



**SUURIMMAT  
AUTOJEN  
NOPEUSKILPAILUT  
VUONNA 1933...**







# SUURET AUTOKILPAILUT VUODEN 1933 AIKANA.

VUODEN 1933 autokilpailut muodostuivat tärkeiksi, hyvin tärkeiksi ajonäytteiksi. Sillä harvoin urheilukauden aikana sattuu niin paljon huomiotaherättäviä tapahtumia, esitetään niin vaikuttavia näytöksiä, saadaan niin erinomaisia tuloksia.

Pohjoisesta etelään kaikuu moottorien pauke niiden kuuluuttaessa autojen kunniaa ja kertoessa niiden urotoita kilparadoilla.

Liikkuessaan satumaisen nopeilla koneillaan oppivat eri kansojen autoilijat huomaamaan, kuinka erinomaisen tärkeitä opetuksia saavat kilpailujen koekentillä niin insinöörit, kuin teknikot, -kuinka tärkeitä seurauksia niistä on tavalliselle autoilijallekin, joka viime kädessä hyötyy vaunujen, kumien ja kaikkien lisäosien parannuksista.

Rohkeat ohjaajat maksavat useinkin elämällään uhrinsa autokehityksen alttarille. Teemme raskain sydämin kunniaa heidän muistolleen.

Esitämme seuraavilla sivuilla selostuksen vastapäättyneen urheilukauden tärkeimmistä kilpailuista.



Ne elävät varmasti kaikkien niiden mielessä, jotka lähempää tai kauempaa seuraavat automaailman tapah-  
tumia. Selostuksemme herättää heidän mieleensä uudelle-  
n näiden veljellisten taistelujen aikana sattuneet  
järkyttävät tapaukset, samalla kuin ne muistuttavat  
ohjaajien osoittamasta rohkeudesta ja hyvästä tahdosta.

Kaikkiin näihin esityksiin liittyy Englebert-kumien  
nimi.

Ne ovat suuremmoisesti osoittaneet tämän urheilukau-  
den aikana, kuinka lujia, joustavia, varmoja ja liitok-  
siltaan ehdottomia ne ovat.

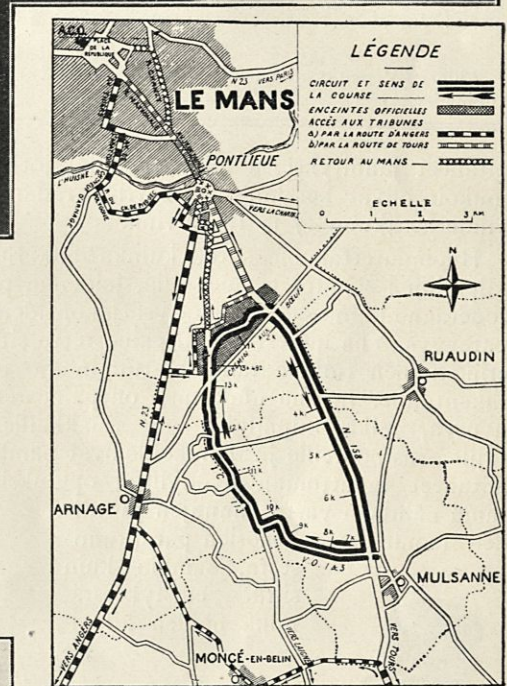
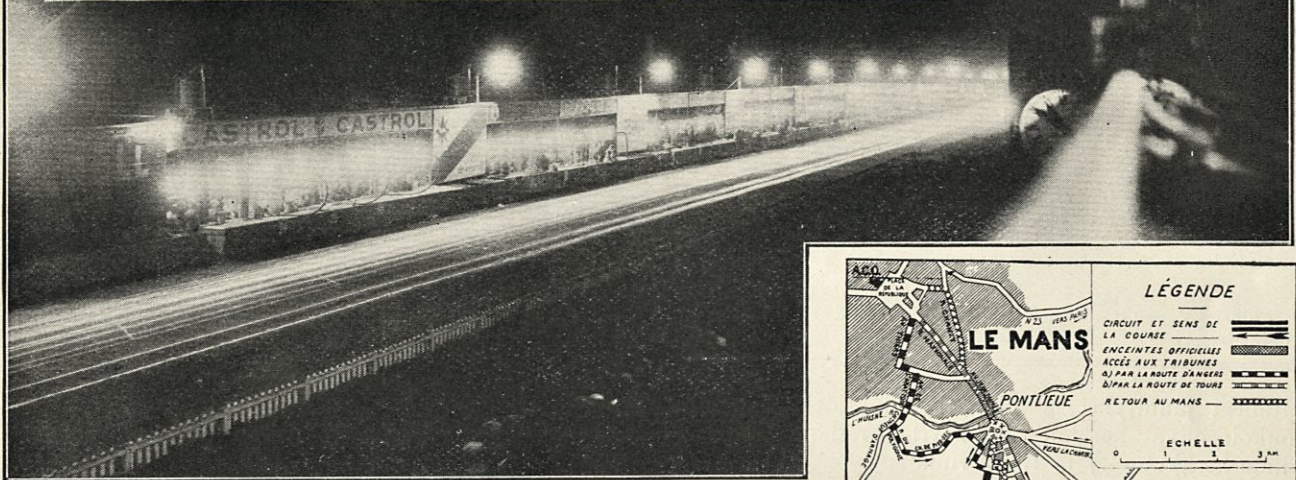
Norjassa, pohjoisilla jääkentillä, Tunisissa, polttavan  
aurion alla, Marseillen Grand-Prix nopeuskilpai-  
luissa, missä 179 km. tuntinopeudella on suoritettu  
500 km. matka, tai Mans'issa, missä ne ovat kii-  
mättömästi voittaneet ennätyksen 24-tunnin ajoissa,  
kaikkialla Englebert-kumit ovat entisiä voittojaan vah-  
vistaen osoittautuneet ensiluokan kumeiksi, tulevaisuu-  
den kumeiksi.

Niinpä on vuoden 1933 autokilpailujen kausi ehdot-  
tomasti ollut myöskin Englebert-kumien loistokausi.



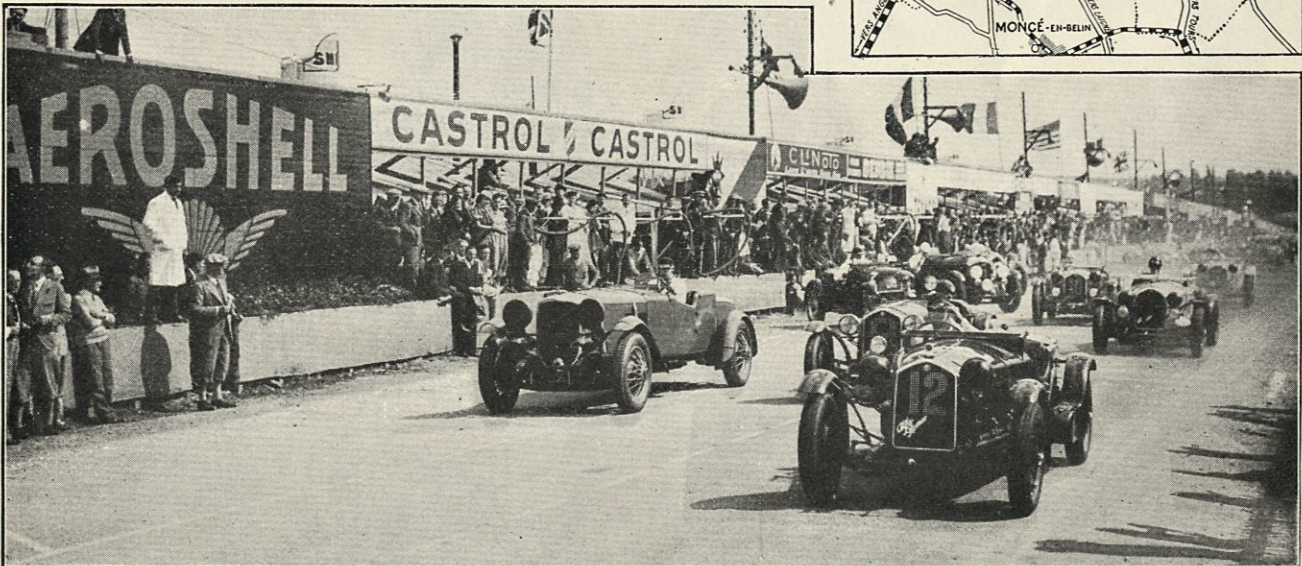
# MANS'IN 24-TUNNIN KILPA-AJOT

Kesäkuun 17-18 päivinä 1933.



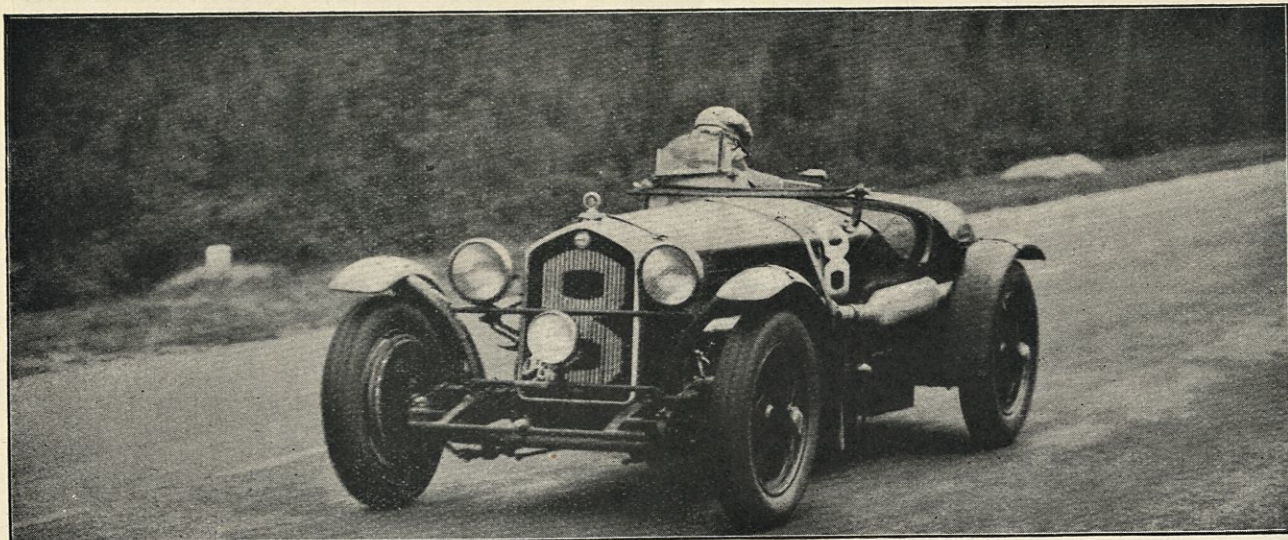
Nuvolari-Sommer tulivat Alfa-Romeollaan ehdottomasti ensimmäiselle sijalle ja saavuttivat 24-tunnin maailmanennätyksen maantiellä Englebert-kumeillaan.

**V**UODEN 1933 urheilukausi on todella herättänyt mitä erilaisimpia tunteita autokilpailujen alalla. A. C. F.-liiton Grand-Prix ajojen jälkeen, joiden aikana sanotaan sattuneen runsaasti mielenkiintoisia tapauksia, klassilliset Mans' in 24-tunnin kilpa-ajot ovat kahden kellonkierroksen aikana



Ylhäällä : Katsojalavat yön pimeydessä. — Keskellä : Sarthen kilparadan asemakaava. — Alhaalla : Lähti





Chinetti-Varentin ajama Alfa-Romeo, joka saavutti toisen sijan kilpailuissa.

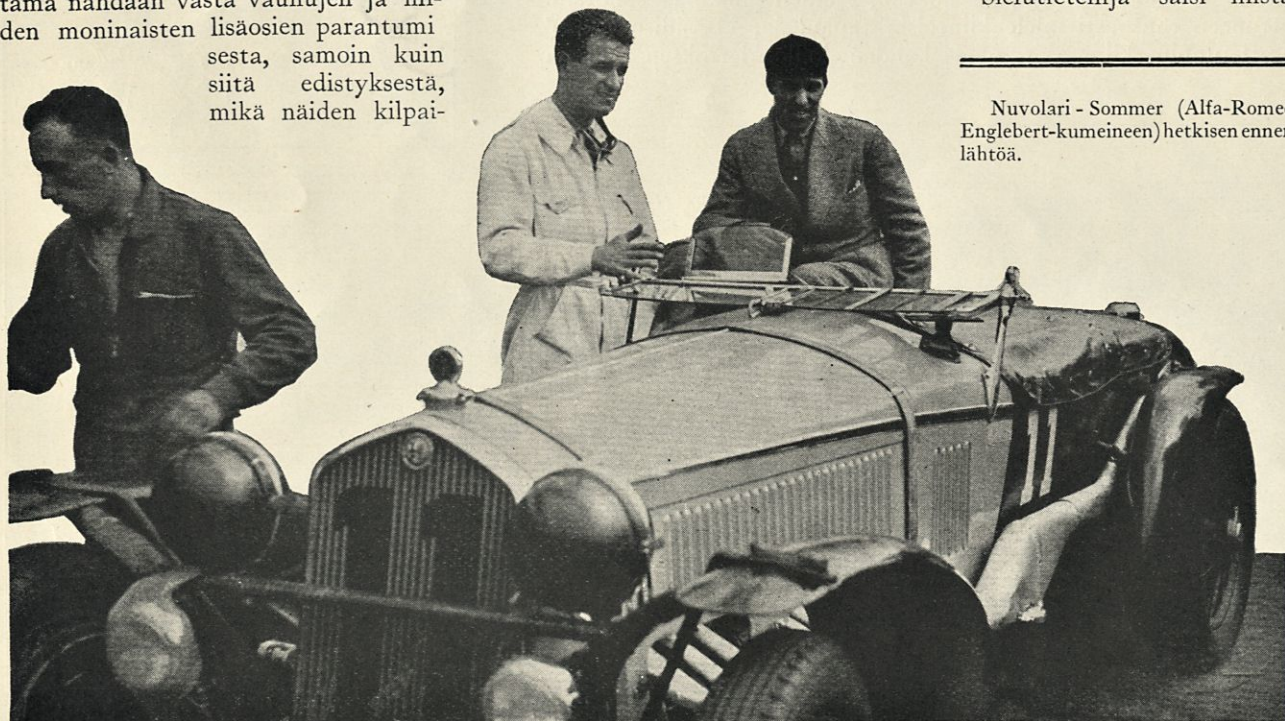
pitäneet jännityksessä niitä katsojia, jotka sankoin joukoin olivat kerääntyneet Sarthen radan ympärille viime kesäkuun 17 ja 18 päivinä.

Huomautettakoon siitä, kuinka ankarien niiden kilpailujen sääntöjen tulee olla, joidenka perusteella todetaan niihin osallistuneiden sarjakoneiden esitysten pätevyys. Yhä uudestaan on painostettu sitä, kuinka erinomainen tulikoe tämä 24-tunnin ajo todella on rakentajille. Ja yhä uudestaan on painostettava sitä hyötyä, mikä kilpailuista on asiakkaille. Rakentajille, insinööreille ja tekniikoille ovat nämä kilpailut antaneet tavattoman hyödyllisiä opetuksia. Mutta tämä nähdään vasta vaunujen ja niiden moninaisten lisäosien parantumisesta, samoin kuin siitä edistyksestä, mikä näiden kilpai-

lujen aiheuttamana syntyy tässä teollisuushaarassa, joka on niin läheisesti liittynyt kansojen taloudelliseen ja — miksikä ei — myöskin yhteiskunnalliseen kehitykseen.

Voidaan siis väittää, että tämän laatuisten ja näin laajakantoisten kilpailujen merkitys ulottuu paljon yli varsinaisen urheilu-alan, johon se usein liian ahdasmielisesti halutaan rajoittaa. Urheilulliselta kannalta katsoen kilpailut kylläkin osoittavat ohjaajien kyvyn ja antavat kunnian heille urheilijoina. Mutta tällaisten suurten kansainvälisten kilpahaasteiden suuri arvo on sitäpaitsi siinä, että ne kehittävät ohjaajien teknillistä pätevyyttä samoin kuin heidän kylmäverisyyttään ja päättäväisyyttään.

Sielutieteilijä saisi niistä



Nuvolari - Sommer (Alfa-Romeo Englebert-kumeineen) hetkisen ennen lähtöä.



hyvän aineiston tutkielmaansa varten, samoin teknillinen tiedemies. Voidaan siis tulla siihen johtopäätökseen, että 24-tunnin ajo on ihanteellinen kilpa-ajo, joka samalla kertaa ja samassa määrin tyydyttää niin hyvin tiedemiestä kuin maallikkoakin. Kumpaisestakin tulee, oltuaan läsnä kilpailuissa autourheilun ehdoton ystävä.

Tästä syystä on laakeriseppelä heti sidottava Raymond Sommerille ja Tazio Nuvolarille, suurille voittajille Mans'in 24-tunnin kilpailuissa vuonna 1933 ja heidän ohellaan on mainittava MM. Gionferrari ja Jano, yleis- ja teknillinen Alfa-Romeo tehtaiden johtaja, jonka tehtaan vaunut osoittautuivat niin erinomaisiksi Sarthen kilparadalla.

Tämän urheilukauden aikana mainitun suuren milanolaisen toiminimen vaunut tekivät ihmeitä kaikilla radoilla, mutta on huomattava ero sen Alfa-Romeon välillä, joka on puhtaasti urheilutaroituksiin ajottu (Eifelin, A. C. F.-liiton, Picardien y. m. Grand-Prix ajot) sekä sellaisen koneen välillä, joka voi ottaa osaa meitä kiinnostaviin kilpa-ajoihin. Edelliset painavat 750-800 kiloa, jälkimmäiset lähes 1.400 kiloa. Paino-eroavaisuus on huomattava, joten helposti ymmärretään, mitä kumirenkailta jälkimmäisessä tapauksessa vaaditaan.

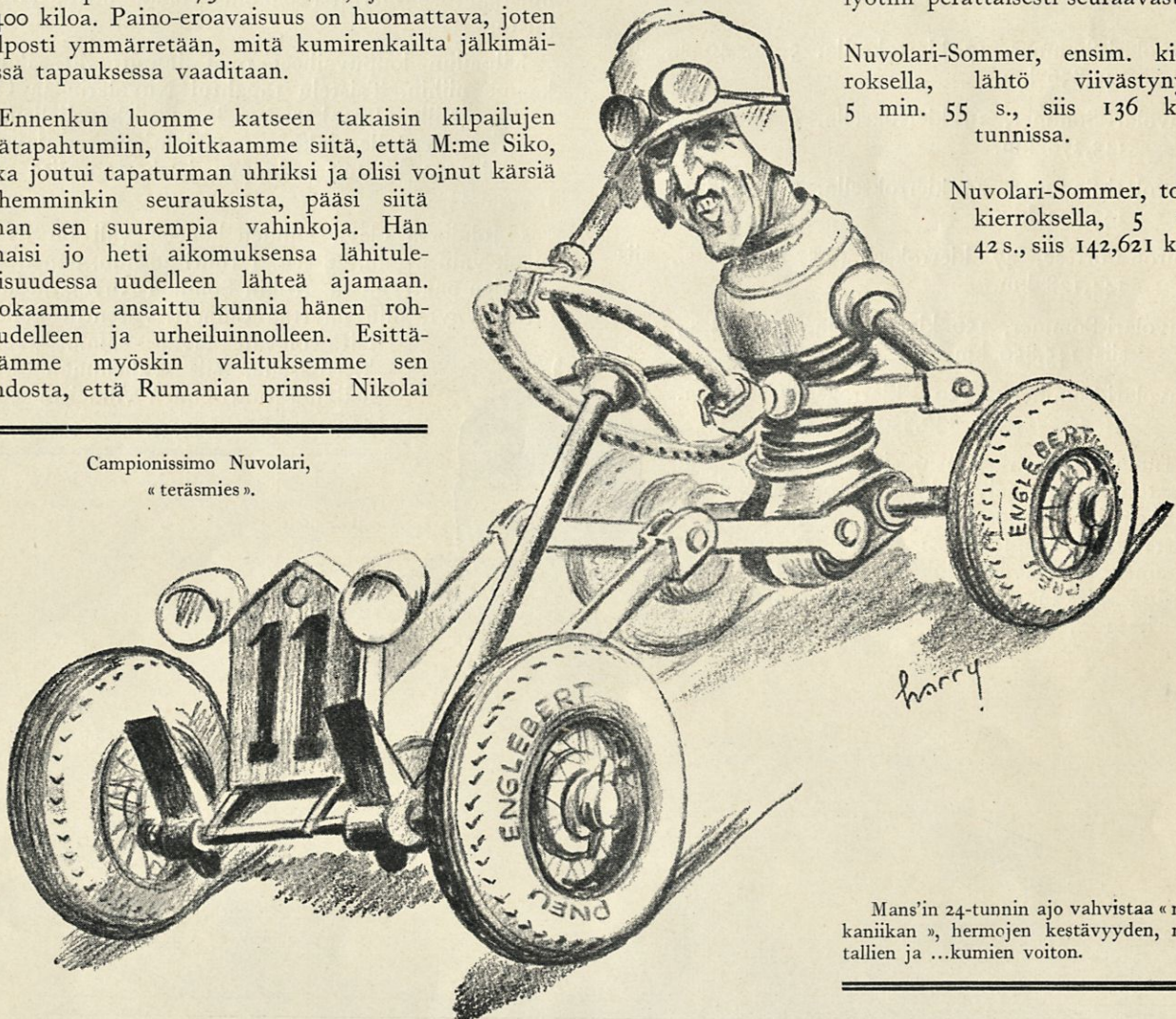
Ennenkun luomme katseen takaisin kilpailujen päätapahtumiin, iloitkaamme siitä, että M:me Siko, joka joutui tapaturman uhriksi ja olisi voinut kärsiä pahemminkin seurauksista, pääsi siitä ilman sen suurempia vahinkoja. Hän ilmaisi jo heti aikomuksensa lähitulevaisuudessa uudelleen lähteä ajamaan. Suokaamme ansaittu kunnia hänen rohkeudelleen ja urheilulliselle. Esittäkäämme myöskin valituksemme sen johdosta, että Rumanian prinssi Nikolai

ankarien sääntöjen uhrina kiellettiin osallistumasta kilpailuihin.

Kuten mainitsimme, saivat Nuvolari ja Sommer Alfa-Romeolla Englebert-kumeineen XI:n Grand-Prix'n 24-tunnin kestävyysajosta. Mainitut kumit saavuttivat nyt kolmannen voiton Sarthen radalla: vuonna 1926 ne voittivat Lorraine de Block-Rossi-gnol-koneella; vuonna 1932 ne uudistivat urätyönsä Sommer-Chinettin ajaessa Alfa-Romeolla ja tänä vuonna ne voittivat edellämainitun ranskalais-italialaisen kaksivaljakon taituruuden avulla saavuttaen 24-TUNNIN MAAILMANENNATYKSEN MAANTIELLA, 3.144,038 km., mikä vastaa 131,001 km. tuntikeskinopeutta. Ennätys oli lähtöhetkellä englantilaisilla, Lord Howe-Birkin' illa, samoin saavutettu Alfa-Romeolla 3.017,654 km. Nuvolari ja Sommer ovat siis lisänneet 24-tunnin ajalla ajettua matkaa 125 kilometrillä. Voittoisilla ajajilla oli ankarina kilpailijoina ensin Chiron Cortese, sitten Chinetti-Varent, jotka tekivät heille paljon haittaa. Kierrosennätys oli sitäpaitsi ankarana kilpailun alaisena ja lyötiin perättäisesti seuraavasti:

Nuvolari-Sommer, ensim. kierroksella, lähtö viivästynyt, 5 min. 55 s., siis 136 km. tunnissa.

