

53959

Automobil Motorsport

I. évfolyam

9-10

Ára 15.000 K



dupl -
385
—
11
—

*Arató
916*



KÖNYVTÁRI KÖNYVTÁR
S. SZÉCSÉNY
FOLYÓIRATOK
1924/28 1-20.

Ön nem láthatja a különbséget!

VALÓBAN URAM, egyik benzin olyannak látszik, mint a másik, a kérdés az, milyen messzire jut el vele az ember. Ön gyorsan meggyőződik a különbségről, ha a mi **Fulgor-benzinünket** használja. Nyomban rá fog jönni, milyen gyorsan és könnyedén húz el kocsija. De nemcsak erről van szó. Vizsgálja meg a **Fulgor-benzin** használata után hat hónap múlva motorját és meg lesz lepve, milyen tiszták a hengerek és a szelepek. A mi benzinünk mindig ugyanaz, tiszta, változatlanul egyforma és garantáltan nincs keverve más anyagú vagy fokú termékkel.

Üzemben levő hivatalos töltőállomásaink:

Budapest:

Fogaskerekű alsó végállomás, II., Retek ucca 52.
Fogaskerekű svábhegyi állomás, I., Br. Eötvös-út.
Gellért-garage, Horgony ucca 4-6., Döbrentey-térnél, Erzsébet-híd, budai hídfő.
Modern-garage: VI., Dévai ucca 20.
Sport-garage, VI., Király ucca 18.
Székely-garage, VIII., Práter ucca 44/b.

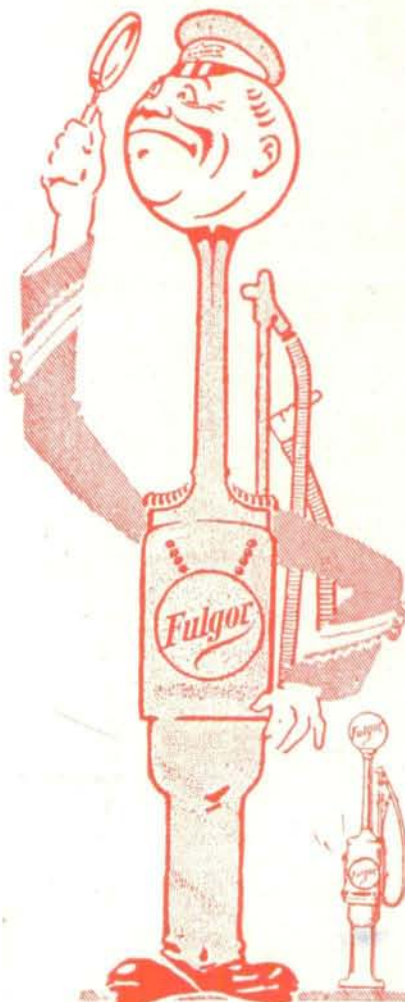
Vidéken:

Aszód: Dénes Márton vaskereskedés.
Balatonfüred: Reiner László, a major előtt.
Békéscsaba: Motor r.-t. gépműhely előtt, Szent István tér 20.
Bonyhád: Faragó Dénes.
Dorog: Kókay Árpád vegyeskereskedése előtt.
Cegléd: Városi villamosművek előtt.
Eger: Pöpl Bálint autógarage.
Gyöngyös: Krupánszky és Fia kocsigyártók üzlete előtt. Pesti vám.
Győr: Star-garage, Árpád ucca 50.
Hódmezővásárhely: I. j. Zsarkó Imre, Feketesas-szálló előtt.
Kaposvár: Szigethy-garage, Berzsényi ucca 1.
Keszthely: Polgár Antal, Rákóczi tér 1.
Kiskunfélegyháza: Kaiser és Selyem, Gróf Tisza István ucca 42.
Komárom: Gyalóky Kálmán vaskereskedése előtt.
Magyaróvár: Wölffel Lajos vaskereskedése előtt.
Mohács: Varga Ferenc gazdasági gépgyár előtt.
Monor: Monori Árúkereskedelmi Rt.
Orosháza: Vaskereskedő Rt.
Paks: Keck János üzlete előtt.
Pesterzsébet: Adám és Glasz, Soroksári út 12.
Pécs: Belvárosi garage, Munkácsy Mihály u. 35.
Pilisvörösvár: Halbauer János vegyeskereskedése előtt.
Siófok: Siófoki kereskedelmi r.-t. előtt a Fő úton.
Sopron: Frischmann József, Várkerület 68.
Szeged: Fabritzky és Társa, városháza mellett.
Szeged: László-Garage, Polgár u. 4.
Székesfehérvár: Budai úton.
Szentes: Gazdasági gép- és szerszámárú vállalat, Kossuth tér 5.
Szolnok: Gaál Imre gépgyár és vasöntöde r.-t., Gorove u. 492.
Tapolca: Pannonia szálló előtt, Steiner Zs. kezelésében.
Úllő: Burján Pál kovácsmester kezelésében.
Vác: Breitner István fűszerkereskedése előtt, Fő úton.
Veszprém: Csomay-féle Bakony-garage, Palotai út.

Továbbiak felállítás alatt.



Használja töltőállomásainkat:



Magyar-Amerikai Petróleum Részv.-Társ.

Központi iroda: Budapest, Dorottya ucca 14.

Telep: Csepel.

Telefon: 76-80, 148-49, 196-42.

Telep: Csepel.



BENZ-GAGGENAU TEHERAUTÓK
 ◆◆◆
DAIMLER-MARIENFELDE TEHERAUTÓK
 ◆◆◆
BENZ-MANNHEIM SZEMÉLYAUTÓK

Benz Magyar Automobil- és Motorgyár r.-t.
Budapest, V., Vörösmarty-tér 1 szám

MAGYAR TÚRAÚT
1926

1 Hupmobile a startnál. 1 Hupmobile büntetőpont nélkül a célban

Lovag HAUPT KÁROLY
8 hengeres amerikai normál széria

HUPMOBILE

automobilon büntetőpont nélkül fejezi be a
túrautatót és nyeri a K.M.A.C.
aranyplakettjét

Hítelbank-palota

Vezérképviselőt:

Telefon: 75—58

VELOX AUTOMOBIL RT. Budapest, IV. Dorottya-u. 7

MAGYAR TÚRAÚT

1
9
2
6

Bárány Ervin

DELAGE

*túraautomobilon
büntetőpont nélkül végez.
Nyeri a KMAC arany plakettjét
és Szabolcs vármegye tiszteletdíját*

Mándy László

RENAULT

*kiskocsin, Pirelli-pneumatikkal
büntetőpont nélkül végez. Nyeri a KMAC
arany plakettjét és báró Weisz Alfonz tiszteletdíját*

Vezérképviselet:

REIMAN

Budapest V. ker.,
Vörösmarty-tér

3

PETRA

OLAJ ÉS PETRÓLEUM RÉSZV.-TÁRS.

a Királyi Magyar Automobil Club szerződéses szállítója

FŐTELEP: BUDAPEST, VI., SZABOLCS-UTCA 23-25. SZ.

A PETRA-BENZIN és PETRA-OIL

Garantált
elsőrendű
üzemanyag

kizárólagos árusítója

Telefon:
14-45
és **35-44**

Vidéki állomások: Balassagyarmat, Bácsalmás, Csongrád, Debrecen feláll. a., Eger, Kecskemét, Gödöllő, Gyöngyös, Nyíregyháza, Pécs, Székesfehérvár, Komárom Győr, Körmen, Keszthely, Sümeg, Siófok, soronk. feláll. a., Balatonfüred soronk. feláll. a., Vác, Szombathely, Zalaszentgrót, Veszprém, Szolnok feláll. a., Miskolc-

Dr. Frohner-Pásztélyi Automobilművek

Telefon: Lipót 913-06 VI., Fáy-utca 9. Telefon: Lipót 913-06



Olcsó ♦♦ Pontos ♦♦ Gyors
JAVITÁSOK.

*F. P. motorkerékpárok
és motorcsónakok.*

WEYMANN-karosszériák
magyarországi gyártása.



Mindennemű személy- és teherkarosszériák készítése. Motorcsónakok állandóan raktáron.

Magyar Túraút 1926.

Cordatic-kal győztek:

Automobilon :

Szini János, a verseny abszolút győztese
Barát Leó László
Delmár Walterné
Farkas Boris
Dr. Halmágyi Béla
Heisler Imre
galgóczi Heteés Alfréd
Kalmár Tihamér
zombori Rónay Endre
Walter Ferencné
báró Wolfner András
gönczi Zolnay Endre

Motorkerékpáron :

Dr. Hajós Imre, a verseny absz. győztese
Bauer József
Biller Lajos
Kübek József
Landau Ernő
Szentgyörgyi László
Szentlélek László

Cordatic főelárusítás:
VI., Mozsár-utca 9.

Automobil Motorsport

F Ü G G E T L E N K É P E S M O T O R S Z A K L A P

Megjelenik minden hó 10-én és
25-én.

Felelős szerkesztő: DÉVÁN ISTVÁN
Helyettes szerkesztő: DÁRDAY-ABRIANI DEZSŐ

Szerkesztőség és kiadóhivatal:
Budapest, II. Margit-körút 64a. V. 2

Előfizetési ára Budapesten és vidéken: egész évre 200,000 korona, félévre 100,000 korona

Automobil-Motorsport 9-10

Lapunk hasábjain vagyunk kénytelenek előfizetőinktől és olvasóinktól ezúton bocsánatot kérni. Lapunk a szerkesztőség elnézése folytán, amennyiben az új címváltozást nem jelentette be és nem kérelmezte kellő helyen és időben, nem jelenhetett meg. Miután ezúttal minden elintézészt nyert, a szerkesztőség kénytelen volt a 9. és 10-es számokat összevonni és a lapot nagyobb terjedelemben megjeleníteni. Lapunk következő száma már a rendes időben, július 10-én fog a lehető legpontosabban megjelenni.

A szerkesztőség.

Az 1926. évi „Magyar Túraút“

Az automobilon részére kiírt pontverseny győztese: Szini János (Austro-Daimler) — Delmár Walter (Steyr) fényes rekordokkal győzött a parádi hegyversenyben és a hajduszoboszlói sikkversenyben — A motorkerékpár-kategóriák legjobbjai: ifj. Horthy István (New-Hudson) és dr. Hajós Imre (Scott-sidecar) voltak

Június 6—7-én folyt le a Királyi Magyar Automobil Club és a Tiszántúli Automobil Club közös rendezésében az idei túraút, mely minden tekintetben sikerült. Bár le kell szögeznünk, hogy a túraút feltételei nagyon enyhék voltak, a részben rossz utak, valamint a viszontagságos időjárás annyira megnehezítették a kétnapos túrát, hogy mindazok, akik azt befejezték, a legteljesebb mértékben rászolgáltak a rendezők által nyújtott pazar díjazásra.

A túraút feltételei szerint mindama kocsik és motorkerékpárok, melyek a napi szakaszokat egy bizonyos átlagsebesség alatt befutották, ezenkívül a parádi hegyversenyben, valamint a Hajduszoboszló melletti 2 kilométeres sikkversenyben a megkívánt sebességeket elérték, egy képlet szerint pontoztattak. Ez a képlet, ahol a legnagyobb szerepet a kocsik hengerűrtartalma, súlya, melybe a kocsik utasai is beszámítottak, alkotta, hozzávéve a kocsik eredményeit a sikk- és hegyversenyben, adta végeredményben a helyezést. Mennél nagyobb súlyt vitt a vezető, mennél kisebb hengerűrtartalmú kocsin vitte azt, mennél jobb időeredményeket ért el a hegyi- és sikkversenyekben, annál előbbre került a végosztályozásban.

Nagy hengerűrtartalmú túrakocsik, mint például az 519-es Fiat, a nagy Delage, a Hudson, a Hupmobile és mások, akik mind hibátlanul, a leg-

nagyobb könnyedséggel futották végig a 800 kilométeres távot, a végosztályozásban az elsők közé nem kerülhettek. Ugyanígy csaknem kizárt volt Delmár Walter győzelme, aki bár mindkét sebességi versenyt fölénytel nyerte, nagy 4.5 literes hengerűrtartalmú motorja folytán csak a harmadik helyre tudott jutni. A nap legszebb eredményét kétségkívül a kiskocsik érték el. A kis 1.1 literes Salmsonok, valamint a még kisebb 0.9 liter hengerűrtartalmú 509-es Fiatok, a 1.5 literes OM voltak aránylag a túraút legkisebb, de a mellett leggyorsabb kocsijai.

Mielőtt a versenyek részletes eredményére áttérnénk, nézzük az egyes versenyzőket. A pontverseny abszolút győztese Szini János lett. Egy Austro-Daimlert, a wienerneustadti gyár legújabb remekét, a 3 literes ADM-Sport kocsit vezette. Gépe ma egyike a legjobb európai kocsiknak, hasonmása a római Túrakocsi Nagydíjban győztes ADM-nek és favoritja a Német Túrakocsi Grand Prix-nek. Szini János kitűnően vezette kocsiját. Nyolc percen belül ment a 7 kilométeres nehéz parádi hegyversenyben és 130 kilométeren felüli sebességet ért el a sikkversenyben. Győzelme a legjobb magyar vezetők közé avatta, aki ha többet versenyezhetne és még nagyobb rutint szerezne, még nagyon sok és szép győzelemmel öregbítené a Daimlerek világsikereit.

Delmár Walter ezúttal is excellált. Biztos kéz-

zel vitte végig kocsiját és látszott rajta, hogy az enyhe feltételű túraút neki csak amolyan sétakirándulás volt. Nagy formában vitte gépét a parádi hajtűfordulók között és dacára a több helyütt sáros útnak, messze felülmulta multévi rekordját. A síkversenyben 140 kilométeren felüli teljesítménye a legjobb, amit eddig Magyarországon futottak. Ha nincs ellenszél és a terep jobban van előkészítve, úgy jóval 150 kilométeren felüli eredményt hozott volna ki. Hogy ezúttal az osztályozásban csak a harmadik helyre került, abban csupán kocsijának nagy hengerűrtartalma játszott szerepet.

Hasonló dícsérettel kell megemlékeznünk Szmick Viktorról. Szmick egy mondhatni teljesen bejáratlan kis Salmson Grand Sporton vett részt a versenyben. Úgy a sebességi, mint a hegyversenyben gépe közel sem futotta ki formáját, hiszen mondhatni, még be sem volt kellőképpen állítva. E mellett a parádi hegyversenyben az utolsó kilométereket pneudefekttekkel kellett végigfutnia, ami nagyban emeli teljesítményének jóságát. Szmick Viktor már a multévi svábhegyi versenyben megmutatta, hogy kitűnő vezető, akiről még igen sokat fogunk hallani és biztosra vesszük, hogy egyike lesz a legjobb magyar automobilvezetőknek.

Az összosztályozásban a negyedik helyen végzett gróf Károlyi Ferenc, aki szintén a fiatal MAC-motorsportosztályának tagja. Alig egy éve vezet és máris ilyen előkelő helyet tudott magának kiverekedni a túraút 30 indulója között.

Győzelmét nagyban elősegítette útitársa, Máthé Ferenc, aki a nehéz, rossz utakon és az időjárás okozta nehézségek között, mindvégig hűen kitartott gróf Károlyi mellett és nagy része volt abban, hogy a gróf gépével idejében, minden különösebb baj nélkül meg tudott érkezni Budapestre.

A dícséret meleg hangján kell megemlékeznünk Albrecht főhercegről, dr. Halmágyi Béláról, dr. Hüttl Tivadarról, Bárány Ervinről, dr. Schmidt Gyuláról, Mátyás Lászlóról, Rónay Endréről és Schmidt Béláról, akik mindannyian széria-túrakocsijaikkal a lehető legszebben, a lehető legjobb kondícióban futották végig a távot, tanujelét adva a magyar amatőrvezetők klassziszának.

Báró Wolfner András, aki kétségkívül egyik legtalentumosabb vezetőnk, ezúttal elhagyta a szerencse. A parádi hegyverseny egyik kanyarulatát túlerősen vette Steyr-Sportjával, úgyhogy belefartott az utat szegélyező árokba. Szerencsére semmi baja nem történt, bár motorja az incidens következtében kigyulladt. Jellemző kitűnő menésére, hogy ennek dacára még 16 perc alatt sikerült felérnie a célhoz. A szemtanúk bemondása alapján egyike volt azoknak, akik a fordulót a legnagyobb sebességgel és a legjobb technikával vették. Gyors kocsijának birtokában, reméljük, még sokat fogunk róla hallani.

A túraút egyik bravurját lovag Haupt Károly

vitte keresztül. Miután látta, hogy 4 literen felüli túra Hupmobiljával a végosztályozásban úgysem játszhat szerepet, az éjszakai menetben kihasználva hatalmas reflektorjait, dacára az istenítéleti időnek, amikor mások egymást bevárva szinte lépésben futották végig a Szeged—Budapest etappe egyes részeit, Haupt 70—80 kilométeres tempókat futva, 2 és fél óra alatt futotta be a 180 kilométeres távot. Mint aki jól végezte dolgát, a cél előtt 50 méterrel megállt, kijelentvén „Még nem vagyok itt“, majd mikor az első versenyzők reflektorjai feltűntek a láthatáron, lovag Haupt is besétált a célba.

Szép eredményt ért el még a fiatal Zolnay Endre kis OM-kocsijával. Zolnay a Kellner Alfréd Autókereskedelmi Rt. műszaki osztályának vezetője. Sokan már régebben felismerték kitűnő vezetői tehetségét, de főnöke, Kellner Alfréd, mindig húzódozott, hogy egy versenyben indulni engedje kitűnő segítőtársát. Most végre engedett Zolnay kérésének és megengedte, hogy egy kis OM sportkocsit vezessen végig a túrán. Zolnay, aki már eddig nem kevesebb, mint 40—50-szer megjárta kocsin a Budapest—Milánó utat, játszói könnyedséggel abszolválta a 800 kilométert és különösen a hegyversenyben ért el igen szép eredményt. Reméljük, ezután őt is látjuk minden magyar verseny startjánál.

Az idei túraútból a növezetők is kivették részüket. Itt a Delmár Walter—Szini János párharc Delmár Walterné és Walter Ferencné között folyt le. Bár Delmárné 1768 km. Steyr-Sport kocsiján úgy a hegyversenyben, mint a sebességi versenyben a legjobb időt érte el, meg kellett hajolni a 0.990 km. hengerűrtartalmú kis Fiat teljesítménye előtt. Mindketten igazán hősieken végigküzdötték a versenyt és a nehéz éjjeli szakaszt is bravurosán futották végig. Mindketten bőrig ázva érkeztek meg éjjel után pár órával Budapestre.

A Fiat-vezető Walter Ferencné mellett még a többi kis Fiat is kitűnő eredményt ért el. Gróf Vay László, gróf Festetich Pál és Goldmann Jenő mindannyian úgy az egyéni versenyekben, mint az összosztályozásban kitűnő helyre hozták be az olasz világmárka remek kocsijait.

Igen szép teljesítményt ért el még C. C. Friese kis magyargyártmányú Magomobil sportkocsiján. Nyolcvan kilométeren felüli teljesítménye a síkversenyben, valamint kitűnő eredménye a parádi hegyversenyben ismét megmutatták, hogy Friese egyike a legjobb vezetőinknek.

Kalmár Tihamért szintén üldözte a balszerencse. A hegyversenyben Steyr-kocsiján az abszolút harmadik legjobb eredményt érte el, majd egyik kerekét elvesztette és csak nagy lélekjelenlétének köszönhetően, hogy nagyobb baja nem történt. Természetesen az incidens folytán a versenyt fel kellett adnia és így elesett az őt igazán megérdemlő szép helyezéstől.

Pénzkölcsönt folyósít
autóra, motorkerékpárra

BANKHÁZ, BUDAPEST,
IX., Üllői-út 5. sz.

Készakarva hagytuk utoljára a túraút két hősét. Szászi-Kovács Ernő és Péchy Tamásról kell még megemlékeznünk. Szászi egy 500 kcm. Sima-Violet kiskocsin, Péchy pedig egy 206 kcm. német Mollmobil-on futotta végig a versenyt. Előbbi csak az éjjeli etappeban vált ki Kisteleknél, mert a mély sárban és felhőszakadásban képtelen volt haladni kis gépével, utóbbi pedig még Szeged előtt volt kénytelen feladni a versenyt, mert benzinje közvetlen Újszeged előtt kifogyott és míg a környékről nagynehezen petroléumot tudott felhajsolni, addig a túraút vezetői már elhagyták Szegedet. Dicséretükre válik azonban, hogy mindketten másnap este megérkeztek Budapestre. A Királyi Magyar Automobil Club honorálandó óriási teljesítményüket, mindkét versenyzőt a KMAC emléklakettjével jutalmazta.

Nézzük az automobilon által elért eredményeket.

Indult Budapestről 1926 június 6-án 30 automobil.

A parádi hegyiversenyben résztvett 30 automobil.

A hajduszoboszlói síkversenyben résztvett 28 automobil.

Budapestre befutott az előírt időben 24 automobil.

Ebből a szabályoknak megfelelt 22 automobil, melyek mindannyian a KMAC arany (vermeille)-lakettjét nyerték.

Farkas Boris (Austro-Daimler) tekintettel arra, hogy kocsiját nem maga vezette, csupán bronz emléklakettet nyert.

Heteés Alfréd (Talbot), bár a versenyt végigfutotta, díjazásban nem részesült.

A versenyt feladták, avagy defekt miatt kiváltak:

KalmárTihamér (Steyr),
Heisler Imre (O. M.-Superba),
Francsek Imre (Jean Gras),
Lyka István (O. M.-Superba),
Szászi Kovács Ernő (Sima-Violet),
Péchy Tamás (Mollmobil).

Az összosztályozás alá került 22 automobil a következő pontszámot kapta:

1. Szini János (2996 kcm. Austro-Daimler ADM) 129.2 ponttal nyerte a Tiszántúli Automobil Club vándordíját és a KMAC emlékerlegét.

2. Szmick Viktor (1088 kcm. Salmson Grand Sport) 116.4 ponttal nyerte Andrassy Sándor gróf, a KMAC elnökének díját.

3. Delmár Walter (4500 kcm. Steyr-Sport) 116.2 ponttal nyerte Albrecht kir. herceg díját.

4. Gróf Károlyi Ferenc (1088 Salmson Grand Sport) 111.5 ponttal nyerte József főherceg díját.

5. Goldmann Jenő (0.990 Fiat 509) 108.8 ponttal nyerte Simanek Emil műegyetemi rektor díját.

6. Gróf Vay László (1665 kcm. Fiat-Sport) 108.5 ponttal nyerte a Steaua Kőolajkereskedelmi Rt. díját.

7. Walter Ferencné (0.990 Fiat 509) 107.0 ponttal nyerte Orosz Sándor díját.

8. Baráth Leó László (2994 Alfa-Romeo Sport) 105.8 ponttal nyerte Nyíregyháza város díját.

9. Zolnay Endre (1496 O. M.-Sport) 105.3 ponttal nyerte Stéger Hugó György, a Steaua Kőolajkereskedelmi Rt. vezérigazgatójának díját.

10. Dr. Schmidt Gyula (1600 kcm. Ballot) 105.2 ponttal nyerte Rakovszky Iván díját.

Magyar Túraút 1926.

ZOLNAY ENDRE

O. M.

1.5 literes túrakocsin

büntetőpont nélkül futja végig a 800 kilométeres távot.

Nyeri a K. M. A. C. aranylakettjét és Steaua Kőolaj Kereskedelmi Részvénytársaság igazgatójának, Stéger Györgynek tiszteletdíját.

KELLNER ALFRÉD AUTOKERESKEDELMI R.-T.

BUDAPEST, VI., Liszt Ferenc-tér 11.

Telefon: 64-75.

11. Báró Wolfner András (3318 Steyr-Sport) 104.4 ponttal nyerte herceg Festetich Tasziló díját.

12. C. C. Friese (1335 km. Magomobil-Sport) 104.4 ponttal nyerte a KMAC díját.

13. Albrecht kir. herceg (3318 km. Steyr) 103.4 ponttal nyerte a KMAC díját.

14. Delmár Walterné (1768 km. Steyr-Sport) 100.3 ponttal nyerte a Cordatik díját.

15. Rónay Endre (1292 Magomobil-Sport) 96.6 ponttal nyerte Káldi Jenő díját

16. Mándy László (0.952 km. Renault) 91.6 ponttal nyerte báró Weiss Alfonz díját.

17. Dr. Halmágyi Béla (4776 Fiat 519) 89.9 ponttal nyerte a Petra Olaj és Petroleum Rt. díját.

18. Bárány Ervin (4524 km. Delage-Six) 85.5 ponttal nyerte Szabolcs vármegye díját.

19. Gróf Festetich Pál (1450 Fiat) 82.1 ponttal nyerte a KMAC arany (vermeille) plakettjét.

20. Lovag Haupt Károly (4024 Hupmobile) 80.3 ponttal nyerte a KMAC arany (vermeille) plakettjét.

21. Schmidt Béla (3318 Steyr) 77.8 ponttal nyerte a KMAC arany (vermeille) plakettjét.

22. Dr. Hüttl Tivadar (4775 km. Hudson-Six) 67.4 ponttal nyerte a KMAC arany (vermeille) plakettjét.

A hegyiverseny Gyöngyös és Parád között folyle 7 kilométeres távon. Régi rekord: Delmár Walter (Steyr-Sport) 1925. 7:39.8. Sebesség: 54.862 km.

Parádi hegyiverseny

Sorszám	Autóvezető	Gyártmány	Idő	Átlagsebesség
1.	Delmár Walter	Steyr	7:23.8	56.824 km.
2.	Szini János	Austro-Daimler	7:43.4	54.772 "
3.	Kalmár Tihamér	Steyr	8:45.0	48.921 "
4.	Baráth Leó László	Alfa-Romeo	8:47.8	47.396 "
5.	Zolnay Endre	O. M.	8:56.2	47.096 "
6.	C. C. Friese	Magomobil	9:21.2	44.865 "
7.	Szmick Viktor	Salmson	9:23.2	44.712 "
8.	Dr. Schmidt Gyula	Ballot	9:41.4	43.981 "
9.	Lovag Haupt Károly	Hupmobile	9:41.8	43.365 "
10.	Gróf Károlyi Ferenc	Salmson	9:47.8	42.961 "
11.	Delmár Walterné	Steyr	10:05.0	41.711 "
12.	Farkas Boris	Austro-Daimler	10:09.0	41.491 "
13.	Albrecht királyi herceg	Steyr	10:10.8	41.382 "
14.	Gróf Vay László	Fiat 501	10:17.4	40.871 "
15.	Bárány Ervin	Delage	10:29.0	40.098 "
16.	Schmidt Béla	Steyr	10:31.0	39.663 "
17.	Francsek Imre	Jean-Gras	11:10.6	37.326 "
18.	Walter Ferencné	Fiat 509	11:15.0	37.222 "
19.	Dr. Hüttl Tivadar	Hudson	11:18.4	37.170 "
20.	Rónay Endre	Magomobil	11:39.0	36.940 "
21.	Goldmann Jenő	Fiat 509	11:45.2	37.726 "
22.	Dr. Halmágyi Béla	Fiat 519	11:58.4	35.142 "
23.	Mándy László	Renault	12:55.0	32.529 "
24.	Gróf Festetich Pál	Fiat 501	12:58.8	32.496 "
25.	Heisler Imre	O. M.	13:41.8	30.786 "
26.	Heteés Alfréd	Talbot	14:56.2	28.196 "
27.	Lyka István	O. M.	15:51.2	26.541 "
28.	Báró Wolfner András	Steyr	16:09.4	26.092 "
29.	Szászi Kovács Ernő	Sima-Violet	17:18.4	24.391 "
30.	Péchy Tamás	Mollmobil	24:52.8	16.943 "

A sebességi versenyek 2 kilométeres távon 2 km. nekifutással történtek. A terep nem volt olyan jó, mint a múltévi túraúton Kenderes közelében. Az út meglehetősen puha volt, a mellett hullámos. A legnagyobb hátrányt azonban a hatalmas ellenszél képezte, ami az egyes kocsiknál és motorkerékpároknál 10—15 százalékos is elvett a sebességből. E szerint Delmár Walter eredményét jóval 150 kilométeren felül kell értékelnünk, úgyszintén a többi 90 kilométeres eredményeket 100—105 kilométerre, a 100-as eredménye-

ket 110—115 kilométerre kell értékelni, ami meg is felel a kocsik által normálisan kifutandó sebességeknek.

Külön meg kell említenünk C. C. Friese kitünő eredményét, hiszen köztudomású, hogy Magomobilok eddig még sohasem vitték 80 kilométeren felül. A sebességi versenyben a Budapestről elindult 30 kocsik közül csupán 28 vett részt. Kiesett Parádon Lyka István (OM), aki mint tudjuk, a parádi hegyiver-

VERSENYZŐK!

Vigyázzatok a szemetekre!

Használjatok **TRIPLEX** szemüveget!



IV. FERENCIEK-TERE 2

V, TISZA ISTVÁN (FÜRDŐ)-UTCA 7 SZ.

senyben hűtőjével nekiszaladt a domboldalnak, miközben a ventilátora a nagy ütés következtében leszakadt és több helyen megsértette a hűtő belső oldalát. Természetesen a kocsii hűtővize kifolyt és Lyka kénytelen volt kiválni a versenyből. A másik ver-

senyző, aki még Nyiregyháza előtt elmaradt, Kalmár Tihamér volt, akiről már megemlítettük, hogy kereke vált el kocsijától.

A sebességi verseny eredményei a következők voltak:

Debrecen—hajdúszoboszlói síkgyorsasági verseny

Sorsz.	Vezető	Gyártmány	Idő	Átlagsebesség
1.	Delmár Walter	Steyr	51:0	141:156 km.
2.	Szini János	Austro-Daimler	53:7	134:316 "
3.	Báró Wolfner András	Steyr	1:02:3	115:740 "
4.	Albrecht királyi herceg	Steyr	1:09:2	104:076 "
5.	Baráth Leó László	Alfa-Romeo	1:09:7	103:428 "
6.	Dr. Halmágyi Béla	Fiat 519	1:11:0	101:376 "
7.	Bárany Ervin	Delage	1:15:8	94:968 "
8.	Szmick Viktor	Salmson	1:17:8	92:520 "
9.	Gróf Vay László	Fiat 501	1:18:8	91:368 "
10.	Gróf Károlyi Ferenc	Salmson	1:20:3	89:748 "
11.	Zolnay Endre	O. M.	1:21:2	88:668 "
12.	Heisler Imre	O. M.	1:21:2	88:668 "
13.	Lovag Haupt Károly	Hupmobile	1:21:8	87:984 "
14.	Dr. Schmidt Gyula	Ballot	1:22:1	87:588 "
15.	Delmár Walterné	Steyr	1:23:3	86:508 "
16.	Farkas Boris	Austro-Daimler	1:23:8	85:896 "
17.	C. C. Friese	Magomobil	1:27:9	81:922 "
18.	Dr. Hüttl Tivadar	Hudson	1:29:2	80:676 "
19.	Goldmann Jenő	Fiat 509	1:29:8	80:172 "
20.	Walter Ferencné	Fiat 509	1:33:4	77:076 "
21.	Rónay Endre	Magomobil	1:37:1	74:052 "
22.	Heteés Alfréd	Talbot	1:43:3	69:732 "
23.	Schmidt Béla	Steyr	1:45:5	68:292 "
24.	Gróf Festetich Pál	Fiat 501	1:49:1	66:024 "
25.	Mándy László	Renault	1:52:6	63:936 "
26.	Francsek Imre	Jean Gras	1:53:4	63:468 "
27.	Szászi Kovács Ernő	Sima Violet	2:25:0	49:644 "
28.	Péchy Tamás	Mollmobil	3:07:2	38:522 "

A motorkerékpárosok túraútja

A motorkerékpárversenyzők túraútja szintén kétnapos volt. Az első napi útvonal megegyezett az automobilokéval, de másnap a motorkerékpárosoknak nem kellett lefutni Szegedre, hanem a hajdúszoboszlói síkverseny után Szolnokon keresztül érkeztek Budapestre. A motorosaink előtt le kell vennünk a kalapot. Azok az időjárás okozta nehézségek, valamint a mély felázott talaj, amellyel megküzdöttek, nagy erőpróba elé állították őket. Az erőpróbát pedig kiállották. Hatalmas dícséret illeti meg soloversenyzőinket, akik 15—20 kilométeres szakaszokat futottak be a lehető legnehezebb talajon, megküzdve az esővel, zivatarral és a mély, sáros úttal. A benevezett 45 versenyző közül 38 indult el

Budapestről. A Nova-menők két kivétellel a gyászjelül távolmaradtak a versenytől.

