

Megjelent 1930 júl. 31-én Friss
58959

BUDAPESTI KIR. ÜGYÉSZSÉG
JUL 31
BEJÁRT

Automobil

Motorsport-Turizmus

Közlekedés - Útépítés

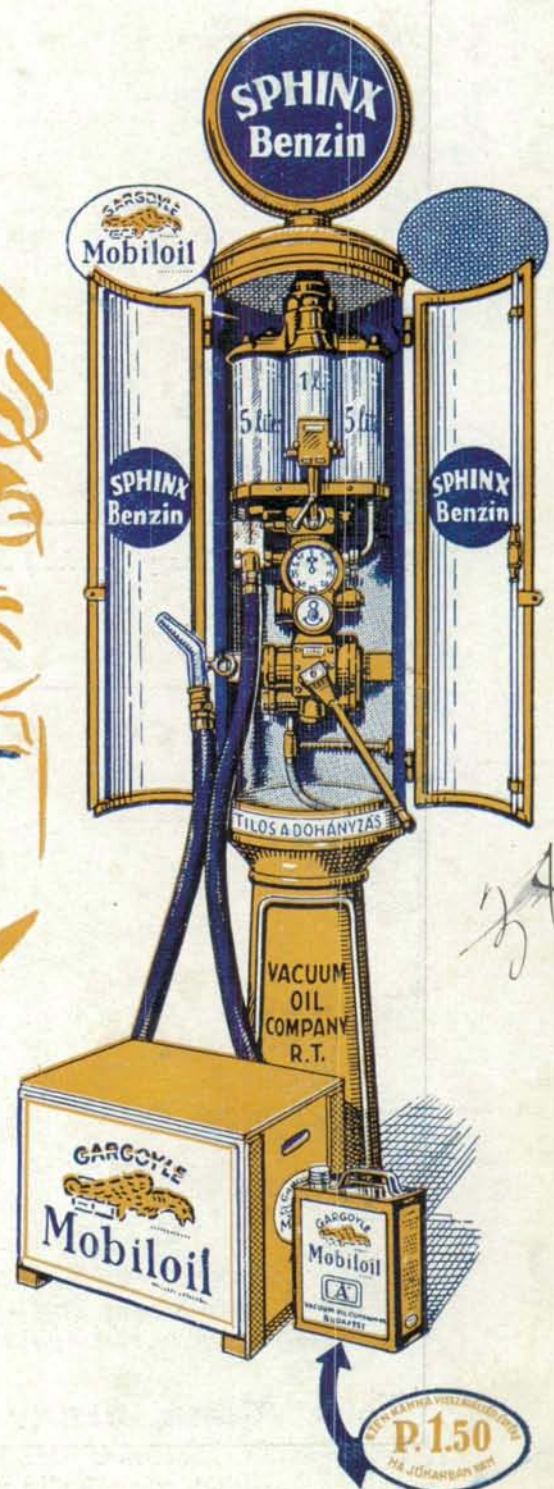
V. ÉVFOLYAM

1930 JÚLIUS 29.

11-12.

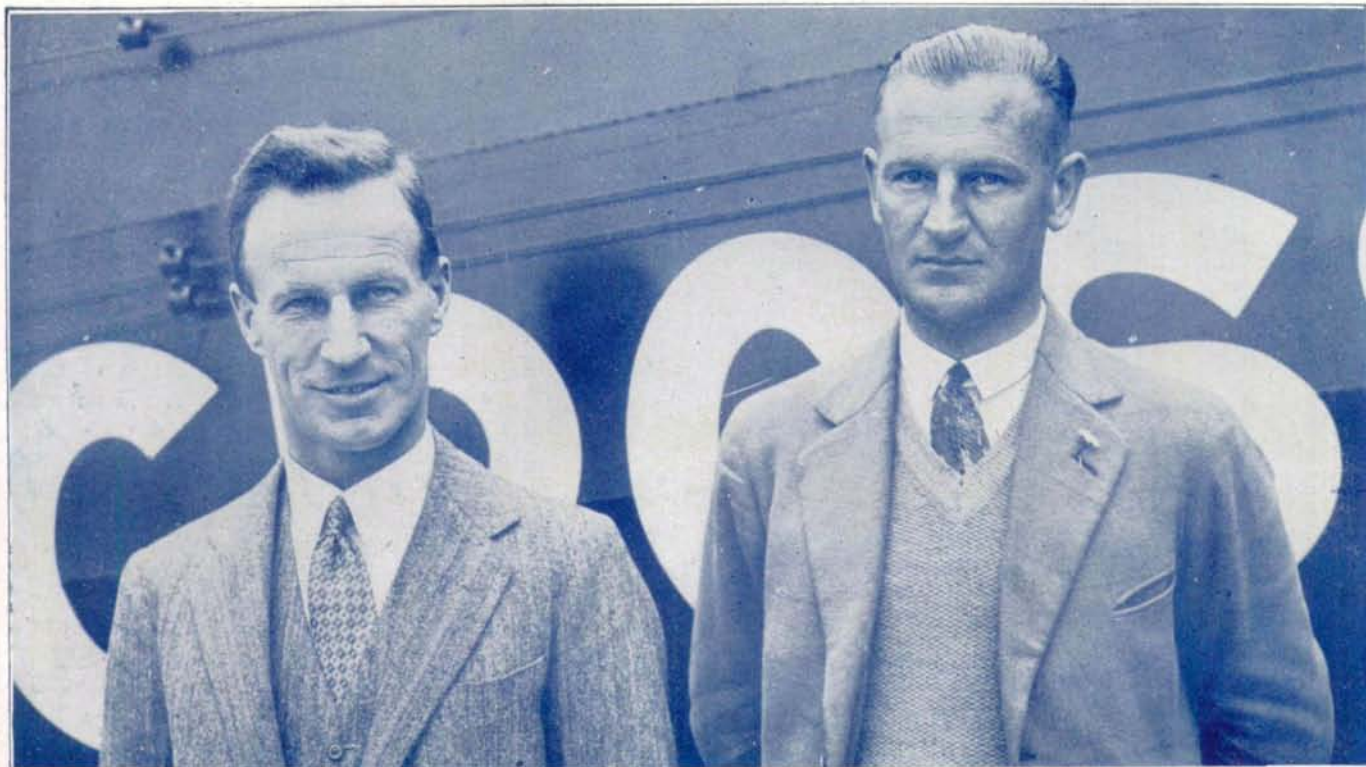
SZÁM

ÁRA: 1 PENGŐ



Képek a „Dél-Csillaga“ óceánátrepüléséről.

Mint tudvalevő, a „Dél-Csillaga“ az utat Mobiloil olajjal tette meg, ami újabb bizonyítéka a kitűnő olajtermékek kiválóságának.



Kingsford-Smith őrnagy (baloldal) és Vandyk kapitány (jobboldal) a sikeres Európa— Amerika óceánrepülés pilótái.



A Wright-gyár mérnöke utoljára átvizsgálja a motorokat, amelyek Mobiloilal vannak feltöltve.

Automobil Motorsport-Turizmus

Közlekedés - Útépítés

V. ÉVF. 11-12. SZÁM

1930 JÚLIUS 28.

Felolós 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.

AZ ALFÖLD-ALPENFAHRT 1930.

Tizennégy büntetőpont nélküli versenyző futott be Budapestre. — A fék- és akcelerálóverseny alapján első Balázs László (Super-Magosix). — A gyári teamdíj győztese az Austro-Daimler, a clubteamet az Österreichischer Automobil Club csapata nyerte. — Delmár Walter (Bugatti) futotta a legjobb időket a hegypróbákön. — Hartmann László (Bugatti) a legjobb sportkocsi. — 55 nevező. — 40 induló. — 27 beérkező.

Hosszú évek után ismét sikerült a Királyi Magyar Automobil Clubnak megeremteni a barátságos együttműködést az Osztrák Automobil Clubbal és nyélbeütni az idej első Alföld-Alpesi Túraútát. Elmondhatjuk, hogy dacára a rettenetes gazdasági viszonyoknak, a túraút pompásan sikerült. Ha meggondoljuk, hogy a Tour de France-ra vagy a Paris-Nizza túraútra 45-50 kocsit sikerült a franciáknak starthoz állítani és amikor a németek sorra mondják le a túraútjaikat, az Alföld-Alpesi Túraút startjánál 40 kocsi jelent meg, ami nézetünk szerint bőven elegendő is volt. A túraút kirása nem volt nehéz, mondjuk inkább olyan volt, hogy kedvet csináljon a jövőre nézve és hogy mennél több embert vonjon bele ebbe az igazán szép keretek között mozgó sporteseménybe. A természet azonban gondoskodott róla, hogy a verseny mégse legyen könnyű. Szerencsére a túra vezetősége tisztában volt azzal az alapfeltétellel, hogy automobil túraút csak úton lehet rendezni és így jöhetett a bőségesen aláhulló Istenáldás, ez legfeljebb csak megnehezítette a versenyt, de keresztülvihetlenné nem tette. Ügylátszik lehet egészen jó versenyeket rendezni, csak érteni kell hozzá.

A túraút július 11., 12., 13-án bonyolították le. A start Wienben volt. Az első nap Wien-Bad Aussee 358.9 km, a második napon Bad Aussee-Graz 485.5 km, míg a harmadik napon Graz-Budapest a Balaton teljes megkerülésével 482 km-t tett ki. Az össztáv 1326.4 km volt. A versenybe két hegypróba is volt iktatva, ahol a versenyzőknek meghatározott átlagokat kellett kifutni. Lényegében egy-egy hegyversenyről volt szó, amit azonban külön-külön nem értékelték. Itt vérezték el a legtöbbet. Az európai híró Katschberg, amely a 20%-on felüli 5 kilométeren át húzódó meredekjével

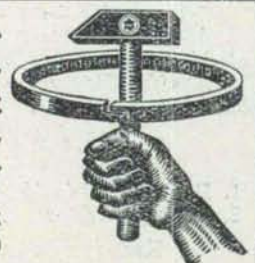
már nagyon sok kocsit készített megállásra, most is bőven szedte áldozatait, de már a jóval könnyebb Pötschenpass is elegendő volt ahhoz, hogy egynéhány kocsi ne juthasson be Ausseebe. A hegypróbák leggyorsabbja mindkét napon Delmár Walter volt, aki új Bugatti Grand-Sportjával olyan iramban vette a hegyitávokat, amire eddig nem volt példa az Alpenfahrtok történetében. Sajnos, ezúttal a sokszoros Alpenfahrt-győztes nem úszta meg szüzen a versenyt, amennyiben a Stubalpe kövei alacsony kocsijának kipuffogócsövét annyira meg rongálták, hogy annak javításával időt vesztvén és az egyik titkos ellenőrzőállomásra később érkezvén, 25 büntetőpontot szerzett. A verseny egyik magyar favorítját, a WM-vezető Szmick Viktort ugyancsak nagy balszerencse üldözte. A második napon reggel az önindítója felmondta a szolgálatot és kocsija így nem tudott elindulni. Annak dacára, hogy a kéziindítókkal azután rögtön mozgásba hozta a motort és minden baj nélkül végigfutotta a versenyt, eredménye a szabályok szerint már nem jöhetett számításba. Ugyancsak fatális balszerencse folytán vált ki Dietl Hubert is. Őt a benzinutánpótló készüléke hagyta cserben a Pötschenpasson, úgyhogy képtelen volt felmenni. Kazinczy Gábort (Jordán), Feledy Pál dr.-t (Bugatti), Domahidy Ferencet (Röhr), Pogányt (Steyr XII.), Horthy Károlyt (TÁTRA) a Katschberg, míg Dóczy Lajost (Citroen) a Pötschenpass kényszerítette a verseny feladására. Mindannyian hibás áttételezés folytán, avagy a benzinek az erős meredeken való szegény utánpótlása folytán akadtak meg. A túraút legtöbbet szenvedett versenyzője kétségkívül Berkovits László volt. Hűtője, majd benzintartánya kapott követ és ennek folytán lyukat, amelynek megforrasztásával órákat veszített és a büntetőpontok százait

„TEVES”



dugattyúgyűrűk, olajlehúzógyűrűk, zsírcsapcsapok 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



Olvasóinkhoz! Lapunk legközelebbi (13-14.) száma augusztus végén fog megjelenni.

hozta haza. Nagy dicséret illeti a kaposváriakat, akik igen szépen kitettek magukért. Ők voltak az első vidéki egyesület, amelynek tagjai egy ilyen igazán nagy gyakorlatot és technikai készséget kívánó nemzetközi versenyben résztvettek és ha nem is koronázta mindjárt igyekezetüket teljes siker, most szerzett tapasztalataikat a jövőben már felhasználhatják, hogy azután őket is ott lássuk a büntetőpontnélküliek sorában.

A magyar versenyzők közül természetesen elsősorban Balázs Lászlót kell kiemelnünk. Most is nagy rutinjával és eszével győzött. Pont nélkül abszolválta a távot és a fékpróbán elért kitünő képlettényezőjével az abszolút első helyet biztosította magának. Kivüle még kitünően sikerült a Talbot-vezető Hans Lieser, a Bugattimenő Hubert Sachsel, a Pauker által vezetett Gräf & Stift, gróf Andrássy Manó (Tátra) és Wilhelm Sándor (Chrysler) fékpróbája.

A kocsik közül a legjobb benyomást az angol Invicta, az osztrák Daimler, a három Gräf & Stift, a Sachsel-féle 3 literes Bugatti, Szemere István Dilambdaja, valamint Andrássy Manó gróf Tátra-ja keltette. A Magosix a többi kocsival mellettl túlmagas és legalább 25—30 centiméterrel lehetne alacsonyabb építésű. Megemlítésre méltó, hogy az első 8 beérkezett versenyző között 4 magyar foglal helyet. Balázs László, Andrássy Manó gróf, Wilhelm Sándor és Ottlyk Lajos oly szépen és biztosan vezették végig a háromnapos versenyt, hogy minden dicséretet megérdemelnek. A büntetőpont nélküli versenyzők helyezését a fékpróba alapján döntötték el, ami bár a kiírás szerint történt, de nézetünk szerint nem méltányos és semmiképpen sem elegendő ahhoz, hogy a háromnapos verseny értékelési sorrendjét megállapítsa. Erre egy próba nem lehet elegendő. Egyébként mint hírlik, a túrautat ezentúl minden évben megismétlik és fokozatosan szándékozik a két club a feltételeket némileg nehezíteni, hogy azután egy kialakult norma szerint állandósítsák a versenyt.

A részletes eredmény a következő:

I. Túrakocsik:

1. Balázs László	2300 Magosix	0
2. Gr. Andrássy Manó	2300 Tátra	0
3. Desiderius v. Bitzy	2994 Austro-Daimler	0
4. Wilhelm Sándor	3250 Chrysler	0
5. Franz Pauker	3921 Gräf & Stift	0
6. Donald N. Healey	4429 Invicta	0
7. Josef Gräf	5992 Gräf & Stift	0
8. Ottlyk Lajos	1496 Steyr XII.	0
9. Philipp v. Schöller	2994 Austro-Daimler	0
10. Graf Spiegel Diesenberg	2994 Austro-Daimler	0
11. Prinzessin Lichtenstein	2994 Austro-Daimler	0
12. Adolf Stern	3921 Gräf & Stift	0
13. Karl Matuschowsky	999 Praga	0
14. Dionys Sugár	1800 Praga	0
15. Georg Hof	1567 Steyr XII.	0 holtv.
16. Hubert K. Sachsel	2994 Bugatti	3
17. Prinz Lichtenstein	2069 Steyr XX.	3
18. Ing. Böckl	1567 Steyr XII.	4
19. Hans Lieser	1998 Talbot	6
20. Oskar Frankl	748 BMW	6
21. Szemere István	3960 Lancia-Dilambda	17
22. Ádám Károly	1089 Tatra	17
23. Merényi György	1567 Steyr XII.	46
24. Abaffy Károly	5070 Buick	211
25. Berkovits László	1496 Steyr XII. Sport 389	

II. Sportkocsik:

1. Hartmann László	1998 Bug. Type Tecla 12
2. Delmár Walter	2263 Bug. Typ. Gr. Sp. 25

A Katschbergen és Pötschenpasson elért időeredmények a következők:

Mindkét hegyiprobán a távolság 5—5 km volt. A baloldali számok a Katschberg időket, a jobboldaliak a Pötschen időket mutatják.

Delmár (Bugatti) 2363	5:48.8	4:38.2
Healy (Invicta) 4429	5:57.4	4:57.6
v. Bitzy (ADR) 2994	6:05.0	5:02.6
Sachsel (Bugatti) 2994	6:11.4	5:04.6
Schoeller (ADR) 2994	6:37.2	5:31.0
Josef Gräf (Gräf & Stift) 5992	7:12.0	5:39.0
Gróf Spiegel (ADR) 2994	7:13.8	5:36.2
Szemere (Dilambda) 3960	7:21.0	6:02.8
Sugár (Prága) 1800	8:14.4	6:14.8
Abaffy (Buick) 5070	9:07.6	6:30.8
Stern (Gräf & Stift) 3921	9:10.4	6:37.4
Lichtenstein hercegnő (ADR) 2994	9:31.6	6:37.8
Wilhelm (Chrysler) 3250	10:42.0	7:17.0
Hartmann (Bugatti) 1998	10:43.0	5:38.4
Balázs (Magosix) 2300	10:33.4	8:30.8
Gróf Andrássy (Tátra) 2300	10:43.6	7:23.8
Berkovits László (Steyr) 1496	11:12.6	7:50.4
Matusovszky (Praga) 990	12:07.4	9:29.6
Lichtenstein herceg (Steyr) 2069	12:10.2	9:22.8
Böckl (Steyr) 1567	13:45.4	10:07.0
Hof (Steyr) 1567	13:22.8	9:18.0
Ottlyk (Steyr) 1496	14:34.8	9:29.2
Ádám (Tátra) 1089	14:48.0	12:17.6
Merényi (Steyr) 1567	16:39.2	12:12.4
Lieser (Talbot) 1998	16:41.4	7:59.0
Frankl (BMW) 748	21:57.0	9:09.4
Kazinczy (Jordán) 3300	24:54.4	11:45.0
Domahidy (Röhr) 2250	44:05.4	9:51.6
Szmick (WM) 3225	9:43.6	7:26.0
Ostermuth (Amilcar) 1244	7:39.2	6:11.0
Dietl (Dilambda) 3960	—	9:48.4
Hein (ADR) 2994	7:56.6	5:37.4
Stromek (Steyr) 2069	—	8:53.8
Pogány (Steyr) 1567	—	12:19.0
Horti (Tátra) 1089-en felül	—	16:53.0

Két literen felül a minimális idő a Katschbergre 12 perc, a Pötschenpassra 9 perc volt. Két literig 15 perc és 10:48, 1.1 literig 20 perc és 13:30 alatt kellett feljutni. Mint tehát látható, igen sokan nem érték el a limitet. A vastagon szedett számok az elkésetté idők. A fenti sorrend a Katschberg idők alapján van összeállítva.

Az új közlekedési rendelet

Július 28-án lépett életbe az új közlekedési rendelet, mely határozottan számos igen üdvös és komoly újítást tartalmaz. Reánk, automobilistákra nézve a rendelet legfontosabb pontja a gyalogosok megrendszabályozását célzó intézkedések. Végre elértük célunkat és nem írtunk tele hasábokat hiába. Ilyenkor mégis csak meglátszik a sajtó nagy haszna és létjogosultsága. Addig kell ütni a vasat, ameddig meleg. Nálunk, Istennek hála, kezd megértés lenni. Az illetékesek kezdik belátni, hogy a gépjárművek a jövő és ma már minden hiába, a gépjárművek terjedését, térhódítását nem lehet megállítani. A jövő a gyorsan mozgó automobiloké és a fürge, mindenütt utat találó motorkerékpáré. Előbbi a tehetősebbek, utóbbi a vékonyabbpénzű emberek közlekedési eszköze. Ma az automobil és a motorkerékpár ezeket és ezeket foglalkoztat, ezeknek és ezeknek ad kenyeret, az állam hatalmas erőforrását képezi, azzal tehát úgy kell bánni, úgy kell eljárni, hogy közmegelegedést váltson ki. Mindenekelőtt az egyenlőség elvét kell teljes mértékben keresztülvinni. Amiként az autós és a motocyklista (kevés kivétellel) nem a járdán közlekedik, éppen úgy 100 százalékban keresztül kell vinni azt az elvet, hogy a kövezet a gépjárműveké. Az utca kövezetén a gépjárművezető az úr. Ezt az elvet sikerült végre megértetni

az illetékesekkel. Az új közlekedési rendelet végre előírja a gyalogosok köteleességét. Ezután a gyalogosoknak éppen úgy figyelni kell a zöld, no meg a vörös lámpára, mint nekünk, automobilistáknak és motorkerékpárosoknak. Többé nem fogunk bosszankodni, ha a nekünk nyitva hagyott útvonalon csak úgy hemzsegnék a gyalogjárók. Ez végre meg fog szünni. Megszűnik végre az úttesten való ácsorgás is. Ezentúl gyalogosnak utcát keresztezni csak az arra megjelölt útszakaszon szabad. Erre a célra szolgálnak a Holland Biztosító Társaság által kirakott vörös-fehér jelzőoszlopok, amelyek egészen külföldi szint kölcsönöznek Budapest utcáinak. Mármost igazán csak arra vagyunk kíváncsiak, miként fogja a rendőrség keresztülvinni a gyalogosok megfigyelmezését. Ha olyan drákói szigorral, mint a gépjárművezetőknél keresztülvitte akarátát, úgy hamarosan rend lesz. Félünk azonban, hogy holmi „kíméleti parancsok” alaposan meg fogják nehezíteni az áldásos munkát. No majd elvállik.

Nagy eredményt ért el a KMAC. A motorkerékpárkereskedőkkel egyesülten, dr. Déghy Ödön, a KMAC igazgatója felkereste a főkapitányt és hosszas tárgyalások után sikerült őt meggyőzni a motorkerékpárosokat kitiltó rendeletek tarthatatlanságáról. Így azután a főkapitány úr visszavonta azokat és csupán a szigorúan vett Belváros nagy forgalmából vannak kikapcsolva a déli órákban. Ez nagy eredmény, ami valószínűen most már maga után fogja vonni a vidéki kitiltó rendeletek visszavonását is. Ellenben reánkérve igen üdvös, hogy a lassan haladó lovaskocsik, valamint az ide-oda ficánkoló kerékpárosok a főútvonalokról ki vannak tiltva. Fuvaroskocsik ezután

csak az esti és a kora reggeli órákban használhatják a főútvonalakat.

A forgalom gyors lebonyolítása érdekében a szűkebb utcákban megtiltották a várakozást, ami igen helyes. Nem soroljuk fel itt egyenként a tilos helyeket, hiszen azokat amúgyis pontosan jelezni fogják.

Nagyon üdvös az az intézkedés, miszerint a gépjárművek ezentúl mindenütt, ahol villamos sínek vannak, jobbra is, balra is előzhetnek. Ez talán a forgalom simábbá, gyorsabbá tétele szempontjából az egész rendelet legfontosabb és leghelyénvalóbb szakasza. A fentiekén kívül behozták a főútvonalakat, valamint megtiltották a bekanyarodást a főútvonalakon, ugyancsak behozták sok helyen a körforgalmat, ami szintén igen üdvös. Mint a fentiekéből kitűnik, az államrendőrség dolgozik és megállapíthatjuk, hogy igen ügyesen végzi a munkát. Ha megfigyeljük emellett a rendőrlégénység, különösen a közlekedési rendőrök gyors, precíz és szabad munkáját, úgy a legteljesebb elismeréssel kell adoznunk. Csak arra kérjük a főkapitány urat, ne általánosítsa. Mindenütt vannak kilengések. Járjon el drákói szigorral azok ellen, akik vétenek, de sohase alkalmazzon egyesek hibái miatt az összes motorosokat sújtó ellenrendszabályokat. Mi pedig ezúton is arra kérjük a gépjárművezetőket, hogy fékezzék magukat. Ne rohanjanak ész nélkül, ne használjanak hangos kipuffogót és főleg ügyeljenek minden intésre, ami hivatalos közegtől ered. A meglógás, parancsra nem megállás, a legnagyobb bűn, amit motoros vagy autóvezető elkövet. Mi biztosak vagyunk benne, hogy a közös, céltudatos munka meg fogja hozni gyümölcsét.

A Magyarországon gyártott és képviselt külföldi motorkerékpárok árai és közelebbi adatai

Ma 48 a magyarországi motorkerékpárképviseletek száma — 1929-ben 71 volt — 28 megszünt — 5 új képviselet alakult

A nyomasztó gazdasági viszonyok a motorkerékpárkereskedelemben óriási eltolódásokat idéztek elő. A múlt év nyarán, amikor július 1-én megjelent számunkban foglalkoztunk a magyarországi beépítő gyárakkal, valamint a külföldi képviseletekkel, azoknak száma hetvenegy volt. Az 1929—30-as gyászestendő megszüntetett 28 külföldi képviseletet. (Sandford, MEB és D'Yrsan cyclecarok, Motocomfort, New-Henley, New-Motorecycle, NSU, OK-Supréme, Peugeot, Royal-Ruby, Soyer, Super-X, Ascot-Pullin, Viktoria, Wanderer, HRD, Humber, Cotton, Coventry-Eagle, DFR, Diamant, Gnome-Rhone, Guzzi, Henderson, AJW, Baker, Chater-Lea és Cleveland motorkerékpárok.) Új képviselete csak 5 külföldi gyárnak alakult. Ezek a német Triumph, a New-Imperial, az Opel, a Stock és a Dunelt. Nézzük, hogyan oszlanak meg az egyes képviseletek:

Magyar beépítő gyárak: Méray, Dormán.

Osztrák képviselet: Puch.

Német képviseletek: BMW, DKW, D-RAD, Opel, Standard, Stock, Tornax és Triumph.

Francia képviseletek: Louvet, Automoto, René—Gillet, Monet-Goyon.

Belga képviseletek: FN, Sarolea, Gillet.

Olasz képviselet nincs.

Amerikai képviseletek: Indian, Harley-Davidson.

Angol képviseletek: AJS, AKD, BSA, Calthorpe, Douglas, Dunelt, Excelsior, Francis-Barnett, James, Matchless, Montgomery, New-Hudson, New-Imperial, Norton, P. & M., Radco, Raleigh, Rex-Acme, Royal-Enfield, Rudge, Sunbeam, Triumph, Velocette, Zenith, Dot, Ariel, Morgan.

Svájci képviselet: Motosacoche.

Az alanti táblázatban az árak luxusadó nélkül értendők. Az első rovatban a típusjelzés, majd a hengerszám, furat, löket, hengerűrtartalom van megadva. A rövidítések a következők: SV (Side valve) = Oldalvezérelt; OHV (Over head valve) = Felülvezérelt; OHC (Over head camshaft) = Királytengelyes; 2 port = kétkipuffogócsőves; TS (Two stroke) = kétütemű; v = világitással; vn = világitás nélkül. A furatok és löketek milliméterben, a hengerűrtartalom köbcéntiméterekben van megadva.

