nagy, mintegy 7000 főnyi közönség részvétele mellett. A verseny kitűnő, a szegediektől immáron megszokott rendezésben folyt le. A verseny bővelkedett igen szép küzdelmekben, dacára annak, hogy csak vidéki versenyzők voltak jelen, ami igen örvendetes tény. A legszebb küzdelmeket a már ismert menők: Kiss László, dr. Zsótér és Masa produkálták. Dr. Zsótér Bertalan megnyerte a 250 és 350 kcm főversenyt, valamint második lett a pályabajnokságokért folytatott küzdelemben, amit Diss László (DKW) nyert meg. Az 500-as főversenyt a Budapestről ismert BMW-menő, Ausländer István nyerte, aki most vidéken tartózkodik. A fentiekén kívül igen sok kezdőszám került lefutásra, amelyekben egész csomó tehetséges embert fedeztek fel a jelenvoltak. A verseny részleteiről, sajnós, bővebben nem tudunk megemlékezni, azonban reméljük, hogy eljönnek még az idők, amidőn ismét minden versenyt a legrészletesebben ismertethetünk olvasóink előtt.

Hibahelyesbítés. Mult, 5. számunkba több értelemzavaró hiba került, melyek javítását alábbiakban kö-

zöljük. A 14. oldal balhasábjának alulról számított 13. sorában „Ezúttal a túraútból a 7. nap” helyett „Ezúttal a túraútból 7 nap...” olvasandó. Ugyancsak a 14. oldal jobbhasábjának felülről számított első sorában „Elkészültek az új 16 literes Bugattik” helyett „Elkészültek az új 16 hengeres Bugattik” olvasandó. A 20. oldal jobbhasábjának alulról számított 7. sorában „megelégedést” helyett „melegedést” kell értenünk. Végül a 16. oldal jobbhasábjának alulról számított 10. sorában a Lancia vezérképviselő címe, mely ott hiányzott, a következő: Dietl Hubert, Budapest, V., Erzsébet-tér 10.

Kay Don, Coatelen és a Silver Bullet

Kay Don, a vezető és Coatelen, a konstruktőr a kísérletek előtt összekulönboztek — A kesőbbi kibékülés dacára sem jött létre a kívánt világrekord

Kay Don sebességi világrekord megdöntési kísérlete, amely ezelőtt néhány nappal folyt le a Daytona Beach-i (USA) strandon, nem sikerült. A kudarc oka még nincsen teljesen tisztázva, tény csak annyi, hogy a Silver Bullet (ezüstlövedék) melegedett, melegedett és végül olyan meleg lett, hogy a kísérleteket nem folytattattak. A világrekordkísérletnek pikantériája is volt, amennyiben a Brookland-rekorder Kay Don, aki a kísérleteket végezte, összekulönbozött a Sunbeam-gyár világhírű verseny- és rekordkocsi konstruktőrével, Coatelen-nel, minek folytán a kísérletek — amelyek egyébként nem sikerültek — majdnem elmaradtak. A hivatalos rekorddöntési kísérleteket megelőző próbáloppok után Coatelen bizonyos változtatásokat eszközölt a szívócsöveken, attól tartva, hogy homok kerül beléjük és ugyancsak bizonyos módosításokat végeztetett a kipuffogóvezetékeken is. Kaye Don ebben úgy látszik, nem értett teljesen egyet a konstruktőrrel és valószínű, hogy a félreértést még fokozta az a tény, hogy a változtatások nem hozták meg a kívánt eredményt. A vizálynak csak a praktikus amerikaiak vetettek véget, kijelentvén, hogy ha a konstruktőr és versenyző záros határidőn belül ki nem békülnek, az időmérőkkel együtt elvonulnak és így a kísérlet elveszti hivatalos jellegét. Az angolok erre mégis megdöntötték magukat és megrendezték a kísérletet — ezúttal eredménytelenül.

