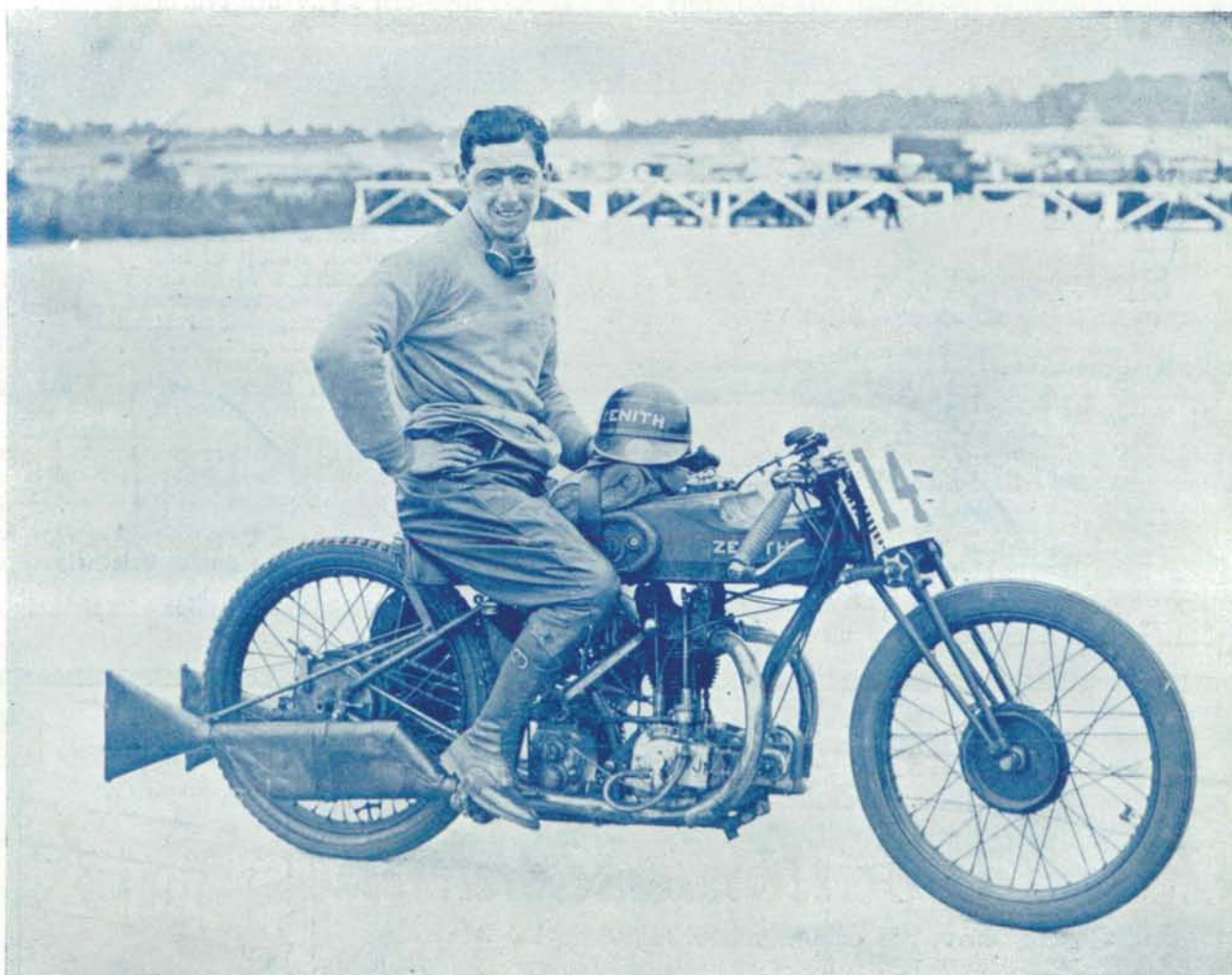


53959

BUDAPESTI KIR. ÜGYFÉLSÉG
1926.AUG.27.
ÁTVETTE

Automobil Motorsport



Balázs László

385
II



EGYETEMI KÖNYVTÁR
FOLYÓIRATOK
1926/28. 1-20

I. évfolyam



Ára 10.000 K

TELEFON:
L 994-38 és 994-39

„STEUAU“

IGAZGATÓSÁG:
Teréz 43-47 szám

KŐOLAJKERESKEDELMI RÉSZV.-TÁRS.

V., NÁDOR-UTCA 8. TELEP: CSEPEL, PETROLEUM KIKÖTŐ. TELEFON J 9-86.

Budapesti töltőállomásaink:

I., Déli vasút: Nyilvános utcai benzinkút.
IV., Mária Valéria-utca 3.
IV., Calvin-tér: Nyilvános benzinkút.
IV., Gróf Zichy Jenő-utca 8.
Margit-sziget: A Szigetclub épülete mellett nyilvános benzinkút.

Astória garage, VIII., Madách-utca 8.
„Phöbus“ Műszaki és Olajkereskedelmi rt., V., Balaton-utca 10.
Liszt Ferenc-tér: Nyilvános benzinkút.

Vidéki benzinkutak és töltőállomások:

Békéscsaba: Ormai Tivadar és fia vaskereskedése előtt.

Budakeszi töltőkút: Gräffl Antal raktára előtt.
Csorna: Sopronmegyei Mezőgazdák rt.

Debrecen: Töltőkút az Arany Bika-szálloda előtt.

Déaványa: Guttman Gyula.

Dunaföldvár: Borovitz Testvérek.

Gyula: Töltőkút Schillinger Lipót vaskereskedő előtt.

Győr: Benzinkút a Magyar Mezőgazdák Szövetkezetének kirendeltségénél, Teleki-utca 59.

Hajdunánás: Fried Adolf.

Kalocsa: Berkovics Lipót.

Karcag: Fábry Reiner.

Kemeese: Első Szabolesi olajipar.

Keszthely: Töltőkút az Amazon-szálloda előtt.

Kiskunfélegyháza: Schweiger Mór fia.

Kispest—Szentlőrinc: Herz és Mautner.

Kisvárda: Levite Mózes.

Lepsény: Magyar Mezőgazdák Szövetkezte.

Makó: Ehrenfeld és Spitz rt.

Mátészalka: Közgazdasági Bank rt.

Mezőtúr: Töltőkút Antal József vaskereskedő előtt.

Miskole: Benzinkút a Korona-szálloda előtt és a Szemere- és Arany János-utca sarkán Fürpass Testvérek kezelésében.

Nagykanizsa: Nyitrai József és Teutsch Gusztáv.
Nyírbátor: Pollacsek Fülöp és fia.

Nyiregyháza: Töltőkút a Kossuth-téren.

Órosháza: Töltőkút a Csertői garage előtt.

Pápa: Magyar Mezőgazdák Szövetkezte.

Parádfürdő: Töltőkút az Erzsébet-szálloda előtt.

Páztó: Grünfeld Miksa.

Pécs: Töltőkút a Hungária-kávéház előtt és Varga Gyula garageban Rákóczi-út 34.

Székesfehérvár: Árúfogyasztási és Terményértékesítő Szövetkezet, Deák Ferenc-utca 34.

Szentes: Töltőkút a Wellisch Gépraktár előtt.

Szikszó: „Steaua“ Kőolajkereskedelmi rt. szikszói kirendeltsége.

Szombathely: Töltőkút a Vármegyeháza előtt.

Tapolea: Töltőkút Kaszás Soma üzlethelyisége előtt.

Zalaegerszeg: Töltőkút Mayer József üzlethelyisége előtt.

Használja Rex töltőállomásainkat

Ön saját szemével is ellenőrizheti a mennyiséget és a minőséget az üveg mérőkészüléken.

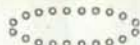
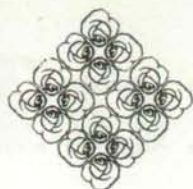
Rex autóolajak

Ajánlási tábláink alapján keresse ki a magának megfelelő minőséget.

Kérdezze meg DELMÁR WALTER véleményét a REX autóbenzinről.

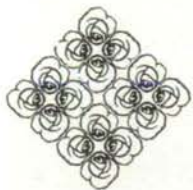


ANGOL + GRAND + PRIX + 1926 BROOKLAND

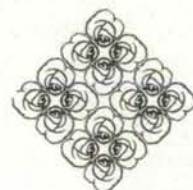
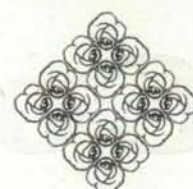


Győztes: SÉNÉCHAL—WAGNER

DELAGE



III. Benoist-Dubonnet (Delage)
9 kocsi a startnál — 3 a célban



VEZÉRKÉPVISELET:

REIMAN, BUDAPEST V, 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., Ciszí 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

algóczi Heteés Alfréd

Kalmár Tihamér

zombori Rónay Endre

Walter Ferencné

báró Wolfner András

gönczi Zolnay Endre

Motorkérpáron :

Dr. Hajós Imre, a verseny absz. győztese

Bauer József

Biller Lajos

Kübek József

Landau Ernő

Szentgyörgyi László

Szentlélek László

Cordatic főelárusítás:
VI., Mozsár-utca 9.

Automobil Motor sport

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

Az 1926. évi Angol Grand Prix

Győztes: Sénéchal—Wagner (1488 Delage). Második: Captain Malcolm Campbell (1493 Bugatti). Harmadik: Benoist—Dubonnet (1488 Delage). — A leggyorsabb kört az angol Segrave (1489 Talbot) futotta. — 9 koesi a startnál — 3 a célban.

Augusztus 9-én rendezte meg a háború után első ízben az angol Royal Automobile Club a híres Brookland-pályán a „British Grand Prix“-t. A verseny az idei szezonban már a harmadik volt (Francia Grand Prix (Miramas), Spanyol Grand Prix (San-Sébastien) Európában, melyet az új 1.5 literes hengerűrtartalom formula szerint rendeztek és legyünk ösztönöztek, ez volt határozottan a legsikerültebb. Az a gyönyörű párharc, amit a verseny első felében a francia Delage és a tulajdonképpen angol konstrukció Talbot produkált, felejthetetlen lesz a verseny nézőinek. Ha a fentiekhez még a molsheimi Bugattigyár is benevezte volna gyári vezetőit, úgy az 1926. évi Angol Grand Prix lett volna az évad legsikerültebb versenye. Bugattiek így is jól jártak. Kocsijaik jósága mellett a szerencse itt sem hagyta el őket. Malcolm Campbell, az angol Bugatti képviselő, dacára, hogy egyedül volt a mezőnyben, a legegyszerűsebb és legbiztosabb menéssel biztosította magának a kitűnő második helyet. Helyezése némi vigasztalás volt a többi angol versenyző sorozatos balszerencséjére. A Coatelen-konstrukció (Sunbeam—Talbot—Darracq-konzern) kocsijai ezúttal alaposan felmondták a szolgálatot és sem Segrave, sem Divó, sem Moriceau nem tudták behozni a célba Talbotjukat. Hasonlóképpen járt az Aston-Martint vezető Eyston és a Halford-Speciál is. A verseny leggyorsabb kocsija kétségkívül a Talbot volt. Gyorsaságát azonban kitűnően ellensúlyozták a Delage mesés fékjei. A fékek ugyanis az idei Angol Grand Prix-ben igen lényeges szervei voltak a győzelem megszerzésének. Az egyébként ugyanis szigorúan pályajelleget mutató Brookland-kört az angolok, mint azt a mellékelt ábra is mutatja, 6 keresztben elhelyezett akadályokkal, nehéz hajtűfordulókkal spékelték tele és tekintettel arra, hogy ezek a hajtűfordulók egy hosszú egyenes végében foglaltak helyet, a fékeknek

oroszlánrész jutott ki a versenyből. Amit tehát a gyorsabb Talbot-kocsik nyertek az egyenesekben, azt leadták a hajtű előtt, bár a fordulók után ismét előnyben voltak, mert a kezdősebességük is erősen a többi kocsik felett állott. A saját konstrukciójú Halford-Speciál elég gyorsnak bizonyult és sokáig tudta magát a versenyben tartani, míg az Anzani-motorral beszerelt Aston-Martin nem árult el különbözőbb minőségű kocsikat. Annyi bizonyos, hogy oly sok baj és defekt, ami az idei Angol Grand Prix-ben induló kocsikat érte, alig volt még versenyen. Egyedül a kis 1.5 literes Bugatti úszta meg minden baj nélkül, amely dacára, hogy egyedül volt, szép egyenes futásával feldolgozta magát végeredményben a második helyre. A győztes Delage-gyár minden dicséretet megérdemel. Az új 1.5 literes Grand-Prix Delage úgy külsőségek, mint a belső kidolgozás tekintetében mintapéldány és egyike a modern konstrukció legszebb példányainak.

A versenyen starthoz állott 9 versenykocsi. Három Delage (8 hengeres. Furat: 55.8 mm. Löket: 76 mm. Hengerűrtartalom: 1488 cm.), három Talbot (8 hengeres. Furat: 56 mm. Löket: 75.5 mm. Hengerűrtartalom: 1489 cm.), egy Bugatti (8 hengeres. Furat: 60 mm. Löket: 66 mm. Hengerűrtartalom: 1493 cm.), egy Halford-Speciál (6 hengeres. Furat: 63 mm. Löket: 80 mm. Hengerűrtartalom: 1496 cm.) és egy Aston-Martin (4 hengeres. Furat: 69 mm. Löket: 100 mm. Hengerűrtartalom: 1496 cm.).

A francia Delage-kocsikat eredetileg Benoist, Sénéchal és Wagner vezették. Wagner a verseny elején kénytelen volt kiállani és így felszabadult. Így azután a verseny végén ő ugrott be Sénéchal helyett, míg Róbert Benoist kormányát Dubonnet vette át. Az angol színekben versenyző Talbot-kocsikat az angol Segrave, a visszapártolt Divó és a francia Moriceau vezették. A másik két angol kocsit: az Aston-

Martin-t G. E. T. Eyston, míg a Halford-Speciált maga F. B. Halford vezette. Az egyedüli Bugattit Captain Malcolm Campbell, az angol Bugatti-képviselőt vezetője vitte be jól megérdemelt második helyére.

A verseny lefolyása: Mind a kilenc kocsit különön jön el a starttól. Azonnal a három szürke Talbot megy az élre és Divó szédületes iramban vezeti a társaságot. Utánuk a sötétkék Delage-ok, majd a szürke Halford és Aston-Martin, végül az égszínkék Bugatti. Mindjárt az első körben könnyen végzetessé válható baleset zavarja meg a gyönyörű versenyt. A 6-os startszámot viselő Talbot a tribünökkel szemközti egyenesben hirtelen stoppol, majd a pálya szélén sikerül Moriceaunak kocsiját nyugvó álla-

seny leggyorsabb gépei, míg a Delage-ok alacsonyabb építésüknél fogva határozottan stabilabbak a fordulókban, jobban fekszenek a pályán és fékeik elsőrangúan fognak. A nyolcadik körben Segrave beéri a motordefekt miatt leálló Divót és élre kerül, szoroson nyomában Benoist-val, akinek kitűnő napja van. A hetedik körben Wagner hirtelen megáll a depók előtt és kiugrik kocsijából, melynek kipuffogócsöve izzik. Wagner lábán égési sebeket szenved és feladja a további küzdelmet. Tulajdonképpen már csak öten vannak versenyben. Az Aston-Martin lassú és nem számít. A 10-ik körben Segrave vezet. Szoroson mögötte a francia Benoist, akit Sénéchal követ. Halford biztosan tartja a negyedik helyet a kompresszoros Bugatti előtt. Most egy felejt-



Wagner



Sénéchal

potba hozni. Első tengelytörés, hasonló körülmények között, mint Segrave-nek két héttel ezelőtt San-Sébastienban a Spanyol Grand Prixben 2 literes Sunbeam-jével. Moriceau nem vesztette el hidegvérét és dacára a 120 mértföldes (193.080 km.) sebességnek, sikerült neki minden baj nélkül megúszni az incidentst. Divó—Segrave—Benoist—Campbell—Halford—Eyston—Sénéchal—Wagner a sorrend az első kör végén. A pályába iktatott sorozatos hajtúfordulók, melyek mintegy országúti jelleget adnak a versenynek, erősen csökkentik az átlagot. A hajtútkben elérhető maximális sebesség legfeljebb 30—40 kilométer. A második körben Sénéchal felnyomul. Előzi az Anzani-motorral futó Aston-Martint, majd a gyertyákat cserélő Campbellt és a negyedik helyet okkupálja Delage-jának. Segrave a második körben ügylátszik nem érzi magát jól, ha nem vezethet. Hatalmas iramot diktál és 1:50.8-es idejével 136.749 kilométeres sebességet érve el, a nap leggyorsabb körét futja, biztosítván magának a leggyorsabb körre kiírt Stanley Cup-ot. A Talbot-kocsik messze a ver-

hetetlen küzdelem fejlődik ki Segrave és Benoist között, ami a hajtútkben éri el csúcspontját, míg végre a 14-ik körben Benoist mesteri vezetéssel megszerzi a vezetést. A 15-ik körben Segrave egy gumiját cseréli. A közben újra felnyomult Divó motorja időnként kihagy és ugyanez vehető észre Segrave-nál is. A 40-ik körben Benoist már egy teljes körrel (4.5 km.) vezet Segrave előtt, akit újabb 1 kör hátránnyal Sénéchal követ. Halford 4, Campbell 7, Divó és Eyston 8 körrel fekszik a vezető Benoist mögött.

Segrave a 45-ik körben kicseréli gyertyáit és zseniálisan megszerkesztett sűrített levegővel működő tartályokból benzint és olajat tölt, de mindennek dacára 5 percet veszít, majd újra elindulva, teljes erejéből igyekszik az első helyet megszerezni. Rettenetes tempóba kezd, olyannyira, hogy a 47-ik körben a hajtútkanyar előtt már nem tud fékezni és mellette elfut. Ekkor teljes erejéből fékez és hátramenettel akar újra az akadályok elé kerülni. A hátramenést azonban semmiképp sem tudja bekapcsolni, mire bevágja az első sebességet és amikor a kocsit

CITROEN

*Európa
legkedveltebb
univerzális autója.*

Budapest, VI., Andrásy-út 67. ☺ Telefonszám: 148-90.

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.**

még előre mozgott, hirtelen hátramenetre képesült. Ezúttal sikerült is neki, de mire újra a pályára került, a többiek már messze vannak.

Divó, aki most érkezik a depókhoz, kétségbeesetten kiállt egy rongyért. Ugyanis szemüvege és szélvédő ablaka annyira bepiszkolódott, hogy nem tudott azokon keresztül látni. Ezután sietve tölt és a következő pillanatban már a kék Delage-t veszi üldözőbe. A 48-ik körben a ma úglátszik peches Segrave motordefekttel leáll, de rövid idő múlva folytatja a versenyt. Balesét éri közben a különben is gyengén menő Aston-Martint is, melynek vízszivattyúja elromlik és a vezetők minden erejükből igyekeztek a defektet kijavítani. A kocsis hűtője oly meleg, hogy vízeskancsókkal öntözik. A motor állítólag olyannyira felmelegedett, hogy mikor a gyújtást lezárták, még 5 percig tudott menni — öngyulladás következtében.

Az 50-ik körben Benoist vezet 2 körrel Sénéchal előtt, akit további két kör hátránnyal követ — defektjei következtében — a Talbot-vezető Segrave. A magát szépen tartó Halford fekszik a negyedik helyen, követve az igen egyenletesen és defektmentesen futó Bugattitól, melyet Campbell vezet. Divó (Delage) Campbell-el egyvonalon fekszik.

A Halford-kocsi már 54-ik körét futja megállás nélkül. Most 2 és fél perc alatt tölt olajat, benzint, kicsereleli kerekeit és máris rohan tovább. Segrave már megint megáll a depóknál az 50-ik körben. Kurblija egész könnyen forgatható — nincsen semmi kompressziója. Nemsokára újra elindul hangos „félgyújtás“-októl kísérve.

Benoist a 63-ik körben megáll, kicsereleli összes kerekeit, megvizsgálja fékjeit és munkaközben odaszól a depóembereknek: „Készítsetek egy jó italt, ha elkészültem.“ Nyomban elmúlik azonban jókedve, amikor rémülve veszi észre, hogy kocsija nem akar többé elindulni. Lázasan sietséggel keresik a hibát, mígnem az összes gyertya kicserelelése után Benoist kocsiját a mechanikusok megtolják és ő a közönség diadalordításától kísérve, több mint 9 perc késéssel folytatja útját. Rögtön utána érkezik a depókhoz Campbell, aki 60 körön keresztül, a gyertyadefekten kívül zavartalanul futott, kicsereleli hátsó gumijait és a kurbli egy negyedfordulatára elindult kocsiba beugorva, már rohan is tovább.

A 70-ik körnél Benoist már két körrel vezet ittállótársra, Sénéchal előtt, akit a kitünően küzdő Halford követ 4 körrel, mögötte szorososan Divó-val, aki most ismét összeszedte magát és gépe is egészen jól megy. Campbell a hatodik helyen fekszik, míg Segrave folyton kihagyó motorjával újra megpróbálkozik, de már 14 kör hátránya van Benoist-val szemben. Nemsokára újra megáll a depóknál és mikor el akar indulni, észreveszi, hogy kocsija lángok-

ban áll, mire a versenyt végleg feladja. Ugyanerre a sorsra jut 2 körrel később Divó is és így az angol remények utolsó sugara is szertefoszlik.

A 81-ik körben Benoist kipuffogócsöve annyira felmelegszik, hogy a vezető helyzete tűrhetetlenné kezd válni. A rettenetes hőtől megkínzott vezető kénytelen megállani és a kipuffogócsőre aszbeszt-darabokat kötözni, hogy tovább mehessen. A kocsis azonban újra nem akar megindulni, úgy hogy a mechanikusok tolják be. 7 körrel később Benoist megint a depóknál áll és kigyulladt motorját oltja. Ezalatt Sénéchal megelőzi, akit nemsokára a veterán Wagner vált le a kormányánál, hogy a kiválóan menő Halford-Speciállal felvegye a versenyt. A Halford a 82-ik körben a közönség pokoli lármájától és vad biztatástól kísérve az éle megy, de a kitűnő Wagner méterekkel utána állandóan a nyakán van. Ijesztő pillanatok következnek. A híd alatt a Halford-kocsi nagy füstfelleget kibocsátva hirtelen megáll, mire a közvetlenül utána következő Wagner mesteri kézzel kitér és merész ívvel a híd középső két pillére közé befarolva megmenti a már elveszettnek hitt helyzetet.

Ezalatt Benoist is, aki nem bírja tovább a hőségben a vezetést, átadja helyét a tartaléknak ugyan bejelentett — de teljesen készületlen — Dubonnet-nak, aki úgy, ahogy van, kék ruhában ugrik be, hogy az utolsó 17 körön keresztül a kocsit vezesse. A gép különben sem működik rendesen és a nyolc henger közül csupán négy-öt dolgozik. Dubonnet hősiiesen küzd és nem az ő hibája, hogy a kiváló Campbell Bugattiján rövideken megelőzi. Ettől kezdve a helyzet már nem változik és négy óra után néhány percet átfut a célvonalon az első angol Grand Prix győztese, Wagner (Delage) — egy francia vezető — egy francia kocsival. Sénéchal és Wagner óriásit produkált és teljesen reális körülmények között jutottak a jól megérdemelt első helyhez. Ugyanezt mondhatjuk Benoist-ról is, aki Dubonnet-val együtt hősiesség küzdelem után, balszerencse folytán volt kénytelen megelégedni a harmadik hellyel — amikor már biztos győztesnek látszott. Malcolm Campbell kapitány külön dicséretet érdemel. Úgy ő, mint kocsija elsőrendű teljesítettek. A Bugatti nem volt túlgyors, de abszolút megbízhatósága folytán megérdemelten jutott a második helyre.

Végeredményben:

Távolság: 110 kör. 287 angol mértföld. 461.780 km.