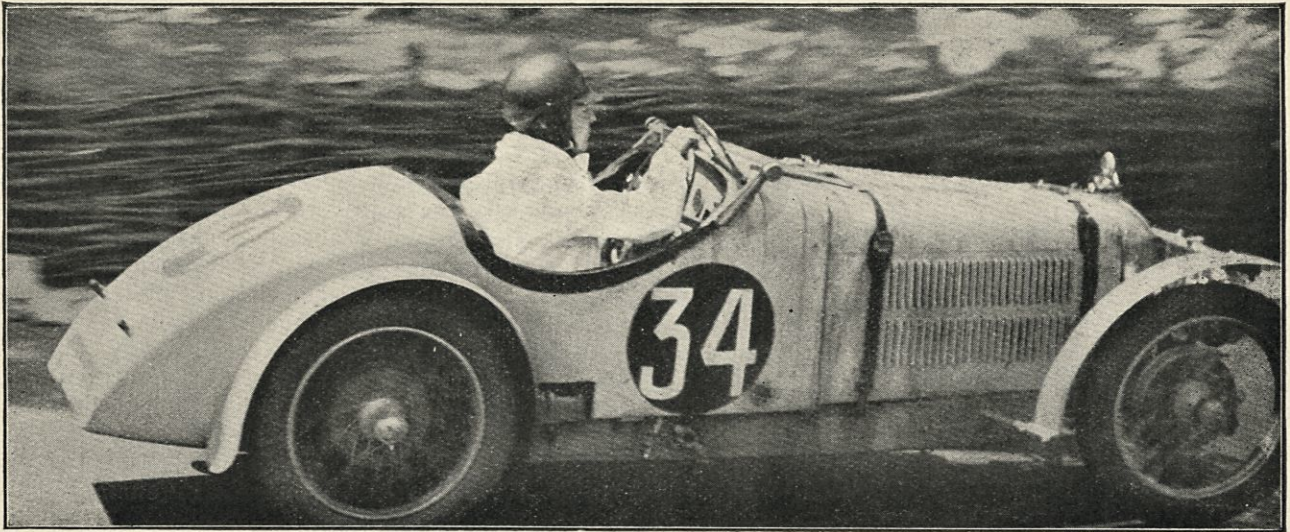
Nuvolari-Sommer, tois. kierroksella, 5 m. 42 s., siis 142,621 km.



Campionissimo Nuvolari,  
« teräsmies ».

Mans'in 24-tunnin ajo vahvistaa « mekaniikan », hermojen kestävyuden, metallien ja ...kumien voiton.





Amilcar N:o 34 (Englebert-kumeineen), jota veljekset de Garmie ohjasivat ja joka kilpaili 1500 cc. luokassa.

Nuvolari-Sommer, 17 kierroksella, 5 m. 40 s., siis 142,856 km.

Nuvolari-Sommer, 19 kierroksella, 5 m. 39 s., siis 143,278 km.

Nuvolari-Sommer, 25 kierroksella, 5 m. 38 s., siis 143,702 km.

Chiron-Cortèse, 47 kierroksella, 5 m. 37 s., siis 144,128 km.

Nuvolari-Sommer, 156 kierroksella, 5 m. 33 s., siis 145,859 km.

Nuvolari-Sommer, 159 kierroksella, 5 m. 31 s. 2/5, siis 146,350 km.

Tämä jatkuva nousu, joka lyhennettynä tilastona puhuu selvää kieltä, osoittaa, kuinka kiihkeästi johdossa olevat kaksivaljakot taistelivat. Alusta alkaen asettuivat Nuvolari-Sommer päättävästi johtajiksi varmasti tietoisina pitkän ja vaivaloisen matkan vaikeuksista, samoin kuin lopulliset

voittajat myöskin Chiron-Cortèse sekä Chinetti-Varent. Yhdeksännentoista tunnin aikana Cortèselle sattui tapaturma särkien etupyörän hänen vauvuistaan: se merkitsi pakollista luopumista kilpailuista.

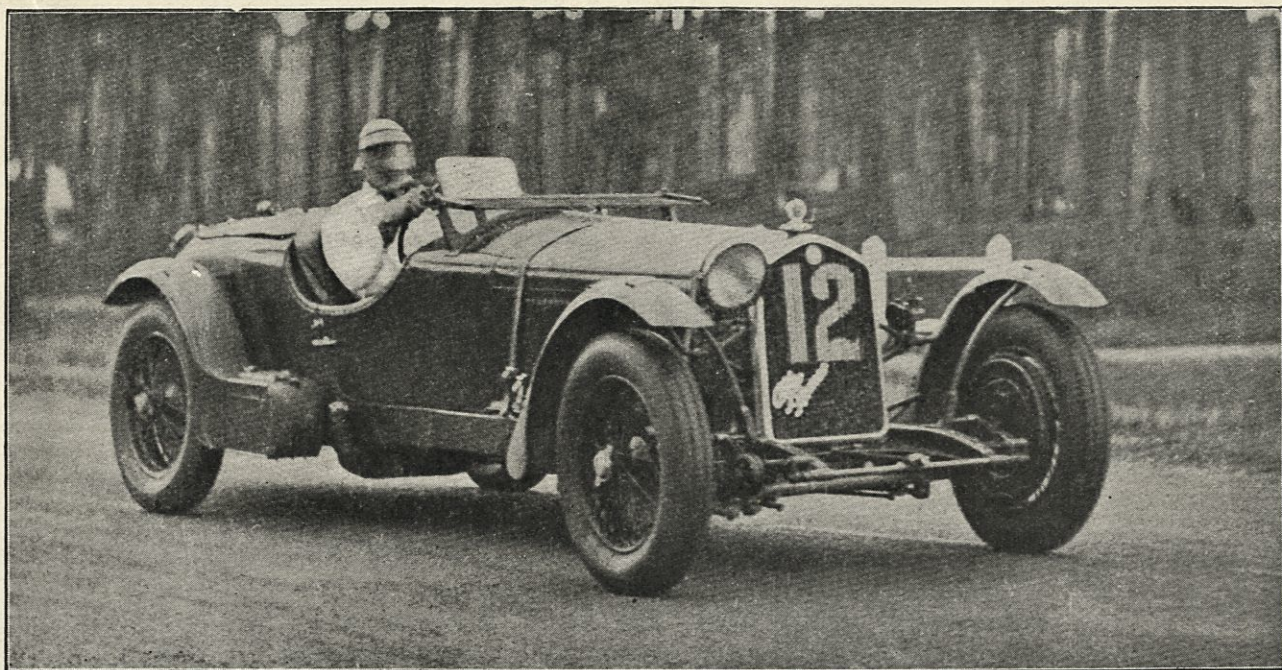
Kilpailun loppuvaiheet ovat jännittävät. Palatkaame niihin. Taistelu tapahtui Nuvolarin ja Chinettin välillä. Jättäkäämme kynä virkaveljellemme Maurice Henrylle, joka sanomalehtimiesten lavalta seurasi tätä kiintoisaa loppua ja kertoo siitä seuraavaa :

« Johdossa oleva kahden koneen väli on hyvin pieni, vain 2 min. 28 sek. 1 tunti 20 min. ennen kilpailujen päättymistä. Joskin Sommer-Nuvolarin kone on väsynyt, niin näyttää Chinetti-Varentin koneen laita olevan aivan sama. 222:lla kierroksella, siis vähemmän kuin neljännestunti ennen viimeistä edel-

Rumanian prinssi Nikolai, jonka ankan riehä sääntöjen tähden oli pakko luopua kilpailuista.







Kolmanneksi sijoittunut Lewis-Richardsin Alfa-Romeo.

lisen tunnin loppua, Nuvolari pysähtyy vaalimaan konettaan ja on pysähtyneenä liikkumatta 1 m. 35 s. Ajaessaan lavan ohi Chinetti on enää vain 33 sekuntia Sommerista jälellä. Seuraavalla kierroksella hänen jälessäolonsa on vähentynyt 22 sekunniksi; mutta se lisääntyy uudelleen ollen 32 sekuntia 224:llä kierroksella, sitten 25 sekuntia 225:llä kierroksella.

Loppu lähestyy ja innostus kasvaa, sillä 23 ½-tunnin ajon jälkeen ei vielä voida arvata voittajaa.

225:llä kierroksella Nuvolari pysähtyy nousten koneesta hyvin levottomana: vuoto säälliössä pahenee lakkaamatta. Nuvolarin pysähtyessä Chinetti ajaa ohitse ja kun Nuvolari lähtee uudestaan liikkeelle on hän toisena ja 20 sekuntia jälessä.

229:llä kierroksella Nuvolari pääsee uudestaan johtoon. Chinetti seisautuu ja lähtee taas liikkeelle 1 m. 13 s. viivytyksen jälkeen. Ero näiden kahden

Nuvolari ajaa uudella yhdyksiellä muutamia kierroksia ennen loppua.







Tämä kaatunut kone on suurimmaksi osaksi tulen hävittämä. Sitä ohjasi Mme Siko, joka onneksi säilyi vahingoittumattomana tapaturmassa. Uteliaitten joukossa huomataan Sabipa, toinen tämän Alfa-Romeon ohjaajista.

johtavan koneen välillä on nyt vain 1 m. 7 s. 230:lla kierroksella, 4 sekuntia 232:lla kierroksella. On enää vain kymmenen minuuttia loppuun.

Heti ajettuaan lavan ohi Chinetti pääsee johtoon, mutta kun on ajettu seuraava, 233:s kierros, on Nuvolari uudestaan ensimmäisenä ja 6 sekuntia ennen Chinettiä. Viimemainittu näyttää levottomalta ja Sommer, Nuvolarin seurallinen, näyttää jo luottavan oman koneensa voittoon. Kaikesta huolimatta Nuvolari ja Chinetti suorit-

tavat taistelun, joka kiinnostaa yleisöä ja kuten arvattiin, Nuvolari lopettaa 24:n tunnin ollen ensimmäisenä. »

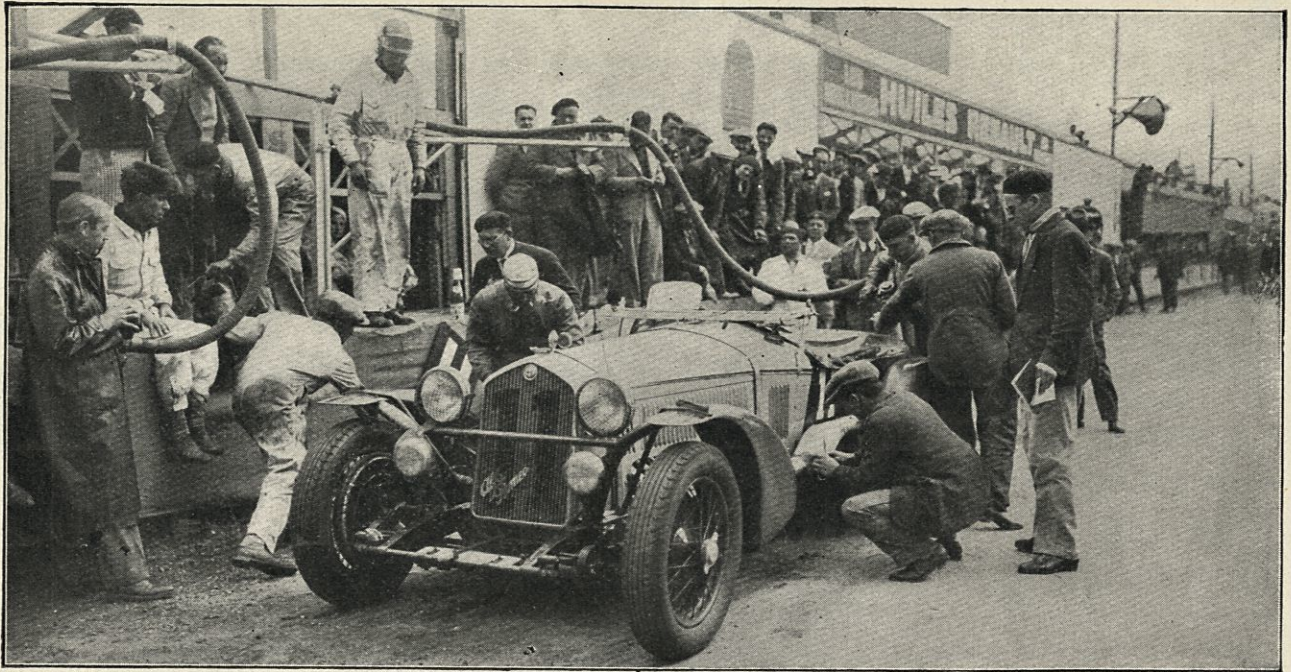
Tämä selostus osoittaa, kuinka kiintoisa tämä kilpailujen loppuvaihe oli. Siitä arvaa myöskin, kuinka innostuneesti voittoisat ajajat otettiin vastaan, kun he lopullisesti olivat päässeet matkansa päähän.

Nämä ajajat olivat, kuten sanottu, uskoneet onnensa Englebert kumien huostaan. He olivat jo kokeneet, että näihin voidaan ehdottomasti luottaa. Olihan Sommer jo viime vuonna Chinettin kanssa voittanut Mans' in 24-tunninajot Englebert-

Nuvolari ajaa täyttä vauhtia lavan ohitse.





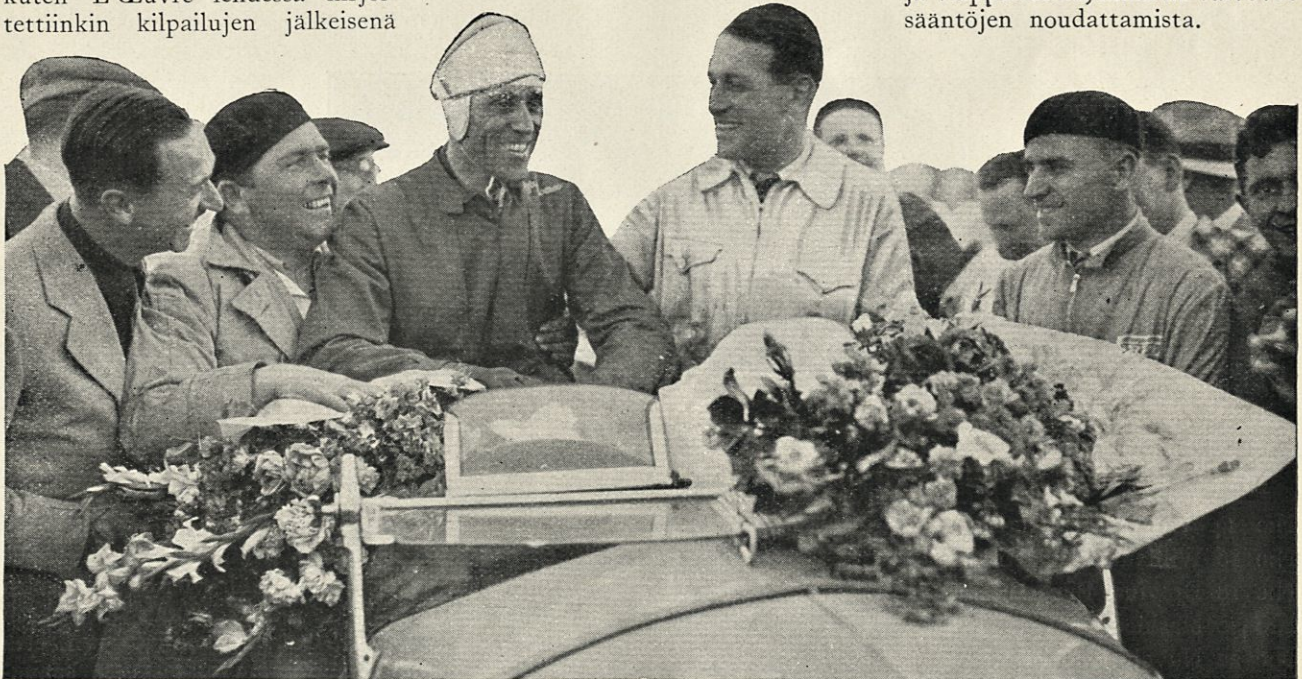


Nuvolari hoitaa konettaan. Vajan portailla näkyy hänen toverinsa Sommer.

kumien avulla. Ja olihan Nuvolari saavuttanut suurimman osan voitostaan vuoden 1933 ajokautena näiden samojen kumien ansiosta. Nuo kaksi voittajaa lähtivätkin matkalle varmoina siitä, ettei heidän tarvinnut pelätä ikävyyksiä kumien tähden. Heidän luottamuksensa palkittiinkin täydellisesti ja, kuten L'Œuvre lehdessä kirjoitettiin kilpailujen jälkeisenä

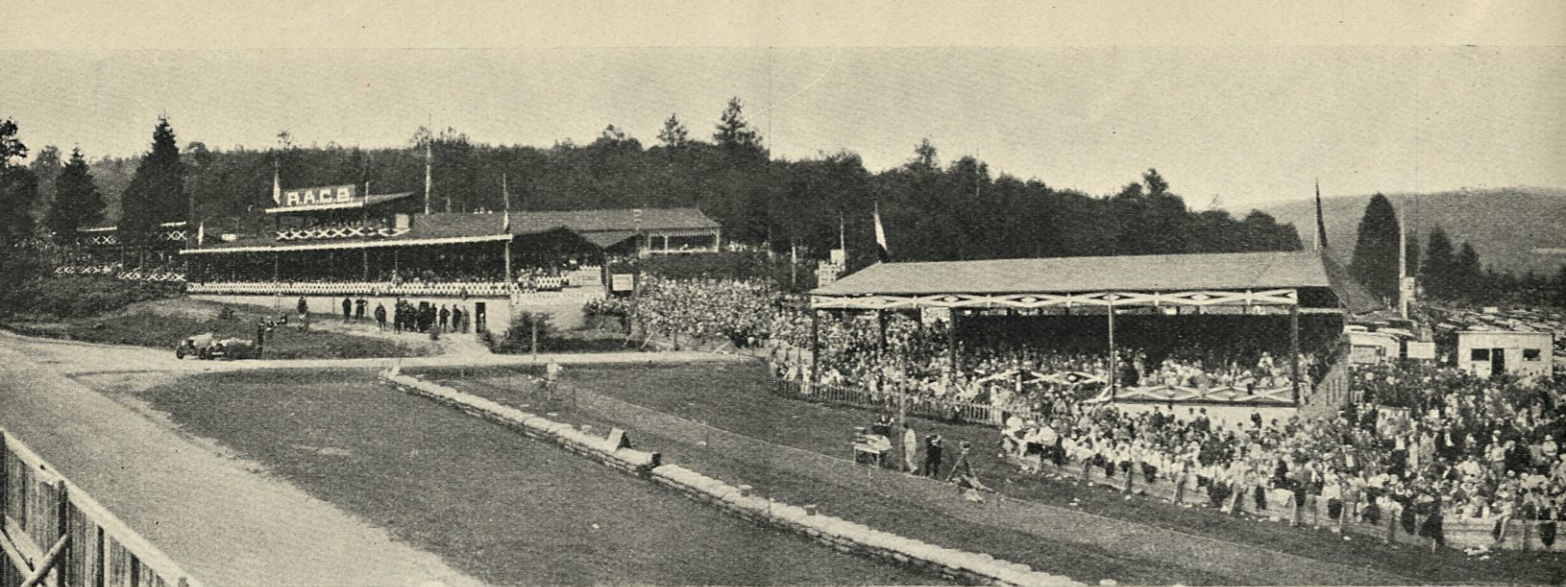
päivänä : « Englebert on osoittanut, vieläkin kerran, että se on paras kilpa-ajoihin soveltuva kumi. »

Selostuksemme olisi epätäydellinen ja olisimme kiittämättömiä, elleimme huomauttaisi siitä, että järjestely, kuten tavallista, oli täydellinen ja että länsimaiden kaikkien Automobiili-Klubien johtajat joka vuosi yhä uudestaan ansaitsevat kiitoksen siitä mestarillisesta tavasta, millä he järjestävät Mans' in 24-tunnin ajot, samoin kuin siitä kunnollisuudesta ja valppaudesta, millä he valvovat sääntöjen noudattamista.



Nuvolari ja Sommer valokuvattuina voittonsa jälkeen, joka oli sitäkin huomattavampi, koska he eivät ainoastaan olleet voittaneet 28 kilpailijaansa, vaan myöskin lyöneet kaikki aikaisemmat ennätykset ajaen 24 tunnissa 3.144 km. matkan. Nämä kaksi ajajaa vahvistivat siis Alfa-Romeollaan Englebert-kumeille 24-tunnin maailmanennätyksen maantiellä, 131 km. keskinopeudella.





## BELGIAN GRAND-PRIX KILPA-AJOT

Nuvolari saavuttaa Maserati-koneella Englebert-kumeineen loistavan ensisijan

Jännityksellä odotettu Grand-Prix ajo oli koonnut kaksitoista osanottajaa, joiden joukossa nähtiin aikamme kaikkein parhaimmat ohjaajat. Kilpailuista tuli loistava menestys niin hyvin osanottajien kuin kilpailuista seuraavan lukuisan kansanjoukon kannalta katsoen. Kun M. Langlois, M. de Ro'n avustamana vähän ennen klo 13 sijoitti ohjaajat lähtölinjalle, oli osanottajien järjestys seuraava :

N:o 2 Chiron, Alfa-Romeo.

N:o 4 Lehoux, Bugatti.

N:o 6 Moll, Alfa-Romeo.

N:o 8 Sommer, Alfa-Romeo.

N:o 10 Borzacchini, Alfa-Romeo.

N:o 12 Siena, Alfa-Romeo.

N:o 14 Varzi, Bugatti.

N:o 16 Williams, Bugatti.

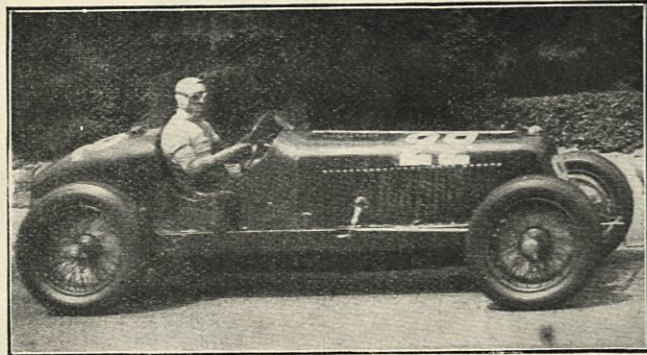
N:o 18 Dreyfus, Bugatti.

N:o 20 Markiewicz, Bugatti.

N:o 22 Nuvolari, Maserati.

N:o 24 Zehender, Maserati.

Kun M. Marcellis on valmis antamaan lähtömerkin edellämaituille kahdelletoista autonajajalle, kat-



Nuvolari täydessä työssä ohjaten Borgo-männillä ja Englebert kumeilla varustettua Maserati monoplace-konetta. Hän päätyy ensimmäisenä keskinopeudella 143.518 km.

sojalavat ja kaikki sivurakennukset olivat täydenä. Siitä on kauan, kun l'Eau Rougen laaksossa on nähty niin runsaasti väkeä. Tulot mahtoivat olla suuret, mikä osoittaa, että ihmiset kyllä lähtevät liikkeelle, kun heille tarjotaan tilaisuus olla läsnä kaunista urheilua katsomassa.

