

53058

# Automobil Motorsport

I. évfolyam

17

Ára 1 pengő  
(12.500 K)

BUDAPESTI KIR. ÜGYFÉLSZÉL  
1926 OKT. 15.  
ÁTVETTE



## DUNLOP PNEUMATIK



EDVETELNY KURVVALAR  
SPEED  
FOLYÓIRATOK

TELEFON:  
L 994-38 és 994-39

# „STEUAU“

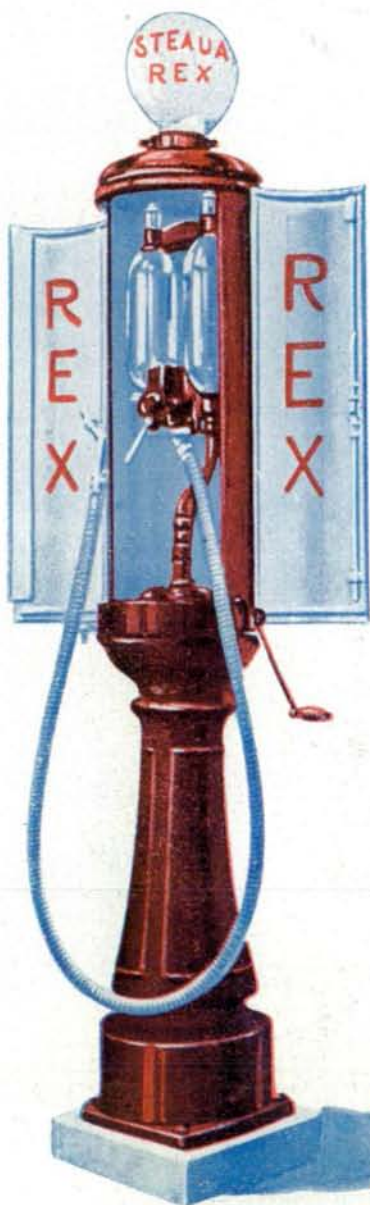
IGAZGATÓSÁG:  
Teréz 43-47 szám

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

## Budapesti töltőállomásaink:

I. ker., Déli-vasút: Nyilvános utcai benzinkút.  
III. „ Margit-sziget: (Sziget Club épülete mellett)  
nyilvános benzinkút.  
IV. „ Cálvin-tér: Nyilvános utcai benzinkút.  
IV. „ Mária Valéria-utca 3.

V. ker., „Phöbus“ műszaki és olajkereskedelmi rt.,  
Balaton-utca 10.  
VI. „ Jókai-tér: Nyilvános utcai benzinállomás.  
VI. „ gróf Zichy Jenő-utca 8.  
VIII. „ Astoria garage: Madách-utca 15.



## Vidéki benzinkutak és töltőállomások:

**Budakeszi:** Töltőkút Gräfl Antal raktára előtt.

**Csorná:** Sopronmegyei mezőgazdák rt.

**Debrecen:** Töltőkút az Arany Bika száll. előtt

**Déaványa:** Guttman Gyula.

**Dunaföldvár:** Borovitz testvérek.

**Füzesabony:** Fakeskedelmi rt. telepén az országút mellett.

**Győr:** Töltőkút a Magyar Mezőgazdák szövetségének, Teleki-utca 50.

**Gyula:** Töltőkút Schillinger Lipót vaskereskedése előtt.

**Hajdúnánás:** Fried Adolf.

**Hévízfürdő:** Töltőkút Hévízfürdő autózeme.

**Kalocsa:** Berkovits Lipót.

**Karcag:** Fábry és Reiner, Piac-tér 5.

**Keszthely:** Töltőkút az Amazon szálloda előtt.

**Kiskunfélegyháza:** Schweiger Mór fia.

**Kispest-Szentlőnc:** Herz és Mautner.

**Kisvárd:** Levite Mózes.

**Lepsény:** Magyar Mezőgazdák Szövetsége.

**Makó:** Ehrenfeld és Spitz rt.

**Mátészalka:** Mátészalkai Közgazdasági Bank Rt.

**Miskolc:** Töltőkút a Korona-szálloda előtt.

**Miskolc:** Töltőkút a Szemere- és Arany János-utca sarkán.

**Nagykanizsa:** Nyitrai József és Teutsch Gusztáv, Fő-tér 1.

**Nyírbátor:** Pollacsek Fülöp és Fia.

**Nyíregyháza:** Töltőkút a Kossuth-téren.

**Orosháza:** Töltőkút a Cseréy-zatage előtt.

**Pápa:** Magyar Mezőgazdák Szövetsége.

**Parádfürdő:** Töltőkút az Erzsébet-szálloda előtt.

**Pásztó:** Grünfeld Miksa.

**Pécs:** Töltőkút a Rákóczi-út sarkán a Hungária kávéház előtt.

**Pécs:** Töltőkút Varga Gyula garage-ában Rákóczi-út 34.

**Szentes:** Töltőkút Weltisch Vilmosné műszaki kereskedése előtt.

**Sziksó:** „Steaua“ szikszói kirendeltsége, Grosz Ernő.

**Szolnok:** „Steaua“ szolnoki raktára, Gorove-u.

**Szombathely:** Töltőkút a vármegyenéz mellett, Hollán Ernő-utca 1.

**Tapolca:** Töltőkút kaszás Soma kereskedése előtt.

**Zalaegerszeg:** Töltőkút Mayer József üzlete előtt, „Bárány“ étteremmel szemben

Használja  
„REX”  
töltőállomásainkat!

