

53959

Automobil Motorsport

I. évfolyam

13

Ára 10.000 K

BUDAPESTI KIR. ÜGYFÉLSÉG
1926 AUG 14
ÁTVETTE

385. II.



EGYETMI KÖNYVTÁR
FOLYÓIRATOK
1924/28 9-20



INGYEN aranymonogrammok.



Ön bizonyára szeretné autóját, motorját, kerékpár-át vagy oldalkocsiját izléses aranymonogrammal díszíteni?

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

A „ROBBIALAC” eredeti állapotban, minden más idegen anyag hozzáadása nélkül, azonnal használható. Olyan simán és egyenletesen terjed szét, hogy az esetnyomok 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.

Biró Jenő cégnek BUDAPEST,
Liszt Ferenc-tér 10.

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

Név:

Cím:



BIRÓ JENŐ

Budapest, Liszt Ferenc-tér 10. Telefon 105-08

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

A MÉRAY-GÉPEK SOROZATOS GYŐZELMEI 1926-BAN

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

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

KMAC második pályaversenye az
Ügetőpályán. — 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 hegyiverseny. (Svájcz)
ifj. Kienaszt Ferenc (Méray) fő-
lénnyel győz a 250 kcm. kate-
goriában.

KMAC. Gugggerhegyi verseny 1926.
Dragos Jenő (Méray) fölénnyel
győz a 250 kcm. kategóriában.
Horváth János (Méray) győz az Un-
limited oldalkocsi kategóriában.

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



MÉRAY

Motorkerékpárgyár R-T

Budapest, V. ker., Dorottya-utca 3

Telefon: Teréz 26-65

MAGYAR TÚRAÚT

1
9
2
6

Mándy László

RENAULT

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

Bárány Ervin

DELAGE

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

Vezérképviselő:

REIMAN

Budapest V. ker.,
Vörösmarty-tér

3

A
3

világmárka

Norton

Royal-Enfield

New-Imperial

versenyeredményei
utólérhetetlenek.

Budapest, IV., Ferenciek-tere 3.

Magyar Túraút 1926.

MANÓ JÓZSEF
248 km. ohv.

Nova- Blackburne

motorkerékpáron

büntetőpont nélkül fe-
jezi be a túraútát és
győz a 250 km. kate-
goriában.

Nyeri a KMAC tiszte-
letdíját és aranypla-
kettjét.

Kiállítási terem: Budapest, VI., Liszt Fe-
renc-tér 7. – Gyár: Gép- és Vasútfelsze-
relési Gyár Részvénytársaság Kistarcsa

Magyar Túraút 1926.

Cordatic-kal győztek:

Automobilon :

Szini János, a verseny abszolút győztese

Baráth Leó László

Delmár Walterné

Farkas Boris

Dr. Halmágyi Béla

Heisler Imre

galóczi Heteés Altréd

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

Szentléleky 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

A san-sebastiani nagyhét

Európa 1926. évi Nagydíja. Győztes: Goux (1.5 literes Bugatti). — Spanyolország 1926. évi Nagydíja. Győztes: Costantini (2 literes Bugatti). — Spanyol 12 órás Túrakoeci Grand Prix. — Abszolút győztes: Leonard-Manzo de Zuniga (1.1 literes Chenard-Walcker).

Főlényes Bugatti-győzelmek. — Tikkasztó hőségben és zuhogó esőben folytak le a nagy versenyek. — Az 1.5 literes Delage-kocsik szép szereplése. — A kis Chenard-Walckerek kenterben verték az 5 literes Mercedeseket. — Seagrave (Sunbeam) csak hat körig bírta a spanyol Grand Prix iramát.

— Az Automobil-Motorsport alkalmi tudósítójától. —

San Sebastian.

Nines szerencsénk az idej Grand Prix-versenyekkel. Lejöttünk ide San Sebastianba, hogy a miramasi Bugatti-próbabalopp után egy kis versenyt lássunk. Grandiózus küzdelmeket, kerék-kerék-melletti párharcokat, szenzációs időeredményeket vártunk, hiszen nevezés volt bőven, de mire eljött a nagy nap, alig állott föl néhány vezető, hogy a nagy címekre és a nagy díjakra pályázzon. Ezúttal a „Grand Prix d'Europe“-ot sem kimélte meg a sors. Az Association International des Automobil Clubs Réconnu elhamarkodott határozata, a minden bevezetés nélkül való hirtelen áttérés a 2 literes hengerűrtartalomról az 1.5 literre ezt a versenyt is megbuktatta és ma már Monzában sem bízik senki, ha csak az amerikai Millerek meg nem mentik az amúgy sötétnek látszó verseny sorsát.

Az áttérés az 1.5 literes Grand Prix-formulára határozottan gyors és kiméletlen volt. Kivéve néhány francia gyárat, csaknem mindenkit készületlenül talált. Egyedül a molsheimi Bugatti-gyár járt jól, hiszen neki már évek óta legkedvencebb típusa volt a másfél liter, sőt hogy mást ne mondjunk, már évek óta 1.5 literes kocsijaival állott ki a porondra a kétliteresek ellen. Verette magát két évig, míg végre eljött az ő ideje is. Leggyorsabban a francia Delage és Talbot látott munkához, de a Miramas autódromban rendezett francia Grand Prix-re még nem tudtak elkészülni. A Talbot még San Sebastianra sem lett kész, míg a nagy gárral beharangozott kétütemű Sima-Violetnek, mint hírlik, még csak

a motorja van meg. A klasszikus versenyek állandó résztvevői, a Sunbeam, a Fiat, az Alfa-Romeo, a Mercedes meg sem kísérelte, hogy az idej versenyeken új 1.5 literes modellekkel megjelenhessen.

Huszonegy nevezés érkezett a szépen előkészített Európa Nagy Díjra és mire a startra került a sor és mire a start ideje elérkezett, maradt 3 Bugatti és 3 Delage. Ezúttal a Delage mentette meg a verseny sorsát. Az olasz OM, melyről határozottan szenzációs hírek keringenek, úgy látszik, Monzára tartogatja az ütökártyát, az angol Eldridge pedig bizonyára megelégtelte a folytonos balsikereket és az 1.5 liter helyett újra visszamegy a 23 literes kolosszusok birodalmába, mert még csak életjelt sem adott magáról. A francia Guyot összes kocsijait eladta Indianapolisban és jobbnak tartotta a biztos dollárokat a sansebastiani bizonytalan pesetáknál. A spanyol Jean Graf a versenyelőtti tréningen nekiment egy oszlopnak és így ő is kénytelen volt távolmaradni a starttól.

A tribünök tátongtak az ürességtől. Alig 500 ember jelent meg a start körül, míg a 17 kilométeres körön megoszolva lehetett még vagy 3—4000 ember. Mi ez egy Európa Grand Prix-n? Délutánra ugyan a közönség száma megkétszereződött és a spanyol királyi pár is megjelent a finisre, mindéz azonban igen csekély vigasztalás volt és nyugodtan leszögezhethük, hogy a verseny nem sikerült. A reggeli köd eloszlott, kiderült és egy fojtó déli meleg szél nyomásztóan nehezedett a kedélyekre. A Circuit de Lasarte, melyen a versenyt ezidén is tartották, bár

mintaszerűen volt előkészítve, még mindig veszélyesnek mondható.

Pontban 10 órakor állott fel a három Bugatti-vezető: Meo Costantini, Jules Goux és az OM-től átengedett Ferdinando Minoia, valamint a három Delage-kocsi, kormányuknál Robert Benoist, valamint az erre az alkalomra szerződött Talbot-vezető Bourlier és az Amilcaréktól kölcsönkért Morel. A tikkasztó hőség, ami már reggel elviselhetetlen volt, a versenyen is erősen éreztette hatását. Sokan nem bírták a versenyt és kénytelenek voltak bizonyos időre átengedni a volánt másoknak, mi alatt hidegvizes borogatásokkal és frissítőkkal hozták magukat újra versenyképes állapotba. Többen, így a francia Bourlier is elájult a hőségtől. A Delage-vezetők úgy segítettek magukon, hogy a szélvédő üveget több helyen kifúrták, hogy némi levegőhöz jussanak. A verseny irama is jóval lassabb volt a múlt événél, igaz, hogy tekintetbe kell venni a fél-literes hengerűrtartalomredukciót, ami a kocsi sebességét erősen csökkentette. Eleinte Benoist (Delage) vezeti a társaságot. Első köre: 9:02.6, ami 114 kilométeres átlagnak felel meg. Mögötte szorosan Goux (Bugatti) halad. Az első öt kör után még meglehetősen zárt a mezőny. Benoist változatlanul vezet. Ideje: 43:37, második Costantini 43:56, harmadik Goux 44:22, negyedik Morel 44:37, ötödik Bourlier 44:57, majd Minoia, aki egy kisebb javítással közel 5 percet veszít. A hetedik körben Benoist és Costantini megállanak a boxoknál. Benoist gyújtási zavarokkal küzd. A vezetést Goux veszi át, akit Bourlier követ. Benoist, aki a nagy melegtől rosszul lesz, leáll a depótnál és Sénéchal ugrik be helyette, aki pedig be sem volt jelentve tartaléknak a Delage részéről. A friss Benoist a 11-ik körben 126.438 km.-es sebességgel új körrekordot állít fel. Tizenöt körnél Bourlier vezet. Ideje: 2:14:28. Második Goux 2:14:42, harmadik Costantini 2:17:55. Az átlagsebesség 114 kilométer. Benoist a 19-ik körben 8:12-re javítja a körrekordot (126.695 km.). Húsz körnél Goux vezet (3:00:50) két perccel Costantini előtt, akit újabb két pere hátránnyal Bourlier követ. Ezután nemsokára Benoist jelenti, hogy a versenyt feladja. A nagy melegtől most Costantini lesz rosszul, akit Sénéchal vált fel, majd frissen ismét megszerzi a vezetést. Harminc körnél Costantini első, Goux 1 pere 30 másodperccel második, Bourlier 2 körrel harmadik, Minoia 7 körrel negyedik, Morel 8 körrel ötödik és

a közben a versenyt újra felvevő Benoist 15 kör hátránnyal hatodik. Costantini a 35-ik körben 7:58-as körrekordot fut (130.405 km.). A 39-ik körben Costantini 4 percet veszít a boxoknál, ahol gyertyát cserél. Helyét Goux veszi át, amit most már meg is tart. végig. A 40. körnél első Goux 6:08:20, második Costantini 6:08:30, harmadik Bourlier 6:17:20, negyedik Minoia és Morel 7 körrel, hatodik Benoist 15 körrel. Costantini a 41. körben pneudefektet kap és lemarad. Helyét a Bourlier-t felváltott Sénéchal foglalja el, aki hatalmas tempót diktálva, körhátrányát erősen redukálja. A 41. körben a Morel helyett beugró Wagner 7:53.6-os idővel új körrekordot fut, ami 131.510 km. átlaggal a nap leggyorsabb köre. A helyzet a finisben már nem változik, bár Sénéchal és Bourlier gyönyörű vezetéssel 2 percre csökkentik hátrányukat Goux-val szemben, aki mint győztes fut át a célvonalon, ismét a Bugattinak biztosítván a győzelmet. E szerint az 1926. évi Európa Grand helyezése a következőképpen alakult: Távolság 779.175 km.

1. Jules Goux (Bugatti) 6:51:52.9. Átlagsebesség 113.513 km.
2. Bourlier—Sénéchal (Delage) 6:54:09.2.
3. Costantini (Bugatti) 7:28:18.
4. Benoist (Delage).
5. Minoia (Bugatti).
6. Morel—Wagner (Delage).

A fenti eredményeket azonban másnap megsemmisítette a zsüri. Különböző szabálytalanságok miatt Bourlier (Delage), Benoist (Delage) és Minoia (Bugatti) diszkvalifikáltatott. Bourlier-t időnként Sénéchal helyettesítette, aki pedig nem volt bejelentve mint tartalék a Delage-gyár részéről. Ugyancsak Benoist helyett is beugrott egy ízben Sénéchal. Benoist egyébként egyszer a verseny feladását jelentette, majd 2 óra múlva, miközben sem ő, sem kocsija nem állott a versenyrendezőség felügyelete alatt, újra folytatta versenyt. Minoia-t a szintén be nem jelentett Detilleux helyettesítette több körön keresztül. E szerint az Európa Grand Prix végleges helyezése a következő:

1. Goux (Bugatti).
2. Costantini (Bugatti).
3. Morel—Wagner (Delage).



CHAMPION GYERTYA

van a világ minden táján futó

24,500.000 AUTOMOBIL

²/₃ részén felszerelve.

Ezen óriási elterjedés a legekleltársabb bizonyítéka a CHAMPION GYERTYÁK felülmulhatatlan minőségének.

DÉNES és FRIEDMANN R.-T. BUDAPEST, VI., Dessewffy-utca 29.
Telefon: 89—86, 144—71.

Tauern hegyiverseny. 1926. Távolság 20 km.

FRITZ HAYDEN

3 literes ADM típusú

AUSTRO-DAIMLER

sportkocsin

az összes automobilonak legjobb idejét futja és fölényesen győz sokkal nagyobb hengerűrtartalmú kocsik ellen.

Fritz Hayden ideje 15:58

automobil Tauern útvonalrekord.



Gróf Schlick (Austro-Daimler)

a 3 literes túrakocsi kategóriában első,

F. Spiegel (Austro-Daimler)

második.



Abszolút Austro-Daimler-főlény

az egész vonalon.



**Magyarországi gyári eladási központ
Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 9.**

A Túrakoeci Grand Prix.

Jobban sikerült, mint az Európa Grand Prix. Az időjárás is kellemesebb volt. Nem volt olyan óriási hőség, mint az előző vasárnapon és a közönség nagy tömegekben lepte el a pályát. A kocsik 12 órán keresztül köröztek. A start, melynél 16 kocsit jelent meg, délelőtt 11 órakor volt a spanyol király jelenlétében, aki úgy látszik, igen nagy híve az automobil-sportnak, hiszen mint tudjuk, ő maga is passzionátus vezető, aki nagy Hispano—Suiza sportkocsijával igen nagy túrákat tesz meg nemcsak spanyolföldön, hanem Franciaországban is. A következők indultak:

1100 km. 1. Chenard-Walcker (Léonard—Manzo de Zuniga). 2. Chenard-Walcker (Lagache—Pisart). 3. Sénéchal (Sénéchal—Dejouy).

2000 km. OM (Minoia—Morandi).
OM (Danieli testvérek).
OM (Balestrero—Iliprandi).
Georges-Irat (Rost—Ladhuie).
Georges-Irat (Derny—Rossi).
T. A. M. (Baulieux—de Gendron).
T. A. M. (Heredia—Diaz).

3000 km. Ariés (Laly—Flohót).

5000 km. Peugeot (Boillot—Serre).

Peugeot (Rigal—Letailleur).

5000 km-en felül. Mercedes (Werner—Walb).
Mercedes (Carraciola—Kühnle).
Mercedes (Merz—Gartner).

Az 1100 km. új kompresszoros francia Chenard-Walckerek, melyek tréningformájuk alapján, mint nagy favoritok indultak, beváltották a hozzájuk fűzött reményeket. Leonard az első órát 112, a másodikat 116 kilométeres átlaggal abszolválta, míg Lagache kompresszornélküli Chenard-Walckerjével 109 kilométerig vitte. Ha tekintetbe vesszük, hogy ezt teljes túrakocsi felszereléssel érték el, továbbá figyelembe vesszük a Circuit de Lasarte nehéz voltát, ez elsőrangú eredménynek mondható. A Mercedesek is jól mentek, de minden kilátásaikat tönkretette a rossz pneumatik, amivel starthoz állottak. Három óra után Leonard (Chenard-Walcker) 333 km. 300 méterrel vezet, ami 111 km. átlagot jelent. Werner és Merz egy-egy pneudefekttel már hátrányban vannak. A kis Chenardok minden kocsinál gyorsabbak. Az ötödik körben az Ariés motordefekt miatt kénytelen feladni a versenyt. A Mercedesek állandó pneudefekttel küzdenek. A verseny felében a helyzet a következő: 6 óra alatt:

1. Léonard (Chenard-Walcker) 673.600 km.
2. Lagache (Chenard-Walcker) 634.100 km.
3. Sénéchal 561.600 km.
4. Derny (Georges-Irat) 526.450 km.
5. Minoia (OM) 524.600 km.
6. Balestrero (OM) 523.700 km.
7. Rigal (Peugeot) 502.300 km.
8. Danieli (OM) 502.200 km.

9. Rost (Georges-Irat) 488.350 km.
10. Boillot (Peugeot) 484.900 km.
11. Carraciola (Mercedes) 457.400 km.
12. Werner (Mercedes) 448.200 km.
13. Merz (Mercedes) 428.200 km.
14. Baulieux (TAM) 381.700 km.
15. Heredia (TAM) 227.800 km.

A versenyt a starthoz állott 16 kocsiból 11 fejezte be. Kiesik a Danieli-testvérek OM-je, akik az egyik fordulóban buktak, de kisebb tejsérüléseken kívül szerencsésen más bajuk nem történt. A Mercedesek, miután az első 6 óra alatt összes rezerv pneumatikájukat felhasználták, gyorsan pótlás után néznek, ami sikerül is és a verseny második felében angol és francia pneuval sikerül defekt nélkül végigjutni a versenyt és elérni az 1000 kilométeres limitet. A két TAM-kocsi lassúnak bizonyult. Egyik sem érte el az 1000 kilométert. Az egyik Georges-Irat, amit Derny és Rossi vezetett, kénytelen leadni a versenyt, mert egy kö kivágta hűtőjüket és a hűtővíz kifolyt. A versenyt a kis Chenard-Walckerek abszolút fölényrel nyerték, az összes nagykocsit megelőzve. Szépen szerepeltek az OM-ok, a Peugeotok és a kis Sénéchal, míg a Mercedesek ezúttal, acaára 5 literen felüli hengerűrtartalmuknak, gyengén fejezték be a versenyt és san-sebastiani kirándulásuk semmiképpen sem vált a nagy német iparjává.

Végeredményben:

1. Léonard—de Manzo Zuniga (1100 km. Chenard-Walcker) 1255.382 km. Átlagsebesség: 103.780 km. (I.) 2. Lagache—Pisart (1100 km. Chenard-Walcker) 1229.345 km. (II.). 3. Minoia—Morandi (2000 km. OM.) 1128.529 km. (I.). 4. Boillot—Serre (5000 km. Peugeot) 1083.457 km. (I.). 5. Rigal—Letailleur (5000 km. Peugeot) 1078.175 km. (II.). 6. Merz—Gartner (5000 km.-en felüli Mercedes) 1069.064 km. (I.). 7. Carraciola—Kühnle (5000 km.-en felüli Mercedes) 1067.153 km. (II.). 8. Balestro—Iliprandi (2000 km. OM.) 1059.275 km. (II.). 9. Ladhui—Rost (2000 km. Georges-Irat) 1058.104 km. (III.). 10. Werner—Walb (5000 km.-en felüli Mercedes) 1055.685 km. (III.). 11. Sénéchal—Dejouy (1100 km. Sénéchal) 1043.440 km. (III.).

A zárjelben lévő római számok a kategória-helyezést mutatják.

Mindenesetre érdekes és feljegyzésre méltó, hogy a verseny második hat órájában, mint azt az eredményekből kiszámítottuk, de amit a francia lapok nagyon elhallgatnak, a német Mercedesek nagyon kiváltak a mezőnyből és miután több pneudefektjeik nem voltak, jóval jobb eredményeket értek el, mint a többi kocsik a második hat órában. Egyedül Léonard (Chenard-Walcker) ideje jobb az első 6 órában, mint Merz—Gartner ideje a második hatban. Ha tehát a Mercedesek már az első órában ki tudták volna futni idejüket, úgy az abszolút győzel-

**Dán bőrkabátok, Autohaubék,
Keztyűk, Szemüvegek.**

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

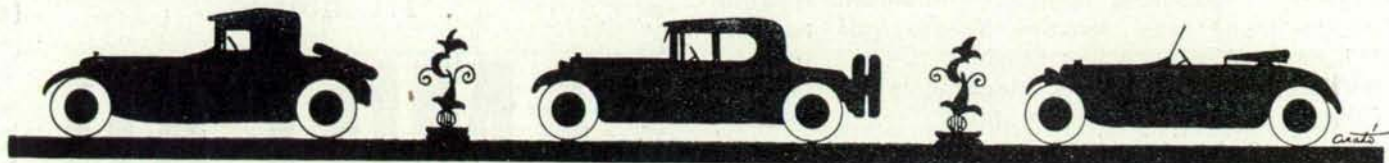
met könnyen elvihették volna. A sors azonban úgy látszik nem akarta így.

Nézzük milyen volt a második hat óra.

1. Gartner (Mercedes)	640.864 km.
2. Kühnle (Mercedes)	609.753 „
3. Walb (Mercedes)	607.485 „
4. Minoia (OM)	604.529 „
5. Serre (Peugeot)	598.587 km,

6. Pisart (Chenard-Walcker)	595.975 „
7. Letailleur (Peugeot)	575.975 „
8. de Zuniga (Chenard-Walcker)	571.782 „
9. Ladhuie (Georges-Irat)	569.754 „
10. Iliprandi (OM)	535.575 „
11. Dejoux (Sénéchal)	481.843 „

A 2 literes Spanyol Grand Prix részletes leírását a következő (14-es) számunkban közöljük.



Egy kis séta Párizsban

A legtöbb ember azt hiszi, hogyha Párizsba megy, Isten tudja micsoda új, előttünk magyarok előtt ismeretlen motorokat és autókat talál. Hát ezek meglehetősen tévednek. (Őszintén szólva én is ezek közé tartoztam.) Nem mondom, van egynéhány motorkerékpár és autómárka, mely ismeretlen volt előttem. A nagyobb gyárak azonban úgyszólván mind képviselve vannak nálunk s az egy-két kisebb márka, mely nem található nálunk, igazán nem sokat nyom a latban. Minthogy ezen a téren nem sok újat mondhatok, inkább áttérek a forgalomra, ami azt hiszem inkább érdekli az „Automobil-Motor-sport olvasóit“.

Mikor megérkeztem Párizsba, mondhatom, kissé kellemetlenül éreztem magamat a nagy forgalomban. Az az örületes rohanás, amit a francia vezetők véghez visznek, egyenesen hajmeresztő. Előzős jobbra-balra, ahogy alkalom van, ha valamelyik egéruat talál két kocs között rögtön kiugrik a sorból és előre tör. Mondhatom sok dolga lehet Szent Kristófnak, itt aztán megmutatja, hogy jó védőszenetet választottak a motorosok. Általában csak két szabályt tartanak be a vezetők, a jobbrahajtást, és amikor a rendőr jelez, a rögtön megállást. Ezt azután szigorúan veszik. Jaj annak, aki át mer hajtani, miután a rend őre állj-t intett. Kegyetlenül felírják.

A nagyobb útvonalak kis szigetekkel vannak kettéosztva. Ilyen szigeten áll a rendőr. Mellette oszlopokon mind a négy irányban piros lámpa és erős harangszerű villamoscsengő. A rendőr ezek segítségével irányítja a forgalmat. A párizsi rendőrök meglehetősen idegesek. Július 14-én, amikor a franciák nemzeti ünnepe van, a felvonulások miatt egyes utcákat lezárták és így a szabadon hagyott útvonalakon a forgalom lényegesen megnövekedett. Ekkor ezután láttam kiabálni, ugrálni és össze-vissza futyülni rendőrt. Az egész inkább úgy festett, mintha a rendőr tulajdonképp csak statiszta lenne és a vezetők maguk irányítanák a forgalmat. Ugyanekkor láttam, a Rue St. Honoré-n, amint egy kávéház előtt jazzband hangjai mellett az úttesten egész vidáman táncoltak. (Rávall a párizsiakra.) Jön egy autó, utána egy második és harmadik. A fékek csikorognak és a kocsik a soffőrök szitkozódása mellett

kénytelenek megállni. Ott volt két szolgálatmentes rendőr is. Jót mulattak az eseten. Azt hiszem, nálunk azért ilyesmi mégsem fordulhat elő.