AJS „R. 12.”	1	65	75	248	OHV Könnyű sport	vn 1450
AJS „R. 5.”	1	74	81	349	SV Normál sport	vn 1680
AJS „R. 4.”	1	74	81	349	SV Luxus sport	vn 1800
AJS „R. 6.”	1	74	81	349	OHV Special sport	vn 1950
AJS „R. 9.”	1	84	90	498	SV Luxus túra	vn 2050
AJS „R. 8.”	1	84	90	498	OHV Special sport	vn 2200

AJS „R. 2.”	2	84	90	996	SV Luxus túra, oldalkocsival	vn	3500
AKD „M. 19.”	1	60	61	174	OHV	vn	1200
AKD „59.”	1	60	61	174	OHV 2-port	vn	1300
AKD „90.”	1	64	74	248	OHV	vn	1600
AKD „M. 49.”	1	70	77	300	SV*	vn	1500
AKD „79.”	1	60	61	174	OHV 2-port, super sport	vn	1500
Automoto „A. 9.”	1	71	88	350	SV	vn	1600
Automoto	1	85	88	500	OHC 2-port	v	2800
BMW „R. 52.”	2	63	78	487	SV Túra	vn	2500
BMW „R. 57.”	2	68	68	493	OHV Sport	vn	2700
BMW „R. 62.”	2	78	78	745	SV Túra	vn	2700
BMW „R. 63.”	2	83	68	734	OHV Sport	vn	3200
BMW „R. 11.”	2	78	78	745	SV Túra (préselt acélváz.)	vn	2900
BMW „R. 16.”	1	78	78	745	OHV Sport (préselt acélváz.)	vn	3400
BSA „Modell A. 29.”	1	60	61.5	174	2 ütem	vn	900
BSA „Modell B. 29.”	1	63	80	249	SV de Luxe	vn	1500
BSA „Modell L. 29.”	1	72	85.5	349	SV	vn	1790
BSA „Modell L. 29.”	1	72	85.5	349	OHV	vn	2000
BSA „Modell S. 29.”	1	80	98	493	SV	vn	1920
BSA „Modell S. 29. Sight”	1	80	98	493	OHV 2-port	vn	2150
BSA „Modell E. 29. Sight”	2	76	85	770	SV	vn	2400
Calthorpe „Popular”	1	74	81	348	OHV Sport, túra	vn	1600
Calthorpe „Ivory First	1	74	81	348	OHV Supersport, 2-port	vn	1850
Caltorphe „Ivory Second”	1	74	81	348	OHV Supersport, 2-port	vn	1900
Calthorpe	1	74	81	348	OHV Verseny, különl. szerelés	vn	2800
DKW „Luxus 200.”	1	63	64	193	2 ütem	vn	1100
DKW „Luxus 300.”	1	74	68	296	2 ütem	vn	1450
DKW „Luxus 500.”	2	68	68	494	2 ütem, léghűtés	vn	1780
DKW „Supersport 500.”	2	68	68	494	2 ütem, vízhűtés	vn	2300
Dormán Villiers TT.	1	57	67	172	2 ütem	vn	1200
Dormán Villiers	1	67	70	247	2 ütem	vn	1400
Dormán Villiers	1	79	70	342	2 ütem	vn	1500
Dormán Villiers Pullmann	1	57	67	344	2 ütem	v	2100
Dormán MAG	1	72	85	346	IOE	vn	1700
Dormán MAG	1	72	85	346	OHV Single-port	vn	1900
Dormán MAG	1	82	94	498	IOE	vn	1800
Dormán MAG	1	82	94	498	OHV Single-port	vn	2100
D-Rad „R. 9.”	1	82	94	496	SV	vn	1930
D-Rad „R. 10.”	1	82	94	347	SV	vn	1650
Douglas „A. 29.”	2	60	60.8	347	SV	vn	1800
Douglas „B. 29.”	2	60	60.8	596	SV	vn	2300
Douglas „T. 6.”	2	68	82	248	OHC 2-port, Sturmey-motor	vn	1750
Dunelt „Modell K.”	1	67	72	249	2 ütem Sport	vn	1550
Dunelt „Modell T.”	1	60	88	248	OHC 2-port, Sturmey-motor	vn	1750
Dunelt „Modell Montlhéry”	1	71	88	348	OHV 2-port	vn	2000
Dunelt „Modell SD.”	1	79	101	496	OHV 2-port	vn	2150
Excelsior „Modell 1.” Villiers	1	55	62	147	2 ütem	vn	900
Excelsior „Modell 2.” Villiers	1	55	62	147	2 ütem	vn	1000
Excelsior „Modell 3.” Villiers	1	61	67	200	2 ütem	vn	1150
Excelsior „Modell 4.” Villiers	1	61	67	200	2 ütem	vn	1180
Excelsior „Modell 4a.” Jap	1	55	83	200	SV	vn	1200
Excelsior „Modell 5.” Villiers	1	67	70	247	2 ütem	vn	1210
Excelsior „Modell 7.” Villiers	1	67	70	247	2 ütem Luxus	vn	1410
Excelsior „Modell 9.” Jap	1	62.5	80	246	OHV	vn	1520
Excelsior „Modell 10.” Jap	1	62.5	80	246	OHV Luxus TT.	vn	1800
Excelsior „Modell 19a.” Jap	1	70	90	346	OHV	vn	1780
Excelsior „Modell 10a.” Jap	1	70	90	346	OHV Luxus, verseny	vn	2030
Excelsior „Modell 6.” Jap	1	70	78	300	SV Túra	vn	1520
Excelsior „Modell 8.” Jap	1	70	78	300	SV Túra, luxus	vn	1475
Excelsior „Modell 11.” Jap	1	85.5	85	490	SV Túra	vn	1780
Excelsior „Modell 12.” Jap	1	85.5	85	490	OHV Sport	vn	2025
Excelsior „Modell 13.” Jap	1	62.5	80	246	OHV Special verseny	vn	2600
Excelsior „Modell 14.” Jap	1	70	90	346	OHV Special verseny	vn	2700
FN.	1	74	80.5	348	SV Könnyű túra	vn	1375
FN. „Type M. 67. C.”	1	85	87	494	OHV Luxus túra	vn	1850
Francis-Barnett Villiers „4. B.”	1	55	62	147	2 ütem Lady-s modell	v	1100

Legelől most is, mint mindig a

CASTROL

ALFÖLD—ALPESI TÚRAÚT 1930
Abszolút győztes: Balázs László (MAGOSIX)

ANGOL TOURIST TROPHY 1930
SENIOR T. T.
JUNIOR T. T.
LIGHTWEIGHT T. T.

mindhárom kategória győztese és helyezettjei

CASTROL-t használtak!

A világ leggyorsabb és legjelentősebb versenyét, az angol Senior Tourist Trophyt 15-ször nyerték egymásután

CASTROL-olajjal!

További óriási sikerek a Német Grand Prix-ben
a Holland T. T.-n

az Európa Grand Prix-ben
a Belga Grand Prix-n

és mindenütt, ahol a motortól nagy és hosszantartó maximális teljesítményeket követelnek!

Használjon a mindennapi igénybevételeknél is Castrolt, motorja évekkel tovább fogja bírni a nagy megpróbáltatásokat!

Francis-Barnett Villiers „200. 14.”	1	61	67	196	2 ütem 2-port	v	1250
Francis-Barnett Villiers „9.”	1	57.15	67	172	2 ütem 2-port, Super Sport	v	1300
Francis-Barnett Villiers „15.”	1	61	67	196	2 ütem 2-port, Super Sport	v	1350
Francis-Barnett Villiers „12.”	1	67	70	247	2 ütem 2-port, Empire modell	v	1500
Gillet	1	79.5	70	345	2 ütem „Welttour”	vn	1390
Gillet	1	84	90	498	OHV Sport	vn	1830
Gillet	1	84	80	498	OHV Supersport, 2-port	vn	1880
Harley-Davidson 350.	1	73	82.5	349	SV Túra	v	2000
Harley-Davidson 350.	1	73	82.5	349	OHV Sport, 2-port	v	2250
Harley-Davidson 500.	1	78.5	101.6	498	SV Touring	v	2200
Harley-Davidson 750.	2	69.8	96.8	750	SV Luxus túra	v	2500
Harley-Davidson 750.	2	69.8	96.8	750	SV Luxus túra, oldalkocsival	v	3300
Harley-Davidson 1200.	2	86.9	101.6	1200	SV Luxus túra	v	3100
Harley-Davidson 1200.	2	86.9	101.6	1200	SV Luxus túra, oldalkocsival	v	3960
Indian „Prince”	1	69.85	90.88	348.2	SV	v	2000
Indian „Scout 37.”	2	69.85	77.79	596.1	SV Túra	v	2480
Indian „Scout 45.”	2	73.25	88.9	744.6	SV Special	v	2700
Indian „Big-Chief 74.”	2	82.55	112.71	1206.4	SV Országúti	v	2960
Indian „4.”	4	69.55	82.55	1265.4	SV Luxus	v	3200
James „No. B. 10.” Villiers	1	61	67	196	2 ütemű, Sport, 2-port	vn	1200
James „No. B. 8. De Luxe, Super Sport” Villiers	1	67	70	247	2 ütemű, 2-port	vn	1400
James „No. B. 7. De Luxe, Super Sport”	1	64	77.5	249	SV	vn	1480
James „No. B. 5. De Luxe Sport”	1	73	83.5	349	SV	vn	1700
James „No. B. 4. De Luxe, Super Sport”	1	73	83.5	349	OHV	vn	1800
James „No. B. 3. Sport Standard”	2	64	77.5	498	SV	vn	2090
James „No. 1. De Luxe Super Sp.”	2	64	77.5	498	OHV	vn	2600
Louvet 350	1	71	88	348	OHC Chaise	v	2400
Louvet 500	1	82	90	475	OHC Chaise	v	2600
Matchless „Type R. 4.”	1	62.5	80	246	SV	vn	1500
Matchless „Type R. 6.”	1	62.5	80	246	OHV	vn	1625
Matchless „Type Silver Arrow”	2	54	86	400	SV	v	2425
Matchless „Type Silver Arrow”	2	54	86	400	SV	vn	2125
Matchless „Type T. 5.”	1	82.5	93	498	SV	vn	1850
Matchless „Type V. 3.”	1	85.5	85.5	495	OHV	vn	2150
Matchless „Type V. 3.”	1	85.5	85.5	495	OHV Speciál versenygép	vn	2650
Matchless „Type X. 2.”	2	85.5	85.5	990	SV	vn	2450
Matchless „Type X. R. 2.”	2	85.5	85.5	990	OHV	vn	2500
Méray-Jap 1929	1	70	90	346	SV	vn	1450
Méray-Jap 1929	1	70	90	346	OHV	vn	1650
Méray-Jap 1929	1	85.5	85	490	SV	v	2100
Méray-Jap 1929	1	85.5	85	490	OHV	v	2200
Méray-Jap 1929	1	85.5	104	596	SV	v	2200
Méray-Jap 1929	2	70	90	744	SV	v	2300
Méray-Jap 1929	2	85.5	85	980	SV	v	2550
Méray-Jap 1930	1	85.5	85	490	SV	vn	1550
Monet & Goyon Villiers	1	55	62	150	2 ütemű, túra	v	950
Monet & Goyon Villiers	1	57.15	67	172	2 ütemű, supersport	v	1220
Monet & Goyon Villiers	1	67	70	247	2 ütemű, túra	v	1200
Monet & Goyon Villiers	1	67	70	247	2 ütemű, supersport	v	1400
Monet & Goyon-MAG	1	72	85	346	IOE Túra	vn	1620
Monet & Goyon-MAG	1	72	85	346	OHV Supersport, 2-port	vn	1950
Monet & Goyon-MAG	1	82	94	496	IOE Túra	vn	1800
Monet & Goyon-MAG	1	82	94	496	OHV Supersport, 2-port	vn	2120
Montgomery-Villiers	1	57	67	175	2 ütemű	vn	930
Montgomery-Villiers	1	67	70	247	2 ütemű, Super sport	v	1240
Montgomery-Jap	1	62	80	250	OHV 2-port	vn	1540
Montgomery-Jap	1	70	78	300	SV Sport Touring	vn	1380
Montgomery-Jap	1	70	90	346	SV Gyors túra	vn	1460
Montgomery-Jap	1	70	90	346	OHV 2-port, Sport	vn	1690
Montgomery-Jap	1	70	90	346	OHV Luxus Sport	vn	1750
Montgomery-Jap	1	85.5	85	490	OHV 2-port	vn	1750
Montgomery-Jap	1	85.7	85	490	SV Gyors túra	vn	1840
Montgomery-Jap	1	85.7	104	596	SV Sporting	vn	1960

Montgomery-Jap	1	85.7	104	596	OHV Sport	vn	2120
Montgomery-Jap	2	70	97	750	SV Luxus	vn	2220
Montgomery-Jap	2	70	96	744	OHV Touring	vn	2390
Montgomery-Jap	1	85.5	85	490	OHV Dirt Track	vn	2200
Motosacoche	1	72	85	346	IOE Tura	vn	1700
Motosacoche	1	72	85	346	OHV Sport	vn	2050
Motosacoche	1	82	94	498	IOE Tura	vn	1900
Motosacoche	1	82	94	498	OHV Sport	vn	2400
Motosacoche	2	72	91	746	IOE Luxus	vn	2900
New-Hudson „Modell 80.”	1	63	80	249	SV	vn	1400
New-Hudson „Modell 91.”	1	63	80	249	OHV 2-port	vn	1500
New-Hudson „Modell 83.”	1	70	90	346	SV	vn	1690
New-Hudson „Modell 84.”	1	79.5	100	496	SV Luxus	vn	1800
New-Hudson „Modell 85.”	1	70	90	346	OHV Luxus, 2-port	vn	1850
New-Hudson „Modell 86.”	1	79.5	100	496	OHV 2-port	vn	2050
New-Hudson „Modell 87.”	1	70	90	346	OHV 2-port	vn	2050
New-Hudson „Modell 88.”	1	79.5	100	496	OHV 2-port	vn	2200
New-Hudson „Modell 89.”	1	79.5	100	496	OHV TT., 2-port	vn	2400
New-Imperial „Modell 2.”	1	74	80	346	SV Light Tourist, Normal	vn	1480
						v	1700
New-Imperial „Modell DL 2.”	1	74	80	346	SV De Luxe, Light Tourist,		
					2-port	vn	1650, v 1870
New-Imperial „Modell 9.”	1	62.5	80	246	OHV Sup. Sp, 2-port	vn	1650, v 1870
New-Imperial „Modell 9.”	1	62.5	80	246	OHV Speciál motorral	vn	1750
New-Imperial „Modell 10.”	1	70	90	346	OHV Super Sp. 2-port,	vn	1800, v 2020
New-Imperial „Modell 10.”	1	70	90	346	OHV Speciál motorral	vn	1900
New-Imperial „Modell 7.”	1	84	90	499	SV De Luxe Semi Sp.	vn	1800, v 2020
New-Imperial „Modell 7. B.”	1	84	90	499	OHV Super Sp. 2-port.	vn	1950, v 2170
New-Imperial „Modell 7. B.”	1	84	90	499	OHV Speciál motorral	vn	2050
Norton „J. E.”	1	71	88	348	OHV	vn	2275
Norton „C. J.”	1	71	88	348	OHC	vn	2490
Norton „No. 16. H.”	1	79	100	490	SV	vn	1980
Norton „No. 18.”	1	79	100	490	OHV	vn	2150
Norton „No. E. S. 2.”	1	79	100	490	OHV	vn	2440
Norton „No. C. S. 1.”	1	79	100	490	OHV	vn	2640
Norton „No. 19.”	1	79	120	588	OHV	vn	2250
Norton „No. 1. Big Four”	1	82	120	633	SV	vn	2090
Norton „No. 20.”	1	79	100	490	OHV 2-port	vn	2390
Norton „No. 22.”	1	79	100	490	OHV 2-port	vn	2580
Opel „500”	1	86	86	500	SV	v	2100
Panther, P. & M., Modell 1.”	1	84	90	499	OHV	v 2500	vn 2300
Panther, „P. & M., Modell 600.”	1	87	100	599	OHV	v 2550	vn 2350
Panther, „P. & M., Modell 147.”							
Villiers	1	55	62	147	2 ütem	vn	900
Panther, „P. & M., Modell 250.”							
Villiers	1	67	70	247	2 ütem	v	1450
Panthette, „P. & M., Modell 6.”	2	50	61.5	246	OHV 2-port, Sport	vn	1900
Panthette, „P. & M., Modell 5.”	2	50	61.5	246	OHV Popular	vn	1800
Puch „Type 220.”	2	45	70	225	2 ütem	vn	1000
Puch „Type 250.”	2	45	78	250	2 ütem	vn	1200
Puch „Type 250 Sport”	2	45	78	250	2 ütem Sportmodell	vn	1300
Radco-Villiers	1	55	62	147	2 ütem	vn	950
Radco-Villiers	1	61	67	196	2 ütem	vn	1150
Radco-Jap „ACE”	1	85.5	85	490	SV	vn	1760
Radco-Jap „ACE”	1	85.5	104	596	SV	vn	2000
Radco-Jap	1	62.5	80	249	OHV Sport	vn	1600
Radco-Jap	1	62.5	80	249	OHV Super-Sport, 2-port	vn	1650
Radco-Jap	1	70	78	298	SV	vn	1480
Radco-Jap „ACE”	1	85.7	85	490	OHV Sport	vn	2100
Radco-Jap „ACE”	1	85.7	85	490	OHV Super-Sport, 2-port	vn	2200
Raleigh „Modell 18.”	1	60	70	198	SV	vn	1180
Raleigh „Modell 15.”	1	60	88	248	SV de Luxe	vn	1440
Raleigh „Modell 27.”	1	71	88	348	SV de Luxe	vn	1760
Raleigh „Modell 25.”	1	71	88	348	OHV Super-Sport	vn	2080
Raleigh „Modell 21.”	1	79	101	498	SV de Luxe	vn	1930

Raleigh „Modell 23.”	1	79	101	498	OHV 2-port, sport	vn	2240
Raleigh „Modell 22.”	1	79	101	498	SV de Luxe, oldalkocsival	vn	2570
René-Gillet „Paris 350.”	1	70	90	346	SV Touring	vn	1665
René-Gillet „Paris 750.”	2	70	97.7	748	SV Touring	vn	2275
René-Gillet „Paris 1000.”	2	80	97.7	980	SV Touring	vn	2450
Rex-Acme-Villiers	1	55	62	147	2 ütem	v 1000	vn 950
Rex-Acme-Villiers	1	57.15	67	172	2 ütem 2-port	v	1320
Rex-Acme-Villiers	1	67	70	247	2 ütem 2-port	v 1460	vn 1380
Rex-Acme-Villiers	1	79	70	342	2 ütem 2-port	v 1520	vn 1440
Rex-Acme-Jap	1	70	78	300	SV	v 1500	vn 1320
Rex-Acme-Jap	1	85.7	85	490	SV	v 1980	vn 1800
Rex-Acme-Jap	2	70	97	750	SV	v	2400
Rex-Acme-Jap	1	70	90	346	OHV 2-port	v 2060	vn 1880
Rex-Acme-Blackburne	1	69	79	300	SV	v 1660	vn 1480
Rex-Acme-Blackburne	1	69	93	350	SV	v 1730	vn 1550
Rex-Acme-Blackburne	1	85	105	600	SV Longstroke	v 2080	vn 1900
Rex-Acme-Blackburne	1	71	88	350	OHV	v 2020	vn 1840
Rex-Acme-Blackburne	1	71	88	350	OHV 2-port	v 2110	vn 1930
Rex-Acme-Sturmey-Archer	1	79	101	500	OHV 2-port	v 2130	vn 1950
Royal-Enfield	1	64	70	225	2 ütemű, 2-port	vn	1280
Royal-Enfield	1	64	70	225	SV	vn	1350
Royal-Enfield	1	70	90	346	SV	vn	1550
Royal-Enfield	1	85.5	85	488	SV Standard	vn	1820
Royal-Enfield	1	85.5	85	488	OHV Standard, 2-port	vn	2050
Royal-Enfield	1	70	90	346	SV de Luxe	vn	1780
Royal-Enfield	1	70	90	346	OHV de Luxe, 2-port	vn	1900
Royal-Enfield	1	85.5	85	498	SV de Luxe	vn	1950
Royal-Enfield	1	85.5	85	498	OHV de Luxe, 2-port	vn	2250
Royal-Enfield	2	85.5	85	976	SV	vn	2500
Rudge	1	64.5	76	249	SV	vn	1380
Rudge	1	62.5	80	245	OHV 2-port	vn	1600
Rudge	1	70	88	339	OHV 2-port	vn	1850
Rudge „Ulster” A.	1	85	88	499	OHV Sport	vn	2400
Rudge „Ulster” B.	1	85	88	499	OHV Sport	vn	2550
Rudge „Ulster” C.	1	85	88	499	OHV Sport	vn	2800
Rudge	1	85	88	499	OHV Luxus túra, 2-port	vn	2030
Sarolea	1	75	79	349	SV Túra	vn	1550
Sarolea	1	75	79	349	OHV Sport	vn	1700
Sarolea	1	80.5	97	498	SV Túra	vn	1800
Sarolea	1	80.5	97	498	OHV Super Sport, 2-port	vn	1980
Sarolea	1	80.5	97	498	OHV Verseny Sport, 2-port	vn	2400
Scott 300.	1	73	71.4	298	2 ütemű, léghűtés	vn	1550
Scott Sport Squirrel	2	68.25	68.25	498	2 ütemű, vízhűtés	vn	1980
Scott Sport Squirrel	2	74.6	68.25	596	2 ütemű, vízhűtés	vn	2080
Scott Sport Squirrel	2	68.25	68.25	498	2 ütemű, vízhűtés	vn	1950
Scott Sport Squirrel	2	74.6	68.25	596	2 ütemű, vízhűtés	vn	2050
Scott Flying Squirrel	2	68.25	68.25	496	2 ütemű, vízhűtés	vn	2280
Scott Flying Squirrel	2	74.6	68.25	596	2 ütemű, vízhűtés	vn	2380
Scott Flying Squirrel de Luxe	2	68.25	68.25	496	2 ütemű, vízhűtés	vn	2500
Scott Flying Squirrel de Luxe	2	74.6	68.25	596	2 ütemű, vízhűtés	vn	2600
Scott TT. Modell	2	66.6	71.4	498	2 ütemű, vízhűtés	vn	2770
Scott TT. Modell	2	73	71.4	596	2 ütemű, vízhűtés	vn	2870
Standard „Modell CT.”	1	72	84	348	IOE Túra	v	1950
Standard „Modell CT.”	1	82	94	498	IOE Túra	v	2160
Standard „Modell CS.”	1	82	94	498	OHV Supersport	v	2300
Standard „Modell AT.”	1	82	94	498	IOE Túra, oldalkocsihaszna.	vn	2050
Standard „Modell BT.”	1	82	94	498	IOE Luxus	vn	2100
Standard „Modell BT.”	1	90	94	596	IOE Luxus	vn	2200
Standard „Modell BT.”	2	72	91	746	IOE Luxus	vn	2500
Standard „Modell BS.”	1	82	94	498	OHV Luxus	vn	2300
Stock „Kardan 200.”	1	66	58	200	2 ütemű	vn	1290
Stock „Kardan 300.”	1	74	68	300	2 ütemű	vn	1490
Sunbeam „Modell 1.”	1	70	90	347	SV Túra	vn	2400
Sunbeam „Modell 2.”	1	70	90	347	SV Sport	vn	2180
Sunbeam „Modell 5.”	1	77	105.5	492	SV Túra	vn	2690
Sunbeam „Modell 6.”	1	77	105.5	492	SV Sport	vn	2610
Sunbeam „Modell 8.”	1	70	90	347	OHV	vn	2400

Sunbeam „Modell 8.”	1	70	90	347	OHV 2-port	vn 2750
Sunbeam „Modell 9.”	1	80	98	493	OHV	vn 2690
Sunbeam „Modell 9.”	1	80	98	493	OHV 2-port	vn 2980
Sunbeam „Modell 80.”	1	70	90	347	OHV TT. Racing	vn 3180
Sunbeam „Modell 90.”	1	80	98	493	OHV TT. Racing	vn 3480
Sunbeam „Modell 7.”	1	85	105.5	599	SV	vn 2870
Tornax Jap „Modell I/30.”	1	85.5	95.5	544	SV	vn 2300
Tornax Jap „Modell II/30.”	1	85.7	104	599	OHV	vn 2550
Tornax Jap „Modell III/30.”	2	85.5	85.5	980	SV	vn 2800
Triumph „Type X.”	1	59.5	62.5	173.8	2 ütemű	v 980
Triumph	1	66.5	80	275	SV	vn 1250
Triumph	1	66.5	80	275	SV	vn 1400
Triumph „Type NSD.”	1	84	99	544	SV	vn 1650
Triumph „Type CO.”	1	72	85	346	OHV Sport	vn 2030
Triumph „Type CTT.”	1	80	99	498	OHV	vn 2170
Triumph „Type CN.”	1	80	99	498	SV	vn 1890
Triumph „Type CSD.”	1	84	99	544	SV	vn 1910
Triumph (német) „K. 11.”	1	72	72	298	2 ütemű	vn 1280
Triumph (német) „T. 4.”	1	80	90	494	SV	vn 1900

Párisból-Budapestre

a Rivierán keresztül Szénássy Alánnal egy Lancia Lambdán

Irla: Koszmovszky Tibor

Legutolsó találkozásunk alkalmával megemlítettem, hogyha valami turán részt veszek, azt ne felejtsem el leírni és Neked beküldeni. Vére valahára tényleg akadt egy „kis” túra és így sietek Téged minden részletéről tudósítani. A dolog nagyon érdekes, már csak azért is, mivel főszereplője Magyarország 1929. évi autóbajnoka, Szénássy Alán, kinek személye garancia, hogy a néha hihetetlennek tűnő események a valóságot teljesen fedik. De kezdjek mindent előlről.

Nagyhét keddjén reggeli 9 órakor, az Avenue Henry Martinről méltóságtelesen begördült utcamba egy pesti számú, az út porától patinás vadonatúj Lancia Lambda. A volán mellett Alán mosolygott, mellette Boday Pali gíbicelt, aki alig látszott ki a sok térkép közül. A kocsi mesés kondícióban volt, minden defekt nélkül tette meg a Budapest—párisi utat. A nagyhét Párisban telt el. Alán üzleti ügyeit intézte, mi Palival pedig felfedeztük a város nevezetességeit.

Alán úgy tervezte, hogy a Riviérán és Lombardián keresztül tér vissza Pestre. Erre a mesésnek ígérkező túrára kaptam tőle meghívást. Szombat reggelre terveztük az indulást, Palival be is csomagoltunk mindent és úgy 10 óra tájban szelíden kopogtunk bajnokunk ajtaján, ahonnan azonban a kopogásokat követő dörömbölések dacára sem érkezett válasz. Elszántan benyitottunk és üres szobára találtunk. Azaz dehogyan is üres, művészi rendetlenség, a fürdőszobában illatos fürdővíz, csupán Alán hiányzott. Helyette kis cédula, melyen hirtelen közbejött üzleti ügyeivel magyarázza meg az ilyen szokatlanul korai órákban való eltűnését.

Mit volt mit tenni, leültünk és elhatároztuk, hogy addig, míg Alán visszajön, zenét csiholunk a kis His Masters Voice-ből. Már majdnem hajbakaptunk, Pali

valami hawaii gitárszólót akart, én a Puppenhochzeitot. Végül is salamoni ítélet vetett véget a vitának, sem gramofon, sem lemezek. Ez a körülmény gyanússá tette a dolgokat és biztosak voltunk, hogy 3 előtt nem lesz indulás, tehát ismét fuccs az éjszakai alvásnak. Ebédig sétáltunk, bevásároltunk szendvicseket az útra, a termoszkot megtöltöttük teával. Elmúlt dél, 1 óra, 2 óra. Végre fél 3-kor betoppan Alán a gramofonnal, a lemezekkel és hervadt ibolyákkal a gomblyukban.

