

53959

111. 325 gárda ki adom

1-8.

3108

Automobil Motorsport-Turizmus Közlekedés - Útépités

VI. ÉVFOLYAM

1931 JANUÁR 10

1.

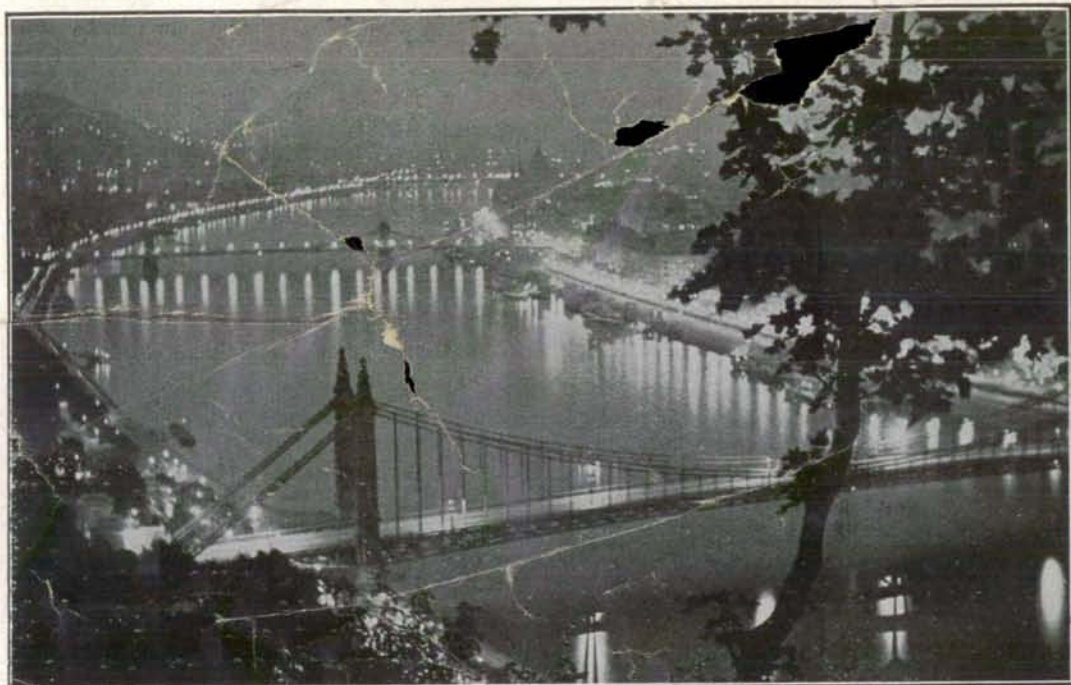
SZÁM

ÁRA 1 PENGŐ



A Szent Gellért Nagyszállóda és fürdő
 Thermalbäder des Grand Hotel St. Gellért
 Le Grand Bain Thermal St. Gérard à Budapest

385
IT



Budapest éjjel
Budapest in der Nacht
Budapest la Nuit



A Széchenyi Strandfürdő
Strandbad Széchenyi in Budapest
Bain-Plage Széchenyi à Budapest

Automobil Motorsport-Turizmus

Közlekedés - Útépítés

VI. ÉVF. 1. SZ.

1931 JANUÁR 10

Felelős szerkesztő:
DÉVÁNYI ISTVÁN

MEGJELENIK
MINDEN HÓ 10-EN ÉS 25-ÉN

Helyettes szerkesztő:
DÁRDAY-ABRIANI DEZSŐ DR.

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

Szerkesztőség: Budapest, V, Visegrádi ucca 10. I. 10.

Az Autóshét fejleményei.

Mindjobban közeleg az április hónapja és ennek megfelelően mindjobban nő az érdeklődés európa-szerte a KMAC-BSE közös rendezésében lezajló „Autóshét” iránt. Amint megállapítható, legnagyobb hausse a csillagtúrákban van. A 11.500 pengős autódíjak, valamint a motoros csillagtúra 5000 pengő összeget kitevő díjazása megtette a kívánt és remélt hatást. Mindenki azt gondolja magában, hogy ő lesz az a szerencsés ember, aki az 5000, illetve 1500 pengős első díjat zsebrevághatja. Az eddig befutott levelek, fix nevezések és az érdeklődések hatalmas száma arra enged következtetni, hogy circa 300 autó és 4—500 motorkerékpár fog nevezni a nemzetközi csillagtúrára. A budapesti csillagtúráról elmondhatjuk, hogy egy nyugati csillagtúra, ellentétben a montecarlóival, mely egy határozottan keleti csillagtúra. A montecarlói csillagtúra legtöbb résztvevőjének először el kell utaznia a Balkánra, vagy Északra, hogy eséllyel startolhasson, míg a budapesti csillagtúra résztvevőinek legfeljebb egy kis kiruccanást kell tenniük és már megfelelő starthelyet kaphatnak. Emellett Budapest határozottan vonzza az idegeket. Általános nézet, hogy sehol sem lehet oly jól mulatni, mint Budapesten. Mint már befejezett tényt közölhetjük, hogy úgy az ADAC, mint az österreichischer Motorfahrer Verband külön túrát rendez az Autóshétre Budapestre, ami egymagában 4—500 jármű érkezését jelenti.

Nézzük ezek után a csillagtúra sportbeli részét. Ugy az autós, mint a motoros csillagtúra távjai, illetve kiindulópontjai azonosak. Míg azonban az autós csillagtúra egy „non stop” menet 45 kilométeres meghatározott átlagsebességgel, addig a motorcsillagtúra résztvevői számára bizonyos pihenő idők vannak beiktatva. A pihenő idő 1000 kilométeres távnál 6 óra és minden további 500 kilométerre 4—4 óra. Aki tehát legmesszebről, azaz Spanyolország déli részéről, Gibraltárból startol, az circa 26—28 óra pihenőt kap. Ha tehát valaki ügyes és képes 55—60 kilométeres átlagokat futni, az egész szépen alhat naponta 6—8 órát. A motorkerékpárosok által betartandó órátlag 35 km., ellentétben az autósokéval, ahol 45 km. a betartandó átlag. Legjobban az lesz értékelve, aki betartja az átlagot. Ha túllépi, már büntetőpontot kap, ha nem éri el, ugyancsak büntetőpont sújtja. Miután úgy az egész távra, mint a részekre külön-külön is méri az átlagot és ennek

alapján egy képlet fogja adni a győztest, a holtverseny teljesen ki van zárva. Alkalmunk volt betekintést nyerni a már kész csillagtúra szabályokba és örömmel állapítjuk meg, hogy azok teljesen igazságosak és minden tekintetben helytállóak. Egyedüli hibájukat abban látom, hogy mindig a legrövidebb utat veszik Budapest és a kiinduló pont között. Így például a Gibraltár—Budapest útvonal Madridon—Barcelonán—Perpignanon és a Riviérán át jön fel Udinébe és Klagenfurt—Grácon keresztül Budapestre. Ez a vonal eképpen 3760 km., míg ugyanez Párizs—Strassburg—Münchenen keresztül meghaladná a 4000 kilométert. A csillagtúra beérkezési időpontja 1931 április 3. Az autós csillagtúra díjai 11.500 P a következőképpen oszlatnak meg: I. 5000 P. II. 2000 P. III. 1500 P. IV. 1000 P. V. 500 P. VI—X. 500—500 P. A motorkerékpár csillagtúra díjainak összege 5000 P. I. 1500 P. II. 800 P. III. 600 P. IV—V. 400 P. VI—VIII. 300 P. IX—X. 200 P.

Mint hírlík, magából Magyarországból is igen sokan indulnak a csillagtúrára, akik először a starthelyre utaznak. Természetesen mindannyiok Gibraltárból akar indulni. Egyelőre Szmick Viktor (WM), Lyka István-Bosnyák Iván (Bugatti), Balázs László (X), Wolfner László (Bugatti), báró Wolfner András (Austro-Daimler), Ottlyk Lajos-Schüller László (Steyr), Wilhelm Sándor (X) a biztos indulók, de el lehetünk készülve, hogy még sokkal többen lesznek azok, akik ezt a nagy teljesítményt meg fogják kísérelni.

A KMAC karöltve a BSE-vel, igazán komoly munkát végez. Petrovits Vidor elemében van és szinte napról-napra érkeznek a külföldi újságok, ahol saját angol, francia, német, olasz stb. nyelvű cikkei szó szerint közölve megjelennek. A propaganda rész előkészítésében Kovácsházy Vilmos székesfővárosi főjegyző, a BSE motorosztályának elnöke jár elől. Pompásabbnál-pompásabb ideáit most dolgozzák ki. Bécs és a többi nyugatra eső város telve lesz a székesfőváros plakátjaival, amelyek élénken demonstrálják, hogy mennyi idő alatt juthatunk Budapestre autón, vasúttal és repülőgépen. Tervezete szerint minden nagytekintélyű külföldi, aki a magyar idegenforgalom elősegítése terén felmutatott valamit, a székesfőváros művészi „Budapest” albumját kapja emlékül, mely nyomtatott dedikációval a saját nevére lesz kiállítva. A csillagtúra plakáttervét a közeli

napokban dönti el a bizottság. A plakátok főmotívuma a Millennium Emlékműre van koncentrálni. A nagy nemzetközi automobilkiállítás előkészületei is serényen folynak. Itt a kiállítások rendezésének nagymestere, Kádár Imre, az Automobilkereskedők Országos Egyesületének igazgatója működik. Sajnos, hogy az Iparcsarnokot nem sikerült megkapni a rendezőknek és így csupán a circa 2500 négyzetméter tiszta területet számláló Műcsarnok maradt meg, amit a kiállítás céljaira lefoglalhattak. Így azután, mint-hogy a hely jóval kevesebb, nagyon ajánlatosnak tartjuk részünkről azt a figyelmeztetést, hogy aki a kiállításon helyet akar, az már mozgolódhat. Mint már említettük, a kiállítás egészen altruisztikus alapokon rendeztetik és a kiállítókra alig jelent megterhelést.

Az Autóshét clouja a két Grand-Prix lesz. Dacára annak, hogy olasz részről alig remélhetünk versenyzőt, mert hiszen a Coppa Mille Miglia dátuma igen közel van a Magyar Nagy Díj terminusához, mégis biztosra vehető, hogy legalább 14—16 elsőrangú versenyzőt fogunk Budapesten láthatni. Csaknem biztosra vehető, hogy a Bugatti-gyár elite teamje — Chiron, Varzi, Divó és Bouriat —, valamint a Peugeot-vezető Stoffel, a Maserati-gyárhoz szerződött von Morgen, Caracciola (Mercedes-Benz), a német Burggaller, Volkhardt, az osztrák Liechtenstein herceg, Hardegg gróf, a cseh Lobkovitz herceg, esetleg a svájci Stuber biztos indulók. Szenzációja a versenynek a román Miklós herceg már most beérkezett nevezése, aki egy Alfa-Romeón indul. A motorkerékpár Grand Prix-ben a nagyágyúk egész rajának startja van már biztosítva. Az angol RUDGE, az AJS, a német NSU és BMW, valamint a DKW vezetők startja biztos. Ugyanígy biztosra vehetők a kitűnő PUCH-menők, valamint a jugoszláv versenyzők startja.

Mindezeket egybevetve, az Autóshét nemcsak sportszempontról, hanem turisztikailag és főleg idegenforgalmi szempontból hatalmas lökést fog adni Magyarországnak, illetve székesfővárosunknak, Budapestnek. Reméljük, hogy sehol sem lesz fennakadás és hogy a munkában nemcsak a rendezőegyesületek, hanem vállalva az összes magyar egyesületek részt fognak venni. Ne gáncsoljuk az akciót, hanem segítsük elő azt teljes igyekezetünkkel. Aki most gáncsokodik és azt mondja, nem kell kiállítás, nem jó a Grand Prix pálya, nincs értelme a Grand Prix-nek, az nem hazafi. Tegyük félre a klubpolitikát, nyujtsunk egymásnak békejobbot. Egyesült erővel mindig szebbet és jobbat lehet produkálni. A Hungáriának, a Magyar Touring Clubnak és valamennyi egyesületünknek egy közös érdeke legyen az „Autóshét” sikere. Mert ez a siker nem a KMAC és nem a BSE sikere lesz, hanem a magyarság sikere, amely minden viszontagságok, minden trianoni béke, minden rossz ellenére is megmutatja, hogy él és tud produkálni, ha az egész világ minden ördöge is ellene esküszik.

Autósok — Motorosok!

**Támogassátok az Automobil-Motorsportot!
A Ti ügyetekért száll síkra!**

Nagy eltolódások a vezetőknél.

**Kikkel küldik a gyárak kocsijaikat a starthoz
az 1931-es esztendő klasszikus
versenyeiben.**

Mint már azt a múlt évben megjelent egyik számunkban leszegettük, a versenyzési láz határozottan emelkedőben van. Dacára tehát minden ellenkező híresztelésnek, a nagy gyárak 1931-ben éppen úgy részt fognak venni a klasszikus versenyeken, mint eddig, sőt, mi több, valószínűleg újabbak is meg fognak jelenni a startnál. Annyi bizonyos, hogy a hegyiversenyek a gyárakat nem igen vonzzák és azok 1931-ben minden valószínűség szerint, a tiszta amatőrök és a saját kasszára dolgozók terrenumai lesznek. A gyárakat főként a hosszútávú sebességi versenyek (Grand Prix) és 24 órás versenyek érdeklik. Ezekben 1931-ben nagy lesz a tülekedés. Legnagyobb a készülődés Olaszországban, ahol a múlt évben is nagy aktivitást kifejtő Alfa-Romeo, az államilag szubvencionált Maserati, valamint az OM mellé, a FIAT is beáll a küzdők sorába. Nazzaro, Bordino, Salamano örökemlékü győzelmeit akarja a turini gyár megismételni. Mi úgy véljük, hogyha a FIAT elkészül és kiáll a porondra, akkor lesznek is kilátásai. Bár a turiniak hosszú éveken keresztül tartózkodtak a klasszikus versenyek startjától, Bordino megjelenése 1927-ben a kis 12 hengeres FIAT-tal arra enged következtetni, hogy a FIAT-konstruktőrök nem aludták át az éveket. Mármost csak az a nagy kérdés, kikkel fognak a turiniak a küzdőtérre lépni. Nazzaro már kiöregedett, Bordino szerencsétlenül járt és most egyedül Salamano van meg a régiek közül. Az olasz nagyágyúk java már leszerződött. Így a FIAT-ék csak Minoia, Biondetti, Ghersi közül választhatnak, ha ugyan nincsenek már régen kész embereik, akik szorgalmas falmelletti tréninggel szerezték meg a sebességet és a taktikát. Mert nem kell elfelejtenünk, hogy csaknem minden olasz szerelőgyerek egy született versenyvezető, akit, ha előrántanak a sötétből, hamarosan ott van egy-egy Grand Prix finisében. Egyelőre tehát várunk kell. Reméljük azonban, nem kell soká várni és megtudjuk, kikre esett a nagy FIAT-gyár bizalma. A FIAT-gyár egyébként két versenytípussal lép ki. Az egyik a szorosán vett gyorsasági versenyekre szánt gép lesz, a másik egy 4—5 literes, amellyel, mint sportkocsi a 24 órás versenyeken szállnak síkra.

