

BUDAPESTI SZERKESZTŐSÉG
53959
1931 JAN. 31
ÁTVETTES

14.468 gyári szám

Automobil Motorsport-Turizmus Közlekedés - Útépités

VI. ÉVFOLYAM

1931 JANUÁR 25

2.

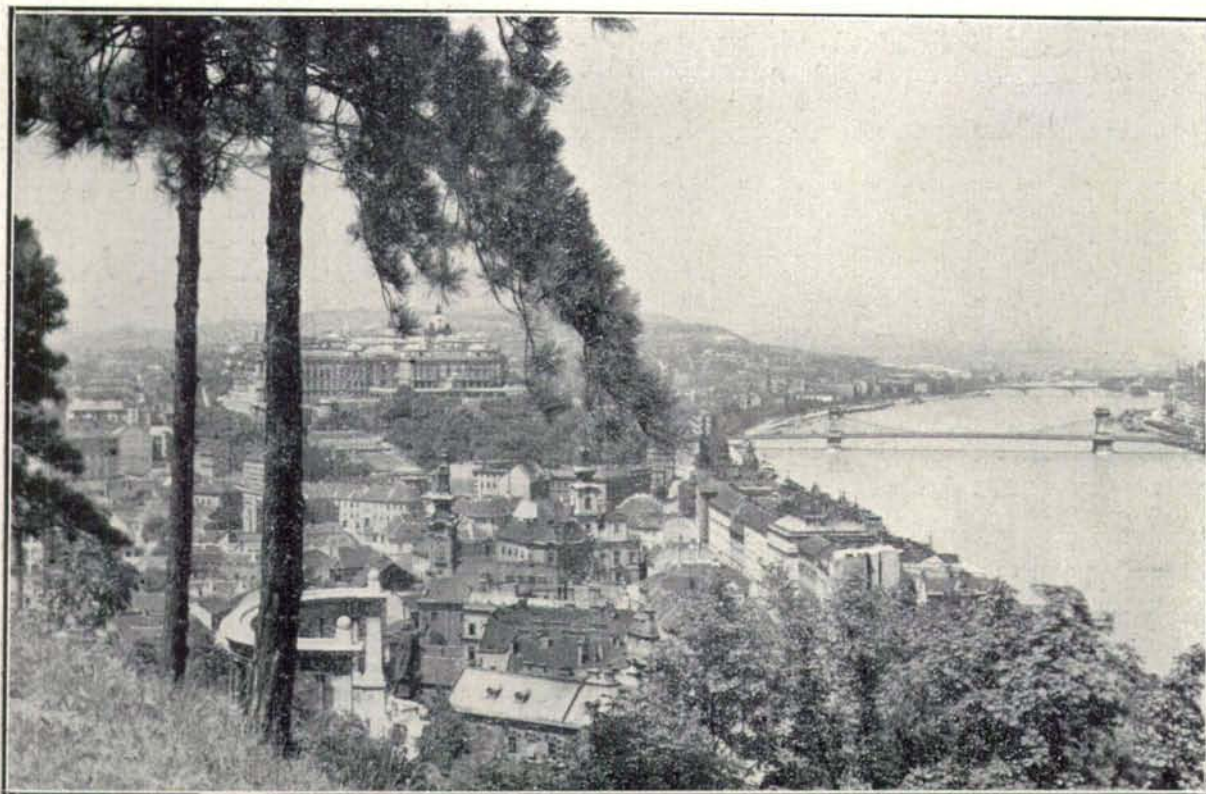
SZÁM

ÁRA 1 PENGŐ



385
I

A budapesti Erzsébet Dunahíd.
Elisabeth Donaubrücke in Budapest.



Budapest látképe a Gellérthegyről.
Aussicht vom Blocksberg auf die Stadt Budapest.



A budapesti Millenium-émlék a városligeti tóval.
Millenium-Denkmal mit dem Stadtwäldchensee in Budapest.

Automobil

Motorsport-Turizmus

Közlekedés - Utépítés

VI. ÉVF. 2. SZ.

1931 JANUÁR 25

Feladó szerkesztő:
DÉVÁNYI ISTVÁN

MEGJELENIK
MINDEN HÓ 10-ÉN ÉS 25-ÉN

Helyettes szerkesztő:
DÁRDAY-ABRIANI IZSÓ DR.

Postatakarépenztári csekk száma: 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 uca 10. I. 10.

A hegyiverseny statisztika második része.

**A motorkerékpároknál a Sunbeam a rekorder a svájci Motosacoche és Condor valamint a német BMW előtt.
Egyénileg az osztrák Runtsch vezet 5 győzelemmel.**

Az az unalmas téli este elérkezett és így elkészült a motorkerékpár hegyiverseny statisztika is. A statisztika érdekessége, hogy teljesen ellentétben az automobilversenyek eredményeivel, erősen megoszlik eredmények szempontjából. A motorok között nincs Bugatti, sem Austro-Daimler, mely oly határozottan uralná a helyzetet. Míg az automobil hegyiversenyeknél 62 versenyt vettünk alapul, itt 75 a felüntetett hegyiversenyek száma. Ennek dacára nincs sem ember, sem márka, aki 7—8 győzelemnél többet tudna felmutatni. Ennek okát talán abban kell keresnünk, hogy a motorkerékpárban még nem jegecesedett ki egy európai „extraklasse”, amelynek ambíciója volna minden hegyiverseny megnyerése. Azután még a motorkerékpárnál könnyebb az erre a célra megépített, mondhatni speciálgépek megépítése, mint az automobiloknál és így csaknem minden gyár tud magának egy-egy gyors, kiváló gépet szerkeszteni, ami azután egy jó vezetővel igen sokszor győzhet. Éppen ez az oka, hogy a rekordok itt erősen megoszlanak. A motocikli hegyiversenyekkel is úgy vagyunk, mint az autónál, a statisztika közel sem teljes. Ma is van még birtokunkban egy csomó adat, ahol azonban még hiányzanak egyes fontos számok, vagy nevek és így közlésre nem alkalmasak. Ehhez is idő kell, ilyesmit egészen precízen összeállítani, amihez azonban nem elég egy-két hónap.

Az alanti táblázatban 19 francia, 17 osztrák, 13 svájci, 11 csehszlovákiai, 7 német, 7 magyar és 1 jugoszláv hegyiverseny adatait közöljük. Teljesen hiányoznak még jelenleg az olasz, belga, spanyol versenyek, ahol pedig mindenütt intenzív hegyiversenyezés uralkodik, bár Olaszországban úgy véljük sokkal kisebb jelentősége van a hegyiversenyek motorkerékpár szempontból, mint Közép-Európában. Nálunk rendszerint, ha egy hegyversenyt rendezünk, ott az autó mellett a motocikli is szerephez jut. Olaszországban nem. A leghíresebb olasz hegyversenyénél a motorkerékpár teljesen száműzve van és a motorkerékpár hegyiversenyek egészen más távokon zajlanak le, mint az autókéi. Nálunk és

Franciaországban, no meg Csehszlovákiában van legjobban elterjedve a párhely-versenyek rendezése, míg Ausztriában, Svájcban, Németországban már igen sok olyan versenyt látunk, ahol vagy csak az autó, vagy csak a motorkerékpár jut érvényre a rendezésben. Utvonalekordok szempontjából a 75 verseny közül a

SUNBEAM	angol	8
MOTOSACOCHE	svájci	7
BMW	német	6
CONDOR	svájci	6
DOUGLAS	angol	5
PREMIER	cseh	5
PEUGEOT	francia	4
KOEHLER-ESCOFFIER	francia	4
NSU	német	3
MAGNAT-DEBON	francia	3
MONET-GOYON	francia	3
SAROLEA	belga	2
AJS	angol	2

útvonalekordot tart, de szép számmal találjuk a régi rekorderek között a Harley-Davidsonokat, az angol Triumphot, a Brough-Superiort és másokat is. Egyénileg is nagyon megoszlik a hegyiverseny útvonalekorderek száma. A motorkerékpárosok között teljesen hiányzik egy Stuck, Caracciola, Stuber, Junek stb., akiről lehetne látni, hogy csaknem specializálta magát a hegyiversenyekre. Egyénileg

Runtsch (Douglas)	5
Eddoura (Koehler-Escoffier)	4
Zuber (Condor)	4
Bullus (NSU)	3
Oilter (Motosacoche)	3
Gillard (Peugeot)	3
Karl Gall (BMW)	3
Kraus (Premier)	3
Stegmann (BMW)	2
Hänni (Condor)	2

Ami a sebességet illeti, a motorkerékpár-versenyek mondhatni alig maradnak el az automobilversenyeken elért sebességektől, sőt mint tudjuk, némelyikben túlszárnyalják azokat. A 75 jegyzett verseny közül többmint 20-nál haladja meg az elért átlagsebesség a 90 kilométert és ezek közül tizenegyen a 100 kilométert is meghaladja. Leggyorsabbak természetesen a francia kilométer-hegyversenyek, ahol rendszerint alig van forduló, mindazonáltal akad 100 kilométeren felüli sebesség 3—4 kilométeres távokon is. A helyzet a következő:

Gometz-Le Chatel (1000 m.)	131.387 km.
Limonest (3700 m.)	123.840 km.
Gaillon (1000 m.)	118.404 km.
Schöberberg (4000 m.)	117.648 km.
Königsaal-Jilovist (5600 m.)	113.580 km.
Platrières (3000 m.)	105.109 km.
Griffoulet (1000 m.)	104.046 km.
Chateau-Thierry (1000 m.)	104.226 km.
Camp (4000 m.)	102.564 km.
Laffrey (6400 m.)	101.844 km.
Donzelle (309 m.)	101.124 km.

A hegyi verseny neve	Méter	Az útvonal rekorder neve	Az útvonal rekorder márka	Idő	Sebesség	Év
<i>Magyarország</i>						
Svábhegy (KMAC)	4643	Michael Gayer	Chater Lea	3:26.62	80.772	1928
Jánoshegy (MAC)	4165	Balázs László	Sunbeam	3:24.29	73.416	1929
Jánoshegy (Nemzeti Sport)	7060	Feledy Pál dr.	Sunbeam	6:17.4	67.320	1923
Guggerhegy (KMAC)	1752	Willy Melichár	Sunbeam	1:51.67	56.484	1930
Hármashatárhegy	3410	Deli Lajos	Radco-Jap	2:56.37	69.588	1930
Mátra	7000	Meggyessy Zoltán	BMW	7:26.40	56.448	1929
Brennberg	8200	Willy Melichár	Sunbeam	5:22.12	91.656	1930
<i>Ausztria</i>						
Semmering	10000	Rudolf Runtsch	Douglas	6:36.04	90.100	1930
Gaisberg	11900	T. F. Bullus	NSU	7:59.52	89.436	1930
Zirlerberg	5000	Rudolf Runtsch	Douglas	3:13.48	89.108	1930
Arlberg (Dalaas)	22000	Büssinger	AJS	14:40.04	90.000	1927
Pötschenpass	4500	Rudolf Runtsch	Douglas	3:28.4	77.800	1930
Katschberg (St. Michal)	5000	Eberan-Eberhorst	Matchless	4:39.6	64.620	1925
Riesberg	5000	Luky Schmid	Brough-Superior	3:22.8	88.954	1926
Salzberg	5900	Edy Linser †	Sunbeam	5:01.0	70.560	1927
Riederberg	4000	Rudolf Runtsch	Douglas	2:29.6	96.228	1928
Katschberg (Rennweg)	4600	Edy Linser †	Sunbeam	3:55.3	70.380	1928
Tauern (Radstadt)	20000	Karl Gall	New-Gerard	15:39.0	76.680	1926
Bürserberg (Vorarlberg)	4500	Zuber	Condor	4:20.8	62.640	1930
Tauern (Radstadt)	10200	Karl Gall	BMW	7:05.2	86.328	1927
Pötschenpass (S. Agatha)	4500	Edy Linser †	Sunbeam	4:19.2	62.460	1928
Prebichl (Vordernberg)	4200	Rudolf Runtsch	Douglas	2:35.0	85.524	1930
Wurzenpass	3440	Otto Ceconi	Harley-Davidson	3:00.0	68.860	1930
Dornbirn	7200	Wallier	Triumph	5:54.6	73.080	1930
<i>Svájc</i>						
Donzelle (Genf)	309	Martinelli	Motosacoche	0:11.0	101.124	1930
Nyon-St. Cergue	14300	Martinelli	Motosacoche	11:36.8	74.872	1929
Gurnigel	9000	Hänni	Condor	8:06.8	61.400	1930
Forclaz	9760	Zuber	Condor	11:10.3	51.940	1930
Klausenpass	21500	Tom Bullus	NSU	16:41.0	77.300	1930
Allerheiligenberg	4700	Cèresole	Harley-Davidson	3:53.0	72.612	1930
Weissenstein		Hänni	Condor	4:23.3	61.130	1930
Malters-Schwarzenberg		Binz	Douglas	3:23.6	75.920	1930
Jaunpass	6000	Oilter	Motosacoche	4:47.0	73.980	1930
Marnand-Villars	5350	Zuber	Condor	3:51.6	83.160	1930
Küssnacht-Seebodenalp	5200	Zuber	Condor	5:48.2	53.250	1929
Biel-Bözingerberg		Martinelli	Sarolea	3:42.2	70.900	1930
Chaumont-Neuenburg	7000	Martinelli	Sarolea	5:21.6	78.336	1930
<i>Franciaország</i>						
Platrières	3000	Gillard	Peugeot	2:17.0	105.109	1927
Cote de Camp	4000	Eddoura †	Koehler-Escoffier	2:20.4	102.564	1930
Val de Cuech	4250	Boetsch	Magnat-Debon	3:01.4	84.344	1930
Argentueil	1800	Oilter	Motosacoche	1:11.30	90.883	1930
Cote de Justice	4000	Debaisieux	Monet-Goyon	2:58.2	80.808	1930
Gometz-Le Chatel	1000	Francisquet	Rovin	0:27.4	131.387	1930
Planfoy	7000	Eddoura †	Koehler-Escoffier	4:48.4	87.372	1927
Alouette	500	Oilter	Motosacoche	0:35.0	51.408	1929
Pont-Rean	1000	Gillard	Peugeot	0:41.0	87.804	1924
Ballon d'Alsace	11500	Boetsch	Magnat-Debon	9:37.6	71.150	1930
Alpilles	4000	Boetsch	Magnat-Debon	2:40.8	89.552	1930
Val Suzon	3800	Gillard	Peugeot	2:33.8	88.920	1925
Limonest	3700	Eddoura †	Koehler-Escoffier	1:48.2	123.840	1928
Laffrey	6400	Eddoura †	Koehler-Escoffier	3:46.2	101.844	1929
Griffoulet	1000	Clermont	Terrot	0:34.6	104.046	1930
Chateau-Thierry	1000	Lambert	D. S. Malterre	0:34.2	104.226	1930
Gaillon	1000	Richard	Peugeot	0:30.4	118.404	1926
Cote de 17. Fournants	1800	Franconi	Motosacoche	1:36.6	69.970	1929
Chanteloup	1200	Debaisieux	Monet-Goyon	1:02.0	69.678	1930