1. Sénéchal és Wagner (Delage) 4:00:56.6. Sebesség: 115.260 km.

2. Captain Malcolm Campbell (Bugatti) 4:10:44.2. Sebesség: 110.741 km.

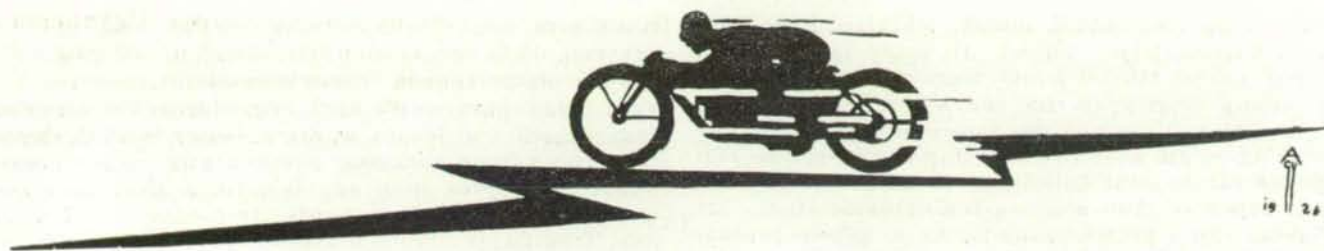
3. Benoist és Dubonnet (Delage) 4:13:08.0. Sebesség: 109.605 km.

Leggyorsabb kör: 1:50.8. Sebesség: 136.748 km. Segrave (Talbot).

OILDAG és GREDAG

Vezérképviselő: **KUN SÁNDOR, Budapest, IV., Ferenc József-rakpart 18. sz.**

tökéletes amerikai műgrafitos kenőanyag, minden gép és motor számára, több mint 300 hazai ipartelepen és sok autózemnél használatban. Kapható minden jobb garageban és autózletben



Balázs László Brooklandról, az angol profikról és versenyéről

„A magyar motorsportnak Nyugatra kell orientálódni, nem Ausztriába. Csak az angol, francia, belga, olasz és német versenyek számítanak a világsajtóban. Legszebb eredményem, hogy sikerült megmagyarázni az angoloknak, hogy Magyarország nem Ausztria és Budapest nem Bukarest” — mondja a fiatal Balázs.

Bár az utóbbi időben igen sokan jártak Angliában, akik a látottakról mindig a lehető legnagyobb részletességgel informálták a sajtó útján a magyar közönséget, Balázs László visszaérkezése után mégis siettünk őt azonnal felkeresni, mert tudtuk, hogy ő általa ismét sok új érdekes adat jut birtokunkba, amelyek még jobban bevilágítanak az angol motorosok életébe. Ezúttal nem is csalódtunk. Balázs nem mint vezérképviselő, nem mint érdeklődő, nem mint újabb üzleti összeköttetéseket kereső keleteurópai utazott át a szigetországba, hanem mint sportember, aki végre alkalmat keresett, hogy betekintsen a világhírű angol profik életébe és ha lehet, összemérje velük tudását. Balázs tehát, mint versenyző utazott ki a ködös Albionba, ahol résztvett a tréningeken, résztvett hatalmas sikerrel egy világversenyen és így olyan tapasztalatokra tehetett szert, olyanokat látott, hallott, amit, mint egyszerű érdeklődő sohasem tudott volna meg.

A szimpatikus műegyetemi hallgatót atyja Ilkautcai villájában keressük fel. Éppen egy barátjától búcsúzik, aki gratulálni jött hozzá, az asztal tele brooklandi emlékekkel. Egész halom KLG specialgyertya, az aranybetűs „Zenith“-sisak, a startszámok, fényképek, a program, a hatalmas gummi-párna, amit a gép tartányára kötnek a versenyzők, mind-mind ott fekszik az asztalon. Csak a hatalmas ezüstserleg hiányzik még, azt tudniillik csak októberben adják ki a Brookland Motor Cycle Racing Club évszázó vacsoráján.

Mire vagy kíváncsi? Mindenre! Kérdezz és én felelek!

Hampton Court, ahol a Zenith-gyár fekszik, 15 angol mértföldre (24 km.) fekszik Londontól. Éjjel érkeztem meg. Vártak a pályaudvaron, nagyon kedvesek voltak. Másnap reggel már a gyárat néztem meg. Nem nagy, legfeljebb 150–200 munkást foglalkoztat. Inkább detailmunka, mint tömeggyártás. Egy év alatt legfeljebb 1000–1500 gépet hoznak forgalomba, ez a szám azonban állandóan növekszik. Semmi különösét nem láttam, legfeljebb, amit ugyan természetesnek is talállok, hogy a two-port Jap (felülvezérelt két kipuffogósöves) motorokat erősebb vázakba építik be, hiszen rendszerint versenyzőknek szállítják és így az igénybevételük sokkalta nagyobb, mint a túragépeké. Ezek a vázesövek nem egyforma vastagok és ha az ember keresztül néz

rajtuk, úgy azt veszi észre, hogy a belsejük hullámos. Utána a világhírű Jap-gyárat tekintetem meg. Erről már, ha jól emlékszem, Méray Lóránt barátunk a tavasz folyamán a lehető legrészletesebben beszámolt, itt sok újat nem igen mondhatok. Érdekesnek tartom megemlíteni, hogy az a márkagyűlölet, ami például Budapesten van, ahol egyik ember szidja a másik gépet, egyik versenyző a másikat, Angliában nincs meg. A Japgyárban például ott láttam Bennet legújabb fényképét a falon az oho. Velocettel és a TT-győztes Nortont Woodsal nyergében. Itt nem mondják egy versenyzőre sem, hogy pimpf, vagy mazsola. Egyszer az egyik nyer, egyszer a másik, kinek hogy üt be a szerencse, mert bizony akármennyire is tudnak az emberek, a motorversenyen a szerencse mindig döntő tényező.

Ami a versenyt illeti, kezdem a gépekkel. Láttam-e speciálgépeket? Erre a kérdésre a felelet bizony nem könnyű. Angliában speciálgép alatt azt értik, amit egy versenyző saját izlésének megfelelően külön csináltat, vagy csinál egy-egy versenyre, vagy mondjuk, egy egész szezonnra. Brooklandon látni olyan gépeket, amelyekre ha nem volna ráírva, hogy Chater-Lea, Triumph, avagy Excelsior, úgy soha el nem találnád, hol készült és melyik gyár műve. A Tourist Trophyn már ritkább az ilyesmi. Az ott induló gépek külsőleg csaknem azonosak a széria ohv. típusokkal, csupán a hatalmas benzín- és olajtank ad némi változást, no meg mondjuk, talán a nagy fékek. Itt Brooklandban már maga az tény, hogy nincsen a gépeken sárhányó és a fékek is minimálisak, már maga egy különös képet ad a gépeknek. Ami a külsőt illeti, az általános típustól eltérő, különösen épített gép csak egynéhány nevezetes versenyzőnek van. Így Horsman Triumphja, Marchant Chater-Lea-je, Le Vack New-Hudsonja, Worters Excelsiorja és Wright Zenithja tér el a többitől. A legszebb három gép Wright-é, Horstmann-é és Marchant-é. Ezekben nincs semmi lakkozás, minden alkatrész nikkelezve van. Handley gépe külsőleg semmiben sem különbözik a széria-gépektől és úgy néz ki, mint bármelyik ohv. Rex-Acme-Blackburne. Ami a motort illeti, azt minden versenyre külön tuningolják. A tuningolást vagy a versenyzők, mint Le Vack, Horsman, Worters, Marchant maguk végzik, vagy beküldik, illetve behozzák a gyárba, megmondják, mire kell a motor és két nap múlva jöhetsz érte, már rajta van a kis cédula: „Tuned for 200 Mile“. Az a gép, amit a 200 Mile-re készítették elő, az például a Tourist Trophyn sehol sem lenne. Nagy kompresszióarányt például csak a TT-gépeknél lehet kihozni, mert ott pihen a motor időnként. Brooklandon nagy kompresszióarányt csak a gyors

fordulatszámú motoroknál adnak, tekintve, hogy ezek úgy sem kapnak teljes töltést. Itt aztán igyekeznek a motoroknál kisebb áttételt adni, hogy a nagy fordulatszám mindig meglegyen. Ha nagyobb lenne az áttétel, akkor a motor fordulatszámja lemenne és a motor melegegne. Az én 246 km. two-port Jap-motorom 9-re volt komprimálva, de mint hallottam, voltak 10–11-re komprimált gépek is. Ami a gépek tuningolását illeti, ott nagy része van a protekciónak is. Az én gépem például közelmeg volt olyan gyors, mint a többi Jap-ek. Egyébként itt még megjegyzem, hogy az angol a világ legsovinisztább nemzete. Csak az angolok tudnak, csak angol gép jó, az is csak akkor, ha angol vezető ül rajta. A kontinensbeliek közül csak a Guzzit respektálják és foképen Pietro Ghersit. Az nagyon imponál nekik. Más senki.

Az angol pályamenők, az igazat megvallva, nagyon tudnak. A legbiztosabb embernek Worters-t tartom, aki négy startja közül háromban győzött és egy ízben 350-es gépen startolva, az 500-as kategóriában a második lett, de mindannyiszor végigfutotta a versenyt. Egyébként Worters, Horsman és Marchant egész nap kinn vannak Brooklandban. Horsman hatalmas Vauxhall-sportkosiját csaknem mindig ott láthatod a boxoknál. Ők csaknem mindig dolgoznak és próbálnak gépeiken. Worters gépe például oly gyors, hogy az idei TT-győztes Johnston, aki 248 ohv. Cotton-Blackburne-vel indult a 200 mélesben, 5 körben már lekörözte. A 350-es kategóriában Worters, Handley és Marchant a leggyorsabbak. Worters (Excelsior), Handley (Rex-Acme), Marchant királytengelyes Chater-Lea-gépen szoktak indulni. Az ötszázak között a Norton-vezetők, Denly és Staniland, a HRD-vezető Emerson, Horsman (Triumph) és Le Vaek (New-Hudson) a leggyorsabbak. Le Vaek már félelmetesen gyors 3 körig, de ott rendszerint leáll. Leglassúbbak a pályán a Sunbeam-ek, míg a Douglasok, dacára hogy vezetőik 5–6 géppel jönnek ki egy versenyre, már az első körben gyertyát cserélnek és végig rendszerint egy sem bírja. Az 1000-es kategóriában Wright a legjobb, de az utóbbi időben Patchett kezd minden versenyen erősen megközelíteni. A legszemtelenebbül hátróztottan Handley megy. Néha úgy bedől, hogy lábtartói szikráznak a cementen. Az 1000-es gépeket kivéve, csaknem minden jó menő egészen benn veszi a kanyart, még az 500-asok is, mint Denly és Horsman. Az 1000-es gépeket nem lehet benn tartani, úgy hogy azok egészen fenn mennek. Egyébként nekem Wright (Zenith) imponál legjobban, aki néha 10–12 métert ugrik hatalmas gépével. Érdekes, ilyenkor a motor pár pillanatra felszabadul és tekintve a teljes gázt, irtóztató hangot ad.

Következne maga a verseny. Mindenekelőtt a nevezés igen drága. A nevezési díj 7 angol font (2,450.000 korona), amit abban az esetben, ha a gyárnak állandó versenyvezetője vagyok, természetesen a gyár fizet. Én, mint első próbálkozásomat végző amatőr, bizony a magam zsebéből fizettem le a Budapest–London vasúti költségének megfelelő hatalmas tétet. A versenyző kitölti a blankettát és beküldi postán a versenyeket rendező B. M. C. R. C. (Brookland Motor Cycle Racing Club-nak). Két nap múlva már meg van a válasz. Kaptam egy belépőjegyet 5 szelvényvel. Ebből egy a saját részemre, a többi két mechanikusom és két körszám-lálóm (Lap scorer) részére, melyekről szintén minden versenyző maga tartozik gondoskodni. A mechanikusok tolnak meg a startnál és ezek alkotják aztán a depótsegédletet is. A jegyeken kívül kap az ember még egy esomó nyomtatványt, versenyszabályokat és számokat. A számokat nem kell visszaadni, azt elviheti az ember emlékéül. Kapsz ezenkívül egy igen szép sweátért, aszerint, melyik kategóriában indulsz. Mi kéret kapunk (250 km.), a 350-esek sárgát, az 500-asok pirosát, a nagy 1000-sek fehéret. Ez is saját tulajdonodba megy át. A gépeket nem lehet kivinni Brooklandba, mert tekin-

tettel arra, hogy sárhányó nincs rajtuk, csak egy fékjük van, dudu, lámpa hiányzik, nem felelnek meg a közlekedési szabályoknak. Ezért rendszerint húzzák őket, vagy teherautón viszik ki. Én egy sidecar mögött húztam magam, ami bizony az óriási esőben és hideg szélben nem volt valami kellemes. Tréning alig van. Az összes angol versenyzők már úgy ismerik a Brookland-kört, mint a tenyerüket és speciális tréninget alig folytatnak. Tréningjük inkább a gépek kipróbálására szorítkozik. Az angol profik eleve igen érdekesek. A jó versenyzők nagyon sokat keresnek. Az alkatrészekkel és a versenyre használt üzemanyagokkal például a legnagyobb üzérkedés folyik. Azon itt senki sem csodálkozik, ha ma AMAC-karburátorral rútsz, holnap pedig már BB-vel. Alig van versenyző, aki egy karburátort, vagy egy ugyanazon gyertyát használ minden versenyen. Vanak, akik esetleg megszöknak valamelyik alkatrészt, például az AMAC-karburátort, vagy a Sturmey-sebességváltót, ezek azután igyekeznek a gyártól évi pausalelet kiereszkolni és így aztán kötelesek minden versenyben azzal a felszereléssel starthoz állani. A versenygépet rendszerint minden versenyző maga szereli föl. Kezében a startjogosultságot igazoló lappal, sorra járja a nevezetesebb cégeket és aki többet fizet, annak a gyártmányával száll be a küzdelembe. Némelyik gyár már azért is fizet, ha a gyártmányával indulok, másik csak akkor, ha győzök, avagy helyre befutok. Amint észrevettem, itt Angliában csak a győzelmre méltányolják, a helyezettek eredményét még kisebbre taksálják, mint nálunk Budapesten. Ugy láttam, hogy a jó versenyzőnek, akinek neve van, annak már előre fizetnek a gyárak. Verseny előtt egész vándorlás folyik a különböző gyárak brooklandi lerakataihoz. Engem is betanítottak, hogy csak egész bátran kérjek, ami kell, kapok mindent ingyen. Csak nyugtát kell aláírni. Persze nekem még nem fizettek, de épen elég volt az, amit kaptam. Szó nélkül felszerelték két kerekemet és két pótkerekeket vadonatúj verseny Dunlop-gumikkal, kaptam 2 gallon Castrolt, a KLG-depónál nemkevesebb mint 10 speciálgyertyát raktak a zsebembe. Ezeket el is hoztam magammal. Mind 300-on felüli gyártmány, illetve modellszámmal bírnak, holott mi itt Budapesten még jóval a 300 alatt tartunk. Természetesen most ezeket 10 lakat alatt őrzöm.

Ha már itt tartunk a felszerelési cikkeknél, úgy elmondhatjuk, hogy 4 gyártmány szinte kizárólagos jogot nyert Brooklandban. Ezek a *Discol*, (mint üzemanyag), a *Castrol* (mint olaj), a *Dunlop* (mint pneumatik) és a *KLG* (mint gyertya). Természetesen ezzel nem mondtam, hogy *Lodge*, vagy *AC* és más gyertyát nem látni, avagy *Hutchinson*, *Avon* és más pneuval nem is lehet futni, csupán azt, hogy a felszerelés tekintetében ezek alkotják a 90 százalékot. Karburátor tekintetében legtöbb az *AMAC*. Csaknem minden gumifelszerelés *John Bull*, nyereg *Terry* vagy *Lycett*, míg a villában a *Webb* és *Druid* körülbelül egyenlően oszlik meg. A híres *Coventry-Ultimate*-lánc tényleg ultimátot küldött a többieknek, mert csaknem mindenki *Coventryvel* fut, míg ugyanezt lehet mondani a *Sturmey-Archer* sebességváltóról is. Még azokon a gépeken is, amelyekhez a gyár maga gyártja a sebességváltót, a versenyzők által felszerelt *Sturmey* látható. A *Steering Damper* általános, úgyszintén az első lánc esepetgető olajozása is, amiről mi eddig igen keveset tudtunk. Érdekes, hogy a felszerelés annyira a versenyző kényétől és kedvétől, illetve az anyagi haszontól függ, hogy egy gyári teambe tartozó gépeknél is teljesen különböző. Fő az üzlet.

Trenirozni alig tudtam. Folyton esett és így ösztön szölvá csak 5 Brookland-kört mentem. Ez aztán meg is látszott a versenyen, mert az első körökben bizony alig mentem. A start betolással történik. Ha

azonban 100 méterig nem gyullad be a motor, úgy már a versenyző maga tolhatja. Maga a versenyzés meglehetősen kellemetlen. Mindenki igyekszik lenni menni, mert így sok tért nyer. Előzni szabad jobbról, balról, aki hogyan tud. A fordulóban a magas sövény elzárja a kilátást és sokszor megesik, hogy a pálya szélén szerelő versenyzőt csak az utolsó pillanatban veszi észre az ember. Ilyenkor aztán hirtelen ki kell térni, ami azonban igen veszedelmes, mert a mögöttem jövő könnyen belémfuthat. Egynéhányan, köztük a kitünően menő Handley, néha a szó szoros értelmében

vagyok büszke, hogy sikerült az angoloknak megmagyarázni, hogy Budapest nem Bukarest és hogy Magyarország nem Ausztria. Mirőlünk az angolok vajmi keveset tudnak. Az osztrákok közül már Karnert, Putzot és Jellinekét ismerik, de tőlünk senkit. A mi orientációnk teljesen rossz. Nekünk nem osztrák versenyekre kell mennünk, hanem német, francia és belga versenyekre. Az angoloknak ugyanis csak az a verseny számít, ahol ők is indulnak. Arról írnak az angol lapok, másról nem igen. Az angol önző és sovínista a legnagyobb mértékben és nézetem szerint, ha arról



Balázs László a verseny után a gratulációkat fogadja. A kezét zsebében tartó jobboldali angol Mr. a Zenith-gyár egyik igazgatója.

súrolták a jobbkaromat. A verseny alatt egy sidecar állandóan köröz a pályán, ami szintén igen kellemetlen. Ez azért van, hogy a célnál mindig tudják, ki adja fel a versenyt, avagy ki miért áll meg verseny közben. Ez a sidecar is sokszor igen kellemetlen akadályt képez. A talaj egyenetlenségeiről már szólottam. Ez sem valami kellemes és különösen kis géppel igen érezni. A verseny elején egyébként gépem lassúbb volt. Ennek oka az volt, hogy nem adtam elég olajat. A depónál vettem észre, hogy olajomból alig fogyott egy deci. Természetesen később már én is olajoztam és gépem sebessége érezhetően javult. Nagyobb baj volt, hogy az első láncom olajozása, miután a cső igen messze volt a lánctól, nem működött olyan jól. A szél, ami Brooklandban csaknem általános, elfújta az olajat és így a lánc nem kapott olajat. A Coventry-láncok kiválóságát bizonyítja azonban az a körülmény, hogy a lánc így is kitartott.

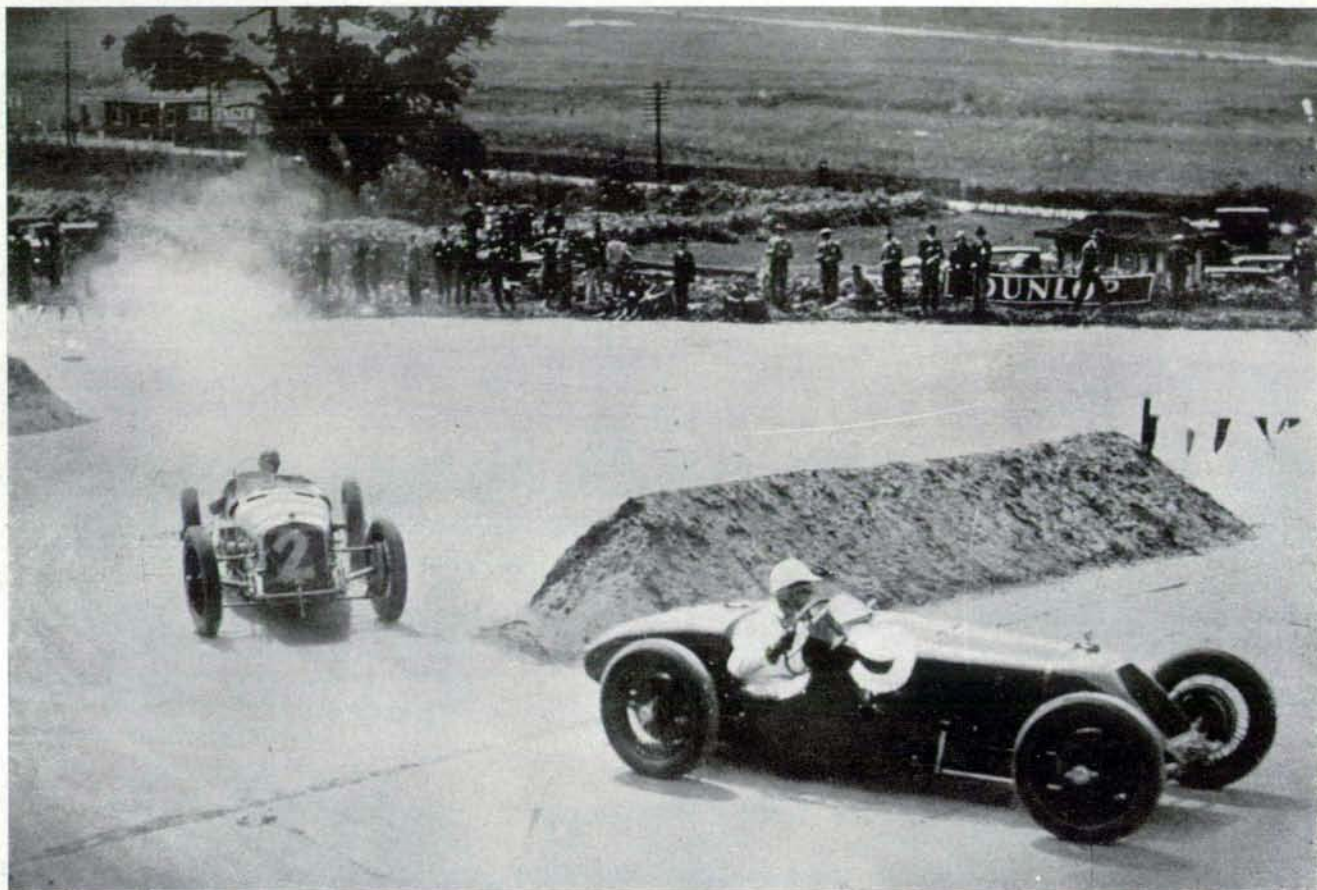
Egyébként eltekintve második helyemtől, főleg arra

van szó, hogy egy angolt be tudjanak hozni az első helyre, úgy még a legnagyobb panamától sem riadnak vissza. (Lásd: Angol TT. Gherzi-Guzzi.) Borzasztó önző fajnak tartom őket. Bár tőlem igazán nem féltek, mégsem adtak gyors gépet.

Ami terveimet illeti: Most kapok egy Zenith speciálgépet rövid vázzal, direkt a svábhegyi és a Semmeringi versenyre 500 kem. two-port Jap-motorral. A jövő évi angol Tourist Trophyn pedig, ha addig minden jól megy, okvetlenül indulok, mert a Zenith-gyár a versenyre a TT-gépet beígérte és így semmi akadályja indulásomnak.

Bücsúzom. Elnézem a szobát, az ezüstserlegekkel és plakettekkel, a brooklandi emlékekkel, a Zenith-sisakkal, az alig 20 éves ifjút, aki legnagyobb eredményének tartja, hogy sikerült Magyarországot, szegény megcsontított hazánkat némileg megismertetni az angolokkal. Sok ilyen derék fiatal sportfiút kívánok Magyarországnak.





A Brooklands-on rendezett első Angol Grand Prix egyik jelenete. A fehér bukó sisakos angol H. O. D. Segrave 1.5 literes Talbot-kocsiján néhány méterrel vezet a 2-es számú francia Robert Benoist (Delage) előtt. A versenyt a francia Wagner—Sénéchal- (Delage) pár nyerte az angol Campbell előtt, aki egy Bugattit vezetett.



