

53859

*Regisztrált 1930. május 6-án Jung*

# Automobil Motorsport-Turizmus Közlekedés - Útépités

V. ÉVFOLYAM

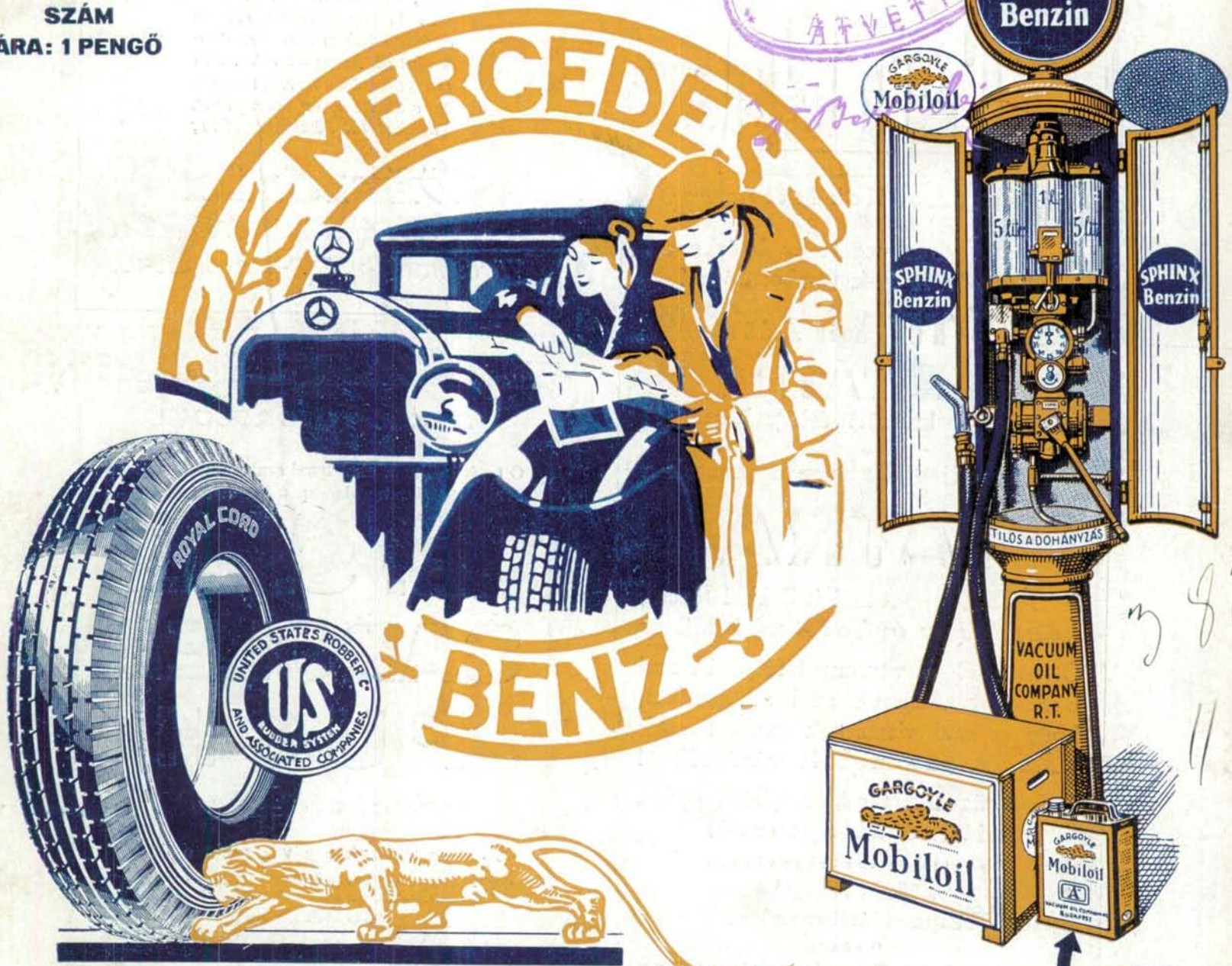
1930 MÁJUS 4.

**8.**

SZÁM

ÁRA: 1 PENGŐ

BUDAPESTI KIR. ÜGYÉSZSÉG  
1930. MÁJ. 4. B.  
ÁFVETTF



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

BELEN HANNA VILLÁMBILGŐS  
P.150  
HA JÖRÖGÖRŐN VAN

**A MAGYAR TOURING CLUB HIVATALOS LAPJA**

**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 vezérképviseli:

**„UNITAS“**

**Automobilipari és Kereskedelmi rt.**

Gyár:

Budapest, V., Zápolya-utca 13. sz.

Kiállítási szalon:

Budapest, VI., Nagymező-utca 19. sz.

*Úrvezetők! Hölgyek!*

**Viktória**

**autószakiskola**

*egyetlen az országban, ahol okleveles gépészmérnökök tanítanak mindenkit **egyéntleg**, kívánsága szerinti időben. Vezetések legmodernebb autókon 300 kilométeres gyakorlattal. Az autó mechanikai működése 5000 mtr. **Filmen is** csak itt nyer bemutatást. Tájékoztatót készséggel küld;*

**Viktória**

**autószakiskola**

Vörösmarty-u. 53. — Aut. 213-90.

**KEZDŐ MOTOROSOK!**

Ott vásároljunk, ahol igazi szakemberek hosszú évek tapasztalatai alapján a legjobbat nyújtják.

**B. S. A.**  
**SAROLEA**  
**P U C H**

**motorkerékpárok!**

Vezérképviselő:

**URBACH LÁSZLÓ**  
 BUDAPEST

VI., Hunyady-tér 12. — Telefon: A. 116-28.

**EVINRUDE** csónak-  
 motorok!

# Automobil Motorsport-Turizmus

Közlekedés - Útépítés

V. ÉVF. 8. SZÁM

1930 MÁJUS 4.

## 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

Felolós szerkesztő:

DÉVÁNI 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 csekk számla: 34240. Előfizetési díjak: Magyarországon évi 20 pengő, Ausztriában évi 35 schilling, Jugoszláviában évi 300 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: Máry 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 Népjelölti Minisztérium részéről, Máry Dezső alezredes a Honvédelmi Minisztérium részéről és Pisztelka 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, Erődy-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. képviselő



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: Kirchknopf Ernő nyugalmazotti 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 vámzatavatosági biztosítás díjai motorkerékpárnál 4—9 pengő, automobiloknál 18—36 pengőig terjednek. A vámzatavatosági 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, magán-személyeknél 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, olajlehúzógyűrűk, zsírcsapcsapok minden kivitelben. Dugattyúcsapok edzve és köszörülve. Megmunkált és nyersszelepek, zsíróprések, Lockheed-fék, teljes készülék és alkatrészek nagy raktára.

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



## A MAGYAR TOURING CLUB ÚTJELENTÉSEI

**Magyarország. Budapest—Gyöngyös—Miskolc:** Budapest határában rossz. Gödöllőig nagyon jó. Aszód előtt rossz. Javítás előtt áll. Aszód—Hatvan nagyon jó. Hatvan—Gyöngyös kezd romlani. Gyöngyös—Mezőkövesd nagyon jó. Mezőkövesd—Miskolc helyenként gödrös, de általában véve jó. **Miskolc—Putnok:** Sajószentpéterig prima, Sajószentpéter után hidjavítás, onnan kb. 10 km. gyenge Sajókazáig. Ez az út javítás előtt áll. Dubicsánytő—Putnokig újra igen jó. **Miskolc—Nyíregyháza:** Szerencs körül gyenge, általában véve jó. Nyíregyháza—Kisvárdá kitünő. Kisvárdá—Mándok kitünő. Kisvárdá—Berecl után letérés, Pátroha felé kitünő. Nyíregyháza—Tiszabüd nagyon jó. Ebből az útból etérés, Tiszaeszlár—Rakamaz másodrendű. Helyenként nagyon hullámos. **Budapest—Wien útvonal:** Győr—Kisbér—Mór nagyon gödrös. Mór—Székesfehérvár általában véve jó. Mellékút Sárkeresztés—Iszkaszentgyörgy jó. A Győr—Csorna-útról letérés Lébeny felé, elég jó. Fertőszentmiklós—Eszterháza elég jó. Fertőszentmiklós—Lövő esőben nagyon rossz, koci farol. Lövő—Sopron általában véve jó. Sopronkövesd—Nagylozs elég jó. Lövő—Újkér—Iván rossz. Iván—Simaság rossz. Iván—Csapod elég jó. Csapod—Kapuvár rossz. **Székesfehérvár—Veszprém:** nagyon gödrös, rossz. Veszprém—Városlőd rossz. Az út helyenként javítás előtt. Városlőd—Bakonygyepes—Devecser—Sümeg általában véve jó. Bakonygyepes—Ajka elég jó. Sümeg—Tapolca általában véve nagyon jó. **Veszprém—Tapolca-vonal** Zalapetendig, kisebb szakaszokat kivéve, nagyon jó, onnan kevésbé jó. Tapolca—Lesenceistvánd rossz. **Tapolca—Keszthely** részben nagyon jó, részben gödrös és javítás előtt áll. Keszthely—Balatonszentgyörgy még mindig nagyon rossz, gödrös. **Keszthely—Nagykanizsa** általában véve nagyon jó, de

helyenként már gödrös. **A Budapest—Tát—Komárom—Győr—Oroszvár-szakaszon** útépitési munkálatok folynak. A javítások általában szórványosak. Itt-ott helyi közlekedés folyik. **Ajánlatos az útvonal teljes elkerülése.** Magyaróvár—Hegyeshalom gödrös. Magyaróvár—Mosonszentjános rossz. Mosonszentjános—Osztrák határ—Panhagen—Osztrák határ—Eszterháza rossz. Sopron—Magyar határ kitünő. Az osztrák rész rossz. A Szombathely—soproni főútból letérés Porládonyánál, Répcejánosfa—Iván rossz. Tatatóváros—Csákvár—Mór részben jó, részben rossz.

Az Alpokban az újabb havazások nagyban hátráltatják az utak szabaddá tétele végett megkezdett munkálatokat. Az a csapadék, mely hazánkban a husvéti ünnepek előtt és alatt leesett, az Alpokban csaknem mindenütt, még a legalacsonyabban fekvő völgyekben is hó alakjában hullott alá. A havazás oly nagy mértékű volt, hogy egyes, a már forgalomnak átadott hegyi utak újra mély hó alá kerültek. Felső-Olaszországban pl. Cortina d'Ampezzóban 40 cm volt a hómagasság. Természetesen a melegen sütő nap a mélyebben fekvő helyeken hamarosan elvitte a havat, de a magasabb régiókban erősen hátráltatja az utak szabaddá tételét, úgyannyira, hogy a hólánc ismét igen sok helyen aktuálissá vált. Figyelmeztetünk mindenkit, aki Ausztriába, Tirolba, Felső-Olaszországba, Svájcba, avagy a Rivierára indul, hóláncot okvetlenül vigyen magával, mert a helyzet szinte napról-napra változik.

**Ausztria.** Mélyen a hó alatt van még a Flexenpass, Arlberg, Katschberg, Turracherhöhe, Tauernpass, a Glocknerstrasse, a Loibplass. A többi útvonal az erős havazások folytán helyenként csak hóláncokkal járható. A jobbrahajtás Tirolban, Vorarlbergben és Salzburg nyugati részén életbelépett. Mindenki, aki Ausztria területére lép, a határállomáson nyomtatott térképet kap, ahol a jobbra-, illetve balraahajtási zóna fel van tüntetve. Ugyancsak megjelent az Osztrák Touring Club kiadásában az új úttálapot-térkép. Ezt is mindenki, aki Ausztria területére lép, a határállomáson megkapja.

**Svájc.** A nagy hágókon való keresztüljutás ma még lehetetlen. Így zárva van a Grand St. Bernard, Simplon, Furka, Grimsel, Oberalp, Ofenpass, Umbrail, Bernina, Flüela, Julier, Bernardin, Lukmanier, Gotthard és a Splügen. A többi magasabban fekvő útvonal, mint a Malojapass a Brünig, a Schyn, valamint a Berner-Oberland útjai hóláncokkal járhatóak. A Jura hómentes. A svájci vámhatóságok személykocsik számára április 1—szeptember 30-ig naponta reggel 7—12 és délután 1—7 óráig állanak rendelkezésre. Aki a fenti idő előtt vagy utóbb, úgyszintén a déli szünetben óhajt átjutni a határon, az 5 frank díjat fizet. Svájc területén szintén nagy útvonali javítások folynak, tekintettel azonban a sűrű úthálózatra, ezek nem okoznak nagyobb nehézséget és a használandó kerülőutak mindenütt kitünően vannak jelezve.

**Olaszország.** A szokatlan havazások itt okozták a legnagyobb eltolódásokat. Olyan magas utak, amelyek már hetek óta szabadok voltak, újra hó alá kerültek. Ugyancsak megakadtak a Jaufenpass szabaddátétele végett elkezdett munkálatok is. Ma még hó alatt áll a Pordoijoch, a Falzarego, a Rollepasse, a Sella és a Gardena, valamint újra hó alá került a Karerpass is. Járhatalatlan még a Stelvio, Gavia, valamint az olasz—francia átkelőhágók, mint a Petit St. Bernard, Mont Cenis, Mont Genevre, Col des Sestrieres.

**Franciaország.** A Haute-Savoy, valamint a Pyreneusok 2000 méteren felüli hágói még be vannak havazva. Június 1-je előtt olyan túsorakat tervbe venni, amelyek ezen a vidéken vezetnek keresztül, még nem tanácsos. Általában, ha az ember egész biztos akar lenni, hogy seholy akadálytal nem találkozhat, úgy július 1 előtt ne induljon az Alpeszekbe.

**CSAK**  
**Jurid**

**FÉKBETÉTEK**  
**BIZTOS**  
**AZ**  
**ÖN**



**ÉLETE!**

FORMÁBA SAJTOLT KAPCSOLÓ ÉS FÉKBETÉTEKRE MINDEN TÍPUSÚ  
AUTÓHOZ AJÁN-  
LÁTTAL SZOLGÁL

**SZILÁRD BÉLA**

AUTÓFELSZERELÉS, PNEUMATIK BUDAPEST, VI., NAGYMEZŐ-U. 15.

# Budapest-Katalin

Egy kis Semmering ízelítő — Jó a Vácra vezető út — 68 filléres kövezetvámért a világ legrosszabb kövezetje Vácon — Magánversenyek a keramiton — Egy kocsi, melynek hűtővize már a Katalin szerpentinjein is forrásnak indul

Motorikus szempontból rettenetesen unalmas volt az idei husvét. Az Automobil—Motorsport—Turizmus husvét-i triálja elmaradt, a híres non-stopokat elmosta az eső. Mint a rossz nyelvek mondják, a „nem engedélyezés” a lehető legjobban jött a rendezőknek, mert a verseny botrányba fűlt volna. Ugyanis a talajviszonyok oly rettenetesen voltak a többnapos eső folytán, hogy egyes szakaszokon tengelyig süppedtek volna a résztvevők. Kecskeméten dirt-tracket rendeztek, emelt fordulókval. Fából vaskarika. Néhányan a fővárosból lerándultak, de a legtöbbjét az esős idő idefönn tartotta. Végre husvét hétfőn, mintha az Úristen megszánta volna az autósokat, meg a motorosokat, kisütött a napocska. Hova lehet ilyenkor menni, ahol nincs sár és mégis lehet valamit látni is. Sajnos, csak három út között áll a választás. Kiszaladunk Gödöllőre, vagy le Székesfehérvár felé, avagy Vácra és fel a Katalinra. Ezúttal, mint legérdekesebbet, az utóbbit választottuk.

Néhány barátommal felpakoltunk délután fél háromkor és nyugodt iramban, 60—65 kilométeres sebességgel kiszaladtunk Újpesten át a híres alagi keramitra. Száraz idő lévén, az út pompás volt. A fehér választóvonal, mely egy kis „külföldi” színt kölcsönzött az útvonalnak, már eltűnt. Utánfestésről pedig nem gondoskodik senki. Ki is gondoljon? Óriási hatásköri összeütközés lenne belőle. Sajnos, a pompás keramit csak Dunakeszi-Alagig tart. Mintha csak a löversenyzőknek készítették volna. Bár lenne egy löversenypályánk az osztrák határon. A keramiton való átfutáskor a Semmering jutott eszembe, a hosszú, Neunkircheni egyenessel. Ezen a kitűnő útszakaszon mintha minden ember elvesztené a józan gondolkodását. Még a háborúelőtti östragacsok akcelerator pedálját is tövig nyomta a gazdája. A motorkerékpárosok privát versenyeket rendeztek egymással. Hála a rossz pénzügyi viszonyoknak, a pompás keramit csak 8 kilométer hosszú és így a vad rohanásból hamarosan künn voltunk. A további rész Vácig szintén jó, bár csak bitumenes felületi kezelés. Egyes részein már hatalmas kátyúk és gödrök láthatók. Ezeket most kellene rendbe hozni, nem pedig akkor, amikor már késő. A nagyobb kocsi nem igen érzi őket, de a motociklistának nem nyújtanak éppenséggel valami különös élvezetet.