A hegyi verseny neve	Méter	Az útvonal rekorder neve	Az útvonal rekorder márka	Idő	Sebesség	Év
<i>Jugoszlávia</i>						
Trogirski-Druga	6500	Perasic	BSA	6:22	72.648	1930
<i>Németország</i>						
ADAC-Bergrekord	12000	Tom Bullus	NSU	9:19.3	77.190	1930
Ratisbona	4000	Klein	Sunbeam	2:34.2	97.300	1930
Oberjoch	7000	Martin	Standard-Mag	6:03.3	68.720	1930
Hohnstein	2600	Bauhofer	DKW	2:08.4	72.864	1930
Fichtelberg	6300	Hans Krebs	BMW	3:50.8	98.300	1929
Lückendorf	4000	Stegmann †	BMW	2:27.3	97.760	1929
Würgau	5000	Mühlbacher	Viktoria	3:20.0	90.000	1929
<i>Csehszlovákia</i>						
Tátra	5500	Krobot	Gillet	4:54.2	69.408	1928
Brünn-Sobesice	3500	Liska	Premier	2:21.1	89.280	1929
Schöberberg	4000	Krauss	Premier	2:02.4	117.648	1928
Knovitz-Olsany	3200	Krauss	Premier	2:02.4	94.140	1928
Jeschken-Reichenberg	4400	König	Sunbeam	4:10.3	63.252	1927
Heiligenberg	4000	Hejzler	AJS	3:09.5	76.140	1927
Eichwald	6430	Liska	Indian	4:29.5	85.680	1925
Karlsbad	2200	Krauss	Premier	2:00.5	65.700	1926
Königsaal-Ilovist	5600	Stegmann †	BMW	2:57.5	113.580	1929
Ecce-Homo	7775	Karl Gall	BMW	5:42.3	81.720	1928
Olcsvár (Kassa)		Czeisler Győző	Premier	3:59.0	64.260	1930

Az új Napier-Cambell világrekorderkocsi.

Még alig fordult elő, hogy egy automobil olyan osztatlan érdeklődést váltott volna ki, mint Campbell legújabb rekordkocsija, az új „Blue Bird”, melyet a napokban fejeztek be végleg és most már úton is van Amerika felé, hogy Daytona Beachben megkísérelje megdönteni a Seagrave-féle fennálló világrekordot. A kocsi felépítése sokban nagyon hasonlít a régi Seagrave-féle monstrumhoz, konstrukciója azonban a karosszérián belül nem is sejthető változtatásokat -s újításokat tartalmaz, melyek révén remélik a biztos, a rajzasztalnál és fékpádon kikísérletezett és kiszámított sikert.

Hiszen ellentétben a rendes szériagyártással, ilyen rekordkísérleteknél a vezető és konstruktőr a legnagyobb bizonytalanságnak néz elébe, a kezében lévő kocsira nézve semmilyen adatai nincsenek, nem tudja hogyan fog viselkedni, milyen lesz ellenállóképessége, milyen a stabilitása. Minden egyes tulajdonságát a tényleges „Vollgas” menet előtt csak néhány próbamenet alatt lehet kitapasztalni, hiszen a motor annyira túlterhelt, az egész szerkezet annyira csak egy alkalomra készült, hogy nagyobb számú kísérletek biztos kudarccal, motordefekttel vagy szerencsétlenséggel járnának. A kocsi döntő tényezője ma már nemcsak a motor és az abban rejlő lóerők száma, hanem a karosszéria és annak formája. Hetekig, sőt hónapokig tartó kísérletek előzik meg

a kocsi karosszériájának kialakulását, mely kísérleteket ú. n. szélsatornákban végeznek el a kocsi plasztilimból készült gyúrható modelljén. Így a légellenállást költséges kísérletek nélkül, a legkisebb mértékre lehet csökkenteni és megadottak a kocsi alapvető, főbb méretei. A következő nehézség most már csak az, hogy minél kisebb helyre lehessen összeszorítani a megadott nagyságú motoregységet, a vezetőt (akiről ma már úgyszólván mértéket vesznek, hogy helyet takarítsanak) és a nagyméretű közlőműveket.

Külön figyelmet kell szentelni a kocsin megmaradó kidudorodásokra, (kerekek, kormányrúd kivezetés, vezetőülés bemélyedése stb.), melyek az előforduló óriási sebességeknél annyira fontosak, hogy például a vezetőülés előtti szélvédő helytelen formája előidézhetheti azt, hogy a vezetőt a keletkező óriási szívó-légnyomás az ülésből ép a legnagyobb tempóban kiszívja. Hogy ez mit jelent, nem kell részletesen kommentálni. Érdekes kiálló része ennek az új kocsinak a kocsi elején, a hűtő mögött levő kis dudor, melyben a fordulatszám-mérő van elhelyezve, azért olyan messze elől az üléstől, hogy a vezető a menet alatt még az óra figyelése alatt is „célozhassa” a start felé kocsija irányát.

A hűtő: külön a kocsi orra előtt felfüggesztett szerkezet, úgy, hogy a hűtőn keresztüláradó levegő a hűtő mögött levő karosszériába nem ütközik bele, hanem a cseppalakú kocsicsúcson elsiklik éppúgy, mintha a kocsi hűtő nélkül szaladna. A kerekeket elől és hátul elhelyezett dudorok veszik körül, melyek

„TEVES”



dugattyúgyűrűk, olajlehúzógyűrűk, zsírzó-csapcsapok minden kivitelben. Dugattyú-csapok edzve és köszörülve. Megmunkált és nyersszelepek, zsírzóprések, Lockheed-fék, teljes készülék és alkatrészek nagy raktára.

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



révén a légellenállás a minimumra volt csökkenthető. Hogy a dudor és a kerék közötti rés lehetőleg ne hasson zavarólag és a szívóhatás ne jelentkezzen, a dudorokat a felfújt állapotban levő gummifelülethez olyan közel hozták, hogy az esetleges felületi leválás, vagy defekt már nem fér el kettejük között. Ez eredetileg igen nagy veszélyt rejtett magában, hiszen ki volt téve a vezető annak, hogy egy esetleges gummidefektnél a kerekek megállnak a beakadó felületek által és végzetes szerencsétlenség okozói lehetnek. Ennek kiküszöbölésére a kerékvédő burkokat azon részeken, melyek a kerékhez, ill. gummifelülethez közel vannak, a lehető legvékonyabb alumíniumlemezről készítették, hogy gummidefekt esetében szétroncsolódhassanak anélkül, hogy a kerekeket lefognák. A kocsí stabilitását nagyban növelő és a farolásokat a nagy légnyomás által kiküszöbölő hátsó stabilizáló felület belseje nem is sejthető repülőgépszárny-szerkezeteket tartalmaz, mely csőmerevítőhálózatnak igen nagy szilárdságúnak kellett lennie, hiszen az esetleg fellépő oldalnyomások a nagy sebesség által óriási értékeket érhetnek el.

A kocsí főbb adatai: 24.000 kcm ürtartalmú motor, mely cca 3600 fordulatonál adja le a maximális 1450 lóerőt. Hossza összesen cca 1.5 méter, szélessége cca 90 cm, 3×4, összesen 12 henger W-alakban elhelyezve négyesével. Furat 139.7 mm, löket 130.17 mm. Centrifugális kompresszor a motor elején elhelyezve. Száraz-karter olajozás, melyhez 5 gallonos olajtartály tartozik. Az egyik hátsó rugó kissé magasabbra emeli a kocsí oldalát a nyugalmi helyzetben, ami azért szükséges, mert a motor csavarási ereje, „Vollgas” esetében akkora, hogy a nagy oldalnyomás kiegyenlíti a különböző rugónyomásokat és a kocsí vízszintes helyzetbe kerül. A chassis négy végén beépített kocsiemelő csavarok vannak, hogy a szükséges kerékcserét a lehető legminimálisabb idő alatt lehessen elvégezni. Ennek ellenére, Campbell kerékcseréje nélkül akarja megtenni a két menetet.

A sebességváltó külön készült szerkezet, melynél a motorkerékpár alapelvek érvényesülnek annyiban, hogy minden sebességet karmok kapcsolnak a fogaskerék-kapcsolás teljes kiküszöbölése mellett. Áttételezési viszonyok: 1.58, 2.27 és 4.01:1-hez. Egy hátramenet. A sebességváltót a KLG gyertyagyár készítette. Négykerékes, kiegyensúlyozó szerkezettel, Ferodo-borítással, huzalok által működtetve. Az első kerekeket a kormány külön-külön működteti, két kormányrúd révén. A differenciál nincsen a kocsí közepén, a hossz tengelyben, hanem a sebességváltóval együtt kissé baloldalon, hogy a vezető ülését még lejjebb lehessen szorítani. A vezető így tulajdonképpen a differenciál és kardántengely mellett ül, a kocsí súlypontja pedig minden eddiginél is alacsonyabb lett. Hogy fogalmat alkothassunk arról, hogy egy ilyen rekordkísérlet milyen felszerelést és költ-

séget jelent, vegyük figyelembe azokat a felszereléseket, melyeket a versenyző magával visz:

400 gallon üzemanyag ugyanabból a ciszternából, mellyel a próbapadon futott, 100 gallon olaj, 300 speciálgyertya és megszámlálhatatlan mennyisége a tartalék-alkatrészeknek és szerszámoknak. Egy komplett tartalékmotor, nem azért, mintha a motor nem volna eléggé megbízható, hanem csak a versenyző megnyugtatója, hogy mindenre tekintettel volt, mindent kellőképpen előkészített. Egy komplett gáz-startoló készüléket, mely okvetlenül szükséges, a motor beindításához, 3 tucat köpeny és tömlő (speciálisan készültek erre az alkalomra), 2 tucat kerék, stb. stb.

Hogy a kocsí teljes sebességét elérje és újra lefékezhető legyen, a tapasztalatok szerint cca 17—18 km távolság kell egy irányban, tehát egy menetnél 36 km-t kell megtennie. A nemzetközi szabályok szerint, azért, hogy a versenyzők meg ne várhasanak esetleges hátszelet, mely a sebességet emelhetné, a két menetet 30 percen belül kell befejezni. Ez a magyarázata annak, hogy Campbell igyekszik a gummicserét kiküszöbölni, ami rengeteg időt vesz igénybe, (aránylag) viszont sokkal biztosabbá teszi a kísérlet lefolyását, mely nagy mértékben a gummik állapotától függ. Hiszen a készítőgyárak rendszerint csak percekét garantálnak teljes sebesség és teljes fordulatszám mellett, ami a gummidefekt valószínűségét nagyban emeli. A sebességre jellemző, hogy a teoretikus maximálisan elérhető sebesség az új Blue Birdnél közel 6.5 km percenként, ami közel 390 km/ó sebességnek felel meg.

Szakértők szerint a keréknélküli második menet feltétlenül nagy rizikót jelent és jellemző, hogy az angol szaksajtó félig-meddig felhívásokat intéz Campbellhez azért, hogy gummijait cserélje ki mindegyik menetnél.

(H. K.)

A lilafüredi Sporthét.

Csillagtúra és motorosjöring.