Az Alfa-Romeo gyárban is nagy a készülődés. Az új 8 hengeres, egy 2.3 literes képében elkészült. Állítólag nagyon gyors lesz. A vezetők: Nuvolari, Borzacchini, Campari, Ramponi, Ivanovszky és Marinoni személyében biztosak. Hogy Caracciola az Alfának vagy a Mercedes-Benznek fog versenyezni, még mindig homály fedi. Mindenki cáfol, Caracciolát a Salonon az Alfa-standon látják, mások szerint Wernerrel együtt indul a nagy 24 órás versenyekben unterürkheimi színekben. Ez is elválik. Talán nem is olyan soká.

Maserati-éknál észlelhető a legnagyobb mozgás. Versenyzési hadszínterüket 1931-re egész Európára ki akarják terjeszteni. Erre vall, hogy a nagynevű francia Dreyfus, valamint a német von Morgen 1931-re Maseratin fognak versenyezni. Dreyfus a franciaországi versenyeken, Morgen Németországban, nálunk, Ausztriában és Csehországban fog indulni. Rajtuk kívül Arcangeli, Ernesto és Alfieri Maserati, valamint Maggi gróf és mint lapzártakor értesülünk, Biondetti fogja vezetni a Maseratikat.

A Bugattiék új nyolchengerese szintén készen áll. Azt mondják ez lesz az új esztendő leggyorsabb kocsija. Valami igaz lehet belőle, mert Varzi nem köti le magát lassú kocsihoz. Varzi nagyon hiú ember, akinek otthonról elég pénze van és csak oda-

megy, ahol nagyon gyors kocsit tudnak alá adni. Ettore Bugatti egyébként erre az évre Varzin kívül, Chiront, Divót és Bouriatot szerződtette, akikkel valószínűleg ismét sok győzelmet fog elkönnyvelhetni. Természetesen a Targa Florióban az elmaradhatatlan Conelli gróf is indul a gyári teamben.

A fenti négy gyáron kívül, a francia Peugeot, valamint a német Mercedes-Benz fog még versenyezni. A Peugeot Stoffelt, a Mercedesék Caracciolát és Wernert szándékoznak indítani. A 24 órás versenyeken idén is elmaradhatatlan lesz az angol Bentley és az angol versenyeken a sok kis kísérő gyár. Mindenesetre megállapítható, hogy dacára a pénztelenségnek, dacára a rossz gazdasági viszonyoknak, éppenúgy lesznek nagy versenyek, mint voltak. A különbség csupán az lesz, hogy több lesz.

Egy kis hegyi verseny statisztika.

Európa 62 legnagyobb hegyi versenye közül a Bugatti 33, az Austro-Daimler 16, az Alfa-Romeo 5, a Mercedes-Benz 3, a Talbot és Steyr 1-1 útvonal rekordot tart.

Hans Stuck von Villiez (Austro-Daimler) az egyéni rekorder.

Ezt az összeállítást már régen beígértük. Ezúttal nem a lapunk hasábjain, hanem előszóval néhány fanatikus versenyzőnek. Sokak szerint talán egy unalmas összeállítás, mások szerint viszont egy értékes munka, amiből az ember, különösen a szakember, nagyon érdekes következtetéseket vonhat le magának. Megvallom, nagy munka volt. Sok régi újságot kellett átlapoznom és sok levelet kellett megírnom, amíg az összeállítás teljes lett. Teljességről beszélni mondhatjuk teljesen lehetetlen, mert hogy mást ne mondjak, én magam is tudok legalább mégegyszer ennyiről. Ezeknek a java azonban csupán, mint motorkerékpárverseny rendeztetik meg évente, mi pedig először az automobilversenyek útvonalrekordjait vetjük munkába. Az összeállítás, őszintén szólva, nem teljes, mert dacára annak, hogy itt látjuk a legnevezetesebb olasz, francia, svájci, német, cseh, osztrák, lengyel, román és magyar versenyeket, teljesen hiányoznak a belga, norvég, svéd és spanyol hegyi versenyek eredményei, amelyeket sajnos mindeztől nem tudtam pontosan megszerezni. Lehet, hogy mához egy évre, ha addig élünk, egy, még sokkal pontosabb kimutatással tudok majd szolgálni azoknak, akiket a tárgy érdekel. A mostani összeállítást is lehetett volna érdekesebbé tenni azáltal, ha közölhettük volna az illető versenyek távja mellett a pontos magasságkülönbséget, az átlagos emelkedést, valamint a maximális emelkedést. Sajnos, ezek az adatok még nagyon sok versenynél hiányoznak, fél munkát pedig nem akartunk végezni, annál kevésbé olyat, ahol a hiányzó adatokat a találmányra írtuk volna be a megfelelő helyekre. Így azután meg-

maradtunk 62 versenynél, amelyek között az olvasó megtalálja a kontinens leghíresebbnek mondott hegyi versenyeit. A 62 verseny közül igen sokban nemcsak automobilok, hanem motorkerékpárok is indultak és igen érdekes, hogy a 62 verseny közül háromban a motorkerékpároknak sikerült jobb időket elérni, mint az automobiloknak. (ADAC-Bergrekord-Freiburg, Zirlerberg és a Katschberg.) Freiburgban az NSU vezető Bullus, a Katschbergen a kiváló osztrák hegyimenő, Eberan-Eberhorst (Matchless), míg a Zirlerbergen Runtsch (Douglas) futott jobb eredményeket, mint az autóvezetők. Bullus nem kisebb nagyságokat utasított maga mögé, mint Stuckot, Caracciolát és von Morgent.

Az alanti táblázatban 12 svájci, 11 német, 10 francia, 8 olasz, 7 osztrák, 5 csehországi és 1—1 lengyel, román és angol hegyi verseny útvonalrekordját ismertetjük. A közölt 62 hegyi verseny közül a

Bugatti	33
Austro-Daimler	16
Alfa-Romeo	6
Mercedes-Benz	3
Steyr	1
Talbot	1
Matchless	1
Douglas	1
NSU	1

útvonalrekordot tart. Igen érdekes a táblázat abból a szempontból, hogy kik tartják a rekordokat. Természetesen elsősorban Hans Stuck v. Villiez jön számításba, aki egymaga 15 versenyben futotta a leggyor-

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

sabb időt. Az utána következők sokkal kisebb egységekkel vannak képviselve, minthogy nem specializáltak magukat hegyi versenyekre. A világhírű Chiron (Bugatti) például csak a Klausenpasson és a Berninán tartja a rekordot, de ezeken a helyeken éppen Stuckot fosztotta meg a rekordtól. A sorrend itt a következő:

Hans Stuck v. Villiez (A. D.)	15
Hans Stuber (Bugatti)	4
Caracciola (Mercedes-Benz)	3
Szénásy Alán (Bugatti)	3
Nuvolari (Alfa-Romeo)	2
Junek (Bugatti)	2
Louis Chiron (Bugatti)	2

Természetesen a többi rekordbirtokos szintén az európai első klasszisból került ki. Így ott találjuk Campari, Borzacchini, Biondetti, Marco, Lamy, Lehoux, Karrer, Morgen, Zichy, Hartmann, Dreyfus, Merz, Heusser, Bret, Haiden Fritz, Divo, De Sterlich, Ascari, Maserati és mások neveit.

Melyek a kontinens leghosszabb távon rendezett hegyversenyei? Sorrendben a következő a helyzet:

Colle della Maddalena (Cuneo)	66.500 m.
Poggio di Berceto (Parma)	50.825 m.
Aosta-G. St. Bernard	34.300 m.
Arlberg (Dalaas)	22.000 m.
Mont-Cenis (Susa)	22.100 m.
Mont Ventoux	21.660 m.
Klausenpass (Linthal)	21.500 m.
Bernina (Poschiavo)	16.500 m.
Consuma (Firenze)	16.000 m.
Peyresourde (Luchon)	13.000 m.
Gaisberg (Salzburg)	11.900 m.
ADAC-Bergrekord (Freiburg)	12.000 m.
Ballon d'Alsace (Elszász)	11.500 m.
Faucille (Gex)	10.600 m.
Semmering	10.000 m.
Mont Agel (Franciaország)	10.600 m.
Mauborget (Svájc)	10.000 m.
Baden-Baden	10.000 m.

Nagyon érdekes, hogy mely hegyversenyen érettek el a legnagyobb sebességek. Itt sajnos, abszolút értékeléssel nem szolgálhatunk, mert ez csak akkor volna lehetséges, ha pontosan tudnánk hány forduló van a pályán, milyenek a kanyarok, milyen a maximális

emelkedés stb. Ha ezt mind tudnánk, akkor sem lehetne azt mondanunk, hogy tegyük fel a Mont Ventoux hegyversenyen elért 78.8 kilométeres sebesség a legjobb, bár a Ventoux száznál több kanyarja mellett ez egy kolosszális teljesítmény. Éppen így, ha tudjuk, hogy a Cuneo-Colle della Maddalena 66 kilométerjéből az első 20 kilométer egészen egyenes és sík, ahol minden sebesség kifutható, akkor a Nuvolari által kifutott 103 kilométeres átlag már nem tűnik fel olyan horribilisnek. Hasonlóan nem értékelhetjük nagyra a Divo (Talbot) által a csaknem egyenes hegyi kilométerversenyen elért jóval 100-on felüli átlagot. Sebességek szerint tehát a következő az eredmény:

Gaillon (Divo)	125.874 km.
Jilovist (Stuck)	119.268 km.
Feleac (Stuck)	108.720 km.
Maddalena (Nuvolari)	103.771 km.
Camp (Lumachi)	102.720 km.
Les Rangiers (Stuber)	98.532 km.
Lückendorf (Stuck)	97.740 km.
Fichtelberg (Heusser)	97.308 km.
Turbie (Dreyfus)	97.089 km.
Semmering (Stuck)	96.120 km.
Opcina (Nuvolari)	95.158 km.
Olsany (Junek)	93.172 km.
Alpilles (Bret)	92.500 km.
Brennberg (Szénásy)	91.800 km.

Ha már gyorsaság szerint értékeltük a versenyeket, nézzük, hol érettek el a legkisebb átlagok. Hogy az átlagok kicsiny volta nem a versenyzőkön múlt, annak eleven bizonyítéka, hogy Stuck itt is erősen képviselve van.

Mont Agel (Lorthois)	52.224 km.
Taubensuhl (Stuck)	53.856 km.
Zugerberg (Stuck)	54.360 km.
Eibsee (Stuck)	56.880 km.
Montreux-Caux (Campari)	58.428 km.
Guger (Esterházy)	59.724 km.

Reméljük, ha legközelebb ismét akad egy hosszú téli este, akkor a motorkerékpár hegyversenyek táblázatát is össze fogjuk állítani és reméljük, hogy mához egy évre a legaprólékosabb részletekig szolgálhatunk majd a sportgurmandoknak egy teljes táblázattal. Addig is álljanak itt az alanti eredmények:

A hegyi verseny neve	Méter	Az útvonal rekorder neve	Az útvonal rekorder márka	Idő	Sebesség	Év
<i>Magyarország</i>						
Svábhegy	4643	gróf Zichy Tivadar	Bugatti (2.3)	3:09.61	88.344	1928
Jánoshegy	4165	Szénásy Alán	Bugatti (1.5)	3:12.66	78.084	1929
Guggerhegy	1752	herceg Esterházy Antal	Bugatti (2.0)	1:45.66	59.724	1928
Hármashatárhegy	3410	Hartmann László	Bugatti (2.3)	2:51.76	71.460	1930
Mátra	7000	Szénásy Alán	Bugatti (1.5)	6:17.11	66.600	1929
Brennberg	8200	Szénásy Alán	Bugatti (1.5)	2:21.5	91.800	1929
<i>Svájc</i>						
Klausenpass	21500	Louis Chiron	Bugatti	16:24.6	78.973	1930
Bernina	16500	Louis Chiron	Bugatti	14:44.8	66.260	1930
Gurnigel	9000	Hans Stuber	Bugatti	8:25.0	66.960	1929
Zugerberg	3500	Hans Stuck v. Villiez	Austro-Daimler	3:51.6	54.360	1928
Dornach-Gempen	5600	J. Karrer	Bugatti	4:58.8	67.320	1926
Faucille	10600	G. Beck	Bugatti	9:39.3	65.844	1926
Rleineck-Walzenhausen-Lachen	6500	H. Stuber	Bugatti	5:26.5	71.640	1930
Jaunpass	6000	H. Stuber	Bugatti	4.55	73.188	1930
Mauborget	10000	J. Merz	Bugatti	9:28.6	63.288	1927