Ön látja a mennyiséget!  
Ön látja a minőséget!

„REX” autóolajak

Ajánlási tábláink alapján  
keresse ki a magának  
megfelelő minőséget.



Gróf Kinsky, Delmár Walter, Josef Gräf új rekordjaikat „REX” benzinnel állították fel!



## Svábhegyi verseny 1926.

**5**  
**„GALTOL“**  
 induló

**5**  
**„GALTOL“**  
 győztes

Fritz Hayden ADM sportkocsin győz rekordidő alatt, Hugó Höbl Puch-motorkerékpáron győz rekordidő alatt, Hans Sandler Puch-motorkerékpáron győz rekordidő alatt **GALTOL** benzinnel; Ő vitéz Kaszala Károly Harley-Davidson oldalkocsis motorkerékpáron, vitéz Kaszala Károly Harley-Davidson-motorkerékpáron **GALTOL** olajjal győz rekordidő alatt.

Galtol Oil és benzin a legkiválóbb üzemanyag, kapható:

**Pannonia-Petra Ásványolajipar Rt., Szabolcs-utca 23-25. szám**

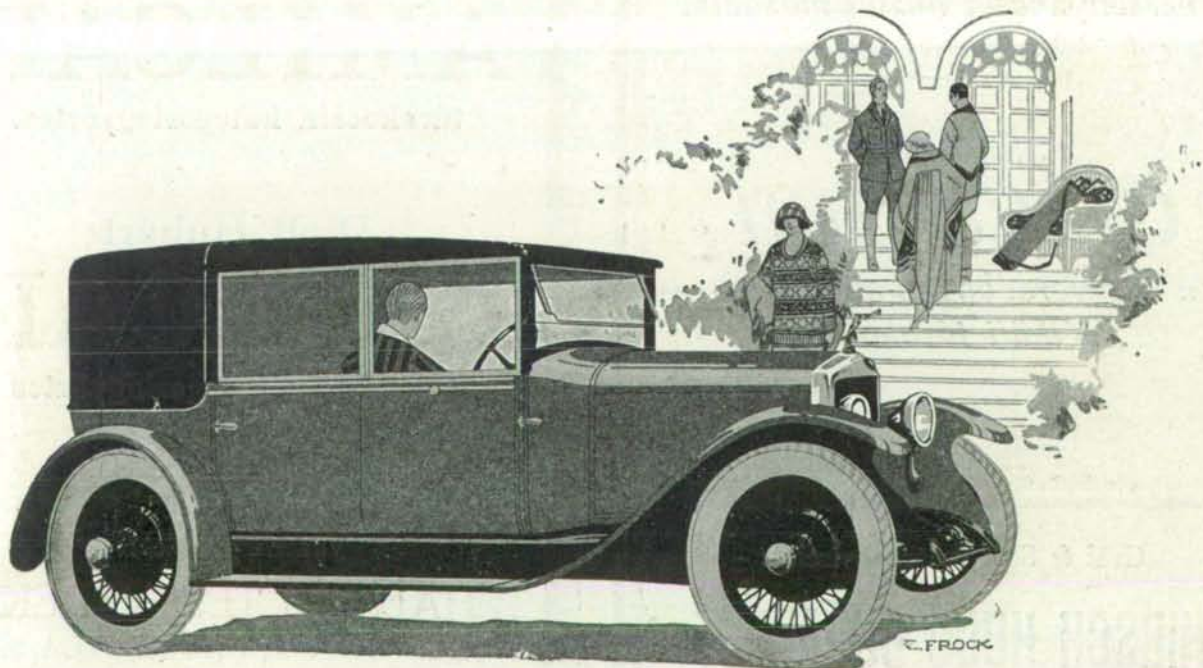
a K. M. A. C. hivatalos szállítója.

Töltőállomások: Petra-Uránia-garázs (Rákóczi-út 23), Petra-City-garázs (Dohány-utca 30), Petra-Club-garázs (Köztelek-utca 4).

A VII. Svábhegyi versenyen Wilhelm Sándor főlényesen nyeri 2 literes

# BALLOT

túrakocsin kategóriáját és magyar vezető által az összes túrakocsik között a legjobb időt éri el.