A párizsi rendőrök nem törődnek a hangos és füstölő gépekkel. Láttam, amint egy Talbot-versenykocsi a Place de la Concorde-on egészséges bűgással füstfelhőbe burkolózva, hatalmas tempóval elrobogott a rendőr mellett. Na, gondoltam, te most fizetsz! Nagyon tévedtem. Nem is törődnek a füstölőkkel. Hiszen, ha minden füstölőt felírnának, azt hiszem a ceruza és papíripar nagyon fellendülne Franciaországban.

Meglepő, hogy Párizsban milyen kevés motorkerékpár látható. Ami van, az is mind kis gép. Párizsi tartózkodásom alatt összesen két ohv. gépet láttam. Az egyik egy 500-as AJS, a másik egy 350-es Terrot-Jap volt. Ugy látszik a franciák nem nagyon szeretnek a városban motorozni. Az országutakon, kirándulóhelyeken már több motor van. Remélem Angliában nagyobb szerencsém lesz a motorok terén.

A legtöbb autó Párizsban taxi. Sok a Renault, Citroen és a De Dion-Bouton. A Renaultok mind újak és négykerékfékesek. Igen mozgékonyak, de annál csúfabbak. A magas, ormótlan gépház feketére, a még magasabb karosszéria pizkos pirosra van festve. A Citroenek és De Dion-Boutonok különbözőek, de izlésesebbek. Nem is gondoltam volna, hogy a franciák, kik izlésességükről híresek, ilyen idétlén taxikat gyártsanak.

Lehetséges, hogy könnyebb megkülönböztetés végett készakarva készítették ilyen alakúra a Renaultokat. Szép luxusgépet, sajnos, keveset láttam, mert a gazdag párizsiak mind a tengerparton nyaralnak.

Az autóbuszok nem emeletesek, de annál komiszabbak. Indulásnál, azt hiszem nagyon rossz konstrukciójú kupplungjuk miatt olyanokat rángatnak, hogy az ember minduntalan az ülés támlájába veri a fejét. Ha nagynehezen elindul valamelyik, úgy ráz és zörög, hogy a mi sárga mozgó házaink elbújhatnak mellettük. A nagy monstrumok nagyon értik a gyorshajtást és füstölést. Ebben nagy művészek.

Este, ha kimegy az ember az utcára, gyönyörű látvány tárul elébe. A lámpák mind vörösés fényt

árasztanak és a gummiktól kifényesített utakon ezer és ezer tüzes szempár robog szép sorban. Megállítok egy ilyen tüzes szempárt. Megmondom a sofőrnek vigyen el Avenue Montagu, a Hotel Plaza Athéne-be. Bambán rámnéz. Ismétlem a címet. Végül is kisüti, hogy nem érdemes neki ilyen rövid útra elmennie. (Mellesleg megjegyzem, hogy az út legalább is olyan hosszú, mintha a Nemzeti Színháztól a Gizella-térig mennél.) Gondoltam magamban, jó dolguk van ezeknek. Nálunk örül egy vezető, ha egyáltalában kap utast.

Elgondolkozva állok a Place de la Concorde-on, a ragyogó fényzőnben, az autók végelethatatlan sorát nézve. Vajjon mikor lesz már nálunk is így!?

Bölké László.



ALAPÍTTATOTT 1882.

FÖLDVÁRY IMRE

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

BUDAPEST

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

K. M. A. C. Guggerhegyi versenye 1926

Jeney László

1.1 literes

AMILCAR

túrakocsin fölényesen győz!

Amilcar- és Delaunay-Belleville
automobilok magyarországi
vezérképvisellete:

Halmos Testvérek.

Kiállítási terem: Budapest, V., Nádor-u. 5

Peugeot

ismét győz!

Spanyol Túrakocsi Grand Prix.

San Sebastian. 12 órás sebességi verseny.

Rigal-Letailleur Peugeot

túrakocsin első.

Boillot-Serre Peugeot

második. 100 kilométeren felüli átlagsebesség.

Vezérképviselhet:

Landy István, Budapest, V., Országház-tér 9.

Telefon 973-43.



Az Európa Grand Prix startja San Sebastianban. Az előtérben Benoist (Delage), mellette jobbról Goux (Bugatti). A második sorban baloldalon Costantini, mellette a jobboldalon Bourlier (Delage). Leghátsul Minoia (Bugatti) és Morel (Delage).



Az idei Európa Grand Prix egyik jelenete. Jules Goux, a verseny győztese Bugatti-jával a benzinfelvevőállomásnál. Érdekes megfigyelni a benzin- és olajtöltőkannák nagyságát. Mint látjuk, Goux francia Michelin pneumatikot használt.

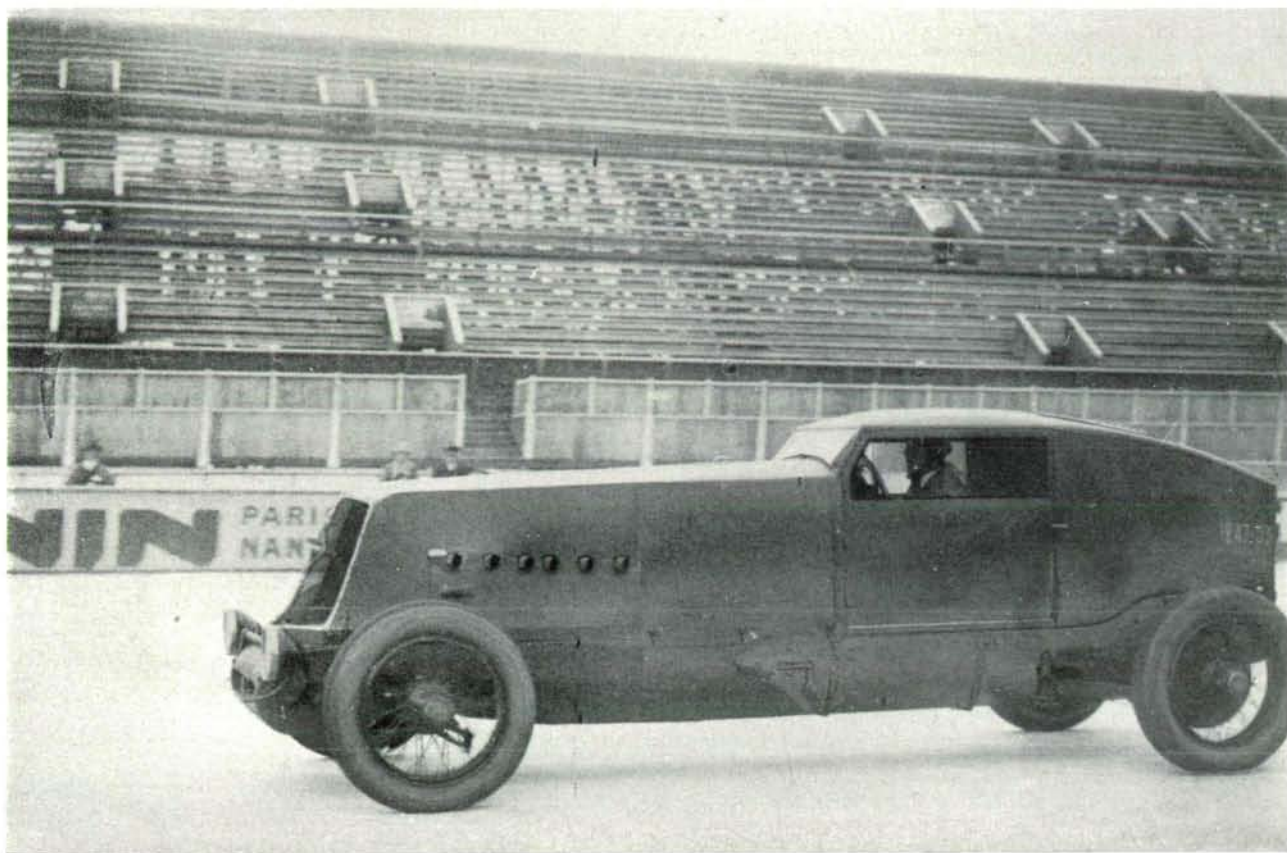




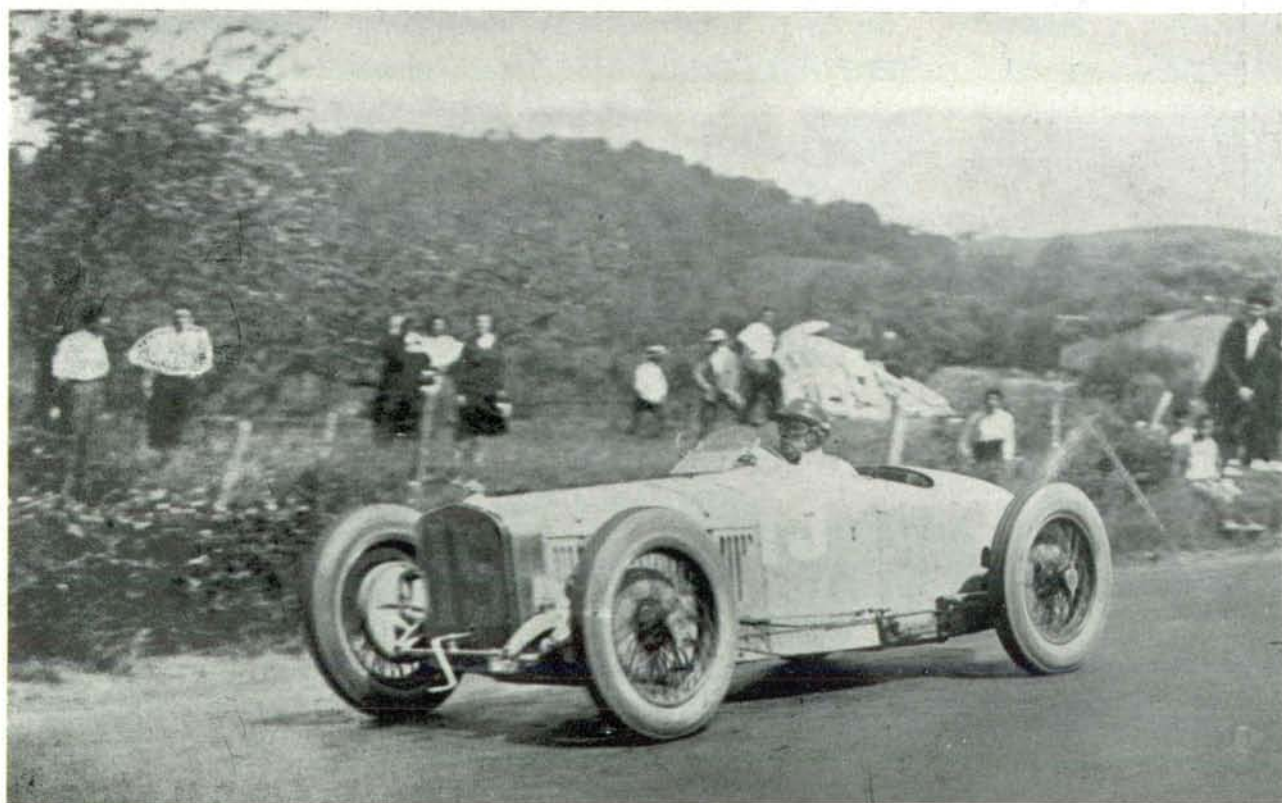
A San-Sébastienben rendezett Európa Grand Prix egyik jelenete. Bourlier a kitűnő francia Delage-vezető az óriási hőségben rosszul lett. Orvosok és egészségügyi személyzet igyekszik őt hideg vizes leöntésekkel életrekelteni.



Ettore Bugatti, a most Franciaországban élő olasz származású konstruktőr, a világhírű molsheimi Bugatti-gyár megalapítója. Fényképünk azt a jelenetet ábrázolja, amidőn Bugatti gratulál az Európa Grand Prix győztesének, Goux-nak, San-Sébastienben.



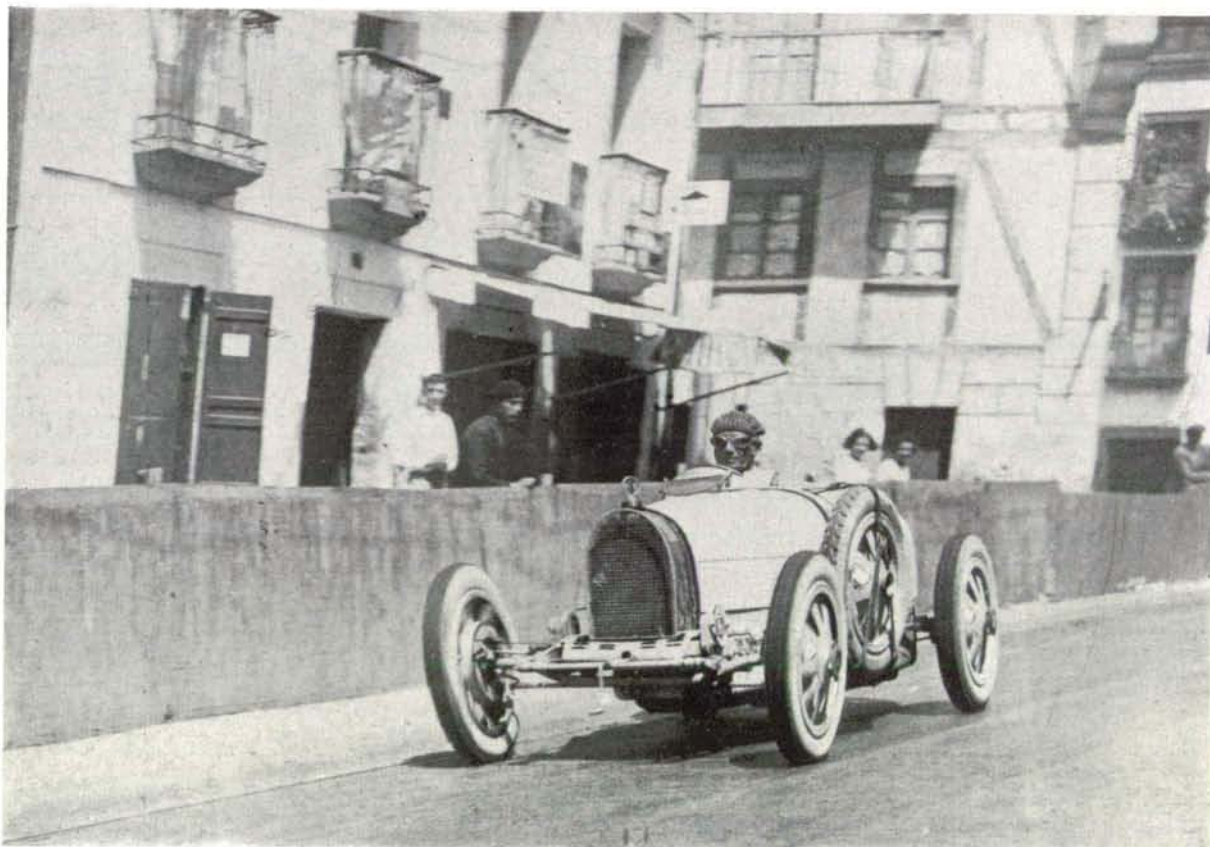
A 24 órás világrekorder Renault körözés közben a Monthléry autodromban.



Bourlier (Delage) az Európa Grand Prix egyik résztvevője verseny közben teljes sebességben. A képen kitűnően látható az alacsony építésű és az úttesten remekül fekvő új 1.5 literes Delage masszív alakja,



A San-Sébastienben rendezett Európa Grand Prix egyik jelenete. Bourlier Delage-kocsiján a szélvédőüveget kifúrja az egyik mechanikus, hogy a nagy melegben levegő érje a vezető arcát.



Costantini (Bugatti) a San-Sébastieni Círcuit egyik részén verseny közben.

CASPAR OIL

Amerikai különleges autó- és motorkerékpárolaj

Kérje szállítójától és a gázban a **váladéknélküli** speciális olajat. **Háromszor** annyi ideig használható, mint bármely közönséges olaj. Nincs olajos gyertya, nincs bűzös kipuffogás. A **Caspar Oil** kiválóságát bizonyítják külföldi és hazai versenyeinken elért kiváló teljesítmények.

Indianapolis Grand Prix győztese
Lockhardt (Miller)
Caspar Oil-t használt.

Túraút: Majláth (Harley-Davidson), Túraút: (5 Indian-győzelem) Guggér-hegy (Urbach L., A. J. S.)

CASPAR OIL CORPORATION
NEW-YORK U. S. A.

Központi eladási iroda Magyarország részére:

BUDAPEST,
IX., FERENC-KÖRÚT 19-21.
TELEFON JÓZSEF 92—74.

Néhány szó az automobil-fékekről

(II. Közlemény.)

Hogyan függetlenítjük a fékezés erejét a vezető testi erejétől.

Mult számunkban a négykerékesek előnyeit ismertük. Napjainkban sokat hallunk szerv-fékekről. Ezek alkalmazását az a tény tette szükségessé, hogy a vezető testi erejével elérhető fékezésnek meghatározott határa van és ez meglehetősen alacsony.

Nehéz járműveknél, különösen a nagyváros sűrű forgalmában, vagy hegyi utakon a vezető testi erejének markája kevés.

Nézzük tehát a határokat. A négy keréken a fékezésre, illetve a pofák odaszorítására rendelkezésünkre álló munka: a vezető lábnyomásának ereje a fékpedálon szorozva a fékpedál elmozdulásával a fékpofa odaszorításáig.

Határt szab még a fékdobon keletkező meleg elvezetésének lehetősége.

Sajnos a vezető lábnyomásának ereje ugyanaz, akár egy kis Salmont, akár pedig egy nagy Büssinget vezet. Vagyis nem nő a kocsisúlyával sem pedig sebességével. Sokkal gyakrabban látunk könnyű, kis embert vezetni hatalmas kocsit, mint p. o. Kolovrát gróft Saschát. Tehát, ha féket tervezünk középértékkel kell számolnunk. Meglehetősen erőben lévő vezetőt tételezve fel 70 kg-ot veszünk a lábnyomás középértékéül. A fékpedál elmozdulása épp ily határozott, 140 milliméter a maximális elmozdulás. A munka, mint tudjuk erő szorozva útjával; előbbi kilogrammban, utóbbi méterekben mérve. Elvégezve a szorzást, 9,8 méterkilogramm munkát kapunk. Ez a munka áll rendelkezésünkre a fékezés elvégzésére.

Ha a fékpofa megfelelő erős odaszorítására a lábnyomás ereje nem elég nagy, áttételt iktatunk közbe.

Könnyű kis kocsinál, ahol kis tömegű a kocsis, aránylag kis áttétel is elég. Minél nehezebb a jármű, annál nagyobb áttételt kell a pedál és bütők közé iktatnunk. Azonban mennél nagyobb az áttétel és ezzel a bütőkre ható erő annál kisebb elmozdulása lehet a bütőknek. Hiszen tudjuk, hogy a munka erő szorozva útjával s itt csak annyi munkát használhatok el, amennyi rendelkezésre áll, ez pedig a lábnyomás ereje szorozva a fékpedál útjával.

Az áttételezésnek határát a holtjárás, vagyis a teljesen oldott fék pofája és a fékdob közötti hézag és a vezetékek játéka adja. Ez a játék a bütőkre vonatkoztatva több millimétert ad. Ha tehát az áttételezés túl nagy, lehetséges, hogy a fékpedál teljes lenyomása esetén sem surlódik a pofa a dobbal — a fék nem fog.

Négykerékesnél ez a játék a duplája, mint egy rendes hátsó kerékféknél. Ez a négykerékes hátránya, viszont ezt kiegyenlíti az első kerékek jobb működése. A négykerékes javára irandó a kisebb melegedés is. (Négy dobra oszlik a meleg!) A fékdob növeléssel tudjuk, csökkenni az ugyanazon fékező nyomaték elérésére szükséges pofanyomás. A meleg mennyiség azonban nem, mert a növekvő dob területén fellépő nagyobb surlódó sebesség növeli. Igaz, hogy a gyorsabban forgó dob jobban hűl. Hűtőbordákkal is segíthetünk. De a dob belseje így is csak nehezen hűl s a mai fékbetétek túlhevülve nem fognak jól.

Ezen tényezők vezettek a négykerékesekhez és a fékező erő növeléséhez szervfékkel.

Mi hát a szervfék? A szervfék régi dolog. Az autópárta rég alkalmazza, nevét azonban csak néhány éve kapta Franciaországban.

Nem jelent mást, minthogy a fékezést a vezető erején kívül egy másik erő is támogatja, helyesebben a vezető csak kormányozza a fékezést s azt egy külön erőforrás végzi.

Legrégibb, az ókorban is használt servófék az, midőn a hajós a kikötőbakra csavarta kötelét. Többszörösen a bakra csavart kötel surlódása annyira fékezte a terhet, hogy a kötel végét fogva könnyen lefékezhetette a még mozgó hajó tömegét. Itt a surlódás a járulékos erő, a servóerő.

A szalagfék, a másik régen alkalmazott servófék. Ismert képlet szerint a szalag végére gyakorolt erőt hatványozottan viszi át a fékdobra. Ennek oka az, hogy a szalag rugalmas. Nem egyenletesen, mint egy fékpofa, fekszik fel a dobra. A húzó erőkhöz közelebb fekvő vége fekszik fel először s az itt keletkező surlódás húzza most már a dobra a szalagot. Ez a surlódás az előbb felfekvő résznek adja a servóerőt.

Az összes mechanikus servófékek mind e kettőből származnak. A mechanikus servófékeken kívül vannak más módok erősíteni a vezetőből kifejtett fékező erőt. Ezek: a pneumatikus, a hidraulikus és az elektromos fékezés.

Midőn a kocsit lefékezzük, a kocsis munkavégzési képességét (kinetikai energiáját) a fékdobon meleggé alakítjuk. Ezt a melegenergiát a hűtőbordák átadják a levegőnek. Ha valami számokat szerető amerikai, vagy statisztikus németnek eszébe jutna, kimutatni, hogy így módon mennyi energiát veszünk el, (ami végeredményben benzint jelent) ijesztő számot kapnánk. Komoly tudósok foglalkoznak ezért már régóta ezen a fékezésnél elvesztett energiák visszanyerésén. Sok tervet készítettek, sokat szabadalmaztattak is. P. o.

elektromotort hajtana, ez az áramot telepbe tárolja s innen indításra, világításra, stb. felhasználható. Az ilyen terveket azonban a könnyű súlyra való törekvésünk nem engedi érvényesülni.

Most az a törekvés, hogy egy gyors járművet a vezető testi erejétől függetlenül le tudjunk fékezni, újra előtérbe hozta a kocsis kinetikai energiájának visszanyerését. Semmi sem kívánatosabb, mint ezt az egyébként megsemmisítésre ítélt energiát fékezésre használni. A tiszta gazdasági oknál talán még többet jelent az, hogy ez a rendelkezésre álló erő nő a kocsis sebességével. Nagy sebességeknél tehát, ahol a kocsis rövid úton való megállításához nagy erő kell, tényleg nagy energia áll rendelkezésünkre. Ha tehát sikerül a kocsis kinetikai energiáját fékezésre használnunk, meg van az az előnyünk, hogy a fékező erőnk a sebességgel arányban áll. Ez is szempont tehát a servófékek csoportosításánál. Ezen szempontból a servófékeket két csoportba oszthatjuk: 1. a fékező erőt a kocsis kinetikai energiája adja, 2. a servó erőt más erőforrás adja. Ilyen más erőforrás lehet például az automobil motorjának ereje is.

