



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: *Vicol, D.*
Cím: *La primul Mare Premiu Ungar*
1936

Forrás: *Motor*

Budapest (Hely) *1936 VII. 1.* (Idő) (Köt. v. füz.) (Oldal)

Osztályozás

Tárgy *796.7*

Hely

Idő

"1936"

Személy

Helyszám

I Mare Premiu Ungar 1936

de avocat D. Vicol

La primul Mare Premiu Ungar din acest an au participat aproape toate vedetele automobilismului de curse european.

S'au înscris Miss Ellison, Maserati; Dobson, Alfa Romeo; Martin, Alfa Romeo; Raph, Maserati; Hartmann, Maserati; von Stuck, Auto Union; Varzi, Auto Union; Rosemeyer, Auto Union; Caracciola, Mercedes Benz; Chiron, Mercedes-Benz; von Brauchitsch, Mercedes-Benz; Nuvolari, Alfa Ferrari; Brivio, Alfa Ferrari; Tadini, Alfa Ferrari; Petre Cristea, Ford V8; Villapadierna, Alfa Romeo.

Nu s'au prezentat la start: Miss Ellison, Brivio, Cristea și Villapadierna.

Clasamentul general este următorul: 1: Nuvolari (media 111,386); 2: Rosemeyer la 14 secunde; 3: Varzi, la un tur; 4: Tadini, la două ture; 5: von Stuck - von Delius, la trei ture; 6: Dobson și 7: Hartmann.

Cel mai repede tur: Nuvolari, în 2'35" 4/100; 115,600 km/o.

Sportul românesc al volanului a fost reprezentat, numai de elementul organizator: d. Scarlat Stan, Secretarul General al ACRR,

d. avocat C. Rosin, Vice Președintele Grupului Sportiv Motor și avocat D. Vicol, Secretarul General al aceluiaș Grup.

În cele mai jos, dăm însemnările d. lui avocat D. Vicol, un reportaj de mare valoare care va interesa pe toți cititorii noștri, mai ales pe cei sportivi.

**

Fără compania vreunui concurent român, mi-am luat trenul în seara de 19 Iunie spre a asista la întâiul Mare Premiu organizat la Budapesta în ziua de 21 Iunie 1936, de către Automobil Clubul Regal Ungar.

Budapesta! Oraș plin de viață, străini mulți, în special englezi, hotelurile pline. Ziua Marelui Premiu este cuprinsă în „Săptămânile de Iunie“, cu reducere de călătorie, scutire de viză și multe avantaje de înșelătoare aparență, deoarece se cheltuiește totdeauna peste economia procurată de reduceri, pentru multe agremente cari îți stau în cale la fiecare pas: vitrinele atrag ochii și banii, restaurantele rustice aranjate în culorile, cu mâncările și cu obiceiurile ca-

racteristice țării; toacă-ul îndulcește sentimentele; iară Itza-chelnerița, în slujba propagandei turistice, îți șoptește în toate limbile perpetua strategie feminină: ich liebe dich, y louve you, Szeretlek, tce iubetszk...

La Budapesta am întâlnit pe d. Secretar General A. C. R. R. Scarlat Stan și pe amicul avocat C. Rosin, Vice Președinte al tinerei noastre organizații G. S. M.

Amândoi au asistat la antrenamentul de dimineață. D. S. an prezice o medie de circa 107, aceasta din cauza traseului șerpuit și după rezultatele dela antrenament. Prietenul Rosin are zâmbetul mulțumirii pe sub mustața lipsă și satisfacția că „a recunoscut terenul“, ceiace înadevăr ne-a fost folositor.

A doua zi, la ora 9 jum. pornim spre grădina publică, unde va avea loc cursa: 50 ture a 5 klm.; o singură categorie.

