

Bejelent 1930 május 23án *Frings*
53959

PESTI KIR. ÜGYÉSZSÉG
1930 MÁJ. 23.
ÁTVETTE

Automobil

Motorsport-Turizmus

Közlekedés - Útépités

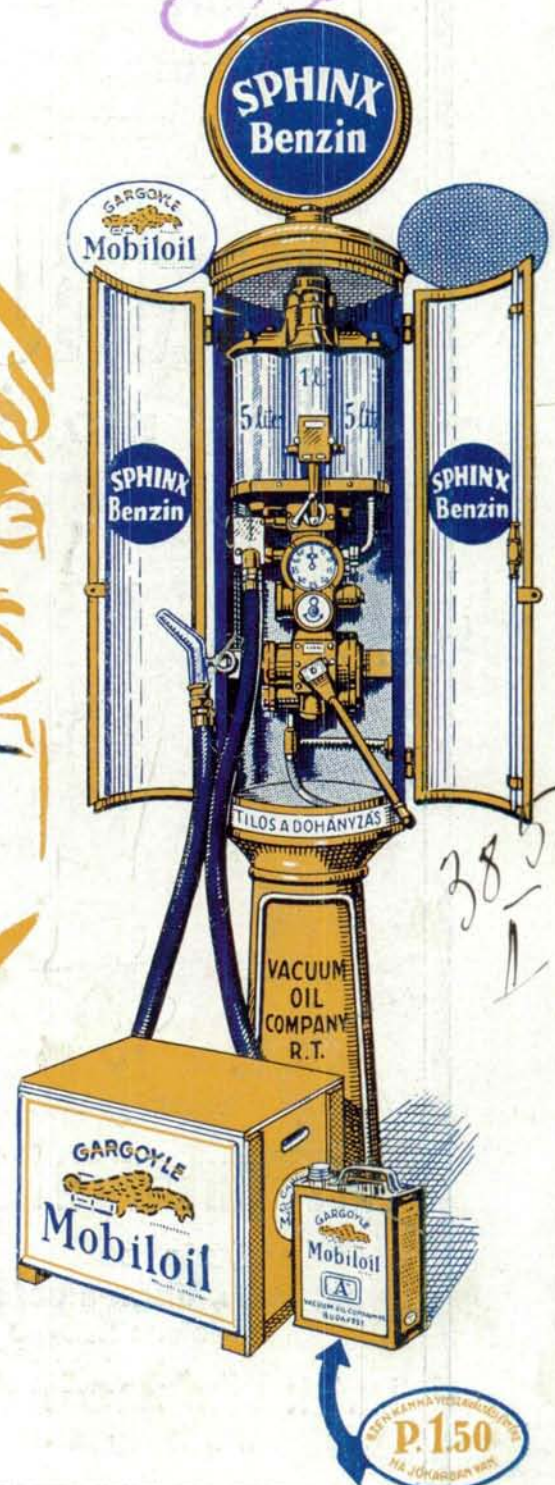
V. ÉVFOLYAM

1930 MÁJUS 22.

9-10.

SZÁM

ÁRA: 1 PENGŐ



A MAGYAR TOURING CLUB HIVATALOS LAPJA

Megbízhatóság!

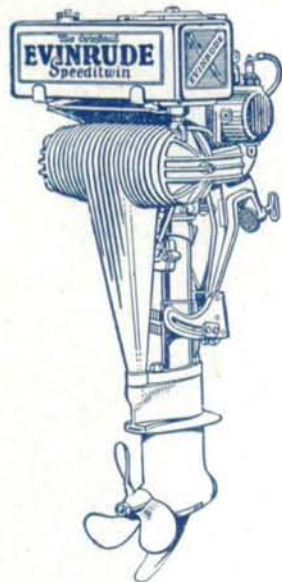
Erő!

Sebesség!

jellemzik

az amerikai

EVINRUDE
csónakmotorokat



Vezérképviselet:

vitéz Gyurkovich Béla és Tsa

Budapest
V., Vilmos császár-út 28
Telefon: 273-20

Lerakat: **Urbach László**
VI., Hunyadi-tér 12

KEZDŐ MOTOROSOK!

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

B. S. A.
SAROLEA
P U C H

motorkerékpárok!

Vezérképviselet:

URBACH LÁSZLÓ
BUDAPEST

VI., Hunyadi-tér 12. - Telefon: A. 116-28.

EVINRUDE csónak-
motorok!

**ELSŐRANGU
FELGYORSULÁS
BÁRMELY
SEBESSÉGNÉL**

MINDEN SZERZÁM
NÉLKÜL TÖKÉLETE-
SEN ÉS GYORSAN
SZÉTSZEDHETŐ

Bármely motornak a 8 hen-
geres kocsk fülényt biz-
kosítja

Forduljon beállításához az U
Karbúrátor prospektusáért



ZENITH

benutálja Önnek
új „U” típusú karburátorját

Automobil Motorsport-Turizmus

Közlekedés - Útépítés

V. ÉVF. 9-10. SZÁM

1930 MÁJUS 22.

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

Felelős szerkesztő:
DÉVÁNYI ISTVÁN

MEGJELENIK
HAVONTA KÉTSZER

Helyettes szerkesztő:
DÁRDAY-ABRIANI DEZSŐ DR.

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

Postatakarékpénztári csekkszám: 34240. Előfizetési díjak: Magyarországon évi 20 pengő, Ausztriában évi 35 schilling, Jugoszláviában évi 300 dinár, Csehszlovákiában évi 160 cseh korona, Romániában évi 1200 lei.

HIVATALOS RÉSZ

A Magyar Touring Club vezetősége. *Disz-celnök:* Rakovszky Iván, a Fővárosi Közmunkák Tanácsának elnöke. *Elnök:* nagybudafai Vermes Gyul 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, lompéri 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 megbizottak 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, Magyar-Kossa József min. titkár a Pénzügyminisztérium részéről, Andrássy Sándor gróf v. b. t. t., mint a KMAC elnöke, Erdőy-Harrach Tihamér orsz. képviselő, Ehrmann Kornél, a Magyar Ruggyantaárugyár igazgatója, Iványi Gusztáv százados, a MAC motorosztályának főtájtára, Kornfeld Pál báró, Rassay Károly orsz. képviselő, Szi-



lágyi Lajos orsz. képviselő, dr. Shvoy Kálmán tábornok, a DAC elnöke, Vojnits Miklós báró orsz. képviselő és dr. Tausz Béla, az Idegenforgalmi Szöv. alelnöke. *Meghívott tagok:* Dr. Bognár Elek fővámigazgató, dr. Rubinek István orsz. képviselő, dr. Erdélyi Aladár orsz. képviselő. *Választmányi póttagok:* Bernárd Győző miniszteri 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, *Főtájtár:* Kirchknopf Ernő nyugalmazott konzul.

Triptique-t, carnet-t és nemzetközi útigazolványt a Magyar Touring Club csak tagjainak ad ki. A triptique ára országonként 10 pengő. A carnet ára 30 P. A nemzetközi útigazolvány autóvezetőknek 20, motorkerékpárvezetőknek 10 pengő. A vámszavatossági biztosítás díjai motorkerékpárnál 4-9 pengő, automobilonál 18-36 pengőig terjednek.

A 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. Telefon: A. 825-14.

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

„TEVES”



dugattyúgyűrűk, olajlehúzógyűrűk, zsírzócsapszegek minden kivitelben. Dugattyúcsapok edzve és köszörülve. Megmunkált és nyersszelepek, zsírzóprések, 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. Az útjavítások teljes mértékben kezdetüket vették. A munka zavartalan folytatása arra készítette a hatóságokat, hogy a javítás alatt lévő útszakaszokat a forgalom elől teljes mértékben, vagy részben elzárja. A kerülő utak mindenütt jelezve vannak. A Budapest—Wien útszakasz immáron Oroszvár felé teljes hosszában munka alatt van. A már készen lévő szakaszokon ugyan folyik már helyközi forgalom, mindazonáltal az egész útszakasz kerülendő. Győr—Magyaróvár a Győrzámoly—Dunaszeg—Hédervár—Halászi—Magyaróvár szakaszon közelíthető meg, mely elég jó állapotban van. Magyaróvártól—Oroszvárig az útvonal csak felerészben lesz lezárva, azokon a szakaszokon, ahol az útépités közvetlenül folyik. Szabolcs megyében Tokaj—Rakamaz—Nyíregyháza között a 10.5—19.4 kilométerkövek között bitumenes átépítés folyik. Az útvonal július 5-ig zárva. Tokajból—Nyíregyházára a Rakamaz—Gáza—Buj—Kótaj kitérés használandó. Ez végig köves út, melynek hossza 44.5 km. az eredeti 23 km. helyett. Borsod megyében a Putnok és Aggtelek közötti útvonalon hidépítés folyik. Az ideiglenes hid pótkocsival szerelt teherautók számára nem alkalmas. Debrecen—Nyíregyháza között június 15-ig lögyakorlatok folynak. Ez idő alatt a Debrecen—Hajduböszörmény—Ujfehértó—Nagykálló—Nyíregyháza útvonal használandó. Június 16-tól szeptember 15-ig ugyanezen a szakaszon útépités miatt Debrecen—Hajdusámson—Nyíradony—Balkány—Nagykálló—Nyíregyháza szakasz vendő igénybe.

Ausztria. Az Osztrák Touring Club jelenti, hogy Ausztriában az összes hegyi utak megnyiták az automobilforgalom számára. Az utóbbi napokban az Arlbergen, valamint a Flexenstrassen átvezető úton 3—4 méter szélességben végig eltakarították a havat, miáltal az útvonal kitérőkkel járhatóvá tétel. A Heiligenblut—Glocknerhaushoz vezető úton a hóeltakarítási munkálatok erősen folynak. A még mult hetekben elzárt Katschberg, Tauernpass és a Turracherhöhe szintén átadattak a forgalomnak.

Itália. Olaszországban a helyzet a magasabban fekvő hágókon még változatlan. A Stelvio (Stilfserjoch), Giovo (Jaufenpass), a Gavia, a Pordoi, a Sella, a Falzarego, a Grödnerjoch, a Tre Croci, a Rolle, valamint a Madonna di Campiglio még járhatatlan. Ezzel szemben az Ampezzo, Molveno, Brenner, Fugazza, Karersee, Mendelpass, Monte Croce, Resia (Reschen-Scheideck) és a Tonale automobillal járhatók. A Dolomit-útvonalokon a hóeltakarítási műveletek megkezdődtek.

Franciaország. A Haute-Savoy magasabban fekvő hágói és hegyútvonalai ugyancsak hó alatt vannak. Járhatatlan még a Col des Aravis, a Col d'Allos, a Col de Cayolle, a Col de Galibier, a Col du Glandon, a Col d'Izouard, a Col de Larche, a Col du Lautaret, a Mont Cenis, a Petit St. Bernard és a Col de Vars. Az összes többi hágók járhatók. A Pyreneusokban zárva van még a: Col d'Aspin, a Col d'Aubisque, a Col de Peyresourde, a Col de Pourtalet, a Col de Tourmalet, a Col de Somport és a Col de Puymorens. Ennélfogva sem a Route des Pyrenées nem járható, sem pedig a Franciaországból Spanyolországba vezető Pyreneus-hágók. Franciaország-

ból Spanyolországba csak a tengerparton lehet egyelőre átjutni.

Svájc. A svájci hágók állapota a legutolsó beérkezett jelentések alapján a következő. Az átjutás még kizárt: Albulapass. Északi oldalon Bergünig nyitva, Engadini oldalon a fél útig. Bernina még erősen be van havazva. Pontresinától Montebelloig járható. Flüelapass, Davosból Tschuggenig járható. Hágó még erősen hó alatt áll. A Forclaz Martigny és Chamonix között megnyitott. A Furkapass még hó alatt van. Andermatt felől Realpig járható. A Grimsel északi irányból a Handeckfall Hotelig már nyitva. A Grand St. Bernard svájci oldala Bourg St. Pierreig járható. A Jaunpass megnyitott. A Julierpasson intenzív munkák folynak és május 25-ére minden valószínűség szerint megnyílik. A Klausenpass az Ury kanton oldalán Unterschächenig, a Glarusi oldalon a Tell Hotelig nyitva. A Lukmanirpass zárva. A Jurában a Marchairuz megnyitott. A Pas de Morgins svájci oldala nyitva, a francia rész zárva. Az Oberalppass, valamint az Umbrailpass még zárva. Az Ofenpass és a Col des Mosses megnyitott. A Col de Pillon megnyitott. Simplon, Bernardin még részben hó alatt. A Jurában lévő Weissenstein nyitva. Mint a fentiekből láthatjuk, a nagyobb alpesi utazásokkal még egy jó hónapig kell legalább várunk. Nézetünk szerint június 15—20 körül, legkésőbb július 1-re az összes európai magashégyi hágók mentesítve lesznek a hótól.

Az „Automobil-Motorsport-Turizmus” szerkesztősége bármikor ad ezirányban útbaigazítást. Telefon: A. 136—64.

MEGHÍVÓ

A MAGYAR TOURING CLUB

1930. évi május hó 29-én, csütörtökön délelőtt 10 órakor, határozatképtelenség esetén 1930. évi június hó 20-án, pénteken este 7 órakor tartja a Club helyiségében (Budapest, V., Deák Ferenc-utca 10. I. emelet) az alábbi tárgysorozattal

III. évi rendes közgyűlését,

melyen a tagok szíves megjelenését kéri.

Budapest, 1930 május 14-én.

Vermes Gyula
elnök.

TÁRGYSOROZAT:

1. Évi jelentés és zárszámadás bemutatása, határozat felmentésre vonatkozólag.
2. Az elnökségi és választmányi választások az alapszabályok 14. §-a értelmében.
3. 1930. évi költségvetés megállapítása.
4. Esetleges indítványok.

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

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.

(Befejező közlemény.)

Mielőtt rátérnénk az egyes nyugateurópai országok országúti automobil- és motorkerékpárforgalmának tanulmányozására, vegyük sorra még azokat a baleseteket, amelyek nem kimondottan a vezető hibájából, hanem a kocsi, illetve motorkerékpár valamilyen defektjéből adódhatnak.

Itt van mindenekelőtt a gummidefekt. Gyors tempóban bekövetkezett gummidefekt — akár első, akár hátsó keréken — farolásba hozhatja a kocsit. A farolást ügyes vezető általában sikerrel parírozhatja, eltekintve egyes kivételes esetektől, mint pl. igen gyorsan vett éles forduló, amikor a hirtelen gummidefekt rendszerint súlyosabb következményekkel jár. Ellenszert keveset ajánlhatunk. Mindenesetre bizonyos, hogy az a határozott, gyakorlott vezető, aki a kormányt mindig erősen (nem görcsösen) tartja kezében és aki nem veszi el lélekjelenlétét a lengeni kezdő kocsiiban: sokkal biztosabban kerülheti el a fel-fordulást, vagy nekifarolást, mint a szórakozott vezető, akinek kezei éppen csak hogy érintik a kormánykereket. Ha a vezető mindjárt elejétől fogva paríroz és nem kapkod a gummidefekt pillanatában a kezeiből kitépett és már faroló kocsi kormányja után, legtöbbször elejét veheti komolyabb baleseteknek. Szólómotorkerékpároknál a helyzet annyiban különböző, hogy az esetek kb. 50%-ában bukással végződik a dolog. Tény viszont, hogy utóbbiaknál a gummidefekt ritkább és a bekövetkezett bukások is legtöbbször könnyebb kimenetelűek. A gummidefektéről elmondottak természetesen kizárólag azon esetekre vonatkoznak, amikor a levegő hirtelen távozik a pneumatikából, vagyis ú. n. „durchdefektokra”. Megegyezik, hogy a durchdefekt nem valami külső behatásra, hanem a vezető valamilyen hanyagságára vezethető vissza. Így pl. helytelenül felszerelt (becsipett) vagy nem megfelelő méretű pneuk rossz állapotban lévő, lyukas köpenyek már sokszor szerepeltek bűnbakként súlyos balesetek alkalmával. A drótbetétes, mélyágyazású gummiabroncsok feltalálása óta a túlgyorsan vett kanyarok folytán leugró köpenyek veszélye a minimumra csökkent. Motorkerékpároknál vigyázni kell arra, hogy nem drótbetétes abroncsok esetén szárnyascsavarokat szereljünk a köpenybe, amelyek azt az abroncshoz szorítják és nem engedik onnan leugrani. Ügyeljünk továbbá arra is, hogy a szeleptok alsó rögzítő csavarja megfelelően meg legyen húzva.