Az 1931 február 8-án kezdődő lilafüredi Sporthéten a motornak is jut szerep. A Királyi Magyar Automobil Club és az Északmagyarországi Automobil Club közös rendezésében csillagtúra lesz. Díjazva lesz, aki 1931 február 4-én este 7 óráig benevez és a személyenkénti 5 pengő nevezési díjat lefizeti, 1931 február 9-én délelőtt 11 és délután 3 között befut a lilafüredi célba. Minden benevezett személy megkapja a lilafüredi sporthét számára készült művészi email plakettet. Nevezni lehet a KMAC-ban, Miskolcon az ÉMAC-ban és Budapesten a Kertész és Weszely cégnél. A csillagtúrán résztvehetnek autók és motorkerékpárok.

Autótúrán —

NIKOTEXET

Az összes

*eddigyi Océánrepülők
sikereit fúlszárnyalták
az*

olasz katonai repülők

*10 géppel, zárt sorokban tették meg
a Róma—Rio de Janeiro utat.*

A motorokban

Castrol

*szolgáltatta a
kenést*

Mérlegelje ezt a kolosszális eredményt és gondolja meg, hogy ha az ön turakocsijában **Castrol** lenne, micsoda eredményeket érne el és mennyit takarítana meg javítási költségekben. A minőség-olajok használata kétszeresen meghosszabbítja az automobil élettartamát. Az észszerűen gondolkodó ember mindig csak **Castrol**-t használ.

Vezérképvislet:

Magyar Abroncs és Kerékgyár Rt.

Budapest VI. Jókai ucca 8.

Telefon: 133-56

A motor sörjöring versenyek február 11-én délután 3 órakor lesznek. Ha a jégviszonyok megfelelőek, akkor a Hámori-tó behavazott jegén, ha nem, akkor az új Lilafüred—egri műton heggyverseny alakjában. Tréning 10-én délután 3 órakor. Nevezési díj személyenként 5—5 pengő. Ugy a motoros, mint a sielő fizet nevezési díjat. Sem a motorosjöringhez, sem a csillagturához nem kell versenyzői licenz. Az ellátás tekintetében a versenyvezetőség igen olcsó napi penzió árakat eszközölt ki a Fürdőigazgatóságnál. Napi penzió a Palota-szállóban 10 pengő, a Lila-szállóban 6 pengő. Ezek a számok versenyzőknek értendők. Versenyzők hozzátartozóinak 2 pengővel drágább. A fentiek kivül a Sporthét alatt bonyolítják le Magyarország 1931 évi sibajnokságát. Az ugróversenyek már az új lilafüredi Rekord-sáncon lesznek, ahol 50 méteres ugrásokra is számíthatunk, amit megnézni már egymaga egy élmény. Február 9 -én lesz Lilafüred 5-ös bobsleigh bajnoksága. Korcsolyázó versenyek, ródliversenyek, ping-pongversenyek, jéghekey és bridge képezik még a lilafüredi sporthét gazdag programját.

Megnyílt az Eger-lilafüredi új út.

Már mult számaink egyikében megírtuk, hogy a pompás új utvonat a Bükk-hegységen keresztül, ami Egert Lilafüreden keresztül Miskolccal köti össze, a befejezéshez közeledik. A még munka alatt lévő 3 kilométeres szakasz teljesen elkészült és az út már használható. Természetesen az ünnepélyes megnyitás még nem történt meg és egy eltérésnél még most is ott áll a „Veszélyes” tábla, mindazonáltal az út teljes egészében készen várja az automobilistákat és motorkerékpárosokat. A középső szakaszon még hiányoznak a korlátok és szegélyező kövek, ami azonban semmit sem von le az út járhatóságából. Mi 25 centiméteres hóban, de már kijárt nyomokon tettük meg az utat Lilafüredről. Az utvonat közel ezer fordulójával egyike Európa legszebb utainak. Az emelkedés sehol sem haladja meg a 7—8 százalékot. A fordulókat mindenütt szélesek és kitűnően ki vannak építve. Tekintettel azonban a folytonos havazásokra, ajánlatosnak tartjuk a hőláncok magunkkal vitelét.

Itt jegyezzük még meg, hogy Lilafüreden február 7—12 között nagy Sporthét lesz, amit a Magyar Si Szövetség bonyolít le. A versenyeken sörjöring, motorjöring, siversenyek, ugrás az új hatalmas sáncon, melyen először lesz alkalma a magyar közönségnek 50 méteren felüli ugrásokat látni, bobsleigh-versenyek, hekeytorna, műversenyek a jégen, karikatennisz, ping-pong, ródliversenyek, stb. kerül-

nek lebonyolításra. Tekintettel arra, hogy a KMAC Lilafüredre a versenyekre egy csillagturát is rendez, az automobilistáknak és motorkerékpárosoknak most alkalmuk nyílik megtekinteni Lilafüredet télen. Mint értesülünk a versenyzők számára 6—8 és 10 pengős penzióárakat állapított meg a versenyrendezés.

Érdekes megjegyezni, hogy Magyarországon mennyire nem divat még a téli turázás. Azt hisszük ez jelenleg ismét a rossz gazdasági viszonyokkal függ össze. Az egész uton Miskolc felé, eltekintve néhány autobusztól, összesen 3 személykocsit és 1 motorkerékpárt, visszafelé Gödöllőig 2 személykocsit láttunk. Gödöllő és Budapest között valamivel élénkebb volt a forgalom. Láttunk azonban annál több nyulat, fácánt, vadlibát és elvélve özekeket is, ami azt mutatja, hogy a magyar vadállomány aránytalanul jobban áll, mint az autóállomány.

Kártérítési igények rossz útviszonyok folytán bekövetkezett károkért.

Nálunk Magyarországon a joggyakorlat a gépjárműveket a veszélyes üzemek közé sorozza és így — mondhatnánk majdnem minden baleset alkalmával, — akár személyek, vagy tárgyi dolgok sérültek meg, a gépjárművezető hibáját állapítja meg. Az automobilizmus fejlődésével, a gépjárművek olyan mértékben szaporodásával, mint azt a külföldön látjuk, vagyis akkor, amikor a gépjármű kultúránk olyan idős lesz, mint a nyugati államoké, ez természetesen meg fog változni. De nem-e érzik az illetékesek, hogy a most uralkodó felfogással és ellenséges érzülettel mennyire visszavetik a gépjárműkultúránkat, ami pedig úgy gazdasági, mint nemzetvédelmi szempontból egy nagyon fontos tényezőt képez a nemzet életében. Hogy ez a gépjárműkultúra mennyire előrehaladott a külföldön, azt legjobban bizonyítja az, hogy ott a hatóságok felelősnek érzik magukat a gépjárműforgalommal szemben minden olyan esetben, amikor annak akadálytalan közlekedési viszonyokat nem nyújtanak. Nálunk ennek éppen az ellenkezőjét látjuk. Mindig és mindenben a gépjármű tulajdonosa, illetve annak a vezetője felelős mindenért. A német igazságszolgáltatás az utóbbi években gyakran foglalkozott gépjárműtulajdonosok kártérítési igényeivel az útfenntartó hatóságokkal szemben. Az ítéletek, melyeket a bíróságok hoztak, legtöbb esetben megállapítják az alperes út-

SCINTILLA

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

Vezérképviselő: URNER és BERKOVITS

BUDAPEST, V. Pozsonyi ut 4/F

Telefon: 148—84

Sziget ucca sarok

fenntartó hatóságok kártérítési kötelezettségét. A mi joggyakorlatunkban olyan mostohán kezelt és közgazgatási tekintetben pedig agyonrendszabályozott és mindig, minden tekintetben hibásnak mondott automobilistáknak vagy motorkerékpárosunknak hogyan is jutna eszébe kártérítést követelni a rossz kövezeten vagy rossz útburkolaton, a saját hibáján kívül megsérült kocsijáért. De, hogy a német bíróságok milyen szemmel nézik az autósok ilyen kártérítési igényeit, álljon itt a következő pár bírói ítélet. (Az Allgemeine Automobil Zeitung után):

A német törvényszék 1929 január 24-i ítélete: A gépjárművezető egy kövezett mellékúton haladva, az általa vezetett személykocsi egy mély lyukba zökkenett bele. A zökkenés folytán a kocsi kicsúszott és felborult, bár a vezető mindent megtett, hogy a kocsit továbbra is hatalmában tartsa. A felborulás alkalmával úgy a bentülők, mint a kocsi is súlyosan megsérültek. A vizsgálat megállapította, hogy az úttest a baleset színhelyén rendkívül rossz volt, amennyiben az útfelület egy vízlevezető csatorna felett besüllyedt és két mély és széles gödör keletkezett. Ez a két gödör nem újkeletű, hanem már legalább féléves volt. A benyújtott kártérítési igénynek a bíróság helyt adott azzal az indokolással, hogy az útfenntartásra kötelezett közösség (ez esetben a község) azon kötelezettségének, hogy az utat karbantartsa, nem tett eleget. Kötelessége lett volna, — mivel megfelelő felügyelet mellett ez a félév óta tartó állapot tudomására kellett, hogy jusson, — a veszélyt okozó gödröket elhárítani, vagy azokat megfelelő veszélyjelző táblákkal ellátni!!

Különösen érdekes a német törvényszék 1929 március 7-i következő ítélete: A felperes által vezetett személykocsi a törvényhatósági úton egy balkanyarban kifarolt. A farolás a kocsit az út jobboldalára vitte ki és ott egy fordulatot csinálva a baloldali töltésnek vágódva felborult. A benyújtott kártérítési keresetnek a bíróság helyt adott. Az ítéletet a következőképpen indokolta: Az útfenntartásra kötelezettek azt olyan állapotban kell tartania, hogy az ott lebonyolódó tekintélyes gépjárműforgalom minden veszély ellen biztosítva legyen. Az alperes a közlekedés zavartalansága iránti kötelezettségének nem tett eleget, amennyiben a baj kútforrását — ugyanis ebben a balkanyarban az úttest jobboldala 10 centiméterrel alacsonyabb volt, mint a közepe — dacára annak, hogy ez a tény egy másik bírói ítélet folytán már régebben tudomására jutott, mégsem hártotta el. A karbantartási kötelezettségnek ez az elmulasztása okozta a balesetet, mert a kocsi csak azért csúszott meg ilyen mértékben, mert a balkanyarban az úttest jobb széle lényegesen alacsonyabb volt, mint a közepe. (Az úttest kifelé lejtett. A szerk.)

A német fellebbviteli bíróság 1930 március 10-i ítélete: a vasutállomásra vezető útvonalat kisebb javítások miatt rövid időre lezárták. Egy autótaxi az utasát ebben az időben a vasutállomásra vitte. A főútvonal lezárása miatt egy kövezetlen mellékúccát volt kénytelen használni, melynek a felületén, annak egész szélességében egy nyílt vízlevezető csatorna vonult keresztül. Az autótaxi vezetőjét a vízlefolyón való átmenet alkalmával oly heves lökés érte, hogy súlyos gerincsérülést szenvedett. Ezért az egészségét ért kárért a kocsivezető a községi elöljáróságot, mint

útfenntartásra kötelezettet felelőssé tette és kérte a kártérítési igényének a megállapítását, aminek a bíróság eleget is tett. A bíróság indokolása: Az utak állapotára vonatkozó követelmények nem lehetnek ugyan egyformák minden községben és a községek minden részében, akkor azonban, amikor egy útvonal nyilván láthatóan átadatott a forgalomnak, annak a gépjárművek által is normálisan járhatónak kell lennie. Az, hogy a 15 km-es sebesség, mellyel a taxisoffőr haladt, sok lenne, — mint a fellebbezés állítja — túlhajtott követelmény a taxisoffőrrel szemben. Az ítélet leszögezte, hogy az út normális használatáról szó sem lehet, ha az ilyen csekély sebesség mellett is, balesetet okozhat.

Azt hisszük, hogy a fent leírt három ítélet elég jellemzően megvilágítja azt a modern jogi felfogást, ami Németországban az automobilforgalom irányában megnyilvánul. Az ítéletekből nyilván látható a bíróságok felfogása. A gépjárművezető nem követelhet az utak állapotát illetőleg teljes biztonságot, kisebb akadályokkal számolnia kell és azokat a saját erejéből elhárítani. Azonban számíthat a bíróságok védelmére abban az esetben, amikor az utaknak, a fenntartásra kötelezettek hanyagsága következtében különösen rossz állapota folytán a legnagyobb elővigyázat mellett is baleset éri.

Nálunk — legalább is tudomásunk szerint — eddig még nem szerepeltek hasonló kártérítési perek a bíróságok előtt és így nincs is alkalmunk azok felfogását e kérdésben ismerni. Mindenesetre érdekes lenne egy ilyen igényperben ítéletet nyerni, hogy legalább megismernénk a magyar igazságszolgáltatás álláspontját. Ha a bíróság a németek által bemutatott szellemben ítélne, úgy ez, azt hisszük, serkentőleg hatna az egyes útfenntartásra kötelezett testületek felelősségérzetére, ami most bizony vajmi gyenge lábbon áll. Hiszen csak a budapesti uccákon néhol 25—30 centiméteres gödröket látunk, amik úgy az autós, mint a motoros számára kimondottan veszélyt jelentenek. A vidéki városok és városkák útviszonyairól pedig ne is beszéljünk. Ott vannak csak helyenként gyönyörű viszonyok, amik gyökeresen megváltoznak, ha egy ilyen baleset kapcsán, — amit senkinek nem kívánunk, de tudunk párról, — a bíróság az útfenntartásra kötelezettet kártérítésre ítélné.