Hogy konstruktív szempontból mi volt a hibája a rekordszörnynek, az ismételjük, még nincsen kiderítve. Lehet, hogy a jégűtés nem szuperált (mért nem használt „Frigidaire”-t?), vagy talán a motorban volt a hiba. Tény csak annyi, hogy az automobilépítés és a versenyzés szempontjából az egész kudarc éppen annyi jelentőséggel bír, mintha sikerült volna még 20 vagy 50 kilométerrel megjavítani a rekordot — vagyis semmi jelentősége sincsen. A rekordkocsik, ezek a minden más célra absolute alkalmatlan, a túrakocsik építését egyáltalán nem befolyásoló monstrumok nem tarthatnak igényt akár a sport-, akár a technikus világ különösebb érdeklődésére és csak mint egy gazdag, nagy ország ugyanilyen vállalatának kedvtelése, illetve laikusok előtt mint hathatós reklám jöhet számításba. A homokpartokon futkározó Hush-Hush-ök, Mystery-k, különböző lövedék és rakéták” számba mennek, amelyek divatja remélhetőleg a legkövetkező időn belül teljesen elmúlik.



950 pengőttől

Vezérképviselőt:

PÁPAI ÉS SZAJKÓ, BUDAPEST, IV., LÁZÁR-UTCA 20
(Opera mögött)

Körzetképviselők keresztetnek

● Turisztikai tanácsadó ●

Döry Frigyes, Paradicsompusztá, utolsó posta
Zomba beküldött útiterve első külföldi automobil-túrának sok és nehéz. Lehet, hogy delikvens „Ansaldo” egy kitűnő kocsit, de egy vezető, aki még nem volt az Alpések között, ne kezdje el mindjárt a legmeredekebb ausztriai hágókkal. A svájci utak és a Dolomitok sokkal könnyebbek. Vegyük először azokat és érintsük a Katschbergeret és a többi felsorolt osztrák hágót a hazafelétazás alkalmából. A megadott útvonal meglehetősen kúszált és ide-oda röpködő. Ha mindazt, ami a tervben fel van sorolva, nyugodtan meg akarjuk nézni és élvezni, úgy 4–5 hét is kevés. Az alantitokban összeállítottunk egy szép utat, melynek legnyugatibb pontja Interlaken. A teljes útvonal cirka 3000–3500 km. Az egyes kitérőket, amelyek a tervezetben találhatóak voltak, külön soroljuk fel. Eszerint: Siófok — Veszprém—Sümege—Körmend—Fürstenfeld — Grác—Bruck a/d. Mur—Leoben—Judenburg—Friesach—Klagenfurt—Villach—Spittal a/d. Drau—Lienz—Olasz határ—Dobbiaco—Carbonin (Schludersbach)—Cortina d’Ampezzo. 714 km. Itt kezdődnek a szép hegyi részek. Cortinából feltétlenül menjen fel a Misurina-tóhoz a *Tre Croci-passon* (1809 m) keresztül. A Misurina-tótól menjen le a Carboninba és ismét vissza Cortinába. Ez egy szép déli út. Az egész nem több 35 km-nél. A legnagyobb emelkedés 12%, ami igazán semmi. II. rész. Cortina d’Ampezzo—*Falzaregopass* (2105 m)—*Pieve di Livinallungo*—*Arabba*—*Pordoi* (2242 m). Az éjet ajánlatos fenn tölteni valamelyik Pordoi Hotelben. Odafönn csodás szép a napfény. Másnap csináljuk meg a *Tour de Sellá-t*. Ez abból áll, hogy lemegyünk a Sella elágazásáig, majd fel a 2220 m magas *Sellajochra*, innen is le a Grödnerjoch (Passo di Gardena) elágazásáig, onnan fel a 2121 m-es *Passo di Gardena* és ismét le a Corvarába. Onnan fel a *Passo di Campolungóra* (1875 m) és le a *Arabbába*, majd ismét fel a *Pordoi*. Ez a négyszög a Sella-hegycsoport körül terül el és gyönyörű perspektívát nyújt a Dolomit-csúcsokra. A *Pordoi*ról azután az előbbi úton lemegyünk *Canazeibe*, majd tovább *Vigo di Fassába* és a *Passo di Costalugán* (1753 m) át a *Karersee*hez, mely a Dolomitok gyöngyének mondható. Innen le Bolzanóba és ezzel be is fejeztük a Dolomitokat. A távolság a Sella körüli kerülővel és a misurinai kitéréssel együtt Siófoktól 905 km. A Dolomitokban a vezető azután annyira megszokja a fordulótechnikát, hogy most már bátran mehetünk nehezebb utakra is. Bozenből menjünk fel *Franzensfestébe* (most *Fortezza*) és onnan *Sterzingbe*, majd innen a *Passo del Giovo-ra*, *Jaufenpass* (2094 m) és le *Meránba*. Innen a következő utat ajánlom: *Merán*—*Spondinig*—*Svájci határ*—*St. Maria Münster*—*Ofenpass* (2155 m)—*Zerne*—*Zuoz*—*Samaden*—*St. Moritz*—*Silvaplana*—*Julierpass* (2278 m)—*Tiefenkastel*—*Thusis*—*Reichenau*—*Ilanz*—*Disentis*—*Oberalp* (2048 m)—*Andermatt*—*Hospenthal*—*Furkapass* (2431 m)—*Gletsch*—*Grimsepass* (2176 m)—*Meyringen*—*Interlaken*. A fenti III. részben igen szép a *Jaufenpass*, melyből közvetlen betekintés nyílik az Öztali hegyekre, valamint az *Ortlerre*. Az *Ofenpass* Svájc „National Park”-ja, az *Oberengadin* szépségei ismeretesek. *St. Moritz* egy világhírnévű, az *Julierpass*, az *Oberalp*, a *Furka* a *Rhonegletscherrel* és a *Grimse* Svájc legszebb részei, *Interlaken* pedig a *Jungfrauval* egyedülálló. Ennél talán csak *Zermatt* szebb az égig emelkedő *Matterhornnal*. *Interlakenig* a megtett út 1436 km. *Interlakenből* három szép kirándulás ajánlható: *Grindelwald*, *Lauterbrunnen* és a *Beatenberg*. Utóbbi arról nevezetes, hogy onnan van a legszebb kilátás, az *Eiger*, *Mönch* és *Jungfrau* trióra. A visszautat majd a következő számunkban közöljük.