A jármű valamilyen hibája folytán egyéb balesetek ma már kimondott ritkaságok. Elromlott vagy elszakadt fék, eltört kormány stb. és ehhez hasonló defektok főleg az automobil hőskorának rémeseiből maradtak ránk és ha nagyritkán előfordulnak is, legtöbbször a kocsi tulajdonosának, illetve vezetőjének valamelyes rendkívüli gondatlanságára vezethetők vissza. Motorkerékpároknál a helyzet nem teljesen ugyanez. Láncszakadás például, a hátsókerékre felcsavarodó láncvégekkel olyan baleset, amely minden lánchajtásos gép tulajdonosát fenyegeti. Egyvonalban álló láncok, nem túl laza, nem túl feszes, megfelelően zsírozott és jó állapotban lévő lánc általában nem szakad el. A gyártási hiba folytán leszakadó láncok által okozott balesetek százaléka nem sokkal magasabb annál a bizonyos felülről érkező téglák által okoz-

zottakénál. Váztörés által okozott bukás szintén elképzelhető motorkerékpárnál, de ritka eset az, amikor a váz oly módon törik ketté, hogy az a motorkerékpár vezetőjének bukását vonná maga után. Rendszerint csak az egyik vázcső törik el először, amit azután észre lehet venni, mielőtt a másik cső is eltörné és azzal az egész váz darabokra menne. A villatörések rendszerint súlyosabbak, de elkerülhetők, ha a vezető a villát nem teszi ki túlságos igénybevételnek. (Gödrös úton való gyors hajtás, kíméletlen fordulás oldalkocsi gépeknél stb.) Sidecaroknál különös figyelem fordítandó a motorkerékpárt az oldalkocsival összekötő rudazatra, amelynek kifogástalan állapotban kell lennie, mert esetleges szétválás, gyors tempóban feltétlenül súlyos bukást vonna maga után.

Nézzük most, miként alakulnak az egyes országokban a hajtási szabályok és szokások?

Ausztria. *Jobbra hajts, balra előzz.* Ausztriában már szintén jobbra hajtának, ami azt jelenti, hogy a Magyarországról nyugat felé igyekvő autós már, az osztrák határtól kénytelen új oldalt betartani. Különös figyelmet igényel mind itt, mind pedig az összes többi egymással határos olyan országban, melyekben a hajtási irányok különbözőnek — a vámok közötti szakasz. Ezekben a részeken változik ugyanis meg a hajtási irány és a túlkorán a jobboldalra áthajtó vezető igen könnyen ki van téve az összeütközés veszélyének. Különös gonddal tanulmányozzuk tehát az útjelző táblákat, amelyek megjelölik a hajtási irányt, pl. így: „*Még balra tarts*”, „*innen kezdve jobbra hajts*” stb.

Leggyakrabban használatos útjelzések: „*Rechts fahren*” (jobbra tarts), „*Links vorfahren*” (balra előzz), „*Auspuff schliessen*” (kipuffogó bezárandó), néha „*Sonst Strafe*” (különben büntetés) súlyosbítással. „*Achtung Holzbrücke*” (vigyázat, fahíd), ilyen egyébként sok van; ajánlatos előttük lassítani, mert a rajtuk való áthaladás 20—30 kilométerben van limitálva. „*Achtung Kabelbau*” (Vigyázat, kábelfektetési munkálatok) szintén lassú és óvatos hajtásra kötelez, amelyet ha nem tartunk meg, joggal ér a beporolt munkások elkeseredett szitkozódása. „*Achtung Schule*” (vigyázat, iskola) azt jelenti, hogy az iskolás ifjúság testi épségének védelme érdekében az ilyen táblával jelölt helyeken kettőzött gonddal haladjunk. „*Langsam fahren*” (lassan hajts), „*Bahnübergang*” vagy „*Bahnschranken*” vasútátjárót, illetve sorompót jelent; néhol felírás helyett az ezeknek megfelelő nemzetközi jellel jelölve. „*Gefährliche Kurve*” (veszélyes kanyar) legtöbbször szintén „*Achtung*” bevezetéssel ellátva látható. Használatos jelzések még: „*Benzinpumpe*” s „*Reparaturwerkstätte*” (benzintöltőállomás, illetve javítóműhely).

Utak. Az országutak általában keskenyebbek a magyarországiaknál, forgalmuk viszont lényegesen nagyobb. Nyári szombat vagy vasárnap délután határozottan veszélyes a közlekedés az egyes főutakon a rengeteg és legtöbbször vigyázatlanul hajtó autós és motoros miatt. Ausztria autósélete még kevésbé fejlett a nyugatabbra fekvő országokénál és ezért az ezzel járó összes mellék-

jelenségekben is bővelkedik. Egymástól néhány centire bravurból elhajtó vezetők, az út közepéről letérni nem akaró száguldó autók és motorosok, kiméretlenül vezető teherautó söfförök nem tartoznak a ritkaságok közé, A hegyutakon közlekedő autóbuszok kiméretet — mint általában az autóbuszok — nem ismernek, ajánlatos velük szemben a legnagyobb óvatosság. A községekben keresztülzáguldani az éber rendőrség miatt nem ajánlatos, a néhány helyen még létező kövezetvám elől megszökni pedig legyen magyar emberhez külföldön méltatlan cselekedet.

Németország. *Jobbra hajts, balra előzz.* Mint Ausztria, csak jobb, szélesebb utak, rendezettebb, kialakult forgalom, igazi autós állam. Előfordul még „Benzinpumpe” helyett „Benzinzapfstelle”, felírás, ami szintén benzintöltőállomást jelent.

Olaszország. *Jobbra hajts, balra előzz.* „Rallentare” (lassítani), „Tenere la destra” (jobbra tarts), sokszor így: „tenere la destra e suomane” (tarts jobbra és jelez, kürtölj), „Attenzione” (vigyázat), „Attenzione al treno” (vigyázz a vonatra), „Rifornimento” (töltőállomás: benzin, olaj), sokszor így: „Rifornimento a (pl. 200) metri” (azt jelenti, hogy 200 méteren túl töltőállomás van). Az útjelzések, amelyek talán a világon a legjobbak közé tartoznak, sokszor úgy vannak megoldva, hogy az ágazás előtt kb. 1 kilométerrel már jelzi egy tábla, hogy útelágazás jön és azt is, hogy milyen városok felé ágaznak majd el az utak. Az útelágazás maga azután már késlekedés nélkül vehető, tekintettel, hogy arra előre készülhetünk. A forgalom általában gyors, udvarias és abszolút szabályos. A szabályt be nem tartó itt könnyen ráfizet, mert az olaszok ugyancsak ráadják a gázt és — tekintve a nagy tempókat — a legapróbb szabálytalanság is komoly következményeket vonhat maga után. Szabályosan véve még a beláthatatlan kanyarokat is lehet kockáztatni, gyors tempóba, tekintve, hogy a szembejövők úgyszólván a legélesebben betartják a szabályos oldalt. Bizonyos is, hogy csak ekkora fegyelmezettséggel lehet ilyen nagy és gyors tempójú országúti forgalmat aránylag igen kis balesetarányszámmal fenntartani.

Svájc. *Jobbra hajts, balra előzz.* Valamikor az országúti szekatúra országa volt. Ma már, amióta a rengeteg kanton és hegyiút vámját megszüntették és a rengeteg elzárt út megnyílt, nem az. Mindazonáltal ez az az ország, ahol az automobilista még mindig a legnagyobb óvatossággal kénytelen hajtani. Községen való gyors átrohanás, egyetlen tehén megvadítása, nyitott kipuffogó egy-kettőre 30—50 frank büntetést eredményez, nem fizetés esetén pedig lecsukásra átváltoztatható. Különben is, aki Svájcban túrázik, annak nem érdemes sietnie (kivéve, ha esik az eső).

Franciaország. Az automobilizmus eldoradoja. Száz és száz kilométer hosszú aszfalt és bitumenutak. „Jobbra hajts, balra előzz!” A forgalom szabályos. Az oldalt mindenki betartja és az előzésnél udvarias. A jelzések kitűnőek. Az utak nagyrészt igen szélesek. A francia, mivel sok az olcsó és lassú kocsi, általában lassan közlekedik. Kivételt a külföldi és a számra elég sok gyors sportkocsi képez. A benzin- és olajellátás a legideálisabb, amit csak képzelni lehet. Város- és falubejáratoknál egymást érik a kutak. Mindenütt mindennemű olajfajta kapható. Sportkocsikhoz külön benzolos keverékek szintén kaphatók. A benzinkutak legtöbbje már villanyerővel működik és csaknem minden kútnál ott áll az elektromos kerékfelfúvó. A Franciaországban túrázó automobilista tehát példásan el van látva és ki van szolgálva.

Racionális gazdálkodás

a mai idők főkövetelménye

Aki hatalmas teljesítményt igényel, csak

CORDATIC



autópneut használjon

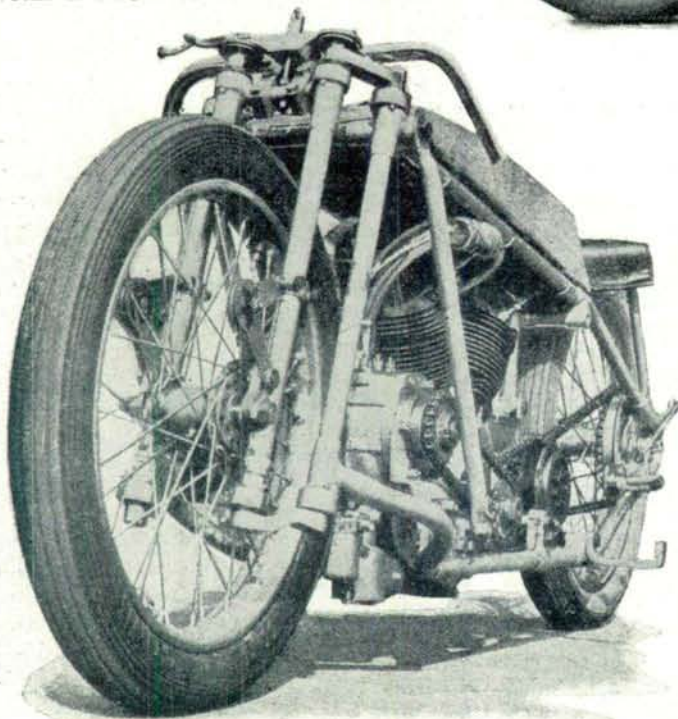
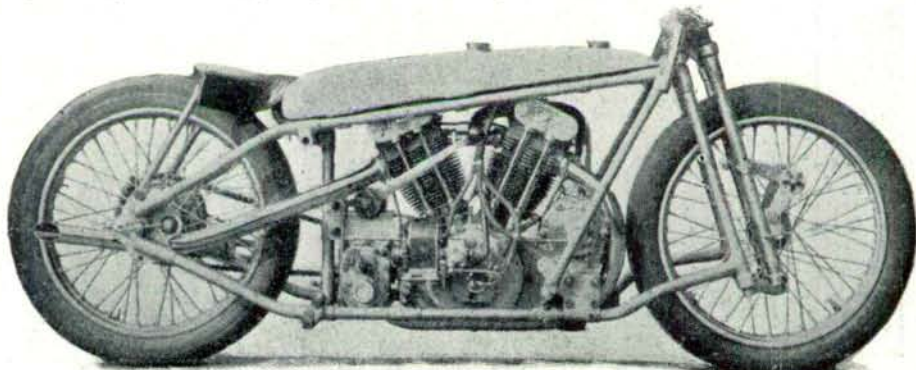
Főlerakat: Budapest, VI., Mozsár-u. 9. sz.



Az egyiptomi alkirály 8 hengeres Horchja új otthonában a piramisoknál.

Az angolok szerint ez lesz a világ leggyorsabb motorkerékpárja. Félünk, hogy úgy járnak vele, mint az „Ezüst lövedék”-kel.

Az angolokat borzasztóan bántja a németek világsikere. Nem tudnak belenyugodni abba, hogy a német elvette a „világ leggyorsabb motorkerékpárja” büszke címet. Eleinte a zöld asztalnál igyekeztek gáncot vetni a FICM-ben a BMW rekordok



hitelesítésének, amikor azonban ez nem sikerült, hát ők is munkához láttak. Az angol AJS és OEC gyár a legelső, aki hozzálátott a munkához, hogy visszahódítsa a világrekordot. Úgy az AJS, mint az OEC kéthengeresrel próbálkozik. Az AJS gyár saját kéthengeresét konstruálja át világrekordgéppé, míg az OEC egy kompresszoros JAP beépítéssel próbálkozik. Az AJS-t a kiváló és sokszoros világrekorder Denly, míg az OEC-ét Baldwin vagy Wright fogják vezetni. A kísérletek valószínűleg a franciaországi Monthléryben lesznek rövidesen. Kíváncsian tekintünk a kísérletek elé és az a nézetünk, hogy nem fognak sikerülni. No és ha sikerülnének, a németeknek még mindig van egy kis előnyük, mert ők 750-es BMW-vel érték el az eredményt, míg az angolok már az 1000 kem-nél tartanak. Nemsokára elvállik.

Az OEC vázban egy 8/45 LE. JAP versenymotor van beépítve angol gyártmányú Powerplus kompresszorral. A kompresszor a duplexváz első két szára közé van építve a motor elé, vele egybeépítve a speciális AMAL gázosító. A kompresszor a motor fő tengelyétől kapja meghajtását, fordulatszáma tehát ugyanannyi, mint magáé a motoré. A motor a fékpadon 85 lóerőt adott le. Tudvalevően a 750-es Henne-féle BMW motor fékpadon 90 lóerős leadására volt képes. A gép legmagasabb pontja a kormányfej szorító csavar, mely 85 centiméterre van a talajtól, viszont a nyeregmagasság 55—60 cm. A kormány csupán 45 cm széles.

Képünk Sulkovszky Zoltánt és Barta Gyulát, két honfitársunkat ábrázolja Saigonban, Cochincina fővárosában. A két fiatal magyar fiú Harley-Davidson sidecarral indult világszerte útra a múlt év őszén. Mint a képekből látható, az oldalkocsi már alaposan meg van rakva a különböző autó és motor-klubok jelvényeivel és plakettjeivel. Az oldalkocsi oldalán „Round the world tour by Harley-Davidson sidecar. Using Gargoyle-Mobiloil” felírási tábla látható, ami szószerint azt jelenti, hogy „Világkörüli út egy Harley-Davidson oldalkocsin. Használva Gargoyle-Mobiloil lesz.” Alsó képünk a siami határon lett felvéve. Bár az útvonal nem valami ideális, a



Milyen versenyek lesznek a következő hetekben?