A hegyi verseny neve	Méter	Az útvonal rekorder neve	Az útvonal rekorder márka	Idő	Sebesség	Év
Montreux-Caux	5940	G. Campari	Alfa-Romeo	6:05.8	58.428	1924
Develier-Les Rangiers	7500	H. Stuber	Bugatti	4:34.0	98.532	1930
Kriens-Eigenthal	6500	H. Stuck v. Villiez	Austro-Daimler	6:21.4	61.344	1928
<i>Németország</i>						
ADAC-Bergrekord	12000	Tom Bullus	NSU *	9:19.3	77.190	1930
Kesselberg	5000	H. Stuck v. Villiez	Austro-Daimler	4:03.2	74.160	1930
Oberjoch	7000	H. Stuck v. Villiez	Austro-Daimler	6:22.4	65.812	1928
Eibseerennen	2800	H. Stuck v. Villiez	Austro-Daimler	2:56.9	56.880	1928
Lückendorf	4000	H. Stuck v. Villiez	Austro-Daimler	2:12.4	97.740	1928
Fichtelberg	6300	Huldreich Heusser †	Steyr	3:53.0	97.308	1927
Gabelbach	3300	Caracciola	Mercedes-Benz	2:11.2	90.540	1928
Baden-Baden	10000	Caracciola	Mercedes-Benz	7:09.6	83.810	1929
Isergebirgs-Rennen	2600	Adolf Brudes	Bugatti	2:31.3	61.848	1930
Ratisbona	4000	Dr. Fuchs	Bugatti	2:46.6	86.412	1929
Taubensuhl	6300	H. Stuck v. Villiez	Austro-Daimler	7:07.6	53.856	1929
<i>Ausztria</i>						
Gaisberg	11900	von Morgen	Bugatti	7:58.19	89.160	1930
Zirlerberg	5000	Rudolf Runtsch	Douglas *	3:13.48	89.108	1930
Semmering	10000	H. Stuck v. Villiez	Austro-Daimler	6:13.56	96.120	1930
Pötschenpass	4500	H. Stuck v. Villiez	Austro-Daimler	3:18.4	81.648	1930
Katschberg	5000	Eberan-Eberhorst	Matchless *	4:39.6	64.620	1925
Ries	5000	Haiden Fritz	Austro-Daimler	3:26.6	87.120	1926
Arlberg	22000	H. Stuck v. Villiez	Austro-Daimler	15:15.4	84.508	1927
<i>Franciaország</i>						
Camp	4000	Lumachi	Bugatti	2:20.2	102.720	1930
Mont Ventoux	21660	Lamy	Bugatti	16:26.2	78.848	1928
Ballon d'Alsace	11500	Marco	Bugatti	9:08.2	75.520	1930
Turbie	6300	Dreyfus	Bugatti	3:53.6	97.089	1930
Mont Agel	10600	Lorthiois	Bugatti	11:54.3	52.224	1930
Col de Peyresourde	13000	Lehoux	Bugatti	9:59.0	78.130	1930
Cote de Gaillon	1000	Divo	Talbot	0:28.6	125.874	1926
Esterel	7900	H. Stuck v. Villiez	Austro-Daimler	5:39.2	83.844	1930
Col des Montets	3000	Caracciola	Mercedes-Benz	2:30.2	71.964	1928
Alpilles	4000	Bret	Bugatti	2:35.8	92.500	1929
<i>Olaszország</i>						
Pontedecimo-Giovo		Borzacchini	Alfa-Romeo	7:08.0	82.093	1930
Pas de Pnice	13000	Biondetti	Bugatti	12:19.6	63.294	1930
Colle della Maddalena	66500	Tazio Nuvolari	Alfa-Romeo	38:27.0	103.771	1930
Consuma	16000	Biondetti	Bugatti	10:30.2	91.008	1930
Trieszt-Opcina	9500	Nuvolari	Alfa-Romeo	5:59.2	95.158	1930
Poggio di Berceto	50825	Ascari	Alfa-Romeo	34:18.6	88.880	1924
Grand St.-Bernard	34300	De Sterlich	Bugatti	32:51.2	62.642	1925
Susa-Mont Cenis	22100	Campari	Alfa-Romeo	17:12.2	78.473	1927
<i>Lengyelország</i>						
Tátra	7500	H. Stuck v. Villiez	Austro-Daimler	5:23.0	84.600	1930
<i>Románia</i>						
Feleac	5000	H. Stuck v. Villiez	Austro-Daimler	2:42.0	108.720	1930
<i>Csehszlovákia</i>						
Zbraslav-Iloviste	5600	H. Stuck v. Villiez	Austro-Daimler	2:45.7	119.268	1930
Brünn-Sobesice	3500	Body	Bugatti	2:20.7	89.568	1929
Knovitz-Olsany	3200	Junek †	Bugatti	2:03.7	93.172	1927
Ecce-Homo	7750	Junek †	Bugatti	5:38.6	80.040	1926
Tátra	5500	Schmidt	Bugatti	4:55.5	66.996	1928
<i>Anglia</i>						
Shelsley Walsh	910	H. Stuck v. Villiez	Austro-Daimler	0.42.8	76.608	1930

SCINTILLA

mágnesek, dynamók, indítók,
akkumulátorok, irányjelzők
és javítóműhely.

Vezérképviselő: URNER és BERKOVITS

BUDAPEST, V. Pozsonyi ut 4/F

Telefon: 148-84

Sziget ucca sarok

Friedrichshafen a Maybach város.

Két gyári Maybach vezető vesz részt a tavaszi budapesti csillagturán. Próbautón az új 12 hengeres Maybach kocsival. ~ Maybachék véleménye az R 101 katasztrófájáról.

Petrovits Vidor, a KMAC titkára nemrégiben résztvett az AIACR londoni és párizsi ülésein és visszautaztában meglátogatta a friedrichshafeni Maybach-gyárat. Petrovits néhány érdekes impressziójáról a következőkben számolt be:

„A Maybach-gyár meglátogatásának részemről tulajdonképpen kettős célja volt. Először is le akartam kötni a Zeppelin látogatását a tavaszi automobilhéttel kapcsolatban, másodszer pedig meg akartam nyerni az automobilosztály vezetőjét abban az irányban, hogy a kiállításon a Maybach-autók, illetve Maybach-Zeppelinmotorok is szerepeljenek. Mindkét célotmat teljes mértékben sikerült elérnem. Több, mint egyórás beszélgetésem dr. Eckenerrel, a Zeppelin világhírű vezetőjével, azzal az eredménnyel járt, hogy a Zeppelin látogatását perfektuáljuk és így az autóshét egyik legérdekesebb eseménye máris biztosítva van. Eckener kapitánynak Bernhard vezérigazgató volt szives bemutatni, akivel viszont a Maybach keleteurópai képviselője, Simó Sándor ismertetett meg a párizsi Salonon tett látogatásom alkalmával. Sikerült továbbá elérni, hogy a kiállításra két Maybach-kocsit kapjunk, amelyek közül az egyiket magyar karosszériával fogjuk kiállítani. A magyar közönségnek így módjában lesz megtekinteni egyikét a legmodernebb világklasszisú luxus-kocsiknak. Ezek mellett még egy 12 hengeres Maybach autóbuszmotort, egy Zeppelin motort és egy Maybach gyorsmenet-váltóművet is alkalmunk lesz látni a tavaszi budapesti Maybach-standon.

Ami a Maybach-gyárat illeti, arról bizony annyit mondani való volna, hogy az egy interjú keretén túl nőne. Így csak a főbb és különösebben érdekes dolgokat mondok el, hogy összefoglaló képet adjak a Maybach-koncern, Németország egyik legjelentősebb iparvállalatának gyártelepéről.

Friedrichshafen am Bodensee a szó szoros értelmében véve, Maybachék városa. Már a hotel a bodeni tó partján, amelyben megszálltam, Maybach tulajdon, de így van ez itt jóformán mindennel. Tévedés volna azt hinni, hogy ez a hatalmas gyár csak automobiloikat gyárt. A világhírű Maybach luxuskocsik mellett ugyanis itt készülnek a Zeppelinek is, amelyeket szintén Maybach-motorok hajtanak, itt készülnek továbbá a Maybach autóbuszmotorok, amelyek

most a gyár egyik legkeresettebb cikkét képezik. Hatalmas 12 hengeres motorok ezek és a városok közötti autóbuszforgalom lebonyolítására szolgáló gyorsautóbuszok számára készülnek. Az új autóbuszok kimondottan magasátlagú utazásra építettek és nyolcsebességű váltóművük kapcsolatban az óriási motorral, lehetővé teszik a 75—80 km-es átlagsebességek betartását. Külön telepe van a Maybach fogaskerékgyárnak is, amint ugyancsak a Maybach-koncern kötelékébe tartozik a világhírű Dornier repülőgépgyár, amely csak nemrégiben keltett fel-tűnést új óriásrepülőgéppel, a 170 ember szállítására képes DO X-el. Tekintettel azonban arra, hogy Németországban a repülőgépgyártás korlátozva van, a Dornier repülőgépgyár a bódeni tó túlsó partján, svájci földön foglal helyet és ott gyártja teljes nyugalommal szeszáción masinait.

A gyárvezetőség igen udvarias és az egymáshoz közelfekvő telepek dacára, autót bocsátott rendelkezésemre azok megtekintésére. Friedrichshafen uccáin egyébként gyakran találkoztunk Eckener dr.-al, amint nagy fehér Maybach kocsiját vezette. A gyárban minden maga az egyszerűség és szerénység. Vezetőim, az igazgatók stb. oly szolgálatkészek, az ember el sem hinné, hogy végeredményben kérni jött tőlük valamit. Az autógyár jelenleg kétféle luxusmodellt készít. A kisebbik hathengeres, 150 lóerős, a nagyobbik tizenkéthengeres, 200 lóerős. Utóbbi ára 31.000 RM., vagyis kereken 43.400 pengő. Ez ma Németország legdrágább automobilja. Alkalmam volt próbautat csinálni a nagyobbik típus egy hatüléses limousinejával, amikor megismerkedhettem egy vérbeli luxuskocsi képességeivel. 150 km-es sebességet (stopperrel!) olyan könnyen értünk el és tartottunk ezzel a kolosszális 2800 kg-os kocsival, mint ahogyan 80—90 kilométert fut egy normál 3 vagy 4 literes és a nyolcsebességű váltómű lehetővé tette, hogy kb. 24% lejtőn vezetőstül kiszálljunk a kocsiból, mialatt az olyan lassan kapaszkodott fel a lejtőn, hogy lassú, kényelmes léptekkel kísérhettük. A sebességváltás különös élvezetet jelent. Csupán a hátra- ill. előre menetel kell a szokásos kapcsoló-karral váltani, a nyolc különböző sebesség azután a kormányról kis emeltyűvel kapcsolható. A Maybach egyébként — ezt jóformán felesleges is említenem —

„TEVES”



dugattyúgyűrűk, olajlehúzógyűrűk, zsírzó-csapcszegek minden kivitelben. Dugattyú-csapok 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**



kimondott minőséggyártmány, a gyár évenként mindössze 300 kocsit gyárt. Arra a kérdésemre, hogy részt fognak-e venni a közeljövőben versenyeken, érdekes választ kaptam. Abban az esetben, ha a nemzetközi főhatóság, amint azt tervbe vették, minden egyes gyárnak megállapítja a szériatípusát, a „voiture de catalogue de série de type dominant”-t, vagyis szigorúan csak kimondott túrakocsik indulhatnak majd a számukra kiírt versenyeken, a Maybach-művek is résztvesznek a versenyeken. Egyebekben a tavaszi budapesti csillagtúrán két Maybach-kocsi indulása is biztosítva van, amely közül az egyiket a gyár fő „Einfahrer”je, Schoppinger fogja vezetni. Az autógyár után megnéztem még a Zeppelin építőtelepet is és szerencsém volt, mert a Graf Zeppelin éppen Chemnitzbe repült. Bámulatos volt, hogy ez a hatalmas tömeg milyen játszi könnyedséggel mozgott, indult, manővrozott és alig 3 perc kellett ahhoz, hogy az óriási léghajó nyugodtan lengjen a levegőben, illetve a földre leszálljon. Repülőszakértőktől körülvéve, nem állhattam meg, hogy meg ne kérdezzem véleményüket a közelmúltban oly tragikus véget ért, angol óriásléghajó: az R 101 katasztrófája ügyében. Szerintük három oka volt a szerencsétlenségnek. Először: a navigáció

hibája. A léghajót vezető tiszt túlságosan alacsonyan repült. Másodszor: az a körülmény, hogy az angol óriásléghajó motorcsavarjai nem tudtak ellentétes irányban is forogni, mint a Zeppelinéi és így nem adtak alkalmat olyan manőverre, amely a túlságosan alacsonyan való repülés következményét — a léghajónak a talajhoz való lenyomódását — ellensúlyozhatta volna. A harmadik ok: az R 101-nek fémváza volt, amely a talajjal érintkezve összetört és a sűrűség következményeképpen kicsiholódó szikrák a robbanékony gázt, amellyel a léghajó burka meg volt töltve, felrobbantották.

A Maybach-művek lelke, a főkonstruktor, dr. Maybach, méltán büszke lehet a ma már világhírű Friedrichshafenre, amely minden dicsőségét a zseniális Graf Zeppelin-nek és a találmánya nyomán nagyraöntött gyárnak, a Maybach-műveknek köszöni. Ha megemlítem még, hogy a nagyobbik típusú Maybach automobilokból a gyár nemrégiben harminc darabot helyezett el Angliában, mindjárt kitűnik, hogy mekkora méltánylásban részesül ez a német minőséggyártmány a külföldön is és különös értéket ad ennek a ténynek, hogy éppen a nehéz luxusautók hazája, Angolország mutat iránta élénk érdeklődést.”

Ujabb nagy támadás készül a magyar motorizmus ellen.

A Weiss Manfréd gyár ismét vámemelést készít elő.

Komoly veszélyben van a magyar motorkerékpár ipar.