Molnár László, Budapest, II., Zsigmond-u. 6. Kérdés: Két héten belül Berlinben van dolgom, ahonnan a Riviérára szeretnék utazni. Kérem, melyik útvonalon tudok lejutni Olaszországba az Alpokon keresztül, anélkül, hogy kocsimmal együtt vonatra kelljen szállani?

Felelet: Ez nagyon könnyen lehetséges. Két útvonal között választhat. Az első: Berlin—Leipzig—Plauen—Regensburg—Landshut—München—Mittenwald — Seefeld — Zirlerberg—Innsbruck—Brenner—Franzensfeste—Bozen. Ezen az útvonalon Seefeldnél kell 1130 méterre, majd a Brenneren 1366 méterre felkapaszkodnia. Mindkét hágó könnyű és most is járható. Ez az út csaknem hajszálnyira megegyezik az Észak—déli irányval. Bozenből azután Trienten, Riván, Brescián keresztül lejut Milánóba és onnan tetszés szerint vagy Génúába, vagy a francia Riviérára. A másik útvonal csupán északon tér el az előbbitől: Itt Berlinből Nürnberg—Füssen—Fernpass—Immst—Landeck — Reschen Scheideck—Spondinig—Meran—Bozen az útvonal. Itt sem jut sokkal magasabbra. A Fernpass 1227 méter, a Reschen—Scheideck 1494 méter. Utóbbi kettő is járható. Hóláncot azonban mindenképen kell magával vinnie.