Május 25—26. MAC-II. Hősök emlékversenye. A szezon legnehezebb automobil- és motorkerékpárversenye. A benevezett automobilversenyzők kötelesek 24 órán keresztül tartani az 50 kilométeres átlagot, míg a motorkerékpárosoknak 40 km átlag van előírva. Ez annyit jelent, hogy az előbbieket 1200, az utóbbiakat 960 kilométert kell, hogy megfussanak. Nehezíti a versenyt az a körülmény, hogy az útvonal titkos és annak egy része az éjszaka sötétjében kerül lefutásra, valamint az, hogy minden járműben csak egy ember foglalhat helyet. Így az oldalkocsis versenyzők utasai homokzsákokkal lesznek helyettesítve. A verseny startja 25-én, vasárnap este 7 órakor lesz a „Névtelen Katona” sírjánál. A verseny a múlt évben óriási sikerrel végződött. A múlt évben 8 versenyző végzett egyenlő pontszámmal az élen, míg az abszolút legjobb lovag Haupt Károly lett Lancia-Lambda-n, aki a legjobban tartotta be az előírt átlagot. Vele együtt 50 kilométeres átlaggal, maximális pontszámmal érték célba Szénássy Alán (Austro-Daimler), dr. Schmidt Gyula (Magosix), Delmár Walter (Steyr), ifj. Horthy Miklós (Lancia-Lambda), Vigyázó Miklós (Fiat) és Zichy Tivadar gróf

pontos jelzés ott van. A táblán tisztán olvasható: „Frontiere Siam. Aranya Gare 6 km.” Egyszóval azt, amit nálunk, a művelt közép-európai államban alig egy éve kezdtek meg, „az útjelzést”, azt a távol Keleten már, úgy látszik, régen kultiválják. Sulkovszky és Barta Ázsia bejárása után Észak-Amerikában fogják folytatni útjukat és bizony sok víz fog lefolyni még addig a Dunán, amíg ismét idehaza látjuk őket. Ők egyébként az első magyar motoros világszerte utazók. Szívvel kívánjuk nekik, hogy útjuk teljes sikerrel járjon.

(Austro-Daimler). A szólóversenyzők közül egyedül Bartya János (FN) érte el az átlagot, míg a sidecarok közül Urbach László győzött AJS-en.

Május 31—Június 1. Pécs-Baranyai Automobil Club országos futárversenye automobilok és motorkerékpárok számára. A versenyzők két útvonalat futnak be. Az első hossza 400, a másodiké 500 km. Az útvonal titkos. A kitűzött átlagsebességek 30—50 kilométer között ingadoznak. A táv fele éjjeli menet. Start 1930 május 31-én este 9 óra.

Concours d'Élegance. Rendezi az „Úrvezető” című lap. 1930 május 29-én, Áldozócsütörtökön, a Magyar Polo Club Margitszigeti pályáján. A Concours-on automobilok és oldalkocsis motorkerékpárok vehetnek részt. Kezdeté délelőtt 11 órakor. A versenynek öt díjazott kategóriája van: 1. Sportkocsik. 2. Nyitott kocsik. 3. Csukott kocsik. 4. Csukható kocsik. 5. Oldalkocsis motorkerékpárok.

Június 8-án, pünkösd első napján. Hevesmegyei Automobilosok Egyesülete. Csillagtúra. Minimális táv 300, maximális táv 600 km. Kötelező menetsebesség 35—50 km között. Az útvonal a nevezéskor beadandó. Nevezési zárlat 1930 május 30. A Gyöngyös—Mátrahágó—Parád—Recsk—Eger távot külön mérik le és ez lesz döntő a csillagtúrán való helyezésben.

TURIZMUS

Mozgalmas napjai lesznek a Magyar Touring Clubnak a közeljövőben. Mint ismeretes, az Alliance International de Tourisme, ami egyenlő a világ touring klubjainak szövetségével, ezidei ülését Konstantinápolyban tartja. Az európai touring klubok képviselői, valamint az idegenforgalmi érdekeltségek és hivatalos fórumok megbízottai a Magyar Touring Club meghívására és kezdeményezésére Budapestet jelölték ki gyülekezőhelyül. Az 50—60 főre tehető delegátusok május 27-én érkeznek Budapestre. Itt töltik a 28-át és 29-én a Magyar Touring Club hozzájuk csatlakozó delegátusaival a Keleti Expresszen Bukaresten és Konstanzán át mennek Konstantinápolyba. A Magyar Touring Club gazdag programot dolgozott ki a külföldi delegátusok számára. A Magyar Touring Clubot az Alliance konstantinápolyi ülésén Vermes Gyula elnök, Quittner Ervin alnök, Magyary Kossa József választmányi tag és Vermes Nándor ügyész fogják képviselni.

A pünkösdi ünnepek alatt az Osztrák Touring Club gráci csoportja, mely a legerősebb osztrák vidéki alakulat, 120—150 járművel, körülbelül 250—300 személylyel Balaton-kirándulást rendez. Az autósokat maga a stájerországi tartományi főnök, Rimpelen vezeti Magyarországra. Az előkészületek a fogadásra teljes mértékben befejeződtek. Május elején Vermes Gyula, a Magyar Touring Club elnöke, Kirchknopf Ernő titkár és dr. Tausz Béla, az Idegenforgalmi Szövetség elnöke lennjártak a Balatonnál és megszervezték az osztrák automobilisták Balaton-túráját. Most látjuk, mennyire el van hanyagolva a Balaton idegenforgalmi szempontból. A 250 vendég elhelyezése egy helyen a legnagyobb gondot okozta a rendezőknek. A stájerek az éjjelt Balatonföldváron fogják tölteni.

Kedvezmény a Magyar Touring Club tagjainak. Az MTC tagjai a Terézkerületi Színpadra nagy árkedvezményben részesülnek. A 7 pengős jegyeket 4 pengős alapárban kapják. A Royal Orfeumban pedig a drágább helyeken 30, az olcsóbb helyeken 20 százalék árkedvezményt kapnak. Utalványok a Magyar Touring Clubban kaphatók.

A Budapest Sport Egylet állandóan növekvő motorosgárdája az elkövetkezendő napokban két nagy kirándulást tervez. Budai Béla és Pakesz Gusztáv vezetésével a motorosok egy nagyobb túrát óhajtanak rendezni az Alpokba és a Dolomitokba. A másik csoport, automobilisták és motorosok, Kazinczy Gábor vezetésével a Magas-Tátrát óhajtják felkeresni. A tátrai túrán résztvesz valószínűleg Kovács házy Vilmos, a BSE motorosztályának elnöke is.

Bojkott Jugoszlávia ellen. Az SHS-ben a közelmúltban megalakult a Touring Club. Az egyenjogúsítás ellenben a jugoszláv Automobil Clubbal mindezeideig még nem történt meg, vagyis a Jugoszláviában lévő Touring Club sem carnet-, sem triptique-t, sem nemzetközi útigazolványt nem adhat ki. Az Alliance International de Tourisme, miután intervenciójára sem történt meg az egyenjogúsítás, a konstantinápolyi ülésen a következő határozati javaslatot terjeszti elő: „Mint hogy törekvéseink Jugoszláviában bizonyos titkos befolyásokba ütköznek, legnagyobb sajnálatunkra kénytelenek vagyunk megfontolás tárgyává tenni azt a kérdést, hogy nem volna-e tanácsos az Alliance International de Tourisme kebelébe tartozó 4 millió autóturistát olyan országok felé irányítani, melyeknek közigazgatása a nemzetközi forgalom tárgyában haladóbb állapontot

képvisel.” Ez nem más, mint a legfinomabb formában való kinyilatkoztatása annak, hogy azon esetben, ha a kérdést a jugoszláv állam nem oldaná meg, az AIT kebelébe tartozó automobilisták és motorkerékpárosok, melyeknek száma meghaladja a 4 milliót, az SHS államot csendesesen, de biztosan el fogják kerülni. A fenti határozat intő példa gyanánt szolgálhat másutt is.

Milyen nagy a Balaton tava? A Balaton Európa legnagyobb tava. Területe 602 négyzetkilométer. Szélessége átlagban 8 kilométer. Átlagos mélysége 4 méter, míg a legnagyobb mélység a tihanyi szorosban 11,5 méter. A Balaton déli oldala teljes hosszban homokos és helyenként 2—300 méterre is bemehetünk, anélkül, hogy a víz meghaladná az 1 métert, tehát úszni nem tudók számára is alkalmas. A víz hőmérséklete a szó szoros értelmében olyan, amilyent az ember óhajt. Ha a parton vagyunk, meleg, ha beljebb megyünk, fokozatosan lehül.

„**Siófok**” címmel megjelent az első száma egy, a „Siófok Fürdő Tájékoztató Irodája” által kiadott időszaki lapnak. A lapból megtudjuk, hogy Siófokon ma már 5 szálloda van. Ezek a Központi, Hullám, Sió, Fogas és a Balaton. Rajtuk kívül pedig 10 penzió várja szerezettel a főváros nyaralóközönségét. A Tájékoztató Iroda mindennemű felvilágosítással díjtalanul szolgál. A lapba az előszót dr. Kenessey Pongrác főszolgabíró írta. Cítljuk annak néhány sorát: „Akik nem ismerik a Balatont, jöjjenek és csodálják azt a színpompát, amely minden nap és minden órában más és más. Hol smaragd zöld és fehérarajú hullámaival hömpölyög, hol meg szeliden kék. Majd opálszínű, azután ezüstös, mint a felette tavaröppenő sirály.” Autósok, motorosok, keressük fel a Balatont, melynek vize felülmúl minden tengert és minden európai tavat.

KARL STEGMANN

Május 8-án este volt. Valami német leadóállomást fogtam rádiómmal. Nem akarok hinni füleimnek. Karl Stegmann a kitűnő német BMW vezető a ma délutáni tréningen a Königsaal-Ylovist hegyverseny pályáján 100 kilométeren felüli tempóban bukott. Nekiesett egy kilométerkönek és koponyaalapú törést szenvedett. A mentők beállították, de többé nem tért magához. Lehetetlen, hiszen alig pár hete még egymás mellett ültünk a Grand Prix díjkiosztásán. Én vittem haza a Park-Szállóba este 11-kor a két hatalmas ezüst serleggel. Sokat beszélgettünk a multról-jelenről és a jövőről. Ha beválnak a kompresszoros modellek, mondotta, akkor elmegyünk mi is a Man-szigetre, de csak akkor, ha egészen biztosak leszünk a dolgunkban. Addig nincs célja. Ő már nem megy! Ő már onnan fentről a magasból nézi az idei angol Tourist-Trophyt. Együtt ülnek egymás mellett Hollowell, Mentasti, Karner, Putz, Linser és mások. Egy szebb világban, ahol nincs tülekedés, egymás ellen való áskálódás, ahol mindenki szereti egymást.

A szőke szemüveges fiatalember, akit Budapesten annyira megcsodáltak és aki az utóbbi években a DKW és BMW színekben annyi pompásabbnál-pompásabb versenyt futott, elhagyott minket örökre. Őszintén szólva, kezd sok lenni a motorizmus halottaiból. A gépek gyorsak, az emberek tudnak és a tudással együtt nő a sebeség, a kockázat. Az egyik szinte nap-nap után bukik csodásabbnál-csodásabbakat és megussza minden baj nélkül, a másik egyszer bukik és soha többé. Ez a sors, mely meg van írva előre. A sorsát pedig senki sem kerülheti el.

Leleplezték a Karner-Emlékművet

Május 4-én leplezték le ünnepélyes keretek között az Automobil-Motorsport-Turizmus által létrehozott Karner-émlékoszlopot. Az ünnepélyes aktusnál megjelent a család képviselőiben Anton Karner, a szerencsétlenül járt Rupert testvérbátyja. Megjelent az Osztrák Automobil Club nevében Káldi Jenő kormányfőtanácsos, az Osztrák Motorkerékpár Szövetség képviselőiben Janata alelnök, az Osztrák motorversenyző egyesületet Willy Melichar képviselte. Magyar részről a KMAC-ot Petrovits Vidor sporttitkár, Hild Károly, a TTC-t Szöllős Aladár és Szendrő Tibor, az MTK-t Koch Tivadar és Gyenes Imre, a BSE-t Szántó László képviselte. Az ünnepi beszédet az Automobil-Motorsport nevében Kepes Ferenc mondotta el magyarul, majd németül, gyönyörűen méltatva Rupert Karner érdemeit. Utána Petrovits Vidor beszélt, majd a német DKW-versenyző, Winkler mondott könnyes szemekkel igazi, szívhez szóló szavakat. Az emlékműre, mely Fekete Géza szobrászművész alkotása, ezután az ÖAC, a KMAC, Anton Karner, az Osztrák Rennfahrer Vereinigung, a BSE, a TTC, az MTK, az Automobil-Motorsport, Winkler, majd Melichar helyezték el kegyeletes szép koszorúkat. Itt adjuk Kepes Ferenc beszédét magyar és német nyelven:

Mélyen tisztelt Sporttársak!

Amikor a nagy magyar inség üszkösödő emlékét ellepte az idő pora és a motorsport egén megpirkadt a hajnal, a motorozás bölcsőjénél megjelent egy aranyszívű, vidámkedélyű, bohém fiú: Rupert Karner. Eljött, hogy művészi tudásával gyönyörködtessen.

Évről-évre ellátogatott és amikor elindult az első magyar TT-én, az első magyar svábhegyi versenyen lila szvetterjében, a közönség szívébe zárta. Ezt a mindenkinek szimpatikus, tőkéletes motoros embert „lila ördög”-nek nevezték. A lila ördög győzött, ahol elindult.

Az utolsó nevezési zárlaton benevezett az 1928. évi május 20-iki TT-re, a Junior Trophy-ra. Tizenkét kört futott. Itt, ezen az úton rohant a gép, mint a technika tomboló vihára, tüzet és füstöt szórva, lázadózva, zúgva — és az ő rettenhetetlen akarata vezette a kormányt, szárnyalt, mint az elsuhanó árnyék. Egyszerre a szédületes tempóban eltörlik a villahimba, megtorpan a kerék — és mire elül a por, a rózsaszínű sisakot elsötétíti a forró vér és néhány nap múlva Rupert Karner örökifjú szíve megállt az örök-éjszaka küszöbén.

Ma a gyásznak és emlékezésnek ünnepén megállunk a kőbefagyott emlék előtt. Határák ez az oszlop, melynek tövében szikkad egy mártír vére, új határák a fejlődés útján, melyen hőskö rohanak a viharban. Pallida mors, a sápadt halál megragadta a kormányt és Rupert Karner megindult a nagy úton, hogy a többi bujdosó mártír: Bordino, Ascari, Masetti gróf, Ottó Putz, Parry Thomas és Frank Lockhardt, Edi Linser és Brilli Peri között örök mécses gyújtson az emlékezésnek.