A kocsi már a túrára kész volt. Amerikai tető felhúva, tartány megtöltve és a garage kifizetve. Megkezdődött a csomagolás és végre fél 6 tájban menetkész volt a társaság. Még egy zseblámpa és Michelin Guide bevásárlása volt csak hátra. Megtörtént az is és elhelyezkedtünk a kocsiban. Alán vezetett, Pali ült a csomagtorony mellett hátul és én ültem elől. Hideg esős idő járta; mindhárman alaposan neki is öltöztünk az útnak. Az ölemben egy kis térképhegy volt, sorbarakva mindegyik, amint arra majd szükség lesz. Mindennel tökéletesen fel voltunk szerelve. Megindultunk.

Lyonnak vettük utunkat s a városon keresztülhaladva a Porte Picpus-nél hagytuk el Franciaország dicső fővárosát. Az óránk hetet mutatott. Lassan maradoztak el a külvárosok, Vincennes és Charenton. Egy fél óra múlva nyílt országúton futottunk. Még teljesen világos volt. Kinyitottam a kipuffogót és vígan ropogott velünk a Lancia. Természetesen minden kocsit elöztünk, pedig akadt közöttük 5 literes Bugatti és nagy Hispano is. Kitűnő egyenes aszfaltutakon gurultunk egész Melun-ig. A Michelin Guide-ban minden nagyobb helység és város térképe benne van, így minden kérdezősködés nélkül jutottunk ki a városból. A fontainebleau-i erdőben jártunk, amikor végérvényesen leszállt az est. Lámpákat

EUROPA TOURING

Automobilführer durch ganz Europa . . . M. 10.-
Automobilkarten aller europäischen Länder M. 4.-

Prospekte und Bezug: Buchhandel, Automobil-Clubs und VERLAG HALLWAG STÜTTGART

gyújtottunk. A reflektor fényében fehéren világító egyenes út, a kékesfekete csillagos ég, az utat szegélyező évszázados magas fák sziluettjei és a szinte végtelenbe rohanó vonalak érdekes látványt nyújtottak. A híres route bleue-n száguldottunk, mely Franciaország egyik legjobb karban tartott útja. Alán mesésen vezetett. A kereszteződéseknél egész lassan hajtott, úgyszintén a falvakban is, ahol mindig reflektort tempítottunk és kipuffogót csuktunk. Fél 9 órakor Páristól 120 km-re járkáltunk. Itt már a forgalom sem volt oly nagy, mint a metropolis környékén, ahol autó után haladt. Egy nyilegyenes útszakaszon Alán nekieresztette a gépet. Egy, körülbelül 100-as tempóban valami hatalmasat dördült a lábam alatt és a motor nem húzott tovább. Szaladtunk kikuplungozva egy jó darabot és épp egy csárdaformájú épület előtt álltunk meg. Alán kiszállt és megnézte, hogy mivel kedveskedett a kis Lancia. Kiszült, hogy a mágnesből az elosztóba vezető kábel a tövénél elszakadt. A mágnesfedőt sehogyan sem sikerült levenni és drót híján tanácstalanul álltunk, mivel a mágnesből csak olyan kicsi darab merev rézrudacska állt ki, hogy ahhoz az amúgy is rövid kábelt drót nélkül nem lehetett hozzákötni. Hála a rádióknak, a házban akadt minden szükséges, szigetelőnk volt és így negyed 10-kor, háromnegyedórás késéssel ismét útnak indulhattunk. Pali természetesen ki sem mozdult a kocsiból, csak percenként kiröpülő banánhéjak tudatták velünk, hogy életben van.

Ejfélig Montargis és Nevers városokat hagytuk magunk mögött. Az útjelzések mindenütt tökéletesek és az országúti udvariasság is kifejezett volt. A kocsit mesésen tartotta az átlagot, Alán jókedvűen vezetett, én a kseblámpával a térképeken dolgoztam és Michelin atyánk mesés mappáiról minden forduló előtt megjósoltam. Csupán Pali volt sorsával elégedetlen. Állandóan a panaszkönyvet kérte, mert minden fordulóban ráborult a táskatömeg és emiatt nem tudott aludni. A központi fűtés ellen is voltak kifogásai, de a végén három kabátot és egy útipokrócot mégis elégnék talált a hideg ellen. Csípősen fagyos volt az éjszaka, pedig már április végén jártunk. A motor hőfoka is a normális alatt volt, dacára a 2500—3000-es állandó fordulatszámnak. 1 órakor már a harmadik térképet dobtam hátra Palinak. Moulins városban való keresztülhaladtunkban a zeg-zugos kis utcákban eltévedtünk és végre egy jó húszperces idővesztés után találtunk ki egy szűk síkatoron keresztül az országútra. A városokban itt sem nevezhető kifogástalannak az utak jelzése. Jelzőtáblák vannak, de azokat csak egész véletlenül lehet felfedezni. Moulins után erős és nehéz kanyargós út következett és ez azután

majdnem Lyonig elhúzódt. Alán ideálisan vette a nehezebbnél nehezebb fordulókat, de egyáltalában nem kockáztatott semmit, szép nyugodtan tartottunk egy gyors túra-tempót.

Egyszerre csak kis fehér fénykarika jelent meg az amerikai tető szélén és állandóan nagyobbodva jelezte, hogy valamilyen jármű igyekszik megközelíteni és leelőzni minket. Alán nagyon csodálkozó arcot vágott és kijelentette, hogy jó kocsi lehet, amelyik így a nyomunkba szegődött. A távolság csupán néhány száz méter lehetett a két gép között. Erre Alán, aki eddig direkttel vette a hegyoldalban kanyargó fordulókat, most visszakapcsolt. A kocsit kilőtt és pár percen belül nyoma sem volt az üldöző autónak. Természetesen Pali, aki eddig az igazak álmát aludta, erre felébredt és alig tudott a ráborult kofferok és kalapskatulyák alól kikerülni. Alán tovább folytatta a megkezdett rohanást és a hátsókerekek füttyülése jelezte, hogy farolva csúszunk a fordulóban. Ismét direkttel mentünk. A kanyarok mindenütt jelezve voltak a jellegzetes S táblákkal. Teljesen rájuk bízunk magunkat, tudtuk, hogy, ahol nincs jelzés, ott elmegy a kocsit 70—80-as tempóban is. De úgy látszik, nem mind arany ami fénylik; itt is akadnak jelzetlen, veszélyes pontok. A reflektor fényében már messziről láttuk a meszelt fatörzseket és tudtuk, hogy forduló következik. De jelzés sehol sem volt és így Alán nyugodtan a gázpedálon hagyta a lábát. 15—20 méterrel a kanyar előtt láttuk meg, hogy hajtúvel állunk szemben. Valami kis rossz érzés fogott el, amikor az éles sziklafalakat megpillantottam. Alán bevágta a kormányt, megfogta fékkel mind a négy kereket, minden hiába, csúszunk tovább egyenesen. Már azt hittem, hogy a meredek hegyoldalon legurulunk, amikor Alán bekapcsolt a harmadikba és kiengedve a fékeket, kihúzatta a kocsit kritikus helyzetéből, mely alig volt félméternyire az út mellett húzódo szakadék szélétől. Mindez egy másodperc alatt történt, sokkal hamarabb, mintsem hogy a helyzet veszélyes voltát átgondolhattuk volna. Az a fölünyes nyugalom és biztonság, amivel hidegvérű soffőrünk az egész manővert csinálta, ránk is megnyugtató hatással volt. Azt hiszem, akárki más ráfizetett volna itt hasonló körülmények mellett. Pali meg is jegyezte: szerencse, hogy a harmadikat feltalálták, különben most az örök vadászmezőkön szívhatnánk a békepipákat. Megevett három szendvicset, azután ismét eltűnt a pokrócengetegben, morogva valamit a bőröndök feltalálójának fel- és lemenő rokonságával kapcsolatban.

Alig mentünk néhány kilométert egyenes úton, megint feltűnt az üldöző kocsit reflektora. Egy 20 km-es



HERMETIC

AZ
IDEÁLIS
TÖMÍTŐANYAG

MOTOROK
KARTEREK
PUMPAK STB.-HEZ

DÉNES ÉS FRIEDMANN R.-T.

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

szakaszon 95 km-es átlagunk volt a kergetődzés eredménye. Benzinünk fogytán lévén, a legközelebbi helységben leálltunk tölteni. Itt sült ki, hogy egy 5 literes Bugattit égetünk ismét le. Innen az út Lyonig már csak 107 km volt és bár a Beaujolais-hegységben kigyózdó út erős próbát jelentett, még három óra előtt elértük a külvárost. Itt is kiegészítettük tartányunk benzinmennyiségét. Nagyon hideg volt és a termoszkok is üresek voltak. A Rhone parján, tekintettel szombatira, találtunk nyitva egy csapszéket, olyan tipikus külvárosi lebujt. Természetesen nagy feltűnést keltett a trench-coatos társaság, különösen Alán jobbkarján és vállán lévő bilrót-karmantyú tetszett nekik. Alaposan be voltak szeszelve, ordítottak, mint a sakálok. A vigyorgó, himlőhelyesarcú csapos, valami félelmetesen fantasztikus karneváli maszknak tetszett, amint a gyérvilágítású, füstös teremben ide-oda mozgott. A szuterén-helyiségbe levezető lépcsőn még néhány Lombroso-alak botorkált le, akik szintén a sárga földig hajtották meg Bacchus előtt a zászlót. Az egész lebujtban mi hárman voltunk csak józanok. Amíg a termoszkokkal bajlódtak, gyönyörködhattunk eme díszpéldányaiban a „homo sapiens”-eknek. Attól tartottunk csupán, hogy valamelyik jókedvű dalia, a szoba közepén lelógó egyetlen lámpát leveri és akkor valamelyik kedves kis lyoni kórház műtőjében fejezzük be a mai etappeot. De végre sikerült valami öreg fiók fenekéről egy kis teafélét összeseperniök és alaposan megvámolva ezért a meleg lötytyért, épen távozhattunk a társaság hangos üdvrivalgásai közepette. Kinn a szabad ég alatt, nagyobb biztonságban megettünk néhány szendvicset. Pali rendberakta a kofferokat, nehogy ismét kellemetlenkedjenek. Mielőtt tovább indultunk volna, még átnéztünk a kocsin mindent.

Eddig 474 kilométert tettünk meg és az összes megállásokat beszámítva, átlagunk 60 km-es volt. Lionon egész egyszerűen haladtunk keresztül, kitérők az utca-és útjelzések. Grenoble felé vettük utunkat és letértünk a kifogástalan route bleue-ről. A Lyon utáni egyenesek is minden kritikán felül állottak. Alánon semmi fáradtság nem látszott, sőt még jobb kedvvel vezetett, miután némi meleget szippantott fel. A kocsi és a kormány az úton meg sem rezdültek, dacára az állandó 100-on felüli tempónak. Pali mielőtt újból elaludt, kijelentette, hogy minden rendben volna, csak ne lenne olyan betyár melege és a beáramló sirokkó ne perzselné annyira tagjait. Talán 10 kilométert tehettünk meg, amikor vörös lámpával kivilágított barikád állta utunkat. Jelzést sehol sem találtunk, csak egy rozzant táblán lévő nyíl mutatott egy mezei útra, melyre letértünk. Ez csak egy egyszerű keréknyom volt, de oly jó állapotban, hogy 60-at, 70-et egész nyugodtan lehetett menni. Különböző jelzeten kereszteződéseken és elágazásokon mentünk keresztül, mindenütt csak úgy találmra hajtvva, jobbra vagy balra. A térkép ugyan mutatott valami kocsiutat, de úgy látszik, hol mi letértünk a főútról, azt a kitérőt csak az útjavítás idejére rögtönözték és valahol elmulasztottuk a főútra a visszafordulást, mert már félórát mentünk anélkül, hogy a szántóföldek közül kikerültünk volna. Pali, akinek nem sikerült elaludnia, kijelentette, hogy már előre örül a kis lyoni kocsmának, ahová ismét visszakerülünk. Szerinte biztosan Lyon körül keringünk. De most az egyszer rosszul jósolt, mert egy falu tűnt fel előttünk. Természetesen mindenütt voltak megint jelzések. Kiszült, hogy kelet helyett északnak mentünk és körülbelül 40

A KIRÁLYI MAGYAR AUTOMOBIL CLUB 1930. ÉVI GUGGERHEGYI VERSENYÉN

2 HENGERES, LÉGHŰTÉSES TATRA AUTÓ

FELLNER SIMON IGAZGATÓ VEZETÉSÉVEL
AZ 1100 KCM-ES KATEGÓRIÁBAN

REKORDIDŐ ALATT OSZTÁLYGYŐZTES

„UNITAS”
AUTOMOBILIPAR ÉS
KERESKEDELMI R.T.
V., ZÁPOLYA-UTCA 13. SZÁM
KIÁLLÍTÁSI TEREM:
VI., NAGYMEZŐ-UTCA 19. SZ.

NINCSEN OLYAN MOTORKERÉKPÁR- ALKATRÉS SZ,

AMIT
BÍRÓ JENŐ-NÉL

BUDAPEST, VI., LISZT
FERENC-TÉR 3. SZÁM
MEG NE KAPNA!!!

A KITŰNŐEN BEVÁLT
SOKSZOROS TT GYŐZTES

LODGE

GYERTYÁK VEZÉR-
KÉPVISELETE

AZ ÖSSZES GILLET
MOTORKERÉKPÁR

JÖJJÖN EL ÉS GYŐZDJÖN MEG

ALKATRÉSZEK

km-t kerültünk. Megtaláltuk a Grenoble-felé vezető utat. Ez is mellékút volt, nagyon jó állapotban, tűrhető jelzésekkel. Bourgoinnál kerültünk rá a főútra. Már közeledett a hajnal. Pitymallott. Az ég előttünk színt változtatott. Sötétkék, majd lila színben játszott, melyet felváltott egy meleg sötétbordó szín. Pirkadt és a félhomályban előtűntek a távoli Alpok körvonalai, misztikusan vörös megvilágításban. Már Grenoble-ban voltunk, amikor az első napsugár kettéhasította az ég sötét kárpitját s ránköszöntött husvét vasárnap hajnala. Nem álltunk meg a még alvó öreg egyetemi városban, hanem a Drac, majd a Ramanche völgyében folytattuk utunkat az Alpok felé. Vizille-nél (272 m) kezdtük meg a hegymászást. Mesés látvány tárult útközben szemünk elé. A felkelő nap fényében aranyosan csillogó, megszámlálhatatlan hófödte hegycsúcs egy nagy csatátér benyomását keltette, ahol óriások vívtak titáni harcot és patakozó vérük festette pirosra az ormokat. Felejthetetlen látvány volt a napfelkelte, melyet Laffrey után 1100 méter magasban élveztünk, három oldalról havasoktól körülvéve. A keleti oldalon két koporsóalakú hóborította hegy között kis tengerszem húzta meg magát, melynek sötétkék vizét szelíden fodrozta a havasi szellő. Efölött láttunk ki a végtelen messzeségbe a többi hegyek felé, melyek fölött csak néhány pirosan világító báránnyelű óriás úszott a magasban. A nap vörös korongja lassan emelkedett ki jégkoporsójából és első meleg sugarai pajkos táncot járva az apró hullámok hátán, fürdőt vettek a tavacska tiszta, hideg vizében. Kiszálltunk. Lábunk alatt fehér kristályos hó csikorgott és arcunkat pirosra csípte a friss havasi levegő. Jó kedvünk támadt és hógolyókat gyúrva, parázs küzdelmet vívtunk Alánnal. Az éles, ózondús, hideg levegő minden álmodt és fáradságot kikergetett tagjainkból. Elhatároztuk, hogy átlag ide, átlag oda, ezen az isteni szépségű helyen megreggelizünk. Csakhogy ahhoz Pali is kellett volna, aki mint egy Cerberusz őrizte az ennivalókat. Nem lehetett semmiképp kicsalni a kocsiból. Kijelentette, hogy miatta összedülhet a Mont Blanc, ő fázik és álmos, hagyjuk békében. Nem is lehetett, dacára minden rábeszélésnek egyebet elérni, mint hogy az összes ennivalókat kiadta és megígérte, hogy a legközelebbi zaklatásnál, tengerszem havasok ide, tengerszem havasok oda, hozzánk vág egy koffert. Ezzel el is tűnt a pokróc alatt és egy kis idő múlva tompa horkolás jelezte, hogy neki tényleg minden mindegy. A reggeli és a még forró tea nagyon jól estek. Amikor a magunkkal hozott banánfűrtöket kerestük, jöttünk rá, hogy indulásunk óta Pali is jó átlagot — evett. Hét órakor néhány fénykép-felvétel után beültünk ismét a kocsiba és továbbindultunk. Elhaladtunk a Laffrey és Petichet tavak mellett. Az út itt már nem emelkedett az eddigi 8%-os átlaggal ellentétben, amit harmadikkal is szépen vett a Lancia, bár nagy volt az áttétele és nem igen szerette a hegyet.

Elértük la Mure helységet és innen állandóan 900—1000 méter magasságban vezetett utunk a mesés építésű szerpentinen. Voltak helyek, ahol egy 10—15 km-es szakaszt előre be lehetett látni az összes fordulókkal. Kis

alpesi falvak maradoztak el, az út mentén ünneplőbe öltözött, templomba induló embercsoportok bámészkodtak. Egész lassan haladtunk és élveztük a változatos szépségű tájékat. A magas hegyek lábainál folyó kanyargott, melyen itt-ott szédítő magas köhidak és viaduktok íveltek keresztül. Velünk szemben a l'Obion (2793 m), a Tête de Lopet (2610 m) és a Grand Ferrand (2761 m) meredtek csillogó tetejükkel az ég felé, balkéz felől pedig a távoli Pelvaux-hegység 3400—3500 méter magasban csillogó glecserei (des Selettes, du Chardon, stb.) látszottak. Corps és St. Bonnet-et érintve fél 10-kor elértük a Bayard hágót. Ezen a helyen érte el utunk a legmagasabb pontját 1246 méterrel. Itt is megálltunk. És csodák csodája, alig hogy kiszálltunk, megjelent Pali álmos feje, amint az amerikai tető alól kikukucskált. Ugy látszik a reggel tréfának vette a havasokat, mert most egyszeriben kiugrott a kocsiból a szép vidék láttára. Egészen az út szélére állítottuk a gépet és sétával igyekeztünk gémberedett tagjainkha életet csalni. Elég meleg volt és lassan lekerültek rólunk a hatalmas kabátok. Fényképeztünk és élveztük Pali szellemes közbeszólásait. Két kocsit előzött le, ezalatt a pihenéssel eltöltött félóra alatt. Innen utunk erősen lejtett és miután a Dauphiné Alpokon átkeltünk, leértünk Gap-ba (743 m). Itt töltöttünk benzint. Helyet cseréltem Palival, aki végleg fölébredt és néhány percen belül én aludtam hátul mint a bunda.

Arra ébredtem fel, hogy állunk. Sem az idővel, sem a hellyel nem voltam tisztában, csak azt láttam, hogy Pali mellrecsuklott fejjel alszik elől és a volán mellett nem ül senki. Felébresztettem Palit, aki szintén nem tudott magyarázatot adni Alán eltűnéséről. Kiszálltunk, hát ott látjuk fel s alá sétálni vérbenforgó szemekkel a kocsitól néhány lépésnyire. Pali idesúgja nekem, hogy úgylátszik elveszett egy kerék és jelentőségeltjes mozdulattal félreérthetetlenül tudomásomra hozta, hogy nem autóalkatrészre gondol. Azután sült csak ki, hogy már harmadízben álltunk így meg, mert mindannyiszor az volt nagy bajnokunk érzése, hogy elalszik a volán mellett és ezzel a futólépésben való topogással védekezik annak bekövetkezése ellen. Most azután, lévén dél, már igazán nem bírta tovább, de nem volt szíve minket felkelteni. Persze azonnal bedugtuk a kocsiba és hátul, a csodaülésben őt is rögtön karjaiba vette Morpheus.

Mi pedig körülnéztünk, hogy hol is vagyunk tulajdonképpen. Hamar rájöttünk, hogy elhagytuk Sistertont, Digne-t, Puget—Théniers-t és Nizzától csupán 70 km-re vagyunk. A vidék itt is gyönyörű volt. A Var völgyében, hatalmas, kopár sziklafalak és 1000 méter magasra felszökő kőpárkányok alatt kanyargott utunk. A néma csöndben csupán a folyó csobogó morajlása hangzott. A kihalt vidéken nem kellett semmitől tartani, nyugodtan hagytuk a kocsit benne szunnyadó barátunkkal egyedül és sétára indultunk. Igazi vadregényes tájék tárult fel szemünk előtt. A sebesirámú folyóba kísérteties zúgással ömlött szédítő magasságból egy vízesés, a melegen tűző napfényben a szivárvány minden színeit visszatükrözve. Valahol messze deket harangoztak és a szellő idehozta a

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

zengő hangfoszlányokat, melyek a szikláktól visszaverve ott búgtak körülöttünk.

A félórás séta ahelyett, hogy elűzte volna fáradságunkat és álmoságunkat, még jobban legyengített, már azon gondolkodtunk, hogy az országutat a folyó felől szegélyező alacsony kőfal tövébe mi is lefekszünk aludni. De megembereltük magunkat és álmúzó foglalkozást kerestünk. Kiszámítottuk eddigi átlagunkat, ami Páristól minden megállást beleszámítva 51 km volt. Majd csöndesen, hogy Alán föl ne ébredjen, elővettük a gramofont és annak hangjai mellett ettük meg utolsó maradványait az előtte való nap becsomagolt szendvicseknek. Pontosan 1 óraker felébredt Alán és kijelentette, hogy most akár holnap reggelig elvezet, úgy rendbehozta ez a kis nyugodt alvás. Hogy, hogyanem mi is túlestünk a nagy fáradságon és újból jókedvűen mentünk tovább. Alán kijelentette, hogy tervet változtatott és nem Nizzában, hanem Genovában szállunk meg. Jól nézünk ki — mondtuk Palival kórusban, akik már beleéltük magunkat abba a tudatba, hogy tavalyi emlékeinket fogjuk Nizzában kis esti kirándulás keretében feleleveníteni. „Nizza, szép Nizza, neked is lőttek...” refrainú nótát dúdolgattuk, mely eddig „Deauville, szép Deauville” címmel slágere volt vokálquartettünknek. (T. i. Alán szkreccselt egy hasonló deauvillei kirándulást és akkor szereztük Palival ezt a szívzaggató dalt.) Mit volt mit tenni, belenyugodtunk a mostoha sors eme kegyetlen játékába és mint jólnevelt gyermekekhez illik, a tőlünk telhető legjobb kedvvel fogadtuk a hírt. Igaz, hogy ebbe a jókedvbe már egy adag cinizmus és akasztófa-humor is vegyült. Alán vezetésén is meglátszott, hogy kipihente magát, ismét faroltatott a fordulóban. Sietett, nehogy lekéssünk egy jó nizzai ebédre. A Var mentén haladtunk egész a tengerig, nagyon érdekes úton. Sziklába vágott alagutak, öreg rozszant köhidak és merész fordulók szórakoztattak az el nem maradó magas sziklafalak mellett. Már csak 10 km-re voltunk Nizzától, amikor egy hatalmas jégeső csípett el minket. Néhány perc alatt fehér lett a tájék.

Egy alagúton szaladtunk át és elénk tárult a felséges tenger. Nagyon érdekes, hogy a levegő hőfoka mily hirtelen változott és ment át a hűvösből a melegbe. A tunnel volt a határ, melyen innen hideg van, túl pedig a nyár melege éget. Leírhatatlan szép volt a nevét meg nem hazudoló azürkék Mediterranée. A levelezőlapok és festmények hihetetlennek tűnő kék színei még mindig meg sem közelítik a Földközi tenger akkori színét. Én még egyszer sem láttam hasonló szépségnek itt ezt a hatalmas vizet. Meleg volt. A terebélyes pálmafák hűs árnyékot varázsoltak a Promenade des Anglais széles sétányára. A tengerparti digue-n színes nemzetközi társaság korzózott és sűtkézezett. A plage-on csokoládészínű emberek fürödtek és hancúroztak. Mindenütt nagy nyári toilettek, az úttesten Rolss-Royceok s Hispanok, vidám, mosolygó emberek, mintha legalább is a haute saisonban lennének és nem husvét vasárnapján. A meleg napsütés, a felhőtlen ég, a tenger, a levegő sós szaga, a gyönyörű természet fokozta jókedvünket, minden mulattunk, mindennek örültünk. A Promenade des Anglais-n, egy étterem tengerre nyíló terraszán ebédeltünk, miután egy kicsit rendbe hoztuk magunkat a mosdóhelyiségekben, letakarítva magunkról a 920 kilométer porát. Ebéd közben megtárgyaltuk a történeteket. Leszögeztük, hogy az utak kifogástalanok, az emberek udvariasak, az útjelzések jók és a benzinkutak drágák voltak. Átlagunk ellenben leromlott 47 km-re. Ebéd után természetesen fényképezés és egy kis egészségügyi séta következtek. 3 óraker búcsút intettünk a nizzai pálmáknak és gyászdalunk méla akkordjait dú-



TÖBB KILOMÉTER
KEVESEBB BENZIN

ZENITH
"U" MODELL

AZ ÚJ KARBURÁTOR
KEZELHETŐSÉGE A LEGEGYSZERŰBB
minden szerszám nélkül

ELSORANGU GYORSULÁS BÁRMELY SEBESSÉGNEL
4 hengeres kocsinál is
BIZTOS INDULÁS
még a hideg időben is
CSEKÉLYEBB FOGYASZTÁS
SOCIÉTÉ DU CARBURATEUR ZENITH
PARIS
26-32, rue de Villiers
LEVALLOIS-PERRET

NE MONDJA, HOGY ISMERI A ZENITH-ET,
AMEDDIG AZ "U" MODELLT KI NEM PRÓBÁLTA

Zenith karburátorok vezérképviselője:
Szilárd Béla, Budapest, VI., Nagymező-utca 15.
Hivatalos javítóműhely:
Barta Károly, Budapest, VIII., Vas-utca 16.

dolva tünt el szemeink előtt a Casino Jetée Promenade tengerbeépített épülete és a Hotel Negresco tetején lobogó zászlók színes kavardása. Az öbölben lévő kikötőben egy flotta horgonyzott. Két nagy hadihajó, két torpedóromboló naszád, két tengeralattjáró és négy kis cirkáló. Tagadhatatlanul jól nézett ki ez a szürke komor hajócsalád a csillogó ágyúkkal és lobogódíszben pompázó árbóctornyokkal. Ilyenkor mindig mosolygok minden „örök béke” eszmén, hiszen mindenütt csak állig fegyverkezett hatalmakkal találkozik az ember. Pali mindenáron ki akart szállni, hogy közelebről megnézze őket, de amikor Alán kijelentette, hogy megint éjjel kell menni, ha késlekedünk, azonnal letett minden buzgó szándékáról.