A parádi hegyversenyt, Holler Elemért kivéve, mindannyian végigfutották. A legjobb időt ezúttal dr. Hajós Imre érte el Scottsidecarjával, erősen megjavítva multévi idejét. A solo-gépek között ifj. Horthy István futotta a legjobb időt egy ohv. New-Hudson gépen. Az abszolút legjobb valószínűleg a multévi útvonalrekorder Szentgyörgyi László (Sunbeam) lett volna, aki azonban az egyik kanyarban bukott és ezáltal sok időt veszített. Kitünő időt ért el még Paull József, Schuszter Rezső, valamint Máthé Lajos.

A hegyverseny részletes eredménye a következő:

F. & S.

VECSEY JENŐ

okleveles gépészmérnök

golyóscsapágyak, görgőscsapágyak, acél-golyók, teljes közlőműberendezések
Saját csapágyjavító műhely

BUDAPEST, VIII., KISSTÁCIÓ UCCA 11

Telefon: József 39-02

Telefon: József 51-99



MAGYAR TÚRAÚT 1926



Szini János 3 literes

AUSTRO= DAIMLER A.D.M.

sportkocsin elsőként
fejezi be a túrautat.
Nyeri a Tiszántúli Automobil Club
vándordíját és a Királyi
Magyar Automobil Club
emlékserlegét

TELEFON: 5-72

TELEFON: 5-72



ELADÁSI KÖZPONT:

BUDAPEST VI, LISZT FERENC-TÉR 9. SZ.

Parádi hegyiverseny

Sorsz.	Motorvezető	Gyártmány	Idő	Átlagsebesség
1.	Dr. Hajós Imre	Scott sidecar	8:46'6	47-973 km.
2.	Ifj. Horthy István	New-Hudson	8:50'8	47-843 "
3.	Paull József	New-Hudson sidecar	9:18'8	45-194 "
4.	Schuszter Rezső	Ner-a-car	9:21'2	44-926 "
5.	Szentgyörgyi László	Sunbeam	9:23'4	44-784 "
6.	Maté Lajos	A. J. S.	9:44'6	43-193 "
7.	Komlóssy Béla	D. K. W.	10:10'4	41-292 "
8.	Bergeman Walter	D-rad sidecar	10:10'4	41-292 "
9.	Biller Lajos	A. J. S. sidecar	10:38'8	39-564 "
10.	Maurer Ferenc	Sunbeam	10:41'8	39-276 "
11.	Kübek József	F. P.	10:56'0	38-491 "
12.	Pápay István	Indian sidecar	11:02'6	38-043 "
13.	Wolf Ferenc	Indian	11:17'2	37-256 "
14.	Kiss Béla	Zenith-Jap	11:24'8	36-983 "
15.	Bauer József	Ariel sidecar	11:26'8	36-876 "
16.	Bánitzky Pál	Indian	11:34'8	36-321 "
17.	Biró Jenő	Coventry-Eagle-JAP	11:44'2	35-827 "
18.	Puch János	Puch	11:48'0	35-686 "
19.	Méray Endre	Méray sidecar	11:49'6	35-591 "
20.	Harzer Oszkár	D-rad sidecar	11:50'6	35-392 "
21.	Stummes Lipót	D-rad sidecar	11:56'2	35-244 "
22.	Manó József	Nova	11:58'8	35-198 "
23.	Geranth Gyula	D-rad sidecar	11:59'8	35-091 "
24.	Stanzel Gyula	Rex-Acme	12:25'2	33-844 "
25.	Császár István	Harley-Davidson sidecar	12:44'2	33-067 "
26.	Horváth János	Méray sidecar	13:18'0	32-289 "
27.	Landau Ernő	Indian sidecar	13:33'0	31-049 "
28.	Kappel Tamás	D rad sidecar	13:37'4	30-969 "
29.	Schirsich Sándor	Méray	13:58'4	30-149 "
30.	Ifj. Vargha Mihály	Coventry-Eagle	14:41'0	28-566 "
31.	Dr. Köpf Tamás	D-rad sidecar	14:46'8	28-449 "
32.	Egyházy Béla	Triumph	14:47'4	28-397 "
33.	Schwartz Géza	Norton	14:48'4	28-318 "
34.	Dr. Buggy István	Indian	15:01'6	28-022 "
35.	Szentlélek László	D-rad sidecar	17:50	24-696 "
36.	Majláth Mihály	Harley-Davidson sidecar	20:00	21-046 "

Multévi rekorderek: Solo-gépen. Szentgyörgyi Imre (A. J. S.). Oldalkocsis gépen. Dr. Hajós Imre (Scott-sidecar).

A hajdúszoboszlói sikkverseny startját a Budapestről indult 38 versenyzőből csupán 28 érte el. Kiestek: Holler Elemér (Nova), Szentgyörgyi László (Sunbeam), Pápay István (Indian-sidecar), Császár István (Harley-Davidson-sidecar), Schirsich Sándor (Méray), Biller Lajos (AJS-sidecar), Schwartz Géza (Norton), ifj. Vargha Mihály (Coventry-Eagle), dr. Köpf Árpád (D-Rad-sidecar).

A sebességi versenyen a motorkerékpárok mélyen formájuk alatt szerepeltek. Egyikük sem tudta kifutni a 100 kilométert. Ennek azonban megvan a magyarázata. A vezetők fáradtak voltak és egyikük sem akarta magát kitenni egy esetleges bukásnak, úgyszintén a gépek sem voltak egy sebességi versenyre beállítva, hanem egy 600 kilométeres túraútra. Az elért eredményeket legjobban befolyásolta a hatalmas ellenszél, valamint a talaj hullámos volta és aránylagos puhasága. Mindazonáltal a Zenith vezető Kiss Béla, valamint Wolf Ferenc (Indian) és

A K M A C t ú r a ú t j á n

Delmár Walter

a parádi hegyiversenyben új rekordját, a sikkversenyen 141 km-es szenzációs eredményét

normál „REX“ benzinnel

érte el. A versenyzők 90%-a „REX“ benzint használt.

**Kapható minden
töltőállomásunknál!**

„Steaua“ Kőolajkereskedelmi rt., Budapest

ifj. Horthy Miklós által futott átlagok igen respektábilisak. Ugyanezt mondhatjuk még Maurer Ferencről, aki egy Long-Stroke Sunbeamen érte el ötödik helyét. Az oldalkocsivezetők között dr. Hajós, Majláth Mihály (Harley-Davidson) és Paull József (New-Hudson) futása érdemel különös dicséretet. Feltűnést keltett szakkörökben a kis magyar gyártmányú Frohner-Pásztélyi-gép ismételt kitünő ered-

ménye. Kübek 81 kilométeren felüli sebességet ért el, ami a többi ohv. géphez viszonyítva, kolosszális. Gyönyörű még Puch János (Puch) eredménye, aki a verseny legkisebb gépével alig maradt el a 70 kilométertől.

A sebességi verseny részletes eredménye a következő:

A hajdúszoboszlói 2 km.-es síkverseny eredményei

Sorszám	Név	Gyártmány	Idő	Átlagsebesség
1.	Kiss Béla	Zenith-JAP	1:15.0	96.062 km.
2.	Wolf Ferenc	Indian	1:20.4	89.591 "
3.	Ifj. Horthy István	New-Hudson	1:20.8	89.443 "
4.	Dr. Hajós Imre	Scott sidecar	1:21.0	88.952 "
5.	Maurer Ferenc	Sunbeam	1:23.2	86.541 "
6.	Majláth Mihály	Harley-Davidson sidecar	1:23.8	85.962 "
7.	Máthé Lajos	A. J. S.	1:25.9	83.825 "
8.	Paull József	New-Hudson sidecar	1:27.5	82.397 "
9.	Kübek József	Frohner-Pásztélyi	1:28.8	81.348 "
10.	Bánitzky Pál	Indian	1:33.3	77.216 "
11.	Schuszter Rezső	Ner-a-car-Blackburne	1:38.2	73.446 "
12.	Bergeman Walter	D-rad sidecar	1:39.1	72.692 "
13.	Manó József	Nova	1:40.1	71.914 "
14.	Biró Jenő	Coventry-Eagle	1:42.2	70.467 "
15.	Puch János	Puch	1:44.5	69.021 "
16.	Horváth János	Méray sidecar	1:48.1	66.644 "
17.	Stanzel Gyula	Rex-Acme	1:48.2	66.518 "
18.	Méray Endre	Méray sidecar	1:48.6	66.393 "
19.	Stummes Lipót	D-rad sidecar	1:52.6	63.917 "
20.	Dr. Bugyi István	Indian	1:53.1	63.643 "
21.	Landau Ernő	Indian sidecar	1:57.0	59.899 "
22.	Bauer József	Ariel sidecar	1:57.8	59.457 "
23.	Harzer Oszkár	D-rad sidecar	1:58.0	59.363 "
24.	Egyházy Béla	Triumph	2:10.1	55.471 "
25.	Haim Péter	D-rad sidecar	2:14.8	53.489 "
26.	Gerauth Gyula	D-rad sidecar	2:17.5	52.499 "
27.	Kappel Tamás	D-rad sidecar	2:17.6	50.293 "
28.	Komlóssy Béla	D. K. W.	2:23.4	42.041 "
29.	Szentlélek László	D-rad sidecar	2:31.8	

A motorkerékpárversenyzők a hajdúszoboszlói síkverseny után csaknem mindannyian befutottak Budapestre és ezáltal meg is felelték a túraút követelményeinek. A síkversenyben résztvevő 29 versenyző közül végeredményben 27 versenyző nyerte el a KMAC arany plakettjét. Két versenyző: Haim Péter (D-Rad-sidecar) és Komlósi Béla (D. K. V.) nem részesült díjazásban.

A pontozás szerint a kategóriákat a következők nyerték:

I. Kategória Solo-gépek 175 kcm.-ig bezárólag, Összértékelés

1. Puch János (Puch) 104.6

II. Kategória Solo-gépek 175 250 kcm.-ig bezárólag.

1. Manó József (Nova) 107.0

2. Stanzel Gyula (Rex-Acme) 100.3

3. Komlóssy Béla (D. K. W.) 87.8

III. Kategória Solo-gépek 250 350 kcm.-ig bezárólag.

1. Kiss Béla (Zenith-JAP) 132.9

2. Máté Lajos (A. J. S.) 126.9

3. Kübek József (F. P.) 119.7

4. Schuszter R. (Ner-a-car-Blackburne) 118.3
gok használhatók:

5. Dr. Bugyi István (Indian) 91.6

IV. Kategória Solo-gépek 350 500 kcm.-ig bezárólag.

1. Ifj. Horthy István (New-Hudson) 137

2. Maurer Ferenc (Sunbeam) 125.7

3. Egyházy Béla (Triumph) 83.8

V. Kategória Solo-gépek 500 kcm. felül.

1. Wolf Ferenc (Indian) 126.7

2. Bánitzky Pál (Indian) 113.6

3. Biró Jenő (Coventry-Eagle) 106.2

VI. Kategória 600 kcm.-ig bezárólag mellékkocsis motorkerékpárok részére.

1. Dr. Hajós Imre (Scott) 135.8

2. Paull József (New-Hudson) 127.4

3. Bergemann Walter (D-rad) 110.2

**Automobilhűtők
Benzintartályok
Javítások**

„Ikarus”

Hűtő és Fémáru R. T.

Budapest, VI.,
Országbíró-utca 26/b.
Telefon: Lipót 914-17.

4. Stumesz Lipóf (D-rad)	99.1
5. Bauer József (Ariel)	96.2
6. Harzer Oszkár (D-rad)	94.8
7. Landau Ernő (Indian)	90.8
8. Geranth Gyula (D-rad)	87.4
9. Kappel Tamás (D-rad)	83.3
10. Szentlélek László (D-rad)	66.6



Delmár Walter, a legjobb magyar úrvezető. A KMAC túraútján megnyerte a parádi hegyversenyt és a 2 kilométeres síkversenyben 141 km.-rel magyar sebességi rekordot állított fel.

VII. Kategória. Kategória 600 km. felüli oldalkocsis motorkerékpárok.

1. Majláth Mihály (Harley-Davidson)	106.9 pont
2. Méray Endre (Méray)	101.8 „
3. Horváth János (Méray)	98.8 „

Ami a kétnapos verseny rendezését illeti, külsőségek tekintetében igen szép volt. Panaszunk talán a hegyi- és síkverseny vonatott, illetve túlassú rendezése ellen lehet. A jövőben oda kellene hatni, hogy a versenyzőket lehetőleg a sík- és hegyversenyek után is gyűjtsék, nehogy félórás időközökben fussanak át az autók az egyes községeken. Megtör-



Delmár Walterné, méltó partnere férjének. A túraúton úgy a hegyversenyben, mint a sebességi versenyben a nővezetők között a legelső helyet foglalta le.

tént, hogy egyes helyeken a készütség több mint félnapot vett igénybe. Mindig a kiskocsikat kellene előbb indítani, amiáltal el lehetne érni, hogy azok ne maradjanak el annyira. A startelőnyök a végén egalizálódnának és a versenyzők csaknem egyszerre érkezhetnének az újabb etappe-állomásra.

Ami ellen kifogást emelhetünk még és mindenestre a jövőben nagyobb lelkiismeretességet követel meg: a verseny komolysága. A túraút nem azért rendeztetik, hogy azon csaknem mindenki nyerjen, ha-



Ifj. Horthy István, aki a KMAC túraútján a solo motorkerékpárok között a legjobb helyezést érte el.

nem azért, hogy a gépek jósága, valamint a vezetők ügyessége képezze a díjazás alapját. Ami például a nyiregyházi „Parkplatzon” lejátszódott, az teljesen illuzórikussá tette a túraútát. Mindenki szabadon járkált ki-be a kocsik és motorok között, megessett, hogy egyesek el is távoztak kocsijukkal a Parkplatzról, ott kisebb-nagyobb javításokat végeztek, mások a szó szoros értelmében nekiestek gépeiknek, hogy a különböző hiányokat pótolják. Nem célunk



Aki versenyen kívül futotta végig a túraútát, József főherceg, Szegeden az ottani újságírókkal beszélget.

destruálni, nem célunk egyeseket pellengérré állítani, hogy mi minden történt útközben gépeikkel, csak arra akarunk utalni, hogy milyen érzéssel veszik át aranyplakettjeiket azok a versenyzők, akik a lehető legminimálisabb géphiba, illetve javítások nélkül futották be a túraútát, azokkal szemben, akik ha a szabályokat híven és komolyan ellenőrizték volna és betartották volna, úgy talán Szegedet sem érték volna el, nem is szólva Budapestről.



Albrecht kir. herceg a hajdúszoboszlói sebességi verseny startjánál Kállay Miklós főispánnal, a Tiszántúli Automobil Club elnökével beszélget.

Egy világmárkának a Magyar Túraúton történő esetleges defektusa úgy sem fog ártani a hírnévnek és az esetleges defektek csaknem 90 százalékban a vezetők hátrányára irandók. Nem hisszük el, hogy egy kerék lejöhessen egy gépről, ha annak gazdája jól átvizsgálta volna annak biztosító szerkezetét.

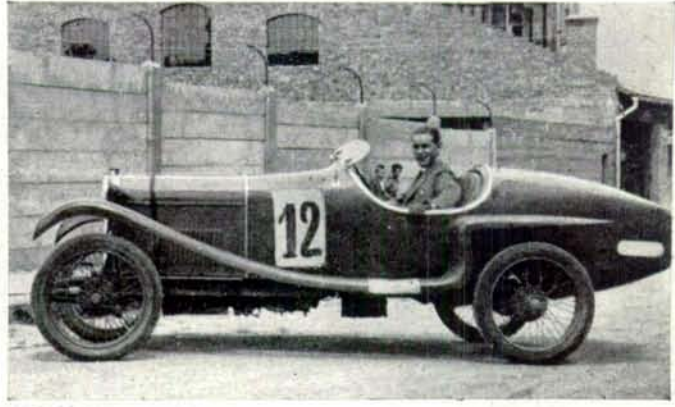
Büntetőpontok nélkül igazi túraút el sem képzelhető. És nézetünk szerint az idej túraúton, ha az a két év előtt rendezett osztrák-magyar túra szabályai szerint rendeztetett volna, nem is lett volna több büntetőpontnélküli, mint legfeljebb öt-hat. Ak-



Ifj. Horthy István (26) és dr. Hajós Imre (6), aki a paradí hegyversenyen állított fel új rekordot, Scottsidecarján a hajdúszoboszlói síkverseny startjánál beszélgetnek.

kör azonban sokkal több lett volna az értéke annak az első, illetve második stb. helyezésnek.

A túraút rendezésében, annak előkészítésében ezúttal is, mint mindig, dr. Szelnár Aladár, a KMAC agilis vezértitkára vette ki az oroszánrészt. Minden kitünően vágott. Különösen kiemelendők dr. Déghy Ödön, dr. Batta Mihály, Delmár Tódor és Magaziner Jenő, kik mint a verseny időmérői vették ki hatalmasan részüket a munkából. Delmár



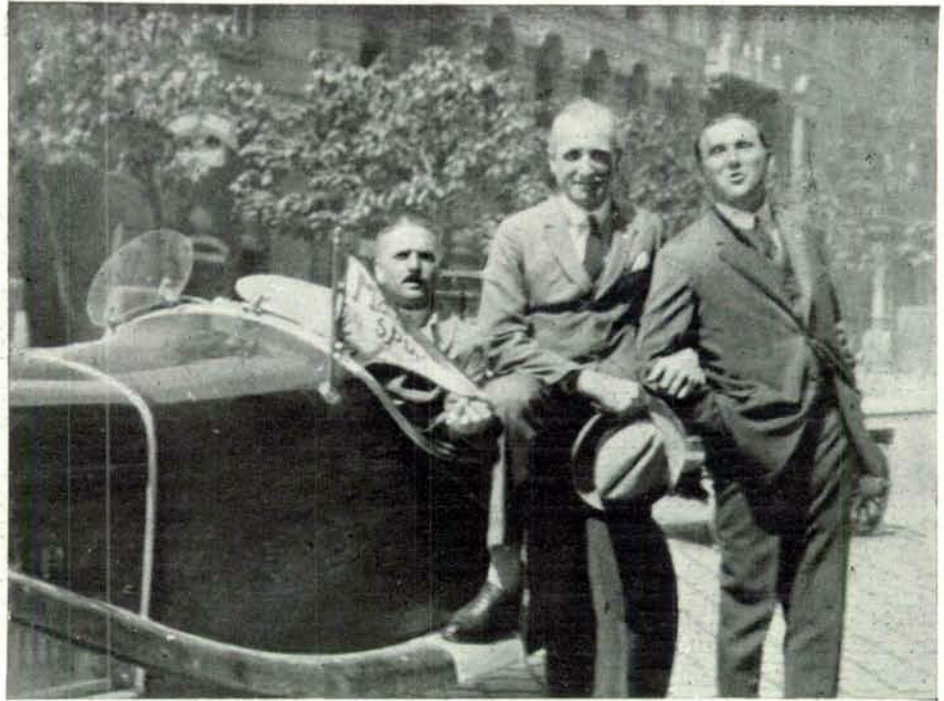
Szmiek Viktor, egyike a jelenlegi legjobb magyar vezetőknek. Ezúttal kis Salmson-kocsiján az összosztályozásban a második helyet vívta ki magának 35 kocsik között.

Tódor utitársával, Magaziner Jenővel a hajdúszoboszlói síkverseny után, miután a villamos időmérőórát leszerelték és biztonságba helyezték, Excelsior sidecarjukkal bőrig ázva érkeztek hajnalban Budapestre. Hasonló dicséret illeti még a Tiszántúli Automobil Club vezetőségét, valamint a miskolciakat és a szegedieket, akik igazán nagy szeretettel fogadták a városukba érkezett automobilistákat és motorkerékpárosokat, úgyhogy bátran elmondhatjuk, hogy az 1926. évi túraút ismét egy kedves emlékekkel gazdagította az azon résztvevő magyar versenyzőket.



Kappel Tamás rendőrfőfelügyelő (20), Szentlélek László (középen) és Horváth János (jobboldalon), a három motorkerékpáros rendőrtiszt, akik a túraúton kiváló eredményeket értek el.

A magyar automobilversenyek három állandó résztvevőjét mutatjuk be olvasóinknak. A kocsiban ülő, lovag Haupt Károly. Haupt nemcsak nagy mestere a volánnak, hanem éppen oly jól vezeti a motorkerékpárt is. A múlt évben megnyerte a JS gépen a Budapest—Hatvani sebességi verseny 350 kem. kategóriáját, az idei téli versenyben pedig szenzációs formát futva, már egyéni győztesnek látszott, amidőn a cél előtt 3 kilométerrel lányszakadás folytán fel kellett adni a versenyt. Ezúttal egy nagy széria Hupmobile-automobilon minden hiba nélkül abszolválta a túraút és a Budapest—Szeged éjjeli szakaszon elért fenomenális idejével, ami tekintve az óriási vihart és a felázott tallajt, hatalmas teljesítmény vonta magára az automobilisták figyelmét. — A középen áll C. C. Friese, évek óta a Magyar Általános Gépgyár kitűnő versenyvezetője, aki már igen sok nagy túraúton és hegyversenyen vitte diadalra a kis MAG-okat és később a Magomobilokat. Friese különben igen sokoldalú sportsman, egyike volt évekig a Semmering legjobb bobsleigh vezetőinek, kinek nevéhez igen sok bajnokság és rekord fűződik. — A jobboldalon Szini Jánost látjuk. Ő is régi vezető. Szintén a Magyar Általános Gépgyárnál kezdte pályafutását. A KMAC



ezidei túraútnál elért szép első helye egyszerre a legjobb magyar automobilvezetők sorába iktatta. Bátran állítjuk, hogy ha több alkalma nyílik a versenyzésre, úgy még sok szép értékes győzelemmel fogja szaporítani eddigi sikereit.



Paul József (New-Hudson sidecar) a túraút első napján befut Miskolcra, a nézők ezernyi sorfala között. Miskolc fogadta talán legszebben a versenyzőket és kitűnő közegetje sokáig fog ideális emlékként megmaradni minden automobilista és motorkerékpáros gondolatában.

Lockhardt (Miller-Special) nyerte az Indianapolis Grand Prix-t

A folytonos záporosó miatt félbe kellett szakítani a versenyt — 150.000 néző — 27 milliárd magyar koronát nyert a győztes

Május 31-én, az amerikaiak nemzeti ünnepén, zajlott le az Automobil Világbajnokság első futama az Indianapolisi Nagy Díj. A verseny érdekességét emelte a 3 európai kocsi: 1 Guyot, 1 Eldridge-Special és 1 Bugatti részvétele, valamint az a körülmény, hogy ez volt az első Grand Prix, amit már az új 1.5 literes hengerűrtartalom formula szerint futottak le. Minthogy a verseny terminusa az idén vasárnapra esett és az USA-ban éppen úgy, mint Angliában a versenyek rendezése csak hétköznapokon van megengedve, a versenyt hétfőre halasztották. A pénteken megtartott selejtező versenyeken, ahol a 128 km-es körútlag elérése volt a kötelező, 33 versenyző kvalifikálta magát a döntőfutamra.

A döntő esős időben, óriási, 150.000-nyi néző előtt folyt le. Azonnal az 1.5 literes Millerek állottak az élre: Lockhardt Harry Hartz és Dawe Lewis vezették a mezőnyt. 200 mérföldnél olyan záporosó keletkezett, hogy a versenyvezetőség kénytelen volt a mezőnyt leinteni, majd 3 óra múlva folytatni a versenyt. A második kezdésnél ismét Lockhardt kocsija vezet, ezúttal azonban az Európában is ismert Pete Kreis ül kocsija kormányánál. (P. Kreis futotta a múltévi Olasz Grand Prix-ben Monzában Milleren a leggyorsabb kört.) Az első leintésig Lockhardt átlagsebessége 157.680 km. volt, jóval gyengébb, mint a

múltévi győztes, De Paolo (Duesenberg) átlaga. A 402-ik mérföldnél (646.955 km.) a beálló újólagos zápor miatt végleg tekintik a versenyt és a Lockhardt Kreis Miller-Speciált hirdetik ki győztesként 153.050 km. átlagsebességgel. Idejük 4:13:37. A második helyen Harry Hartz (Miller) végez, míg a harmadik helyet Cliff Woodbury (Boyle-Valve) foglalja le. A múltévinél jóval gyengébb átlag elsősorban a rossz időjárásnak, másodsorban az 1.5 literes hengerűrtartalomnak tudható be. A kétütemű új Duesenbergek, valamint az európai Schmid és Eldridge a versenyben sehohsem voltak. Eldridge kormánydefekt, Guyot benzinesőtörés következtében feladták a versenyt. A győztes 39.000 dollárt kapott, ami magyar pénzben 2.7 milliárd koronát tesz ki.

Tekintve a verseny nagy múltját és hírnevét, nem tartjuk érdektelennek, ha leközljük a verseny eddigi győzteseit is. A verseny távja 1916-ig 300, attól kezdve 500 mérföld volt. 1910-ig 7 liter, 1919-ig 4 liter, 1921-ig 3 liter, innen kezdve a múltévi versenyig 2 liter volt a kötelező hengerűrtartalom. Az indianapolisi pálya egy négyszög, legömbölyített sarkokkal. A pályának tehát négy mérsékelt emelt kanyarodója van. Talaja elütően a többi amerikai fapályától, aszfalt.

A verseny eddigi győztesei a következők voltak:

Évszám	Vezető	Gép neve	Hengerűrtartalom	Idő	Sebesség
1911	Harroux	Marmon	7500 cm.	6.42:08	120.015
1912	Dawson	National	7500 "	6.21:06	126.628
1913	Goux	Peugeot	7500 "	6.35:05	122.155
1914	R. Thomas	Delage	7500 "	6.03:45	132.694
1915	De Palma	Mercedes	7500 "	5.33:55	144.552
1916	Resta*	Peugeot	4500 "	3.34:15	135.178
1919	Wilcox*	Peugeot	4500 "	3.44:21	140.200
1920	Chevrolet	Monroe	3000 "	5.40:16	141.859
1921	Milton	Frontenac	3000 "	5.34:45	144.197
1922	Murphy*	Duesenberg	3000 "	5.17:30	151.936
1923	Milton	H. C. S.	2000 "	5.28:06	147.123
1924	Boyer*	Duesenberg	2000 "	5.05:23	158.094
1925	De Paolo	Duesenberg	2000 "	4.56:39	162.750

* Azóta tréningben vagy versenyben szerencsétlenül jártak.



A KMAC túraútján résztvevő „Indian“-versenyzők egyik csoportja. Baloldalt a debreceni Wolf Ferenc (23), aki az 500 km-en felüli gépek kategóriájában győzött, közepütt Landau Ernő oldalkocsis gépén, a KMAC arany plakettjét nyerte és jobboldalt a Debrecenben szerencsétlenül járt Pápai István.

Világrekorderek mint autbuszsoffőrök

Az autósok és motorkerékpárosok önzetlen munkája segítette elő a nagy angol sztrájk megszűnését — Hagyjuk abba a magyarországi motorosok és autósok molesztálását, mert sohasem tudni, mikor lesz rájuk szükség

A nagy angol sztrájknak vége. Ma már minden a rendes kerékvágásban folyik tovább. A sztrájk egy politikai esemény, mivel pedig mi automobil- és motorkerékpár-szaklap és sportlap vagyunk, semmi közünk az angol sztrájkhoz. És mégis foglalkoznunk kell vele. A nagy angol sztrájk megmutatta, hogy az automobilisták és a motorkerékpárosok milyen óriási szolgálatokat tehetnek az államnak és a kormánzatnak, ha felmerül annak szükségessége. Bátran állíthatjuk, hogy jelen esetben Londont és az összes nagyobb városokat a motorosok és autósok mentették meg a nagy sztrájk borzalmaitól, az éhínségtől és talán nyolevan-kilencven százalékban az ő javukra irandó a sztrájk megszűnése is. Azok a szegény füstölő és „mindig gyorsan hajtó” autósok és motorosok mentették meg Londont és a többi angol nagyvárost.

De mi is történt tulajdonképen? Semmi egyéb, minthogy a világhírű angol versenyzők klubja, a „Brookland Automobil and Motorcycle Racing Club” tagjai, a forgalom megbénulása után megalakították a munkavédelmi osztágaikat és a híres angol versenyzők elitje, a világrekordok és Grand Prix-k hősei megragadták a hatalmas londoni „buszok” kormányát, felültek a tej és egyéb élelmiszerszállító autók volánjához és mintha egész életüket ennek szentelték volna, a lehető legjobban látták el azt a szolgálatot, amit a sztrájkoló soffőrök abbahagytak.

Hogy csak egypár példát említsünk, a sebességi világrekordér, Parry Thomas, akiről csak a minap írtunk hasábos cikkeket, azonnal abbahagyta pendinei próbáit és Londonba sietett, ahol napokig egy

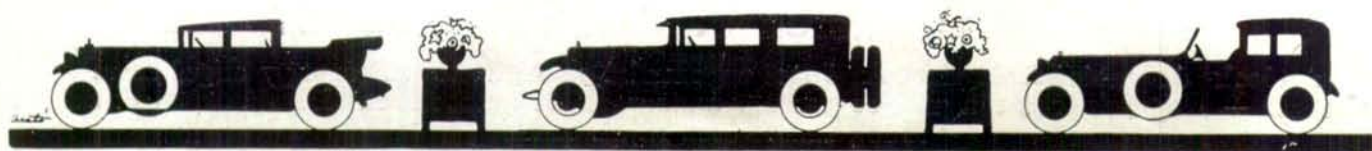
hatalmas autbuszt vezetett lelki nyugalommal, ez egyszer nem 275, hanem csak 25–30 kilométeres sebességgel. Thomason kívül, mint az angol lapok írják, még igen sok kiváló versenyző, mint Frazer Nash, a kitűnő Sunbeam-vezető, Captain Malcolm Campbell, a híres Norton-versenyző, R. M. N. Spring, valamint Fred Dixon, Brookland és az Isle of Man hőse vették ki részüket a munkában. Dixon ezúttal egy Douglas-sidecarral tejet szállított reggeltől estig és óriási mértékben hozzájárult ahhoz, hogy segítsen a tej nélkül maradt gyermekeken és hogy megszüntesse azt az antipátiát, ami egyesekben még motorkerékpárral szemben Angliában is megvolt. Ma mindenki, még a motor legnagyobb ellenégei is, levett kalappal beszélnek az angol sztrájk hőseiről, akik sokszor életük kockáztatásával végezték munkájukat.

A londoni Lordmayor pedig köszönő átiratokat küldött nemesak a B. M. C. R. C.-nek, hanem az összes auto- és motorkerékpár-szövetségeknek és azok affiliált tagainak, amelyben a nemzet nevében fejezi ki elismerését az angol automobilistáknak és motorkerékpárosoknak.

Nem akarunk ezen pár sorral revolverezni, csak úgy megemlítjük, bár, Isten ne adja, Budapesten is lehet egyszer hasonló sztrájk és akkor bizony mireánk is szükség lehet még. Mi is megfogunk tenni „talán” mindent, ami tőlünk telik, csak egyet kérünk. Hagyják már abba az „illetékesek” azt vég-sőkig fokozott molesztálását az automobilistáknak és a motorkerékpárosoknak. Támogassuk inkább egymást szeretettel és jóakarattal, hiszen sohasem lehet tudni, mikor lehetünk egymásnak szolgálatára.