Circuitul comportă 22 viraje (la stânga și la dreapta) dintre cari patru foarte strânse. La eșirea din linia dreaptă (cc. 680 m.) cel mai periculos viraj; cu atât mai greu

cu cât închee *maximumul de viteză*. Vai frânelor!

Sunt convins că prietenul nostru Petre Cristea, *regele derapajelor*, ar califica circuitul dela Budapesta drept acrobatic.

Pentru acest motiv, Nuvolari a pilotat mașina mică, aceiaș cu care a bătut la Eifelrennen, anul trecut și la Barcelona anul acesta.

La antrenamente, o regulă perfectă; o circulație rezonabilă, fără ca *strechia* să fi intrat în automobilisti, cum se întâmplă la noi în preziua și după cursă. Fiecare conducător și pieton este conștient că numai executarea strictă a dispozițiilor de circulație poate evita aglomerării și debandada.

Pe lângă invitația de participare ce mi-a fost trimisă la hotel de către K.M.A.C., tichete strict personale ne permit să ne instalăm chiar lângă tribuna regentului Horthy.

Se apropie ora de începere: imnurile naționale ale țărilor participante sunt difuzate prin pu-ternice megafoane, odată cu ridicarea drapelului respective.

Prietene Cristea! dacă ai fi luat plecarea cu Fordul tău năbădăios alături de Auto-Union, Mercedes Benz, Alfa Romeo și Maserati, sacrificiul tău ar fi fost luminat de drapelul național și aliniat cu ar-

monia imnului nostru!

Cu trei minute înaintea plecării sosește Regentul Horthy în uniformă de amiral. Tribuna oficială are forma unei punți de comandă și este plasată între două viraje cam la 470 m. de start.

Plecarea se dă cu două lovituri de tun (75 m/m),

Prima lovitură... se aud motoarele; a doua lovitură este urmată de plânsetul cauciucurilor în demaraj și uruitul din ce în ce mai puternic al motoarelor. Cursa celor mai mari alergători ai lumii a început!

Gândiți numai: Varzi, Caracciola Rosemeyer, von Brauchitsch, von Stuck, Chiron, Nuvolari, Tadini...

Până în fața tribunei Regentului, concurenții parcurseseră jumătate din circuit și înșiruirea se făcuse în ordinea următoare: Rosemeyer, von Stuck, von Brauchitsch, Caracciola, Nuvolari, Varzi, Chiron, Tadini, Martin, Dobson, Hartmann.

Prima schimbare în turul 3: v. Stuck al doilea în primele 2 ture, vine al cincilea. Viteza turului cronometrat: Rosemeyer: 2'44" (media 109,422 klm. oră).

Turul 6 și 7: Rosemeyer, v. Brauchitsch și Caracciola s'au distanțat puțin de Nuvolari și apreciazabil de restul lotului, care își menține prima încolonare. Motorul lui Chiron nu merge regulat. În turul 7, Rosemeyer conduce vije-

lios. Hartmann are 2'31" mai mult ca timp total. Turul 9: Nuvolari se apropie periculos de primii trei. In turul 12, schimbare: Caracciola ia primul loc urmat de Rosemeyer (tur Rosemeyer 2'45", medie 109,756 klm. oră).

Situația în turul 17: Caracciola, urmat amenințator de Rosemeyer; apoi v. Brauchitsch, *Nuvolari* (mereu al IV-lea). Tadini ocupa locul 7. In turul 19, Chiron are pană de motor; trece încet și abandonează la boxă.

Astfel lupta continuă până în turul 24, într'o trenă drăcească.

Fețele și combinizoanele alergătorilor bat în gris-fer. In turul 22, von Brauchitsch amenință serios pe Caracciola (I) și Rosemeyer (II).