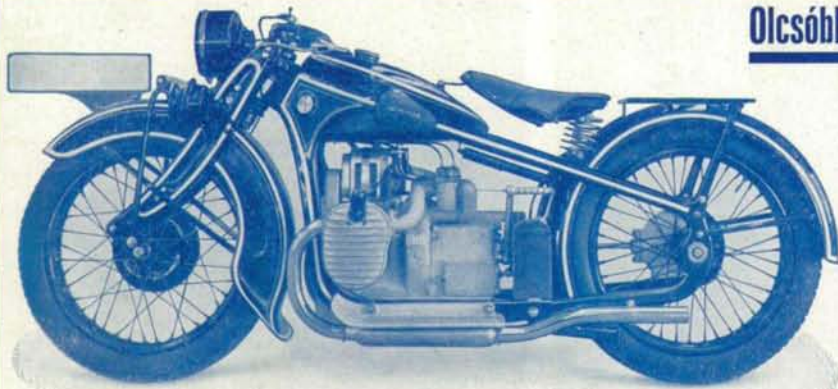
XY, Budapest. Kérdés: A közeli napokban Génúába kell utaznom. Lefelé Graz—Klagenfurt—Tarvis irányt választottam. A Brenneren már sokszor jöttem keresztül. Kérek a visszafeljövételre valami újabb irányt. **Felelet:** Kérdésére felelni öszintén szólva igen nehéz probléma, tekintettel a még lezárt és a hó miatt járhatatlan útszakaszokra. Ennek dacára találtunk egy megfelelő útvonalat olyan hegyi szakaszokkal, ahol a hó már teljesen eltűnt, vagy pedig az útvonal, ha hóval lenne is, de járható. Az útvonal tehát a következő lenne: Génua—Milánó—Bergamo — majd az Oglio völgyében — Breno—Edolo—Ponte di Legno. Itt kezdődik a Tonale-hágó, mely a közelmúlt bozeni jelentések szerint már nyitva van. Mindenesetre a biztonság kedvéért egy sürgöny a bolzanoi idegenforgalmi irodának nem árt. A Tonale után Fucine—Malé, majd a Mendolán (Mendelpasson) át Bolzano. A Mendola csaknem egész télen nyitva volt. Bolzanóból azután a Pustertalon Toblach felé jöhetünk haza. Ez jelenleg azért célszerűbb, mert az útja elég jó és ismét Klagenfurtba érve, elkerüljük a most rossz Wien felőli utakat. Ha ellenben még van egy kis időnk, úgy lemehetünk Trienten át Roveretoba és onnan a Fugazza-passon, mely szintén hómentes, le Vicenzába. Vicenzából azután Bassano—Primolano—Feltre—Bellunón át fel Cortina d’Ampezzoba. Ez az útvonal bár hegyes vidéken vezet keresztül, hómentes. Cortina—Toblach egész télen járható volt. Toblachból azután a Pustertalon végig Villachba. Onnan pedig a szokott úton Budapestre, természetesen Szentgotthárdon keresztül. Más kombináció nem igen lehetséges, mert a még hóval fedett hágók a lehetőségeknek útját állják.

Felelős szerkesztő és kiadó: DÉVAN ISTVÁN.
Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VI., Rózsa-utca 111, IV. emelet. Hivatalos órák hétköznapokon délelőtt 9—2 óráig.
Telefon: Automata 136—64.

Verseny- és tiszteletdíjak

*Mindennemű ezüsttárgyak legszebb
kivitelben, legolcsóbb árban
Az ország legtöbb sportegyletének szállítója*

Toch Manó, arany-ezüstműves
Budapest, IV., Városház-utca 16. — Saját műhely



Olcsóbb lett a préseltvázás 750 kcm-es B. M. V.

Csővázás 750 kcm-es oldalkocsival,
30 W Bosch-világítással **P 3650.-**
Préselt acélvázzal **P 3750.-**
Kedvező fizetési feltételek, 18 havi részlet.
Kérjen képes katalógust.