Vác előtt kellemetlen meglepetés! 68 fillér kövezetvám. Bár 68 fillér nem a világ, mégis bosszankodunk. A váciak legalább szerényebbek. Ők nem akarnak egyszerűen milliárdosok lenni, mint a székesfehérváriak. Ezzel szemben a kövezetjük éppen olyan, mint 15 évvel ezelőtt. A társaságunkban levő egyik barátunk, aki iskoláit a híres fegyházvárosban járta annakidején, büszkén állapítja meg, hogy Vác 15 év alatt egy jöttányit sem épült. Mi nem lévén ennyire verzáltak, csupán azt szögezzük le, hogy a kövezet rettenetes és éppen olyan, mint 9—10 év előtt, amikor még Wandereren és Puch TR-en merész-

kedtünk ki egyszer egy évben az országútra. A Diadalkapu előtt és után a kövezet rettenetes állapotban van. Még a legpuhább rugózású amerikaierek is lépést mennek előttünk, nem is szólva a szegény motociklistákról, akik karjukban merevgörccsöt kaptak.

Vác után megszűnik az úgynevezett állandó jellegű burkolat és kezdődik a por, mindazonáltal az úttest elég jó állapotban van. Felérünk a Katalinra, melynek három szerpentinje egy kis alpesi ízelítőt ad és gyakorlás szempont-

jából melegen ajánlható mindazoknak, akik először mennek hosszabb külföldi hegyi túrára. Odafönn megtelepszünk és nézzük a jövőket-menőket. Megállapítható, hogy hatalmas forgalom bonyolódik le ilyenkor ünnepnapon a Budapest—Balassagyarmat közötti útvonalon. Szinte percenként mennek-jönnek kocsik, szóló- és oldalkocsis motorkerékpárok. A szológépeken csaknem mindenütt ott látjuk az utast. Gondtalanul, kedvesen bumliznak hazafelé a szabadban jól eltöltött nap után. És ezektől akarja most egy szigorú főkapitányi rendelet megvonni ezt a kis szórakozást is, ebben az amúgy is nem sok örömet nyújtó, nehéz időben.

Figyeljük az embereket. Érdekes megállapításra lehet jutni a vezetést illetően. A motorkerékpárosok mintha sokkalta biztosabban vennék a kanyarokat és általában sokkal nagyobb biztonságot és rutint mutatnak, mint az autóvezetők, akikről látszik, hogy 70—80 százalékuk csak amolyan vasárnapi kiránduló. Igen soknak halvány fogalma sincs a kanyarvételtől, mások rettenetesekeket kapcsolnak, a harmadik viszont abszolúte nem tudja kihasználni kocsijának erejét az emelkedésen és rendszerint vánszorog, mire felér, holott jó, gyakorlott kezekben bi-

**Nevünk**



**a reklámunk**

**Puch a legtokéletesebb motorkerékpár**

zony igen flottan kellene felfutni a Katalin emelkedésén. Egy szemre nagyon szép „tengerentúli” az emelkedés tetején megáll. Véletlenül ott éri egy csúnya pneudefekt. Míg a soffőr a kereket cseréli, közelebb merészkedünk. Akkor látjuk, hogy forr az istenadta. A hűtő alsó részén csak úgy ömlik a forróvíz, mely utat keres, míg odafönn csak a sístergő hangok mutatják, hogy a hűtésre nem sok gondot fordított a konstruktörje. Akit érdekel a dolog, hogy mi volt az oka a hűtővíz forrásának, az érdeklődjön meg a Bp. 23—696. számú luxuskocsi tulajdonosától. Minket nem érdekel, mi tudjuk!

Egyébként igen szép és jól menő kocsik haladnak el táborunk előtt. Egész csomó kis kéthengeres Tátra, egy tömeg Steyr Type XII. és Type XX., méltóságteljes Austro-Daimler ADR-ek, francia Talbot, Hotchkiss, egy 2 literes Bugatti, majd egymásután két Morris, egy pár Citroën, töméntelen Fiat. Legtöbb a kis 509-es és 520-as. Mindmegannyi kitünően veszi az emelkedéseket. Már messziről megismerni a Lancia-Lambda tipikus hangját. Kisvártatva egy Mercedes-Benz Type Nürburg halad el mellettünk, méltóságának tudatában. A kiskocsik közül egy pár Hanomagot, új DKW-éket és Austinokat látni időnként, valamint a kis Morris-Minort. Magosix-et aránylag keveset láttunk. Ugyáltszik, kivesszőben van. Ugyanezt mondhatjuk a WM-ről. Egyet láttunk Balassagyarmat felől, de őszintén szólva, nagyon sokáig, mert amíg a hosszú emelkedésen felmászott, jó pár perc

telt el. Ugyáltszik, a gazdájának nem volt sürgős dolga. Mi másban láttuk a lassúságot.

Egyszóval egész csomó pompás európai kocsit láttunk, köztük olyanokat is, amelyekről a legjobb akaratú sem lehetett elmondani, hogy modern konstrukciók. Ennek dacára, úgy mentek, mintha Voronoff kezelte volna őket. Egy régi Fiat 501 úgy húzott fel a Katalin szerpentinjeire, mintha versenyt futna, míg ugyanakkor egy 6—8 éves Steyr 6 személylyel megrakodva szintén vígan vette az emelkedést. Pedig nézetem szerint az elsők közül való volt.

Már sötétedett, amikor elindultunk hazafelé. Vác előtt ismét 68 fillér kövezetvám. Ha legalább jó volna a kövezet, nem szólnánk semmit, de azért az agyonrázatásért még fizetni is, ez már igazán hallatlan dolog. Igazán ideje volna, ha a belügyminiszter úr egy kissé belenézne ezeknek a kövezetvámot szedő vidéki városoknak a háztartásába. Vác városa a háború óta szedi a kövezetvámot és ezalatt javítani semmit sem javított, tehát a kövezetvám pénzeket nem arra használja fel, amire szedi. Lassan hazaértünk. Egész kellemes kis út volt. Mehetnénk így minden vasárnap más irányban. Igen, ha lehetne. De hová? Marad Gödöllő, Székesfehérvár, és kész. Az összes többi irányba vezető utak egytől-egyik pocék állapotban vannak, ha ugyan nincsenek lezárva. No, de reméljük a legjobbat!

## Hogyan vezessünk turán?

**Tanácsok, amelyek megfogadása lehetővé teszi a balesetek elkerülését. — Balesetalkalmak, amelyekre a legtöbb vezető nem is gondol. — Milyen hajtási szabályok, szokások stb. dívnak az egyes európai országokban.**

A külföldi autó- és motorkerékpárutazás, minden motorturista álma, bizony meglehetősen költséges dolog. Vannak, akik évekként előre készülnek egy-egy ilyen útra, mely azután, ha szépen sikerült, feledhetetlen emlék marad az élet végéig. Két dolog van csupán, amely egy szépen megtervezett utat elronthat. Az egyik a gépdefekt, a másik a baleset. A gépdefekt az automobil és motorkerékpár mai tökéletességi foka mellett aránylag ritka, különösen, ha megfelelő gondnal készítjük elő a nagy útra a gépet. A balesetek — ha könnyű kimenetelűek is — gyakrabbak. Hibás bennük az esetek 90 százalékában a vezető. Nem akarjuk ezzel azt mondani, hogy ilyen nagy százalékarányban ő az okozó fél, hanem csak annyit, hogy nagyobb figyelemmel, sokszor nagyobb tudással való vezetés esetén elkerülhetők lettek volna. Már itt meg óhajtjuk jegyezni, hogy egyáltalában nem szükséges valakinek kitünő vezetőnek lenni, hogy nagyobb külföldi útra vállalkozzék. Egy esetleg rövidlátó, idősebb vezető, aki óvatos és ismeri a balesetalkalmakat, biztosabban vezet, mint sok ifjú, aki tapasztalatok híján, minden ügyessége dacára jobban van kitéve a szerencsétlenség veszélyének.

Jelen cikkünkben néhány tanáccsal óhajtunk szolgálni azok számára, akik először akarnak nekivágni nagyobb útnak. Bizonyos azonban, hogy gyakorlottabb vezetőknél sem árt átfutni ezeket a sorokat, emlékeztetük felrissztése céljából.

Mindenekelőtt azzal kell tisztába jönnünk, hogy nálunk Magyarországon egyrészt nincsen az országúton gépjárműforgalom, másrészt az ország lapályos és így területének legnagyobb részén átlag igen ritkák a külföldön minduntalan előforduló beláthatatlan útrészletek. Ez a két tény bizonyos tekintetben olyan vezetési tech-

nikát termelt ki, amely Magyarországon kívül általában nem használatos. Míg ugyanis idehaza a hosszú egyenesek, messziről látható kanyarok és kis országúti forgalom gyors és kevesebb figyelmet igénylő vezetést tételvezetést tesz lehetővé, addig Ausztria, Svájc, Olaszország stb. kanyargós, keskeny útjai, nagy gépjárműforgalmukkal már sokkal nehezebb feladat elé állítják a vezetőt. Magyarországon szinte szokássá vált a kanyarok vágása, a beláthatatlan bukkanókra az út kellős közepén való gyors felrohanás stb. és csupán a kis forgalomnak tudható be, hogy egyesek éveken keresztül vezetnek így, ennél fogva biztos és jó vezetők hírében állanak és csak azután történik meg velük a már régen megérdemelt baleset. De másképp áll a dolog, ha kissé beljebb kerülünk olyan országba, melynek fejlett autós élete van. A beláthatatlan kanyarokból csak úgy ugranak elő a különböző gépjárművek és az első néhány kilométer után már önmagunktól is rájövünk, hogy itt két eset lehetséges: vagy abszolúte szabályosan és meggondolt óvatossággal vezetünk vagy — összeütünkünk! „Hát majd vigyázok”, mondja ilyenkor a bölcs turázó és azt hiszi, hogy ezzel minden rendben van. Hát nem egészen így áll a dolog. Vigyázni mindenestre nem árt, de hol és mikor vigyázni, ez itt a kérdés? Éppen ezért vesszük sorra az egyes balesetalkalmakat, az egyszerűbbeket és a „ravaszabbakat” egyaránt.

Az első feltétel egy ország határának átlépésekor, hogy ismerjük az ott kötelező hajtási szabályokat. Sajnos, még mindig nem egységes az oldalbetartás Európában és így több országon keresztülvezető turán bizony többbizben kell a hajtási irányt változtatnunk. A külföldre igyekvők legnagyobb része éppen ettől az ú. n. oldalbetartástól fél. Önkéntelenül arra gondol ilyenkor

# GRAND PRIX 1930.

Egész vonalon

# CASTROL

győzelem!

## Abszolút győztes:

|   |                            |
|---|----------------------------|
| Karl Stegmann (BMW) . . . . .                   | <b>Castrol</b>             |
| 500 kcm. 1. Karl Stegmann (BMW) . . .           | <b>Castrol</b>             |
| 500 kcm. 2. Karl Gall (BMW) . . . . .           | <b>Castrol</b>             |
| 350 kcm. 1. „Oilter“ Paul Torelli (Motosacoche) | <b>Castrol</b>             |
| 250 kcm. 1. dr. Zsótér Bertalan (Méray)         | <b>Castrol</b>             |
| 175 kcm. 3. Lukavecz Ferenc Fr. (Barnett)       | <b>Castrol</b>             |
| 175 kcm. 4. Komlóssy Béla (Monet-Goyon) . .     | <b>Castrol</b>             |
| 600 kcm. 2. Bauer József (Norton) . . . . .     | <b>Castrol</b>             |
| A legjobb átlagot elért magyar versenyző        |                            |
| Valentiny Károly (Chater Lea) . . . . .         | <b>Castrol<br/>olajjal</b> |

**Vezérképviselet: Magyar Abroncs- és Kerék-  
gyár Rt., Budapest, V., Jókai-u. 8. T.: 133-56.**

mindenki, hogy vajjon mi lesz, ha egy hirtelen felbukkanó másik autó vagy motorkerékpárnak a helytelen oldalra találnék kitérni? Megnyugtatójuk az illetőket, hogy ez aránylag ritka eset. Lévén a helyes oldal betartása a legnagyobb gond az első időben, a vezető erre ügyel a legjobban, szinte az képezi igyekvésének egyetlen tárgyát, hogy a megfelelő oldalt betartsa. Vannak azonban esetek, amikor könnyű a helyes oldalt eltéveszteni. Ezek akkor fordulnak elő, amikor a vezető figyelmét valami elvonja. Így rövid megállások, benzintöltések vagy térkép nézés után, amikor a vezető szinte figyelmen kívül hagyja a megfelelő oldalt betartását, vagy hogy nem hagyott-e el valamit, vagy hogy merre kell majd letérni az útról, ilyenkor fordul elő leggyakrabban, hogy önkéntelenül is a szabálytalan oldalra hajt, kiesve a folytonos figyelésből, amely eddig megakadályozta ezt a tévedést. Ha pedig a vezető annyira szórakozott, hogy a helyes oldal betartásának olyannyira egyszerű dolga komoly nehézséget okoz, akkor legjobb, ha a mellette ülő utas folytonosan figyelmezteti rá. Általában mondhatjuk, hogy a megszokottól eltérő oldalon való hajtás nem probléma, nem kell belőle túl nagy káoszt csinálni, mert nem fog kellemetlenséget és gondot okozni, hacsak egy kissé is figyelünk rá.

A beláthatatlan utak, bukkanók és kanyarok különös gondot igényelnek. Mint mondtuk, Magyarországon ez nem okoz nehézséget egyrészt, mert ilyen útrészek ritkák, másrészt, mert, sajnos, gépjárműforgalmunk kicsi lévén, a vezető apróbb-nagyobb szabálytalanságokat hosszabb időn keresztül (megfelelő szerencsével) büntetlenül gyakorolhat. Nem így van ez külföldön, ahol az országút forgalma sokszorosan meghaladja az ittenit. A bukkanók ezért mindenkor a legnagyobb figyelemmel abszolválandók. Gyorsan felrohanni az út közepére életveszélyes, mert nem tudhatjuk, hogy nem jön-e a másik oldalról ugyanolyan sebességgel egy másik gépjármű. Még a szigorúan a szabályos oldalon vett bukkanó is veszélyes gyors tempóban, mert megesik, hogy a mi oldalunkon haladó szekér lehetetlenné teszi az oldal betartását, fékezésre pedig nem lévén idő, 100 százalékos egymásbamenést produkálhatunk. Hogy épeszű vezető ilyen helyeken nem előz, ezt mondani is felesleges. Az előzés is igényel figyelmet. Csak akkor előzünk, ha biztosak vagyunk afelől, hogy az előzendő jármű jelzésünket észrevette. Kultúrember rajtaütészerű előzéseket nem produkál, ennek helye legfeljebb automobilversenyeken van. Ne tévesszen meg bennünket az sem, hogy külföldön a lovak általában nem vadulósak, mert megesik, hogy 100 nem vadul, de a 101-ik igen, amint az már megtörtént és akkor a tapasztalatlan vezető, aki azt hiszi, hogy minden külföldi ló mellett el lehet menni 3 centire nyitott kipuffogóval, alaposan csalódik. Ne feledjük: az automobil és motorkerékpár világában a csalódások általában igen költségesek és sokszor fizikai fájdalommal járnak. Igen helytelen és vezetői tapasztalatlanságra valló az a módszer, amelyet némely tág lelkiismeretű kezdő követ, amikor a beláthatatlan kanyarokat, bukkanókat stb. gyorsan, sokszor szabálytalanul, de hatalmas kúrtolás közben veszi és azt hiszi, hogy ezzel minden rendben van. Éppen ellenkezőleg, semmi sincs rendben, mert a hang nem véd az összeütközés ellen először, másodszor a jelzést a zugó motorok miatt nem hallani elég messzire sem és harmadszor még az a hátránya is megvan ennek a módszernek, hogy elnyomja a szemben jövő jármű jelzését. Ha

azután az összeütközés sikerül, az ilyen vezetőnek általában nincsen semmi méltatlankodni valója.

Az előzésekkel kapcsolatban még egy fontos alkalmat kell megemlítenünk, amely figyelmen kívül hagyva egyike a legsúlyosabb balesetalkalmaknak. Ez akkor adódik elő, amikor egy esetleges hosszú egyenes (Észak-Olaszország, Németország, Franciaország) alkalmat ad a jó talaj és az út szélessége folytán igen magas sebességekre. Tegyük fel, hogy a távolban egy vagy két kocsi halad egymás mellett. Elhatározzuk, hogy ezeket előzni fogjuk, mégpedig mielőtt a szembejövő — de még nagyon messze levő — automobil melléjük kerülhetne. Mármost sokszor megesik, hogy éppen akkor kerülünk az előzendő kocsi mellé, amikor a szembejövő jármű és ilyenkor csak a véletlen mulik, (elég széles út, keskeny kocsik, stb.) hogy össze nem futunk. Ennek a jelenségnek oka az, hogy a szembejövő jármű sebességét nehéz megbecsülni, még nehezebb a mienkhez viszonyítani, illetve majdnem lehetetlen kiszámítani, hogy mikor kerül az előzendő járművek mellé. A veszélyt fokozza az a tény, hogy a szembejövő jogosságának tudatában nem lassít (ő halad ugyanis a szabályos oldalon) és így mi már csak azt vesszük észre, hogy bizony vége mindennek — összeütközünk. Aki volt már hasonló rettenetes helyzetben, kelően tudja méltányolni azt. Ezért különös figyelem fordítandó az ilyen helyzetekre és inkább lassítsunk, eltérve utasinktól néhány szellemességet a szemérmünkönk vonatkozólag, semminthogy súlyos balesetnek legyünk okozói. A fordulóban való előzésről nincs mit szólnunk. Fordulóban intelligens ember nem előz. Aki mégis előz, nincs felelősségérzetének tudatában, nem való tehát kezébe jármű kormányja.