Ismét vámemelés ügyben ankéteznek a kereskedelmiügyi minisztériumban. Ismét fel akarják emelni a külföldről behozott motorok vámját és ennek az akciónak a megindítója ismét a Weiss Manfréd-gyár volt. A közelmúltban már több ízben fordult elő, hogy a Weiss Manfréd-gyár kezdeményezésére egy-egy egészségesen induló kisipart tettek tönkre a védővámokkal. Így volt a közelmúltban a biciklikereskedelem és ipar, melyet nemcsak a gyártás felvételével, hanem óriási védővámok kieroszakolásával tettek tönkre a Weiss Manfréd-cég. Tömegesen kiségszisztencia veszítette el a megélhetését azért, hogy a Weiss Manfrédék egy nemis olyan kitűnő és nagy üzletet csinálhassanak. A vállalat falánksága nem ismer határt. Közvetlenül ezután következik az autó és motorkerékpár. Innen-onnan összekonstruáltak egy motorkerékpárt, melyen máig, — pedig idestova két éve halljuk emlegetni, — nem járt még más, mint a szerződöttett „Einfahrer”-ok, azok is minden váltáskor Istennek ajánlották veszendő lelküket. A motorkerékpárból nem lett semmi, mert a sok

próbajárás után, — nem tudni miért, miért nem, talán túl jól sikerült az összekonstruálás, — mégsem kezdték el a gyártást. Ennek dacára, akkor is szigorúan kieroszakolta a gyár, hogy a nem gyártott motorkerékpárjait az állam a többi kereskedelem ellenében, vámemeléssel védje meg. A motorkerékpár kereskedelem tehát szintén megkapta a maga injekcióját, aminek következtében lassú, de biztos halódásnak indult. Mindez nem volt elég. Most egy másik, nem is olyan jelentékeny iparág került sorra. A kerékpárra szerelt segédmotorok eladása és ezzel együtt a magyar motorkerékpár gyártás is. Ez is úgy van: „a komának mondják, hogy a sógor is értsen belőle”. A segédmotorokról volt szó, de ha ezzel együtt a magyar motorkerékpár gyártáson is lehet ütni egy fájó sebet, hát annál jobb. Az eset a következő:

A Weiss Manfréd-gyár elhatározta, hogy felveszi a kerékpárra felszerelendő segédmotorok gyártását. Ezek a segédmotorok a magyar törvény értelmében, a kerékpárral együtt nem lehetnek súlyosabbak 30 kilogrammnál. Eddig a súlyhatárig adó,

Autótúrán —
NIKOTEXET

vizsga- és vezetői igazolvány mentesek. (Németországban 200 kcm hengerűrtartalomig adó- és vezetői igazolvány mentesek a motorkerékpárok.) Mivel egy komplett kerékpár súlya kb. 18 kg., az egyéb felszerelést leszámítva (benzintank, lánc, felerősítés), magának a motornak a súlya nem lehet nagyobb 8 kilogrammnál. Ezek a segédmotorok valamikor, a motorizmus rézkorszakában többé-kevésbé divatban voltak. Ma már sehol sem lehet látni őket. Az eladhatóságuk mindinkább csökken annál is inkább, mivel a kis hengerűrtartalmú, de komoly motorkerékpárok mind olcsóbban szerezhetőek be. Mindazonáltal nálunk a segédmotorok eladása évenként párszáz darabra volt tehető és jó pár iparosnak és kereskedőnek adott biztos megélhetést. Olyan embereknek, akik komolyan és minden erejükkel ezzel foglalkoztak. Most ezt az igazán kicsinek mondható üzletet, melynek nagyban semmi jövője nincsen, mely külföldön már csak keresve található, ezt akarja a Weiss Manfréd-gyár felszívni és tönkretenni azt a pár egzisztenciát, aki ezzel foglalkozott eddig.

Mit is kért hát a Weiss Manfréd-gyár, ami a miniszteri ankét tárgyát képezte. Nem kevesebbet, mint azt, hogy a gyártás céljából behozott motorkerékpár motorok vámkedvezményét vonja vissza a minisztérium.

Itt álljunk meg egy pillanatra, hogy a magyar ipar és kereskedelem pártolásának a dzsungeljébe betekintsünk. Hogyan is állanak azok a vámtételek? Nézzük először a kereskedelmet. Ha egy motorkerékpárkereskedő ma egy komplett motorkerékpárt hoz be, akkor a Weiss Manfrédék fentemlített kezdeményezése folytán a régi 120 aranykoronás vám helyett ma 170 aranykorona vámot fizet. Ugyanakkor elsőszámú forgalmi adót. A gép az üzletbe kerül. Az üzleti forgalom után a második számú forgalmi adó és az eladáskor a luxusadó jön. Szóval erről a rókáról már négyszer húzták le a bőrt.

Nézzük a motorkerékpár gyártást. Ha valaki itthon, Magyarországon gyárt, helyesebben beépít motorkerékpárt, akkor, mivel a hozzávaló alkatrészek közül csak az acélcsövek készülnek itthon, minden anyagot külföldről hozat. Illetve meghozatja a komplett motort, a karburátort, a sebességváltót stb. Ha nem gyárt nagyobb szériákat, akkor az egyéb szükséges anyagot, így a sárvédőket, az abroncsokat, a bowdenokat, a küllőket, az agyakat stb. az itteni nagykereskedőtől veszi meg. De hogy alakulnak ebben az esetben a vámok. Magára a motorra 400 aranykorona vám van, de egyes beépítő cégek abban a kedvezményben részesülnek, hogy ennek a 10%-át, vagyis csak 40 aranykorona vámot fizetnek. De csak a motorért. Mert a karburátor már 800 aranykorona, a sárvédő 180, motoralkatrészek 500 gramm súlyon alul 800, azon felül 400, a villamos fényoszóró 200 aranykorona vám alá esnek. És így variálódnak a vámtételek a 200 és 800 aranykorona között. Ha a beépítő cég a motoron kívül az egyéb alkatrészeket és nyersanyagot itthon a nagykereskedőtől veszi, akkor a vámokon felül fizet még két külön forgalmi adót és egy luxusadót. De ugyanezt a nagykereskedő is megfizeti. Gyönyörű halmozása az adófizetésnek és a magyar ipar pártolásának.

Így néz ki a gyakorlatban a híres magyar iparpártolás. Azt a pár motorkerékpár gyárat, illetve beépítő üzemet, akik egy csomó embernek adnak kenyeret, megélhetést, akik a szakmájukban kiváló szakemberek és készítenek olyan jó motorkerékpárt, mint bármely külföldi gyár, (esetenként és gyártmányonként még sokkal jobbat is) és akik őszinte lelkesedéssel készítik kitünő gyártmányainkat a magyar ipar dicsőségére, azokat már eredetileg ilyen magas vámokkal sújtják, hogy jaj, valahogy se tudjanak konkurrálni a külföldi áruval.

A fentiek után tisztán láthatjuk, hogy mit is akar a Weiss Manfréd-gyár. Nem kevesebbet, mint azt, hogy a fentemlített 40 aranykoronás vámkedvezményt vonja meg az állam ne csak a kis segédmotoroktól, hanem a 10 kg-nál súlyosabb motorkerékpár motoroktól is. Ez azt jelenti, hogy nemcsak a jelentéktelen segédmotor-kereskedelem, de a magyar motorkerékpár gyártás is agyon lenne ütve a motorkerékpár-kereskedelem mintájára.

Motorkerékpárokat gyártó üzemek szempontjából jogos az a kívánság, hogyha már vámvédelemben kell részesíteni a Weiss Manfréd segédmotorját, akkor vonjanak határt a segédmotor és a motorkerékpármotor között. Szabják meg a súlyhatárt, mondjuk 10 kilogrammban. De semmi szükség sincsen a vámkedvezmény megvonására, hanem éppen ellenkezőleg, arra volna szükség, hogy egyformán csökkentsék mindenkinek a vámját. A kész motorkerékpárét, hogy a kereskedelem viruljon, hogy mennél több motor kerüljön forgalomba; a motorkerékpár alkatrészek vámját, hogy a magyar motorkerékpár gyártás fejlődhessen, hogy mennél több motort hozzon forgalomba; a segédmotorokét, hogy ez az ipar se legyen agyonütve, hanem a természetes fejlődés folyamatát követhesse. Mert a motorkerékpár szakmában fennálló nagy hanyatlásnak a gazdasági viszonyok csak egy részben az oka, nagyobb részben a határtalan vámok, melyek oly drágává teszik a gépeket, hogy azokat nem tudják az emberek megfizetni. Pedig a mi szerény viszonyaink mellett az egyetlen olcsó és gazdaságos közlekedési eszköz kellene, hogy legyen mindenki számára. Valamint nem szabad eltekinteni attól sem, hogy mennyi munkás- és tisztviselő kéznek adna kenyeret, mint adott akkor, amikor kezdett virágzásnak indulni. Igen! Szállítsák le a vámokat és akkor gyártson a Weiss Manfréd-gyár azt, amit akar, ha azután versenyképes árut fog tudni adni, akkor fogják azt vásárolni, ha nem, akkor abba fogja hagyni. De szubvencionált monopólium gyártásból még nem került ki jó áru. Nemzeti ipart csak egy egészséges verseny teremthet meg. Ezt a versenyt azonban nem úgy kell értelmezni, hogy a meglévő ipart és kereskedelmet agyonüssük azért, hogy a Weiss Manfrédnek újabb nemzeti ajándékot adjunk.

A magyar motorkerékpár építőknek ugyanabba a helyzetbe kellene kerülniök, mint amilyenben az angol és francia hasonló beépítő műhelyek vannak, melyek egynémelyike az egész világon ismertté tette a nevét, mások csak a határokon belül ismertek. Szám-talan példáját tudnánk felhozni ilyen kisebb munkáslétszámú, de a gyártmányairól közismert külföldi beépítő gyárnak.

Elismerjük, hogy a Weiss Manfréd-gyár sok kitünő dolgot készít, illetve sok dolgot kitünően készít el, de ne akarjon mindent maga felszívni. Hagyjon másokat is élni. Különösen ne akarjon mindent egymagában koncentrálni, mert ezt a csepeli koncentrációt nemzetvédelmi érdekek tiltják. Gondoljunk arra, mi lenne, ha adandó alkalommal az ellenséges repülőflotta két repülő százada két fuvar bombát hajgál le Csepelre. Akkor azután igazán vége van ám mindenféle gyártásnak. És akkor nem lesznek egyéb gyárak és műhelyek, akik a hasonló szükségletek pótlásáról gondoskodjanak.

Még egyszer felhívjuk az illetékesek figyelmét úgy a motorkerékpár kereskedelmet, mint a magyar motorkerékpár építést alapjában veszélyeztető helytelen vámpolitikára és kérjük, hogy ne csak a jövőben vegyék figyelembe az idevágó gyártás és kereskedelem érdekeit, hanem visszamenőleg is vegyék revízió alá a vámtételeket, hogy az eddigi hibákat jóvátegyék, mert ez nemcsak egyesek érdeke, hanem közös nemzeti érdek elsősorban.

Delmár Walter.

Jelen cikkünk tulajdonképpen egy vita folyamán. Egy vitáé, melynek tárgya az volt, hogy ki szerezte Magyarországnak külföldön a legtöbb győzelmet, kinek a neve volt legismertebb autóversenyzőink között. Mi részünkről ezt a vitát már régen elintéztük volna, ha a közelmúlt napok egyikén nem hoz címünkre egy levelet a posta a hegyek országából, Svájcából, melyben az ACS kérésünkre közli velünk az eddig Svájcban rendezett hegyversenyek adatait és eredményeit évekre visszamenőleg. Amikor ezt a táblázatot végignéztük, őszintén szólva, mi is elcsodálkoztunk. Tudtuk azt, hogy jeles bajnokunk, Delmár Walter 1927-ben megnyerte Svájc sportkocsi bajnokságát, tudtuk, hogy ennek a címnek az elnyerésére a legtöbbször kellett neki győzni, azt azonban mi is csak most tudtuk meg, hogy ezek a győzelmek a legtöbbször a legmaradandóbb emlékeket hagytak maguk után a kontinentális automobilisportban és hogy Delmár Walter győzelmei csaknem minden esetben új és új útvonalrekordokat hoztak, amelyek legtöbbször még ma is áll és fenn hirdeti a volán magyar mesterének kvalitásait.

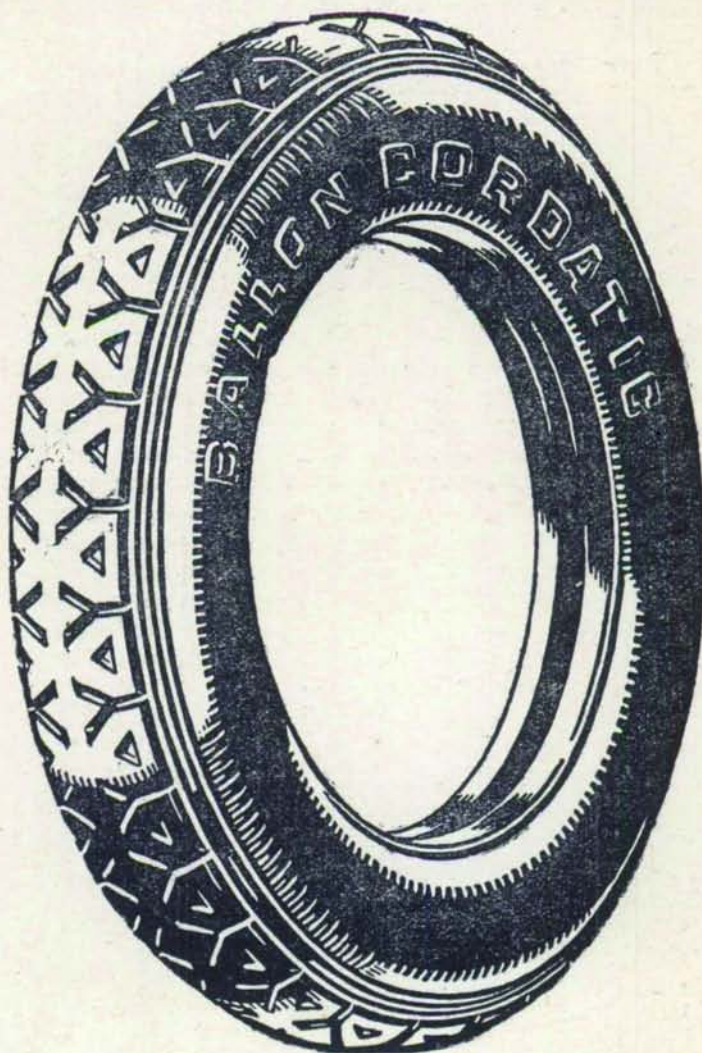
Valamikor 1926 február havában „Legjobbaink” címmel, Delmár Walter nevével kezdtük meg akkori legjobb versenyzőink méltatását. Fellapoztuk most e sorokat, amelynek első sorait akkoriban maga Delmár Walter mondotta el nekünk. Ezekből a sorokból megtudjuk, hogy már a háború előtt, 1913-ban kezdte meg győzelmeinek sorozatát. Első versenyén egy Benz kocsival büntetőpont nélkül végzett a Tatra-Adria túraúton, majd 120 versenyző között ott találjuk őt a 6 büntetőpont nélküli vezető között a nagy Osztrák Alpenfahrtban. A 21 éves Delmár Walter neve olyan versenyzők között szerepel, mint Hyeronimus, gróf Kolowrat, a német Horch és Graumüller. 1914-ben a Túraút a Kárpátokban hozta meg Delmár Walter első abszolút győzelmét és rá néhány napra 150 résztvevő közül, ismét a 9 büntetőpont nélküli között találjuk az Osztrák Alpenfahrtban. A háború után már nemcsak autón, hanem motor-

Racionális gazdálkodás

a mai idők főkövetelménye

Aki hatalmas teljesítményt igényel, csak

CORDATIC



autópneut használjon

Főlerakat: Budapest, VI. Mozsár u. 9.

kerékpáron is versenyzett. 1923-ban Sunbeamen megnyerte az Osztrák Tourist Trophyt, majd két év múlva 1925-ben abszolút győzelmet arat a Magyar TT-en. A motorversenyzéssel párhuzamosan kezdi meg szereplését az automobilsebességi versenyeken. 1922-től 1929-ig, tehát hét éven keresztül versenyzett STEYR-kocsin. Ezalatt az idő alatt, több mint 50 győzelmet aratott és a győzelmek legtöbbször Svájcban, Németországban és Ausztriában, tehát külföldön aratta.