A magyar automobilkereskedelem amerikai szemszögből.

Irta: Kálmán János.

Ha széjjeltekintünk a nagy világban, azt láthatjuk, hogy mindenfelé nagy a gazdasági depresszió, még a gazdag Amerikában is. De ameddig a helyzet Európában meglehetősen vigasztalan, addig az optimista Amerika kézzel-lábbal igyekszik a bajokból kimászni és ma nincs ember Amerikában, aki ne bízna vakon abban, hogy tavaszra minden téren nagy fellendülés fog bekövetkezni. És ez az erős hiedelem visszaadja az emberek önbizalmát és... megint kezdenek vásárolni. Automobilt is. Köztudomású, hogy Amerikában a legfontosabb ipar az automobil, mivel ezen keresztül tulajdonképpen minden egyes iparág foglalkoztatva van és ha ebben a szakmában van baj, úgy az közvetve előidézője az összes iparágak kb. 5—6 milliónyi munkanélküliségének. De amint már

abban a helyzetben, hogy egy 7—8000 pengős kocsira (mely összegben a szolid kereskedői haszon már benne van) 2000—2400 pengő vámot és 1000—1300 pengő luxusadót fizessen, nem is beszélve az autófenntartás költségeiről. Mi tehát a helyzet? Az, hogy ilyen politika mellett az állam ezen jövedelme annyira lecsökken, hogy számba se jön és mint jövedelmi forrás, egyenlő lesz a semmivel. Vagy talán a magyar automobilipart akarják vám-védeni? Nem érdemes, mivel a nagy védelmezés mellett az autókereskedők egymásután kénytelenek becsukni üzleteiket, műhelyeiket és alkalmazottaik tömegeit elbocsátani, ami pedig nem a legjobb eszköz az állam bevételeinek fokozására.

Nálunk nem akarják belátni, hogy az automobil nemzetgazdasági tényező. Nézzük meg, hogy mi a helyzet Amerikában? Az, hogy mindenkinek módjában van autóbilt vásárolni és vásárolnak is. És ami a legérdekesebb, nem csak azért, mivel üzletileg és mint közlekedési eszközre szükségük van, hanem azért, mivel tudatában vannak, hogy a vétel révén a kereskedelmi körforgalom törvénye által ők is megcsinálják a maguk üzletét. Szó szerint leírom egy amerikai ruhakereskedő választását arra a kérdésemre, hogy miért cseréli ki a kocsiját, amikor az még egész jó



fentebb említettem, ezen számnak az ötödére való csökkenését a tavasz kezdetére biztosra veszik. Amerika gazdasági vezetői tudják, hogy egy ország gazdasági életére milyen hatással van a fogyasztás elmozdítása, azaz a fogyasztási lehetőség elcsúszása. Nem mondhatjuk azonban sajnós azt, hogy nálunk is ez a helyzet. Nagyon szűk látókörű embereknek van úgylátszik döntő befolyásuk a magyarországi automobilizmusra, mivel annak fejlődését már a csirájában elfojtják. Valami módon elő kellene mozdítani, hogy illetékes automobil faktoraink tanulmányutat tegyenek Amerikában, így legalább rájönnének arra, hogy automobilkereskedelmet hogy nem szabad irányítani.

Olvaszuk, hogy az államnak súlyos pénzügyi kötelezettségei vannak, ezen okból kénytelen többek között az automobilokra és motorkerékpárookra rótt lehetetlen térheket fenntartani. Ha azonban egy kicsikét közelebről megvizsgáljuk az államnak az autók után fizetendő luxusadóból, valamint vámból eredő bevételeit, akkor azt láthatjuk, hogy a másfél, két évvel ezelőttihez képest az állam ezen jövedelme kb. 80%-al csökkent. Az automobilkereskedők kénytelenek eladni, mivel a magyar vevőközönség nincs

állapotban van. „Ha mindenki úgy gondolkozna, mint Ön — felelte —, akkor hamarosan becsukhatná mindenki az üzletét. Ha én veszek, az autókereskedő elad, a gyár új kocsit állít elő, munkásainak jövedelmeit nyújt és akkor ők nem várják meg, amíg ruhájuk egészen elszakad, hanem már jóval előbb vásárolnak nálam.” És milyen igaza van. Ez a folyamat végigmegy az egész gazdasági életben. Az automobilfogyasztás maga után vonja a vas, petroleum, üveg, fa, bőr, óra, gumi, automobiljavító stb. ipart. Természetesen a nagyszámú alkalmazottak minden cikkben vásárlóképesek és adóalanyai az államnak. Az állam is megtalálja a maga számítását és pedig mindjárt a megnövekedett benzinfogyasztás révén a benzinre kivetett adó révén. Ha a 2%-os forgalmi adó fenntartása mellett a 8%-os fényüzési adót eltörölnék, a vámot 75%-kal csökkentenék, a megnövekedett forgalom révén az állam nagyobb jövedelemhez jutna, mint a most, valamint továbbra fenntartott terhek mellett.

Természetesen nincsenek olyan merész álmunk, hogy a luxusadó és vám teljes eltörlését reméljük. Hiszen Amerikában is kell adót fizetni az autók után, (igaz, hogy nem luxusadót, mivel itt az embernek

az arcába nevetnek, ha hallják, hogy automobil után luxusadót kell fizetni. Itt még a privát yachtot sem tekintik luxusnak, nem beszélve a sportrepülőgépekről). Egy nálunk 25.000 pengőbe kerülő kocsi után évi 148 pengőt, egy 10.000 pengős autó után évi 79 pengőt kell fizetnie, ha az autó nem idősebb 5 évnél. Az adó megállapítása súly szerint történik. Ez az adó tulajdonképpen a rendszám-tábla után fizetendő, melyet minden évben kicserélnek. Egyes államokban fizetnek más adót is, de az teljesen elenyésző. Ez az egész, ami a kocsit terheli. Az államnak persze horribilis jövedelme van a benzin után fizetendő pár fillér adóból. Ha most még megemlítem azt, hogy a tiszta benzin literje 24 fillér, (1 gallon 17 cent), 1 gallon prima olaj 7 pengőbe kerül, az aszfaltutak állandóan frissített sárgacsíkokkal négy részre vannak osztva, az útjelzőtáblák majd kibökik az ember szemét, alig észrevehető kanyarokra már 100 méterrel előbb automatikusan kigyulladó és elalvó lámpákkal hívják fel a vezető figyelmét és hogy az országutak keresztezésénél automatikus forgalmi lámpák vannak és ahol nincs, ott a mellékútvonalnak a főútvonalba torkolló részén „keresztforgalom, stop” felírási tábla van, miáltal a főútvonal forgalmának akadálytalansága biztosítva van, ugyanis csak akkor hajtanak át, vagy be a főútvonalra, ha előzőleg meggyőződtek arról, hogy a főútvonal tényleg szabad, az illetékes tényezők könnyen megérthetik kétségbeesett erőfeszítésünket, mellyel a hazai automobilizmus előbbrejutását célozzuk.

Mi újság a sporthéttel kapcsolatban.

A Sporthét óriási arányai mindinkább kibontakoznak. A legújabb, hogy a hatóságok engedélyezték a kiállítását, ami most már végérvényesen a Műcsarnokban lesz. Eddig a magyarok közül biztosra a WM, a MAVAG, a Rába, a külföldiek közül a Lancia, a Delage, az Alfa-Romeo, a Horch, a Renault, a Maybach és a Chrysler-gyár jelentette be hivatalosan részvételét. A második biztos tény, amiben oly sokan még ma sem akarnak hinni, a Zeppelin budapesti útja. A Légügyi Hivatal is engedélyezte a Zeppelin budapesti útját, sőt annak manazsálásában ő is aktív részt fog venni. Mint örvendetes tény közölhetjük, az Osztrák Automobil Club és az Osztrák Motorfahrer Verband a Magyar Sporthét alkalmából rendezi meg Budapestre az 1931 évi Filiusfahrtot, ami egymaga pesszimisztikus alapon számítva több száz idegennek Budapestre való özönlését jelenti. A KMAC már megkötötte a megállapodást a szállodákkal és ezideig a nagy Hotelekben 1050 szobát foglalt le a Sporthét napjaira. Ezenkívül 600 kocsi a való férőhelyet foglalt le a KMAC a Cyklop, Gellért, Paragon és Danubia garage-okban. Sajnos az Automobil Grand Prix ügye nem jól áll, sőt az a nézetünk, hogy az erre az évre végleg el is marad. Ennek oka, hogy egyrészt a rendőrség csak egy napot engedélyezett a Városligetben, másrészt, hogy az idegenversenyzők költségei a díjak hatalmas összege és a rendezés költségei olyan óriási megterhelést jelentenek, amit az első évben még nem igen mer kockáztatni a rendezőség. Ezzel szemben a BSE—Motor-

kerékpár Grand Prix hasonlóan a multévihez teljes egészében lebonyolításra kerül. Minden marad itt a régiiben, csupán a 350 kcm Sidecar kategóri esik el, miután még eddig egyetlen esetben sem hozott győztest. A Motorkerékpár Grand Prix rendezőségének elnöke Schimaneck Emil műegyetemi tanár, ügyvezető elnöke Kazinczy Gábor, míg a rendezés munkáját Balázs László és Bosnyák Iván vállalták. Az előjelek után ítélve a Grand Prixnek több lesz a külföldi résztvevője, mint a hazai. Eddig a tárgyalások igen előrehaladott stádiumban vannak a német DKW, NSU, a francia Monet-Goyon, a svájci Motosacoche, az osztrák Puch és a belga FN gyárral. Eszerint Oitler, Gausorgues, Winkler, Bullus, Rüttchen, Toricelli, Cmyral és Handley startja valószínű. A fentiekben kívül biztos még az osztrák Melicher (Sunbeam) és Gayer (AJS), valamint az angol AJS menő Davenport startja is. A magyar versenyzők közül eddig Deli, a bajnok Lukavecz Ferenc, Zboray, Hóra, Zamecsnik, Bática, Bauer, Erdélyi, Kremm József, Kovács Sándor, Wéber Oszkár és mások jelentették be biztos indulásukat. Csaknem biztosra vehető a zágrábi Uroic és Strban startja is, akik nagyon megkedvelték a budapesti versenyeket.

A csillagtúra szabályok teljes egészükben elkészültek és azokról lapunk következő számában bővebben is megemlékezünk. A munka tehát halad és reméljük, hogy a Sporthét újabb nagy sikere lesz a magyar automobilizmusnak és motorkerékpársportnak.

Amerikai magyarok autótúrája az óhazába.

Kálmán János akciója az USA-ban.

A Wisconsin Magyar Ujságban, annak 1931 január 2-án megjelent számában olvassuk a következőket: A wisconsin Magyar Egyesület Kacine-ben az új év alkalmából szépen sikerült estélyt rendezett több száz résztvevővel. A rendezőség meghívására a jelenleg amerikai tanulmányuton lévő Kálmán János is megjelent és kimerítő, igen szép beszédet mondott el a hazai viszonyokról és egyben megpendítette azon eszmét, hogy az amerikai magyarok ez év nyarán egy nagy autókirándulást tegyenek az óhazába. Ezen eszme igen nagy tetszésre talált, mivel a már régóta itt élő magyarok, akik lélekben még mindig magyarok és mindegyiknek vágya az óhazát megegyeszer látni, már régóta gondolkoznak egy tömegesebb kirándulásról, ami a kontinensre vezetne. Miután Kálmán János a magyar autótutak szempontjából a legmegnyugtatóbb választ adta, az eszme minden valószínűség szerint valóra fog válni. „Örömmel üdvözljük Kálmán Jánost, aki fiatal kora ellenére már most egyike azoknak, akik a korifeusokat messze messze felülmúló éleslátással itélik meg a magyar automobilizmus ügyeit. Kálmán János, aki egyébként munkatársunk odakünn és akinek jelen számunkban is megjelent egy igen érdekes cikke, maga is közölte velünk a megkezdett akciót és erősen bizik annak sikerében, annál is inkább, mivel az ottani magyarság igen jól bírja magát és a vonatot nem igen szereti. Mint értesülünk, Kálmán János már kiutazása előtt közölte a tervet a Királyi Magyar Automobil Clubbal, melynek vezetősége is magáévá tette az ügyet és mindent el fog követni, hogy honfitársainak emlékezetessé tegye az itt töltött napokat.

Egy éjjel a kontrollon.

Január 18-ról 19-re virradó éjszakán az Automobilclubban. Pár szó a montecarlói csillagtúra Budapesten áthaladó résztvevőivel.