Az előzésre vonatkozó szabályok nincsenek még azonban teljesen kimerítve. Külföldön, különösen Olaszország-, Franciaország- és Hollandiában, igen nagy szeretetnek örvend a kerékpár, az illető vidék aprajagya, fiatal-öregje azon közlekedik. A kerékpáros számára mindig rendkívül kellemetlen, ha gépjármű hirtelen és közel előzi. Sokszor megtörténhetik, hogy ez annyira megijeszti, hogy elesik gépével és komolyan megsérül. Akik bicikliztek fiatalkorukban, azok úgyis tudják, hogy mekkora kiméletet igényel a motorzörejhez nem szokott labilis kerékpáros, akik pedig sohasem űzték ezt a sportot, higyjék el nekünk, hogy ez úgy van, amint mondjuk.

Sok szerencsétlenségnek volt már okozója a por is, részben kapcsolatban az előzésekkel. Ha előttünk haladó járművet akarunk előzni és az nagy port ver, olyan sűrűt, amelyen nem vagyunk képesek átlátni, akkor az előzést sohasem kockáztassuk. Ne biztassuk magunkat azzal, hogy csak néhány pillanatig tart míg átjutunk az átláthatatlan portengeren, mert már igen gyakran megesett, hogy hirtelen szembejövő jármű bukkant elénk, amelynek kikerülésére ilyenkor már nem volt idő. Lehetséges továbbá, hogy előzés közben a sűrű portól nem vesszük észre valamilyen akadályt, (motorkerékpárok, különösen szőlőgépen, rámehetnek esetleg egy nagy kőre vagy bukkanóra), fordulót, vasútátjárót és éppen ez okozza veszteségünket. Az előzés nem presztizskérdés. Számítalanszor okozott már szerencsétlenséget az előzni akaró túlzásból fakadt megfontolatlansága, aki mindenáron meg akarta előzni az előtte haladó járművet és hevességében nem vette számításba, hogy esetleg forduló stb. van előtte. Ehhez járul sok esetben az előzendő nevetlensége, aki, amikor meglátja, hogy előzni akarják, minden ok és magyarázat nélkül gyorsít, noha ad-



dig lassabban ment. Az ilyen rögtönzött országúti versenyek mindig kerülendők, mert amíg a helyi viszonyokkal ismerős külföldi vállalkozó egy ilyen mulatságnak kockázatát, addig a túrán levő idegen esetleg hatalmasan ráfizet.)

Ezek voltak röviden felsorolva azok az alkalmak, amelyek leggyakrabban idéznek elő baleseteket. Mint-hogy gyakoriak, eléggé ismertek is és így gyakorlottabb vezetők számára nem mondottunk újat. Most felsorolunk még néhány ritkább esetet, amelyek közül némelyik talán csak igen kevésszer történt meg, de megtörténhetik és ezért érdemes figyelembe venni.

Több veszélyes helyzetet idéztek elő már azok a lelkiismeretlen, különösen teherautó- és autóbuszvezetők, akik jelzés nélkül fordultak be utcába vagy mellékútra. Ezek közül is a legveszélyesebbek azok, akik, hogy a fordulás íve megfelelően kijöjjön, először az ellenkező oldalra kormányozzák járművüket és amikor a mögöttük jövő éppen előzni próbálja, hirtelenül és természetesen jelzés nélkül befordulnak előtte. Ezért sohasem vegyük készpénznek, amikor az előttünk lévő látszólag bizonyos irányba akar befordulni, mert könnyen lehetséges, hogy a kormányánál könnyelmű és lelkiismeretlen vezető ül, aki nem törődve önmagán kívül senkivel, a fent leírt fordulást produkálja.

Különös veszélyt jelentenek továbbá azok a teherkocsik, amelyek hosszú, hátul kiálló szálfákkal vagy dorongokkal vannak megrakva. Az előző autós vagy motorkerékpáros ugyanis a távlat miatt nem veszi észre, hogy a kocsit a kiálló rakomány miatt hosszabb, mint amilyennek látszik és ezáltal könnyen megeshetik, hogy beleszalad a dorongokba. Veszélyt jelentenek az ilyen kocsik akkor is, ha befordulnak, mert ilyenkor a kiálló rakomány elzárja az utat.

A vasútsorompók okozzák aránylag a legsúlyosabb baleseteket. A vasúti átjáróknál évenként történő nagyszámú katasztrófák elhárítására egyetlen módszert ismerünk. Önállóítsuk magunkat a vasúttól. A vasút tart egy kezelőt vagy az állomáson, vagy az átjárónál, aki, ha a megfelelő jelzést megkapta, leereszti a sorompót. Felelősen felsorolnunk azokat az okokat, melyek a részegségen és feledékenységen kívül közrejátszóhatnak az irányban, hogy a sorompó ne legyen leeresztve, amikor a vonat átbog. Ezért önállóítsuk magunkat, kivétel nélkül mindig csak azután menjünk át a vasúti sínpárokra, miután körülnézéssel meggyőződünk róla, hogy vonat nem jön. A vasútsorompó az egyetlen hely, ahol átlagvezető másra bízta magát, t. i. a vasúti őrré, ezzel szemben a körültekintő vezető itt is önmaga cselekszik és győződik meg róla, vajjon szabad-e az átjárás? Olyan sürgős dolgunk nem lehet, hogy erről meg ne győződjünk. Jó gyakorlat ez egyébként már abból az okból is, mert külföldön igen sok helyen dívik az ún. „örizetlen vasútátjáró”, ahol megfelelő jelzések helyettesítik a sorompót és ahol az átkelésnél mindenki önmaga vigyáz sajátmagára. Hogy a leereszkedő sorompó alatt még átsuranni akaró vezetők milyen sorsra jutnak, azt eléggé érzékeltették a különböző amerikai burleszkfilmek, ahol az egyik vonat elviszi a kocsit elejét, a másik a hátulját és a végén csak a vezetőülés marad meg rajta a kormos vezetővel, aki kezében szorongatja a kormánykereket.

Különös figyelmet igényelnek a sorompók és vasútátjárók éjjel, mert kivilágításukkal mindig baj van. Itt általában két eset lehetséges: vagy nincsenek kivilágítva vagy ki vannak, de úgy, hogy azt nem lehet észrevenni. Az autós és motoros szempontjából ez mindegy, mert ha

nem veszi észre idejében a sorompót, az eredmény mindkét esetben azonos.

Végül néhány tanács a vezetőre és utasokra vonatkozólag. Általában csak addig vezessünk, amíg nem vagyunk kimondottan fáradtak. Ideges, izgulékony hangulat, veszekedési hajlam azt jelenti, hogy idegileg kimerültünk, hagyjuk tehát abba, mielőtt baj történne. Sohasem ragaszkodjunk mindenáron egy kitűzött etapp betartásához. A „Megmondtam, hogy ma ide és ide érünk” és hasonló kijelentések megtételénél csak azok megtartása nagyobb könnyelműség, ha a vezető már érzi, hogy fáradt. Úgyszintén helytelen a defektek javítása után rendszerint forszírozott iram, hogy „Behozzuk” a késést. Ezekben az esetekben történnek leggyakrabban balesetek. A jó utas nem zavarja a vezetőt. Nyílt úton, belátható terepen nem túl élénk, időnkénti beszéd nem zavarja a gyakorlott vezetőt, a fontos itt az, hogy a vezető figyelme ne a beszélgetésen, hanem a vezetésen legyen. Hogy ez így van, azt abból tudhatjuk meg, hogy adott alkalomkor, amikor egy váratlan akadály merül fel, a beszélgető vezető nem rezzen össze vagy kapja el a kormányt, hanem pariroz, mintha misem történt volna. Egyszóval, amikor kellett, azonnal ki tudta kapcsolni a beszédet és figyelmét összpontosította a vezetésre, amin annak túlnyomórésze amúgyis már volt. Igen helytelen és a legnagyobb mértékben zavarólag hat a vezetőre minden váratlan kiáltás vagy hadonászás, esetleg lökdösés az utas részéről, amit egy jó utas egyáltalában soha sem fog megtenni. Ha a vezető álmos és valamilyen oknál fogva vezetnie mégis kell, akkor nem árt, ha az utassal beszélget, mert ezáltal ment marad a vezetésközbeni elalvás veszélyétől.

(Folyt. köv.)

## A Hungária Automobil Club túraútja 1930 április 14—22

A Hungária Automobil Clubnak, dacára a rettenetesen nyomasztó gazdasági helyzetnek, sikerült megrendezni a husvétii ünnepek alatt a már múlt évben tervbevevett Budapest—páduai túráját. A túraúton 22 kocsis és 7 motorkerékpár vett részt, akik közül csupán két solista volt kénytelen kiválni az első napok áprilisi időjárása következtében. A Hungária Automobil Clubot határozottan megilleti minden dícséret. Maga az a körülmény, hogy létre tudta hozni a túrát, a jelenlegi viszonyok között, amivel az utóbbi időkben mások is próbálkoztak, de sikertelenül, erős alapokon nyugvó egyéülésre mutat, ahol nemcsak sportszeretet, hazafias érzés, de áldozatkészség is van. Mert őszintén szólva, azt a legkevésbé mondhatjuk el, hogy áprilisban, esőben, hóban valaki passzióból fog túrázni menni. Itt inkább a magyar becsületről és presztizskérdésről volt szó. A túraút, mint annak hivatalos jelentéséből kitűnik, hatalmas propagandaértékkel bírt. A HAC-ot mindenütt barátsággal és vendégszeretettel fogadták, ami nemcsak az egyesületnek, de a magyaroknak is szólt. Különösen Olaszországban volt meleg a fogadtatás, ahol a magyarokat minden jóval ehalmozták. A túraút végcélja Pádua volt, amelyet a résztvevők Grác—Villach—Udinén keresztül értek el, míg visszafelé a Predálhágót, Klagenfurtot, a Semmeringet és Wient is érintették. Sajnos, a kellemetlen áprilisi időjárás sokat lerontott, mindazonáltal a hazaérkezők a leglelkesebben beszélnek az egész kirándulásról. Mint hírlík, a HAC vezető-sége az olaszokkal a jövő esztendőre egy komoly olaszmagyar túraút alapját fektette le, ami mindenesetre egy újabb eredményt fog jelenteni szépen fejlődő autómobilsportunknak.

## A TARGA-FLORIO

Május 4-én futják Sziciliában a 108 kilométeres Madonia-Circuiten az esztendő egyik legklasszikusabb sebességi versenyét, a Targa-Florio-t. A háború után először 1919-ben futották ezen a körön a Targát és tulajdonképpen itt kezdődik a versenynek igazi jelentősége, 1925-ig 4 kör, attól kezdve 5 kör volt a befutandó távolság. A Targa-győzelmek ezóta a következőképpen oszlanak meg:

### Távolság 4 kör, 432 km.

|                                      |         |            |
|--------------------------------------|---------|------------|
| 1919. André Boillot (Peugeot)        | 7:51:00 |            |
| 1920. Meregalli (Nazzaro)            | 8:27:23 |            |
| 1921. Masetti Giulio gróf (Fiat)     | 7:25:06 |            |
| 1922. Masetti Giulio gróf (Mercedes) | 6:50:50 | 63.910 km. |
| 1923. Ugo Sivocci (Alfa-Romeo)       | 7:18:00 | 59.148 km. |
| 1924. Werner Christian (Mercedes)    | 6:32:37 | 66.220 km. |

### Távolság 5 kör, 540 km.

|                                  |           |            |
|----------------------------------|-----------|------------|
| 1925. Meo Costantini (Bugatti)   | 7:32:27.4 | 71.610 km. |
| 1926. Meo Costantini (Bugatti)   | 7:20:44   | 73.500 km. |
| 1927. Emilio Materassi (Bugatti) | 7:35:55.4 | 71.790 km. |
| 1928. Albert Divó (Bugatti)      | 7:20:56.6 | 73.470 km. |
| 1929. Albert Divó (Bugatti)      | 7:15:45   | 74.366 km. |

Mint a fentiekből láthatjuk, a klasszikus versenyt tizenegyszer futották le a világháború után a (a háború előtti Targákról és Coppákról ezúttal nincs szó) és ebből a II küzdelemből csupán háromszor sikerült olasz gyárnak győzni, a többi 8 esetben a Peugeot, a Mercedes és végül sorrendben ötször a Bugatti vitte el a pálmát. Már a múlt évben tudott dolog volt, hogy Mussolini kiadta a jelszót: A Targa-Florio-nak olasz kézzel kell maradni, ennek dacára az Alfa-Romeók, bár legjobbjaikat vitték a küzdelemben, a Bugatti-vezetők győzelmi sorozatát megállítani nem tudták. Ez évben folytatódik a harc, de ezúttal már nemcsak az Alfák, hanem az állami támogatás mellett versenyző Maseratik is minden erejükkel offenzívába lépnek. A 4 Bugatti-vezető: Divó, Williams, Chiron és Dreyfus ellen az olasz vezetők elitje veszi fel a versenyt. A Maseratik és Alfa-Romeók volánjánál Campari, Varzi, Nuvolari, Borzacchini, Gherzi, Minoia, Maserati, Maggi gróf, Arcanelli és mások fognak ülni. Hiányozni csak szegény Brilli-Peri gróf fog, aki a nemes versenyt csak a távolról fogja szemlélni, onnan a magasságból, ahol a volán halhatatlanjai trónolnak. Természetesen rajtuk kívül még a gyáron kívüli vezetők egész raja fog indulni. Sőt hír van Stuck (Austro-Daimler) és Junekné (Bugatti) starthozálláshoz is. Bár minden évben azt szoktuk mondani, hogy ilyen Targa-Florio még nem volt, ezúttal ez a mondás tényleg nagyon is helyénvaló. A szakavatottak azt mondják, hogy bár az olaszok gépei erősen javulnak, a Bugattit ezidén még a Targában megverni nem lehet. Nagyon nehéz jóslásokba bocsátkozni. Az Alfák kolosszális gyorsak lettek és bár hengerűrtartalmuk (1750 cm.) kisebb, mint a Bugattiké, a Coppa Mille Migliában mutatott teljesítményük nagyon a favoritok közé emelik őket. A Maseratik nézetünk szerint hosszúak és vezetők túlmerészek és gyorsak. A Targa-Florio megnyeréséhez nyugodt idegek, óriási gép- és pályaismeret kell. Itt Campari, Divó, Minoia a nagy legények. Lehet azonban, hogy ezúttal a vad menők, mint Borzacchini, Chiron, Varzi és Nuvolari lesznek a frontban. Május 4-én este már tudni fogjuk, sőt akinek rádiója van és tudja Olaszországot fogni, az már előbb is fogja tudni, ki nyerte Florio lovag hatalmas pajzsát és a vele járó 100.000 lírát.