Versenyzésének aranyéve az 1927. volt. Ebben az évben lett Svájc sportkocsi bajnoka és nyerte meg nagy fölénnyel a magyar automobilbajnokságot. Új 9:15-ös útvonalrekorddal nyerte a Gurnigel hegyi versenyt, a Genf—Eaux-Mortes kilométerversenyben 165.899 km. eredményével legjobb a sportkocsik között. A Zürich melletti Altstätten—Schliern kilométerversenyben 170-en felüli sebességgel abszolút első. Az ADAC kilométerversenyén Freiburg mellett már 174.334 kilométeres eredménnyel (20.66 mp.)

nyeri a sportkocsi kategóriát. Új útvonalrekorddal győz a Mauborget hegyi versenyben Svájcban és a Tauern hegyi versenyben Ausztriában. Legimpozánssabb győzelmét a világhírű Klausenpass hegyi versenyen aratja, ahol 18 perc 15-ös idejével új sportkocsi útvonalrekorddal győz, a sportkocsik között nagy nevet hagyva maga mögött.

A Magyarországon elért eredményei közül legszébb az 1925. évi Svábhegyi versenyen a még régi pályán elért 4:06-os ideje, ami még ma is megdöntetlen a régi útvonalon. Ha még megemlítjük, hogy voltak olyan versenyek is, ahol Delmár egy napon a legjobb motorkerékpár- és a legjobb automobilidőt futotta, akkor azt hiszem eléggé méltattuk vezetői képességeit. (Guggerhegy 1926.) Ezek után azt hisszük, eléggé bebizonyítottuk, hogy ma Delmár Walter, dacára annak, hogy visszavonult az aktív versenyzéstől, még mindig hors-concours első helyen áll azok között, akik Magyarországnak az idegenben dicsőséget és nevet szereztek.

Az osztrák-svájci és francia Alpokon keresztül Nizzába.

4000 kilométer egy Austro-Daimler ADR-en.

Irta: **Schwáb Károly.**

Második közlemény (Elsőt lásd: 1930. V. évfolyam 24. szám.)

St. Moritz. Egyike a világ legszebb helyeinek. Két részből áll. St. Moritz-Bad lenn a tó partján és St. Moritz-Dorf valamivel magasabban. Körülbelül 10—15 hotelkolosszus és circa 50 kisebb hotel és penzió szolgálja az idegenek kényelmét. St. Moritz 1800 méter magasan fekszik körülveve 3000 méternél magasabb, nyáron is hóval fedett csúcsokkal. Látnivaló is akad bőven. Az Olympiasánc, a Segantini-Palais (képtár), ahol a leghíresebb alpinfestő képei vannak kiállítva. A Muottas-Muraigle felvezető drótkötélpálya segítségével pompás áttekintést kapunk az egész Felső-Engadinról. Köröskörül a legszebb kirándulások csábítják az embert. Egyik oldalon a tavak mentén Maloja, a másik délfelé Pontresina és tovább a Bernina-hágó. Aki a látványosságot szereti, az keresse fel St. Moritzot az autósút alatt. Itt adnak ilyenkor találkozó rendezés szerint a kontinens legjobbjai. Mult évben itt láthattuk Chiront a 16 hengeres Bugattival. Ezúttal nem exrellált és bár a Stuck-féle Bernina rekordot erősen megjavította, a Shell-Strassén a kilométerversenyen nem volt képes jobb időt menni, mint két év előtt a Mercedes-Benz vezető Rosenberger. Dühös is volt érte az öreg Bugatti és rágta a szája szélét. Mint utóbb kiderült, a karburációs viszonyok voltak rosszak és ez némileg menti a balsikert. A párnapos engadini tartózkodás után Interlaken felé, Svájc másik gyöngye felé vettük utunkat.

Budapest—St. Moritz távolsága 915.3 km.

St. Moritz	1830	—	—
Celerina	1740	3.0	3.0
Samaden	1727	3.0	6.0
Bervers	1715	3.0	9.0
Ponte	1700	4.0	13.0

(Elágazás balra az Albulapass felé)

Albulapass	2315	9.0	22.0
Preda	1792	6.0	28.0
Bergün	1388	7.0	35.0
Bad Alvaneu	942	12.0	47.0
Tiefenkastel	884	4.0	51.0
Schynpass	1013	3.0	54.0
Solisbrücke	845	2.0	56.0
Thusis	714	9.0	65.0 (980.3 km.)

A St. Moritz—Thusis útvonal nagyon szép. Az Albula engadini oldala könnyű, de a lefelészakasz elég keskeny. Az Albulavasút tunneljeinek, viaduktjainak és egyéb építményeinek állandó közelléte és megfigyelhetősége nagyban emelik az egyébként kilátás szempontjából másodrangú útvonalat. Sokkal többet mondhatok ellenben a Tiefenkastel—Thusis szakaszról, ahol az autó útja állandóan 100—150 méterrel a szakadék felett vonul végig, közben a legszebb és legkarcsúbb hidakon keresztezve a szakadékot.

Thusis	714	—	—
Reichenau	603	14.0	14.0
Flims	1070	12.0	26.0
Ilanz	705	12.0	38.0
Disentis	1147	30.0	68.0
Sedrun	1397	9.0	77.0
Ruéras	1400	2.5	79.5
Tschamut	1643	4.5	84.0
Oberalppass	2042	5.5	89.5
Andermatt	1440	10.5	100.0
Teufelsbrücke	1397	1.5	101.5
Göschenen	1126	3.5	105.0
Wassen	917	5.0	110.0
Wiler	760	3.5	113.5

Amsteg	520	7.0	120.5
Silenen	528	3.0	123.5
Erstfeld	473	4.0	127.5
Altdorf	459	6.5	134.0
Flüelen	497	3.0	137.0 (1117.3)

Thuisból a Rajna egyik ágának (Hinterrhein) völgyében visz az út Reichenauba, ahol a Vorderrhein völgyébe térünk és egy hosszú lassan emelkedő völgyben, a végén 10—12 hajtúfordulóval érjük el az Oberalppasst, majd a hosszú 2000 méteren fekvő tavat és jutunk le ugyancsak 10—12 erősen kitett hajtúkanyar segítségével Andermattba. Andermattól elmondhatjuk, hogy amint vannak vasúti csomópontok, úgy Andermatt egy hágócsomópont. Innen indul ki a Gotthárd, észak-déli oldala, majd a Furka és keletre az Oberalp. Az útvonal Andermattól a Flüelenig a Vierwaldstätter-See partjáig csodaszép. Az autót a legvadabb zuhatagok között, sziklafalvakba vájva fut le a Gotthárd vasút csodaszépen fektetett vonala mellett Altdorfba. Ezen a szakaszon van a híres Teufelsbrücke a Suwarow- emlékekkel, mely egyike az Alpések legcsodásabb pontjainak. Flüelen-nél érjük el a tavat és haladunk annak oldalában, az úgynevezett Axenstrassén érintve Brunnen, Witznaut, Weggist, Küssnachtot és elérjük a világ egyik legszebb városát, Luzernt. Luzernből azután már nincs messze Interlaken. Csupán az 1000 méter magas Brünigpassst kell megmászunk, ami azonban gyermekjáték. Leérve, ott fekszik Brienz a hasonló nevű tó partján. Brienzről 16 kilométernyire fekszik azután Interlaken, a világ egyik legszebb hegyének, az örök hóval fedett Jungfraunak tövében.

Flüelen	497	—	—
Brunnen	439	15.0	15.0
Witznau	438	13.0	28.0
Weggis	442	5.0	33.0
Küssnacht	440	6.0	39.0
Luzern	439	13.0	52.0
Sarnen	476	24.0	76.0
Sachseln	476	3.0	79.0
Lungern	753	14.0	93.0
Brünigpass	1032	6.0	99.0
Brienzwiler	574	6.0	105.0
Brienz	564	6.0	111.0
Interlaken	566	16.0	127.0 (1244.4)

Interlaken főérdekessége és vonzóereje a Jungfrau. Csak azok a helyek bírnak érdekességgel a környékén, ahonnan a Jungfraut lehet látni. Mondhatjuk, minden erre van blazirozva. Legszebb a Jungfrau-panoráma a Beatenbergről, a Schinigeplatteről, a Wengernalpról és magából Interlakenből. Gyönyörű ezenkívül Lauterbrunnen, mely a Trümmelbach víz-esésekről híres, Grindelwald egészen könnyen megközelíthető gleccserjeivel. Ha az ember már Interlakenben van, nem hagyhatja ki a Jungfrau túrát sem, bár egy kicsit drága. A vasút fel a Jungfrau-jochra és vissza csekély 50 frank.

(Folytatjuk.)

Egyesített versenynaptár 1931 első négy hónapjára.

Alantiakban adjuk olvasóinknak az idei egyesített versenyterminusokat. A tavaszi évad határozottan legkiemelkedőbb eseménye a budapesti Motoros Sporthét lesz. Ennek szenzációja az autók és motorkerékpárok számára rendezendő nemzetközi csillagtúra, valamint az ezzel kapcsolatos kiállítás, Concours d'Elégance és a két Grand Prix a városligeti körön. Emellett határozottan eltörpülnek a motoros sport külföldi eseményei. A budapesti Sporthét esélyeinek emelkedésére van kilátás, ha igaz a Berliner Zeitung am Mittag-nak az a híre, hogy a montecarlói csillagtúra megtartása kérdéses, amennyiben északon és keleten az óriási havazások szinte járhatatlanná tették az utakat és nagyon kevesen vannak, akik rászánják magukat egy bizonytalan kimenetelű próbálkozásra. Sportszempontról a tavaszi szezon főattrakciói a Svéd Winter Grand Prix, a Coppa Mille Miglia, a Tripolis Grand Prix, a Marocco Grand Prix, a Tunisz Grand Prix, egyszóval az exotikumok, valamint a III. Monaco Grand Prix, nemkevésebbé a Circuito di Alessandria, amit Bordino emlékének szentel az olasz automobilsport. Motorkerékpáros szempontról a Targa Florio és a szokatlanul korán megrendezendő monzai „Nemzetek Nagy Díja”, valamint a Magyar Grand Prix áll az érdeklődés középpontjában. Klasszikus hegyverseny az év első harmadában csak a Turbien lesz Nizza mellett.

Január:

- 16—21. Montecarlo X. Csillagtúra.
24. Mont des Mules hegyverseny. Francia Riviéra.

Január 23—február 1. Autókiállítás Amsterdamban.

Február:

- „BUDAPEST” Sport Egylet téli motorkerékpár versenye.
2. Isergebirgsrennen. Hóverseny. Németország.
7—9. Téli sporthét Garmisch-Partenkirchen.
8—11. Autókiállítás Kopenhága.
22. Svéd „Winter Grand Prix”.

Február 19—március 1. Autókiállítás Berlin.

Március:

- 6—15. Autókiállítás, Genf, Svájc.
15. Tripolis Grand Prix (Észak-Afrika).
22. Turbie hegyverseny, Nizza.
29. Tunis Grand Prix (Észak-Afrika).

Március 30—április 6. Autókiállítás, Budapest.

Április:

3. Nemz. Autó- és Motorkerékpár Csillagtúra, Budapest.
5. Magyar Motorkerékpár Grand Prix, Budapest.
6. Magyar Automobil Grand Prix, Budapest.
6. Brookland Megnyitó Versenyek, Anglia.

BÁN LÁSZLÓ

készít, javít, olcsón
gyorsan, pontosan

autórugót

Budapest, V, Vág u. 5
Telefon: Aut. 911-21

6. Marocco Grand Prix, Casablanca, Észak-Afrika.
6. Circuit Esterel Plage, Francia Riviéra.
9. Kilométer rekordkísérletek, Tát.
12. *Motorkerékpár Targa Florio, Szicília.*
12. TTC motorkerékpár túraútja, Budapest.
- 12—13. *Coppa Mille Miglia, Brescia, Itália.*
- 13—19. 144 órás motormegbízhatósági verseny, Nürburgring.
- 19—20. „Automobil-Motorsport” motorkerékpártriál, Budapest.
19. *III. Monaco Grand Prix, Montecarlo.*
20. 200 Miles Race, Ireland.
- 23—29. Automobil Sporthét, Róma.
23. Automobil Csillagtúra, Róma.
26. Course de Vitesse en Circuit (motor), Belgium.
26. Circuito di Alessandria, Bordino emlékverseny.
26. *Nemzetek Nagy Díja, Monza. (Motorkerékpár.)*

A naptárt ezentúl mindig négy hónappal előre közöljük.