Az új 1100 köbcentiméteres francia Chenard-Walcker, az 1926. év egyik szenzációja. A kis Chenardok, Leonard és Manzo de Zuniga vezetésével fölényrel nyerték a 12 órás Spanyol Turakocsi Grand Prix-t, megvervén az összes nagy hengerűrtartalmú kocsikat.

Az ADAC kilométerversenye

Kitünő időben, ideális útviszonyok mellett rendezte a német Allgemeiner Deutscher Automobil Club szokásos évi kilométerversenyét, az arpai rekordnap mintájára. 1.3 km. nekifutás, ugyanannyi kifutás alkották a pályát, mely dacára a legjobb akaratnak, még mindig hiányokat mutatott fel. A nap legjobb idejét a világhírű olasz Grand Prix-győztes Campari futotta 2 literes Alfa-Romeo versenykocsiján, 18.15 mp. alatt téve meg repülő-starttal a kilométert, ami 198.864 km. fenomenális sebességnek felel meg. Werner (Mercedes) 20.77 mp.-es idejével (173.880 km.) az autók második legjobb eredményét futotta. A motorkerékpárok közül a svájci Blickensdorfer (988 ohv. Brough-Superior-Jap) 20.08 mp.-es idővel (179.280 km. sebességet érve el) végzett első helyen. Említésre érdemes még a német kompresszoros Viktoria által elért 164 kilométeres átlag is. A részletes eredmények a következők: Motorkerékpárok: 125 km. 1. Schätzle (DKW) 47.42 mp. Sebesség: 75.888 km. — 175 km. 1. Sourdöt (Monet-Goyon) 23.28 mp. Sebesség: 108.432 km. — 250 km. 1. Francioni (Motosacoche) 28.11 mp. Sebesség: 128.880 km. — 350 km. 1. Alfter (Chater-Lea) 25.15 mp. Sebesség: 143.424 km. — 500 km. 1. Brudes (Viktoria-Kompressor) 21.95 mp. Sebesség: 164.376 km. Világrekord: H. Le Vack H. R. D. 168 km.). — 750 km. 1. Werner (Excelsior) 26.14 mp. Sebesség: 137.720 km. — 1000 km. 1. Blickensdorfer (Brough-Superior) 20.08 mp. Sebesség: 179.280 km. — Oldalkocsik: 350 km. 1. Pursch (A. J. S.) 33.20 mp. Sebesség: 108.432 km. — 600 km. 1. Theobald (Viktoria-Kompressor) 28.42 mp. Sebesség: 126.670 km. — 1000 km. 1. Alfter (Brough-Superior) 24.64 mp. Sebesség: 146.340 km. — Sportkocsik: 500 km. 1. Höpfner (Hanomag) 44.98 mp. Sebesség: 80.172 km. — 1100 km. 1. Eisenhauer (Salmson) 32.18 mp. Sebesség: 112.248 km. — 1500 km. 1. Kleyer (Adler) 31.85 mp. Sebesség: 113.184 km. — 2000 km. 1. Beck (Bugatti) 28.89 mp. Sebesség: 124.992 km. — 3000 km. 1. Kubisch (Austro-Daimler) 25.17 mp. Sebesség: 143.324 km. — 5000 km. 1. Huldreich Heusser (Steyr) 23.77 mp. Sebesség: 151.884 km. (Ugyanaz a vörös 4.5 literes verseny-motorral beépített Steyr-Sport, amivel Delmár Walter a Magyar Túraúton ellenszélben, rossz talajon Hajduszoboszlónál 141.156 kilométert futott ki.) — 8000 km. 1. Carraciola (Mercedes) 23.44 mp. Átlagsebesség: 153.828 km. — Versenykocsik: 1100 km. 1. Jörns (Opel) 27.08 mp. Sebesség: 132.840 km. — 1500 km. 1. Kimpel (Bugatti) 25.07 mp. Sebesség: 144.600 km. — 2000 km. 1. Campari (Alfa-Romeo) 18.15 mp. Sebesség: 198.864 km. 2. Werner (Mercedes) 20.77 mp. Sebesség: 173.880 km. — 3000 km. 1. Kappler (Bugatti) 21.00 mp. Sebesség: 171.432 km. — 5000 km. 1. Taxis herceg (Alfa-Romeo) 22.56 mp. Sebesség: 159.984 km. — 8000 km. 1. Jörns (Opel) 25.49 mp. Sebesség: 141.732 km.

Mint látjuk, a németek ugyancsak szép nemzetközi konkurenciát és bizony igen gyors gépeket hoztak össze a versenyre. Ennek fő érdeme azonban Freiburg centrikus fekvése, amely Sváje—Franciaország és Németország határainak közvetlen közelében a legjobb talaj nagyjelentőségű nemzetközi versenyek rendezésére.

CASPAR OIL

Amerikai különleges autó- és motorkerékpárolaj

Kérje szállítójától és a garázsban 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 versenyeken elért kiváló teljesítmények.

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

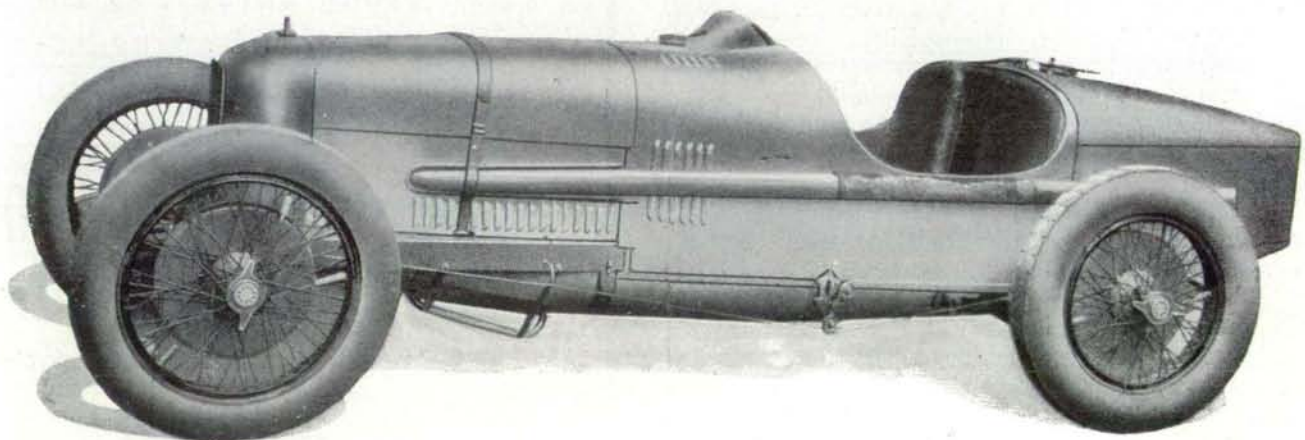
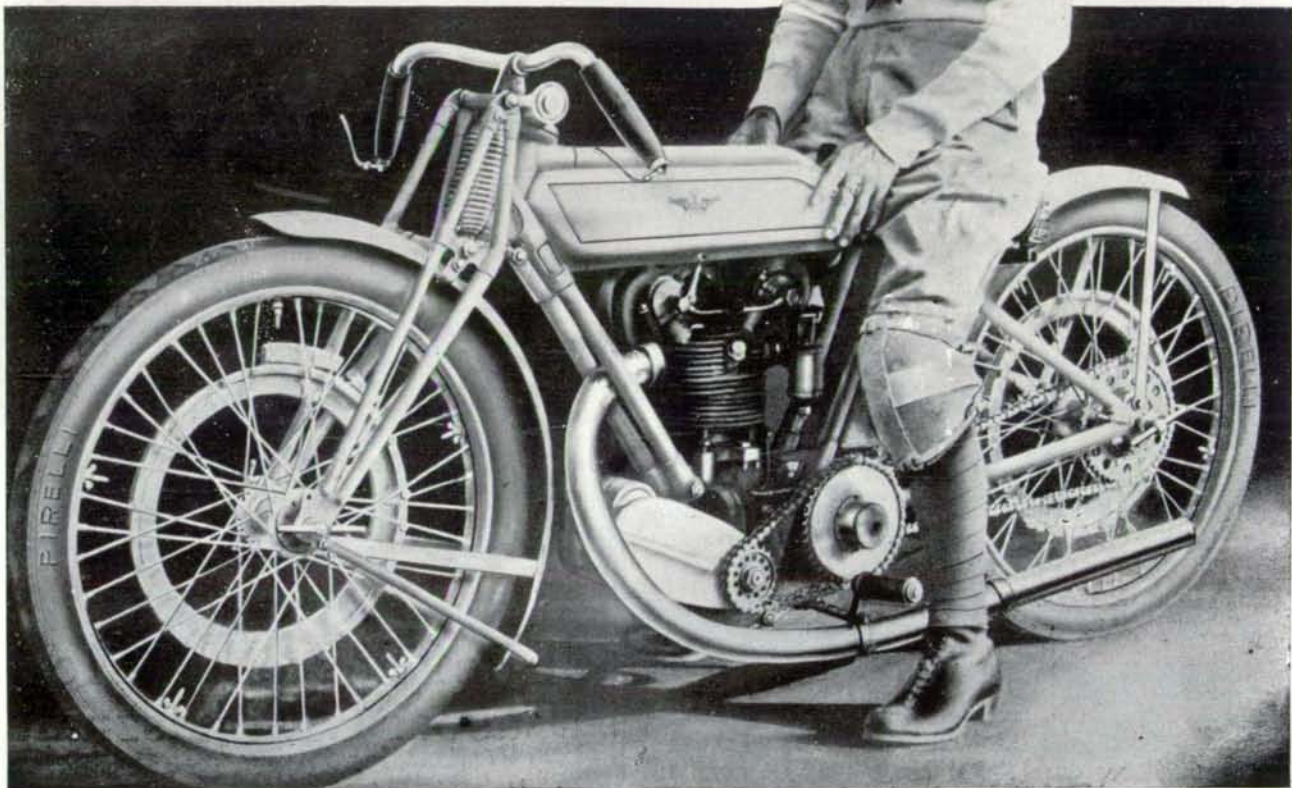
Túraút: Majláth (Harley-Davidson), Túraút: (5 Indian-győzelem) Guggenhegy (Urbach L., A. J. S.)

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

Központi eladási iroda Magyarország részére:

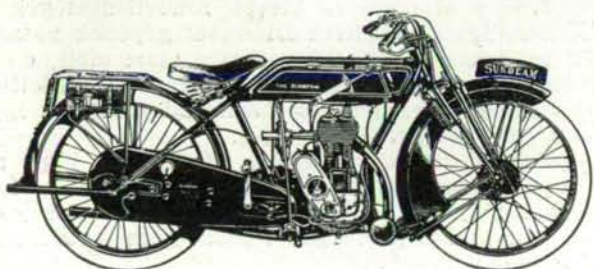
BUDAPEST,
IX., FERENC-KÖRÚT 19-21.
TELEFON JÓZSEF 92—74.

Nuvolari Tazio, a kitűnő olasz motorkerékpár- és autóversenyző. Nuvolari jelenleg mint a Bianchi-gyár vezetője aratja sorozatos győzelmét királytengelyes 350 cm. motorkerékpárján. Évekig Nortonon versenyzett. Többször nyerte az Olasz Tourist Trophyt és a monzai Nagy Díjat.

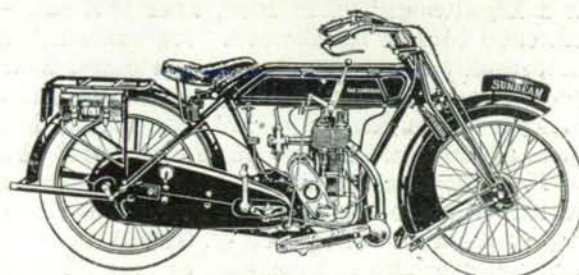


A Milánóban szeptember 5-én először starthoz álló 1.5 literes kompresszoros OM versenykocsi. A motor futara: 56 mm., lökete: 76 mm. Hengerűrtartalom: 1496 cm. Felülvezérlés, turbokompresszor, Memini carburator, Bosch-mágnes, négy kerékfék, Rudge-kerekek jellemzik az új versenykocsit. Az alváz súlya 650 kg. Az új versenykocsit, hasonlóan a Bugattiéhoz, ezután az OM-gyár szériában fogja gyártani és mindenki részére kapható lesz.

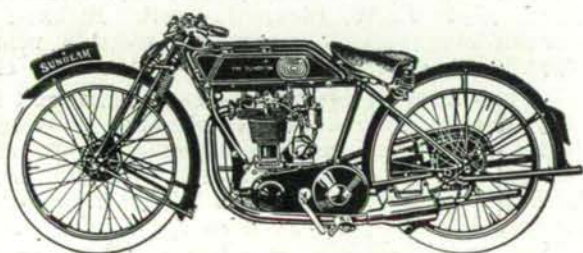
A legjobb motorkerékpár a
SUNBEAM



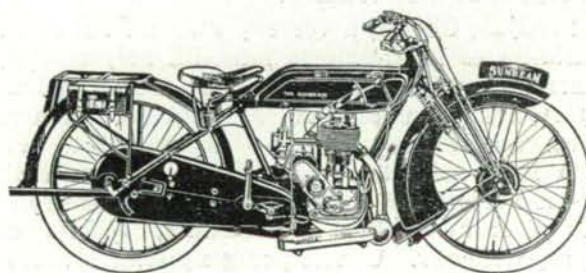
3 1/2 HP Light-Solo (499 kcm.)



3 1/2 HP Standard (499 kcm.)



2 3/4 HP OHV. (347 kcm.)



2 3/4 HP Standard (347 kcm.)

Sunbeam-hez csak

WAKEFIELD



olajat használjon!

Vezérképviselet:

Magyar Abroncs és Kerékgyár rt.

Budapest, VI., Gyár-utca 8.

Telefon: 133-56.



Az 1926. évi angol Lightweight Tourist Trophy

1. C. W. Johnston (Colton-Blackburne)
2. F. G. Morgan (Cotton-Blackburne)
3. W. Colgan (Colton-Blackburne)

Az eredetileg második Pietro Ghersi (Guzzi) diszkvalifikálták

Az idei angol Tourist Trophy között kétségtelenül a legizgalmasabb és legszenzációsabb kimenetelű volt a Lightweight T. T. Idén, azaz 1926-ban — amely esztendő örökké emlékezetes fog maradni az angol motorosok előtt, — történt meg először, közel egy negyedszázad óta, hogy a világ legnagyobb szerű motorkerékpár-versenyén egy külföldi vezető, külföldi géppel a versenyen az első három helyezett közé bejusson. Köztudomású azonban és ezt az angolok is teljes mértékben elismerik, hogy az idei Lightweight T. T. hőse, a másodiknak helyezett P. Ghersi, mindenképen a verseny erkölcsi győztese és csak kisebb méretű tartalva akadályozta meg abban, hogy biztos elsőként fusson át a célvonalon.

Mint tudjuk, Ghersi a verseny után a F. I. C. M. diszkvalifikálta és megfosztotta második helyezésétől, mert Ghersi nem az általa a verseny előtt bejelentett gyertyával startolt. A F. I. C. M. tavalyi határozata értelmében pedig — a rendkívül elterjedt, szinte már csalásnak beillő visszaélések miatt — a versenyzők csak azokkal a felszerelésekkel és pótalkatrészekkel indulhatnak, amelyeket előzőleg bejelentenek. Ghersi pedig nyilván tévedésből elfelejtette bejelenteni, hogy a Fert-gyertyán kívül más gyertyája is van.

Ghersi és a remek új 250 km.-es Guzzi teljesítményéből azonban ez mitsem von le. Ghersi a verseny 4 körén át percekkel vezetett ellenfelei előtt — teljesen reális körülmények között — és csak a verseny végén, amikor újra kellett töltenie, szenvedett olyan hátrányt, melyet talán csak akkor tudott volna behozni, ha mindent kockára tesz.

Az angoloknál azonban megtört a jég. Látták, hogy van igenis jóval gyorsabb gép az övéknél (legalább is a 250 km.-es kategóriában biztosan) és léteznek nem angol vezetők, akik nemcsak az „Indultak még”, vagy „Exotikumok” rovatába helyezhetők.

Ami a diszkvalifikálást illeti, ha az úgy ment végbe, amint azt az angol lapokban olvassuk, akkor kifogást emelni ellene semmilyen szempontból sem jogosult. Reméljük, hogy Ghersi is minden utólagos mérgelődés helyett máskor a versenyfeltételek alaposabb tudásával és — nagyobb tankkal fog elindulni az angol Tourist Trophy.

A verseny lefolyása:

A verseny reggelén kissé felhős, de egyébként száraz, jó idő köszöntötte a versenyzőket. 9.45-kor megkezdődik a résztvevők felállása. A hétfői Junior TT nagyszámú résztvevőikhez képest bizony a Lightweight

Tourist Trophy 21 indulója csak egy maroknyi csapatnak látszik.

Már a startnál is kisebb rendellenességek mutatkoznak. Így S. Gleaves Diamond gépének hátsó gumiját lukasnak találta közvetlen a start előtt, de az előzőkeny vezetőség engedélye folytán az eredetileg 6-os startszámú versenyző 22-iknek indulhatott s így ideje volt, hogy defektjét kijavítsa.

Az indulók kisebb száma megengedi, hogy a résztvevők percenként indulhassanak a szokásos félperces időköz helyett. Általában megállapítható, hogy a kis 250 km-es kategória gépei jóval könnyebben indulnak a nagyobb gépeknél.

A kiváló délafrikai vezető Young nem látható a startnál, mert a Junior TT utolsó körében bukva olyannyira megsérült, hogy nem volt képes elindulni. Helyette gépét F. W. Bicknell vezeti. Bicknell startja azonban nem valami szerencsés, motorja nem akar begyulladni, de egy gyertyacsere után ő is elstartol.

A nap nagy problémája, — mely mindenkit izgat — hogy milyen eredményt fog elérni a „Foreignrider” Ghersi vörös Guzziján. Megállapítható, hogy az angolok egy percig sem mertek arra gondolni, hogy egy külföldi versenyző nem angol géppel még csak valamiképpen is veszélyes legyen az angol „Favourit”-okra.

Sorban indulnak a versenyzők. Ghersi — nagyon helyesen — gépét kimélve, nem gyors tempóban indul és csak félgázzal vág neki Bray Hill-nek. Gyorsan fogy az aránylag kisszámú résztvevő, már csak a gumiszerelessel épp most elkészült és a nagy erőlködéstől még teljesen vörös Gleaves van hátra, aki azonban nemsokára szintén a vezetők nyomába szegődik. A tavalyi győzteseket, E. Twemlowot és társait sehol sem látjuk.

Handley (Rex-Aeme) és a másik favorit J. A. Porter (New-Gerrard) erős tempót diktálnak. Már az első körben történnek kisebb balesetek. Davidson (New-Imperial) Quarters Bridge-nél bukik, de nemsokára folytatja a versenyt, Porter elveszti pótgumijait tartó táskáját és Johnston (Cotton), valamint Gray (New-Imperial) szintén rövidebb ideig vesztegelnek.

Handley nemsokára elrobog a depók előtt. Ideje 36:37. Megdöntve az állóstartos körrekord! Nemsokára utána jön Porter, kinek gépe után furesán csörömpölő hanggal valami fényes tárgy rohan. Porter gépének hangja pedig egyidejűleg zavaros lesz. A depók körül állók közül valaki a földről felemeli Porter törött szelepemelő rudját, mely majdnem 100 métert eszszott motorja után. Porter lefékez és leszállva géperől, odamegy a depókhoz, felemeli a szelepemelő rudat és nagy lendületet véve, dühösen földhöz vágja, majd szomorúan állványra állítja gépét. Az egyik favorit már kiesett!

A következő pillanatban az elszörnyülködés és meglepetés moraja zúgott fel mindenünnen. A 16-os startszámú Ghersi fut el a tribünök előtt nyugodt, fölényes stílusban. Sehogysem bírják megérteni a jó an-

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 O.-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 vezérképviselője:

„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 hegyverseny I.

Platrières hegyverseny I.

Mont Agel hegyverseny I.

Cote de Camp hegyverseny I.

Masillan hegyverseny 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 helyezetteje.

Stabil.

Gyors.

Üzembiztos.

Cirkulációs olajozás. 37 világrekord.

500 kcm. oldalvezérelt típus. Ára: 26.000.000 korona.

500 kcm. felülvezérelt sporttípus. Ára: 31.500.000 korona.

500 kcm. királytengelyes versenytípus. Ára: 41.000.000 korona.

**Kedvező
fizetési
feltételek!**

Magyarországi
vezérképviselő:

Petrákovits Testvérek

Budapest, IX.,
Üllői-út 66/a.

gokok, hogy Gheri máris itt van és két perccel javítva meg a 250 km-es kategória állóstartos rekordját, Handleyre egy körön egy teljes percet verjen rá. Teljesítményéért mindamellett tapsviharban részesül a kiváló olasz vezető. Ugy látszik, hogy mégis csak objektívok az angolok — a verseny elején.

Az első kör után a vezetők a következőképpen állanak:

1. P. Gheri (Guzzi)	35:49
2. W. L. Handley (Rex-Acme)	36:37
3. C. W. Johnston (Cotton)	39:27
4. J. A. Porter (New-Gerrard)	39:32
5. A. R. Edwards (Levis)	39:49
6. F. G. Morgan (Cotton)	40:08

A második kör elején Gheri vezet 101.56 km-es átlagsebességgel a 99.275 km-es átlaggal futó Handley (Rex-Acme) előtt, míg Johnston (Cotton) a vezetőktől meglehetősen lemaradva, a harmadik helyen fekszik. Szép versenyt fut még A. R. Edwards, ki kétütemű Levis-ével 91.713 km-es átlagot tud kifutni.

Folytatódnak a kiállások. Shepherd (New-Imperial) Ballacraine-nél bukik. Burney (Royal-Enfield) Kirk-Michael-nél feladja. Ramsey-nál ma különösen sok baj van. Gheri túlgyors iramban veszi a kanyart, kiszalad, már-már úgy látszik, hogy elüti a kanyar szélén álló rendőrt, de nem veszi el fejét, ügyesen megkerüli és visszatér az országútra. Rentice (New-Imperial) nem ilyen szerencsés, ugyanitt bukik és rövidesen orvoskézbe kerül.

Handley második köre lassabb az elsőnél. Megáll tölni és kieseréli szemüvegét. Most szerez tudomást Gheri rekordköréről és rosszkedvűen nézegeti hibás elsőfékét és törött benzinesapját. Nemsokára megérkezik Gheri, akinek előnye a második kör végén már tiszta 3 perc. 45 másodperc alatt tölt és nem túlságosan sietve folytatja a versenyt.

A második kör után a vezetők a következőképpen állanak:

1. P. Gheri (Guzzi)	1:12:34
2. W. L. Handley (Rex-Acme)	1:15:59
3. C. W. Johnston (Cotton)	1:27:37
4. W. Colgan (Cotton)	1:35:00
5. A. R. Edwards (Levis)	1:40:16
6. F. G. Morgan (Cotton)	1:41:19

Ramsey és Kirk-Michael környékéről esőt jelentenek, minek következtében a fordulók nagyon sikosakká válnak. Craner (Rex-Acme) kétizben bukik Governors Bridge-nél, de röviddel utána folytatja a versenyt. Mindaddig Handley fekszik a vezető Gheri mögött, míg utána a Cotton-vezető Johnston és Colgan következik. A másik Cotton-vezető Morgan Ramsey-nál bukik és kormányja elgörbül. Handley harmadik köre 37:35 nagyon lassú. Újra sebességváltójával van baja. Gheri a harmadik kör végén már tiszta 4 perccel vezet Hand-

ley előtt, kit defektjei következtében már Johnston (Cotton) is megelőzi.

A vezetők állása a harmadik kör végén a következő:

1. P. Gheri (Guzzi)	1:49:38
2. C. W. Johnston (Cotton)	1:52:24
3. W. L. Handley (Rex-Acme)	1:53:34
4. W. Colgan (Cotton)	1:59:17
5. A. Edwards (Levis)	2:00:40
6. F. G. Morgan (Cotton)	2:02:40

Mindjárt a negyedik kör elején válik ki a versenyből a saját konstrukciójú vázba épített JAP-motorral versenyző Crabtree, szeleprúgótöréssel. Crabtree nagy feltűnést keltett különlegesen elhelyezett térdpárnáival, melyek nem a tartányra, hanem a versenyző bricseszadrágjára voltak felerősítve.