Magyarországi  
vezérképvislet:

**WILHEIM SÁNDOR BUDAPEST, V., JÓZSEF-TÉR 11.**

## VII. Svábhegyi verseny 1926.

---

*Josef Gräf mérnök*

a

### **Svábhegyi verseny győztese**

**GRÄF & STIFT**  
*kocsin, új rekordidővel  
a sportkocsik legjobb idejét tutja.*

---

*Fritz von Zsolnay*

**Gräf & Stift**  
*a versenykocsik között második.*

---

*Josef Sigl*

**Gräf & Stift**  
*a leggyorsabb kompresszor-  
nélküli túrakocsi.*

---

Gräf & Stift vezérképviselő:

**HIRSCH HUGÓ BUDAPEST**  
VI, Jókai-tér 3.

## VII. SVÁBHEGYI VERSENY 1926.

---

**2**  
**AMILCAR**  
indul!

**2**  
**AMILCAR**  
győz!

Jeney László

**AMILCAR**  
túrakocsin kategóriagyőztes.

Dietl Hubert

**AMILCAR**  
sportkocsin kategóriagyőztes

---

Vezérképviselő:

**HALMOS TESTVÉREK**  
BUDAPEST V, NÁDOR-UTCA 5.  
Telefon: TERÉZ 159-93.

## **Svábfegyi verseny 1926.**

1000 kcm. motorkerékpár-kategória győztese:

**EBERAN=EBERHORST RÓBERT**

**MATCHLESS**

motorkerékpáron.

*Az összes típusok raktáron.*

**Bárdi, Kossuth Lajos-utca 6. sz.**



### **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 újkocsiján távozhat.



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 hegyver-  
seny I.  
Masillan hegyverseny I.  
Francia Grand Prix I.**

Vezérképviselet:

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

Telefon: József 139-97

Svábhegyi verseny 1926.

# SALMSON

ismét a leggyorsabb kiskocsi.

**SZMICK VIKTOR** 1100 kcm. **Salmson Grand Sport-Speciál**on 4:27.25 szenzációs új rekorddal nyeri az 1110 kcm. versenykocsi kategóriát.

Magyarországi vezérképviselőt:

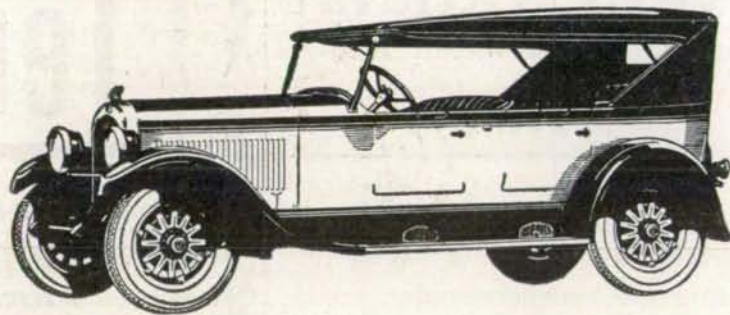
„VELOX“ AUTOMOBIL R.-T. BUDAPEST V, Dorottya-utca 7.  
(Hitelbank-palota.) Telefon: 75-78.



**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. 50. Touring	-----	K 115 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 négykerékkék berendezéssel vannak felszerelve. Fenti árakhoz 10 százalék fényüzési adó járul.

Magyarországi vezérképviselőt:

**Jön! Jön!**

**KELLNER ALFRÉD AUTÓKERESKEDELMI RT.**  
VI., Liszt Ferenc-tér 11 — Telefon: 64-75

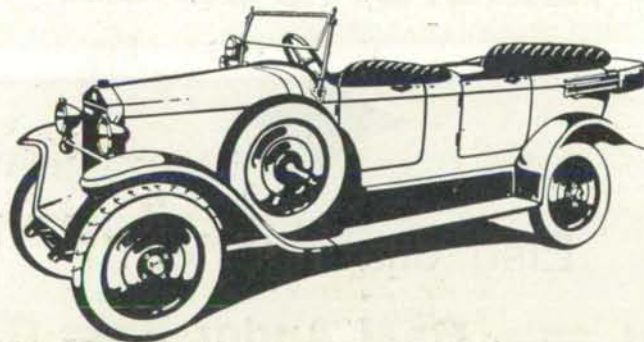
## VII. Svábhegyi verseny 1926

FRIESE C. C. 5/25 HP.

# MAGOMOBIL-ON

**biztos fölényel, kitűnő idő alatt győz az 1'5 literes sportkocsi-kategóriában.**

**Megszakítás nélküli harmadszori győzelmével végleg nyeri a Honvédtiszti Autócsapat vándordíját.**



Gyár:

**Magyar Általános Gépgyár Rt. Budapest-Mátyásföld**

Városi eladási iroda:

**Velox Autokereskedelmi Rt. V., Dorottya-utca 7. sz.**

SVÁBHEGYI VERSENY 1926.

6

**GYŐZELEM**  
**CORDATIC**  
**AUTO= ÉS MOTORKERÉKPÁR**  
**ABRONCSAL**



Első díjat nyertek!!!

**Dietl Hubert == Gaál Andor == C. C. Friese**  
**Neumayer István == Martinek István**  
**Jeney László**

Főelárúsítás: Budapest VI, Mozsár-utca 9.