Vasárnap este van. Odakünn 0 alatt 1 fok Celsiusot mutat a hőmérő. A hideg északi szél erősen veri az ablakokat. A KMAC-ben vasárnap este talán még sohasem volt ilyen élet. Körülbelül negyvenötvenen lehetnek. Mindenki látni akarja a montecarlói csillagtúra Budapesten áthaladó résztvevőit. Ott látjuk az ősz Bláthy Ottó Tituszt, Balázs Béla Hugót, dr. Déghy Ödönt, Geiringer Ernőt az öregebbek közül, míg a fiatalokat Wolfner András báró, Wolfner László, Schmidt Gyula dr., Bosnyák Iván, Balázs László, Gyöngy Pál, Lukavecz Ferenc, Szántó László, Petrovits Vidor és még sokan képviselik. Hild Károly 11-kor érkezik meg Lillafüredről, ahol a téli csillagtúra és motoros-jöreg részleteit beszélték meg a Sporthét rendezőségével. Fáradt, ennek dacára, ő is a virrasztók közé áll. A hangulat lelkes.

Éjjel két órakor érkezik az első versenyző. A magyar Csörgits Lajos Fordjával. Belgrádból indult. Rendes időben érkezett. Kocsija egy sár. A kocsiban hárman vannak. Mint megtudjuk, a köd és a nagy sár alaposan megnehezítették az előrehaladást. Rövid félóra után már indulnak tovább. Alig megy el Csörgits, már jön a másik versenyző. Egy hatalmas nyolchengeres Brennabor-Cabriolet. A vezetője Andrae, egy német. Ő az, aki a Margithídon elütötte a biciklistát és emiatt csak egy nap késéssel tudott tovább jutni. Így azután már csak Belgrádba ért le és kénytelen volt onnan startolni. Így is szerencséje volt, mert a biciklistának nem esett komolyabb baja és hamarosan szabadon engedték. Miután ő sem volt lejjebb, mint Belgrád, semmi újat nem mondott. Félórás ittlét után ő is folytatta útját Wien felé.

5.30 perc. Újabb érkező. Ezúttal az automobilizmus történetében világnagyság. A francia Boillot. Középtermetű ember, kis fekete bajusszal. Coppa Floriót és számtalan nagy díjat nyert már. Mi ez neki? Ennek dacára, szinte támolyog. Harmadnapja van úton. Görögország fővárosából, Athénből startolt egy kis 4 hengeres, 1100 kcm-res, 6 lóerős Peugeot-Cabrioleten. Csak ketten vannak. Soha többé, mondja Boillot. Kéri, hogy azonnal vezessék be idejét a kontrollkönyvbe. Megtörténik. Felhozzák a csomagjait. Bevonul a mosdószobába és 15 perc múlva megborotváltan, tiszta ingben és gallérral jön ki újra. Bocsánatot kér, hogy tiszta ruhát nem vehet fel, de a másikat kénytelen volt Nis után eldobni, mert a sártól és piszoktól használhatatlanná vált. Egy teljes

órát marad Pesten. Ezalatt jól beeszik és meglehetősen sokat mond el útvjáról. Megtudjuk, hogy gépét vonaton küldte le Athénbe, ő azonban Belgrádtól a jugoszláv képviselő egyik kocsiján tette meg az utat. Athénig. Utját a lehető legnagyobb körültekintéssel készítette elő. Látszott rajta, hogy gyári menő, akinél a pénz nem számít. Fontos a győzelem. 120 embere és 12 pár ökre volt szerződötve a kritikussabb pontokon. Egy helyen, ahol a sár feneketlen volt, külön fapadlót készített az átvonulás perceire, amit azután, pillanatokkal utána, hogy Boillot Peugeot-ja átvergődött, elnyelt a vizes kátyu. Az utána jövők



már órákat vesztek ezeken a helyeken. A pénz absolute nem számít. Vastag pénztárcája rekeszekre van osztva, a különböző országok valutáival. A legkisebb magyar pénze 10 pengős. Ennélfogva a legkisebb borralaló is 10 pengő. A Soroksári úton a beérkezéskor elfogott egy taxit. Az hozta be az Automobilklubba és vezeti ki a bécsi útra. Mint megtudjuk, pénteken reggel indult el Athénből 9 óra 35 perckor, tehát harmadnapja ül a volánánál, felváltva társával, egy másik francia gyári vezetővel. Kocsija bámulatos kondícióban van. Hólánckor helyett hatalmas DUNLOP-Competition pneujai vannak. A pneuk nagyobbak, mint a mellette álló 3 literes Bugattin. A kocsitetejére vannak felerősítve a lapátok, ásók és kötelek. A kocsit belsejében tökéletes a rend, eltérően a többi résztvevőtől, ahol szerszámok és egyéb eszközök hevernek szanaszét. Itt szerszámot egyáltalában nem is látunk. A lökhárítók és a ködlámpák bowdennel állíthatók. Boillot beindítja a motort, amit alig hallunk. Mindenkin a

csodálat jeleit látjuk. Ha a 25 kilométert, amit az árvíz miatt Görögországban vasúton kellett megtennie, neutralizálják, mint vis majort, ami természetesen a görögök által igazolva van, majdnem minden valószínűség szerint ő a győztes. Athénből ötven indultak, de csak a két FIAT (Bignan és a román Moccia) és Boillot érkeztek meg az előírt időn belül. Sem Castela (Mathis), sem Stoffel (Chrysler) nem érte el Budapestet.

Már erősen megcsappant az érdeklődők száma, amikor reggel 8 órakor jelentik a FIAT-vezető, Jaques Bignan érkezését. Nagyon sokat vesztett a Nis és Athén közötti rettenetes útvonalon. Egyik helyen egy kilométerre, többmint egy órára volt szüksége. A belgrádi kontrollt 6 perccel a zárás előtt érte el úgy ő, mint a másik FIAT-vezető, a román Moccia. Moccia azonban Eszék felé irányították, ahol viszont határozottan van és ennek folytán 12 órát vesztett. Mint utólag megtudtuk, Moccia csak hétfőn este jutott keresztül Budapesten. Senechal (Delage) ugyancsak elveszett. Vége a kontrollnak. A fáradt emberek sietnek haza aludni, de igen sokan vannak, akik úgylátszik birják és maradnak. Petrovits Vidor és Hild Károly haza se mennek, hanem folytatják a munkát, most azonban már a Sporthét aktái kerülnek az asztalra.

A német motorkerékpárgyárak.

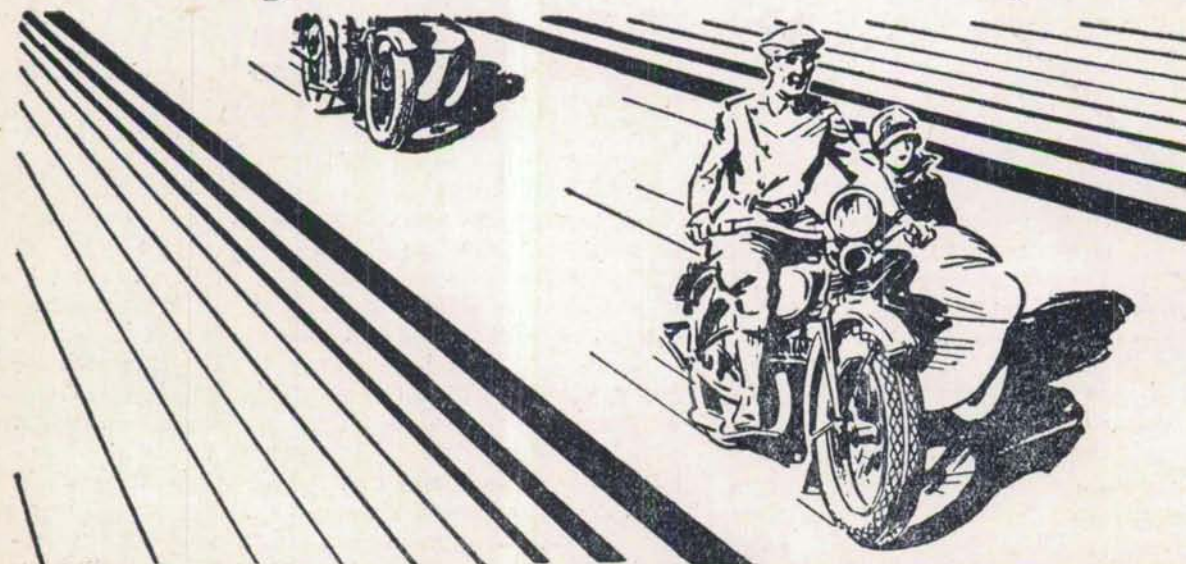
Németországban az utóbbi időben egy egész sereg motorkerékpárgyár egyesülését jelentették a szaklapok. A sok fuzió folytán a gyárak száma meglehetősen megapadt, de ez a sok fuzió egyben lehetővé teszi a gyártás egyszerűsítését és racionalizálását. Az utóbbi időben a rossz gazdasági viszonyok folytán

európaszerte csökkent a vásárlási kedv és lehetőség, miáltal így a gyáraknál nagy túlermelés állott be. A Motorkerékpárgyárak Egyesülete, mely egypár jelentéktelen műhelyt kivéve, az összes jelentős gyárakat magába foglalja, a termelést most a keresletnek megfelelően akarja szabályozni. Az alábbi 20 gyár, mely a fenti egyesülésben tömörült, állítja elő a német termelés 95%-át.

Ardie-Werke A.-G., Nürnberg,
 Bayerische Motorenwerke, A.-G., München,
 UT Bergmüller & Co., Vaihingen,
 Deutsche Industrie-Werke, A.-G., Berlin-Spandau,
 Elite-Diamantwerke, A.-G., Brand-Erbisdorf,
 Fahrradwerke Aktiengesellschaft, Saarbrücken.
 Horex Fahrzeugbau A.-G., Bad Homburg,
 Hulla-Werke, Inh. Heinr. Helms, Hagen,
 Imperia-Werk, A.-G., Bad Godesberg a. Rh.
 NSU, Vereinigte Fahrzeugwerke, A.-G., Neckarsulm,
 Nürnberger Hercules-Werke, A.-G., Nürnberg,
 O.D.-Werk Willy Ostner, Dresden-N. 22,
 Schlüppmannsche Industrie- und Handelsgesellschaft
 m. b. H., Berlin-Niederschöneweide,
 Standard Fahrzeugfabrik, G. m. b. H., Ludwigsburg,
 Stock Motorflug A.-G., Abt. Motorrad, Berlin-
 Niederschöneweide,
 Tornax Motorfahrzeugfabrik Wewer & Schmidtman,
 Wuppertal-Langerfeld,
 Triumph-Werke Nürnberg, A.-G., Nürnberg,
 Victoria-Werke, A.-G.- Nürnberg,
 Zschopauer Motorenwerke J. S. Rasmussen, A.-G.,
 Zschopau,
 Zündapp, G. m. b. H., Nürnberg.

A fentiekén kívül még a Puch, a francia Peugeot, a belga FN és a svájci Motosacoche bir gyárat Németországban. A Puchnak Passauban, a Peugeotnak Stuttgartban, az FN-nek Berlinben és a Motosacoche-nak Frankfurtban van a telepe.

GOOD YEAR motorkerékpár pneumatik



Magyarországi
vezérképviselőt:

'APART'
Automobil Rt.

Budapest VI.
Andrássy út
37. sz.

Tel.: A. 136-28

Az amerikai (U. S. A.) automobilipar óriási nyersanyagmennyiséget fogyaszt el.

Az 1929. évi U. S. A. statisztika terjedelmes kimutatást közöl arról hogy az amerikai automobilipar és az autók üzemben tartása mekkora mértékben veszi igénybe az egyéb iparok nyerstermékeit. Ebből az összeállításból láthatjuk, hogy az automobilipar fejlődése vagy süllyedése mily mértékben érinti az egész nemzetgazdaságot.

De nézzük az egyes nyerstermékeket:

Acél: A kész, hengerektől acél és vasnak 18%-át használja fel az automobilipar. Ez a 18%-os fogyasztás 70.000 munkást foglalkoztat.

Gasolin (üzemanyag): a legnagyobb fogyasztó az automobilipar, mert az összes termelés 80%-át az autók fogyasztják el. A nyersolaj termelése, annak feldolgozása és eladása 320 ezer embert foglalkoztat. (1929-ben az U. S. A. üzemanyag-fogyasztása 39.768.000 tonna volt.)

Gummi: az U. S. A. össztermelésének 84%-át autópneumatikák gyártására használják fel.

Üveg: a csiszolt üveg 73%-ának igénybevételével legnagyobb fogyasztó az automobilipar.

Nikkel: a hazai fogyasztók között első helyen áll a gépjárműipar az ő 26%-os fogyasztásával.

Ólom: az amerikai termelés 31%-át használja el az automobilipar csapágyazások és akkumulátorok gyártására.

Kárpitosbőr: Az autók karosszériáinak kárpitozása 58%-át emészt fel a produkciónak. Így itt is első fogyasztóként szerepel.

Keményfa: az U. S. A. keményfatermelésének 17%-át használja fel a karosszériagyártás. Ehhez jön még egy pár millió köbláb puhafadeszka, a kivitelre kerülő autók ládáinak elkészítésére.