A második csoport fékei nem gazdaságosak, bármennyire kifogástalanul működnek is. Minden eddig megbeszéltek fék tervezhető úgy is, hogy a fékezést segítő erőt a kocsis eleven ereje szolgáltatja. Olyan servófékek, amelyeknél a fékezéshez szükséges erőt a motor állítja elő s ezt a fékezés pillanatáig tároljuk, a vasútnál már régen alkalmazásban vannak. A pneumatikus fékekhez tartoznak. Rendesen egy a motortól hajtott kompresszorból, s a kompresszor által termelt nagy nyomású féklevetőt tároló tartályokból áll. A fékezésnél a vezérlő szelep vezetékeken keresztül a fékdugattyúhoz juttatja a komprimált levegőt. A fékdugattyú vagy közvetlenül zárhatja a féket, vagy rudazat segít-

Magánjelleget

BÉRAUTÓK

városi-, kül- és belföldi túrahasználatra

ÉJJEL-NAPPAL

rendelhetők.

„ZSOLT BÉRAUTÓFUVAROZÁS”

BUDAPEST I., ZSOLT-UTCA 9.
— Telefon: József 142-86. —

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

Magyarországon egyetlen szakiskola van, melyet felelősség 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, önindító 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. Levegőszórt növendékek elhelyezését elősegítjük. Mielőtt bárhol érdeklődne, forduljon díjtalan felvilágosításért

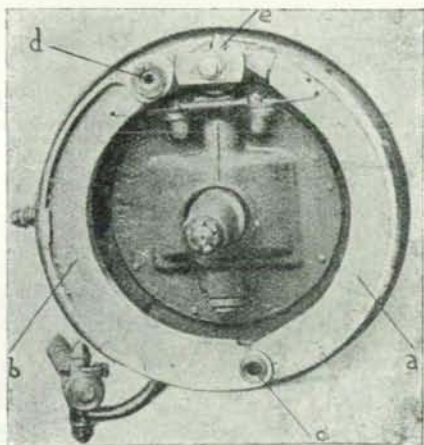
„VIKTÓRIA” AUTÓSZAKISKOLA
városi irodájához, Budapest, Vörösmarty-utca 53. sz.

Vegye meg a vállalat kiadásában megjelent „Autóvezetők Kézikönyvét”, mely nélkülözhetetlen mindenki számára.

ségével. (Westinghouse-fék, stb.). Az utóbbi időben eredményesen alkalmazott ilyen fékrendszert az autóépítésben is a vasúti fékeiről ismert Knorr-fék R.-T. Többek között a Daag tehervonatokon is ezt találjuk. Nagy előnye, hogy a pótkocsi fékező emberére nincs szükség. Hiszen egyszerű csővezetékekkel tudjuk átvinni a fékező erőt. Előnye, hogy a modern teherautóüzemben alkalmazott óriás pneumatikok töltésére állandóan van nagynyomású levegőnk. Ha a magasnyomású levegőt nemcsak fékezésre, hanem a kupplung oldására is használjuk, nagymértékben emeltük a nagyvárosi autóbusszforgalmának biztonságát. Hiszen éppen a nehéz kocsi gyakori kupplungoldása fárasztja ki a vezetőt. Ilyen pneumatikus berendezésnek a könnyű személyautóüzemben nem igen van értelme. De van olyan pneumatikus fék is, amely visszatérít a kocsi eleven erejéből.

A) Mechanikai fékekkel.

Ezek a legelterjedtebbek, mert nem járnak feleslegesen komplikált szerkezettel. Legtöbbjének a szalagféknél ismertetett elv az alapja. A vezető által levezetett surlódás húzza le a féket. A legelterjedtebb ma



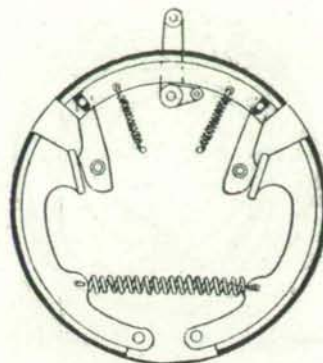
Perrot-Farman servófék.

Perrot-rendszere, ő alkalmazta először tudatosan a szalagfék elvét. Németországban a Fulmina-művek építik licenccben.

1. ábránkon jól látható a Perrot-fék működése. A dobben 2 pofa van. Ezek egy csuklóban függenek össze. Az „a” pofa szabadon van a dobben, „b” pofa egy csappal a fékdob fedeléhez van erősítve s így az alvázhhoz. A bütyök nem mindkét pofára hat, mint a közönséges fékeknél, hanem csak az „a” pofára. A dob az ily módon hozzászorított pofát magával ragadja. Az „a” pofa eltóltni igyekszik a „b” pofát s így ez is hozzászorul a dobbhoz. Látjuk tehát, hogy a Perrot-fék úgy működik, mint egy szalagfék. Mérések szerint körülbelül a közönséges fékek hatásának ötszörösét adja. Az ilyen Perrot-féknek nagy hátránya, hogy hátramenetnél az „a” pofa éppen elhúzza a „b”-t s így a fék majdnem teljesen hatástalan. Tehát egy közönséges fék is kellett. Tekintettel az elsőkerékfék jobb hatására, rendszeren az első keréken alkalmaztak Perrot-féket, a hátsón egy közönségest.

Városban ez rendszeren is van. De hegyekben, mint Delmár Walter cikkében is olvastuk, a hátramenetnél is szükségünk van erős fékezésre. Perrot maga is belátta ezt és megkonstruálta a hárompofás Perrot-féket. Ez a többszörös pofafékekhez tartozik.

Ábránkon a Perrot hárompofás és a Renault-gyár által alkalmazott servófék látható. A Perrot-féknél



Renault 3 pofás servó fék.

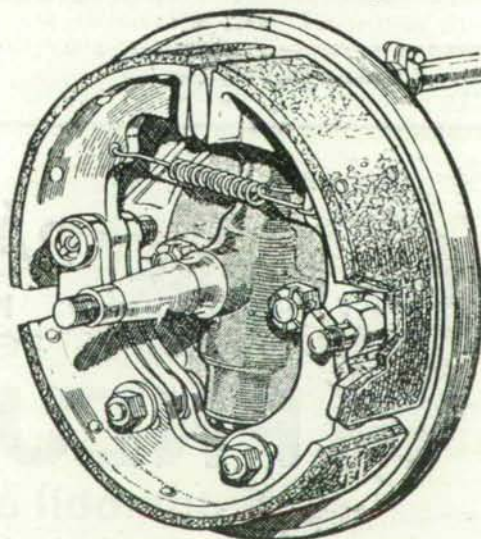
három laza pofát találunk, amelyeket csuklók kötnek össze. A forgásiránytól függően az egyik a bütyökkel érintkező pofát magával ragadja a dob s ez szorítja oda a középső pofát. A több francia gyár által is alkalmazott Renault servófék működése az ábrán jól látható. A pedálynomás a kis középső pofát emeli a dobbhoz, ezt a dob a forgás irányában magával ragadja. Ez az elmozdulás a közbeiktatott emelővel odaszorítja az egyik pofát. Mindkettő működése tehát azonos. A vezető erejéhez, mellyel odaszorítja a servópofát, járul a pedálynomás erején kívül a dob, illetve a kocsi sebességétől függő surlódó erő.

Harmadik érdekes és Amerikában gyakran és eredményesen alkalmazott kiviteli módja a többpofás féknek a *Len-fék*. Négy pofája van. Kettőt-kettőt csukló köt össze. A közepen elhelyezett két feszítőtest görgője a servópofák edzett felületére hat. A fékpedál lenyomása elfordítja a bütyköt, ez szétfeszíti a feszítőtesteket. A dobbhoz szorított servópofa magával ragadja, illetve eltolja a tulajdonképeni fékpofát. A fékpofák ferde felülettel görgőkhöz ütköznek s így a forgásiránytól függetlenül mindkét pofa a dobbhoz szorul. A kísérletek oly jó eredményt mutattak, hogy Angliában a Morris-gyár szériában fogja kocsiba építeni.

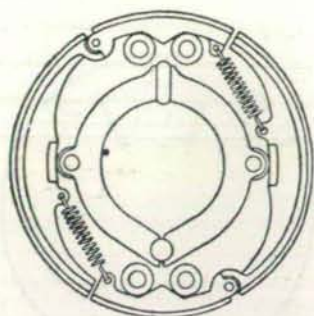
A többpofás fékek egyik nagy hátránya, hogy melegedés szempontjából túlterhelik a dobot. A dobnak viselnie kell a kocsi eleven erejétől származó fékező erőt kívül a servópofára a pedál útján ható nyomást is.

Másik nagy hátránya, amelyik különösen gyors járóműnél nagyfontosságú — pedig éppen itt kell a servófék — az, hogy nagy súlya növeli a kocsi rugózatlan tömegét.

Ezért építenek már évek óta központosított servó-



A javított Perrot-Bendix 3 pofás fék.



Az Amerikában igen elterjedt Len-féle 4 pofás fék.

fékeket, úgynevezett *servomotorokat*. Működésük nem különbözik az előbbiektől, csak egy központi servópofától a fékező erőt rúdazat viszi a fékekhez. Ezen elrendezés előnyei: könnyebb fékdob a servópofa kivétele miatt s így jobb rugózása a kocsinak; kisebb megterhelés, tehát alacsonyabb hőmérséklet a dobban, ami a fékbetét biztosabb működését eredményezi. Végül kiegyenlített fékezés a négy keréken, mert a servóhatás, mely a dob és servópofa közötti hézagok különböző voltától nagy mértékben függ, központosított.

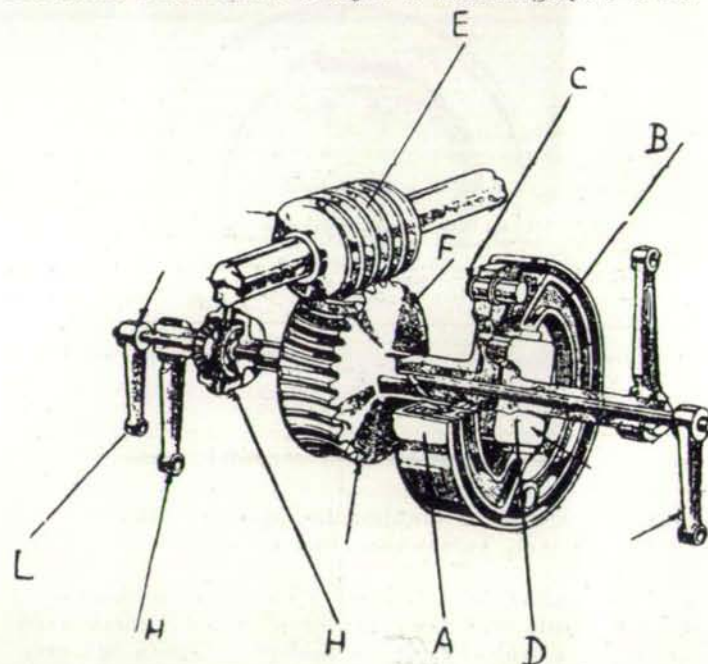
Legrégibb formáját a servomotorok *Birkight* konstruálta. Ábránkon egyúttal egy kúpkeresek fékkiegyenlítést is bemutatunk.

A fékdobot „A” az „F” csigakerék lassan 1:30-hoz áttellel a kardantengelyről hajtja. Ha a pedál lenyomásával a „D” bütyöktestet elforgatjuk, úgy ez a „C” fékpofatartóra erősített „B” fékpofákat hozzászorítja a fékdobhoz. A dob magával viszi, a pofát ez forgásba hozza a „C” fékpofatartót s ez a „H” kiegyenlítőt. A kiegyenlítő az „L” emeltyűvel mozgatja az elsőkerék-fék rudazatát, a „K” emeltyű pedig egy további kiegyenlítővel a hátsó kerekekét. Ezen fékrendszert először a Hispano-Suiza kocsikon alkalmazták. Ennek az egyébként kitűnően működő fékrendszernek azonban nagy hibája van. Hátramenetnél, ha az „A” dob és a pofák surlódnak a fékezés helyett éppen oldódik a fék. Ezen csak az segít, ha üres járatl látjuk el az „A” dobot, hogy hátramenetnél ne forogjon. Ilyenkor természetesen szó sincs servoműködésről, azonban legalább a vezető lábának teljes erejével fékezhet. Hiszen a rendszer merevnek vehető, amint álló dobnál a pofák a dobhoz értek s a lábnyomás az egészet forgathatja s így fékezhet. Ujabban a nehéz Renault-kocsikat is ellátták servófékekkel. A Renault-servófék elvben teljesen azonos a Birkight-félével, csak a dobhoz nem pofákat szorítunk, hanem két lemezt szorít egymáshoz egy laposmenetű csavarrúd, amit a lábpedál által forgatott csavaranya mozgat. Természetes, hogy üresjáratról is gondoskodnunk kell.

A Rolls-Royce-nak tartották fenn az olyan servómotor tervezését, mely előre és hátramenetnél egyformán jól működik. Vázlatunk a servómotort magát ismertnek veszi. A fékvonórúdak egy háromkarú emelő két szemközti végétől indulnak a rendes első, illetve hátsó fékkiegyenlítőhöz. A harmadik kar végéhez kapcsolódik a servómotor két vonórúdjá. A vázlatból jól látható a különböző forgásirányoknak megfelelően, hol az egyik hol a másik rúd viszi át a servómotortól hajtott tárcsa mozgását a fékekre. Ez a berendezés nem bonyolultabb az előbbieknél, mert az itt szükségtelen.

A mechanikus sevrófékeknel a kocsik eleven erejével surlódást létesítettünk s ez végezte a fékmozgást. A pneumatikus fékeknel a kocsik kinetikus erejét légnyomáskülönbség létesítésére használjuk fel s ez működteti a fékeket. A lényegem mit sem változtat, hogy sűrített levegőt állítunk-e elő s ezzel, vagy vákuumot s így a külső levegő nyomásával működtetjük-e a féket.

Eddig, sajnos, csak egy olyan rendszer létezik, amelyik tényleg a kocsik kinetikus energiáját használja fékezésre. Az irodalom ritkán említi, pedig a teherautókon évtizedek óta alkalmazzák teljes sikerrel és ez az úgynevezett *motorfék*. Lényege az, hogy elzárjuk a gázlevezetést a motorba s eltoljuk a vezértengelyt s a mo-



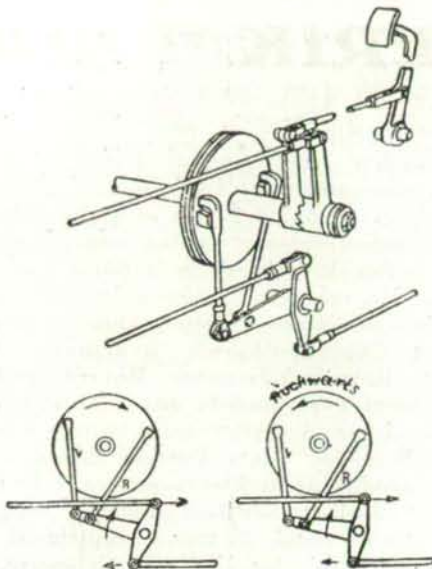
A Hispano-Suiza-gyár által gyártott Birkight servómotor.

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 katalogust.

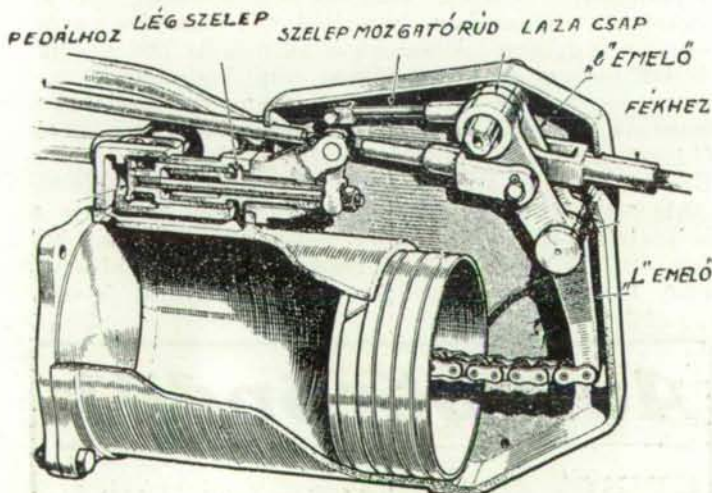


A Rollis-Royce servó-motor fékmozgató szerkezete, az ábrán jól látható a fékmozgatás megoldása a hátramenet esetén is.

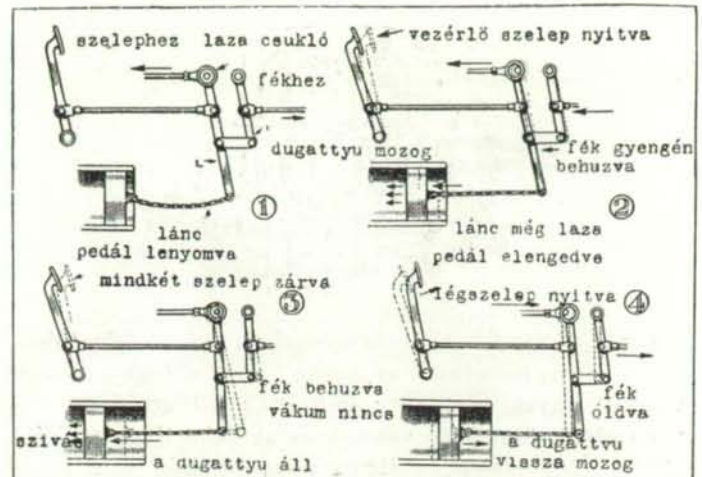
tort így levegőkompresszorral alakítjuk. A levegő sűrítésének munkája felemésztí a kocsí kinetikal energiáját. Természetes, hogy motor a kuplungon és a sebességváltón át össze van kötve a kerekkel s így a kompresszió mindenféle fékberendezés nélkül közvetlenül fékezi a kerekeket. A M. A. N. (Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg) motorfékjenél a vezértengelyt attól függően állítjuk el, hogy milyen hatásosan akarunk fékezni.

Nézzük mit jelent ez az állítás a legerősebb fékezésnél (90°)! A dugattyú lefelé halad a nyitott szelepen levegőt szív, fékez a vákum. A szelep zár, a dugattyú felfelé halad, a kompresszió fékez. Holtpontban nyílik a kipuffogószelep a nagy nyomású levegő a szabadba áramlik. A dugattyú nyitott kipuffogó szelep mellett halad lefelé fékez a vákum, friss levegőt szív, hogy a következő löketben komprimálja. Látjuk tehát, hogy a motorfék az ideális pneumatik servófék, amellyel fékdobok nélkül a vezértengely egyszerű átállításával tudjuk a kocsí kinetikal energiáját fékezésre használni.

Az utóbbi időben egy másik rendszer — amely a fojtottan járó motor szívócsővében lévő nagy vákumot használja fel a fékezésnél — terjedt el erősen, különösen Franciaországban, ez a Dewandre-rendszer.



A Clayton-gyár Dewandre-rendszerű pneumatikus servó-motorának metszete.

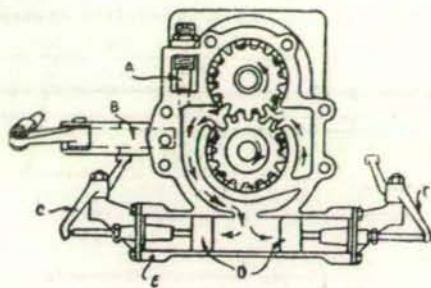


A Dewandre-pneumatikus fék működése. Figyelemre méltó a laza csukló szerepe. Sematikus rajzunkon a valóságban egy csapra fűzött laza csuklót és a fékvonórúd emeltyűjének csuklóját a könnyebb áttekinthetőség céljából külön rajzoltuk.

Az ábrából működése jól érthető. A lábpedál lenyomása nyit egy szelepet s ez összeköti a dugattyú mögötti teret a motor szívócsővével. Az így keletkező vákum ellenében a külső légnomás lenyomja a fékdugattyút, így a pedálynomással egyensúlyban tartott dugattyú a drótkötélre vetett csiga segítségével húzza le a féket. Természetes, hogy a vezető csak a fékmunka egy részét szolgáltatja. A fék oldásánál megszakad az összeköttetés a szívócsővel s összeköttetés létesül a szabad levegővel, így a dugattyú tehermentesítve van. Leállított motornál való fékezése rajzból látható. Ez a berendezés, mely cca 24 kg.-ot nyom az előbb leírt motorfékkel szemben hátrányban van. Hátránya, hogy nem a kocsí kinetikal energiáját használja fel, hanem csak a fojtottan járó motor szolgáltatott munkájának egy részét, illetve a vezető támogatja a kioldott kuplungu motor mozgó tömegeinek kinetikal energiájának egy része.

Egyike a legkedveltebb hidraulikus fékberendezéseknek a következő. A fékpedál közvetlenül mozgat egy dugattyút, ez a dugattyú csővezetékeken keresztül egy hengerből folyadékot nyom az egyes kerekeken elhelyezett fékdugattyúkhöz s ezek mozgatják az egyes kerek fékpofáit.

Ezen fékrendszer még nem servófék s a legkevésbé állíthatjuk róla, hogy a kocsí kinetikal energiájának visszanyerésével fékez. Azonban könnyű az áttételezés megoldása, a dugattyúfelületek viszonyának megfelelő választásával 30 atmoszférás nyomást is állíthatunk elő. Azonban ne felejtjük el, hogy itt is csak a lábnyomás erejének szorzata a fékpedál útjával adja a fékezésnél elhasználható munkát. Azonban biztos, hogy itt találjuk a legtökéletesebb fékkiegyenlítést a legegyszerűbb szerkezet mellett. Igaz, hogy itt is vannak nehézségek; p. o. meg nem felelő minőségű folyadék esetén a dugattyúk hosszú üzemszünet esetén elragadnak; a csövek, amelyek az első kerékfékhez vezetnek hajlékonyak és mégis ellentállóak kell hogy legyenek, mert már láttunk ilyen csövet felrepedni. Azonban tény, a hidraulikus kiegyenlítés nagy előnyben van a legtöbb kocsí fékemeltyű tömege felett. Ilyen féket láttunk a svábhelyi versenyen győztes 8 hengeres Bugattin. A Duesenberg-kocsikon is ezt vezették be. Hidraulikus servóféket, amelyik a kocsí kinetikal energiáját használja fel, a Studebaker-kocsin találunk. Itt a kardántengely egy a sebességváltószekrény mögött elhelyezett fogaskerék szivattyút hajt. A szivattyú szívó- és nyomó-terét vezeték köti össze, úgy hogy midőn a kocsí fékezetlenül

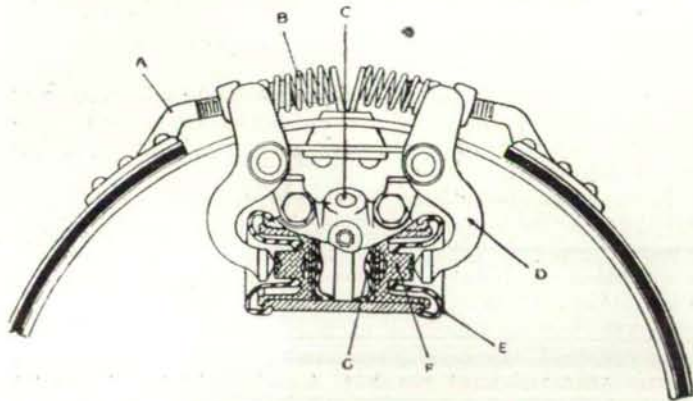


Metszet a Studebaker olajnyomásos servó-fékrendszerének servó-motorán, az ábrán csak a fogaskerékszivattyút látjuk, a cikkben említett, a szivattyú szívó és nyomóterét összekötő vezeték és az ebbe iktatott fojtószelep az ábrán nem látható.

halad a szivattyú cirkuláltatja az olajat. Ez a cirkuláltatás alig jelent munkát. A nyomóteréhez csatlakozik a fékdugattyú is. Fékkezéskor egy szelep fokozatosan elzárja a cirkuláció útját s így a szivattyú mind nagyobb nyomást fejt ki a dugattyúkra. Egyik ezen dugattyúk közül az első, a másik a hátsó fékeket mozgatja rúdazat segítségével. Tekintettel arra, hogy a szivattyú a kardántengelyen át kapja a hajtó erőt, ez úton valóban a kocsis tehetetlenségi erejét hasznosítjuk fékezésre.