Nemsokára újra utóleri a balszerencse az ezévenben úgy látszik elért Handley-t, szeleptörést szenved és kénytelen kiállni a versenyből.

Pályamenti telefonállomások jelentése szerint Gheri simán és gyorsan veszi a fordulókat, míg a Cotton-vezető Colgan rövid időre kénytelen leállni. Archibald kapitány, aki OK-Supreme gépével mint amateur vesz részt a versenyben, megáll gyertyát cserélni. Johnston nagyon forszirozza az iramot. Gheri megáll a depóknál, tölt és első fékét javítja, mely műveletek 69 másodpercébe kerülnek. Előnye azonban még mindig nagyon jelentékeny, úgyhogy egyáltalában nem siet, sőt integet egy fényképésznek, amint elrobog mellette.

A vezetők állása a negyedik kör végén a következő:

1. P. Gheri (Guzzi)	2:26:21
2. C. W. Johnston (Cotton)	2:30:27
3. F. G. Morgan (Cotton)	2:43:43
4. W. Colgan (Cotton)	2:43:51
5. F. G. Craner (Rex-Acme)	2:46:11
6. S. H. Jones (New-Imperial)	2:46:45

Az ötödik kör egy titáni küzdelem kezdetét jelenti. Johnston gépéből mindent kivéve, a maximumra fokozza az iramot, hogy nagy ellenfelével, Gherivel szemben megvédje hazája színeit.

Gheri ezt nyilván nem veszi észre, mert a Cotton-vezető Kirk-Michael és Ramsey között előzi a gyanultan olaszt és rövidesen 39 másodperc előnyre tesz vele szemben. Az óriási küzdelem megkezdődik. Mindkét versenyző a végsőkig kockáztat. A verseny kimenetele teljesen bizonytalan. Johnston (Cotton) 28 másodperc alatt tölt és máris továbbrobog. Arca csupa por és vér, mert menetközben beleütötte a steering demperbe, mely bőrét felhasította. Gheri újra tölt és ezáltal drága perceket veszít, míg Johnston sebességváltódefekt következtében a harmadik sebességgel kénytelen az emelkedőket venni. Reynard (Royal-En-

MEGÉRKEZTEK A 6 HENGERES, 4 KERÉKFÉKES

Nash „Advanced Six” hatüléses túrakocsi
Ára 176.000.000 K

TELEFON:
Lipót 981-43

NASH

AUTOMOBILOK

Amerikai Automobilkereskedelmi R.-T.

BUDAPEST, V. KERÜLET, DOROTTYA-UTCA 3

Nash „A J A X” négyüléses túrakocsi.
Ára 115.000.000

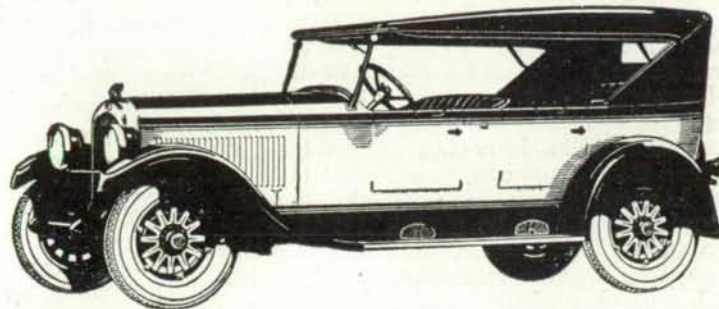
TELEFON:
Lipót 981-43



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 lényüzési adó járul.

Magyarországi vezérképviselet:

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

Vezérképviselet:

Kellner Alfréd Autókereskedelmi R.-T.
Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 11. Telefon 64—75.

field) szeleprugója törik. Ki akarja cserélni, de nemsokára rá Governor Bridgenél végleg feladja. Craner (Rex-Acme) szelepemelőrudja törik, míg a mindeddig kitűnően ment A. R. Edwards (Levis) Glen Helen-nél bukásból kifolyólag kénytelen feladni a küzdelmet. Ugy szintén bukik Archibald is, ki lábán sérül meg, de nemsokára folytatja a versenyt. Merill (Zenith) motorzavarok miatt kiáll.

Az ötödik kör után a vezetők a következőképpen állanak:

1. C. W. Johnston (Cotton)	3:08:22
2. P. Gheri (Guzzi)	3:09:01
3. F. G. Morgan (Cotton)	3:25:31
4. W. Colgan (Cotton)	3:34:12
5. G. S. Davidson (New-Imperial)	3:34:11
6. S. H. Jones (New-Imperial)	3:35:11

Az 1926. évi Lightweight Tourist Trophy hatodik köre nem fog egyhamar feledésbe menni. Angol szakértők véleménye szerint ez minden idők legnagyobb küzdelme volt az Isle of Man-szigeteken. A két élen levő vezető minden percben előzi egymást és a szó szoros értelmében véve késhegyig menő küzdelmet folytat. Ramsey-nél Johnston vezet 17 másodperccel, a hegycsúcsban Gheri tesz 7 másodperces előnyre szert, míg a hatodik kör vége felé Gheri előnyét mindinkább növeli. Johnston démoni sebességgel rohan most el a depók előtt összeszorított fogakkal, elszánt arcában félelmesen villámlanak szemei. Gheri tekintve, hogy tartalva kisebb, újra megáll töltetni és így drága másodperceket vesz.

Az elkeseredett küzdelem elvon minden figyelmet a hátrábbfekvőktől. Morgan (Cotton) biztosan tartja harmadik helyét, míg a negyedik helyen is egy Cotton-vezető, Colgan fekszik. Gleaves (Diamond), Sheperd (New-Imperial) és Bicknell (Royal-Enfield) hátrább külön harcot vívnak egymással. A hatodik kör végén Gheri — dacára, hogy töltött — még mindig 11 mp-cel vezet.

A vezetők állása a hatodik kör után a következő:

1. P. Gheri (Guzzi)	3:45:56
2. C. W. Johnston (Cotton)	3:46:07
3. F. G. Morgan (Cotton)	4:05:59
4. W. Colgan (Cotton)	4:15:25
5. S. H. Jones (New-Imperial)	4:16:15
6. G. S. Davidson (New-Imperial)	4:17:21

A helyzet most nagyon bonyolódottá válik. A vezetők olyan közel vannak egymáshoz, hogy jóformán ki sem lehet igazodni, hogy ki van elől. Johnston hátrányát ledolgozza, sőt 48 másodperces előnyt szerez, melyből azonban Ramsey-nél már 3-at lead, sőt a hegycsúcsban még többet veszít, úgy hogy Bungalow-nál már csak 24 másodperccel van elől. Röviddel utána Johnston átfut a célvonalon óriási üdvrivalgás közepette, noha még nem tudni az eredményt, Gheri még jöhet, jön már, hallani motorját, átrohan a célvonalon, stopperek százai kattognak. Késő, Gheri 20 és egy-ötöd-másodperccel verve marad.

1926. évi Lightweight Tourist Trophy. Táv. 7 kör = 423.295 km.

1. C. W. Johnston (Cotton)	4:23:16	Átl. 96.869 km.
2. P. Gheri (Guzzi)	4:23:36	96.743 „
3. F. G. Morgan (Cotton)	4:47:30	88.702 „
4. W. Cogan (Cotton)	4:56:05	86.139 „
5. S. H. Jones (New-Imperial)	4:58:47	

6. W. F. Bicknell (Royal-Enfield)	5:27:00
7. E. Archibald (OK-Supreme)	5:33:06
8. S. Gleaves (Diamond)	5:36:59
9. G. W. Sheperd (New-Imperial)	5:51:30

A versenyzőkről.

A győztes C. W. Johnston 25 éves, írlandi születésű. Dublin-ban él és a Blackburne Company alkalmazottja. Már jelentős versenyeredményekre tekint vissza. Így 1924-ben megnyerte a Belga Grand-Prix és a tavalyi Lightweight TT-ben a második helyre került. Ezekhez járul még számos Brookland-győzelem és helyezés.

Johnston egy Cotton-vázba épített Blackburne-motornal vett részt a versenyen. A győztes, aki hősi küzdelmet vívott, teljesen fitten szállt le gépéről a verseny végén, csak a steering dempertől megsértett arca vérzett. Az egész verseny folyamán csak egyszer bukott Ramsey-nél, de szerencsére motorja nem állott le és így könnyen folytathatta útját. Első körében gyertyája olajzárlatot kapott és ennek kijavítása több percre került. Az utolsó kör vad hajszája alatt egy ízben gépe erősen megvöblözött, de szerencsére nem történt semmi baj. Saját bevallása szerint, nem tudná megmondani, hogy hogyan maradt ura gépének és hogyan akadályozta meg a bukást.

Nézete szerint, ha nem kellett volna az utolsó négy körön keresztül sebességváltó defektjével küzdenie, úgy jóval jobb átlagot tudott volna kifutni.

Johnston nagy elragadtatással nyilatkozott a Blackburne-motorról és különösen a szerinte csodálatosan stabil Cotton-vázról. Jövőre is ugyanilyen gyártmányú géppel szándékozik starthoz állani.

A második helyezett P. Gheri 26 éves, genuai születésű olasz. Kedvtelésből versenyez.

Fascista létére mindig fekete ingben jár és abban versenyez. Megnyerte az 1923. és 1924. évi olasz TT-t és számos nagy olasz versenyen került az első helyre.

Gépe, a 250 cm-es Király-tengelyes Guzzi teljesen új típus és ez volt debut-je, ami mint látjuk, teljes sikerrel zárult. Gheri az egész verseny folyamán csupán három gyertyadefektet javított, még pedig a második, harmadik és ötödik körben. Egyébként gépe kifogástalanul működött.

A harmadik helyezett F. G. Morgan, a Cotton Motor Co. Gloucester alkalmazottja. Már öt Tourist Trophy-n vett részt és az 1924. évi Ultra-Lightweight TT-n a második helyre került, míg 1925-ben ugyanezen kategóriában negyedik lett.

Figyelemre méltó, hogy a négy első beérkezett között három Cotton-gép volt.

C. W. Johnston, a verseny győztesének átlagsebessége majdnem teljesen megegyezett a tavalyi leggyorsabb kör (Handley, Rex-Acme) átlagsebességével. Idén a leggyorsabb kört P. Gheri futotta, Guzzin, 35:49-el, így közel két perccel megjavítva Handley tavalyi körrekordját.

A verseny tavalyi győztese E. Twemlow volt, ki New-Imperial-gépével az akkor még 6 körös távot 92.873 kilométeres átlagsebességgel abszolválta. A második helyezett az idei győztes Johnston volt Cotton-gépen, míg a harmadik helyre K. Twemlow (New-Imperial) futott be.

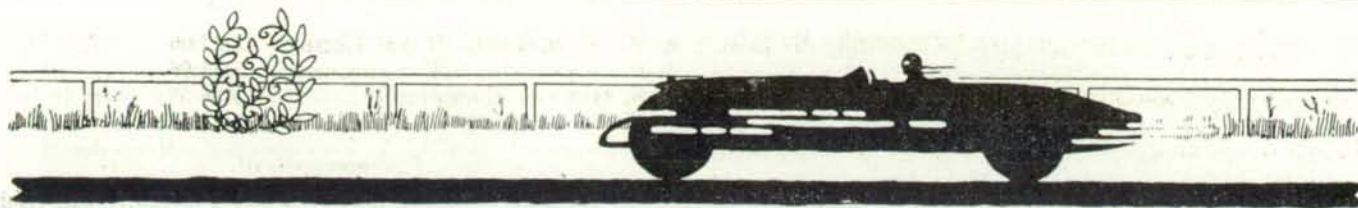
Autóruházat

Berendezett toilette- és étkezőböröndök.

Weszely István

Budapest, IV. kerület, Váci-utca

9



Az V. Klausenpass hegyverseny

A nap legjobb idejét 17:48.6 (átlagsebesség: 72.876 km.) Franconi futja Motosacoche motorkerékpáron. — Bugatti a leggyorsabb sportkocsi és versenykocsi. — Carraciola (Mercedes) a túrakocsikategóriákban első. — A „Grosser Bergpreis der Schweiz“ győztese Kessler (Alfa-Romeo).

Mikor 1922-ben az Automobil Club Suisse elsőkben rendezte meg a 215 kilométeres Klausenpass hegyversenyt, még akkor senki sem gondolta, hogy ez a verseny Európa legnagyobb hegyversenyévé fogja magát kinőni. A Klausenpass kitűnő, centrikus fekvése, a svájciak mesésen ügyes propagandája elérte célját és ma már az a helyzet, hogy Svájc az Association őszi ülésén előterjeszti azon indítványát, hogy a Klausenpass hegyversenyt vegyék fel az automobil világbajnokságok közé.

Az első Klausen-verseny legjobb idejét 1922-ben Nieth futotta Hispano-Suiza kocsián 21:43:00 idejével 56.700 km.-es átlagot érve el. Ugyanekkor a leggyorsabb túrakocsiidőt Muhl (Benz) érte el 23:16.2-vel.

1923 volt a Klausen-versenyek nagy éve. Nemkevesebb mint 40.000 néző és 2500 autó lepte el az útvonalat. A pályarekord a kitűnő Steyr-vezető Herman Rützler és az azóta szerencsétlenül járt Giulio Masetti gróf (Alfa-Romeo) párharcra következésként, az előbbi javára 20:24.4-re csökkent, ami 64.200 km. sebességnak felelt meg. Az elsőkben kiírt sportkocsikategóriák legjobb idejét Merz futotta Hispano-Suizán (20:34.6), míg a túrakocsi rekordot Risch (Marmon) 22:26.8-ra javította.

Az 1924. év ismét rekordokat hozott. A nagy Mercedes-Steyr párharc előbbieket fölényes győzelmével végződött és a kitűnő Merz 18:48.6-os idejével az átlagsebességet 68.700 km.-re emelte. A túrakocsik legjobb idejét Colas futotta Cottin-Desgouttes gépével 21:50.6, míg a sportkocsik között ugyancsak Mercedes-vezető Carraciola győzedelmeskedett 20:29.2-vel. Ez volt az első esztendő, amikor a Klausen-verseny a versenyzők nagyszámára való tekintettel már kétnaposra nőtte ki magát.

1925. ismét egy aranyév. A verseny fényét Masetti gróf, Divó, Rigal és Hansal nevei emelték. A pályarekordot Masetti Giulio gróf 2 literes Grand Prix Sunbeamjével 17:28.8-ra javította és ezzel egy mai napig is fennálló 73.900 kilométeres átlagot állított fel. A sportkocsik rekordja szintén megdőlt. Hansal, a kiváló csztrák Steyr-vezető 19:38.4-es idejével Carraciola idejét közel egy perccel verte, míg a túrakocsik közül Rigal (Peugeot) bizonyult a leggyorsabbnak (21:59.5) ugyancsak verve a túrakocsirekordot. Az ezévből először rendezett motorkerékpárkategóriák legjobb idejét Franconi (Motosacoche) érte el 18:21.8-as idővel.

Az idei Klausen-versenyt a nevezések és indulók óriási tömege, valamint a lehető legkedvezőtlenebb időjárás tette emlékezetessé. Eső, köd és hóvihár, tehát minden elképzelhető akadály tornyosult a vezetők elé, akik ennek dacára, óriási időket futottak. Általános vélemény, hogy kedvező időjárás esetén Masetti útvonalrekordja feltétlenül megdőlt volna és azt nem is egy, de legalább négy-öt versenyző szárnyalta volna túl. Különösen a második napon, amikor a versenykocsik is startoltak, volt az időjárás kellemetlen és a

legfelsőbb régiókban, 1500 métertől felfelé már 10 centiméteres hóréteg lepte el az amúgy is teljesen felázott utat. Szemtanuk elmondása szerint, egyes versenyzők szinte hihetetlen vezetést produkáltak és olyan farolásokot mutattak be egyes fordulóknak, amilyenre még alig volt példa. A verseny rendezése a lehető legjobb volt, amit csak elképzelni lehetett és dacára az elképzelhető legmostohább időviszonyoknak, dicséretére a svájciaknak, minden a legjobban vágott.

Nézzük a verseny sportbeli részét. Jellemző a versenyzők nagy klassziséra és tudására, hogy dacára a mostoha viszonyoknak, igen sok kategóriarekord, úgyszintén néhány csoportban az útvonalrekord is megdőlt. A nap legjobb idejét, mint igen sok nagyjelentőségű hegyversenyben, ezúttal is egy motorkerékpár futotta. A kiváló svájci Franconi 500 km. királytengelyes, kéthengeres Motosacoche-gépén 17:48.6-os idejével alig 19 másodperccel maradt el Masetti gróf (2 literes Sunbeam) 1925-ben felállított pályarekordjától, 13.6 másodperccel javítván meg a motorkerékpárok által eddig futott legjobb időt. Ugyancsak új rekordot hozott az oldalkocsiverseny, ahol szintén svájci vezető Gex (Motosacoche) szárnyalta túl saját múltévi rekordját.

Megdőlt a rekord ezenkívül a túrakocsikategóriákban is. Itt Carraciola, a német Grand Prix hőse 20:50.2 idejével a multnak adta át Louis Rigal (Peugeot) 21:23.6-os legjobb eredményét, 33.4 másodperccel javítva azt meg.

A sportkocsikategóriák legjobb idejét Glogner futotta Bugattiján 20:12.2-es időt érve el. Azonban Hansal (Steyr) mult évben kitűnő út- és időjárási viszonyok között felállított 19:38.4-es kategóriarekordját nem sikerült elérnie. Hansal az idén is indult és bár az 5 literes kategóriában mint győztes került ki a versenyből, 20:34.6-os idejével közel egy egész perccel maradt el tavalyi eredményétől. A sportkocsik között egyébként a legjobb időt dr. Karner futotta Bugattiján, tekintve azonban, hogy szombaton startolt, eredménye csak a svájci bajnokságba számít és díjazásban nem részesült.

A versenykocsikategóriákban szintén Bugatti-vezető Kracht futotta a legjobb időt, ami egyébként a versenyen futott legjobb automobil idő is lenne, ha eredményét nem a szombati napon futotta volna hors concours. Így a kétnapos verseny leggyorsabb automobilja Kessler Alfa-Romeója lett, aki a vasárnapi mostoha időviszonyok között 18:42.8-as időt ért el és ezzel megnyerte Svájc 1926. évi „Nagy hegyi díját“. Kitűnő időket futottak még a versenykocsikategóriákban Kinsky gróf (5 literes Steyr) és különösen a francia gyárj Amilcar-vezető Morel, aki kis 1100 km. kocsián 19:15.2-vel a nap negyedik legjobb idejét produkálta.

Szenzációs futást produkált ismét a kitűnő növezető „June asszony“, aki ma talán egész Európában hors concours áll. Bugatti-Sportján a 2 literes kategóriában

20:39.4-et futva második lett az ugyancsak Bugatti-vezető svájci Weber mögött (20:35.6) és 78 automobil közül a 11-ik helyet vívta ki magának. Idejének jószágára mi sem jellemzőbb, minthogy 2 literes Bugattijával csupán 4.8 másodperccel futott gyengébb időt, mint az 5 literes Steyr-rel startolt Hansal, akit pedig a magyar közönség is mint vakmerőségéről és tudásáról nevezetes osztrák vezetőt ismer.

A versenyen kitűzött csapatverseny különdíját a Bugatti-team (Kracht, Karrer dr., Gloggnier) nyerte. Szencziószámába megy egyébként a Bugattik kitűnő szereplése. Tizenhat Bugatti jelent meg a startnál és mindannyi végigfutotta a távot, kitűnő eredményeket érve el.

A versenyre benevezett 191 jármű (67 motorkerékpár, 9 sidecar, 46 túrakoeci, 50 sportkoeci és 19 versenykoeci). Elindult: 158 jármű. 58 motorkerékpár, 7 sidecar, 44 túrakoeci, 36 sportkoeci és 13 versenykoeci. A célba érkezett: 125 jármű (43 motorkerékpár, 4 sidecar, 37 túrakoeci, 31 sportkoeci és 10 versenykoeci).

A táv közepén az úgynevezett „Urnerboden“-en beiktatott és mért Kilométer lancé (repülő kilométer) legjobb idejét általános esodálatra a kis 1100 km. kompresszoros Amilcar vezető Morel futotta 25.6 másodperces időt érve el, ami 140.626 km. sebességnél felel meg (gróf Masetti — 2 literes Sunbeam — a múlt esztendőben ugyanitt 23.0 másodpercet futott, ami 156.528 km. sebességnél felel meg).

A verseny részletes eredménye a következő:

Távolság: 21.500 km. Startmagasság: 664 méter. Linthal. Cél: Klausenpass, 1937 méter. Magasságkülönbség: 1273 méter. Átlagos emelkedés 6.21%. Maximális emelkedés: 8.50%.

Motorkerékpárok 175 km.: 1. Geiss (DKW) 23:46. — 250 km.: 1. Pietro Ghersi (Guzzi) 20:24.4, 2. Divorne. — 350 km.: 1. Wirz (Condor) 21:06.2, 2. Weber (Saroléa) 22:04.8. — 500 km.: 1. Francioni (Motosacoche) 17:48.6. A nap legjobb ideje. Új motorkerékpár útvonalrekord. 72.543 km. átlagsebesség. 2. Pietro Ghersi (Guzzi) 18:18.6, 3. Dom (Scott) 18:42.6, 4. Bauhofer (BMW) 18:56.6, 5. Evans (Triumph) 19:22.6. Erős kategória. — 750 km.: 1. Richter (Viktória-Kompresszor) 19:04. 2. Dom (Scott) 19:46.4. — 1000 km.: 1. Céresole (Harley-Davidson) 18:11.6, 2. Carmine (Indian) 19:27, 3. Blickensdorfer (Brough-Superior) 20:00.0, 4. Eberan (Matchless) 20:00.8. Oldalkoeci motorkerékpárok. 350 km.: 1. Walter (Cotton-Blackburne) 33:01.8. — 600 km.: 1. Eskoffier (Viktória) 24:32. — 1000 km.: 1. Gex (Motosacoche) 21:23. Új oldalkoeci útvonalrekord. Sebesség: 60.400 km.

Túrakoeci. 500 km.: 1. Butenuth (Hanomag) 27:22. — 1100 km.: 1. Zimber (Opel) 24:03.8. — 1500 km.: 1. Lamarche (FN) 21:53.2, 2. Lumpert (Bugatti) 21:56.8. — 2000 km.: 1. Kessler (Ansaldo) 22:04.6. — 3000 km.: 1. Walsler (Lancia) 26:09.2. — 5000 km.: 1. Ségard (Panhard-Levassor) 22:29.4. — 8000 km.: 1. Caerels (Excelsior) 21:52.0, 2. Risch (Packard) 2:12.2. — 8000 km. felül: 1. Carraciola (Mercedes-Kompresszor) 20:50.2. Új túrakoeci útvonalrekord. Átlagsebesség: 61.900 km., 2. Merz (Mercedes) 21:45.6.

Sportkoeci. 1100 km.: 1. Gacon (Amilcar) 22:27.6, 2. de Marnier (Salmson) 23:38.6. — 1500 km.: 1. Gloggnier (Bugatti) 20:12.2. Az 1—5 helyen Bugatti-vezetők. — 2000 km.: 1. Weber (Bugatti) 20:35.6, 2. Junek asszony (Bugatti) 20:39.4. További 5 helyen Bugatti. — 3000 km.: 1. Hürliman (Sunbeam) 22:46.2, 2. Burch (Alfa-Romeo) 22:47. — 5000 km.: 1. Hansal (Steyr) 20:34.6. A 3.3 literes kategóriában aránylag lassúnak bizonyult Steyr-Sporton-induló, valamint az időjárás viszonyokkal megbarátkozni nem tudó Delmár Walter-né 26:51.8-as idővel hetedik. — 8000 km.: 1. Veladini (Packard) 21:31.4.

Versenykoeci. 1100 km.: 1. Morel (Amilcar-Kompresszor) 19:15.2, 2. Clerici (Salmson) 22:03.4. — 1500 km.: 1. Kimpel (Bugatti) 23:27.8. Egyedül indult. — 2000 km.: 1. Kessler (Alfa-Romeo) 18:42.8, 2. dr. Karrer (Bugatti) 19:47.4, 3. Rosenberger (Mercedes-Kompresszor) 20:37. Werner (Mercedes) feladta. Versenyen kívül Kracht (Bugatti-Kompresszor) 18:24.2. A nap leggyorsabb kocsija. Sebesség: 70 km. — 3000 km.: 1. Kracht (Bugatti) 20:38. Egyedül indult. — 5000 km.: 1. gróf Kinsky Ulrich (Steyr) 18:57. Rützler (Steyr) feladta.