Niin hyvin yleinen, kuin G. M. C:n autohalli olivat täydenä.

Kello 13 annetaan lähtömerkki ja Borzacchini ottaa johdon. Hän saapuu ensimmäisenä l'Eau Rougen mutkaan Chironin ja Varzin seuraamana. Nuvolari, jolle arpa ei ole ollut suosiolinen, saapuu Burnenvillen mutkaan kolmantena ajettuaan jo siis viiden vastustajan ohi.

Ensimmäisellä kierroksella meille ilmoitetaan Stavelotista, että Borzacchini, Chiron ja Nuvolari olivat peräkkäin ajaneet sen ohi. Jo ensikierron aikana Nuvolari ajaa ensimmäisenä lavan ohi yleisön suureksi hämmästykseksi. Hän on ajanut tämän kierroksen 6 m. 25 s:ssä (139.324). Ottaen huomioon sen, että hänellä oli viimeinen lähtönumero, on tätä saavutusta pidettävä erinomaisena.

Toisella kierroksella merkitsemme järjestyksen : Nuvolari, Borzacchini, Chiron, Varzi, Lehoux, Drey-

## SPA'SSA Heinäkuun 9 p:nä 1933

keskinopeudella 143.518 km. voittaen kierrosennätyksen 148.587 km.

fus, Siena, Zehender, Moll, Williams ja Markiewicz. Lehoux oli sivuuttanut Dreyfusin ja Sienan. Nuvolari on ajanut toisen kierroksensa 6 m. 11 s:ssä, siis keskinopeudella 144.583 km. lyöden 8 sekunnilla Chironin vuonna 1932 saavuttaman ennätyksen. Tämän kierrosnopeuden Nuvolari uudisti viisi kertaa kilpailujen aikana korottaen sen 13 kierroksella 6 m. 1 sekunniksi, joka on hämmästyttävä keskinopeus 148.587 km. tällä radalla.

Borzacchini ajaa tänikään hyvin nopeasti Alfa-koneellaan. Hän pysyttelee toisena Nuvolarin vanavedessä ja kuudennella kierroksella hän pääsee muutamia autopituuksia Chironin edelle suorittaen kierroksen samassa ajassa kuin Nuvolari, siis 6 m. 8 sekunnissa.

10 kierroksella, kun neljäsosa ajosta jo oli suoritettu, Nuvolari on ajanut 144.972 i t. i m. 40 sekunnissa. Häntä seurasivat järjestyksessä Borzacchini ja Chiron Alfa-koneella; Varzi, Lehoux ja Dreyfus Bugattilla, sekä Siena Alfalla.

14 kierroksen jälkeen Nuvolari on yhä johdossa ajaen keskinopeudella 145.902.

300 kilometrin jälkeen Nuvolari seisautuu korjaamaan konettaan. Chiron, joka ei vielä ole pysähtynyt vajalleen, pääsee ensimmäiselle sijalle Borzacchinin seuraamana. Tällä hetkellä sijoitus on seuraava :

1. Chiron, joka on ajanut 300 km. 2 t. 43 m. 3 s:ssä.

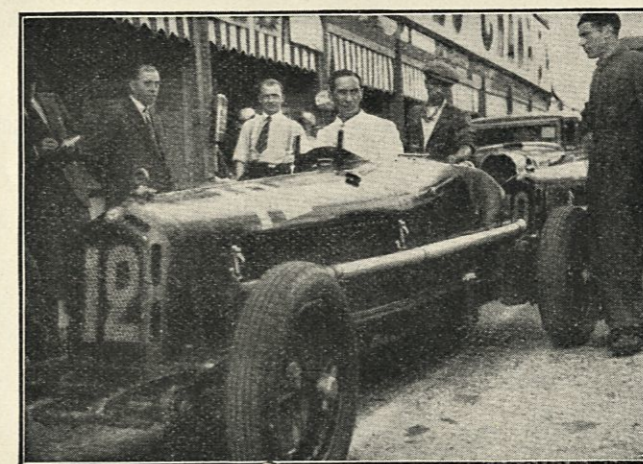
2. Borzacchini, 1 m. 3 s. eroa.

3. Nuvolari, 2 m. 17 s.

sitten järjestyksessä : Varzi, Lehoux, Moll, Dreyfus, Siena, Williams ja Sommer.

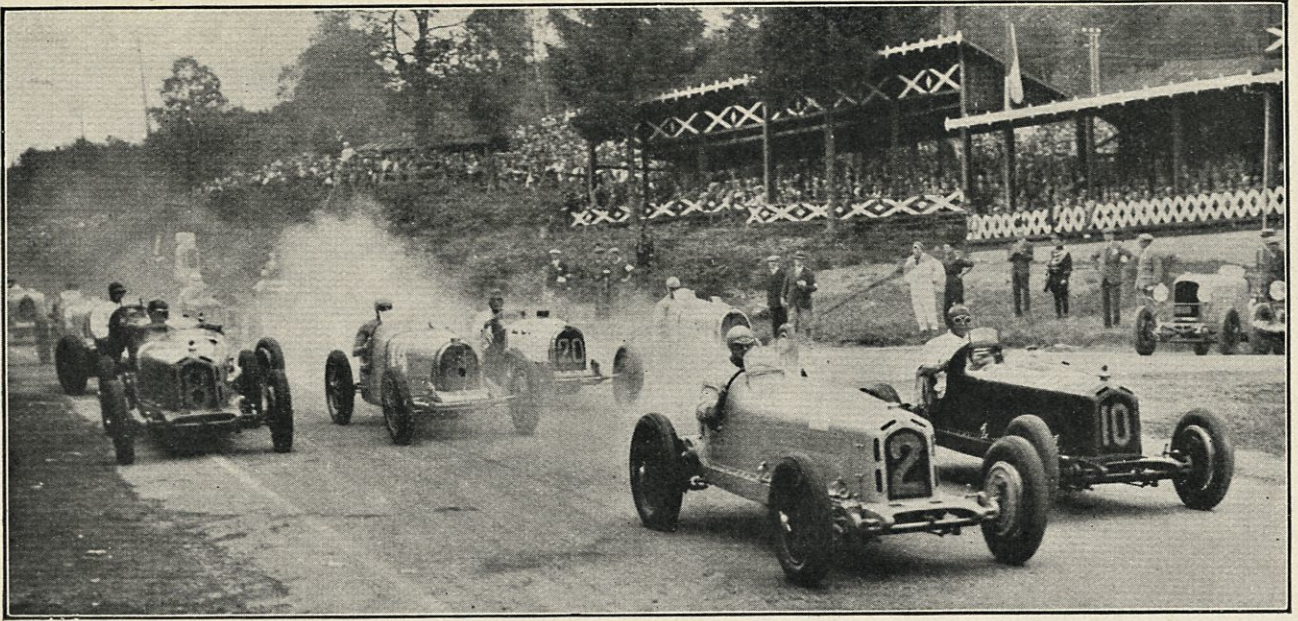
400 kilometrin jälkeen toteamme Nuvolarin uudelleen asettuneen johtoon, josta hän koneensa hoitamisen tähden oli jäänyt, Chironin nyt vuorostaan jäädessä vajalle.

23 kierroksella oli järjestys seuraava : Nuvolari,



Siena, valokuvattuna vähän ennen lähtöä ja hänen ohjaamansa Alfa-Romeo Englebert-kumeineen. Tämä ajaja, joka tuntuu olevan kehittyvässä, sijoittui viidenneksi.





Lähtöpaikat määrättiin arvalla. Ensimmäisessä rivissä ovat Chiron (2) ja Borzacchini (10), joka saapuu ensimmäisenä l'Eau Rougeen käänteeseen. Nuvolari, joka lähtiessä oli huonolla sijalla, osoitti etevät ohjaajominaisuutensa ajaessaan, vasten kaikkea odotusta, ensimmäisenä lavojen ohitse.

Borzacchini, Varzi ja Chiron, kolmen viimeksimainitun ajaessa lavan ohitse vain muutamien autopi-tuoksien eroittamina. Tällaista voidaan kutsua suureksi taisteluksi.

24 kierroksella ajaa Nuvolari ensin ohitse, sitten Borzacchini, sitten Varzi. Chironia ei näy. Vähän myöhemmin kovaääninen ilmoittaa, että hänen on ollut pakko luopua kilpailusta vaihdelaatikkoon tulleen vian tähden, Burnenvillen mäkeä laskiessa. Borzacchini, joka ei enää ole ajanut lavan ohi, on hänkin ollut pakotettu luopumaan kilpailusta kampiakseliin tulleen vian takia.

400 km. jälkeen sijoitus on seuraava :

Nuvolari, 2 t. 47 m. 39 s. ; Varzi 1 m. 45 s. jälessä ; Dreyfus, Lehoux, Siena, Williams ja Sommer. On siis enää vain seitsemän kilpailijaa jäljellä.

515 km jälkeen ei ole muutosta tapahtunut, huomautettakoon vain hetken jännityksestä 39 kierroksen aikana, jolloin Varzi pysähtyi konettaan hoitamaan. Mekaanikot kiiruhtivat avuksi ja vähemmässä kuin kymmenessä sekunnissa muutettiin hänen vau-nunsa etukumi.



Kilpailujen loppu lähestyy. Nuvolari saapuu ensimmäisenä, eläköönhuutojen raikuessa. Loppusijoitus oli seuraava :

1. Nuvolari, Maseratilla Englebert-kumeineen, ajoi 40 kierrosta, siis 596 km. 4 t. 9 m. 10 s:ssä ; tuntikeskinopeus 143.518 km. ; nopein kierros : 6 m. 1 s., 148.587 km.
2. Varzi, Bugatti, keskinopeus 141.661 km.

---

Kilpailijaryhmä. Vasemmalta oikeaan : Williams, Lehoux, Dreyfus, ja Varzi l'Ecurie Bugattista.



3. Dreyfus, Bugatti, keskinopeus 141.353 km.
4. Lehoux, Bugatti, keskinopeus 141.083 km.
5. Siena, Alfa-Romeo, P. E. yhdellä kierroksella 139.120 km.
6. Williams, Bugatti, yhdellä kierroksella, 137.065 km.
7. Sommer, Alfa-Romeo, 5 kierroksella 123.294 km.

Kaikki kilpailijat hoitivat koneitaan noin puoli-matkassa lisäten niihin vettä ja polttoainetta sekä muuttaen kumeja.

Koneiden hoitoon kulutettu aika oli seuraava :

Nuvolari : 3 m.

Varzi : 1 m. 41 s. sekä eräs 10 s. pysähdys.

Borzacchini : 34 s. ja 2 m. 50 s.

Dreyfus : 1 m. 32 s.

Lehoux : 1 m. 33 s.

Siena : 3 m. 16 s.

Williams : 1 m. 41 s. sekä kaksi pysähdystä n. 4 m. kynttilöiden takia.

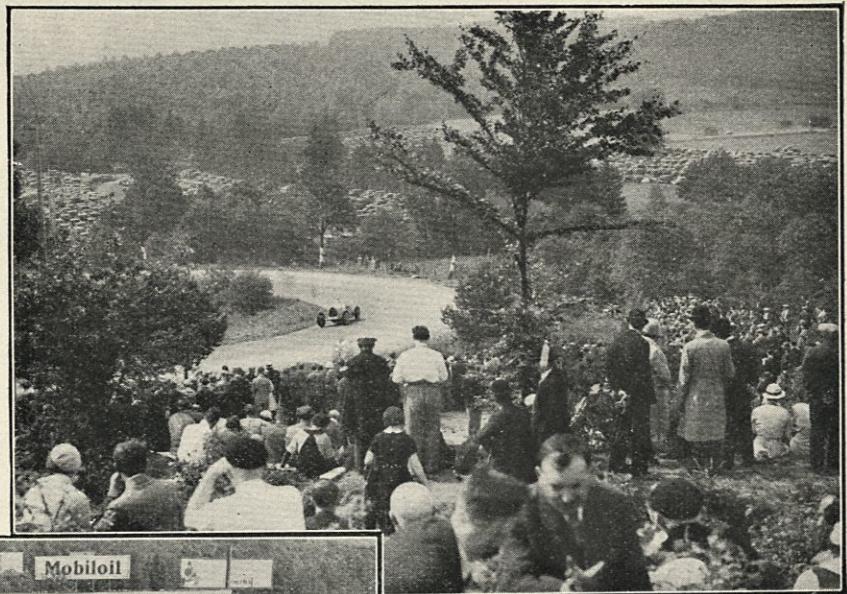
Sommer : 1 m. 2 s. sekä kaksi pysähdystä, n. 7 m. 12 s. putkien vuotamisen tähden.

Chiron : 2 m. 58 s.

Moll : 2 m. 15 s.

Mitä nämä kilpailut siis ovat opettaneet meille? Luovutamme puheenvuoron pätevälle virkatoverillemme Charles Faroux'lle, joka L'Auto-lehdessä julkaisemassaan selostuksessa lausuu seuraavaa :

« Joskin Spa rata ohjaajien yksimielisen arvostelun mukaan on hauskin maantierata, mikä tunnetaan, niin se samalla on ajettavaksi hyvin vaativa. Sillä todetaan todellinen ajokyky ja nopeus ja se panee koville niin miehet kuin auton. Ottaen tämän huomioon ei keskeyttäneiden lukumäärä ole suuri.



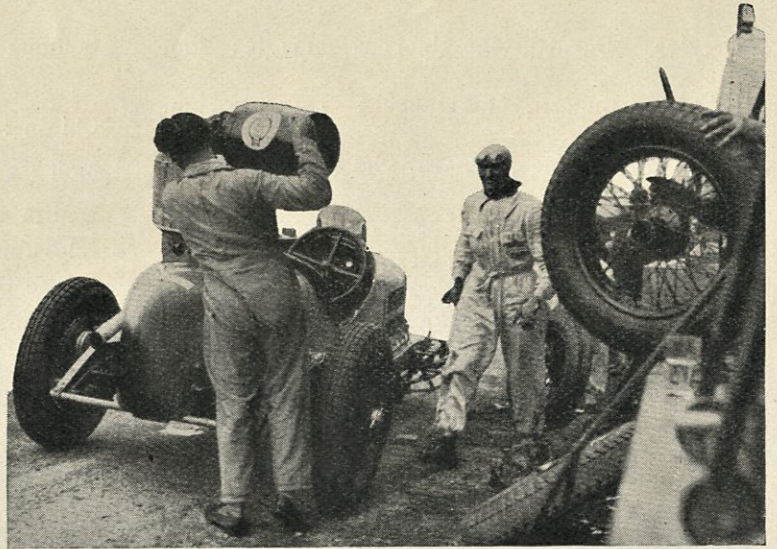
a) Spa-Francorchamps'in matkalta ei puutu kauniita kohtia. Tässä näköala vanhan tullin käänteeseen, missä Varzi törmäsi. Taustassa näkyy joukko koneita parkkeerauspaikalla.

b) Osa lavojen ympärystä kilpailujen aikana. Englebert-kumien ilmoitukset muistuttavat kumien voitosta Mans'in 24-tuntin ajoissa ollen samalla näkötorneina, joihin monet innokkaat katseilijat kiipesivät kilpailuja seuraamaan.



Parooni Nothomb samoin kuin M. Langlois olivat aivan oikeassa sanoessaan, että on aika palata ankarampaan säännöstelyyn, jos haluamme, — ja sehän onkin kilpailujen tärkein merkitys, — että ajoneuvojen rakentamistaito hyötyisi niistä kokemuksista, joita julkisista esiintymisistä koituu.

Joka tapauksessa urheilu saattaa elää vain varmallalla pohjalla. Vapaa kaavio jättää meidät vielä tänä vuonna epävarmoiksi : Bugatti-koneet ovat 2, 3 l. silinterisiä ; Alfa-Romeo 2, 2 l. ja 3, 6 l. ; Maserati 2, 8 l.



Puolimatkassa. Chiron ottaa polttoainetta ja muuttaa kumeja.



Nuvolari, joka juuri on ajanut päätelinjan yli sammuttaa janoaan ankaran ponnistuksensa jälkeen. Tarkatkaa Englebert-kumeja, jotka eivät näytä paljon kärsineen matkasta, jonka « cam pionissimo » on niiden avulla suorittanut.

On luonnollista, että voimakkain ja aerodynaamisesti parhaiten suunniteltu kone voittaa ja sen selvillesaamiseksi on tämä koetus paras mahdollinen.

Mutta alamme onneksi vuoden, missä sellainen säännöstely astuu voimaan, mikä on omiaan luomaan edistystä. Jos se ei onnistu, niin mihinkä joudummekaan ? Aina 1.500 cmc saakka olemme muutamien vuosien kuluessa nähneet silinteritulavuuden kasvavan ja johtuvan vaaralliselle tielle nousten lukuihin 2.000 cmc., 3.200 cmc., 2.600 cmc., 3.000 cmc. Se tekee 300 CV ja 300 km.-tunti ennen kun kolme vuotta on kulunut; tällaisia vaunuja ei ole vielä rakennettu, eivätkä nykyiset tietkään vielä ole sellaisille sopivia. »

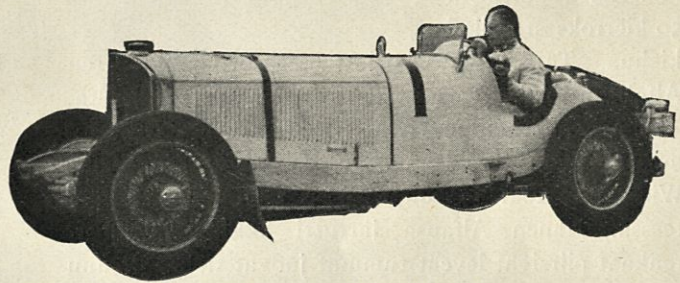




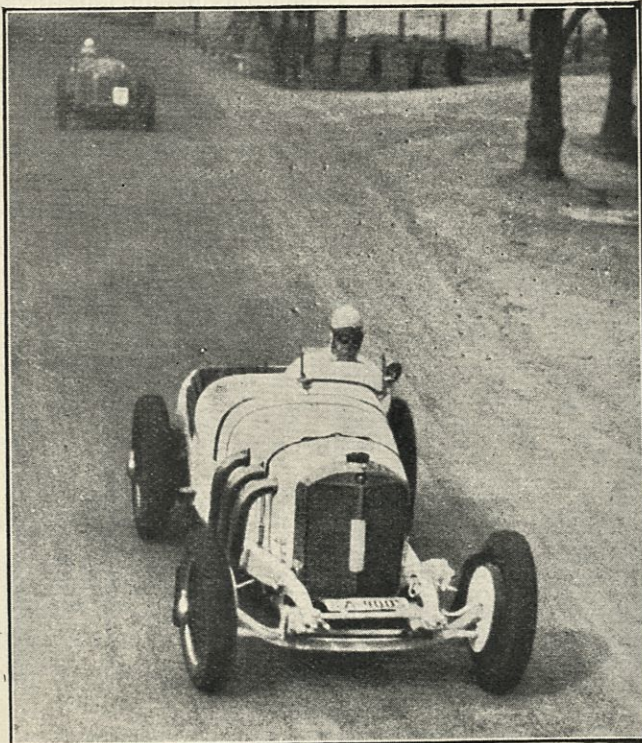
# SUOMEN GRAND PRIX

**P**OHJOISMAIDEN kilpautokausi alkoi Eläintarhan ajolla Helsingissä toukokuun 7 päivänä. Tämä kilpailu, joka jo edellisellä vuonna herätti ansaittua huomiota, muodostui nyt ainutlaatuiseksi, osaksi kilparadassa tapahtuneiden parannusten johdosta, mutta etupäässä osaaottaneiden ohjain ja autojen takia.

Norjalaisen Björnstad'in revanschinätkä, Alfa-Romeollaan, Ruotsin Talvi Grand Prix'in



Ebb, ajaen Mercedes-Benz koneella (Englebert kumeineen) voittaa Suomen Grand Prix kilpailuissa suoritettuaan 100 kilometriä 1 tun. 3 min. 8 sek.



---

jälkeen oli nopeutta kiihdyttävä tekijä. Kal Ebb halusi korvata talven vikaanajoaan ja S. P. J. Keinänen paloi halusta saada kokeilla uusittua Chrysleriaan. Suomalainen Ford ajaja Wallenius halusi mitellä voimiaan ruotsalaisten Ford-ajajain Bennströmin ja Johanssonin kanssa, jotka aikaisemmin olivat voittaneet Råmen ajon.

Maaailmanennätyksiä nopeudessa ei voitu odottaa — siihen oli tämä 2 km pitkä kierrosrata käänteineen liian vaikea, mutta voitiin olla varmat siitä, että kierrosajat hipaisisivat äärimmäistä rajaansa.

---

Silmänräpäyskuva osoittaa Ebbin kiitävän Mercedes koneellaan nopeata vauhtia lavan ohi.

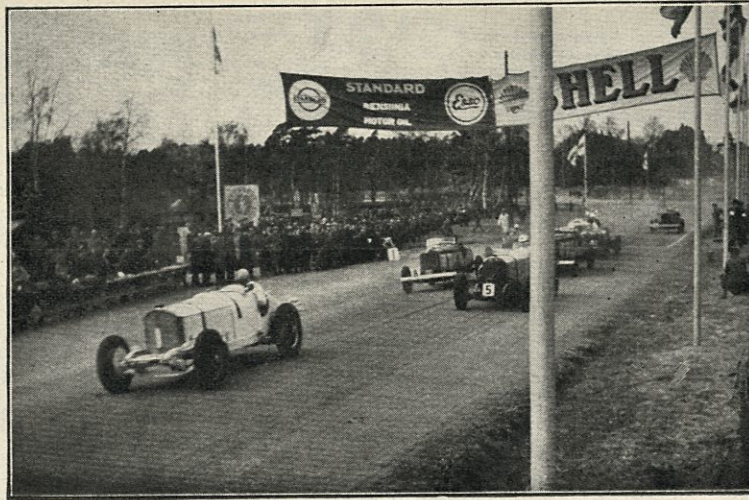


Ilmassa oli jännitystä kun 10-miehinen joukko lähti matkaan Ebb johdossa varmentuen johtajaasemaansa koko ensi kierroksen. Kilpailu näytti muodostuvan kaksin-otteluksi Ebb - Widengren, jollei eräs mekanikko olisi unohtanut poistaa väliaikasta jäädyttäjäpeitettä Ebbin Mercedesksettä, jok ajo ensimmäisellä vaadituista 50 kierroksesta alkoi

kiehua. Tätä vikaa korjattaessa otti Widengren Alfallaan johdon varmistuen sitä kierros kierrokselta. Ebbin vaunu ei enään näkynyt käyvän virheettömästi. Innostuksessaan sivuttaa Ebb kierroksella, Widengren teki jonkun virheen pahimmassa käänteessä. Hänen Alfansa jarrutti akkia, Englebert renkaat piirsivät leveät tummat juovat tiehen, vaunu pyö rähti kerran ympäri ja pysähtyi. Poissa oli kilpailun nopein vaunu ja ensimmäisen palkinnon ja Smk. 30.000:— kuittasi Ebb ajalla 1 tun. 03 min. 8 sek. keskinopeuden ollessa 94,769 km.

2 palk. sai C. G. Johansson Ford'illa.

3 palk. sai O. Bennström Ford'illa.



Voittaja Ebb johtaa.

kilpailijainsa tiellä ja poistettiin kilpailusta ja Walleniuksen Ford sammui lyhyen mutta kunnia-akan taistelun jälkeen.