A következő öböl azután végleg eltakarta szemeink előtt az örök tavasz városát és feltűnt előttünk a la Turbie közel 1000 méteres hegyháta, melynek lábainál fekszik a Riviera, sőt Európa legszebb pontja: Monte Carlo. A nagy autóforgalomban csak lassan tudtunk előrehaladni, de így is húsz perc alatt megérkeztünk Monacoba. A monacoi öböl másik oldalán a Casino pompázott pálmakertjeitől körülvéve, a kikötőben nagy luxushajók, yachtok, a tengeren apró színes vitorlások tarkállottak, motorcsónakok száguldottak, melyeknek nem győztük eléggé csodálni sebességét, mellettünk magas töltésen egy „train bleu” dohogott, a galamblövé-terrasz alatt egy hidroplán landolt, sebesen pörgő csavarja magasra csapva a vizet, melyen keresztül is átvillant a napfényben szikrázó alumíniumtest. Egyszóval előttünk volt az igazi hamisítatlan Monte Carlo, amilyen az egész évben ez a találko-

Jutányosan eladó

egy 1,5 literes, 4 hengeres, 4 személyes, kitűnő állapotban levő

BUGATTI

túrakocsi. — Komoly vevőnek akár hosszabb útra is készséggel áll bemutatásra. — Kedvező fizetési feltételek. — Cím: Telefon 645-76. Reggel 9-ig, délután 3-kor és este 8 óra után.

zöhelye a világ nábobjainak és pénzsóvár szerencsehajhásainak.

En tavaly láttam az I. Monaco Grand Prix-t és végigvezettem Alánt a tengerparton és a városban kanyargó pályán, melynek legérdekesebb egyenese és hajtúje az év többi napjaiban a sétányt képezik. Látszott Alánon, hogy odaadná az egész társaságot Lanciástól, mindenestől, ha itt lehetne a „kétliteres” és lezárt pályán egy-két kört futhatna. A Café de Parisban fagyaltotztunk, amikor egy magyar jelzésű Harley Davidson oldalkocsi fordult be a Casino előtt. Ez volt eddig az első magyar jármű, amivel találkoztunk.

De itt sem időztünk soká és 4 órakor Cap Martinból intettünk búcsút a örökzöld szép Cote d'Azur-nek, az Alpok legdélibb nyulványainak és magának Franciaországnak is. Ventimigliában van a francia és olasz határőség. Négy-öt kocsi állt sorban, amikor mi megérkeztünk. Az olaszok megpillantva a H-betűt, azonnal előre dirigáltak, cigarettával kínáltak. Szent Istvánról magyaráltak és anélkül, hogy a kocsi bebenéztek volna, tovább engedtek. Az egész határvizsgálat csupán az útlevelek felmutatásából és a carnet-lap leadásából állott, ami mindössze öt percet vett igénybe. Innen Genova 204 km. Az olasz utak szintén elsőrendűek, mindenütt építenek és szélesítenek. 5 órakor elhagytuk S. Remo gyönyörű pálmaligetét és a tengerparti egyeneseken száguldottunk Savona felé. Fél 7-kor már csak Genova volt előttünk. Végre feltűnt a lealkonyodó naptól vérszínűre festett tenger partján a hatalmas kikötő, a sötétlő árbócerdő, a sokezer tonnás oceánjárók gigantikus alakjai és a már működésben levő karcsú világítótorony, amint széles fénykévét a dombról beledobta a mérhetetlen messzeségbe. Alán épp oly fáradhatatlanul kezelte a kormányt, mint 24 órával ezelőtt, amikor friss erővel ült a volán mellé. Néhány perc múlva már a kis érdekes város járműkavarodásában voltunk és megérkezve a már ismert szálló elé, befejeztük túránk első etappe-ját, 24 órát haladva egyfolytában.

A kilométerszámláló 1210 km-t mutatott az országúti számadatok pedig 1172 km-ről számoltak be, melybe a kerülők nem voltak belevéve. Szinte hihetetlennek hangzik a 24 órán tartott 50 km-es átlag, melyben a kb. 5 órás vesztéglések is benne vannak. A kocsit beállítottuk a garázsba és mi vacsora, minden nélkül ruháinkat ledobva beleestünk az ágyba, hogy kipihenve a fáradságokat, másnap folytassuk utunkat Olaszországon keresztül Abbáziába. Gyönyörű volt az első etappe, melyet részletezve alább adok. Nagyon ajánlom, mint szép turát bárkinek, de ne 24 óra alatt tegye meg az illető, hanem ha először járja be e vidéket, szenteljen 10 napot rá, akkor

igazán élvezni fogja a mesés utakat, a Riviera és Alpok szépségeit.

Páris—Melun (út állapota kifogástalan)	45 km.
Melun—Fontainebleau (út állapota kifogástalan)	17 km.
Fontainebleau—Montargis (út állapota kifog.)	48 km.
Montargis—Briare (út állapota kifogástalan)	41 km.
Briare—Nevers (út állapota kifogástalan)	83 km.
Nevers—Moulins (az út állapota jó)	54 km.
Moulins—Varennes—Lapalisse (az út állap. jó)	50 km.
Lapalisse—Lyon (az út állapota jó)	136 km.
Lyon—Grenoble (az út állapota kifogástalan)	112 km.
Grenoble—Vizille (az út állapota kifogástalan)	17 km.
Vizille—Gap (az út állapota kifogástalan)	86 km.
Gap—Sisterton (az út állapota kifogástalan)	48 km.
Sisterton—Digne (az út állapota jó)	39 km.
Digne—(Var völgye) Nizza (az út állapota jó)	152 km.
Nizza—Ventimiglia (az út állapota kifogástalan)	39 km.
Ventimiglia—Genova	204 km.

1172 km.

Szükségesek: Paris et ses environs, Michelin Guide, 1:200.000, Michelin-térkép, No 61, No 65, No 69, No 73, No 74, No 77, No 81, No 84 Franciaország részére és No 1—5. Olaszország részére. Következő levelemben beszámolok a Genova—Budapest 1300 km-es etappe-ról.

(Folyt. köv.)

VERSENYEK

Az Ir Grand Prix

Abszolút győztes: Caracciola (Mercedes-Benz).

Július 19. és 20-án futották le Belfast mellett a Phoenix-parkban a klasszikus ir nagy híjat. Az első nap 6 Lea-Francis, 5 Alfa-Romeo, 4 Riley, 3 Aston-Martin, 4 Austin és 1 Amilcar startolt. A verseny hendikepszerű volt, amennyiben a kiskocsik előnyt kaptak. A 4 Lea-Francis az általa diktált erős iramtól egymásután kivált. A verseny abszolút leggyorsabb emberei az Alfa-Romeo-menők Eyston és Ivanovszky voltak, akik végeredményben 123 kilométeres átlaggal futották le a versenyt, sőt ha sorozatos defektusok nem kísérik őket, úgy a nagy előnnyel indult Riley-vezető Gillow-ot is befogták volna. Végeredményben: 1. Gillow (Riley) 3:3:01. Sebesség: 116.169 km. 2. Eyston (Alfa-Romeo) 3:42:05. Átlag: 120.401 km. 3. Frazer-Nash (Austin) 3:44:52. Átlag: 106.194. 4. Kaye Don (Alfa-Romeo) 3:45:22. 5. White (Austin). 6. Ivanovszky (Alfa-Romeo). A második napon a nagykocsik versenyét bonyolították le 1500 kcm-en felül. Itt már az Alfa-Romeók kapták az előnyt. A sratch Caracciola Mercedes-Benzje volt. Caracciola ezúttal a szó-szoros értelmében lehengerelte ellenfeleit. Legjobb köre 90.6 mérföld (146.092 km) volt, ami közben a tribünök előtti egyenesben nem egyszer ért el 130 mérföldes (209.170 km) sebességet. A mezőnyben olyan nevek szerepeltek, mint Campari, Varzi, Minoia, Ramponi, Ivanovszky, Campbell, Howe, Birkin és Chasagne. Az 1750 kcm Alfa-Romeók ezúttal közel sem tudtak férközni a Mercedesekhez, amelyek végre úgylátszik megtalálták igazi formájukat. Caracciolán kívül a Mercedes-Benz foglalta el a 3. és 5. helyeket is. Carraciola úgy hozta be az előnyöket, mintha a többiek álltak volna. Végeredményben: 1. Caracciola (Mercedes-Benz)

3:28:24. Átlag: 138.181 km. 2. Campari (Alfa-Romeo) 3:36:19. Átlag: 125.502 km. 3. Howe (Mercedes) 3:39:53. 4. Birkin (Bentley) 3:40:29. 5. Campbell (Mercedes-Benz) 3:40:47.

Európa Grand Prix 1930

Győztes: Chiron (Bugatti).

Az 1930. évi Európa Grand Prix ezúttal Belgiumban zajlott le. Dacára a nehéz viszonyoknak, a belgáknak sikerült 18 nevezést összehozni. Különösen a Bugatti és a belga Imperia-gyár tett ki magáért. A formula még a multévi volt. Tetszőleges hengerűrtartalom 900 kg súly és 100 kilométerenként 14 kg üzemanyag, amit a rendezőség bocsát rendelkezésre. (Benzin-benzol.) A versenyt Chiron nyerte, bár Bouriat 35 körnél még 2 perccel vezetett, Chiron azonban pompás finis után behozta és 1 perccel verte. Meglepetésszámba megy a Montier által speciálisan előkészített Ford-Speciál jó szereplése. Leggyorsabb körök: Chiron 7:05, Bouriat 7:19, Divó 7:24, Montier (Ford) 8:19, Chiron gyertya-defektek miatt 4930 másodpercet állt. Ügylátszik megint nem Championnal, hanem Bougie Nerkaval ment. Divó 2:22 mpe-t állt a boxoknál. Egyedül Bouriat ment végig defektmentesen. Stoffel, a Peugeot-vezető elég veszélyes volt. Legjobb köre 7:20 volt és 35 körnél még a második helyen volt 5 másodperccel Bouriat mögött. Végeredmény: Távolság: 596.560 km. 1. Louis Chiron (Bugatti) 5:08:34. Sebesség: 115.913 km. 2. Bouriat (Bugatti) 5:09:34. 3. Divo (Bugatti) 5:13:54. 4. Duray (Aries) 5:22:26. 5. Zehender (Imperia) 5:25:10. 6. Montier (Ford-Special) 5:30:30.

A Belga 24 órás Grand Prix

Abszolút győztes: Marinoni-Gherzi (Alfa-Romeo).

Hatalmas mezőnyök állottak starthoz az esztendő második nagy 24 órás sebességi versenyén, a Belga Grand Prix-n. Bár a Le Mans-ban győztes angol Bentley-k távolmaradtak, ez mitsem vont le a verseny érdekességéből. Ezúttal egy fenomenális Bugatti—Alfa-Romeo párharcnak lettünk volna szemtanúi, ha a Bugattik világitása fel nem mondja a szolgálatot. Igazán csodálatos, hogy egy ilyen komoly- és vezetőszeretpét vivő gyár miért nem tér át más világitóberendezésekre, amelyek biztosabbak az eddig használtaknál. A mult esztendőben úgy Le Mans-ban, mint a Spa Circuiten ugyancsak világitási zavarok miatt voltak kénytelenek a Bugattik kiállani. Ezúttal Chiron és Bouriat, a két legjobb gyári vezető alkotott egy párt és miután 6 órán át biztosan vezettek, az éj sötétjében kénytelenek voltak feladni a versenyt. Egyébként az Alfa-Romeo team fényes győzelmet aratott és a Marinoni—Pietro Gherzi-pár új útvonalrekorddal megismételte a multévi Alfa-Romeo győzelmet. A nagy kategóriában Stoffel (Chrysler) megismételte multévi győzelmét, erősen javítva a megtett távolságon. A saját szakállára versenyző francia Bugatti-vezető Dreyfus jó eredménnyel nyerte meg kategóriáját. Mult évben az abszolút győztes a Benoist-Marinoni (Alfa-Romeo) pár volt, akik 24 óra alatt 2433.26 km tettek meg, ami 101.380 km átlagsebességnek felelt meg. Részletes eredmények: 3 literen felül. 1. Stoffel de Costier (Chrysler) 2249.9 km. 2. Jacques-Ogez (Delage) 2219.3 km. 3. Hommel-Van Howe (De Soto) 2070.2 km. — 3 literig. 1. Dreyfus-Shumann (Bugatti) 2328.4 km. 2. Helaerts-Vaselle (Hotchkiss)

2114.8 km. — 2 literig. 1. Marinoni—Pietro Gherzi (Alfa-Romeo) 2611.4 km. Átlagsebesség: 108.808 km. Új útvonalrekord. A nap legjobb eredménye. 2. Ivanovszky—Cortese (Alfa-Romeo) 2596.5 km. 3. Zehender—Canavesi (Alfa-Romeo). A 4., 5., 6. helyet 2000 kilométeren aluli eredménnyel a belga Imperia-kocsik foglalták le. — 1500 kcm. 1. Evrard-Trasenster (Bugatti) 2022.7 km. — 1100 kcm. 1. Doré-Treunet (BNC) 2055.8 km.

A 24 órás Grand Prix Le Mans

Győztes: Barnato—Kidston (Bentley).

Az év eme egyik legklasszikusabb versenye a Rudge-Whitworth kupáért ismét nagy angol győzelemmel végződött. A Bentley-vezetők ezúttal sorrendben negyedszer vitték haza az értékes díjat, új rekordokat futva az egész vonalon. A verseny érdekessége volt a Carraciola-Werner-vezette Mercedes-Benz párharc a Bentley-ikkal, ami azonban, sajnos, 11 órával a start után a Mercedes-Benz kiválása folytán megszünt. A világitással volt a baj és amíg rájöttek a hibára és azt eliminálni tudták, a tévesztés már behozhatatlan volt. Tizennyolc kocsik közül kilenc fejezte be a versenyt, köztük 2 Bentley, 2 Talbot, 2 Tracta és 1—1 Bugatti, Lea-Francis, valamint egy Alfa-Romeo. Amerikát ezúttal is a Stutz képviselte. A verseny felében kigyulladt és elégett. A részletes eredmény a következő: Győztes Barnato-Kidston (Bentley) 2930 km. Óraátlag: 122.110 km. Multévi győztes: Barnato-Birkin vezette Bentley. Eredmény 2843.5 km volt, ami 118.454 km óraátlagnak felel meg. 2. Clement-Watney (Bentley) 2832 km. 3. Lewis-Eaton (Talbot) 2651 km. 4. Hindmarch-Rose (Talbot) 2625 km. 5. Howe-Callingham (Alfa-Romeo) 2607 km. 6. Peacock-Newsome (Lea-Francis) 2291 km. 7. Madame Mareuse és Madame Siko (Bugatti) 2164 km. 8. Gregoire-Wallon (Tracta) 2105 km. 9. Bourcier-Debouigny (Tracta) 2013 km.

Shelsley Walsh hegyiverseny

Caracciola (Mercedes-Benz) a sportkocsi, Stuck (Austro-Daimler) a versenykocsi győztes, új rekordokkal.

Anglia eme egyébként sötét kis hegyiversenye, melynek távja csupán 1000 yard (910 méter) ezúttal európai sporteseményé nőtte ki magát. A kis hegyiverseny ugyanis angol részről egyik futama volt Európa hegyi bajnokságának. A versenyre a kontinensről csupán Stuck és Caracciola ment fel, hogy pontjaik számát megfelelően emeljék. Stucknak szüksége is volt erre, mert a Cuneo-Colle della Maddalenán motordefekt miatt fel kellett adni a versenyt. Caracciola eddig veretlenül áll a bajnoki futamokban, mert úgy a Königsaal-Ylovisten, mint a Maddalenán veretlenül végzett. A Königsaalban oly kitűnően startolt Hartmann László sajnos, nem kereshette fel a versenyt, mert a gépszállítás és egyéb költségek nem állottak arányban az elérhető eredménnyel, mint azonban értesülünk, Hartmann a további versenyeken, amelyek jóval közelebb lesznek Budapesthez, starthoz fog állani. Mindkét német biztosan nyerte a versenyt és az angolok közül csupán Dawenport (Spider) ért el respektábilis időt. Részletek a következők: 1100 kcm. 1. Horton (Avon-Jap) 49.6. — 1500 kcm. 1. Dawenport (Spider) 44.6. — 2000 kcm. 1. Spottiswood (Bugatti) 47.2. — 3000 kcm. 1. Brown (Vauxhall) 48.0. — 5000 kcm. 1. Stuck (Austro-Daim-

ler) 42.8 mp. Sebesség: 75.623 km. A nap legjobb ideje. Új útvonalrekord. 5000 kcm. felül. Caracciola (Mercedes-Benz) 46.8. — Sportkocsik. 1100 kcm. Burcher (Riley) 59.8. — 1500 kcm. Newsome (Lea-Francis) 52.4. — 2000 kcm. 1. Tinker (Alfa-Romeo) 52.8. — 3000 kcm. 1. Oats (OM) 59.0. — 5000 kcm. 1. Hall (Bentley) 51.8. — 5000 kcm felül. 1. Caracciola (Mercedes-Benz) 46.8. Legjobb sportkocsiidő.

A FICM Nagydíja (Belgium)

Győztesek: RUDGE — RUDGE — Excelsior — DKW

A kolosszális formában levő Rudge-menők, holtbiztos gépeikkel a Belga Grand Prixben, mely egyúttal a FICM ezidei nagydíja is volt, ismét biztos győzelmet arattak. Tyrell-Smith az angol TT győztes és Walker az 500-ast, míg a harmadik Rudge-menő, Nott a 350-esít vitte haza. A versenyben igen sok külföldi nagyság indult és lett helyezetlen. Most indult Handley először FN-gépen és bár az első két körben a vezetők között volt, motorhiba miatt, fel kellett adnia. El lehetünk rövidesen készülvé, hogy az FN-gépek az angol kezek alatt erősen fel fognak javulni. A Sunbeam-vezető Dodsonnak ebben az évben semmiképpen sem kedvez a szerencse. A verseny háromnegyedében vezetett, de aztán egyszerre hirtelen kiállt. Részletes eredmény a következő: 175 kcm. Távolság: 268 km. 1. Goor (Belgium) DKW 2:59:16. Átlagsebesség: 92.6 km. 2. Fernihough (Anglia) Excelsior-Jap 3:03:14. 3. Mawet (Belgium) Bowy 3:31:07. — 250 kcm. Távolság: 3277 km. 1. Crabtree (Excelsior-Jap) 3:05:45. Sebesség: 106.7 km. 2. Mellors (Anglia) New-Imperial 3:06:45. 3. Gleave (Anglia) SGS-Jap 3:07:23. — 350 kcm. Távolság: 387 km. 1. Nott (RUDGE) 3:24:24. Sebesség: 113.8 km. 2. Simcock (AJS) 3:25:26. 3. Hennings (AJS) 3:39:17. — 500 kcm. Távolság: 417.2 km. 1. Tyrell-Smith (RUDGE) 3:29:23. Sebesség: 119.8 km. 2. Walker (RUDGE) 3:31:33. 3. Duncan (Belgium) Raleigh 3:31:35. 4. Woods (Norton) 3:31:40. Ezúttal Duncan (Raleigh) és Woods (Norton) szintén egészen elsőrangú versenyt futottak.

Az Angol Junior T. T. (350 kcm)

Győztes: RUDGE — RUDGE — RUDGE.

Óriási előkészületek előzték meg az idej angol Tourist Trophy versenyeket. Az angolok emelni akarván azok értékét, nagy kedvezményeket nyújtottak a kontinensbeli versenyzőknek és így el is érték, hogy nemcsak igen sok gyarmati, de belga, francia, olasz, sőt még magyar versenyző is starthoz állott a Man-szigeten. Az idej Junior (350 kcm) TT olyan szenzációval szolgált, amire még a Tourist Trophyk történetében példa nem volt. Mindenki tudta, hogy a Rudge-gyár nagyon felkészült a versenyre és legutóbbi eredményei alapján egyik jogos aspiránsa a TT-nek, de azt senki sem merte gondolni, hogy az új 350-es típusal ilyen kolosszális eredményt tudjon elérni. A három Rudge-menő Tyrell-Smith, Nott és Walker az első három helyet foglalta le magának, mégpedig úgy, hogy a három beérkező között nem volt egy perc különbség. Természetesen útvonalrekord, körrekord a múlté lett. A verseny elején a Velocettek, Nortonok, AJS-ek és a Sunbeam még csak állta a Tyrell-Smith iramát, de a további körökben sorra estek ki, úgyhogy végeredményben csak a három Rudge-menő maradt az élen. Külö-

ANGOL JUNIOR TOURIST TROPHY 1930

Nem CSODA, hanem
VALÓSÁG, hogy az

Első,
Második
és Harmadik

RUDGE

motorkerékpár lett és pedig mind a három útvonalrekord mellett!

A Rudge 4 szelep, 4 sebesség modern konstrukciója mindent elsőpró diadalt aratott. Ne habozzon tovább! Eddig is kár volt várnia! Biztosítson gyorsan magának gépet a vezérképviseletnél!

BRUCK, Bpest, VI., Jókai-u. 21

MOTOROSOK!

FIGYELEM!

JAP MOTOROK ÉS ALKATRÉSZEK,
BURMAN, STURMEY SEBESSÉG-
VÁLTÓK, AMAC, BINKS KARBU-
RÁTOROK ÉS RÉSZEK, BRAMP-
TON, DRUID, WEBB RUGÓS
VILLÁK, ROTH, COLIBRI SE-
GÉDMOTOROK, SMITH
KILOMÉTERJELZŐK,
AZ ÖSSZES MOTOR-
FELSZERELÉSEK



AUTOMOBIL ÉS PNEUMATIK RT-nál
BUDAPEST, VI., JÓKAI-TÉR 5. SZÁM
TELEFONSZÁMOK: 288-36 ÉS 202-34
SÜRGÖNYCÍM: AUTOVAJDA

nösen nagy meglepetés volt a Velocettek lemaradása, melyek az utóbbi években szinte monopolizálták a Junior TT-t. A magyar részről szerepelt Sabrnák (Sebessy) Oszkár, aki egy lassú gyári Velocetten indult, aránylag egészen jól szerepelt. Dacára annak, hogy bukott és emiatt sok időt veszített, végigfutotta a távot és 4:11:49-es idővel 101.270 km-es átlagsebességgel 18-iknak futott be. A részletes eredmény a következő: Távo-
 vóság: 425.142 km. Győztes: H. G. Tyrell-Smith (349 RUDGE) 3:43:00. Átlagsebesség: 114.367 km. 2. G. E. Nott (349 (RUDGE) 3:43:35. 3. Graham Walker (349 RUDGE) 3:43:58. 4. D. Hall (348 Velocette) 3:45:00. 5. C. J. Williams (348 Raleigh) 3:47:01. 6. Stanley Woods (348 Norton) 3:47:26. 7. A. G. Mitchell (348 Velocette) 3:53:25. 8. G. Himing (346 HJS) 3:54:01. 9. P. Hunt (348 Norton) 3:55:43. 10. L. H. Davenport (346 AJS) 3:56:52. 11. J. G. Lind (346 AJS) 3:58:56. 12. Achille Varzi (346 Sunbeam) 3:59:33. Mindazok, akik 4:05:34-es időn belül értek célhoz, megkapták a TT Replicát, vagyis a jellegzetes TT szobor kisebbitett mását. Ezúttal 15 versenyző futott be időre és összesen 22 finiselt. A leggyorsabb kört Nott (Rudge) futotta 31:21-el, ami 116.201 km sebességnél felel meg. — 1928. évi győztes: Bennett (Velocette) 3:50:52. Sebesség: 110.450 km. Leggyorsabb kör: Bennett (Velocette) 32:13. — 1929. évi győztes: F. G. Hicks (Velocette) 3:47:23. Sebesség: 112.163 km. Leggyorsabb kör: Hicks (Velocette) 31:55. Sebesség: 114.158 km. A teamdíjat természetesen szintén a Rudge nyerte.

Az Angol Senior T. T. (500 kcm)

Győztes: RUDGE — RUDGE — Norton.

Amiképpen a Junior Trophynak pompás napsütéses idő kedvezett, éppen úgy a Senior TT-t elmosta az eső. Mindez azonban abszolút nem akadályozta meg az ördögi Handley-t, hogy utolsó pillanatban le ne szerződjön a RUDGE-gyárhoz és dacára a rettenetes időnek, új útvonal- és körrekorddal meg ne nyerje az 500-as kategóriát. Tehát ismét a RUDGE-gyár győzött, sőt Walker, Tyrell-Smith és Nott révén biztosította magának a győzelmen kívül még a 2., 6., 7. helyeket is és ezzel kapcsolatosan a második teamdíjat. (Múltévi győztes: Dodson (Sunbeam) 3:39:59. Sebesség: 115.9 km. Leggyorsabb kör: Dodson (Sunbeam) 30:47. Sebesség: 118.234 km.) A starthoz állott 38 versenyzőből csak 13 finiselt, akik mindannyian megkapták a TT Replicát. Handley már az állóstartos első körben megjavította a körrekordot (29:47), amit azután verseny közben 29:41-re redukált. Sebesség: 122.734 km. Handley elejétől végig vezetett. Távo-
 ság: 7 kör 425.142 km. Részletes eredmény a következő: 1. W. L. Handley (RUDGE) 3:33:30. Sebesség: 119.442 km. 2. G. Walker (RUDGE) 3:36:49. 3. J. H. Simpson (Norton) 3:38:01. 4. C. J. P. Dodson (Sunbeam) 3:40:11. 5. T. F. Bullus (Sunbeam) 3:41:53. 6. H. G. Tyrell-Smith (RUDGE) 3:42:54. 7. G. E. Nott (RUDGE) 3:43:42. 8. V. N. Britain (Sunbeam) 3:50:43. 9. J. G. Lind (AJS) 3:54:36. 10. J. Duncan (Raleigh) 3:59:23.

Az Angol Lightweight T.T. (250 kcm)

Győztesek: AJS — OK-Supreme — OK-Supreme.

A Lightweight, vagyis a 250 kcm kategória, ezúttal végre hosszú szünet után az AJS-gyárnak hozott dicső-
 séget Guthrie révén, aki ezúttal első Man-szigeti győ-
 zelmét aratta. A második és harmadik helyre Johnston és Barrow két OK-menő került. A győztes természetesen itt is, mint a Junior- és Senior-versenyben, úgy az útvonal-, mint a körrekordot megjavította. A nagy ellenfél, a Guzzi-menő Pietro Ghersi, sajnos, az utolsó tréningen egy nagyot bukott és így kénytelen volt távolmaradni a versenytől. Sérüléseivel kórházba szállították, amelyek azonban nem lehettek nagyon súlyos természetűek, hiszen Ghersi a közelmúlt napokban már egy Alfa-Romeo volánjánál a Belga Grand Prixben bőven kárpótolta magát. Az első két körben a délafrikai Sarkis (OK) és Handley (Rex-Acme) vezetnek, akiket a harmadik körben Guthrie vált fel, végig megtartva első helyét. Handley, ha már nem tudott bejönni, egy rekordkörrel otthagya névjegyét a Lightweight Tourist Trophyn is. Távo-
 ság: 7 kör = 425.142 km. Győztes: A. J. Guthrie (AJS) 4:04:56. Új útvonalrekord. Sebesség: 104.118 km. 2. C. J. Johnston (OK-Supreme) 4:07:22. 3. C. S. Barrow (OK-Supreme) 4:09:27. 4. S. Gleave (SGS-Jap) 4:10:02. 5. J. G. Lind (AJS) 4:10:46. 6. E. A. Mellors (New-Imperial) 4:11:59. 7. E. Twemlow (Cotton-Jap) 4:14:35. Indult 24 versenyző, beérkezett 13. A leggyorsabb kört W. L. Handley (Rex-Acme) futotta a második körben 33:52-es idővel, ami 107.577 km. sebességnél felel meg. Múltévi győztes: S. A. Crabtree (Excelsior-Jap) 4:08:10. Sebesség: 102.825 km. Múltévi leggyorsabb kör: Pietro Ghersi (GUZZI) 33:59. Sebesség: 107.227 km.