A baromfi-, galamb- és nyúltenyésztők legkedveltebb szaklapja

az **Aprójószág**

Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest X. ker., Tenyészállatvásártelep

## TURIZMUS

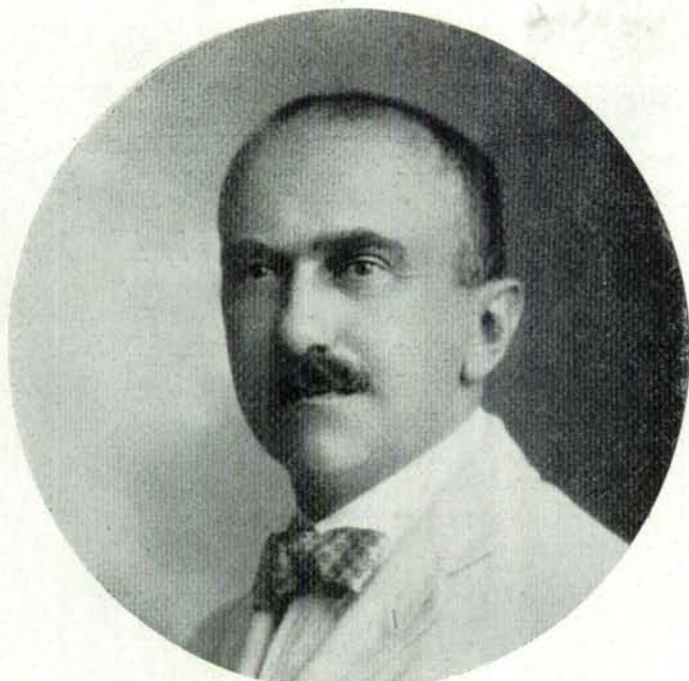
Herskovits Ignác, a Skoda-művek budapesti képviselőjének igazgatója, a közelmúlt napokban több ezer kilométeres nagyobb utat tett meg Észak-Magyarországon, valamint Erdélyben. Alkalmunk volt vele hosszabb beszélgetést folytatni és a következő érdekes adatokat feljegyezni: — Elszomorító, hogy milyen kevés gépjármű közlekedik a magyar utakon. Néha 50—100 kilométert is mentem, anélkül, hogy valamilyen gépjárművel találkoztam volna. Ezzel szemben a megszállott területen legalább óriási autóbuszforgalmat lehet látni. Kuriozumnak megjegyzem, hogy például Hajduböszörményben, mely egy 35.000 főt számláló alföldi város, nincs egyetlen magánkézben lévő személyautó sem. Volt három bérautó, de ezek közül egyik már tönkrement és ma a másik kettő még úgy, ahogy vegetál. Az északmagyar utak közül Szabolcsban kitűnőek az utak, ugyanez mondható csonka Szatmárról is, de már Borsodban nagyon rossz utakkal találkoztam. Ezzel szemben Erdélyben rettenetes utakat lehet látni. Egy-némelyike szinte teljesen alkalmatlan a gépjárműközlekedésre. Mintha csak készakarva hanyagolnák el az utakat a határ közelében. Beljebb már jobb az utak, de itt is messze vannak a békebelitől. A hidak annyira el vannak hanyagolva, hogy az ember nagyon meggondolja, mielőtt ráhajt. Drágább autót alig látni. Legtöbb az aránylag olcsó Ford és Chevrolet. Az emberek azt mondják, hogy a többi is éppen olyan hamar tönkremegy és ez legalább olcsó. Érdekes, hogy az a megállapítás, hogy ott vannak a legrosszabb utak, ahol vámosokat szednek, már köztudatba ment. Hatvanban, Gyöngyösön, Egerben pocsék a kövezet, dacára a 68 filléres kövezetvámnak. Egerben és Gyöngyösön akkora lyukak vannak az aszfaltban, hogy a kerék csaknem féltengelyig tűnik el bennük. Vezet azonban Tokaj, ahol a híd-vámmal együtt 1 pengő 14 fillért kell fizetni. Ezzel szemben Tokaj kövezete talán még a vácinál is rettentesebb és megközelíti a székesfehérvárit, a Siófok felé való kimenetnél. — Eddig Herskovits Ignác igazgató szavai, amelyekhez mi is fűzünk néhány, már agyoncsépelet mondatocskát. Igazán csodáljuk, hogy a belügyminisztérium, valamint a kereskedelmi miniszter úr szó nélkül hagyja ezeket a kövezetvámszedéseket. Mert ha tényleg a kövezetjavításra lenne a pénz felhasználva, úgy hagyják. Sok kicsiből sok lesz: az ember nem érzi meg annyira és legalább egyszer jó lesz az út. Így azonban se pénz, se posztó. Utóvégre fizetünk elég adót, azt igazán nem lehet megkívánni, hogy az ember olyan városok létfenntartásához is hozzájáruljon, amelyekhez igazán semmi köze sincsen. (A szerk.)

Óriási sikerrel zárult a husvéti ünnepek után az első Magyarországon rendezett Alpin-kiállítás. Az Erzsébet-téri Nemzeti Szalon összes helyiségei, valamint a Szalonnal szemben lévő pótkiállítási csarnok teljesen megteltek a világhírű alpesi festők remekeivel. Minket, automobilistákat, különösen azért érdekelt a kiállítás, mert igen sok ismert helyet fedeztünk fel a képek között, amelyeket alpesi túráink alatt sikerült megismerni.

Kitűnő állapotban levő

**Amilcar Grand Sport**

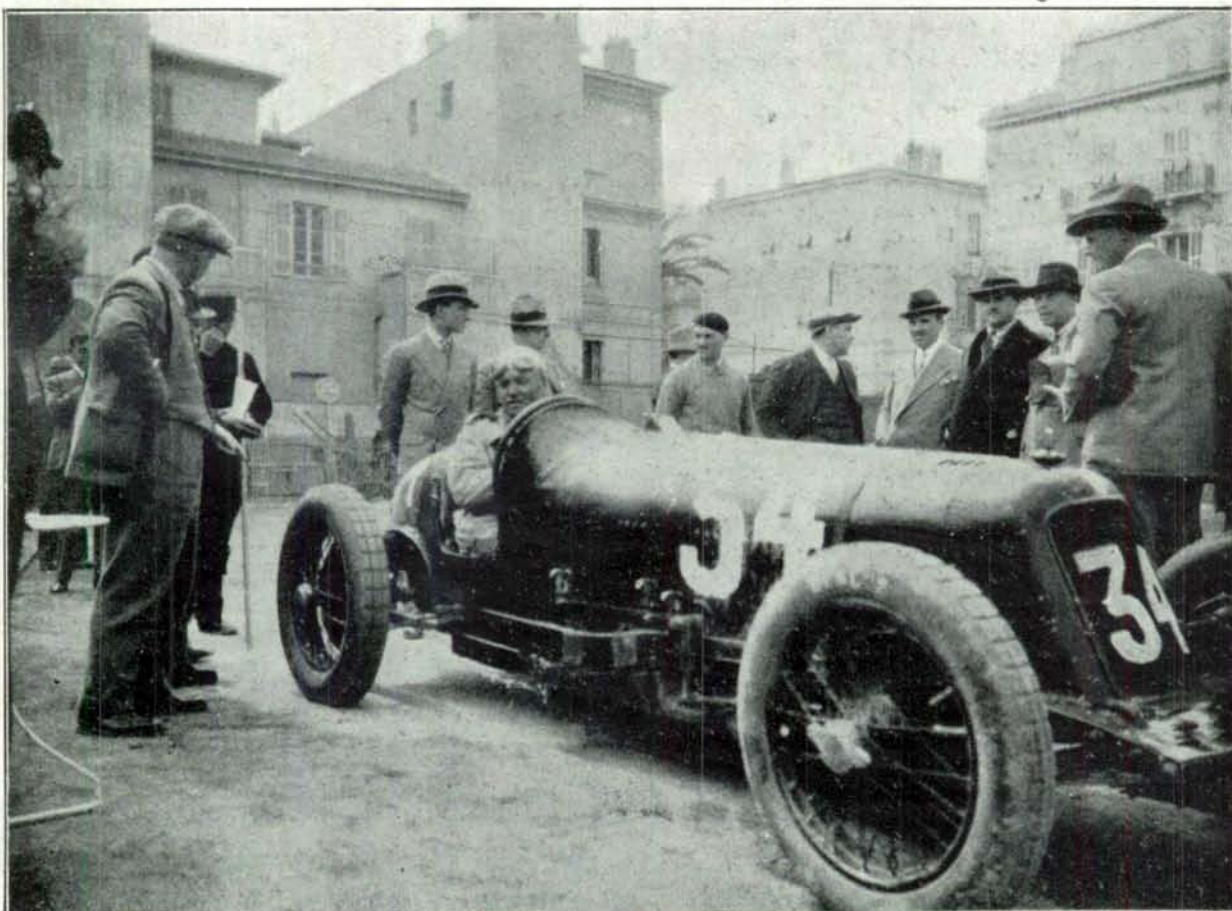
eladó. Érdeklődni telefonon: Aut. 555—59.



Rakovszky Iván volt belügyminiszter, jelenleg a Városi Közmunkák Tanácsának elnöke, akit a Magyar Touring Club díszelnökévé választott. Rakovszky Iván az automobilizmus lelkes híve, akinek bekapcsolódása a Magyar Touring Club életébe csak jó hatással lehet az automobilizmusra és az idegenforgalomra.

A kiállításról bátran elmondhatjuk, hogy kitűnően sikerült, a célt száz százalékban szolgálta és nemcsak óriási propagandaereje volt, hanem idegenforgalmi szempontból is jelentős sikert hozott. Egyébként a kiállítást egyik autós barátunk, Romeiser László, a kiváló sielő és alpinista hozta létre. Ő volt a kezdeményező és a kivételben is őt illette meg az oroszlanrész. Természetesen a Nemzeti Szalon egész vezetősége, valamint igen sok magyar hegybarát támogatta őt nemes munkájában, amihez őszintén gratulálunk.

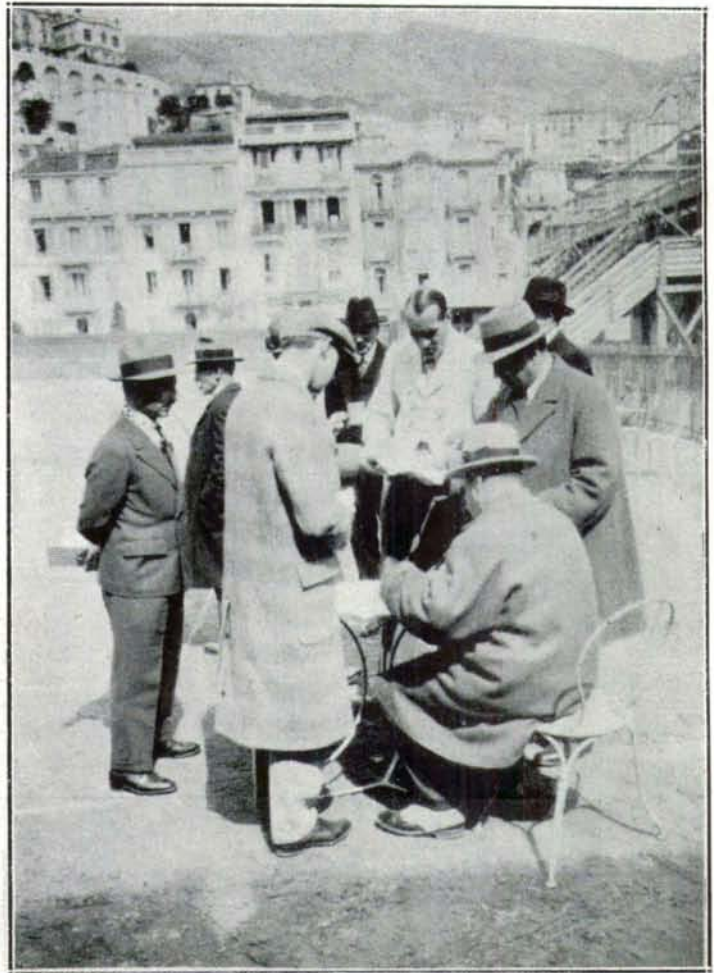
**Drágák a vidéki szállodák.** Három vidéki szálloda számlája fekszik előttünk. Miskolc, Debrecen és Nyiregyháza. Az is megállapítható, hogy már a magyar szállodások is eltanulták az olaszoktól a felírást. Debrecenben, az Arany Birkában egy éjjel 7.38 P, Nyiregyházán, a Koronában 6.34 és Miskolcon, a Koronában 6.60 P. Kicsit sok. A fenti számok nagyobbak, mint az osztrák és svájci hasonrangú hotelek árai. Fix hotelárakat, plus 10 százalék kiszolgálást. Meg kell szüntetni a borralalórendszer, ami esetleg még 1—2 P-vel emeli a számlát. Ajánljuk a fenti körülményt a magyarországi szállodások egyesületének figyelmébe. Külföldön már mindenütt ott látjuk a „Service 10%”-ot és így mindenki mentesítve van mindennemű más kiadástól. Az eltávozásnál pedig nem látunk csalódott arcokat, nem látunk tolakodó portást, tolakodó és magát élénken mutogató szobaasszonyt, a háziszolga nem hajlong még akkor is, amikor már bekapcsoltuk a direktet, hanem minden megy a maga rendes útján és mindenki meg van elégedve. A „fűtés, világítás, kiszolgálás, be- és kijelentő, nyomtatványok, forgalmi adó”, stb. rovatokat el kell tüntetni a számlákról.



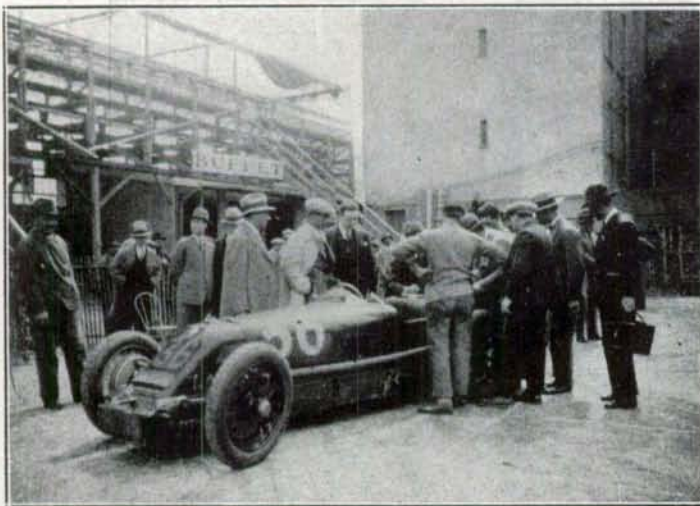
Borzacchini, a kiváló olasz vezető, aki a tavasz folyamán az egyik Tripolis Grand Prix-t is megnyerte, 4 literes Maserati kocsiján. Ő az olaszok reménysége a Targa Florión. Nézetünk szerint, bár Borzacchini remekül vezet, a kocsí hosszú és magas ahhoz, hogy a Bugattik győzelmi sorozatát a Targában megakadályozza. (Gróf Török Sándor Montecarlóban készült felvétele.)



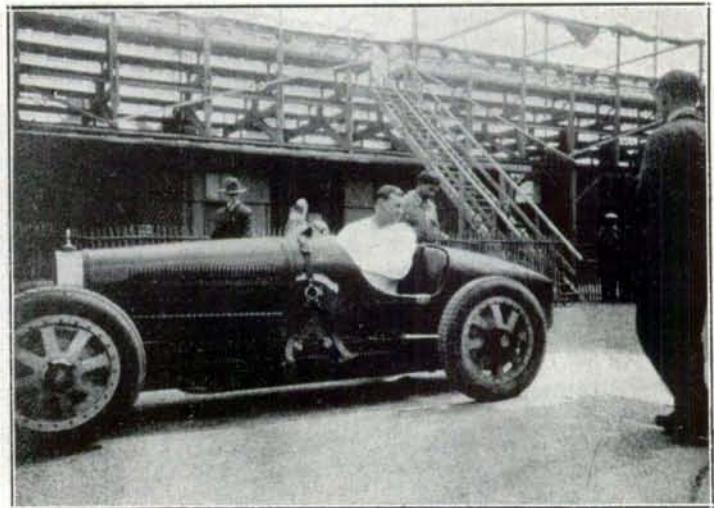
Williams, a Bugatti gyári team egyik tagja. A képet gróf Török Sándor készítette Montecarlóban a Grand Prix előtti napon.



Stuck (fehér kabátban) megjelenik Montecarlóban a Grand Prix előtti napon a gépátadásnál, de gép nélkül.  
(Gróf Török Sándor felvétele.)



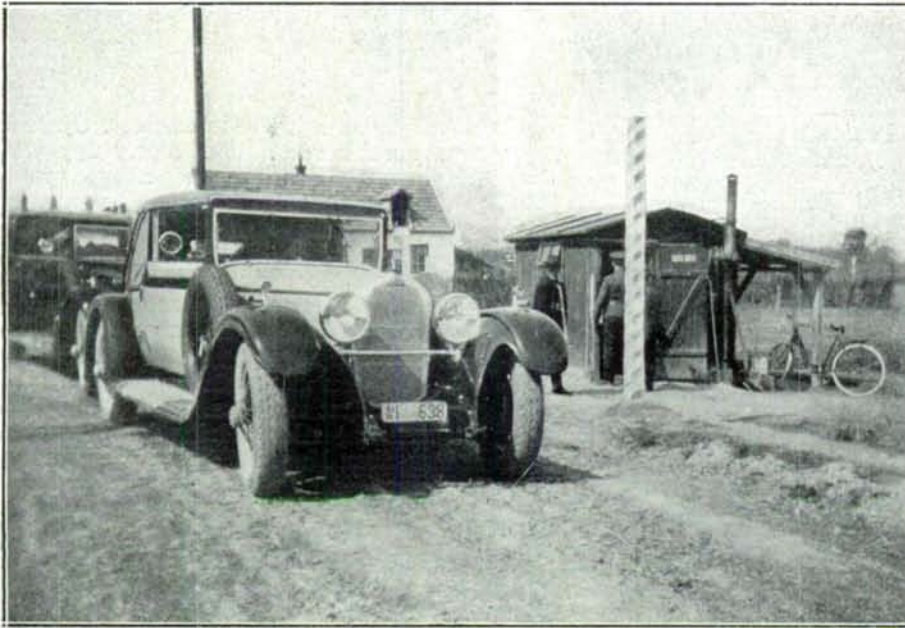
Az olasz Biondetti Talbot-ja Montecarlóban a gépátadásnál. Ugyanilyen kocsival járt szerencsétlenül a Tripolis Grand Prix tréningjén a híres olasz vezető: Brillì-Peri.  
(Gróf Török Sándor felvétele.)



Zanelli, a most Európában versenyző chilei. Képünk, melyet Török Sándor gróf készítet Montecarlóban, Zanellit Bugattijával a gépátadásnál mutatja be.