Ezt az emlékművet az „Automobil Motorsport-Turizmus” és gyűjtésében számos adakozója emelte a hősnek. Amikor az áldozók nevében köréje fonom a győző babékoszorúját, melyet átsző a ciprus lombja, minden automobilista, motoros, turista hódolatába ajánlom ezt a művet. És mégis azt kiáltom Karner Rupert hozzátartozói felé a költővel:

„Ne sírjatok könnyező szemek,
Hisz itt babért, nem ciprust hintenek.”

Geehrte Sportgefährten!

Als der Staub der Zeit noch die Erinnerungen des grossen ungarischen Elendes kaum bedeckte, stellte sich bei der Wiege unserem Motorfahren ein junger Bursch ein. Der Bursch hatte ein Herz wie Gold, ein bohemes, heiteres Gemüt. Rupert Karner war der Junge; er kam um uns mit seinem künstlerischen Rutin zu ergötzen. Jahr für Jahr besuchte er uns. Er machte die erste

ungarische TT, das erste Schwabenbergrennen mit. Das Publikum schloss den simpatischen, vollkommenen Motorfahrer mit dem lila Sweater ins Herz. Man hiess ihn den violetten Teufel. Und der violette Teufel siegte wo er losfuhr!

Am 20. Mai 1928 nahm er an der TT teil. Er fuhr 12 Runden. Hier, auf dieser Strasse brauste die Maschine wie der wirbelnde Sturm der Technik, Qualm und Feuer streuend, sausend, brausend und sein unerschrockener Wille hielt das Steuer, wie ein dahinschwebender Schatten. Auf einmal im schwindelndem Tempo bricht die Gabel, es stockt das Rad und als sich der Staub legt, befärbt heisses, rotes Blut den rosenfarbigen Helm und in einigen Tagen bleibt das immerjunge Herz Rupert Karner's stehen auf der Schwelle der ewigen Nacht.

Heute, am Feste der Trauer und Erinnerung haltet unser Fuss vor dieser versteinerten Erinnerung. Diese Säule ist ein Markstein, an dessen Fusse das Blut eines Märtyrers trocknet, ein neuer Grenzstein auf dem Wege der Entwicklung, am Wege, auf welchen Helden im Sturm dahinbrausen. Pallida Mors, der bleiche Tod ergriff das Steuer und Rupert Karner brach auf am grossen Wege, um zwischen den umherirrenden Märtyrern: Bordino, Ascari, Masetti, Otto Putz, Parry Thomas, Frank Lockhardt, Edi Linser und Brilli Peri dem Andenken ein ewiges Licht anzuzünden.

Dieses Denkmal errichtete dem Helden das Blatt Automobil-Motorsport-Turizmus und seine zahlreichen Spender. Als ich in Ihren Namen um diesen Stein den Lorbeerkrans des Siegers flechte — durchwoben mit frischen Cipruslaub — emfehle ich dieses Werk der Huldigung aller Automobilisten, Motorfahrer und Touristen. Und trotzdem rufe ich den Angehörigen Rupert Karner's zu mit dem alten ungarischen Dichter:

„Weinet tränende Augen nicht mehr,
Keinen Ciprus, nein, Lorbeer streuet man her...”

● OUTBOARD ●

Június 8-án lesz az első siklócsónak meeting. A versenyt a MAC motorosztálya rendezti a Margitsziget körül. Hírek szerint a kis kategóriák 3, a nagyobbak 5 kört fognak futni. A végén azután lesz egy „free for all” verseny, melyben hengerűrtartalomra való tekintet nélkül eresztik majd össze a motorokat. Tekintettel arra, hogy a sziget alsó és felső végén sok a kő, igen tanácsos volna két bója kitűzése és a távnak ezek figyelembevételével való kimérése.

Június 29—július 7 között nagy balatoni sporthét lesz, amelyen német és olasz vitorlás versenyzők is indulnak. Ennek keretében a KMAC a KMYC-el karöltve outboard versenyeket is óhajt rendezni. Terve van véve egy km. lancé, egy bójaversenyt, valamint egy hosszabb távú versenyt Balatonfüred és Földvár között. Reméljük, a tervből lesz is valami.

Jól értesült becslések szerint ma már 8—10 versenymotor fut a Dunán. Ezek legtöbbje Johnson és Evinrude. 500 kcm. Evinrude-dal rendelkezik Delmár Walter, Wolfner László és útban van Vadász Miklós részére egy 500-as Racing. A leggyorsabb ma Balázs László 32-es Johnsonja, mely 70 kilométer körül fut. Ugyanilyen gépe van Vida Pálnak és ugyanilyen van útban Szemere Miklós számára, akiről azonban nem tudni, hogy fog-e versenyezni, vagy csak csónakázásra vette-e a motort. A 350-es kategóriában Gyöngy Pál óhajt versenyezni, akinek egy Johnson-ja van. Rajtuk kívül ismeretlen vezetőket látunk időnként fel-feltűnni, akik szintén egészen jól mennek és feltétlenül bele fognak szólni a küzdelembe, annak dacára, hogy motoros multtal még nem rendelkeznek.

**A föld forog!
Az idők változnak!
Csak egyben nincs változás!**

Mindig a

CASTROL

marad a legjobb olaj!

Ha a motor nagy igénybevételéről van szó, legyen az rövid sebességi verseny, 24 óráig tartó folytonos küzdelem, hetekig tartó motorpróba, túraút, avagy a napi közhasználat, úgy mindig azt kell szem előtt tartanunk, hogy csak a legjobb olajat adjuk a motornak. A jó olaj drágább, de ezerszeresen meghozza gyümölcsét.

Újabb klasszikus

CASTROL

győzelmek Magyarországon!

Magyar Tourist Trophy. Hans Winkler (DKW) Abszolút győztes. Új rekordkör! Új útvonalrekord! Tát. Rekordnap. Szénássy Alán (BUGATTI). Új nemzetközi rekord. Hartmann László (BUGATTI). Új nemzetközirekord. Kecskemét város bajnokságai. Solo bajnok: Zamecsnik Tivadar (MOTOSACOCHE). Sidecar bajnok: Bauer József (NORTON).

Ők nemcsak a versenyen, de a köznapi életben is mindig **CASTROL-t** használtak, és ameddig élni fognak, mindig csak **CASTROL-t** fognak használni. Aki **CASTROL-t** használ, annak a motorhiba ismeretlen fogalomává válik. Ha motorja beszélni tudna és Ön megkérdezné, hogy mi a kívánsága, csak azt felelné, hogy:

Castrol-t, Castrol-t, Castrol-t!

A nagy reményekkel összeült és megalakult Magyar Motorcsónak Clubról még semmi hír. Miután a Bruxellesben székelő Nemzetközi Szövetség abbéli kérelmüket, hogy ők vehessék át Magyarországon a motorcsónaksportok fennhatóságát, visszautasította, ugylátszik a kedv megcsappant. Erre vall, hogy a megalakulás óta semmi új hirt nem kaptunk az új egyesület terveit illetőleg, holott a közelmúltban még több versenyrendezés és egyéb igen életrevaló eszme került ki az új klubból.

Május 31-én lesz a nagy outboard regatta a Templinersee-n, Berlin mellett. Mint hírlík tervbe van véve, hogy egynéhány kiválóan ígérkező outboardistánk stílus és versenyzési trükkök ellesése céljából felrúdul a Berlin melletti meetingre. Ma tényleg az a helyzet, hogy nálunk mindenki csak kísérletezik és bizony el fog telni még néhány esztendő, amíg egy aktív és minden tekintetben komoly gárda fog kialakulni.

Mint hírlík, Urbach László is fog versenyezni. Mint az Evinrude motorok egyik helyi képviselője egy 500-as Evinrude speciálgépet fog sorompóba állítani, ahol a motorozásnál ismert kiváló fordulótechnikáját ismét csillogtathatja. A régi ellenfelek: Delmár, Balázs, Urbach, Wolfner László tehát most a vizen ismét összerúdulnak. Még csak Feledy hiányzik. Azt hiszem ő sem várat sokáig magára.

Ismét Johnson nyerte az Albany-Newyork Outboard Marathont

Ma az outboard-sportot feltétlenül Amerika uralja és irányítja. Éppen ezért mireánk európaiakra is a mérvadó ma feltétlenül a nagy amerikai outboard-versenyek eredményei lehetnek. Ezek között első helyen áll a híres Albany-Newyork Outboard Marathon, mely a Hudson-folyón 133 mérföldes távon (213.9 km) zajlik le évente. Az idei versenyt április 26-án futották. 112 hajó jelent meg a startnál és végeredményben, hasonlóan a multévihez, ismét Johnson győzött. De míg a mult évben az első 12 beérkező között 7 darab 500 km-es Evinrude volt, addig ezidén a félelmetes 32-es és 24-es Johnsonok 7 helyet biztosítottak maguknak az első tízből. A multévi győztes Dannel, bár pompásan startolt, csak tizenegyedik tudott lenni. A féltávon erős hullámokba került és hajója megtelt vízzel. Míg azután ismét versenyképes állapotba került, sok időt veszített. A győztes J. E. Wilkinson (Boston) 32 Johnson nem kevesebb, mint 11 perccel javította meg Dannel eddigi rekordját (3:36:40) és 3 óra 25 perc 03 mp alatt kolosszális 38.5 mérföldes átlagsebességgel (61 km 946 méter) győzött márkatársa, Frank James ellen. Egyébként a 6 kategóriából négyet a Johnson, egy-egy az Elto és az Evinrude nyertek. Természetesen az 500 kem kategóriát a gyors Evinrude-ok most is biztosan nyerték, de a sokkal erősebb és nagyobb úrtartalmú Johnsonoknak nem tudtak ellentállani.

PERFEKT,

a szakmában évek óta járatos angol, francia, német levelező keres motor-kerékpár- vagy autóképviselőnél időszaki alkalmazást.

Hetenkint egy délután és mentesül a levelezés gondjaitól

CIM a lap szerkesztőségében

ÚTÉPÍTÉS

A m. kir. kereskedelmi minisztérium közúti szakosztálya kiadásában egy nagy munka látott napvilágot a minap. Címe: „A Magyarországi Állami és Törvényhatósági Közúton az 1927—28. évben végrehajtott Közúti Forgalomszámlálás Statisztikai Eredményei.” A munka 697 oldalon tárgyalja közútaink forgalmát. Az adatokat 1927. és 1928-ban gyűjtötték, 3 periódusban: tavasszal, nyáron és ősszel. A tavaszi számlálás 1928 április 12—24, a nyári 1928 augusztus 2—14, míg az őszi 1927 szept. 20. és október 17-ike között volt. Ezen időben 3815 km. állami és 12.090 km. törvényhatósági közúton folyt a statisztikai adatok gyűjtése. Az állami utaknál 848, a törvényhatóságiaknál 2435 helyen vették fel az adatokat. Az állami utaknál minden 4.5 kilométerre, a törvényhatóságiaknál minden 4.9 kilométerre esett a számlálás, melynek precizítására jellemző, hogy Németországban 1924—25-ben megtartott számlálásnál minden 5.1 kilométerre jutott egy számlálás. Bár a számlálások óta több mint egy esztendő telt el és bizony ezalatt némileg változott a helyzet, mégis alapul vehetjük a kiadott eredményeket, amelyek Magyarország automobilizmusára meglehetősen elsomorítóak. Alljon itt a végeredmény:

Állami utak:

Személyaut. és motorkerékpár	napi 86 tonna	10.1%
Teherautomobil és autóbusz	napi 126 tonna	16.9%
Állattal vont jármű és állat	napi 564 tonna	73.0%

Törvényhatósági utak:

Személyaut. és motorkerékpár	napi 30 tonna	5.2%
Teherautomobil és autóbusz	napi 46 tonna	8.0%
Állattal vont jármű és állat	napi 498 tonna	86.0%

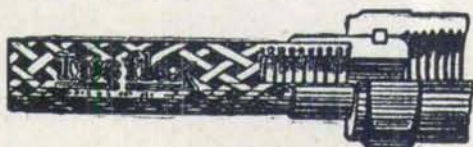
A hatalmas könyv mellett precíz térképek mutatják az egyes utak megterhelését és forgalmát. Csak dícsérettel szólhatunk erről a nagy munkáról mely hatalmas százalékban könnyíti meg az útépítő munkáját. Sajnos, a hasznát még nem látjuk, mert az utaink állapota az ellenkezőjéről tesz tanúságot. Reméljük azonban, hogy az utóbbi napokban előállott változások egy szebb jövőt engednek sejtetni. Ugylátszik, a kereskedelmi miniszter úr erélyes kézzel nyúlt bele az útépítési dzsungelbe. Mert bizony eddig csak azt láttuk, hogy építettek-építettek és az utak két-három hónap múlva, sokszor még előbb is tönkrementek.

Versenyfáradtság...

Egyik sportnapilapunk hatalmas cikket közölt a minap, melyben kifejti, hogy Magyarországon „versenyfáradtság” van és ennek tulajdonítja a KMAC kilométer versenyre iránti meglehetősen részvétlenségét. Volt ezidén már verseny? Volt! Kettő. A Grand Prix és a Tourist Trophy. Ezen őszintén szólva nem igen volt alkalom kifáradni, hacsak a vasárnapról-vasárnapra rendezett dirt-track imitációk nem fárasztották holtra a versenyzőinket. Nem itt van a baj. Ne szégyeljük kimondani. Általános pénztelenség van. A versenyzés akár hogy is vesszük, pénzbe kerül. A gépek rendbehozása, az utiköltség, a géptransport, az élelmezés, a nevezési díjak, a biztosítás, az üzemanyag mind-mind pénzt jelent. Mivel pedig az emberek 90 százalékának nincs pénze, tehát nincs aki induljon. Ahol van pénz, ott nincs versenyfáradtság. Szénássy Alán három kocsival indul, Hartmann a Riviérán versenyez, majd a Königsaal-Ylovison győz. Náluk nincs versenyfáradtság. Ne szégyeljük magunkat, nyugodjunk bele és várjuk a szebb jövőt.

Tite flex

HAJLÉKONY FÉMTÖMLŐ



**MEGVÁLTÁS A
MOTORKERÉKPÁROSNAK
NINCS TÖBBÉ BENZIN-
VAGY OLAJCSÖTÖRÉS**



DÉNES ÉS FRIEDMANN RT.
BUDAPEST-WIEN-BERLIN-PRÁGA
TEL. A. 289-86 ÉS 144-71 VI., DESSEWFFY-U. 20

Az árban is verhetetlen világrekorder



STABILITÁS

Az F. N. gépek speciális villája mélyített súlypontja biztosítja annak a stabilitásnak, mely az F. N. gépeknél köztudomássá vált.