Érdekesség szempontjából közöljük a versenyzők általános osztályozását időrendi szempontból, tekintet nélkül a kategóriákra:

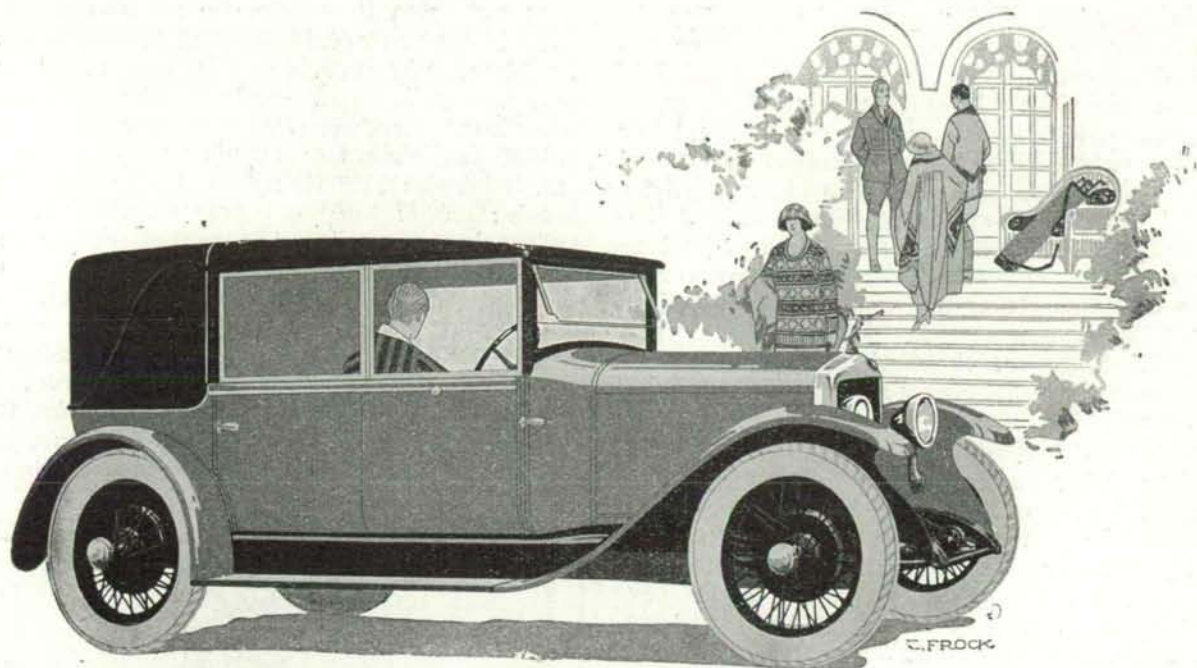
1. Francioni (500, Motosacoche) M	17:48.6
2. Ceresole (1000, Harley-Davidson) M	18:11.6
3. Pietro Ghersi (500, Guzzi) M	18:18.6
4. Kracht (2000, Bugatti) V	18:24.2
5. Dom (500, Scott) M	18:42.6
6. Kessler (2000, Alfa-Romeo) V	18:42.8
7. Bauhofer (500, BMW) M	18:56.6
8. Gróf Kinsky (5000, Steyr) V	18:57.0
9. Richter (500, Viktória) M	19:04.0
10. Evans (500, Triumph) M	19:22.6
11. Morel (1100, Amilcar) V	19:15.2
12. Carmine (1000, Indian) M	19:27.0
13. Dom (600, Scott) M	19:46.4
14. Dr. Karrer (2000, Bugatti) S	19:47.0
15. Blickensdorfer (1000, Brough-Superior) M	20:00.0
16. Eberan (1000, Matchless) M	20:00.2
17. Epper (500, Motosacoche) M	20:04.4
18. Henne (500, BMW) M	20:05.0
19. Dr. Karrer (2000, Bugatti) S	20:07.6
20. Gloggnier (1500, Bugatti) S	20:12.2
21. P. Ghersi (250, Guzzi) M	20:24.2
22. Hansal (5000, Steyr) S	20:34.6
23. Weber (2000, Bugatti) S	20:35.6
24. Rosenberger (2000, Mercedes) V	20:37.0
25. Kracht (3000, Bugatti) V	20:38.0
26. Junek asszony (2000, Bugatti) S	20:39.4
27. Starkle (500, AJS) M	20:42.4
28. Frey (500, Sunbeam) M	20:50.2
29. Carraciola (8000, Mercedes) T	20:50.2
30. Escher (2000, Bugatti) S	20:53.4

M = Motorkerékpár, V = Versenykoeci, S = Sportkoeci, T = Túrakoeci. A gépek mellett zárjelben levő számok a motorok hengerűrtartalmát jelzik köbcentiméterekben.

Amint látjuk, az első 30 beérkezőből, tekintet nélkül a hengerűrtartalomra, 16 motorkerékpár, 6 versenykoeci, 7 sportkoeci és 1 túrakoeci. Ha eredmény szempontjából mérlegelünk, úgy feltétlenül az 500 km. Motosacoche, a 250 km. Guzzi, valamint az 1100 km. Amilcar eredménye a legjobb. Általában mindenütt a verseny a kis hengerűrtartalmú gépek javára billen. Egyedül a túrakoeciáll áll a 8 literes Mercedes időrendben a legelől, ott azonban, ahol egyenlő hengerűrtartalommal küzd, a Bugattik és Alfa-Romeok ellen már alul marad. Ugyanez áll a Steyr-ekre. Kinsky csak 5 literes Steyr-motorral tud megközelítő időt futni, mint a 2 literrel induló Kessler (Alfa-Romeo) és Kracht (Bugatti), nem is szólva az Amilcar-vezető Morelról, aki 1100 km. gépével csak 17 másodperccel marad el mögötte.

Minden vitán felül áll a
2 literes

BALLOT



Magyarországi
vezérképviselet:

WILHEIM SÁNDOR BUDAPEST, V. JÓZSEF-TÉR 11.

Pannonia-Petra

Ásványolajipar Részvénytársaság

a Királyi Magyar Automobil Club szerződéses szállítója

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

GYÁR: PESTSZENTLŐRINC

A PETRA-BENZIN és GALTOL-OLAJ

Garantált
elsőrendű
üzemanyag

kizárólagos árusítója

Telefon:
14-45
és **35-44**

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

Új világrekordok

Már múlt számunkban részletesen megemlékeztünk a világhírű angol motorkerékpárversenyző, W. L. Handley (348 ohv. Rex Acme-Blackburne) szenzációs futásáról a 200 angol mértföldes Brookland-meetingen. (Ugyanakkor, amikor a magyar Balázs László második lett.) Handley, mint tudjuk, akkor pneudefektjének kijavítása miatt 15 perc 15 másodperccel később indult, mint a többiek. Hét kör hátrányát azonban hihetetlen energiával és mesteri vezetéssel ledolgozva, alig egy körrel a győztes Lacey (344 ohv. Grindlay-Peerless-Jap) mögött befutott a célba. Szenzációs futásának meg is volt az eredménye. Nem kevesebb, mint 14 világrekordot adott át a multnak. Rekordjai közül a 200 mértföldes nemesak a 350, hanem az 500, 700 és 1000 km. kategóriákban is világrekordot jelent. Külön dicséretére válik ezen pompás teljesítmény az angol Blackburne-gyárnak, amely 348 km. ohv. motorja szinte hihetetlen teljesítményt produkált.

Handley világrekordjai a következők: 50 kilométer. 20:26.07. Sebesség: 146.810 km. Új rekord a 350 km. kategóriában. A régi rekordot is Handley tartotta. — 100 kilométer. 40:47.66. Átlagsebesség: 147.080 km. Rekord a 350 km. kategóriában. A régi rekordot is Handley tartotta. — 50 mértföld (80.450 km.). 32:28.77. Átlagsebesség: 147.120 km. Rekord a 350 km. kategóriában. A régi rekordot is Handley tartotta. — 100 angol mértföld (160.900 km.). 1:05:50.71. Átlagsebesség: 146.640 km. Rekord a 350 és 500 km. kategóriákban. A régi rekordokat Le Vaek és Horsman tartották. — 200 mértföld (321.800 km.). 2:16:01.04. Átlagsebesség: 141.970 km. Rekord a 350, 500, 750, 1000 km. kategóriákban. Az előbbi rekordokat Le Vaek, Horsman, Allehin tartották. Az 1000 km. kategória rekordját azóta Temple (OEC) már meg is javította Monthléryben. Lásd lapunk hírei között. — 1 óra. 146.770 km. Rekord a 350 és 500 km.

kategóriákban. — 2 óra. 284.240 km. Átlagsebesség: 142.120 km. Rekord a 350, 500 és 750 km. kategóriákban.

Új 24 órás világrekord. Lovinfosse és Flinterman, két belga F. N. (Fabrique National, Liége) versenyző a 350 kategóriában ohv. FN-gépükkel, váltott vezetéssel 1926 augusztus 2-án megjavították a 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 és 12 órás, valamint a 24 órás világrekordokat. Eredményeik a következők: 4 óra alatt: 479.740 km. Sebesség: 119.935 km. — 5 óra: 598.265 km. Sebesség: 119.653 km. — 6 óra: 732.942 km. Sebesség: 120.657 km. — 7 óra: 843.241 km. Sebesség: 120.643 km. — 8 óra: 956.488 km. Sebesség: 119.561 km. — 9 óra: 1057.401 km. Sebesség: 119.600 km. — 10 óra: 1193.780 km. Sebesség: 119.378 km. — 11 óra: 1309.330 km. Sebesség: 119.030 km. — 12 óra: 1413.000 km. Sebesség: 117.750 km. — 24 óra: 2525.592 km. Sebesség: 105.233 km. Az első két rekordot Worters (Excelsior), 6–12 óráig a Garelli-vezetők, Gnesa és Staiz, míg a 24 órás rekordot a Stewart házaspár tartotta Rudge-gépén. Az FN-vezetők eredménye kolosszális az előző rekordokhoz képest.



ALAPÍTATOTT 1882.

FÖLDVÁRY IMRE

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

BUDAPEST

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

Telefon:
J. 40-92

H.R.D.

Telefon:
J. 40-92

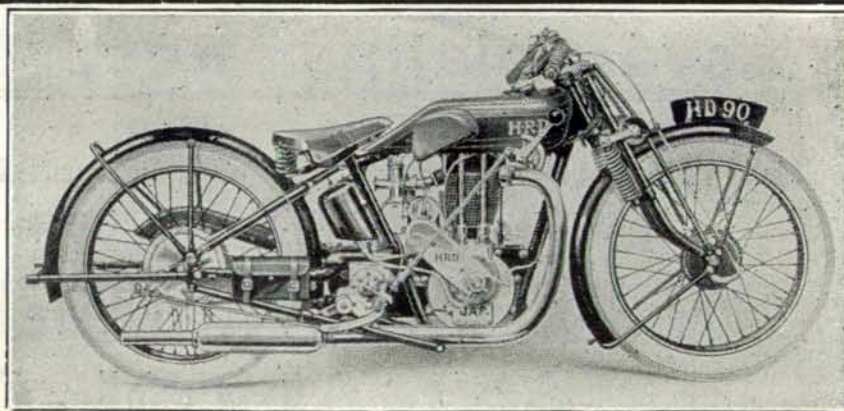
A VILÁG LEGGYORSABB 500-AS GÉPE

Magyarországi vezérképviselőt:

LANTAI EDE

Magyar Motorforgalmi Vállalat

Budapest, IX., Viola-utca 12–14



Egy mozifelvétel - 25 ezer K

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



Látszerész

IV, FERENCIEK-TERE 2

V, TISZA ISTVAN (FÜRDŐ)-UTCA 7 SZ.

 **Úrvezetők részére** 
automobilvezetői tanfolyam!

Hölgyek részére külön oktatás!

Stollár József

Automobil-Szakiroda

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

**Automobilgűtők
Benzintartályok
Javítások**

„Ikarus”

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

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

*Mielőtt
autóbillt
vásárolna, tekintse meg
véteikényszer
nélkül*

Csermely Károly
autóraktárát

Budapest, Sip-utca 3. (Árkád-palota)

*Csaknem
új és keveset
használt kocsik nagy
választék-
ban*

Tekintse meg a legújabb típusú
8/25 HP →

DE DION-BOUTON

4 kerékpékes ballon pneumatikus kisautót.

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

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.

Magánjellegű

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 vezet!
Telefonszám: 13-90

Magyarországon egyetlen szakiskola van, melyet felelőség mellett ajánlhatunk, mert legmodernebbül felszerelt autójavítóműhelyben a növendékek gépész-mérnökök szakszerű oktatása mellett az autót szétzedik, 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 levizsgázhasson. Nappali és esti tanfolyamok. Tandíj részletekben fizethető. Levizsgázott 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.

LODGE**GYERTYÁK A LEGJOBBAK**Tipus H 1.
Sportmotorokhoz.Tipus CT.
Amerikai motorokhozMEGBÍZHATÓK ÉS
GAZDASÁGOSAKMINDEN EGYES
DARAB EREDETI
FÉMDOBOZBAN ÉS
GYÁRI
ÓLOMZÁRRAL
ELLÁTVAKÉRJEN KÉPES
KATALÓGUSTTipus TS 3.
Normal 1 sarku.Tipus C 3.
Alacsony fordulatu
motorokhoz.

VEZÉRKÉPVISELET:

BIRÓ JENŐ Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 10

Spanyolország 1926. évi Nagy Díja

Győztes: Costantini (Bugatti)

A san-sébastieni Nagyhét utolsó versenye, melynek eredménye mult számunkból helyszüke miatt kimaradt, a Spanyol Grand Prix volt (távolság: 708 km.), mely 2 literes versenykocsik számára volt kiírva. A verseny startjánál 10 kocsi jelent meg: 1 Sunbeam (Segrave), 3 Delage (Wagner, Benoist, Morel) és 6 Bugatti (Costantini, Goux, Minoia, Williams, de Buck és Ferry). Nem jelent meg a Sima-Violet, Amilcar és Salmson team, valamint hiányzott a benevezett Bequet, Jean Graf, BNC, Guyot és Eldridge. A verseny az Európa Grand Prix megismétlése volt a Delage és Bugatti között, amit Segrave (Sunbeam) 7 körön át egy hármasküzdelemmé avatott. A hat Bugattiból 4, a három Delageből csak 1 fejezte be a versenyt. Segrave 10 kör után első tengelyének törése következtében feladta. A Delage-vezetők már a verseny elején mindent elrontottak. Benoist és Morel felvették a versenyt Segrave-vel, aki a verseny elején pokoli iramot diktált. Ez természetesen a kompresszornak beadta a kulcsot. Costantini okosabb volt. Hagyta őket futni, biztosra véve, hogy elvéreznék. Williams, de Buck és Ferry, a három amatőr Bugatti-vezető, akik saját kocsijaikkal állottak starthoz, igen jó menőknek bizonyultak. Az összes kocsik Dunlop és Michelin pneumatikkal voltak felszerelve.

Borús időben startolnak a kocsik. Segrave örületes tempót diktál, amit Benoist, Morel átvész. Costantini, Wagner, Goux valamivel hátrább jönnek. A második kör végén Benoist egészen felnyomul Segravehez. A harmadik körben Benoist gyújtási zavarok miatt leáll a boxoknál és 9 percet veszít. Morel előzi Segrave-t. De Buck, az amatőr Bugatti-vezető feladja. A hetedik körben Segrave kiáll a már említett defekt miatt. Az eső megindul és a pálya módfelett csúszóssá válik, az iram érezhetően lassul. Morel leáll a boxoknál és Wagner veszi át a vezetést, követve Costantinitól. A nyolcadik körben már csak 6 kocsi fut a tizből. A vezetők 110 kilométeres átlaggal köröznek. A 13-ik körben Costantini előzi Wagnert és rövidesen 300 méter előnyre tesz szert. Az eső eláll és a nap kisütvén, a pálya hamarosan felszárad. Costantini kétszer veri a körrekördöt és 7:45, majd 7:42-vel 135 kilométeren felüli sebességet fut ki. A verseny féltávján Costantini tankol 1:19 mp. alatt gondolatszerű gyorsasággal. Benoist felváltja Wagnert, de dacára minden igyekezetének, Costantinit behozni nem tudja. Goux, Williams, Minoia és Ferry a további sorrend. Minoia, miután a pálya kissé csúszós, nem igen erőlteti meg magát és csak biztosra megy. Ferry és Williams a 29, illetve a 32-ik körben feladják a további harcot. A Wagner—Benoist—Morel-trió egymást váltva sem tudja megakadályozni, hogy Goux felnyomuljon a második helyre. Minoia tartja negyedik helyét. Végül győztes: Costantini (Bugatti) 5:35:47. Sebesség: 123.775 km. 2. Goux (Bugatti) 5:52:16. Sebesség: 117.964 km. 3. Wagner, Benoist és Morel (Delage) 5:56:57. Sebesség: 116.400 km. 4. Minoia (Bugatti) 5:57:26. Sebesség: 116.392 km.

A MÉRAY-GÉPEK SOROZATOS GYŐZELMEI 1926-BAN

KMAC téli motorkerékpárversenye. Wein Levente (Méray) a sologépek legjobb idejét futja.

KMAC első pályaversenye az Űgetőpályán. Wein Levente (Méray) nagy fölényrel győz a kis gépek főversenyében.

KMAC második pályaversenye az Űgetőpályán. — Méray-Horváth Lóránt (Méray) nagy fölényrel 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. (Svájc) ifj. Kienaszt Ferenc (Méray) fölényrel győz a 250 kcm. kategóriában.

KMAC. Gúggerhegyi verseny 1926. Dragos Jenő (Méray) fölényrel győz a 250 kcm. kategóriában. Horváth János (Méray) győz az Unlimited 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

Costantini kétszer állt meg. Egy izben tankolt (1:19 mp.), másodizben egy motorfedő-sziját cserélte ki 1:09 mp. alatt. Goux 2:09 alatt gyertyát cserélt és 1:59 alatt tankolt. A Delage-vezetők a folytonos cserék folytán 23 percet vesztek időben és 1:30-at az üzemanyagfélévételkor. A folytonos cserék oka abban rejlett, hogy a kipuffogó cső nem volt eléggé elszigetelve és türehtetlen meleget árasztott a vezetők számára, akik ezt nem bírták ki és némelyik égési sebeket is szenvedett lábán.

FORGALMI HIREK

Szabad végre az előzés a hidfő előtt is a hidakon. Ezt is megéltük. Most végre alkalmunk nyílt belátni a magyar adminisztrációba. Három hónap előtt ment határozatba, miszerint az előzés már a hidfő előtt szabad lesz és most 3 hónap múlva lett belőle valóság. No igen, ezalatt eldöntötték, hogy kinek a költségén hozzák előre a táblát.

A bukkanók. Különös budapesti specialitás. A nyár folyamán csaknem az egész fővárosban javították a vízvezetéket és a gázcsöveket. Csaknem minden utcában felszedték egy időre a kövezetet. Ez rendjén van. Hozzá tartozik az élethez. Szükséges. De az, hogy a kihányt földet csak amúgy hevenyében visszahányják és a kövezetet amúgy tessék-lássék visszahelyezték és az helyenként 8—10 centiméterrel kiálljon a rendes kövezet szintjéből, az már nem szükséges. Hetek óta életveszélyes a hajtás, még 10—15 kilométeres sebességben is a budapesti utcákon, különösen pedig Budán. Budán

alig van utca, ahol az efajta bukkanók hiányoznának. Ugy látszik, ezt is az automobilisták bosszantására és a rugók javítására találták ki. Figyelmébe ajánljuk automobilistáinknak és motorkerékpárosainknak a Margit-körutat, a budai Fő-utcát és figyelmébe ajánljuk ezeket a bukkanókat „Budapest székesfőváros“ útépitési hivatalának. Így bizony nem leszünk „fürdőváros“ és mit fog szólni az „idegenforgalom“.

A székesfőváros utainak szégyene a budakeszi szanatóriumhoz vezető út egyik szakasza. Figyelmébe ajánljuk ezt az illetékeseknek. Alig hagyja el a Budakeszire igyekvő a Szép Juhászút, ijesztő útszakasz tárul a néző elé. Hossza maximum 200 méter, de éppen elég arra, hogy a budakeszi szanatóriumba igyekvő betegből kirázza az utolsó lehetőséget. Az utnak ez a szakasza úgy fest, mint egy miniatűr harctér a gránátölcsérekkel. Itt nincs sebesség, legyen lépés, gyorslépés, 25 kilométer avagy versenytempó, amit kibírna az út. Utána keresztet vet a boldog halandó, aki automobilon rugótörés nélkül átjut rajta. Még csak azt csodáljuk, hogy a székesfőváros ezt az útrészt nem olajoztatta.

Utaink állapota. Érdekes, hogy a határozottan javuló magyar úthálózatnak még mindig igen sok a fogyatéksága. Érdekes például, hogy a székesfőváros közvetlen közelében sokkal rosszabb utakat találunk, mint távol Budapesttől. Budapestre jövő külföldiek szép véleményt alkothatnak székesfővárosunkról, amikor Bécs felől automobilon jöve közelednek Óbudához. Figyelmébe ajánljuk a keramit előtti 10 kilométert az Államépítészeti Hivatalnak. Igazán szégyen, hogy Magyarország egyik főútvonala, az, amelyik Budapestet jóformán a nyugattal összeköti, ilyen állapotban

AMERIKAI Harley-Davidson

az ideális túra-motorkerékpár

Kedvező részletre

Minden alkatrész

raktáron



Magyarországi vezér-
képviselő:

MAJLÁTH IV., HUNYADI-TÉR 12.

legyen. A másik szégyenfolt a Vám utáni útszakasz a gödöllői országúton. Csodálatos nemtörődömséget tanúsítanak egyes esetekben az állami tényezők. Ezen az útszakaszon fekszik Gödöllő, a kormányzó nyári tartózkodási helye, ahol sokszor idegen diplomaták is megfordulnak. Mit fognak ezek gondolni? Gödör gödör után, úgyannyira, hogy 10–15 kilométernél gyorsabban nem is haladhatunk. Mindkét esetet figyelmébe ajánljuk az illetékes tényezőknek.

Utjavítások. Szolnok városában a Zagyva folyót áthidaló fahíd helyébe vasbetonhid épül. Az építkezés tartama 5 hónap. A forgalom ezen idő alatt a híd-tól 100 méterre elhelyezett ideiglenes fahidon bonyolítottatik le. — A Ferenc József-hidat elzárták a forgalomtól. — A Borsod vármegyei Sajókaza melletti Sajóhid átépítés alatt van. Az építkezés 6 hónapot vesz igénybe. A forgalom egy 3 méter széles póthidon bonyolítottatik le. Óvatos hajtás kéretik.

Hatvanon keresztül csak 10 kilométerrel szabad közlekedni automobilnak. Egészen érdekes. Most, amikor Budapesten felemelték a motorosjárművek sebességét 30 kilométerre, ugyanakkor a hatvani rendőrkapitány 10 kilométerre szállítja le Hatvanban a sebességet. Indokolás: Az utak részbeni csekély szélessége, a nagy személy- és kocsiforgalom, valamint élet- és vagyonbiztonság. Megszegése kihágást képez és 500.000 korona pénzbüntetéssel és ha nincs pénz, 5 napi elzárással büntetetik. Motorosok és automobilisták, vigyázzni Hatvanban!