A kocsis tehetetlenségi erejét hasznosító elektromos fékeket találunk az elektromos vasutakon. Itt a kocsiival a hajtó motort, mint dynamót hajtják fékezésnél és az így nyert áramot visszatáplálják a hálózatba. Ilyen fékek alkalmazásának a tisztán robbanómotoros kocsin útját állja a nagy súly és az elhelyezés nehézsége. Pl. az első kereket csak úgy tudnánk fékezni, ha külön dynamót építenénk rá. A kis fordulatszámú elektromos gép súlya azonban tudvalevőleg adott teljesítményre igen nagy s így összeütközésbe kerülünk a kocsis megfelelő rugózásának követelményével.

Az elektromos áttételezés újra felszínre kerülő problémája talán meghozza ezen kérdés megoldását is.



A Wills-Sainte Claire olajnyomásos fék fékmozgató dugattyúinak metszete, az ábrán jól látható a tömítés, porvédő, a fékszalaggal való kapcsolat megoldása.

Ezen néhány szónak nem volt célja fárasztani az olvasómat fékkiegyenlítőemelőjük és csapszeges tömegeinek részletes leírásával. Hiszen ez felesleges. Szerkezetek részletes megvilágítását inkább egyes konstrukciók részletes leírásánál fogjuk adni. Itt inkább összefoglalni és csoportosítani törekedtem a különböző rendszereket.

Krisz Ferenc
okl. gépészmérnök.

AMERIKAI HIREK

Az Egyesült Államoknak automobilvilágában ma nagy háború dúl. Ez a háború hasonlít némileg ahhoz a harehoz, mely annakidején a vasútiparban folyt a hegemoniáért az USA-ban. A hare azonban egészen más eszközökkel folyik most az automobiliparban, mint annakidején a vasiparban. Régente szállítási kedvezmények, vámok és a börze voltak a hare főtényezői. Ma mindezek teljesen hiányoznak. Az első lökést a General Motors Corporation adta meg, mely felemelte a Chevrolet-kocsik gyártását 1926. évben kerek egymillióra. A General Motors, mely mögött olyan pénzügyi kapacitások, mint Morgan és Dupont állanak, hatalmas konkurrenciát csinál most a Ford-műveknek. Érdekes, hogy Fordék, mióta a Chevrolet gyári napi produktumát 3000-re emelte, már nem adnak ki havi jelentéseket, sőt köztudomású, hogy a Ford-gyárban hetente csak öt napot dolgoznak és a napi produktum tízezerről leszállt napi hatezerre.

1921-ben a Ford-kocsik ára az USA-ban 400 dollár volt és hozzá legközelebb árban az Overland állott, melynek ára 895 dollár volt. 1922-ben a General Motors a Chevrolet árát 530 dollárra szállította le és ezzel megkezdődött a hare. Ma már 17 automobilgyár van Amerikában, mely kocsijait 1000 dolláron alul szállítja. A hare ma oly mértékben dúl az USA 49 önálló automobilgyára között, hogy el lehetünk készülvé arra, hogy egy év múlva legfeljebb 30 gyár fogja megőrizni önállóságát. Naponta új módszereket találnak fel, melyek az előállítási költségeket redukálják, a gazdaságosság az egész vonalon bevonul az amerikai iparba, új és új, jobb modelleket dobognak piacra a gyárak és minden jól arra mutat, hogy az amerikai automobiliparban egy nagy háború előtt állunk.

Az amerikai automobiliparban nagy átalakulások mentek és mennek ma is végbe. A világháború után szinte gombamódról szaporodtak Amerikában az automobilgyárak és számuk 700-ra emelkedett. Ez a szám 1923 januárjáig lassankint 86-ra esökkent. 1923-ban újabb 17 gyár bukott meg, vagy olvadt be nagyobb tőkével bíró gyárakba, úgy, hogy 1924 januárjában már csak 69 automobilgyárról tudunk. 1925 januárjáig a gyárak száma 54-re esőkken és 1926 elején már csak 49 működő önálló automobilgyárról van tudomásunk. Ez a szám ma is állandóan apad és el lehetünk készülvé arra, hogy ebben az évben minimum újabb öt gyár tűnik el a földszínről, de lehet, hogy tíz is lesz belőle. Aki az amerikai viszonyokat ismeri, el van készülvé arra, hogy az Egyesült Államokban ha nem is 1926 végéig, de 1927-re nem marad több gyár, mint legfeljebb 25.

A mai helyzetet a Ford Company érzi legjobban. Fordnak ma csak olcsó és igen drága kocsijai vannak (Lincoln), a közbeeső széria teljesen hiányzik, míg a General Motors a legolcsóbb típusoktól az 5000 dollárosig csaknem minden fajtával rendelkezik. Hogy ezt a helyzetet Fordék eliminálják, most erős tárgyalásokat folytatnak a Hudson-Essex-gyárakkal és nincs kizárva, hogy Henry Ford nemsokára mindkét gyárat felszíp-

Autóbőröndök

Papek Lajosnál
Budapest, IV., Váci-uica 65

pantja. Míg Európában ma nagy a pénztelenség és mindenki olesó kocsit keres, addig Amerikában a helyzet éppen fordítva van. A megélhetési viszonyok ma az USA-ban határozottan javulnak és így a néprétegek jobb és drágább kocsik után gravitálnak. Érdekes, hogy ma Amerikában határozottan keresik a drágább európai kocsikat, míg az amerikai gyárak Európa felé orientálódnak.

Legrosszabbul azok a gyárak állanak, mint a Studebaker, Dodge és a Pierce-Arrov, melyek egy típusra bázisozták a munkát. El lehetünk készülve, hogy ezek a gyárak lesznek legelőször a krízis középpontjában. A múlt esztendőben Amerika 303 millió dollárt exportált Európába és ez a szám, mint jelenti, állandóan nő, úgyhogy 1926-ra jóval nagyobb összegre számíthatnak.

Az amerikai autómobilipar tehát nagy átalakulások előtt áll.

FORGALMI HIREK

A napokban a következő levelet vettük, melynek teljes egészében helyet adunk: Mélyen tisztelt Szerkesztő Úr! A legutóbbi szám forgalmi híreiben igen helyesen tetszik foglalkozni a motorosok bajaival és sérelmeivel. En részemről ezt a kirohanást abszolút nem tartom túlerősnek. Legyen arról meggyőződve, hogy a motorosgárda akcióját a legnagyobb szimpátiával fogadja.

Bátor vagyok a következő esetet bejelenteni. El hó elején a Margithíd úgynevezett budai „hídfőjén“ (ez külön fogalom, mely azonban a közlekedési kátében körülírva mincs és így lehet relatív is, mely a rendőrszem mozgásával egyenes arányban nyúlik, avagy rövidül) balra előztem. Rendben van! Elismerem! Felírnak? Dehogy! Elveszik igazolványomat, bevisznek a II. ker. gyorskocsiutcai kapitányságra, gépemet pedig lefoglalják az eljárás lefolytatásáig.

Hiába tiltakoztam, beszéltek bűnügyi letétről és amikor érdeklődtem, hol a bűn? hivatkoztak egy rendeletre, mely az omnibuszokat és stráfkocsikat nem foglalja le hasonló esetben, de a motorkerékpárt igen és az „bűnügyi“ letétet képez, Lédererek véres baltájához hasonlóan.

Hogy mennyire feltartják az embert (jelen esetben egy munkájába igyekvő orvost), arról jobb nem beszélni. Csekély két órába került a játék, ezalatt néhány páciensem vígan felvehette volna az utolsó kenetet, nem is szólva arról, hogy mennyire ártanak az ilyen késve jelentkezések egy kezdő prakszissal bíró orvosnak.

A tárgyalás alkalmával jogom van részeg kocsi-sok, tettenért tolvajok és hasonló alakok közé odaállani,

ismét várni jónéhány óracsakát, majd lefizetni a 75.000 koronát, mire kiadják a gépemet és mindez miatt, egy igazán szót sem érdemlő kihágásért.

Nagyon kérem, magyarázza meg a szerkesztő úr, miért kellett nekem egy délutánt, egy délelőttöt teljesen elvesztenem, továbbá járművem 24 óráig nélkülözni. Ki ad ki ilyen rendeleteket. Nem hinném, hogy az államrendőrség feje. Itt vagy rosszul értelmezett rendeletekről van szó, vagy a legnagyobb rosszakaratról, amit csak elképzelni lehet. Dr. Andor Béla, székesfővárosi közkórházi orvos.

Azt hiszem, ehhez a pár sorhoz nem kell kommentár. Ismét a hídfő, ahol ha jó kedve van a biztos úrnak, már az elején szabad a villamossínre menni, ha nincs, akkor gyerünk a Gyorskocsi-utcaiba, mert bizony unalmas a hídon állani 4 órát egyfolytában.

A Rákóczi út—Nagy körút és Rákóczi út—Károly körút keresztezéseknél még nélkülözzük a fehér festékekkel megjelölt útját a gyalogjáróknak.

Egyik kiváló motorkerékpárosunk jómultkor egy IX. kerületi meglehetősen szűk utcában haladt, amikor egy rendőrfelügyelő kijelentette neki, hogy ebben az utcában tilos a hajtás, mert a sínek fel vannak szedve. Ki van ez írva? kérdi motorosunk. Nem volt kiírva. Írja fel biztos, mondja a felügyelő, mert gyorsan hajtott. A biztos úr eleget tesz a parancsoknak. Pár nap múlva jön az ukáz, 75.000 korona büntetés gyorshajtásért. Motorosunk a hallatlan igazságtalanságért fellebbez és tárgyalást kér. A tárgyalás előtt a biztos úr kijelenti motorosunknak, hogy bizony én nem írtam volna fel az urat, de a felügyelő úr parancsolta. Tárgyalás. Torma felügyelő úr, aki egyébként szintén motoros és egy D-Rad sidecar boldog tulajdonosa, a delikvenst 500.000 korona, mond „ötszázezer koronára“ ítéli. Mikor motorosunk egy ismerőse révén az ítélet után pár nappal interveniál Torma felügyelő úrnál, az a következő képpen indokolja drákói ítéletét: „Majd le fog szokni arról, hogy tárgyalást kérjen.“ Így fest a modern ítélkezés a IX. kerületben. (Motorosunk fentieket bármikor eskü alatt vallja.)

A minap e sorok íróját „gyorshajtás“ címén megállítja a rendőr a Dunaparton a Királyi Vár alatt. 29-dike volt, tehát a hónap vége. Sebesség nem volt több 25—30 kilométernél, de mivel a kocsi hegyes hátulja versenyjellegű mutat, legalább is kell, hogy 90 kilométerrel meljen. A mentegetődzés nem használ, a ceruza előkerül. Mennyi hiányzik még, hogy a havi felírási szám beteljen? kérdem a biztos urat, aki erre elmosolyodik és írja tovább az adataimat. Hónap vége

MEGÉRKEZTEK A 6 HENGERES, 4 KERÉKFÉKES

Nash „Advanced Six“ hatüléses túrakocsi

Ára ————— 176.000.000 K

TELEFON:

Lipót 981-43

NASH
AUTOMOBILOK

Amerikai Autómobilkereskedelmi R.T.

BUDAPEST, V. KERÜLET, DOROTTYA-UTCA 3

Nash „A J A X“ négyüléses túrakocsi.

Ára ————— 115.000.000

TELEFON:

Lipót 981-43

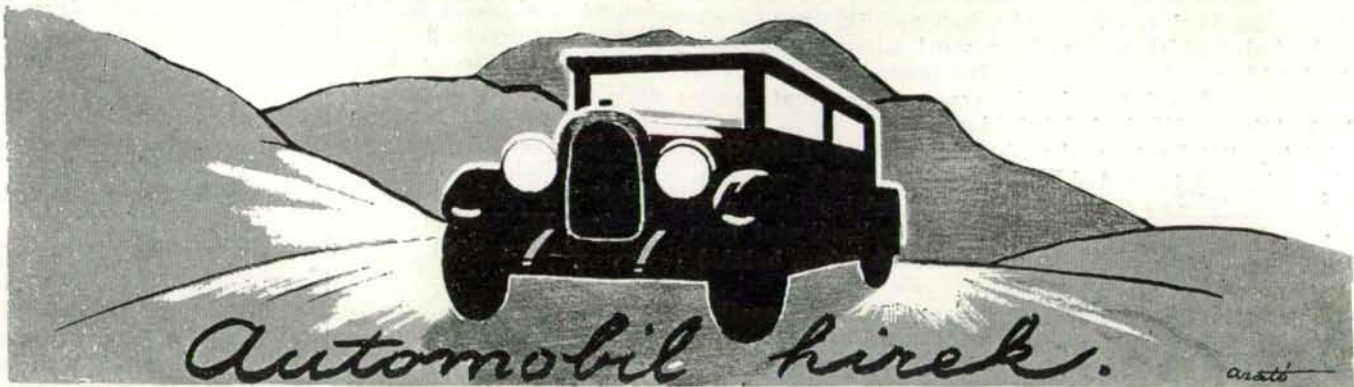
volt és nehogy raportra vigyék, még kellett néhány működési momentum. Sajnos, én voltam az áldozat.

A minap megállít egy rendőr a Személynök-utcában. Már messziről int. Előveszi a noteszét, megnézi a számot, végül kijelenti, „rendben van.“ Ön 14-én, vagyis 10 nap előtt „hosszabb ideig haladt egy másik automobil mellett“. Ez a bűn. Fel lettem írva. Hogy itt mi a bűn, azt nem tudom. Párisban öt automobil halad néha kilométeren keresztül egymás mellett. Azóta kerülöm a Személynök-utcát. Lassan odajutunk, hogy majd csak lent a Dunakirakodón fogunk menni, mert ott hála Istennek nem látok rendőrt, aki felír, mert parancsa van, hogy havonta tizenötöt fel kell írnia, különben elcsapják. Mi lesz itt Budapesten, ha úgy „Istenem“ megháromszorozódik az automobilok száma.

„Már nem vagyunk egyedül“. Kezünkbe került a magyarországi „Gépkocsivezetők Lapja“-nak most megjelent (augusztus 1.) száma, melyben „Közlekedési kihágások és azok rendőri elbírálása“ címen öthasábos cikkben tárgyalja az író azokat a lehetetlen állapotokat, amik ma a budapesti forgalomban előadják magukat. Örömmel konstatáljuk, hogy már nem vagyunk egyedül és már nemesak nekünk tűnik fel az a lehetetlen állapot, amikor a motorkerékpáros és automobilista tisztán ki van szolgáltatva a „magyar“ rendőrök önkényének. Itt idézem a Gépkocsivezetők Lapjában megjelent közlemény nyolc sorát, mely nyolc sor a mi óhajunkat is képezi. „Méltóságos főkapitány Ur! Kérjük, méltóztassék odahatni, hogy végre érvényesüljön

már nálunk is a külföldi példa. Lássuk már eredményét a művelt nyugaton eltöltött tanulmányutaknak. A magyar közlekedési rendőr ne legyen felíró autómata, hanem törvényadta jogát használja fel, emberi megértéssel, lélekkel, a paragrafusokat alkalmazva, de mérlegelve az adott helyzetet okozó körülményeket.“

Utcakeresztezéseknél álló rendőr szabályosan megkerülendő. Igen ám, de a rend őre nem áll az utcakeresztezés közepén, hanem ide-oda sétál. Egyesek már messziről jelzik, hogy a megkerülés nem szükséges, és kezükkel a szokásos „mehet“ jelzést adva maguk előtt engedik el az autóst, vagy motorost. A másik, dacára, hogy alig van mögötte 1.5 méteres hely, vasvillaszemekkel várja a helyzetet. A vezető vagy megáll és helyet kér, ami a biztos urnak felette jól esik és hatalmas tébolyának teljes kielégülését látja, vagy igyekszik, megtartva a kör nagyságát, a biztos úr előtt befordulni. Most jön a haddelhadd. Megálljon, majd megtanítom én magát a szabályos fordulásra és már jön a ceruza, no meg a notesz és újabb kilátások 50–75, no és ha fellebbezünk, vagy tárgyalást kérünk tovább 2–300.000 korona lefizetésére. Kedves szeretve szeretett, biztos Uraim, vagy álljunk a kereszteződés középpontjában, és akkor kívánjuk meg a megkerülést, vagy sétáljunk és hagyjuk el helyünket, de akkor „egy szót se.“ Az illetékes hatóságok figyelmébe ajánljuk ezt is. Talán jó lenne felfesteni fehér ponttal azt a pontot, ahol a rend őrének állani kell, úgy mint a futballpályán a 11-est, így talán elkerülhető lenne sok hiábavaló vexatúra.



A latin államok bajnokságában jelenleg Goux vezet 2 ponttal, Costantini 4 pontjával szemben. Goux 1.5 literes Bugattijával megnyerte Miramasban a Francia Grand Prixt és San Sébastianban az Európa Nagy Díját. Costantini mindkét esetben ugyancsak Bugattin második volt. A harmadik helyen a francia Morel fekszik. A bajnokság sorsa a jövő esztendőben dől el a Targa Florióban, ahol alkalmasint ismét Costantini lesz elől. A megelőző bajnokságot Costantini nyerte.

Autóbuszjárat Miskolc város területén. Mult év október havában Siposs Géza textilgyáros, a miskolci autótaxi vállalat igazgató-tulajdonosa, engedélyt kért Miskolc törvényhatósági bizottságától arra, hogy a város területén az állomásig modern autóbuszokkal járatot létesítsen. A minisztériumig eljutott kérvényt nem döntötték el kedvezően, mert helyt adtak a Miskolci Villamos Vasút R.-T. kifogásainak. Erre a villamos vasút most már maga kérvényezte a járatok megkezdését, azonban a városi közgyűlés levétette napirendről e tárgyat, mert a világítási egységárrakkal s a trösztnek mai üzleti ellenőrzésével a közönség ninesen meg-

elégedve. A folyó havi közgyűlésen újból beadta kérvényét a villamos, de az animozitás még nem szűnven meg, a bizottsági tagok felszólalásai után 32 szavazattal 9 ellenében ismét csak a napirendől való levételt határozták el. Miután azonban Miskolc városnak, melynek állomása több mint 3 km.-re esik a várostól, egyenesen szüksége van egy gyors közlekedési eszközre, amely a naponta érkező 25 és induló 26 vonat utasainak kényelmes szállítását biztosítaná, úgy látszik, hogy a nagy hullámverést úgy fogják lecsitítani, hogy Miskolc városa, a Miskolci Villamos Részvénytársaság és Siposs Géza együttesen fogják megkapni a koncessziót.

Automobil-kiállítás Miskolcon. A közelmúltban alakult s máris igen agilisán dolgozó Északmagyarországi Automobil Club elhatározta, hogy Miskolcon augusztus második felében, mikor a Tiszáninneni Lótenyésztő Egyesület versenyeire messze földről összehoznak, 3 napos automobil- és motorkerékpárkiállítást, valamint traktorbemutatót rendez. A kiállítás költségei oly minimálisak lesznek, hogy minden képviselőnek, minden gyártnak könnyen módjában áll az azon való részvétel. Érdeklődők forduljanak az Észak-

magyarországi Automobil Club irodájához, Miskolc, Széchenyi-utca 9. A kiállítást motorkerékpár megbízható versenyyel is összekötik s valószínűleg akkor fogják felavatni az új ügétópályát is, melynek fordulót úgy építik, hogy az motorkerékpár-concoursok lefutására is kiválóan alkalmas legyen.

Zugerberg hegyverseny. Közel 2000 néző előtt folyt le 3.5 km. útvonalon, esős időben, felázott pályán az idej Zugerberg-verseny. (Átlagos emelkedés: 14%, maximális emelkedés 18%. Magasságkülönbség: 417 méter.) A nap legjobb idejét Claude Ceresole érte el 1000 km. Harley-Davidsonjával, aki 4:07.3-as idejével alig maradt el Lepori (2 literes Grand Prix Bugatti) által a múlt évben felállított 4:03.8-as útvonalrekordtól. Eredménye mindenesetre még nagyobbra értékelendő, tekintetbe véve a nedves, helyenként csúszós pályát. A gyengén képviselt automobilkategóriák legjobb idejét Hallmeyer futotta Rally (1500 km.) sportkocsin, 5:17.8-as idővel. Feljegyzendő, hogy a motorkerékpárkategóriákban 49 induló volt és Sváje csaknem valamennyi jó vezetője indult, míg az autóbilesoportokban összesen 8 versenyző állott starthoz.

Mi történt Minoiával a német Grand Prixben? Az OM startja elé, az Avuson (Berlin) futott Német Nagy Díjban nagy érdeklődéssel néztek a szakkörök, mert mindenki tudta, hogy Minoa kocsija már az új kompresszoros OM-ek közül való volt. Minoa egy pár körön át kitűnően tartotta magát, majd a harmadik körben egyszerűen leállt és kijelentvén, hogy a pálya az eső folytán csúszós és életveszélyes, neki pedig az élete többet ér egy Német Grand Prixnél, egyszerűen abbahagyta a versenyt. Minoa ezt már sokszor megtette. Emlékezzünk a múlt évi Svábhegyi versenyre, ahol a Targa Floriók és Grand Prix-versenyek hőse, a csúszós Istenhegyi-úton egy juniorhoz illő idővel nyerte versenyét. Igaza van, Mionia egyike a legokosabb versenyzőknek, ahol lehet, ott megy ő is, ahol azonban a rohanás csak némiképen játék az élettel, ott Ferdinando Minoa egyszerűen leáll és azt mondja: „csinálja más”, én nem.

Gróf Aimo Maggi, aki tavasszal 2 literes Bugattijával Róma Nagy Díját nyerte meg Brilli-Peri (Alfa-Romeo) előtt, a minap a Bresciában megtartott kilométerversenyen 187.532 km. sebességet ért el. Aimo Maggi eredménye annál nagyobbra értékelendő, mert egyike az igazi amatőröknek, aki saját Bugattijával érte el a kiváló eredményt. Hozzá legközelebb Rosti végzett, ugyancsak Bugattin 176.470 km. sebességet érve el. A többi kategóriákat a Salmson, az OM és az Alfa-Romeo nyerték.

Panaszkodnak a svájciak. Nő a bevétel és fogy a kivétel. A múlt év első felében 36.559.000 frank volt a

behozott autók és motorkerékpárok értéke, míg 1926-ban ez a szám 9,351.000-rel emelkedett. Ezzel ellentétben, a kivétel erősen csökkent. Sváje kivitele az autóbileszakmában 1925-ben, az első félévben meghaladta a három és fél millió frankot, míg ebben az évben csak 2.4 milliót tudnak kimutatni, ami több mint egymillió esökkenést jelent. Sváje főleg az USA-ból (10 millió), Olaszországból (6 millió) és Franciaországból (7 millió) importál sokat.