**Zenith-Service Budapesten.** Azt hisszük hogy még a szakemberek előtt sem ismeretes az a tény, hogy az európai gyártmányú autók kb. 80%-a Zenith-karburátorokkal jár. A Zenith-gyárak havonta kb. 150.000 karburátort állítanak elő és eltekintve az európai kocsiktól, az amerikai kocsiknál is azon típusok, ahol a gazdaságos fogyasztás is irányadó szempont, kivétel nélkül Zenith-karburátorokkal járnak. A Zenith-karburátorok közismert előnyei, úgymint a szabályos működés, az erőteljes húzóképeség és gazdaságos fogyasztás, természetesen csak úgy biztosíthatók, ha a karburátorok javítását és felszerelését tényleg szakemberek végzik. Ettől a megfontólástól vezérelve, a Szilárd Béla cég,

mint a Zenith-karburátorok vezérképviselője, igen kellemes meglepetésben részesítette a Zenith-tulajdonosokat, amennyiben a Vas-utca 16. szám alatt a Barta Károly cégnél hivatalos Zenith-javítóüzemet létesített. A Zenith-műhely már eddig is igen szép eredményeket mutatott fel a karburátorok beszügyelése és igen előnyös árakkal való javítása terén. A magunk részéről örömmel üdvözljük az új Zenith-Service felállítását, mert a Szilárd Béla-cég ezzel ismét tanujelét adta annak, hogy nemcsak az eladásra fektet súlyt, hanem gondoskodik arról is, hogy a használatba vett készülékek javítása és beszügyelése gyárilag kiképzett igazi szakemberek által történjék.



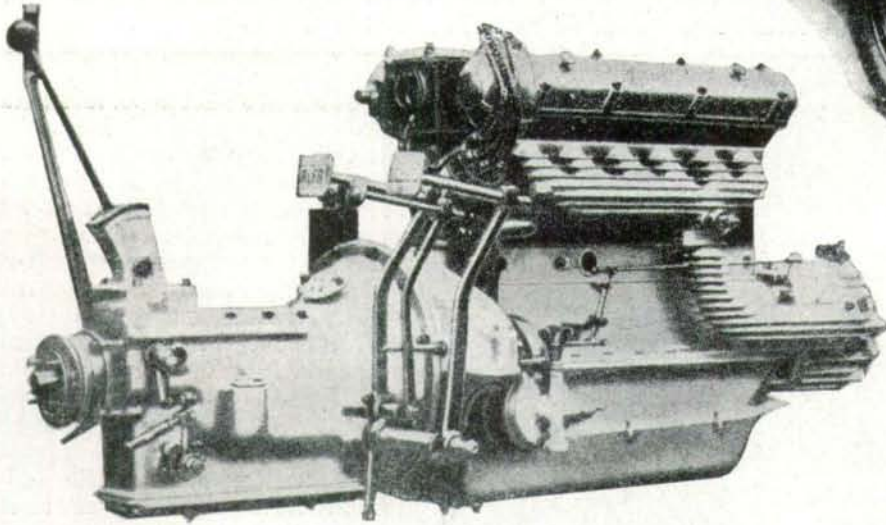
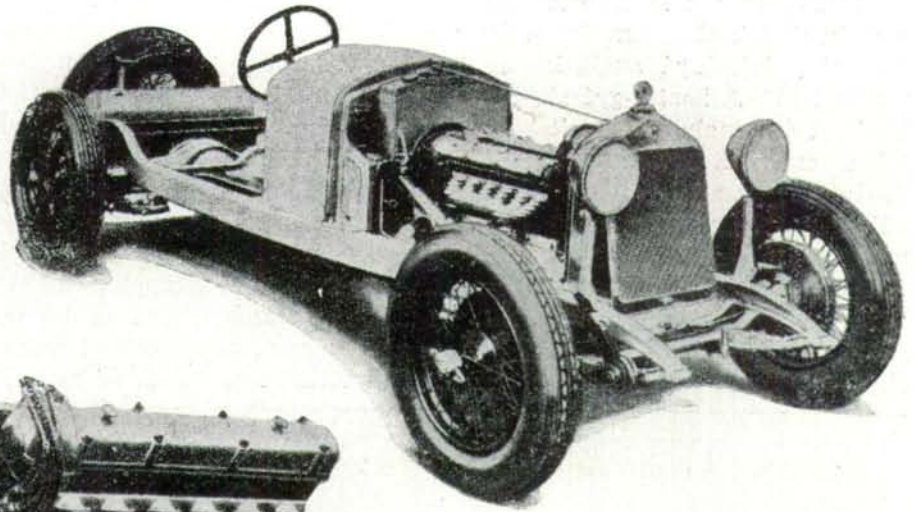
A mellékelt két képet lovag Haupt Károly készítette. A felső kép az Oroszvár előtti osztrák vámhivatalát, az alsó a magyar határon lévő új Vámhivatalt mutatja be. Mindkettő előtt ott látjuk az új Austro-Daimler kabrioletet, amit Haupt Károly éppen a Wiener-Neustadti gyárból hozott a budapesti képviselőhöz. Emlékeztetek még az annakidején megírt cikkeinkre, melyek már évekkel ezelőtt rámutattak arra a lehetetlen állapotra, mely az oroszvári határállomáson a triptique-ek és egyéb vámokmányok kezelésénél fennállottak. Akkoriban három különböző helyen kellett megállni kocsikkal, amíg elhagyhattuk Magyarországot, avagy be akartunk lépni. Először a határnál fogtak meg, majd be kellett menni a rendőrhivatalba, ahol az útleveleket vizsgálták és harmadszor jöttek a pénzügyőrök, ahol a szintén többperces vizsgálatnak és kezelésnek voltunk alávetve. Mindez három különböző helyen

történt és néha eltartott több mint egy félórát. Hiába volt minden írás, cikkek halmaza, a dolgon csak nem akartak változtatni. Egyszer azután megtörtént, hogy egyik miniszterünknek dolga akadt Bécsben és autóján tette meg az utat. Ekkor kiderült a lehetetlen állapot és a miniszter úr vevén kezébe az ügyet, rövidesen megkezdtek az új közös vámépület építését, amit most nemrégén végre át is adtak a forgalomnak. Az utaink is talán jobbakké lennének, ha a miniszter urak többet járnának-kelne az országban. Miért vannak a drága miniszteri autók? A városi használat-hoz nem kellene 40.000 pengős kocsik. Tessék igénybe venni a nagy-kocsikat és időnként meg-meglátogatni azokat a helyeket, amelyekről az újságok időnként megemlékeznek. Az irodaasztal mellől nem lehet mindig országot kormányozni. Nézzük a történelmet. Ott is látjuk, hogy a jó királyok, a jó vezető államférfiak bizony praktikus emberek is voltak, akik néha inkognitóban a nép közé elegyedtek és úgy fürkésztek ki a bajokat. Az osztrák vámhivatal, mint látjuk, egészen egyszerű kis faalkotmány. Úgy látszik, az osztrák sógorok maguk sem bíznak



nagyon abban, hogy örökké az övék marad a Burgenland. Nem is sietnek az állandó vámházak építésével, sem pedig a kritikán aluli, hepe-hupás burgenlandi utak átépítésével.

Az új Alfa-Romeo szenzációs szereplése az idei Coppa Mille Migliában csodálatba ejtette a világot. A 6 hengeres, 1750 köbcentiméteres Alfa-Romeo kompresszor Cogne mérnök alkotása. Ezzel a kocsitípussal nyerte meg Nuvolari 100.400 kilométeres átlagsebességgel az 1670 kilométeres Brescia—Róma—Brescia távot, az éjjeli etapot is beleszámítva. Mint a képről látjuk, a motor teljesen egybe van építve a sebességváltóval, a szelepeket a ki-



rálytengely által meghajtott két felülfekvő bütykörtengely vezérli. A kocsi sebessége a megfelelő áttétellel jóval

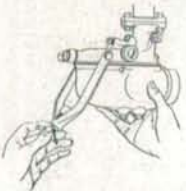
meghaladja a 200 kilométert. Újszerű a kocsi ferde hűtője, amely úgy van dimenzionálva, hogy még a legnagyobb igénybevétel és folytonos hegymenet dacára sem melegszik a hűtővíz. Ugyanezzel a típussal veszi fel az Alfa-Romeo gyár a Targa Florión a küzdelmet a Bugatti-menőkkel. A szakemberek állítása szerint a kocsi elsőrangú, de nem elég gyors ahhoz, hogy a 2 literes hengerűrtartalommal bíró Bugattikat verhesse. A legutóbbi Circuito del Alessandrián Varz ezzel a kocsival győzött. A Targában Nuvolari, Varzi, Campari és Maggi gróf fogják vezetni az Alfákat.

**ELSŐRANGU  
FELGYORSULÁS  
BÁRMELY  
SEBESSÉGNÉL**

**MINDEN SZERSZÁM  
NÉLKÜL TÖKÉLETE-  
SEN ÉS GYORSAN  
SZÉTSZEDHETŐ**

Bármely motornak a 8 hengeres kocsiak fölénnyel bírkoztja

Forduljon Barátságához az U Karburátor prospektusáért



**ZENITH**

bemutatja Önnek  
új „U” típusú karburátorját

## Két tipikus budapesti eset

A Székesfőváros ellenzi a Tourist Trophyt és fegyelmi alá helyezi Kovács házy Vilmos főjegyzőt, a Grand Prix főrendezőjét.

Az utóbbi hetek sporteseményeivel kapcsolatban két tipikus eset foglalkoztatja a közvéleményt. Mindkettőre nyugodtan rámondhatjuk, hogy csak Budapesten történhet meg, ahol a hivatalos körök legnagyobb részének fogalma sincs arról, hogy miképpen lehet egy várost, egy országot nagyvárossá, híressé, ismertté tenni. Ma, amikor a külföldön minden sportalkalmat megragadnak, amivel kapcsolatban egy városról vagy államról írni lehet, ami legnagyobb reklám és többlet ér bármely politikai eredménynél, akkor Budapest székesfővárosról elmondhatjuk, hogy szinte maga alatt vágja el a fát és olyan intézkedéseket hajt végre, amelyek nemcsak a sport fejlődését akadályozzák meg, hanem egyenesen az idegenforgalmat, valamint a munkaalkalmak ellen irányulnak. Ma, amikor mindenütt igyekeznek nagy sport attrakciókat rendezni és ezzel a külföld tekintetét, érdeklődését odaterelni, akkor Budapest székesfőváros protestál a Tourist Trophy ellen és fegyelmi alá helyezi Kovács házy Vilmos városi főjegyzőt, mert állítólag a Városligetben rendezett Grand Prix-t nem hagyta jóvá a tanácsal. Mindkét akció a neveltségesség határán mozog.

Ugyanakkor, amikor nagy külföldi városok ezreket áldoznak arra, hogy impozáns versenyeket hozzanak létre, mely ha nem is mindjárt, de lassan nagy mértékben növeli a város forgalmát és idegenforgalmát, ugyanakkor Budapest székesfőváros tanácsa protestál a belügyminisz-



## a bőrruházat vezető világmárkája!

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

Nagy választék, legdivatosabb s legfinomabb kivitel.

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

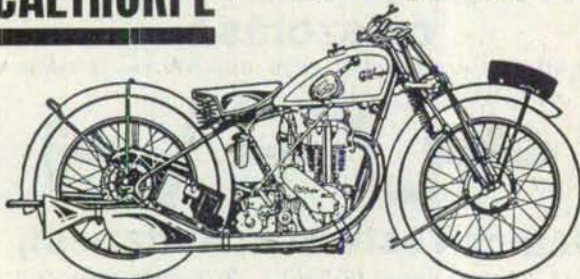
A legcélszerűbb úgy a versenyeken, mint a túrákon.

Magyarországi vezérképviselő:

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

A Z A N G O L felülvezérelt **motorkerékpárok** minősége,  
élettartama és gazdaságos fogyasztása utól-  
érhetetlen. — Prospektus díjmentes. — Elő-  
nyös feltételek. — Állandó alkatrészraktár.

**CALTHORPE**



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

Bauer József

**Norton**

nyerte Kecskemét város bajnokságát.

Norton túra-, sport-  
és versenygépek

Bauer Józsefnél, Elemér-utca 41. sz.

Telefon: 396—40.



A modern vízisport  
vezető világmárkája  
a

**Johnson**

Vezérképviselő:

**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!

# GRÄF & STIFT

automobilok vezérképvisellete:

**KINIZSI-GARAGE RT.**

Budapest, IX., Kinizsi-utca 4

TELEFON: AUTOMATA 867-75, 866-80

**Személyautomobilok**

**2, 2<sup>1/2</sup>, 3, 4, 5, 6 tonnás gyors-  
teherautomobilok**

**Kedvező fizetési feltételek**

**Speciális javítóműhely**

**Nagy alkatrésraktár**

## 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.**

*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*

*Átmeneti kabátok*

*Esőkabátok*

*Sportcikkek*

**Weszely**

*IV, Váci-utca 9. sz.*

## Verseny- és tiszteletdíjak

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

**Toch Manó, arany-ezüstműves**

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

**Autó-pneumatikok,  
Autótelszerelési cikkek,  
Citroën és Chevrolet-alkat-  
részek**

legjutányosabban kaphatók:

**NAGY JÓZSEF autószaküzletében,  
ANDRÁSSY-ÚT 34. SZ.**

Telefonszám: Automata 221-97. 285-63



ternél egy világverseny megtartása ellen. Ugyanakkor, amikor a vidékiek százai rándulnak fel Budapestre és svájci, angol, francia, német, horvát versenyzők jönnek Budapestre, amiről az összes külföldi lapok hasábjain írnak, ugyanekkor az óriási munkát kifejtő rendezőbizottság elnökét, aki egyben a székesfőváros közlekedési igazgatójának egyik érdemdús tagja, fegyelmi alá helyezik, mert Peyer Károly szocialista képviselő úr protestál, aki Grand Prix és a TT ellen. Az a képviselő protestál, akinek úgyszólván fogalma sincs, hogy a Grand Prix-vel és a Tourist Trophy-vel kapcsolatban a mai nehéz viszonyok között mennyi ember jut munkához, kenyérhez, akinek úgylátszik fogalma sincs, hogy egy ilyen verseny milyen tömegeket mozgat meg, aki úgylátszik, azt gondolja, hogy a motorkerékpársport egy nagyúri passzió, a kiváltságos burzsoázia exkluzív sportja.

Uraim, hagyjuk már abba ezeket a folytonos akadékoskodásokat, lássuk már be, hogy az automobil- és motorkerékpársport ma a világ minden táján attrakció, mely szinte naponta hódít tért és nemcsak látványosság szempontjából, hanem sportszempontból áll a legelső között, hanem munkaalimat ad és hathatós fegyvere az idegenforgalomnak. Mennél nagyobb versenyeket létrehozni, mennél jobban nagydobra ütni az ügyet, ez lenne a kötelesség, de nem gáncsolni, akadékoskodni. Őszintén szólva, csak azt szeretném tudni, hogy miért fáj egyes embereknek, ha az év egy napján a Városligetben, az év egy másik napján a budai hegyek között, az év egy harmadik napján az Istenhegyi-úton olyan versenyt rendeznek a sporttényezők, amiről ír egész Európa, csodálja a magyart, csodálja Budapestet, csodálja kultúránkat és amellet a versenyen mindenki csak nyer, keres. Angliában, Franciaországban, Ausztriában, Olaszországban, Németországban, Svájcban, Csehországban, a nagy nyugati nemzeteknél egyik motoros attrakció követi a másikat. Bezzeg Jugoszláviában, Romániában és még keletebbre nem hallunk hasonlóról. Azt akarják a székesfőváros urai és a tisztelt képviselő úr, akinek inkább azon kellene gondolkodnia, hogy idegenforgalmunkat növelje és a munkaalimat szaporítsa, hogy visszaessünk a Balkán atmoszférájába, amely alól nagynehezen mentesítettük magunkat. Uraim, hagyjuk ezt a helytelen politikát, nyugodjanak bele végre az öregurak, hogy az autó- és motorkerékpárversenyek ma éppen olyan szükségesek, mint az operaházi előadások és koncertek. Ha nekik nem tetszik, ne menjenek oda. Meg lesznek azok önelkülök is. Ami pedig Kovács házy Vilmos főjegyző úr fegyelmi alá helyezését illeti, arra csak az a nézetem, hogy nagyon furcsának találom, hogy az a Ripka Ferenc, az a Sipőcz Jenő, aki elvállalta a BSE Grand Prix fővédnökségét, most fegyelmi vizsgálatot indít a verseny főrendezője ellen. Ugyanilyen módon fegyelmi vizsgálatot kaphat maga a polgármester úr is, aki éppen úgy tudomással bírt arról a versenyről, éppen úgy fegyelmit kaphatnak az összes tanácsnok urak, akik mindannyian ott szerepelnek a verseny védnökei között.

Reméljük, ezúttal az egész magyar sajtó egyöntetű állást fog foglalni a fegyelmi alá helyezés és a Tourist Trophy-ellenes határozat ellen. Utóbbira már a belügyminisztérium megadta a választ. A TT megtartását az öregurak tanácsának határozata nem zavarta meg és reméljük, nem is fogja zavarni soha. Vegyenek példát Uraim az olasz Mussolinitól, aki szubvenciókat ad a gyáraknak, hogy versenyezni tudjanak, aki egész Italiát megmozgatja egy Coppa Mille Miglia, egy Targa Florio érdekében. Hassa át már egyszer, Uraim, magukat a modern szellem, éljék bele magukat a modern kor követelményeibe.