Telefon: 76-02 és 99-02.



# Automobil Motorsport

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

Megjelenik minden hó 10-én és  
25-én.

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

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

Előfizetési ára Budapesten és vidéken: egész évre 20 pengő, fél évre 10 pengő

## A VII. Svábhegyi verseny

**A rekordnap — Új útvonalrekord — Számos kategóriarekord  
Pompás eredmények — Rekordnevezés és rekordközönség jellemezték  
az 1926. évi magyar hegyi derbyt**

Lezajlott a Királyi Magyar Automobil Club 1926. évi Svábhegyi versenye, melyről megállapíthatjuk, hogy a szó szoros értelmében kitünően sikerült. A hagyományos szerencse most sem hagyta el a KMAC-ot, a versenynek a lehető legszebb idő kedvezett. Már a kora reggeli órákban megindult a népvándorlás az Istenhegyi-úton és a fordulókat, valamint a jobban áttekinthető útrészeket ezrével lepték el az érdeklődők. Nem túlozunk, ha azt állítjuk, hogy több nézője volt az idei Svábhegyi versenyeknek, mint a legnagyobb eddigi válogatott labdarúgómérkőzéseknek és közel 100 ezer emberre tehető az érdeklődők száma, akik a start körül, az útvonal mentén és a célnál tanúi voltak a vezetők és gépek grandiózus küzdelmének.

Az Automobilclub az idei Svábhegyi versenyen nagy újításokkal szolgált. Igen üdvös újítás volt a túrakocsi- és sportkocsikategóriák kettéválasztása, ami által alkalom nyílt amatőr kocsitulajdonosoknak, hogy szériagépeikkel a túrakocsikategóriákban felvegyék a versenyt a nyilvánosság előtt. A második, talán még nagyobb horderejű intézmény, a vilamos időmérés bevezetése volt. A századmásodperc pontossággal mért idők, mint azt az eredményekből látjuk, tökéletes biztossággal mutatják ki a legcsekélyebb időbeli differenciákat is és mindennemű tévedés, amit gyalgó emberi kezek könnyen elkövethetnek, kiküszöböltetett.

A verseny rendezése immáron az Automobilclubtól megszokott mintaszerű volt. Példás rend, sima lefolyás, gyors rendezés jellemezte az idei Svábhegyi versenyt és ha egynéhány sajnálatos baleset folytán a mentők nem lettek volna kénytelenek beavatkozásukkal rövid időre gátat vetni a gépek indulásának, úgy az időnkénti rövidebb-hosszabb szünetek is eltűntek volna. A gyors rendezés fényes bizonyítéka, hogy a múltévinél csaknem kétszer-

annyi induló mellett ugyancsak délután két órára a verseny már befejezést nyert.

A mintaszerű rendezés, valamint a verseny példás előkészítése ezúttal a KMAC fáradhatatlan agilitással rendelkező vezértitkárának, dr. Szelnár Aladárnak érdeme, aki immárom automobilizmusunk felvirágoztatása körül szerzett érdemeivel aranybetűkkel írta be nevét a magyar sport annalesébe. Mellette a KMAC kitünő rendező gárdája most is fáradhatatlanul dolgozott a teljes siker érdekében. A villamos időmérés felette körültekintő és precíz munkáját jelen esetben is Delmár Tódor vezette.

Térjünk át a verseny sportbeli részére.

Kezdjük a versenykocsikkal. A nap legjobb idejét és egyúttal új útvonalrekordot gróf Kinsky Ulrich Ferdinánd futotta hatalmas 5 literes Steyr versenykocsijával. Igazi kemény ellenfél ezúttal nem volt és miután sem Carraciola (Mercedes), sem többszöri legyőzője, a prágai Bugatti-vezető Junek aszszony nem zavarta köreit, fölényesen győzött új útvonalrekord alatt. Elért 3.43.36-os ideje, ami nem kevesebb, mint 81.792 kilométeres fenomenális átlagsebességet jelent, sejtetni enged, hogy a Svábhegyi verseny rekordja még most sem állott meg és hogy lesz versenyző, aki még gyorsabb gépen a rekordot feltétlenül 3.40 alá fogja szorítani. Egyetlen ellene a nálunk szintén előnyösen ismert magyar származású, de osztrák állampolgár Zsolnay feltűnő gyors Gräf & Stift kocsiján a versenyen már nem mutatta ki oroszlátkörmeit, mert a két tréningnapon szenvedett incidensei erősen visszavetették formájában. A két Bugatti-vezető, lovag Haupt Károly és Csermely Károly ma még nem szólhatott bele komolyan az abszolút idő kérdésébe. Mindkettőnek kocsija sík áttélel birt, ami sok másodperc hátrányt jelentett a derékszögű fordulókból való kijövetelnél. A kis négyhengeres 1.5 literes Bugattit különben sem taksáljuk jobbra, mint legfeljebb 4.05-re,

de a 8 hengeres hegyi áttétellel, valamint hosszabb tréninggel bíró versenyző kezében feltétlenül erősen 4 percen belüli idő kifutására lett volna képes. Ami késik nem múlik.