Megszűnt a SPA-automobilgyár. A FIAT-művek megvette a turini SPA-gyárat és azt új modelljének, a kis 509-nek gyártására rendezte be. A FIAT-gyár tervbevette ezenkívül a Pavési traktorgyár megvételét is.

Az autóturisztika Olaszországban hatalmasan fejlődött a háború óta. Ma nem kevesebb, mint 885 vállalat működik, mely autóbuszok és társaskocsik járatát kezeli. Nem kevesebb, mint 1692 vonalon járnak ma Olaszországban autóbuszok, melyek az idegenforgalom javára vannak beállítva, úgyhogy körülbelül 53.000 kilométer útvonalhálózat áll a vállalatok rendelkezésére. A múlt évben 30 millió utast szállítottak az autóbuszvállalatok. Ez a szám némi fogalmat alkothat a mai Itália idegenforgalmáról.

Mint hírlík, a Ford-gyár egy kiküldöttje tárgyal Budapesten. A Ford-gyár 30.000 kilométer útvonal kiépítését ajánlotta fel a magyar államnak, amiért viszonzásul 20.000 Ford-autó és traktor vámelengedését kéri. Kíváncsiak vagyunk, milyen lesz ebben az ügyben a döntés. Mindenesetre elég, ha megjegyezzük, hogy Budapest—Wien távolsága csupán 252 kilométer. Micsoda útvonalhálózata lenne a mai kis Magyarországnak, ha a tervet a kormány elfogadná.

Az angol Grand Prix-re eddig 13 nevezés futott be. Biztos indulók gyanánt tekintendők 4 Talbot, 3 Delage, 2 Thomas-Speciál, 1 Aston-Martin, 1 Halford, 1 Eldridge-Speciál és 1 Alvis. A versenyt a Brookland-pályán futják le 300 angol mérföld távolságra (482.7 km.). Csudálatos, hogy a Bugatti-gyár nem nevezett.

Mennyit nyertek Fordék 1917—1924-ig. Egy az USA-ból eredő kimutatás szerint a Ford-művek 1917—1924-ig, vagyis nyolc év alatt 175 millió angol font tiszta nyereséggel végezték munkájukat. Ezt mi magyar pénzben, a mai állapotot véve alapul, csak úgy tudjuk megérteni, ha a nyolc évre elosztva évi 7531 milliórd magyar koronát mondunk. Ennek az összegnek több mint fele illette meg évente a Ford-családot. A nemrég Európában járt Edsel Ford (Henry fia) szerint a Ford Motor Company 1925-ben 200.000 autóbilt és 35.000 traktort szállított Európába. A traktorokból



Úrvezetők részére



automobilvezetői tanfolyam!

Hölgyek részére külön oktatás!

Stollár József

Automobil-Szakiroda

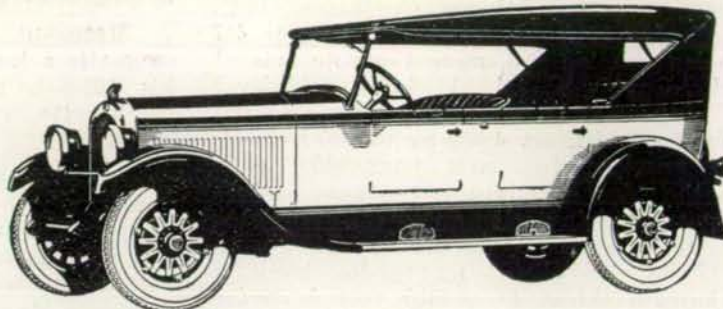
Budapest,
V., Mária Valéria-u. 10.
Telefon: Lipót 999-15.



Chrysler megnyitotta gyárát és alkatrészraktárát Antwerpenben, Belgiumban.

A detroiti törzsgyár közlése:

W. P. Chrysler úr az európai automobilvásárló közönség nagyobb kényelmére Antwerpenben gyárat épített és az antwerpeni gyár állandóan raktáron tartja a legújabb Chrysler-modelleket, valamint az összes alkatrészeket.



Legújabb modellek:

Chrysler-Four Mod. 58. Touring	-----	K 128 millió
Chrysler-Six Mod. 60. Touring	-----	K 143 millió
Chrysler-Six Mod. 70. Phaeton	-----	K 170 millió
Chrysler-Six-Imperial Mod. 80.	Külön ajánlat szerint.	

Az összes típusok hidraulikus négykerékfék berendezéssel vannak felszerelve. Fenti árakhoz 10 százalékos fényűzési adó járul.

Magyarországi vezérképviselőt:

KELLNER ALFRÉD AUTÓKERESKEDELMI RT.

VI., Liszt Ferenc-tér 11 — Telefon: 64—75

Mindenki tudja,
hogy a líra zuhant; de

Senki sem tudja,
hogy vele együtt az



árai átmenetileg, mennyivel olcsóbbodtak!

	Régi ára:	Mai új ára:
10/30 HP 6 üléses túraautó	K 150,000.000	K 135,000.000
13/45HP 6 hengeres, 6 üléses nagy túraautó	K 180,000.000	K 155,000.000
1—1 ¹ / ₂ tonnás teherautó és autóbuszalváz	K 110,000.000	K 100,000.000

Vezérképviselőt:

Kellner Alfréd Autókereskedelmi R.-T.

Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 11.

Telefon 64—75.

körülbelül 20.000 darab Szovjet-Oroszországban talált gazdát.

A „24 órás Belga Grand Prix“-győztes Peugeot-turakocsi, mint a Budapesti Peugeot-képviselettől értesülünk, biztos induló a szeptember 26-án lefutandó svábhegyi versenyen. A kocsit maga Landy István, a budapesti vezérképviselő fogja vezetni, aki a múlt évben is biztosan nyerte kategóriáját és így valószínűleg ezidén is megismétli győzelmét. A fenti típusból egyébként már kettő saját tengelyén útban is van Budapest felé. A fentemlített 12/55 HP. típuson kívül ma különösen a kis 5/12 HP. Peugeot, valamint a nagyobb 10/24-est keresik erősen Budapesten, melyből már taxi is fut a főváros utcáin.

Steaua „Rex“ benzintöltőállomás létesült a Margitszigeten, a Sziget Club mellett. Itt említjük meg, hogy a MAC motoralosztályának hivatalos benzinszállítója a Steaua Autókereskedelmi Rt. lett, miáltal a MAC-motorosok a Rex-benzin vásárlásánál hatalmas engedményben részesülnek. A Steaua, hogy a motorkerékpárosoknak is lehetővé tegye a szelvénykönyvecskékkel való vásárlást, 50 literes fűzeteket bocsátott ki, ahol 3 és 5 literes tételek szerepelnek, ellentétben az automobilisták jegyfüzeteivel, ahol 5, 10 és 25 literesek a szelvények. A Steaua, mint értesülünk, megállapodást létesített a budapesti Bosch Róbert kft.-vel, mely szerint ezen túl a Rex-benzinkutaknál Bosch-gyertyákat is lehet majd kapni. Ezen igen praktikus újítás nagyban hozzá fog járulni az országúti forgalom biztonságához. — A július 24—25-iki hatvani traktorbemutatón a Steaua „Rex“ benzindepót létesített és az összes traktorokat a Steaua által forgalomba hozott „Traktor Lux“-petróleummal próbálták ki. A próbák kitűnően sikerültek és osztatlan tetszést arattak, úgy a jelenlévő földművelésügyi miniszter, valamint az OMGE kiküldöttei körében.

Uj „Bosch“ világsikerek. A világhírű német Bosch-gyártmányok a közelmúlt nagy világversenyein újra szenzációs eredményeket értek el. Bebizonyosodott, hogy ma már a legnagyobb és leghíresebb külföldi gyárak is, minden sovínizmust félretéve, a német ipar remekével, „Bosch-mágnessel“ szerelik fel versenygépeiket, mert az általános tapasztalat megmutatta részükre, hogy ott, ahol igazán a legjobb teljesítményekről, a legnagyobb igénybevételről van szó, ott a „Bosch-mágnes“ vitán felül áll. A Német Nagy Díjban nemcsak a győztes Mercedes, NAG és NSU, vagyis a német gépek, hanem az összes külföldi versenykocsik, mint a francia Bignan, az olasz OM és Alfa-Romeo is Bosch-mágnessel használtak. Ugyanez a Bosch-mágnessel futott Boillot és Rigal győztes francia Peugeot-kocsija a Belga 24 órás Grand Prixben, valamint Bosch-mágnessel épített be, az angol Excelsior-gyár abba a gépbe, amellyel Worters legutóbbi világrekordjait futotta a Brookland-pályán. A fentemlített eredmények csak töredékei azoknak a világsikereknek, amit versenykocsik, túra- és sport-automobilok, valamint motorkerékpárok a világ minden nagyobb versenyén a „Bosch-mágnessel“ elérnek.

Mixtrol. Az újabb időben egy új angol találmány kezd magára vonni a figyelmet. Ez a „Mixtrol-olaj“. A Mixtrol-olaj a benzinbe keverendő, jelenléte

pedig meghiúsítja a koromlerakódást. Ma már csaknem az összes versenyzők Angliában Mixtrolal keverik üzemanyagukat és igen jó tapasztalatokat tettek ezzel az új találmánnyal. Mint értesülünk, a Mixtrol-gyár képviselője a napokban Budapesten volt és így remény van rá, hogy nemsokára Magyarországon is meg fog jelenni ez a kitűnő anyag és motorosaink, valamint automobilistáink is a legnagyobb érdeklődéssel fogják azt kipróbálni.

Bugatti-képviselet Budapesten. Mint hírlik, a molsheimi francia Bugatti-gyár komoly tárgyalásokat folytat Budapesten egy érdekeltséggel, mely a világhírű gyors Bugatti-automobilok képviseletét átvonná. Mint értesülünk, ez esetre már több nevesebb budapesti magyar sportsman térne át Bugattira. Az érdekeltek már csak egy sürgönyt várnak, mely esetben azonnal Molsheimbe utaznak és az első 4 Bugatti, köztük két valódi Grand Prix-típus, saját tengelyén érkezne Budapestre. Örömmel regisztráljuk ezt a hírt, mert ezáltal hegyi versenyek érdekességében nagyot nyernének és végre alkalom nyílna a Steyr-versenykocsik magyarországi egyeduralmának megszüntetésére. Ha a terv valóra válik, úgy az őszi svábhegyi versenyen már több Bugatti állana starthoz.

Ifjabb Horthy Miklós „San-Sébastien Type Salmson“-ja már a napokban érkezik Budapestre. A kitűnő speciálgép, melynek garantált sebessége 140 kilométer óránként, már az idei svábhegyi versenyen starthoz is fog állani. Reméljük, hogy ifj. Horthy Miklós a volánt éppen olyan biztos kézzel fogja tartani, mint Norton-ját és meg fogja ismételni Szmieck Viktor múltévi szenzációs Salmson-győzelmét.

Olaszországi hírek. A napokban alkalomunk volt beszélgetést folytatni egyik Itáliában tartózkodó honfitársunkkal, aki az egyik legnagyobb milánói automobilgyár szolgálatában áll. Sikerült egy pár érdekes hírt kapnunk a mai olasz viszonyokról. Így elsősorban kiténik, hogy a turini Fiat-gyár csaknem egészen visszavonul a versenyzéstől és a nagy világversenyeken már meg sem jelenik. Örökét két évig a milánói Alfa Romeo-gyár vette át, az új 1.5 literes típusra azonban már ő sem gravitál. Helyüket az OM és az Itala veszik át. Mindkettőnek már készen van a 1.5 literes versenykocsija és a nagy debut szeptember 6-án lesz Monzában. Ugy az OM, mint az Itala, ha igazak a róla terjesztett hírek, szenzációs kocsikat hoz ki, amelyek sebessége, dacára a 1.5 literes hengerűrtartalomnak, jóval 200 kilométeren felül van. A Fiaték most erősen ráfekszenek a tömeggyártásra. Megvették a Spa-gyárat, ahol hírszerint csak az új kistípust fogják gyártani. Hír szerint igen szépen dolgozik a két nagytípust gyártó Isotta-Fraschini és a Lancia. Mindkettőnek igen jól megy. Az Alfa-Romeo különösen Amerikába szállít, ahol a világbajnokság megnyerése roppant imponált. — A motorkerékpáripárban a külföld kezd lassan kiszorulni Olaszországból. Ma már a Guzzi, Bianchi, Frera oly jók, hogy nemcsak túra, hanem sport, illetve versenyszempontból is felveszik a versenyt az angol gépekkel. Itt áll a legnagyobb perspektíva az olaszok előtt, akik a következő évek világversenyein jó eredményeket fognak elérni.

A Boulogne-sur-Merben augusztus 25—29. között lefutandó nemzetközi versenyek az évad egyik legsi-

Autóruházat

Berendezett toilette- és étkezőbőröndök.

Weszely István

Budapest, IV. kerület, Dáci-utca

9

kerültebb eseményének ígérkeznek. Különösen nagy angol részvételre számítanak a franciák, tekintettel az angol tengerpart közelségére. Eddig Angliából az A. C., a Bentley, Sunbeam, Frazer-Nash, Thomas-Spécial, Leyland-Spécial neveztek, míg Franciaországból a Chenard-Walcker, Ariel, Talbot, Salmson, Sima-Violet neveztek.

A Champion-gyertyák nagy sikerei. A mindjobban tért hódító amerikai gyertyák a „Champion“-ok a San-Sébastieni nagyhéten ismét szép sikereket értek el. Úgy az Európa Grand Prix, mint a 2 literes Spanyol Grand Prix összes helyezettei és győztesei, mint Constantini (Bugatti), úgyszintén a Delage-vezetők is mindannyian Champion-gyertyát használtak. Ugyancsak Championnal futottak a Túrakocsiban győztes német Mercedesek is. Ezzel ellentétben valamennyi kocsis Bosch-mágnest használt.

A Delage-team, az angol Grand Prix-ben: Robert Benoist—Louis Wagner és Sénéchal-ból fog állani. A franciák erősen bíznak a teamben, mely tényleg igen jónak ígérkezik. Sénéchal a San-Sébastieni napokon mutatta meg, hogy nagyobb gépet is kitűnően vezet, nemcsak saját 1100 kcm. cyclecarjait és így a Delage-gyár kapva kapott az alkalmon, hogy Sénéchalt megnyerje versenyeire. Divó tehát már pótolva van.

Hírek a MAC motoréletéből

A minap egyik napisportlapunkban közlemény jelent meg, mely élénken foglalkozott a Magyar Atlétikai Club megalakult motorsportosztályával és annak „nagy garral“ bejelentett versenyeivel. Beszélgetést folytattunk az irányban Máry Dezső alezredessel, a MAC motorsportosztályának ügyvezető-elnökével, aki a következőket mondotta munkaársunknak:

„A Magyar Atlétikai Club motorsportosztálya

megalakulásával leszögezte programját, ennek végrehajtásával a magyar automobil- és motorkerékpársport érdekében érdemlegesen óhajt közreműködni és ezen programját lépésről-lépésre végre is fogja hajtani.

Ezen programban foglaltatik mindenesetre — természetesen — a versenyrendezés is, azonban szakosztályunk üdvös működése nem „egyedül“ ezen programpontra fog forogni. Ha a szakosztály vezetősége elérkezettnek fogja látni azt az időt, hogy versenyeket rendezzen, ezt meg is fogja tenni és pedig minden külső befolyástól mentesen. A MAC motorsportosztálya versenyek rendezését sohasem hirdette nagydobbal, nem is fogja azokat annakidején azzal végrehajtani, sem számlázni. Így tehát a türelmetlenkedőknek e tekintetben más tanácsot nem adhatunk, minthogy várjanak szépen nyugságban és békében.

A Magyar Atlétikai Club motorsportbeli működését bízzák csak továbbra is annak vezetőségére, mely ötven év alatt nem szóban és írásban, hanem tettekkel szerzett az országnak sikereket és dicsőséget, magának pedig elvitathatatlan érdemeket.

Ami a griffmadaras motorsportolók megjelenését a versenypályákon illeti, hála Istennek, ezeknek számával és sikereivel nagyon meg vagyunk elégedve és megnyugtathatjuk ebben az irányban az illetékeseket, hogy fog ezeknek a száma még a magyar motorsport dicsőségére erősen szaporodni.“

A MAC motorsport-osztálya július hó 24—25-én igen jól sikerült motoros kirándulást rendezett, amelyen 4 automobil, 19 oldalkocsis kerékpár és 10 solo-kerékpár, összesen tehát 33 jármű vett részt. A kirándulás nem bírt sem túraút, sem pedig verseny jelleggel és tisztán a bajtársias együttműködés és összeszokás elvén rendeztetett. A túráról jövő számunkban hosszabb cikkben fogunk megemlékezni.

BOSCH-GYUJTÓ

mindig és mindenütt

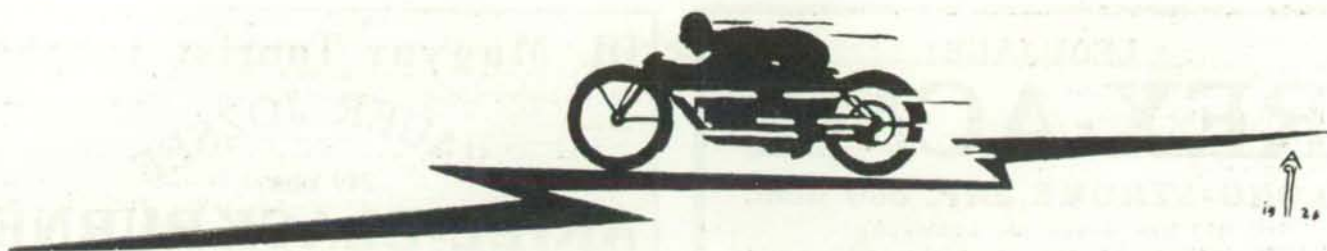
GYŐZ!

Legújabb
BOSCH-eredmények:

Északarkai repülés — Norge-léghajóval.
Délafrika. Durban tengerparti verseny.
Amerika. Indianapolis Grand Prix.
Anglia. Világrekordok a Brookland-pályán.
Belgium. 24 órás Belga Grand Prix.
Németország. Német Nagy díj.
Spanyolország. Európa Grand Prix.

Bosch Róbert k. f. t. Budapest VIII, Vas-u. 16

Telefon: J. 113—39, J. 28—91.



A Brookland 200 mile

A magyar amatőr Balázs László fényes szereplése

A JAP-motorok nagy napja. — A kategóriákat J. S. Worters (246 Excelsior-Jap), C. W. G. Lacey (344 Grindlay-Peerless-Jap), J. Emerson (490 HRD-Jap) és C. T. Ashby (976 Zenith-Jap) nyerték. — W. L. Handley (Rex-Acme) pompás futása.

A „Brookland Two Hundred Mile“, mint azt Angliában nevezik, a 200 angol mértföldes (321.800 km.) Brooklandi pályaverseny, az Angol Tourist Trophy után kétségtelenül a Szigetország egyik legjelentősebb versenye. Itt adnak találkozót a TT. után először csaknem az összes angol profimenők, hogy a nagy díjakért összemérjék erejüket a Man-sziget kanyargós országútja után, a Weybridge-i Brookland-kör simának éppen nem mondható betonján. Az idei Brookland Meeting minket magyarokat sokszorosán érdekelt, hiszen tudtuk, hogy fiatal versenyző gárdánk egyik legjobbjára, a még csak 19 éves Balázs László, ki már kora tavasszal szötte álmait a Brooklandról, vizsgáit sikeresen letéve, nyári szabadságát Angliában tölti, minden idejét arra használva föl, hogy motorsportunk fejlődése érdekében tapasztalatokat szerezzen a motorkerékpár őshazájában, a ködös Albionban. Balázs László hazai és ausztriai Zenith-győzelmei után a Hampton Court-i Zenith-gyárban meleg fogadtatásra talált. A gyár lehetővé tette, hogy a tehetséges fiatal, magyar amatőr egy kitűnően előkészített pompás 246 ohv. Jap-motorral beszerelt Zenith-en felvehette a küzdelmet az angol gyári menők teljes gárdája ellen.

Balázs László, meg kell adnunk, gyönyörű teljesítményt ért el. A neki teljesen szokatlan Brookland körön, alig egy-két tréninggel második lett a hatalmas konkurenciában. Ésszel versenyzett végig, nem forszirozta jobban az iramot, mint amennyire bírta. Végigállotta a versenyt, miközben az angol profik legjobbjai sorra hullottak ki a versenyből. Ő tehát az első magyar versenyző, aki hosszabb távú versenyben 100 kilométeren felüli sebességet ért el és dicsőséget, nevet szerzett idegenben a magyar névnek. Az angol világlapok, köztük a hetenként 70.000 példányban megjelenő „Motor Cycling“, melynek nyomán jelen tudósításunk is készült, a lehető legmelegebb hangon ír a „hungarian amateur“-ről, aki

biztos, nyugodt és egyforma vezetésével biztosította magának a második helyet.

Egész nap bűgött a motor július 24-én Weybridgeben. Dél előtt 10 órakor a 250 és a 350, délután 3-kor az 500 és 1000 km. kategóriákat indították. A 73 körre (1 Brookland-kör = 4452 méter) menő klasszikus verseny összes kategóriáit Jap-motorok nyerték, visszaszerezvén a Tourist Trophyn elvesztett hegemóniát. A verseny szenzációja a ma kétségtelenül egyik legjobb angol versenyző, W. L. Handley szereplése volt.

A kitűnő angol menő közvetlenül a start előtt vette észre, hogy egyik penumatikja puha. Azonnal hozzálátott annak kijavításához, ami 13 perc 45 másodpercet vett igénybe és több mint 7 kör hátránnyal iramodott a már akkor javában köröző mezőny után 348 ohv. Rex-Acme-Blackburne gépével. Handley olyan futást produkált, amilyenre még nem volt példa Brooklandban. 1:50-es részköröket futva, több mint 40 métert téve meg másodpercenként, ami 145.572 km. átlagsebességnek felel meg, körről-körre hozta be ellenfeleit és végeredményképpen 1:52 másodperccel befutott kategóriájának győztese mögött a második helyre. Tiszta ideje, mint az angol lap írja: 2:17:21 (Átlagsebesség: 141.948 km.) jobb volt, mint akár az 500, akár az 1000 km. kategória győztesének ideje. Ashby 1000-es Zenith-jével 2:22:28-as időt ért el (Átlagsebesség: 136.861 km.), tehát a verseny leggyorsabb embere Handley volt, leggyorsabb gépe pedig a 358 km. ohv. Rex-Acme-Blackburne.

A nagy jelentőségű verseny részletes eredménye a következő:

250 km. kategória.

1. J. S. Worters (246 Excelsior-Jap) 2:54:34. Sebesség: 111.922 km.
2. Balázs László (246 Zenith-Jap) 3:11:21. Sebesség: 101.681 km.