A Solitude-Rennen

Győztesek: Bullus (NSU) — Dom (Standard) Zündorf (DKW) — Kohfink (Montgomery).

Hatalmas esőben, dacára ennek 30.000 főnyi közönség jelenlétében bonyolította le az ADAC az idei Solitude-versenyt. A verseny érdekessége, hogy az NSU-gyárhoz szerződött angol Bullus legalopozta az egész mezőnyt, ami nem csak abban leli magyarázatát, hogy tud menni, hanem, hogy keze alatt az NSU-gépeket alaposan átformálták. Ezidőszert az NSU-ban a BMW és a DKW alapos ellenfelet kaptak. A BMW-gyár nagyon megsínyli Bauhofer távozását és a szerencsétlenül járt Stegmann. A részletek a következők: 250 kcm. Távo-
 ság: 200,7 km. 1. Kohfink (Montgomery) 2:05:52. Sebesség: 95.567 km. 2. Gehrung (UT-Jap) 2:06:01. 3. Friedrich (DKW) 2:13:26. — 350 kcm. Távo-
 ság: 223 km. 1. Dom (Standard-Mag) 2:17:07. Sebesség: 101.194 km. 2. Hiller (Montgomery) 2:14:36. 3. Mahlenbrei (Velocette) 2:18:35. — 500 kcm. Távo-
 ság: 223 km. 1. Bullus (NSU) 2:01:10.4. Sebesség: 110.423 km. A nap legjobb ideje. 2. Bauhofer (DKW) 2:06:28.3. Ulmen (NSU) 2:06:54. Pätzold (Sarolea) 2:09:34. — 1000 kcm. Távo-
 ság: 223 km. 1. Zündorf (DKW) 2:01:44.3. Sebesség: 109.167 km. 2. Rüttchen (NSU) 2:06:13. 3. Huth (BMW) 2:08:34. 4. Giggenbach (NSU) 2:13:15, Pätzold (DKW) ideje szintén elsőrangú.

A baromfi-, galamb- és nyúltenyésztők legkedveltebb szaklapja

az **Aprójószág**

Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest X. ker., Tenyészállatvásártelep

A Holland Tourist Trophy

Győztesek: RUDGE — AJS — DKW — DKW.

A 17.3 kilométer kerületű Drenthe circuiten folyt le a klasszikus verseny, melyen igen sok európai nagyság megjelent. Az 500-as kategóriában ismét a RUDGE-vezető Walker bizonyult a legjobbnak, növelvén a RUDGE győzelmi sorozatát. A kis kategóriákat a németek nagy öröme a DKW nyerte, míg a 350 kcm kategóriában Simcock (AJS) győzedelmeskedett. Részletes eredmény a következő: 175 kcm. Távolság: 207.6 km. 1. Van Dinter (DKW) 2:15:12. Átlagsebesség: 91.564 km. Leggyorsabb kör: Fernihough (Excelsior-Jap) 10:14.8. Sebesség: 101.3 km. — 250 kcm. Távolság: 242.2 km. 1. Geiss (DKW) 2:12:12. Átlagsebesség: 109.9 km. 2. Crabtree (Excelsior-Jap) 2:12:13. 3. Gleave (SGS-Jap) 2:13:06. 4. Mellors (New-Imperial). 5. Cymral (Puch). 6. Toricelli (Puch) 7. Himing (AJS). — 350 kcm. Távolság: 276.8 km. 1. Simcock (AJS) 2:21:06. Átlagsebesség: 117.7 km. 2. Renier (Velocette) 2:22:38. 3. Woods (Norton) 2:24:10. Leggyorsabb kör: Renier (Velocette) 8:34.2. Sebesség: 121.1 km. — 500 kcm. Távolság: 511.4 km. 1. Walker (RUDGE) 2:29:42.2. Átlagsebesség: 124.862 km. 2. Woods (Norton) 2:30:35. 3. Lind (AJS) 2:31:01. 4. Winkler (DKW) 2:40:54. Handley (FN) feladta.

Osztrák Motorkerékpár Derby

Solo-győztes: Walla (Sunbeam) — Sidecar-győztes: Runtsch (Douglas).

Vasárnap futották le az Osztrák motorkerékpár pályaderbyt a Wien melletti Krieau-i ügetőpályán. A verseny, dacára annak, hogy aznap Wienben más igen sok nagyjelentőségű sportesemény játszódott le, óriási közönség jelenlétében folyt le és nagy sportsikert hozott. Mint előrelátható volt a szólóderbyt Walla (Sunbeam) nyerte biztos fölényrel Cerny (AJS) és a müncheni Klein (Sunbeam) ellen. Mösslacher és Melichar, akik itt Budapesten mindig óriási fölényt mutattak a magyarokkal szemben, sehol sem voltak. Walla mindhárom 11 kilométerre menő futamát megnyerte és így a minimális 9 ponttal győzött. Ugyanígy biztosan nyerte Runtsch (Douglas) a sidecar derbyt. Részletes eredmények a következők: Soloderby. 1 futam. 1. Walla (Sunbeam) 6:38.6. 2. Klein (Sunbeam) 6:40.4. 3. Cerny (AJS) 6:44.8. Gayer, Melichar, Messner és Mösslacher helyezetlen. 2. futam. 1. Walla 6:42. 2. Klein 6:47. 3. Cerny 6:52. Helyezetlen Messner (Delta-Gnome) és Gayer (AJS). 3. futam. 1. Walla 6:37.6. 2. Cerny 6:39.6. 3. Klein 8.08. Végeredményben győzött Walla (Sunbeam) 9 ponttal. A sidecar kategóriákban mindhárom futamot Runtsch (Douglas) nyerte 7:28.2, 7:22.0 és 7:31.2 alatt Deimel (AJS) ellen.

Egyről-másról

Forgalomról, utakról, közlekedésről, sportról.

Már nagyon régen voltam lenni a Balatonon. A hosszú ideig vajúdo útépitési mizériák szinte elvették az ember kedvét, hogy egy-egy ünnepen leránduljon a pompás vizű Balatonhoz. A helyzet végre megváltozott. A Balatont Budapesttel összekötő új műút elkészült. A topeka- és betonrészek kifogástalanok. A Székesfehérvár és Siófok közötti betonszakasz sokkalta jobb, mint a próbaútként készített 3 kilométeres táti szakasz. Az érintkezési felületeken a bukkanónak semmi nyoma és általában elmondhatjuk, hogy kitűnően sikerült. Ugyanez áll a topekaszakaszokra. Ellenben nagyon csodálkozunk, hogy ily hosszú lezárások után még mindig maradtak makadámrészek, amelyek sajnos, már sok helyen kezdenek romlani. Ezeket az aránylag rövid szakaszokat bizony már szintén megcsinálhatták volna. No de hagyjuk, örülünk, hogy ennyi van. Itt a jó út, az ember azt hinné, hogy autó és motorkerékpár egymás hegyin-hátán igyekszik lefelé a Balatonhoz. Sajnos, de nem így van. Vasárnap volt és ennek dacára a Balatoni műúton a forgalom minimális volt. Budapesttől, Polgárdin keresztül, Balatonfüredig nem találkoztam összesen több, mint 35—40 egységgel, amelynek a fele kocsis, a fele motorkerékpár volt. Hát bizony, ez szomorú állapot. Itt látni igazán a nyomasztó gazdasági viszonyokat. Az embereknek nincs pénze. Két-három év előtt, amikor az út rettenetes állapotban volt, a forgalom sokszorta nagyobb volt. Egyébként a magyar autósokról igen érdekes észleleteket gyűjtöttem. Kirándulásom egyúttal motorbejárás volt. Harmincöt-negyven kilométeres maximális sebességgel haladtam végig. Külföldön, ha valaki lassan megy, a másik, aki gyorsabban akar menni, előz és vége. Itt minden előző autóban ülő visszafordul és kéjeleg abban a tényben, hogy ő most előzött. A motociklisták, hajtási modora egy kissé még mindig fegyelmetlen. Ahelyett, hogy nyugodt tempóban haladnának, és nélkül rohannak, majd megállanak és újra rohannak. Így megy ez egész Budapestig. Találkoztam olyan motoros társaságokkal hazafelé jövet, amelynek tagjai ötször is előztek. Alig értek haza előbb Budapestre 10 perccel, de aki megfigyelte a hajtási modorukat, az tisztában lehetett azután, hogy miért vannak telve a hétfői lapok automobil- és motorkerékpárszerencsétlenségek halmozásával. Tisztelet a kivételnek, a magyarok 90 százalékának fogalma sincs, hogy kell a túrakon hajtani. Három szológép, természetesen két emberrel, egyízben úgy előzött Martonvásár és Budapest között, hogy a szembejövő lovaskocsi és köztünk lévő alig párméteres szabad helyen bújtak ki. A sebesség lehetett 75—80 km. A három gép közötti távolság 10—10 méter. Egy kis vöbli, vagy az esetleg félénk ló beugrása és kész a szörnyű katasztrófa. Két kilométerrel odébb azonban már vígan cigarettáztak az út szélén és egyik lenéző gesztussal jelezte a másiknak, amikor elhaladtunk, hogy mehetnek, hiszen majd utólérjük őket. Ezek a fiatal emberek nagy zúzó hóbortban szenvednek. Azt hiszik, hogy mindenki versenyez velük. Az autók vezetői már sokkal nyugodtabbak. Itt lassan már a köztudatba megy, hogy lassan járj, tovább érsz. Megállapítottam, hogy a minket előző kocsik 90 százaléka nem ment gyorsabban 60—65 kilométernél, ami egy kitűnő széles úton igazán megengedhető sebesség. Az is bizonyos, hogy, ha egy autós leelőzött,

Legmodernebb



autójavítóműhely

okl. gépészmérnök vezetése alatt

Egyetemés Gépjármű Ipar
VIII., Örömvölgy-utca 14. József 426—43

azt többé aznap nem láttuk, hacsak egy véletlen pneudefekt nem érte. Székesfehérváron még mindig 2 pengő a kövezetvám. Oda-vissza 4 pengő. Ugyan meddig lesz ez még így. Annakidején, amikor a múlt évben Husvétii versenyünket rendeztük, kérelemmel fordultunk a székesfehérvári polgármester úrhoz, hogy tekintettel a versenyre, engedje el a horribilis kövezetvámot. Ismételt kérésünk elintézés nélkül maradt, sőt egy napon megjelent a szerkesztőségben a végrehajtó és fizetni kellett. „Ezek is fogják még olcsóbban adni!” mondtuk akkor és ime a polgármester úr ma már valahol a székesfehérvári ügyészség fogházában elmélkedhetik a 2 pengős kövezetvámról. Arra azonban 10 évig nem volt gondjuk, hogy a Siófok felé vezető útszakasz rettenetes kövezetét kijavítsák. A Balatoni körút bár némely helyen nem first class, általánosságban nagyon jó. Csak egy a baj. És itt azt hisszük, a leghelyesebb, a Királyi Magyar Automobil Clubhoz apellálnunk. Ők az utóbbi időben minden olyan panaszt és kérelmet, mely méltányos és ami az automobilisták érdekeit szolgálja, a magukévá tesznek és ha mód van rá, meg is oldják. A Balatoni körút teljes egészében jelezetlen. Aki például Lepsényből akar Balatonalmádin, Balatonfüreden keresztül Tihanyba jutni, az közben huszonötször eltévedhet, mert a jobbra-balra való elágazások egymást érik. A part felé kisebb telepekhez visznek kitünő utak, amelyek szemre néha szebbek, mint a főút és az ember azt hívén, hogy a Balaton körüli, tehát inkább mellette, mint el, rájuk tér és a végén kisül, hogy egy zsákutcába tévedt. Ugyanígy sokszor az olajozott szakaszok, különösen a falvakban, éppen eltérnek a Balatontól, de az ember okulva az előzőkön, arra veszi útját és a végén kisül, hogy Veszprém, vagy Hajmáskér felé tévedt. Itt a Balatoni körutat feltétlenül jelezni kellene 40-szer 70 cm-es fehér táblákkal, amelyeken egy vastag élénkörös vonal lenne, a felső részen „Balatoni körút”, az alsó részen „Circuit de Balaton” felírással. Ez esetben az idegen azonnal látná, merre vezet az az út, ami minden kitérés és eltévedés nélkül a Balaton körül húzódik. Ezt feltétlenül meg kellene csinálni.

A „Vállalkozók Lapja” egyik legutóbbi számában éles kritikát mond a Budapest—szentendrei-útról. Ha a cikket elolvassuk, abból kiderül, hogy a cikk írója igen helyesen leszögezi, hogy a Budapest III. kerületi mérnöki hivatalnak bizony fogalma sincs, hogyan kell utat építeni. Csodálkozunk ezen, hogy egyesek csak most veszik észre, hogy a III. kerületben bajok vannak. Mi ezt már évek óta észrevettük és évek óta igen sokat írtunk róla. Ez az ominózus Szentendrei-út még bizony eddig egyszer sem volt tűrhető állapotban. Ennek oka pedig nemcsak az, hogy rossz a felügyelet, hogy az építők nem tudnak, vagy nem akarnak jó utat csinálni, hanem más bajok is vannak arrafelé. Mi már egyízben megírtuk, hogy Leányfalun lakó automobilisták a múlt évben észrevették, hogy az építésnél működő egyik vízhordókocsi nem az utat, hanem a környező kerteket locsolta. Az idén arra járó automobilisták mesélték el nekünk, hogy a Szentendrei-utat szárazon, minden víz nélkül hengerelik. Hát uraim, ezekután ne csodálkozunk, hogy a Szentendrei-út kátyus és rossz. Mi azonban azon nagyon csodálkozunk, hogy miképpen lehetséges ez? Ha bérbeadják egy vállalkozónak az útépitést, akkor tessék arra garanciát kérni és csak kitünő állapotban átvenni. Kül-

földön a makadám utak úsznak a vízben, amikor készítik őket. Vízrel és hengerléssel makadámútnál elspórolni nem lehet. A szentendrei utak építésénél pedig úgy a hengerléssel, mint a vízzel nagyon, de nagyon is szűken bánnak. Nagyon szeretnék, ha a polgármester úr utána nézne az e fajta igen sűrűn megisméltődő eseteknek, amelyek éppen a III. kerületben oly gyakoriak. Emlékezzünk a múlt évben a Rózsadomb északi oldalán épült új utakra, amelyeket az eső egy nap alatt tönkretett. Azokra az utakra sem lehetett a legjobb akarral sem ráfogni, hogy szakértelemmel és igyekezettel lettek volna megépítve.

Amint egyes helyeken úglátszik nem akarnak a jó szóra hallgatni, ugyanúgy a másik oldalon hála az illetékes tényezők belátásának és igyekezetének, igen szép fejlődésről számolhatunk be. Mi tettük annakidején először szóvá a Retek-utca szélesítéséről szóló tervünket, valamint a Városmajor-utca rettenetes állapotát. Rámutattunk a Városmajor-utcában lévő szanatóriumok és az Új Szent János-kórház helyzetére, ahová a nehéz, súlyosan szenvedő betegeket a kátyukon keresztül szállítják és a betegek a szállítás közben már többet szenvednek, mint a műtőasztalon. A célunkat, köszönet a megértő fővárosi mérnökök és építészeknek, elértük. A Retek-utcát már régen kiszélesítették, míg a Városmajor-utca modernizálása most van folyamatban. Reméljük, most már a budai utcák szégyenfoltja, az Alkotás-utca, sem várat majd sokáig magára. Őszintén szólva, nem tudjuk megérteni, hogy az Alkotás-utca rettenetes állapotban lévő útvonalát hogy engedhették a mai állapotig. Csodálatos az, hogy tudunk eseteket, amikor egyes magasrangú személyek kedvéért egész utcákat átépítenek és prima állapotba hoznak a budai hegyvidéken, ugyanakkor a nagy katonakórház előtti Alkotás-utca állapota minden kritikán aluli. A közelmúltban egy magas városi személyiség költözött ki nyaralni a budai hegyek környékére. Másnap már ott voltak az útjavítók. Motoros fecskendőt hoztak fel magukkal és annak sugrával verték ki a port az egyébként nagyon jó makadámút kövei közül. Másnap már készen volt a friss új bitumenréteg. A környék lakói boldogok. Bizony az sem esett még meg, hogy ha a vízvezeték elromlott, vízeskocsik hozták volna fel a polgároknak a vizet, amíg a hibát meg nem javították. No de ez nem tartozik ide. Reméljük, hogy az Alkotás-utca soká hányódó ügye is elintéztést nyer végre.

Jap motor hívőknek

Rex-Acme

300-es sv. motorral, 66 cm ülés magasságával az

ideális könnyű túragép

Ára 1320. — pengő Ballon-gumikkal

Vezérképviselő: MARTINEK, Közraktár-u. 24.

Hogy áll a hősök emlékversenyének ügye

Emlékezetes még a sok port felkavart 24 órás verseny, melyet immár a MAC motorsport osztálya másodízben rendezett meg az idén. A verseny, mint tudjuk, a legnagyobb sportbotrányok egyike lett, ami még ma is erősen foglalkoztatja az illetékeseket. Az történt ugyanis, hogy a vezetőség a verseny útvonalát földutakra vitte, nem számítva azzal az eshetőséggel, hogy a jó Isten esőt is küldhet arra a bizonyos szent napra és akkor úgy a motorosok, mint az autósok beragadnak. Eltekintve a személyes észleletektől, amit minden versenyző a saját bőrén tapasztalt, a most megjelent kitűnő Touring Club térképek, melyeket Gergely Imre szerkesztett és amelyek a legpontosabb adatokat tartalmazzák, kézzelfoghatóan bebizonyítják, hogy a verseny útvonala bizony nem volt kövezett út. A térképet mindenki megveheti Kókai Lajosnál és bizony mindenki megnézheti. Sajnos, az egész sportbotrány ismét a nagy sportmulta visszatekintő Magyar Athlétikai Clubnak ártott, noha neki ehhez öszintén szólva vajmi kevés köze volt. A MAC-ban ugyanis a motorsportosztály teljes autonómiát élvez és minden, ami ott történik, Máry Dezső alezredes és vezérkarának munkája, akik mindezt ideig váltakozó szerencséivel operáltak a versenyrendezés terén. Amint el kell ismerni, hogy voltak klasszikusan megrendezett „minta-versenyeik”, ugyanúgy voltak rosszul és felületesen megrendezett versenyeik is. Ezek közé tartozott a mostani. Ők mindig különöset akarnak produkálni és bizony, sajnos, ilyenkor megesik, hogy túllőnek a célon és belesülnek. Így volt ezidén is. Egy 24 órás versenyt a magyar utakon 50 kilométeres átlagsebességgel lefutni, nem gyermekjáték. Ez egy olyan teljesítmény, amit már magában is honorálni kell. Ilyen esetekben nem kell a versenyt azzal komplikálni, hogy homokbuckák közé, ökörjárásra és ta-

nyákat összekötő humusra vezessék a saját kocsijaikkal starthoz álló amatőr versenyzőket.

Az eredmény azután az volt, hogy időre csupán egy versenyző, a Weisz-Manfrédot vezető Szmick Viktor, a 24 órát követő éjjelen pedig még újabb 5—6 vezető futott be az Ezredes-utcában felállított célba. Ezek között motorkerékpáros csupán egy volt, a régi rutinos oldalkocsivezető: Urbach László, aki 500-as BSA-gépével emberfeletti produkálva, éjjel után két órával érkezett Budapestre. A többi az úttesten maradt, vagy megúnva a gépgyilkolást, abbahagyta a versenyt és nyílegyenesen Budapestre jött. A verseny vezetősége ekkor az egész versenyt megsemmisítette és a hat beérkezett automobil, valamint az egy befutott motociklívezetőt az ünnepélyes keretekben megrendezett vacsora keretében hatalmas ezüstserlegekkel díjazta. ABC-sorrendben, nevük kezdőbetűje szerint. (Pompás idea!?) Így azután az egyetlen igazi befutó Szmick Viktor is kapott egy kis ezüstserleget, még pedig a legkisebbet az összesek között. Ennek a háttere az volt, hogy Szmick Viktor megóvta a versenyt. Az óvást a vezetőség elvetette és a következő napokban a meglévő díjakat a nagy nyilvánosság kizárásával egyéni levélhívásra kiosztotta. Aki csendes volt és nem szidta a vezetőséget, az mindenki kapott díjat, aki óvott, vagy kritika tárgyává merte tenni a versenyt, az természetesen nem kapott levelet. Szmick Viktor azonban nem hagyta az ügyet és fellebbezett a KMAC-hoz, mint a fennhatósághoz. A KMAC, mielőtt ebben az ügyben döntött volna, kiírt a Párisban székelő AIACR sportbizottságához véleményért, majd annak beérkezése után a verseny megsemmisítését hatályon kívül helyezte és utasította a MAC motorsportosztályát, hogy

értékelje a verseny beérkezőit. A MAC ezt megtagadta. Ennek az egyszerű következménye az, hogy a MAC versenyrendezési jogát a KMAC fel fogja függeszteni és a Jánoshegyi versenyt, mely mint a bajnoki pontszerző verseny ősszel kerülne lefutásra, maga a KMAC fogja megrendezni.

A MAC motorosztálya ezzel szemben elébevágott a felfüggesztő határozatnak és kijelenti, hogy addig nem rendez versenyt, amíg az alkotmányos Motorsportszövetség meg nem alakul. Azt hisszük, ez esetben egyik fél sem fog tárgítani. De nem is lesz miért. A szenvedő objektum, a szép és nagy reményekkel alakult MAC motorsportosztály a megszűnés küszöbén van. A kitűnő vezetés folytán versenyzői sorban hagyják ott. A multban oly sok kiváló motorversenyzője közül alig maradt egy-kettő, az sem versenyez. Kitűnő autóvezetői sorba léptek át más egyesületekbe. Okuk bizonyonnyal volt. A MAC motorosztálya ügyében ismét tanulhatunk. Clubot nem lehet katonai diszciplinával összetartani. Az megy ideig-óráig, de örökké soha...

107736

Budapest, 1928. május 14.

14.

T. Magyar Ruggyantaárugyár r. t.

Budapest.

Szívesen hozzuk írásban is tudomásukra, hogy 1928 február 10.-én szerelt 46843 sz. 34X7 méretű Cordatic köpenyűk a mai napig 107736 km.-t futott autóbuszunkon és még ma is használható állapotban van. Örömmel látjuk ezen teljesítményben a magyar ipar diadalát.

kiváló tisztelettel

BUDAPESTI AUTÓBUSZ KÖZLEKEDÉSI
REZERVÁRSÁG




CORDATIC

Milyen alkatrészekkel és milyen üzemanyagokkal futották le a versenyzők a világ legjelentősebb motorkerékpárversenyét, az Angol Tourist Trophyt?

Mint tudjuk, nincs a világon még egy szerkezet, mely annyi részből, alkotó elemből állana, mint a motorkerékpár. Ma a motorkerékpárt előállító gyárak legnagyobb része csak összeállít, illetve beépít. Legtöbbször csak a vázat, a benzin- és olajtartányt, a kormányt, no meg a fékszerkezetet gyártják idehaza, a többi alkatrészt vásárolják nagyban, a speciálisan ezekre berendezett gyáraktól. Így idegen rendszerint a motor, a villa, az összes rugók, a karburátor, a mágnes, a kormányfej-szorító (Steering-damper), a lökhárító, a nyereg, az olajozókészülék,

a fékbetétek, a világítás, a lánc, nem is szólva a pneumatikokról, a gyertyákról, a zsirzócsapokról, valamint a különböző gumialkatrészekről. Minden motorkerékpárt összeállító gyár igyekszik ezeket az alkatrészeket a legjobb gyáraktól beszerezni, akik, miután specializáltak magukat, hosszú évek tapasztalataival rendelkeznek és így nemcsak minőség, tartósság, hanem célszerűség tekintetében is elsőrangú anyagot szolgáltatnak. Sajnos, vannak olyan gyárak is,

amelyek ellenkező véleményen vannak és amelyek nagyon szeretik a másodrendű anyagot, gondolván, hogy a vevő majd átcsereéli lassan-lassan jóra, arra azonban nem gondolnak, hogy ezáltal mennyi bosszúságot és mérget okoznak, eltekintve a fölösleges pénzkidobásoktól.

Már most az a kérdés, hol és mikor derül ki az, hogy tulajdonképpen mi is a jó, illetve a legjobb? A próbákon, mégpedig az olyan próbákon, ahol sokszor órákig, sőt néha napokig tart a maximális igénybevétel. Az alkatrészek, valamint a motor, illetve a váz és egyebek legjobb erőpróbája a sebességi verseny. Itt 3—4, sőt néha még több órán keresztül maximum kívánatlik meg a géptől, ha tehát valami ott megállja helyét, akkor az a köznapi használatban 100 százalékban biztos lesz. Miután pedig az Angol Tourist Trophy ma kétségkívül a világ legnagyobb és legklasszikusabb versenye, mely nemcsak Angliára, hanem a kontinensre és az egész művelt világra irányt szab, ami ott történik és ami ott beválik, azt feltétlenül jónak, biztosnak kell elismernünk. Az Angol Tourist Trophyn minden gyár és minden versenyző igyekszik a legjobbat választani. Az a tény, hogy az alkatrészeket és

üzemanyagokat készítő gyárak bizonyos prémiumokat adnak a versenyzőknek arra az esetre, ha gyártmányukkal versenyeznek, ez semmit sem von le azok jószágából és semmi esetre sem szolgálhat félrevezetésképpen. Ugyanis egy versenyző sem lesz bolond gyenge minőségű alkatrészekkel, vagy rosszabb üzemanyaggal starthoz állani és ezzel kockára tenni a verseny sorsát, mely neki győzelmet, illetve helyezés esetén sokkal nagyobb anyagi hasznot hoz, mint az a pár font, amit a gyár a verseny előtt fizet. Annyi bizonyos, hogy a versenyző választ a legjobbakból

és esetleg ahhoz a pártól, aki többet fizet. Azt azonban már leszögezhetjük, hogy azok a motorkerékpárok, azok a villák, fékbetétek, mágnesek, nyergek, gyertyák, pneumatikok stb., valamint az az üzemanyag (benzin, benzol, olaj stb.), amelyik egy 425 kilométeres, 100 kilométeren felüli átlaggal futott Angol Tourist Trophyn megállja a helyét, az nekünk nemcsak túrra, de versenycélokra is bármikor, bármilyen körülmények között jó lesz.

Nézzük először a gépeket. Három versenyszám volt, a

Lightweight Tourist Trophy, a Junior és a Senior Trophy. Az elsőben a 250, a másodikban a 350, a harmadikban az 500 kcm-es gépek indulnak. Ha csak az első három helyet vesszük irányadónak és az első 5, a második 3, a harmadikat 1 ponttal honoráljuk, úgy az idei angol TT-én csupán a Rudge-, az AJS-, az OK- és a Norton-gyár szerzett pontokat. Előbbi szennyezési eredményt ért el. Megnyerte a Junior és Senior Trophyt, második lett a Seniorban és a Juniorban és ráadásul még a Juniorban a harmadik helyet is elfoglalta, nem is szólva a Seniorban lévő további értékes helyezéseiről. A világhírű Norton-gyár ezúttal kénytelen volt a Seniorban a harmadik és a Juniorban a 6., 9. helyekkel beérni. Az AJS biztosan nyerte a Lightweight-kategóriát, egyebekben a Juniorban a 8., 11., a Seniorban a 9. és 12. helyeket biztosította. Az OK a kiskategóriában excellált, amennyiben a 2., 3., 14., 18. helyeket foglalta le. Végeredményben

1. Rudge	17 ponttal
2. AJS	5 ponttal
3. OK	4 ponttal
4. Norton	1 ponttal

Nevünk



a reklámunk

Puch a legtökéletesebb motorkerékpár

Egyébként a kiskategóriában a JAP- és a Blackburne-beépítések domináltak. Ezúttal inkább a JAP-motorok voltak frontban, amit a 2., 3., 4., 7., 8., 11., 12. hely is élenként bizonyít. A Blackburne-gyárnak sovány vigasz, hogy Handley révén ő futotta a 250-esek leggyorsabb körét és büszkén hirdeti, hogy a világ leggyorsabb 250-ese, de arról azután már bölcsen hallgat, hogy nem is bírta tovább két körnél.