Eläintarhan ajo oli päättynyt. Yli 40.000 ihmistä juhli Ebbin ja Englebert renkaiden voittoa, sillä voimme vapaasti väittää että Eläintarhan ajossa Englebert renkaat « löivät itsensä läpi » Suomessa. Että 7 parasta ja eniten kilpailutottumusta omaavaa ajajaa 10:stä valitsee Englebert renkaat tälle äärimmäisyyksiin vaativalle radalle on jo niin kiitettävä todistus Englebertin laadusta, että sen voi ylittää ainoastaan totuus ettei kukaan näistä 7:stä ajajasta tuntenut itseään pettyneeksi.

4 palk. sai Sundstedt Bugatilla.

5 palk. sai Jaakola Reo'lla.

Björnstad'in Alfa-Romeo kieltäytyi kannattamasta isäntänsä revanschiajutuksia joten nämä saivat jäädä lepäämään toistaiseksi Keinäsen kilpavaunu näkyi olevan kesken-tekoinen. Dahlin'in Mercedes Benz kulki vasten isäntänsä tahtoa omia teitään ollen aina kanssa-



Voittaja seppelöidään.





## Ruotsin Talvi Grand Prix 1933

**K**ILPAAUTOILULLE on v. 1933 ollut armon vuosi. Luodessamme kauden lopussa silmäyksen tapahtumiin näissä voimanäyttelyissä, suurenmoisimmat kuin koskaan ennen, kiinnostaa meitä erikoisesti eräs kilpailuista, nimittäin Ruotsin III:s talvi G. P. Tämä talvinen urheilujuhla oli todella loistava ja juhlallinen.

Kilpailu oli sikäli myöskin erikoinen, ollesaan maailman ainoa talvikilpailu autoille. Sen lumous johtuu etupäässä luonnonvoimien aikaansaamissa oikukkaisissa vaihteluissa, sekä myös sen urheilullisesti korkeasta tasosta. Tässä kilpailussa ohjauspyörässä istuville miehille ei riitä ainoastaan « painaa lusikka pohjaan » sekä ottaa irti itsestään ja vauvustaan kaiken, vaan on heidän oteltava usein seikkailurikkaan kappailun pohjolan talven kanssa.

III:n Råmen kilpailun aikana olivat tuulten ja ilmojen jumalat verrattain suopeat. Taivas oli tosin harmaa ja kolea ja pakkasta oli 5 à 6 astetta, mutta näkö oli hyvä ja rata loistokunnossa.

Klo. II putosi lähtöpallo, ja kaikki 31 vaunua lähtivät lumen ja jääsirpaleitten singotessa matkalle. Lähtö tapahtui häiriöittä. Moottorien jylinä vyöryi ukkosen tavoin yli aavan lumisen kentän, ja valtavalle katselijajoukolle (arv. n. 70.000:ksi) muodostui tästä kilpailun mahtavin hetki, unohtumaton muisto.

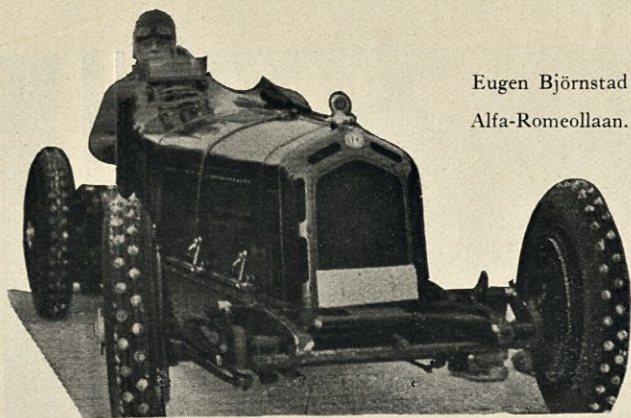
Pohjoismaista ja Saksasta oli kokoontunut parhaimmat pikakiitäjät, ja tuskinpa on tämänlaatuisessa kilpailussa koskaan nähty runsaslukuisempaa kokoelmaa vaununmerkkejä, niinhän aito kilpailuvaunuja kuin trimmattuja standardvaunuja. Luisumisen estämiseksi käyttivät useimmat ajajat renkaisiin kiinnitettyjä teräshokkeja.

Kilpailun aikana sattui, niinkuin edellisnäkin vuonna, monta jännittävää tapausta. Rata joka katsottiin erikoisen vaikeaksi, kulki osaksi tavallista ruotsalaista talvimaantietä, osaksi pitkin Råmen järven jäätä. Huolimatta ohiajon suurista vaaroista, suoritettiin sellaisia kuitenkin urhein mielin. Todellisuudessa lienee 100 kunta ohiajoa tehty.



Eugen Björnstad, joka tuli toiseksi Ruotsin Grand Prix ajossa tarkastaa S. P. J. Keinänen toimittamia hokkia, joilla hänen Englebert renkaansa olivat lumi- ja jääajoa varten varustetut.





Eugen Björnstad  
Alfa-Romeollaan.

Haavereita, jousikatkeamia, sulaneita mäntiä, magneettovikoja, hokkien repimiä renkaita merkittiin toinen toisensa perään kirjoihin ja voittajaehdokkaiden lukumäärä pieneni.

Heti alussa sijoittautui P. W. Widengren Alfa Romeollaan johtoon pysyen sunä koko kilpailun aikana. Tämä ohjaaja on nykyään omaa luokkaa, eikä hänellä todennäköisesti liene vakavampaa kilpailijaa pohjoismaiden mestarin arvosta. Hänen ajotaitonsa on ilmiömäinen ja oli hänen ajonsa käännteissa Rämengin jäällä suurenmoinen näky.

Norjan nuori vauhtikuningas Eugen Björnstad, ajaen myöskin Alfalla, suoritti erinomaisen ajonäytteen sijoittautuen 2:ksi epäedullisesta lähtönumerostaan huolimatta.

Helmikuun 26 p:vä koitui Suomelle mustaksi päiväksi. Sen molempien erinomaisien ajajien Ebbin ja Keinäsen oli pakko keskeyttää, mikä epäilemättä vähensi kilpailun jännitystä. Etenkin ensinmainitulla oli 7:en kierroksen alkuun saakka ollen kakkosena mainio sijoitus.

Ohjaajat tulivat maaliin seuraavassa järjestyksessä :

1. P. W. Widengren, Alfa Romeo. Englebert renk. 82,98 km/t.
2. Eugen Björnstad, Alfa Romeo. Englebert renk. 81,7 km/t.
3. C. G. Johansson, Ford. 79,4 km/t.
4. Ole Bennström, Ford. 79,0 km/t.
5. Anders Olsson, Chrysler. 78,2 km/t.
6. Thure Johansson, Ford. 77,6 km/t.
7. John Forsberg, Ford. 77,5 km/t.
8. Axel Larsson, Ford. Englebert renk. 74,4 km/t.
9. Erik Bake, Buick. Englebert renk. 71,3 km/t.

10. K. G. Sundstedt, Bugatti. Englebert renk. 71,0 km/t.
11. Ivar Hastings, Chevrolet. 70,4 km/t.
12. Tore Wistedt, M. G. Midget. 67,2 km/t.
13. Sven Lindblom, Ford. 65,9 km/t.

Ajathan eivät ole huimaavia, mutta vallitsevat erikoiset olosuhteet ovat katsottavat taustaksi tässä kilpailussa. Huomioonottaen tämän on asiantuntijalle esim. voittajan nopeus 82,98 km/t. ainutlaatuinen saavutus, huolimatta siitä, ettei ajajan eikä vaunun voimia koeteltu äärimmäisyyksiin.

Renkaiden nastoitus oli hyvin kiinnostava. Nastoja käytettiin erilaisia malleja, ja keskusteltiin puoleen ja toiseen eri mallien paremmuudesta. Aiheuttamiensa rengasmurtumien ja nopean kulumisensa takia, eivät nämä tarjoa mitään ihanteellista luisuusuoja, mutta antanevat kuitenkin tällä hetkellä parhaimman tyydyttävän tuloksen. Tässä yhteydessä mainittakoon, että Englebert renkaat sekä voittajan että 2:ksi tulleen vaunuissa, kestivät hämmästyttävän hyvin. Tässä ljos missään voidaan puhua renkaiden koetuksista ja todellisesta rengasladusta. Nastoitettuna tai ilman ovat Englebert renkaat ohjaajan luotettavin väline taistelussa voitosta ja ennätyksistä, ja kauniimpaa voittoa on Englebert tuskin voinut merkitä ansioluetteloihinsa huolimatta sen ylivoimaisista saavutuksista kaikkialla kansainvälisillä kilparadoilla.

Kolmannet Talvi Grand Prix Rämenginilla on siirtynyt muistojen maailmaan. Ajajien kokemukset ovat laajentuneet ja teknilliset erikoistuntijat ovat ammentaneet uusia hedelmiäkantavia vaikutteita. On toivottavaa, että

tämä korkeata luokkaa oleva suuraajo tulee jokavuotiseksi tässä maassa. Kilpailu ja urheilutapahtumana on sillä ehdottomasti suuri merkityksensä.

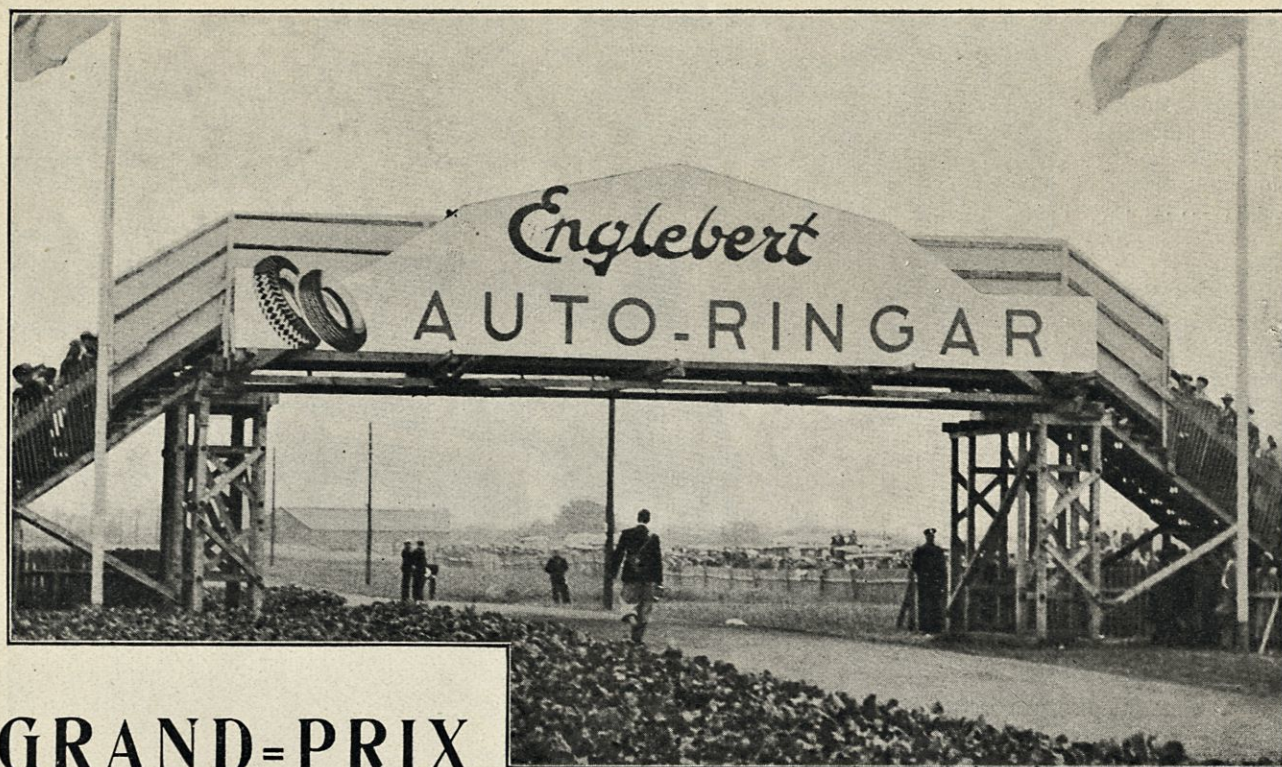


Widengren, joka  
voitti 84,4 km:n

keskinopeudella  
Alfa-Romeollaan.







## GRAND-PRIX

# ≡ KESÄAJOT RUOTSISSA ≡

**T**OISIA tämän urheilukauden aikana järjestettyjä Grand-Prix ajoja on nimetty Ruotsin Grand-Prix kesäajoiksi. Niitä seurasi lukuisa, jännittänyt kansanjoukko. Se saikin olla läsnä vakavassa taistelussa, jossa voittajan asema oli hyvin kyseenalainen.

Kahdestakymmenestä kahdesta matkaan lähtevästä kilpailijasta pääsi vain seitsemän loppuun. Ensimmäisellä kierroksella oli seitsemän kilpailijan ikävän tapahtuman johdosta pakko luopua taistelusta.

Muutamien kilometrien matkan päässä lähtöpai- kalta särkyi eräs Mercedes-kone suistuen radalta ja heittäen mekaanikkonsa maahan. Välttääkseen tör- mäystä siihen oli seitsemän seuraavan vaunun pakko pysähtyä ympäröiviin puutarhoihin ja tien vieressä oleville niityille. Tämän onnettomuuden kautta joutui seitsemän kilpailijaa taistelun ulkopuolelle, jota paitsi neljä haavoittui ja yksi, Erik Lafrenz, sai surmansa.

Huolimatta tästä tuskallisesta taipaleelle lähdöstä pysyi kiinnostus kilpailuihin vireillä. Kiihkeän taiste- lun jälkeä pääsi voitolle Brivio Englebert-kumeilla

varustetulla Alfa-Romeollaan. Tämä loistava ohjaaja osoittautui etevimmäksi ajaessaan 348 kilpailukilo- metriä 2 tunnissa 51 minuutissa 55 sekunnissa, siis keskinopeudella 124.400 km. radalla, joka ohjaajien itsensä lausuman mukaan oli vaikeammin ajettava kuin Targa-Florion rata.

Toiselle sijalle tuli Straight Alfa-Romeolla ja nor- jalainen ajaja, Björnstad, jonka taidosta jo olemme puhuneet, päätyi kolmantena, hänkin Englebert- kumeilla varustetulla Alfa-Romeolla.

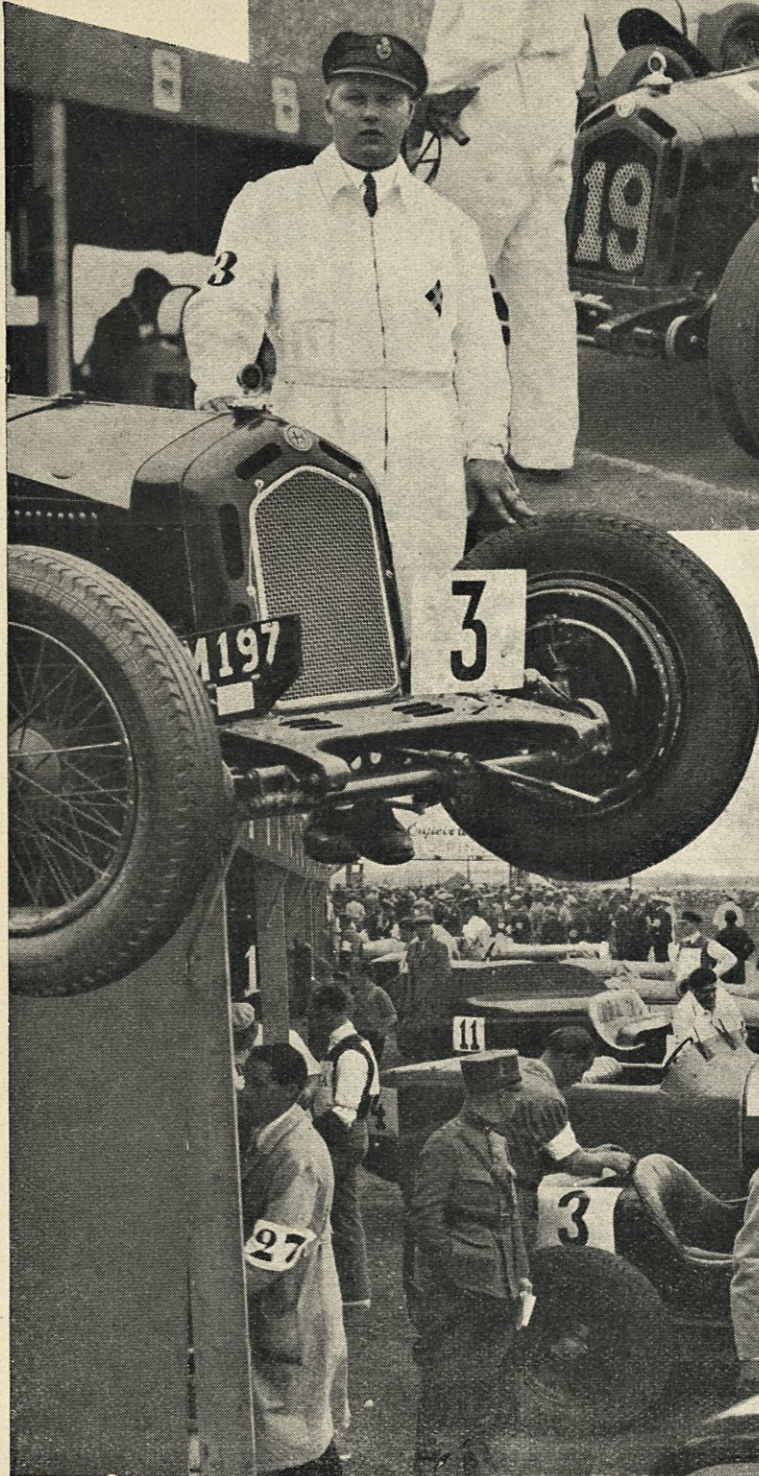
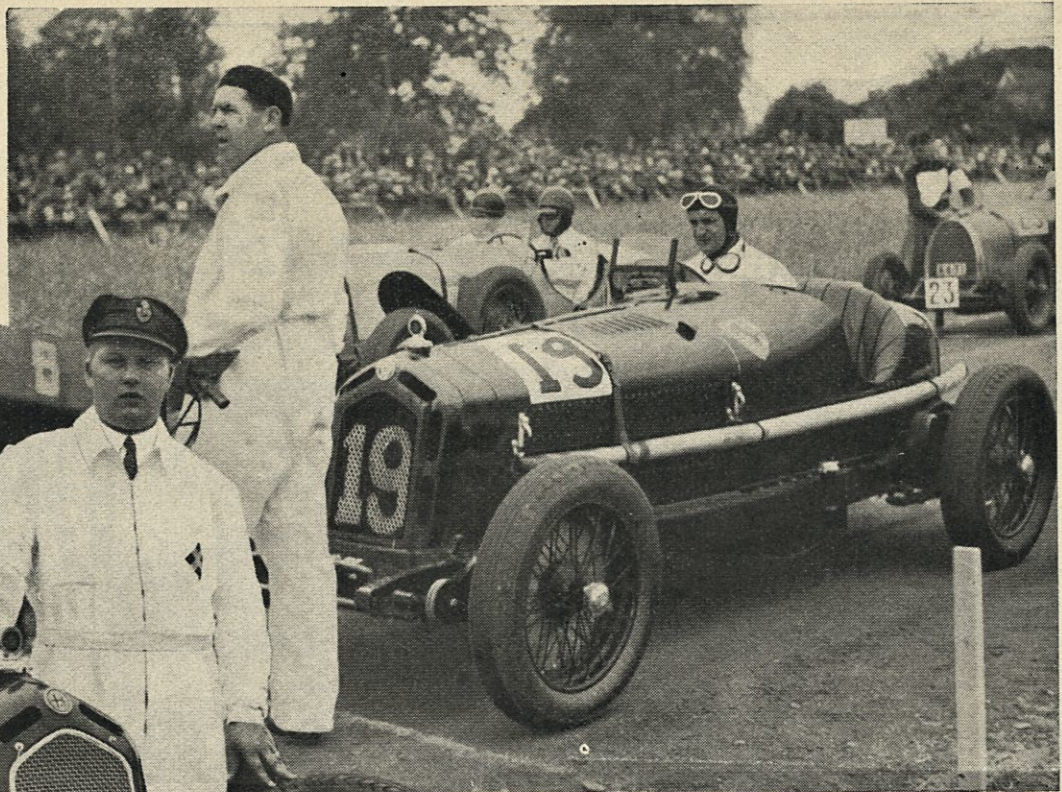
Seuraten tämänvuotisia tapojaan Englebert-kumit taaskin aiheuttivat näille Grand-Prix kilpailuille uuden, kauniin voiton. Sillä loppuun päässeistä seit- semästä vaunusta oli viidellä Englebert-kumit, niiden joukossa päivän sankarilla.

Saadessaan edellämämainitun voiton ovat Englebert- kumit itse asiassa tänä vuonna suuret voittajat Ruotsin kilpailuissa, sillä nehan saivat voiton myöskin Grand-Prix talviajoissa.

Tämä uusi voitto vahvistaa Englebert-kumien kiistämättömät ominaisuudet.



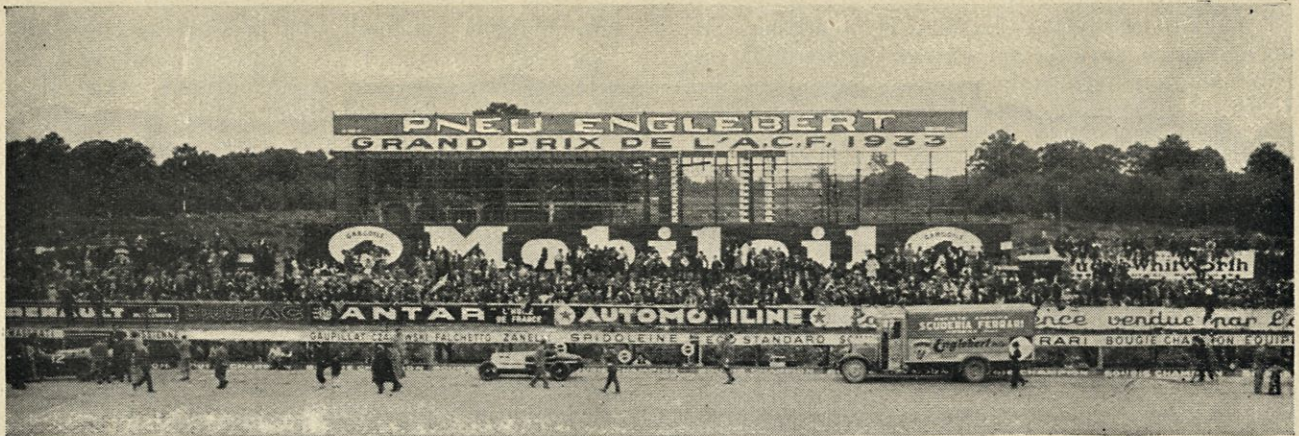
*Oikealla* : Kilpailijat ovat asettuneet lähtöpaikoilleen. Edustassa on Englebert-kumeilla varustetussa Alfa-Romeo N:o 19 koneessa Brivio, joka päätyi voittajana keskinopeudella 124.400 km.



*Vasemmalla* : Norjalainen ajaja Björnstad, joka jo useita kertoja tämän urheilukauden aikana on antanut puheenaihetta itsestään, on kolmannella sijalla. Tässä hänen Englebert-kumeilla varustettu Alfa-Romeonsa muutamia hetkiä ennen lähtöä.