Következnék a sportkocsikategória. Itt a versenyzők, illetve a gyárak szintén a maximumra komprimált versenymotorokkal állottak ki a küzdőtérré, a különbség csupán az, hogy a súly, a karosszéria és az alváz más, mint a versenykocsiknál. Ez-



úttal a Delmár Walter által a múlt évben felállított 4.06.8-as rekord szintén átadatott a multnak. Megdöntötte maga Delmár Walter, akinek végre teljesült kívánsága és 4 percen belül szaladt fel kedvelt hegyére, a Svábhegyre, de megjavította kivülről Fritz Hayden is 3 literes Austro-Daimlerjével és a fiatal szimpatikus osztrák mérnök Josef Gräf is, akinek pompás ideje volt egyébként talán az egész meeting szenzációja.

A túrakocsik között ezúttal tényleg túrakocsik indultak. Miután ez a csoport a múlt évben még a sportkocsikkal együtt rendeztetett, annak múltévi rekordjai ma már nem állhatnak fenn, így tehát a

most felállított legjobb időket kell reális túrakocsirekordoknak elismernünk. A túrakocsikategóriák legjobb idejét a Kompresso-Mercedesek futották, bár a Gräf & Stift itt is elég gyorsnak bizonyult. Érdekes, hogy a Steyr-gyár a túrakocsikategóriában meg sem kísérelte a versenyt felvenni. Az idők múlnak és bizony az az idő, amikor versenymotorral beépített sportkocsikkal lehetett kiállani a normál széria túrakocsik ellen, már elmúlt.

A solo motorkerékpárok útvonalrekordja érintetlen maradt. Dr. Feledy Pál (Sunbeam) 4.00.4-es pompás teljesítménye ma is áll és bár Wolfner László alaposan megközelítette, megdöntenie nem sikerült. Megjósoltuk azonban, hogy nincs messze az idő és talán már a jövő évi Svábhegyi versenyen megeshet, hogy hasonlóan az idejű sportkocsikategóriához, a jövő évben egyszerre négyen is fognak 4 percen belül menni.

Az oldalkocsi-útvonalrekord szintén átadatott a multnak. A nap hőse itt a fiatal Urbach László volt, aki nemcsak nagy 980 km. Brough-Superior-Jap gépével, hanem 498-as AJS sidecarjával is megdöntötte dr. Hajós Imre Scotton felállított 4.54.8-as útvonalrekordját.

E szerint a Svábhegyi verseny jelenlegi rekordjai a következők:

#### *Solo motorkerékpárok.*

Dr. Feledy Pál (498 ohv. Sunbeam) 4:00.4. Átlagsebesség: 74.844 km. 1925.

#### *Oldalkocsis motorkerékpárok.*

Urbach László (980 ohv. Brough-Superior-Jap) 4:25.08. Átlagsebesség 69.048 km. 1926.

#### *Túrakocsik.*

Philipp Freiherr von Berckheim (6250 Kompresso-Mercedes) 4:22.24. Átlagsebesség 69.699 km. 1926.

#### *Sportkocsik.*

Ing. Josef Gräf (4950 Gräf & Stift) 3:51.54. Átlagsebesség 78.848 km. 1926.

#### *Versenykocsik.*

Gróf Kinsky Ulrich Ferdinánd (4800 Steyr) 3:43.36. Átlagsebesség 81.792 km. 1926.

Nézzük, kiket illet különösen dicséret. Meg kell emlékeznünk mindenekelőtt az osztrákokról. A három osztrák vezető gyár, az Austro-Daimler, a Gräf & Stift és a Steyr ezúttal is elküldte gyári reprezentánsait a magyar hegyi derbyre. Ismét itt láttuk gróf Kinskyt, az immáron európai hírre szert tett hegyiversenyzőt és a kitiű Daimler-exponenst, Hayden Fritzet. Nagy örömmel tölt el azonban bennünket a Gräf & Stift újabb szárnybontása. A három Gräf-vezető: Siegl, Josef Gräf és Zsolnay bizony

# **Autóruházat**

Berendezett toilette- és étkezőböröndök.

# **Weszely István**

Budapest, IV. kerület, Váci-utca

# 9

kemény diót képeztek mindhárom csoportban. Ugyancsak meglehetősen hangon kell megemlékeznünk Kellner Alfrédre, az olasz OM-képviselőre, aki ismét lehetővé tette, hogy egy kitűnő olasz vezető, Rosa Archimede pompás stílusában gyönyörködhesünk, valamint gróf Salm Hermannról, aki a két Bugatti-versenykocsi benevezésével emelte a Svábhegyi verseny fényét.