350 kcm sv. P 1375.-

500 kcm ohv. P 1850.-

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

Rekordnap Táton

Szénássy Alán (Bugatti) és Hartmann László (Bugatti) új nemzetközi rekordja állóstartos kilométeren

Május 15-én rendezte a KMAC ezidei első kilométer-versenyét a Tát és Nyergesujfalu közötti betonúton. A versenynek összesen 10 indulója volt, miután a tizenegyedik az osztrák Eddy Meyer kompresszoros Brough-Superior-Japjét, mellyel a Henne-féle BMW rekordot akarta megdönteni, nem tudták beindítani. Így a bejelentett rekordkísérlet elmaradt. A repülő-kilométeren az eredmények messze elmaradtak a multévi és azelőtti eredményektől. Egyedül Bauer Józsefnek sikerült pompás királytengelyes Nortonjával abszolút magyar oldalkocsirekordot felállítani. Nagy sikerrel végződtek azonban az állóstartos rekordkísérletek, ahol mindkét Bugattivezetőnk új nemzetközi rekordot állított fel, ami tulajdonképpen nem más, mint kategóriavilágrekord. A két olasz vendég, Silvio Giugni és Giuseppe Gadda Lancia, illetve Alfa-Romeo túrakocsijaikkal kifutották gépeik reális sebességét. Az eredményeket általában befolyásolta az erős szél, amely időnként alábbhagyott és így nem egalizálta ki az eredményeket. Jó eredményt ért el Hóra Nándor kis 175 kcm James gépével, megjavítva Rostás (AKD) eddigi legjobb magyar kategóriaeredményét. Kudelka Ferenc (DKW) messze elmaradt Hild Károlynak (OK-Supereme) multévi eredményétől. Szép eredményeket futott az FN vezető Bátya János is, aki úgy szólóban, mint oldalkocsival respektábilis átlagokat ért el. Szénássy Alán pompás kapcsolásai révén minden futamában jobb időt ért el, mint Hartmann, bár motorjának hengerűrtartalma 300 köbcentiméterrel volt kisebb. A nézők között illusztris vendégeket láttunk. Megjelent József főherceg saját maga vezette kocsiján fiával és ott volt a nézők között a volt német trónörökös egyik fia, aki egy Mercedes-Benzen túrázik jelenleg Magyarországon. A rekordnap elég simán folyt le, az időmérő óra kifogástalanul működött, de az egybegyűlt közönség informálása hiányzott. Nézetünk szerint az érdeklődők, ha már 50 kilométert kikocsikáznak a verseny színhelyére, akkor az eredményeket azonnal akarják tudni, nem pedig Budapestre érve, a lapokból. Részletes eredmények:

Automobilkategóriák. Legjobb magyar eredmény. Esterházy Antal herceg (1992 kcm, Bugatti-kompresszor) 17.67 mp. Átlagsebesség: 203.734 km 1929. — 1930 május 15. Szénássy Alán (1992 Bugatti-komp.) 18.23 mp. Sebesség: 197.476 km. Szénássy sebessége egyik irányban 204 km volt. — Hartmann László (2300 Bugatti-komp.) 19.23 mp. Sebesség: 187.012 km. Állóstartos kísérletek: Hartmann László 29.07 mp. Sebesség: 123.839 km. (Hartmann 1929 december 23-án 29.03 má-
(Folytatás a 22-ik oldalon).

A baromfi-, galamb- és nyúltenyésztők legkedveltebb szaklapja

az **Aprójószág**

Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest X. ker., Tenyészállatvásártételep

A XXI. Targa Florio

Győztes: Achille Varzi (ALFA-ROMEO)

Nem hisszük, hogy lett volna Targa Florio, mely elé oly nagy várakozással és kíváncsisággal tekintettek, mint most. Mint tudjuk, Mussolini kiadta a jelszót, hogy meg kell akadályozni a Bugatti-gyárat abban a törekvésében miszerint hatodszor vigyek haza Molsheimbe, illetőleg Franciaországba a híres trófeát. Egyszóval kiadták a parancsot: Itália contra Bugatti. Az olaszok minden lehetőt megtettek, hogy egyenlő eszközökkel vehessék fel a versenyt. Az állami szubvenciók által támogatott gyárak, mint az Alfa-Romeo és a Maserati, roppant gyors és új modelleket hoztak ki, amelyeket a legjobb olasz vezetőkre bízta. A küzdelem grandiózus volt és bár az Alfa-Romeo-vezetőnek, Varzinak sikerült minimális időkülönbséggel megverni a francia Chiront és így az Alfának biztosítani a Florio-pajzsot, a küzdelem ezúttal a teljesen egyenlő erők versenyét mutatta. A Bugatti-gyár Chiron és Conelli révén a 2. és 3. helyet, az Alfa-Romeo Varzi és Campari révén az 1. és 4. helyet biztosította magának. Sem a Maserati, sem az OM-vezetők nem tudtak beleszólni az Alfa-Bugatti párharcba és messze hátul végeztek. A Bugatti-gyár ezúttal a régi és jól bevált 2.3 literes Type Targa-Florio típusal állott ki, míg az Alfa-Romeo gyár egészen új 2 literesével, valamint a régi 1750-esekkel állott fel a starthoz. Miután az új típusból még csak két darab volt készen, ezeket Varzi és Campari kezeire bízta. Campari kocsija a tréningen megsérülvén, kénytelen volt ő is egy 1750-est vezetni és így minden remény Varziban összpontosult. Varzi fényesen megállotta helyét. Olyan versenyt futott, amire még nem volt példa a Targák történetében. Mindenekelőtt Minoia (Bugatti) múltévi rekordkörét (1:25:17) sikerült 1:21:21-re javítani, aminek kolosszális voltát még emeli az a körülmény, hogy ezt a fenomenális időt a startkörben érte el. Varzi köre csaknem elérte a 80 kilométeres átlagsebességet, ami olyan teljesítmény a 108 km hosszú Madonie-körön, ami előtt földig hajolva kell levinnünk a kalapot. Divó múltévi útvonalrekordja (7 óra 15 perc 45 mp) szintén a múlté lett. Varzi több mint 20 perccel javította meg és nemcsak ő, de Chiron, Conelli, Campari és Nuvolari is belül futottak a múltévi legjobb időn. Varzi és Chiron párharc a csodálattal volt határos, melyben a nagy tudás mellett a szerencse is nagy szerepet játszott. Varzi, mint az alanti idők is mutatják, az első két körön hatalmas előnyre tett szert Chironnal szemben. A különbség a második kör végén már 3:18 volt közöttük. Innen kezdve Chiron fokozatosan feljön és a negyedik kör végén már csak 23 másod-

perc a különbség az Alfa és a Bugatti között, majd Varzi másodszor tankolván, Chiron a szó szoros értelmében előzi Varzit. Varzi rettenetes erővel veszi üldözőbe a franciát, aki azonban már messze elől van. Ekkor kigyullad a gázcsapítója és több mint egy percet veszít. Varzi már szinte biztos benne, hogy Chiron győzött, amikor a legnagyobb meglepetésre az egyik polizzi utáni fordulóban újra Chiron elé kerül, aki kollidálván az utat szegélyező kőfallal, két megsérült jobboldali kerekét cseréli. Ezzel eldőlt a verseny sorsa és Varzi 2 perc 46 másodperc időkülönbséggel megnyerte a világ egyik legszebb és legnehezebb automobil sebességi versenyét. Az olaszok öröme és lelkesedése határtalan volt. Egész Itália örömmünnepet ült. Érdekesség szempontjából közöljük Varzi és Chiron részko-

reit. *Varzi:*

(1:21:21), 1:21:21
(1:21:27), 2:42:48
(1:25:04), 4:07:52
(1:23:21), 5:31:13
(1:24:03), 6:55:16

Chiron:

(1:23:27), 1:23:27
(1:22:39), 2:46:06
(1:23:46), 4:09:52
(1:21:44), 5:31:36
1:26:17, 6:57:53

Végeredmény: Távság 5 kör 540 km.
1. Varzi Achille (Alfa-Romeo 2 liter) 6:55:16.8. Átlagsebesség: 78.019 km. Új útvonalrekord. 2. Louis Chiron (Bugatti 2.3 l.) 6:57:33, 3. Caberto Conelli gróf (Bugatti) 7:03:13., 4. Guiseppe Campari (Alfa-Romeo 1750) 7:03:54,

5. Tazio Nuvolari (Alfa-Romeo 1750) 7:13:01, 6. Morandi (OM 2 liter) 7:18:31, 7. Williams-Divó (Bugatti 7:19:51, 8. Ernesto Maserati (Maserati) 7:29:12, 9. Ippolito (Alfa-Romeo 1750) 7:29:18, 10. Minoia (OM) 7:32:13, 11. Borzacchini (Maserati) 7:35:21. Leggyorsabb kör: Varzi Achille (Alfa-Romeo) 1:21:6. Átlagsebesség: 79.655 km.

Divó a második körben egy fordulóban kiszaladt és miután kocsija megsérült, feladta, de a negyedik körben az indiszponált Villiams helyébe ismét beült. Indult még Maggi (Alfa-Romeo), aki 3 kilométerrel a start után már feladta. Feladták még a versenyt: Bittmann (Bugatti), Archangeli (Maserati), Nenzioni (Maserati), Fagioli (Maserati), Ruggeri (OM) és Balestrero (OM).

Már múlt számunk egyikében közöltük, hogy Kádár Imre átvette a kiváló német Peters Union-pneumatikok magyarországi vezérképviselőjét. Ezúttal közöljük, hogy a pneuk első friss szállítmánya a gyárból megérkezett. A pneuk bemutatóhelyisége V., Mérleg-utca 10. szám alatt van. Telefon Aut. 826—13., ahol az összes modern kocsikhoz peremnélküli ballonok, óriásballonok, peremes, magasnyomású pneumatikok és peremnélküli, magasnyomású pneumatikok minden méretben kaphatók.

Nevünk



a reklámunk

Puch a legtökéletesebb motorkerékpár

Nyilatkozat

Az **Automobil-Motorsport-Turizmus** című b. lapjának folyó évi május hó 4-én megjelent 8. számában „Mért maradt el az **Automobil-Motorsport-Turizmus** husvéti Triálja?” címén közreadott közleményére a sajtótörvény 20. §-a alapján kérem a következő helyreigazító nyilatkozat közlését:

1. A Főszerkesztő úr által április 20 és 21-ére országos megbízhatósági motorkerékpárverseny (ugynevezett husvéti megbízhatósági Triál) iránt beadott kérelem, — amint azt a m. kir. államrendőrség budapesti főkapitánysága által Főszerkesztő Úrnak kézbesített 123.989/1930. B. M. számú belügyminiszteri leirat igazolja — az idő rövidsége miatt érdemleges tárgyalás alá azért nem volt vehető, mert a három vármegyére kiterjedő versennyel kapcsolatos szükséges hatósági intézkedések megtételére és az intézkedések végrehajtására elegendő idő nem állott rendelkezésre. Egyébként is — ami ugyan a kérdés lényegét nem érinti — az erre vonatkozó elutasító határozatot nem én adtam ki.

2. Valótlan az, hogy én a Kecskeméti Sport Club-nak, az ugyancsak későn beérkezett kérvényére, kétnapos ügétő mitingjét — ugyanakkor, amikor a Főszerkesztő Úr által kért, a fenti 1. alatt említett verseny nem engedélyeztetett — megengedtem.

Mert a Kecskeméti Sport Club verseny iránti kérvényét a kecskeméti m. kir. rendőrkapitánysághoz nyújtotta be és a szóbanlevő versenyt 79/1930. nyilvántartási szám alatt ez a kapitányság engedélyezte. A belügyminiszteriumnak tehát a szóban levő ügyben semmi fele szerepe nem volt.

Budapest, 1930. évi május hó 10-én

Dr. Kontz Endre
belügyminisztériumi miniszteri tanácsos.

Készséggel adunk helyet a sajtótörvény értelmében a fenti nyilatkozatnak, mégis kénytelenek vagyunk megjegyezni, hogy abbeli kijelentésünket, miszerint dr. Kontz Endre min. tanácsos úr a versenyt engedélyezhette volna, fenntartjuk. Kénytelenek vagyunk fenntartani azon kijelentésünket is, hogy dr. Kontz Endre min. tanácsos úr a verseny előtt 8 nappal Kádár Imre igazgató úr jelenlétében kérvényünket elfogadta és azt átvéve, főszerkesztőnknek kijelentette, hogy rendben van. Főszerkesztőnk újbóli kérdésére kijelentette, hogy köszönöm! Rendben van! Ezután igazán váratlanul érhetette szerkesztőségünket Folyovits min. oszt. tanácsos úr két nappal a versenyt megelőző telefonüzenete, hogy a verseny az idő rövidsége miatt nem engedélyezhető. Folyovits tanácsos úr még megjegyezte, hogy ő sajnos nem tehet semmit, de forduljunk Kontz Endre min. tanácsos urhoz, ő tehet az ügy érdekében. Ő mint tudjuk úgy a mi, mint a KMAC intervenciójára sem tett semmit. A hiba ott volt, hogy őméltósága sok ügyes bajos dolga mellett talán megfélemedezett az ügyről és amikor egy heti iktatás után az akta felkerült, már tényleg későn volt értesíteni az illetékeseket. Egyébként az olasz túra előtt, dacára annak, hogy a KMAC kérvénye hetekkel ezelőtt benn volt a minisztériumban, szintén csak telefonon és sürgönyökkel mentek ki a rendeletek az útbiztosítás miatt.

A belga Gillet motorkerékpároknak, ennek a közismert és közkedvelt márkának a vezérképviselőt a Szajkó József cég, (VI., Lázár-utca 20) vette át. Mint tudjuk, már is sok Gillet-tulajdonos van, aki nagyon nélkülözötte a gép képviselőt. A Szajkó cég nagy alkatrészraktárt tart fenn és így minden Gillet-tulajdonos megszabadul a gyárral való hosszadalmas levelezéstől alkatrészpótlások esetén. A cég Király-utca 9. szám alatt vevői kényelmére kitűnően berendezett javító-műhelyt is tart fenn.

Szenzációs t é r d s á r v é d ő helyett
világhírű **VILLIERS** motort
ajánlok a **950** pengős

Rex-Acme
motorkerékpárban!
300-as Jap-typus 1.320.- pengő
Vezérképviselő: MARTINEK, Közraktár-u. 24.

Megérkeztek
a 33 világrekordot tartó **GILLET**
motorkerékpárok 1930-as típusai
350 km-es típus ára — P 1390.—
500 km-es o. h. v. sport P 1830.—

Jap és Villiers motorokkal felszerelt **RADCO**
motorkerékpárok — P 900.—
Speciális Gillet és Radco javító-műhely bő alkatrészraktárral

Szajkó József, VI., Lázár-utca 20. szám

CSAK
Jurid

FÉKBETÉTEK
BIZTOS
AZ
ÖN
ÉLETE!

FORMÁBA SAJTOLT KAPCSOLÓ ÉS FÉKBETÉTEKRE MINDEN TÍPUSU
AUTÓHOZ AJÁN-
LATTAL SZOLGÁL **SZILÁRD BÉLA**
AUTÓFELSZERELÉS, PNEUMATIK BUDAPEST, VI., NAGYMEZŐ-U. 15.

Lancia Dilambda

Az automobilvásárlót, mielőtt elhatározná magát bizonyos márka megvételére, az áron kívül még egy fontos kérdés izgatja: Milyen kocsit felel meg legjobban céljainak? Túrakocsit szeretne, amely jól rúgózik és mégis stabil, elasztikus és mégis nagy a végsebessége és csak nehezen érti meg a szakértő vélekedését, aki szerint két eset lehetséges: Vagy vesz elasztikus, jól rúgózó, zajtalan kocsit, mint amilyent általában az amerikai gyárak hoznak piacra, amikor meg kell elégednie a nem túl magas maximális sebességgel és csökkent stabilitással vagy vesz „sportkocsit”, amelynek magas fordulatszámú motorja sok kapcsolást tesz szükségessé, a fordulóban jól fekszik, de rúgói kemények, végsebessége viszont igen tekintélyes.