A Szegedre beérkező autók a Tisza hídjánál, szemben a Kulturpalotával gyülekeznek. Szegeden is példás rend fogadta a túraút résztvevőit és csupán a kellemetlen időjárás befolyásolta a versenyzők szegedi tartózkodását.



Megalakult Miskolcon az Északmagyarországi Automobil Club

Alapos és gondos előkészítés után alakult meg egy újabb magyar automobilista intézmény, sorrendben a vidékiek között a második, a Miskolcon székelő Északmagyarországi Automobil Club.

Miskolcon van a kerületi gépjárműszakértő hivatala s ugyancsak ott tartják nyilván 7 vagy 8 vármegyének autósait. Miskolc tehát predesztinálva van arra, hogy egy ily autós és motorkerékpáros club központja legyen, mert a hatóságokkal való sűrű és fennakadás nélküli érintkezés csak ily helyen lehetséges. *Kissházy Bélának*, a kerületi gépjárműszakértőnek s *Siposs Géza* textilgyárosnak, autóvállalati igazgatónak hónapokon át tartó fáradozása azután meg is teremtette azt a szervet, amely minden tekintetben hivatott arra, hogy előbbrevigye az autózás ügyét s hogy a vidék legelőkelőbb autósait egyesítvén, tekintélyének teljes súlyával baráti módon és segédkezettel nyújtva intézze el mindazon ügyeket, amelyeket különben a paragrafusokhoz való ragaszkodás tenne nehézkesen megmozgathatóvá.

Az új club együtt akar működni a KMAC-al s annak intencióit a magáévá téve, bizonyosan nagy eredményeket fog tudni felmutatni. A Mátra szépségeinek megközelítése, a Bükk-ben létesítendő nagy-szerű autópálya, az aggteleki cseppkőbarlang hozzáférhetővé tétele, Miskolcnak Egerrel és Budapesttel új útvonalon keresztüli összekötése, a miskolc-debreceni út tetemes megrövidítése már magában olyan program, amely méltán ambicionálhatja ezen eszmék megteremtőit a kivitelre is.

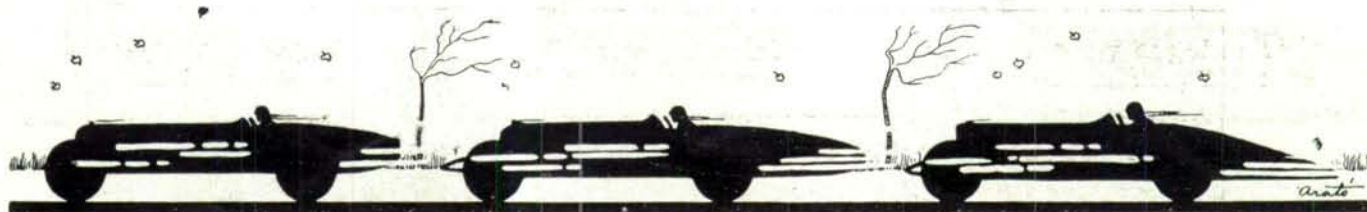
Ismerve az alapítók energiáit, a legszebb remé-

nyekkel vagyunk eltelve s örömmel üdvözljük az abauji, borsodi, gömöri, hevesi, nógrádi és zempléni új autóstestvéreinket.

Az Északmagyarországi Automobil Club a KMAC túraútjának napján, június 6-án alakult meg Miskolcon s már mint megalakult club fogadta a főhercegeket és a KMAC tagjait. Elnökké *Bottlik István* bárót választották, ügyvezető alelnökké *dr. Hodobay Sándor*, miskolci polgármestert. Társelnökök: *Isaák Gyula* hevesi, *dr. Rakovszky Endre* abauji, *Soldos Béla* borsodi és gömöri, *Szell József* zempléni főispánok lettek. Alelnökök: *Bernáth Aladár* zempléni, *Okolicsányi Imre* hevesi, *Szentimrey Pál* abauji, *Zsóry György* borsodi alispánok, *Orbán Kálmán* sátoraljaujhelyi, *Puky Árpád* dr. gyöngyösi, *Trak Géza* egri polgármesterek. Az igazgatóság tagjai között ott látjuk *farkasfalvi Farkass Géza* es. és kir. kamarást, *Kissházy Bélát*, *Klein Sándort*, *Kun Andort*, *Pintér Nándort*, *Szentimrey Pált*, *Siposs Gézát*, mint ügyvezető igazgatót, *Thurzó-Nagy Lászlót*, mint titkárt s *Barcza Ferenc dr.-t* és *Szentpáli István dr.-t*, mint a club ügyészeit. A nagyszámú választmányának és a különböző bizottságok tagjainak disztignált társaságán kívül képviselve tudjuk a katonai körletparancsnokságot, a MÁV üzletvezetőséget, az államépítészeti hivatalok főnökeit, a kinstári erdőigazgatóságot, a sajtót, a városok műszaki vezetőit, a kereskedelmi és iparkamarát, az idegenforgalmi szövetséget, a rendőrhatalóságot stb. Mindez élénk bizonyítéka annak a mindenre kiterjedő alaposágnak, amely biztos fundamentumra akarja építeni ennek a nagyjövőjű intézménynek pilléreit.



Szini János hatalmas 3 literes Austro-Daimler ADM. sportkocsiján a túraút egyik szakaszán jóval 100 kilométeren felüli sebességben. A 3 literes Daimler-Sport egyike a jelenkor legjobb és legszebb konstrukciójának. Kiválóságát mi sem bizonyítja jobban, minthogy képes volt Rómában, a hatalmas olasz konkurenciában is győzelmet elérni a Római Túrakoesi Nagy Díjban. Az új Austro-Daimler ma Ausztriában is a legkedveltebb sportkocsi, mely úgy sebesség, mint külső szempontjából a legszebb és legjobb európai sportkocsik egyike.



A Bol d'Or, motorkerékpárok és cyclecarok

24 órás francia Grand Prix-je: Circuit de Saint-Germain — A motorkerékpárok közül Damitio (Sunbeam), a kiskocsi-kategoriákban Sénéchal (Sénéchal) érte el a legjobb eredményt

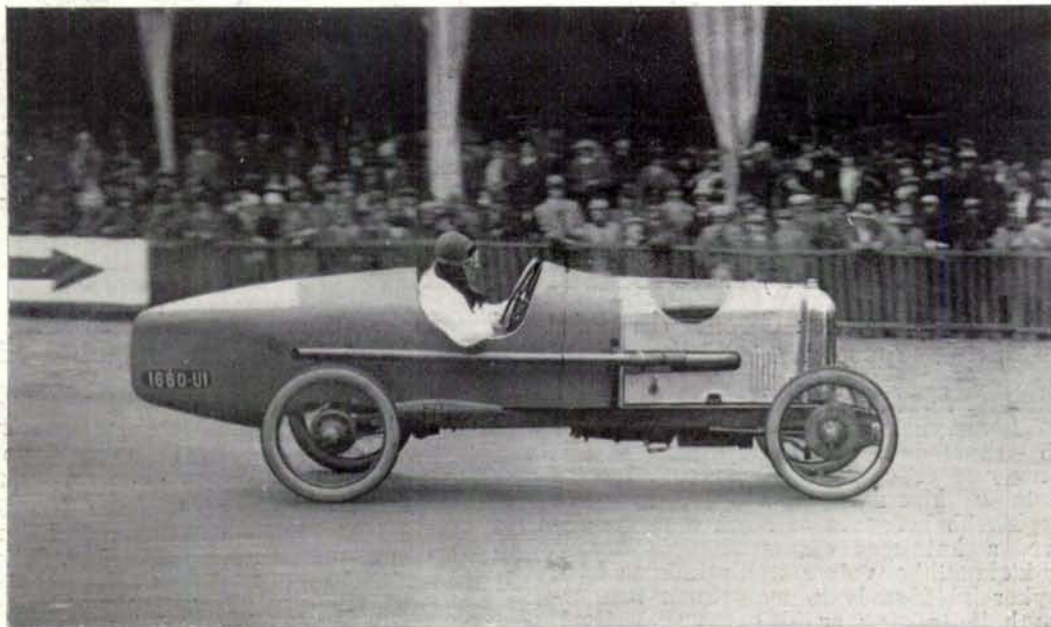
Május hó 22., 23. és 24-én folyt le a „Circuit de Saint-Germain“-en, melynek kerülete 5793 méter, az év legnevezetesebb franciaországi versenyének egyike a Bol d'Or, a nagy 24 órás sebességi verseny. Három napon át tartott a klasszikus küzdelem, melyben résztvettek a legkisebb hengertartalmú motorkerékpároktól kezdve, a hatalmas sidecarokig és kecses cyclecarokig és kiskocsikig (voiturette), mindama két-, három- és négykerekű járművek, melyeknek hengertartalma nem haladta meg az 1100 köbcentimétert. A verseny a számos kategóriarekordon kívül, két szenzációs eredményt hozott. Így elsősorban a motorkerékpárok versenyében Damitio 493 ohv. Sunbeam-jén a 24 óra alatt 281 kört téve meg (1627.833 km.), a multnak adta Francisquet (Sunbeam) multévi rekordját. A cyclecarok és kiskocsik között a konstruktőr Sénéchal sajátgyártmányú 1100 kem. Sénéchal versenykocsiján 335 kört futva be (1940.655 km.), a nap legjobb eredményét produkálta, ami egyúttal rekordot jelentett a Bol d'Or-ok történetében. Az előző rekordot Benoist és Desvaux tartották Salmsonon 1777.235 km-es eredményükkel. A versenyen, sajnos, egy baleset is történt. Két kocsit futott közvetlenül egymás mögött, amikor egy néző átrohant az útvonalon. Az első kocsit vezetője még ki tudott térni, a második, Tallet (Sandford), azonban a hirtelen lefékezéséstől átbukott és nemesak hogy a vigyázatlan nézőt ütötte el,

hanem még a közönség soraiból is többeket megsebesített. Ugy Tallet, mint mechanikusa súlyosan megsérültek. A verseny részletes eredménye a következő:

Motorkerékpárok 100 kem.: 1. Barthélémy (Favor) 903.708 km. — 125 kem.: 1. Vary (La Française-Diamant) 1193.358 km. — 175 kem.: 1. Meunier (Aleyon) 1407.600 km. — 250 kem.: 1. Batifort (Thoman) 1274.460 km. — 350 kem.: 1. Renaud (C. P.) 1459.836 km. — 500 kem.: 1. Damitio (Sunbeam) 1627.833 km. 2. Bernard (Gnome & Rhone) 1598.868 km. 3. Andreino (Norton) 1552.524 km. — Oldalkocsik 600 kem.: 1. Pinney (Triumph) 1036.947 km. — 1000 kem.: 1. Tasse (Harley-Davidson) 1152.807 km. — Háromkerekűek 350 kem. 1. Villard (Villard) 1228.116 km. — 750 kem.: 1. Krebs (D'Yrsan-Blackburne) 1100.670 km. — 1100 kem.: 1. Sandford (Sandford) 1691.556 km. — Túrakocsik 350 kem.: 1. Herpson (Mieron) 1100.670 km. — 750 kem.: 1. Ivanovsky (Retier) 316.813 km. — 1100 kem.: 1. Bollach B. N. C.) 1627.833 km. — Sportkocsik 350 kem.: 1. Forgeois (C. M.) 550.339 km. — 500 kem.: 1. Treunet (Sima-Violet) 1575.696 km. — 1100 kem.: Sémiret (B. N. C.) 1564.696 km. — Versenykocsik 350 kem.: 1. Simon (Mieron) 811.020 km. — 500 kem.: 1. Stanton (Sima-Violet) 1564.110 km. — 1100 kem.: 1. Sénéchal (Sénéchal) 1940.970 km. A nap legjobb eredménye. Új útvonal-rekord.

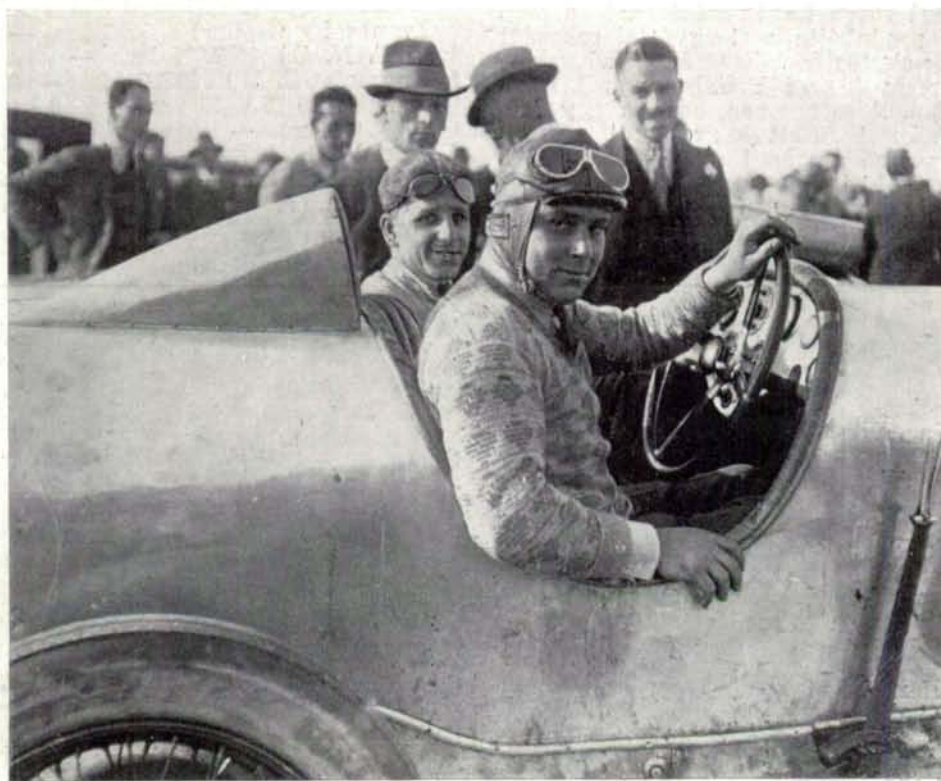
A hajdusoboszlói sebességi verseny startja. A startvonalon éppen a 7-es Landau Ernő áll Indian-sidecarjával. A képen jól látható a Steaua Kőolajkereskedés Rt. hatalmas, a „Nekifutást“ jelző táblája. Gyurkovich Béla, a „Rex“ vidéki kutainak és állomásainak megszervezője ezúttal is kitétt magáért. „Rex“-benzin mindenütt volt, ahol csak akartunk. Jószágát és üzembiztonságát mi sem mutatja jobban, hogy a sebességi verseny startjánál csaknem az összes résztvevők „Rex“-el cserélték fel a már meglévő benzinjüket, avagy töltötték meg tartályukat.





De Marnier (1.1 literes Salmson Grand-Sport), aki a Le Mans-i Circuiten lefolyt sebességi versenyt, melyben csak aviatikusok vehettek részt, nyerte meg nagy

fölénnyel. De Marnier a 200 kilométeres távon 112 kilométeres átlagsebességet ért el, ami kocsijának kis hengerűrtartalmát tekintve, óriási teljesítmény.



Képünkön Barnato angol versenyzőt mutatjuk be olvasóinknak, aki a közelmúlt napokban Brocklandban 3 literes Bentley-kocsijával megnyerte az egyik főversenyt. Barnato egyébként két másik Bentley-vezetővel, Duff-el és Duller-el, a hónap elején támadást intézett a 24 órás világrekord ellen. A kísérlet a franciaországi Linas-Monthléry autodromban folyt le, de sajnos, az állandó esős időjárás folytán félbe kellett szakítani a reményekkel kecsegtető kísérletet. A kiváló angoloknak mindazonáltal sikerült a 12 órás világrekordot

megjavítani. Barnato—Duff és Duller 12 óra alatt 1949.814 kilométert futottak be, 162.483 kilométer átlagsebességet érve el. A további kísérlet alkalmából 2657 kilométerig tudták csak vinni, mert az állandó záporok és a köd a továbbfutást annyira hátráltatták, hogy az átlag erősen csökkent. Az angolok mellesleg még a 3 literes kategória rekordjaiból az 500 kilométer 3:01:44.29, az 500 mértföld 4:53:32.62, valamint az 1000 km. 6:07:52.12 és az 1000 mértföldre 9:50:46.57 állítottak fel új rekordokat.



Budapesttől-Hajduszoboszlóig egy Salmson-Grand Sporton

A hegyiverseny — A síkverseny — A rendezés — Kritika a túraútról

Reggel 5 óra. Az Apponyi-téren, a Királyi Magyar Automobil Club székháza előtt már nyüzsgő élet uralkodik. Dacára a kora reggeli óráknak, hatalmas tömeg lesi a motorkerékpárok és kocsik startját. Ezek Budapest motoros fanatikusai, akik tekintet nélkül az időjárásra, tekintet nélkül arra, vajjon hajnalban, délben, avagy késő éjszaka van a start, vagy a beérkezés, ott vannak minden túraútnál, minden hegyiversenyen és a lehető legnagyobb szakértelemmel vizsgálják és bírálják az újdonságokat és adják le egymásnak kritikájukat a versenyzőkről és a járművekről. Klubsapkás rendezők, fotóriporterek, talpig fehérbe öltözött versenyzők, nők, elegáns túraöltözetben, csoportokba verődött versenyzők, kék- és szürkezbonyos mechanikusok beszélgetnek, intézkednek és végzik utolsó simításait gépeiken.

Először a motorkerékpárok és az oldalkocsis gépek startolnak pontban reggel 5 órakor. Hatalmas Indianok és Harley-Davidson sidecarok nyitják meg a sort, míg a magyar Méray-gyárat egyedül Méray Endre képviseli. A többiek: Lóránt és Wein Levente még rokkantak. A másik magyar gyár, igazgatójának, Király Miklósnak tragikus halála folytán forfait-et jelentett és a gyász jeléül nem állottak starthoz. Csupán két versenyző startol, Nován, Manó József és Holler Elemér, mindketten saját gépeiken. Majláth Mihály startol el elsőnek hatalmas zöldesszürke amerikai Harley-Davidsonján, majd a Debrecenben szerencsétlenül járt idei TT győztes, Pápay István vörös Indian sidecaron. Vígán beszélget társaival, mielőtt elrobog, nem is sejtve, hogy másnap reggel már törött felsőcombmal viszik a debreceni klinikára. A sors szeszélyei kiszámíthatatlanok, ma még piros élet, holnap...

Hajós Imre dr. indul éleshangú Scottján. Ha sikerrel fejezi a túrát, megnyerte a magyar sidecarbajnokságot és mint az első magyar oldalkocsisbajnokot üdvözölhetjük. Nagy feltűnést kelt a három rendőrtiszt: Horváth, Kappel és Szentléleky, mindannyian oldalkocsis D-Radjaikkal, úgyszintén Bíró Jenő hatalmas Coventry-Eagle-motorján. A solo gépen indulók között ifj. Horthy István New-Hudsonon indul. Őcse, Miklós csak nézi a versenyt és mint maga is kijelenti nekünk, bizony nem hiszi, hogy rövidesen motorra ülne. „Talán soha!” mondja. Látszik rajta, hogy nagyon megviselte bukása és mintha nem is kívánná a motort. Mindenesetre, ha valaha is az életben akarna még versenyezni, sokáig kell pihenni, hogy bukása teljesen feledésbe menjen emlékezetében.

A múlt évi parádi hegyiverseny győztese, Szentgyörgyi is indul. Ezúttal egy Sunbeam-en. Kiss Béla már a Balázstól megvásárolt ohv. Zenithjén indul. Kübek is megjelent a túraút startjánál, hogy ezúttal is bebizonyítsa a Frohner-Pásztély-gyártmány ki-

valóságát. Stanzel, Schuszter és végül a kis Puchon induló Puch János zárja be a motorversenyzők sorát. Összesen 38 versenyző indult el Budapestről. Mennyi fog megérkezni?

Közeleg a 6 óra, az autók startja. Nézzük a kocsikat. Egypár igazán remekbe illő van közöttük. A legimpozánsabb Delmár Walter hatalmas vörös Weymann-karosszériás Steyr-Sportja és Szini János 3 literes vadonatúj Austro-Daimlerje. Nagyon szép és komoly gép benyomását kelti a lovag Haupt Károly által vezetett amerikai Hupmobile, valamint Baráth Leó Alfa-Romeo sportkocsija. Nagy feltűnést kelt a két Salmson-Grand Sport, melynek gyönyörű vonalazása igazi francia izlésre vall. Jól festenek még az olasz OM-Superbák hegyes sportkarosszériájukkal, valamint C. C. Friese kétülékes Magomobilja. Természetesen ezeknek akad a legtöbb nézője. A csodálat tárgyát képezi a túraút két legkisebb kocsija: Szászi Kovács „Sima-Violetje” és a 206 cm. DKW-motorral futó „Mollmobil”. Utóbbit igen lenézik az emberek és szinte kinézi az ember a beszédjükből, amikor azt mondják rá: „Eléri-e Gödöllőt?” Hát bizony elérte és elérte nemcsak Gödöllőt, hanem Debrecen is, Szegedet is és még Budapestet is. Bátran leszögezhetjük, hogy az, amit Péchy Tamás produkált, az előtt lé kell vennünk a kalapot.

A start előtt versenyen kívül indul József főherceg. Tulajdonképpen ő vezeti a túraúton résztvevő kocsikat. Kár, hogy versenyen kívül indul. Bátran állíthatjuk, hogy versenyben is kitűnően megállotta volna a helyét. Kitűnő átlaggal, minden hiba nélkül abszolválta a túrát.

Az útvonal a Vilmos császár úton vezet Vác felé, majd Aszódnál ismét betorkollik a Budapest—Gyöngyös fővonalba. Gyors kiskocsinkon, természetesen versenyen kívül, Gödöllőnek vesszük útunkat, hogy minél előbb érjük el a parádi hegyiverseny startját. Az útvonalon kellemetlen meglepetés fogad. Csendőrök állanak vigyázzállásba mindenütt. Ezúttal a KMAC felejtette el értesíteni az illetékeseket, hogy megváltozott a túraút útvonala és a szegény jó csendőrök reggel öttől bizony hiába vártak napestig a keresztúlvonuló versenyzőket. Hiába igyekeztünk őket a helyzetről felvilágosítani, parancsukhoz híven kitartottak.

Fél kilenckor érünk Mátrafüredre. Nagy a készülődés már a hegyiversenyre. Delmár Walter értesülvén a pálya sáros voltáról, láncokat szerel hátsó kerekeire. A többiek is erősen dopingolják gépeiket. Lassan megy a dolog. Még lassabban és vontatottabban, mint egy svábhegyi verseny. Egyesek megreggeliznek, később megtízoraiznak, majd megebédelnek. Baráth Leo Alfa-Romeójából előkerül a gra-

mofon és nemsokára 5–6 pár vígan járja a poros országúton a legújabb Charlestone-t. Közben már érkeznek a hírek a hegyiversenyéről. Szentgyörgyi László, aki a múlt évben AJS motorkerékpárján a legjobb időt futotta, bukott. Olajpumpája és más nemesebb részek leszakadtak gépéről és nemcsak hogy időt nem tud elérni, de még a versenyt sem folytathatja. Lika István, aki egy gyors OM-Superbával indult, egy éles fordulóban oly erővel rohant neki az utat szegélyező emelkedésnek, hogy ventilátorja kiszakadt helyéből és még a hűtőt is kivágta. Természetesen Miskolcot már nem láthatja meg. Többen bravuros dolgokat produkálnak. Szmiék Viktor kis Salmson-jával 3 kilométert kipukkadt hátsópneuvál fut be és ennek dacára kitűnő időt ért el. Walter Ferencé kis kocsijáról leugrik a pneumatik egy fordulóban. Meg sem áll, hanem tovább futja a még hátralevő távot. Wolfner András báró, aki élete egyik legszebb futását produkálja, az egyik kanyart túlmerészen veszi és kifarol az árokba. Közben Steyr-je kigyullad, de szerencsésen eloltják. Természetesen Delmár Walter futja a nap legjobb idejét, erősen megjavítván multévi eredményét.

Miskolc! Olyan aszfalt, keramit és egyéb kövezet fogad, amilyen őszintén szólva Budapesten nem létezik. A Korona szálloda előtt állanak a kocsik. A motorkerékpárosok már messze járnak Nyiregyháza felé. Az ebédnél egy pár szomorú emberrel találkozunk. Schwartz Géza, aki pedig már a hatvani versenyben is kitűnő országúti menőnek bizonyult,

ezuttal egy párszor érintkezésbe került az anyafölddel és lábtartói letörtek. Abbahagyta a versenyt és az esti vonattal visszautazik Budapestre. Szentgyörgyit egy autó hozta Miskolcra, gépe Parádon maradt. Schirsich kis Méray gépén közvetlenül Miskolc előtt bukik oly szerencsétlenül, hogy lábát több helyen felsebzi. Ő is egy pohár sör mellett búsul. A versenyzők a gyönyörű miskolci fogadtatást és a kitűnő utakat, a kedves embereket dicsérik, de már az ebédnél nincs olyan jó véleményük. Miskolcnak egyébként nagy napja volt 6-án. Aznap délben alakult meg az Északmagyarországi Automobilclub, mely immár a Tiszántúllal és a MAC-al a harmadik komoly affiliációja a Királyi Magyar Automobil Clubnak.

Kifutunk Miskolcra. Átjutunk a Sajó hídján és megkezdődik a virágosó. Ez volt a túraút legkedvesebb részlete. Zsolcán, Szerencsen, Tokajban, Tarcalon mindenütt künn van a falu apraja, nagyja. A leányok a legszebb rózsákkal fogadják a versenyzőket és ők is versenyeznek, ki talál be a gyorsan haladó kocsiba. Némelyiknek sikerül is, de ott rend szerint a vezető bánja meg. A fiúk már pajkosabbak. Ők egész csokrokat vagdosnak a kocsikban ülők fejéhez. No, de mindennek dacára igen kedves emlékekkel távozunk a tőzsgyökeres magyar falvakból. Az első kellemetlen pillanat Tarcalon fogad. Közvetlenül előttünk fordul be estefelé a hatalmas csorda. Meg kell állanunk és több mint félóraig vesztegelünk, míg eloszlanak a szebbnél-szebb tehének a falu

ÓRIÁSI

PUCH

GYŐZELMEK 1926-BAN

Olasz motorkerékpárbajnokság • Targa Florio • Magyar

Tourist Trophy • Budapest—Hatvan 100 km. • Osztrák

Tourist Trophy • Magyar Túraút • Ries-hegyiverseny



A fenti versenyek és az azokban elért kitűnő átlagsebességek

mind eklatáns példái a Puch-motorkerékpárok kiválóságának

ELADÁSI KÖZPONT: BUDAPEST VI, LISZT FERENC-TÉR 9



A legrosszabb falusi dűlőuton is az lesz az érzése, mintha aszfalton futna, ha kocsija Continental-Ballon abroncsokkal van felszerelve. Megkiméli kocsiját és még a legrosszabb terepen sem kell kocsija sebességét csökkenteni. A Continental-Ballon-abroncsok felfogják a lökéseket és mint ideális rugók működnek. Kerekének átalkítása felesleges, mert a Continental Type Ballon minden normális kerékre felszerelhető.

Continental

ballon-abroncsok



a falu házai között. Egy kis motor zúgása üti meg fülünket. Péchy Tamás Mollmobiljával. Ő volt a túraút hőse. Óriási kitartással futja 30 kilométeres átlagjait, kis, alig 250 km. motorjával. Közben megered a zápor. Mi csak felhúzzuk ki-amerikai tetőnket, de Péchy a szó szoros értelmében bőrig ázik. Nyolekor este beérünk Nyíregyházára. Péchy valamivel később. Itt is példás rend fogad. Minden mesterien előkészítve. Kállay főispán és társai mestéri munkát végeztek.

Még aznap folytatjuk utunkat a tizenhárom kilométerre fekvő Nagykállóba, ahol az ottani plébános, Marnó Gyula szíves vendéglátását élvezzük reggel négyig. Öt óra után néhány perccel már dr. Hajós Imre Scott-jának bűgása veri fel Nagykállót. Csatlakozunk a motorosokhoz és alkalmunk van látni és gyönyörködni motorosaink gyönyörű menésében. A sáros talajon ifj. Horthy István vezet. Úgy mozog a mély, esőtől felázott, csúszos talajon, mint más a száraz aszfalton. Sorban előzi a többieket. Mögöttünk halad csaknem Debrecenig, a legnagyobb könnyedséggel tartva az 50—60 kilométeres átlagot. Kitűnően megy még a sáron Stanzel Rex-Acme gépén, az AJS vezető Máthé, Manó József kis 250-es Nova-Blackburne-jén és Puch János. Sajnos, a többiek mögöttünk lévén, nem igen volt őket alkalmunk megfigyelni. Minden dícséretet megérdemel még Biró Jenő is, aki hatalmas 980 km. Coventry-Eagle-jén kitűnően vezette nehéz gépét. Általában motorosaink gyönyörű munkát végeztek. Az állandó esővel és

nehéz talajviszonyokkal megbirkózva mondhatni kevés kivétellel megállották a sarat.

Debrecenben csalódtunk. Miskolchoz, Nyíregyházához és a későbbi Szegedhez képest nagyon elmaradtak. Rendetlenség, össze-visszaság mindenütt. A rendőrség még a kocsik átvonulásának idejére sem tudja lezárni a forgalmat. A rendetlenségnek egyik szimpatikus versenyzőnk, Pápay István lett az áldozata. Egy parasztszekér belefutott és Pápay alsó láb-törést szenvedett. A debreceni klinikán ápolják. Debrecen környékén gyönyörű fogadtatásban van részünk. Felejthetetlen emlékeket viszünk magunkkal. Vitézek és levették, iskolás fiúk és lányok sorfala közt visz utunk. Balkányban, Nyíradonyban diadalkapu. Az egész falu sorfalat áll. Minden 100 lépésre egy levante tiszteleg és mutatja az irányt. Ez még nyíregyházi körzet. Meg is látszik. Debrecen után erősen változik a helyzet. Hajdusámsonban még csak nem is jeleznek. Ez rendben volna, hiszen van térkép is a világon, de hol vannak a jelzőtáblák? Külföldi túratukon sem állanak minden sarkon emberek, akik az irányt mutogatják, de ott áll minden sarkon a nyíl és a nagy tábla, hova visz az út és hány kilométer a távolság. Magyarországon ugyan keresheted a táblákat. Egypár háború előtti elfakult Cordatik-tábla mutatja a jobb idők nyomait. Önkéntelenül az a kérdés jut eszünkbe: „Kinek a dolga lenne a jelző táblák felállítása?” Ki illetékes egyedül, hogy Magyarországot az automobilizmus szempontjából a nyugati államok nivójára emelje? Nem célunk támadni, csak úgy megjegyezzük. „Mikor kezdi már meg a Királyi Magyar Automobil Club, mint erre egyedül hivatott, ezen balkáni állapotok megszüntetését?”