A. C. F. LIITON

# GRAND-PRIX KILPA-AJOT

CAMPARI LÖI AJAEN MASERATI KONEELLA ALFA-ROMEOLLA  
AJAVAN PHILIPPE ETANCELIN'IN

« Voidaan onnitella Englebert-  
» kumeja, joita Etancelin käytti ja  
» jotka kestivät yhteen menoon  
» kaksikymmentä neljä kierrosta,  
» mikä on ennätys tällä radalla. »  
(Charles FAROUX : *L'Auto.*)

**J**oukko, joka tunges-  
keli Linas-Monthéryn  
autodroomin kuuluisan  
kilparadan ympärillä kesä-  
kuun 11:enä 1933, tuona  
koleana sunnuntaipäivänä,  
tulee kauan muistelemaan  
niitä moninaisia mielentilo-  
ja, joita näiden Grand-Prix  
ajojen aiheuttamat runsaat  
urheiluelämän kiintoisat ta-  
paukset heissä herättivät.  
Vain se, joka on ollut muka-  
na näissä kilpa-ajoissa, —  
vain se, joka on kokenut « urheilun jalon epävar-  
muuden » herättämiä peräkkäisiä ja odottamattomia  
vaikeuksia, — vain se voi luoda itselleen täsmällisen  
kuvan näistä ikimuistettavista kilpa-ajoista.

Muistelkaamme, mitä tapahtui ennen itse kilpai-  
luja. Muistelkaamme sitä pettymystä, jonka tun-  
simme, kun kuulimme ilmoituksen Bugatti-ajajien  
poisjäämisestä tuskin kaksikymmentäneljä tuntia  
ennen lähtöä. Muistelkaamme niitä toiveita, joita  
kiinnitimme tulevaan taisteluun Nuvolarin, jonka  
tehon tunnumme ja Chironin, johon kaikki ranska-  
laiset autonajat lähdön hetkellä kiinnittivät kaikki  
toivonsa, hänen järjestelmällisen ja viisaan val-  
mennuksensa jälkeen. Kaikki nämä asiat kuuluvat

## SIJOITUS.

1. G. CAMPARI (Maserati), aik. 3 t. 48 m. 45 s. 2/5.
2. Ph. ETANCELIN (Alfa-Romeo, Englebert-kumeineen), aik. 3 t. 49 m. 37 s. 2/5.
3. G. E. EYSTON (Alfa-Romeo).
4. Raymond SOMMER (Alfa-Romeo).
5. Guy MOLL (Alfa Romeo).
6. VILLARS (Alfa-Romeo).

menneen ajan historiaan ja  
ovat jo unohdettuja näiden  
rivien ilmestyessä. Mutta itse  
kilpa-ajojen muisto on painu-  
nut syvälle urheilun aika-  
kirjoihin ja nämä Grand-  
Prix-ajot tulevat olemaan  
aikakirjojen kaikista kau-  
neimpia autourheilua ja —  
teollisuutta käsitteleviä si-  
vuja.

## KILPA-AJOT.

Tehkäämme lyhyt yhteenveto kilpailujen vaiheista.

Lähtömerkki annetaan klo 19. Taistelusta, jota  
käydaän ajon ensimmäisistä minuuteista alkaen,  
luopuvat hyvin pian useimmat kilpailijoista. Se  
vimmattu vauhti, johon Nuvolari, ottaen ensi het-  
kestä johdon Englebert-kumeilla varustetulla Alfa-  
Romeollaan, pakoitti kilpailijansa lyömällä jo radan  
ensimmäisistä käännteistä alkaen aikaisemmat ajoen-  
nätykset, aiheutti monen ajajan luopumisen kilpai-  
luista. Ensiksi Gaupillat ja Lehoux Wimillen seu-  
raamina poistuivat ennen aikojaan taistelutante-  
reelta. Kuudennella kierroksella joutuu kuitenkin  
itse Nuvolarikin onnettomuuden uhriksi, joten hänen  
samoin kuin Chironinkin, saman kohtalon alaisena,



oli pakko keskeyttää kilpailu Huomatkaa, että molemmat championit samalla kertaa joutuivat saman onnettomuuden (takasillan särkyminen) uhriksi. Heidän jälkeensä näemme vuoronsa mukaan Busiennen, Czaykowskiin, Félixin, Howen, Zanellin, Zehenderin poistuvan radalta. Nuvolari, joka liittytyään uudelleen nyt Taruffin johtamaan kilpailuun Alfa-Romeollaan, oli 27 kierroksella pakoitettu lopullisesti poistumaan Grand-Prix ajoista. Taistelu, suuri taistelu suoritettiin Camparin ja Etancelinin välillä. Molemmat vahvistivat loistavalla tavalla maineensa ensiluokan kilpailijoina. Ja joskin kohtalo, — sillä nyt, jos koskaan, on kohtalolle annettava oikeudenmukainen osuutensa voittoon, — auttoi Camparia kilpa-ajojen kaikista viimeisimpien sekuntien aikana, ei näiden kahden miehen välisestä paremmuudesta voi olla puhetta. He ovat yhtä hyviä ja kansanjoukko, joka oivalsi tämän, kaiutti heille yhteiset, raikuvat eläköönhuutonsa.

Kuinka voisimmekaan kuvata kilpa-ajojen loppuvaiheita. 30 kierroksella pysähtyi Campari vaihtamaan kaikki kuminsa, — jo toiseen kertaan. Tämä toimitus, joka kesti minuutti neljäkymmentä neljä sekuntia, vei häneltä johtajan aseman, joka siirtyi Etancelinille. Rouen'in ajaja, jonka matkanteko tähän saakka oli ollut aivan ihmeteltävä, ottaa nyt huolehtiakseen johdosta yleisön yksimielisten suosiosoitusten kannustamana. Hänen jälessään kiittää Campari vielä nopeammalla koneella pannen toimeen oikean ajometsästyksen pienentäen aikaeroa joka kierroksella. Alkaa sataa rankasti... 37 kierroksella Campari taaskin pysähtyy vaihtamaan kumejaan, jotka luistavat kivityksellä menettäen taas 24 kallista sekuntia. 40, siis viimeisen kierroksen alkaessa Etancelin vielä on 24 s. edellä italialaista ajajaa... Yleisö pidättää henkeään. Kovaaäninen ilmoittaa, että ranskalainen johtaa vielä Biscornesin mutkassa... Kaikki odottavat, että hän saapuu aivan heti perille voittajana... mutta... Campari tuleekin

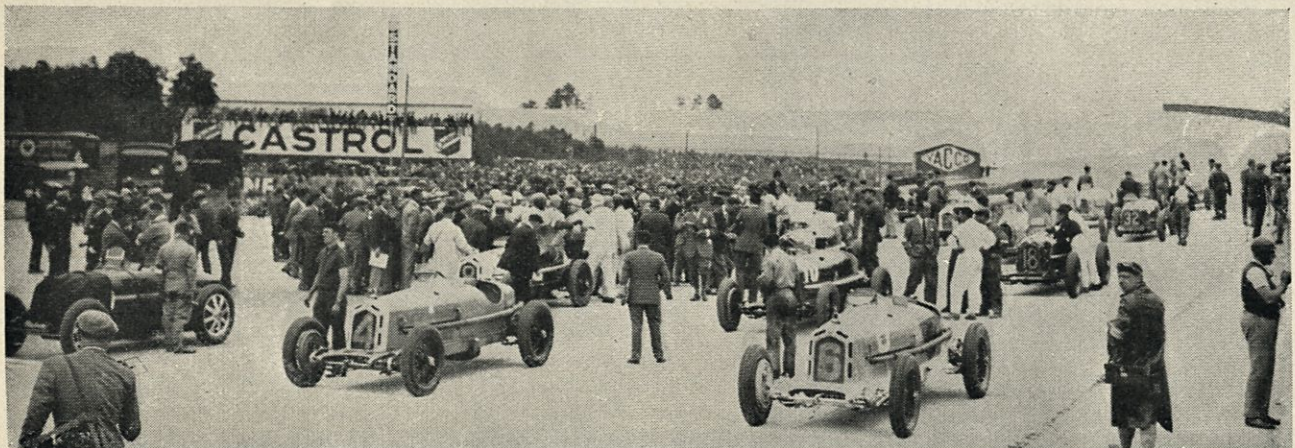
ensimmäisenä maalipylväälle ja voittaa... Mitä onkaan siis tapahtunut?... Yksinkertaisesti vain se, että Etancelinin kytkin on rikkoutunut särkien siten tuon miellyttävän kilpailijan toiveet. Hän saapuu pian itse hitaasti ajaen ja kansanjoukko kaiuttaa eläköön-huutojaan. Loistavan ranskalaisen ohjaajan rohkeuden kiihottajana on taaskin ollut la guigne.

## MIEHET.

Mitä olisikaan enään sanottavaa Camparista ja Etancelinista? Edellinen, jonka nimi tulee aina loistamaan kirkkaana autourheilun taivaalla, on huomiotaherättävällä tavalla astunut näyttämölle. Hänen 40 ikävuottaan eivät ole vähentäneet niitä ruumiillisia ominaisuuksia, joista hän on tunnettu, eikä hänen rohkeutensa ole laimentunut. Esitämme hänelle täten lämpimät onnitelumme urotyönsä johdosta.

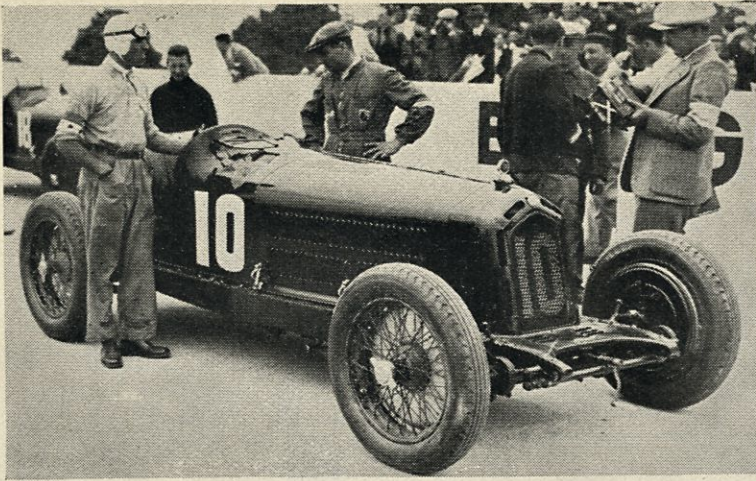
Etancelin. Näiden samojen A. C. F.-liiton Grand-Prix ajojen voittaja vuonna 1930 Bugattilla, ei tällä kertaa jaksanut uudistaa aikaisempaa urotyötään kohtalon ollessa hänelle epäsuopean. Mutta hän on selvään osoittanut olevansa ranskalaisten autonajajien joukossa nykyhetkellä se henkilö, johon ehdottomasti voi luottaa. Hänellä on paitsi etevän urheilijan ominaisuuksia, teknillistä pätevyyttä, luja tahto sekä hyväntuulista filosofista mieltä, joka ei anna kohtalon iskujen itseään lannistaa.

Toisten näiden Grand-Prix ajojen ohjaajien ominaisuuksista on erikoisesti mainittava Nuvolarin ja Chironin harvinainen taituruus, Taruffin älykkyys, Eystonin laskelmallisuus, Sommerin sitkeys, joka saattaa hänet pysymään joukossa monta kierrosta peräkkäin. Mollin ajotapa, joka on yksi tämän vuoden ajojen kirkkaista väläyksistä.



Lähdön hetkellä oli 19 konetta radalla; vain 6 niistä pääsi maaliin.





Nuvolari, Alfa-Englebert lähtöviivalla.

Onnittelemme kaikkia näitä ohjaajia loistavien ominaisuuksiensa johdosta.

#### KUMIT.

Kumit näyttelivät sangen tärkeätä osaa näissä kilpa-ajoissa, joissa niiden kestävyttä erikoisesti kysyttiin. Maaperän ollessa hyvin epätasaista alusta lähtien rasittivat nämä ajot sangen suuresti kumeja. Campari ja Etancelin ajoivat nopeimmat kierrokset vastaavasti nopeuksilla 139.318 ja 138.888, jotka ovat Linas-Monthéryn ajoradan ennätysiksi.

On siksi erikoisesti huomautettava niistä ainutlaatuisista saavutuksista, joita Etancelinin vaunujen Englebert-kumit näissä olosuhteissa suorittivat. Hänen kilpailijansa vaihtaessa kumeja kolme kertaa ei Etancelin muuttanut takapyörän kumeja kuin yhden ainoan kerran. Etupyörien kumit kestivät vaihtamatta koko matkan. Ainoan kumivaihtonsa teki Rouen' in ajaja 16 kierroksella, kun vielä oli 24 kierrosta jäljellä. Kun Etancelin ei saapunut voittajana kilpailujen pääte pisteeseen, lausuttiin erinäisiä arveluja...

Kuunnelkaamme, mitä virkaveljemme Maurice Henry kirjoittaa ajojen jälkeisenä päivänä: « On lausuttu otaksuma, että » Etancelin olisi hidastuttanut ajoaan pe-

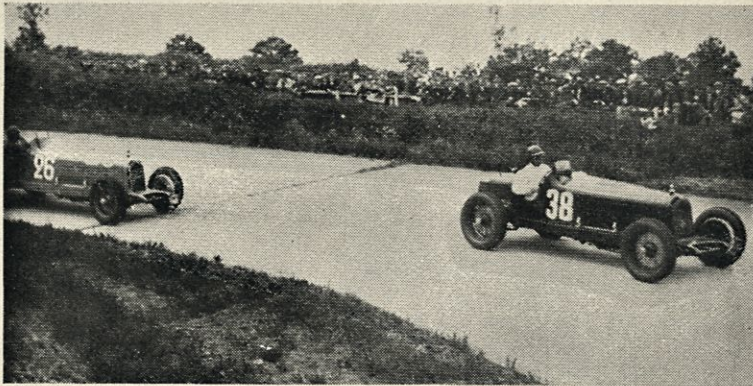
» losta, että kumit höltyisivät, mutta niin » ei ole asian laita. Hänen Englebertkuminsa, jotka olivat tarkoitettut kestämaan » 20 kierrosta, kestivät 24 kierrosta ja olivat » vielä niin hyvässä kunnossa, että niillä » olisi voinut ajaa huoleti useita kierroksia.»

Voidaan siis todeta, että A. C. F.-liiton Grand-Prix ajot osoittivat Englebert-kumien arvon etevän ranskalaisen, joskin huonosti palkitun ohjaajan ponnistuksissa.

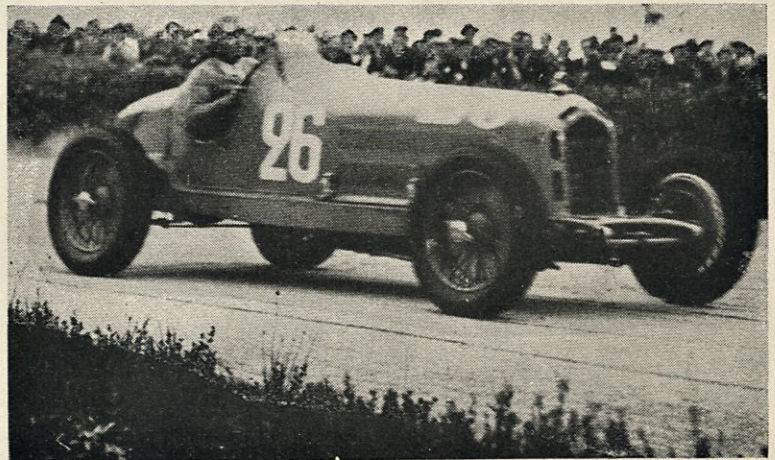
Lisätkäämme vielä, että myöskin Nuvolarin, Taruffin ja Bussiennen vaunuissa oli Englebert-kumit. Tiedämme kuinka suuren rasituksen alaisina molempien ensinmainittujen kumit olivat ajossa: he olivat Englebert-kumeihinsa täysin tyytyväisiä.

#### JÄRJESTELY.

Se oli täydellinen. Esittäkäämme kaikille järjestäjille yhteiset ihailevan kunnioitukset, erikoisesti mainiten A. C. F.-liiton presidentin M. Vicomte de Rohan' in, urheilutoimikunnan presidentin M. Pérouse'n, kilpa-ajojen johtajan M. Peyerimhoff de Fontenelle'n samoin kuin autodroomin johtajan M. Letorey'n.



Eräs kilpailun vaihe: kaksintaistelu Taruffin (38) ja Etancelinin (26) välillä (Alfa-Englebert).



Etancelin kiittää katsojalavan ohii nyt, kuten aina, johdossa. Hän ajaa 40 ja viimeistä kierrostaan (Alfa-Englebert).





# Marseillen Grand-Prix

## kilpa-ajot

MIRAMAS'N AUTODROOMISSA  
ELOKUN 27 P:NA 1933

Louis Chironin loistava voitto Alfa-Romeolla (Englebert-kumeinen) 500 km. matkalla 179 km. keskinopeudella.

**V**OITTEKO kuvitella, minkälainen innostus valitsi, kun 50.000 etelämaalaista, Miramas'n autodroomin ympärille kokoontunutta katselijaa rynnisti radalle ja syöksyi Chironia kohti kantaakseen hänet riemukulkuessa?... Pohjoismaalaiset eivät vähällä unohda tätä hetkeä, jolloin he näkivät, kuinka ihmeteltävällä ja ylenpalttisella tavalla etelämaalaiset osoittivat kiittolisuuttaan. Puhuttiin vielä kauan aikaa Cannebieerellä ja koko Marseillen alueella näistä toisista Grand-Prix kilpailuista ja niiden rohkeasta voittajasta'...

Mariuksella on täysi syy ylpeillä Grand-Prix voitostaan. Se on ainutlaatuinen Ranskan autojen aikakirjoissa, koska se on saavutettu sillä kuuluisalla radalla, jota asiantuntijat vertaavat Amerikan Indianapoliksen mainehikkaaseen autodroomiin. Oli saatu ilmoittautumaan ajajien joukosta kaikkein tunnetuimmat eturivin miehet ja sekä ranskalaisten että italialaisten vaunujen osanotto oli omiaan kokoamaan suuren kansanpaljouden Miramas-radalle.

Täpötäyden katsojalavan ja kentillä tungeksivan kiihoittuneen kansanjoukon silmien edessä suoritettiin kaikkein kiinnostavin urheilutaistelu, mitä Etelä-Europassa on nähty. Virkaveljet ovat verranneet näissä autokilpailuissa läsnäolleiden innostusta härkätaistelujen kiihoittuneeseen ilmapäiriin. Samanlainen kuume oli täälläkin vallalla koko kilpailun ajan.

Katsojia oli saapunut kaikkialta. Heitä oli tullut jalan, hevosilla ja linja-autoilla. Täpötäydet junat olivat tyhjentyneet jätettyään paikalle katsojalauvoja. Urheilumaailman kaikkein nykyaikaisimmat jäsenet olivat saapuneet autodroomiin lentokoneilla. Oli hyvin merkillistä nähdä autohalleissa tuhansien parkeerattujen vaunujen rinnalla odottavan lentolavaston, joten niillä tulijoiden ei tarvinnut pelätä proosallisen maanpäällisen paluumatkan ikävyyksiä.

Ennenkun luomme katsemme takaisin kilpailuihin, pyydämme esittää kunnioittavat kiitoksemme



järjestäjille, herroille Collard, Gaillard-Bourrageas, Millet, Rousset, Ducreux, Garcin, Treffiers.

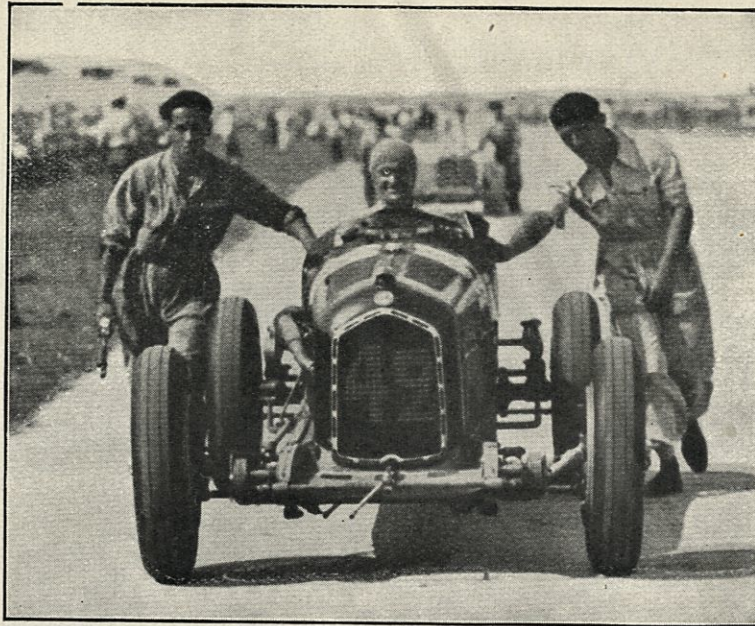
Lähtömerkin antoi Charles Faroux'n ohjaamana Marseillen kaupungin urheilun johtaja M. Vallérian sen jälkeen kun kilpailijat olivat yksitellen esitetyt yleisölle saaden rohkaisukseen vastaanottaa innokkaat eläköönhuudot, — varsinkin Chiron, Etancelin, Nuvolari.

Nuo 17 osanottajaa, joiden joukossa huomataan rohkea urheilijaniminen M:lle Hélé-Nice pyrähtivät aivan sanan mukaisesti lentoon. Chironin osalle tuli kunnia päästä johtoon ensimmäisellä kierroksella lähes 190 km. keskinopeudella tunnissa. Neljännesmatkaan saakka käytiin taistelua johtoasemasta Chironin, Nuvolarin ja Dreyfusin kesken, joista viimeainittu

saavutti kilpailujen kierrosennätyksen tässä home-risessa taistelussa. Taistelun ensi vaiheen aikana oli Chiron useimmin johdossa. Pian näytti siltä kuin lopullinen taistelu käytäisiin vain ranskalaisen ajajan

ja italialaisen taiturin välillä. Vaikkakin sijoituksessa silloin tällöin sattui muutoksia kilpailujen mielenkiintoisten vaiheitten aikana, niin itse asiassa huomio lopulta aina kiintyi näihin kahteen ajajaan.

Kilpailujen aikana sattui valitettavasti ikävä tapaturma: miellyttävä sveitsiläinen ajaja Waldhausen kaatui täydessä vauhdissa ollessaan ja vietiin vaikeasti vahingoituneena salonin sairaalaan. Myöhemmin saatiin tietää, että tuo etevä ohjaaja oli kuollut haavoihinsa Myös Etancelin, jonka ajokausi oli ollut niin huomiota herättävä, oli pakoitettu luopumaan



Chiron, joka ajaa Alfa-Romeolla, Englebert-kumeineen, asettuu lähtöpaikalleen.



Chiron ylittää voittajana pääteviivan ajettuaan Alfa-Romeolla (Englebertkumeineen) 500 km. kilpa-ajon 179 km. keskinopeudella.