Uj NSU képviselő Budapestben.

Ismét lesz Budapestben NSU képviselő. A közel-múlt napokban lett nyilvánossá, hogy Knopp és Biró, Budapest, VIII. Szentkirályi ucca 35, átvette a híres német világmárka, a neckarsulmi NSU magyarországi vezérképviseletét. A fenti tény nagy örömmel regisztráljuk, mert hiszen az NSU, mely egyike a legrégebbi német motorkerékpár gyáraknak, az elmúlt esztendőben olyan világsikereket ért el, amit kevés gyár vallhat magáénak. Új királytengelyes 500-asával, Bullussal nyergében megnyerte Monzában a Nemzetek Nagy Díját, új útvonalrekorddal verte az összes autóvezetőket a freiburgi rekordnapon, pompás motorkerékpár útvonalrekorddal győzött a Klausenpasson és a német Rüttchen révén abszolút győzelmet aratott 100 kilométeren felüli sebességgel a 6 órás Osztrák Grand Prix-ben. Ezek mellett a fantasztikusan nagy eredmények mellett, még igen sok németországi és ausztriai versenyen győztek az NSU motorok. Ami reánk nézve a legörvendetesebb, a gyár a sikereken felbuzdulva, elhatározta, hogy 500-as királytengelyes modelljét 1931-ben szériában fogja piacra hozni és így mindenkinek alkalma lehet egy vérbeli speciál-versenygépet, akár csak egy Bugattit vásárolni. Az NSU-gyár minden versenymodellje ugyanazt a teljesítményt képes felmutatni, mint a gyári vezetők által használt példányok. Emellett a gyár 1931-re kihozza az új 350 kcm királytengelyes modelljét is, ami minden valószínűség szerint alig lesz valamivel lassúbb az 500-asnál. Mint értesülünk, az NSU-gyár valószínűleg teljes gárdájával vesz részt a kontinentális versenyek között legelsőnek rendezett Magyar Grand Prix-en, ahol már a Runtschal megerősített NSU-gárda fogja felvenni a harcot. Így tehát alkalmunk lesz a világhírű NSU-menőket, mint Bullust, Rütt-

chent Budapestben üdvözölni. Az NSU gépeket dicsérnünk felesleges. Precíz, alapos német munka. A gyárnak saját bejáróköre van, ahol a kész modelleket, mielőtt a gyárat elhagynák, egy 250 kilométeres próbaút alá veszik. A budapesti NSU képviselet Szentkirályi uccai telepén saját javítóműhellyel és Service-állomással is rendelkezik, ami szintén garancia, hogy az NSU vevők minden tekintetben kitűnően lesznek kiszolgálva. Itt említjük még meg, hogy a képviselet egyik tagja, Knopp József, NSU-sidecaron részt vesz a nagy áprilisi budapesti csillagtúrán és alkalmasint a legmesszebbi starthelyről, Gibraltárból veszi fel a küzdelmet.

HIREK

A Statisztikai Hivatal adatai szerint 1930-ban az üzemben lévő 792 benzinkúton keresztül 32,800,000 liter benzint és motorkötő fogyasztott el a vásárlóközönség. A raktárakból hordótétel vásárlás útján 460.600 métermázsát vittek ki, ami 613.800 liternek felel meg. A fenti adatokból igen érdekes számok jönnek ki. Az egész fogyasztás 33,413.800 litert tett ki. Tekintettel arra, hogy 1930-ban circa 30.000 gépjármű volt forgalomban az ország területén, egy gépjárműre a fogyasztás circa 1113 liter volt, ami nem is 100 liter havonta. Természetesen a taxikra, autóbuszokra, tehenkocsikra stb. több esik, viszont ez eliminálódik a 10.000 kerékpár által, amelyeknek a fogyasztása jóval kisebb. A benzinkút ügylátszik mégsem oly jó üzlet. Ezt mutatja, hogy átlagban egy kút évi 41.414 liter forgalmat csinál. Ha a tulajdonos csak 4 fillért kap literenként, akkor egy hónap alatt legfeljebb 135.60 pengőt keres. Ha azonban egy kezelőt kell tartania, akinek fizet, úgy vajmi keveset keres a kútján.

A Műszaki Közlöny a Magyar Műszaki Szövetség hivatalos lapja decemberi számát teljes egészében a villamoshegesztésre specializálta. A rendkívül gazdag tartalmú és ünnepi kiállítású speciális szám tartalmából kiemeljük Czakó műegyetemi tanár, Kazinczy műszaki tanácsos, Szebehely főmérnök, dr. Enyedi mérnök, vitéz Gozmány, Berger, Barabás, Pfahler és dr. Zimmermann mérnökök hegesztőtechnikai tanulmányait. A tanulságos szám mellékletként adja a *Hegesztő Közlönyt*, melynek az a célja, hogy az új iparágat népszerűsítse és magyarországi bevezetését elősegítse. Mutaványszámot díjmentesen küld a Szövetség (Budapest, VI. Teréz körút 43/a).

A Pilis-hegység téli-sporttérképe most jelent meg az Állami Térképészet kiadásában. A hatszínű térkép 1:50.000 arányban készült. A síutak virító pirosszínű, a nyilakkal jelzett föl- és le útirányok, menedékházak, kocsmák stb. világos rajza minden túrázó részére megkönnyíti a térkép olvashatóságát. A térkép a túristautakat fekete színben ábrázolja, a melléírt betűk pedig a túristaut színjelzését magyarázzák. Folyók, patakok fekete színe s az erdők le-tompított hamvas zöldje a téli hangulatot igyekezik visszaadni. A csinos kiállítású térkép a Magyar Síszövetség hivatalos térképe. Síadatokkal ellátta Maganizer Pál, a kalauzt pedig Ostváth György állította össze. Mindketten a Magyar Síszövetség megbízásából.

RÖVID HIREK

A GRACI PUCH-GYÁR 1931-re két darab kompresszoros PUCH-gépet küld Budapestre a magyar képviselőnek. Így azután Hummel Endre és Kiss László megfelelő versenygépekhez fognak jutni. — A BETEGSÉGÉBŐL teljesen felgyógyult Kozma Endre, ezidén ARIEL-en fog versenyezni. Allítólag kap egyet azokból a gépekből, amelyeket az Arielyár most készített el és amelyekkel betörést akar csinálni az idei nagy klasszikus versenyeken. Megsúgjuk neki, hogy majd csak a négyszepes Rudge, AJS, Norton és a többiek után. A négy szelep még egyedül nem üdvözít. — KREMM JÓZSEF megmarad a Velocette-nél. Sabrnák Oszkár régi gépjét fogja megkapni. — GENE RHYNE (SUPER-X) lett az Egyesült Államok hegyi „mászó” bajnoka. A múlt évben Joe Petrali (SUPER-X) szerezte meg a büszke címet. — OHV KÉTHENGERES, háromszögvas, nyeregtransz

Harley-Davidson versenygépeket látunk újabban az amerikai illusztrált lapokban. Mire ezek a típusok hozzánk is elkerülnek, odaát az újvilágban már ócskavasnak adják el őket. — 1931 ÁPRILIS 15—17 KÖZÖTT lesz Milánóban az idei nemzetközi automobilkiállítás. — A COPPA MILLE MIGLIA kiírása körül nagy viták vannak. Egyesek el akarják ejteni a kategórizálást, mások csukott kocsik kategóriát is kívánnak. Van, aki az eladási ár szerint akarja csoportosítani a kocsikat. Valószínűleg marad minden a régiiben. — CHIRON

ÉS BOURIAT már hetek óta fennvannak Svédországban. Mindketten Stavangerből indulnak a montecarlói csillagtúrán 5 literes Bugattikkal. — STUCK, CARACCIOLA és a tennisz-bajnok Paula v. Reznicek már hetek óta Arosában töltik a telet és pihenik ki az év fáradalmait. Caracciola szerint a sielés sokkal nehezebb, mint az autóversenyzés. — CARACCIOLÁVAL bajok vannak. Hír szerint az olasz Alfa-Romeo gyár fel akarja jelenteni az AIACR-nél. Annakidején megírtuk, hogy Caracciola Alfa színekben fog versenyezni, most újabban megint azt közlik a német lapok, hogy marad a Mercedesnél, ahová régi kötelezettségei tartják. Úgy látszik, Caracciola tényleg marad az untertürkheimieknél, különben az olaszok nem foglalkoznának azzal a gondolattal, hogy feljelentik. — STUCKRÓL AZ HIRLIK, hogy farmot vett Afrikában és a jövő évben már lemegy. Hogy mi igaz belőle, azt még nem lehet tudni. Az bizonyos, hogy a Daimler-gyárban nincs valami nagy készség az 1931. évi versenyésre. Pedig, úgy magunk között legyen mondva, örülhetne, ha Stuck tovább versenyez neki, mert akárki, akármit mond, mégis csak óriási reklám a Daimlernek Stuck versenyése. — A BSE EZIDÉN IS megrendezi a szokásos hóversenyt,

amelynek azonban a főérdekessége, az a bizonyos Delmár Walter-féle kesergő, sajnos, már nem létezik és a fejlődés szempontjából talán ez a fontos, kitünően megépített köves úttá lépett elő. Az útonal marad a régi, a verseny dátuma pedig február egyik havas vasárnapja. — A KERESKEDELMI MINISZTERIUMBAN, mint hírlík, végre belátták azt, hogy nem lehet egy kaláp alá venni egy kis Triumph, meg egy 6 üléses Minerva karosszériájának vámját és komolyan foglalkoznak a kiskocsik vámjának leszállításával. Talán tavaszra nyélbe is ütök. — A BRÜSSZELI motor-kerékpár-kiállítás szenzációja egy préseltvázas La-Mondiale volt, amelynek a vázát félórás megszakitásokkal napokig zuhany alatt tartották, hogy bebizonyítsák rozsdamentes krómozását. — A NÉGY BELGA motocikligyár: az FN (Fabrique National), a Gillet, a La Mondiale és a Sarolea alapos felkészültséggel várja az 1931-es szezont és alkalmasint sok borsot fog törni az angol motor-kerékpár-gyárosok orra alá. — A RUDGE-GYÁR 4 hengeres, 2 literes motocikli monstrot akar építeni és azzal akarja megjavítani a motor-kerékpár világrekordot. Nézetünk szerint ennek semmi értelme sincs. A motor-kerékpármotorok limitje 1000 köbcentiméter és minden előtti hengerűrtartalommal épült motociklivel elért eredmény nem bír realitással. Ha a Rudge-gyárnak fáj az OEC-Jap világrekord, építsen egy 1000-res Rudge-öt és javítson azzal. A Rudge-gyár megmutatta, hogy tud motort gyártani, gyártson most egy reális világrekord-

Nevünk



a reklámunk

Puch a legtökéletesebb motorkerékpár

gépet is. — OLASZORSZÁGBAN Bergamo—Brescia között 40 km, Milánó—Turin között 125 km, Firenze—Pisa—Viareggio között 100 km hosszú autóstrádák vannak épülés alatt. Hír van, hogy Milánót—Mestrén át Triestel is összekötik. — NIZZA ÉS CANNES között 33 méter széles utat építenek. Ebből 19 méter kizárólag autós út, míg a többi séta-, lovagló-, kerékpáros-út lesz. Az építést már meg is kezdték. — A NÁPOLY-POMPEI közötti autóstradát meghosszabbítják a Vezuvig. — AUSZTRIÁBAN benzinadó behozatalát tervezik. Nézetünk szerint ez az egyedül igazságos megadóztatása az autómobiloknak. Mindenki annyit fizet, amennyi benzint fogyasztott, mert ezzel arányban használta az utakat. — A VÁROSLIGETI Grand Prix-kört teljes egészében átépítik. A talaj mindenütt vízszintesre lesz átépítve és a domború jelleg eltűnik. — A TERVBEVETT Nizza—Antibes—Cannes—Riviéra autóstrada hossza 39 kilométer lesz. — FORD JUGOSZLÁVIÁBAN is épít gyárat. A tárgyalások már nagyon előrehaladott állapotban vannak, de az még bizonytalan, hogy melyik városban lesz a gyár. — FANTASZTIKUMOKAT beszélnek Romániából hazatérő vagy onnan érkező és Magyarországon keresztül utazó auto-