Megérkeztünk a síkverseny startjához. Hatalmas ellenszél. A versenyzők csoportokba verődve tárgyalják az esélyeket. Benzinfelvétel. Ezúttal, mint csaknem mindig, ismét a Steaua tett ki magáért legjobban. Hatalmas „Rex” depót fogadja a versenyzőket, ami Gyurkovich Béla agilitásának eredménye, aki újabban az egész ország területén szervezi a benzinkutak felállítását. Csaknem összes versenyzőink kicserélik üzemanyagukat és a kitűnően bevált Rex-benzin kerül a tartályba. Az útvonalról nem a legjobb vélemények hallatszanak Puhának és amellett hullámosnak találják a versenyzők. Miután jóval 100 kilométeren felüli sebességekről van szó, a vezetőség megengedi Delmár Walternek, hogy kipróbálja a pályát. Szini, báró Wolfner ugranak be gyorsan kocsijába és már óriási dübörgéssel el is indul a hatalmas sportkocsi. A motorosok közül ifj. Horthy István tesz egy próbát. Nemsokára visszatérnek. Delmár megállapítja, hogy 120 kilométeres sebességben vissza kellett vennie a gázt, mert nem érezte hatalmában a kocsit. Több számárhat és a pálya fölötté keskeny volta akadályozták a nagy sebesség kifutására. A többiek is ugyancsak megerősítik Delmár véleményét, de sajnos, már tenni semmit sem lehet. A közben erősödő ellenszél is károsan befolyásolja az időket. Megkezdődik a verseny. Delmár, dacára az ellenszélnek és a nem egészen alkalmas talajnak, 140 kilométeren felüli eredményt ér el, ami a legjobb

BOSCH

**BEÉPÍTŐ- ÉS JAVITÓMŰHELY
MINDENNEMŰ GÉPJÁRMŰ
VILLAMOS BERENDEZÉSÉHEZ**

Általunk
kiképzett elsőrangú
magyar műszerészek látják el
a legújabb szerszámok és gépek
igénybevételével mellett a törzsgyárunk
által létesített javítószolgálatot.
Minden javítást jóállás
mellett végzünk.

Nagy fedett garage
a kocsiknak a javítás tartamára való
díjtalan garageirozására.

BOSCH RÓBERT

Budapest VIII, Vas-utca 16. szám

Telefon: J. 113-39. — Sürgőnycim: Magnetbosch
J. 28-91.

eredmény, amit eddig magyar földön futottak. Szini János szintén 130 kilométeren felül viszi. Általában 8—12 kilométert tesz ki az ellenszél és az aránylag puha talaj. Mindazonáltal többen futnak 100 kilométeren felül. Delmár kijelentése szerint kedvező előfeltételek mellett könnyen elérte volna a 155 kilométert, mert a fordulatszám után ítélve a célon keresztül így is cirka 150—152 kilométerrel futott keresztül.

Az ebédállomást, Szegedet ezuttal kissé későn érik el a versenyzők. Négy és hét óra között fut be a legtöbb. Ezen a szakaszon Kiszombornál volt a legszebb fogadtatás, ami egyuttal talán az egész túraút egyik legszebb és legfelejthetlenebb pillanata volt. Magyarruhás kis lányok és kisfiúk fogadják a beérkezőket, hatalmas „Éljen“-t kiáltva feléjük. Közben a Rákóczi induló hangjai mellett hagyjuk el Kiszombort. Hatalmas tömeg sorfala között érnek a túraút résztvevői a híres alföldi városba. Az autókat a Kulturpalota előtti téren állítják fel szép sorba. Kivéve a kis Molmobil vezetőt, Péchy-t, aki eddig is emberföltöttit produkált, mindannyian beérkeznek Szegedre. Fél nyolcra mindenki befut. Péchynek 10 kilométerrel Szeged előtt este fél nyolckor elfogy a benzine és míg nagynehezen petroléumot talál és ezzel meg tudja indítani kis gépét, már Szegeden senki sincs, aki idejét mérné. Ott is marad, mert az istenítélet időben kis gépével nem mer útra kelni.

Az esti indulás startja késik. Az eső állandóan esik. Nyolc óra helyett fél kilenckor sikerül elindítani a kocsikat. Igen szép látvány volt, amikor az

összes résztvevők kipróbálják fényszóróikat. Még mindig esik az eső. Lassan útnak engedik a kocsikat. A talaj nagyon nehéz. Az országút néhol csupa víz. A sár és a csata messze fröccsen egy-egy kocsni nyomában. Szászi Kovács Sima-Violetjével a mély talajon alig tud előre haladni és igen okosan Kisteleknél abbahagyja az elemekkel való küzdelmet és csak másnap indul tovább Budapestre. A nagy kocsik vígan mennek. Tíz óra felé égiháborúval egybekötött zivatar fogadja a versenyzőket. Egyesek állítása szerint a helyzet igen kellemetlen volt. Villámok alig pár száz méterre az országúttól jobbra-balra csapkodnak a levegőben. Az eső átláthatatlan fátyolt von a vezetők szeme elé. Többen megállanak. Helyenként 10—15 kocsni megy alig pár méterre egymástól. A világhosszú szinte nappali lesz. Delmár Walter amerikai tetőjét sem húzza föl. Természetesen bőrig ázik, dacára kitűnő angol waterproof-jának.

12 óra 03 perc. A fegyvergyárnál egy csomó érdeklődő lesi az első beérkezőt. Négy perccel később feltűnik az első reflektor. Hatalmas tempóval közeleg egy nagy túrakocsi. Negyven méterrel a cél előtt megáll, utasai kiszállnak. Haupt Károly ugrik ki elsőnek amerikai Hupmobilján. Három órán belül ért fel Szegedről. Óriási teljesítmény ebben az időben. 60 kilométeres átlag. Ugyanakkor, amikor mások lépést mentek. Több mint félóraig várunk. 12:44-kor tűnik fel a második autó. Mikor Haupt meglátja, hirtelen beugrik kocsijába és átfut elsőnek a célon. Utána a debreceni dr. Hüttl Tivadar fut be, majd 1 órakor a másik debreceni, dr. Halmágyi

Firestone

Indianopolisi Grand Prix

Sürgöny:

„Lockhardt Miller Special-gépen megnyeri a május 31-én megtartott 400 mértföldes (644 km.) indianopolisi nagydíjat 152 kilométeres átlagos sebességgel.

A győztes és az összes helyezettek

FIRESTONE GUMMIBA MÁRTOTT BALLONPNEUT

használtak, amely a felhőszakadás és vihartól átázott talaj dacára fényes eredményt produkált.”

Mind a tíz helyezett a normál gumikért teljes vételárát fizetett, mint bármely más vevő. Ez is bizonyítéka annak, hogy aki a jót ismeri és azt elfogulatlanul választja, az

FIRESTONE PNEUMATIKOT VESZ.

DÉNES ÉS FRIEDMANN RT
VI., Desseswffy-utca 29. Telefon 89-86.

pneu

a világ legnagyobb és leggyorsabb autóversenyében

Béla. Pár perccel 1 óra után Bárány Ervin halad át a célvonalon hatalmas Delage kocsiján. Kevéssel ezután gyönyörű látványban van részünk. Négy kocsitűnik fel egyszerre. Lassan egyvonalba zárkóznak. Messziről úgy látni, mintha versenyt futnának. Hatalmas zaj, vakító fény és a következő pillanatban a 4-es Delmár Walter fut el előttünk, mint egy kilótt ágyúgolyó, szorosán mögötte Albrecht főherceg, báró Wolfner András és Baráth Leo Alfa-Romeója. Ismét hosszabb szünet. Jön a 16-os, majd a Zolnay által vezetett OM. Nemsokára a két Schmidt, Delmárné, Szini János dübörgő ADM-je. Kétórára már benn van 20 kocs. Utoljára jönnek a kis Fiatok és a Salmsonok. Három órára benn van mindenki. Az egész társaság bõrig ázva indul haza. Ki nyerte a versenyt?

Szerda délelõtt. A Szegeden maradt utóvédek: Péchy Tamás és Szászi Kovács is megérkeztek Budapestre. Ahol megfordulunk, mindenki azzal fogad: Ki a gyõztes? Sokan már tudnivalik, hogy C. C. Friese nyerte a legjobb pontot kis Magomobiljával. Mások valamely kis Fiatot, esetleg a Szniék-féle Salmson tippelik. A Károly körúton találkozunk Delmár Walterrel. Kedvetlen. Nem tetszik neki a képlet. Mégis furcsa, mondogatja, hogy úgy a hegyi, mint a síkversenyben messze a legjobb idõt futom és mégsem vagyok elsõ.

Kirándulás volt ez, nem komoly túraút, jegyzi meg valaki a Liszt Ferenc téren. Hát ebben némileg mi is igazat adunk a szólónak. Ott, ahol megessik, hogy egyesek generál reparaturát végeznek a kocsi-

jukon, ahol 4-5 benzinesõtörés, sárhányó-elvesztés, mágnesdefektok egész sora, kerék-elvesztések és más csekélység, mint például rugótörés, hogy mást ne mondjak, csak olyan mellék-körülmények, ahol a motortetõt még csak le sem plombálják, az bizony nem egészen komoly dolog. Ilyen feltételekkel sohasem fogunk igazán komoly automobilistákat nevelni. Éppen ezen a túraúton, ahol igazán entre-nous voltunk, kellett volna a lehető legnehezebb proposíciókat felállítani. Egy percen belül való megindulás reggel. Ez sem volt. Büntetõ-pont egyáltalán nem volt. Mintha csak az lett volna a jelszó: Itt mindenkinek nyerni kell. Egyiknek többet, a másiknak kevesebbet.

A díjkiosztás. Zsúfolásig megtelt a Sziget Club nagyterme. Ott látjuk közéletünk több kiválóságát, köztük a túrán résztvett királyi hercegeket. Kitünõ vacsora után gróf Andrassy Sándor, a KMAC elnöke nyitja meg beszédével a díjkiosztást, majd Schimannek Emil alelnök tart beszédet. Ezután dr. Szelnár Aladár, a KMAC vezértitkára olvassa fel az eredményeket és osztja ki személyesen a szebbnél szebb díjakat.

FORGALMI HIREK

Már mult számunkban közöltük olvasóinkkal, hogy nemsokára szabad lesz a Margit-hídon és a Ferenc József-hídon már a hídfõ előtt a villamos-síneken balra elõzni a lassú lófogatú jármûveket, valamint a nehézkesebb teherautókat. Közel egy hónapja tudatta ezt velünk a közlekedési rendõrség egyik magasabbrangú tisztviselõje. Azóta sok víz lefolyt a Dunán, de a rendelet még mindig késik. Az utóbbi napok egyikén felkerestük ez irányban Krizsanez Kálmán rendõrkapitányt, aki egész idejét a közügyeknek és a forgalom egyszerűsítésének szenteli és megkérdeztük, mi van a már régen beharangozott hídfõelõtti balraelõzéssel. Ha az „Automobil-Motorsport“ vállalja a táblák elõrehelyezésének költségeit, úgy akár már holnap is lehet elõzni a hídfõ elõtt, volt a rövid, lakonikus válasz. Mi, sajnos, még kezdõ lap lévén, nem rendelkezünk fölõs pénzzel, de talán a Királyi Magyar Automobil Club, akire némileg tartozik is a dolog, hiszen egyik legagilisabb tagja, Delmár Walter hívta fel erre a körülményre az illetékesek figyelmét, áthelyeztethetné a négy táblát. Kíváncsiak vagyunk, hogy vajjon a következõ megjelenésünkön, július 10-én, szabad lesz-e a hídfõkõn az elõzés. Bíráljon a nagyközönség.

Mi van a fehér festékkel? Mult számunkban azt is megírtuk, hogy a közlekedési rendõrség átirta a székesfõvárosba, hogy festesse fel a két legforgalmasabb uccakeresztezõdést: a Kossuth Lajos ucca, Múzeum-körút, valamint a Nemzeti Színháznál a Rákóczi úton. Annak, hogy átirta, ma már közel két hónapja. Kíváncsiak vagyunk, a híres magyar admmisztráció folytán megérjük-e, hogy augusztusra ott lesznek a fehérvonalak.

Budapest nevezetes a bukkanókról. Még pedig az Erzsébet-híd bukkanóiról. Közel 4 éve figyeljük az Erzsébet-hídat, melynek hídfõjénél úgy a pesti, mint a budai oldalon hatalmas bukkanó állja az automobilisták útját. Ezek a helyeken a minimumra kell lelassítani minden gépkocsi sebességét, mert még így is hatalmasat dob a bukkanó és valahányszor az Erzsébet-hídon keresztülvész útunk, mindíg attól kell tartani, hogy egyik rugónk törik el, vagy egyéb bajunk fog történni. Számtalanszor megessett már, hogy egy csukott kocsis utasai fejüket az Erzsébet-híd jóvoltából hatal-

BOSCH ■■■■■
akkumulátorok

BOSCH ■■■■■
savmérõk

BOSCH ■■■■■
akkumulátor-
javítómuhely

✦
A javítások tartamára
feleinknek csekély díjazásért
kölcsonakkumulátort
bocsátunk rendelkezésre.

BOSCH RÓBERT
Budapest VIII, Vas-utca 16. szám
Telefon: J. 113-39. — Sürgõnycim: Magnetbosch
J. 28-91.

masan belevágták a kocsis fedelébe. Részünkről átiratot intéztünk ebben a kérdésben úgy a közlekedési rendőrséghez, mint a székesfővárosi hidak vezetőségéhez. Kiváncsiak vagyunk, lesz-e eredménye?

Egyenlő elbírálást kérünk a rendőrörszemektől. A napi közlekedés közben többbizben tapasztaljuk, hogy a rend őrei a gyalogosok és kocsisok kihágásait közel sem bírálják el olyan szigorral, mint az automobilistákét. A nagyközönség, a járókelők, valamint a lófogatú kocsik vezetőinek megrendszabályozása még mindig késik. Naponta érkeznek hozzánk panaszos levelek, melyek arról szólnak, hogy lovaskocsist, aki a rendőr által tilosra állított útszakaszba egyszerűen behajtott, csak szóbelileg fenytették meg, míg ugyanakkor a csak későn megálló automobil vezetőjét a helyszínen azonnal felírták. A rend őrei (bizonyosan parancsra) szinte rávetik magukat az autóvezetőkre, míg ugyanakkor a gyalogjárók a legkihágatlenebb kihágásokat követik el büntetlenül az ucea forgalmának biztonsága ellen. Még egyszer kérjük az illetékeseket, egyenlő elbírálást kérünk.

Egyöntetű jelzést kérünk a forgalmi rendőröktől. Alkalmunk van naponta megfigyelni az uceakereszteléseknél posztoló rendőrörszemeket, akik bizony néha a legnagyobb összevisszasággal jeleznek a jelzést váró autó vezetőjének. A vezető csak azt látja, hogy a rendőr a kezét felemeli, ezen kézfelemelés azonban éppen úgy jelenthet álljt, mint szabad utat. Jó lenne, ha minálunk is behoznák a fehér kesztyűt, ami kitűnően látható és nagyban elősegítve a gyorsabb forgalom keresztülvitelét. Megállapíthatjuk viszont, hogy néhol kitűnően dolgoznak a forgalmi rendőrök, de viszont azt is észre lehet venni, mintha túl hosszú lenne a szolgálati idejük, mert annak végefelé határozottan fáradtan mozognak. Igen tanácsos volna oda hatni, ha a forgalmasabb és nagy idegmunkát megkivánó posztokon rövidebb szol-

gálati időket léptetnének életbe. Igen érdekes lenne, ha például az Oktogonon egy jelzőtoronyt állítanának fel próbaképen. Ezt a jelzőtoronyt, mely nem kellene hogy magasabb legyen 3—4 méternél, az útkeresztelődés kellő közepén kellene elhelyezni és a forgalmi rendőr csukott helyről irányíthatná az állandóan növekvő uceaforgalmat.

Június 29-én lesz a Gugger-hegyi verseny

Az 1926. évben, a végtelenül agilis Királyi Magyar Automobil Club, felbuzdulva az idej versenyek sikerein, elhatározta, hogy június 29-én, kedden délelőtt megrendezi a magyar Klausenpass-nak nevezhető guggerhegyi szerpentineken az első hegyi versenyt. A gyönyörű 1.8 kilométeres távon, a szebbnél szebb hajtúfordulókkal fűszerezett terepen 29-én, kedden csaknem az összes versenyzőink starthoz fognak állni. Mindenki csak saját gépen startolhat, avagy a képviselőlet által rendelkezésre bocsátott széria-gépen. A versenyen úgy az automobilok, mint a motorkerékpárok részére megrendezik a kategóriákat. Az automobilok két csoportban: túrakocsik és sportkocsik indulnak. Tréning: június 27. és 28-án reggel 7—10 óra között. A nevezési díjakat a KMAC a lehető legalacsonyabban, 100.000 koronában állapította meg. A verseny távját a közelmúlt napokban dr. Szelnár Aladár, a KMAC vezértitkára és a verseny tulajdonképeni kezdeményezője, Delmár Walter, már be is járták, úgyhogy a kellő intézkedések már folyamatban vannak a verseny síma lebonyolítására.

Az első külföldi Méray-győzelem

Ifj. Kienaszt Ferenc, aki tanulmányait ezidő szerint Svájcban végzi, résztvett a napokban lezajlott Gilly-Burtigny hegyi versenyen, mely egyike volt a svájci motorkerékpárversenyekbe beszámított versenyeknek. Kienaszt Ferenc 3:52.4 mp. kitűnő idővel megnyerte a 250 km. kategóriát Méray-Blackburne-gépén. Ez az esemény, melynek jelentősége sokkal nagyobb, mint az első pillanatra gondolnánk, nagy örömmel tölt el mindannyiunkat és bebizonyítja, hogy a magyar Méray-gyártmányok is felveszik a versenyt a világ bármelyik motorkerékpárjával. Sajnos, ezidő szerint a gyár kitűnő versenyvezetői még olyan állapotban vannak, hogy újabb dicsőséges szereplésükről még talán beszélni sem lehet. Méray Lóránt már ugyan bejár a gyárba, de Wein Levente még mindig az ágyat nyomja és valószínűleg még néhány hét eltelik, míg újra megkezdheti tréningjét.

A Méray-gépek legelső komoly startja valószínűleg csak az őszi svábhegyi versenyen lesz, ahol remélhetőleg már az összes régi vezetők is meg fognak jelenni a kékgolyóuceai indulási vonalnál.

BOSCH

FELSZERELÉS GÉPKOCSIK
ÉS MOTORKERÉKPÁROK
SZÁMÁRA

Mágnesgyújtó
Gyújtógyertya
Akkumulátorgyújtás
Világító- és Indítóberendezés
Indítósegély
Olajozó
Kereső
Kürt
minden európai és amerikai
kocsi részére

BOSCH RÓBERT

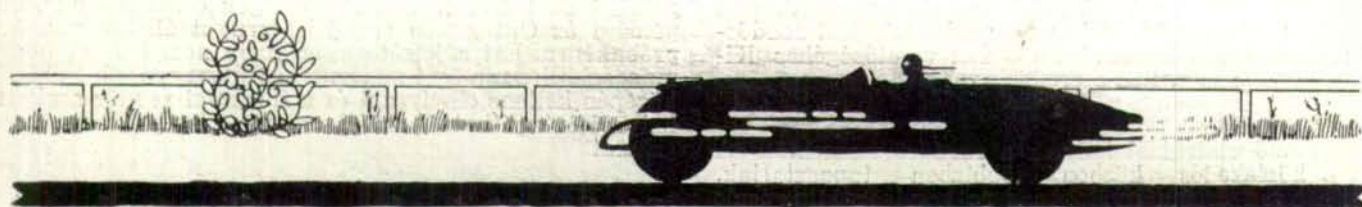
Budapest VIII, Vas-utca 16. szám
Telefon: J. 113-39. — Sürgőny cím: Magnetbosch
J. 28-91.

GROSSMANN HENRIK

ÉRCFÉNYEZŐ ÉS ZOMÁNCZÓ

Automobilok, motorkerékpárok és kerékpárok speciális zománczása és fényezése

BUDAPEST, VII., NEFELEJTS-UTCA 65



A „Rekordok Napja“ Arpajonban

**Öt új világrekord — Hat régi beállítva — Morel 1100 kcm. kompresszoros Amilcar-on
199.004 km. sebességet ért el**

A franciák „La Journée des Records“-ja minden esztendőben egyike a motoros világ várva-várt eseményének. Évekkel ezelőtt még a párisi Bois de Boulogne volt a kilométerversenyek színhelye, tekintettel azonban az ottani óriási forgalomra és a nehéz tréninglehetőségekre, a franciák a páris—roueni országot egy szakaszán, Arpajonnál, közvetlen Linas-Monthléry közelében egy olyan műutat építettek az országút mellé, ahol a tréninglehetőségekre mindenkor alkalom nyílik és amelynek talaja a lehető legjobb, amit csak elképzelni lehet és megenged minden sebességet. Itt született azután meg a sebességi világrekordok legnagyobb része, kivéve a legújabb „homokon futott“ kilométer- és mértfölderedményeket és az arpajoni rekordnap csaknem minden esztendőben meghozza a maga szenzációját. Az idei versenyszénzáció a kis Amilcart vezető Morel eredménye volt. Sikerült neki megjavítani úgy a repülő kilo-

méter, valamint a mértföld (1609 méter) rekordot az 1100 kcm. kategóriában és egyúttal a nap legjobb idejét elérnie. Ha meggondoljuk, hogy Segrave 4 literes Sunbeam-jével futott 245 kilométert és Thomasnak 23 literes motor kellett a 275 kilométerhez, úgy a kis 1100 kcm. Amilcar teljesítménye igazán világraszóló. Az álló starttal végzett próbákon ugyan csak az Amilcar futotta a nap legjobb idejét, ezúttal Martin vezetésével 126 kilométeren felüli sebességet érve el. Temple, valamint két amerikai Indian-gép ezúttal messze a rekordon alul maradt. Kitűnően szerepelt még a Monet-Goyon vezető Hommaire is, akinek sikerült a 175 kcm. kategóriában álló starttal új világrekordot felállítania. A rekordnap egyébként indulók szempontjából nem igen sikerült. Alig 10—12 kísérletező jelentkezett a startnál, ami egy arpajoni rekordnapra bizony édeskevésnek mondható.

Részletes eredmény a következő:

Egy kilométer repülő starttal

Motorkerékpárok

125 kcm.	Cheret (Train)	36:50 mp.	Sebesség: 98.639 km.	Új világrekord
350 kcm.	Vuilliamy (Harley-Davidson)	29:565 mp.	Sebesség: 121.760 km.	—
500 kcm.	Herkuleyns (Indian)	26:075 mp.	Sebesség: 134.755 km.	—
1000 kcm.	C. F. Temple (OEC-Temple)	21:025 mp.	Sebesség: 171.225 km.	—
1000 kcm.	Herkuleyns (Indian)	21:365 mp.	Sebesség: 168.689 km.	—

Sidecarok

1000 kcm.	C. F. Temple (OEC-Temple)	25:05 mp.	Sebesség: 143.712 km.	—
-----------	---------------------------	-----------	-----------------------	---

Háromkerekű gépek

500 kcm.	Marzelle (Morgan)	32:325 mp.	Sebesség: 111.369 km.	Új világrekord
750 kcm.	Sandford (Sandford)	30:705 mp.	Sebesség: 117.244 km.	Új világrekord

Versenykocsik

750 kcm.	Violet (Sima-Violet)	28:19 mp.	Sebesség: 127.704 km.	—
1100 kcm.	Morel (Amilcar)	18:235 mp.	Sebesség: 197.422 km.	Új világrekord
3000 kcm.	Saint-Aubin (Cottin-Desgouttes)	27:155 mp.	Sebesség: 132.506 km.	—

Egy kilométer álló starttal

Motorkerékpárok

175 kcm.	Hommaire (Monet-Goyon)	39:425 mp.	Sebesség: 91.313 km.	Új világrekord
350 kcm.	Vuilliamy (Harley-Davidson)	36:70 mp.	Sebesség: 98.002 km.	—

Versenykocsik

750 kcm.	Violet (Sima-Violet)	39:45 mp.	Sebesség: 91.250 km.	—
1100 kcm.	Martin (Amilcar)	28:555 mp.	Sebesség: 126.072 km.	—
3000 kcm.	Saint-Aubin (Cottin-Desgouttes)	43:445 mp.	Sebesség: 82.863 km.	—

A világ automobilállománya az 1926. év elején

	O R S Z Á G	Személy- -automobil	Autobusz	Teher- -automobil	Motor- -kerékpár	Összesen	Hány lakosra jut egy automobil
1	Egyesült-Államok	17,317.357	80.000	2,446.579	155.500	19,999.436	5·6
2	Kanada	644.725	2.000	72.993	7.876	727.594	12·7
3	Uj-Zéland	81.693	1.386	13.264	24.938	121.286	14·5
4	Ausztrália	243.055	1.653	46.504	77.081	368.293	28·7
5	Nagybritánia	660.734	18.000	224.287	571.552	1,474.573	52·3
6	Franciaország	450.000	35.000	250.000	120.000	855.000	53·3
7	Argentína	165.000	1.050	12.000	3.200	181.250	53·7
8	Dánia	45.500	820	14.000	18.800	79.120	55·6
9	Svédország	60.300	2.500	18.800	23.000	104.600	73·6
10	Belgium	50.270	1.000	44.443	28.464	121.177	82·0
11	Norvégia	17.000	960	7.770	7.300	32.960	103·3
12	Svájc	29.000	500	7.900	16.500	53.900	104·3
13	Hollandia	40.500	1.800	14.000	40.600	96.900	128·1
14	Németország	215.150	500	107.350	216.830	593.830	193·8
15	Finnország	8.100	900	3.000	4.100	16.100	280·4
16	Spanyolország	65.000	5.000	6.000	3.000	79.000	284·7
17	Olaszország	78.000	4.700	32.000	70.000	184.700	345·4
18	Mexikó	31.759	400	5.845	653	38.477	375·6
19	Ausztria	11.200	250	5.550	14.800	32.100	384·7
20	Portugália	10.785	175	2.494	1.251	14.705	448·4
21	Brazília	50.000	150	13.500	1.300	64.950	481·3
22	Cseh-Szlovákia	12.300	500	4.500	9.000	26.300	786·8
23	Algír	17.700	600	2.500	700	21.500	860·1
24	MAGYARORSZÁG	5.285	104	1.841	1.929	9.159	1.103·8
25	Románia	9.500	500	3.000	800	13.800	1.337·9
26	Esztország	273	—	420	250	943	1.603·2
27	Lengyelország	12.022	475	3.503	2.300	18.300	1.698·7
28	S. H. S. királyság	4.500	110	2.000	500	7.110	1.818·0
29	Japán	21.245	1.600	9.853	12.062	44.760	2.375·6
30	Törökország	3.300	—	1.100	400	4.800	2.770·8
31	Bulgária	1.000	—	450	175	1.625	3.352·4
32	India	58.363	1.700	9.064	13.610	82.737	4.613·9

A világ automobil- és gépjárműállományának évenkénti megállapítására, illetőleg az abban mutatkozó változások pontos regisztrálására az Északamerikai Egyesült-Államok (USA) újabban különös gondot fordítanak. Hogy minél pontosabb és megbízhatóbb adatok álljanak rendelkezésükre, évenként megkeresik ezirányban az összes államok belügy- és kereskedelemügyi minisztériumait és így a pontos adatok igénybevételével állítják össze évenként a lehető legpontosabb statisztikai táblázatokat. Azok az összeállítások tehát, amiket az Amerikai Egyesült-Államok kereskedelmi minisztériuma évente kiad, a legtekélyesebb nemzetközi adatgyűjtés folytán jönnek létre.

A legújabb kimutatás a világ gépjárműállományáról 1926 májusában adatott ki és az 1926 január 1-i állapotot tünteti fel. Az említett időpontban

20,798.621 személykocsi, 181.635 autóbusz, 3,455.460 teherautó és 1,519.730 motorkerékpár állott a közlekedés rendelkezésére, ami összesen 25,955.446 különféle gépjárművet jelent. A fentihez még circa 18—19.000 gépjármű járul, ami a mai Szovjetoroszország állományát képezi, de ahonnan ma még pontos adatokat kapni nem lehetett. A szaporulat 1925 évhez viszonyítva 3.3 millió, vagyis 14%.

Ha az 1925 év eredményét az előző évekhez viszonyítjuk, kitűnik, hogy a teherautók szaporulata a legnagyobb (26%), amelytől alig maradnak el a motorkerékpárok (22%), míg a legkisebb növekedés a személykocsiknál mutatkozik (12%). A gépjárműállomány országok szerinti nagyságát tekintve, első helyen áll kimagaslóan az Északamerikai Egyesült-Államok, ahol több, mint háromszor annyi gépjármű van, mint a világ egyéb országaiban együttvéve és

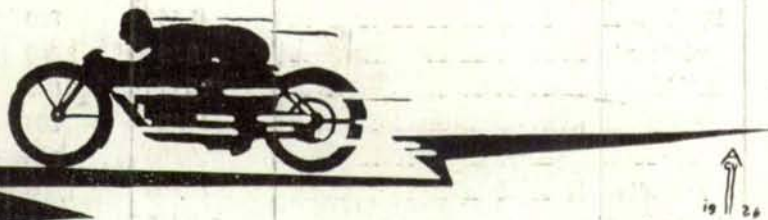
tizenháromszor annyi, mint az utána következő országban (Nagybritannia). Az összes személykocsik 83%-át, a teherautók 70%-át az Egyesült-Államok mondhatják magukénak. Érdekes azonban megemlíteni, hogy a motorkerékpároknak alig 10%-át foglalják le az Egyesült-Államok, míg Nagybritannia részesedése itt több, mint 30%-os.

A gépjárműállomány mindhárom fajtáját (személykocsi, teherautó és motorkerékpár) összefoglalva, az USA-t Nagybritannia, Canada, Franciaország, Németország, Ausztrália és Argentina követik. Az előző évekhez képest legnagyobb a szaporulat Újzéländban (68%), Németországban (65%) és Braziliában (52%). Magyarország gépjárműállománya a legtöbb országhoz viszonyítva is erősen növekedett, de még

igen messze marad a nyugateurópai államok mögött.

Igen érdekes az egyes országok közötti összehasonlítás a lakosságot tekintetbe véve. Természetesen itt is az Északamerikai Egyesült-Államok vezetnek, ahol minden 5.6 emberre esik egy gépjármű. Utána Canada és Újzéländ következik. Magyarország még igen hátul van a táblázatban. Nálunk minden 1103 emberre esik egy-egy gépjármű, ami bizony édes kevés.

Az alanti adatokat a „Magyar Statisztikai Hivatal“ által kiadott „Magyar Statisztikai Szemle“ májusi száma alapján hozzuk nyilvánosságra. Következő számunkban Magyarország adataival fogunk bővebben foglalkozni.



Néhány szó Strassburgról.

Hogyan folyt le a francia Grand Prix? — Bennetről és a többiekről.

Írta: Dr. Feledy Pál.

Régi vágyaim közé tartozott, hogy egyszer már résztvegyek egy igazi nagy világversenyen. Dacára, hogy eddig fölényel nyertem két magyar és egy osztrák Tourist Trophyt, az igazat megvallva, mégsem tudtam, vajjon milyen szerepet tudnék játszani egy olyan külföldi versenyben, ahol nagy angol versenyzőkkel kellene összemérem tudásomat. Tudásomra eddig egyedüli támpont Karner múltévi franciaországi szereplése volt, ahol tudvalóan a Monthléry autodromban lefolyt francia Grand Prixben Karner lépést tudott tartani a legjobb angol és francia versenyzőkkel, sőt az angol menők egyik legjobbját, Benettet nemcsak hogy tartani tudta, de előzte is és végül dacára sorozatos defektjeinek, a negyedik helyen végzett, de ugyanúgy a második helyen is végezhetett volna.

Először az idej angol Tourist Trophya akartam kimenni. Tárgyalásokat folytattam több angol gyárral egy speciálgépre vonatkozólag, de sajnos, mindenütt a késői időpontra, valamint a géphiányra hivatkozva elutasító választ nyertem. Elhatároztam tehát, hogy saját ohv. Sunbeam-géppemmel fogok elindulni egy nagyobb európai versenyben. Bár gépem semmivel sem volt különb, mint bármely a gyár által bárkinek szállított normál ohv. modell, öcsém, György keze alatt nemsokára átférmálódott egy olyan géppé, melynél gyorsabbat azt hiszem, maguk az idej angol TT-én induló Sunbeam-versenyzők sem fognak kapni a gyártól. Erről különben strassburgi tartózkodásom alatt még is győződtem és merem állítani, hogy sem Francisquet, sem pedig az angol Cobbold Sunbeam-je nem volt olyan állapotban, mint a György által előkészített, most már „speciálgép“.