Egyébként, hogy a szocialista képviselő úrnak fogalma legyen, hogy szociális szempontból mi haszna van egy ilyen motorkerékpárversenynek, közöljük az alábbiakat: A Városligetben a versenyt körülbelül 40—50.000 ember nézte végig, tehát jóval többen, mint amennyi ember vasárnapon délelőtt kilátogat a Városligetbe. Pontos adatok szerint a Grand Prix több, mint 2000 taxifuvart eredményezett, ugyanannyi borralalóval, tehát sem a taxisok, sem a soffőrök nem panaszkodhattak. A verseny előtt heteken keresztül 150 ember dolgozott a pálya kijavításán, míg az utolsó héten a Budapesti Sport Egylet további 100 embert foglalkoztatott. A verseny napján 50 hadirokkant kapott árulási engedélyt a verseny területén és 150 ember működött a jegyek eladásával és az ellenőrzéssel. A vidékiek és külföldiek száma, akik a verseny napjára Budapestre jöttek meghaladta a több százat, tehát némi forgalmat idézett elő a hotelekben és az étkezdékben. Keresetbe jutottak a főnézőtérre felállított bufé-tulajdonosok és pincérek. Erős forgalmat eredményezett a verseny a budapesti ékszerészüzletekben, ahol kb. 5—6000 pengő értékű tiszteletdíjat vettek a felajánlók. Keresetbe jutott a plakettervező, a rézöntő, a márványos stb. Keresetek a hirdetési vállalatok, a villamos, az autóbusz, kerestek a jelvénykészítők, a zászlókészítők, valamint a kubikusok, akik a homokot hozták, a zsákkészítők, akik a veszedelmes fordulókat kiépítették, nem is szólva a mechanikusok seregéről, a benzin-, olaj- és pneuvállalatokról, akik a mai nehéz időkben ugyancsak rászolgáltak a forgalomra. Igazán kíváncsiak lennénk, ha ezeket a legtöbbször munkásembereket leszavaztatnák, lenne-e közöttük olyan, aki Payer Károly úrra szavazna a képviselőválasztáson. Én azt hiszem, nem.

## Az árban is verhetetlen világrekorder



### STABILITÁS

Az F. N. gépek speciális villája mélyített súlypontja biztonsága annak a stabilitásnak, mely az F. N. gépeknél köz-tudomássá vált.

**350 kcm sv. P 1375.-**

**500 kcm ohv. P 1850.-**

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

## Milyen versenyek lesznek a közeljövőben?

**Május 4. VII. Magyar Tourist Trophy. KMAC.** Délelőtt 10 órakor. 175 km. Távolság 12 kör. 143.400 km. A múlt évben 10 kör. 119.500 km. Eddigi legjobb eredmény: 1928. Kurt Friedrich (DKW) 2:00:49.7. Sebesség: 59.328 km. Leggyorsabb kör: Kurt Friedrich (DKW) 11:40.7. Sebesség: 61.838 km. — 250 km. Távolság 17 kör. 203.150 km. Múlt évben 15 kör. 179.250 km. Legjobb eredmény: Arthur Geiss (DKW) 2:54:10. Átlagsebesség: 62.064 km. Leggyorsabb kör: Hild Károly (OK-Supreme) 10:33.9. Sebesség: 67.896 km. — 350 km. 20 kör. Távolság 239.040 km. Táv ugyanaz, mint a múlt évben. Eddigi legjobb eredmény: G. E. Himing (Zenith-Jap) 3:52:19. Sebesség: 61.725 km. Legjobb kör: Meggyessy Zoltán (Velocette) 10:10.0. Sebesség: 70.504 km. — 500 km. Távolság 20 kör. 239.040 km. Eddigi legjobb eredmény: Balázs László (Sunbeam) 3:31:14. Sebesség: 67.926 km. 1928. Leggyorsabb kör: Josef Stelzer (BMW) 1928. 10:00.33. Sebesség: 71.599 km.

**Május 15. Magyar Kilométer Rekordnap. A** Budapest—Wien országút 46.8 és 50.2 kilométerkövek, illetve Tát és Nyergesújfalu között. Reggel 10 órakor. Nevezési zárlat: 1930 május 10. Nevezési díj: Solonak 16, sidecar és cyclecar 20, automobilnak 35 pengő.

**1930 május 18. Hungária Automobil Club országos nyílt futárverseny.** Távolság 490 km. Start és cél a budapesti vámnál. Utvonal: Budapest—Székesfehérvár—Veszprém—Tapolca—Sümege—Vasvár—Körmend—Szombathely—Sárvár—Celldömölk—Pápa—Veszprém—Székesfehérvár—Budapest. Nevezési zárlat: 1930 május 16. este 10 óra. Nevezési díjak: Autóknak 25, cyclecaroknak 15, oldalkocsis motorkerékpároknak 15, szólómotorkerékpároknak 10 P, amihez 20, 15, 15, 8 P szavatossági biztosítás járul. A verseny végre egyike azoknak, ahol legfeljebb csak a célnál kell a nagyon gyors kocsiknak várni, ám ez sem valószínű, mert 55 kilométeres átlag betartása ma a magyar utakon 490 kilométeren nem kicsiség. Az értékelés 3 csoportban történik. 1. Akik a távot 50—55, 2. akik a távot 45—50, 3. akik a távot 40—45 km átlagsebesség között abszolválják.

**Május 19—20. L'Automobile Club Regional Banat-Crisana. Temesvár.** Kilométerverseny és 6 órás sebességi verseny. A circuit hossza 9 km. Nevezési zárlat május 10. Ecole Polytechnique Etr. Tunari 2. Timisoara.

**Május 25—26. Pünkösdi vasárnap és hétfő. MAC Hősök emlékversenye.** 24 órás automobil- és motorkerékpárverseny.

**Kik győztek a Coppa Mille Migliában kategóriák szerint?** A Coppa Mille Miglia ma kétségtelenül a világ legnehezebb automobil sebességi versenye. Lényegében a MAC-Hősök Emlékversenyéhez hasonlít, azzal a különbséggel, hogy a start nem késő délután, hanem 3 órakor van, valamint, hogy nem egy átlaghoz kötött túraút, hanem egy kimondott sebességi verseny. Míg a MAC versenyén, éjjel-nappal vezetve, legfeljebb 1200 kilométert volt szabad megtenni 24 óra alatt, a Coppa Mille Miglián 1670 méter volt a kimondott táv, amit végeredményben 17 órán belül futottak meg a győztesek. Aki pedig ismeri a Bologna—Firenze—Róma, valamint a Róma—Ancona-útvonalat, az tudja csak igazán az olaszok teljesítményét értékelni. Firenze—Róma között alig van sík részlet, hiszen az útvonal csaknem végig az Appennineken fut keresztül. Érdekes, hogy a hat kategóriából egyet az amerikai Chrysler nyert meg, de átlagsebessége nagyon messze elmaradt az Alfa-Romeo, OM és Mercedes-Benzek által futott átlagoktól,

ha meggondoljuk, hogy a kis 509-es Fiatok átlagsebessége csak 349 méterrel volt kevesebb a Chryslerénál, úgy a véleményt megalkothatjuk magunknak az amerikai kocsikról a Coppa Mille Migliában. Bizony, ez nem a Broadway aszfaltja. A kategóriák szerint győztesek egyébként a következők: 1100 km. 1. Perrioli-Appollonio (Fiat) 21:30:42. Átlagsebesség: 76.191 km. — 1500 km. 1. Pirola—Guatta (Alfa-Romeo) 18:30:46. Átlagsebesség: 88.533 km. — 2000 km. 1. Nuvolari—Guidotti (Alfa-Romeo) 16:18:59.2. Átlagsebesség: 100.450 km. — 3000 km. Bassi—Gazzabini (OM) 17:18:34. Átlagsebesség: 94.687 km. — 5000 km. 1. Leonardi—Barbieri (Chrysler) 21:24:43. Átlagsebesség: 76.540 km. — 5000 km-en felül: 1. Carraciola—Werner (Mercedes-Benz) 17:20:17. Átlagsebesség: 94.531 km. — Megemlítésre méltó még, hogy a Fiat, OM és Mercedes-Benz-győztes kocsik Dunlop-pneumatikkal voltak szerelve.

**Még néhány szó a Coppa Mille Migliáról.** A napokban érkezett haza egyik olvasónk Bresciából, aki tanuja volt a kontinens leghíresebb sebességi versenyének és ott volt úgy a startnál, mint a célnál. Sikerült tőle egy egész csomó intimitást megtudni, amiről még a külföldi lapok sem írnak. Verseny előtt a nagy favoritok az Alfák és az OM-ek voltak. Dacára annak, hogy a Mercedes-Benz gyorsabb volt, mint az Alfák és az OM-ek, az olaszok nem igen félték tőlük. A Maseratik, bár eleinte vezettek, szintén nem voltak veszélyesek. Érdekes az összehasonlítás a két rivalizáló olasz márka, az OM és az Alfa-Romeo között. Előbbi sv. motor, kompresszorral, 4000 maximális fordulatszám, 95 lóerő, 155 km maximális sebesség, utóbbi királytengelyes motor, 4800 maximális fordulatszámmal, 110 lóerővel, 165 km maximális sebességgel. Az OM-motor 2 literes, az Alfák hengerűrtartalma 1750 kcm. A favoritok, mint legjobb együttes, az OM-vezető Minoia-Morandi volt. Sajnos, balszerencse üldözte őket. Hatvan kilométerrel Brescia után a kompresszorban lévő golyóscsapágy egyik része eltört és kénytelenek voltak kiállni. Nagy favoritként indult még a Varzi—Canavesi- és Campari—Marinoni-pár, mindkettő Alfa-Romeon. A legtöbb kocsin az olvasónk által szenzációsan minősített új Pirelli-Superflex pneumatikok voltak. A legnagyobb optimisták 95 kilométeres átlagsebességre számítottak és lett 100 kilométeren felül. Ezt a teljesítményt sokszorosan kel értékelni, ha meggondoljuk, hogy Brescia—Róma között, ami kb. 600 km, az út háromnegyedrésze hegy, telítve a legpikánsabb fordulókkal. Ezen a szakaszon rettenetes por uralkodott, ami nagyon megnehezítette a versenyt. Az egész útvonalon 17 kontrollállomás volt. Ezek közül hét helyen blombát tettek a kocsiira, a többi kontrollállomáson pedig pecsétet nyomtak egy könyvbe. Emellett a tankolásra, víz- és olajtöltésre is sok idő kellett. Megnehezítette a versenyt az éjjeli sötétség is. Ha tehát mindezeket tekintetbe vesszük, úgy a 100-on felüli átlag olyan teljesítmény, amire eddig még példa nem volt az automobilizmus történetében. A két német, Carraciola és Werner, dacára annak, hogy a multévi rekordon egy órával belül futottak, a győztes Nuvolaritól szintén egy órával maradtak le. Werner egy beszélgetés alkalmából az útismeret hiánya, a szerinte nehéz és hosszabb kocsi, valamint a nem elég erős reflektoroknak tulajdonítja a vereséget. Nézetünk szerint a németek hatodik helye nem számítható vereségnek. A Coppa Mille Miglia nem egy olyan verseny, ahol az ember megjelenik és máris győz; azt ki kell tanulmányozni és tapasztalni. Majd jövőre felhasználva az eddigieket, a németek még szebb eredményt fognak elérni.

**AGA, kitünő állapotban, teljes komforttal, oldalfalakkal, kombinéval, sülyesztett amerikai tetővel. Megtekinthető Pestújhely, dr. Szűts István-u. 9**

# ● ÚTÉPÍTÉS ●

Nagy a felháborodás a magyar útépipítők körében. A felháborodás kettős. Első oka, hogy az 1930. évi útépipítések egy nagy százalékát a Via Nova kapta, mely mögött tulajdonképpen egy nagy német útépipítővállalat áll. A Via Nova azt, amit a magyar vállalkozók 3 és 4 pengős árban óhajtanak elkészíteni, ugyanazt 2 pengő 15 fillérért ajánlotta meg. A kereskedelmi miniszter, aki — ügylátszik — megúnta, hogy drágán fizessék meg a rossz munkát, inkább arra az álláspontra helyezkedett, hogy olcsón jussanak a munkához. A magyar vállalkozók szerint lehetetlen 2.15 P-ért elvállalni a munkát, viszont a Via Nova vállalta. Egyelőre nem szólunk semmit. Várunk. A második, ami bántja a magyar vállalkozókat az, hogy a kereskedelmi miniszter úr „mohó haszonlesőknek” nevezte őket azért az ártöbbletért, ami a Via Nova és a magyar ajánlatok között mutatkozik. Szerintük lehetetlenség a felületi kezelés négyzetméterjét 2.15 P-ért elkészíteni. Itt vagy ráfizet a vállalkozó, vagy csal és rossz munkát ad, ami rövidesen tönkre fog menni. Majd elvállik. Annyi bizonyos, hogy eddig nagyon kevés jót mondhattunk a világháború után készült magyar utakról. Alig van jónak mondható utunk. Ügylátszik olcsón vállalják a munkát és kénytelenek az „olcsó húsnak híg a leve” elv szerint gyenge munkát adni. Lehet ugyan, hogy tényleg mohók és egy munkán akarnak meggazdagodni. Annyi bizonyos, hogy baj van a kréta körül. Kíváncsian várjuk a fejleményeket, hogy mit fog hozni a jövő. Akkor majd elvállik, kinek volt igaz, a miniszter úrnak-e vagy a vállalkozóknak.

# ● Turisztikai tanácsadó ●

Bonyhádi Perczel Miklós, Nemesvámos. Kérdés: Útirány szép alpesi túrára, Genf végcéllal, Lausanne és Salzburg érintésével. — Felelet: Kérem, vegye alapul a 6-os számunkban leírt „Döry Frigyes”-féle úttervet, de csupán Gletschig. Gletschből a híres Wallison keresztül Brieg—Sierre—Sion—Martigny—Bex—Aigle—Montreux—Vevey vonalon jut Lausanne-ba, ami pontosan 200 kilométer. Lausanne—Genf a tóparton 61 km. Genfből azután menjen Interlakenbe, onnan pedig kapcsolódjon be a jelen számunkban ismertetett, ismét Döry Frigyesnek szóló, Interlaken—Salzburg—Magyarország útvonalba. Genf—Interlaken a következő vonalon tartom a legszebbnek: Vissza a tó mellett egészen Vevey-ig, onnan fel északra, Chatel St. Denis—Bulle—Charmey—Jaunpass (1017 m)—Weissenbach—Wimmis—Spiez és a Thunersee partján Interlaken. Ez a távolság 198 km. A benzinárak a következők: Ausztria 50 groschen, Olaszország 2.40 lira, Svájc 50 centimes. Ezek azonban csak irányárak. Kis eltérések adódnak, különösen a hegyek között, ahol sokkal drágább az üzemanyag a szállítási nehézségek miatt. Svájcban például a magasabban fekvő helyeken 65 centimest is látunk kiírva kutaknál.

Döry Frigyes, Paradicsompuszta, u. p. Zomba. Bocsanatát kérjük, hogy túrájának második részére csak most felelünk, de eddig a helyszüke meggátolt. Még mindig ráér, miután a túrába iktatott magashegyi útvonalak csak június elejére lesznek szabadok a hótól. Ezúttal közöljük az útvonalat Interlakenből a magyar területre. Figyelmeztetjük, hogy kerülje ki Wient, miután az onnan Magyarországra vezető utak a lezárás következtében nincsenek jó állapotban. Az úttervet úgy állítottam össze, hogy az ismét Grácba vezessen és onnan Körmenden keresztül Veszprémbe. Interlaken—Brienz—Brünigpass (1005 m)—Lungern—Sarnen—Alpnach—Luzern. Innen a Vierwaldstädti tó északi partján Küssnacht—Weggis—Vitznau—Brunnen—Flüelen—Altdorf (Axenstrasse). Altdorf a Klausenpass nyugati oldalának kiindulópontja. Altdorf—Klausenpass (1952 m)—Linthal—Glarus—Mollis—Krenzenberg (733 m)—Murg (Wallensee)—Wallenstadt—Sargans. Innen két úton juthatunk Tirolba. Az egyik Sargans—Buchs—Feldkirch—Bludenz—Arlberg (1805 m)—St. Anton—Landeck, vagy Sargans—Landquart—Klosters—Davos (1500 m)—Flüelapass (2269 m)—Süs—Schuls—Martinsbruck—Landeck. Előbbi út az Arlbergpasson, utóbbi Davoson, a Flüelán és a nagyon szép Unterengadinon keresztül vezet Landeck és Innsbruck felé. Landeck—Imst—Zirl—Innsbruck—Hall—Vörgl. Itt azután ismét több variáció előtt állunk. 1. Vörgl—Kitzbühel—Pass Thurn (1273 m)—Mittersill—Bischofshofen—Radstadt—Tauernhöhe (1738 m)—Mauterndorf—Tamsweg—Predlitz—Scheifling—Zeltweg—Leoben—Bruck a/d. Muhr—Graz, vagy 2. Vörgl—Lofer—Reichenhall—Salzburg—Pass Lueg (551 m)—Radstadt és a fenti alapon tovább. Ha nagyon nehezet akarunk, úgy Mauterndorfnál be lehet még kapcsolni a Katschberget, vagy Predlitznél a Turracher Höhet. Utóbbi esetekben azonban már Klagenfurtban lukadunk ki, ahonnan Grácba esetleg a nehéz Stubalpen keresztül is juthatunk. Esős időben óvakodni! Nézetem szerint maradjunk a Klagenfurt—Bruck a/d. Muhr fővonalon. Innen Grác—Szentgotthárd—Körmend—Sümege—Tapolca—Veszprém irányban haza. Az egész útvonal legszebb részei a Vierwaldstädti tó, a Klausen, a Wallensee, az Arlberg vagy az egész átkelési szakasz Landquarttól Davoson keresztül Landeckig. Ugyancsak pompás a kilátás a Gross-Wenedigerre a Pass Thurnról is.