Az automobilképviselők közül még Bárdi József, Landy István és Wilhelm Sándor tettek ki magukért. Bárdi József három gyönyörű Mercedes-kompresszor indulását segítette elő, míg Landy és Wilhelm maguk a versenyzők közé állottak. Előbbi pompás Peugeot-túrakocsiján, utóbbi izléselesen karosszánt Ballotján megismételte múltévi kategóriagyőzelmét, tanujelét adván, hogy nemcsak jó kereskedők, hanem jó sportemberek is. A két magyar gyár is megjelent a startnál. C. C. Friese ismét győzelemre vitte kis Magomobil sportkocsiját, míg a két-ütemű, kis hengerűrtartalmú Weisz Manfréd-kocsi Szmiek Viktor kitűnő vezetése mellett szintén szépen debütált. A motorkerékpárképviselők közül különösen Majláth Mihály tett ki magáért, aki nem kevesebb, mint öt gépet indított és mind az öt géppel győztesen került ki a küzdelemből. A kitűnő magyar Méray-gyár Wein Levente harc képtelensége, valamint Méray Horváth Endre balesete miatt nem vett részt oly agilitással a versenyben, mint azt tőle megszoktuk, mindazonáltal gépei így is igen szép helyezéseket értek el. A Novát fatális balszerencse üldözte. A kitűnő tréningformát mutató Hild Károly különböző defektek miatt kénytelen volt mindkét versenyét feladni.

Nézzük, felszerelés dolgában miképpen állották helyüket a magyar gyártmányok. Elsősorban a Cordatic-ról kell megemlékeznünk. Ezúttal 4 autókategória- és 2 motorkerékpárkategória-győzelmet arattak. Cordatic-pneuvál érte el győzelmét a Magomobil-vezető C. C. Friese, Jeney László (Amilcar), Dietl Hubert (Amilcar), és Neumayer István (Lancia-Lambda), míg a motorosok közül két Cordatic-debut járt sikerrel. Kitűnő időt futott Gaál Andor (Norton) és Martinek István (Rex-Acme), mindketten az új Cordatic-motorpneumatikkal, ami úgy látszik, kitűnően be fog válni.

A Castrol-olaj, mint csaknem valamennyi nagyobb versenyen, most is elfoglalta vezető helyét. Négy csoport abszolút győztese, valamint a leggyorsabb automobil és motorkerékpáros és a versenyzők 70 százaléka futott Castrollal. Mellette az olajok mellett különösen a Caspar-Oil hódít teret. Jóságának egyik legjobb bizonyítéka, hogy Urbach László 4 győzelmét az amerikai Caspar-Oil segítségével aratta, tehát bebizonyította, hogy a Caspar-olajok még a legmagasabbra komprimált és leggyorsabb mo-

toroknál is fényesen megállják helyüket. Ugyancsak sikere volt a Petra-Pannonia által kibocsátott Gal-tol-olajnak is, amennyiben több kategóriagyőzelmet ért el.

A benzinvállalatok között ezúttal a Steaua Kőolajkereskedelmi Rt. vitte el a pálmát. Az abszolút győztes gróf Kinsky Ulrich, valamint Dejmár Walter és még igen sokan futottak „Rex“ benzinnel, mely semmivel sem volt külön, mint az, amit az



összes budapesti és vidéki REX-kutaknál kaphatunk. A „REX“ benzinek főlerakata, a Bohátka és Edinger cég izlésekes Rex-programmal lepte meg a közönséget.

Külön megemlítendő még, hogy az automobilszakkörökben írói működése révén előnyösen ismert Farkasházy Tibor, a „Nemzeti Sport“ automobil- és motorkerékpár rovatának vezetője, aki egyébként kitűnő kémikus és már kis kora óta egész laboratóriumot tart fenn lakásán, az angol Discolhoz hasonló üzemanyagot állított elő, amit „F 2 Ethanol“ néven hozott forgalomba. Az új üzemanyagot Wolfner

# CITROEN

Európa  
legkedveltebb  
univerzális autója.

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



László és Urbach próbálták ki először és mint elért eredményeik mutatják, az kitűnően megállotta helyét, sőt mint fentiek mondják, egyes tulajdonságai jobbak a Discolnál.

A verseny részletes eredménye a következő:

Útvonal hossza 5077 méter. Magasságkülönbség a start és cél között 305 méter. Átlagos emelkedés 6%, maximális emelkedés 15%.

**Motorkerékpárok 175 kcm. hengerűrtartalomig.**  
1. Hans Sandler Graz (174 kétütemű Puch) 4:43.36. Átlagsebesség: 64.476 km. Új kategóriarekord. 2.



Urbach László (172 ohv. Nova-Blackburne) 4:57.58. 3. Erdélyi Ferenc (172 kétütemű Méray-Villiers) 5:03.17. 7 induló.

**Motorkerékpárok 250 kcm. hengerűrtartalomig.**  
1. Höbl Hugó Graz (222 kétütemű Puch) 4:30.01. Átlagsebesség: 67.680 km. Új kategóriarekord. 2. Dragos Jenő (246 ohv. Méray-Jap) 4:47.00. 3. Kovács Andor (248 ohv. Nova-Blackburne) 4:48.58. 7 induló.