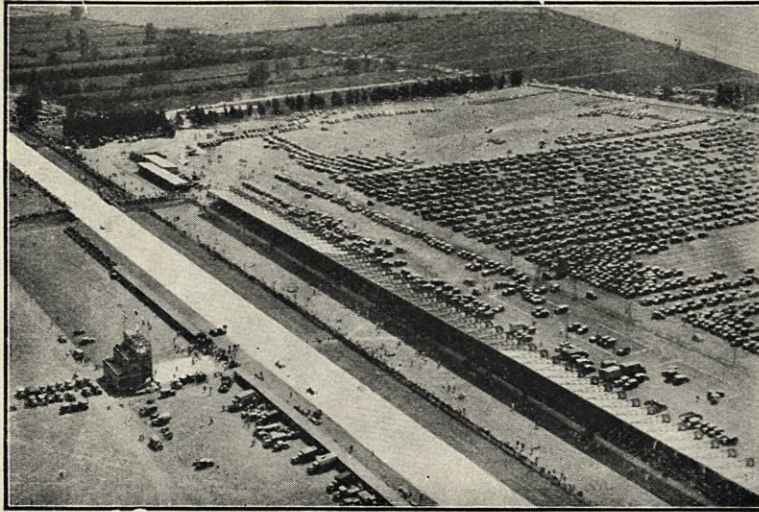
kilpailuista vasempaan reiteensä saamansa palohaavan tähden, joka aiheutti hänelle kovia tuskia ja oli toiminnalle esteenä. Kun kolme neljännestä matkasta oli ajettu, oli järjestys seuraava : Nuvolari, Chiron, Fagioli, johtajan keskinopeuden ollessa tällöin 179,372 km.

Tällöin sattui merkkitapaus kilpailujen kulussa :

Nuvolarin oli pakko luopua taistelusta, kun hänen Maseratinsa takasilta katkesi. Jäljellä oli tuskin enää sataa km. joilla Chiron ja Fagioli suorittivat kauniin taistelun. Ranskalainen ajaja pääsi voittajaksi ja eläköön-huutojen raikuessa hän ylitti kunniakkaasti pääteviivan. Sijoitus oli seuraava :

1. Louis Chiron, Alfa-Romeo Englebert-kumeineen, ajoi 500 km. matkan 2 t. 49 m. 15 1/5 s., keskinopeus tunnissa 178.986 km.
2. Luigi Fagioli, Alfa-Romeo Englebert-kumeineen, 2 t. 50 m. 25 1/5 s.
3. Guy Moll, Alfa-Romeo, 2.350 cmc., hävisi 4 kierr.
4. Wimille ja Sommer, Alfa-Romeo 2.350 cmc., hävisi 4 kierr.
5. Zehender, monoplace Maserati, hävisi 4 kierr.

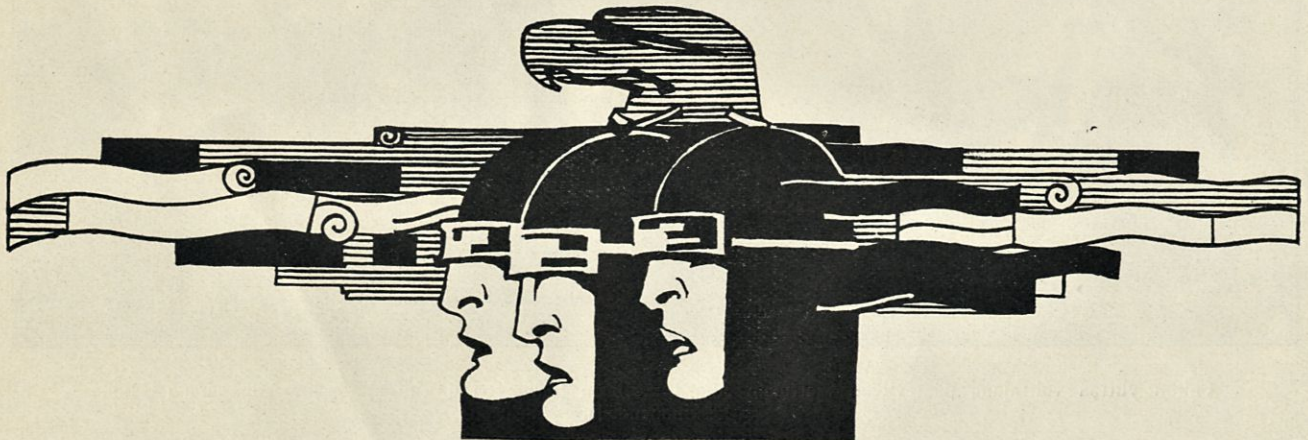
6. Lehoux, Alfa-Romeo 2.350 cmc., hävisi 6 kierr.
7. Hartman, Bugatti, 2.300 cmc., 17 kierr.
8. Félix, Alfa-Romeo 2.350 cmc., 20 kierr.
9. Hélé-Nice, Bugatti 2 litraa, 29 kierr.



Lentokoneesta otettu kuva osasta kilpailualueutta. Sinä nähdään vasemmalta oikealle, korometteripylväs, ajorata, katsojalava, nurkkaus parkkeerausalueesta, jolla oli tuhansia autoja ja joitakin lentokoneita.

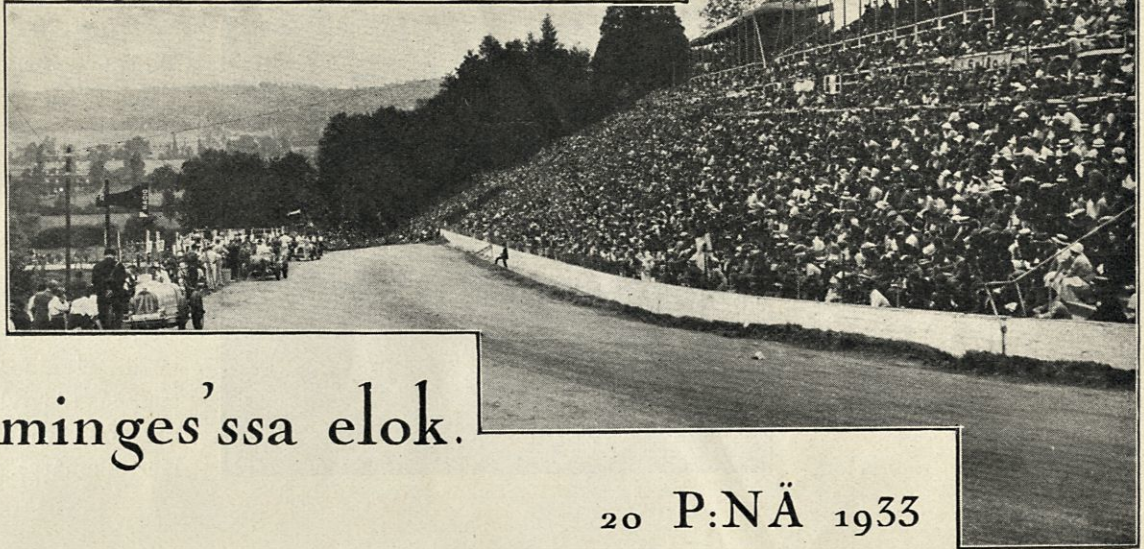
Miramas'n toinen Grand-Prix kilpailu koski kumirenkaita. Eteläeurooppalainen autodroomi on totisesti kumien murhaaja. Kaikki teknikot, jotka kirjoittivat näistä kilpailuista, Charles Faroux ensimmäisenä, ovat erikoisesti maininneet tästä ja huomautaneet kumirenkaiden tärkeästä osuudesta näissä kilpaajoissa. Ei ole ihmeteltävää, että Englebert näissä olosuhteissa on sijoittelussa ensimmäisillä paikoilla. Tiedämme minkälaisiin palkintoluetteloihin sen nimi

on merkitty tämän ajokauden aikana, jona se on esiintynyt voittajana 42:ssa kilpailussa, niiden joukossa kolmetoista Grand-Prix-ajoa. Miramas'n voitto, keskinopeus 179 km. tunnissa, on takeena sen lujudesta, joustavuudesta ja vastustuskyvystä. Se on vastustamattomasti johtanut Chironin voittoon ja on täten loistavasti kruunannut ajokauden, joka laadultaan on ollut täysin pätevä ja siten täydellisesti todistanut, kuinka oikeutettu on ollut se luottamus ja yhä kasvava suosio jota kaikki autonajat ovat sille osoittaneet.





# Grand-Prix kilpa-ajot



## Comminges'ssa elok.

20 P:NÄ 1933

Fagioli Alfa-Romeolla (Englebert-kumeineen) sijoittuu ensimmäiseksi keskinopeudella 143.443 km.

**K**AIKISSA tämän vuoden Grand-Prix kilpailuissa on tehty sama huomio yleisön suhteen, — muuten hyvin suotuisa huomio, — että se suurin, hyvinkin suurin joukoin on kokoontunut kilpailuja katsomaan. Niin oli myös Comminges'ssa, missä mäenrinteelle rakennetut suunnattoman suuret lavat olivat täynnä yleisöä, kun nuo neljätoista osanottajaa lähtivät ajamaan Pyreanean vuorten majesteettillista taustaa vasten. Nuvolari, Campari, Chiron, Zanelli, Borzacchini, jotka sääntöjen määräämistä syistä eivät tahtoneet asettua kilpailijoiden riviin, eivät ensinkään vähentäneet sitä innostusta, jonka nämä etelämaiden urheilukilpailut saivat osakseen. Tämä peräytyminen on aiheuttanut kaikenlaisia huomautuksia ja haluttaisiin tietää, eikö kilpailija, jos hän on asianmukaisesti ilmoittautunut kilpailuun, ole ehdottomasti velvollinen — paitsi todistettavan laillisen esteen sattuessa — tehokkaasti ottamaan osaa kilpa-ajoihin. Järjestäjät ja rakentajat ottavat kantaakseen liian suuria uhrauksia autokilpailujen

### SIJOITUS.

1. FAGIOLI (Alfa-Romeo 2.650 cc., Englebert-kumit), 2 t. 41 m. 12/5 s. Tuntikeskinopeus 143.443 km.
2. WIMILLE (Alfa-Romeo).
3. MOLL (Alfa-Romeo).
4. WALDTHAUSEN (Alfa-Romeo).
5. ETANCELIN (Alfa-Romeo).
6. VILLARS (Alfa-Romeo).
7. MIQUEL (Bugatti).
8. LEHOUX (Alfa-Romeo).

menestykseksi, jotta koko heidän työnsä ja kaikki heidän kulunsa saisivat joutua ajajien mielivallan alaisiksi. Yleisökin voisi lopulta kieltäytyä saapumasta mukana huonosti järjestettyihin kilpailuihin.

Voittajana suoriutui Fagioli, jonka monoplace Alfa-Romeo a 2.650 l. silint. oli nopein vaunu koko joukosta. Etancelin ja Wimille, jotka kuumeisesti ajoivat voittajaa takaa, ansaitsevat

hekin lämpimät onnittelumme. Etancelin, Rouen'in miellyttävä ajaja, saavutti muuten kierrosennätyksen keskinopeudella 145.500 km. Tämä on joka suhteessa erinomainen saavutus tällä radalla, josta taaskin tulee kunnia Alfa-Romeolle ja Englebert-kumeille, ranskalaisen ohjaajan uskollisille kilpailutovereille. Mutta, enemmän kuin viiden minuutin menetyksessä varastossa äkkiä oikukkaaksi tulleen koneen panemiseksi uudelleen käyntiin, tekee tyhjäksi « Phi Phin » ansiokkaat ponnistukset, eikä enää jätä hänelle vähääkään kunniapaikalle pääsyn toivoa.

Heti lähtömerkin jälkeen Fagioli syöksyi päät-



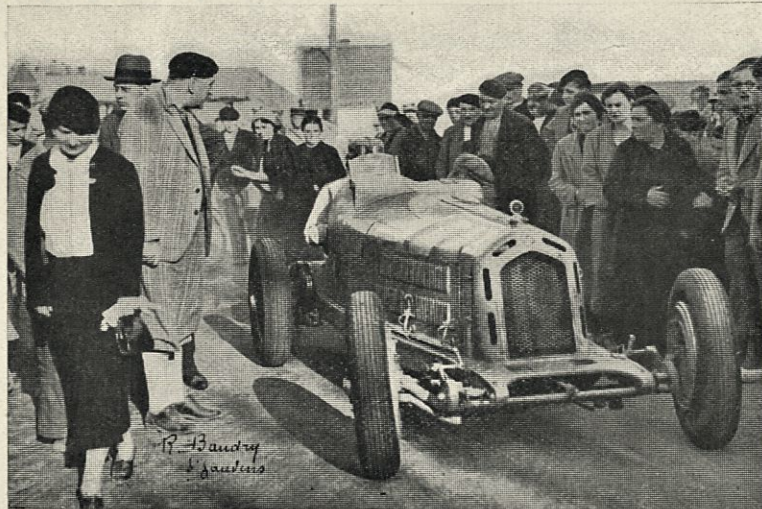
tävästi johtoon. Hänen takanaan kävi intohimoinen taistelu Etancelinin, Wimillen, Lehoux'in, Mollin, Waldthausenin ja Zehenderin välillä. Näistä kuudesta erkani Etancelin hyvin pian toisista ja pääsi pian johtajan takapyörän tasalle. Tämä, peläten vaaraa painoi kaasuttajaa ja suorastaan lensi eteenpäin. Ei todellakaan kannattanut olla itsepäinen ja Etancelin sai tyytyä taistelemaan toisesta sijasta, jota sitäkään hän, edelläkerrotun pysähdyksen jälkeen, ei voinut saavuttaa.



Wimille ja Moll ajoivat hekin suuremmoisesti kiinnittäen yleisön huomion puoleensa. Moll osoitti ehdottomasti olevansa kilpajajien vuoden commingman. Voidaan olla varmoja siitä, että tämä nuori ajaja, joka yhä on edistymässä, vielä tulee saamaan suuria aikoja.

Tämän päivän kunnia tulee taaskin Englebertkumien osalle. Niillä saavutettiin ei ainoastaan ensimmäinen tila yleisessä sijoituksessa, vaan sitäpaitsi kierrosennätys.

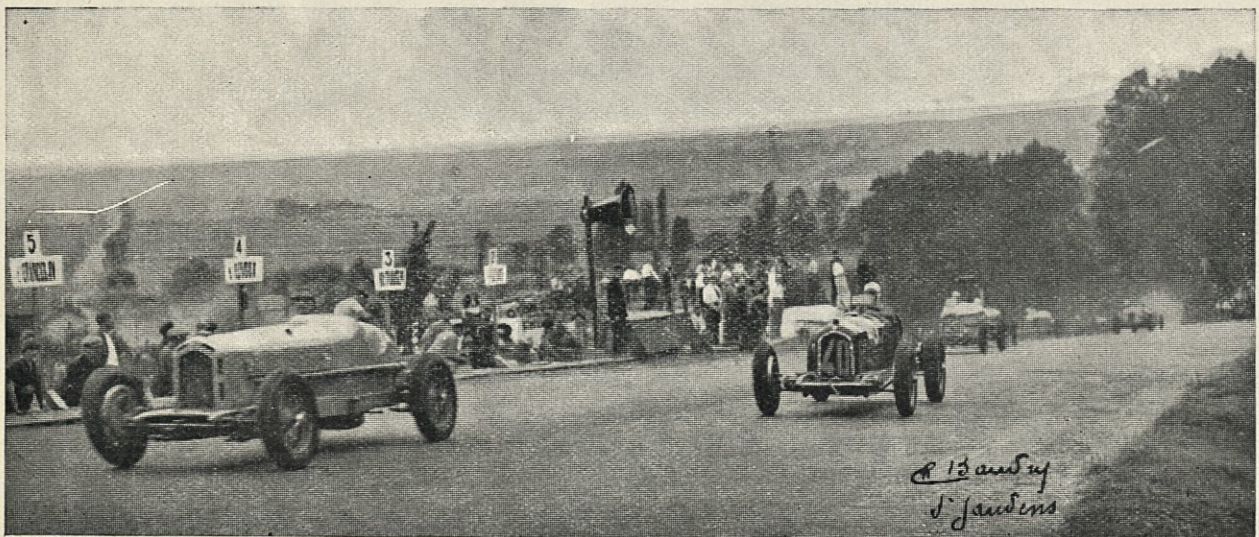
Fagiolia kukitetaan ja juhlitaan Comminges'n Grand-Prix kilpajajien voiton jälkeen. Ohjattuaan monoplace Alfa-Romeota hän päätyi ensimmäisenä yli 143 keskinopeudella Englebertkumeineen.



Etancelin löi Alfa-Romeolla Englebertkumeineen kierrosennätyksen keskinopeudella 145,500.

Fagioli ajaa Etancelin kintereillään.

(Tätä kirjoitusta valaisevat kuvat on ottanut M. Baudry, Saint Gaudens.)







# ETANCELIN

VOITTA

ALFA-ROMEOLLAAN

MARNEN  
GRAND-PRIX

PALKINNON KESKI-  
NOPEUDEN OLLESSA

144.952 Km./t.

**R**EIMSIN seuduilla tullaan kauan puhumaan Marnen vuoden 1933 Grand-Prix ajoista. Niin tiheät kansanjoukot eivät koskaan ennen ole rataa ympäröineet. Kilpailuissa ei myöskään muulloin ole sattunut niin jännittäviä tapahdumia eikä taistelu koskaan ole ollut niin kiihkeä kuin tänä vuonna.

Kilpailujen edellisinä päivinä koettivat kaikki ottaa selville A. C. F.-liiton järjestämiin Grand-Prix osallistuvien ohjaajien ominaisuuksia ja henkilöisyyttä koskevia seikkoja. Olihan ilmoittautuneiden joukossa sellaisia nimiä kuin Campari, Nuvolari, Etancelin, Moll, Lehoux, Sommer jotka nähtiin Monthéryn radalla suoritetuissa taisteluissa viime kesäkuun 11 p:nä. Onnistuisikohan Camparin uudistaa aikaisempi urotyönsä? Jättäisiköhän huono onni Etancelinin, niin että hän pääsisi toiselle sijalle? Tällaisia kysymyksiä tehtiin varmasti pitkin päivää. Aurinko, joka pitkän aikaa oli piiloitellut, tahtoi sekin nyt olla juhilla mukana. Katsojalavatkkin olivat täpösen täynnä ja saatuaan viimeiset ohjeet virkaveljeltämme Charles Faroux'ltä ajajat lähtivät matkaan A. C. F.-liiton presidentin, Vicomte de Rohan'in annettua lähtömerkin.

Taistelusta tuli ankara. 16 osallistuneesta suoritti ainoastaan 6 kilpailun loppuun... Tullaan kauan puhumaan kilpailujen ankaruudesta ja kilpailijoiden suuresta nopeudesta. Se osoittaa kuinka kiinnostavaa

oli jo katsellakin tätä Grand-Prix ajoa. Kukaan ei ihmettele, että erikoisesti huomautamme siitä tavattomasta innostuksesta, joka valtasi yleisön ja saattoi sen huutamaan ilosta, pelosta ja vieläpä vihasta... Lehoux, Nuvolari, Moll, Etancelin jakoivat kunnian kilpailujen johtoasemasta. Perille tultaessa kansan suosima Etancelin oli vain muutamia metriä edellä Wimillestä. Odotatte huomiota herättävää loppuerää. Ensimmäisellä kierroksella Lehoux on johdossa, vaan ei kauan. Sillä yhtäkkiä rohkea Nuvolari riistää häneltä johtajan paikan, jota hän pitää käsissään 22:een kierrokseen saakka. Tällöin kone lakkoilee ja Etancelin ajaa hänen ohitseen. Nuvolari lähtee uudelleen ajamaan, mutta valitettavasti hänen 33:lla kierroksella on pakko luopua taistelusta takasillan katkeamisen tähden. Camparin ja Lehoux'n on muuten myöskin ollut pakko luopua kilpailuista ja nyt käydään lopullinen taistelu ainoastaan kuuden miehen kesken. Näiden kuuden joukosta on mainittava Raymond Sommer. Otettuaan edellisenä päivänä osaa Span 24-tunnin ajoihin Sommer poistui belgialaiselta radalta sunnuntai-aamuna osallistuakseen Marnen Grand-Prix kilpailuihin. Kaunis teko! Mutta huomatkaa seuraus. Stoffel, Sommerin toveri Span ajoissa, ei jaksanut pysyä siinä johtoasemassa, jonka hänen seuralaisensa oli jättänyt hänelle ja Sommer itse, ponnistuksistaan väsyneenä, ei jaksanut nousta kuin kolmannelle sijalle Reimsissä. Joka kuuseen kurottaa, se katajaan kapsahtaa, sanotaan leikkillisesti. Tässä yritettiin liikaa, on vaarallista tuhata voimiaan. Sommer, jonka urheiluinto joka tapauksessa on kiitettävä, on oppinut tästä kokemuksesta.



Mutta kertokaamme loppuottelusta.

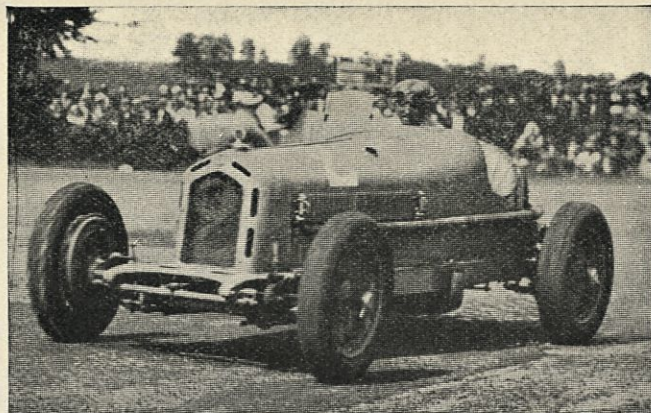
40 kierroksella ajojärjestys on seuraava : Etancelin, Moll, Wimille, Ensinmainitun on pakko pysähtyä hoitaakseen konettaan, jolloin Moll ajaa hänen ohitseen päästen johtoon. Jännittävä hetki seuraa Wimillen ajaessa aivan Rouen'in ajajan kintereillä. 48:lla kierroksella Etancelin sivuuttaa Mollin, samoin Wimille. Nämä kaksi ensimmäistä ajajaa suorittavat armottoman kaksintaistelun ollen vuorottain toistensa edellä muutamien metrien välimatkoilla. Kansanjoukko pidättää henkeään tai huutaa rohkaisusanoja. Jännittävä urheilunäytös. Viimeinen kierros on käsillä. Etancelin johtaa ajettaessa lavan ohitse. Wimille aivan kintereillä. Tämä sivuuttaa kuitenkin « Phi-Phin », mutta Thillois'n käänteessä Etancelin mahtavalla ponnistuksella vastustamattomasti taas pääsee ensimmäiseksi. Tässä asemassa ollen hän ajaa myös pääteviivan yli ollen tuskin viittä metriä edellä kilpailijaansa. Loppumattomat eläköönhuudot tervehtivät Etancelinin voittoa, miehen, joka jo kolmannen kerran voittaa Marnen Grand-Prix kilpailut. Hänen tuntikeskinopeutensa on ollut 144.952 km. joka on tämän radan ennätysaika. Täten loistava ranskalainen ohjaaja on korvannut onnettoman häviönsä A. C. F-liiton Grand-Prix ajoissa.

Kuten aina, Etancelin kiittää Englebert-kumeja voitostaan. Tapansa mukaan nekin, — Englebert-kumit, — suorittavat osansa mainiosti ja täyttävät ne vaatimukset, jotka niille oli asetettu.

Kilpailujen loppusijoitus on seuraava :

1. Etancelin (Alfa-Romeo, Englebert-kumeineen),  
tuntikeskinopeus 144.952.
2. Wimille (Alfa-Romeo).
3. Sommer (Alfa-Romeo).
4. Straight (Maserati).
5. Moll (Alfa-Romeo).