mobiliták az ottani útviszonyokról. Az utak az utóbbi években Erdélyben is leromlottak, de a régi román, úgynevezett regátbéli utak állapota egyenesen megdöbbentő. — BERLINBEN február 10—március 1 között lesz ebben az évben a nagy automobilkiállítás. A genfi salón terminusa március 6—15, míg az amszterdami kiállítást január 23—február 1 és a kopenhágait február 8—11 között tartják meg. — AZ AMERIKAI pneumatikgyárak egységesen állapították meg árait. Az árak lényegesen csökkentek. — SZÉKESFEHÉRVÁRON a síófoki átkelési szakasz rettenetesen elhanyagolt kövezetét koratavaszra végre megépítik. El lehetünk készülve, hogy majd a legnagyobb forgalomra lesz elzárva az úttest. — A JANUÁR 10-ÉN megnyíló milánói autókiállításon már az angolok sem vesznek részt, miután a magas olasz védővámok mellett teljesen lehetetlen autót eladni Olaszországban. Ott azonban van értelme a magas olasz védővámoknak, hiszen a Lancia, Alfa-Romeo, OM, FIAT, Isotta-Fraschini gyárak igazán elsőrangú produktumokkal látják el az országot és Mussolini megkívánhatja, a hazai ipar támogatását. — EGY VÁLLALKOZÓ, Szücs Zsigmond, Siófok és Zamárdi között „Balatonlido” néven hatalmas fürdőhelyet alapít. Nagyarányú sporttal akarja telepét ismertté tenni. Mint értesülünk, őt hatalmas villateltet akar áldozni autóversenyek díjazására. Az ötlet mindenesetre érdekes, de a versenyzők már inkább pénzt akarnak, mint villateltet. Adja el Szücs úr a telkeket és azt a pénzt használja fel a díjazásra. Így lesz a dolognak pozitív fogantatja. — STOFFEL, a híres francia versenyző a közelmúltban utazott át Budapesten új 8 hengeres Chrysler-jével Athénbe, ahonnan startol a montecarlói csillagtúrára. Magyarországból ketten vesznek részt a Montecarlo Rallyen, Csörgits Lajos Fordon és Merényi Dezső, a Somogy megyei Automobil Club tagja Steyr XII-vel indul. Csörgits Belgrádot, Merényi a romániai Jassyt választotta kiindulópontul. Sok szerencsét kívánunk nekik. — AZ OLASZ OM GYÁRAT a hatalmas turini FIAT-gyár érdekkörébe vonta. Mint hírlík, az idei versenyeken az OM egy 3 literes kocsival indul, melynek első startja a bresciani 1000 mérföldes versenyben lesz. — HA A HÓVISZONYOK megengedik, síjöring-versenyek lesznek a Vérmezőn. A lovat azonban motor fogja helyettesíteni. Ha a versenyek létrejönnek, 10—15 biztos indulóra lehet számítani. Már folynak erősen a megbeszélések, hogy kik lesznek a motorosok és kik a síelők. Értesüleseink szerint a magyar elit sígárda is beszáll a versenybe. — ÉRDEKES, HOGY a hivatalos Motalkórák 45 fillérben vannak jelenleg a kartell által megállapítva és ennek dacára 40 fillérért is lehet már kapni kútból Motalkót. Mi az oka ennek? — AZ ANGOL MORRIS-gyár ismét egy szenzációs 6 kerekűvel jött ki. Mint az angol lapokban látható képek mutatják, az egyes kerekek között 20—25 cm nivókülönbség is van és a kocsikarosszériája ennek dacára vízszintes síkban áll. — A MOTO CLUB D'ITALIA minden erejével azon dolgozik, hogy Olaszország motorkerékpárosait újból egyesületekbe szervezze. Erre az a tény adott okot, hogy Olaszország 110.000 motorosa közül csak 4600-an voltak klubokba egyesülve. Az akció folyamánaképpen a római motoros klubok M. C. di Roma néven új klubot alkottak. Hasonló egyesülésekkel, valamint új klubok alakításával igyekszik a M. C. d'Italia a kitűzött célját elérni. — AZ ANGOL MOZGÓ- (gépjárműves) rendőrség ez év január elsején kezdte meg a működését 1000 főnyi létszámmal, melynek fele Londonban, fele pedig London grófságban és a vidéken fog szolgálatot teljesíteni. — MASERATI, a bolognai konstruktőr és versenykocsigyáros, a most bekövetkező versenydényre Biondettit is le-

kötötte egyik versenyzőjéül. — NÉMETORSZÁG évi benzol-szükséglete 520.000—570.000 tonnát tesz ki, tehát majdnem a világprodukción felét. — AZ OLASZ autóbajnokságok a versenydény befejezésével megállapítást nyertek. Abszolút bajnok Achille Varzi, az 1100 kcm-es kategória bajnoka Conte Premoli, az 1500 kcm-esé Biondetti. — VARZI AZ 1931-ES versenydényben a Bugatti-gyár számára fog versenyezni. Ez a szerződés azt is jelenti, hogy Bugatti az Olaszországban elfoglalt helyzetét újból vissza akarja szerezni és ezért újból intenzíven fog ott versenyezni. — AZ ANGOLOK Segrave őrnagy versenykocsiját, az „Arany Nyíl”-at, mint az angol automobilipar főlényének a dokumentumát, kiállításról-kiállításra küldözik. A kocsit eddig már vagy 50.000 kilométert utazott ily minőségben. Miután a Londonban kiállított kocsit mindenki tetszése szerint megcsodálhatta, a tulajdonosnak, lord Wakefieldnek az engedélyével először Barcelonába, az ottani kiállításra küldték el. Barcelonából Ausztráliába, a Sidney-i kiállításra utaztatták, ahonnan Újzéländba került, ahol különböző városokban állították ki. Most útban van hazafelé, hogy a közeljövőben a Buenos-Aires-i angol iparkiállításra vigyék, melynek befejezte után még Afrikát fogja végigutazni, míg végül a londoni tudományos múzeumok valamelyikébe kerül. — SPANYOLORSZÁGBAN a megvalósuláshoz közel áll az a terv, hogy Madrid és Valencia között egy olasz mintájú autóstroadt építenek. — AZ ÚJ ANGOL közlekedési törvény abban a reményben, hogy ezzel is csökkenteni a gépjárműközlekedés veszélyeit, a gépjárművek felszerelését illetően elrendelte a következőket: 1931 I. 1-től az összes közhasznú járművek pneumatikkal szerelendők fel. 1932 I. 1-től az összes gépjárművek ablakai és szélvédői csak szilánkmentes üvegből készülhetnek, valamint kötelesek szélvédőtörölt alkalmazni. 1933 I. 1-től kezdve a tömörgumminak el kell teljesen tűnnie a forgalomból, mert még teherautók pótkocsijai sem használhatják. — HOOVER ELNÖK a fenyegetően növekvő munkanélküliség enyhítésére 750 millió dollár hitelt kért az U.S.A. kongresszusától. Az összeget nagy nemzeti utak kiépítésére és a meglevők javítására akarják fordítani. — AZ ANGOL közlekedésügyi minisztériumhoz beadványt intéztek az érdekeltek, melyben kérik, hogy az országutakat csuszásmentes felülettel lássák el. A kérvényezők, akiknek legnagyobb része maga is aktív vezető, hangsúlyozzák, hogy addig, míg ez meg nem történik, sohasem lehet a balesetek számottevő csökkentését elérni. — A PNEUMATIKOK MÉRETEINEK a normalizálása nagy megtakarításokat hozott magával úgy a gyártásban, mint a termékek elosztásában. Ez a megtakarítás már megnyilvánult a legutóbbi árcsökkenésben is. Két évvel ezelőtt még 43 nagyságban készültek a ballongummik, míg ma csak 17 nagyságban. — NÉMETORSZÁGBAN LASSAN, de állandóan esnek a benzinárak. A kartellenküli szabad kutak 27 pfennigért (38 fillér), a kartellenben volt kutak 29 pf-ért (40 fillér) adják ma az üzemanyag literjét. Egyes helyeken, így például Kölnben a szabad kutak 23 pfennigre (32 fillér) mentek le az árakkal. Ilyen körülmények között a benzináraknak további csökkenését várják. — A SVÁJCI MOTOSACOCHE-GYÁR mely a híres MAG-motorokat gyártja, kísérleti osztályának élére a sokszoros világrekordert, Herbert Le Vack-ot szerződtette. Elődje évekig Marchant volt, aki most egy éve, a belga FN-gyárba tette át székhelyét. — AZ ANGOL versenyzők inváziója a kontinensre tovább tart. Újabban a volt Sunbeamstar, J. P. Dodson szerződött le a svájci Motosacocche-hoz. Ugyancsak Motosacocche színekben fog versenyezni az angol Woods is.

Hibajavítás. Legutóbbi számunkban (1930. dec. 20. 24-es szám) „Hová menjünk síelni?” című cikkünkbe sajnálatos véletlen folytán több súlyos hiba csúszott be. A javítás a következő: 19 oldal, balhasáb 27. sor: „ádozunk” helyett „áldozunk”. 19. oldal, jobbhasáb, alulról a 3. sorban: 200 helyett 2000 méter. 20. oldal, 3. sor: Nem Bischofshofen magassága 1500 méter, hanem a Mitterbergalpe magassága. 15. és 17. sorban: Nem Kuhtal és Kühtal, hanem „Kühtai”. 20. oldal, balhasáb alulról a 20. és 22. sor: Nem Puz Sol, hanem „Piz Sol” olvasandó. A hibák onnan eredtek, hogy egy, a földrajzban meglehetősen járatlan korrektor javította a lapot. Olvasóink elnézését kérjük.

Willi Melichar, 350 cm³ oldalkocsis Sunbeam motorkerékpáron az október 19-i táti kilométer-lancén állóstarttal 100.348, repülőstarttal 145.898 km óránkénti sebességet ért el. Ezen eredményt a FICM tudomásul vette s jóváhagyta. Melichar versenyei alkalmával Shell-motorolajat és Shell-versenyekeveréket használt.

Az olasz motorkerékpár-bajnokság utolsó futama a Circuito del Tigullio volt. Az itt elért eredmények alapján az 1930. évi bajnokok a következők:

175 km kategória **Tonino Benelli (Benelli)**,

250 km kategória **Alfredo Panella (Guzzi)**,

350 km kategória **Mario Ghersi (Bianchi)**,

500 km kategória **Colombo Mario (Sunbeam)**.

Colombo bajnokságát **Bandini (Rudge)** megővta, azt állítva, hogy az őt illeti meg. A M. C. d'Italia még nem határozott az óvás ügyében.

Biró Jenő-cég, mely elismerten a legnagyobb rak-tárat tartja fenn motorkerékpár-alkatrészekben, arról értesít bennünket, hogy a közelmúltban az összes Budapesten képviselt motorkerékpármárkák számára beszerezte a szeleprugókat, valamint az összes villarugókat. Ha tehát valakinek a rugója eltörtött vagy kitágult, bizalommal keresse fel a **Biró Jenő** céget, ott minden elképzelhető méretet megtalál (VI. Liszt Ferenc tér 2).

„**SCINTILLA**”. Ez a szó tartja most varázsban a világ automobilizmussal és repüléssel foglalkozó embereit. Egyik olvasónk a minap kérdést intézett hozzánk, hogy mi is az a Scintilla-gyár és hol van, mikor alakult és hogy lett egyszerre naggyá. Miután a kérdés olyan, amit bizony igen kevesen tudnak, sőt mi magunk sem tudunk mostanáig és így érdeklődésre tarthat számot, tehát a levél helyett lapunk hasábjain válaszolunk. A Scintilla-gyár alakulásának meglehetősen pikáns előzményei voltak. A gyár több igazgatója és konstruktőr-mérnöke 1914-ben még Stuttgartban dolgozott a híres Bosch-műveknél. Ott volt a Scintilla-gyár mostani vezérigazgatója, **Jack Snyder**, **Werner Snyder**, **Mr. Hurlimann** konstrukciós főmérnök, **Billon** konstrukciós igazgató és mások. Mikor a németek Belgiumon át betörték Franciaországba, egyízben az egyik Snyder beszélgetés közben meglehetősen helytelenítette a németek eljárását a semleges Belgiummal szemben. A beszélgetés nyomás heves vita fejlődött ki a svájci származású mérnökök és az erősen nacionalista **Robert Bosch** között, aminek eredménye az lett, hogy Snyder

és társai, számszerint körülbelül negyvenen, ott-hagyták Stuttgartot és hazautaztak Svájcba. Ekkor kezdődtek meg a Scintilla-gyár alapításának első kísérletei. Snyder nemsokára egy konzorciumot hozott össze, mely a világhírű angol villamossági konzern, a **Brown-Bovery**, az **Accumulatorenfabrik Oerlikon**, valamint különböző belga, holland és svájci tőkével megalapította a Scintilla-műveket a svájci Solothurnban. A két Snyder, **Hurlimann** és **Billon** ezután lassan, de biztosan a svájci Scintilla gyárat a kontinens egyik legnagyobb és leghíresebb elektromossági berendezések gyárává léptették elő. Az üzem érdekessége, hogy bár vezetőférfiai mindannyian a stuttgarti Bosch-műveknél dolgoztak, gyártmányai-
kat homlokegyenest ellentétes elvek alapján konstruálták meg. Például a mágneseknél a legérzéken-
lenebb rész, a mágnespatkó van rotorizálva, illetve forgórésznek kiképezve és minden érzékeny rész, így a mágnesstekercs, a kondenzátor és a megszakító fix. Ennélfogva az érzékeny részek nincsenek kitéve a káros forgásnak, melegedésnek és a tágulás hatásá-
nak. A Scintilla-mágnes túlméretezett golyóscsapágyai a legmagasabb fordulatszámot is könnyen kibírják. Minden Scintilla-mágnes 5—9000 fordulatszámig tökéletes biztos és így ez az oka, hogy a modern idő-
tartam és távrepülések csaknem mindegyike Scintilla-
mágnessel éretett el.

Norvégiában eddig a gépjármű súlya után számították az automobiladót. 1931 január elsejétől az adókulcsot felére mérsékeltek, de helyette kb. 5.2 fillérrel adóztatják meg az üzemanyagok literjét.

Budapest elismerten

legprecízebb

motorkerékpár javítóműhelye

a város centrumában

V. AKADÉMIA U. 5

(Az udvarban)

DORMÁN KÁROLY ÉS FIAI

A legkisebb javítástól a legteljesebb generál javításig minden munkát gyorsan, gondosan és elfogadható áron javítunk.

Tegyen egy próbát

Sohasem fogja máshová vinni motorkerékpárját!

Mielőtt turára megy Magyarország területén, soha se mulassza el megtekinteni a Királyi Magyar Automobil Club által a Mária Valéria uccában, — szemközt a Dunapalotával — felállított „Utállapotjelző térképet“. Sok felesleges bosszuságtól mentesíti magát. Az utállapotjelző tábla a sötétség beálltától éjjel 2 óráig reflektorral van megvilágítva.

A világ benzoltermelése 1929-ben 1,293.000 tonnát tett ki, ebből az egyes országokra esik:

U.S.A.	560.000 tonna
Németország	370.000 „
Anglia	150.000 „
Franciaország	65.000 „
Saarvidék	35.000 „
Belgium	33.000 „
Csehszlovákia	30.000 „
Lengyelország	20.000 „
Hollandia	20.000 „
Spanyolország	5.000 „
Itália	5.000 „

A magyar Autós Sporhéttel kapcsolatban igen sok külföldi szaklap kimerítő cikkeket közöl. Legutóbb az angol AUTOCAR-ban, a párizsi L'AUTO-ban, a szintén francia ECHO des SPORT-ban, a német B. Z. am Mittag-ban, valamint a Züricher Sport-ban olvastunk cikkeket. A külföldi lapok nagyon kedvezően írnak amagyar sportviszonyokról és nagy jövőt jósolnak a magyar sporthétnek.