Egyik elismerten nagy és komoly automobileg igazgatójától a következő érdekes és jellemző esetet kaptuk: „Vállalatom tulajdonában fekszik egy meglehetősen rozsdás és piszkos próbaszám, melynek megújított mását írásban kérelmeztük az államrendőrségtől. Természetesen a számot szükségképpen állandóan használjuk, mert az új szám megérkezése meglehetősen késik. A minap a Múzeum-körút és Kossuth Lajos-utca keresztezésénél megállít a rend őre. Az ok a rozsdás, piszkos próbaszám. Miután illedelmesen megmagyarázom a rend őrének, hogy már kérvényeztem új számlapot, felmutatom kívánságára a próbaszám forgalmi engedélyét. Erre a rendőr a celluloidtokot keresi kocsimon, a koesi forgalmi számával. Erre még szelidebben, sőt a lehető legjobb indulattal megmondottam a rend őrének, hogy téved, mert celluloidtokban elhelyezett forgalmi engedélye csak egy már levizsgázott kocsinak lehet, a próbaszám mellé csak egy azt „igazolólap“ jár. A rend őre erre dühös lett és miután más okot nem talált, felírt „közbotrány okozásért“. Azt hiszem, ehhez nem kell más kommentár. Ismét egy esete a kellő műveltséget nélkülöző rendőrlegénység hatalmi tébolyának. És ezeket akarják felruházni rögtönbüntető hatalommal. Szegény Magyarország!

Már Győrben is! A minap a következő levelet vetük: Igen tisztelt Szerkesztő Ur! Nem bírom már ki tovább panasz nélkül azt a sok vexaturát, amiben minket motorosokat, úgy látszik budapesti mintára, a győri rendőrség részesít. Az ember, ha ki tudja önteni

keserveit, könnyebb azok elviselése. Mindazonáltal rövid leszek. Július 24-én háromszor végimentem motorkerékpárommal lakásunk előtt. A rend őre ezt megsokalva, leállított. Tudomásomra adta, minden udvariasságot mellőzve, hogy ha még egyszer végigmegyek (egyáltalán nem forgalmas külvárosi utca), úgy meg fogom látni, mi lesz a következménye. Hazamentem. Kerékpáromat az udvarban hagytam. Pár perc múlva megjelenik a rend őre és a rácsoskapun keresztül felírja motorom számát. Idézést még nem kaptam, de hogy nem fog elmaradni, az bizonyos.

Sokkal érdekesebb a második eset, mely a fentit megelőzte. A bűn szabálytalan hajtás. A menetiránytól jobbra eső utcába fordulok be és nagy ívet csinállok. A rendőr nem áll a keresztezés közepén, hogy baloldaltól megkerülhesem, így a kényszer következtében jobboldaltól, tehát szabálytalanul kerülöm. Nem is kerülhettem volna baloldaltól, mert a szűk utcán a rend őre alig egy méterre állván a járdától, majdnem biztos, hogy elütöttem volna. Meg voltam győződve, hogy helyesen jártam el és nyugodtan folytattam utamat. Két hét múlva Teller rendőrtanácsos úr kéret, hogy jelentkezsem nála. Előadom neki lelkiismeretesen a dolgot, mire kijelenti, hogy ez egyszer nem büntet meg, de ha ismétlődik, úgy elveszi hajtási engedélyemet. (?) Megdorgáltatásom után pár napra kapok egy idézést Rácz Kázmér kapitány úrhoz. Megjelenek és kíváncsian várom a vádat. Kitűnik, hogy ugyanarról az ügyről van szó, amiért Teller tanácsos úr már pár nappal ezelőtt megintett. Ezt elő is adom, mire a kapitány úr erélyesen kijelenti, hogy ha a tanácsos úr nem büntette meg, akkor majd megbüntetem én. Ezzel behivatja a rendőrt, aki a feljelentést így adja elő: Jobboldalon hajtott, intésemre majd kiabálásomra nem állott meg. A következő pillanatban kész az ítélet, anélkül, hogy a számát kinyithattam volna. Szabálytalan hajtás: 200.000 korona, mert nem állt meg: 200.000 korona, mindkettőhöz 2–2 napi elzárás, amittől, tekintve, hogy büntetve nem volt, eltekintek. Meghalt Mátyás király, oda az igazság. Csak ennyit akartam mondani és vagyok az „Automobil-Motorsport“ hí olvasója. Győr: Aláírás stb.

Multkori számunkban megírtam, hogy a minap leállított egy dunaparti rendőr, mert 10 nappal annak előtte „huzamosabb ideig haladtam egy másik utó mellett“. Mára beidéztek. A jelentés már kinötte magát. Most már huzamosabb ideig versenyeztem a másik automobilal. Elismeri, kérdi a fogalmazó rendőrbíró. Nem! felelem. Egyszerűen kerültem és mivel a másik koesi vezetője ugyanakkor talán kissé több gázt adott, a kerülés csak 25–30 méteren túl következett be. Rendszerben van, tehát elismeri, hogy huzamosabb ideig ment a másik koesi mellett. Hogyne, ha 3 másodperc huzamosabb idő, akkor mindent elismerek. 75.000 korona. Erre kijelentettem, hogy nem vagyok milliomos és nem azért megyek autón, hogy havonta az urak jóvoltából 15 milliót fizessek az államnak, kérek tárgyalást, különben is az egész esetet bejelentem és a minisztériumig fogom appellálni. Erre a fogalmazó úr engedett. 50.000 korona. Ugy látszik, itt lehet alkudni, gondoltam és tovább protestáltam. Ez azonban nem használt. Kitűzték a tárgyalást. Jellemző azonban az esetre, hogy a

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

t. fogalmazó úr kijelentette: „Meg akartam kimélni, hogy újra bejőjön, maga nem ment bele, most aztán beidézem a tanukat és a rendőrt és majd 300.000 koronát fog fizetni, maga akarta, maga kérte a tárgyalást“. Így fest a rendőrbíráskodás Budapesten az Urnak 1926-ik esztendejében. A tárgyalás eredményét jövő számunkban közöljük. — U. i. Tekintve, hogy gyorsajtásért nem jelentett fel a rend őre, tehát nem mehettem gyorsabban 30 kilométernél. 30 kilométeres sebesség mellett 1 m.p. alatt az autó sebessége 8 méter 32 cm. Tehát 3–4 másodpercig mehettem a mellettem menő autóval „huzamosabb ideig egymás mellett“. Huzamosabb idő = 3 másodperc. Ujabb időrendi fogalom! Megállapította a Személynök-utcában posztoló rendőr.

Hogy mi minden történik a budapesti forgalom dsungeljében, azt csak az tudja elmondani, aki sokat jár autóval, vagy motocyklivel az utcán. Hónapok óta köztudomású, hogy az államrendőrség elhatározta, hogy Delmár Walter intervenciójára a hidakon megengedi, hogy autó és motorkerékpár már a hídfő előtt előzhesen lófogató kocsit és teherautót. Érdeklődtünk ez irányban az államrendőrség forgalmi osztályánál, ahol, mint már megírtuk, a következő felvilágosítást nyertük: „Amint az előzést megengedő táblák lekerülnek a hídfőházikóról és fel lesznek állítva a hídfeljárát elején, az előzés szabad“. Egy napon délután örömmel látom és szinte hinni sem akarom, a tábla lekerült régi helyéről és 20 méterrel előbbre hozatott. Öröömöm határtalan, előttem éppen egy társzeker cammog, azonnal felhasználom az alkalmat és boldogan előzöm a kocsit. Abban a pillanatban már emelkedik a kéz. Allj! Igazolja magát. Tilos a hídfő előtt előzni. Hiába minden tiltakozásom, hivatkozásom a közlekedési rendőrség egyik vezetőjére, aki előtte néhány nappal jelezte, hogy megsürgette a hidak felügyelőségénél a táblák előrehozatalát és hogy már szabad az előzés, semmi sem használt. Erre kijelentettem a rend őrenek, hogy itt semmiképpen sem igazolom magam, csak bent a II. ker. kapitányságon, ahol jegyzőkönyvet kérek felvenni az esetről. Ez egyszer én vittem be a rendőrt és nem az engem. Beérve, humoros esetnek voltam tanuja. A rendőr haptákba vágja magát és jelenti a szolgálatban lévő felügyelőnek: „Alásan jelentem, behoztam egy autót“. Én sem voltam rest és jelentettem, hogy behoztam a rendőrt és kérem a jegyzőkönyvfelvételt. Előadva panaszomat, azt jegyzőkönyvbe nem vették, adjam elő a tárgyaláson, mondták. Felvették azonban a rendőr jelentését, hogy „Behoztam, mert megtagadta az igazolást“. Hát uraim, nem egy cirkusz ez? Betetőzésül másnap berohantam az államrendőrség közlekedési ügyek egyik vezetőjéhez, aki a táblaügyeket is intézte és aki sajnálattal jelentette ki, hogy bizony a tábla áthelyezéséről még nincs értesülve, tehát a legénység sem értesülhetett róla. No, de ha itt is megbüntetnek, akkor többé nem ülök autóra.

Sok panaszt hallunk mostanában szinte naponta barátainktól, hogy a rend őrei nem állanak az utcakezesztesek középpontjában és ennek dacára megkívánják, hogy az automobilvezető, vagy motorkerékpáros szabályosan megkerülje őket. Mások viszont arról értesítenek, hogy a rendőr sokszor előre int, hogy nem tartja szükségesnek a megkerülést. Hogy itt azután sokszor mégis csak a vezető issza meg a dolog levét, az bizonyos. Szinte rossz nézni, amint a rend őre, dacára hogy alig áll 1,5 méterre a járdától, kéjjel lesi, mit fog tenni a vezető. Megtörtént, hogy kénytelen voltam reversálni és a forgalmat a szó szoros értelmében feltartani, csak azért, mert a biztos úr a keskenynek és forgalmasnak mondható Fürdő-utcában „hatalmának biztos tudatában“, nem tett lépést a közép felé, hanem megvárta, míg a másfélméteres sávon átvergődöm kocsimmal. Uraim, bátran kérdem, hol itt a jóakarát,

vagy talán azért van a rendőrség, hogy forgalmi akadályt alkosson? Nem elég forgalmi akadályt képez az utcát néha teljesen elzáró lépésben haladó három kerékpáros rendőr, avagy a kettesével haladó lovasrendőr? Ujabbán már a forgalom lebonyolítása érdekében kiállított őrszemek is „forgalmi akadályt“ akarnak alkotni. A leghelyesebb az volna, ha egy fehér nagy körrel felfestnék a rend őrenek a helyét, akkor aztán megszűnne a „kerülési kihágás“, mert aki megkerülte a fehér kört, az eleget tett a forgalmi szabályoknak, tekintet nélkül a rendőr holtartózkodására. Nehéz probléma, úgy-e ennek a kis Magyarországnak a közlekedési problémája?

Igazolja magát, mert visszabeszélt! Wolfner László, az ismert motorversenyző, Tourist Trophy győztes, a minap 10–15 kilométeres sebességgel halad a budapesti Lánchídfőn. Itt a rendőrök, úgy látszik, már csak azért is, mert a Zrinyi-utcai főkapitányságról figyelik őket, tekintet nélkül a jármű gyorsaságára, emelgetik kezeiket és állandóan mormolják: „Lassan!“ Wolfnerre is rászól a minap az ott állomásozó rendőr, mire ez kedélyesen visszazól: „Ennél lassabban már nem lehet!“ Erre a beljebb álló rendőr, úgy látszik, a hídfőnél álló jelzésére, megállítja, majd az odasiető előbbi igazoltatja. Miért, kérdi Wolfner? — Mert „Visszabeszélt“, feleli a rend őre. Beidéztek. Elámultam. A vád a következő volt: A Lánchídfőnél megengedettnél nagyobb sebességgel hajtott, majd figyelmeztetésem dacára, fokozott sebességgel elhajtott, majd mikor megállítottam és leigazoltattam, borzalmas istenkáromlások közepette azt mondta: „Szeretném én azt a bírót látni, aki engem el mer ítélni!“ Elítéltek 850.000 koronára. Mikor kértem a fogalmazó urat, hogy kérem eskü alatti kihallgatásomat, úgyszintén a rendőrrel és a soffőrömmel együtt a szembesítésemet, rám ordított, úgy hogy mindennemű beszéd hiába volt, tehát ügyvéd útján megtettem a feljelentést.

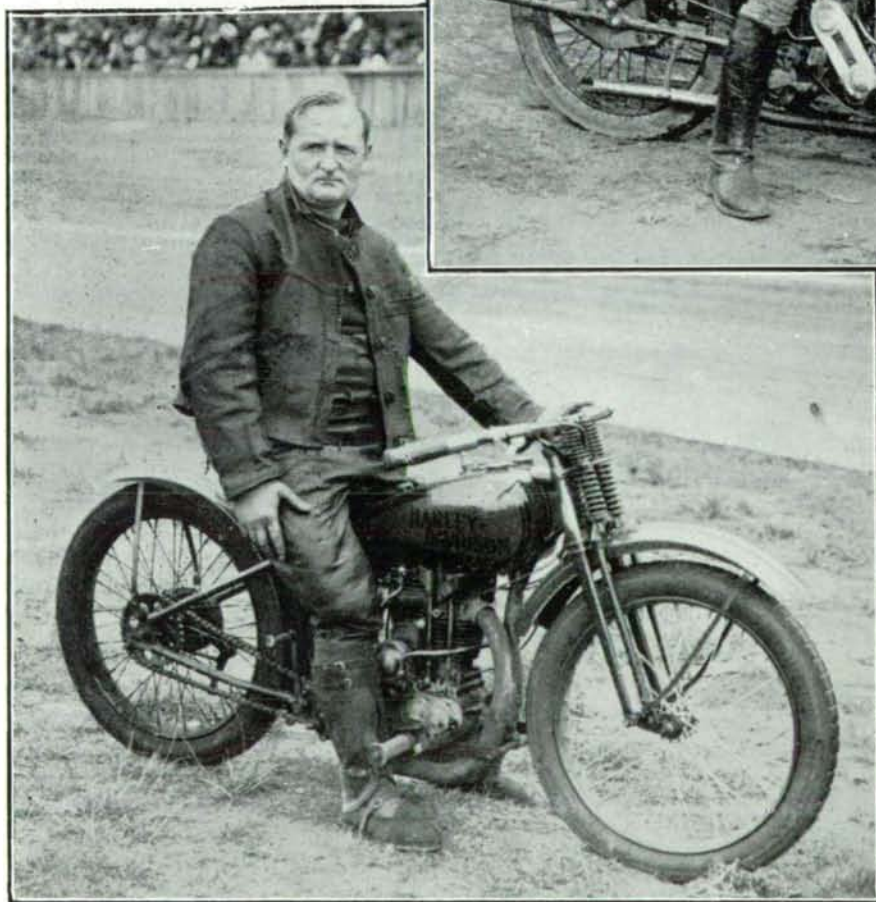
Ugyancsak Wolfner Lászlóval történt a minap a másik eset. Faszám táblával, mert a valódi elveszett, zsebemben az új iránti kérvénnyel és a pótlás igazoló okiratával megyek a Nyugatinál. A Ferdinánd-hídnál egyszerre egy autó vág elém, kiugrik belőle a Nyugatinál posztoló rendőr, magából kikelve. Mért nem áll meg, kiáltotta. Bocsánat, nem hallottam. Bekísértek a kapitányságra. Eltekintve a félnapi idővesztésért, azonnal elítéltek 800.000 koronára. Vád: Gyors hajtás, felszólítás ellenére való továbbhajtás, szabálytalan számtábla. Erre csak azt jegyzem meg, ha én olyan gyorsan hajtottam volna, akkor hogyan lenne lehetséges, hogy ohv. Zenit-Jap versenygépet, egy aránylag lassú turautó már a Ferdinánd-hídnál utólérte, pedig feltehető az is, hogy abba is beletelt néhány másodperc, míg az autó előkerült. A számtáblám pedig tökéletesen rendben volt. Uraim, eláll az ember esze.

Miért szalutál a rendőr? Emlékszem még, van a katonára „Dienstreklamában“ egy passzus, ami azt mondja: Foglyot kísérő szolgálatban lévő katonák nem kötelesek tisztelegni. Miért? Mert azoknak fokozott figyelmet kell kifejtetni. Ugyanez a szabály talán még jobban ráillene az utcakereszteseknél álló rendőrszemekre. Szinte nevetségesnek találom, hogy amikor az ember dudál-dudál, a rendőr nyugodtan szalutál jobbra balra, villamosra, D-Radon arra haladó rendőrfiszteknek és őtöle ugyan nyugodtan össze is szaladhatnak. Itt talán némileg kellené segíteni a dolgon, mert a rendőr a forgalmasabb pontokon azért van kiállítva, hogy jelezzen, nem pedig hogy szalutálgasson és mi azalatt a legnagyobb könnyedséggel összeszaladhatunk a másikkal. Ha már a sok büntetéspénzből mi fizetjük a rendőrséget, legalább legyen valami csekély hasznunk is belőle.

Kaszala—Cocchi 1:1

Az első találkozásnál Kaszala (Majláth—Triumph) a másodiknál Cocchi (Sunbeam) győz

Érdekes küzdelmeknek volt a színhelye aug. 8-án és 20-án az UTE-Stadion. Kapóra jött a magyar motorosoknak, amennyiben az olasz Bordoni kerékpárversenyző vezetőjéről, Giovanni Cocchiról kiderült, hogy egyike a legjobb olasz pályaversenyzőknek. Az UTE-Stadion élelmes vezetősége nosza kapott az alkalmon és rávette Cocchit, hogy egy meghívásos motorversenyben mérje össze erejét a legjobb magyar pályamenővel, vitéz Kaszala Károllyal. A szép match létrejövételében Majláth Mihálynak is oroszlánrész jutott, aki az olasznak felajánlotta 350-es



ohv. Harley-Davidson versenygépét. Cocchi már a tréningeken megmutatta, hogy különleges pályamenőklasszist képvisel, mindazonáltal az első találkozás alul maradt. Sebességváltója ugyanis a tréningeken elromlott és így kénytelen volt gépét a

startnál megtolni, mialatt Kaszala alapos előnyre tett szert. Az olasz, bár kétségkívül ledolgozott előnyéből, körülbelül 90 méterrel verve maradt. Kaszala Károly (495 kem. Majláth-Triumph) 2:54.6 fenomenális idővel 103.096 km. átlagsebességet ért el, míg Cocchi ideje 2:58.2 volt.

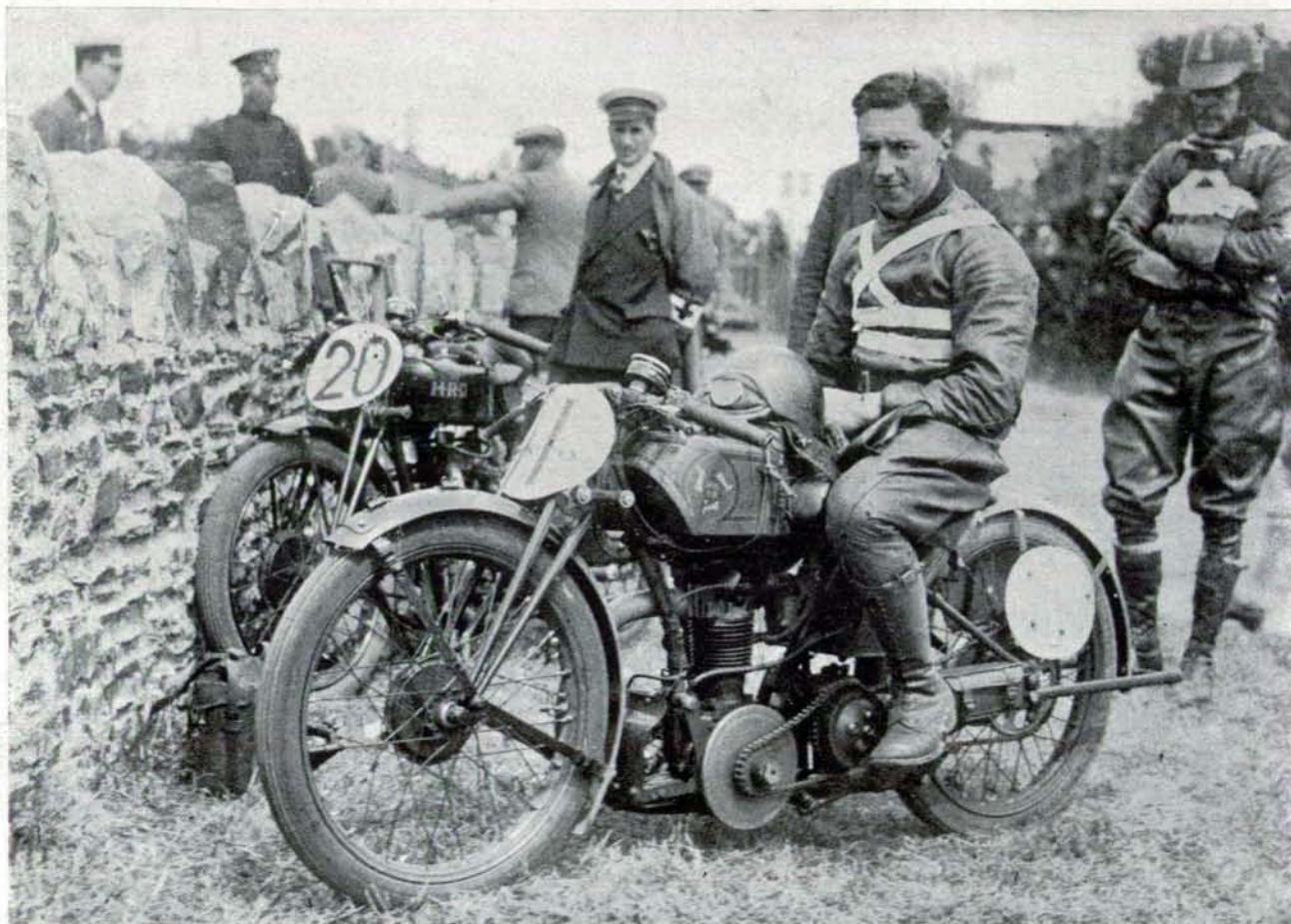
Az olasz Giovanni Cocchi nem igen akart vereségébe belenyugodni és revánsot kért, amit Kaszala készséggel meg is adott. A második találkozás Szent István napján, augusztus 20-án ment végbe, amikor Cocchi nem a kis 350 kem. Harley-n, hanem Delmár Walter áldozatkészsége folytán annak 493 kem. ohv. Sunbeam-jén állott ki a versenyre. Cocchi startja ezúttal sem sikerült, úgy hogy Kaszala már a startnál jó néhány méter előnyre tett szert. Cocchi a harmadik körben már behozza Kaszala előnyét, az ötödik körben már 40 méterrel vezet és végül pompás finis után 120—140 méterrel

győz. Végeredményben: Távolság 11 kör. 4950 méter. 1. Giovanni Cocchi (493 ohv. Sunbeam) 2:46.7. Átlagsebesség: 106.910 km. 2. Vitéz Kaszala Károly (495 ohv. Triumph) 2:51.8. Átlagsebesség: 103.725 km. Cocchi leggyorsabb köre állítólag 14 másodperc volt, ami 115.704 km. átlagnak felel meg.

Itt említjük meg, hogy 29-én, vasárnap tartják meg az UTE-Stadionban Újpest város pályabajnok-

ságait, melyek nemesak a solo, hanem az oldalkocsi-kategóriákra is ki lesznek írva. A versenyt a KMAC engedélye alapján, annak jóváhagyásával és időmérésével rendezik.

Előző oldalon lévő felső képünk vitéz Kaszala Károlyt (MAC) Majláth-vázba épített Triumphján, alsó képünk az olasz Giovanni Cocchit kis ohv. Harley-Davidsonján mutatja be.



W. L. Handley, a kitűnő angol Rex-Acme vezető és Blackburne-exponens. Handley ma kétségkívül egyike a világ legjobb és legsokoldalabb motorkerékpárversenyzőinek. Ugy a Brooklandon, mint a TT-pályákon egyformán jó. 1925-ben megnyerte a Junior és Ultra-Lightweight Angol Tourist Trophyt és a leggyorsabb kört futotta a Lightweight TT-ben, míg az ideji versenyen sorozatos balszerencsétől kísérvé, egy második (Senior TT.) és egy harmadik (Junior TT) helyvel kellett megelégednie.