Ez a két típusú kocsit volt csakugyan a legutóbbi időkhöz a piacon és a két típust elválasztó határ élesen volt körvonalozható. Mindkét irányban voltak követői, lelkes barátai, akik szentül meg voltak győződve, hogy csakis az egyik vagy másik építési elv szerint készült automobil a megfelelő. A túrakocsi előnyei, — elasztikus motor, jó rúgózás, zajtalan járás, kényelmes ülések — szemben a kimondott sportkocsival tagadhatatlanul igen nagyok. Mindamellett vannak olyan előnyei a sportkocsinak, amelyeket a túrakocsik tulajdonosai hön óhajtottak. Itt van mindenképp a sportkocsik nagy stabilitása a fordulóban — a jó átlagtartás nélkülözhetetlen kelléke, — a sáros utakon való gyors és biztos haladás, a manapság már semmiképpen sem elhanyagolható magas végsebesség; stb.

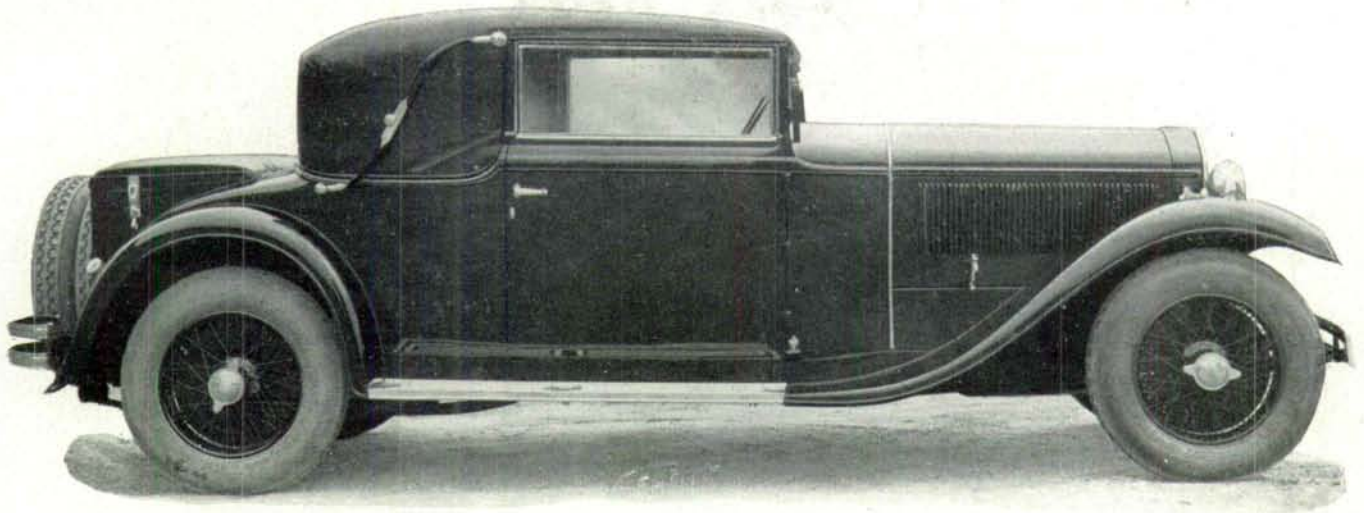
Érdekes, hogy a kétféle kocsitípus előnyeinek egyesítésére mindeddig nem került sor. Részint technikai akadályok, de még inkább a két különböző konstrukciós elvet képviselő konstruktőrök merev megmaradása a maga szigorúan körülhatárolt álláspontján adják ennek magyarázatát.

Az olasz Lancia-gyár, mely — mint köztudomású — közel egy évtizede gyártja az automobilpiac talán legsikerültebb négyhengeresét, a Lancia Lambdát, most kihozott olyan új modellt, amely az automobil fejlődésének történetében mérföldkövet jelent. Lancia produkálta ugyanis új „Dilambda” kocsijával először azt a kocsitípust, amely magában egyesíti a túra és sportkocsi előnyeit, azok hátrányai nélkül. A Lancia-Dilambda kielégíti a legkényesebb igényeket, amelyeket elasztikusság, zajtalanság, kényelmes vezetés és kezelhetőség, abszolút elegancia és jó rúgózás tekintetében egy „first class” túrakocsival szemben egyáltalában támasz-

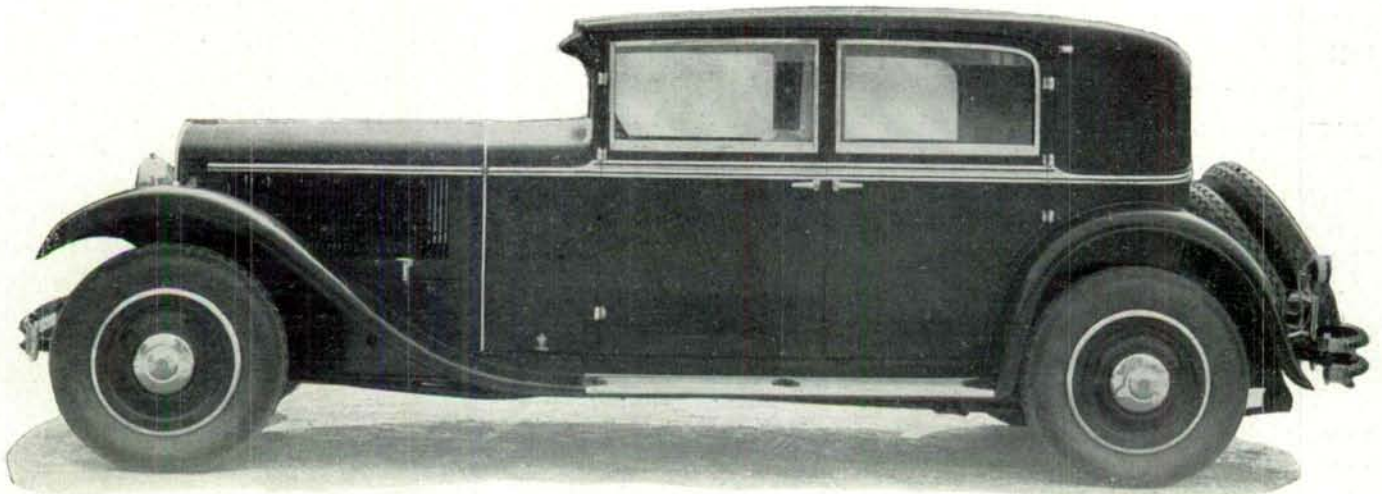
tani lehet, hozzáadva a sportkocsik eddig elismert előnyeit, a hatalmas sebességet és húzóerőt, a mély súlypontelhelyezést, amely lehetővé teszi a fordulók gyors tempóban való vételét, a tökéletes fékberendezést és a biztos fekvést sáros, csúszós útakon. A Dilambda konstrukciójának áttekintésénél még a laikus is láthatja, hogy a Lambda-kocsik zseniális konstruktőrjének sikerült ismét olyan kocsival piacra jönnie, amely az egész automobilvilág érdeklődését és elismerését feléje irányítja.

A „Dilambda” mindenképp ideális túrakocsi. Hosszú, kényelmes karosszéria felépítését biztosító alváz, szép vonalozású hűtő biztosítja a kocsit elegáns külsejét. A 79.37 mm furatú és 100 mm löketű Lancia szabadalma szerinti V formában épült 8 hengeres motor hengerűrtartalma 3960 cm³. Az ötször csapágyazott és a speciális hengerelrendezés folytán igen rövidre méretezett főtengely tökéletesen kiegyensúlyozott és rövidege folytán minden torziós lökésgátló nélkül is rezgésmentesen működik. A könnyűre méretezett mozgó részek, speciális könnyűfémötvözet dugattyúk, stb. folytán a motor hengerűrtartalmához mérten rendkívüli erő kifejtésére képes (fékpadteljesítmény: 100—105 l. e.), aminek a gyakorlatban hatalmas indító nyomaték és igen magas, 130 km körüli végsebesség felel meg. A hengerfejben függő szelepeket zajtalan, önműködően utánállítódó lánc hajtja meg. Az olajozás körfolyós. Külön hűtőbordázott olajtartály szolgál a kenőanyag megfelelő hőmérsékleten való tartására. Egy közbeiktatott olajszűrő, mely tisztítás céljából kézzel könnyen kiemelhető, gondoskodik a kenőanyagba jutott esetleges tisztátalanságok visszatartásáról. A hűtés thermostat-tal szabályzott vízhűtés. Az akkumulátoros gyújtás (elosztótengelyéről direkt (szíj közbejötté nélkül) meghajtott ventilátor szolgáltatja a szükséges léghuzamot. A porlasztó kettős Zenith, természetesen a modern kocsiknál nélkülözhetetlen légszűrő berendezéssel. Különös figyelmet érdemel az elektromos benzintápláló szivattyú, amely a kocsit minden állásában (emelkedő stb.) biztosítja a kellő üzemanyagmennyiségnek a porlasztóhoz való jutását. Ezzel az újrendszerű elektromos szivattyúval sikerült a nyomásalatti benzintápláló szerkezeteket defektjeikkel együtt végleg eliminálni.

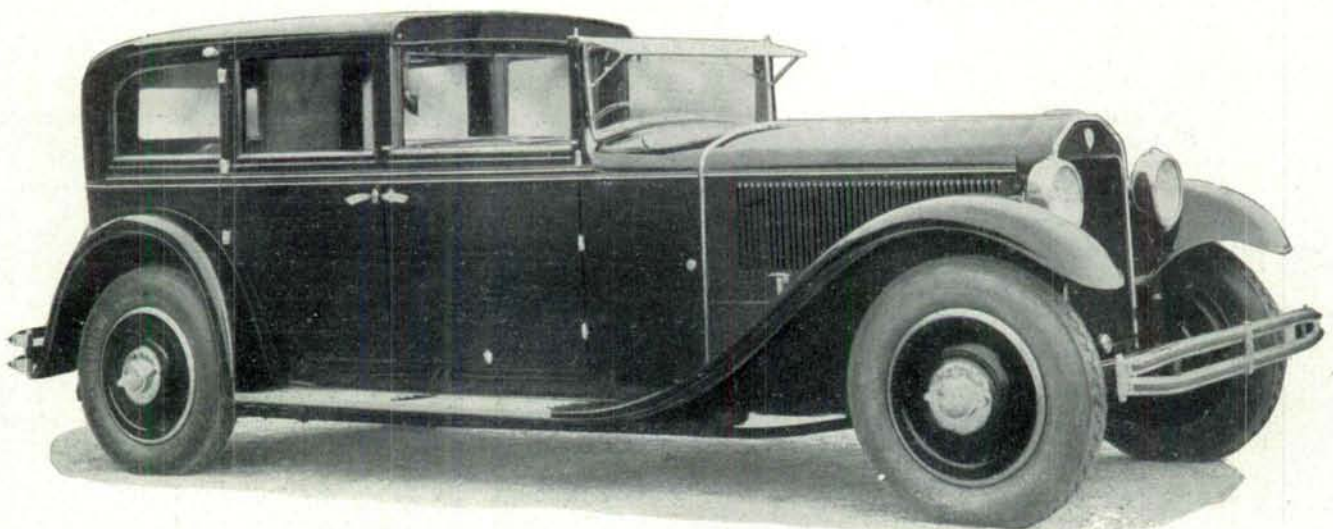
A motor képességei különösen akkor jutnak kifejezésre, amikor a megterhelt kocsit a negyedik (direkt) sebességben 4 km-es óránkénti lépéstepóból mindennemű kapcsolás nélkül néhány méteren belül eléri a 80 km-es sebességet, anélkül, hogy rángatás, vagy éppen kopogás nyomai felfedezhetőek lennének.



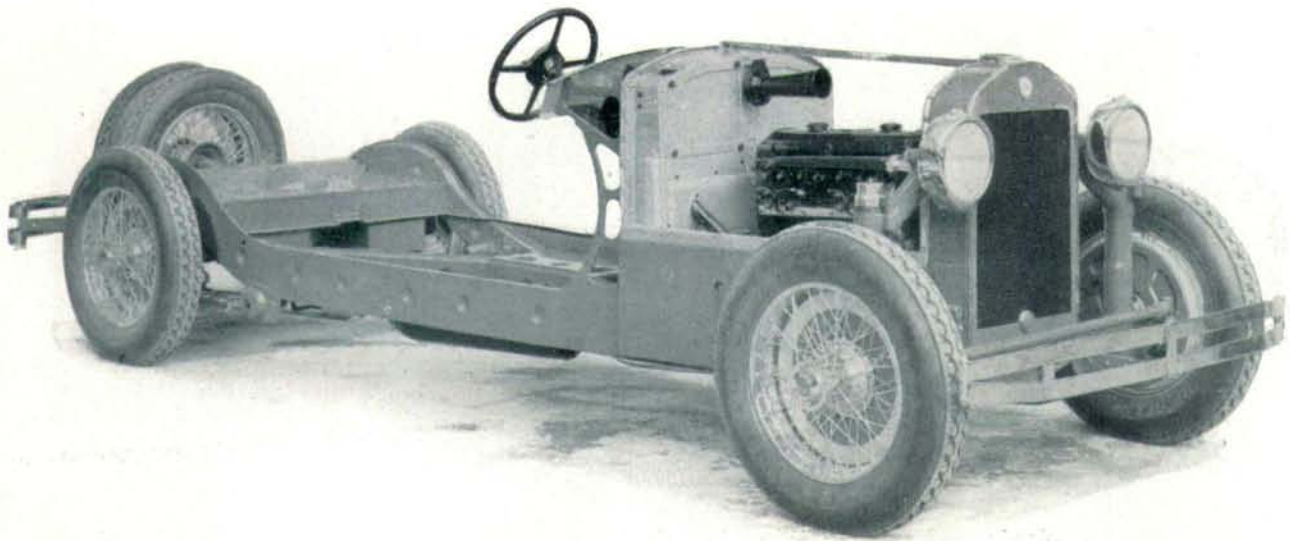
Nyugodt, elegáns vonalvezetés jellemzi a négyülékes Lancia-Dilambda „Farina” cabriolet-t.



Csukott Lancia-Dilambda.



Hétülékes Coupé-Simousine transformable.



A Lancia-Dilambda alváza.

Az abszolút zajtalan, kiegyensúlyozott járás, a luxustúramotorok előnye, egyesül itt a sportkocsik nyújtotta hatalmas húzóerővel és végsebességgel.

A motor hajtóerejét egylemezes szárazrendszerű tengelykapcsoló közvetíti a négysebességes váltóműnek, ahonnan azt kardántengely továbbítja a „Hypoid”-rendszerű tányérkerékes differenciálhoz. A motornak az alvásban való döntött elhelyezésével, illetve az említett hypoid meghajtással, sikerült a kardántengelyt oly módon elhelyezni, hogy az a kocsipadlója alatt fut végig és nem befolyásolja többé az utasok kényelmét.