Automobil Rallye (csillagtúra) Rómába. A RACI (Róma) április végén nagy autó-sporhétet rendez, amelynek programja a következő: Április 23. A csillagtúra résztvevőinek befutása az Automobil Club épülete elé. Róma 9. Via del Parlamento. Április 24. Róma történeti emlékeinek megtekintése. Díszebéd. Április 25. Hegyi- és akcelerálóversenyek. Április 26. Gyorsasági- és fékversenyek a Róma-Ostia műúton. Április 27. Concours d'Élegance. Április 28. Nagy ünnepségek, kirándulások, garden-party és előadás az Operában. Április 29. Elutazás. Nevezések április 8-ig a fenti címre. Nevezési díj 100 lira kocsinként.

ROTAX néven új fékbetét képviselőt vállalta el Láng László (Budapest, VI. Lázár uca 13), aki eddig a Wing-Oilt is képviselte. Egy új fékbetét-képviselőt mindig csak jót jelent, mert ezáltal friss fékbetét kerül a piacra. A helyzet ugyanis az, hogy a legtöbb régen képviselt fékbetétanyag teljesen használhatatlan. Ugyanis a cégek a nagy konjunktúra idején hatalmas készleteket rendeltek, amelyek a dekonjunktúra alatt lassabban fogyván, kiszáradtak és hasznavehetetlenné váltak. A javítóműhelyek részéről igen sok a panasz és szinte naponta megtörténik, hogy a nagy munkával felszerelt új fékbetétről az első próbán már kiderül, hogy teljesen hasznavehetetlen. Ezért ajánljuk olvasóinknak, hogy csak a legújabbban képviselt fékbetéteket vásárolják, vagy pedig győződjenek meg a legfigyelmesebben annak friss állapotáról.

Lapzártakor.

(Még sehol sem jelent meg.)

Utépítések 1931—1932-ben. Sikerült megtudni a kereskedelmi minisztérium 1931. évi utépítő programját, melyről megállapítjuk, hogy a legnagyobb körülményekkel, úgy a hazai, mint az idegenforgalmi szempontok figyelembevételével van megállapítva. Cegléd és Abony között a fagyok megszünte után azonnal lezárják az útvonalat és megkezdik a betonmunkát, ami circa két és fél hónapot vesz majd igénybe. Ezalatt a közlekedést Törtel felé bonyolítják le, amely út jó állapotban van. A Budapest—Szolnok—Debrecen szakasz többi részén már nem lesz útlezárás. Ha minden jól megy, ennek az útnak 1931 május végén, legkésőbb június közepén teljes egészében készen kell lenni. 1931-ben három igen fontos útszakasz kerül teljes átépítés alá. Ezek a Balaton déli partja: Siófok—Keszthely között. A Gödöllő—Miskolc útszakasz Vatta—Emődön keresztül, míg az új Bükki út összekötő része Eger—Kerecsend valószínűleg 1932-re marad. A Gödöllő—Miskolc útvonalon hatalmas útlerövidítések is lesznek. A harmadik nagyarányú utépítés az érdi elágazásnál kezdődik és Mohácson keresztül tart az országhatárig. Egyben megkezdődik a munka a Budapest—Soroksár—Kecskemét—Szeged útvonalon is. Mivel azonban itt nagyarányú vonalváltásokat fognak eszközölni, 1931-ben csak a földmunka fog elkészülni és a burkolás 1932-re marad. 1932-ben a szegedi út befejezése után kiépül a Cegléd—Kecskemét útvonal is. A fenti utakon mindenütt portalanított burkolatok (bitumen, beton, kiskocka, keramit) lesznek. Következő számunkban még rátérünk a fenti útjavítások bővebb méltatására.

Csak egy napot engedélyezett az államrendőrség a Városligeti Grand Prixre és így valószínűleg reggel 8 órai kezdettel először a motorkerékpár-versenyeket bonyolítják le, majd utána a versenykocsi Nagy Díját. Az idő rövidege folytán esetleg elmaradnak a sidecarkkategóriák, vagy a solokategóriákat összevonják.

A MAC motorosztálya tudatta a KMAC-al, hogy továbbra is kitart álláspontja mellett és 1931-ben nem rendez semmiféle versenyt. Így tehát elmarad a Hősök emlékvérsenye, valamint a Jánoshegyi verseny. A dolog háttere az, hogy nincs pénz, mert a nagy MAC anyagilag nem támogathatja a motorosztályt, annak pedig pénze nincs és versenyző tagjai nagyrészt szétszéledtek. A múlt évben még 13 MAC versenyző váltott ki licenszet. Ebből a számból az idénre alig marad kettő-három, a többi vagy más színekben versenyez, vagy egyáltalában nem. Megállapítható teljes objektivitással, hogy Mátyás Dezső egészen elhibázott politikája úgy a KMAC-al, mint az egyénnel szemben teljesen szétszüllesztette a MAC pompásan és nagy reményekkel indult motoros osztályát.

Felelős szerkesztő és kiadó: D E V Á N I S T V Á N.

Szerkesztőség: Budapest, V., Visegrádi u. 10, I. 10.

Közlekedési nyomda (Pless Gy.) Budapest, V., Visegrádi-u. 2.

A Magyar Műszaki Szövetség elektrohegesztő tanfolyamai vidékiek számára. Már korábban hírt adtunk arról, hogy a Magyar Műszaki Szövetség megalapította az első magyar elektrohegesztő tanfolyamokat technikusok és munkások számára. Most arról értesülünk, hogy a szövetségi tanfolyamon január első felében a második csoportba jelentkezett hallgatók oktatása megkezdődik és tekintettel a nagyszámú vidéki érdeklődőre, az igazgatóság elhatározta, hogy a januári tanfolyam időtartamát 17 napra redukálja. Az összevont tanfolyam tananyaga és tanóráinak száma változatlanul marad. Az új beosztás szerint naponta 8 órában részesülnek a hallgatók, melynek fele elméleti, másik fele műhelygyakorlat. A tizenhét napos tanfolyamra budapesti hallgatókat is felvesz a szövetség, ha vidékiek nem jelentkeznek kellő számban. A tanfolyamra 15 hallgatót vesz fel az igazgatóság a január 5-ig jelentkezők közül. Érdeklődők forduljanak a Magyar Műszaki Szövetséghez, Budapest, Teréz-körút 43/a.

A Scintilla-gyár rendkívül szellemesen megoldott kettősgyújtása képezi a közelmúlt újdonságait. A kettősgyújtás összeépített dynamómágnés és akkumulátoros gyújtásból áll, mely két utóbbi rész közös áramelosztóval rendelkezik és tetszésszerűen vehető igénybe egyik, vagy másik áramforrás. A másik SCINTILLA-újdonság a fel-felvillanó irányjelző. Lényege a másodpercekre ki- és bekapcsolódó áramlökés, mely vörös prizmákat világít meg és rendkívül nagy távolságra is kitűnően látható. A rendszer körülbelül az, mint a világítótornyoknál, melyeknek kigyullad, majd elalszik a fénye. Az irányjelző hasonlíthatatlanul jobb, mint az eddig forgalomba hozott irányjelzők bármelyike.

1931 júniusában a Brit Motorcsónak Club és a Királyi Motor Yacht Club nagy motorcsónak- és yacht-hetet tervez Southamptonban. A versenyek legkimagaslóbb száma a „Detroit News” serleg lesz, melyet 1930-ban az ismert angol sportember, Scott Paine nyert meg Amerikában és hozott haza Angliába. A díjért csak az 5 $\frac{1}{5}$ literes csónakok versenyezhetnek. Az amerikaiak máris építenek három csónakot, melyekkel a díjat visszanyerni akarják. Angliában is lázasan keresik azt a három versenyzőt, aki a díjat megvédené a három csónakot megépítse, de a védő Scott Paine-n kívül még senki sem akadt. Scott Paine el van határozva, hogyha más nem jelentkezik, úgy ő építi meg a további két csónakot.

A stuttgarti Bosch-gyár budapesti fiókja annak közlésére kér bennünket, hogy a legutóbb Svédországban rendezett motorkerékpár megbízhatósági versenyen 31 solo és 5 oldalkocsis motor közül 32 gép Bosch-világítást használt és 13 futott Bosch-gyertyákkal. Itt bár semmiesetre sem egy világversenyről van szó, mégis örvendetesen írja a Bosch-gyár, hogy az eredményt egy külföldi versenyen érték el. Mindenesetre a fenti körülmény élénken demonstrálja a Bosch-gyártmányok nagy elterjedését.

Castrol világsikerek 1930-ban. A minap adta közzé az angol Wakefield-gyár 1930. évi győzelmi statisztikáját. Ebből kitűnik, hogy a levegő, szárazföld és víz világrekordjának olaja 1930. évben 294

győzelmet, 167 második és 97 harmadik helyet vallhat magáénak. A híres angol nagy megbízhatósági versenyeken 41 Special Award, 83 aranyérem, 57 ezüstérem és 8 bronzérem jutott Castrollal versenyzőknek. A fentiekén kívül 1930-ban nem kevesebb, mint 131 világrekordot javítottak meg, amikor is a kenést a Castrol R szolgáltatta. Hogy fogalmat alkossunk magunknak a Castrol világpiacon helyzetéről, elég, ha megírjuk azt a tényt, miszerint az angol Wakefield-gyár 1930-ban 16 millió gallon olajat hozott forgalomba, dacára annak, hogy az Egyesült Államokban egyáltalán nincsenek Castrol-lerakatok.

A Királyi Magyar Automobil Club újabban minden lehetőséget megtesz, hogy tagjainak meleg otthont nyújtson. Eltekintve a külföldi és belföldi lapok százaival felszerelt olvasótermeit és társalgóit, múlt hónap 18-án megnyitotta sporttermét. A hatalmas terem teljes modern sporteszközökkel van felszerelve és minden tekintetben kielégíti a sportgurmand igényeit. Centrikus helyzete folytán a sporttermet a KMAC tagjai mindszűbben keresik fel. A tagjai érdekében minden áldozatra kész autóklub az esti órákban vívó- és boxkurzust tart, amelynek vezetését Fodor István személyes ellenőrzésével Szóts Aladár vívómester és Rózsahegy János boxtréner vezetik. A sportterem ünnepélyes megnyitása a karácsonyi vacsora keretében történt és zsúfolásig megtöltötte a KMAC összes termeit.

Stoffel, a híres francia autóvezető, aki különösen PEUGEOT-val, valamint különböző amerikai kocsikon versenyez Franciaországban, január 6—7-ike között utazott keresztül Budapesten. Ezúttal egy 8 hengeres Chryslerrel indul a Montecarlo csillagtúrán. Startja a görögországi Athén lesz. Roppant kíváncsiak vagyunk, hogy jut keresztül a Balkán behavazott útjain. Mindenesetre, ha ez sikerül neki, akkor roppant előkelő helyet fog lefoglalni a csillagtúra végosztályozásában. A budapesti Chrysler-képviselő vezetője, Kellner Alfréd arra törekszik, hogy startját a budapesti csillagtúrára is biztosítsa. Stoffel a múlt évi Francia Grand Prix-ben PEUGEOT versenykocsin a második helyet verekedte ki magának Etancelin (Bugatti) mögött.

Smith, az ausztráliai versenyző, aki a Segrave-féle 231 mértföldes világrekord megdöntésére készül, a közeljövőben befejezi előkészületeit. Rekordkísérletét Újzéländban, az úgynevezett 90 mértföldes strandon akarja februárban végrehajtani és reméli, hogy közel 300 mértföldes sebességet ér el. A versenykocsi 2000 lóerős Napier repülőmotorral van felszerelve, melyet az angol légügyi minisztérium bocsátott rendelkezésére a Schneider-kupát nyert gépekből. Smith roppant bizik sikerében, mert az eddigi, 350 lóerős, 12 hengeres Rolls-Royce motorral beépített „Anzac” kocsijával már eddig is 170 (237.530 km) mértföldes sebességet ért el a fent említett pályán. Egyébként minden szakértő azt állítja, hogy az összes ismert pályák között az újzéländi a legalkalmasabb hasonló rekordkísérletek végrehajtására, csak Angliából oly hosszú a tengeri út, hogy az összes költségeket magánember nem tudja viselni, bármennyire tehetős is.

GRÄF & STIFT

automobilok vezérképviselője:
KINIZSI-GARAGE RT.
 Budapest, IX., Kinizsi-utca 4
 TELEFON: AUTOMATA 867-75, 866-80

Személyautomobilok

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

Kedvező fizetési feltételek

Speciális javítóműhely

Nagy alkatrésraktár

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

Hóllánc minden méretben

Hűtőtakaró

Melegítőkályhák

Fagyálló folyadékok

legolcsóbban

Nagy József
 automobilszaküzletében

Budapest, VI., Andrásy út 34

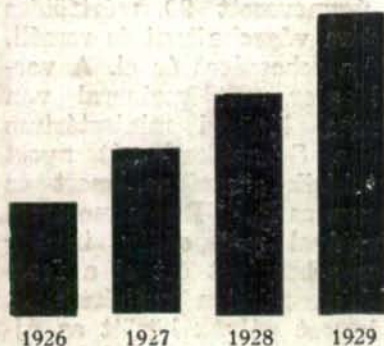
TELEFON: 221-97

TELEFON: 285-63

Számok beszélnek!

FIAT személykocsik

állandóan a magyar autostatisztika élén



mert a FIAT

Komplett modell szériát
 Rendkívül előnyös árat
 Főnyös eladási feltételeket
 Feltétlen megbízhatóságot
 Állandó értékű kocsit

nyújt

FIAT Automobilok
 Magyar Eladási RT.

Budapest IV, Váci ucca 1-3 Tel.: 828-48
 Service: VI, Lomb ucca 29. Tel.: 925-78