A Királyi Magyar Automobil Clubbal karöltve, mely minden tekintetben méltányolta eddigi TT-győzelmeimet és teljes mértékben hozzájárult kiküldetésemhez, elhatároztuk, hogy az idej francia Grand Prix lesz az első verseny, melyben mi, magyarok, személyem által először leszünk képviselve. Az elhatározást tett követte és egy héttel a francia Grand Prix előtt már kint is voltam a híres elzászi városban, Strassburgban.

Öszintén szólva, először nem valami kellemesen éreztem odakünn magamat. Meglehetősen kellemetlenül

érintett az a tudatlanság, amit a magyarokkal szemben tapasztaltam. Mindenki bukarestinek és romának nézett. Mivel pedig a románok, mint sportnemzet nem valami nagy hírnévnek örvendeznek, megesezt velem az is, hogy a vezetőigazolványomat kérték, vajjon egyáltalán tudok-e ülni a motoron. Mindez természetesen annál jobban növelte ambíciómát és megérkezésem után azonnal megkezdtém a tréninget.

A pálya a híres Enzheim-Innenheim-Duttlenheim-Duppingsheim Circuit volt, ahol az olasz Felice Nazzaro 1922-ben 2 literes Fiat-ján megnyerte a francia Grand Prix-t, a 800 kilométeres távot 127.548 km. sebességgel futva végig. A circuit kerülete eca 13 km. volt, tehát alig valamivel rövidebb, mint a magyar TT zugligeti köre. A pálya alakja egy négyszögre hasonlított legjobban. Összesen 9 fordulója volt a négyszögnek. Egy hajtó-forduló Enzheimnél, mely még élesebb volt, mint a budakesziúti remis-forduló, előtte 5 km.-es nyílegyenessel, két derékszögű kanyar és két „S“-forduló. Mindez azonban elég volt ahhoz, hogy az egyenesekben elérhető 140–150 km.-es sebességet átlagban 110–115 km.-re esőkkentse. Az útvonal szélessége a legtöbb helyen 6–8 méter volt, akadtak azonban, különösen a helyiségekben olyan szakaszok is, ahol alig 4 m. volt az utak szélessége. A pálya talaja a lehető legjobb, amit eddig életemben láttam. A franciák „goudron“-utaknak nevezik. Három rétegből állanak. Legalól hatalmas terméskő alépitmény, majd kátrányba áztatott makadám és legfölül keményre hengerelt finomra zúzott gránitszemesek. Az úttest alig érezhetően domború, ami a víz lefolyását segíti elő. Ezen a talajon a legnagyobb esőben is lehet 100 km.-en felüli sebességgel menni.

Már az első tréningnap után sikerült az irántam táplált „lenézett“ véleményt erősen megváltoztatnom. Mikor a franciák meglátták, hogy tudok köröket menni az angolokkal, sőt azok egyik legjobbjával, Benettel, egészen másképpen kezdtek kezelni. Gyors Sunbeam-et állandóan sokan vették körül és az öcsém által konstruált olajhűtőt nemcsak a laikusok, hanem még maguk az angol versenyzők, köztük a híres Mac Evoy is megeseodáltak, sőt mintha észrevettem volna, hogy egyesek le is skiccelték.

Egyébként az angol versenyzők igen kedves emberek, akik csöppet sinésenek beképzelve tudásukra és a lehető legközvetlenebb modorban tárgyálnak és beszélgetnek bárkivel. Érdekes például, hogy abszolúte nem titkolódnak. Bennettel sokáig beszélgettem tréning után. Megkérdeztem tőle, nem-e kemények a pneumatikáim, mire ő megfogta őket és kijelentette, hogy éppen jók. Megkérdeztem tőle szabad-e megfogni a kerekeit, mire ő szinte mosolyogva felelte, hogy „természetesen”. Első kérdésemre megmutatta, hogy 60-as düznit használ AMAC-jába és hogy discollal megy. Egészen új Norton-ja már cirkulációs olajozással volt ellátva, nem kevesebb, mint 25 literes benzintankkal.

Már bizony a franciákról mindezt nem igen lehet elmondani. Nagyon bizalmatlanok és még közel sem engedik az embert a gépeikhez. Úgy látszik rossz tapasztalataik vannak ebben az irányban.

Ami a versenyzőket illeti, Bennet megérdemli a hírnevét. Határozottan nagyon tud menni. Már a többiek-ről, Shaw-ról, Ashby-ről, Cobboldról és főleg a franciákról nincs olyan nagyon jó véleményem. Mind-egyiküket fogtam az egyesben és a fordulóokban a szó szoros értelmében ott tudtam hagyni őket.

Nézzük egyébként hogyan folyt le a reámnézve oly szerencsétlenül végződött Grand Prix. Kategóriámban ca. 15-en állottunk starthoz. A start, mint azt a mellékelt kép is mutatja, reám nézve meglehetősen rosszul sikerült. Az utolsó sorba kerültem és mire ki tudtam magam verekedni a tömegből, az élen lévők alaposan megszaladtak. Őszintén szólva, kissé szokatlan volt az együttes indítás és kissé zavart a sok előttem egyszerre induló, hatalmas füstöt okádó speciál-gép, melyek olyan pokoli zajjal indultak el a startnál, hogy egypár percig szóhoz sem tudtam jutni az ámulattól.

Bennett az elején alaposan megszőkött a másik Norton-vezetővel, Shaw-al együtt. Ők vezették a mezőnyt. Bennett előnye velem szemben az ötödik körben pontosan 1:45 volt, amit lassan és biztosan kezdtem

ledolgozni. Kapóra jött ehhez, hogy Bennett kénytelen volt a tizedik körben discolt felvenni, ami körülbelül 45 másodpercig tartott, úgyhogy a 13-dik körben alig 1 kilométerrel fekiüdtem mögötte. Ekkor még az angol Shaw is benn volt versenyben, úgyhogy tulajdonképpen a harmadik helyet okkupáltam. A többieket ekkor már mind behoztam és elhagytam. Érdekes volt, hogy az egyesekben nem igen bírtam előzni, sem a francia Peugeot-vezetőket, sem az angolokat, de amint egy fordulóhoz jöttünk, azonnal otthagytam őket. Hosszabb ideig tartó párharcom egyikkel sem volt. Bennet verseny közben többször hátránézett és mindig élénken figyelte futásomat.

A 13-ik körben az enzheimi hajtúkanyarban egy Terrot-versenyzőt előztünk, azaz, hogy akartunk előzni. Bennett sikeresen eléjevágott, a francia azonban ebben a pillanatban elfarolt és keresztbeállott a forduló közepén. Nekem teljes erőmből fékezni kellett, mert különben beleszaladok. Pár pillanatra egészen megállottam és mire újra elindultam, Bennett már jól elszaladt. Ötvenöt másodpercet vesztettem a kényszermegállás folytán. Ugyanis az enzheimi hajtú után kezdődik az emelkedés és aki ezt lendület nélkül kezdi, az nagy hátrányban van azzal szemben, aki jól kitudja húzatni gépét. Bennet annyira elment tőlem, hogy nem is láttam.

A dolog borzasztóan bosszantott és itt belekezdtem egy erősebb iramba. Oly jól ment minden, hogy a 16-ik körben ismét feltűnt előttem Bennett, akin körönként 15–20 másodpercet sikerült behoznom. Ebben a körben ért el a végzet. Éppen a Duttelheim előtti derékszögű kanyar előtt lehettem circa 300 méterrel, jóval 140 kilométeren felüli sebességben, mikor megakartam kezdeni a fékezést. Alig tettem lábaimat a fékpedálra, már megtörtént a hatalmas bukás. Első kereken blokirozott, a gép hirtelen megtorpant, a hátulja felemelkedett, engem magas ívben kidobva előre. Eleinte a levegőben repültem, majd hegyesszögben a földet érve, csúsztam tovább. Ez volt a ezerencsém. A hatalmas sebesség, melyben buktam a levegőben való repülés alatt, lefékeződött és mire a talajra kerültem, az erő már nem volt olyan nagy, mintha azonnal buktam volna le a földre. Mikor eszmélethez jutottam, messze feküdtem gépemtől, mely alaposan megrongálódott. Egyes részei majdnem egy egész centimétert surlódtak le a csúszás következtében. Egyes kiálló csavarok olyan benyomást keltettek, mintha órákon keresztül a legerősebb reszelőkkel dolgoztak volna rajtuk.

Szerencsémre, a csudálatos véletlen folytán, kisebb-nagyobb horzsolásokon kívül, nagyobb bajom nem történt. A legnagyobb szerencsém az volt, hogy bukásom egy nyílegyenesben történt és hogy a sebesség olyan óriási volt. Most láttam, hogy mennyire igaz a világhírű angol versenyzőnek, Temple-nek, amikor azt mondta, hogy sokkal veszélytelenebb 170 kilométeres sebességben bukni, mint 80–90 kilométerrel.

Tekintve, hogy lábamra nem tudtam állani, azonnal bevitték egy kötözőhelyre és a surlódástól előállott sebeimet bekötözve, egy ahlakmélyedésből sikerült a további versenyt végignézni. Bennett közben a második föltésnél értesült bukásomról és igen szép volt tőle, hogy amikor előttem elhaladt és észrevett, szalutálva tisztelgett nekem. Mint utólag megtudtam, mikor a céltribünél a megafon jelezte bukásomat, a közönség sorain moraj futott végig. Sokan favorizáltak, mert a tréningen nekem volt a leggyorsabb tréning-köröm.

Őszintén szólva, igen örülök, hogy kint voltam. Most legalább fogalmam van a külföldiek tudását illetőleg. Bátran állíthatom, hogy a mai első klasszis: Delmár Walter, Balázs László, Wein Levente, ifj. Horthy Miklós, sőt még mások is, bátran kimehetnek bármelyik külföldi versenyre és nem hinném, hogy szégyenkezve fognak onnan visszatérni.

Egyébként most is bebizonyosodott, hogy a sportbeli sikerek többet érnek bármilyen politikai propa-

Magyar Túraút 1926



Wolf Ferenc

Landau Ernő, Dr. Bugyi István

Bánitzky Pál



INDIAN

Büntetőpont nélkül fejezik be a túra-
utat és nyerik a K. M. A. C.
aranyplakettjét



Vezérképviselet:

Telefon: 66-40

Landau és Fábrí

Budapest, V., Vilmos császár-út 66

gandánál. Arra kellene törekedni az illetékeseknek, hogy a magyar versenyzőknek minél többször legyen alkalmuk összemérni erejüket a külföldi nagyságokkal. Én részemről azt hiszem, hogyha mi megjelenünk egy pár nagyobb külföldi versenyen és ott eredményeket fogunk elérni, akkor a külföldiek is fel fogják keresni a magyar Tourist Trophyt.

Érdekesnek tartom még megemlíteni, hogy csak nem valamennyi külföldi gépen már Bosch FF. 1 mágnest láttam felszerelve, ami a most fennálló sovinizmus mellett a legélénkebb bizonyítéka a kiváló német gyártmányok abszolút megbízhatóságának.

A Solitude-verseny

A BMW-vezetők hármass győzelme — Nuvolari és Craig veresége a német motorkerékpárosoktól — DKW., AJS., BMW és Harley-Davidson a kategóriagyőztesek

Stuttgart mellett hatalmas sikert hozott a német motorkerékpársportnak a klasszikus Solitude-verseny, mely 265 kilométeres távjával, körülbelül a magyar T. T. útvonalának felelt meg. Dacára a ködös és esős időnek, mely nagyban hátráltatta a versenyzőket formájuk kifutásában, egyesek igazán gyönyörű teljesítményeket értek el. Így a verseny abszolút leggyorsabbja a müncheni B. M. W.-vezető Henne 85.615 kilométeres átlagsebessége a nehéz, vizes pályán kitűnőnek mondható. A versenyre benevezett két világklasszist képező versenyző, az olasz Nuvolari (Bianchi) és az angol Craig (Norton), nem tudtak boldogulni az otthonlévő németekkel. Nuvolari egy kettőskanyarban már a verseny legelején bukott és sérüléseket szenvedett, míg Craiget a finisben vitte ki gépe egy fordulóban a fák közé, úgyhogy nem futhatott be a célba, bár, mint a német lapok írják, nagy munkát adott a német vezetőknek és állandóan az élén volt. Egyébként maguk a németek elismerik, hogy a Solitude útvonalán 2-3 napos tréninggel semmit sem lehet elérni a németek ellen, akik a pályát töviről-hegyire ismerik. A legszebben a német B. M. W.-gépek szerepeltek, amelyek a hat kategóriából háromban elsőként futottak át a célon. Kitűnően szerepeltek még az angol AJS, a német DKW és az amerikai Harley-Davidson gépek. Részletek a következők:

I. verseny. 190 km., 175 km.: 1. Müller (D. K. W.) 3:41:04. Átlagsebesség: 69.520 km. 2. Ziek (Puch) 2:58:04. 3. H. Sprung (D. K. W.) 4:03:47. — 250 km.: 1. Stelzer (B. M. W.) 3:22:51. Sebesség: 79.154 km. 2. R. Gebrung (Ermag) 3:39:10. 3. W. Hirth (Hirth) 3:43:13. — 350 km.: 1. Adam (A. J. S.) 3:16:08. Sebesség: 81.850 km. 2. Kagerer (Sunbeam) 3:22:39. 3. Dobberkau (Ardie-Jap) 3:31:40. 4. Ihle (Schüttorf) 2:34:30. 5. Frenzen (Neander) 3:39:16.

II. verseny. Távolság 265 km. 500 km. 1. Henne (B. M. W.) 3:07:35. A nap legjobb ideje. A Solitude Nagy

Dij nyertese. Sebessége: 85.610 km. 2. Thumshirn (Ardie-Jap) 3:15:38. 3. Eekinger (P. & M.) 3:17:06 — 750 km. 1. Raebel (B. M. W.) 3:17:09. Sebesség: 81.446 km. 2. Diefenbach (B. M. W.) 3:28:24. 3. Petzold (Scott) 3:23:46. 1000 km. 1. Köppen (Harley-Davidson) 3:10:42. Sebesség: 84.198 km. A nap második legjobb ideje. 2. Brudes (Viktoria) 3:28:09. 3. Soenius (Indian) 3:33:02.

A versenyen a német gépek, mint a B. M. W., az Ardie, a Viktoria, a D. K. W., Ermag, Hirth, Schüttorf és a Neander igen szépen megállították helyüket, a külföldi gépekkel szemben.

A Lyoni motorkerékpár Grand-Prix

Győztesek: Peugeot, Terrot és Monet-Goyon

Június 6-án zajlott le a nagyjelentőségű francia motorkerékpárverseny Lyonban. Az első három kör érdekes volt, amíg a két Peugeot-vezető, Péan és Richard, a Sunbeam exponens Francisquet-el együtt haladt. A negyedik körben Francisquet pneudefekt miatt földadja és ettől kezdve unalmas verseny. A francia Terrot-gépek három kategóriában győztek, míg a kiskategóriát ismét a Monet-Goyon vitte haza. Részletes eredmény a következő: Oldalkocsik: 350 km. 1. Goubert (Terrot-Jap). Távolság 120 km. Idő: 1:43:05.2. Sebesség: 69.840 km. — 175 km. 225 km. 1. Hommaire és Sourdof (mindketten Monet-Goyon) holtversenyben. 2:54:13. Sebesség: 77.590 km. — 250 km. 270 km. 1. Clermont (Terrot-Jap). 3:11:51. Sebesség: 84.440 km. 2. Durand (Terrot-Jap). 3:15:44. — 350 km. 315 km. 1. Rolland (Terrot-Jap). 3:14:05. Sebesség: 97.350 km. 2. Perrotin (Terrot-Jap). 3:16:52. — 500 km. 345 km. 1. Péan (Peugeot). 3:26:35. Sebesség: 100.120 km. 2. Richard (Peugeot) 3:26:36.



GOODRICH PNEU
AZ UTAK KIRÁLYA

SZILÁRD BÉLA
VI., Lázár-utca 14.
(az Opera mögött)
Tel.: Teréz 131-28

TELEFON:
973-43

1926. évi típusok

5-12 HP, 3 üléses . . . 82 millió korona
10-24 HP, 4 üléses . . . 112 millió korona
11-35 HP, 5 üléses . . . 132 millió korona
12-55 HP, 6 üléses . . . 240 millió korona
18-65 HP, 7 üléses . . . 345 millió korona

Peugeot

Vezérképviselő és garage:

LANDY ISTVÁN
BUDAPEST, V., ORSZÁGHÁZ-TÉR 9



Az 1926. évi Angol Tourist Trophy

Junior TT (350 kcm.)
Lightweight TT (250 kcm.)
Senior TT (500 kcm.)

Nevezések — Esélyek — Ujdonságok

Minden ország, minden sportnemzet legnevezetesebb versenye az évente megrendezett Tourist Trophy. Toronymagasságban áll azonban az egyes országok évente lezajló TT-versenyei fölött az angol ezen nemzeti ünnepe. A Man-szigetén rendezett angol TT a Tourist Trophyk TT-je. Az angol TT jelentőségében mindent felülmúl, ami a világ motoroséletében történik. Eredményei, mondhatni, óriási kihatással vannak a világ motorkerékpárkereskedelmére. Egy angol TT-győzelem vagyont jelent, gyárakat, készítményeket emel ki a homályból, emel fel a horizontra, vagy tart felszínen újabb esztendőig. Ma kétségtelenül még az angol motorkerékpárirar, az angol motorgyártás vezet és e szerint az angol Tourist Trophy, mint a legnagyobb angol verseny, szinte egyedül áll a világ közvéleménye előtt. Nem akarjuk azt mondani, hogy csak az a jó gép, amelyik angol Tourist Trophyt nyer, de valljuk meg az igazat, amelyik gyár olyan gépeket is tud csinálni, amelyek a legnehezebb körülmények között is megállják helyüket, sebesség, stabilitás, akcelerálóképesség és egyéb tekintetben is kitűnőek, ott rendszerint a szériagépek is nagyon jók. Vannak ugyan gyárak, amelyek sebességi versenyekben nem vesznek részt, ott azonban a turajellegű triálók adják a támpontot, ahol viszont a legkompetensebb az angol „Six Days Trial”, a hatnapos verseny. Egy TT-győzelem azonban fontokban kifejezve is százezrekkel ér többet akármilyen Six Days Trialnál.

Az 1926-os angol Tourist Trophy újításai már a tél folyamán lezajlottak. Hiszen mindenkinek élénk emlékezetében van még bizonylyan az „Alcofuel” harc, ami az Auto Cycle Union a gyárosok és a versenyzők között lefolyt. Eredménye az alkoholtartalmú üzemanyagok teljes kitiltása volt és ez a „Discol”-tilalom már az idej magyar Tourist Trophy is éreztette hatását. Egyszerűen az idej angol TT-n ismét csak a benzin-benzol keverék fog uralkodni. A második újítás az Ultra-Lightweight Tourist Trophy (175 kcm. kategória), valamint a Sidecar TT törlése a programból, míg a harmadik újítás a táv felemelése volt. Az idej I. O. M. (Isle of Man) versenyeken csak Lightweight (250), Junior (350) és Senior (500) Tourist Trophy lesz a programmon, még pedig mindhárom kategóriában 7 kört kell befutni a ver-

senyzőknek az eddigi 6 kör helyett. A múlt évben az össztáv 362.700 km. volt, míg most 423.290 km.-re megy a verseny, ami bizony az iramot és a pályát nehéz voltát tekintetbe véve, nem lesz kicsiség.

Szerény nézetünk szerint az idej versenyen sem körrekord, sem útvonalrekord nem lesz, különösen pedig az utbbi fog bizton elmaradni. Négyszáz kilométeren felüli távot végigfutni olyan iramban, mint 1925-ben, discol nélkül szinte képtelenség. Lehet azonban, hogy mégis lesz, aki egy-egy körben kifutja Simpson 116 kilométeren felüli körrekordját. Ha más nem, ő maga biztosan.

Nézzük, miként állanak az idej angol TT nevezései?

A Senior TT-re 55, a juniorra 59, míg a Lightweight-re 21 nevezés érkezett, ami összesen 135. Ha meggondoljuk, hogy 1925-ben 5 kategóriára adtak le 144 nevezést, úgy a fejlődés igen nagyarányú. Nézzük egyenként a kategóriákat.

Senior Tourist Trophy.

Tizenötödik kiírás. Kik nyertek eddig?

1907. H. R. Fowler (Norton)	átlagsebesség	58.245 km.
1908. H. Reed (Dot)	„	62.107 km.
1909. H. A. Collier (Matchless)	„	78.857 km.
1910. C. R. Collier (Matchless)	„	66.463 km.
1911. O. C. Godfrey (Indian)	„	76.636 km.
1912. F. A. Applebee (Scott)	„	78.316 km.
1913. H. O. Wood (Scott)	„	77.666 km.
1914. C. G. Pullin (Rudge)	„	79.645 km.
1920. T. C. de la Hay (Sunbeam)	„	82.821 km.
1921. H. R. Dawies (349 AJS.)	„	87.740 km.
1922. A. Bennett (Sunbeam)	„	93.852 km.
1923. T. M. Sheard (Douglas)	„	89.379 km.
1924. A. Bennett (Norton)	„	99.178 km.
1925. H. R. Dawies (HRD.)	„	106.403 km.

A legjobb kört 1925-ben futotta J. H. Simpson 498 kcm. ohw. AJS-gépen, 32:50 perces időt érven el, ami kolosszális 110.983 km. átlagsebességnek felel meg.

Az 1926-os Senior TT nagyon előkelő társaságot fog összehozni. A nagy angol gyárak csaknem kivétel nélkül leadták nevezéseiket és egyenként 4-6 versenyzővel vesznek részt a világ legklasszikusabb motorkerékpárversenyében. Legnagyobb feltűnést a múltévi győztes HRD-gyár felvonulása kelti. A gyár 5 gépet nevezett hivatalosan. Ezeket a múlt évi győztes

H. R. Davies, a múltévi Junior TT-ben ötödiknek helyezett H. F. Harris, aki 1923-ban egy AJS-en második volt a Junior TT-ben, a két Twemlow és C. P. Wood vezetik. A két Twemlow, Eddie és Kenneth eddig a New-Imperialnak futottak. Kitünő menők. Kenneth Twemlow 1924-ben nyerte a Junior, Eddie 1924 és 25-ben a Lightweight Tourist Trophyt. Wood eddig a Scott-nak versenyzett több-kevesebb sikerrel. Nem tévesztendő azonban össze az 1913-as Senior-győztes, H. O. Wood-al, aki szintén Scotton aratta győzelmét. A fentiekén kívül még három HRD agent (vidéki vezérképviselő) O. Wade, J. E. Wade és H. Birrel indulnak a HRD színeiben.

Az AJS-gyár hivatalosan 6 embert indít. Csupa kitünő jóhangzású nevek. J. H. Simpson, az Isle of Man körrekorder, C. W. Hough, F. A. Longmann és a fiatal J. H. Stevens. Mindannyian kitünő versenyzők, akik mindenike nyert már legalább egy francia Grand Prix-t. Szenczácó G. E. Rowley és C. E. Wise indulása, akik eddig kimondottan a gyár „reliability” versenyzői voltak, tehát nem kimondott speedman-ek.

A Norton-ék 8 géppel indulnak, akik közül négyet a gyár nevezett. Bennet, S. Woods, J. W. Shaw és J. Craig alkotják a kvartettet. Bennet nevét nem kell ismertetni, Shaw és Craig is eléggé ismertek, Woods-ról pedig elég elmondanunk, hogy 1923-ban egy Cotton-Blackburne gépen a Junior TT-ben első helyen végzett. A homokverseny győzelmeiről ismert Searle, a sokszoros világrekorder Spring, egy eddig ismeretlen amateur A. Gey és a régi spanyol Norton-versenyző J. Macaya egészítik ki a Norton team-et, amelyről megállapíthatjuk, hogy egészen jó.

Douglas-on öt versenyző áll starthoz. Mind jó nevek. Dixon már évek óta csaknem minden TT-n az elsők között foglal helyet, Anstice, Judd és Whalley szintén extraklasse, míg az ötödik, a most solo babérokra vágyó L. Parker, a múltévi sidecar-győztes Douglas-menő. Kíváncsiak vagyunk, solóban is tud-e oly jó eredményt elérni, mint oldalkocsival.

A világhírű Sunbeam-gyár szintén indul, még pedig

nagy eséllyel. Ugy látszik, gépei gyorsaság tekintetében kezdik behozni az utóbbi évek látszólagos hátrányát. Malmukra hajtja egyébként a vizet a Discol tilalom is. Elég jól vannak képviselve. L. Randles, a kétszeres Amateur TT-győztes (mult évben hatodik), G. W. Walker, aki a mult évben az utolsó körig a negyedik helyen feküdt és csak egy defekt ütötte el a szép helyezéstől, F. B. Tetstall (a mult évben tizedik), valamint Tommy Spann alkotják a gyári teamet. Kivülük indul még, mint saját nevező C. W. Waterhouse, aki már a mult évben is szépen futott és az abszolút osztályozásban hetedik lett, valamint a kitünő olasz versenyző, Achille Varzi, (1925-ben nyolcadik), aki a Junior TT-ben ezúttal egy olasz Garellit állít starthoz. A Sunbeam-ekkel az idén komolyan kell számolnunk, hiszen a mult évben is a 6., 7., 8., 10-ik helyet foglalták le és ha Walker az utolsó körben nem áll ki, úgy a negyedik hely is az övék lett volna.

A Triumph-gyár 3 nevezést adott le. A gépeket Horsman készíti elő, de hogy kik fognak vezetni, az csak a startnál lesz nyilvánvaló. Triumphon indul még a délafrikai C. H. Young, aki az idén Royal-Enfielden két TT-t nyert meg Capetown-ban. Ugyancsak két géppel nevezett a Rudge-gyár is, de indulóinak neve még titok. Valószínű, hogy Stewart őrnagy és neje fogják vezetni a két Rudge-masínát, hiszen az ő nevük már csaknem összeforrott a Rudge névvel.

Következnének a Senior TT pikantériái. A legnagyobb szenzáció a Cotton vezető Johnson és a New-Gerrardon induló Porter nevezése. Mindketten az új kéthengeres 496 kem. ohv Blackburne motorral indulnak. Az új Blackburne két 248 kem. (60 mm. furat. 80 mm. löket) Blackburne összetétele. Hogy miként fog beválni, még nagy kérdés. Handley, a fiatal óriás, aki a mult évben Rex-Acme gépeivel két győzelmet aratott és háromban a leggyorsabb kört futotta, szintén indul, de hogy milyen motor van beépítve vázába, az még ismeretlen. L. P. Driscoll, az ismert Norton exponens, most egy Zenith vázba épített királytengelyes Chater-Lea motorral indul, míg a kompresszorkisérleteiről híressé vált G. W. Patchett egy Mac-Evoy Jap-el próbálkozik meg, hogy a Man szigetén eredményt tudjon elérni. Pályán jó menőnek bizonyult, hogy az országúton is jó lesz-e, azt a jövő fogja megmutatni. Az új konstrukciójú Wallis-Jap gépen egy eddig meglehetősen ismeretlen nagyság, Roy Charman indul, míg a három gyárilag nevezett P. & M.-Panthert, Ashby, Bullus és Waltes fogja vezetni. Mindhárom igen jó menő, akik most sem lesznek az utolsó között. A fentiekén kívül még Robertson indul egy AJR-gépen (nem tévesztendő össze az AJS-el) és az olasz Pietro Ghersi, ismert királytengelyes Guzzi-ján.

Az esélyek latolásába, tippelésre ebben a mezőnyben gondolni sem lehet. Ötvenöt versenyző közül, ahol csaknem 10—15 egyforma klasszist képez, szinte lehetetlenség a győztest megjósolni. A mezőny feltétlenül leggyorsabb emberei Simpson (a körrekorder), Bennett (1922., 1924. évi győztes, 1925-ben harmadik), Dixon, Davies (a múltévi győztes) és Handley, de ugyanezt mondhatjuk Longman (a múltévi második), Langman (a múltévi ötödik), Ashby, Ghersi, Harris, a két Twemlow, Bullus (a múltévi negyedik), Craig, Shaw Young, Porter, Johnson, Woods és Randlesről (a múltévi hatodik), akik mindannyian értek el már TT-helyezést, avagy győzelmet. Mindenesetre gyönyörű versenyben lesz részünk, ahol részünkre csak egy a baj, hogy nem lehetünk szemtanui.

Következne a Junior Tourist Trophy. Tizenharmadik kiírás.

Kik nyerték eddig?

1907.	C. R. Collier (Matchless)	átlagsebesség 61.495 km.
1908.	J. Marshall (Triumph)	65.148 km.
1911.	P. J. Evans (Humber)	66.693 km.
1912.	V. H. Bashall (Douglas)	63.796 km.
1913.	H. Mason (NUT)	70.393 km.
1914.	E. Williams (AJS)	73.338 km.
1915.	}	A világháború alatt szünetelt a TT kiírása.
1916.		

MAGYAR TÚRAÚT

Oldalkocsi-kategória
győztese

HARLEY- DAVIDSON

az ideális túramotorkerékpár.

Nyeri: A KMAC tiszteletdíját
és aranyplakettjét.

Vezérképviselő MAJLÁTH VI. Hunyadi-tér 12.

*III. Magyar Tourist Trophy. Budapest, 1926 május 16.
A magyar motorkerékpárbajnokság második futama.*

Senior Tourist Trophy 1926. Győztes:

dr. Feledy Pál

493 ohv.

SUNBEAM

Junior Tourist Trophy 1926. Győztes:

Otto Putz

347 ohv.

SUNBEAM

Abszolút győzelem. 1924, 1925, 1926. Sunbeam.

Utvonaltrekord: Delmár Walter (Sunbeam) 1925. 4 ó. 12 p. 16 mp.

Leggyorsabb kör: dr. Feledy Pál (Sunbeam) 11 p. 55 mp.

Magyar motorkerékpárbajnokság: Vezet: Sunbeam.

Vezérképviselet:

Magyar Abroncs- és Kerékgyár rt.
Budapest VI, Gyár-utca 8. Telefon: 133—56. sz.

1917.	} A világháború alatt szünetelt a TT kiírása.	
1918		
1919.		
1920.	C. Williams (AJS)	Átlagsebesség 66.290 km.
1921.	E. Williams (AJS)	83.844 km.
1922.	T. M. Sheard (Douglas)	88.092 km.
1923.	S. Woods (Cotton)	90.844 km.
1924.	K. Twemlow (New-Imperial)	89.424 km.
1925.	W. L. Handley (Rex-Acme)	104.617 km.

Az idei 60-at meghaladó nevezés rekord a Tourist Trophyk történetében. A múltévi győztes W.L. Handley természetesen indul. A Rex Acme kivülről senkit sem indít és mindent Handley-el tesz kockára. A múltévi második a HRD, a Junior TT-ben nem indul oly sok versenyzővel, mint a Senior versenyben, ahol úgylátszik mindenképen meg akarja védeni pozícióját. Itt csak a két Twemlow és egy privát nevezés, T. R. Jones alkotják a HRD csapatot. A múltévi harmadik, az AJS-gyár azonban annál erősebben áll ki. Nem kevesebb, mint 7 AJS-menő áll starthoz. Simpson, Hough, Stevens, Longman, Rowley és Wise alkotják a gyári nevezéseket, akikhez egy privát, eddig meglehetősen ismeretlen, C. Bell járul.

A Sunbeam-gyár 4 gépet indít. Érdekes azonban, hogy a vezetők közül egy sem egyezik a Seniorban is nevezett versenyzőkkel. J. G. Porter (nem a New Gerrard-versenyző), E. Smith, C. J. P. Dodson és Geo Dance alkotják a Sunbeam csapatot. Dodson a múlt évben nyolcadik lett Sunbeam-en a Junior TT-ben. Dance neve, mint speedman ismert, de a Tourist Trophykon eddig még semmit sem tudott elérni, bár csaknem minden évben indul. Ő inkább egy-egy rövid hegyverseny mestere. A Juniorban nem sok jövőt jósolunk a Sunbeam-nek.