Timp: Caracciola în turul 23: 2'41" (medie 111,801 klm. oră). In turul 23, Rosemeyer reia locul în cap întrecând pe Caracciola pe care îl talonează von Brauchitsch așa de puternic încât în turul 27 îl devansează ocupând locul doilea. Caracciola se menține în locul 3. Timp record: Rosemeyer: 2'39" (medie 113,207). Turul 29: *Nuvolari* urmărește brutal pe Rosemeyer și pe v. Brauchitsch, după ce Caracciola (loc III) abandonează în turul 28 din cauză neprecisă. Se pare că a fost stingherit de *Nuvolari* într'un vi-raj. Luptă foarte strânsă. Se aud frânaje puternice și reluări în plin regim. Situația se schimbă din nou în turul 31: I Rosemeyer; II *Nuvolari*; III v. Brauchitsch. Este o încurcătură grozavă pentru un singur observator din cauza celui rămas în urmă cu câte 2-4 ture.

In turul 33, *Nuvolari* ia conducerea urmat de Rosemeyer și v. Brauchitsch.

In timpul cursei, v. Stuck rămas fără frâne, trece mașina lui Delius care până la urmă reușește să se plaseze al 5-lea. Este și asta o acrobatică specialitate: de a frâna. . . fără frâne.

Entuziasmul provocat de lupta strânsă, agită spectatorii. Plec spre sosire și boxe. Tichetul „Lessez passer“ face minuni. Dar. . . subț umbra corozocului unui „poliț“ mai păgân, ne oprim.

Incepusem tocmai să-i vorbesc „aproape“ englezește, când câțiva cetățeni de treabă, văzând tichetele noastre, au găsit argumente să convingă cerberul. Circulăm apoi nestingheriți peste tot, pentru-ca de pe puntea cronometrilor să asistăm la ghinionul lui v. Brauchitsch care are până în ultima tură, astfel locul trei în clasament revine lui Varzi care era în urmă cu 2 ture, dar făcuse o cursă de impresionată regularitate. Poate constituia rezerva lui Auto-Union pentru orice întâmplare.

S'a terminat! *Nuvolari*, iar *Nuvolari*.; acest formidabil stăpân al volanului a mai adus o victorie Scuderiei Ferrari. Asaltat de hoarda reporterilor fotografi, își săpunește obrazul, strigă după „aqua minerale“ și o șterge englezește prin ușa din spatele boxei.

La doi metri în fața noastră, boxa rezervată lui Cristea, purtând No. 30, goală, neutilizată, alături de aceia rezervată Miss-ei Ellison, asemenea neprezentată la start.

Cristea neprezentat, Ghica și Sontag cu mașinile „aranjate“ la kilometrul lansat. România strălucește prin absență. Oare să fie adevărat că nici în țară A.C.R.R. nu are pentru cine aranja curse și concursuri? Păcat!

După terminarea cursei, încetul cu încetul aproape de ora 2 grădina se liniștește, lumea pleacă mulțumită spre casă.

S'a terminat L-ul Mare Premiu Ungar pentru organizarea căruia Automobil Clubul budapestan lu-cra dinaintea Crăciunului..

* * *

Ce n'est pas mon rôle de féliciter l'Automobile Club de Budapest pour l'organisation impeccable de la course ainsi que de

mentionner l'importance d'une pareille épreuve, tant au point de vue commercial que touristique; mais je profite de cette occasion pour adresser mes remerciements à Mr. le Président, Mr. le Secrétaire Général et à tous de l'K.M.A.C. pour toutes les facilités et les mille attentions dont j'ai été l'objet.

Avocat D. Vicol.



Clișee: av. D. Vicol

1. Nuvolari și soția sa. — 2. Tribuna Regentului Horthy (în primul plan d. avocat Rosin). — 3. Startul și cronometrarea. — 4. dd. S. Stan, secretar general ACRR și av. Rosin, vice președintele GSM. — 5. Stuck urmărește cursa. — 6. Regentul Horthy. — 7. Un aspect al cursei. — 8. Stuck, în familie. — 9. Soșirea învingătorului. — 10. Chiron în fața boxei Mercedes Benz.