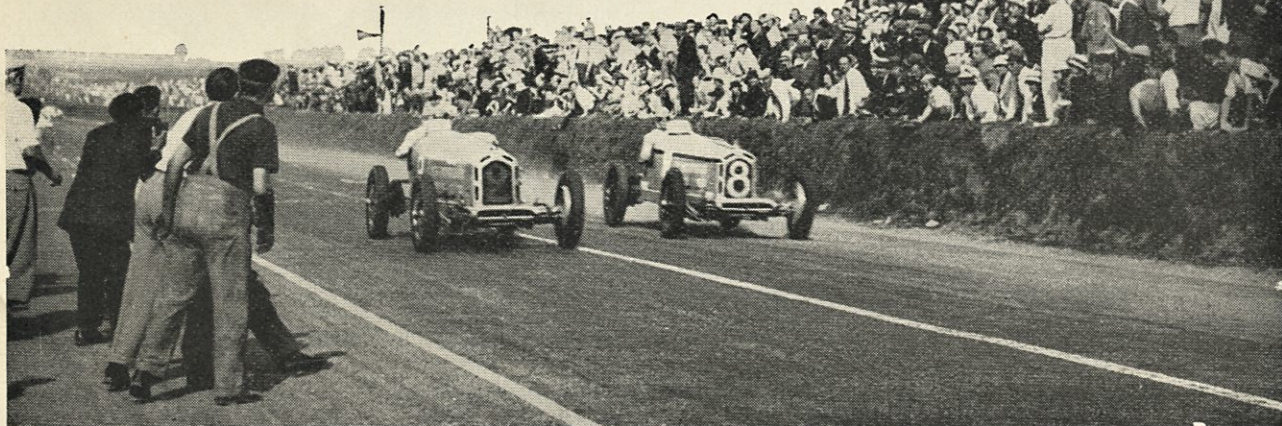
Lisätkäämme vielä, että Moll päättyi kolmantena, mutta alennettiin koska hän oli saanut vierasta apua ulkopuolella korjausvajan vähän ennen kilpailujen päättymistä. *Dura lex, sed lex.*



Voittoa kohti... Etancelin ajaa kovalla nopeudella Alfa-Romeolla Englebert-kumeineen.



Etancelin ajaa voittajana (Alfa-Romeolla Englebert-kumeineen) pääteviivan yli. Hän on ajanut 144.952 km. keskinopeudella. Ensimmäisestä sijasta kävi ankara taistelu Etancelinin (2) ja Wimillen (8) välillä, joka saapui aivan kintereillä. Molemmat ohjaajat ajoivat Alfa-vaunuilla, joista toinen pääsi perille vain muutamia metrejä ennen toista.







# PICARDIEN GRAND-PRIX KILPA-AJOT TOUKOKUUN 21 P:NA

## Etancelinin voitto Alfa-Romeolla (Englebert-kumeineen)

**P**ICARDIEN Grand-Prix ajot, jotka suoritettiin viime toukokuun 21 p:nä Péronnen radalla, olivat suuremman menestys. Suurimmaksi osaksi on meidän siitä kiittäminen niitä ponnistuksia, joita MM. Rémy, Bouvard ja Caron olivat tehneet järjestäessään ja eläyttäessään näitä erinomaisia autourheilu-esityksiä.

Nämä kilpailut olivat kaksiosaiset : ensimmäisessä tulivat kysymykseen ainoastaan 1.500 silint. pienemmät koneet, toisessa taas « raskaammat koneet ». Viimemainitut olivat siis varsinaiset Grand-Prix ajot. Ensimmäinen ajo suoritettiin ilman kummempia välikohtauksia ja sen voittaja, Madame Itier, — joka osoitautui niin tietopuolisesti kuin käytännöllisestikin eteväksi ohjaajaksi ja jolle tässä esitämme kunnioituksen tunteemme, — oli selvästi parempi tovereitaan ja voitokkaasti ajoi Bugattinsa päätepaalulle kiertäen rataa tunti keskinopeudella 115.534 km. Hän pysyi alusta saakka kaikista muista edellä ja mainittakoon se erikseen, ei koskaan osoittanut hermostuneisuutta.

Eläköön tuo loistava urheilija-nainen, jonka onnistui saavuttaa sekä matka että kierrosennätys.

1.500 cc. silint. suurempien koneiden kilpailut suoritettiin alusta saakka homerisen yhtymän välillä, jonka muodostivat Etancelin Alfa-Romeolla ja Bouriat Bugattilla. Tällä radalla, joka tuskin on kymmenkunta kilometriä, nuo kaksi yllämianittua ajajaa ihmeteltävällä, 140 km. tuntinopeudella kiitäen su-

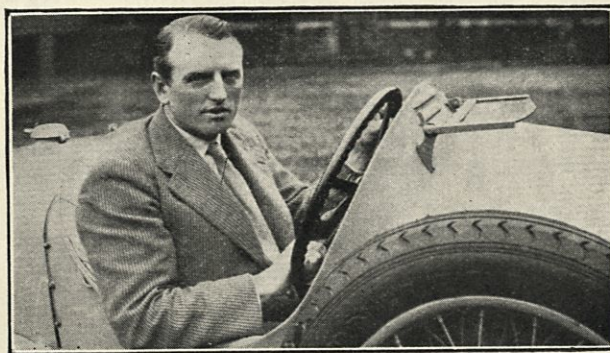
rittivat henkeäsalpaavan ottelun kymmenen ensimmäisen kierroksen aikana. Bouriat ajoi edellä kilpailija kintereillään 11:kierrokseen saakka, jolloin Etancelin loistavasti ja rohkeasti sivuutti hänet lisäten samalla yhä enemmän nopeuttaan. Tehtyään melkein epätoivoisia ponnistuksia Bugattin ohjaaja huomasi mahdottomaksi päästä kilpailijansa tasalle ja nyt tapahtui tuo kauhea onnettomuus. Onneton Bouriat kävi kiinni erään kilpailija toverinsa vaunuun koettaessaan ajaa tämän ohitse, joka törmäys päättyi kohtalokkaaseen suistumiseen puuta vasten. Hämmentyneet katselijat syöksyivät joukottain tapahtumapaikalle.

Onneton ohjaaja kuoli silmänräpäkässä seuraan Trintignant-raukkaa, joka muutamia päiviä ennen oli joutunut saman kohtalon alaiseksi koeajoissa samalla radalla. Tämä onneton loppu vaikutti masentavasti « Grand-Prix de Picardie »-ajoihin ja samalla koko auto-

urheilumaailmaan. Guy Bouriat oli hyvin taitava ohjaaja, josta toiminimi Bugatti todella oli voinut ylpeillä.

Seuraavilla sanoilla tunnettu virkaveljemme L'Auto-lehdestä lyhyesti kertoo Bouriat'n niin julmalla tavalla päättäneestä elämästä :

« Vaikkakin Guy Bouriat vielä oli aivan nuori hän oli jo vuosia sitten kiinnittänyt itseensä huomion autokilpailuissa esittämänsä kestävyuden tähden. Hän oli ajaessaan täydellisesti rauhallinen ja halveksi vaaraa, jonka olemassaolon hän kuitenkin tajusi.



L. Etancelin Alfa-Romeollaan Englebert-kumeineen voittaa Picardie'n Grand-Prix-palkinnon saavuttaen kilpailuennätyksen.



Hän oli rohkea, tunnollinen ja kiinnostunut kilpailuihin, joihin hän ensi esiintymisestään saakka oli ottanut osaa Philippe de Rotschildin seurassa. Hän oli ollut mukana ajokauden kaikissa suurissa kilpailuissa ja aina kunniapaikoilla. Hän ei myöskään halveksinut vähemmän kuuluisia suurempia kilpajoja ja moni ennätys kuului hänelle.

Tämän hyvän ja palvelushaluisen championin, joka niin traagillisella tavalla lähti keskuudestamme, poistuminen jättää omaistensa ja ystäviensä mieleen murheellisen muiston. »

*Englebert-Magazine* kumartaa liikutettuna tämän urhoollisen ja taitavan urheilijan muistolle.

Samaan aikaan Etancelin kiihkeästi jatkaa matkaansa ja ajaa pääteviivan yli sankarina voittaan « Grand-Prix de Picardie »-palkinnon 136.887 km. tuntinopeudella samaten kilpailuennätyksen.

Rouen'in taitava ajaja, jonka kunto pysyi erinomaisena oli uskonut onnensa Englebert-kumeille, jotka täten osallistuivat hänen kauniiseen voittoonsa.

Kilpailujen yleinen sijoitus oli seuraava :

Yli 2 litran vaunujen luokka : 1. Etancelin (Alfa-Romeo Englebert-kumeineen) 1 t. 25 m. 36 1/5 s. ; keskinopeus 136.887 — 2. Sommer (Alfa-Romeo), 1 t. 28 m. 24 s. — 3. Lehoux (Bugatti), 1 t. 28 m. 28 s. — 4. Villars (Alfa-Romeo), 1 t. 35 m. 11 s. — 5. Bussienne (Bugatti), 1 t. 35 m. 44 2/5 s. — 6. Cochin (Bugatti), yhden kierroksen. — Kierrosennätys : Etancelin, 4 m. 10 4/5 s., keskinopeus 140.167 km. (Englebert-kumit).

2 litran vaunujen luokka : 1. Bussienne (Bugatti Englebert-kumeineen), keskinopeus 122.393 km. — 2. Cochin (Bugatti).

1.500 cc. vaunujen luokka : 1. M:me Itier (Bugatti), 1 t. 15 m. 56 s., keskinopeus 115.534. — 2. Vagniez (Maserati), 1 t. 23 m. 32 s. — 3. Devaud (Maserati), 1 t. 29 m. 49 s. — 4. Gé (Bugatti), 1 t. 33 m. 20 s. — 5. Guilbaut (Bugatti), yksi kierros.

Paras kierros : M:me Itier, 4 m. 54 s. ; keskinopeus 119.540 km.

## TUNISIN

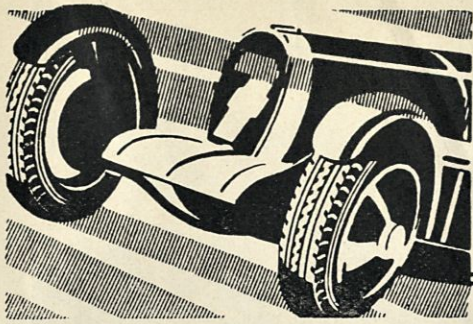


Tämä valokuva on otettu Tunisin Grand-Prix-ajoissa.

*Oikealla* : Scuderia Ferrarin toimitusjohtaja, tohtori Testi. Englebert-kumien myyntiä kilpailujen aikana hoitavan tavara-auton astuimella istuvat « championissimo » Nuvolari sekä Borzacchini-raukka, joka sai surmansa Grand-Prix ajoissa Italiassa.

Mr Testin vieressä on Englebert-kumien myyntipäällikkö kilpailujen aikana, insinööri Victor Gros. Käytämme mielihyvällä hyväksemme tilaisuutta huomauttaa Mr Grosin ominaisuuksista ja etevyydestä autokilpailuja koskevissa asioissa. L'Écurie Ferrarin johtajat sekä lukuisat championit, jotka lukemattomia kertoja ovat vuoden 1933 urheilukauden kilpailujen aikana saaneet voittoja Englebert kumien avulla, ovat yksimielisesti puhuneet siitä suuresta avusta, mikä heillä on ollut Mr Grosin asiantuntemuksesta ja ystävyydestä. Hän on itsekin entinen ajajamestari, joka kymmenen vuotta sitten usein esiintyi voittajana saaden m. m. Belgian Grand-Prix'n Bignan'issa vuonna 1922.





# NIMES'IN GRAND-PRIX

## KILPA-AJOT

Nuvolari vie voiton Alfa-Romeolla  
Englebert-kumineen



**H**UOLIMATTA etelän auringon polttavasta paah-teesta oli lukuisa kansajoukko kokoontunut katselemaan Nimes'in Grand Prix-ajoja. Tän-ne, kuuluisien areenojen kaupunkiin oli tullut ei ainoastaan koko etelä Europan urheilumaailma, vaan vielä parisilaiset ja muut ranskalaiset maan neljältä kulmalta olivat saapuneet tähän tilai-suuteen viettääkseen helluntailomaansa ja ter-vehtiäkseen ajajamestareita, joiden joukossa nähtiin monta loistavaa nimeä.

Alempiin luokkiin kuuluvat kilpailut herät-tivät ensiksi yleisön huomion. Radan neljäkym-mentä kierrosta, jotka, kuten tiedetään, tehtiin Nimes'in kaduilla, käsittivät yhteensä 104 km. 400. Jacob kiersi sen Bugatillaan tuntinopeudella 99.793 km. jonka kautta hän pääsi ensimmäi-selle sijalle yleisessä sijoituksessa sekä 2 litran vaunujen luokassa. Molem-missa muissa luokissa (1.500 ja 1.100) voittivat Vagniez Maseratilla ja Chambost Salmsonilla. Jacob, joista tuli näiden kilpailujen san-kari, oli viisaasti kyllä varus tanut Bugattinsa Englebert-kumeilla. Ne tekivät ihmeitä.

Tästä koitui todellinen grand-prix-ottelu. Ajatelkaamme vain, mikä champion-määrä oli koolla : Nuvolari, Etancelin, Lehoux, Falchetto, Sommer, Wimille...

Alusta lähtien on taistelu ankara. Vaikeuttaakseen ohjaa-jien tehtävää järjestäjät oli-vat asettaneet tielle neljään suuntaan välkähtelevän valo-laitteen. Tämä vaikeus saat-toi yleisön ihaillemaan ohjaa-jien taitavuutta ja, kuten ystävämme Charles Faroux sanoo, « ohjaaja-tehtävän suurta tärkeyttä ja sitä kuulua, joka erottaa keski-tason ihmisen championista ».

Lehoux ajaa johtajana la-van ohitse ensimmäiseltä kier-rokselta palattaessa. Häntä seuraa irrallinen joukkue, jota

Nuvolari ja Etancelin vimmatulla vauhdilla johtavat. Italialainen vie hyvin pian ensimmäisen paikan algerialaiselta ohjaajalta ja tästä hetkestä alkaen hän lujittaa yhä väkevämmäksi paikkansa ensiluokan ohjaajana. Hänen kintereillään ajaa Etancelin, jolla niinikään on ensi-luokkaisen ajajan ominaisuudet ja joka tekee kilpailijalleen elämän vaikeaksi. Aina 22:lle kierrokselle saakka vuorottain Nuvolarijaetevä Rouen'in ajaja ovat johdossa. Kun italialainen ajaja 23 kierroksella lo-pullisesti on saanut käsiinsä johdon, saadaan nähdä ihmeellinen kampa-pailu näiden kahden miehen kesken. Samalla huomataan, — ja se antaa aavistuksen näytöksen suuremmoi-suudesta, — että keskinopeus *suu-renee* sitä mukaa kuin kilpailujen loppu lähestyy. Eräs tapaus osoit-taa, kuinka äärettömän jännittävä tämä kilpailu heidän välillään oli.

Kun Etancelin puolimatalla johta-jana ollen ajoi tuntikeskinopeudella 110,680 km. niin Nuvolari kierrok-sen tehtyään oli kohottanut keski-nopeuden 111,8 km. Tämän ikimuis-tettavan kilpa-ajon molemmat san-karit jakoivat kunnian. He olivat suorittaneet nopeimman kierroksen 1 minuutissa 22 sekunnissa, joka antaa keskinopeuden 114.893 km. tällä radalla, joka on täynnä vai-keita kohtia.

Nuvolari ja Etancelin, jotka johti-vat Alfa-Romeonsa voittoon, olivat, kuten tavallista, uskoneet onnensa Englebert-kumien huostaan. Tällä-kin kerralla he kiittivät innokkaasti niiden pätevyyttä, sillä ilman vähin-täkään erhettä ne avustivat heidän voitonajoaan.

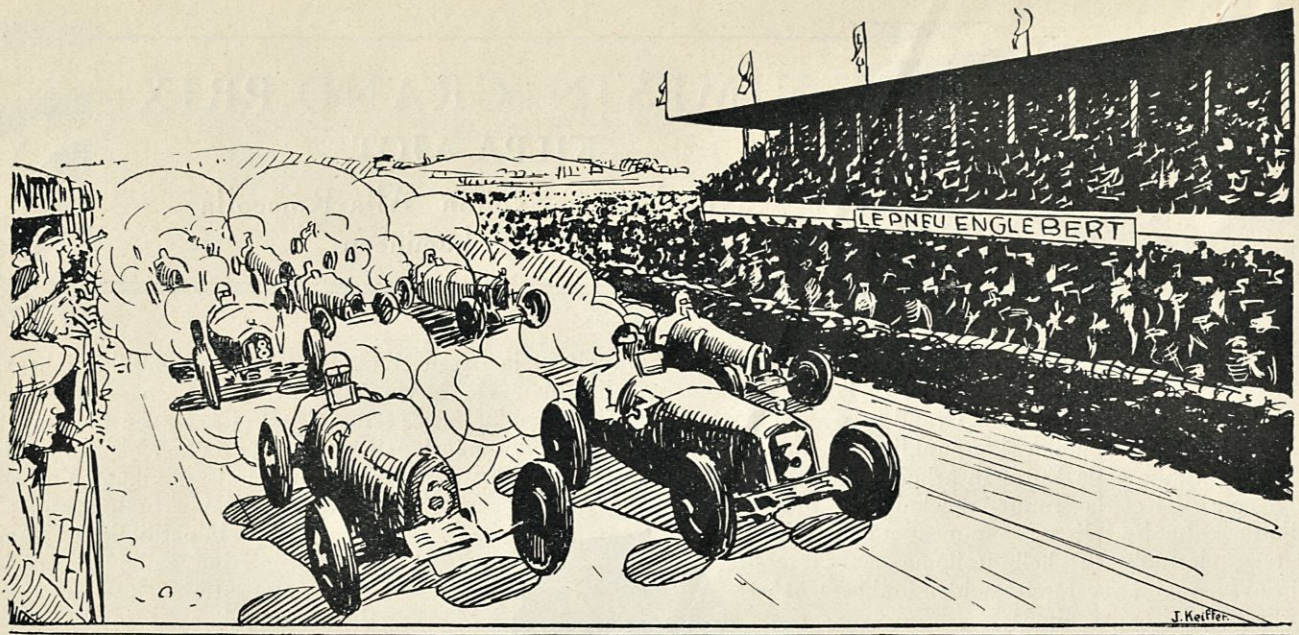
Yleinen sijoitus oli seuraava :

1. Nuvolari (Alfa-Romeo Englebert-kumineen), 1 t. 52 m. 20 s. 3/5 keski nopeus 111.814 km.
2. Etancelin (Alfa-Romeo Englebert-kumineen), 1 t. 53 m. 19 s. 2/5.
3. Moll (Alfa-Romeo), yksi kierros.
4. Sommer (Al.-Rom.) kaksi kierrosta
5. Braillard (Bugatti) kolme kierrosta



NUVOLARI.





## TUNISIN GRAND-PRIX KILPA-AJOT

Nuvolari saavuttaa voiton Alfa-Romeolla Englebert-kumeineen.

**T**UNISIN Grand-Prix ajoja, jotka olivat kuluneen maaliskuun 26 p:nä Kartagon radalla, Tuniksen portilla, ei ilma suosinut. Kolealla ilmalla, joka huonosti palkitsi ne uhraukset ja sen sitkeyden, millä järjestäjät olivat työskennelleet näiden kilpailujen

hyväksi, oli myöskin huono vaikutus ajajiin, Se oli varmaan syynä siihenkin, ettei Nuvolari, kilpailujen suuri sankari, uskollisella Englebert-kumeilla varustetulla Alfa-Romeollaan jaksanut riistää kilpailuennätystä Varzilta. Toiselta puolen, kun Alfa loisteliäiden



Vasemmalta oikeaan :  
Nuvolari, joka sijoittuu  
Alfa-Romeollaan ensimmäiseksi; M. Delande,

A. C. F. T.:n presidentti  
ja Borzacchini, joka  
pääsi toiselle sijalle, ni-  
nikään Alfa-Romeolla.



alkukierrostensa suurella nopeudella jätti monet kilpailijansa, niin hän loogillisesti ja varovaisesti vähensikin vauhtiaan semminkin kun hänen vaarallisimmat kilpailijansa olivat luopuneet taistelusta konevikojen tai muiden onnettomien tapahtumien vuoksi, jotka olivat keskeyttäneet heidän ponnistelunsa.

Jatkuva rankka sade teki radan erittäin vaaralliseksi ja vaikeaksi, niin että italialainen ajaja teki hyvin viisaasti suuresti hidastaessaan nopeutta, jolla hän oli ajanut siihen saakka, kunnes hänen voittoaan ei enää uhattu: keskinopeus kärsi siitä luonnollisesti.

Arvostelkaamme itse : 16 kierroksen jälkeen, siis melkein puolimatassa Nuvolarin keskinopeus oli 144.860 km. suoritettuaan 203.424 km. 1 t. 23 m. 41 s:ssä ; 24 kierroksella johtajan keskinopeus oli enää vain 141.840 km. (305 km. 2 t. 8 m. 56 s.) ja kilpailujen lopussa oli keskinopeus ainoastaan 134.882 km. koko 470 km. matkalla.

Tämä nopeuden lasku selvittää, huomioonottaen kilpailuja johtavan ohjaajan arvon, itse kilpa-ajot. Se antaa siitä täydellisen kuvan. Se osoittaa, että taistelu alussa oli kiivas, ankara ja osoittaa samalla, että loppu oli hyvin yksitoikkoinen. Uskollisesti seuraten tavallista taktiikkaansa, ja mottoaan, joka tuntuu olevan « hyökätä päästäkseen puolustamaan itseään ».

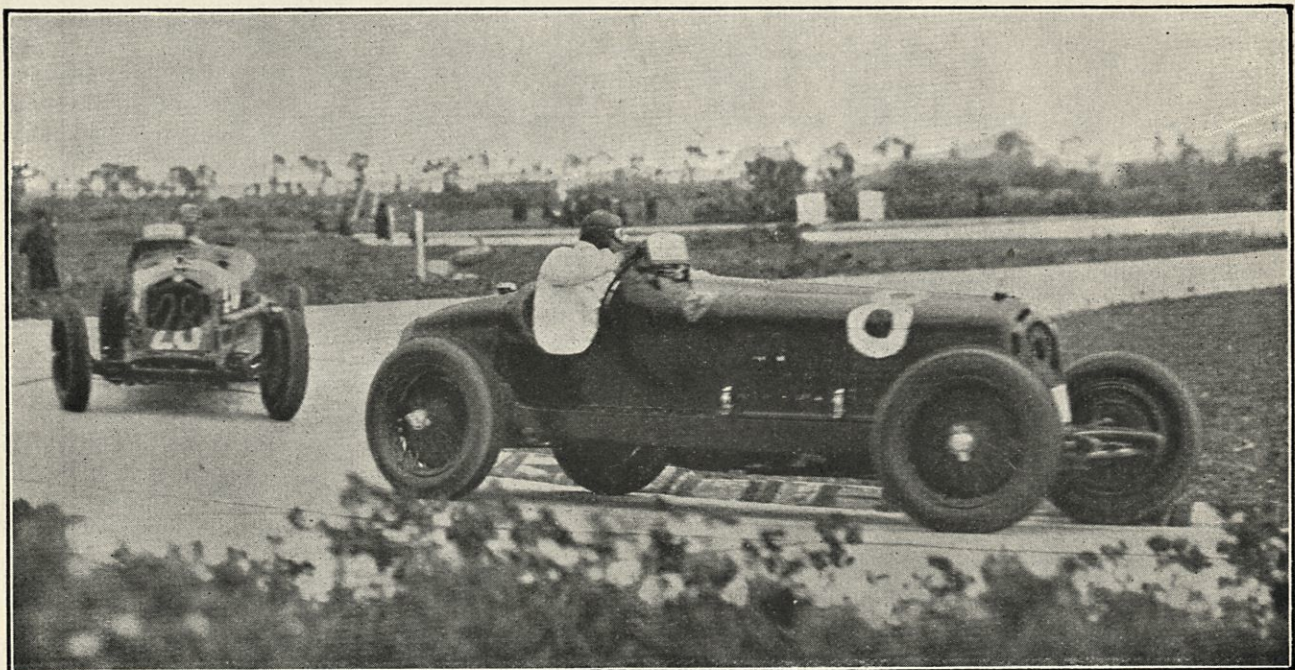
Tarvitseeko huomauttaa, että Englebert-kumit — Mansin ja Span 24-tunnin kilpailujen voittajat vuonna 1932 — eivät aiheuttaneet sankareille vähintäkään vahinkoa näiden kauniiden kilpailujen aikana? Etancelin, pakoitti differentiaaliakselin katkeaminen

luopumaan kilpailuista hänen kolmannella sijalla ollessaan.