Alumínium: az egész hazai alumíniumtermelés 37%-ából az autók számára készítenek öntvényeket, csapágyazásokat és lemezeket:

Réz: az autók gyártásához a réztermelés 15%-át használja fel csövek, drótok, csapágyfémek stb. alakjában.

Bádog: 23%-át az U. S. A. bádogyártmányainak az autópneumatika és egyéb karosszéria és egyéb munkáknál.

Zink: a termelés 5%-át az autógyártásban fogyasztják el.

Gyapot: a hazai gyapotfogyasztás 10%-a az autópneumatika iparra esik, ahol a Cord-szövetek, fékötétek előállítására és a párnázások készítésére használják fel.

Lakk: évente 72 millió liter lakkot és firniszt emészt fel az új autók fényezésére.

Kenőolaj: az autók évente 1.800.000.000 liter kenőolajat használnak el.

Aszbeszt: az autópneumatika 165.000.000 láb aszbeszt-féketetést használ el.

Fagyástgátló oldatok: az évi szükséglet 172 millió litert tesz ki.

Megelégedett motoros akarsz lenni?

Ez nem frázis!!

Figd el, hogy csak akkor fogod motorkeképpárodát igazán becsülni ha az

B. S. A.

Igazi érték, kvallitás, ellenszolgáltatás pénzédért.

Kérj árajánlatot még ma:

Urbach László
Budapest VI. Hunyadi tér 12

TURIZMUS

Megjelentek a KMAC új Itineraire-füzetei. Örövendetes eseményről számolhatunk be az automobilizmus híveinek. A Királyi Magyar Automobil Club turisztikai osztálya a napokban hozta ki az AIACR mintájára a magyarországi főutvonalak itineraireit. Az izléses, több színben megjelent részlettérképek pontos kilométertáblázattal, valamint a közbeneső összes községekkel és városokkal Magyarország 12 legfontosabb utvonalát ölelik fel. Az új Itinerairek nemcsak a belföldi, hanem különösen az idegenforgalom szempontjából bírnak messzekiható fontossággal. A KMAC a füzetekkel, melyek egyelőre 30000 példányban jelentek meg, el fogja látni Európa legnagyobb automobil klubjait, valamint a határállomásokat, ahol a kitűnő utiterveket mindenkinek ingyen bocsájtják rendelkezésére. Reméljük, hogy az

Itinerairek megjelenése erősen előfogja mozdítani idegenforgalmunkat.

A KMAC megkezdte az utállapotjelző térképek rendszeres megjelentetését. A KMAC külföldi mintára megkezdte az automobil és motorkeképpár használatára alkalmas utak feltüntetésével a rendszeres utjelző szolgálatot. Ma már a Nyugaton csaknem minden ország ad ki havonta, vagy félhavonta e fajta térképeket, amelyeken az utak állapota, az utlezárások, a hótörleszok stb. vannak feltüntetve. A szomszédos Ausztriában a Touring Club már két év óta adja ki ezeket a térképeket kéthavonta. Ujabban az Osztrák Automobil Club is kiad hasonló térképet. Svájcban, Németországban, Csehszlovákiában, Belgiumban, Olaszországban, Franciaországban szintén vannak már e fajta kiadványok. E tekintetben az utolsó két esztendő hozta meg Európának a modernizációt. Érdekes például, hogy az angolok, név-

leg az AA, még Franciaországra is ad ki utállapotjelző térképet, miután a sovinszta franciák által kiadott térképek rendszerint az összes utakat jónak tüntetik fel. Magyarország az egyelőre havonta kiadott térképekkel szintén 100 százalékban belépett a nyugati modern automobilista országok közé. Az utállapotjelző térképek a tavasz, illetve a nyár folyamán valószínűleg havonta kétszer is megfognak jelenni.

A Magyar Touring Club megkapta a „Nemzetközi Utigazolvány” kiállítás jogot. A hivatalos lap január 13-án megjelent száma közli, hogy a Belügyminiszter, valamint a Kereskedelmi Miniszterium megbizta a Magyar Touring Clubot, hogy a jövőben Nemzetközi Utigazolványt állíthasson ki. Ezzel az aktussal lezáródik a Magyar Touring Clubnak léteért folytatott küzdelme Magyarországon. A külföld legtöbb országában az AIACR kötelékébe tartozó Automobil Clubok, valamint az Alliance International de Tourisme kebelébe tartozó Touring Clubok minden tekintetben egyenjogúságot élveznek a triptique, carnet, valamint a nemzetközi utigazolvány kibocsátás tekintetében. A multban mi is többször szövéttük ezt a kérdést, amit most végre közmegegyezésre rendeztek. Reméljük, hogy a Touring Club, mely a Nemzetközi Utigazolvány kiadásával kapcsolatban meglehetősen anyagi bevételhez is jut, a jövőben még intenzívebb propagandát fog kifejteni, mint eddig.

Motorkerékpár rövid hírek

ELEVEN PÉLDA A RUDGE-GYAR motorjainak megbízhatóságára, hogy 1928-ban öt, 1929-ben kilenc és 1930-ban már tizenegy klasszikus európai motorkerékpár-versenyt nyert meg. — A LONDON-EXETER VERSENY érdekessége, hogy a külön kiírt zajtalansági versenyben a 4 hengeres új 597 kcm. MATCHLESS győzött. — A LONDON-EXETER VERSENYBEN a nálunk ismert márkák közül aranyérmert nyert a Brough-Superior (4), a Douglas (1), a James (1), a Gillet (1), a Matchless (1), a Royal-Enfield (3), a Triumph (2), a Rudge (2) és a Sunbeam (1). — FEBRUÁRBAN 7-én lesz a híres angol Colmore Cup és 21-én a Victory Cup Trial. Mindkettő a legelittebbje a híres angol megbízhatósági versenyeknek. — A MAUDES-TROPHYT, amit az angol ACU-gyár mindig a legnagyobb teljesítményre ír ki évenként, 1930-ra ismét a DUNELT-gyár kapta. Emlékezetes amikor Anderson, Himing, Simcock, Clark, Leslie, Williams, Talbot és Ware 16 napig köröztek egyfolytában egy 496 kcm. ohv. DUNELT-el a Man-szigeten. Tizenhat nap alatt 21.108 kilométert és 471 métert, vagyis 350 kört tettek meg, ami egy 55.993 km. átlagsebességet jelent. Hát bizony ez teljesítmény! — MINT BIZTOS TÉNYT írhatjuk, az NSU a Junior és Senior TT-ben, a BMW a Seniorban indul 1931-ben Angliában. A két fenti gyáron kívül a belga FN Handleyt és a Motosacoche Dodsont indítja. Egy kissé sok kellemetlenkedő

lesz az angol TT-én. — ÉRDEKES, HOGY az FN-gyár dacára annak, hogy Handley már régen királytengelyes FN-en szaladgál, még mindig nem hozza ki szériában az ohc. modelleket. — 500 KCM PUCH KÉSZÜL. A beavatottak szerint nagyon szép és 120 km. sebességre képes. Ára Ausztriában 2000 shilling alatt lesz. — AZ OSZTRÁK PUCH-team 1931-re Toricelli, Cmyral és a most leszerződött Rudi Hunger lesz. — WALCKER ÉS TYRREL SMITH ezidén német IMPERIA-gépen versenyeznek. Az Imperia tudvaleg angol RUDGE (Python) motort épít be. — KARL GALL, a híres osztrák menő, aki utóbb a BMW-nél a mult évben szenvedett sérüléseiből már felépült. Mint értesülünk, még nincs leszerződve, ami azt jelenti, hogy a BMW-nek a karjátörött Gall már nem kell. Csak vigyázzon a BMW, hogy úgyne járjon Gallal, mint az annakidején kiöregedett Bauhoferrel. — AZ ANGOL MOORE nagyon megharagudhatott az angolokra, vagy pedig az NSU nagyon jól fizet, mert hír szerint megint valami egészen újat szándékozik kihozni Neckarsulmban. — AZ OSZTRÁKOK már elparentálták az újonnan kiírandó motorkerékpár hegyibajnokságot. Nézetünk szerint vagy Bullus, vagy Runtsch nyeri. Lehet, hogy igazuk van, de még jöhet oda más is. — AZ OSZTRÁK Otto Steinfeldner 1931-re ismét RUDGE színeiben versenyez. Hír szerint Walcker egyik mesegépét kapja a szezonra. — A NÉMET VIKTORIA három egészen új típusal jön ki. 500 kcm. OHV és sv. valamint egy teljesen átkonstruált 600-as ohv. — TONI BAUHOFFER, a kitünő német motorversenyző, a svájci repülővel, Mittelholzerrel egy Himalaya repülést óhajtanak megkísérelni. Már minden meg van a terv kiviteléhez. — MÁRCIUS 8—15 KÖZÖTT lesz a nagy osztrák motorkerékpárkiállítás a Rotundában. — A BMW-GYAR Münchenben mégis megépíti az 1000 kcm. világrekordgépét. A munka erősen folyik. — AZ FN-GYAR — mint megbízható forrásból, a gyár főtervezőjétől értesülünk, — egy 1000 kcm.-es kéthengeres motorkerékpáron dolgozik, mellyel a gyorsasági világrekord megdöntését akarja megkísérelni.

329 járművet vontak ki ismét a forgalomból 1930 december hó folyamán.

A M. kir. központi Statisztikai Hivatal által kiadott november—decemberi statisztika ismét szomorú adatokkal szolgál. December hó végén ismét 329 járművel szegényedett a forgalomban lévő gépjárművek száma. A forgalomból kivett kocsik többsége Budapestre esik, ahol a szaporulat dacára 197 automobil és 134 motorkerékpár rendszámot adtak vissza. Ebből látszik, hogy az ország gazdasági helyzete különösen a fővárosban nyomasztó. Az autobuszok száma változatlan maradt, míg a teherautomobiloknak a csökkenés az ország területén 61 darab, amiből Budapestre 32 darab esik. A bérautomobiloknál 7-el emelkedett az állomány, ami azt jelenti, hogy a taxi még mindig üzletnek látszik, ámbár az igaz-

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

ságban nem így fest. Ha a gazdasági helyzet nem javul, ellehetünk készülve arra, hogy 1931 februárjára már ismét 30 ezer alá esik a nyilvántartott gépjárműállomány. A statisztika egyépként a következő:

	1930. évi			
	november		december	
	hó végén			
	össze- sen	Buda- pes'ten	össze- sen	Buda- pes'ten
Személykocsik	11.669	5.999	11.499	5.842
Béраutók	1.888	1.416	1.895	1.425
Autobuszok	679	309	679	308
Teherkocsik	4.554	2.369	4.493	2.327
Egyéb kocsik	703	496	690	490
Gépkocsik összesen	19.493	10.589	19.264	10.392
Motorkerékpárok	11.141	5.058	11.041	4.924
Géperejűjárművek mindössze	30.634	15.647	30.305	15.316

HIREK

Egyik motorkerékpár cégünk fejlődése. Igazán a legnagyobb ritkaságszámba megy az, ha a mai szomorú időkben azt látjuk, hogy egy nem régen alakult cég örvendetes módon fejlődik és talán mondhatnánk, hogy egyik napról a másikra az ország egyik legnagyobb motorkerékpár szaküzletévé fejlődött ki. Igaz, hogy könnyű helyzetben van az a cég, melynek oly elismert nevű szakember a tulajdonosa, mint Urbach László, aki emellett még a világon ma legjobbnak elismert motorkerékpárok árusításával is foglalkozik. Az angol fegyvergyár világhírű produktumai, a BSA motorkerékpárok mellé Urbach-cég még egy oly nálunk népszerű képviselőt is szerzett, amelynek publikálása igaz szenzáció erejével foghatni. Ennek az új képviselőnek a modelljeit Urbach cég olyan áron fogja forgalomba hozni, hogy a kisebb pénzü motorérdeklődőknek is lehetővé lesz téve rövidesen egy jó márkájú motorkerékpár beszerzése, jó, szakértő cégtől, olcsó áron. Ezen az újdonságon kívül fenti cég átszervezte már meglévő motorkerékpár-javitóműhelyét, azt a legmodernebb angol műhely szerszámokkal szerelte fel és az ország legrégebbi speciális motorszerelőit alkalmazta. Naponta kerülnek ki ebből a műhelyből vadonatújnak kinéző, különféle márkájú oly motorkerékpárok, amelyek javítás előtt ócskavasként néztek ki. Természetesen a cég minden márkájú motorkerékpár javítását, regenerálását a legkitünőbbben végzi, a legszakavatottabb szerelőkkel és felügyelet mellett és tekintettel a mai viszonyokra, oly áron és feltételek mellett, hogy bárki részére lehetővé teszi a motorkerékpár felújítását.

Ujabb Scintilla világsikerek. A közelmúltban közölt hatalmas repülő eredmények után, most az automobilizmus körébe vágó újabb nagy eredményekről számol be a svájci SCINTILLA-gyár legújabb kiadott körlevelében. A kiváló Bentley vezetők Dudley Froy és Field 24 órás új világrekordjuk alkalmából, amikor is egy teljes napig köröztek Month-

leryben 146.483 km. sebességgel, motorjukat ezuttal SCINTILLA-mágnessel szerelték fel. Ugyanigy a Sunbeam vezető Dunfey Jack a Brookland pályán futott 500 mértföldes rekordjánál, amikor is 188.574 km-es átlagot ért el, ugyancsak SCINTILLAVAL futott. A fenti eredmények nagyságát emeli, hogy sovíniszta angol versenyzők által érettek el, akik eddig még a gondolatától is irtóztak annak, hogy versenygépeikbe idegen mágneseket építsenek.