A Douglas-gyár 5 gépet nevezett. Dixon, Whalley, Judd, Anstice és a múltévi sidecar-győztes Parker. Mind ismert ember. Ha gépük nem mondja fel a szolgálatot, nagyon elől lehetnek. Erősen képviselteti magát az idén a Royal-Enfield is. Négy gépe indul. A délafrikai Young és a szintén igen jó Burney is a Royal-Enfield színeiben indulnak. A New Imperial-ék a két Twemlow elpártolása után bizony nem a legjobban állanak. A négy benevezett menő közül csak a Levis-versenyző Davison tekinthet vissza nagyobb sikerekre, a többiek, mint S. H. Jones, N. Black és G. W. Shepherd, eléggé sötét nevek a TT-ék történetében.

Erősebben képviselteti magát az idén a Cotton. Három igen jónevű versenyzőt küld a starthoz. C. W. Johnson már sok sikert aratott Cotton-ján. Colganról ugyanezt mondhatjuk. Egyedül H. F. Brookbank-et nem ismerjük. Feltűnést kelt még a Velocette és a Matchless erős felvonulása. Az egyik Velocette nyergében nem kisebb nagyság, mint Alec Bennett fog ülni, aki alig két hete nyerte meg Nortonon a francia Grand Prix-t. A másik két Velocettet Powey és G. Khun fogják vezetni. Khun ismert versenyző, de még nagyot nem látunk tőle. A három Matchless-t J. Cooke, A. E. Todd és N. M. Scott fogja vezetni. A három közül egyedül Todd ért el eddig számbavehető sikereket.

Öt gépet nevezett az OK. Indulói között öt látjuk a New Hudson-vezető B. Kershawot is, ami élénk bizonyítéka, hogy a beharangozott Le Vaek által tuningolt New-Hudsonok még mindig nincsenek készen. A New-Hudsonokat különben igen súlyos veszteség érte, mert a múltévi monzai versenyben oly szerencsétlenül bukott Munday még mindig nem fitt és így versenyzők dolgában sem állanak jól. A többi OK-gépet, Archibaldot kivéve eddig ismeretlen nevek fogják vezetni.

Az idei Junior Tourist Trophyt egyébként az egyke-nevezések uralják. Igen sok kisebb-gyár egy-egy versenyzővel áll starthoz. Így Roy Charmann egy Wallis-Jap gépen, Patchett egy Mac Evoy-on, E. H. Bunn egy James-gépen, Anderson egy kis Ivy-n, valamint Juggins egy OEC-n, Driscoll, Merill és Gay indulnak Zenithen, valamint F. Simpson jun. Gill és Cooke egy-egy Calthorpon.

Különös érdekességet ad a Junior TT-nek az öt olasz versenyző startja. Achille Varzi, egy kétütemű

A MÉRAY-GÉPEK SOROZATOS GYŐZELMEI 1926-BAN

KMAC téli motorkerékpárversenye.
Wein Levente (Méray) a soló-
gépek legjobb idejét futja.

KMAC első pályaversenye az Űgető-
pályán. Wein Levente (Méray) nagy
fölénnyel győz a kis gépek fő-
versenyében.

KMAC második pályaversenye az
Űgetőpályán. — Méray-Horváth
Lóránt (Méray) nagy fölénnyel
első a kis gépek főversenyében.

Budapest—Hatvan 100 km verseny.
Méray-Horváth Lóránt (Méray)
a nap harmadik legjobb idejét
futva, győz a 250-es kategóriában.

Gilly—Burtigny hegyverseny. (Svájcz)
ifj. Kienaszt Ferenc (Méray) fő-
lénnyel győz a 250 kcm. kate-
goriában.



**Mielőtt gépet venne,
tekintse meg az új
Méray-típusokat**



MÉRAY
Motorkerékpárgyár R-T
Budapest, V. ker., Dorottya-utca 3
Telefon: Teréz 26-65

Garellin áll starthoz. A Garelli-gépek igen jók és a legutóbbi tömegvilágrekordjaik révén bebizonyították, hogy elég gyorsak is. Varzi már otthonos a Man szigeten és könnyen meglehet, hogy szép helyet vívhat ki magának. Kivüle Nuvolari Tazio, Miro Maffei, Gheri Mario és Luigi Arcangeli vesznek részt az Angol Tourist Trophyn, mindannyian a híres királytengelyes olasz Bianchi-gépen. Hát bizony az angoloknak egy kicsit össze kell szedni magukat és amint a tapasztalat mutatja, külföldi Angol TT-én mindjárt az első évben jó eredményt sohasem tudott elérni. Példa rá az afrikaiak, ausztrálieiak, továbbá a francia Peugeot-vezetők, az olasz Varzi, a spanyol Macaya és mások szereplése. Már a második alkalommal sokkal jobban megállották a helyet. Lehet azonban, hogy ez alkalommal másképpen lesz. Nem igen hisszük!

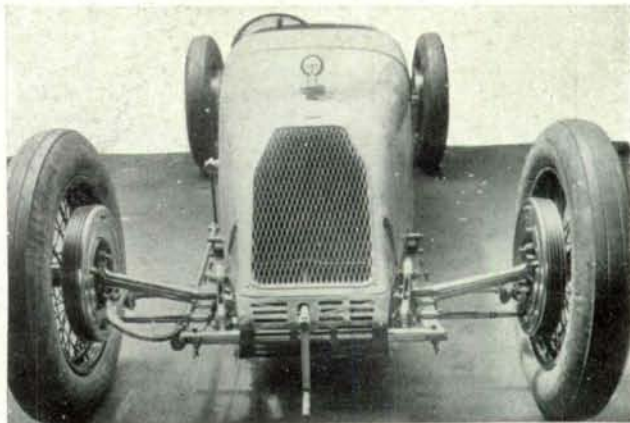


1926. évi Strassburgban rendezett motorkerékpár Grand-Prix startja. A kép közepén fekvő, sisakján fehér körrel jelzett versenyző, dr. Feledy Pál.

Ami a tippelést illeti, itt azután végképen tanácsaltanul állunk. Hatvan versenyző, akik közül legalább 20–25 igen jó és abból ismét 10 csaknem egyforma, bájosan adhat alapot a tippelésre. Mindenesetre Bennett, ha Velocettje bírja, Handley, a két Twemlow, akik most is Jap-et vezetnek (HRD vázban, a múlt évben New-Imperial vázban), a kitűnő AJS-vezetők (Simpson, Longman stb.), Dixon, Davison, Porter és Dodson, esetleg az olaszok végezhetnek az első 10–15 között. Annyi bizonyos, hogy gépekről van szó, nemesak versenyzőkről és itt a tippelés igen-igen nehéz.

Következne a harmadik verseny: Lightweight Tourist Trophy. Hatodik kiírás. Csak a háború után írták ki. Kik nyerték eddig?

1920. R. O. Clark (Levis)	Átlagsebesség	62.491 km.
1921. D. G. Prentice (New-Imperial)	„	72.015 km.
1922. G. S. Davison (Levis)	„	80.273 km.
1923. J. A. Porter (New-Gerard)	„	82.555 km.
1924. E. Twemlow (New-Imperial)	„	89.102 km.
1925. E. Twemlow (New-Imperial)	„	92.903 km.



Az új 15 literes Talbot Grand-Prix-versenykocsi előnézetben.

Aránylag erre a kategóriára érkezett a legkevesebb nevezés. Huszonegy versenyző indulására számítanak. Öt New-Imperial (Prentice, Black, Davison, Grey és Kones), 3 Cotton (Johnson, Colgan, Morgan), 3 Royal-Enfield (Burney, Barrow és Reynard) alkotják a gerincet. Kivülük: 2 Rex Acme (Handley és Craner), 1 OK (Archibald), 1 New Gerrard (Porter), 1 Zenith (Himing), 2 Levis (P. Pike és Edwards), 1 olasz Guzzi (P. Gheri), 1 Diamond (Gleaves) és egy Crabtree-Special (Crabtree) van még nevezve. Itt némileg könnyebbek a tippelések. Kevesebb a szám és jobban kiemelkedő nevek. Eddie Twemlow az idén nem indul. Start-hoz áll ellenben Porter, Davison és Prentice az előző évek győztesei, nemkülönb a multévi körrekorder Handley. Ők biztosan elől lesznek. Kivülük még John-



Zolnay Endre 1.5 literes OM sportkocsiján, melyen a KMAC túraúttján aranyplakettet és Stéger Hugó György ezüstserlegét nyerté.

son, Colgan, Burney, Pike és az olasz Gheri jöhetnek tekintetbe, bár a kis 250-es Guzziról csak most hallunk először. Természetesen meglepetések mindig adódhatnak.

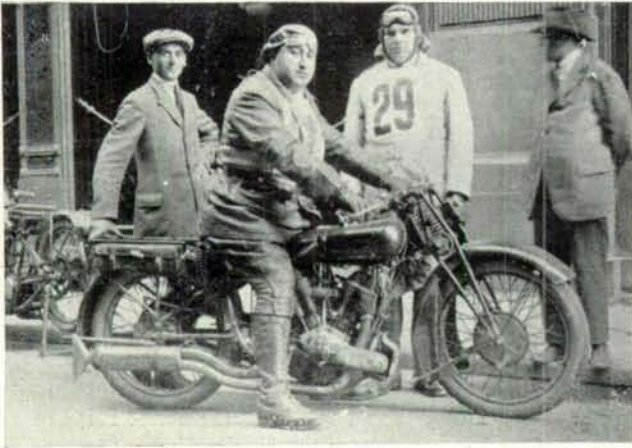
Következő számunkban már a lehető legapróbb részletre kiterjedve fogjuk ismertetni a három angol Tourist Trophy eredményét.



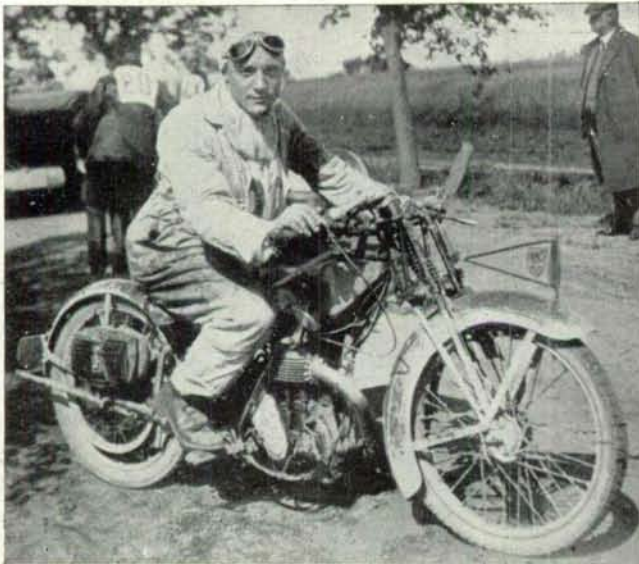
A berlini B. M. W. klub egyik vasárnapi kirándulása alkalmából elhagyja a Brandenburgi kaput. A müncheni Bayerische Motorenwerke gyártmányai ma kétségkívül Németország legjobb és leggyorsabb gépei, melyek igen sok esetben a legjobb külföldi (angol) gépekkel is sikerrel vették fel a versenyt.



Durand (bal) és Rolland (jobb) a két kiváló francia Terrot-vezető, akik újabban csaknem az összes francia hegyversenyekben és TT-jellegű hosszútávú versenyekben az első helyeket foglalják le. Durand 250 kem., Rolland 350 és 500-as Jap-beépítésű Terrot-gépeken versenyez.



Biró Jenő a túraút legnehezebb motorkerékpárján Biró Jenő ezúttal a hatalmas Coventry-Eagle-gépen, tekintetbe véve a nehéz, sáros talajt, gyönyörű eredményt ért el és a KMAC arany plakettjét nyerte. Mellette áll Schwartz Géza (29), aki az utóbbi versenyeken Norton-motorkerékpárjával szép eredményeket ért el.



Kübek József Frohner-Pásztélyi gépén. Kübek most immár a második kitűnő eredményt éri el az idei évadban. A sebességi versenyen elért 80 kilométeren felüli eredménye kitűnő teljesítmény.



Wolf Ferenc (23) a KMAC túraútjának második napján Indian-motorján befut Budapesten a célhoz. Wolf Ferenc volt az egyetlen, aki mint debreceni győzelmet tudott elérni a székesfővárosi versenyzőkkel szemben.



Puch János (45) egyike a legjobb magyar versenyzőknek. Csaknem mindenütt győz, ahol indul. Legszebb sikereit eddig a múltévi balassagyarmati, az ezidei hatvani versenyben érte el. Most ismét biztosan nyerte kategóriáját, öregbítve a kitűnő Puch-motorok nemzetközi sikereit.

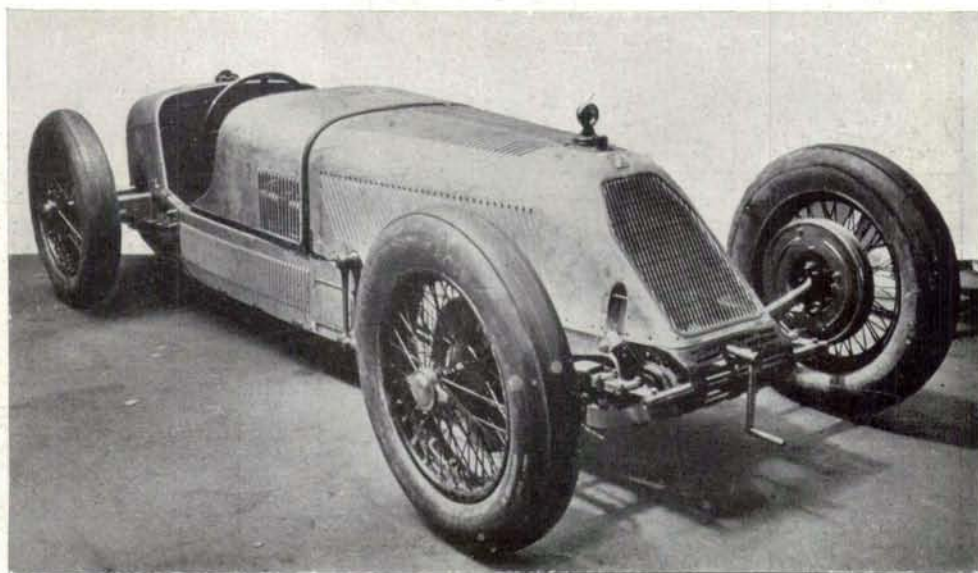


Stanzel Gyula egyike a kezdő motorosgárda leghatékosabb tagjainak. Ezúttal büntetőpont nélkül futotta végig Rex-Aeme gépén a túrautat és nyerte a KMAC arany plakettjét. A Tourist-Trophyban szintén a második helyet vívta ki magának.



A legutóbbi párisi ballon-üldözési verseny győztesei. A két francia amazon 2 literes Sport Bugattin ugyancsak nyomában volt a léggömbnek és annak leszállása után alig 7—8 perccel már fogolyként ejtették a léggömb utasait. Léggömb-üldöző versenyek sajnos, Magyarországon a jelenlegi gyenge útviszonyok és ritka útvonalhálózat folytán nem igen rendezhetők.

Az új 1.5 literes Talbot, amelyekkel a kitűnő angol vezető Seagrave, valamint a francia Divo indul a Miramosban lefutandó Francia Grand Prixben. Az új kocsit szintén az angol Coatalen a Sunbeam—Talbot—Darracq-konzern konstruktőr főmérnöke tervezte.



Toricelli, a kitűnő gráci Puch-versenyző. Képünk Toricellit a Ries-hegyiverseny egyik fordulójában mutatja be olvasóinknak. A Puch-gépek az idén — ahol megjelennek — már csaknem minden versenyben az első három helyet foglalják le.

Az Osztrák Tourist Trophy

Győztesek: Ardie-Jap, BSA, Galloni és Puch Linser (Sunbeam) futja a leggyorsabb kört Sok bukás — Nagy érdeklődés

Az osztrák TT tehát mégis lefutásra került. Az „Österreichischer Motorradfahrer Verband“ mégis megrendezte a szezon legnagyobb jelentőségű versenyét, mely már-már elmaradni látszott. A verseny szépen sikerült, mely tény a fent említett szövetség fáradhatatlan igyekezetén mulott. Még a verseny előtti éjjelen is dolgoztak a gőzhengerek az eső által elrontott egynéhány útrészleten, úgyhogy mire a start ideje elérkezett, a versenyzők kifogástalan terepet találtak maguk előtt.



A párizsi ballonüldözőverseny egyik résztvevője kis Citroenjén üldözés közben, a ballon irányát szemléli.

A magyarok ezidén az osztrákok nagy bánatára, vagy talán örömeire, nem látogattak el a klasszikus osztrák versenyre és így az rendkívül sokat vesztett érdekességéből. E hiányt nem pótolta egynéhány német, olasz stb. versenyző megjelenése sem. A nevezési zárlat után az indulók száma még kb. 20-szal növekedett volna, ha az osztrák „Motorradfahrer Verband“ nevezéseit elfogadja. E tekintetben korszakalkotó újítást hozott be. A helyett, hogy örült volna a még befutott nagyszámú nevezésnek, azokat igen helyesen, egyszerűen visszadobta, csupán azért, mert későn jöttek. A verseny érdekességéből ez mit sem vonta le, de annál többet az utolsó pillanatban nevező primadonnakézből. Igen helyes volna, ha ezt nálunk is megszívlelnék és így nem a start előtt néhány perccel (hasonlóan a középiskolások futóversenyéhez) adnák le a versenyzők nevezéseiket, ami egy mindenképpen nagy előkészítést igénylő motorkerékpár versenyen lelkiismeretlenség számba megy.

A TT a két év előtti 20 kilométer körületű körpályán került eldöntésre, mely a „Grüner Baum“-tól kiindulva, a kalksburgi útkereszteződés mellett Laab in Wald, Wolfsgraben, Breitenfurterberg és Breitenfurtou keresztül ismét a kiindulási ponthoz vezetett.

A 175 km. kategória menői 10 kört (200 km.), a 250 km.-éi 12 kört (240 km.), a 350 és az 500 km. kategória résztvevői pedig 17 kört (340 km.) futottak. Érdekesnek tartjuk megemlíteni, hogy a győztesek minden kategóriában új rekordot állítottak fel és hogy egyetlen kategóriában sem tudta bécsi menő megszerezni a győzelmet. Az 500 km. kategóriában a győzelmet a jónévű német Ardie-vezető, Thumschirn szerezte meg. Ardie-vázba épített 494 km. two-port Jap motorjával a nap legjobb idejét futva, Thumschirn a verseny elején elkecseregetett harcot vívott a magát kitűnően tartó Kodric (AJS) és Karner (Sunbeam) ellen, de már a verseny első harmadában ő volt az élen. A körrekordot 14:07 (Luky, Schmid, Harley-Davidson 1924) első ízben Kodric (AJS) döntötte meg, ki már első körét 13:24 alatt abszolválta. Röviddel utána Eddy Mayer (P. & M. 13:14-re és végül a kiváló innsbrucki versenyző Edi Linser (Sunbeam) 12:49-re javította a körrekordot. A szimpatikus innsbrucki versenyző, ki egyébként bukása folytán a harmadik hellyel volt kénytelen megelégedni, óriási feltűnést és érdeklődést keltett, amikor startnál nagy hátizsákkal jelent meg, melyben a pótalkatrészeket vitte magával. A győztes Thumschirn (Ardie) mögött az újra formája tetőpontját elérte Niesner (Norton) futott be másodikként, kinek szintén sikerült egynéhány



Bánitzky Pál (Indian) egy bukástól származó sérüléseit a nyíregyházi tűzoltók kötélik be.

kört a régi rekordon belül abszolválni. Érdekes megfigyelni, hogy az azelőtti versenyek hősei, mint pl. Karner, Jellinek, Gall és többen, a legutóbbi évad versenyein jóformán semmiféle eredményt nem voltak képesek felmutatni. Fortuna istenasszony avagy más okok játszanak-e közre, azt nem tudjuk.

A 350 km.-es kategóriában a gráci Strohmayr (BSA) győzött, folytatva a Steiermarki TT-n és a Ries versenyen elért győzelmeinek sorozatát. A BSA-gépek, melyek mindeddig főleg megbízhatósági versenyeken szerepeltek gyakori győztesekként, így bebizonyították, hogy megállják helyüket a legkomolyabb gyorsasági versenyeken is. Utána F. J. Meyer (Frera) futott be másodikként, akit különböző defektusok és bukások hátráltattak. Ugyanez a sors jutott osztályrészül a magyar junior TT győztesének, Ottó Putznak is, ki balszerencséje folytán a harmadik hellyel volt kénytelen meg-

elégedni, M. Gayer (Chater-Lea), aki kitűnően tartotta magát, nyereglazulás és többszöri súlyos bukás folytán csupán a negyedik helyet tudta magának biztosítani.

A 250 km-es kategóriában nem kisebb nagyság győzött, mint a világhírű Galloni-vezető, Nino Bianchi. Bianchi, ki kiváló Galloni-gépet, az olasz TT-versenyen, a Targa Florin és még számos nagy versenyen győzelemre vitte, nagy hírének megfelelően ment és az utána másodiknak befutó Franz Kollar-t (New Gerrard) közel 50 perccel verte.

A 175 km-es kategóriában a nálunk is jól ismert Hugo Höbel (Puch) győzött kitűnő idő alatt. A második és harmadik helyet is Puch-vezetők: Sandler és Toricelli foglalták el. Höbel nagy fölényrel verte márkatársait. A Puch-gépek idej szcenziós szereplését mint

netelű bukás érte a New-Gerrard-vezető J. Gartnert, aki karját törte és a Rex-Acme-vezető J. Opawskyt, aki súlyosabb természetű zúzódásokat szenvedett. A „nagy nevek”, mint Karner (Sunbeam), Kodric (AJS), Jellinek (HRD), Gall (New-Gerrard) és többen különböző bukások, gumi- és egyéb defektusok folytán kénytelenek voltak a versenyt feladni.

Részletes eredmények a következők:

175 km-es kategória. Táv.: 200 km.

- I. Hugó Höbel (Puch). Idő: 2:38:21.2. Átlag: 75.756 km.
 - II. H. Sandler (Puch) 2:44:23
 - III. H. Toricelli (Puch) 2:45:41
 - IV. Ing. Kuntner (DSH) 2:47:39.6
- Leggyorsabb kör: Kuntner (DSH) 14:22.



A versenyzők gyülekezése június 6-án reggel 5 óra kor a Magyar Túraút startjához az Apponyi-téren.

egy betetőzte az Osztrák TT-n elért győzelmük, mely immár a 7-ik elért nagy győzelem ez évben. Az olasz motorkerékpárversenyekben, a Targa Florinban, a magyar TT-n és most végül az Osztrák TT-n elért győzelmű sorozatuk a motorversenyek történetében alig talál példára. A gráci Puch-gépek neve ismét oly ismertté válik a motorkerékpárgyártás terén, mint ezelőtt közel két évtizeddel, amikor kétféle motorkerékpárt ismertek csupán a kontinensen — a Laurin Klementet és a Puch-ot.

Ebben a kategóriában egyébként sajnálatos félreértés is történt, amennyiben a két DSH-vezetőt, Ing. Kuntnert és J. Runtsch-ot tévedésből az utolsóelőtti körben intették le és így azok lassan, lazálva futották le utolsó körüket.

A Team-díj megnyerése által azonban a DSH-gépek és vezetőik bőven kárpótolhatták magukat, míg a leggyorsabb kört szintén DSH-vezető futotta. Több súlyosabb kimenetelű bukás is történt, melyek különösképpen leginkább a bécsi vezetőket érték. Így bukott többek között Quidenus, Putz, Swoboda stb. Súlyosabb kime-

250 km-es kategória. Táv.: 240 km. km.

- I. Nino Bianchi (Moto-Gall.). Idő: 2:55:22. Átl.: 80.096
 - II. Kollar (New-Gerrard) 3:43:35.8
- Leggyorsabb kör: Bianchi (Galloni) 14:06.

350 km-es kategória. Táv.: 340 km.

- I. A. Strohmayr (BSA). Idő: 4:04:49. Átlag: 83.036 km.
- II. F. J. Meyer (Frera) 4:15:43
- III. O. Putz (Sunbeam) 4:26:34 6/10
- IV. M. Gayer (Chater-Lea) 4:28:27
- V. F. Cimpa (HRD) 4:42:17

Leggyorsabb kör: Cimpa (HRD) 13:23.

500 km-es kategória. Táv.: 340 km.

- I. G. Thumschirn (Ardie-Jap). Idő: 3:54:01. Átl.: 87.172
- II. V. Niesner (Norton) 4:03:58
- III. E. Linser (Sunbeam) 4:09:47
- IV. Ing. W. Bittner (Moto-Borgo) 5:19:06

Leggyorsabb kör: Linser (Sunbeam) 12:49.

A verseny rendezése, mely minden tekintetben kifogástalan volt, Ing. Hendrich, A. Janata, H. Pauly urak érdeme.

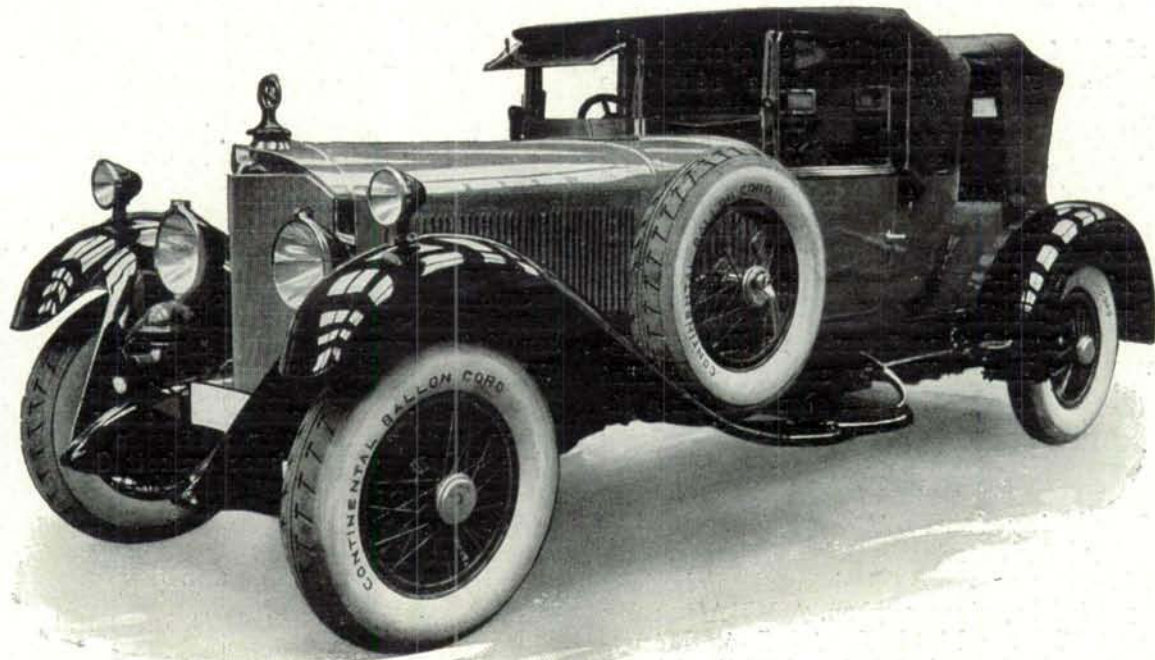
Tekintse meg a legújabb típusú

8/25 HP →

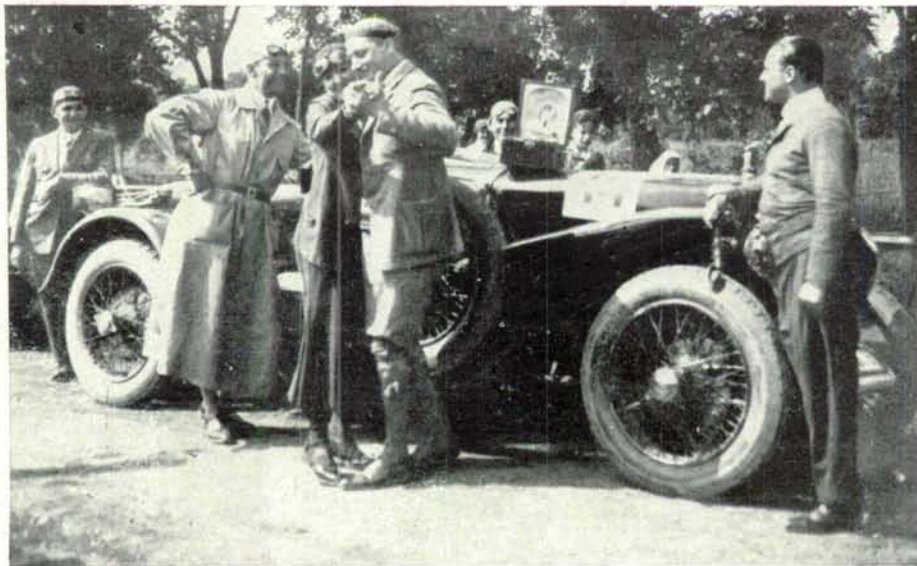
DE DION-BOUTON

4 kerékfészes ballon pneumatikus kisautót.

AUTO-SALON, Budapest, V. ker., József-tér 1. szám



Egy 140 HP. kettős amerikai tetővel bíró kompresszor. Mercedes-túra-kocsi, mely impozáns Continental-Ballonjaival a mai német automobilgyárak egyik legszebb alkotása. Az „Echo Continental“-ből.



Víg pillanatfelvétel a Túraúton. A parádi hegyverseny előtti unalmas várakozást kellemesen töltik el a versenyzők Mikofon hangjai mellett táncolnak.

Autóruházat

Berendezett toilette- és étkezőböröndök.

Weszely István

Budapest, IV. kerület, Váci-utca

9

Hírek a MAC motoroséletéből

Június hó 12-én a MAC margitszigeti sporttelepén a motoros alosztály tagjainak hatalmas részvétele mellett ünnepelte meg az alig háromhónapos multra visszatekintő MAC-motorosztály tagjainak első nagyobbszabású sikereit, amit a Királyi Magyar Automobil Club ezidei túraútján arattak a MAC színeiben startoló versenyzők. Elsősorban az automobilisták közül az összosztályozásban a Club két tagja, Szmick Viktor és gróf Károlyi Ferenc a második, illetve negyedik helyet foglalták le kis Salmson-kocsijukkal, míg a nehéz és nagy hengerűrtartalmú Hupimobilel startolt lovag Haupt Károly szintén azok közé tartozott, akik büntetőpont nélkül abszolvták a távot. Mindannyian a KMAC arany plakettjét, azonkívül Szmick Viktor gróf Andrassy Sándor díját, Károlyi gróf pedig József főherceg díját nyerte.

Kitűnő eredményt értek még el a MAC motorosai is. Ifj. Horthy István az összosztályozásban a legelső helyre került, ugyancsak ő érte el a legjobb solo időt a parádi hegyversenyben. A KMAC arany plakettjét nyerték ezenkívül Baráth Leó, Méray-Horváth Endre, dr. Bugyi István, Kübék József, Stanzel Gyula, Harzer Oszkár és Paull József, aki az oldalkocsis gépek között a második helyre került.

A kitűnő eredményt elért versenyzőket Máry Dezső alezredetes lendületes beszéd kíséretében köszöntötte fel, annak a reménynek adva kifejezést, hogy a MAC tagjai nemsokára újra be fogják bizonyítani, hogy az automobil- és motorsportban is méltók a MAC többi versenyzőihöz.