**Motorkerékpárok 350 kcm. hengerűrtartalomig.**  
1. Wolfner László (344 ohv. Zenith-Jap) 4:01.99. Átlagsebesség: 75.708 km. Új kategóriarekord. A nap legjobb motorkerékpár ideje. 2. Rudolf Runtsch Wien (344 ohv. New-Imperial-Jap) 4:24.96. 3. Schmidt Béla (348 ohv. AJS) 4:44.74. 19 induló.

**Motorkerékpárok 500 kcm. hengerűrtartalomig.**  
1. Urbach László (498 ohv. AJS) 4:07.07. Átlagsebesség: 73.944 km. (Kategóriarekord: dr. Feledy Pál — Sunbeam 4:00.4 1925.) 2. Robert Jellinek Wien (498 ohv. AJS) 4:07.72. 3. dr. Feledy Pál (493 ohv. Sunbeam) 4:08.96. 5 induló.

**Motorkerékpárok 750 kcm. hengerűrtartalomig.**  
1. Gaál Andor (588 ohv. Norton) 4:31.64. Átlagsebesség: 67.284 km. Új kategóriarekord. 2. Fedák Béla (588 ohv. Norton) 4:55.96. 3. dr. Hajós Imre (596 kétütemű Scott) 5:20.54. 4 induló.

**Motorkerékpárok 1000 kcm. hengerűrtartalomig.**  
1. Róbert Eberan-Eberhorst Wien (996 sv. 2. hengeres Matchless) 4:19.86. Átlagsebesség: 69.200 km. 1 induló. (Kategóriarekord: Leopold Diertl Wien 1924. 4:16.6. — 980 sv. 2 hengeres Zenith-Jap).

**Motorkerékpárok 1000 kcm. hengerűrtartalomig felül.** 1. vitéz Kaszala Károly (1204 Harley-Davidson) 5:06.09. Átlagsebesség: 58.968 km. Kategóriarekord első ízben felállítva. 1 induló.

**Oldalkocsis motorkerékpárok 350 kcm. hengerűrtartalomig.** 1. Martinek István (348 sv. Rex Acme-Blackburne) 6:53.88. Átlagsebesség: 44.196 km. Új kategóriarekord felállítva. 2. Schusztner Rezső (348 ohv. Neracar-Blackburne) 7:26.04. 2 induló.

**Oldalkocsis motorkerékpárok 600 kcm. hengerűrtartalomig.** 1. Urbach László (498 ohv. AJS-sidecar) 4:46.45. Átlagsebesség: 63.792 km. Új kategóriarekord. 2. dr. Hajós Imre (596 kétütemű Scott-sidecar) 4:58.48. 3. Bauer József (497 ohv. Ariel-sidecar) 5:09.05. 6 induló.

**Oldalkocsis motorkerékpárok 1000 kcm. hengerűrtartalomig felül.** 1. Urbach László (980 ohv. kéthengeres Brough-Superior-Jap) 4:26.08. Átlagsebesség: 69.048 km. Új kategóriarekord. A nap legjobb oldalkocsis motorkerékpár ideje. 2. Miklós Ervin (996 sv. 2 hengeres Matchless) 5:17.22. 2 induló.

**Oldalkocsis motorkerékpárok 1000 kcm. hengerűrtartalomig felül.** 1. vitéz Kaszala Károly (1204 Harley-Davidson) 5:18.05. Új kategóriarekord felállítva.

**Túraautóautó 500 kcm. bezárólag.** 1. Ermer Árpád (498 ohv. Hanomag) 9:51.53. Átlagsebesség: 29.788 km. Kategóriarekord felállítva. 1 induló.

# 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

Az „Automobil-Motorsport“ kijsél  
**FREUND J.**  
 cinkografiai műintézetében készülnek.  
 Budapest V., Kálmán-u. 15. V. em.

*Túraautomobilok 750 km. bezárólag.* 1. Szmick Viktor (748 kétütemű W. M.) 8:22.66. Átlagsebesség: 36.360 km. Kategóriarekord felállítva. 1 induló.

*Túraautomobilok 1100 km. bezárólag.* 1. Jeney László (1080 Amilcar) 7:01.66. Átlagsebesség: 43.308 km. Kategóriarekord felállítva. 1 induló.

*Túraautomobilok 1500 km. bezárólag.* 1. Gönczi Zolnay Endre (1494 O. M.) 5:31.65. Átlagsebesség: 55.116 km. 2. Wolfner László (1290 Bianchi) 6:59.58. Kategóriarekord felállítva. 2 induló.

*Túraautomobilok 2000 km.* 1. Wilhelm Sándor (1995 Ballot) 4:48.00. Átlagsebesség: 63.432 km. Kategóriarekord felállítva. 2 induló.

*Túraautomobilok 3000 km. bezárólag.* 1. Neumayer László (2120 Lancia-Lambda) 6:07.77. Átlagsebesség 49.860 km. 2. Báró Wolfner András (2120 Lancia-Lambda) 7:20.84. 2 induló.