## CSAK EGYSZER

kell évente cserélni a



## CHAMPION

## GYÚJTÓGYERTYÁT

## Nemzetközi Champion — cserehét

május 5—12

Vezérképviselőt:

## DÉNES ÉS FRIEDMANN RT

BUDAPEST — BÉCS — BERLIN — PRÁGA — DETROIT

VI., Dessewffy-utca 29. Telefon: Automata 289-86, 144-71

# MOTORKERÉKPÁR

## Átigazolás, profi, amatőr

A közelmúltban híre terjedt, hogy a KMAC, mint a motorsportok hazai fennhatósága, teljes rendet akar teremteni az egyesületi életben is. Ennek első feltételeként az „átigazolási rendszer behozatalát” tartja szükségesnek. Tökéletesen igazat adnánk a KMAC-nak, ha egy, az atlétikával, futballal, birkózással hasonlószerű sportról volna szó. Ez esetben az átigazolás és a vele járó tilalmi határidő, mely alatt a versenyző kénytelen távolmaradni a versenyek startjától, teljesen helyénvaló. Meg kell azonban gondolnunk, hogy a motorsportok egészen más elbírálás alá esnek, mint más embersportok. Itt a versenyzők nagyrésze cégek, gyárak érdekképviseletébe van vonva, amely nem törődik azzal, hogy a versenyző milyen klubérdekeket szolgál, hanem azt kívánja, hogy starthoz álljon, amikor kell és induljon, ha a gyárnak, illetve a képviseletnek érdeke. Ugyancsak ellene szól az átigazolási rendszernek a professzionizmus nyílt bevezetése. Előttünk áll az eleven példa. Az amatőr futballszövetségben ma is fennáll az átigazolási rendszer, ami a profiknál egyszersmindenkorra megszűnt. Ma a profi, ha egyesülete kiadja a többet ígérő vevőnek, úgy azonnal játszhat a másik csapatban. A profiknál a szerződés védi úgy az egyesületet, mint a játékost. A motorsportban az első lépés, hasonlóan a többi külföldi országokhoz, szétválasztani az amatort a professzionistá-

tól. Ha ez megvan, akkor lehet beszélni átigazolási rendszerről, tilalmi időről stb., de csak az amatőröknél. A profit, akit a céggel vagy gyárral szerződése köt, az ilyesmibe bevenni nem lehet és nem is szabad. Tessék behozni az „amatőr” és „expert” kategóriákat, tegyék kötelezővé a versenyzőnek, hogy a licenz kiváltásakor nyilatkozzék, amatőr vagy expert óhajt-e lenni és ha ez megvan, úgy lehet beszélni átigazolási rendszerről, de..., de csak az amatőröknél. Általában a közelmúltban a motorsportokban is óriási mértékben kezdett kifejlődni a klubfanatizmus. Ez igen szép dolog, de a motorsportokban nincs sok létjogosultsága. A motorsport egy költséges sport, ahol bizony az anyagi érdekek sokszor felülemelkednek a klubfanatizmuson. Nézetünk szerint, a legokosabb volna egyelőre a motorsportokban az igazolási és átigazolási problémákat még nem bolygatni. Motorsportunk ma a pénzdíjas versenyek életbeléptetésének küszöbén nagy átalakuláson megy keresztül. Ezt az átalakulási folyamatot meg kell várni. Meg kell várni, miképpen fog kialakulni és szabályokat majd csak akkor lehet hozni, ha tiszta kép fog kialakulni. Rossz, elhamarkodott szabályok és megkötések sokkal többet ártanak a sportnak, mint azt gondoljuk. Nekünk először fejlődni kell, meg kell várnunk, mit hoz ez irányban a jövő és csak azután kell jönni a megszorításoknak, amelyek egyik, vagy másik felet megvédik. Bízunk azokban, akik most a motorsportok ügyeit vezetik, bízunk az előrelátásukban és a hozzáértésükben. Reméljük, nem fogják „agyonszabályozni és agyonmegszorítani” a fejlődésben levő sportot, mint azt a forgalomnál és közlekedésnél látjuk.

# MÉRAY



**GYORS  
BIZTOS  
MAGYAR**

MÉRAY • MOTORKERÉKPÁR • GYÁR • R. T. •  
BUDAPEST • V. ZÁPOLYA • U. 15.

## Az Automobil és Pneumatik Ipari és Kereskedelmi Rt., ezelőtt Vajda és Hollán 25. éves jubileuma

A háború utáni és a mai nehéz gazdasági viszonyok között ritka jubileumot ült az Automobil és Pneumatik Ipari és Kereskedelmi Rt. A cég nemrégiben ünnepelte meg fennállásának 25-ik esztendejét. Ma, amikor a gazdasági krízis, különösen az automobil- és motorkerékpárszakmában, azt mondhatnánk, a tetőpontját érte el, a cég 25 éves jubileuma sokszorosán megérdemli, hogy bővebben foglalkozzunk vele.

A megváltozott és hihetetlenül nehéz üzleti és pénzügyi viszonyok között az egészséges üzleti szellemnek, a szakma tökéletes ismeretének birtokában Vajda Ignác igazgató nemcsak fenntartotta az 1905-ben alakult céget, hanem fokozatosan a szakma egyik legnagyobb cégévé fejlesztette. A legutóbb díszes portállal ellátott és dimenzióban kiépített üzlethelyiség már 25 éve a Jókai-téren van. Kezdetől fogva Vajda Ignác igazgatónak, a cég 25 év előtti megalapítójának a vezetése alatt áll. Foglalkozik az automobil, motorkerékpár és kerékpár alkatrészek és kellékek körébe vágó összes cikkekkel és alig jelenik meg valamilyen újítás e téren a piacon, a cég máris beszerzi, hogy ezzel a vevői kényelmét szolgálja. Pontos, gyors kiszolgálás, figyelem, olcsó árak, ezek jellemzik a céget, mely üzletelvek szemmel tartása Vajda igazgató érdeme. A főelv az, hogy a vásárló közönséggel az üzlet megkötésekor kezdődik az igazi üzleti viszony. Ez a szép és biztos üzletelvi Vajda igazgató legfőbb üzleti titka.

E nagyértékű üzleti munkában eltöltött 25 év után őszinte szívvel kívánjuk Vajda igazgatónak, hogy cégének felvirágzása az eddiginél fokozottabb mértékben folytatódjék és működését az eddiginél még nagyobb siker koronázza.



Mint patájával a legjobb igavonó, úgy kapaszkodik a talajba....  
Keresztülragja magát homokon, sáron, iszapon a kemény  
altalajig .... A GOOD-YEAR-futófelület élesszélű, erős,  
nagy kockái a motorost a legélesebb fordulóban s a leg-  
síkosabb úton is biztosan hordják és viszik győzelemre....

**GOOD**  **YEAR**

**APART** AUTOMOBIL RT.

Vezérképviselőt:

VI., Andrassy-út 37. Tel.: Automata 136—28

**Az Argenteuil-hegyversenyben** (Franciaország) 1800 méteres távon a nap legjobb idejét a nálunk jól ismert Motosacoche-vezető Oilter futotta, aki nemcsak a motorkerékpár-kategóriák rekordját javította meg, hanem új útvonalrekordot állított fel. Ideje: 1:11.30, ami 90 km. 883 méter átlagsebességnek felel meg. A nap legjobb automobilidejét M. Doré (1500 Bugatti-komp.) futotta 1:14.92-vel. Oilter 350-es Motosacoche-gépen is győzött és 1:15.60-as időt futott. Az 1000-res kategóriában Debaisieux (Monet-Goyon) ugyancsak új útvonalrekordot állított fel, illetve később startolván, beállította Oilter idejét.

**Az új cserélhető kerekes Harley-Davidsonok megjelenése** óta határozott fellendülés érezhető az amerikai motorkerékpárcsoporthoz. Az új motor, valamint a cserélhető kerekek folytán előálló kényelmi szempontok igen sok vevőt hoznak a gyárnak és képviselőinek. Az „American Motorcyclist” legújabb száma igen érdekes felvételeket közöl az amerikai rendőrsztagokról, amelyek most új, fehérre festett Harley-Davidson motorkerékpárokkal szerelnek fel. California állam 75, New-Jersey 62, Texas 60, Tennessee 55, Maryland 31, Virginia 20, Washington 19, Oregon 13 és West-Virginia 10 darab új kéthengeres modellt vásárolt országúti patruljai számára. Mint a lap írja, a közeljövőben több mint 3000 város szereli fel rendőrsztagait az új Harley-Davidson-gépekkel. A Harley-ek ma feltétlenül oly kényelmesek, mint bármely kisautó, emellett gyorsaságuk, teherbírásuk, hegybírásuk sokszorosan felülmúlja a kisautót. Azért a pénzért, amiért ma egy Harley-sidecart vehetek, az automobilpiacon közel sem talállok megfelelő értéket.

**Az amerikaiak kezdik utánozni Európát.** A New-yorkban székelő Crotona Motorcycle Club július havában 24 órás versenyt ír ki. A start Newyorkban van. Onnan New-Haven, New-London, Boston—Springfield—Troy—Poughkeepsie—Newyork az útvonal. Érdekessége a versenynek, hogy a résztvevők nem egy helyről startolnak, hanem mindenki onnan, ahol lakik, vagy ahonnan bejelenti. A start ideje este 8 óra. Félóra reggelire és 1 óra ebéddőre kötelező. A többi 23 és fél óra alatt ki-kí rohanhat, ahogyan akar. Győz, aki több kilométert fut meg.

**A Turbie-versenyen,** 6.3 kilométeres távon a legjobb időt Debaisieux (Monet-Goyon—MAG) futotta 4:14.8-as idővel. Az eredmény 89.010 kilométeres pompás átlagsebességnek felel meg. Ugyanekkor a 350-es kategóriát a Motosacoche-vezető, nálunk is jól ismert Oilter nyerte 4:50.6-os idővel. A sidecarok között Berthe (Gnome-Rhone) érte el a legjobb eredményt 5:17-el.

**Március 30. Barcelona.** Royal Moto Club de Catalogne. A legjobb időt Aranda (Rudge) futotta az 500-as kategóriában. Az oldalkocsik között Ac (Ariel) lett a legjobb, 8:13-al.

**Április 11-én** kezdődött a Nürnberggringen a 144 órás motorkerékpárverseny. A benevezett 43 gépnek 6 teljes napon keresztül kell futni leállás nélkül. Közben naponta háromszor kell abszolválni a 27 százalékos emelkedést. Következő számunkban már közölni fogjuk a verseny részletes eredményét.

**A BSE díjkiosztó-vacsoráján** alkalmunk volt egy óráig nyugodtan elbeszélgetni a Grand Prix hőisével, Stegmannal, akitől a következő, igen érdekes dolgokat tudtuk meg: Gall a versenyt megelőző este értesült sürgönyileg édesanyja haláláról és nem is akart indulni. Meggyessy gépénél a szelepekkel volt valami baj. Jelenleg Stegmann, Gall és Soenius versenyeznek a BMW-nek. Stegmann egy német városban a BMW, AJS és OD vezérképviselője, valamint egy nagy javítóműhely tulajdonosa. Állandóan odahaza tartózkodik és csupán a versenyekre megy el. Minden díj, amit nyer, sajátját képezi. A pénzdíjak szintén. Gall teljesen a gyár szolgálatában áll. Soenius atyjának nagy hotelje van Németországban.

Henne a müncheni BMW-vezérképviselő, de ő már csak a kilométerversenyeken és rekordkísérleteknél indul. A múlt évben nálunk járt Stelzer a gyár szolgálatában van, de már nem versenyez. Az angol TT-re nem mennek még. Jönnek az angolok a Nürburgra elegen. A Targa-Florio-ra már szintén nem mennek. Nincs haszna. Budapesten a maximális sebessége 150 körül lehetett. Ugyanekkor a maximális fordulatszám 5000 körül volt. Az Eilenried-verseny egyik egyenesében a 750-es géppel, mely jóval gyorsabb, mint az 500-as, 180 kilométert futott. Németországban kívül különösen Itáliában és Lengyelországban veszik erősen a BMW-eket. Németországban éppen olyan krach van, mint itt. Ő érzi legjobban.

**J. S. Wright,** a híres angol JAP-exponens a közeljövő napokban egy OEC-vázba szerelt 996 kcm. kéthengeres JAP-motorral fog próbálkozni a Henne-féle világrekord megdöntésére. Wright a karburátor fölé szerelt kompresszorral óhajtja kihozni a JAP-motorból a 200 kilométeren felüli sebességet. Mi részünkről nem vagyunk optimisták.

**Stuart asszony és Mr. Hawkes** április 9-én ismét 5 új világrekordot állítottak fel Monthléryben Morgan-Jap-en. Ezúttal a 750-es kategóriában. A rekordokat 9, 10, 11 és 12 órára és 1000 kilométerre futották. A legnagyobb sebesség a 9 órás kísérletnél volt, 122.351 km. átlagsebességgel.

**A magyar motorkerékpárkereskedelem és sport három prominens alakja:** Viczenty László, Hummel Endre és Pápai István új munkakört kapott. Viczenty László kilépett az Apart r.-t.-től és a Baross Szövetségnél nyert igazgatói állást. Hummel Endre, aki a Lantai cégnek volt hosszú ideig oszlopos tagja, most a Puch-gyár (budapesti osztályához került, míg Pápai István kilépett a Pápai—Szajkó cégtől és a John Fowler & Co. cégnél vállalta a Royal-Enfield motorkerékpárok eladását. — Kiknek van ma speciálgépjük Budapesten? Erre hamar felelhetünk: Bauer Józsefnek (Norton ohc. 490 kcm.) ifj. Hóra Nándornak (Rudge ohv. 499. kcm.) és a DKW-versenyző Zboray Ferencnek. Sajnos, eddig még kevés alkalmuk volt kimutatni foguk fehéret. — Richard, a híres francia motorkerékpárversenyző olasz mintára áttér az automobilversenyzésre, ami úgylát-szik, jobb kereseti forrás. — A FICM következő ülése Londonban lesz november 10—11-én, az Olympia Show-val kapcsolatban. — Az idei angol Tourist Trophyn elő van írva az üzemanyag. Mindenki 40 százalékos benzol és 60 százalékos benzinkeveréket kap tankjába.

**A KARNER-EMLEKMŰ LELEPLEZÉSE.** Mint ismeretes, lapunk szerkesztősége, a KMAC, valamint néhány lelkes sportember hozzájárulásával az V. Magyar Tourist Trophy-n szerencsétlenül járt kiváló osztrák versenyző emlékére egy oszopot állított fel. Az emlékmű a Budakeszi-útnak azon a helyén lett felállítva, ahol a szerencsétlenség történt. Bár az emlékmű már a múlt év őszétől fogva a helyén van, az ünnepélyes leleplezés csak az idei VII. Magyar Tourist Trophy alkalmával történik.

**Az angol Triumph-gyár** ezúttal ismét egy hézagpótló alkotással lepte meg a motorpiacot. Azok részére, akik eddig szűk anyagi viszonyaik miatt nem is gondolhattak a motorozás lehetőségeire, elkészített egy 175 kcm-es, kétütemű motorkerékpárt, olcsó kivitelben, saját beépítésű motorral egybeépített sebességváltóval. A gép roppant tetszetős külsejű, masszív építésű, dupla bölcsovázás. Ez a motorkerékpár már standard kivitelben, lendkerékvilágítással és térdásvédővel van felszerelve és mindössze 980 pengőbe kerül.