A Juniorban negyedik és hetedik helyével elég jól áll a Velocette, aki ezidén azzal kárpótolja magát, hogy fennhirdeti, miszerint 1926., 1928. és 1929-ben győzött a Juniorban. A királytengelyes Nortonok ezúttal Woods és Hunt révén csak a 6. és 9. helyre tudtak felnyomulni, míg az AJS 8., 10., 11. helyeivel szintén elég biztosnak bizonyult. Ezúttal a Juniorban legjobban a Sunbeam maradt le, mely a Targa-győztes olasz Varzi révén a 12-ik helyet tudta csak lefoglalni. Igen szép teljesítmény a Raleigh ötödik helye.

A Seniorban az 1., 2., 6., 7. helyet lefoglaló Rudge mellett legjobban a Sunbeam-vezetők vették ki részüket. Dodson, Bullus, Britain, Bacon és Merril révén 4., 5., 8., 11., 13. lett Sunbeam, tehát tizenhárom beérkezett gépből nem kevesebb, mint öt. A Rudge-n és Sunbeam-on kívül még két AJS és egy-egy Norton és Raleigh finiselt, míg a többi 24 feladta.

Ha tehát mindent összevetünk, úgy a starthoz állott Rudge, Sunbeam, Norton, Velocette, Raleigh, AJS, Cotton, Excelsior, Scott, BSA, La Mondiale, New-Imperial, Royal-Enfield, SGS, Rex-Acme, New-Gerrard, Montgomery, vagyis 17 gyárból érdemleges finist, ami egyenlő a TT replikával, csupán 12 gyár, a Rudge, Sunbeam, Norton, AJS, OK, Rex-Acme, Excelsior, SGS, New-Imperial, Cotton, Raleigh és a Velocette végzett. A múltban oly szép eredményeket elért egyetlen kétütemű, a Scott ezidén nem tudott eredményt felmutatni. Három 500-as állott starthoz, de egyikük sem tudott tovább jutni 5 körnél. Lassúak voltak.

Most térjünk át az üzemanyagra és az alkatrészekre.

Üzemanyag-olaj. Ez az első kérdés. Mint tudjuk, az utóbbi években a speciális üzemanyagok használatát az Auto Cycle Union eltiltotta. Jelenleg csak benzin-benzol keverék van megengedve. A helyezettek legnagyobb része az angol *Pratts*, 40 százalékos benzin, 60 százalékos benzol keverékét használta. A 250-ben az 1., 3., 4., 5., a 350-ben az 1., 2., 3., míg a Seniorban a 2., 3., 4., 5. ment *Pratts*-gyártmányokkal, míg a többiek, így a Senior-győztes Handley, valamint a 250-es kategória második helyezettje *Shell*-üzemanyaggal győzött. Olaj tekintetében a *Castrol*, mint mindig, most is dominált. Mindhárom kategória győztese, valamint az összes helyezettek, kivéve a *Lightweight*-t másodikat, aki *Shell*-olajjal futott, *Castrol R*-olajjal érték el világraszóló teljesítményüket. Különösképen érdekes, hogy a Senior Tourist Trophyt ezúttal tizenötöd-ször nyerték egymásután *Castrol*-al.

A porlasztó (karburátor)-gyárak közötti harc megszünt. Amióta az AMAC, Binks és BB egyesültek és megalkották az *Amalgamated Carburettors Limited* címmel bíró hatalmas részvénytársaságot, azóta jóformán csak AMAL-karburátor létezik. Az idej angol TT-én mindhárom kategóriában az összes befutó AMAL-gázosítót használt. Itt vita nincs. Az AMAL ma kétségteljesen a legjobb és mindenütt vezet.

Bár a pneumatik-gyáraknak eszük ágában sem volt fuzionálni, a helyzet itt is olyan, mint a gázosítóknál. Itt azonban a *Dunlop* fúzió nélkül is hors-concours a legjobb és legbiztosabb. Ezúttal mindhárom kategória első, má-

MEGÉRKEZTEK A KARDANSTOCK

MOTORKERÉKPÁROK

3
BLOCKMOTOR,
SEBESSÉG, KARDÁNHAJTÁS, LEG-
MODERNEBB KIVITEL

200 KCM 4 LÓERŐ P 1290.—

300 KCM 10 LÓERŐ P 1490.—

KEDVEZŐ FIZETÉSI FELTÉTELEK

GAZDASÁGBERENDEZŐ
ÉS MOTOREKE R. T.

BUDAPEST, VI. ORSZÁGBÍRÓ-
UTCA 33. SZÁM. TELEFON:
AUTOMATA 909-83, 909-54

sodik és harmadik helyezettjének gépén láttuk a kitünő futófelülettel bíró angol Dunlop-ot. Az angoloknál szinte nemzeti kötelességgé vált a Dunlop használata.

Mint tudjuk, a motorkerékpár egyik legfontosabb alkatrésze a lánc. Az angol láncgyárak között a Coventry és Renold vezet. Ezúttal a Coventry bizonyult a jobbnak. Kivéve a 250-es győztes AJS-t, az összes helyezettek gépén Coventry láncot találtunk.

Az angolok konzervatívok és sovíniszták. A világhírű Bosch-mágnest odaát nem igen látni. Ezúttal az ML és a BTH között oszlottak meg a sikerek. Az ML-nek több jutott. ML-mágnessel győztek a Rudge-gépek, valamint a 250-es AJS, míg a BTH-t a 250-es kategória helyezettjeinél a 2., 3., 4., 6., 10.-nek beérkezőknél és a körrekorder Handley Rex-Acme gépén látjuk. Itt tehát feltétlen ML-főlényről beszélhetünk.

Talán semmi sem játszik olyan fontos szerepet az alkatrészek között, mint a gyertya. Angliában ma a KLG és a Lodge viszik a főszerepet.

Benzin, olaj, mágnes, gyertya, lánc és pneumatik. Ezekkel végeztünk. Ezek volnának az úgynevezett elsőrendű alkatrészek. Most következnek a többiek. Így első sorban a fékberék, a nyereg a kormányzorítók, a lökhárítók, a különböző gumialkatrészek, a gumipárna, a fogantyúk, a térdpárnák, a zsírókészülékek, a beépített villa, a dugattyúgyűrűk és az automatikus olajozó-pumpa. Itt már nem lehet annyira általánosítani. Az itt felsorolt alkatrészek java olyan, hogy megsemmisülése nem igen következhet be rövid idő alatt. Talán a fékberétek jósága játszik szerepet, no meg az olajpumpa biztos működése és a dugattyúgyűrűk anyaga.

A fékbetétek között ezúttal a *Fibrax* vezet. A Junior-kategória 1., 2., 3., a Senior 2., 3., 6., 7. és a Lightweight-csoport 2., 3. helyezettjének fékei voltak *Fibrax*-betétekkel szegecselve. Másodsorban a *Duron*-betétek következtek népszerűség szempontjából. Így a 250-es győztes *AJS*, a *Sunbeam*-ek, köztük a Seniorban negyedik *Dodson*-gép és a Junior-kategória 4., 5. helyezettjénél látjuk ezt a minálunk még ismeretlen gyártmányt. A *Ferodo*-ról, valamint a *Don*-ról hallgat a fáma.

Az olajozókészülékeknek ezúttal kevesebb szerep jutott. A legtöbb gép saját olajozót szerel a motorjához és miután az idei TT-én a nem beépítő gyárak, mint a *Rudge*, *Sunbeam*, *AJS*, *Norton*, *Velocette* voltak a frontban, a *Best & Lloyd* és a *Pilgrim*-pumpák sokkal kevesebb helyen vannak feltüntetve. A nagy hirdetések csak azt árulják el, hogy a 250-es kategória 2., 4., 7., 8., 10., 12-ik helyezettjének motorjánál (valamennyi *JAP*) *Best & Lloyd*-pumpa alkotta a felszerelést.

A nyergeknél legnagyobb sikere a *Lycett*nek volt, míg másodsorban a *Terry* következett. *Lycett*tel futott *Walker*, *Tyrrel-Smith*, *Nott*, *Guthrie* és még sokan. Ugyanígy a legtöbb versenyző a *Moseley*-féle gumipárnákat (*Float on air*, vagy *Air cushion*) használta. A Juniorban az 1., 3., 6., a Seniorban a 2., 3., 5., a Lightweightben az 1., 3., 4-iknek beérkező gépén látjuk a kitünő szolgáltatásokat tévő légpárnákat. *Terry*-nyerget használt a 250-es kategória két helyezett *OK*-menője.

Ha még megemlítjük, hogy a dugattyúgyűrűk java *Bricon*-gyártmányú volt és hogy a győztes *Rudge*-motorokban is *Bricon* volt, valamint, hogy a *Wellworthy*-gyűrűk is szép számmal voltak találhatóak és a zsírözölőkészülékek a francia *Tecalemit*-művek ügyességét dicsérik és hogy a térdpárnák, meg a fogantyúk a *John Bull*-gyár szállítmányai, no meg, hogy a *Steering-Damperek* és lökhárítók javarésze az *André*-gyárból került, akkor mindent elmondottunk.

Végeredményben, bár ez meglehetősen problematikus dolog, a következőkben foglalhatjuk össze az idei angol TT-gépek elite felszerelését és a használt üzemanyagokat. Ma a szigetországban ezeket tartják a legjobbaknak és 1931 júliusáig ők a favorizált márkák:

Castrol-olaj, *KLG*-gyertya, *Coventry-lánc*, *AMAL*-karburátor, *ML*-mágnes, *Dunlop*-pneumatik, *Fibrax*-fékbetétek, *Lycett*-nyereg, *Best & Lloyd*-olajpumpa, *Bricodugattyúgyűrűk*, *John Bull*-térdpárnák, *Moseley*-légpárnák, *André*-kormányozótök és lökhárítók, *Tecalemit*-zsírözölőcsapok.

D. I.

A Z A N G O L felülvezérelt motorkerékpárok minősége, élettartama és gazdaságos fogyasztása utólag érhető el. — Prospektus díjmentes. — Előnyös feltételek. — Állandó alkatrészraktár.

CALTHORPE



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

TURIZMUS

A **BEMAC** tátrai túrája gyönyörű időben fényesen sikerült. A miskolci központtal sokoldalúan működő **BEMAC** Autóklub tagjai *Siposs Géza* alelnök-igazgató vezetése mellett és kapcsolatban a miskolci „*Lloyd*” utazási és fürdőzési irodájával, nagyszerű kirándulást rendeztek pünkösdkor a Tátrába. Az 5 napi túra alatt bejárták *Krasznahorkaváralja*, *Rozsnyó*, a *Dobsinai jégbarlang*, az itt alig ismert fenomenális *Hernád-áttörés*, *Igló*, *Lőcse*, *Késmárk*, *Tátrafüred*, *Tarajka*, *Csorbató*, *Matlárháza*, *Fehérvízi-üdülőtelep*, a *Magura* szerpentinjein át a *Dunajec* vidékét, honnan tutajozás után *Lengyelországba* is átléptek. Majd *Szepesbélán* keresztül *Sibrafüredre* mentek és a *Branyiszkon* át utóztva *Eperjes* és *Kassa* műemlékeinek és nagyarányú új építkezéseinek megtekintése után tértek vissza az ötödik napon *Miskolcra*. A túrát, melynek összköltsége autóval autótulajdonosok részére mintegy 80—100 pengőt tett ki, az ősszel megismétlik.

Öröndetes eseményről számolhatunk be olvasóinknak. Emlékezetes még, amikor egy cikkünkben, melyben az angol AA-ról emlékeztünk meg, csodálattal írtunk, az AA-szolgálatról. Londonban, ha az idegen belép és útvonalak után érdeklődik, tíz perc múlva pontosan gépelt „*Itineraire*”-t kap kilométertávolságokkal, megjegyzésekkel stb., tekintet nélkül az út hosszára. Akkoriban ezt valami elérhetetlennek, kolosszálisnak gondoltuk és ime a **KMAC** most ugyanezen tényt még sokkal gyorsabb és kitünőbb formában valósította meg. Az **AIACR** ugyanis egész Európát behálózó útvonalterveket készített. Ezek az útvonaltervek lapokból állnak, amelyek baloldalon térkép, jobboldalon az útvonalon fekvő helységek, városok vannak feltüntetve sorrendben km távolságokkal. Ezekből a lapokból egész láda érkezett *Párisból* és a **KMAC** turisztikai osztályában szortírozva áll rendelkezésre. Mármost, ha valaki *Budapestről* *Párisba* akar utazni, pár perc múlva készen áll számára az útvonal. A **KMAC** turisztikai osztályának vezetője az ismert motorsportsman *Hild Károly*, aki a sportügyek mellett, úgylátszik a geográfiában is egészen otthon van, mert bámulatos precizitással, gyorsasággal és szakértelemmel állítja össze az útvonalterveket. *Hild Károly* egyébként saját iniciatívájából összeállította mindazon utak tervét, amelyek az **AIACR** Itinerairjeiből hiányoznak és amelyek reánk magyarokra bírnak különösebb fontossággal. Ezeket idehaza sokszorosították és így külön *Tátra-útvonal* stb. szintén rendelkezésre áll. Általában megállapítható, hogy az **Automobil Clubban** nagy építőmunka indult meg, ami különösen a turizmussal összefüggő kérdésekben mutatkozik hatásosnak.

„**Magyarország útállapotjelző térképei.**” A közelmúlt napokban állította fel a **Királyi Magyar Automobil Club** első hivatalos útállapotjelző tábláját. A tábla a **KMAC** *Apponyi-téri* székházának kapubejárataiban áll. Tartalmazza **Magyarország** automobillal járható utainak térképét 1:200.000 nagyságban. Ebből a térképből az automobilista és motorkerékpáros azonnal tudomást szerezhet az ország utainak minőségéről. Vastag vörös vonal mutatja az állandó jellegű, portalanított (beton, topeka, kiskocka, keramit stb.) utakat. A fekete vonalak a kitünő állapotban lévő makadámutakat jelzik. A tört vonal már romlott másodrendű utat jelez, ami ugyan járható, de már nem elsőrendű. A pontozott utak határozottan a rossz utakat mutatják, míg az útvonalra merőlegesen sraffozott fekete vonalak a lezárt utakat jelzik. Ez a jelzés, bár nem a legpraktikusabb, kötelező az **AIACR** kebelébe tartozó összes egyesületekre nézve és így ettől eltérni sajnos nem lehetett. A fentiekén kívül

az összes határátlépő állomások, a hidak és kompok, folyók és tavak is jelezve vannak a térképeken, ahol egyben a kilométertávolságok is pontosan láthatók. A Királyi Magyar Automobil Club még a nyár folyamán Budapesten négy hasonló táblát állít fel, melyek a város különböző részein lesznek elhelyezve. Ugyancsak az ősz folyamán a budapesti táblákkal párhuzamosan az ország nagyobb városaiban, így elsősorban Szegeden, Miskolcon, Győrött, Pécsen, Kaposvárott, Szombathelyen, Sopronban, Nyiregyházán, Debrecenben, Szolnokon, Székesfehérváron és Veszprémben állít fel az Automobil Club útjelző táblákat. A táblák magassága 3 méter, szélessége 4 méter. A táblák előállításai, valamint fenntartási költségeit hír szerint a térkép körül elhelyezett félméteres csík hirdetéseiből szándékozzák előteremteni. A térképek vidéken kéthetenként, Budapesten az aktualitásnak megfelelően azonnal lesznek javítva. A fenti ténnyel a KMAC ismét tanujelét adta az automobilizmus iránti szeretetének és annak az igyekezetnek, hogy minden eszközzel szolgálja az automobil és motorkerékpár-tulajdonosok kényelmét. Megjegyezni kívánjuk, hogy eddig a külföldön hasonló célt szolgáló, csak időszakos térképek jelentek meg. Nyilvános nagy formában kiadott útállapotjelző térképeket eddig még sehol sem láttunk.

„Europa Touring”. Az Alliance Internationale de Tourisme kebelébe tartozó egyesületek a stuttgarti Hallwag A. G. kiadásában térképeket adtak ki. A Hallwag térképek darabja 5.50 pengő. Budapesti képviselője Gg. Hoffmann, V., Falk Miksa-u. 6. Európáról 14 kártya jelent meg.

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

Megbízhatóság!

Erő!

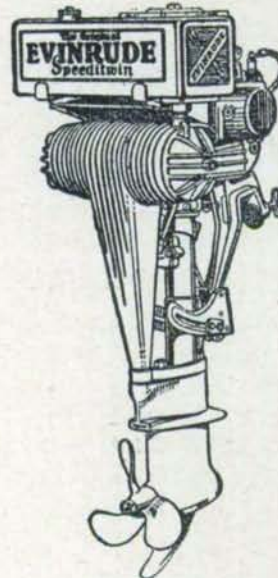
Sebesség!

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

Néhány szó a fékberendezésekről.

írta: Nagy Pál Sándor, okl. gépészmérnök.

Ha végiglapozzuk az autógyárak prospektusait, lép-ten-nyomon szemünkbe ötlök ez a kifejezés: tökéletesen kiegyenlített fékek. Mit értünk fékkiegyenlítésen, milyen célt szolgál, mely megoldási formákat ismerünk és milyen kritikával élünk az egyes szerkezeti megoldások megbírálásánál, — azt hiszem, nem lesz érdektelen néhány rövidke pillanatot ezekre a gondolatokra szánni.

Mint ismeretes, ma már minden autón a rendes üzemi fék négykerékű fékez, illetve a hatkerékű járműveken hatot. Mind a négy, illetve hat fékszerkezet közvetlenül a kerekekre, némely ultramodern megoldásnál a kereket meghajtó differenciálmű csonkjára hat és közös sajátságuk, hogy egyetlen, közös lábpedál lenyomása által jönnek működésbe.

Az egyetlen helyről jövő erőhatást tehát el kell osztani, ki kell mintegy adagolni az egyes fékszerkezeteknek.

Minden különösebb szakértelem és műszaki érzék nélkül is belátható, hogy a jobb- és baloldali, közös tengelyen levő kerekek fékező ereje azonos legyen. Hogy ezt a valóságban teljesen kihasználhassuk, szükséges, hogy mindent elkövessünk annak lehetővé tételére, hogy a fékek egyenletes szorítása a kerék kerületén egyenletes és azonos fékező erőt fejthessen ki. A párban dolgozó kerekek tehát lehetőleg azonos mintázatú és márkájú köpenyeket viseljenek, lehetőleg azonos elhasználódási mértékkel bírjanak és azonos keményre legyenek felfújva. Sajnos, azt a tőlünk nem mindig függő külső tényezőt, hogy az úttest csúszási viszonyai is azonosak legyenek a jobb-, mint a baloldali kerekek alatt, nem mindig érhetjük el.

Az elülső és hátsó kerekekre az autó súlyelosztásából következőleg különböző terhelés miatt, továbbá bizonyos jelenségek elkerülése céljából is, más és más fékhatást követelünk meg. Mindenesetre, egy bizonyos autótípusra, — teherautónál pedig még a felvett ideális terhelésre, — felállítunk egy bizonyos fékezési arányt, melyet a fékkiegyenlítő szerkezet tervezésénél figyelembe veszünk és egyszersmindenkorra beállítunk. Némely autón találunk olyan megoldási formákat is, melyek ezt az arányt némileg megváltoztatni engedik.

A fizikából ismeretes, hogy a kerekek tapadása sokkal nagyobb mértékű, ha a kerékabroncs felülete legördül az úttest felületén, mintha már csúszik. Ezen jelenség magyarázására több teória van érvényben. Legvilágosabban szemlélteti ezt az a felfogás, amely szerint a két felület egyenetlenségei legördülés alkalmával egymásba kapnak, akár a fogaskerekek fogai, tehát jól fognak, tapadnak, míg ha már kiemeltettek és egymás fölött relatíve nagy sebességgel elcsúsznak, a kapcsolódás tökéletlenné válik, a surlódási érték tehát erősen csökken.

Hogy a legerősebb fékhatást elérhessük, szükséges, hogy minden kereket addig a határig fékezhessünk, hogy még éppen forogjon, de ettől a határtól már csupán lényegtelen, elhanyagolható fékezőhatás váltsa el. Ha ugyanis a fékek egyenlőtlenül fognak, úgy a fékhatás fokozatos növelése alkalmával először egy, majd egy másik kerék kezd csúszni. Ezek fékhatása a pneumatik és az úttest állapotától és egymáshoz való viszonyától függően 30—40%-kal csökken. Hiába nyomjuk már most még nagyobb erővel a fékpedált. Legfeljebb csúszásba hozzuk a még soron levő kereket is és annak fékhatását is lecsökkentjük az említett %-kal.

A pedál erősebb lenyomásával tehát célt nem érhe-

tünk. Marad hátra az egyetlen lehetőség, arra törekedni, hogy az egyes fékszerkezetekhez eljutó erőhatás azonos, illetve páronként azonos legyen, az előbb említett terhelési arány figyelembevételével.

Mint minden szerkezet első terveinek szemlélésénél, úgy a járművek fékszerkezeteinek szemlélésénél is megállapíthatjuk, hogy vizuális embertípusok hozták létre. A mozgást látták, nem az erőhatást érzékelték. Így az elsőfékek az ú. n. nem kiegyenlített megoldásúak. A kézifék fogantyújának tengelyén a jobb- és baloldali hátsó kerékfékhez egy-egy emelőkar és a vele összeköttetésben levő vonórúd közvetítette az erőhatást, illetve az elmozdulást. A vonórúdakat hosszát csavar segítségével változtatni lehetett, amire a fék beállításánál és utánszabályozásánál van szükség.

A tervező a következőképpen gondolkodott: A két fék egyforma szerkezetű, az elrendezés szimmetrikus, tehát a jobb- és baloldalon azonos viszonyok fognak előállni. Utasításba adja, hogy a kétoldali féket egyenlően kell beállítani és ezzel elvetettnek látja a gondját az egyenlő erejű fékezésnek.

Ezzel szemben a gyakorlatban mit látunk? Még ha matematikai pontossággal is sikerült volna a beállító-csavarok segítségével a fékeket beállítani és valójában a kétoldali fékhatás kezdetben azonos is volna, egy-kettőre felbomlik ez az egyensúlyi helyzet. A rugózás folytán a két hátsó kerék egyenlőtlenül dobálódik, a fékvonórúdakat egyenlőtlen rántásokat kapnak, megnyúlnak, görbülnek. A fékszerkezetbe víz, olaj vagy sár kerül, más lesz rögtön a két fékhatás kopási viszonya, nem is beszélve arról az igen gyakran előforduló lehetőségről, hogy fékhatást cserélésnél megtakarítási céllal csak a kopottabbat cseréli az egyik oldalon. Persze más vastagságút és anyagút szerelnek fel, melynek viszont más a surlódási ereje, más a kopási mértéke. Ha újból be is állítják ideálisan a fékvonórúdakat hosszát, hamarosan újra felbomlik az említett egyensúly.

A differenciálfékes régebbi megoldásoknál az egyetlen féktárcsára működő fékező erőt a differenciálmű egyenlített ki és osztotta el a két hátsó kerékre. Itt tehát még nem merült fel a fékkiegyenlítés problémája. A differenciálfék sajátságosan kellemetlen faroltató hatása miatt azonban ezt a megoldást elhagyták és a kerekeket közvetlenül a kerékagyra szerelt fékdobok útján fékezik.

A legritimévebb fékkiegyenlítés a következő volt, — szintén a legrégebb autók kézifékein látható. A kézifék emeltyűjének tengelye csőből készült és a végein levő emeltyűk végei kötélvezető hornyokkal voltak ellátva. A fékvonórúdakat egyetlen drótkötél helyettesítette, féktől-félig, beletűzve az emelők vezetőhornaiba és a csőtengelybe. Az elgondolás szerint a drótkötél az erőhatás esetleges változásai folytán a csőtengelyben a viszonyoknak megfelelő módon elmozdulhat, utánállhat magától. Ezt a megoldást, a kéziféket, meglehetősen alárendelt szerepénél fogva még ma is több gyár elfogadhatónak tartja és gyártja. Időrendben az első, tökéletesen kiegyenlített mechanikai fékberendezéseket a vasúti lokomotivokon és kocsikon találjuk, mégpedig a mérleg karjainak mintájára szerkesztett kiegyenlítő művel.

Képzelnék magunk elé egy közönséges kalmármérleget, melynek jobb- és baloldali serpenyőjébe 1—1 kg-nyi súlyt teszünk. A mérleg egyensúlyban van és eltekintve a saját súlyától, kezünket 2 kg-nyi erővel fogja húzni. A másik oldaláról fogva meg a kérdést, azt mondhatjuk, hogy a 2 kg-nyi erőt két 1—1 kg-nyi erőre bontottuk fel. Fontos itt még a következő: ha a mérleget ki is billentem

a középső helyzetéből, az 1—1 kg-nyi erő nem változik meg. Lehet bármilyen ferde is a mérleg karja, a felosztás aránya nem változik.

A fékek kiegyenlítésének céljára tehát kétkarú, egyenlő vagy nem egyenlő szárú emelőket használunk, melyek a rudazatba vannak beiktatva. Emeltyük helyett alkalmazhatunk csigákat is, melyek végeredményben nem egyebek, mint folyamatosított egyenlőszárú emelők. A lábpedál tengelyéről jövő erőhatás az egyenlőtlen szárú emelővel fel lesz bontva egy nagyobb és egy kisebb erőre a hátsó, illetve az első fékek számára, ezek pedig egy-egy egyenlőszárú emelővel, vagy csigával két-két egyenlő erőre a jobb- és baloldali fékek számára. Az emelőket és csigákat teljesen olajbanfutó kis differenciálmű is helyettesítheti, melynek felső ellenállása csekély és tökéletes kiegyenlítést ad.

A mechanikai fékkiegyenlítő berendezéseknél nagy gondot kell fordítani a helyes kenésre és a szerkezetet védeni kell a felcsapódó víztől és sártól. A netalán bevágódott vagy összerozsdásodott csavarokat, csapszegeket feltétlenül ki kell cserélni, mert illuzóriussá teheti az egész kiegyenlítőmű működését.

Az utóbbi években napvilágot látott hidraulikus fékek kétségtelenül ideálisabban látják el feladatukat, mint a mechanikai fékek. Már t. i. azok a hidraulikus fékek, melyeknél egy központi nyomóhengerből kiszorított olaj elágazó csövezetéken át a négy kerékagyra felszerelt négy kis fékhengerben hozza működésbe a fékdugattyúkat. Mivel a folyadék az edény falára mindenütt azonos fajlagos nyomást gyakorol, a négy azonos méretű fékhenger azonos nyomást fejt ki.