GARDNER

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

LEGÚJABB!
REX-ACME
LONG-STROKE JAP. 600 kcm.
 112 km. óránkénti sebesség.
 Raktárról azonnal szállítható.
 Kedvező fizetési feltételekkel
 ára luxusadóval
29 MILLIÓ
 Vezérképviselő: **MARTINEK ISTVÁN, I., Ferry D.-u. 32**

III. Magyar Tourist Trophy
BAUER JÓZSEF
 249 ohv.
ARIEL-BLACKBURNE
 motorkerékpáron győz a Lightweight
 Tourist Trophyban
 Vezérképviselő:
Bauer József **Budapest, VII., Elemér-utca 39**

**Az 1926. évi
 Osztrák Tourist Trophy
 abszolút győztese**
THUMSHIRN
 490 kcm. o. h. v.
ARDIE=JAP
MOTORKERÉKPÁRON.
 Az „Ardie-Werke A. G. Nürnberg“
 Magyarországi vezérképviselő:
 „Aratás“ Mezőgazdasági és Gépkereskedelmi r.-t.
 BUDAPEST, V., Balaton-u. 10.
 Telefon: Lipót 970-89.
ÖTÉVI VÁZGARANCIA
Kedvező fizetési feltételek.

Ahol indul
GYŐZ
 a
Terrot-JAP
KMAC téli túraút I.
Páris-Nizza I.
Turbie verseny I.
Platrières verseny I.
Mont Agel verseny I.
Cote de Camp verseny I.
Masillan verseny I.
Francia Grand Prix I.
 Vezérképviselő:
Budapest, VIII. ker., Múzeum körút 2. szám
 Telefon: **József 139-97**

A Kézműipar remeke!
MOTO-GUZZI
 az 1926. évi Angol Lightweight Tourist Trophy második helyezette.
Stabil. Gyors. Üzembiztos.
Cirkulációs olajozás. 37 világrekord.
 500 kcm. oldalvezérelt típus. Ara: 25.000.000 korona.
 500 kcm. felülvezérelt sporttípus. Ara: 21.000.000 korona.
 500 kcm. királytengelyes versenytípus. Ara: 41.000.000 korona.
Kedvező fizetési feltételek!
 Magyarországi vezérképviselő: **Petrákovits Testvérek** **Budapest, IX., Ullői-út 66/a.**

3. W. M. Couper (246 P. & P.-Jap) 3:19:25. Sebesség: 97.762 km.

4. C. S. Barrow (246 Royal-Enfield-Jap) 3:23:35.

5. C. R. Briggs (249 Henley-Blackburne) 3:35:00.

17 induló.

Délelőtt 10 órakor indul a hatalmas mezőny a 350-es gépekkel együtt. A verseny múlt évi győztese, az ezúttal Excelsior-Japet vezető Worters ugrik el legjobban, szorosán mögötte Johnston (Cotton), Hall (New-Imperial) és Millar (Zenith). Az első kör végén Millar előzi a társaságot és 110-es tempóban vezet csaknem 9 körig. A harmadik körben Greening tör előre és Hallt is előzve a második helyet okkupálja magának. Az első, aki kiáll a versenyből, G. L. Davison. Sokáig babrál motorján, majd jelentik, hogy végleg feladja. Johnston (Cotton) fokozatosan lemarad és bár tartja negyedik helyét, csaknem 2 körrel fekszik a vezetők mögött. W. A. Jakobs (Rex-Acme) az ötödik körben karburátordefekt miatt hosszabb időt tölt a boxoknál. Általában megállapítható, mint a „Motor Cycling“ írja, hogy a 250-es gépeknek kevesebb a defektjük, mint a 350-eknek. A 12-ik körben Millar 115 kilométeres köröket futva lekörözi Worters-t, aki abban a pillanatban, midőn Millar beéri, gyorsít és ragad a Zenithhez. A magyar Balázs nyugodtan köröz 100 kilométeren felüli sebességgel. Látszik rajta, hogy szokatlan neki a nagy mezőny és a mellette folyton elszuhanó motorok zavarják, mindazonáltal nyugodtságát megőrzi és nem hagyja magát tempójában megzavarni. Prestwich szépen megy Coventry-Eagle gépével és kezdi megközelíteni a vezetőket. Hall (New-Imperial) szeleprugótörés következtében kénytelen feladni a versenyt. Packman (Zenith) szelepszavarok miatt kiáll a versenyből. A 15-ik körben Worters otthagyja Millart és gépének teljesítőképességét a maximumra fokozva, a 24-ik körben ledolgozva körhátrányát, vezeti a mezőnyt. Briggs (Henley) karburátorzavarok miatt gyakori látogatója a boxoknak. Millar (Zenith) sokáig áll a benzinfelvevőállomásnál, de második helyét tartja. A 35-ik körben Worters gyertyát cserél, de ez mitsem változtat vezető pozícióján. Worters a 38-ik körben tölt, amikor Millar ismét az élre kerül, de nem sokáig örülhet, mert a 49-ik körben motordefekt miatt kénytelen abbahagyni a szép küzdelmet. Ötven körnél Worters vezet Prestwich előtt, akit az időközben felnyomult Ventura (Cotton), majd Johnston (Cotton) követ. Balázs itt már az ötödik helyen fekszik 2 körrel Johnston mögött, akivel együtt halad most már időnként 70 mérföldes (112.630 km.) sebességgel. Nem sokára Prestwich szeleptörés miatt feladja. Ugyanaz a sors éri a Cotton-vezető Johnstont, akinek mágnesével van baj, míg Ventura motordefekt miatt kénytelen kiállni a versenyből. Balázs a „Hungarian amateur“, tehát a második helyre kerül, amit aztán a verseny végéig meg is tart és nemesak, mint remélte, végigfutja a versenyt, hanem előkelő hellyel fejezi be a motorosvilág ezen nagyjelentőségű versenyét. Balázs utolsó köreiben, mint a „Cycling“ írja, első láncra olaj nélkül fut, néha izzik és hatalmasakat szikrázik, de a Coventry-lánc kiválóságát bizonyítandó, kitart a verseny végéig. A magyar Balázst az angolok szívből jövő

gratulációkkal halmozzák el, fényképészek sűrűnnek körülötte és a Motor Cycling Handley-el és Emerson-nal egy oldalon mutatja a kiváló „Hungarian Amateur Rider“-t.

350 km. kategória.

1. C. W. G. Lacey (344 Grindlay-Peerless-Jap) 2:29:14. Sebesség: 130.650 km.

2. W. L. Handley (348 Rex Acme-Blackburne) 2:31:06. Sebesség: 129.138 km.

3. A. P. Hamilton (348 Velocette) 2:37:48. Sebesség: 123.555 km. Befutott még: 4. H. M. Walters (344 Zenith-Jap) 2:38:34. 5. L. P. Driscoll (348 Zenith-Blackburne) 2:39:44. 6. J. A. Porter (348 New-Gerrard-Blackburne) 2:45:52. 7. F. G. Hicks (348 Velocette) 2:49:20. 8. R. W. Crawford (348 O. K.-Blackburne) 2:57:31. 9. G. L. Wallis (344 Wallis-Jap) 2:59:29. 10. H. Glover (348 Douglas) 3:24:51.

Handleynek közvetlenül a zászló lecsapása előtt pukkasztják ki az első gumiját, mialatt a pótkereket elhozzák és beszerelik, ellenfelei már 7 kört futottak le. Handley a mezőny után ered és körről-körre dolgozza le hátrányát, kis ohv. Blackburne-jével fantasztikus köröket futva. Negyvennégyen vannak a pályán, ebből 14 gép a 250-es, 30 gép a 350-es kategóriába tartozik. A Chater-Lea-vezető Marchant van az élen, követve Longman (AJS) által. A hetedik körben Marchant, Longman, Lacey, Hamilton vannak az élen 87 mérföldes (139 km.) sebességgel rován köreiket, mikor Handley, mint a nyíl ugrik el Rex-Acme-jével a startvonalról. Már első körét 93 mérfölddel (149.637 km.) abszolválja. A tribün felszisszen, az ajkakat a csodálkozás moraja hagyja el. A verseny negyedében 18 körnél, az AJS-vezető Longman vezet. Itt már többen feladják, így Tucker (HRD), Trush (New-Imperial), Caslake (Royal-Enfield) és mások. A verseny felében Longman feladja motordefekt miatt és Lacey ikerül az élre. Marchant is kiáll Handley tempóját nem csökkentve, már csak 4 körrel fekszik a vezetők mögött. A 48-ik körben már harmadik, míg az 54-ikben már a második helyen fekszik, de Lacey jól tartja magát és Handley 89 mérföldes köreivel szemben ő is 83-akat fut. Az utolsó körökben mindkét részről csökken némileg az iram. Handley 86-ra, míg Lacey 82-re csökken, úgyhogy Handley csak 1 körrel tudja a kitűnő Jap-exponenst megközelíteni és fényes futás után nem egész két percet lesz második.

500 km. kategória.

1. J. Emerson (490 HRD-Jap) 2:23:54. Sebesség: 135.509 km.

2. J. S. Worters (490 Excelsior-Jap) 2:32:45.

3. P. M. Walters (490 Sunbeam-Jap) 2:37:30.

4. W. S. Braidwood (498 AJS) 2:41:40.

A verseny szenzációja H. Le Vaek indulása egy New-Hudson-el. Emerson (HRD) vezet, mögötte Denly (Norton) és Horsman (Triumph). Le Vaek nem sokáig bírja, motorja fárad és kénytelen kiállni. A Douglas-menők Judd, Dixon állandó gyertyadefektokkal küzdenek.

30 körnél Emerson vezet, Worters és Dixon előtt.

VEZÉRKÉPVISELET:
VERES PÁLNÉ-UTCA 19.

NEW-HUDSON
MOTORKERÉKPÁROK

VEZÉRKÉPVISELET:
VERES PÁLNÉ-UTCA 19.

Walters (Sunbeam) steering-damperje eltörik és kénytelen lassítani. Judd (Douglas) pneudéfekttel feladta. Denly (Norton) kormánytörés következtében kénytelen abbahagyni a versenyt. A 37-ik körnél Dixon megy az élre, majd leáll tölteni a depónál. A 40-ik körben Emerson ismét vezet, mögötte Worters, majd Walters, Horsman defekt miatt feladja. Az 58-ik körben Dixon motordefekt miatt kiáll. Emerson győz, ugyanekkor Wortersnek még négy, Waltersnek öt és Braidwoodnak 6 köre van még hátra.



Mielőtt a világ legszebb, leggyorsabb és legjelentőségtebb versenyének leírásába belefognánk, előre kell bocsájtanunk egy pár igen fontos adatot, melyek az ideji Senior T. T. jelentőségét olvasóink előtt a legteljesebb mértékben megvilágítják. Az ideji Senior T. T., hasonlóan a Junior és Lightweight Tourist Trophyhoz, nem hat, hanem hét Isle of Man körön került lefutásra. A távolság a múlt évben 362.700 km. volt, míg az idén 423.295 km.-t kellett a versenyzőknek befutniuk (1 kör = 60.470 km.). Ötvenhárom versenyző nevezett az ideji Senior TT-re. Tizenkilenc gyár képviseltette magát a világ legklasszikusabb versenyében. Ezek: A. J. S., A. J. R., Cotton, Douglas, Guzzi (olasz), H. R. D., Mc Evoy, Norton, New-Gerrard, O. K.-Supreme, P. & M., Rex-Acme, Rudge, Scott, Sunbeam, Triumph, Wallis, Zenith és a Chater-Lea.

Az 53 benevezett versenyző közül 29 a múlt évben is starthoz állott, sőt érdekes megemlíteni, hogy a múlt évi verseny első 10 helyezettje kivétel nélkül megjelent, hogy megismételje győzelmét, avagy helyezését, ami igen soknak sikerült is. A benevezett 55 versenyző között két angol gyarmatbeli, az ausztráliai: Roy Chairman (Wallis—Jap) és az afrikai C. H. Young (Triumph), valamint három kontinensversenyző: az olasz Varzi Achille (Sunbeam), a spanyol I. Macaya (Norton) és az olasz Guzzin induló Pietro Ghersi is szerepeltek. A múlt évi verseny első három helyezettje: Howard R. Davies (490 ohv. H. R. D.-Jap), F. A. Longman (498 ohv. A. J. S.) és Alec Bennett (490 ohv. Norton) voltak. Az útvonalrekordot H. R. Davis tartotta 3:30:08 idejével, ami 106.403 km. átlagsebességnek felelt meg. A leggyorsabb kör J. H. Simpson (498 ohv. A. J. S.) nevéhez fűződik 32:50-es idővel, ami viszont 110.983 km. átlagot jelentett.

1000 kcm. kategória.

1. C. T. Ashby (996 Zenith-Jap) 2:22:23. Sebesség: 136.861 km.
2. F. A. Longman (988 Harley-Davidson) 2:24:58.
3. R. E. Humphries (976 Brough-Superior-Jap) 2:41:28.
4. Roy Charman (996 Zenith-Jap) 2:41:53.
5. J. S. Wright (996 Zenith-Jap) 2:53:34.

Angol Senior Tourist Trophy

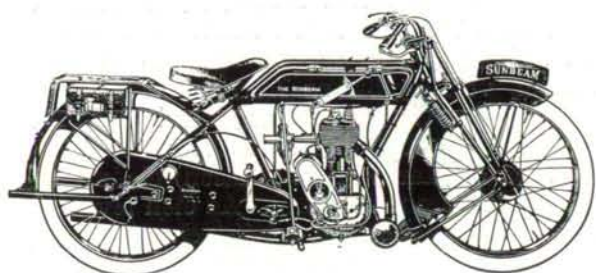
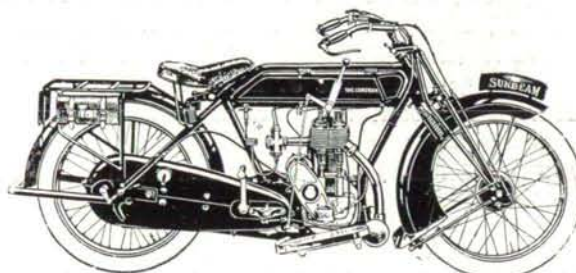
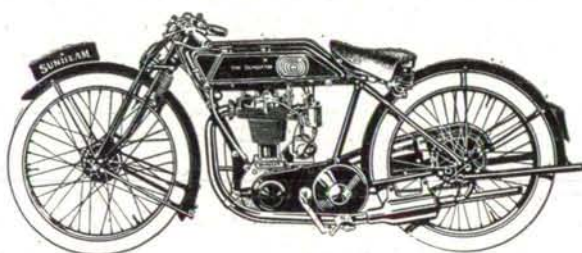
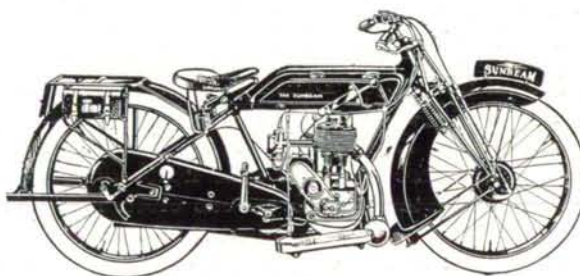
1. Stanley Woods (490 ohv. Norton)
2. W. L. Handley (496 ohv. Rex Acme, Blackburne)
3. F. A. Longman (498 ohv. A. J. S.)

A verseny lefolyása. (Az angol „Motor Cycling” nyomán.)

Ködös, hideg reggelre ébrednek Man szigetén június 18-án a verseny résztvevői, ami egy igen gyors versenyre enged következtetni. Tekintettel arra, hogy az előző napokban sűrűn esett az eső, pornak sehol semmi nyoma. A lehető legideálisabb körülmények között vonulnak fel a versenyzők 9:45-kor. Mindenki maga előtt tolja gépét, melyet az előző napon le kellett adni és amit csak a startnál szabad beindítani a startjel megadása után. Legelő H. R. Davis, a múlt évi győztes, akit követ a többi. Óriási ünneplésben van része az olasz Pietro Ghersinek, aki mint tudjuk, a 250-es gépek versenyében kitünő másodiknak futott be, de mivel nem azzal a gyertyával futotta végig a versenyt, amit bejelentett, diszkvalifikálták. Ghersi erre olyan dühös lett, hogy azonnal haza akart utazni Itáliába és csak barátai hosszas rábeszélésére határozta el startját a Senior versenyben. A vezetőség kivételesen megengedte neki, hogy gépét reggel adja le, mivel azonban nem lett készen előző napi defektjei kijavításával, csak közvetlenül a start előtt tudta leadni gépét és 9:55-kor állt csak be a részére fenntartott kockába. Ötvenkét versenyző jelent meg a startnál és csupán a Zenith-vezető Gray hiányzik, aki az utolsó tréningen bukott és képtelen starthoz állani. Davies indul el elsőnek, utána a három új kéthengeres ohv. Blackburne-motorral felszerelt (Cotton, Ney-Gerrard és Rex-Acme) gépek vezetői: Handley, Brockbank és Johnston, követve a többiektől. Ghersi Pietro az olasz Hymnus hangjai mellett tolja meg pompás királytengelyes Guzziját. A spanyol Macayának is kijut az ünneplésből, hiszen már harmadszor indul az angol TT-ben.

Már a verseny elején titáni küzdelem fejlődik ki Davies és Handley között. A jelzőtáblák megkezdik

A legjobb motorkerékpár a
SUNBEAM

3¹/₂ HP Light-Solo (499 kcm.)3¹/₂ HP Standard (499 kcm.)2³/₄ HP OHV. (347 kcm.)2³/₄ HP Standard (347 kcm.)

Sunbeam-hez csak

WAKEFIELD



olajat használjon!

Vezérképviselet:

Magyar Abroncs és Kerékgyár rt.

Budapest, VI., Gyár-utca 8.

Telefon: 133—56.

működésüket, a kikiáltók mind sűrűbben hozzák a híreket. Waterhouse (Sunbeam) már a Quarter-Bridgenél bukik, mialatt Parker (Douglas), Dixon (Douglas) és Patchett (Mc Evoy) Ballaerainnél különböző defektjeiket javítják. Handley gyönyörűen fut. Előzi Daviest és 64 másodperccel előbb fejezi be első körét. Szemtanuk állítása szerint még ember olyan gyorsan, mint Handley, nem futott át a tribünök előtt. Ennek dacára Stanley Woods (Norton) gyorsabb körrel fejezi be az első szakaszt (33:04), nem is szólva a leggyorsabb angol T. T.-menőről Jimmy Simpson-ról (A. J. S.), aki dacára az álló startnak, már az első körben hatalmasan megjavítja mult évi körrekordját 32:27-re. Átlagsebessége: 111.770 km. Már az első körben igen sokan elvéreznek. A kikiáltó csaknem állandóan jelez. Crabtree (Wallis) motordefekt, Walters (P. & M.) villatörés, Langman (Scott) motordefekt miatt feladják. Robertson (AJR) szelepvezérlő rudja törik. Ugyancsak baj éri Evans (Triumph), Bullus (P. & M.), Mainwaring (Scott), valamint J. H. Stevens (AJS)-et, aki a Brandish Cornerben bukik és kiállni kénytelen.

A verseny állása 1 kör 60.470 km. után a következő:

1. J. H. Simpson (AJS) 32:27
2. Stanley Woods (Norton) 33:04
3. W. L. Handley (Rex—Acme) 33:17
4. Pietro Ghersi (Guzzi) 33:40
5. C. W. Hough (AJS) 33:50
6. Tommy Spann (Sunbeam) 33:55

A második kör elején Dixon (Douglas) és Evans (Triumph) a Ballig-Bridgenél feladják. Mindkettő motordefekt miatt. Longman (AJS) benzintankja folyik. Simpson vérre megy és már közel 70 másodperccel vezet a Norton vezető Woods előtt. Handley tartja harmadik helyét. A kitünően futó olasz Ghersi a híres Gooseneck Cornerben (libanyak forduló) bukik. Fékjei elgörbülnek és jobb keze erősen vérzik. Próbálja folytatni a versenyt, de miután fékjei absolute nem fognak, kénytelen feladni a szép küzdelmet. Porter, akinek több helyen mértek 95 mértföldes sebességet (152.855 km.) New-Gerrard vázba épített kéthengeres Blackburne motorjával, kénytelen feladni a küzdelmet, mert nézete szerint vázát túl kiesire és gyengére dimenzionálták a motor teljesítményéhez képest és a szó szoros értelmében nem bírja fogni motorját. Randles (Sunbeam) olajpumpája törik, feladja. Wade (HRD) már harmadszor

bukik. Ugyanez a sors éri Harryst (New-Hudson). Simpson ismét rekorddal zárja a második kört is. Ideje: 32:09. Sebessége: 113.921 km. A legnagyobb sebesség a Tourist Trophyk történetében. A második körben a helyezei nem igen változik. Handley gyertyadefektjét javítja és emiatt visszaesik. Davies szépen felküzd magát az ötödik helyre. A helyzet a következő:

A verseny állása 2 kör 120.941 km. után a következő:

1. J. H. Simpson (AJS) 1:04:36
2. Stanley Woods (Norton) 1:06:15
3. C. W. Hough (AJS) 1:07:05
4. F. W. Longman (AJS) 1:07:50
5. H. R. Davies (HRD) 1:08:00
6. Tommy Spann (Sunbeam) 1:08:01

Két és fél kör után Jimmy Simpson meteorszerű rohanását beszünteti. Motorja protestál az örületes rohanás ellen és kileheli lelkét Kirkmichaelnél. Ezzel a verseny leggyorsabb embere esik ki a küzdelemből, vele együtt az AJS-gyár reménysége.

Stanley Woods (Norton) veszi át a vezetést, míg Hough a második és H. Davies a harmadik helyet foglalja el. Harry (New-Hudson) elgázol egy kutyát, de szerencsére nem bukik. Az élen lévők után szorosan egymásmellett fut a két Triumph-vezető Hobson és Willis, míg T. Spann (Sunbeam) biztosan tartja hatodik helyét. Braddon Bridge-nél a talaj rendkívül sikos és így itt tömeges bukások történnek. Bukik Spann (Sunbeam), Harry (New-Hudson), Ollerhead (Rudge), Bruckbank (Cotton) és J. Wade (H. R. D.), akik közül azonban egyiknek sem történik baja és mindegyikük folytathatja a versenyt. C. E. Wise (A. J. S.) Goosneck-nél bukik és megsérül a lábán, de rövidesen folytatja a versenyt. Közben a gyönyörű versenyt futó Handley (Rex-Acme) gyertyadefektust kap, majd hátsó fékét állítja utána és szemüvegét cseréli ki, melynek bal lencsáját egy kő bevágta. C. T. Ashby, a P. M.-nek utolsó reménysége, a harmadik körben Crosby előtt motordefekt miatt feladja. A mezőny mindinkább szűkül. Moller (Norton) Governors Bridge-nél bukik s eltöri lábtartóját, T. Spann ugyanitt törött villával adja fel a versenyt, míg T. F. Bullus gumidefektust szenved. F. A. Longman (A. J. S.) lassan javít helyzetén, míg E. Twemlow (H. R. D.) felnyomul a hatodik helyre. A verseny állása a 3 kör 181.410 km. után a következő:

1. Stanley Woods (Norton) 1:40:16
2. C. W. Hough (A. J. S.) 1:40:36
3. H. R. Davies (H. R. D.) 1:42:09
4. A. Bennet (Norton) 1:42:27
5. F. A. Longman (A. J. S.) 1:42:28
6. E. Twemlow (H. R. D.) 1:44:00

Stanley Woods óriási iramot diktál és már előre látható, hogyha ezt tartani bírja, akkor megdönti a fennálló útvonalrekordot. Bennet nem jön. Davies Gooseneck-nél bukik és E. Twemlow előzi. Az AJS-vezető Hough remekül megy és hátrányát a vezető Stanley Woods-al szemben 11 másodperere esőkenti.