AUTÓFELSZERELÉSEK
Felszerelési különlegességek

MICHELIN PNEU
LEGVERSENYKÉPESEBEN

Nagy József

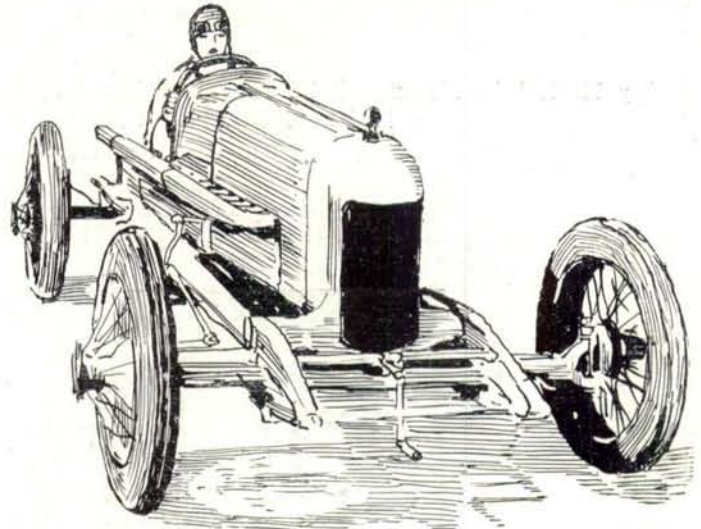
Budapest, VI. ker., Andrassy út 34. sz.

Telefon: 21-97

Látogatás gróf Salm Hermann bérautófuvarozási telelőpén a Zsolt-utczában

A napokban egy levél érkezett a szerkesztőségbe, melyben gróf Salm Hermann, az ismert sportsman és a fővárosi előkelő élet egyik ismert személyisége tudatja, hogy Rózsahegyí Istvánnal megnyitotta a „Zsolt Bérautófuvarozási” vállalatát. A dolog első színezetre úgy fest, mintha a gróf odaadta volna nevét egy vállalatba, hogy az esetleg nevével, kihasználva a konjunkturát, prosperáljon. Kíváncsiak voltunk, hogy is áll a dolog? Testet öltött-e a mai kor általános szimptomája, amelyben lépten-nyomon halljuk, hogy mágúasaink nem szégyelve a munkát, a komoly kenyérkereséshez kezdenek. Kiruccantunk tehát a Krisztinaváros egyik mellékutcájában lévő, ma még aránylag kicsiny, de szép telelőpé.

Az iroda üres, az udvar közepén két szerelő dolgozik nagyban egy hatalmas csukott Gráf & Stíft-kocsi önindítóján. Közben egy előkelő úr érkezik egy kistaxin. Kocsi kellene neki még ma este Wienbe. Az egyik kakizubbnyos szerelő adja meg neki a kellő útbaigazítást. Az idegen a gróf úr iránt érdeklődik. A kakizubbnyos kijelenti, hogy ritkán van itt, de ő szintén el tudja intézni a dolgot. Az idegen bizalmatlan. Tud írni? — kérdi a szerelőtől. Igen! Hat elemi iskolát



Jean la Costa, egy gazdag francia sportlady, aki jelenleg Floridában, a híres világfürdő Daytona-Beach homokján óhajb 200 kilométeren felüli sebességet elérni Miller-Speciál kocsiján.

végeztem, — feleli amaz. Így hamarosan létrejön az üzlet és az idegen eltávozik.

Közben a másik szerelőtől érdeklődöm, beszélhetnék-e a gróf úrral? Tessék bemenni az irodába, éppen most vett fel egy rendelést, ha elintézi, azonnal szolgálatára áll. Tehát a gróf úr, a kakizubbnyos szerelő. Ez már rendjén van. Egy gróf, aki nem szégyenli a munkát. Bemutatkozunk. Azonnal bevezet az irodába és amolyan jó magyar szokás szerint, előkerül a bundapalinka, meg az édes likőr. Ki ki abból, amit szeret.

— Rózsahegyí Istvánnal kezdtem bele a vállalkozásba. Én adtam egy kis pénzt, ő a szakértelmet. Most én tanulom a szakértelmet és ő is szerez pénzt. Hála Istennek egészen jól kezd menni a dolog. Olésón és jól igyekszünk dolgozni. Kitűnő kocsiállományunk van, úgyhogy mindenben ki tudjuk elégíteni a legkényesebb ízlésű embereket is.

A dolog tényleg jól kezd menni, mert alig látok kocsit a garageban. A két hatalmas Austro-Daimler úton van. Egyikkel Wienbe ment a lengyel követ, a másik Szegeden jár egy gyárossal. Ma este a gyönyörű 6 üléses Hispano-Suiza is, mely jelenleg kinn a Margitszigeten a Concours-on van, indul Bécsbe. Van ezenkívül egy Lancia-Lambdánk, egy Talbot-kocsink és egy kétüléses Salmson-unk.

Egész elsőrangú kocsiallomány. Kitűnő nevek. Hispano-Suiza, Gräf & Stift, Austro-Daimler, Lancia, Talbot és Salmson.

A vállalat egyébként, mint megtudtam, kitűnően van adminisztrálva. Két kocsit osztrák és cseh triptiqu-el, a soffőr vizumával készen áll bármikor, úgyhogy ha valaki ma Wienbe, vagy Prágába akar utazni, öt peremulva már startolhat.

A lehető legjobb impressziókkal vettem búcsút a gróftól, aki idejekorán felismerte, hogy a mai nehéz viszonyok között csak az boldogulhat, aki komolyan dolgozik.

A motorkerékpár vezetése a nagyvárosban

Mult számunkban már megemlékezünk, hogy Habán Jenő tollából „A modern motorkerékpár” címmel únius hó folyamán egy szakkönyv jelenik meg. Az alantikban közöljük a megjelenő könyv egyik részletét. Tekintettel a mostanában szinte napról-napra megismétlődő balesetekre, a legaktuálisabb témát ragadtuk ki a kitűnő munkából. Habán Jenő, aki maga is régi jó motorkerékpáros, az alantikban kitűnően illusztrálja a nagyváros, különösen Budapest uccái forgalmát.

A városi forgalom a maga sokféle közlekedési akadályával, a sok kocsival, automobillal, gyalogjáróval, villamossal, kerékpárossal, teherkocsival, kézikocsival stb. minden pillanatban más és más feladatok elé állítja a vezetőt, aki kénytelen alkalmazkodni a forgalom szünet nélkül változó képéhez és a sok egyéb közlekedő eszköz között vezetni célja felé motorkerékpárját. A vezetőnek folytonosan a motorkerékpár más és más szabályozókarját kell működésbe hoznia: hol a kapcsolót, hol a gázadagolót, a sebességváltót a féket, stb. Amikor pillanatnyilag nincs akadály előtte, hirtelen gyorsítania kell a gépet, hogy a másik percben az uccakereszteződésnél már ismét lassítson, esetleg meg is álljon, hogy az ellenkező irányban haladó közlekedés lebonyolódjék. Folytonosan ügyelnie kell emellett a közlekedési szabályok pontos betartására is, nehogy a hatósággal kerüljön összeütközésbe.

A városi forgalomban a motorkerékpárnak mindenestre bizonyos előnyei vannak a többi közlekedőeszközök felett, mert egyesíti magában a kerékpár kis térfoglalását és könnyű kormányozhatóságát az automobil gyorsaságával. Hogy mégis annyi ellensége van a motorkerékpároknak városban való használatának, annak oka nem annyira a vérbeli motorkerékpárosokban, mint inkább a „vadvezetőkben” és a motorral nem rendelkezők hatalmas tömegében rejlik.

Kétségtelen, hogy mindig voltak és mindig lesznek olyan motorkerékpárosok, akiknél a motorkerékpár nem annyira közlekedő- vagy sporteszköz, mint inkább arra való, hogy feltűnési vágyukat kielégítse. Ezek aztán élet-halál fontosságú dolognak tartják, hogy a legnagyobb déli, vagy esti forgalom idején 70 kilométeres tempóban száguldozzanak végig a legforgalmasabb uccákon, halálra rémítve a gyalogjárókat és az uccán közlekedő egyéb járművek



JOHN BULL

KÉSZÍTMÉNYEK A MAGUK NEMÉBEN PÁRATLANOK.

Minőségük kiválóságáról már egyszeri használat után meggyőződést szerezhet.

Térdszorítók

Javító-dobozok

Szabályzó gummik

Ékszíjak

Ékszj-kapcsok

Ékszj-lyukasztók

Köpenyek

Tömlők

Fogantyúk

Lábtartó és pedál-gummik

Gyertya-védők

Szigetelő szallagok

Javítófoltok

Benzin- és olajcsövek

Oldalok

stb. stb. egyéb alkatrészek raktára és



MAGYARORSZÁGI
KIZÁRÓLAGOS VEZÉRKÉPVISELŐJE

BIRÓ JENŐ
VI., LISZT FERENC-TÉR 10.

Telefon: 80—96.

vezetőit. Természetes, hogy ehhez még a kipuffogót is ki kell nyitni, hogy többen hallják, hogy a szalon-motorkerékpáros arra robog. Az ilyen vadvezetők legnagyobb boldogsága, ha emellett közben-közben elő tudnak idézni néhány hibás gyújtást, hogy a motor kattog és robban, mint egy gépfegyver és minden jótét lélek keresztet vet, aki a közelben elhalad.

A vezetés művészete a városban abban áll, hogy ügyesen elkerüljük a közlekedés útjába gördülő sokféle akadályt, gyorsan és mégis biztosan vezessünk s emellett mindig ügyeljünk arra, hogy a legkevésbé váljunk embertársaink terhére. Az igazi motorkerékpáros sohasem fogja örömet lelni abban, hogy egy gyanutlan és mit sem sejtő gyalogjáró háta mögött hirtelen villámgyorsan elsuhanjon, halálra rémítve a szerencsétlen. A komoly motoros azzal igyekszik feltűnni, hogy símán, hang nélkül siklik tova a forgalmas uccákon. A mai modern motorok már el vannak látva kitűnő hangtompító készülékekkel. Hagyjuk csak azokat rajta a motoron és ne az legyen első dolgunk, ha gépünket átvesszük, hogy a „silencer“-t, így hívják az angolok a hangtompítót, leszereljük és egy rövid fecskefarokkal helyettesítsük, avagy teljesen elvessük. Városban egyáltalában — már csak a rendőrség miatt is — mindig olyan hangtompító dobót alkalmazzunk, amely a motor hangját a lehető legjobban letompítja.

A sokféle akadály között, amelyek a városi forgalomban a motoros elé tornyosulnak, első helyen állnak a *gyalogjárók*. E tekintetben megkülönböztethetünk kétféle típust: a figyelmetlen gyalogjárót és a rosszindulatú gyalogjárót. Aki még sohasem vezetett motorkerékpárt, vagy automobilt, rendszerint észre sem veszi, milyen csodálatos dolog, hogy a közlekedő emberek sok könnyelműsége, gondatlansága, rosszindulatúsága és fegyelmezetlensége mellett is mégis nagyjából rendben bonyolódik le az ucca közlekedése. Mihelyt azonban nem a járdáról, hanem a közlekedés közepéből figyeljük az ucca képét, csodálat ébred bennünk azok iránt, akiknek a hidegvére és nyugalma minden pillanatban emberéleteket ment meg.

A figyelmetlen gyalogjáró minduntalan utunkba kerül. Rendszerint mélyen elgondolkozva, vagy most vásárolt legfrissebb délutáni lapját olvasva halad át az úttesten. A kürtjelzés, túlkölés teljesen hiábavaló; leghelyesebb mindezek helyett a sikertelen kísérletek helyett mindjárt, amint meglátod, meghuzni a féket, vagy háta mögé kerülve megelőzni. A figyelmetlen gyalogjáró teljesen beszámíthatatlan azokra a dolgokra nézve, amelyek saját életének biztonságát illetik. Azt hiszi, hogy elvitázhatatlan joga van bárhol és bármilyen irányban átmenni az úttesten, jobb esetben fej nélkül átrohanni az ucca egyik oldaláról a másikra, nem törődve avval, hogy az egyik automobil elől a másik elé, a tőle két méterre sebesen közeledő villamoskocsi, vagy egy rohanó motorkerékpár elé kerül.

Még rosszabb a figyelmetlen gyalogjárónál, noha szerencsére ritkábban találkozunk vele, a rosszindulatú gyalogjáró. Elvből gyűlöl minden modern közlekedőeszközt és különösen esküdt ellensége a motocyklinek. Rendszerint pontosan a közelgő automobil vagy motorkerékpár útirányában áll meg és amikor ki akarjuk kerülni, ugyanabban az irányban

A. J. S.

TRIUMPH

angol motorkerékpárok
kedvező részletre

MAJLÁTH

VI, Hunyadi-tér 12

Magánjellegű

BÉRAUTÓK

városi-, kül- és belföldi túrahasználatra

ÉJJEL-NAPPAL

rendelhetők.

„ZSOLT BÉRAUTÓFUVAROZÁS”

BUDAPEST I., ZSOLT-UTCA 9.

— Telefon: József 142-86. —

megindul. Kétségbeesetten fékezünk, a kerekek csikorognak, az oldalkocsi utasa majd kiesik, mire ő diadalmas pillantással végigmér bennünket és tovább folytatja útját az úttest közepén, hogy a másik irányból közeledő villamos vezetőjével ismételve meg az előbbi játékot. Ezeknek az embereknek szinte rögeszméjük, hogy ők sérthetetlenek és ezt akarják minden pillanatban fitogtatni. Itt is hiábavaló a kürtjelzés, a mérgeződés vagy a kiabálás. Leghelyesebb, ha beletörődünk abba, hogy a gyalogjáró hasonlít a gyermekhez: meggondolatlan, vagy néha rossz, mint a gyermek és nem várhatunk tőle tökéletességet. Az egyetlen orvosság: *sohase vezessünk a városban gyorsan, hogy a gép minden pillanatban teljesen hatalmunkban legyen.* A versenyek hősei, a legnagyobb mesterek, sohasem átalják bevallani, hogy a városi forgalomban lassan vezetnek gépjüket, csak a kontárok akarnak mindenáron versenyeket rendezni a házak kősorai által szűkre szorított utcákon.

Különösen nehéz sokszor a gyalogjárók kikerülése azért, mert ahelyett, hogy az útvonalra merőlegesen szelnék át az úttestet, rendszerint rézsut mennek át és az első pillanatban nem is tudjuk, hogy a nekünk háttal haladó, vagy szembejövő gyalogjáró jobbra, vagy balra igyekszik-e. Ehhez járul még, hogy nemcsak előre, de jobbra és balra is folytonosan ügyelnünk kell, mert ezekből az irányokból is bármely pillanatban elénk kerülhet valamilyen akadály. Nehezíti a vezetést, hogy rendszerint csoportosan kerülnek elénk a gyalogjárók és ilyenkor sohasem lehet tudni, hogy a leadott kürtjelre melyik milyen mozdulatot fog végezni. A legtöbben akkor akarnak átmenekülni előttünk, amikor már semmiképpen sem juthatnak ki útirányunkból; vagy pontosan a gép előtt rohannak egymásnak, úgy hogy egyik sem tud már kitérni. Legveszedelmesebbek egyébként e tekintetben a nők és a gyermekek, akik a kürt hangjára legtöbbször megriadnak és fejvesztetten szaladgálnak előre-hátra. Általában törekedünk mindig arra, hogy *sohase keresztezzük a gyalogjáró útirányát, hanem kerüljünk inkább a háta mögé.* Ebben az esetben a kürtjelzésre ösztönszerűen előre ugrik és így szabaddá teszi az utat.

Ügyeljünk arra is, hogy lehetőség szerint ne vezessük a gépet túlságosan közel a járdához. Bármely pillanatban megtörténhetik, hogy egy óvatatlan gyalogjáró éppen a motorkerékpár előtt lép le a járdáról és ilyenkor bizony bajosan fog sikerülni az elgázolást elkerülni. Ugyenebből az okból nagyon elővigyázatosaknak kell lennünk, ha másik járművet előzünk. Lehetséges, hogy a megelőzőt kocsi, villamos, vagy más közlekedőeszköz előtt éppen egy gyalogjáró akar áthaladni — vagy inkább, szokása szerint, átrohanni — aki az előzés pillanatában éppen elénk kerül.

Hasonlóképp kerüljük a helytelen (bal) oldalon való előzést is. Különösen a *lovaskocsi* szokása, hogy nem tartják be a baloldalt, hanem ehelyett egyszerűen az út közepén hajtának, úgy hogy jobbra a szembejövő járművek miatt nem tudunk előzni. Ilyenkor inkább vezessünk lassan és kürtjelekkel figyelmeztessük a kocsist, hogy előzni akarunk, mert ha helytelenül, balfelé előzünk, gyakran megesik, hogy vagy a szembejövő forgalom miatt, vagy más okból, illetőleg egészen ok nélkül, a kocsi hirtelen

Osztrák Tourist Trophy 1926.

A

B. S. A.megközelíthető,
de utól nem érhető.**Andreas Strohmayer**

egy 349 kcm. ohv. széria sport

B. S. A.

motorkerékpáron

15 angol világmárka ellen,
több mint 10 perccel győz.

1 B. S. A. a startnál,

1 B. S. A.

a célban.

Vezérképviselő:

SCHMALZ JÓZSEF

AUTÓ-PALOTA

Budapest VII., Dohány-utca és Síp-utca sarok. — Telefon. József 125-37.

Magyar Túraút 1926.

MANÓ JÓZSEF

248 kcm. ohv.

Nova- Blackburne

motorkerékpáron

büntetőpont nélkül fejezi be a túraútát és győz a 250 kcm. kategóriában.

Nyeri a KMAC tiszteletdíját és aranyplakettjét.

Kiállítási terem: Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 7. — Gyár: Gép- és Vasútfelszerelési Gyár Részvénytársaság Kistarcsa

meggondolja magát és éppen akkor tér vissza a baloldalra, amikor mi el akarunk surranni mellette.

A *villamosok* szintén kellemetlen akadályt képeznek. A villamosvezető rendszerint úgy vezeti kocsiját, hogy az egyéb közlekedésre egyáltalában nincs tekintettel. Számolnunk kell avval is, hogy a villamos sínekhez van kötve és nem térhet ki; a vezetőnek egyetlen ellenszere, hogy az összeütközéseket elkerülje, a sebesség lassítása, vagy növelése. Ügyeljünk ezért, hogy olyankor, amikor az uccán a villamosok egymás mellett vannak lefektetve és az egyik villamost előzni akarjuk, ne fussunk bele a másik szembejövő villamosba. A síneket mindig lehetőleg derékszöghöz közelálló szög alatt szeljük át, mert — különösen esős időkben — megtörténhetik, hogy a motorkerékpár első kereke a sínen megcsúszik.

Különösen gyakran fordul elő az is, hogy a motorkerékpáros nem tartja meg a rendőrileg is előírt szabályt és túlközel megy az előtte haladó kocsinhoz, vagy automobilhoz. Ilyenkor természetesen nagyon könnyen megtörténhet, hogy az előző jármű valamilyen okból hirtelen lassít, vagy megáll és beleszaladunk. Az összeütközés következménye azután nemcsak tönkregörbült első kerekünk és sárhányónk helyrehozatala, esetleg eltört villánk pótlása, hanem a megsérült automobil vagy kocsijavításának költségeit is nekünk kell fizetnünk. Szenteljünk még különös figyelmet a *kerékpárosoknak* is, akiktől nem követelnek vezetői vizsgát, mint a motorosoktól és akik ezért feljogosítva érzik magukat, hogy minden közlekedési szabályt figyelmen kívül hagyjanak. A kerékpárosok elvből csak balra előznek, egészen váratlanul az ucca egyik oldaláról a másikra csapnak át és a leggyorsabban az uccakeresztezéseknél és befordulás alkalmával hajtanak. Nedves időben gyakran megtörténik — ami egyébként ilyenkor túllünk sem áll nagyon távol — hogy az előttünk haladó kerékpáros éppen abban a pillanatban csúszik el és esik le gépéről, amikor az ucca másik oldalát teljesen elzárja az egyéb közlekedés és mi már sem megállni, sem kikerülni nem tudunk.

Ügyeljünk végül az *uccakeresztezésekre*. Sohase mulasszuk el a kürtjel, illetőleg karjelzés adását és mindig lassítsunk a keresztezések előtt. A statisztika szerint a városi közlekedési balesetek 90 százaléka uccakeresztezéseknél fordul elő. Itt egyébként nem szabad figyelmen kívül hagynunk, hogy

a lassításon és kitérésen kívül a gyorsítás is fontos eszköze a szerencsétlenségek elkerülésének. Gyakran megesik, hogy az uccakeresztezés előtt kissé lassítunk, jelzést adunk és amikor a keresztezéshez érünk, vesszük észre a keresztben haladó automobil, melynek vezetője nem adott jelzést. Ha a gépet egészen lelassítanók, feltétlenül összeütköznénk az automobilal, mely talán szintén nem tud már idejében lefékezni. Ilyenkor megtehetjük, hogy több gázt adunk a motornak és gyorsan átrepülünk a keresztezésen, mielőtt még az automobil odaérhetne. Nedves időben azonban tanácsos az uccasaroknál különösen óvatosan haladni, mert ilyenkor a hirtelen fékezés nagyon gyakran jár az egyensúly elvesztésének következményével. A fordulókat egyébként se vegyük sohasé gyorsan, még akkor sem, ha a rendőr int, hogy szabad az út. Szabad kilátásunk ilyenkor nincsen és a forduló mögött mindig lehet valami veszély.

Általában megállapíthatjuk végül, hogy a városi forgalomban a motorkerékpár bizonyos előnyben van a többi közlekedő eszközök felett, mert az automobilnál jóval könnyebben mozog, a legnagyobb forgalomban is könnyen talál magának a torlódó kocsik tömkelegében utat, emellett aránylag elég könnyen lefékezhető és rendszerint igen könnyen gyorsítható is.

A vezetés technikájáról meg kell jegyeznünk, hogy a mai gyors motoroknál az uccai forgalomban bizony a harmadik sebességet csak a legritkább esetben használjuk. Kis, könnyű motorkerékpárok-

Autófelszerelések

MICHELIN PNEU


„Autótechnika“

SZILÁRD GYULA

Budapest, V., Mária Valéria-utca 17. sz. (Dunapalotával szemben.) Telefon: 45-89.

12-35 HP 4 HENGERES	16-50 HP 6 HENGERES
------------------------	------------------------

„LA VOITURE QUI DURE“



DELAUNAY-BELLEVILLE

AUTOMOBILOK

MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELET:

HALMOS TESTVÉREK

KIALLITÁSI TEREM: BUDAPEST,
V. KERÜLET, NÁDOR-UTCA 5. SZ.

nál, valamint nagy oldalkoecsis gépeknél bekapcsolhatjuk a harmadikat, de gyorsabb gépnél ez ritkaság. A harmadik sebességgel lassan haladni sokszor kín a motornak. Városi használatban az egyes és kettes sebességnek jóval több szerep jut, mint a harmadiknak. Kisebb fékezést elérhetünk a gáz elvételével is, de helyesebb kikapcsolni és gyengén fékezni. Általában meg kell jegyeznünk, hogy a motort, amennyire csak lehet, mindig *egyforma fordulatszám*mal járassuk, amit egyfelől a sebességváltás helyes technikájával, másfelől azzal érünk el, hogy kikapcsolás és üresjárás esetén a gázadagolót *kissé visszaállítjuk*, bekapcsolásnál pedig fokozatosan újból ráhúzzuk a gázát.

Sok motorkerékpáros kisebb fékezéseknél a szelepemelőt használja fel. Ha ugyanis a szelepemelőt nyitjuk, a hengernek nincs kompressziója és így a motor fordulatszáma és ereje rögtön csökkenni fog. Ez azonban azért helytelen, mert a motor fordulatszámának hirtelen esése rendkívül káros a motorra nézve és beleütközik a fordulatszám állandóságáról az előbb mondottakba. Mikor a szelepemelőt zárjuk, a fordulatszám ismét emelkedni fog és ez a hirtelen váltakozás semmiesetre sem válik a motor javára. Ehhez járul még az a kellemetlen jelenség is, hogy a szelepemelő hosszabb nyitvatartása esetén a motor esetleg meg is áll, vagy pedig akkor áll meg, amikor a szelepemelőt visszaengedve ismét kompresszió van jelen. Már pedig nem kell részleteznünk, hogy milyen kényelmetlen, amikor a legnagyobb forgalom közepén hirtelen leáll a motorunk. Különösen gyakran észlelhetni ezt a fordulónál, amelyeket sokan nem is tudnak másképp venni, mint a szelepemelő működésbe hozatalával. Az eredmény aztán nem egyszer az, hogy a motoros szégyenszemre kénytelen gépét odébb tolni, mert természetes, hogy a pillanat izgalmában a motor újbóli berúgása sohasem sikerül. A szelepemelőt jó motoros csak a motor begyújtásánál használja. A szelepemelő (dekompresszor) használatának legnagyobb hátránya, hogy erősen kormozza a motor belsejét. A jó motoros gázzal, sebességgel és a kézi, illetve a lábfejjel dol-



A C. G. Wallis által konstruált Wallis-Jap beépítésű motorkerékpár, amellyel tulajdonosa a legutóbbi Brookland-versenyeken igen szép eredményeket ért el.

Ahol indul

GYŐZ

a

Terrot-JAP

**KMAC téli túraút I.
Páris-Nizza I.
Turbie hegyverseny I.
Platrières hegyverseny I.
Mont Agel hegyverseny I.
Cote de Camp hegyverseny I.
Masillan hegyverseny I.
Francia Grand Prix I.**

Vezérképviselet:

Budapest, VIII. ker., Múzeum körút 2. szám

Telefon: József 139-97

ROYAL ENFIELD

és

NORTON

a két angol világmárka!



1926. évi győzelmek: C. A. Young (Royal-Enfield) győz a Dél-Afrikai TT-ben. — P. Flook (Norton) győz a Dél-Afrikai TT-ben. — Ifj. Horthy István (Norton) győz a KMAC téli versenyén. — Paul József (Royal-Enfield) győz a KMAC téli versenyén. — Till Jenő (Royal-Enfield) győz a KMAC téli versenyén. — Ifj. Horthy Miklós (Norton) győz a főversenyben a KMAC pályaversenyén. — Blaskovich Péter (Royal-Enfield) győz a KMAC pályaversenyén. — Paul József (Norton-sidecar) győz a KMAC pályaversenyén. — Bennett (Norton) győz a Francia Grand Prixben.

Vezérképviselet:

Budapest, IV., Ferenciek-tere 3.

Telefonszám: József 152-19.





ALAPÍTTATOTT 1882.

FÖLDVÁRY IMRE

Férfidívat, fehérnemű,
kalapraktár, ugyanott angol férfiszabóság,
sportszövetkülönlegességek, autótakarók

BUDAPEST

IV. kerület, Kossuth Lajos-utca 18. szám
és VIII., Rákóczi-út 7.

Mi történt a D-Rad-gépekkel a magyar túraúton

Mint köztudomású, a Királyi Magyar Automobil Club által rendezett és igen jól sikerült kétnapos túraúton 9 németgyártmányú D-Rad vett részt, köztük egy gyári vezető, Bergemann Walter. A D-Radok mindannyian kitűnően végigfutották a távot és a javarészt ezidén motorozni kezdő vezetők igazán bámulatraméltó eredményeket értek el.

Annál kellemetlenebbül érintettek minket azok a leszögezett tények, amit a D-Rad-vezetők Nyiregyháza után a túraúton résztvett munkatársainkkal közöltek. Megtörtént, hogy több D-Rad benzintankjába homokot szórtak Nyiregyházán, valamint több D-Rad sebességváltóját és egyéb alkatrészeit szétszedték. Ha csak magyarok lettek volna jelen, még hagyján, de mit fog mondani odahaza a gyári vezető Bergemann Walter, aki idejött Magyarországra, a németek volt szövetségeseihez küzdeni és indulni egy versenyben. Meleg fogadtatás helyett szétszedték a sebességváltóját. Köszönjük szépen. Hogy kik tették, azt, nem tudjuk. Tudunk hasonló esetekről. Valamikor a Millenáris-pálya volt híres a magyar motorozás kőkorszakában hasonló fegyvertényekről. De 1926-ban ez talán kissé sok. Olaszországban az idei Giro d'Itália-ban megtörtént, hogy versenyzők szöveget szórtak el maguk mögött, de annyira senki sem vete-medett, hogy versenytársának gépében tegyen kárt készakarva. Mi sajnálattal regisztráljuk ezt a szomorú tényét és sajnós, mást nem is tehetünk. Vizsgálatot nem indíthatunk. Egy azonban bizonyos, hogy a nyiregyházi Parkplatzon sok minden történt és hogy ott nem ment minden a rendjén, az bizonyos. A rendezőségnek oda kell hatni máskor, hogy lehetőleg a legnagyobb őrizet és a legszigorúbb felügyelet legyen a gyűjtőhelyen, nehogy a jövőben hasonló tények előforduljanak.

A francia motorkerékpár Grand Prix

Győztesek: Thomann, Crabtree-Special, Terrot és Norton.

Az idei francia Grand Prix minket magyarokat dr. Feledy Pál részvétele által ez idén különösen érdekelt. Sajnos, dr. Feledy, ezúttal bukása folytán, nem tudott helyezést elérni, noha a külföldi lapok őt a legelső klasszisú menők közé sorolták.

A részletes eredmények a következők:

- 175 km.-es kategória.** Táv.: 19 kör (250,8 km.).
- | | | |
|-------------------------|---------|-------------------|
| 1. Lemasson (Thoman) | 3:03:02 | Átlag: 83.808 km. |
| 2. Meunier (Aleyon) | 3:07:39 | |
| 3. Joly (Aleyon) | 3:21:34 | |
| 4. Sandoz (Monet-Goyon) | 3:22:58 | |
- 250 km.-es kategória.** Táv.: 23 kör (303,6 km.).
- | | | |
|--------------------------------|---------|------------------|
| 1. Crabtree (Crabtree-Special) | 3:22:56 | Átlag: 90.987 km |
| 2. Durand (Terrot) | 3:54:38 | |
| 3. Miss Stewart (Terrot) | 4:19:46 | |
- 350 km.-es kategória.** Táv.: 27 kör (356,4 km.).
- | | | |
|------------------------|---------|-------------------|
| 1. Rolland (Terrot) | 3:49:42 | Átlag: 94.364 km. |
| 2. Zind (Magnat-Debon) | 3:51:00 | |
- 500 km.-es kategória.** Táv.: 30 kör (396 km.).
- | | | |
|----------------------|---------|--------------------|
| 1. Bennett (Norton) | 3:41:18 | Átlag: 108.828 km. |
| 2. Gillard (Peugeot) | 3:42:06 | |
| 3. Péan (Peugeot) | 3:44:21 | |
| 4. Cobbold (Sunbeam) | | |

TÓTH GYULA

Huszonhatévi tapasztalattal.

a legrégebbi elvállal minden speciális **mechanikai** tor- és kerékpárjavítást, **üzem** mechanikai és esztorgályos munkálatokat, versenygépek speciális előkészítését. Használt motorkerékpárok vétele és eladása, bizományi raktár

VI., Gróf Zichy Jenő ucca 36. sz.

REX-ACME

AZ ANGOL T. T. GYŐZTES
MOTORKERÉKPÁR
EGY ÉVI RÉSZLETRE

VEZÉRKÉPVISELET:

MARTINEK ISTVÁN, I., Fery Oszkár-u. 32.