Yleinen sijoitus tässä Tunisin 5:ssä Grand-Prix ajossa, jossa 21:sta osanottajasta vain 11 vaunua oli lopussa mukana :

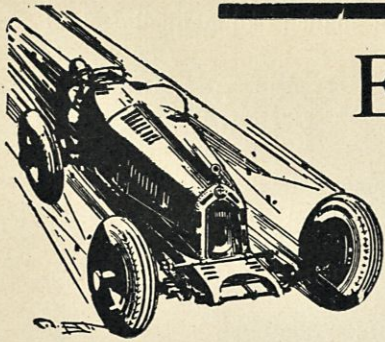
1. Nuvolari (Alfa-Romeo Englebert-kumeineen),  
ajaa 470 km. matkan 3 t. 29 m. 15 s. 2/5  
— keskinopeus 134.882 km.
2. Borzacchini (Alfa-Romeo Englebert-kumeineen),  
3 t. 29 m. 15 s. 3/5 ; s.
3. Zehender (Maserati) ;
4. Waldthausen (Alfa-Romeo).
5. Falchetti (Bugatti).
6. Toselli (Bugatti).
7. Pietsch (Alfa-Romeo).
8. Zanelli (Alfa-Romeo).
9. Moll (Bugatti).
10. Villars (Alfa-Romeo).
11. Braillard (Bugatti).

Nuvolari ja Borzacchini, italialaiset ajajat, samoin kuin muuten Etancelinkin, loistava ranskalainen ohjaaja, ovat uskoneet onnensa Englebert-kumien huomaan, sillä he ovat kokemuksesta tulleet varmoiksi niiden hyvistä ominaisuuksista pisimmillään matkoilla ja vaikeimmissakin olosuhteissa. Kuumen ilman vallitessa Tuniksessa pannaan kumit kovalle koetukselle ja pieninkin suojuskumin irtaantuminen — varsinkin kun lähes 1.000 kilon painoisa vaunuja toisinaan on ajettu enemmän kuin 200 km. tuntinopeudella — saattaa aiheuttaa mitä vakavampia onnettomuuksia. Se seikka, että kaikkein etevimmät nopeusajajat näissä olosuhteissa uskovat kohtalonsa Englebert kumeille osoittaa mitä suurinta kunnioitusta ja todistaa mitä varmimmin merkin arvoa.



Borzacchini (n:o 8) matkalle lähtiessä, Nuvolari (n:o 28) hänen jälessään.





# Eifelin kansainväliset kilpa-ajot

päättyivät

Nuvolarin voittoon Alfa-Romeolla Englebert-kumineen.

**M**oottoripyöriä ja autokilpailut, jotka suoritettiin kuluneen toukokuun 28 p:nä kuuluisalla saksalaisella Nürburgin radalla, olivat

hyvin mielenkiintoisia niin hyvin varsinaisina ajoina kuin niiden kansainvälisten ajajien tähden, jotka olivat sinne koontuneet. Aamulla oli moottoripyöräilijöiden taistelu, joka suoritettiin rankkasateessa. Se ei kuitenkaan jarruttanut kilpailijoiden ajointoa. Päivän suuri tapahtuma oli kuitenkin autokilpailu. Vaunut oli järjestetty kolmeen luokkaan silinteri tilavuuksille 800 cc:iin, 800-1.500 ja yli 1.500. Näihin kilpailuihin osallistui ensimmäiseen luokkaan viisitoista, toiseen kolmetoista ja kolmanteen kymmenen ajajaa.

800 cc. alemman luokan kilpailun voitti helposti englantilainen Hamilton M. G:llä. 1.500 vaunulla Earl Howe vei voiton välikohtauksista vapaan ajon jälkeen, jonka hän suoritti rauhallisena, tuntikeskinopeudella 103.706 km.

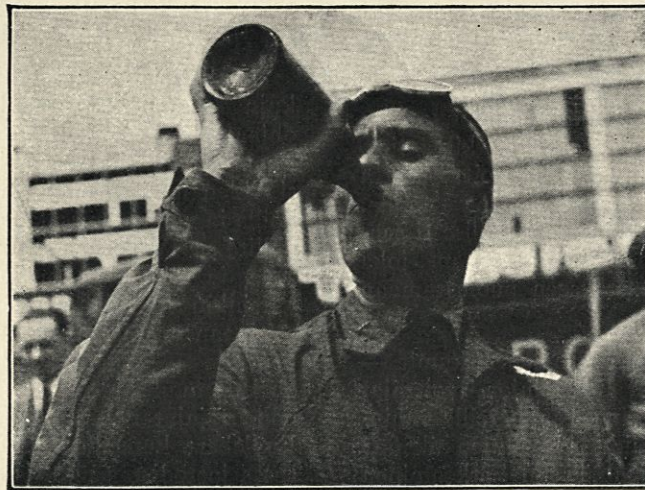
Mutta mainittava on, että vasta yli 1.500 cc. vaunut kiinnittivät yleisön huomion. Se oli runsaslukuisena saapunut tähän urheilutilaisuuteen, jota ohjaajien arvo ja maine kohotti.

Jo seuraavat nimet puhuvat puolestaan: Nuvolari, Siena ja Taruffi Alfa-Romeo-koneilla; Chiron 2.250 l. Alfa-Romeolla; von Brauchitsch

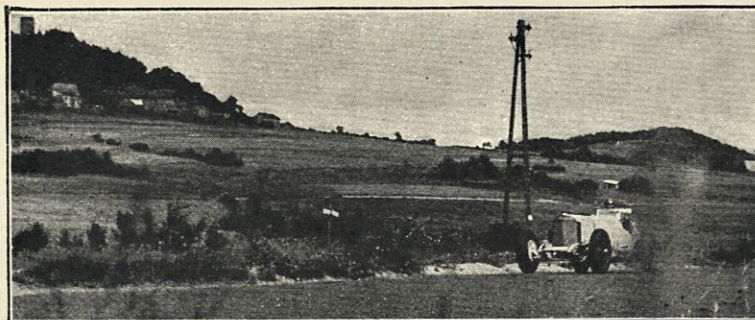
7 litran Mercedesellä; sveitsiläiset Villars ja von Waldthausen sekä itävaltalainen Jellen kaikki kolme Alfa-Romeo-koneilla; unkarilainen Hartmann ja saksalainen Steinweg Bugatti-koneilla.

Suosittu Chiron oli johdossa lähtiessä, Nuvolarin ja von Brauchitschin läheltä seurattuna. Kolmen ensimmäisen kierroksen aikana ranskalainen ajaja oli etunenässä mutta neljännellä tultaessa lavan kohdalla hänen oli jo täytynyt luovuttaa paikkansa Nuvolarille, joka siitä hetkestä lähtien päättäväisesti kulkee voittoa kohti. Chironin, jota onnettomuus seurasi, oli kahdeksannella kierroksella pakko siirtyä taaksepäin kolmannelle sijalle. Von Brauchitsch oli edennyt toiselle sijalle, jota hän ei kilpailujen aikana

enää jättänyt. Chironille lieventävänä asianhaarana on mainittava, että hänen oli pakko pysähtyä viisi tai kuusi kertaa kilpailujen aikana, sillä hänen säiliönsä vuoti ja hänen oli sen korjaamiseen tehtävä parhaansa kolmen kierroksen aikana. Nämä pysähtymiset tekivät hänelle vakavaa haittaa, sillä ilman



Nuvolari virkistää itseään voiton jälkeen.



7 litran SSK Mercedes, jota Von Brauchitsch ohjaa, valokuvattuna suoralla linjalla.



niitä hän varmaankin olisi tehnyt elämän tukalaksi kilpailijoilleen.

Nuvolari ajoi koko kilpailujen ajan tasaisuudella, joka herätti katsojien ihailua. Keskinopeudella 113.500 km. hän voitti kilpailun 342.500 km. matkalla pysähtymättä kertaakaan hoitamaan konettaan tai edes « koskettamaan » kumejaan — tietysti Englebert-merkkiä — jotka kiistämättömästi veivät hänet voittajana päätepaalulle.

Tämä kilpailu osoittaa taaskin Englebert-kumien ominaisuuksia. Niiden menestys kilpailuissa ei enää voi olla kyseenalainen.

Tämän uuden voittonsa kautta Englebert-kumit vahvistavat voittonsa Saksassa vuonna 1933, Suomessa Ebbin, Ruotsissa Widegrenin, Tunisissa Nuvolarin, Ranskassa Etancelinin niillä ajaessa.

Eifelin Grand-Prix kilpailuissa oli sijoitus seuraava :

1. Nuvolari, Alfa-Romeolla (Englebert-kumineen); keskinopeus : 113.500 km.
2. Von Brauchitsch, 7 litran Mercedes-koneella.
3. Taruffi, Alfa-Romeolla.
4. Chiron, Alfa-Romeolla.



Nuvolari muutamia hetkiä ennen lähtöä. Edessä, hänen vasemmalla puolellaan on Ferrari-tallien mekaanikko.



Nuvolari kiittää lavan ohi.

## AUTOKILPAILUJEN OHJEEKSI

### CHARLES FAROUX'N LAUSUNTOJA



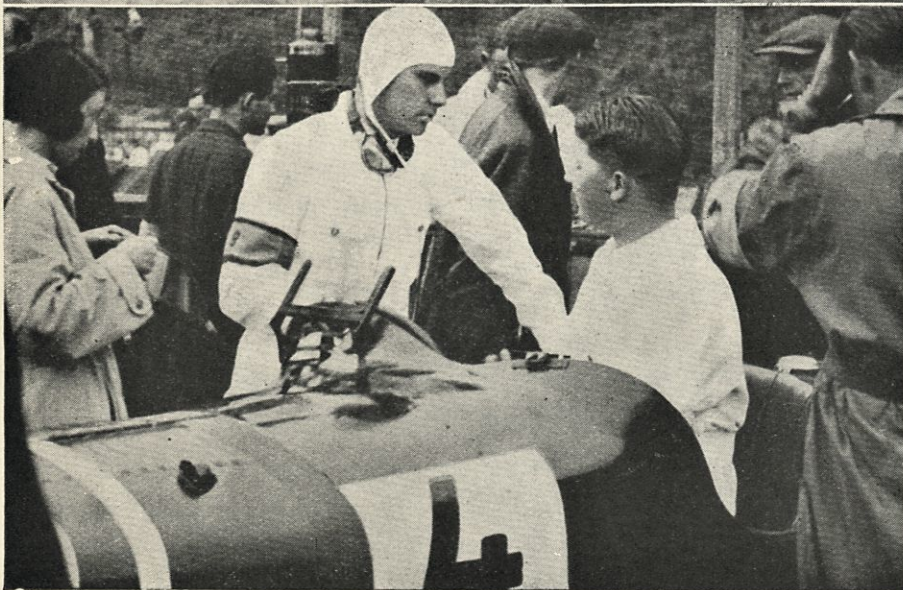
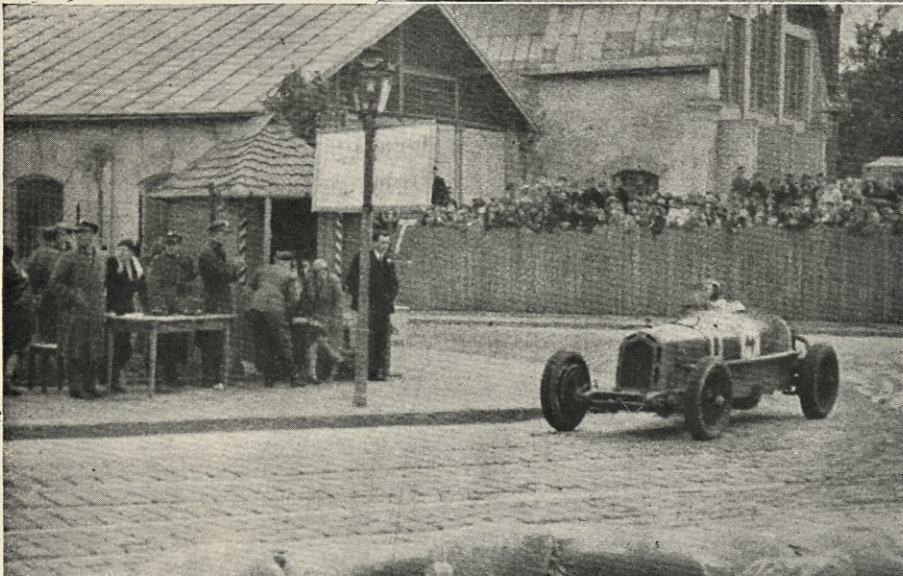
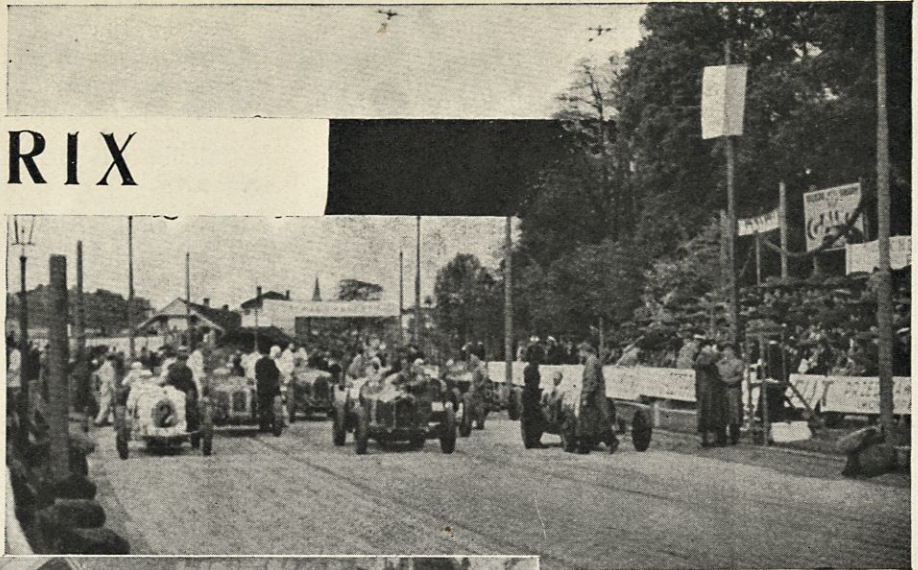
Kaikkiin nykyaikaisiin koneisiin tehtyihin parannuksiin on saatu aihe kilpailuista. Kilpailujen ansiosta ovat säädettävät venttiilit « voittaneet taistelunsa », samoin kuin teräslevy, konealusta, kuulalaakerit, korkean tasapainon alaiset moottorit, korkeiden paineiden käyttö, aikaisen sytytyksen salliva kaasuttaja. Ja jos meille annetaan huomenna näyte hyvästä teknillisestä järjestelystä, niin tullaan näkemään, millä nopeudella viimeiset esteet poistuvat « vapaan pyörän » taikka ennakkolta valittavissa olevan nopeuksien vaihtamisen tieltä.

Kilpailu on ikuista. Sinä päivänä, jolloin joku kansa jää pois kilpailusta se samalla jättää ponnistuksen ; se sortuu. Urheilukiistat ovat yhtä hedelmällisiä, kuin sodat hedelmättömiä. Ensimmäiset luovat, jälkimäiset hävittävät. Jotta teollisuudenhaarat edistyisivät, niiden tulee verrata tuotteitaan.

*Charles Faroux.*



# LWOW'IN GRAND-PRIX Kilpa=Ajot PUOLASSA



**E**dellisessä numerossa julkaisimme seikkaperäisempiä tietoja Puolan Grand-Prix kilpailuista, jotka päättyivät norjalaisen Björnstadin voittoon. Nämä kilpailut, jotka ovat Puolan tärkeimmät autourheilun alalla suoritettiin kivitetyllä radalla, joka kiemurteli pitkin kaupungin katuja, kuten kuvistamme voidaan nähdä.

Ylin kuva esittää viimeisiä valmistuksia ennen matkalle lähtöä. Keskimäisessä Björnstad kiertää mutkan Alfa-Romeollaan. Alimmassa kuvassa taas Björnstad keskusteleo Widengrenin kanssa ennen kilpailuja.

He sijoittuivat vastaavasti ensimmäiseksi ja toiseksi yli 1.500 cc. koneiden kilpailussa ohjaten kumpainkin Alfa-Romeo-koneita.

Englebert-kumit, joilla näiden kahden voittajan koneet olivat varustetut jakoivat siis tuon kuuluisan italialaisen auto-toiminimen kanssa päivän kunnian liittäen uuden kauniin voiton vuoden 1933 laakeriseppeeseen.

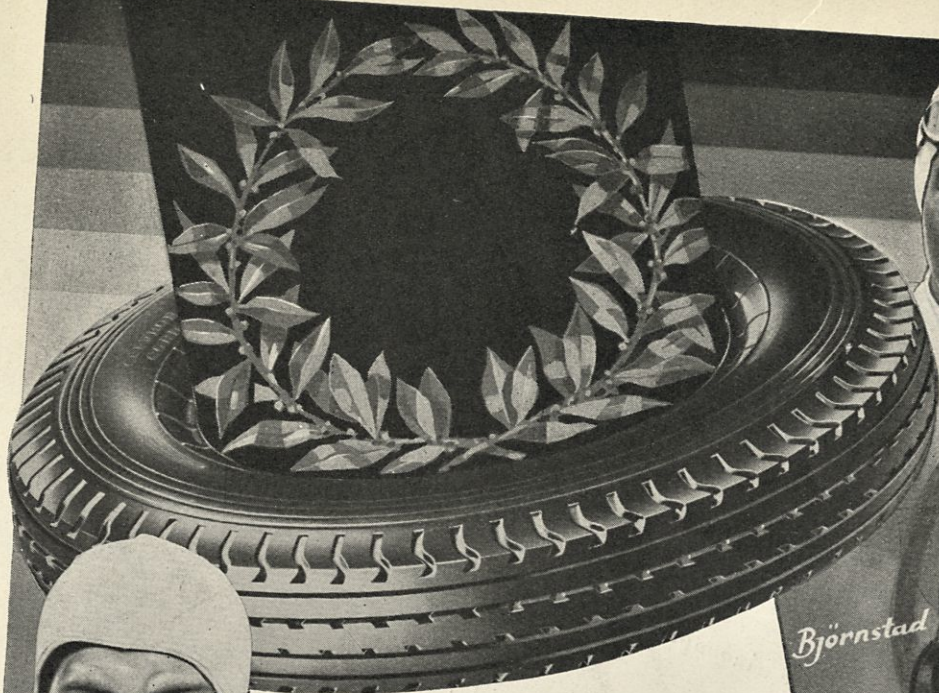


Vuoden 1933 aikana  
SAIVAT  
**ENGLEBERT-KUMIT**  
42 VOITTOA, JOISTA  
13 GRAND-PRIX


Grand-Prix kilpailut Ruotsissa kesällä	1:enä Widengren 2:enä Björnstad	Alfa-Romeolla Alfa-Romeolla
Grand-Prix kilpailut Tunisissa	1:enä Nuvolari 2:enä Borzacchini	Alfa-Romeolla Alfa-Romeolla
Grand-Prix kilpailut Suomessa	1:enä Ebb 2:enä Johansson	Mercedeksellä Fordilla
Grand-Prix kilpailut Picardiassa	1:enä Etancelin	Alfa-Romeolla
Grand-Prix Eifel-kilpailut	1:enä Nuvolari	Alfa-Romeolla
Grand-Prix Nimesissä	1:enä Nuvolari 2:enä Etancelin	Alfa-Romeolla Alfa-Romeolla
Grand-Prix kilpailut Lwow'ssa Puolassa	1:enä Björnstad 2:enä Widengren	Alfa-Romeolla Alfa-Romeolla
Grand-Prix kilpailut Marnessa	1:enä Etancelin	Alfa-Romeolla
Grand-Prix kilpailut Belgiassa	1:enä Nuvolari	Maseratilla
Grand-Prix kilpailut Ranskassa	2:enä Etancelin	Alfa-Romeolla
Grand-Prix kilpailut Comminges'ssa	1:enä Fagioli	Alfa-Romeolla
Grand-Prix kilpailut Marseille'ssa	1:enä Chiron 2:enä Fagioli	Alfa-Romeolla Alfa-Romeolla

**Mans'in 24-tunnin ajot**

1: set yleisessä sijoituksessa  
Nuvolari-Sommer Alfa-Romeolla  
maantiellä  
131 km.  
keskinopeudella







# ENGLEBERTIN

VUODEN 1933 VOITONSEPPELE  
ON AINUTLAATUINEN

Se osoittaa, että nämä kumit ovat  
**VOITTANEET**

niin kuumassa auringonpaisteessa  
kuin jäällä

niin pehmeillä teillä

kuin kiemurtelevilla ja kuluneilla teillä, ja

**HALLITSEVAT**

niin nopeusajoissa  
kuin kestävyyskilpailuissa



Pankaamme mieleen

**Marseillen Grand-Prix ajot :**

500 km 179 km keskinopeudella.

**Mansin 24-tunnin ajot :**

24-tunnin ennätys maantieajossa 131 km  
keskinopeudella.



**42 VOITTOA**

**13 GRAND PRIX-PALKINTOA**

**SIINÄ SUOSITUS.**



# O. Y. ENGLEBERT GUMMI A. B.

---

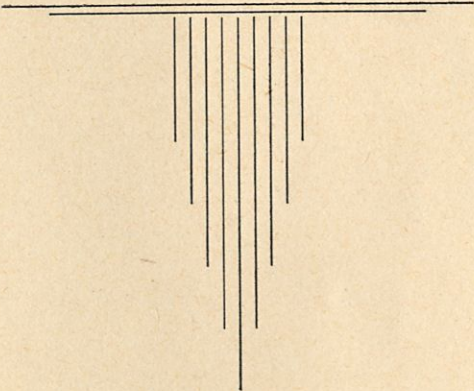
HELSINKI : Kaisaniemenkatu 13 — Puhelin Johtaja 35 204  
Toimisto 35 754

Sähköosoite : ENGLEBERT

HELSINGFORS : Kaisaniemigatan, 13 — Telefoner Chef 35 204  
Kontor 35 754

Telegramadr. : ENGLEBERT.

---





111.  
Automan  
Ergebnis