Crauford (O. K.) megáll, hogy leszakadt és a kerék köré csavarodott első sárhányóját rendbehozza. Patchett (Mc. Evoy) Ramsey-nél feladja a versenyt. A defektusok száma a távolsággal egyenes arányban növekedik. Mind többen és többen állnak ki külön-



GOODRICH PNEU
AZ UTAK KIRÁLYA

SZILÁRD BÉLA
VI., Lázár-utca 14.
(az Opera mögött)

Tel.: Teréz 131-28

böző kisebb-nagyobb hibák következtében. Whalley (Douglas) olajcsöve törik és motorja besül, míg a Sunbeam-vezető Tettsall Ballacraïne-nél feladja a versenyt. Érdekes, hogy majdnem mindegyik vezető szemüveget cserél, mert a ráragadt szunyogok és legyek miatt azok már nem átlátszóak többé. Langton, az utolsó versenyben lévő New-Hudson-vezető gyertyadefekt miatt Sulby-nál kiáll. A verseny feltávján az indultak 30 százaléka már kiesett. A rettenetesen igénybevett fékek mindinkább kezdik felmondani a szolgálatot és nem egy bukásnak és defektnek az előidézői. A verseny állása 4 kör 241.480 km. után a következő.

- | | | |
|-----------------------------|-----|---------|
| 1. Stanley Woods (Norton) | — — | 2:13:29 |
| 2. C. W. Hough (A. J. S.) | — — | 2:13:40 |
| 3. F. A. Longman (A. J. S.) | — — | 2:16:05 |
| 4. E. Twemlow (H. R. D.) | — — | 2:18:36 |
| 5. J. Craig (Norton) | — — | 2:19:24 |
| 6. H. R. Davies (H. R. D.) | — — | 2:19:43 |

A negyedik kör után a verseny állása a vezetők sorrendjét tekintve nem változik. Stanley Woods 4 és fél kör után előnyét Hough-al szemben 1 és fél percre növeli. Longman ekkor 3 perccel fekszik a vezetők mögött. Handley, kit úgy látszik a szerencse nem nagyon kedvel, különböző defektjeinek javítása után gyönyörű versenyt futva, az ötödik kör végén elfoglalja a negyedik helyet. Közben Davies, ki bukása után még folytatta a versenyt, motordefekt miatt végleg kiáll. A legerősebb küzdelem a két élenlevő vezető, Woods és Hough között folyik.

A verseny állása 5 kör 302.350 km. után a következő:

- | | | |
|---------------------------|-----|---------|
| 1. Stanley Woods (Norton) | — — | 2:46:37 |
| 2. C. W. Hough (A. J. S.) | — — | 2:48:00 |

- | | | |
|-----------------------------|-----|---------|
| 3. F. A. Longman (A. J. S.) | — — | 2:51:01 |
| 4. W. L. Handley (Rex-Acme) | — — | 2:52:41 |
| 5. J. Craig (Norton) | — — | 2:53:54 |
| 6. E. Twemlow (H. R. D.) | — — | 2:54:16 |

Az utolsóelőtti körben Hough (A. J. S.) minden erejét beleadva a küzdelembe, hátrányát Stanley Woods-al szemben 39 másodpercre csökkenti. Az élen lévőkre senki sem veszélyes már, hiszen a harmadik helyen fekvő Longman (A. J. S.) több, mint 4 perccel fekszik a vezető Norton mögött. Hobson (Triumph) Ramsey-nél feladja. Handley fokozatosan felnyomul és már csak 1 másodperccel fekszik az A. J. S. vezető Longman mögött. L. P. Driscoll, aki egy Zenith-vázba épített 350 km-es Chater-Lea motorral indult, kiváló futást produkál és egynéhány 500-as gépet meg is előz. C. A. C. Birkin (Norton) bukik és megsérülve kiáll a versenyből. Parker (Douglas) motordefektus miatt feladja. Most érkeznek az első hírek Bennetről. A kiváló versenyző állítólag kuplungdefekt miatt adta fel a versenyt. A hatodik kör végéig A. Varzi (Sunbeam) felnyomul a hatodik helyre.

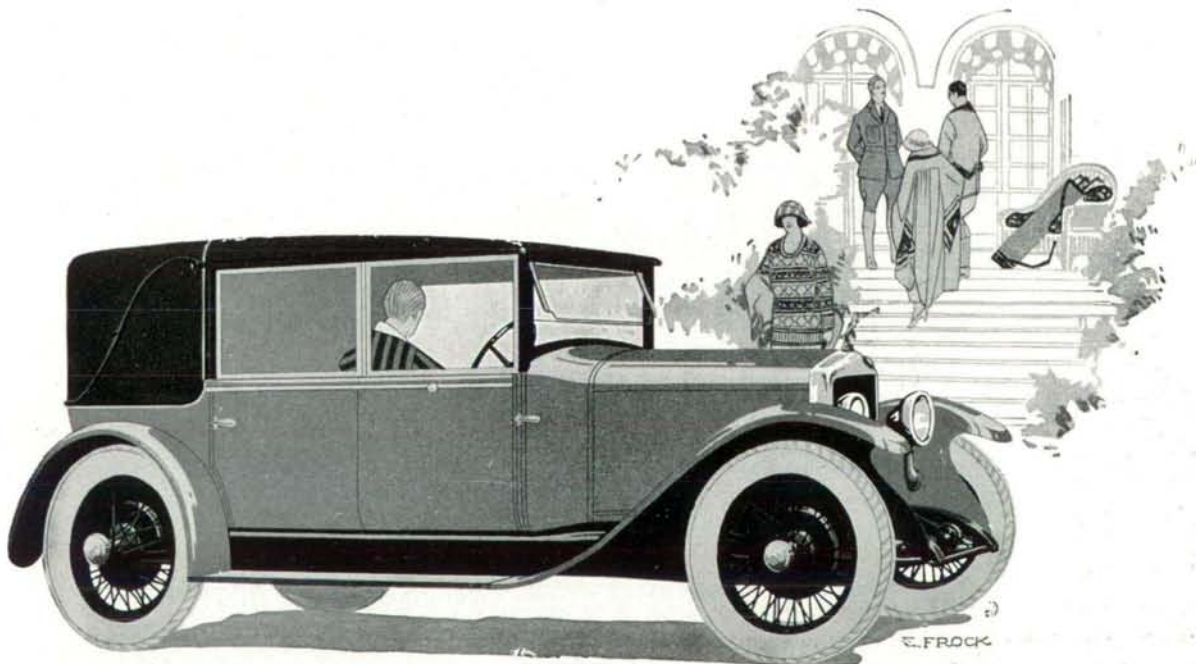
A verseny állása 6 kör 362.420 km. után a következő:

- | | | |
|-----------------------------|-----|---------|
| 1. Stanley Woods (Norton) | — — | 3:20:54 |
| 2. C. W. Hough (A. J. S.) | — — | 3:21:33 |
| 3. F. A. Longman (A. J. S.) | — — | 3:25:21 |
| 4. W. L. Handley (Rex-Acme) | — — | 3:25:22 |
| 5. J. Craig (Norton) | — — | 3:29:41 |
| 6. A. Varzi (Sunbeam) | — — | 3:32:11 |

A verseny utolsó köre következik. A kedélyek a végsőkig fokozódnak. A versenyzők örületes finisbe kezdenek. Woods vezet Hough előtt 39 másod-

Minden vitán felül áll a
2 literes

BALLOT



Magyarországi
vezérképvislet:

WILHEIM SÁNDOR BUDAPEST, V. JÓZSEF-TÉR 11.

perccel. Hough előnye Longman előtt 3:48, míg a harmadik (Longman) és a negyedik (Handley) között a különbség csupán 1 másodperc. Az idegizgató küzdelemben Hough Sulby közelében bukik és így elesik egy biztos második, esetleg első helyezéstől. A verseny első helye ezzel elintézést nyert, Stanley Woods-ot többé megverni nem lehet. A második helyért azonban annál elkeseredettebb küzdelem folyik. Röviddel Stanley Woods befutása után rohan át démoni sebességgel a célvonalon Handley, majd röviddel utána Longman. Az eredményt még nem tudni. Folynak a számítások és rövid néhány másodperc múlva kihirdetik, hogy a második helyezett Handley, ki a gyönyörű versenyt futó Longmant mindössze 4 másodperccel verte meg. Handley talán élete legszebb versenyét futotta. Ennyi defekt dacára a második helyre

kerülni emberfeletti teljesítményt kíván.

Még az utolsó körben is számos defektus történik. J. Shaw (Norton) szelepszavarokkal, Crauford (O. K.) törött vázzal, Simister (Triumph) törött szeleprugóval, Gus Kuhn, aki Judd Douglas gépét vezette szakadt láncal, kénytelen a versenyt feladni. Waterhouse (Sunbeam) kupplungdefekt és Searle (Norton) motordefektussal áll ki. Az utolsó körben bukott Hough, mint hírlík, csupán könnyebb sérüléseket szenvedett.

Az 57 induló közül csupán 22 futott be.

A hetedik (utolsó) kör = 423.290 km. után sorrend szerint a következők érték célba:

Átlagsebesség:

Győztes: Stanley Woods (Norton)	3:54:40
2. W. L. Handley (Rex-Acme)	— 3:59:00



Guillon, Plessier és Garfield a kitűnő francia vezetők, akik Renault-kocsin megjavították a 24 órás világrekordot. A három francia váltott vezetéssel 24 óra alatt 4167 kilométer 578 métert futott be, ami 173 649 km. órátlagnak felel meg.



A 24 órás világrekordot futó Renault benzintöltés és gumiesere közben a Monthléry autódrom egyik egyesében. Kétúően látható a nagy sürgés-forgás a koci körül. A hatalmas tankból benzint töltenek, egy ember az elhasznált olaját pótolja, míg mások pneumatikót cserélnek.

3. F. A. Longman (A. J. S.) — — —	4:00:03,4
4. J. Craig (Norton) — — —	4:04:47,0
5. C. P. Wood (H. R. D.) — — —	4:07:35,0
6. D. E. Rowley (A. J. S.) — — —	4:07:48,6
7. A. Varzi (Sunbeam) — — —	4:08:05,0
8. S. P. Jackson (H. R. D.) — — —	4:10:22,0
9. K. Twemlow (H. R. D.) — — —	4:12:03,6
10. G. B. Walker (Sunbeam) — — —	4:12:35
11. I. Macaya (Norton) — — —	4:16:06
12. H. J. Willis (Triumph) — — —	4:19:35
13. S. Ollerhead (Rudge-Whitworth)	4:19:51
14. E. Archibald (O. K. Supreme) —	4:24:24
15. F. Whitworth junior. (Rudge-Whitworth) — — — — —	4:26:45
16. H. F. Harris (H. R. D.) — — —	4:26:48
17. C. E. Wise (A. J. S.) — — —	4:29:31
18. T. H. Welsby (Scott) — — —	4:31:12
19. L. P. Driscoll (Zenith-Chater-Lea)	4:33:32
20. V. Anstice (Douglas) — — —	4:37:46
21. O. Wade (H. R. D.) — — —	4:39:57

A vezetőkről.

Az idei Senior T. T. győztese, Stanley Woods, egy 22 éves dublini születésű cukorkaügynök, aki a motorkerékpáriparral, avagy kereskedelemmel semmi nemű összeköttetésben sem volt. Stanley Woods szabadságon volt s így engedhette meg magának ezt a kis jól sikerült kiruccanást a Man szigeti versenyekre.

Stanley Woods-nak ez nem első szereplése volt a

T. T.-én. 1923-ban ugyanis megnyerte a junior T. T.-t egy Cotton-Blackburne gépen.

A győztesnek — ki egyébként teljesen fitten és jó kondícióban érkezett a célba — gépével az egész verseny folyamán nem volt semmi baja. Az első körben észrevette, hogy hátsó pneu-ja túl puha és ezért a kanyarokban csúszik. Miután gumiját keményebbre fujta, zavartalanul folytatta útját.

A győztes Norton-gép jó állapotban volt a verseny után, csupán két dugattyúgyűrűje törött el és a tankja egy helyen keveset folyt. Egyebekben úgy festett, mint a startnál.

A győztes és a helyezettek gépeinek felszerelését mult számunkban közöltük.

A T. T. második helyezettje W. L. Handley volt kéthengeres Rex-Acme Blackburne gépével. Handley, aki Bennett és Simpson-nal mindenképpen egyenrangú klasszist képvisel, hasonlóan a Junior T. T.-hoz, megint nagy balszerencsével küzdött. Tekintve, hogy úgy a junior-, mint a seniorversenyben indult, egyszerre több géppel kellett foglalkoznia és így nem volt elég ideje, hogy a gépeket eléggé kiismerje. Így történhetett meg az az eset, hogy a második körben mindkét gyertyáját ki kellett cserélnie ugyanannak a gyárnak más típusú készítményére, amely azonban hőtállóbb volt az előzőnél. Handley ezzel a gyertyacserével több mint 7 percet veszített. Később hátsó fékének pedálja túl alacsonyra került és így a fordulóban nem fékezhetett. A fék utánállítása is jelentékeny idejébe került. Handley saját be-

ÓRIÁSI

PUCH

GYŐZELMEK 1926-BAN

Olasz motorkerékpárbajnokság • Targa Florio • Magyar

Tourist Trophy • Budapest—Hatvan 100 km. • Osztrák

Tourist Trophy • Magyar Túraút • Rieshegyi verseny

KMAC: Guggerhegyi verseny.



A fenti versenyek és az azokban elért kitűnő átlagsebességek

mind eklatáns példái a Puch-motorkerékpárok kiválóságának

ELADÁSI
KÖZPONT:

BUDAPEST VI, LISZT FERENC-TÉR 9

vallása szerint tudta Simpsons tartani, noha gépe a sikon hátrányban volt az A. J. S.-el szemben. Amint azonban emelkedőre kerültek, egyenlő gyors volt a két gép. Eltekintve a fentemlített kisebb hibákat, a gépnek semmiféle más baja nem volt.

Érdekesnek tartjuk megemlíteni, hogy a T. T. előtt a kéthengeres ohv. Blackburne jó szereplését senki sem várta. A gép a tréningeken nem bizonyult valami különös gyorsnak. A versenyen azonban csodálatosan ment.

Handley 24 esztendő, a Rex-Acme gyár tuning-mestere és versenyzője, 1922 óta versenyez. Tavaly úgy a Junior, mint az Ultra-Lightweight T. T.-én első

tudott lenni, míg az idén a junior T. T.-én harmadik lett.

A harmadik helyezett A. J. S.-vezető F. A. Longman remek párharcot vívott a finisben Handley-el. Longman, kinek gépe az egész verseny folyamán defektmentesen működött, az utolsó körben kupplung-defektet kapott és így jóformán a biztos második helyről szorult le. Az egész verseny folyamán csak egyszer bukott Ramsey-nál, amikor a szintén A. J. S. menő Rowley-t előzte egy fordulóban. Longman régi motorversenyző, aki tavaly a Senior TT-ben a második helyet foglalta el. Foglalkozására nézve motorkerékpárügynök Londonban.

A Belga motorkerékpár Grand Prix

Győztesek: Simpson (AJS), Longman (AJS), Porter (New-Gerrard), Milhoux (Ready-Blackburne). — Karner és Putz (Sunbeam) kiváló szereplése.

A belga Grand Prix idén is az angol gépek teljes sikerét hozta mind a négy kategóriában.

A belga Grand Prix startjához a Francorchamps-i Circuiten ragyogó napsütésben délelőtt 11 órakor álltak fel a versenyzők. Az 500-as gépek 28 kört (417 km.), a 350-esek 24 kört (357 km.), a 250-esek 20 kört (298 km.), a 175 km.-esek 18 kört (268 km.) futottak be. A benevezettek közül a startnál csupán a P. & M.-vezető Ashby, a Gillet-gépek és két A. J. S., valamint egy Indian nem jelentek meg.

Még a verseny éjjelén sem volt minden gép rendben. Így Jack Porter-é sem, aki a versenyt megelőző este összeütöközött egy automobillal és váztörést szenvedett. Az ambiciózus versenyző azonban minden erejét összeszedve, a kiváló Dixon és egy garagemester segítségével egész éjjel dolgozva, reggelre valamiképpen rendbehozta törött vázát. Porter a verseny előtt engedélyt kért, hogy egynéhány kört fúson próbaképpen. A próbafutam sikerült, Porter starthoz állott és dacára az egész éjjeli munkának és a csak provizorikusan összeerősített váznak, fölényesen győzött a 250 km.-es kategóriában. Az Indian vezető Demulder közvetlenül a start előtt vette észre, hogy olajtartálya folyik és így azt csak a legnagyobb sietséggel cserélhette ki.

Hasonló kisebb defektek után végre felálltak a versenyzők, számszerint 39-en, a starthoz. M. Mar-

cellis, a belga időmérő megadta a jelt, 39 motor pokoli zöreje töltötte be a levegőt, mikor a piros zászló felrebbent az árbóca és az első induló, a Sunbeam-vezető Walker elstartolt.

Rövid idő múlva már kialakul a helyzet az 500-as kategóriában. Woods (Norton), Simpson (A. J. S.) és Karner (Sunbeam), a „famous Austrian rider“ vezetik a mezőnyt. A 350 km.-es kategóriában a verseny elején Handley (Rex-Acme) vezet. A 250 km.-es kategóriában a Cotton vezető Johnston van elől, míg a 175 km.-esek között a Ready-Blackburn-t vezető Milhoux fölényrel vezet a kompresszoros vízhűtéses D. K. W. előtt.

15 körnél az 500-as kategóriában Woods és Simpson küzdenek egymással, míg nem sokkal Simpson mögött jön Karner.

A verseny állása 7 kör (a táv egynegyede) után:

	500 km. kategória
1. Woods (Norton)	55:50
2. Simpson (A. J. S.)	57:05
3. Karner (Sunbeam)	57:06
4. Tom (Sarolea)	
5. Walker (Sunbeam)	

Már ebből az eredményből is látható, hogy a kiváló osztrák vezető, Karner a verseny kezdetétől fogva jó helyen volt és olyan vezetőkkal szemben, mint Simpson, is megállotta helyét, nem is szólva

Indian

motorkerékpárok

összes típusai 350 km.-től — 1200 km.-ig
állandóan raktáron!

Magyarországi
vezérképviselőt:

Landau és Fábri

Budapest, V. kerület,
Vilmos császár út

66



Telefon:

66-40



arról, hogy mögötte olyan neveket találunk, mint pl. Walker (Sunbeam).

A 350 kcm.-es kategóriában Longman veszi át a vezetést, melyet aztán mindvégig meg is tart. A helyzet ebben a kategóriában, a táv egynegyedében a következő:

1. F. A. Longman (A. J. S.) 1:11:16
2. Virgo (Sarolea) 1:14:15
3. Demulder (Indian) 1:15:10
4. Putz (Sunbeam)
5. Whalley (Douglas)
6. Bieze (New-Imperial)

Mint látható tehát, a másik osztrák menő, Putz a verseny első felében meglehetősen lemarad a vezetőktől.

A 250 kcm.-es kategóriában biztosan vezet Porter (New-Gerrard), míg a 175 kcm.-esek között Milhoux (Ready-Blackburne) közel 2 perces előnyre tett szert az utána jövő Beckerssel (D. K. W.) szemben.

Közben Woods — ki kolosszális iramot diktál, — első kereke Eaux Rouges Corner-nél megcsúszik és bukik, de nem történik baja. Most erős küzdelem kezdődik a két óriási képességű versenyző között. Félta-von Simpson vezet 5 másodperccel Woods előtt. Nemsokára újra Woods szerzi meg a vezetést 5 körre. Ezután egy elkeseredett párharc folyományaképpen ismét Simpson vezet és megtartja vezető pozícióját egészen a verseny végéig. Az egymással külön harcot vívó két vezető után Walker (Sunbeam), Karner (Sunbeam) és Tom (Sarolea) következnek meglehetősen távolságban.

A 350 kcm.-es kategóriában Putz (Sunbeam) folyamatosan a második helyre és Demulder (Indian), ki nek rekei elromlottak, a harmadik helyre szorul. Egyébként a helyzet nem változik.

A 250 kcm.-es kategória féltávján Porter győzelme már elvitathatatlanul látszik. Porter (New-Gerrard) már csak harmadmagával fut kategóriájában és 8 perccel vezet a második (Crabtree) előtt.

A 175 kcm.-es kategóriában Milhoux (Ready-Blackburne) előnye a kis vízhűtéses D. K. W.-val szemben csak 2:07, Friedrich (D. K. W.), aki eddig igen szépen ment, kiállt. A harmadik helyet Dallison (Elfson-Norman) tartja.

Simpson sok időt tölt a depóknál és így Woods eléje kerül. Nemsokára azonban Woods-ot is utóléri a balszerencse. Első gumija kilyukad és drága perceket veszít, amíg kerekét kicseréli és a féket újból megerősíti. Három körrel később azonban a kitűnő Woods újra a harmadik helyen fekszik.

A verseny háromnegyed távján a helyzet nem változik. Az 500 kcm.-es kategóriában Simpson (A. J. S.) percekkel vezet, utána Karner jön, akinek Woods már-már a nyakán van. A különbség közöttük csupán 28 másodperc. A többi kategóriában a helyzet nagyjából ugyanaz. Demulder (Indian) rövid időre újra Putz (Sunbeam) elé kerül. A 250 kcm.-es kategóriában Porter változatlanul vezet, míg a 175 kcm.-esek között Dallison (Elfson-Norman) megelőzi a D. K. W.-vezető Beckert.

Közeledik a verseny vége. A nap perzselően süt, a motorok kezdik felmondani a szolgálatot. Handley

ÚJ TRIUMPH-GYŐZELMEK

Skót hatnapos megbízhatósági verseny

TRIUMPH

4 első díjat nyer!

200 mérföldes oldalkocsi-verseny, Brooklands

Mr. V. Horsman 600 kcm.-es Triumph-gépen

16 induló közül egyedül a célnál — győztes

120 kilométeres átlagsebességgel

100 mérf.-ön 123 km-es, 200 mérf.-ön 120 km-es

2 óra alatt 120,4 km-es, 3 óra alatt 117,2 km-es

világrekordot állít fel

25 mérf.-es Ir Nemzeti bajnokság

600 kcm.-es

Triumph oldalkocsi első

VEZÉRKÉPVISELET: BUDAPEST, VI. KERÜLET, HUNYADI-TÉR 12 :: MAJLÁTH

(Hex-Acme) motordefekt miatt feladja. Bieze (New-Imperial) dugattyúja besül. Az Ariet-vezető Twemlow is kiáll. Furcsa baleset éri a Sunbeam-vezető Cobbold-ot. Egy belga néző szerint gépe „felrobbant”. Mint később kiderült, Cobbold benzintankja kilyukadt, amikor nagy sebességgel száguldott és a ruhájára ömlött benzin valamiképpen meggyulladt, úgy, hogy az égni látszó gépen egy égő ember rohant tova. Szerencsére semmi baj sem történt, mert Cobbold leugorva gépéről, legurult egy meredek lejtőn és eloltva égő ruháját, visszarohant gépéhez, melyet úgy próbált eloltani, hogy derékszíjával verni kezdte!

Az első befutó J. Porter volt, aki töröttvázú gépével futotta végig a versenyt és merészségeért tapsviharban részesült. Gépe különben kitűnő állapotban volt és csak az egyik szívószelep rúgója törött el.

Utána az egyetlen belga győztes, a Ready-Blackburne-vezető Milhoux érkezik a közönség élénk tetszésétől kísérve. Majd a veterán A. J. S. vezető Longman fut be piszkosan, szomjasan, de jókedvűen. Mikor meglát egy buzgó újságíró, odaszól neki: „Óhajt egynéhány benyomást a versenyről? Nos igen, hát kétszer elestem, ez az egész!” mondja tréfásan.