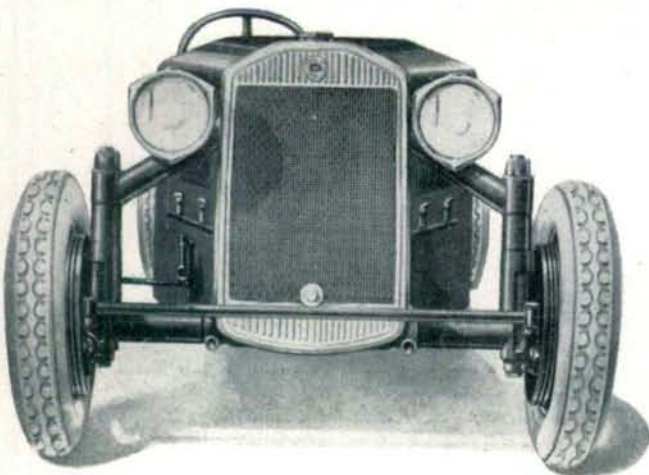
De a túra- és sportkocsik előnyeinek szerencsés egyesítését viseli magán a Lancia Dilambda minden egyéb része. Az óriási merevséggel rendelkező, préseltacél alváz széles profilú hossztartóit két keresztmerezítő köti össze, melyek közül a hátsót benzintartályként képezték ki. A Dilambda alváza kétségkívül egyike a legmasszívabbaknak, amelyeket automobiloknál láthatunk, abszolút torzulásmentes, alacsony és ennél fogva lehetővé teszi egészen éles ka-

nyarok gyors tempóban való abszolválását, az utasokban a bizonytalanság leghalványabb érzetének felkeltése nélkül. A Dilambda mély súlypontját nyújtotta rendkívüli stabilitáshoz járul még a Lambda-kocsikról ismert közmondásosan tökéletes kormányserkezet az egymástól függetlenül rúgózó elsőkerékekkel, ami a kocsit vezetését még a legrosszabb utakon és a legélesebb kanyarokban is valóságos művelvétté teszi. Az első kerékek felfüggesztésének részei a nehezebb és hosszabb chassissnak megfelelően közel két és félszer oly erősre méretezettek, mint a régi Lambda-típusnál és ugyanezt figyelhetjük meg a hátsó rúgózásnál is, amely a Dilambda-típusnál mintaszerű megoldást mutat. Két hatalmas, széles és hosszú rúgólapon álló félelliptikus rúgó köti össze a hátsótengelyt az alvással, abszolút rázásmentes haladást biztosítva igen rossz állapotban lévő utakon is.

Külön fejezetet kellene szentelni a Lancia Dilambda fékeinek, amelyek tökéletesnek mondhatók. A kerékabroncs átmérőjével megegyező nagyságú hűtőbordázott fékdobok az egymástól függetlenül működő kéz, illetve lábfejk legkisebb érintésére a kocsit szinte a talajhoz szögezik a megfárolás vagy oldalsúzás minden nyoma nélkül.

* A kocsit karbantartásának egyszerűsítését — minden modern túrakocsi-konstruktőr egyik fő gondját — a Lancia Dilambda-nál a legsikeresebben oldották meg. Az alváz, valamint az egymástól függetlenül rúgózó elsőkerékek rúgózásának mozgó részei egyetlen pedálynomásra lekenhetők. A hátsó félelliptikus rúgók gumiba ágyazottak és így semminemű gondozást nem igényelnek, mert kopásnak kitéve a praxisban nincsenek.

Eltekintve a főbb detailoktól, amelyeket fentebb röviden ismertettünk, az egyes apróbb konstrukciós megoldások is szembetűnővé teszik a konstruktőr



A Lancia-Dilambda alváza előnézetben.

gondosságát és alkotásának kvalitását. A különös gonddal összeválogatott szerszámkészlet pl. a szerelékfal motor felőli oldalán egy védőlemez eltávolítása után a szerelékfalba sülyesztve található meg, ahol az egyes szerszámok kis politúrozott fiókocskákban foglalnak helyet. A porlasztó, az elosztó, valamint a gyertyák kiválóan jó hozzáférhetősége külön örömmel tölti el a gyakorlott szemlélőt, nemkülönben a kapcsolóemelő és fékemelő is, amelynek méretezése és alakja olyan, hogy a vezetőnek a lehető legjobban keze ügyébe esik. Hatalmas Michelin Bibendum ballonok és 100 literes benzintartály egészítik ki a kocsis felszerelését, amelynek minden egyes detail-jébe mélyedni, sajnos, helyszűke miatt nincsen módunkban.

Alkalmunk volt rövid próbautat tenni a kocsival, amelynek eredménye a várakozásoknak teljesen megfelelt, sőt sok tekintetben — mint pl. fékhatás és elasztikusság — azokat még felül is multa. Így pl. a budai lánchíd után lépéstepóban volt megkerülhető a Hunyadi János-út alsó végén álló rendőrőrszem és ugyancsak kapcsolás nélkül, fokozatosan gyorsulva húzott fel a kocsit a 10% körüli emelkedőn végig egészen a várba. A fékek kipróbálására

lefelé került sor, amikor is a kocsit 80 km körüli tempóból erős lejtőn néhány méteren belül megállt. A városon kívül egy szabad úton, váltás nélkül, csupán direkt sebességet használva kb. 300 méteren belül 75 km-re emelkedett a sebesség, amelynek további fokozását csupán a hely nem tette lehetővé. A rúgózás tökéletesnek bizonyult, a kocsit könnyű kormányozhatósága dacára nagyobb méreteinek, azonos a Lambda-típusával, fekvése fordulóban igen jó és zajtalansága azonos bármelyik amerikai kvalitásmárkéval.

Delmár Walter véleménye a Lancia Dilambdáról.

Magyarország egyik kétségkívül legnagyobb autósaktekintélye, Delmár Walter, a Lancia-Dilambdáról a következőket mondotta: Kipróbáltam a Dilambdát, mely nézetem szerint a modern automobiltechnika egyik legsikerültebb konstrukciója. Eltekintve a rendkívüli erős és elasztikus motortól elsősorban a fenomenális fékek és a kitűnő rúgózás keltették fel figyelmemet, melyek közül utóbbi még rossz utainkon is lehetővé teszi a normális utazótempóban való haladást és így a kocsit sebességének legalább részbeni kihasználását.

A „DILAMBDA” MŰSZAKI ADATAI:

Motor: meredek V-formában elrendezett, egy blokkba öntött nyolchengeres.

Furat: 79.37 mm.

Lökét: 100 mm.

Hengerek űrtartalma: 3960 ccm.

Adólóerő: 23.

Effektív lóerő: 100—105.

Dugattyúk anyaga: speciális alumínium-ötvözet.

Hajtórudak: magas ellenállóképességű acélból.

Főtengely: ötszörösen csapágyazva.

Üzemanyagszolgáltatás: elektromos, két drb „Autopuls“-szivattyú segítségével.

Gázosító: Dupla-Zenith, gyorsító szivattyúval.

Kenés: magasnyomású.

Olajtartály űrtartalma: 12—13 liter.

Hűtés: vízhűtés, „Thermostat“-tal.

Gyújtás: 12 voltos, Bosch-akkumulátor.

Dynamo: Bosch, 130 Wattos.

Akkumulátortelep: 12 Volt, 75 ampéreóra kapacitású.

Benzintartály űrtartalma: 100 liter.

Kapcsoló: egytárcsás szárazkapcsoló.

Sebességváltó: 4 sebességgel és 1 hátramenettel.

Erőátvitel: a golyós csapágyakra kardánnal.

Hátsó tengelyhid: préselt lemezből, fogaskerekekkel, „Hypoid“-rendszerű, áttételezés aránya: 12x51.

Kerékfelfüggesztés: elől egymástól független kerekekkel, hátul lökésgátlókkal bíró félelliptikus rugókkal.

Fékek: az első és hátsó kerekekre ható, lábpedállal működtethető négykerékfék, ettől független hátsókerékfék kézi fékkel.

Kerekek: Rudge Withworth drótküllös kerekek.

Gummiabroncsolás: 16x50 méretű Michelin Bibendum.

Nyomtáv: 1416 mm.

Tengelytáv: 3475 mm.

Az alváz teljes hossza: 4540 mm.

Karosszabilis hossz: 2672 mm.

Legnagyobb szélesség: 1740 mm.

A megterhelt jármű alvásrámájának (felső él) távolsága az úttest felszínétől: 446 mm.

Az alváz legmélyebb pontjának távolsága az úttest felszínétől: 205 mm.

Az alváz súlya hűtővíz, olaj, benzin és pótkerekek nélkül: 1200 kg.

A 7. Magyar Tourist Trophy

Győztesek: Winkler (DKW). — Dawenport (AJS). — Erdélyi (DKW) és Lukavecz (Francis-Barnett). — Útvonalrekord. — Rekordkör. — Jó rendezés.

Impozáns keretek között, a körülményekhez képest elég jól kijavított útvonalon, verőfényes időben szép számú közönség jelenlétében zajlott le az idei, immáron hetedik TT. A verseny nemzetközi jellege biztosítva volt, miután két gyári DKW vezető Winkler és Klein (a multévi abszolút győztes), az angol Dawenport (AJS), a svájci francia Oilter (Motosacoche), Paul Weyres (Harley-Davidson) és az osztrák Melichar (Sunbeam), mindannyian megjelentek a verseny startjánál. A verseny rendezése kifogástalan volt. Rendes, pontos körszámlálás és csak a külföldi nagy világversenyeken megfigyelhető pontos eredményhirdetés jellemezte a versenyt. Végre elmaradtak a verseny utáni reklamációk. Senki sem futott többet, de senki sem kevesebbet. A KMAC kitűnő sport-titkára Petrovics Vidor és jobbkeze Hild Károly mindenre kiterjedő figyelemmel rendezték meg a klasszikus versenyt. Mint az egész magyar szak- és napisajtó elismerte, a verseny állásának állandó közlése a megafonon, a szakszerű jelentések, pontos időeredmények és átlagok leadása a szó szoros értelmében kiemelte a Tourist Trophyt addigi unalmasságából. Túl szerények lennének, ha elhallgatnánk, hogy a megafonszolgálatot az Automobil — Motorsport — 18 tagból álló gárdája bonyolította le 12 darab a pályán elhelyezett telefonállomás segítségével, a kikiáltó tisztét pedig a percnként befutó jelentések alapján főszerkesztőnk látta el. A verseny pompás megrendezésében a fentiekén kívül még Delmár Walter, Schmidt Gyula dr., Wolfner László, Balázs László, Feledy Pál dr. és mások segítettek.

A verseny sportszempontról szintén kiemelkedő esemény volt. Útvonalrekord, körrekord az összes kategóriákban volt, emellett időnként pompás küzdelmeket láttunk. Meggyessy Zoltán egyike a legjobb magyar versenyzőknek ezuttal is, akárcsak a múlt évben, pompás menést produkált. Tizenhat körön keresztül küzdött heroikusan a németek ellen és amikor már biztos győztesnek látszott, egy jelentéktelen csavarmeglazulás megfosztotta a legszebb eredménytől, amit magyar versenyző elérhet. Kivüle igen szép menést produkált még a fiatal Lukavecz Ferenc, aki versenyről-versenyre javul, valamint Erdélyi Ferenc, aki szintén igen szép menést mutatott bár szeretnénk tőle már egyszer egy versenyt látni, ahol benzinje nem a tudtán kívül fogy ki. Az a legkevésbé egy versenyzőtől, hogy gépének fogyasztásával tisztában legyen. A Méray vezető Zsótért ezuttal balszerencse üldözte. Vezetőpozícióban volt kénytelen kiállni. Nagyon szép volt a küzdelem az osztrák Melichar és Dawenport között, de végül az egyenletesebben és biztosabban futó angol győzött. A többi magyar versenyző részint tréninghiány, illetve a szokatlanul sok forduló, valamint a felületesen előkészített gépek és az ebből származó defektusok miatt a versenyt feladni volt kénytelen. A versenyben egyetlenegy komolyabb sérülés történt. A Chater-Lea vezető szimpatikus egri versenyző, Valentiny Károly a Béla király-úton bukott és lábszár-törést szenvedett. A verseny egyedüli szépséghibája a program volt, mely ezuttal is hemzsegett ténybeli tévedésektől. A KMAC megtanulhatta volna már hosszú éveken keresztül, hogy a program arra való, hogy belőle komoly és hiteles adatokat tudjunk meg, valamint az ott lévő startszámok megegyezzenek a versenyzőkön lévő startszámokkal. Dicséret hangján kell még megemlékeznünk a Vacuum Oil Co. vezetőségéről, akik anyagi áldozatot nem sajnálva, segítették elő a TT sikerét. Az útvonalrekord, a leggyorsabb kör és két kategóriagyőzelem fűződött ezuttal is a Castrol-olajhoz, mely ezuttal ismét bebizonyította, hogy a versenyzők kedvenc üzemanyaga. A verseny részletes eredménye a következő:

175 km. kategória. Távolság 12 kör = 143.400 km. Győztesek: Lukavecz Ferenc (Francis-Barnett-Villiers) 2:20:56.06. Átlagsebesség: 61.270 km. 2. Massa Gyula (DKW) 2:22:58.11. 3. Rátky Ede (DKW) 2:39:02.18 6 induló. Leggyorsabb kör: Lukavecz Ferenc (Francis-Barnett) 11:11:17.97. Kategória körrekord.

MÉRAY



GYORS BIZTOS MAGYAR

MÉRAY · MOTORKERÉKPÁR · GYÁR · R · T ·
BUDAPEST · V · ZÁPOLYA · U · 15 ·

250 km. kategória. Távolság 17 kör = 203.150 km. Győztes: Erdélyi Ferenc (DKW) 3:30:06.58. Átlagsebesség: 57.740 km. Leggyorsabb kör: Zsótér Bertalan dr. (MÉRAY) 11:14.0. Hild Károly (OK-Supreme) 10:33.9-es rekordköre érintetlen. 6 induló, 5 feladta.

350 km. Távolság 20 kör = 239.040 km. Győztes: L. H. Dawenport (AJS) 3:30:50.48. Átlagsebesség: 67.960 km. Új kategória útvonalrekord. 2. Willy Melichar (Sunbeam) 3:33:04.75. 3. Oilter (Motosacoche). Leggyorsabb kör: Willy Melichar (Sunbeam) 10:11.20 Meggyessy Zoltán (Velocette) multévi rekordköre 10:10.0, 13 induló.

500 km. kategória. Távolság 20 kör = 239.040 km. Győztes: H. Winkler (DKW) 3:25:06.19. Új útvonalrekord. A nap legjobb ideje. Átlagsebesség: 69:940 km. 2. J. Klein (DKW) 3:25:49.87. 3. Meggyessy Zoltán 3:45:29.68. Leggyorsabb kör: 9:28.15. Winkler (DKW) 8 induló. Új körrekord.

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



Magyarországi vezérképviselő:

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

a bőrruházat vezető világmárkája!

Kérje mindenütt a RALSON férfi-, női- és gyermekbőr kabátokat, köpenyeket, mellényeket, bőrsapkát és autóhaubét.

Nagy választék, legdivatosabb s legfinomabb kivitel.

Motorkerékpárosok! Vegyetek KARNE R-mellényt!

A legcélszerűbb úgy a versenyeken, mint a túrákon.

MINDEN MOTOROS - IDEÁLJA
BENZIN
SHELL
OLAJ



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 javítása és töltése.

Fővárosi és állami intézmények, üzemek, nagy vállalatok és a legelőkelőbb biztosító intézetek állandó szállítója.

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

Automobilok és motorkerékpárok karbantartása. Elsőrendű referenciák.

GRÄF & STIFT

automobilok vezérképviselése:

KINIZSI-GARAGE RT.

Budapest, IX., Kinizsi-utca 4

TELEFON: AUTOMATA 867-75, 866-80

Személyautomobilok

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

Kedvező fizetési feltételek

Speciális javítóműhely

Nagy alkatrészsraktár

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

CALTHORPE



Képviselet: **KLEMENTZ ÉS TÁRSA**, opt. 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.