A monzai nagyhét

Szeptember 5-én kezdődik a Milánó melletti királyi parkban a híres Monza-Autodromban a nemzetközi automobilverseny-szezon utolsó meetingje. Szeptember 5-én futják a „Grand Premio d'Italia“-t, mely egyúttal az 1926. évi automobil-világbajnokság utolsó futama. Távja 600 km., vagyis 60 Monza-kör. A versenyen az 1.5 literes hengerűrtartalom-formula kötelező, együlékes kocsik számára. A verseny díja 100.000 lira. Miután ma a világbajnokságban a Delage és a Bugatti vezet, mindkettő indulása biztosra vehető. Az amerikai Millerek átjövételéről semmi pozitív hír nincsen. Nevezett még 3 Talbot, melynek vezetői az angol Segrave, a francia Divó és az olasz Aimo Maggi gróf lesznek. A verseny szenzációja a

két Maserati-Speciál (8 henger, kompresszor) startja lesz, amelyekről olasz körökben regéket mesélnek. A két gépet Maserati és az Itala-vezető Materassi fogják kormányozni. A benevezett három Amilcar-Kompresszor közül eddig csak Morel személye biztos, mint vezető. Úgy hírlik, hogy a másik két Amilcart a két híres olasz Grand-Prix-győztes Campari és Brilli-Peri fogják vezetni, miután az Alfa-Romeonak még nincs 1.5 literes verseny-modellje. A három benevezett Sima-Violet indulására még most sem számíthatunk, miután Párisból érkezett hírek szerint a gépek még most sem készek.

A meeting második versenye a 24 órás Túrakocsi Grand Prix lesz, hat kategóriában: 750, 1100, 1500,

2000, 3000 és azon felül. Ezt a versenyt együttes indulással szeptember 7—8-án futják.

Befejezi a hetet a „Milánó Nagy Díja“ 400 kilométerre, versenykocsik számára, három kategóriá-

ban (1100, 1500, 2000 kem.). Itt ismét alkalom nyílik a kis Salmsonoknak és Amilcaroknak, valamint a 1.5 literes kocsiknak újra, úgyszintén a 2 literes mult-évi Grand Prix-típusoknak a találkozásra.



Az Amrikából érkezett Harley-Davidson motorkerék párok egy szállítmánya Majláth Mihály motorkerék-párkereskedése előtt. A Harley-Davidsonok hihetetlen népszerűségnek örvendenek már ma is Magyarországon és dacára alig pár hónapcs bemutatkozásuknak, oly nagy a kereslet, hogy a képviselőt szinte képtelen kielégíteni rövöit. Az erős Harley-Davidsonok különösen a rossz magyar utakra váltak be kitünően.

Svájci versenyeredmények

A Zürich mellett rendezett Root-Michaelskreuz-hegyiverseny legjobb idejét és egyben új útvonalrekordot Franconi (Motosacoche) futotta 3:55.2 alatt. Kitünő időket értek el még Blickensdorfer (Brough-Superior) 3:58 és Cérésóle (Harley-Davidson) 4:08.4. A versenyben a svájci gépek, mint a Zehnder, a Condor és a Motosacoche igen előkelő szerepet játszottak.

*

A Jaunpass-hegyiverseny. A Zweisimmen melletti Bellegarde-Jaunpass-hegyiversenyt, melynek hat kilométeres távja (legmagasabb pont 1511 méter) a svájci motorkerékpárversenyek egyik versenyeként szerepelt, a múlt héten futották le. A kis hegyi ország csaknem valamennyi számottevő motorosa indult. A kitünő Motosacoche-vezető Franconi ismét pályarekorddal fejezte be abszolút elsőként versenyét. Ezúttal Dom (596 Scott) múltévben felállított 5:16.6-os rekordját adta át a multnak. Ugyanesak rekorddal végződött a sidecar kategóriák versenye is. Itt Gex (Motosacoche) 6:02.4-re javította a fennálló legjobb eredményt. (Lae-ser, Indian 6:05.6.) Az egyes kategóriákban a következ-

zők győztek: 175 kem.: 1. Meyer (Moser) 6:03.4. — 250 kem.: 1. Humberset (Moser) 6:07.4. — 350 kem.: 1. Alfster (Chater-Lea) 5:29.0. — 500 kem.: Bourquin (Motosacoche) 5:39.4. — 750 kem.: 1. Franconi (Motosacoche) 5:02.0. — 1000 kem.: 1. Blickensdorfer (Brough-Superior) 5:17.4. — Oldalkocsik. 350 kem.: 1. Sammy (Cotton) 6:49.2. — 1000 kem.: 1. Gex (Motosacoche) 6:02.4.

*

Biaufond-Chaux de Fonds-hegyiverseny. (Távolság 9300 méter. Magasságkülönbség: 444 méter. Átlagos emelkedés: 4.8%. Maximális emelkedés: 7.5%.) Nagy érdeklődés mellett folyt le Svájc automobilbajnokságába beszámító hegyiverseny. A nap legjobb idejét és egyben új pályarekordot Weber futotta (2000 kem., Bugatti) 8:51.4-el, megjavítván Gacon (Amilcar) 9:18.0 mult évben felállított útvonalrekordját. A túrakocsikategóriákban Ségard (Panhard-Levassor) 9:22.2, a sportkocsik között Weber (Bugatti) 8:51.4 és a versenykocsik között Gacon (Peugeot) 9:00.4 futották a legjobb időket.

A MAC a Dunántúlon



Az öreg MAC legfiatalabb osztálya a közel-múlt napokban egy erkölesi és sportsikerekben gazdag motoros kirándulást rendezett a Dunántúlra.

A motorsport őszinte barátainak határtalan

örömeire vándorútra kelt a MAC-szellem, — ez esetben motoron, — hogy a sportért szóval és tettel lelkesedni tudók, a sportot öncélnak tekintők most még kis, rajongó gárdájával bevonuljon mindenüvé, ahol az egészséges amatőr gondolatnak megvan a még parlagon heverő, de termékenyítő talaja.

A közel 600 km.-es túrára a résztvevők az Állami Autóüzem tágas udvarán adtak találkát egymásnak. Hangos reklám nem előzte meg a szárnybontást jelentő vállalkozást, de így is szép számmal gyülekeztek a „hivek“.

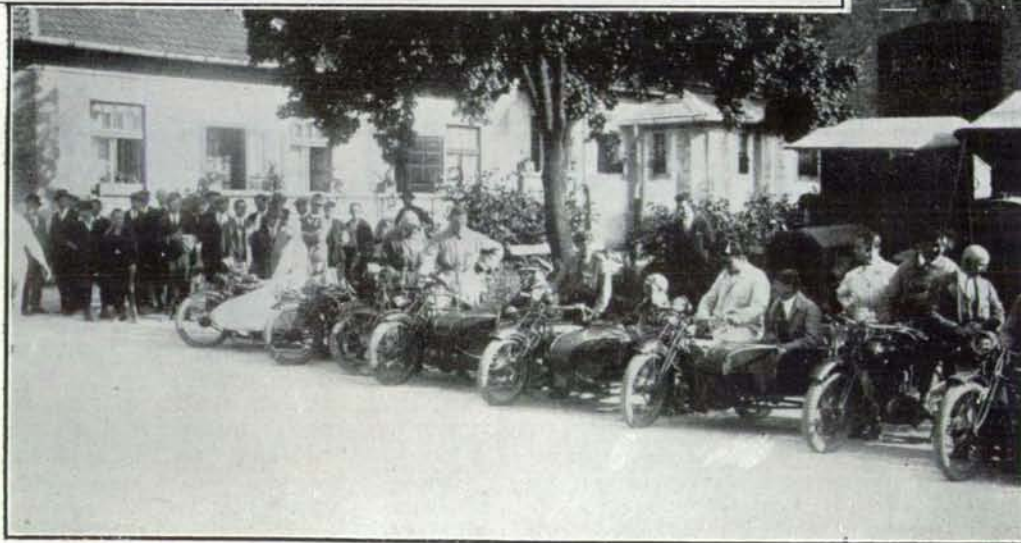
A start 7 órára volt megállapítva, de már jóval

korábban nagyobb szabású motorversenyeink indítását jellemző motorzaj verte fel a környék csendjét. Akik a randevú-ról nem szoktak lekésni, (kevesen voltak), korábban érkeztek, megkülönböztetésül azoktól, akik elfeledték, hogy nem a színházba készülnek, hanem egy közel 300 km-es útra.

7 óra 30 perckor Thuróczy Géza kihirdette a túrán betartandó szabályokat, összeállította az egyes csoportokat, kiadta a me-

netvonalat tartalmazó, a pihenőhelyekre való érkezés, az azokról való indulás idejének bejegyzésére alkalmas útlapokat.

7 óra 45 perckor startol az első csoport: 3 motorkerékpár mellékkocsival. A



zakatoló gépek startlarmáját túlharsogják a visszamaradottak EM—A—CÉ... MAC—MAC—MAC... hipp-hipp-hurrá! klub-esatakiáltásukkal. Búcsúzó és biztató. A gépek kifordulnak a hűvösvölgyi útra.

Irány: Dorog. A mai útag: Komárom—Győr—Pápa—Szombathely. A túrán résztvevők élén, azokat messze megelőzve halad a rendezőség hatalmas Fiat-gépkocsija, benne Veress Imre, a MAC főtitkára, Máry Dezső, a motorosztály alelnöke, Iványi Gusztáv, az osztály titkára.

A kocsiban tippelés — mi lesz az idővel? Bennünket is érdekel, nemcsak a Svábhegy, Margitsziget nyarat leső vendéglőseit.

A motorsportosztály fiatal, „hagyományos“ pazar időre nem számíthatott, be kellett érnie a reménnyel. Ügylátszik azonban, mintha olykor-olykor többet érne a fiatal remény, mint a hagyomány. Az idő több volt a szépnél. A légköri maximumok és minimumok a túraút tartamára közös platformra találtak, hogy azután tovább játsszák rendetlen gonosz játékukat a platformot, már mint egyébként is szokás, jól ismert sorsára bízzák.

Az idő mindvégig kiválóan jó, az út, a másik nem kevésbé fontos tényező itt-ott kiválóan jó, de majdnem mindenütt kiválóan rossz. „Hát ez nem sikfutás“ — mondja Veress Imre bátyánk. Igaza van, olykor-olykor tankban képzelet magát az ember, pedig az ország egyik főútvonalán halad.

11 óra tájt a vezető motorkerékpárok beérkeznek az első pihenőhelyre — Győrbe. 12 órakor minden gép a „Fehér-hajó“ előtt sorakozik. Felvonul a kíváncsiak nagy serege, öregek, fiatalok, férfiak és — nők. Hatalmas embergyűrű a gépek körül. Találgatás, kik ezek? Honnan jöttek? Miért jöttek? Merre mennek? Mindenki Iványi Gusztáv nézi. Nézik mint a lábónjáró rejtélyt, mint a dalai lámát, illetve nem is őt nézik, hanem a fejét, azaz még azt sem, hanem a feje búbját festőien díszítő klubsapkát — rajta a MAC-pajzsot.

Az út porával alaposan sminkelt motorosaink (porszívógép nélkül is) egy Fregoli gyorsaságával estek át külsőjük változtatásának metamorphozisán, hogy a kemény hajsza után megszelidülve a „Fehér hajó“ kertjében adott 60 teritékes ebédnél a bőven kijutott poron kívül egyebet is nyelhessenek.

A „Fehér hajó“ kitett magáért, fogyasztóink serege hasonlóképen. Szép és jó volt minden, csak egy volt a baj, hogy az étrendből hiányzott a rend, mert a leves — történetesen a feketeleves — ebéd utánra maradt, — mégpedig egy feleslegesen kiadós adagban Győrtől Szombathelyig.

2 órakor indultunk neki a helyenkint hajmeresztően elhanyagolt útnak, mely a MAC-ban honos bajtársi szeretettől áthatott győri klubtársainkat nem riasztotta el attól, hogy Pápáig elkísérjenek.

A győr-szombathelyi útszakasz abszolút fogyasztókúra, kilométerekre fűzött Karlsbad, embereknek, anyagnak, gumminak. Kátyuk, gödrök végtelenje. Egy himlőhelyes út, melynek van gazdája, de nincs doktora. Fűszerezi a velőtrázó szórakozást parasztjaink nagyfokú fegyelméletlensége. Alszik a bakon vagy a szekere rákott takarmánytorony tetejében, arra hajt, amerre jól esik, csak balra sohasem, túlkölésre fülét vakarja, de nem tér ki, s ha a gépkocsi elhalad mellette, az álmát háborgatókra onnan felülről adja cifra szavakba sűrített áldását.

Hogy derék griffmadarasaink a mostoha útviszonyok ellenére, kirándulás közben, szinte versenytempóban haladtak s d. u. 5 óra tájt már Szombathely

NER-A-CAR

a legstabilabb motorkerékpár

Tiszta!
Üzembiztos!
Gazdaságos!
Elpusztíthatatlan!



Dezérképviselőt:

Székely Ignác

Budapest, VI., Podmaniczky-utca 18. sz.

TÓTH GYULA

Huszonhatévi tapasztalattal,

a legregibb elvállal minden speciális motor-mechanikai tor- és kerékpárjavítást, mechanikai és esztergályos munkákat, versenygépek speciális előkészítését. Használt motorkerékpárok vétele és eladása, bizományi raktár

VI., Gróf Zichy Jenő-utca 36. sz.



Pneumatik
a bevált
világmárka

Dénes és Friedmann Rt.

Budapest, VI., Dessenffy-utca 29 sz.

Telefon: 89-86, 144-71

bejáratánál dübörgették gépeiket — dicséretükre válik.

Az útokozta keservekre írt hozott a szombathelyi csoport által rendezett fogadtatás. Waldberg Endre klubtárs szerény eszközökkel, de gazdag leleményességgel, mindenre kiterjedő bajtársi szeretettel és figyelemmel emlékeztetéssé tette az érkezés perceit és az ottartózkodás óráit.

A város a helybeli lapok meglehetősen tudósításából értesült a nap eseményéről. Gyermek a MAC színeiben tartott zászlócskát lengettek. Sűrű embertömeg kíváncsian nézte a Pestről érkezett karavánt, mely a város forgalmasab útjain haladva, a MAC színeivel feldíszített garageba hajtott.

A Sabaria dísztermében adott vacsora a lelkes szombathelyi csoport a Pestről érkezettek ismerkedését szolgálta, de alkalmat nyújtott arra is, hogy a motorsportosztály vezetési a Szombathelyen tekintélyes számban toborzottak előtt az osztály céljait, programját ismertessék és megértessék, ami anynyival is egyszerűbb volt, mert a szombathelyiek, egyértelmű nyilatkozataik szerint a MAC-motorsportosztály megalakulásában egy régen óhajtott és várt tömörítő erőnek a tiszta amatőrmotorsport fellendítésére irányuló megnyilvánulását látják.

Az élvezett izig-vérig magyar vendégszeretet, a fogadtatás felejthetetlen kedves mozzanatai szép emlékek, koronájuk azonban az itteni griffmadarasok fogadalmoszerű nyilatkozata, hogy a MAC-nak mindenkor és mindenben munkás, hasznos, elvű katonái lesznek.

Éjfél régen elmúlt, mikor az út fáradalmainak nagyszerűen dacolt motorosaink, a szombathelyi klubtársaktól vett szívélyes búcsú után nyugvóra tértek.

Másnap, a szembenálló Hereg- és Sabaria-szállók között már kora reggel élénk az élet. Egymásután érkeznek az útra éhes gépek, kipihenve, kondícióban és néhány szombathelyi klubtárs csatlakozása folytán számban is megerősödvé.

Start reggel 7 órakor. A mai napra eső út: Szombathely—Vasvár—Sümege—Tapolca—Tihany—Balatonfüred—Veszprém—Székesfehérvár—Budapest.

Vasárnap volt. Még a nap is ünnepi mosolyt öltött s sugárzott a jókedvtől. Harmatos mezők, színpompás képek között kanyargott útunk Csonkaha-zánk megkapó tájrészletekben e gazdag vidékén.

Sümege várának, Csobáncnak égnék meredő romjai, históriánk elhanyagolt mértföldkövei messziről jelezték irányunkat.

Az utakra kevés a panaszunk. Helyenként kiválóan jók s annál is inkább élvezhetők, mert az út hétköznapi veszedelmei — a szekerek — igen gyéren járnak.

Röptiben közeledünk a Balatonhoz. Sümege... Tapolca... a fél város az utcán, mindenki csodálkozik, egy elakadt motorunk körül életveszélyes tolongás, mintha Pesten volnánk... csak a rendőr nem jött s nem telefonáltak sem tűzoltókért, a semmentől.

Köveskál és Zánka közti magaslatra érve, a legtöbb stoppolnak s gyönyörködnek a Balaton és a zatai part kies panorámájában.

Türelmetlen hajszában folytatjuk utunkat. A nap mosolya igen barátságos — de tüzes, fűt a gép, fűt a nap, érthető a tempót kiváltó víz utáni sóvárgás.

Zánka, Akali, Balatonudvari sorjában maradnak el mögöttünk. Aszófó, kanyarodás a tihanyi félszigetre. Néhány perc s históriai talajon járunk. Elérjük Tihanyt! Fönn a hegy ormán az apátság...

A faluból egy új út vezet a part melletti, kieszen fekvő fürdőtelephez. A griffmadarasok kirándulásának és ideérkezéneke híre rég eljuthatott a partvidék ez új gyöngyébe, mert a Sport-szálló mellett hatalmas, fenőgalyakkal, MAC-zászlókkal díszített diadalkapú várta a bevonulókat. Az itt táborozó öreg cserkészek műve — a rokonszenv néma és kedves jele.

A gépek elhelyezése és átvizsgálása után általános menekülés a vízbe. Csodálatos, senki sem akart „kint lenni a vízből“. A strandoló tömegében hamar elvegyültek az országút-motorosai. Főtitkárunk fejest ugrik — de csak a lába fejével; titkárunk apálytdagályt játszik a Balatonnal, teheti — van mivel; egy Jónássá vedlett griffes Földvára „akar“ úszni, de az 1.50 m. „csak felnőtteknek“ felírású táblánál visszafordul, mondván, hogy nem érdemes.

A bőven élvezett strandolás után a Sport-szálló nagy terraszán közös ebéd — az együttlét utolsó percei. Asztalbontás után a griffes Földvára, ki amer szíve, szomja és motorja vitte, Földvára, Füredre, Siófokra, Almádiba, ott nyaraló rokonok látogatására.

A kétnapos klubkirándulás mérlege? Erkölesi tökegyarapodás, az összetartás szilárdítása, a vidék egy részének sikeres, aktív bekapcsolása egy oly törekvésbe, mely a magyar amatőrsport ügyét az ország eliteklubjának — a MAC-nak — szellemében kívánja szolgálni.

Kéthely.

Indian

motorkerékpárok

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

Magyarországi
vezérképviselő:

Landau és Fábri

Budapest, V. kerület,
Vilmos császár út

66



Telefon:

66-40



AUTÓFELSZERELÉSEK
Felszerelési különlegességek

MICHELIN PNEU
LEGVERSENYKÉPESEBEN

Nagy József

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

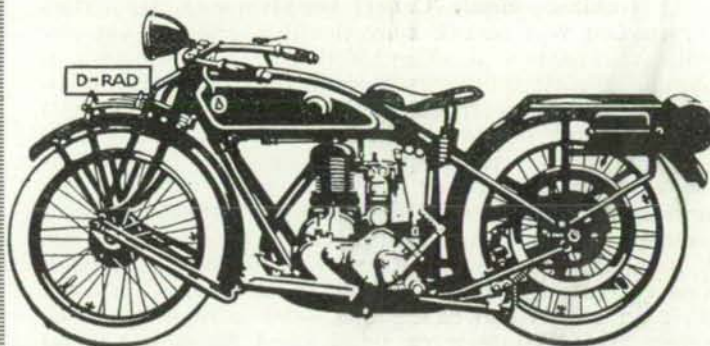
Telefon : 21-97



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)
pisztolyeljárásal.

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

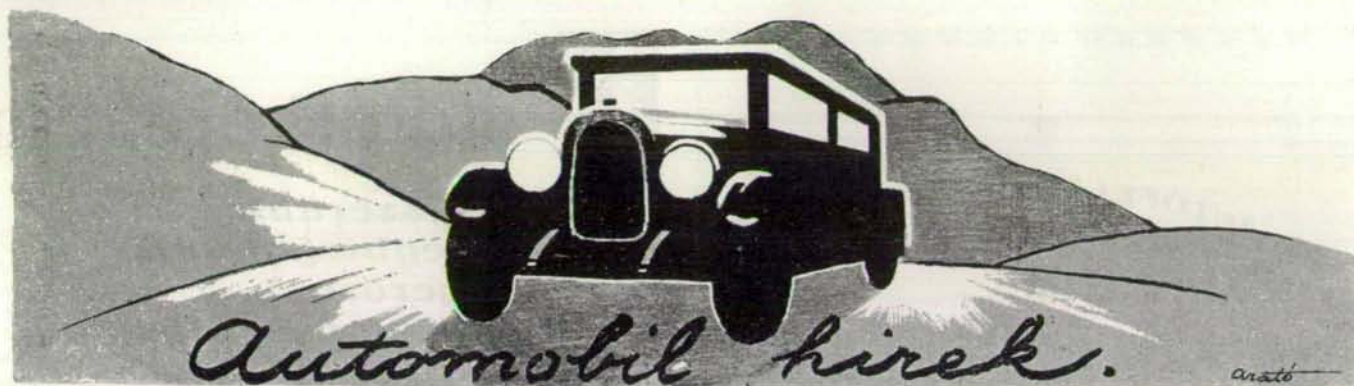
**Dr Frohner-Pásztélyi
Automobilművek**

VI, Fáy-utca

9
Telefon: Lipót 913-06

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

Mindennemű személy- és teherkarosszériák
készítése. Motorcsónakok állandóan raktáron.



A Gubiasco-Monte Ceneri hegyverseny. Gyönyörű versenyben volt részük közvetlenül a Klausen-verseny előtti vasárnapon a délsvájciaknak. A Bellinzona és Lugano közötti műút egyik szakaszán Gubiascoból kiindulva, az 549 méter magas Monte Ceneri hágóra vitt fel a verseny, beiktatva a Klausenpasson levő Urnerboden mintájára egy repülő kilométer is. Úgy a versenyzők, mint a gépek nagy formajavulásáról tesz tanúságot, hogy Merz (Bugatti) múlt évben felállított 6:40.2-es útvonalrekordját hárman is megjavították. A nap legjobb idejét a Klausen-versenyen is győztes Kessler futotta Grand-Prix Alfa-Romeóján, 6:13.4-re javítván az útvonalrekordot. Kessler a repülő kilométerben 193.564 kilométeres, tehát közel 200-as sebességet ért el. A túrakocsik legjobb idejét Rish futotta (Packard) 7:22.4-el. A sportkocsik között ugyancsak egy amerikai Packard volt a leggyorsabb (7:16). Veladini keze alatt. A versenykoesi-kategóriákat a következők nyerték: 1100 kem.: 1. Clerici (Salmson) 7:07.6. — 1500 kem.: 1. Valpreda (Chiribiri) 7:12.6. — 2000 kem.: 1. Karrer (Bugatti) 6:21.6, 2. Carlo Rosti (Bugatti) 6:24.3. — 3000 kem.: 1. Kessler (Alfa-Romeo) 6:13.4. A nap legjobb ideje. Új útvonalrekord.

Szeptember 26-án lesz a svábhegyi verseny. Első nevezési határidő: szeptember 11-én este 7 óra. Második nevezési határidő kettős téttel, 1926 szeptember 18-án este 7 óra. Tréning lezáratlan, de biztosított pályán 1926 szeptember 23., 24., 25-én reggel 7—10 óra között. Nevezési díj: Solo motorkerékpároknak 150.000 korona. Oldalkocsis motorkerékpároknak 250.000 korona. Túrakocsiknak 1500 kem.-ig 1.5 millió korona, azonfelül 2 millió korona. Versenykocsiknak 3 millió korona. Kategóriák. Solo motorkerékpárok: 175, 250, 350, 500 és azon felül. Sidecarok 600 és azon felül. Túrakocsik 750, 1100, 1500, 2000, 2500, 3000, 3500, 4500 és azon felül. Versenykocsik 1100, 1500, 2000, 3000 és azon felül.

Sikerült automobilkiállítást rendeztek a miskolciak. A nyár folyamán alakult Északmagyarországi Automobil Club augusztus hó 20., 21., 22-én nagysikerű automobilkiállítást rendezett, melyen a fővárosi automobilképviseltek hatalmas számban jelentek meg. A kiállításról, mely Siposs Gézának, az Északmagyarországi Automobil Club igazgatójának érdeme. A kiállításról jövő számunkban hosszabban beszámolunk.