Stuck v. Villiez és a Scintilla. Most már befejezett dolog, hogy Stuck és Caracciola az untertürkheimi MERCEDES-BENZ színeiben fognak versenyezni és első startjuk február 22-én a Svéd Téli Grand Prix-ben lesz. Stuck startjának egy pikanteriája is van. Stuck csak úgy vállalta a Mercedes-Benzek vezetését, ha a motorba az Austro-Daimler-nél oly annyira bevált SCINTILLA-mágnest szerelheti be. Ilyenkor látszik meg mindig, hogy mi a legjobb. Ha az ember bőréről, illetve a pénzről van szó, akkor az emberek legyenek bármily sovíniszták, mindből a legjobbat választják. Valamikor régen még az olasz FIAT versenykocsikat is Bosch-mágnessel szerelték. És multak az idők. Egyszer a svábhegyi versenyen az öreg Salzer és Merz nagyon dugva cserélték a gyertyáikat. Meglestük mi itt a bibi? Semmi, csak azt szégyelték, hogy német létükre amerikai CHAMPION-nal futottak. Ezt dugdosták annyira. Ugylátszik, semmi sem tart örökké. Ma a mágnesben már a SCINTILLA, a gyertyában az amerikai Champion a vezető világmárkák.

Mostanában sok szó esik, ha csukott kocsink van, hogy miképpen jelezzük a jobbra, illetve balra fordulást. Ma már az irányjelzők egész halmaza létezik, de őszintén szólva eddig egyikről sem mondhatjuk el, hogy tökéletes volna. Ha objektívek akarunk lenni, akkor legjobbnak mondhatjuk a budapesti autóbuszok hatalmas mozgó karjelzőit. Ugyanis csak a mozgó, illetve a figyelmet felhívó jelzőkészülék válik be, a kis nyilakat, különösen ha egy kör alakú keretben mozognak, bizony alig venni észre. Végre egy pompás megoldást szerkesztettek a SCINTILLA-gyár mérnökei. Ez az úgynevezett Blinkautomata. Az elv olyan, mint a világító tornyoknál. Kigyullad és elalszik. Azután ismét kigyullad, majd megint elalszik, azaz játszik a fényvel. Alkalmunk volt ilyen SCINTILLA-Blinkautomatával felszerelt csukott kocsik mögött haladni. Itt a befordulásnál az összeütközés, vagy egyéb baleset csaknem kizárt, mert a készülék oly pompásan jelez, hogy még a gondolataiba merült embernek is azonnal felhívja a figyelmét. Az új irányjelzőket a Pozsonyi úton lévő Urner-Berkovits cég szereli be.

A Nemzetközi Alpesi Túraút utvonalt a svájci sportbizottság a többi érdekelttel, tehát az olasz, német, osztrák és francia klubokkal, már pontosan megállapította. A túrautat július 31-től augusztus 7-ig futják. Az egész útvonal 2364 km. és hat etapéra oszlik, melyek közül a legkisebb 336.9 km. és a legnagyobb (az ötödik napon) 500 kilométer.

BÁN LÁSZLÓ készít, javít, olcsón gyorsan, pontosan autórugót Budapest, V. Vág u. 5 Telefon: Aut. 911-21

Angol kocsik győztek a Monte-Carlo csillagturán.

A kis kategóriát Leverett (Riley), a nagyot Healy (Invicta) nyerte.

Az idei Montecaroi csillagtura óriási meglepetéssel végződött. A Balkánról indult favoritok kénytelenek voltak sorban feladni a versenyt. Akik óriási nehézségek árán átvergődtek a görögországi és szerbiai sártengeren, Ausztriában a hófúvásokkal gyűlt meg a bajuk. Aki Budapesten keresztüljutott, egytől-egyig Linz és München tájékán vérzett el. Rigából egyáltalában nem lehetett startolni, mert Königsbergtől minden utat vastag hólepel borított. Így azután azok nyertek, akik Svédország északibb részeiből Stavangerből indultak. Ezuttal kitűnő orruk volt. Így azután a győztesek, sőt az összes helyettek is mind Stavangeri és Észak-Skóciai (John O' Groats) startolók lettek. Ezek ugyanis végig ápolt és kijárt utakon tették meg az utat és csak az átlagtartásra kellett figyelmeztetést fordítani. Az 1100 kcm. felüli kocsik kategóriájában a nálunk is jól ismert angol INVICTA vezető Healy győzött, aki a múlt év nyarán az Alföld—Alpesi turauton is kitűnően végzett. A részletes eredmény a következő: 1100 kcm kategória: 1. Leverett (RILEY). Start: Stavanger.

Átlagsebesség 35.2 km. Pontszám: 236.30. — 2. G. Lavalette (Peugeot) Start: Stavanger. Átlag: 35.070 km. Pontszám: 235.800. — 3. D. Jeanne (Rosengart) Start: Stavanger. Átlag: 35.064 km. Pontszám: 234.350. — 4. Hobba (Riley) Start: John O Groats. Átlag: 35.736 km. Pontszám: 232.450. — 5. Matuchevszky (Praga). Start: Stavanger. Átlag: 35.689 km. Pontszám: 231.380. — 6. Montgomery (MG) Start: John O' Groats. Átlag 35.309 km. Pontszám: 230.820. — 7. Rudat (BMW). Start: Stavanger. Átlag: 24.261 km. Pontszám: 229.363. — 1100 kcm felüli kategória. 1. Healy (INVICTA) 24.261 km. Start: Stavanger. Átlag: 40 km. Pontszám: 255.250. — 2. J. P. Wimille (Lorraine—Dieterich). Start: Stavanger. Átlag: 40.422 km. Pontszám: 255.230. — 3. L. Shell (Bugatti). Start: Stavanger. Átlag: 37.543 km. Pontszám: 253.260. — 4. Lord Clifford (Lagonda). Start: Stavanger. Átlag: 40.051 km. Pontszám: 253.110. — 5. Sprenger van Ejk (Graham-Paige). Start: Stavanger. Átlag: 40.114 km. Pontszám: 252.960.

A Garmisch—partenkircheni versenyek, az ADAC és a Bayerische A. C. rendezésében január hó 31-én kerülnek lefutásra. A gazdag sportprogramot, — melyben hegyverseny; az Eibsee-jegén körverseny; repülőgép, autó és motorkerékpár együttes versenye; repülőmutatványok; ballonfelszállás; ejtőernyő kiugrások és végül kilométerverseny a jégen szerepelnek, — három nap alatt bonyolítják le.

Mult számaink egyikében megirtuk, hogy Byrd kapitány délsarki expedícióján Vacuum Aero olajat használt. Ez a híradsunk tévedésen alapult. Byrd kapitány Amerika—Európa légi útján és az Észak-sarki légi útján használt Vacuum-Mobilolaj, a déli-sarki útján azonban a szintén amerikai gyártmányú „Veedol”-t használta. Miután ez beigazolást nyert, készséggel adtunk helyet a rektifikáló nyilatkozatnak.

A BMW gyár figyelemreméltó új modellt hozott 1931-re a piacra. Az új modell a kis hengerűrtartalmu motorkerékpárok sorában egyszerre luxus és használati gépnek számítható és így a német vezetői igazolvány és vizsgamentes gépek nagy elterjedtsége és nagy száma mellett, kitűnően sikerült megoldásánál fogva nagy keresletnek fog örvendeni. Jellemzője az új modellnek: préselt acélváz, 200 kcm-es függőszelvényes, egyhengeres blockmotor, akkumulátor gyújtás és kardán meghajtás. A próbamenetek alkalmával különösen feltűnt a kitűnő tartó képessége és stabilitása. Részleteiben is elsőrendű precizitással kidolgozott, tartós német munka.

NSU-éknál szorgalmas és eredményes konstrukciós munka folyt a tavalyi év folyamán. Az év versenysikerei után a turamodellek is sorra kerültek. Az ismert 500-ashoz egy 600 kcm-es blockmotoros

oldalkocsis használatra szánt gép került forgalomba. Kitűnően megkonstruált 175 és 200 kcm-es kétütemű gépei újdonságok ezen a téren. Álló egyhengeres, lendkerék-akkumulátor, vagy kívánatra mágnesgyújtás, csavarozott váz és préselt acél első villa. A gyár legszebb és legkiválóbb sikert elért új modellje a versenymodell, melyet super-sport modellként szériában hoz a piacra, így azután a magánversenyzőknek is lesz alkalmuk ugyanazon gépeket lovagolni, melyen Bullus a világsikereit elérte.

A német Triumph-gyár eddigi 350-esét alig változtatatta. A sportmodell továbbra is MAG ohv motort, a turamodell MAG licenc motort kapott. Az 500-as típust teljesen zárt vázban MAG ohv vagy ioe motorral építi. A kisebb kétütemű akkumulátorgyújtással, a nagyok cserélhető kerekekkel bírnak.

Anglia középső grófságaiban, ahol az automobilipar koncentrálna van, a gyárakban élénk tevékenység folyik. 1930 szeptember hónapját az automobilipar krízisében fordulópontnak tekintik, mivel egy év óta ez az első hónap, amelyben az eladott autók száma felülmúlja a megelőző év ugyanilyen hónapját. Sok erre mutató jel alapján remélik, hogy túlvannak a gazdasági krízisen és a vásárlásiképesség most már, — ha nem is nyerte vissza régi erejét, — mégis növekvő irányzatot mutat. Az Olympia Show-n lekötött üzletek folyamán sok gyár éjszakai munkával és túlórázással igyekszik eleget tenni a szállítási kötelezettségeinek. Ez különösen Wolverhampton és Coventry-re áll fenn. Más gyárak 200—295%-kal több rendeléssel dicsekedhetnek az előző évekhez képest. Nagy az öröm tehát az Európához hasonlóan munkanélküliség rémétől szorongatott Angliában.

Az angol automobiliparban mindinkább biztosan emelkedő termelési és kiviteli tendencia jut előtérbe. A kivitel különösen Irországra, Indiába és Ausztrál-Azsiába irányul. Itt különös jelentőséggel bír az a tény, hogy az angol közép- és kiskocsik alacsony üzemköltségük és hosszabb élettartamuk folytán a gyarmatokon mindinkább kiszorítják az amerikai gyártmányokat.

Az új angol közlekedési törvény nemcsak a minden néven nevezendő járművek vezetőjét teszi felelőssé a vigyázatlanságuk által okozott következményekért, hanem a gyalogjárókat is. 1930 július, augusztus, szeptember hónapokban 204 gyalogjáró vesztette életét a londoni uccákon. Érdekes, hogy a vizsgálóbiztos 152 esetben a gyalogjárót tette felelőssé a balesetért, mert a szükséges elővigyázatot elmulasztotta. Az új törvény szerint, ha gyalogjáró balesetet okoz, polgári vagy bünygi fogságra ítélhető.

A francia katonai hatóságok minden évben plakátokon hívják fel a gépjármű-tulajdonosokat, hogy a gépjármű mozgósítás nyilvántartása számára, minden év elején kötelesek a birtokukban levő gépjárművek részletes adatait bejelenteni. A bejelentés elmulasztása magas pénzbírságot von maga után.

Sir Henry Desterding, az óriási Shell-konzern tulajdonosa azt az ajánlatot tette a román kormánynak, hogy 10 év leforgása alatt 50.000 vagon nyersolajat vesz át, vagononként 12.000 lei árban és a vételárat 10 évre előre lefizeti 6.8 milliárd lei értékű kölcsön formájában. A tárgyalások kedvező mederben folynak és az üzlet lekötése a közeljövőben megtörténik. A gyakorlatban a megkötött egyezség úgy tekinthető, hogy a Shell Corporation nyersolaj monopóliumot kap Romániában.

Olasz-, Spanyol-, Franciaország és Belgium automobilspport főhatóságai megegyezést kötöttek, hogy automobil Nagy Díjaik-ban egyöntetűen szabják meg a győztesek díjazását. Erre a célra egyenként 400.000 francia frankot tesznek egy közös pénztárba és ebből történik az első 150.000 frankos és a többi helyezettek arányosan kisebb díjazása. A négy ország Nagy Díját az alábbi időpontokban futják: Franciaország június 21; Olaszország szeptember 6; Belgium július 12; Spanyolország október 4.