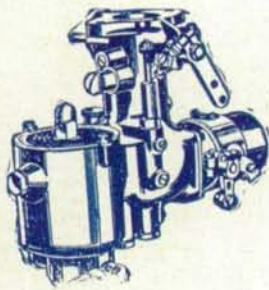
Vezérképviselet:
MAGAZINER ÉS STRAUSZ
BUDAPEST, V., BALATON-U. 10.
TELEFON: 151-84.



**AUTÓSOK!
MOTOROSOK!**

TUNGSRAM

**AUTÓLÁMPÁKAT
HASZNÁLJUNK!**



Motorja jobban húz, kitűnően gyorsít,
lényeges benzinmegtakarítást ér el, ha

STROMBERG

porlasztóval jár

Egy hétre kötelezettség nélkül díjtalan kipróbálás

DÉNES ÉS FRIEDMANN RT

Budapest, VI., Dessewffy-utca 29. Telefon: Aut. 289—86 és 144—71

Tavasszal Jobb gyújtást,

a motor erejének teljes kihasználását és zavartalan üzemét ér el Ön, ha megfelelő gyújtógyertyát használ. A gyújtógyertyának nem szabad sem elolajozódni, sem elkormozódni, sem pedig öngyullást okozni. Az új típusmegjelölő rendszer, melyet BOSCH alkotott, gyermekjétté teszi az Ön számára is a megfelelő BOSCH-gyertya kiválasztását. Kérje meg a tanulságos röpiratot: 5 perc alatt gyertyaszakértő és kérje mindenütt kifejezetten a világhírű, mindig bevált BOSCH-gyertyát.



BOSCH

8022G

Melyik Bosch-gyertya a legalkalmasabb az én motoromhoz?

Adler Standard 6	M 145/1	Austro-Daimler ADR,	
8	M 145/1	ADM 2	M 145/1
" 1.5 liter	M 145/1	ADM Sport	M 80/S23
" régebbi	M 25/1	Austro-Fiat	M 25/1
Aga	M 25/2	"	M 80/1
Alfa Romeo RL	DM 145/1	Ballot	M 80/2
"	M 145/1	"	M 145/1
Amilcar	M 145/1	Benz	M 25/1
Ansaldo 4 F	M 80/1	"	M 80/1
Auburn	Z 12/11	Berliet	M 25/2
"	Z 40 S 1	"	M 80/1
Audi 8	M 80/1	Bianchi	M 80/1
Austin	M 25/1	Bugatti	DM 145/1
Austro-Daimler ADV	M 25/1	" Kompresszor D 4 220/5	
"	M 80/1	Buick*	Z 12/12

* Modell 1929 M 25/1

stb., stb.

Kérje díjtalanul a teljes ajánlási táblázatot.

Bosch Róbert

K. f. t. Budapest, V., Váci-út 22/24.

Telefon: Automata 923-36, 923-38, 926-04.

TTC megbízhatósági versenye 1930 március 16. 350 km

Dacára a rettenetes útviszonyoknak, az automobilkategóriák

abszolút győz- tesei a kis

TÁTRA

automobilok lettek!

Az összes benevezett és beérkezett kocsik között csak Csekei József

TÁTRA

 és Ádám

Károly **TÁTRA**

érték el a kitűzött átlagsebességet!

A teamdíj győztese ugyancsak a

TÁTRA

A TÁTRA-csapat tagjai: Csekei József, Ádám Károly és Toldi-Szabó Miklós

Olvassa el a verseny lefolyását, ami bebizonyítja Önnek régi állításunkat, hogy a mai viszonyok mellett csak TÁTRA-automobilt vásárolhat!

Olcsó, üzembiztos, hegybíró, gyors, kitűnő átlagtartó!

Gyártja és vezérképviselet:

„UNITAS“

Automobilipari és Kereskedelmi rt.

Gyár:

Budapest, V., Zápolya-utca 13. sz.

Kiállítási szalon:

Budapest, VI., Nagymező-utca 19. sz.