Automobilkiállítás Budapesten. A II. Országos Kézművesipari Tárlattal kapcsolatban (Központi iroda: VI., Gróf Zichy Jenő-u. 4.) az Iparearnok mögötti

gépesarnokban automobil, motorkerékpár és alkatrészkiállítás lesz.

A Királyi Magyar Automobil Club a milánói nemzetközi útügyi kiállításon teljes mértékben képviselteti magát. Plakettek, plakátok és jelvények nagy tömege fogja mutatni a magyar automobilizmus előrehaladottságát. Jó lenne egy kis mintapéldányt küldeni Budapest bukkánóiból, a Budapest—Wieni országút lukából, az útjelzések teljes hiányáról és fejlett automobilizmusunk még néhány „túlfejlett momentumáról”.

Hol lesz jövőre a Francia Grand Prix? Három hely jön számításba a jövő évi Francia Grand Prix-t illetőleg. Az Automobile Club de France végre letett arról, hogy pályán rendezze a Grand Prix-t. Így sem Miramas, sem Monthléry nem jön egyhamar tekintetbe. A negyedik Grénoble, valamint Bordeaux és a világhírű fürdőhely Deauville jön számításba. Hogy a három közül melyik mellett döntenek, az még kérdéses.

Ki mennyit nyert a san-sebastiani Nagyhéten? A pesetahullás San-Sebastianban a Bugatti-vezetőknél ütött ki legjobbn. A francia Goux egymaga 65.000 pesetát nyert, ami magyar értékben 700—800 millió koronát tesz ki. Costantini 32.000 pesetát nyert. Wagner, Minoia, Merz, Boillot, Manzo 5000—5000 pesetát, vagyis több mint 100.000.000 vágta zsebre. Carraciola és Balestrero 50 millióval tértek haza, míg Morel és Benoist 15—20 millióval lett gazdagabb.

A Coppa Acerbo. Távolság 510 km. A Castellamare mellett lefolyt nagyjelentőségű olasz országúti sebességi verseny ismét francia győzelmeket hozott. Két kategóriában a kitűnő Bugattik, egyben a kis Salmson aratott fölényes győzelmet. Az abszolút első helyet Spinozzi Luigi (Bugatti) szerezte meg 100 kilométeren felüli átlagsebességgel. Részletek a következők: 1100 kem. 1. Borzacchini (Salmson) 5:45:49. Sebesség: 85.997 km. 1500kem. 1. Stefanelli (Bugatti) 5:37:12. Sebesség 90.744 km. 2000 kem. 1. Spinozzi Luigi (Bugatti) 5:02:42. Átlagsebesség: 101.196 km. 2. Rosti Carlo (Bugatti) 5:12:09. 3. Gróf Aymo Maggi (Bugatti) 5:26:50.

Mult számunkban megirtuk, hogy a Mercedes-ek a Spanyol Túrakoesi Grand Prixben pneumatikkészleteiket már a verseny első felében egészen felhasználták és a második 6 órában kénytelenek voltak Dunlop-ot és Michelin-t szerelni gépeikre. Mint most kiderült, a budapesti Continental képvisellettől nyert értesülésünk folytán, a Mercedes-ek nem Continental-pneumatikkal

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

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

indultak San-Sébastienban, hanem Peters Union-gumikkal. Kísérletük ezúttal balul ütött ki és a versenyen való abszolút győzelembe került.

Új képviselők Budapesten. Képviselők szünek — új képviselők jönnek. Így volt ez mindig. Mint értesülünk, a Kossuth Lajos-utca 3. szám alatt pazar autószalón nyílik, ahol két amerikai világmárka, a Stutz és a Jewett kap lerakatot Magyarországra. A Stutz régi híres amerikai gyár. Versenykocsijai, a Stutz-Speciálok nem egy Indianapolis Grand Prix-n lettek már az első öt között helyezve, ami pedig az USA-ban már nagy dolog. A két amerikai képviselő mellett, a kitűnő olasz Bianchi-autók és motorkerékpárok is a Kossuth Lajos-utca 3. szám alá kerülnek. A Bianchiit valamikor a régi jó időkben a Volante képviselte a Jókai-téren, de mikor a fényes kiállítási teremből bevonult a Cyklop Garage egy szerény félmeleti szobájába, csak a Lanciát tartotta meg. Így az akkor szabaddá vált Bianchi most újra gazdát kap Budapesten. A királytengelyes 350 kem. Bianchi-motorkerékpárok, amelyek csaknem az összes olasz sebességi versenyeken fölényes győzelmeikkel vonták magukra Európa figyelmét, Budapesten is nagy szenzációként fognak hatni.

A „Hanomag“ Budapesten. A közelmúlt napokban egy igen érdekes külsejű kis autó, a Hanomag jelent meg Budapest utcáin. A kis 2/10 HP hannoveri német gyártmányú kétszemélyes kiskocsi magyarországi vezérképviselőt a „Ligo“ Mezőgazdasági Gépkereskedelmi Rt. Budapest, V., Alkotmány-utca 31. szerezte meg Budapest utcáin. A kis 2/10 HP hannoveri német min. furatú, 100 mm. löketű, egészben 495 kem. egyhengeres motor hajtja. Termosiphon-vízűtés, 3 sebesség előre, 1 hátra, 5 kicserélhető faküllős kerék, 370

kg. összsúly, 4 liter benzinfogyasztás 100 kilométerre, 60 km-es maximális sebesség jellemzik az izléses kiskocsikat, melyek nemcsak mint személyszállító autók, hanem különösen, mint olcsó teherkocsik jönnek tekintetbe.

Nagy József, az ismert Andrássy-úti automobilfelszerelési üzlet tulajdonosa ismét hatalmasan kibővítette üzemét. Tekintettel az amerikai kocsik nagy térhódítására Budapesten, teljes mértékben berendezkedett amerikai kocsik alkatrészeire is. Ma tehát, kezdve a kitűnő „Michelin“-pneumatiktól az utolsó csavarig, mindent megkapunk Nagy Józsefnél, a lehető legmélyebben leszállított árakban.

Végleges a Bugatti-képviselő Budapesten. Amiről Budapesten már hetek óta suttogtak és amiről lapunk már mult számában komoly formában adott hírt, valóra vált. A kitűnő világmárka, a molsheimi francia Bugatti-gyár képviselőt nyert Budapesten. Az idei Grand Prix-versenyek állandó győztese, a ma határozottan leggyorsabb és legmegbízhatóbb sportkocsi képviselőt a Zsolt Bérantóvállalat tulajdonosa, Salm Hermann gróf szerezte meg, aki csak a napokban érkezett vissza Molsheimből, ahol magával Ettore Bugattival folytatott személyesen tárgyalásokat. Valóság, hogy az első 8 hengeres Grand Prix Bugatti szeptember hó közepéig Budapesten lesz. A képviselő kötelékébe lépett lovag Haupt Károly, mint annak műszaki vezetője már el is utazott Molsheimbe, ahol két hétig marad és tanulmányozni fogja a Bugattik speciális bánásmódját, majd magával a versenykocsival tér vissza Budapestre, amit az idei Svábhegyi versenyen vezetni is fog. A Bugattik iránt egyébként széles körökben olyan nagy az érdeklődés, hogy a tavaszig 8–10 Bugatti sport- és versenykocsi lesz Budapesten. Tekintettel a Bugattik jóságára és felkapott-

ÓRIÁSI

PUCH

GYŐZELMEK 1926-BAN

Olasz motorkerékpár-bajnokság • 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

350 kcm. E. W. DOUGLAS

AZ ANGOL MOTORKERÉKPÁRIPAR 1926. ÉVI SZENZÁCIÓJA

VEZÉRKÉPVISELET:

BALASSA ÉS REICHARD BUDAPEST, VI., PODMANICZKY-U. 19. TEL.: L. 985-27.

VEZÉRKÉPVISELET:
VERES PÁLNÉ-UTCA 19.

NEW=HUDSON MOTORKERÉKPÁROK

VEZÉRKÉPVISELET:
VERES PÁLNÉ-UTCA 19.

A belga 24 órás és spanyol 12 órás
TÚRAKOCSI GRAND PRIX GYŐZTES

1926. évi típusok

5-12 HP, 3 üléses, 10-24 HP, 4 üléses,
11-35 HP, 5 üléses, 12-55 HP, 6 üléses,
18-65 HP, 7 üléses

Peugeot

Vezérviselet és garage:

LANDY ISTVÁN

Budapest, V., Országház-tér 9

Telefon: 973-43

„SUNO“

Budapest
legmodernebbül berendezett

Tekintse meg javítóműhelyünket!

Olesón és precízen dolgozunk kitűnő és hozzáértő szakmunkásokkal.
Gépét a beígért időre pontosan készen találja.

Rendelésre „SUNO-JAP“ motorkerékpárok 175 - 1000 kcm.-ig.

motorkerékpárjavítóműhelye

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

GARDNER

6 és 8 hengeres mintakocsik megérkeztek

AUTÓ-SALON,

BUDAPEST, V. KER., JÓZSEF TÉR 1. SZÁM



GOODRICH PNEU
AZ UTAK KIRÁLYA

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

ságára, a gyár csak készpénzért ad kocsikat képviselőinek és mint értesülünk, csak annyi kocsit gyárt, mennyit megrendelnek. A Bugatti ügyekben egyelőre a Zsolt Bérautóvállalat, Budapest, I., Zsolt-utca 9, telefon: József 142-86, ad felvilágosítást.

Az arpaizoni rekordnap. A híres francia kilométermeeting az idén szeptember 5-én, tehát az olasz Grand Prix napján lesz Arpaizonban. Ez a körülmény egy kissé lerontja a verseny sikerét, mert mégis az európai eliteklasszis Monzában lesz ezen a napon. Tekintve azonban, hogy csaknem minden gyár rendelkezik ma sok jó vezetővel, marad még Arpaizonra is. Különösen a motorkerékpár kategóriákban lesz erős részvétel és egypár biztos világrekord, ha csak az időjárás nem vet gátat a gyorsmenésnek. Ezúttal repülő kilométer, repülő mértföld, álló kilométer és álló mértföld világrekord-kísérletek szerepelnek programmon.

Lapzártakor nyert értesülések szerint a szeptember 5-én futandó Olasz Grand Prix-re a következők neveztek: 2 Maserati-Speciál (Maserati és Materassi), 3 OM (Minoia, Morandi és Balestrero), 3 Talbot (Segrave, Divó és Moriceau, vagy Aymo Maggi gróf), 3 Bugatti (Goux, Costantini és valószínűleg Dubonnet), 3 Amilcar (Morel, Martin és Tessara), 3 BNC (Gubernatis, Duvreux és De Joney), 1 Chiribiri (Serboli), 3 Sima-Violet (Marcel Violet, Marcel Doré és Max Fourny), 1 Jean Graf (Graf). A Delage-kocsik indulása még bizonytalan, de ha indulnak, úgy Benoist, Sénéchal és Wagner ülnek kormányaiknál.

Megérkeztek a Douglas-motorkerékpárok Budapestre. Már egyizben megírtuk, hogy a kiváló angol világmárka magyarországi vezérképviselőt a VI. Podmanický-u. 18 sz. alatt levő Balassa és Reichard cég vette át. A Douglasok első szállítmánya, 12 darab 1926-os típusú, 348 kem. hengerűrtartalmú (Furat 60.8 mm. Löket 60.8 mm.), oldaltvezérelt, 2 hengeres túratípus a napokban Budapestre érkezett. Az Angliában óriási elterjedtségnek örvendő kitűnő gépeket külön dícsérnünk nem kell. Főelőnyük a két fekvőhenger, ezáltal alacsony stabil építés, abszolút rázásmentes működés. A 348 kem. Douglasok ára 2 ballongumival, valamint a luxusadóval együtt 23 millió korona.

Új világrekordok. 1926 augusztus 12-én a Linas-Monthléry autódromban C. F. Temple 996 kem. királytengelyes, 2 hengeres O. E. C.-Temple motorkerékpárján megjavította a 2 órás és a 200 angol mértföldes világrekordokat. Temple 2 óra alatt 296.213 kilométert futott be, ami 148.106 km. óraátlagnak felel meg. Az előző rekordot T. R. Allehin (980 ohv. Zenith-Jap) állította fel 1924-ben 143.297 km.-el. Temple a 200 mértföldet 2:11:10.28 alatt futotta. Átlagsebesség: 147.27 km. Régi rekord: T. R. Allehin (Zenith-Jap) 2:17:29.91. Átlagsebesség: 140.417 km.

A Terézvárosi Torna Club motorkerékpárszállya szeptember 12-én, vasárnap reggel 7 órai starttal a következő útvonalon: Külső Váci-út 11-es kilométerkő—Dunakeszi—Göd—Szódliget—Vác—Katalinpuszta—Rét-ság—Borsosberény—Nagyoroszi—Drégelypalánk—Hont—Vemence—Vámosmikola—Lelkes—Szob—Zebegény—Nagymaros—Kismaros—Verőce—Katalin—Vác—Göd—Cél: 11-es kilométerkő. — útvonalon megbízhatósági motorkerékpárversenyt rendez. Nevezési határidő 1926 szeptember 9, este 7 óra. Nevezési díj: 100.000 korona. Nevezések a TTC motorosztálya, Budapest, VI., Szegfű-utca 3. küldendők. Eredményhirdetés 12-én, vasárnap este 7 órakor. Díjkiosztás 17-én este 8 órakor. Minden résztvevő egy átlagsebességet köteles betartani. 175 kem. 25 km., 250 kem. 30 km., 350 kem. 35 km., 500 kem. 40 km., 1000 kem. 45 km. Oldalkocsis motorkerékpárok: 350 kem. 30 km., 600 kem. 35 km., 1000 kem. 40 km.

Megjelent a Habán—Delmár „A modern motorkerékpár“ című, motorsportunkban határozottan hézagpótló szakkönyv. Az izléses munka, melyet Habán Jenő, a motorkerékpárral már évek óta komolyan foglalkozó sportférfi írt és amit Delmár Walter is átnézett, izléses kiadásban, 179 oldalon tárgyalja a motorkerékpár szerkezetét és kezelését, annak gyakorlati használatát. A mindenkinek ajánlható könyvet a gépjárműközlekedésre vonatkozó hatósági előírások, a rendőrhatalósági vizsga, a rendészeti szabályok egészítik ki. A könyv megrendelhető szerkesztőségünkben 70.000 korona előzetes beküldése által, avagy utánvétellel.

Szeptember 9-én futják Man-szigetén az angol Amateur Tourist Trophyt. Ezen a versenyen mindenki csak saját gépével indulhat és csak olyan egyének indulhatnak, akik bizonyítani tudják, hogy a motorkerékpárszakmával semminemű közösségben nem állnak. Mindenkinek becsületszávéra ki kell jelenteni, hogy amatőr. A versenyt két év előtt Randley (Sunbeam), a múlt évben pedig egy tengerésziszta nyerte Norton-gépével. Az Amateur TT. csupán egy kategóriára van kiírva és azon rendszerint csak 500-as gépek indulnak.

Az ideai svábhegyi verseny, az előjelek után ítélve, szenzációsnak ígérkezik. Az olasz Guzzi-gyár értesítette a budapesti képviselőt, hogy Pietro Ghersi feltétlenül elküldi Budapestre, aki úgy a 250, mint az 500 kem. kategóriában starthoz fog állani. Martinek István az angol Rex-Acme-gyár képviselője értesítette szerkesztőségünket, hogy Handley startja is valószínű. A gyár ugyanis már tavasszal a TT-re le akarta küldeni a kiváló angol versenyzőt, ami azonban akkor az angol versenyek miatt lehetetlen volt. Tekintettel arra a körülményre, hogy Stanzel Gyula megvette Handley



Bernáth-féle
ingkabát
2 gallérral
ÖVVEL

TÖRV. VÉDVE

BUDAPEST
Vilmos Császár utj

Uj 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.

**Vizhatlan motorkerékpár fedő-
ponyvákat és mindennemű auto-
ponyvát a legolcsóbban készít**
Sugár S. Utóda
Budapest, VI., Király-u 6 (az udvarban) Tel.: 56-70

idei 250 köbcentiméteres TT-gépét, és az amúgy is még e hóban Budapestre érkezik, Handley-nek csak egy gépet kellene magával hozni. Így Handley szintén startolna a 250-es kategóriában, ahol küzdelme Ghersi-vel elsőrangú attrakcióvá avatná az ideai svábhgyi versenyt. Ezenkívül még egy géppel indulna az abszolút győzelemért. Emellett biztos értesüléseink vannak több bécsi, cseh és német versenyző lejtőveteléről is.

Az automobilkategóriákban biztos külföldi indulók a Mercedesek, akik közül Carraciola lejtővetele holt biztos. A Steyr-vezetők, mint Rützler, Kinsky és Hansal, aki nélkül egy svábhgyi verseny el sem képzelhető, szintén biztos indulók. Ugy hirdlik, hogy a cseh Junek asszony és férje Bugattijaikon szintén felkeresik az ideai svábhgyi versenyt. Az előjelek szerint tehát lesz induló bőven és főleg kvalitásra nézve igen jól fogunk állani.

Mathis-képviselő Budapestben. Zirner Akos ismert magyar sportsman megszerezte a francia Mathis-automobilok magyarországi vezérképviselőt. A strassburgi Mathis-gyár 1927-re csupán egy általános típust hoz forgalomba. Az 5/22. HP. négyüléses, négy kerékű, valójában bőrkarcosszerű kiskocsi 5 ballonkerékkel circa 75 millió koronába fog kerülni Budapestben, ami lehetővé fogja tenni, hogy igazán jó négyüléses kocsit aránylag igen olcsón kaphassuk kezeinkhez. A Mathis régi jó francia gyár, melynek kocsijai úgy a sebességi, mint a megbízhatósági versenyekben már évek óta igen előkelő helyet foglalnak el. A kis Mathis-kocsik, melyek a napokban érkeznek Budapestre, az I. Alkotás-u. 35. szám alatti lerakathoz tekinthetők meg.

Citroen! — Citroen! — Citroen! Új kezekbe került a francia Citroen-képviselő. A Hungária Automobil Rt. és a vele érdeklődésben lévő francia automobilok behozatalával foglalkozó társaság megszűnt és így vele együtt a Citroen, a Panhard-Levassor és a Farman-képviselő is szabaddá lett. Legelsőnek a világmárka Citroen talált ismét otthonra. Örömmel értesülünk, hogy a Citroen-automobilok vezérképviselőt Farkas Kálmán vette át. Farkas Kálmán nem új ember az automobilszakmában. Hosszabb ideig volt a Velox vezetője, majd a Minerva-képviselőnél értékesítette szaktudását, míg most ismét vezető pozícióba került. Nemesak mint szakember, hanem mint versenyző is a legjobbak között foglal helyet, hiszen a múlt évben kitűnő vezetésével egy 8 hengeres 2 literes Bugattin a Svábhgyi vándordíjat is megnyerte. Reméljük, hogy vezetése mellett a Citroenek a budapesti piacon nemcsak azt a pozíciót fogják elfoglalni, amit a világpiacra is elfoglalnak. A kitűnő francia gyár ezután csak egy típust, a 10/22. HP. 4 üléses, 4 ajtós, 4 kerékű 1498 kem. (furat: 68 mm., löket: 100 mm.) modellt fogja gyártani, melynek ára Budapestben 88 millió koronára, amelyhez természetesen a luxusadó járul.

Coppa Montenero. Augusztus 15-én futották le Livorno mellett 225 kilométeres távon a Montenero-serleget. Az abszolút győzelmet Materassi szerezte meg Itálián. A három kategóriában az Itala, a Chiribiri és a Salmson osztokodtak a győzelmen. Részletes eredmény a következő: 1100 kem.: 1. Berzacchini (Salmson) 3:03:24. Sebesség: 73.609 km. 2. Fagioli (Salmson) 3:16:19. 3. Zampier (Amilcar) 3:28:23. — 1500 kem.: 1. Valpreda

(Chiribiri) 3:11:19. Sebesség: 70.572 km. 2. Caliri (Bugatti) 3:13:52. 3. Stefanelli (Bugatti) 3:15:27. — 2000 kem.: 1. Materassi (Itala) 2:55:19. Sebesség: 77.009 km. 2. Presenti (Alfa-Romeo) 3:00:55. 3. Mazotti (Bugatti) 3:06:05. Az abszolút osztályozásban feltűnést kelt Berzacchini (Salmson) harmadik helye.

Az olasz Guzzi-gyár óriási sikerei. Pietro Ghersi angliai útja és mesés második helye az angol Light-weight Tourist Trophyban megtörte a jeget. Mint Comoból értesülünk, az Angolországban létesített Guzzi-képviselő 161 darab Guzzi-gépet rendelt, amelyből 80 darabot előre kifizettek. Ezen óriási rendelés folytán a gyár a 250 kem. típusát csak tavaszra hozza ki szériában. Itt említjük meg, hogy kisérletek hoznak a Guzzi-gyárban hátsókerékűgőzással ellátott túratípusok készítésére. A kísérletek eredménye kielégítő és tavaszra a Guzziknak nemcsak első kerekén, hanem a hátsón is lesznek rúgók. Természetesen a versenygépek változatlanok maradnak.

Az első vörös Guzzi Budapestben. Mint ismeretes, a kiváló olasz Guzzi-gyár, mely talán az egyedüli kontinensmárka, amit a ködös Albion fiai elismernek, oldaltvezérelt és ohv. típusait zöld (arany díszítéssel) színben hozza piacra. A királytengelyes (ohc.) versenymodell azonban vörös-arany színben kerül boldog tulajdonosának kezeihez. Az első vörös Guzzi a minap érkezett meg Budapestre, amikor is rendezője, Till azonnal át is vette. Till az évad még hátralévő összes versenyein indul kitűnő gépével és úgy scloban, mint oldalkocsival már a svábhgyi verseny startjánál ott látjuk a vörös Guzzit. Till eddig keveset versenyzett. Csupán a KMAC téli versenyeken indul ohv. Royal-Enfieldjével, amikor is a győztesek között láttuk, akik hiba nélkül a standardidőn belül abszolvták a nehéz távot.

Versenyzőink állapota. Feledy Pál dr. Strassburgban, a Francia Grand Prix-ben szenvedett balesetét már kiheverte, összes zúzódásai begyógyultak és így nemcsak a már megkezdett aktív tréningjét is. Feledy dr. első startja az ideai svábhgyi verseny lesz, ahol valószínűleg ismét egy ohv. 493 kem. Sunbeam-gépen fog starthoz állani, hír van azonban arról is, hogy nem Sunbeamen indul. — Wein Levente hosszas kórházi ápolás (?) után végre járókötést kapott. Lábát még kétizben kellett eltörni, míg végre most remény van rá, hogy az őszre már végképpen helyre jön. Természetesen versenyzésről, de általában motorra ülésről egyelőre szó sincs és Wein Levente legjobb esetben csak tavasszal fog ismét starthoz állani.

**Budapesti és vidéki vevők
legjobb beszerzési forrása**

GMEHLING ÜLŐBÚTORGYÁR
VII. KERÜLET, DAMJANICH-UTCA 6 :: Telefon: 8-43

Ebédlőszékek, garnitúrák bőrből és szövetből kedvező
fizetési feltételek mellett :: **Külön javítási osztály**

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

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. G. Guggerhegyi verseny, 1926.

1.1 literes kategória Sportkocsik számára.

Szmick Viktor győz

SALMSON GRAND=SPORT=ON

Vadász Miklós második.



TELEFON

75-58

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

Salmson-vezérképviselet:

VELOX AUTOMOBIL R.-T.

TELEFON

75-58

A világ leggyorsabb kiskocsijánál is gyorsabb az

AMILCAR

*V. Klausenpass-hegyiverseny 1926.
Európa legnagyobb hegyiversenye 21.5 km.*

Sportkocsik 1.100 kcm.

Győztes: Gacon 22:27'6

AMILCAR

Versenykocsik 1.100 kcm.

Győztes: Morel 19.15'2

AMILCAR

*Morel (AMILCAR-Kompresszor) több mint 100 automobil
közül a nap harmadik legjobb idejét futja*

Delaunay-Belleville- és Amilcar-automobilok vezérképviselte:

HALMOS TESTVÉREK

Budapest, V., Nádor-utca 5. szám.

Telefon