Gazdát cserélt a Lucas-képviselő. Egy-egy Tourist-Trophy-n vagy Grand Prix-n látott vérigmenő küzdelem elenyészik ahhoz a küzdelemhez képest, melyet a cégek vívnek meg egy jó alkatrész-képviselőért. Az egész motorkerékpár szakmát felrázta az az esemény, hogy a budapesti LUCAS-képviselőt megszünt és így Angliának ez a mintegy 30.000 munkással dolgozó legnagyobb világítási gyára, új képviselőt keresett. A harcból győztesként a TÓTH és STERN cég került ki, mely döntést nemcsak a motorkerékpár-tulajdonosok vették örömmel tudomásul, akiknek gépeik 90%-ban LUCAS-világítással vagy mágnessel van szerelve, hanem a sok Morris, Austin, Triumph, Morgan stb. kiskocsik tulajdonosai is. TÓTH és STERN cég Anglia egyik leghatalmasabb ipartelepének előlegezett bizalmát úgy akarja kiérdemelni, hogy a LUCAS tulajdonosoknak modernül berendezett LUCAS SERVICE-t állít fel Lehel ucca

10/a alatti helyiségében, ahol az anyagárban képezett LUCAS-szerelők percek alatt végzik a javításokat.

A világhírű KLG angol gyújtógyertyák vezérképviselőt a közelmúlt napokban a Szilárd Béla cég vette át. A KLG gyertyákat nincs szükség bemutatni a közönségnek, hiszen azokat hírből csaknem mindenki ismeri. A legtöbb angol és világverseny eredményeinél látjuk ezeket a szavakat, hogy a győztes KLG gyertyával futott. KLG volt a világrekorder Segrave őrnagy „Arany Nyíl”-ában, a leggyorsabb motorcsónakban, a Schneider-Cup győztes angol repülőmotorokban és számtalan Tourist Trophy és motorkerékpár-verseny győztesének hengereiben. Legjellemzőbb a KLG üzembiztonságára és tartóságára a gyár immár jelmondatává vált hirdetési szövege, amit az angol lapokban látunk: „Fit and Forget!”, ami magyarul annyit jelent, hogy „Szereld be és felejtse el!”

Lapzárta után érkezett hírek

Óriási FIAT sikerek. Lindberg, Byrd és Chamberlain óceánrepülései után most az olasz repülőraj óceán átrepülése képezi a világszenzációt. Ez a ma motorikus szenzációja. Az első csapatrepülés az Atlanti-Oceánon keresztül. A tíz olasz katonai repülőgép Balbo miniszter személyes vezetésével zárt formációban átrepülte az Óceánt és kettő kivételével szerencsésen leszállt Dél-Amerikában. A szenzációs repülés ismét a turini FIAT-gyárnak hozott soha el nem hervadó babért, amennyiben az összes repülőgépek a már sok sikert elért és nálunk is jól ismert FIAT repülőmotorokkal voltak felszerelve.

Castrol-lal repültek az olaszok. Érdekes levelet kapott a minap a budapesti Castrol vezérképviselőt. Wakefield, a Castrol gyár tulajdonosa és igazgatója értesíti a magyar képviselőt, hogy az olasz Óceánrepülő FIAT motorjaiban CASTROL olaj szolgáltatja a kenést. Miután azonban az Óceánátrepülés alkalmával többen életüket veszítették, Mr. Wakefield a hatalmas sikert nem kívánja reklámcélokra felhasználni és az angol lapokban ezirányban nem is jeleltek meg reklámok. Hasonló eset már előfordult. Annakidején a Segrave-féle motorcsónak világrekordot sem hirdette a CASTROL gyár, miután Sir Henry Segrave kísérlete alkalmából szerencsétlenül járt.

Kaye Don új világrekordja. Nemrégén megírtuk, hogy az ismert angol automobilversenyző Kaye Don, aki a Brookland pályán már igen szép eredményeket ért el, de viszont a Daytona-Beachben megkezdett automobilsebességi világrekordkísérletei abszolúte nem sikerültek, most Segrave motorcsónak világrekordjának megdöntését tűzte ki célul. Kísérlete ezúttal sikerült, mert a rekonstruált Miss Englanddal Kaye Don reális körülmények között elérte a 100 mértföldes sebességet, ami 160.900 kilométernek felel meg. Ezek után igazán kíváncsiak vagyunk, hogy ki lesz a győztes az Új- és Óvilág harcában a motorcsónak sebességi világrekord kérdésében. Kaye Don Miss England-ja CASTROL-olajjal futott.

Automobil rövid hírek

AZ OSZTRÁK AUTOMOBIL CLUB által tervezett Auto Grand Prix a Ringen és a Dunaparton Wienben, szintén igen bizonytalan. Az osztrák hatóságok még nem mondták ki az utolsó szót. Azt hisszük, odaát is éppen Ogy elmarad, mint a budapesti. — A BUDAPESTI Mercedes-Benz képviselő levélelileg értesítette szerkesztőségünket, hogy Caracciola 1931-ben is Mercedes-Benz színekben fog versenyezni. Most tehát már biztos a dolog. Más hírek szerint Caracciola párja a nagy 24 órás versenyben Stuck lenne. Mindez azonban még nem zárja ki, írják egyes német lapok, hogy Caracciola néha-néha Alfa-Romeoval is fog versenyezni. — MOLSHEIMBÓL demontálják azt a hírt, miszerint Varzi Bugatti-színekben versenyezne. Ugylátszik Mussolini odavágott az asztalra és Varzi kénytelen volt odahaza maradni. — LEININGEN HERCEG, von Morgen és Burggaller közös kasszára versenystállót nyitnak ez évben. Legtöbbször Bugattival fognak versenyezni, de nem lehetetlen, hogy egy-egy Maserati is beleveggyül a küzdelembe. — A NEWYORKI autobilisalonon technikailag semmi újság, de karosszériák tekintetében annál fejtezőre állított újdonságok. — A BMW-AUSTIN KISKOCSI a legközelebb lengőtengellyel fog megjelenni. Az újítás mindenestre még jobbá fogja tenni, az amúgy is pompás kis kocsit. — AZ IDEI SCHNEIDER SERLEGEN Amerika is indul, mégpedig új, nagyon gyors Packard repülőmotorokkal. — AZ OSZTRÁK CLUBOK minden erejükkel a most terbevelt benzinadó behozatala ellen foglaltak állást. Nézetünk szerint pedig ez volna az egyedüli helyes megadóztatási formula. Ki-ki annyit fizet, amennyit használja kocsiját, amit a vásárolt benzin mutat ki legpontosabban. — FRANCIAORSZÁGBAN 1929-ben 222.400 darab új kocsit adtak el, míg ugyanekkor 304.676 darab használt kocsit talált vevőre. — SINGAPOREBAN a közlekedési rendőrök nem a kezeikkel jeleznek, hanem a hátukra két vörös-fehér függőlegesen csikozott, szárnyyszerű lapot szíjaznak, ami a kitárt karok hosszával egyenlő. Amilyen síkban mutatnak a szárnyak, abban az irányban szabad a forgalom. — AZ ADAC, Németországnak ezen vezető klubja, 28 éve áll fenn és 130.000 tagot számlál. A fiókegyesületeinek száma 30-at tesz ki. — A NÉMET gummigyárak eddig fennállott érdekközössége felbomlott és így a szabadverseny, valamint az egyre csökkenő nyersgummi árak folytán a kész pneu-gyártmányok további árcsökkenésével kell számolni. — AZ ISOTTA-FRASCHINI ÉS FORD közötti tárgyalások, melyek szerint a két gyár egyesült volna, igaznak bizonyultak, de végrehajtásra nem került a sor, az olasz kormány elutasító magatartása miatt. — HÁROM DARAB PEUGEOT nyersolajmotorral beépített Laffly-Diesel teherkocsi a napokban indult el egy 15.000 kilométeres afrikai útra. — A KUNDELIGE AUTOMOBIL CLUBBAN február 22-én rendezte meg Svédország Téli Nagy Díját autobilok számára, a Rämshyttan melletti 50 km-es körpályán. Hartmann László startja nem jött létre. — A NÉMET Röhr-Auto A. G. ellen csődjelrást indítottak. Kár értük, jobb sorsra lettek volna érdemesek. — A RIGAI CSILLAGTURÁT, a jelentkezők kis száma miatt, ezidén nem tartották meg. — STUCK és CARACCIOLA, — mindketten Mercedes-Benzen, — ezévben először a Svéd Winter Grand Prix-ben indulnak. — AZ USA EGÉSZ IPARÁBAN foglalkoztatott 46.000.000 munkás közül az autobilipar közvetlenül és közvetve, 4.700.000 munkatartót foglalkoztat. Egyéneként évi 1200 dollár jövedelmet feltételezve, ez évi 5.500.000.000 dollár vásárlási képességet jelent. — A NÉMET NYERSOLAJTERMELÉS ezidőszert

33 társaság kezében van és 50 éves multra tekint vissza. — AMERIKÁBAN a 28 millió forgalomban levő autobil közül 8 millió van olyan, melyet még 1925 előtt vettek. Ezeknek az értékét a statisztikusok darabonként 20 dollárban állapítják meg. Jó kis áresés. — FRANCIAORSZÁGBAN 1930. január 1-től szeptember 30-ig 436.932-en jelentkeztek vezetői vizsgára, míg a megelőző évi ugyanezen időszak alatt 380.000-en. Ezidőszert 2.457.850 vezetői igazolvány van forgalomban. Évente 5000 vezetői igazolványt vonnak el a tulajdonostól. — AZ ANGOL óriásléghajónak, az R. 101-nek a katasztrófáját mindössze hárman élték túl. Ezek egyike, Leech mérnök engedélyt nyert, hogy Campbell kapitányt a rekordkísérletéhez elkísérhesse. — EGY NÉGYKEREKŰ autobil gummi-garnitúrájának az előállításához 8 teljesen kinőtt gummifa egy évi termésére van szükség. — AZ USA-BAN 117.500 autobilveladással foglalkozó üzlet és 4000 nagykereskedés, amely alkatrészek és egyéb kellékek nagybani eladásával foglalkozik. — KÉT KIS 585 km DKW kisautó Königsbergből startolva, dacára a rettenetesen behavazott utaknak, az előírt átlagon belül érte el Montecarlot, bizonyoságot tevéen a kis DKW kocsik üzembiztonságáról. — A NÉMET DKW-GYÁR képviselői részére állandó kurzusokat tart fenn Zschoppauban. A közelmúlt napokban a budapesti Majláth Mihály cégtől is több szerelő volt odakünn, hogy azután idehaza tökéletesen el tudja látni a DKW-Servicet. — A DKW-GYÁR egy igen érdekes filmet hoz forgalomba. A film három német DKW-menő útját mutatja be Kinában. Reméljük, hogy a budapesti képviselő módját fogja ejteni, hogy a pompás októfilmet Budapesten is lássuk. — A DKW-GYÁR egy új 200 km. modellt hozott ki. A motor léghütéses két kipuffogócsöves, kétütemű 63 mm. furattal és 64 mm. lökettel. A gép súlya 116 kg. Miután a hengerűrtartalom csak 200 cm., Németországban vezetői-vizsgamentes. — UGY A CALAIS—KONSTANTINÁPOLY, valamint a London—ancarai nemzetközi főútvonal Budapesten vezet keresztül. Budapestig a már kész bécsi út, innen kezdve a szegedi út lesz bekapcsolva. Ennélfogva minden remény megvan arra nézve, hogy a Budapest—Szeged útvonal is rövidesen kiépül portalanított úttá. — MINT A KÖZELMÚLTBAN megjelent motorkerékpár világrekord-táblázat mutatja, az angol főlény erősen csökkent. Ma csupán 46.3%-ot, tehát kevesebbet, mint a felét tartják a világrekordoknak az angolok. A 600-as sidecar kategóriában egyetlen angol világrekord sem szerepel. — A FRANCIA CITROEN-GYÁR, mint értesülünk, haditankok gyártására rendezkedett be. Így fest a leszerelés francia szemüvegen. — FORD ÖSSZES GYÁRAIBAN beszüntették az üzemet. A beszüntetés egyelőre 3—4 hetes lesz. — PRÁGÁBAN információs rendőröket állítottak szolgálatba, akik a külföldről érkező. idegen autósokat kötelesek tájékoztatni Ezek több nyelven beszélnek. Hasonló intézkedés Budapesten sem ártana. Ma úgyis igen sok az intellektuel elem, aki nem tud elhelyezkedni. — AZ OLASZ ALFA-ROMEO-gyár megvette a német Büssing-teherautók gyártási jogát és a közeljövőben teherautógyártásra is be fog rendezkedni.

Autósok — Motorosok!
Támogassátok az Automobil-Motorsportot!
A Ti ügyetekért száll sikra!

Felelős szerkesztő és kiadó: *DÉVÁN ISTVÁN.*
 Szerkesztőség: Budapest, V., Visegrádi u. 10, I. 10.
 Közlekedési nyomda (Pless Gy.) Budapest, V., Visegrádi-u. 2.

GRÄF & STIFT

automobilok vezérképvisellete:

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

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

Sáros, havas, jeges utakon

biztosan mehet a kis 150 kcm.-es
Villiers motoros

Rex-Acme

teljesen dupla vázu, Webb villás

motorkerékpáron. Sulya 63 kg.

Ára 950 pengő.

Vezér-
képviselő: **MARTINEK, Közraktár-u. 24.**

Úrvezetők! Hölgyek!

Viktória

autószakiskola

*egyetlen az országban, ahol
okleveles gépészmérnökök ta-
nítanak mindenkit **egyéni-
leg**, kívánsága szerinti idő-
ben. Vezelések 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.

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!**