Minden motoros végezze el tanfolyamunkat! Az oktatást legnevesebb versenyzőink vállalták. Mérsékelt díjazás. Beiratkozás naponta. Legmodernebb új gépek

Első magyar motorkerékpáriskola

Iroda: Budapest, VIII, József-utca 74. sz., III. 20. Telefon: József 141-79

Séta a „D“-művek gyártelepén

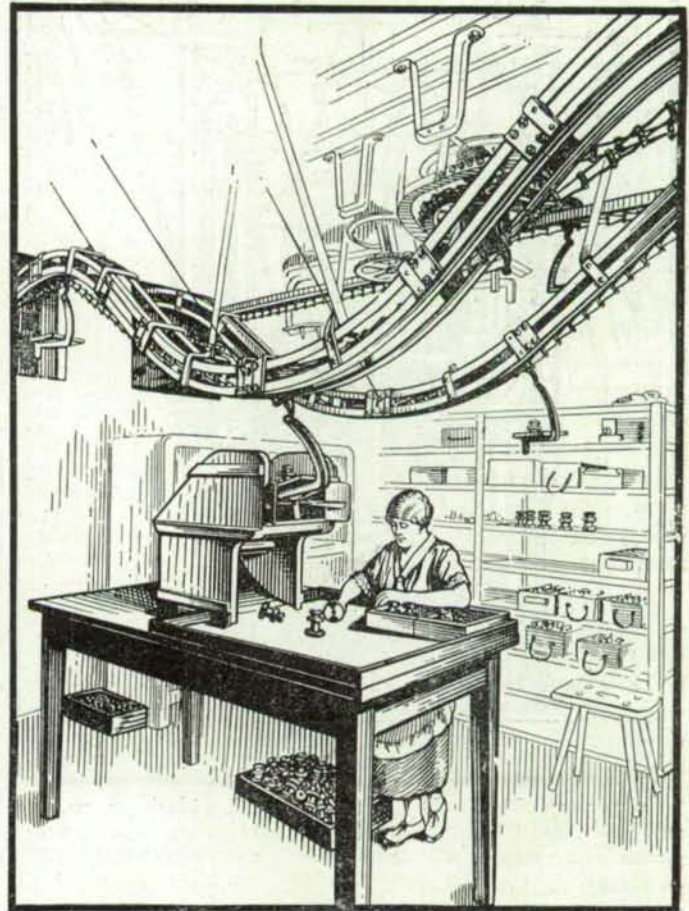
A német motorkerékpárgyártás feladata általában két részre oszlik: elsősorban kiválóat gyártani, másodsorban racionális gyártás által a vételárat olyképen leszállítani, hogy a motorkerékpár a nép legszélesebb rétegeiben is elterjedhessen. A motorkerékpárok előállításának költségeinek és így vételárának csökkentése — függetlenül a minőség változásától — szemléltető példaképpen látható a német Deutsche Kraftfahrzeugwerke motorkerékpárépítő telepén, Spandauban. Az Amerikában, különösen azonban a Ford-műveknél rendszeresített úgynevezett nagytömeggyártást, mely az egyes alkatrészek és gépek gyártásának és összeállításának egyedüli helyes módja — a „D“-műveknél a legnagyobb mértékben megvalósították.

Már a gyár futólagos megtekintésénél is észrevehető, hogy a gazdaságos gyártásra fektetik a főszólyt. A munkatermekben nem hever szerte széjjel nyersanyag és az alkatrészek szállítása az egyik munkateremtől a másikig különlegesen kifejlesztett transzportrendszer folytán a lehető legkisebb idővesztéssel történik. Az egyes alkatrészek megmunkálása előre kikalkulált meghatározott idő alatt folyik le. Csak az ily módon keresztülvitt kalkulációs és transzportrendszernek köszönhető, hogy a gyárat minden 6 percben egy teljesen kész motorkerékpár hagyja el, mely teljesítmény 8 órai munkaidő mellett napi 80 és havi 2000 darab motorkerékpárt jelent.

Ha a gyárat közelebbről megtekintjük, elsősorban a már említett különleges transzportberendezés tűnik szemünkbe. Az egyes alkatrészeket a termék mennyezetéről lefüggő hossz- és keresztirányban mozgó tartók szállítják rendeltetési helyükre. Az egész berendezés leginkább egy a levegőben elhelyezett rendezőpályaudvar benyomását kelti. Az alkatrészszállító tartók — megérkezve rendeltetési helyükre — önműködően ürítik ki tartalmukat azáltal, hogy lábaikkal egy pöcökbe ütköznek. Az egyhengeres D-Radot összesen körülbelül 10 nagy épületben és 25 különböző munkateremben szerelik össze. A szerelőtermekben elhelyezett munkaasztalokon sínek húzódnak végig, melyeken egy lánc által egyenletes tempóban vontatott kocsik futnak. Az egymást 3 méteres közökben követő ilyen kis-

kocsik mindegyikén egy-egy szerelés alatt álló motorkerékpárt erősítenek meg. Az egyes munkások teendőit most már olyképen állapítják meg, hogy azok egyenlő hosszú ideig tartsanak, mialatt a munkás a tovahaladó gépeket kíséri.

A minden irányban mozgatható szerelőkocsira először csak a motorral ellátott vázat erősítik. Az első munkás beépíti az első villát, a második a már egy másik helyen 5 perc alatt az összes bowdenhuzalokkal ellátott kormányt, a harmadik az első kereket, egy másik a tartályt és a többiek az egyéb



A tüzetesen megvizsgált D-Rad alkatrészeket a függővasút továbbítja az összeszerelő termekbe. A transzportkocsik tartalmukat önműködően öntik ki.

MINDEN

**AUTÓ-, KERÉKPÁR-, MOTORKERÉKPÁR-
KELLÉKET,
FELSZERELÉST,**

PNEUMATIKOT

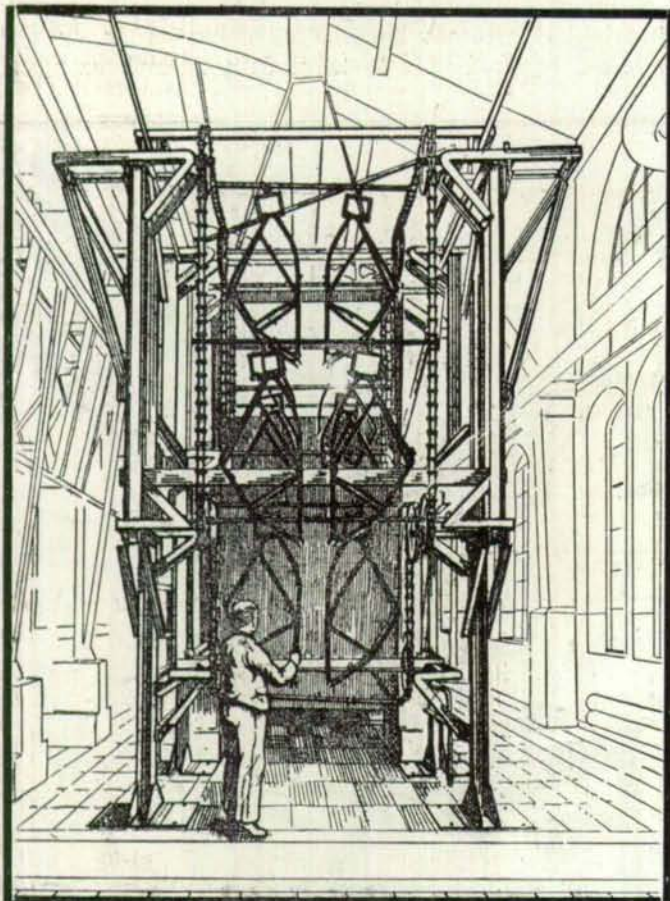
a legolcsóbban kaphat **Automobil és Pneumatik R.-T. Budapest, VI., Jókai-tér 5.**

Telefon: 88-36, Lipót 975-98.

— Kérjen katalógust.

alkatrészeket, úgy, hogy mire a gép a szerelőterem végére ér, teljesen készen van. A terem végén egy hatalmas elektromos emelődarú leemeli a kész gépet a kocsiról, mely aztán rögtön próbaútra megy.

Hasonló az eljárás az alkatrészek gyártásánál is. A hengerkészítő osztályban a nyers öntvényekből naponta 80 precíziósan megmunkált hengert



A magasan függő D-Rad vázak kikerülvén a zománczóból, meg kezdik útjukat az összeszerelő termék felé.

gyártanak. Külön teremben munkálják meg a motorházakat. Ezeket automatikus szállítókészülék viszi a homokfúvókhoz, míg végül mindössze 100 perc alatt elkészül revízióval együtt a kész motorház. Nem egészen ilyen gyorsan történik a motor szerelése és a sebességváltó készítése, minthogy itt az egyes alkatrészeket rendkívül pontos méréseknek és kiegyensúlyozásoknak vetik alá.

Különösen szép benyomást kelt a fogaskerék-osztály a hozzátartozó edzőberendezéssel, mely 6 ketős kocsz- és körülbelül egy tucat gázkemencéből áll. Különleges amerikai munkagép munkálja meg a fogaskerekeket minden oldalról. Az egyik géptől a másikig és innen a revízióosztályhoz szintén önműködően kiürülő transzportkocsikon kerülnek az egyes alkatrészek. Az összeépítés után a próba-teremben megvizsgálják a motor teljesítményét és csak azután építik be a vázakba. Mielőtt a motor beépítésre kerül, megtisztítják, anélkül azonban, hogy a transzportszalagot el kelljen hagynia.

Miután a motorházat tökéletesen megmunkálták,

egynéhány csavarral egy kis kocsira erősítik, mely azt egy erősen áramló vízzel telt kádba juttatja és ott automatikusan, kb. 150-szer megforgatja. Így elérhető volt, hogy a motorházat a reátapadó homok, piszok és fémportól tökéletesen megtisztítsák. Összeszerelés közben is a legnagyobb mértékben ügyelnek a tisztaságra. Mindegyik munkahelyen sűrített légpisztoly áll, melynek segítségével az alkatrészekről a legkisebb fémpor stb. lerakódás eltávolítható. A többi munkaterem közül figyelmet érdemel még a vázépítő osztály, melyben a csöveket megmunkálják és hajlítják és a muffokat forrasztják. Innen a vázak a homokfúvóba, majd miután azokat próbaképen 400 kilogrammal lökészerűen megterheltek, a zománczóba kerülnek. A zománczás teljesen automatikus mártó-zománczó kemencékben történik. A két hatalmas kemence kezelésére mindössze 5 ember szükséges. A Németországban mindezeidig egyedülálló kemencék, melyekben 8 óra alatt kb. 120 váz fényezhető, szintén a Deutsche Kraftfahrzeugwerke konstrukciója és gyártmánya. Az óriás kemencék hossza 18 méter, szélessége 2½ méter, magassága 6 méter. A zománczóból kikerült kész vázak azután a transzportszalag révén a már említett szerelőterembe kerülnek, hogy azután onnan kikerülve, mint kész motorkerékpárok jöhessenek forgalomba.

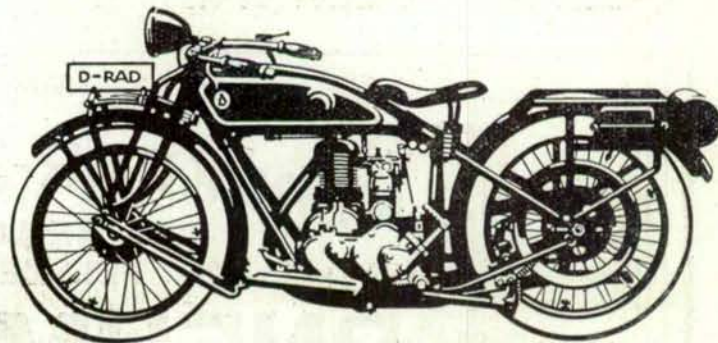
A „D“-művek jelenleg egy típust, az 500 cm-es egyhengert gyártják, mely kiváló teljesítményénél és masszivitásánál fogva Németországban közkeveltségnek örvend. Jóságukat és használhatóságukat talán legjobban bizonyítja, hogy a „D“-Rad tulajdo-



motorkerékpár

**a legcélszerűbb,
legmegbízhatóbb,
legerősebb,
leggazdaságosabb**

Solótípusok, személy- és teherszállító oldalkocsi-típusok



GECSŐ JENŐ okl. mérnök **és TSA**

műszaki és kereskedelmi vállalata

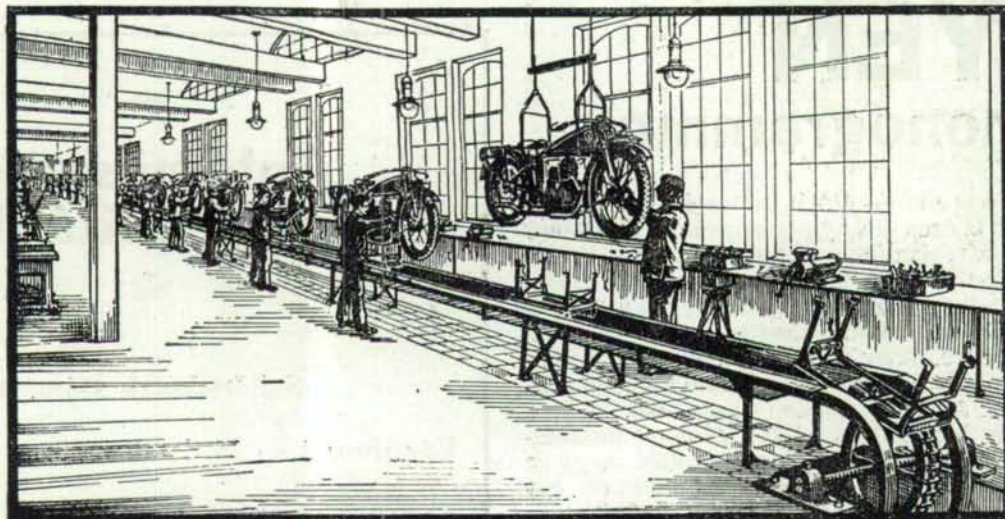
Budapest, Akadémia-utca 20. Tel.: 194-75

Dán bőrkabátok, Autohaubék, Keztyűk, Szemüvegek.

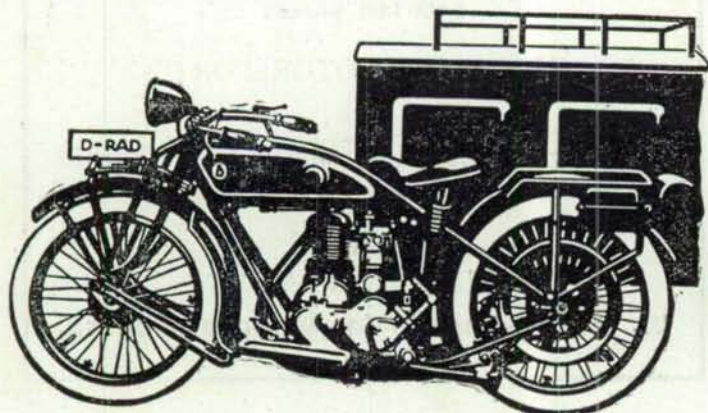
Weszely István Budapest, IV., Váci-ucca 9. szám

nosok közé tartozik a német posta, a taxi-vállalat, amelyeknek érdeke, hogy csak a legjobbat és lehető legtartósabbat vásárolják. A „D“-Radok, mint ábráink is mutatják, úgy személy-, mint árúszállító mellékkocsi felszerelésére egyaránt alkalmasak.

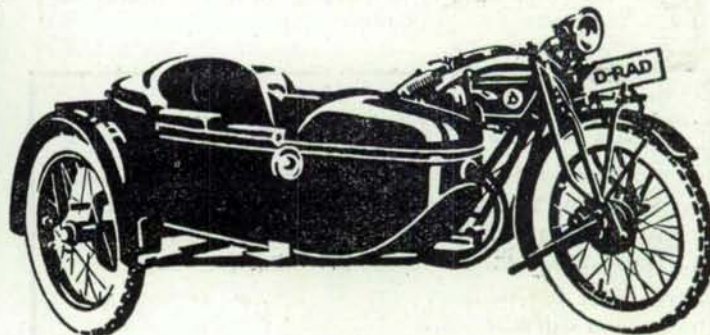
A D-Radok, mint tudjuk, nem kimondott gyors gépek, ellenben a közlekedés lebonyolítására, kisebb-nagyobb túrákra és teherszállításra kitűnően beváltak. A D-Rad az egyedüli német motorkerékpár, amelyik a híres angol „Hatnapos versenyben“ szóhoz tudott jutni az angol gépek mellett.



Síneken futó alkatrészek a D-Radok összeszerelésénél.



D-Rad teherszállítókoszi.



D-Rad személyoldalkocsiival.

Telefon:
J. 40-92

H.R.D.

Telefon:
J. 40-92

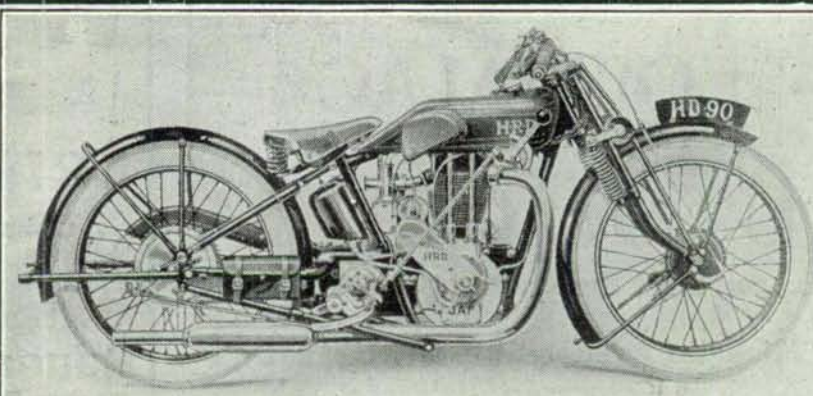
**A
VILÁG LEGGYORSABB 500-AS GÉPE**

Magyarországi vezérképviselőt:

LANTAI EDE

Magyar Motorforgalmi Vállalat

Budapest, IX., Viola-utca 12-14





INGYEN aranymonogrammok.

Ön bizonyára szeretné autóját, motorját, kerékpárját vagy oldalkocsiját izléses aranymonogrammal díszíteni?

Ez esetben szíveskedjék az alábbi szelvényt kitöltve hozzánk beküldeni és mi ingyen megküldjük nevezkedőbetűinek lehuzatát. Ezzel egyidejűleg küldjük a „ROBBIALAC” használati utasítását, mely felvilágosítást ad arra nézve, hogy régi autója, motorja, kerékpárja vagy oldalkocsija hogyan varázsolható ragyogó újjá.

A „ROBBIALAC” eredeti állapotban, minden más idegen anyag hozzáadása nélkül, azonnal használható. Olyan simán és egyenletesen terjed szét, hogy az esetenyomok már a festés közben eltűnnek és egy tükörsíma, de soha szét nem pattanó felület marad hátra.

Olvassa el a küldött ismertetést és próbálja ki ennek alapján a „ROBBIALAC” kiváló használhatóságát és meg fog győződni annak elsőrangú minőségéről. A „ROBBIALAC” minden színben kapható.

Feltétlenül küldje be **még ma** az alanti szelvényt, pontosan és olvashatóan kitöltve.

Automobilia cégnek BUDAPEST, Liszt Ferenc-tér 4.

Szíveskedjék elküldeni autóm, motorom, kerékpárom, oldalkocsim zománcozására szükséges „ROBBIALAC” használati utasítását, színsorának mintalapját, valamint családi nevem kezdőbetűit

Név:

Cím:



AUTOMOBILIA

Budapest, Liszt Ferenc-tér 4. Telefon 105-08

Michelin pneumatik gyári lerakat.
Autó- és Karosszéria-felszerelések.

Habán Jenő „A modern motorkerékpár” című könyve július hó 1-én hagyja el a sajtót. A könyv megjelenése után azonnal kézbesítve lesz azoknak, akik a könyvet lapunk útján annakidején megrendelték.

Autóbőröndök

Papek Lajosnál
Budapest, IV., Váci-utca 65

Autóműszaki oktató falitáblák

Soffőriskolák számára

Egy sorozat — 26 darab 2–3 m² nagyságban

Ára:

1,500.000 korona

KIADJA A „MOTORSPORT”

Kívánatra bemutatjuk vételkényszer nélkül

Megrendelhetők:

A KIADÓHIVATALBAN

II., Margit-körút 64/a, V. emelet 2. sz.

III. Magyar Tourist Trophy

BAUER JÓZSEF
249 ohv.

ARIEL-BLACKBURNE

motorkerékpáron győz a Lightweight
Tourist Trophyban

Vezérképviselő:

Bauer József Budapest,
VII., Elemér-utca 39

MEGÉRKEZTEK A 6 HENGERES, 4 KERÉKFÉKES

Nash „Advanced Six“ hatüléses tûrakocsi

Ára ----- 176.000.000 K

TELEFON:

Lipót 981-43

NASH
AUTOMOBILOK

Nash „A J A X“ négyüléses tûrakocsi.

Ára ----- 115.000.000

TELEFON:

Lipót 981-43

Amerikai Automobilkereskedelmi R-T

BUDAPEST, V. KERÜLET, DOROTTYA-UTCA 3



Neuenburg-Chaumont hegyiverseny. (Svájc.) Távság 7.5 km. Emelkedés 8.2%. Maximális emelkedés: 14%. Jellemző a svájci viszonyokra, hogy a startnál 65 motorkerékpár és 28 automobil jelent meg, ami elég kevés. A verseny elejétől végig zúgó esőben folyt le. A motorkerékpárok legjobb idejét a zürichi Dom futotta 596 km. Scott motorján, míg a kocsik legjobb idejét a francia gyári Salmson vezető Markovitz érte el.

A francia Citroen gyár bepörölte a német Opel gyárat, miszerint a kis Opel a francia Citroen utánzata. A pört a berlini törvényszék tárgyalta a minap és teljes egészében elutasította a francia gyáros panaszát.

A kitűnő Delage vezető Robert Benois, a minap 2 kilométeres Poix hegyiversenyt Amiens mellett 52.2 másodperc alatt nyerte, ami 137.931 km. átlagsebességnek felel meg. Benois teljesítménye rekordsebesség a hegyversenyek történetében.

Az Olasz Tourist Trophy, az úgynevezett Circuito del Lario július 11-én lesz a Como-tó melletti 36.500 kilométeres körön. A terep igazi hegyi, melynek érdekessége, hogy nincs egy egyenese sem, amelynek hossza meghaladná a 150 métert. A versenyen minden bizonytalansággal indulnak a legjobb angol vezetők is, amennyiben revánsot adnak az olaszoknak az angol TT-ben való indulásukért. Az olasz Tourist Trophyt a múlt évben a Guzzi és a Bianchi vezetők nyerték, megelőzve az angol gépeket. Ezúttal az angol vezetőket is megelőzhetik. A verseny távja 219 km.

Bosch mágnessel nyerték az Indianapolisi Grand Prix-t. Óriási sikert értek el a német gyártmányok Amerikában. Az európaiak már eddig is honorálták a német Bosch gyártmányok kiválóságát. Az angol Sunbeam, az olasz Alfa-Romeo és Fiat, a francia Bugatti, Talbot és Delage mindannyian Bosch mágnest építenek

versenykocsijaikba, dacára minden sovinizmusuknak. Az amerikaiak eddig nem igen használtak mágnest gyújtást, most végre ők is áttértek a Boschra. Az Indianapolis Grand Prix 1. 2. 3. 4. 5. 7. 8. 9. helyezette, mint a budapesti Bosch Róbert k. f. t. értesíti szerkesztőségünket, mind a világhírű német Bosch mágnessel volt felszerelve.

O. H. V. motort épít a magyar Frohner-Pásztélyi gyár. Az „FP“ motorkerékpár által elért nagy sikerek, a Tourist Trophyn és a Magyar Turaúton való sikeres szereplés most arra indította a Frohner-Pásztélyi művek igazgatóságát, hogy az eddigi oldaltvezérelt motorja mellé megkezdje egy gyors ohv. modell konstruálását. Az új modellt az eddigiekhez hasonlóan Engelmayer János, a gyár egyik mérnöke és Kübeck József aki egyúttal a gépek vezetője is, konstruálják. Az új modell ugyancsak 346 km. hengerűrtartalommal felülfekvő vezérműtengellyel lesz ellátva. A meghajtás királytengely, vagy lánc útján fog megtörténni. A gyár vezetősége kijelentette munkatársunknak, hogy a közeljövőben már ki óhajtja hozni oldaltvezérelt modelljének első szériáját. Irányelvük azonban, nagyon helyesen, az, hogy a kísérletezést egy-két gyári modellen, nem pedig egy egész szérián végezzék, esetleg a fejlődés zsebére. A széria csak akkor kerül forgalomba, ha az minden tekintetben tökéletes lesz. Az EP. gépek iránt a legnagyobb bizalommal lehetünk. Munkájukat a lehető legnagyobb komolyság és szakértelem jellemzi. Már az oldaltvezérelt típus is elég gyors volt, hiszen a hatvani verseny egy szakaszán Kübeck József már 80 kilométeren jóval felüli sebességet is ért el, így tehát az ohv. gép valószínűen jóval a 100 kilométeren felüli sebesség kifutására lesz képes. Részünkről állandóan figyelemmel kísérjük ezen igazán ambiciózus gyár működését és annak idején részletesen fogunk beszámolni az újabb eredményeiről.

Mennyibe kerülnek az Indian-motorkerékpárok? Tekintettel arra a körülményre, hogy szerkesztőségünkbe több oldalról érkezett kérdés ezirányban, megkérdeztük a budapesti Indian vezérképviselőt, gépeik típusaira és azok áraira vonatkozólag. Az Indian-gyár jelenleg négy általánosan ismert típust hoz forgalomba. 1. Indian-Prince, 350 km. 1 hengeres oldaltvezérelt motorral. Ára: levehető hengerfejjel, beépített villanyvilágítással, reflektorral, klaxonnal, hátul ki vöröslámpával, reflektorral 23.000.000 korona. 2. Indian-Scout 600 km. kéthengeres motorral. Ára a fentebb említett felszereléssel 22.000.000 korona. Külön egyszemélyes ol

Mielőtt
automobilt
vásárolna, tekintse meg
vételkényeszer
nélkül

Csermely Károly
autóraktárát

Budapest, Sip-utca 3. (Árkád-palota)

Csaknem
új és keveset
használt kocsik nagy
választékban

GARDNER

6 és 8 hengeres mintakocsik megérkeztek
AUTÓ-SALON,
 BUDAPEST, V. KER., JÓZSEF TÉR 1. SZÁM

dalkocsi ára 10 millió korona. 3. Indian-Chief 980 kem kéthengeres motorral. Ára 35.000.000 korona. A Chief modellhez tartozó oldalkocsi ára 11.5 millió korona. 4. Indian Bieg-Chief 1200 kem. 2 hengeres motorral. Ára 37.000.000 korona. A Bieg-Chief modellhez szolgáló 2 személyes oldalkocsi 14 millió korona. Az összes Indian gépek ballon pneumatikokkal vannak felszerelve. A fenti árakhoz még 10% luxsádó jár.

A francia motorkerékpárverseny. Az Union Motocycliste de France az 1926. évi francia motorkerékpárversenyeket három versenyen elért pontozás alapján állapítja meg. Ezek a Francia Grand Prix (Strassburg), a Grand Prix des Moto Club de Lyon és a Grand Prix des Moto Club de Marseille. Érdekes, hogy túraútak ninesenek felvéve a motorkerékpárversenybe. Ez speciális magyar találmány.

A San Sebastian-i nagyhét. Július 18—25. Három nagyjelentőségű verseny dől el július 18—25 között a spanyolországi San Sebastian fürdőhely melletti Circuit de Lasarte-n. Az 1500 kem. formula szerint rendezendő Európa Grand Prix, a kategóriákra osztott Spanyol Nagy Díj és a Spanyol Turakocsi Grand Prix lesz a San Sebastian-i automobil nagyhét szencziója. Az Európa Grand Prix-re, mely július 18-án lesz, eddig 23 nevezés érkezett. Három olasz O. M. (Brescia), három francia Talbot, négy francia kétütemű Sima-Violet, három molsheimi Bugatti, három francia Delage, két spanyol Jean Graf Soriano, valamint a két Indianapolisban kudarcot vallott Guyot és Eldridge-Speciál. A versenyről ma még tippeket leadni lehetetlen. Mindenesetre a három nagyjúgyú a Talbot, Delage, Bugatti harca fűszerezve a most először induló olasz OM kocsikkal és a Sima-Violetekkel, akikről újabban kitűnő tréninghírek keringenek, nagyon szép lesz. A spanyol Jean Graf és a két egyéni konstrukció Eldridge és Guyot most sem fog sok vizet zavarni. Nagy kérdés, ki fogja vezetni a kocsikat. Az OM-nél Minoia biztos, a Delage-nál Benoist, a Talbot-nál Seagrave és Divó, míg a Bugattik kormányánál valószínűleg Costantini és Dubonnet fog ülni.

Felelős szerkesztő és kiadó DÉVAN ISTVAN
 Budapest, II., Margit-körút 64/a. V. emelet 2.
 Hivatalos órák délután 3—5-ig.

Stádium Sajtóvállalat R.-T. Nyomdaigazgató: JANOVITS FERENC

KEVESET HASZNÁLT
MOTORKERÉKPÁROK
 MOTORKERÉKPÁR OTTHON
 JÓKAITER 7.

Megérkezett az első angol HRD speciál verseny-motorkerékpár. Megtekinthető a képviselőnél: Lantay Ede. Budapest, IX., Viola uca 12—14. szám alatt.

**Autóhaube, vezetőkesztyű,
 köpeny, motorcipő**

Teljes ruházat legnagyobb választékban.

Plökl és Haas-nál

VI. Andrassy-ut 13

NEW-GERRARD

Angol világmárka

A legkényesebb igényeket kielégítő túra- és
VERSENYGÉP

Vezérképviselő:

ZAMECSNIK GYULA
 IV., Piarista-utca 8. sz. Galamb-u. oldal

Mindenki
 lehet sofőr!
VIKTÓRIA
 softöriskola vezetői
 Telefonszám: 13-90

Magyarországon egyetlen szakiskola van, melyet felelőség mellett ajánlhatunk, mert legmodernebbül felszerelt autójavítóműhelyben a növendékek gépészmérnökök szakszerű oktatása mellett az autót szétszedik, beállítják, üzembehelyezik, azonkívül a vállalat a legmodernebb saját Mercedes, Benz, mindentűs autóval történik a vezetési gyakorlat és minden tanítvány addig vezet, amíg tökéletesen nem tud, hogy a hatóság előtt sikeresen levezgázhasson. Nappali és esti tanfolyamok. Tandíj részletekben fizethető. Levezgázott növendékek elhelyezését elősegítjük. Mielőtt bárhol érdeklődne, forduljon díjtalan felvilágosításért

'VIKTÓRIA' AUTÓSZAKISKOLA

városi irodájához, Budapest, Vörösmarty-utca 53. sz.



MAGYAR TÚRAÚT 1926

SALMSON

35 túrakocsi közül második és negyedik



SZMICK VIKTOR 1:1 literes

SALMSON GRAND=SPORT

automobilon büntetőpont nélkül második

Nyeri a K. M. A. C. aranyplakettjét
és gróf Andrássy Sándornak
a K. M. A. C. elnökének
tiszteletdíját

Gróf KÁROLYI FERENC 1:1 literes

SALMSON GRAND=SPORT

automobilon büntetőpont nélkül negyedik

Nyeri a K. M. A. C. aranyplakettjét
és József kir. herceg tiszteletdíját

TELEFON
75-58

Salmson vezérképviselet:
VELOX AUTOMOBIL R.-T.

TELEFON
75-58

BUDAPEST, IV., DOROTTYA-UTCA 7. SZÁM (HITELBANK PALOTA)



KAPHATÓ:

**S
T
E
A
U
A**

KŐOLAJKERESKEDELMI RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

városi töltőállomásán

VI., GRÓF ZICHY JENŐ UCCA 8.

Telefon: **L. 994-58**

BOHÁTKA ÉS EDINGER

Telefon: **L. 994-58**

Töltőképességünk 100 liter percenként. Repülő-, könnyű autó- és motorbenzinek. Speciális autó- és repülőgépolajok X, XII, XV, XVIII és XXII viszcositásban.