Nem sorozhatók a fentiek kategóriájába azok a hidraulikus vagy vacuum servó-fékek, melyeknél egy közös működő fékhenger van és annak dugattyúja rendes mechanikai rudazat és kiegyenlítő mű segítségével hozza működésbe a fékeket. Ezekre ugyanazok a megfontolások érvényesek, mint a mechanikai kiegyenlítő műnél elmondottak.

Természetesen a legkitünőbb kiegyenlítőműves fékszerkezetnek is el kell látva lenni utánállító csavarokkal. Utánállítást ne csak egy helyen végezzünk, hanem lehetőleg minden egyes helyén a kötéseknél, — és arra ügyeljünk, hogy a jobboldali emelők helyzete a fék meghúzott állapotában azonos legyen a baloldaliakkal, továbbá közel derékszögű legyen a vonórudakra. Ezáltal mindig elérjük, hogy a kétoldali fékszerkezet azonos fékhatással működik, feltéve, hogy egyéb külső okok azt meg nem akadályozzák.

Fékeink karbantartásánál ügyeljünk arra, hogy a jobb- és baloldali fékeken lehetőleg ugyanolyan állapotban legyenek a fékszalagok, ugyanolyan vastagok és azonos anyagúak legyenek. Ügyeljünk arra, nehogy egyoldalon a fékbetétek elolajosodjanak. A kétoldali kerékpárok lehetőleg azonos márkájú pneumatikokat hordjanak, — autónk súlyelosztása szimmetrikus legyen és végül, — bár ezt előre elhatározni tulajdonképpen nem is lehet, de mégis kívánatos, a jobb- és baloldali kerekek azonos minőségű útfelületen nyugodjanak hirtelen fékezésnél.

Végül még egy jó tanácsot szeretnék adni. Igaz, hogy a fékek arra valók, hogy fékezzenek, azonban mégis ajánlatos a fékeket kímélni. Ne tapossuk tehát a fékpedált ünos-untalan a legnagyobb erővel, hanem kellő érzékkel, hogy ha valamikor tényleg szükségünk lesz a fékre, talán egy élet megmentése céljából, rendelkezésünkre üzemképes, kitünően fogó berendezés álljon —, ne valami lestrapált, agyonkoptatott, csikorgó, vicsorgó torzé, mely minden egyéb alkalmas, csak éppen autónk biztos megállítására nem.

Fifi és a 40 L. E.

Franciából fordította: M. Takács Gizella.

Ezelőtt két héttel egy kutyát sóztak a nyakamba. Névszerint: Fifit. Egy kis művésznő ismerősöm, ki hosszabb vidéki turnéra indult, könnyek között hozta el hozzámmal kosztra szeretve dédelgetett kedvencét, azzal, hogy viseljem jól a gondját, szeressem, etessem, itassam, sétáltassam, altassam, satöbbi. Könnyörgött valósággal, bánjak vele úgy, mintha apja lennék... Nem vagyok éppen kutyaellenség, — a női könnyek azonban nyomban levettek a lábamról. Fifi így nálam maradt.

Fifi egy nem definiálható race. Lábai daxli ösökre mutatnak, szőrzete kékrókára emlékeztető, feje buldogfej.

Ha már vállaltam, hát nevelem — gondoltam, és sürgősen bevitettem a fürdőszobába. Ahogy azonban meglátta a vizet, a szappant, elkezdett fájdalmasan, keservesen nyöszörögni, sírni, úgyhogy nem volt szívem terrorizálni. Fürdetlenül vittem hát el magammal az autókiállításra, a Salon vernisszázsára, ahová sikerült tiszteletjegyet kapnom.

A kiállítás, a rengeteg autó, az élénkség, a sok szép, elegáns, prêmes, parfümös nő, láthatóan nagyon tetszett Fifinek. Jókedvűen, vidáman vakkantott időnként.

Megálltam néhány percre egy „stand” előtt, ahol egy ismerősöm képviselt egy gyenge, olcsó márkát. Fifi megvetően, fitymálva mustrálta az egyszerű kocsikat, idegesen vinnyogott és türelmetlenül ráncigált, húzott, hogy menjünk tovább.

A következő pavillonban csupa szenzációs, pazar modell állt. Szébbnél-szebb nyitott-csukott, kígyóbőrrel bélelt műremekek, valóságos csodakocsik sorakoztak egymás mellett. Csupa európai műremek. Rolls-Royce, Lancia-Dilambda, pazar Minerva, Hotchkiss, Sport-Bugattik, Delage, német Mercedes-Benz, Horch, gyönyörű Austro-Daimler, ADR, stb. Fifi elégedetten csóválta a farkát. Direkt élvezett.

Az eladó úr — talán a velem levő kutya miatt imponáltam — komoly vevőnek nézett és udvariasan kapacitálni kezdett, vegyek egyet, nem drágák.

— Melyik tetszene neked, Fifikém? — szoltam előkelő, hanyag közönnyel az ebhez. Fifi, mintha csak megértette volna a kérdést, szakértelemmel körülnézett és egy szempillantás alatt beleugrott egy jóképű, különleges, új típusú 40 lóerős nyitott kocsiba. Kényelmesen elfeküdt az ülésen.

Egy másodperc sem telt el és — és én rémülten fel-szisszentem: „Fifi! Fifi! Jössz le rögtön, te, gyalázatos bestia!”

De már késő volt...

Azaz, hogy hála Isten, nem egészen.

Szerencsémre az eladó egy komolyabb vevőre talált közben, nem ügyel ránk, senki nem vett észre semmit — és én szívdobogva elvegyültem gyorsan a tumultusban, a „nem szobatiszta” Fifivel...

Egy egészen új, semmit sem használt
1000 kcm-es BSA motorkerékpár teljesen csukott oldalkocsival
(taxi célokra próbaminta volt) olcsón eladó. Cím a szerkesztőségben

Az első outboard-verseny

Rendezi a KMAC Balatonföldváron.

Végre megszületik ez is. A tavasszal nagy garral megindult outboard-szezon alapos csalódást hozott. A frissiben megalakult Motorcsónak-Club, a MAC motorosztály, melyek annakidején fenn hirdették a versenyek megrendezését, úgylátszik csendben alusszák nyári álmukat. Majd januárban—februárban megint fognak rendezni. Az első outboard-versenyt tehát mégis a KMAC, a motorcsónaksportok fennhatósága fogja megrendezni és most már visszavonhatatlanul augusztus 2—3-án. A verseny színhelye Balatonföldvár lesz. A verseny két nagy kategóriában: túra- és versenycsónakok, valamint négy osztályban lesznek megrendezve. A beosztás a következő: A) és B) csoport 350 kcm hengerűrtartalomig. C) csoport 350—500 kcm űrtartalomig. D) csoport 500—660 kcm hengerűrtartalomig. E) és F) csoport 660—1000 kcm hengerűrtartalomig. A versenyek három részből fognak állni: 1. Kilométerverseny a magyar outboard sebességi rekord tulajdonáért. 2. Egy háromszögverseny 10 kilométeres távon. 4 kör (750—750—1000 méter). Egy kör hossza 2500 méter. A kilométerverseny, valamint a háromszögverseny főegyenese a parttal párhuzamos lesz. Start és cél az egyenes közepén lesz. 3. Távverseny Balatonföldvár—Tihany között. A körversenyek az óramutató járásával egyenlő irányban futnak. A bolyák tehát jobbfelé kerülendők meg.

Tekintettel arra, hogy a versenyben a ma trenírozó és gyors motorokkal rendelkező összes versenyzőnk résztvesz, igen érdekes lesz. Igen érdekes, hogy a mult esztendő kitűnő motorkerékpárversenyzői, valamint automobilistái csaknem mindannyian rendelkeznek outboard-motorokkal. Így Delmár Walter, Wolfner László, Balázs László, Urbach László és a mult év kitűnő bajnoka, Szénássy Alán. Kívülük a szintén ismert automobilvezető Schmidt Gyula, Vida Pál, Gyöngy Pál biztos induló. Kívülük még igen sok olyan egyén indulása vehető biztosra, akiknek neve eddig még nem forgott közszájon. Reméljük, hogy a versenyen nemcsak a KMAC, de a Motorcsónak-Club, valamint a MAC motorosztályának gárdája is résztvesz. A versenyek tudniillik igen jó alkalmak arra, hogy dokumentálják a tömeget és a tudást. Mint hírlík, a versenyt követő legközelebbi időben hódoló outboard-felvonulás is lesz a Csele-patakhöz. Hogy ki fogja rendezni, azt még nem tudni.

Egy kis útéptés

„Augusztus 1-re megnyílik a Budapest—Győr útszakasz és 15-re, de legkésőbb Szent István napjára egész Oroszvárig!” Ezt hallottam a minap a legautentikusabb helyről. Végre! Úgylátszik a kereskedelmi miniszter úr végre belenyúlt az útéptési dzsungelbe és megszorította egy kicsit a vezetők és vállalkozók torkát. Mert végre egyszerre hozzákezdett mindenki. Megkezdődött a munka ott is, ahol már több mint egy éve, dacára a lezárásnak, egy kapavágás sem történt. A hírre azonnal elindultunk egy kis terepszemlére Dorog felé. Hát tényleg készül minden, sőt azt mondhatjuk, hogy közeleg a befejezés felé. Egy-két topekás szakasz már most is elsőrangú színezetet ad az egyébként is átlagban nagyon jó útnak. Szerény véleményünk szerint túlsok a kiskocka. Ez az a bizonyos kiskocka, amibe már sok magyar vállalkozó beletörte a fogát. Ha a kiskockának nincs jó alapépítménye, úgy a kiskocka-út éppen olyan hamar lesz gödrös, mint egy közönséges makadám. Már pedig a bécsi úton a kiskocka már helyenként most is hullámos. Mi csak jósolunk, majd elválík.

A levágások nagyon szépek. A Vörösvár községben lévő beláthatatlan derékszögű kanyart nagyon enyhítették, a Halálhíd teljesen eltűnt és ugyanígy levágták a Vörösvár utáni vasútátjáró erős fordulóját. A még munka alatt lévő részeket tényleg 10 nap alatt be lehet fejezni és ha mindenütt így van, úgy tényleg szó lehet arról, hogy Szent Istvánra repülhetünk Wien felé, illetve repülhetnek a külföldiek Budapestre. Hogy mennyit ártott ez a két-éves lezárás Magyarország automobilista idegenforgalmának, az kimondhatatlan. Reméljük azonban, ügyes propagandával javíthatunk a helyzetet.

A Hidegkuti-út. Júniusban le volt zárva a Hidegkuti-út. Az a kis emelkedő út, ami kivezet a Hűvösvölgybe. Miután arrafelé lakom, szinte naponta figyeltem az útéptést. Hogyan is csinálták. Egy részét felvágták, leegyengették, aztán ráhordták a szép kékszínű gránitkavicsot, azon átment úgy egyszer-kétszer a hengerke, közben talán másfél-szer az öntözőkocsi is, aztán rászórták a szép kékes-szürke bazaltzuzalékot, azon is keresztülment a hengerke néhányszor és készen volt. Az út felülete egészen puha volt még, amikor abbahagyták a hengerlést és már néhány száz méterrel feljebb folytatták azt, amit itt elfelejtettek befejezni. A felület oly puha volt, hogy cipőnk orrával mindennemű megerőltetés nélkül fel lehetett túrni az egész tákolmányt és a szép kék gránitdarabok már kandikáltak is kifelé. Egyízben nem bírtam megállani, hogy oda ne szöljak a munkavezetőnek: Ezt ki fogja lehengeregni? Így marad ez? A válasz: Így bizony, kérem! Ez nagyon jó! Rámennek a kocsik, meg az autók, majd azok lehengerlík! Elfogadtam az újszerű útéptési teóriát és vártam. Nem kellett sokáig várnom. Az új teória nem vált be. Szeretném odavinni a polgármester urat, hogy nézze meg, miképpen pocskolják a város pénzét. Ma ismét ott állanak a munkások, ismét toldoznak, foltoznak. Mindenütt kinn van a kő. Az út csupa gödör. A teória, hogy víz és hengerlés nélkül is lehet utat csinálni, úgylátszik nem vált be. De most ki itt a felelős? Lehet ezt így ad infinitum csinálni a székesfővárosnál? Úgylátszik, a II. kerületben kezd divatba jönni a kitűnően bevált III. kerületi szisztéma. Ajánljuk az ügyet a polgármester úr szíves figyelmébe. Igaz, hogy mérnököt nem is láttunk az építkezésnél egyet sem, pedig néha sokáig ottvoltam. És hogy az az iskolát nem járt munkás honnan tudja a makadámút építésének teóriáját, azt bizony nem tudom. Higgyék el, uraim, Ausztriában és másutt tudják. Én azt hiszem, nálunk is tudják, csak nem akarják tudni.

A jövő század atómmotorjáról

Hol itt, hol ott hallunk vagy olvasunk egy-egy hírt a rakétamotorról, a motornélküli repülőgépről, esetleg már a motornélküli motorról.

Nem lesz tehát érdektelen, ha előveszem a mult években e téren szerzett amerikai tapasztalataim jegyzeteit s elmondom, mit hallottam Newyorkban az Autóklub ünnepi közgyűlésén M. Farleigh szájából.

A newyorki Autóklub összehívta a világ minden részéből az autóvilág pionírjait, akik egy díszközgyűlés keretében ismertették az autótechnika legújabb vívmányát. Internacionális szakközönség előtt folyt le a közgyűlés a klub dísztermében, ahol szerénységem is, mint az egyik világtekintély vendége, résztvehettem. A sok komoly felszólalás után viharos taps fogadta M. Farleigh-et, aki ma Amerikában egyike a legnépszerűbb és legszelleme-sebb sportíróknak. Mikor a dobogóra lépett, mindenki tudta, hogy nem a kompresszorról, a benzínről fog beszélni, hanem kegyetlenül szatirizálja a szédült és szer-telen evolúció gondolatát.

M. Farleigh szimpátikus, megnyerő mosolyával egy csapásra meghódította a hallgatóságot s mikor csevegni kezdett, feszült várakozás ült ki az arcokra.

Lépünk egy óriásit — kezdte csevegését. —

Krisztus után 2030-ban vagyunk.

Newyork.

Káprázatos autózületek. A kirakatban üvegbúrás gépkocsik. Egy modell megtetszett nekem. Megvegyem-e? Egy pillanatnyi habozás után beléptem az egyik üzletbe.

Az elárúsítás főnöke fogadott az előcsarnokban. Szeretném megnézni a legújabb modelleket — mondtam. — Bevezetett egy ragyogóan világos terembe és barátságosan helyet kínált meg. A szék karfáján gombok sorakoztak, melyek összeköttetésben állottak az úgynevezett informálókészülékkel. Természetesen villanyáram mellett. Amikor már kényelmesen elhelyezkedtem, megnyomtam a „II. modell” feliratú gombot. A következő pillanatban már megszólalt az automatikus informálókészülék:

„Az Elektron Car Company a közönség legmelegebb figyelmébe ajánlja a II. modellt. A chassis ugyanaz, mint a 49.622. számú Elektron-kocsié, csak néhány szellemes újítás van rajta. Az atómmotor teljesen a társaság konstrukciója, mely kitűnő szakemberek irányítása mellett készült. Ez a jól ismert magnetikus és gravitációs típus. A motor forgókorongját magnetikus erő hajtja. Az ellensúlyok emelkedése kiküszöböli a nehézkedési hatást és ez a magyarázata, hogy a korong percenként tízezer fordulót tesz. A motor egészen csendes és csak halk zümmögést hallat, pedig a kocsi 180 km sebességgel röpti télen. Nyáron a sebesség 450 km-ig fokozható. A nyári hónapok alatt ugyanis a légkör telítve van felhasználható energiákkal.”

A gép leírása elragadott. Különben is a társaság és a kocsi hírneve elegendő garanciát nyújtott. Megnyomtam azt a gombot, amely jelezte, hogy hajlandó vagyok a gépet megnézni és megvenni.

Az üzletvezető köszönettel vette át ezerdolláros csekkemet. A csekk ellenében megkaptam az Elárúsítók Szövetsége nevében kiállított nyugtát, amelynek facsimilejét egy készülék a kocsi oldalába illesztett ólomlemezbe égette.

Feltáruult az utcára nyíló kapu és egy instruktor kíséretében egy pillanat alatt II. modellemmel már kint voltam az utcán. Az instruktorra ugyan nem volt szükségem, mert jól ismertem ezt a géptípust, de a szövetségi törvény előírja, hogy minden új géphez az eladó gyár köteles nyolc napig saját gyári mérnöksofförjét kísérőként a vezető mellé adni. A gép kezelése igazán nem volt komplikált. Középpütt alkalmas helyen egy emeltyű volt, amely a sebességet és az irányt szabályozta. Ha az emeltyűt könnyedén jobbra mozdítottuk el, a kocsi jobbfelé tért el s ugyanígy balfelé. Az emeltyű kihúzásával növekedett a sebesség, ha pedig lefelé nyomtuk, csökkent. Ugyanez az emeltyű a vízszintes vonal alatt a fékezést indukálta.

Miután átestem a törvényben előírt nyolcnapos oktatáson, a következő napokon üzleti ügyekben elindultam Chicago felé. A légrugók és légpóznák bámulatosan kényelmessé tették az utazást. Útközben a detektort figyeltem és szórakoztam a körülöttem fekvő gépkocsik rádiójelezésével. Valahányszor szembe jött velem egy kocsi, 300 méternél halvány rózsaszín jelzés jelent meg a detektor tejuvegén s mentől köze-

lebb jött, annál erőteljesebb vörös fényt vett fel az üveg. Egy alkalommal nem vettem figyelembe a színjelzést, a tejuveg megpattant s kocsim erőteljes lökessel megállt. Elöttem két méternyre egy másik kocsit pillantottam meg. A közben leállt motort újra megindítottam, rövid hátrálás és „All right!” felkiáltással tovább mentünk. A hátulról közeledő kocsit viszont halványzöld fény jelzi, mely egészen a mérgezőzöld színig fokozódik s az összeütközésre egyáltalán nincs gond.

Örültem az új autómnak s amint szemléletgetek, megakad a szemem a rádiókészüléken. Nosza, beállítottam a chicagói hullámhosszra s ugyanúgy a távolbalátó készülékemet. Chicagói üzletfelém éppen otthon volt s az íróasztalánál dolgozott, beszédjét nem hallhattam, mert rádiókészüléke egy titkos állomásra volt bekapcsolva, aminek nem tudtam a hullámhosszát.

Egy barátom is jött velem erre az útra, aki csak úgy vállalkozott, ha két napon belül visszahozom Newyorkba. Dél tájban hagytuk el a várost és a new-yersey-i autóúton indultunk el. Az útnak nagy sebességű forgalomra fenntartott sávja valami puha anyagból készült, ami a kaucsukra emlékeztetett. Az időjárás viszontagsága nem tudta megrongálni. Az autóút másik sávján azok az autók közlekedtek, amelyek óránként 50 km-nél kisebb távot futottak be. Ez pedig nagy ellenállással bíró cementréteg volt.

Csakhamar alkalmam volt kipróbálni az Elektron-kocsi valamennyi kapacitását. Az atómmotor csendesen bűgött és kocsimat 100—120 km sebességgel hajtottam. Tökéletesen működött kocsim minden része, teljesen a kezemben volt.

A városok villanásszerűen tűntek el mögöttünk. Minden város neve ott ékeskedett az autóút fölött óriási betűkkel. Unalomig rendben volt minden, már ásitóztunk barátommal. Felidéztek nagyatyáink emlékét, akik fontoskodva vagy idegbénultan vezették gázmotorjaikat. Majdnem heves vágyakozás fogott el az elmúlt század idegölő autóvezetése iránt, amikor tizenkét óra alatt tettem meg ilyen utat, amit mi másfél óra alatt. Régi fametszeteken látható gömbölyű kormányok után vágyakoztam, élmények, veszedelmek, gumibotos forgalmi biztosok után.

Almodozásomból barátom ébresztett fel. Panaszkodott, hogy fázik. Megnyomtam az atómmegítő készüléket. Percek alatt kellemes hő áradt szét a kocsi belsejében. Nemsokára emiatt panaszkodott. Nyomban a hűtőkészülék gombját kerestem. Közben annyira perzselővé vált a meleg, hogy elaléltam, a közepén lévő emeltyűről leesett a kezem, mire az atómmotor azonnal leállt...

M. Farleigh kis pauzát tartott, mikor elbeszélésében idáig jutott s irónikus mosollyal nézett szembe az előkelő társasággal. Az érdeklődés feszültsége erre megnyihült és egy pillanatra a megkönnyebbülés mozgolódása halatszott.

Hölgyeim, uraim! — folytatta M. Farleigh. —

A messze jövődönnek ez a dokumentuma, mint a

A.J.S.
Egy 5000 km-t futott 800 kcm-es oldalkocsi
valóban kitűnő állapotban, elsőrendűen felszerelve, pótkerékkel, reflektorral stb. 1900 pengőért eladó. — Telefonszám: Automata 645—54 vagy Automata 136—64

multa vonatkozó dokumentumok nagy része, sajnos, csak töredékében jutott el hozzánk. A történetet így nem áll módomban folytatni, ami egyet jelent azzal, hogy a jövő század atómotorját újra fel kell találni, még pedig most már valóságban...

Száz év sok idő.

A modern technika fejlődésének korszakában egyáltalán nem látszik kizártnak, sőt féltő, hogy talán M. Farleigh fantáziája még talán el is maradt a jövő század, 2030-beli motorkonstrukciójától.

Nyáry László.

KÖNYVISMERTETÉS

Rovatvezető: Rada István, okl. gépészmérnök.

Dr. W. Haeder: Die Berechnung eines Automobil-motors. 207 old. 158 ábra. R. C. Schmidt & Co. Berlin kiadása.

A jól ismert szerzőnek ezen könyve az automobil-motor szerkesztésének főbb szempontjait foglalja magában. Az egyes alkatrészek tervezésénél és számításánál figyelembe veszi az elméleti és a gyakorlati következményeket egyaránt. A könyv jó beosztása folytán igen alkalmas a tanulásra. Az anyagot két főrészre osztotta fel: Az első részben az általános ismereteket részletezi, a második részben az automobilmotor számítását és szerkesztését. Kiegészítő összeállításban adja a levegő, a benzin, a benzol, a kenőanyagok, a hűtővíz ismerni szükséges tulajdonságait. Leírja a különböző üzemanyagok égési folyamatát. A második részben egy számpéldány mutatja be a konstrukciós folyamatot. Egy 40/110 l. e. 4 ütemű 6 hengeres motor konstruálásával párhuzamosan vezet végig a szerző az olvasót az egyes alkatrészek szerkesztési lehetőségein és módjain.

A könyv jó betekintést nyújt az automobilmotor szerkezetébe és szerkesztésébe.

A. Reich: Kraftstoffe und Schmiermittel. 192 old. 48 ábra. Volckmann Berlin kiadása, RM 4.80.

A könyv két főrészre osztható. Az első részben az üzemanyagokat tárgyalja a szerző, a második részben a kenőanyagokat. Az első részben összefoglalja az automobil üzemanyagának szükséges tulajdonságait, a használatos üzemanyagok kémiai felépítését, a munkafolyamat alatt végbemenő elégségi processust, az ehhez szükséges teoretikus levegőmennyiség számítását. A továbbiakban ismerteti kémiai felépítésnek befolyását az elégségi folyamatra és a kompresszióra. Külön fejezetben ismerteti a szerző az „üzemanyag kopogást” és okait. Jól szemléltető módon van összefoglalva az ezt követő fejezetben az üzemanyag tulajdonságainak megállapítására szolgáló eljárások. A második rész, mely a kenőanyagokkal foglalkozik, magába foglalja a kenőolaj tulajdonságának ismertetését, az olajvizsgálatok különböző fajtáit és a kenőszirokat.

Az Európa hegyibajnokság harmadik futamát, a Shelsley—Walsh hegyversenyt, melynek távja 1000 yard (910 méter), Stuck von Villiez nyerte Austro-Daimleren. A versenyzőknek a távot kétszer kellett befutni és a jobbik idő számított. Stuck 42.8 alatt futotta be a távot, ami 77.2 km sebességnek felel meg. Ugyanekkor a sportkocsi kategóriát Carraciola (Mercedes-Benz) nyerte 47 másodperces idővel. Úgy látszik, hogy mindkettő biztos nyertője lesz az Európa hegyibajnokságnak.

HIREK

Megjelentek az új Touring Club térképek. Lassan, de biztosan haladunk. A haladásnak mindig vannak szembetűnő állomásai. Egyik ilyen új állomás a Magyar Touring Club hivatalos térképe. A 6 lapból álló, Kókai Lajos kiadásában megjelent Csonka-Magyarország autótérképét Gergely Endre készítette. Az 1:1000-hez konstruált térkép ma határozottan a legjobb, legpontosabb és legprecízebb munka, ami a használatban van. A kövezett (állami és megyei) utak vörössel, míg a földutak zöld színnel vannak jelölve. Tökéletes a kilométerjelzés, úgyszintén elmondhatjuk, hogy Magyarország csaknem valamennyi községe, sőt tanyája is bennfoglaltatik a lapokban. Ott látjuk a határátlépő-állomásokat és a környező nagy városokat az elszakított részekeken is. Az automobilutak mellett még a vasútvonalakat is ott látjuk, de tekintettel arra, hogy a térkép igen nagyméretű, azok semmiképpen sem hatnak zavarólag a szemléltetőre. Az új autótérképet mindenkinek a legmelegebben ajánljuk.

Az osztrákok tervbe vették, hogy motorkerékpárok számára az amerikai „Hill Climb”-ek mintájára versenyt rendeznek. Ez egész érdekes dolog, bár kissé veszélyes mesterség. Nem áll egyébből, minthogy kicsinyre áttételezett gépekkel nekivágnak egy meredeknek. Aki feljut, az a győztes. Ha senki sem jut fel, úgy az nyert, aki legmesszebb vitte. A lejtő siugrósnáncszerű, 25—35 százalékos. Hogy Magyarországon e fajta versenyt rendezni lehessen, arra először is egy megfelelő lejtőt kellene keresni. Ez pedig a mi hegyi viszonyaink mellett ma meglehetősen nehéz, de nem lehetetlen. Az Esztergom körüli hegyekben, ahol a múlt évben a Husvétii Triál volt, nézetünk szerint lenne alkalmas hely.

„Firezone Oil”. Tudott dolog, hogy a robbanótér belsejében lévő mozgó hengerfelsőrészek nincsenek kellőképpen olajozva. Ezen a bajon most behatóan segít az amerikai hóálló, Firezone Oil, mely a benzinbe keverve, a szelepek, szelepszárak és a dugattyúk kenését lehetővé teszi. A Firezone Oil fajsúlyánál fogva könnyen keveredik a benzinnel és a robbanótér nagy hőmérsékletében nem bomlik fel. Különösen azoknak ajánlható, akik Motalkóval mennek, mert mint tudvalévő, a Motalko egy kissé szárít és a Firezone éppen ezt a szárítást ellensúlyozza. A Firezone-olajjal végzett eddigi kísérletek igen jó eredményeket mutatnak fel. A Firezone-olajat a Szilárd Béla cég Budapest, VI., Nagymező-utca 15 képviseli. Egy liter Firezone-olaj 300 liter benzinhez elegendő. Egy liter Firezone ára 10.50 pengő, de a kannáért 1.50-et a cég visszatérít.