Alig egy hónap előtt örvendetes hírrel leptük meg a motorsportok barátait. Az utóbbi évek klasszisversenyzője, sok hegyiverseny, magyar bajnokság és sebességi meeting hőse, Urbach László önállósította magát és a VI. Hunyadi-tér 12. szám alatt három kiváló világmárka: a Puch, BSA és a Sarolea gyárak produktumaival motorkerékpár és alkatrészüzletet rendezett be. Ezáltal ismét megszapordott azoknak a motorkerékpárképviselteknek a száma, ahol a vezetés oly egyének kezébe van téve, akiknek a motorkerékpár második énje lett, akik tényleg szakemberek és akikhez mindenki a legteljesebb bizalommal fordulhat. Urbach László képviselletei megválasztásánál is a fenti elveket tartotta szem előtt. A minden ízében tökéletes angol BSA, a kontinens legelterjedtebb könnyű gépe a Puch és az olcsó, de amellet jó belga Sarolea legújabb modelljei láthatók a kiállítási teremben. A BSA motorkerékpárok jóságára eklatáns példa volt a TTC legutóbbi dirt-track versenye, ahol a legegyszerűbb BSA szériagépekkel a két külföldi menő a legbiztosabb győzelmeket aratta. Ezek a gépek hajszálynira a hasonmásai voltak azoknak a modelleknek, amelyeket ma bárki megvehet Urbach Lászlónál. A Puchokat dícsérni már egészen felesleges. Ausztriában már annyi fut belőlük, hogy alig mehetünk néhány kilométert az országúton anélkül, hogy ne látnánk egy-egy Puchot, legtöbbször két személlyel megterhelve. A Sarolea-ból ma több mint 200 gép fut Budapesten, tulajdonosaik mindannyian meg vannak elégedve, mert gépük — tekintve annak olcsó árát — teljesen meg-



felelő. Bátran ajánlhatjuk tehát Urbach László motorkerékpárüzletét, ahol a leglaikusabb kezdő is őszinte válaszokat kap és ahol a vevő érdekeit tekintik szem előtt. Alkalmunk volt egy ízben több órát tölteni Urbach üzletében ahol a látottak egészen megleptek. Urbach a szemünk előtt beszélt le embereket egyes vételekről, mert testsúlyuknak és a használatnak nem megfelelő gépet akartak vásárolni. Sokhelyütt már régen a nyakába varrták volna és a vevő holta napjáig átkozná a kerékpárkereskedőt.

**Meggyessy Zoltán és a BMW.** Végre magyar versenyző is kapott egyszer egy speciálgépet, mondogattuk a Grand-Prix első tréningjén. Most azután megmutatja Meggyessy, hogy mit tud. Sajnos, a sors nem engedte meg, hogy megmutassa és csak egy kis izelítőt kaptunk belőle. Emlékezetes még a Grand-Prix első tréningnapja, amikor Meggyessy pompás iramban vezette 6-8 körön keresztül a két BMW gyári vezetőt: Stegmann és Gallt. Köreik jóval 1:30-on belül voltak, sőt volt Meggyessy egy köre, amely 1:26 volt, dacára annak, hogy először ült a gépen és az neki teljesen szokatlan volt. Az első tréningen a három gép tökéletesen egyforma volt. Csodálatosképpen már másnap Meggyessy gépe jóval lassabb volt és még csodálatosképpen a verseny napján már egyáltalában nem ment. Mi történt? Sok! Az előzmények a következők: A BMW-gyár ezen a versenyen akarta kipróbálni, vajjon Meggyessy elég gyors-e ahhoz, hogy a BMW-gyár színeit a magyar versenyeken méltóan tudja képviselni. Ha igen, úgy a gyár gyári menőket a további magyar versenyekre nem küldött volna. Természetesen ez anyagilag érzékenyen érintette volna a két leküldött gyári menőt, akik igen szeretik Budapestet és szívesen rándulgatnak le időnként a magyar fővárosba. Tenni kellett tehát valamit. Meggyessy már az első tréningen rájött, hogy a gépe nincs jól áttételezve a városligeti körre. Azonnal szólt Stegmannnak és Gallnak, hogy kisebb áttételt kellene betenni, mert a gép túlgyors, de nem húz ki a fordulóból. Meggyessy szerint gépe oly nagyra volt áttételezve, hogy az első tréningnapon az első sebességgel 100-on felül, a kettessel 140 körül és a direkttel megfelelő egyenesen 160-180 körüli sebességet futott volna. A gyári menők erre kijelentették, hogy az áttételezésre egészen felesleges. Ennek dacára úgy Gall, mint Steg-

mann még aznap délután kardánt cseréltek, amiről Meggyessynek véletlenül még fotografiája is van. Másnapra Meggyessy gyújtása el volt állítva. Gépe teljes előgyújtáskor sem húzott úgy, mint Stegmann és Gallé, a sektornak teljesen csukott állapotában. Mikor azután Meggyessy ki akarta csavarni a gyertyát, hogy megállapítsa a gyújtást, a BMW-vezetők kijelentették, hogy majd a szerelők ezt elintézik, a géphez csak nekik szabad nyúlni. Így azután Meggyessy másnap minimális előgyújtással beállított motorral indult, amit később abból is konstátált, hogy a motor kipuffogó csövei borzasztóan melegedtek és a kipuffogócső szivárványszíneket öltött. Mikor azután Meggyessy a versenyen látta, hogy gépe egyáltalában nem megy és hogy a gyengébb 350-es szériagépek is elhúznak mellette, feladta a versenyt. A napokban Meggyessy levelet kapott a gyártól, melyben tudatják, hogy gépét szétszedve, konstátálták, hogy a „Trommel des Kompressors“ (a kompresszor dobja) meg volt repedve és remélik, hogy Meggyessynek még lesz alkalma megmutatni igazi formáját. Így festenek a magyar kézbe adott speciálgépek. A fenti esetet csak azért voltunk bátrak közhírré tenni, mert nagyon rosszul esett nekünk az a lesújtó kritika, amit egyesek egyik legjobb menőnkéről, Meggyessyről mondtak és őt a szó-szoros értelmében elparentálták. Aki látta Meggyessy első tréningköreit, az, reméljük, tökéletesen igazat fog adni sorainknak.

**Soffőriskola,** egyedüli, mely erős útkanyarulatokkal kiépített pályán tanít vezetni. városi vezetést legforgalmasabb utcákon, míg tökéletesen nem vezet, az így kiképzett soffőr nem csinál karambolt. Javitóműhelyünkben javítás, szerelés; hatóságilag levizsgáztatjuk, jogosítványt 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, javitóműhely, tanterem. **Úrvezetőknél** külön, egyéni gyors kiképzés.

## Miért maradt el az „Automobil—Motor-sport—Turizmus“ husvétii triálja?

Mult számunkban csak néhány szóval közöltük, hogy a husvétii két ünnepre kiírt „Husvétii megbízhatósági triál“, valamint az ezzel kapcsolatos Delmár-vándordíj-verseny elmarad, mert a belügyminisztérium nem engedélyezte. Hogy az eset ne maradjon rejtély, ime ismerjük meg a tényállást. A mult években rendszerint 10—12 nappal a verseny előtt adtuk be az útvonaltervezetet, illetve a verseny engedélyezése iránti kérelmet. Ezúttal — tekintettel arra, hogy az útvonal titkos és annak egy részlete érseki uradalmon ment volna keresztül, amire az engedélyt szintén elég későn kaptuk meg — főszerkesztőnk a verseny előtti hét péntekjén, tehát kilenc nappal a verseny előtt vitte fel személyesen a beadványt Kontz Endre min. tanácsos úrhoz. A kérvényhez nem a KMAC-tól eredetileg jóváhagyott feltételeket, hanem a már kész, nyomtatott versenyfeltételeket mellékelte. A miniszteri tanácsos úr ezt kifogásolta és kérte, hogy szignáltassuk újból a KMAC-cal a kinyomatott feltételeket. Egy óra után lévén, főszerkesztőnk nyomtatékosan megkérdezte a tanácsos urat, hogy még ma hozza fel újra a kérvényt vagy pedig ráér-e másnap is, amire a tanácsos úr igen kedvesen megjegyezte, hogy holnapra legyen itt. Másnap délelőtt Kádár Imrével, az Automobilkereskedők Országos Egyesületének igazgatójával, aki egy más ügyben óhajtott beszélni a tanácsos úrral, ment fel főszerkesztőnk. Kontz Endre miniszteri tanácsos úr rendben találva a beadványt, még a telefon-számunkat is felírta, arra az esetre, ha netalán valami homályos volna a beadványban. Ezután, mint aki jól végezte dolgát, vártuk a jóváhagyást. Ót nap múlva, csütörtökön, a verseny előtt két nappal, cseng a telefon, majd Folyovics tanácsos úr, az ügy referense, közli szerkesztőségünkkel, hogy a versenyt engedélyezni lehetetlen, mert két nap alatt már nem lehet értesíteni a hatóságokat. A kérvényt az új Kódex szerint egy hónappal előbb kell beadni. Ugyanekkor megjegyezte, hogy esetleg Kontz Endre miniszteri tanácsos úr tehet az ügy érdekében. Mint tudjuk, nem tett. Felkerestük személyesen, telefonon, a KMAC igazgatója, Déghy Ödön dr. szintén intervenniált, dacára ennek Ömlőtsága hajthatatlan maradt. Eltekintve attól, hogy a szent bürokratizmus öt napig iktatta az aktát, a versenyt még csütörtökön is lehetett volna engedélyezni, de hiányzott a megértés, ami a magyarokban oly sokszor hiányzik. Annál jobban esodáljuk ezt, mert hiszen tudott dolog, hogy dr. Kontz Endre miniszteri tanácsos úr maga is lapot szerkeszt, a „Közlekedés“ című lapot, tehát, ha másból nem, legalább kollegialitásból nem lett volna szabad egy lapársát ilyen kellemetlen helyzetbe hozni. Egyébként az esetnek van egy kis pikáns mellékíze is, amennyiben az ugyancsak későn beérkezett Kecskeméti Sport Club kétnapos ügetőmitingjét a miniszteri tanácsos úr engedélyezte.

Erre nem vonatkozott a Kódex egy hónap előíró pontja. Egyenlő mértékkel, uraim. Ez mindenestre egy szépséghibája a reánkérve elutasító rendeletnek. Ha ugyanekkor a kecskeméti versenyt is elutasítják, akkor azt mondjuk, meghajlunk a törvény előtt, de így... kissé furcsán fest az eset. Nem gondolja a miniszteri tanácsos úr, hogy ezért jogos panaszt emelhetnének a miniszter úrnál? Nem tesszük, nem óhajtuk tisztos öreg uraknak kellemetlenkedni. Van egy magasabb fórum erre odafönn Isten ítélőszéke előtt. Ott az ilyen apróságokat is nyilvántartják.

Egyébként versenyünket a KMAC beleegyezésével egy későbbi időpontra halasztottuk. A terminust a következő számunkban fogjuk közölni és igekezni fogunk az új kérvényt pontosan egy hónappal a terminus előtt beadni.

Reméljük, akkor nem fogják 27 napig iktatni.

## A TTC dirt-trackje

A TTC első dirt-track versenye vasárnap, április hó 27-én zajlott le a MÁV kőbányaiúti pályáján, ahol a 400 méteres futópályát alakították át nagy áldozatokkal dirt-track célokra, sajnos, nem teljes sikerrel. A pálya gödrös és poros volt, nem pedig a megkívánt vastag salak, amelyben az úgynevezett „broadside“ művészetét lehet csillogtatni. A verseny jelenleg nem volt más, mint az ügető, rövidített kiadásban. Hála Istennek, klasszis menőink nem állottak kötélnek és a semmi értékkel sem bíró cirkuszi mutatványoknak nem adták oda nevüket. Tisztelegünk és becsüljük a TTC-t, mely egy ambiciózus egyesület, de jobb szeretnők, ha az amúgy is alaposan lezúllott magyar motocikli versenysportot nem jártnák le hasonló mesterkedésekkel. Nézzük meg a külföldet, Angliát, Francia- és Németországot, klasszis TT, vagy Grand Prix, no, meg hegyiversenyzőt egyet sem látunk a dirt track nevezettek között. Amúgy is kevés a versenyzőnk és így ez a szétforgácsolás csak árthat a sportnak, mert a dirt-track nézetünk szerint alkalmas lehet pénzszerzésre, de semmiképpen sem mondható testet-lelket nemesítő sportnak. Láttunk életveszélyes tömegbukásokat, amelyek szerencsére nem végződtek komoly balesettel, de sem sebességet, sem valami különös sportot nem láttunk. A dirt-track-versenyekhez speciális gép és menő kell. Éppen úgy, amint dirt-track-versenyző sohasem fog TT-babérokra vágyani, éppenúgy egy TT-menő ne rontsa el eddigi stílusát „broadside“ technikával. Ez rendszerint siralmas következményeket vonhat maga után, amit Kozma esete bizonyít legjobban. Ha a gazdasági viszonyok javulnak, vagy ha egy konzorcium venne angol és német dirt-track-gépeket, szerződtetne menőket, akkor ez egy egészen érdekes cirkuszt helyettesítő mutatvány lenne, de így nem ér semmit, csak rontja a magyar motorkerékpársportot. Kijelentjük, hogy a KMAC legnagyobb baklövése volt, amikor kiírta a salakpályabajnokságot. Reméljük, lassan el fog jönni a dirt-track ideje is, de reméljük azt is, hogy nálunk is kialakul egy bizonyos szigorúan vett profikaszt, amely az országúti és hegyiversenyeiről teljesen el fog tűnni és viszont klasszis-menőink is maradnak a TT-nél, meg a Grand Prix-jellegű versenyeknél. A TTC-versenyen egyébként a két horvát Uroic és Strban az összes száموkat megnyerték, mondjuk, megsemmisítő fölényrel.

A kezdődő szezonban meglátogattuk a Nagy József-cég Andrassy-út 34. sz. alatt lévő szaküzletét és végigmentünk raktárán. Meg kell állapítanunk, hogy a cég minden cikke praktikus. Minden olyan újdonságot, amelyet akár Németországban, akár Franciaországban vagy Amerikában az autóval összefüggésben piacra hoztak, azokat a cég meghozatta és nagy mennyiségben raktáron tartja. A cég az általa szállított áruk minőségéért a legteljesebb garanciát vállalja, amellettt árait a mai néhez viszonyokhoz mérten, amikor az autó nem luxus, hanem kenyérkereseti eszköz, mérsékelt kalkulálja. Vállalatok, intézmények tekintélyes százalékos takarítanak meg akkor, ha anyagbeszerzéseiknél fenti céget ajánlattételre szólítják fel. A cég ezenkívül az ürvezetők pneu- és tömlővásárlásánál, a gumit, irányjelzőt, tükröt, hűtődíszet, szivargyújtót díjmentesen felszerelteti szakavatott munkásai által, sőt a gázosító vásárlásánál annak beállítását is eszközli.

Felelős szerkesztő és kiadó: DÉVÁN ISTVÁN.

Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VI., Rózsa-utca 111, IV. emelet. Hivatalos órák hétköznapokon délelőtt 9—2 óráig.

Telefon: Automata 136—64.



## Kiss László

okleveles gépészmérnök  
 automobil javító üzeme  
 Budapest, VI., Huba-u. 9  
 Telefon: Automata 927-91

Automobilok és motorkerékpárok generáljavítása.  
 Motorok speciális előkészítése, teljes karosszéria-  
 javítás, duco-fényezés.

● Elektromos berendezések és akkumulátorok javí-  
 tása és töltése.

● Fővárosi és állami intézmények, üzemek, nagy  
 vállalatok és a legelőkelőbb biztosító inté-  
 zetek állandó szállítója.

● Karburátorok speciális beállítása a legnagyobb  
 teljesítményre vagy a legkisebb fogyasztásra,  
 pontos mérések alapján NAGY PÁL SÁNDOR  
 gépészmérnök, karburátor-specialista veze-  
 tése mellett.

● Automobilok és motorkerékpárok karbantartása.  
 Elsőrendű referenciák.

Nemzetközi vásár tartama alatt  
 saját mintatermünkben,  
**Jókai utca 21. szám alatt**  
 állítjuk ki angol motorkerékpárjainkat  
 Megtekinthetők a világrekorder

### RUDGE

motorkerékpárok cserélhető kere-  
 kekkel, lábnyomásra együtthető  
 legüzembiztosabb fékkel, négy sebességgel

### Angol Triumph

kiváló minőségét csak olcsósága múlja felül  
 175 kcm-es, 6 volt világítással,  
 térsárvédővel csak **980.— P**  
 277 kcm-es, négyüte-  
 mű csak **1250.— P**  
 550 kcm-es, oldalkocsi illeszték-  
 kel csak **1650.— P**

### JAMES

megbízhatóság tekintetében felül-  
 múlhatatlan motorkerékpár

Vezérképvislet:

**BRUCK, JÓKAI-UTCA 21.**

## Racionális gazdálkodás

a mai idők főkövetelménye

Aki hatalmas teljesítményt igényel, csak

# CORDATIC



autópneut használjon

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



AUTÓSOK!  
MOTOROSOK!

**TUNGSRAM**

AUTÓLÁMPÁKAT  
HASZNÁLJUNK!

**MOTOROSOK!**

**FIGYELEM!**

JAP MOTOROK ÉS ALKATRÉSZEK  
BURMAN, STURMEY SEBESSÉGVÁLTÓK  
AMAC, BINKS KARBURÁTOROK ÉS RÉSZEK  
BRAMPTON, DRUID, WEBB RUGÓS VILLÁK  
ROTH, COLIBRI SEGÉDMOTOROK  
SMITH KILOMÉTERJELZŐK  
AZ ÖSSZES MOTOR-  
FELSZERELÉSEK



**AUTOMOBIL ÉS PNEUMATIK R.-T.-nál**

BUDAPEST, VI. KER., JÓKAI-TÉR 5. SZÁM.

TELEFONSZÁMOK: 288-36 ÉS 202-34.

SÜRGÖNYCÍM: AUTOVAJDA.