Nemsokára megérkezik Simpson, kinek gépe teljesen tiszta és sértetlen, még kivert olaj nyoma sin-

csen rajta. A kiválóan szerepelt Karner megvédte második helyét Woods-al, az idei angol Senior T. T. győztesével szemben és ezzel talán élete legkiválóbb futását produkálta.

A részletes eredmények a következők:

- | | |
|----------------------------------|-------------------------------------|
| 500 km.-es kategória | |
| 1. J. Simpson (A. J. S.) | 3:49:15. Átlagsebesség: 109.316 km. |
| 2. R. Karner (Sunbeam) | 3:58:08. |
| 3. S. Woods (Norton) | 4:03:13 |
| 4. S. Ollerhead (Rudge) | |
| 5. G. E. Nott (Rudge) | |
| 6. G. E. Stobbard (Sarolea) | |
| 350 km.-es kategória | |
| 1. F. A. Longman (A. J. S.) | 3:38:10. Átlagsebesség: 106.400 km. |
| 2. O. Putz (Sunbeam) | 3:51:40. |
| 3. Demulder (Indian) | 3:55:34 |
| 250 km.-es kategória | |
| 1. J. A. Porter (New-Gerrard) | 3:10:08. Átlagsebesség: 94.400 km. |
| 2. G. S. Davison (New-Imperial) | 3:36:23. |
| 175 km.-es kategória | |
| 1. J. Milhoux (Ready-Blackburne) | 3:25:28. Átlagsebesség: 75.600 km. |
| 2. Beckers (D. K. W.) | 3:30:41. |

**Automobilhűtők
Benzintartályok
Javítások**

„Ikarus”

**Hűtő és Fémáru R. T.
Budapest, VI.,
Országbíró-utca 26/b.
Telefon: C. 914-17 és C. 978-93.**

NEW-GERRARD

Angol világmárka

A legkényesebb igényeket kielégítő túra- és **VERSENYGÉP**

Vezérképviselő:

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

TÓTH GYULA

Huszonhatévi tapasztalattal, a legrégebb elvállal minden speciális **mechanikai** tor- és kerékpárjavítást, **üzem** mechanikai és esztétikus munkálatokat, versenygépek speciális előkészítését. Használt motorkerékpárok vétele és eladása, bizományi raktár

VI., Gróf Zichy Jenő-utca 36. sz.

Telefon:
J. 40-92

HRD

Telefon:
J. 40-92

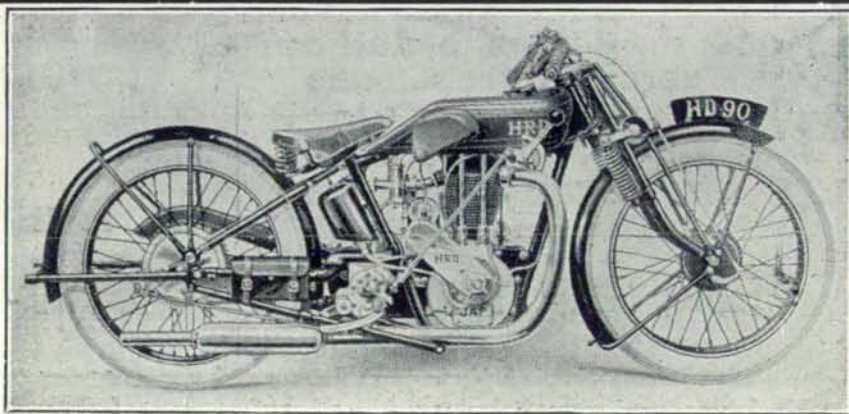
A
VILÁG LEGGYORSABB 500-AS GÉPE

Magyarországi vezérképviselő:

LANTAI EDE

Magyar Motorforgalmi Vállalat

Budapest, IX., Viola-utca 12-14



Németország országúti motorbajnoksága

Kategóriagyőztesek: D. K. W. — N. S. U. — Ardie (Jap) — A. J. S. — Harley-Davidson.

Július 18-án futották le a Schleiz melletti háromszögben egy 7768 méteres körön Németország országúti motorkerékpár-bajnokságát. A verseny, dacára hogy a favoritok sorban kiestek, mindvégig igen érdekes volt és a nevezettek száma olyan nagy volt, hogy a 25 körre (cca 200 km.) menő versenyt négy csoportban kellett megtartani, ami azt eredményezte, hogy reggel 9 órától este 6 óráig egyhuzamban folytak az egyes kategóriaküzdelmek. Ezúttal német gép csak a kisebb kategóriákban tudott győzni. Így a 175 km.-es gépek versenyét Magnus (DKV), a 250-est a 16 éves Isslinger (NSU), a híres öreg Isslinger öccse, a 350-es kategóriát pedig Ihle (Schüttorf) nyerte. Ötszáz köbcentimétertől felfelé már külföldi gépek ragadták magukhoz a győzelmet, megemlítve még a felsikert, az Ardie-győzelmet, mely német vázba épített angol JAP-motorttal küzdötté végig a klasszikus versenyt. A híres BMW-favoritok, Bauhofer és Henne, kénytelenek voltak feladni a versenyt. Bauhofer szeleptöréssel, Henne egy nagy bukással fejezte be versenyét. A nap leggyorsabb idejét az erkelenzi Paul Rütthen futotta 980 km. amerikai Harley-Davidsonján, a nehéz pályán csodálatosan vezetve nehéz gépét, 88 kilométeres átlagot érve el. A részletes eredmény a következő:

175 km. 160 km. 1. H. Magnus (DKW) 2:19:50, átlagsebesség: 71 km. 2. Müller (DKW).

250 km. 160 km.: 1. Franz Isslinger (NSU) 1:59:40, sebesség: 80 km. 2. Glöckner (NSU) 2:06:50, 3. Swoboda (BMW).

350 km. 200 km.: 1. Fitz Ihle (Schüttorf) 2:26:41, sebesség: 81,8 km., 2. Lohse (Schüttorf) 2:29:33, 3. Richter (Imperial) 2:42:25.

500 km. 200 km.: 1. Eugen Bussinger (490 Ardie-JAP) 2:21:21, sebesség: 85 km., 2. Hentschell (BMW) 2:42:40.

750 km. 200 km.: 1. Stegmann (AJS) 2:21:21, sebesség: 85 km., 2. Burggaller (BMW) 2:23:06, 3. Wetzel (BMW) 2:25:09.

1000 km. 200 km.: 1. P. Rütthen (Harley-Davidson) 2:15:00, sebesség: 88,884 km., a nap legjobb ideje, 2. Köppen (Harley-Davidson) 2:23:48, 3. Rosenbaum (NSU) 2:42:46, 4. Heinzmann (Viktória) 2:48:30.

1926. évi német Tourist Trophy

Főgyőztes: Rütthen (Harley-Davidson).

Negyedszer futották le a német Tourist-Trophyt a híres 33,2 km.-es „Eifel Rundstrecke“-n, amiért is a verseny neve, mint „Eifel-Rundfahrt“ kerül forgalomba. A verseny pályája a lehető legnehezebb, hajtúfordulók tömege, emelkedések (145 méterről — 445 méterre) és a szebbnél-szebb szerpentinek sorai teszik élvezetessé, de egyúttal igen nehezé az Eifel-kört. A hat kategóriában 61 versenyző állott start-hoz. A nap legjobb idejét és átlagát az erkelenzi Rütthen futotta Harley-Davidson-gépén, amennyi-
len a 265,6 kilométert 3:32:29 alatt téve meg, 74,988 km. átlagsebességet ért el. A leggyorsabb kör az NSU-vezető Isslinger nevéhez fűződik, aki 25:44-es időt ért el. (Átlagsebesség: 76,464 km. Eredmények a következők:

175 km. Távolság: 166 km. Landers-Köln (DKW) 3:07:24. Átlagsebesség: 53,460 km. 2. Soudt-Franciaország (Monet-Goyon) 3:09:53, 250 km. 166 km. 1. Scherrer-Neckarsulm (NSU) 2:33:16. Átlagsebesség: 73,332 km. 2. Isslinger-Neckarsulm (NSU) 2:33:41. 350 km. 265,6 km. 1. Sieder-Düsseldorf (Velocette) 3:46:16. Átlagsebesség: 70,380 km. 2. Heyer-Crefeld (AJS) 3:46:51. 500 km. Távolság 265,6 km. 1. Henne-München (BMW) 3:55:55. Átlagsebesség: 72,126 km. 2. Stobart-Lüttich (Sarolea) 3:48:20. 3. Nacken-Jülich (Sunbeam) 3:51:14. 750 km. Távolság 265,6 km. 1. Pätzold-Köln (Scott) 3:57:32. Átlagsebesség: 66,492 km. 2. Nackötter-Grevenbroich (Indian) 4:55:10. 1000 km. Távolság 265,6 km. 1. Rütthen-Erlelenz (Harley-Davidson) 3:32:29. Átlagsebesség: 74,988 km. 2. E. Isslinger-Neckarsulm (NSU) 3:55:34.

F. & S.

VECSEY JENŐ

okleveles gépészmérnök

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

BUDAPEST, VIII., KISSTÁCIÓ-UTCA 11

Telefon: József 39-02

Telefon: József 51-99

Egy mozifelvétel - 25 ezer K

a zseniális kis Pathé-Baby mozigéppel
kérje a „P. A.“ prospektust ingyen!



Látszerész

IV, FERENCIEK-TERE 2

V, TISZA ISTVÁN (FÜRDŐ)-UTCA 7 SZ.



A „Motor Cycle“-film Budapesten. Majláth Mihály az angol AJS, Triumph, valamint az amerikai Harley-Davidson motorkerékpárok budapesti vezérképviselője, aki egyébként mint kitűnő motorkerékpárversenyző is ismert, nagy áldozatok árán Budapestre hozatta a kitűnő angol motorkerékpár-filmet, amelyet több ízben mutatnak be motorkerékpárosainknak a Corso-moziban. A kitűnő film révén végre alkalmunk lesz látni az angol Tourist Trophy, a Brookland-versenyek, valamint egyéb érdekes angol motoros esemény lejátsszódását filmen. Majláth Mihály áldozatkészségéért motorosaink nevében köszönjük a ritka élvezetet.

Az olasz motorkerékpárbaajnokság VII. futama a Circuito Della Versilia. A végetérni nem akaró olasz motorkerékpárbaajnokság VII., de nem utolsó futama zajlott le a Circuito della Versilia-n. Részletes eredmények a következők: 500 km-es kategória. Táv: 225 km. 1. Arcangeli Luigi (Norton). Idő: 2:19:15. Átlagsebesség: 97,206 km. 2. Opassi (Triumph). Idő: 2:19:23. 3. Marchi (Sunbeam). 2:24:12. — 350 km-es kategória: Táv: ugyanaz. 1. Moretti (Garelli). Idő: 2:30:59. Átlagsebesség: 89,252 km. 2. M. Gherzi (Bianchi). Idő: 2:35:14. 3. Self (Frera). Idő: 2:40:36. — 250 km-es kategória. Táv: ugyanaz. 1. Moradei (Piana). Idő: 2:19:10. Átlag: 81,053 km. 2. Bennelli (Connaught). Idő: 2:19:30. 3. Panella (Galloni). Idő: 2:21:58. — 175 km-es kategória. Táv: ugyanaz. 1. Faraglia (Harlette-Puch). Idő: 2:38:43. Átlag: 71,060 km.

„Az összetartás és az együttes fellépés“ hiányának eredeti magyar példáját adták meg a napokban a budapesti motorkerékpárkereskedők. Bárdi József (Matchless-képviselő) és Martinek István (Rex-Acme-képviselő), akik úgylátszik, szívükön viselik vevőik érdekeit, beadványt intéztek az Automobilkereskedők Országos Egyesületéhez, hogy hívjon egybe egy ankétet, ahol a luxusadó eltörlését célzandó együttes fellépést beszélnek meg. A körlevél kiment, azonban az ülésen az egybehívó Automobilkereskedők Egyesületének egyik alelnökén és Kádár Imre titkáron kívül csupán Bárdi József és Martinek István jelent meg. Így fest az összetartás és az ügyek iránt való érdeklődés Magyarországon. A második ülésen, mint hírlik, már Majláth Mihály is képviseltette magát és Gyöngy Pál (Sunbeam-képviselő) is megjelent. A 44 behívott közül tehát csak négyen tartották érdemesnek, hogy a közügyek terén is együtt dolgozzanak.

„Grosser Preis von Deutschland für Motorräder“ augusztus 29. Berlin-Avus. Az Allgemeiner Deutscher Automobil Club és a Német Motorkerékpár Szövetség

közös rendezésében fog a nagyjelentőségű nemzetközi verseny lefolyni. A 19.573 km. hosszú Avus-kört a 175 km. motorok 12-szer (234.876 km.), a 250 km. motorok 14-szer (274.022 km.), a 350 km. gépek 15-ször (293.595 km.), míg az 500, 750, és 1000 km. masinák 20-szor (391.460 km.) tartoznak megfutni. Nevezések augusztus 19-ig — Sportabteilung des ADAC, München, Münzgasse 9. — küldendők.

A világ legkisebb motorja. Egy angol, M. Wood Liverpoolban egy 3.6 km. motort konstruált, felülvezérelt szelepekkel. Mint az angol lapok írják, ez a világ eddig épített legkisebb motorja, mely e mellett a lehető legprecízebben működik.

„Candele Fert“. Az olasz ipar legújabb kitűnő termékéről van szó. Candele olaszul annyit jelent, mint gyertya. Pietro Gherzi az angol Tourist Trophy „Fert“-gyertyát használt és az olasz Tourist Trophy (Circuito del Lario) három kategóriájában győztek olasz Fert-gyertyával. Az olasz ipar tehát lassan, de biztosan itt is kezd érvényrejutni. Érdekes az angol Motor Cycle egyik száma, melyben a következőket írja: Gherzi olasz Guzzi-gépébe olasz Fert-gyertya volt szerelve, sárgaréz elektródokkal és porcellánnal körülvéve. Gherzi, aki három hétig trenirozott Maudsingtonon, naponta 2-3 kört téve meg, ami 120-180 kilométer, a tréning elejétől a versenyig egy-ugyanazon Fert-gyertyát használta.

A francia Peugeot-gyár megszünteti a motorkerékpárgyártást és ezentúl tisztán az autók gyártásával fog foglalkozni. Mi lesz akkor a kitűnő Peugeot-vezetőkkel? Mit fog csinálni Richard, Péan, Gremaud és Gillard? Átnyergelnek autóra, avagy máshol keresnek foglalkozást. Mint hírlik, a Peugeot-motorok gyártását egy külön motorkerékpárgyár fogja tovább vezetni.

A Ner-a-Car motorkerékpárok sikerei. Magyarországon mindent nehezen szokunk meg. Eleinte így voltunk a Ner-a-Car motorkerékpárokkal. Lassan azonban közönségünk rájött, hogy a Ner-a-Carok tényleg stabilok, üzembiztosak, gazdaságosak és elpusztíthatlanok. Ennek fényes bizonyítéka, hogy a napokban a folyamórség a már régebben próbára megvett Ner-a-Car után, most újabb két oldalkocsis gépet vásárolt. Ezekkel együtt most már 32 darab Ner-a-Car fut Magyarországon, ami élénk bizonyítéka a kis amerikai gépek jóságának.

„Suno“ motorkerékpárüzem néven egy újabb motorkerékpárjavítóműhely nyílt meg a napokban Buda-

AUTÓFELSZERELÉSEK
Felszerelési különlegességek

MICHELIN PNEU
LEGVERSENYKÉPESEBEN

Nagy József

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

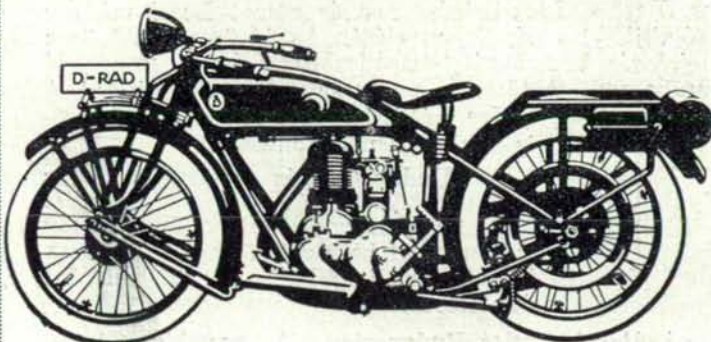
Telefon: 21-97



motorkerékpár

*a legcélszerűbb,
legmegbízhatóbb,
legerősebb,
leggazdaságosabb*

Solotípusok, személy- és teherszállító oldalkocsi-típusok



GECSŐ JENŐ okl. mérnök és **TSA**

műszaki és kereskedelmi vállalata

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

**Magyar Amerikai
Fényező Vállalat**

Budapest I., Fehérvári-út 100.

(Magyar Fiat Művek telepén.)

Telefon: József 22—15.

Vállalunk: autók, motorkerékpárok,
motorcsónakok, csónakok, vas és
fatárgyak, konyhaberende-
zések festését és lakko-
zását az amerikai
(Duco, Glidden)
pisztolyeljárás-
rással.

Hozza be kopott automobilját és pár
nap múlva csillogó új kocsiján távozhatsz.

**D^r Frohner-Pásztélyi
Automobilművek**

VI, Fáy-utca

9
Telefon: Lipót 913.08

*Olcsó : Pontos : Gyors javítások.
F. P. motorkerékpárok és motor-
csónakok. WEYMANN-karossz-
szériák magyarországi gyártása.*

Mindennemű személy- és teherkarosszériák
készítése. Motorcsónakok állandóan raktáron.

pesten. Az új vállalat vezetői Bekker és Stowasser, régi, a motorkerékpár szakmában igen járatos emberek. Mindezt azonnal észrevehetjük, ha megtekintjük a javítóüzemet. Tisztaság és célszerűség jellemzi a tágas műhelyt, amely egészen külföldi mintára van berendezve. A vállalat a javítások mellett „Suno“ néven új motorkerékpárokat hoz forgalomba, egyelőre természetesen korlátozott mennyiségben, később azonban nagyobb szériában. Alkalmunk volt megtekinteni az első gépet, mely egy 500 km. oldaltvezérelt JAP-motor beépítése. Alacsonyra konstruált négyszögűváz, ízléses nagy tank, masszív váz jellemzi a gépet, melynek minden alkatrésze, kivéve a vázat, a kerekeket és sárhányókat, no meg a tankot, angol Sturmeijer-Archer-sebességváltó, AMAC-karburátor, Best & Lloyd-olajpumpa és német Bosch-mágnes egészítik ki a gép felszerelését. Az új üzem különösen a javításokra óhajt berendezkedni és a precíz, jó munka mellett, főleg a pontosságot tűzte ki céljául. A beígért munkát időre szállítani, ez a „jelszó“, de e mellett jó munkát is adni, ami még fontosabb.

Nagy sikere van Budapesten és az országban az „Indian“-motorkerékpároknak. A kitűnő amerikai világmárka budapesti képviselője rövid négy hónap alatt 80 darab Indian-gépet helyezett forgalomba. Ezek nagy része Budapesten, de legtöbbje a vidéken fut általános megelégedésére az Indian-vevőknek.

Ardie-képviselő Budapesten. A napokban ismét egy kiváló német motorkerékpárgyár, az „Ardie Werke A.-G. Nürnberg“ kapott képviselőt Budapesten. Az Ardie-gyár hasonlóan a magyar Mérayhoz és Nováchoz, angol „Jap“ motorokat épít be kitűnő vázaiba,

melyek jóságában a német gyár annyira bízik, hogy öt éves garanciát ad vevőinek. Az Ardie-gyár 350 és 500 km. túra, illetve side valve (oldalt vezérelt) és sport, a. h. v. (fölvéveztelt) motorok építésével foglalkozik. Versenygépei Németországban, Csehszlovákiában és újabban Ausztriában is igen szép eredményeket értek el, melyek közül kimagaslik a gyári vezető, Thumshiru abszolút győzelme az idei Osztrák Tourist Trophyban. A budapesti képviselő, az „Aratás Mezőgazdasági és Gépkereskedelmi r.-t. Budapest, V., Balaton u. 10.“ egyelőre főként az 500-as Ardie-Jap túramodellek terjesztését vállalta, amely modellek árakban versenyképesek az angol gyártmányokkal. Az Ardie túramodell hengerűrtartalma 490 cm. Furata 85.5 mm., lökete 85 mm. A motor adó lóerőszáma 1.9 HP., féken azonban 9.5 lóerőt ad le. Sebessége 90 km óránként. Benzinfogyasztása 3 liter 100 kilométerre. Bosch-mágnes Binks-Ardie-karburátor, Best & Lloyd-olajozás, Burman-sebességváltó, Druid-villa alkotják az Ardie-gépek felszerelését. A benzintank 12 liter, az olaj 2 liter befogadóképességgel bír. Az első Ardie-modellek augusztus elején érkeznek Budapestre. Mint értesülünk, a képviselőt igen kedvező fizetési feltételekkel rendelkezik és így el lehetünk készülvél, hogy az Ardie-Jap motorkerékpárok hamarosan el fognak terjedni Budapesten.

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

Stádium Sajtóvállalat R.-T. Nyomdaigazgató: JANOVITS FERENC

Bernáth-féle
ingókabát
2 gallérral
ÖVVEL
TÖRV. VÉDVE
BUDAPEST
V. Vilmos Császár utj

Új nyári divat!

Meleg időben nélkülözhetlen kabát, amely készül zefirből, panamaszövetből és nyers selyemből: ügykészen, mint méret szerint, a legjobb kivitelben darabonként: 150, 195, 245 és 295 ezer korona.

NER-A-CAR
a legstabilabb motorkerékpár

Tiszta!
Üzembiztos!
Gazdaságos!
Elpusztíthatatlan!

Dezérképviselő:
Székely Ignác
Budapest, VI., Podmaniczky-utca 18. sz.



„SUNO“

Tekintse meg javítóműhelyünket!
Olcsón és precízen dolgozunk kitűnő és hozzáértő szakmunkásokkal.
Gépet a beígért időre pontosan készen találja.
Rendelésre „SUNO-JAP“ motorkerékpárok 175 - 1000 km.-ig.

Budapest
legmodernebbül berendezett

motorkerékpárjavító műhelye

VIII., József-körút 65. (Csepregi-u. 1.)

FRANCIA KISKOCSI GRAND PRIX (GRAND PRIX DES VOITURETTES) 1926. MIRAMAS

Távolság: 250 kilométer.

Győztes: Casse

SALMSON

104.752 km. átlagsebességgel.

Második: Gendrot (Salmson) — Negyedik: Rousseau (Salmson)



Magyar túraút 1926.

35 túrakocsi közül Szmick Viktor 1'1 literes

SALMSON GRAND=SPORT

automobilon második. Gróf Károlyi Ferenc negyedik.

K. M. A. C. Guggerhegyi verseny, 1926.

1'1 literes kategória Sportkocsik számára.

Szmick Viktor győz

SALMSON GRAND=SPORT=ON

Vadász Miklós második.

TELEFON
75-58

Salmson-vezérképviselet:
VELOX AUTOMOBIL R.-T.

TELEFON
75-58

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

„REX”

AUTOBENZIN A BENZINEK KIRÁLYA
KAPHATÓ A

„STEAUVA”

KŐOLAJKERESKEDELMI RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

városi töltőállomásán

VI., GRÓF ZICHY JENŐ-UTCA 8.

(BOHÁTKA ÉS EDINGER cég kezelésében)

Telefon: C. 994-58

Töltőképessége 100 liter percenként. Repülő-, könnyű
autó- és motorbenzinek. Speciális „REX” autó- és
repülőgépolajok eredeti ólomzárolt kannákban X,
XII, XV, XVIII és XXII viscositásban

Hordóvételeknél kérjen előnyajánlatot.