A Toul—Nancy között 15.5 km ávon rendezett országúti sebességi versenyt ezidén a Bugattivezető, Lehoux nyerte 2.3 literes kompresszoros kocsiával. Ideje 5 perc 03 mp új útvonalrekord, ami kolosszális 184.158 km átlagsebességnek felel meg. A 2 literes kategóriában a gyári Marco (Bugatti) győzött 5:20.8 alatt (173.940 km.) Kolosszális eredmény még Giraud—Cabantous (Salmon-kompresszor) 5:30.6-os ideje, ami 168.784 km átlagot jelent.

A Lillafüredi csillagtúrát és hegyversenyt szeptember 7-én és 8-án tartják meg. Mint ismeretes, a BEMAC a lillafüredi Palota-szálló megnyitása alkalmából akarta megrendezni az új úton első hegyversenyt, azonban az útjavításra való tekintettel a Földművelésügyi Minisztérium nem volt e terv mellett, mire a BEMAC társai autókirándulását rendezte meg igen szép sikerrel. A csillagtúrával kapcsolatos lillafüredi hegyversenyt szeptember 7-én és 8-án fogják megtartani s ugyanakkor lesz a híres Zsolca—ongai daltapályán is a motorkerékpárverseny, melyre már minden versenyző régóta vár. A csillagtúrára gyönyörű plakettek készülnek Lillafüred látképeivel és a BEMAC emblémájával.

A Toul—Nancy-verseny egyik főattrakciója egy Chenard—Walcker traktor megjelenése volt, amely egy 13 tonnával megrakott pótkocsival 42.062 km sebességgel abszolválta a 15.5 kilométeres távot.

Az Algir Grand Prix hatalmas sikert hozott a francia Monet—Goyon-gyárnak. Négy kategóriában lett első. Eredmény: 175 kcm 230.2 km. 1. Sourdou (Monet-Goyon) átlagsebessége 76.7 km. 2. Escrive (Monet-Goyon) 250 kcm. 1. Gaussorgues (Monet-Goyon) 255.9 km. Átlagsebesség: 85.3 km. 2. Fornasero (Terrot) 350 kcm. 1. Ducrot (Radior). Átlagsebesség: 79.4 km. 2. Loissier (Monet-Goyon) 500 kcm. 1. Debaisieux (Monet-Goyon.) 2. Fox (Triumph.) 3. Prévost (Sunbeam.) Táv: 319 km. Átlagsebesség: 106.3 km.

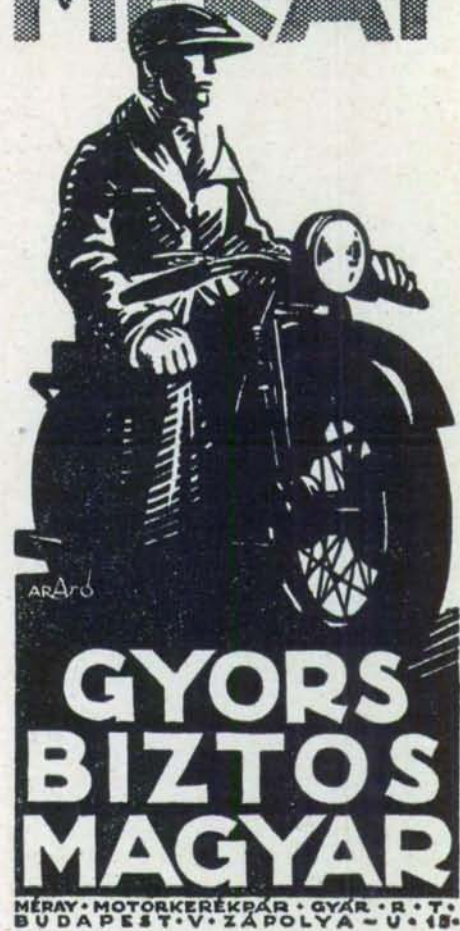
Az idei Klausen hegyiverseny kolosszális méretűnek ígérkezik. Ügylátszik, az olaszok komolyan készülnek az Európa hegyibajnokság következő futamaira, mert a két Alfa-Romeo győztes Nuvolari és Campari, akik a Colle della Maddalenán triomfáltak, szintén beneveztek. Ugyancsak leadta nevezését Chiron, Carraciola, Stuck, Stuber, Burggaller, Lumachi. A túrakocsikategóriában egy ötös Fiat-team érkezése valószínű.

Ma Budapesten igen kevés műhely van, ahová hengerfúrás és precíziós motoralkatrészek elkészítése miatt bizalommal elmehetünk. Ezek között a műhelyek között talán első helyen említhetjük a Dedics testvérek autójavító-műhelyét. Ebben a műhelyben a legprecízebb gépek segítségével, 20 éves multra visszatekintő mesterek végzik a lehető legnagyobb szakértelemmel és tudással a munkát. Nincs ma olyan külföldi automobil, amelynek esetleg tönkrement alkatrészét a Dedics testvérek Thék Endre-utcai műhelyében ne lehetne pótolni. Legközelebbi számunkban fényképekkel és rajzokkal illusztrált hosszabb cikkben számolunk be, miként folyik egy precíziós javító-műhelyben a munka, ott, ahol 100-ad milliméterek is számítanak.

Jó munka, a detailmunka! Ha valaki figyelemmel kísérte a Bugatti verseny-, sport- és túrakocsik magyarországi eredményeit, Zichy gróf, Esterházy herceg, Szénássy Alán, Heteés Sándor, Hartmann László, Lyka István, Petrovics Vidor, Feledy Pál dr., Széchenyi Miklós gróf és mások eredményeit, úgy feltűnhetett neki, hogy a Bugattik minden egyes alkalommal a legkitűnőbb kondícióban állottak starthoz és mindenkor a maximális teljesítményt nyújtották. Eláruljuk, hogy a Bugattikat állandóan a Rózsahegy Gusztáv-féle IX., Vendel-utca 10. szám alatti autójavító műhelyben hozták rendbe és helyezték olyan állapotba, hogy azok mindenkor fitteek voltak. Ha emellett meggondoljuk, egy versenykocsi motorja milyen kényes, akkor párhuzamot vonhatunk magunknak a Rózsahegy-féle műhelyben rendbehozott túrakocsik rendbehozatalát illetőleg. A műhely nem nagy, nem dolgozik 50—60 munkással. A főnökön kívül 2 szerelő és két inas javítja a behozott kocsikat, amelyeket csak korlátolt számban vállal el a műhely. Tekintettel arra a körülményre, hogy a versenyzés bizony alaposan megcsappant Budapesten, a műhely most fokozottabban áttér a túrakocsik javítására. Megjegyzendő, hogy a szerelők egyike több évet töltött a milánói Alfa-Romeo-gyárban, majd Párisban és legutóbb néhány hónapot a molsheimi Bugatti-gyárban. Különösen sportkocsikat, valamint versenyekre való előkészítést, nem kevésbé minden európai és amerikai túrakocsi javítását elvállalja a cég, de tekintettel a kicsi, de annál nagyobb precizitással dolgozó üzemre, jobb, ha előzetesen érdeklődünk. A műhely telefonja: J. 410—01.

Hitelesítették a magyarok által elért állóstartos sebességi világrekordokat. A napokban érkezett meg az AIACR hivatalos átirata, melyben közli, hogy a tavasz folyamán Táton elért nemzetközi kategóriarekordokat, melyek joggal nevezhetők automobil-világrekor-

MÉRAY



doknak, hitelesítették. Így két magyar automobilista, Szénássy Alán, Magyarország 1929. évi versenykocsibajnoka és Hartmann László, a szintén kitűnő kvalitásokkal rendelkező magyar sportsman beväste nevét az automobilsport halhatatlanjai közé. Ugyanekkor még az alanti világrekordokat hitelesítették: 1930 június 4. Brooklands, 500 kcm. Morgan, H. C. Lones 1 km állóstart 89.82 km, 1 mfd állóstart, 101.31 km. 1930 július 8. Brooklands, 346 kcm. AJS, A. Denly (oldalkocsi) 500 km 138.16 km, 4 óra 137.72 km, 1930 július 8-án Tát, Hartmann László 2262 kcm Bugatti: 1 km állóstart 127.186 km, 1930 júl. 8-án Tát, Szénássy Alán, Bugatti 1998 kcm: 1 km állóstart 129.449 km, 1930 július 11 Brooklands, Kaye Don és Eyston, 1988 Sunbeam: 500 km 169.610 km, 3 óra 169.500 km, 1930 július 17, Brooklands, Eyston 2262 Bugatti: 1 km rep. start 198.238 km, 1 mfd rep. start 195.532 km, 1930 június 10, Eldridge és Eyston, 1903 kcm Riley, 24 óra 107.227 km, 48 óra 103.587 km.

Eyston rekordja nem az igazi világrekord. A legnagyobb sebességet 2.3 literes Targa Florio Bugattival gróf Zichy Tivadar érte el két év előtt a táti kilométerversenyen, amikor 200 kilométeren felüli átlagsebességet futott. Sajnos, a KMAC akkoriban elfelejtette a bejelentést és így a kitűnő eredmény nem került az AIACR hitelesítés elé.

Mercedes-Benz az idei tavaszi szépségversenyeken! A Mercedes-Benz gépkocsik nemcsak a külföldi, internacionális kiállításokon és versenyeken arattak átütőerű és döntő sikert, hanem a hazai szépségversenyek is biztosították számukra a közönség viharos elismerését és a megérdemelt első helyet. Az áldozócsütörtökön megtartott budapesti Concours d'Elegance-on elhódí-

tották a Grand Prix d'Honneur jelentő aranyzalagot és az első díjat, Székesfehérváron Urnapján megtartott csillagtúra és szépségverseny zsűrije pedig szintén egyhangú határozat alapján a Nürburg-alvázra Zupka Lajos és Fia által épített Cabriolet-karosszériával ellátott Mercedes-Benz gépkocsinak ítélte oda a legmagasabb kitüntetést, az aranyzalagot. Most pedig, mint értesülünk, tovább folytatja a Mercedes-Benz diadalútját és a nyolchengeres Nürburg Cabriolet a június 29-én megtartott győri Concours-on is megszerezte a legelső díjat jelképező aranyzalagot. Ezek a jelentős sikerek kiegészítőjé képezik a tavalyi év és az idei tavasz hihetetlen nagyértékű számos sport- és versenyeredményének. Ezen ismétlődő excelsens sikerek után tárgyilagosan megállapítható, hogy a Mercedes-Benz-márka nagyszerű pozícióját a legelső márkák között megszákítás nélkül szilárdan tartja.

Figyelem! St. Moritz! Mint tudjuk, augusztus 18—24 között a világhírű St. Moritzban automobilsport-hét (II. Internationale St. Moritzer Automobilwoche) lesz, amelyen szépségverseny (Concours d'Élégance), hegyiverseny a Bernina-hágóra, síkverseny St. Moritz és Pontresina között, továbbá egy nemzetközi csillagtúra kerül lefutásra. A csillagtúra feltételei igen egyszerűek és sokkal könnyebbek, mint a Montecarlói. Minden versenyző, aki augusztus 18-án délután 4—7 óra között a Kurhaus előtt jelentkezik, értékelve lesz. Nevezési díj nincs, csupán írásban be kell jelenteni az indulás helyét és idejét és ezt a helyi Automobil Clubbal igazoltatni kell. Napi 500 km légvonalban megtett út kötelező. Nemzetközi versenyzőlicenzek nem kívántatnak. Az értékelésnél 3 osztály lesz. I. 150—500 km, II. 500—1000 km, III. 1001 km felüli megtett légvonalút. Eszerint a helyezettnek művészi plaketteket kapnak bronz-, ezüst- és aranykerettel. Az, aki a legtöbb légvonalutat teszi meg, kapja a nagy „Csillagtúra-díjat”, amit a múlt évben Wassels (Mercedes-Benz) vitt haza. Nevezési zárlat 1930 augusztus 18. A Csillagtúrán, mint hírlik, Magyarországról többen vesznek részt. Így biztos induló Schwab Károly (Austro-Daimler) is, aki az utóbbi túrautakon mindenütt respektábilis eredményeket ért el.

Champions use CHAMPIONS (magyarul: a bajnokok Champion gyújtógyertyát használnak.) Sok igazság van ebben a mondatban. Ha visszatekintünk az elmúlt hónapok sporteseményeire, úgy azt látjuk, hogy az Indianapolis győző Miller—Hartz Speciál, a Coppa Mille Miglia nyerő Alfa Romeo, a Római Király Díj győztes Maserati, a Monaco Nagy Díjban első Bugatti, a Targa Floriót nyerő Varzi Alfája, Caracciola Mercedes-Benz kocsija és sok más nagy világvérseny győztese és helyezetteinek gépében látjuk a Champion gyújtógyertyát, mely a legnagyobb teljesítmény elérése közben is kitűnően megállja helyét.

Mint ismeretes, a német ADAC díjat tűzött ki annak, aki a legegyszerűbb módon oldja meg az autóbilok megadóztatását, tekintettel egy küszöbön lévő német új adótervezetre. A kiírás óta igen sok érdekes terv merült már fel, amelyek legérdekesebbje a megtett kilométerek alapján adóztatná meg az autóbilokat. Erre az esetre egyforma és megbízható kilométerórákat kellene felszerelni, amelyeket hivatalos személyek minden év végén, vagy félévente leolvasnának. A módszer mindenesetre igazságos lenne, de mi történe a külföldön lefutott kilométerekkel. Ezeket a kilépéskor és belépéskor el kellene ismertetni, ami ismét komplikálná az eredetileg igen egyszerű tervet.

Újabb Championsikerek. A Belga 24 órás Grand Prix első három helyezettje Marinoni—Gheri (Alfa-Romeo), Ivanovszky—Cortese (Alfa-Romeo) és Canavesi—Zehender (Alfa-Romeo), valamint a kategóriagyőztes Dreyfus—Shumann (Bugatti) és Stoffel de Cosier (Chrysler) mindannyian Champion gyújtógyertyákat

használtak motorjaikban. Ezek az eredmények méltán sorakoznak az eddigi kolosszális Champion világsikerkehez.

Új FIAT képviselő Budapest. A világhírű olasz turini autóbilgyárnak Magyarországon új képviselője nyilott meg a közelmúltban. A régi képviselő, a rossz gazdasági viszonyok folytán nem bírta el azokat a terheket, amelyeket normális viszonyok mellett elbírt volna és felőrlődött. Az új FIAT képviselő a Magyar Általános Gépgyár hosszú éveken át volt vezérigazgatójának, dr. Horovitz Györgynek igazgatása alatt alakult meg és kezdte meg működését a közelmúlt hetekben. Az új képviselő Budapest legforgalmasabb negyedében, a Belvárosban foglal helyet, ahol a világhírű gyár nevéhez méltó keretek között máris igen szép forgalmat bonyolít le. A turini FIAT-gyár ma három típust gyárt. Ez a három típus az 514, az 521 és az 525. Az elsőből 144, a másodikból 48, a harmadikból 24 darab a napi produktum, ami a vasárnapokat leszámítva évi 68.221 darabnak felel meg. Alkalmunk volt betekintést nyerni a turini FIAT és ezzel kapcsolatosan a budapesti FIAT adminisztrációjába, melyről megállapíthatjuk, hogy egészen elsőrangú. Alkalmunk volt látni az olasz és német nyelven szinte naponta érkező instrukciós iratok, füzetek és könyvek egész halmazát, melyből megállapítható, hogy a gyár a legmesszebbmenőleg tudatja képviselőivel azokat az újításokat, tapasztalatokat, amelyeket kocsijain végez, illetve észlel, hogy a képviselőket viszont a vevőkörrel közölkék a gépekre vonatkozó tudnivalókat. Egy-egy típusról 100 oldalas „Kezelési könyv” áll rendelkezésre, úgyhogy a vevő gépének minden csavarjáról tudomást szerez és nem eshetik meg, hogy rejtett Tecalemit-csapok, amelyekről maga a vevő képviselő sem tud, évekig zsír nélkül maradjanak. A technikai fogásokról, szelepbeállításokról, áttételi viszonyokról pontos tabellák ismertetik a vevőket. A gyár tehát mindent megtesz, hogy vevőit pontosan kiszolgálja. Horovitz György dr. igazgató viszont minden igyekezetével azon van, hogy a budapesti képviselő teljesen a FIAT-gyár elvei és instrukciója szerint működjön, „A vevőt nemcsak addig dédelgetni, amíg kocsit vesz, hanem megtartani azután is és mindenben szolgálatára lenni, pontosan kioktatni.” A jól kioktatott vevő határozottan haszonnal jár a képviselőre, mert hozzáértővé válik és mentesíti a kocsit olyan bajoktól, amelyek laikus kézben még a legkiválóbb gépeknél is bekövetkeznek. Mint már fentebb említettük, ma a FIAT-gyár három típust hoz forgalomba. A kis 30 lóerős 514-es, amely 4 hengeres és hengerűrtartalma 1431 kcm. Ez egy igazi közhasználati kis kocs. Olcsó és modern. A második a kitűnően bevált 521-es. Hengeres 2520 kcm hengerűrtartalommal. Ez 50 lóerős leadására képes. Erős modern túrakocsi, mely városi használatban is tökéletes. A harmadik a FIAT-gyár legújabb típusa, az: 525. Erős, 70 lóerős, 6 hengeres, 3740 kcm hengerűrtartalommal. Nagy túrakocsi 6 személyre. Rövidebb alvással, mint FIAT 525 S és SS is forgalomba kerül. Ez esetben a normál 525 egy sport-hengerfejet kap. Ilyképpen a sebessége 135 km. Mint látjuk tehát, lehet bőven válogatni az új FIAT-típusok között, amelyek mellett természetesen a különböző tereherautóformák is raktáron vannak.

Augusztus 9, 10-én tartják meg az idei Klausen hegyiversenyt, mely mint tudjuk, egyik pontszerző futama az Európa-hegyibajnokságnak. Ezúttal a verseny különös érdeklődésre tart számot, miután magyar részről biztos induló Hartmann László, aki Bugatti versenykocsin indul, sőt nem lehetetlen, hogy Delmár Walter, aki a Klausen-versenyek nagy barátja, új 2.3 literes Bugatti Grand Sportjával ugyancsak beáll a küzdők sorába. A versenyre, mely egyike lesz a kontinens legnagyobb hegyiversenyének Magyarországból egész kolónia indul, hogy tanuja lehessen az európai nagygyúk összecsapásának. Mint hírlik, a KMAC hivatalosan is

kimegy, hogy az őszi Svábhegyi versenyre vonatkozólag személyesen tárgyalhasson a külföldi nagy menőkkel. A verseny távja, mint tudjuk, 21.5 km. A magasságkülönbség 1273 méter. A start Linthalban van (644 m) és a cél a Klausenpasson 1937 méter magasban, ahol már igen sokszor megtörtént, hogy a versenyzők hóban végezték az utolsó métereket. Az átlagos emelkedés 6.2%, míg a maximum 10% körül van. A jelenlegi rekorderek a következők: Motorkerékpárok: Cérésóle (Harley-Davidson) 17:22.0. Átlag: 74.300 km. Oldalkocsis motorkerékpárok: Lang (Standard-MAG) 20:27.8. Átlag: 63.050 km. Túrakocsik: Carraciola (Mercedes-Benz) 17:43.8. Átlagsebesség: 72.750 km. Sportkocsik: Carraciola (Mercedes-Benz) 17:35.4. Sebesség: 73.300 km. Versenykocsik: Chiron (Bugatti) 16:42.4, Sebesség 77.200 km, ami egyúttal útvonalrekord is és a múltévi Chiron—Stuck párharc szüleménye.

Ügylátszik Franciaország sem talaj a dirt-track versenyeknek. A legutóbbi Buffalo dirt-track pályán rendezett versenyen, dacára annak, hogy 5 igazi angol, több belga és holland broadsider jelent meg Párisban, a nézők száma alul maradt az ötezernek. A verseny főszámait az angol Wilkinson nyerte.

A párisi L'Auto kismotorok részére Grand Prix-t rendezett. A 125 km kategóriát Beaujour (AGS) nyerte 1:24:53 alatt 100 kilométerre, ami kolosszális 88.560 km átlagot jelent. Csodálatos, hogy a 100 km gépek versenyében a győző Chevalier (Rivard) 1:23:19-es időt ért el, ami még jobb teljesítmény. A legkisebb kategóriában (75 km) Pointel győzött Independant motoron 1:42:48 alatt, ami 66.866 km óraátlagnak felel meg.

Az ideai esztendőben az alpesi hágók meglehetősen korán nyitották meg kapukat az automobilistáknak. A híres Dolomitenstrasse június 6-án teljes egészében megnyitott. Itáliában legkésőbb a Stelvio (Stilfserjoch) adatott át a forgalomnak. Ennek megnyitása június 25-én történt meg. Július 1-én ezúttal az összes kontinensbeli hágók, beleértve a Haute-Savoy legmagasabban fekvő utait is, megnyitották a forgalomnak.

Szomorú statisztika. Végre hosszas vajadás után elértük a 30.00-es határt. A magyarországi gépjárművek száma 1930 június 30-án 30.345 darab. Az egész június havi szaporulat 150 automobil és 201 motorkerékpár. Ebből Budapestre jutott 62 automobil és 82 motorkerékpár. Bizony édes-kevés. Valamikor két év előtt, három év előtt egy-egy cég adott el havonta a szezonban 50—60 darabot. Elszomorító gazdasági helyzet. Álljon itt a m. kir. Statisztikai Hivatal június havi jelentése:

	1930. évi			
	május		június	
	hó végén			
	Összesen	Bpsten	Összesen	Bpsten
Személykocsik	11.639	6.045	11.725	6.082
Bérautók	1.844	1.375	1.844	1.374
Autóbuszok	681	308	689	313
Téherkocsik	4.434	2.304	4.489	2.332
Egyéb kocsik	703	499	704	500
Gépkocsik összesen	19.301	10.531	19.451	10.601
Motorkerékpárok	10.693	5.068	10.894	5.150
Gépjárművek mindössze:	29.994	15.599	30.345	15.751

Az Alliance International de Tourisme ezidei kongresszusát a törökök szívélyes meghívása folytán Konstantinápolyban tartotta meg. A Magyar Touring Club képviselőjében dr. Vermes Gyula elnök, dr. Vermes Nándor ügyvéd, a Touring Club ügyésze, valamint a club több tagja képviselte, akik a Budapesten gyülekező többi külföldivel együtt utaztak le Törökországba. A kongresszus a volt szultáni palota, a Dolme Gagtschek tróntermében folyt le, melyet első ízben nyitottak

meg idegenek számára. A kongresszus 6 napja ülésekkel és a Tracta Solex-et, az Alfa-Romeo Memini-t, míg a Lea-Francis Cotette-t. Az összes kocsik drótküllős Rudgekerekekkel voltak szerelve. Az összes kocsik Shell benzin-benzolkeverékkel futottak. A Bentley, Alfa-Romeo és Lea-Francis Shellolajat, a Bugattik és a Talbot Castrolt, a Tracta Kervolint használt. A Bentley, és kirándulásokkal telt el. A törökök vendégszeretete felülmúlt minden elképzelhető. Resid Savfet bey a Török Touring Club elnöke minden percét az idegenek között töltötte és a legmelegebben gondoskodott, hogy az idegenek a legjobb impressziókkal távozzanak az új Törökországból. A kongresszus nyolc igen fontos határozatot hozott, amelyet minden kiküldött köteles a kormányánál bejelenteni. Ezek a határozatok a következők: 1. A nemzetközi utak mielőbbi kiépítése; 2. veszélyes átjárók kijavítása; 3. az utak portalanfítása; 4. a határmenti vám eljárások megkönnyítése és egyhelyen való centralizálása; 5. az utak mentén pihenőállomások, service-ek és szállodák építése; 6. az egyes országok természeti szépségeire és nevezetességeire vonatkozó adatok írásbafoglalása és kiadása. 7. egyöntetű úti térképek készítése. (Nálunk már meg van.) 8. Az útjelzések és veszélyes pontok egységes jelölése. A kongresszus elhatározta, hogy legközelebbi ülését Prágában tartja. A kongresszusról való visszatérés Görögországon keresztül történt.

Aki egyszer versenyzett, az nem igen tudja a versenyzést abbahagyni. Ha abba is hagyja, időnként újra vissza-visszatér. Legújában ismét egy régi motoros-versenyzőnk, aki ugyan visszavonulása óta is szüntelenül a motorosok között forog és igyekszik minden ügyesbajos dolgukban segítségükre lenni, határozta el, hogy megint csak felül arra a kemény bőrpárnára és megint meg fog jelenni a hazai túraversenyek startjánál. Biró Jenőről van szó, akinek ismert alakját most már régen nem láttuk sem a startnál, sem a célban. Számára az egyik hazai műhely egy 500-as ohv. beépítést tervezett, mely kimondottan Biró Jenő 100 kilós súlyához lesz méretezve. Örömmel vesszünk minden olyan kísérletet, mely szépen fejlődésnek indult motorkerékpársportunk továbbhaladását segíti. Egyébként nem mulasztjuk el csodálatunkat kifejezni afölött, hogy milyen precizitással és hozzáértéssel vezeti Biró Jenő motorkerékpáralkatrészüzletét. Ma már szinte köztudomásúvá vált, hogy nincs olyan alkatrész, legyen az a legsötétebb márkához való, a legritkábban használható apróság, amit Biró Jenőnél meg ne lehetne kapni. Ha valaki végigjár minden szaküzletet és üres kézzel tér vissza, úgy a Liszt Ferenc-téren bizonyára az első kérő szóra már elébe rakják a kért alkatrészt. Joggal mondhatjuk, hogy talán magában Angliában sincsenek precízebben felszerelt üzletek, mint a Biró Jenő-féle.

Igen érdekes összeállítást közöl az angol „MOTOR” a 24 órás, Le Mans-ban lefolyt RUDGE-Whitworth díjról. Az összeállításból megtudjuk, milyen üzemanyagot és alkatrészt használtak a győztes és helyezett kocsik. Az angol Bentley, valamint a szintén angol Lea-Francis KLG, az Alfa-Romeo, Talbot és Mercedes-Benz Champion gyertyával futottak. A gyújtás az összes kocsikon más és más volt. A Bentley, Bosch és Delco, az Alfa-Romeo Bosch, a Talbot és Bugatti Delco-Remy és a Lea-Francis Lucas gyártmányokat használt. A Bentley SU karburátor, a Talbot Zenith-et, a Bugatti Talbot és Alfa-Romeo Duron fékberendezéssel, a Lea-Francis, Tracta és Bugatti Halobetéttel volt szegezelve. Az összes kocsikon angol DUNLOP-pneumatik volt. A Bentley-n Zeiss, az Alfákon Bosch, a Bugattin és Tractán Marchall, a Lea-Francis-on Lucasfényezésűk voltak.

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

MINDEN MOTOROS - IDEÁLJA
BENZIN

 O L A J

Mi nem hirdetünk,

mindenki
 tudja, hogy
 mi

javítunk autót.



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

Úrvezetők! Hölgyek!

Viktória

autószakiskola

egyetlen az országban, ahol
 okleveles gépészmérnökök ta-
 nítanak mindenkét **egyén-
 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.

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.

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 alkatrészraktár

***FIAT 514**, az univerzális kiskocsi,
521, a kényelmes középkocsi,
525, a tökéletes nagykocsi.*

Minden karosszériával azonnal szállítható

FIAT AUTOMOBILOK ELADÁSI RT.

Budapest, IV., Váci-utca 1—3. szám. — Telefon: Automata 828-47 és 828-48

FIAT-Service Budapest, VI., Lomb-utca 29. sz. — Telefon: 921-76 és 925-78

Verseny- és tiszteletdíjak

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

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

Autó- 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