Verseny- és tiszteletdíjak

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

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

Átmeneti kabátok
Esőkabátok
Sportcikkek

Weszely

IV., Váci-utca 9. sz.



AUTÓSOK!
MOTOROSOK!

TUNGSRAM

AUTÓLÁMPÁKAT
HASZNALJUNK!

HIREK

Lapunk a nehéz gazdasági viszonyok javultáig ezen-től havonta egyszer, mégpedig minden hó 15-én pontosan fog megjelenni. Előfizetőink mindazonáltal nem szenvednek megrövidülést, mert a lapot mindaddig küld-jük számukra, amíg a 24. füzetet, amelyre eredetileg előfizettek, meg nem kapták. Következő összevont XI—XII. számunk tehát június hó 15-én fog megje-lenni. (A szerkesztőség.)

Új FIAT Budapesten. Mint ismeretes, a budapesti FIAT-képviselet, mely Timár igazgatása alatt állott, hosszú vajudás után felszámolt. Ettől függetlenül egy újabb, erősebb alapokon nyugvó egyesület vette kezébe a turini gyár magyarországi képviseletét. A képviselet igazgatója Horovitz György, a volt MÁG-vezérigazgató lett, míg segítőtársai Martens Cézár és Dankó László lettek. Mindannyian hosszú évek óta működnek az automobilszakmában. Az új képviselet bemutatóhelyi-sége (Váci-utca, 11. szám) alatt, a volt Minerva helyén lesz, míg a hivatalos műhely, a Jurkó és Róna, VI., Lomb-u. 29. szám alá vándorol. A FIAT-gyár ma 5 típust állít vevői szolgálatára. FIAT 514, 4 üléses, 4 hengeres, 1,5 liter hengerűrtartalmú kiskocsi, 9/28 lóerővel. Ára 7800—8600 P között áll. FIAT 521/C. és 521. Mindkettő 2,5 literes, 6 hengeres. A FIAT legújabb ütőkártyája, az 525/S. és az 525/N. Mindkettő 3,75 literes, 6 henge-res. Különösen az S-típusról vannak igen jó hírek.

A Rex-Acme motorkerékpárok vezérképviselője, Martinek István ezúton közli az érdeklődőkkel, hogy ki-zárólag 1930-as típusú gépeket tart raktáron. Miután összes tavalyi típusai még az előző szezonban elkeltek, nincs abban a kényszerhelyzetben, hogy vevőit 1929-es gépek megvételére beszélje rá.

Új helyiségekben a régi Minerva-képviselet. Az Angol-Magyar Bank érekkörébe tartozó Minerva-kép-viselet helyet változtatott. A bank, igen helyesen, kon-centráció alá vette összes képviseleteit. A mintaterem az Angol-Magyar Bank palotájába, V., Vilmos császár-út 26 (Arany János-utca sarok) alá került, míg a hiva-talos helyiségek Vilmos császár-út 32, IV. emelet alá kerültek. A képviselet vezetősége mindenben maradt a régi.

A Peugeot-gyár egy újabb, érdekes sporteszközzel lepte meg a világot. Vízikerékpárt konstruált. A kerék-pár két darab egészen könnyű, egymástól 60—70 cm-re fekvő, lapos, keskeny csónaktestből áll, mely kerékpár-módra lesz meghajtva. A vízikerékpár teljesen stabil, könnyen kormányozható, fel nem fordulhat. Sportnak kitűnő, mert az ember a víz felett, a legtisztább levegő-ben végzi a testmozgást. A vízikerékpárt a budapesti Bugatti-képviselet, mely a Peugeot Maritime-motorcsó-nakokat is képviseli, hozza forgalomba és bárkinek készséggel mutatja be a MAC margitszigeti sporttele-pén. Érdeklődni V., József-tér 11. alatt lehet. Telefon: Aut. 802—05.

Munkában a Mercedes-Benz-szal Szombathelyen! Nagyon szép eredményekről számol be a Mercedes-Benz Automobil Rt. a nyugatmagyarországi kirendeltségének megkezdett munkájával kapcsolatosan. Szenzációszám-ba megy, hogy a mai, aránylag igen súlyos gazdasági visz-nyok mellett is a közönség mily meglepő érdeklődést tanusít a Mercedes-Benz Automobil Rt. szombathelyi kiállító-szalonzájában elhelyezett gépek iránt. Hétről-hétre új kocsik jelennek meg a nagy üvegablakok mögött, mert ami a múlt héten még ott látható volt, azt e héten már buzgón hajtja új tulajdonosa. Arra a bizalomra, amellyel a vásárlóközönség a Mercedes-Benz és a Mavag-Mercedes-Benz gépkocsik iránt viseltetik, valóban rá-szolgált a képviselet, mert e világhírű gépkocsikban nagyszerű teljesítőképességű autókat állít a nagyközön-ség szolgálatába, melyek semmi kivánnivalót nem hagy-nak maguk mögött és hosszú éveken keresztül és a kilo-méterek sok tízeze után még mindig híven felelnek meg hivatásuknak és biztosítják a tulajdonos gondatlan mun-káját. Egyidejűleg változatlan buzgalommal rója Nyu-gatmagyarország útjait a Mercedes-Benz service-kocsi, mely mindenütt ott van, ahol baj van, vagy segítséget vár egy Mercedes-Benz autótulajdonos. Összinté érdeklő-déssel tekint mindenki a Mercedes-Benz szombathelyi ki-rendeltségének további munkája elé, mert ettől az ottani helyi automobilizmus újabb számottevő fellendülését jog-gal várják és remélik.

A Radco motorkerékpárok iránt a Nemzetközi Vásá-ron nagy érdeklődés nyilvánult meg. A vezérképviselet, a Szajkó József cég a nagy érdeklődést látva, a gépek árait lényegesen leszállította.

Mi újság a Nébel—Szirmai—Va-dász-automobiljavító-műhelyben? A napokban kilátogattunk a Lehel-utcá-ba. Legnagyobb csodálatunkra, dacára a mai nehéz viszonyoknak és pangás-nak, a műhelyben volt munka elég. Jobb- és baloldalon hosszában 16 gép állott, melyek legnagyobb része gene-ráljavítás volt. A mellékeremben 8 motor állott hengerköszörülés és egyéb munka alatt. Ebből látszik, hogy a kö-zönség végre rájött, hogy a kvalitás-munkát nyújtó műhelyekben dolgoz-tasson. Mint odakünn megtudtuk, a javítások ára, az újonnan beszerzett amerikai és angol gépek beállítása folytán lényegesen csökkent. Munka-időben 40 százalék, árban pedig 20 százalék a megtakarítás. Megállapít-ható, hogy ma ez a műhely Budapest legtökéletesebben felszerelt javító-üzeme. A vezetőség a múlt év őszén tízezrekre menő gépet és szerszámot hozatott külföldről, ami által lehetővé tétetett a javítandó részeknek leg-praktikusabb megmunkálása. Ma is mindent éppen úgy kontrollálnak, mint annak idején. Érdekes megemlíteni,

Goodrich Pneu
az autós legjobb
Barátja

VEZÉRKÉPVISELET: SZILÁRD BÉLA - NAGYMEZŐ - UCCA - 15

hogy a közelmúlt napok egyikén, egy hétfőn reggel behozott Chrysler generál-javítva, szombaton este 6 órakor bejárva, elhagyta a műhelyt. A motort hétfőn szétzedték, keddre készen volt az ajánlat. Szerdán hozzáfogtak a henger, a főtengely köszörüléséhez, valamint az összes csapágyak kiöntéséhez és a gép szombatra már be is volt járva. Újabban a kész motorokat egyhelyben járatják be órákon keresztül. Megtuduk odaünni, hogy az utolsó hónapokban az Automobil—Motor-sport—Turizmus igazolványával jelentkező nagyjavítást igen sokan vették igénybe, akik így gépük átvételekor 5—10 százalékos árengedményt kaptak. Érdekes, hogy újabban mind gyakrabban jönnek a műhelyt meglátogatni szakemberek, akik szinte csodájára járnak annak a berendezésnek, ami a Nébel—Szirmai—Vadászüzemben található.

Csökken az autóbalesetek száma. Érdekes beszélgetést folytattunk a minap László Andorral, aki egyik nagy autójavítóüzemnek a vezetője Budapesten. Nézete szerint az autóbalesetek száma hatalmas mértékben csökkent Magyarországon. Ugyáltszik, 1928 és 1929 volt az autókarambolok éve. Azóta az emberek nyugodtabbak lettek, megtanultak vezetni és vigyáznak. Ugyáltszik, az autóbalesetek elhárításáról, valamint annak okairól írt oktató cikkek jó hatással vannak az emberekre. Ma az emberek meggondolják, mielőtt autókarambolokat csinálnak. Kimutatható, hogy a karambolok száma 60 százalékkal csökkent. Tizenöt százalékra lehet becsülni a forgalomban levő kocsifogyatkozást. Ezzel ellentétben, mint fentebb írtuk, 60 százaléka a fogyatkozás a karambolokban. Ebben mondanunk sem kell, nagyrésze van a forgalmi rendészet fejlődésének. Különösen Budapesten emelkedett nagy mértékben a forgalom biztonsága. Egy igen furcsa és részben gyanus tünet viszont a tűzkárok szaporodása. László Andor szerint, aki legnagyobb részben a Biztosító Társaságoknak dolgozik, a tűzkárok oka az elhanyagolt kocsikban keresendő. A javítási költségek drágák és a tulajdonosok különösen a villamos vezetékeket hanyagolják el. Ma egy modern kocsin sokszor 40—45 méter villamosvezeték van. Minden kötés egy-egy veszályt rejt magában. A drótok sok helyütt kikopnak, rövidzárlat keletkezik és kész a katasztrófa. Csökkennek az autóbalesetek, aminek végeredményben az autójavítók isszák meg a levét. Nézetünk szerint, nem kell félni. Legyen csak kissé melegebb és nyíljon meg a Budapest—siófoki műút, majd meg kell nézni egy-egy Weekend után, mi lesz a műhelyekben. Ugy lesz, mint Wien és a Semmering között. Vasárnap délután megindul a rohanás haza és elfogja az embereket a versenyzési láz. Ilyenkor azután jönnek az élesebb kanyarok, ahol a sebesség néha kiviszi az embert és a következő pillanatban már a szántóföldön vagyunk, vagy ha van, úgy az árokban. Bár mi azt kívánjuk a javítóhelyeknek, hogy minél több legyen a munka, de mégis jobban szeretnénk, ha az a munka a nagyjavításokra terjedne ki és ne a Weekend-karambolok hozadékára. A jó vezető annál lassabban megy, minél jobb útra kerül. Vegyünk példát a franciákról. Ott 60 kilométeres sebességgel egy óra alatt 30—40 kocsit előzhetünk. Ott az átlag nem megy többet 50 kilométernél, mégis mindenki eljut a céljához. A rohanásnak, mint mindennek, mindig megvan a reakciója.

A Rex-Acme-gyár újra nekifogott a világrekord-kísérleteknek, mert mint hivatalos helyről nyert értesülésünk mondja, május 3-án az angol Hieatta 600 kcm. oldalkocsikategóriában új 100 mérföldes és 2 órás világrekordot állított fel. Ugy hírlik, hogy a gyár sorozatos rekordkísérletekre készül Blackburne-motorjaival a 350 kcm. kategóriában is.

MODERN

keveset használt
AUTÓK
nagy
választékban

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

(Folytatás a 11-ik oldalról).

sodpercet futott, melynek sebessége 123.984 km volt). Hartmann második kísérletre 28.305 mp-et ért el, ami új rekordot és 127.186 km sebességet jelentett. Szénássy állóstartos kísérlete szintén sikerült, amennyiben a régi rekordot érte el. Ideje 27.81 mp. Átlagsebesség: 129.449 km. Új nemzetközi rekord a 2 literes kategóriában. Ezzel most már Magyarország úgy a 2, mint a 3 literes versenykocsikategóriában magáénak könyvelheti el a világon ezideig elért legjobb eredményt. — Sportkocsi nem jelentkezett a startnál. Eddigi legjobb magyar eredmény: Wolfner András báró (Steyr) 20.125 mp. Sebesség: 178.923 km. — Túrakocsik: Eddigi legjobb eredmény: Wolfner László (Steyr) 25.49 mp. Sebesség: 141:336 km.

Giuseppe Gadda (1750 Alfa-Romeo) Repülőstart. 33.295 mp. Sebesség: 108.123 km. Állóstart: 45.98 mp. Sebesség: 78.294 km. — Marchese Silvio Giugni (2.4 Lancia-Lambda). Repülőstart: 32.915 mp. Sebesség: 109.373 km. Második kísérlet: 32.900 mp. Sebesség: 109.422 km. Állóstart: 46.325 mp. Sebesség: 77.712 km. Mindkettő normálszéria túrakocsi.

Szólómotorkerékpárok. Magyar rekord. Balázs László (Sunbeam) 22.1 mp. Sebesség: 162.860 km. — 175 kcm. Repülőstart: Hóra Nándor (James) 35.64 mp. Sebesség: 101.100 km. Állóstart 42.98 mp. Sebesség: 83.759 km. — Kudelka Ferenc (250 DKW). Repülőstart: 31.77 mp. Sebesség: 113.421 km. Állóstart: 40.515 mp. 88.856 km. — Kremm József (Velocette). Repülőstart: 32.26 mp. Sebesség: 111.593 km. Második kísérlet: 927.005 mp. Sebesség: 133.308 km. Állóstart: 37.22 mp. Sebesség: 96.709 km. — Urbach László (Sarolea) 26.23 mp. Sebesség: 137.247 km. — Bática János (FN). Repülőstart: 24.90 mp. Sebesség: 144.578 km. Állóstart: 32.23 mp. Sebesség: 111.697 km. — Oldalkocsimotorkerékpárok. Bática János (FN) 30.45 mp. Sebesség: 118.226 km. — Bauer József (Norton). Repülőstart: 28.49 mp. Sebesség: 126.360 km. Állóstart: 36.655 mp. Sebesség: 98.213 km. Az állóstartos eredmények egytől-egyig magyar rekordok.

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

7. MAGYAR TOURIST TROPHY

175 kcm. kategória

GYŐZTESE

FRANCIS BARNETT

osztályrekorddal, legjobb
kategória-köridővel

MOTOSÁCOCHE

a GRAND PRIX győztese
a 350 kcm. kategóriában

Vezérképviselő: **VECSEY JENŐ** r. t.
Budapest, VIII., Kisstáció-utca. 11
Telefon: József 339-02, 351-99

Úrvezetők! Hölgyek!

Viktória

autószakiskola

egyetlen az országban, ahol
okleveles gépészmérnökök ta-
nítanak mindenkit **egyéni-**
leg, kívánsága szerinti idő-
ben. Vezetések legmodernebb
autókon 300 kilométeres gya-
korlattal. Az autó mechanikai
működése 5000 mtr. **Filmen**
is csak itt nyer bemutatást.
Tájékoztatót készséggel küld:

Viktória

autószakiskola

Vörösmarty-u. 53. — Aut. 213-90.

Megérkeztek az új 1930-as

ROYAL ENFIELD

motorkegypárok az

új képviselőthez!

John Fowler & Co.

Budapest, VI., Andrassy-út 28. Telefon: A. 183-20.

Körzetképviselők kerestetnek!

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.

Mi nem hirdetünk,

mindenki
tudja, hogy
mi

javítunk autót.

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

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.