*Túraautomobilok 5000 km. bezárólag.* 1. Landy István (3820 Peugeot) 4:56.27. Átlagsebesség 61.668 km. Kategóriarekord felállítva. 2 induló.

*Túraautomobilok 8000 km. bezárólag.* 1. Philip Freiherr von Berekheim (6250 Kompresszor-Mercedes) 4:22.24. Átlagsebesség: 69.699 km. Kategóriarekord felállítva. A nap legjobb túrakocsi ideje. 2. Ernst Baron Wentzel Mosau (6250 Kompresszor-Mercedes) 4:28.67. 3. Josef Siegl Salzburg (7800 Gräf & Stift) 4:34.96. 3 induló.

*Sportkocsik 500 km. bezárólag.* 1. Szász Kovács Ernő (498 Sima-Violet) 9:23.91. Átlagsebesség: 32.400 km. Kategóriarekord felállítva. 1 induló.

*Sportkocsik 1100 km. bezárólag.* 1. Dietl Hubert (1080 Amilcar) 5:53.92. Átlagsebesség: 51.624 km. 1 induló. Kategóriarekord. 1923. Pankl Károly Salmson. 5:01.4.

*Sportkocsik 1500 km. bezárólag.* 1. C. C. Friesé (Magomobil) 5:42.85. Átlagsebesség: 53.280 km. 2 induló. Kategóriarekord. 1924. Merz Emil (Kompresszor-Mercedes) 4:31.4.

*Sportkocsik 2000 km. bezárólag.* 1. Rosa Archimede-Brescia (1998 OM.) 4:45.15. Átlagsebesség: 61.884. Új kategóriarekord. 2. Lyka István (OM.) 5:37.52. 3. Delmár Walterné (Steyr) 6:07.92. A legjobb növeztő által elért idő. 4 induló.

*Sportkocsik 3000 km. bezárólag.* 1. Fritz Hay-

den Wien (Autro-Daimler) 3:57.53. Átlagsebesség: 76.932 km. Új kategóriarekord.

*Sportkocsik 5000 km.* 1. Josef Gräf Wien (Gräf & Stift) 3:51.54. Átlagsebesség: 78.848 km. Kategóriarekord. A sportkocsik legjobb ideje. 2. Delmár Walter (Steyr) 3:58.69. 3. Báró Wolfner András (Steyr) 4:57.71. 3 induló.

*Sportkocsik 8000 km.* 1. Ernst Baron von Wentzel Mosau (Kompresszor-Mercedes) 4:22.77. Átlagse-



besség: 69.516 km. Kategóriarekord felállítva. 1 induló.

*Versenykocsik 1100 km.* 1. Szmick Viktor (1086 Salmson-Special) 4:27.25. Átlagsebesség: 65.700 km. Új kategóriarekord. 1 induló.

*Versenykocsik 1500 km.* 1. Csermely Károly (1493 Bugatti) 4:21.23. Átlagsebesség: 69.984. Új kategóriarekord.

*Versenykocsik 2000 km.* 1. Lovag Haupt Károly (1994 Bugatti) 4:12.27. Átlagsebesség: 72.432 km. Kategóriarekord: Salzer Ottó (Kompresszor-Mercedes) 4:06.9. 1924.

*Versenykocsik 5000 km.* 1. Gróf Kinsky Ulrich (Steyr) 3:43.36. Átlagsebesség: 81.792 km. Új kategóriarekord. Új útvonalrekord. A nap legjobb ideje. 2. Fritz von Zsolnay (Gräf & Stift) 4:05.07. 2 induló.

Hengerekhez,  
 csapágyakhoz

**OILDAG**

Fogaskerekhez,  
 hajtóláncokhoz

**GREDAK**

a helyes és gazdaságos grafitos kenés! — Minden jobb garázsban és autózletben kapható!  
 Kun Sándor, Budapest, IV., Ferenc József-rakpart 18. Tel.: J. 61-23.

### A versenyzők által elért idők, tekintet nélkül a kategóriákra

V = Versenykocsi. S = Sportkocsi. T = Túrakocsi.  
M = Motorkerékpár. O = Oldalkocsi  
motorkerékpár

1. Kinsky Ulrich gróf (4800 Steyr) V	3:43:36
2. Ing. Josef Gräf (4950 Gräf) S	3:51:54
3. Fritz Hayden (2994 ADM) S	3:57:53
4. Delmár Walter (4380 Steyr) S	3:58:69
5. Wolfner László (344 Zenith-Jap) M	4:01:99
6. Fritz von Zsolnay (4950 Gräf) V	4:05:79
7. Urbach László (498 AJS) M	4:07:07
8. Róbert Jellinek (498 AJS) M	4:07:72
9. Dr. Feledi Pál (493 Sunbeam) M	4:08:96
10. Lovag Haupt Károly (1994 Bugatti) V	4:12:27
11. R. Eberan-Eberhorst (996 Matchless sv.) M	4:19:86



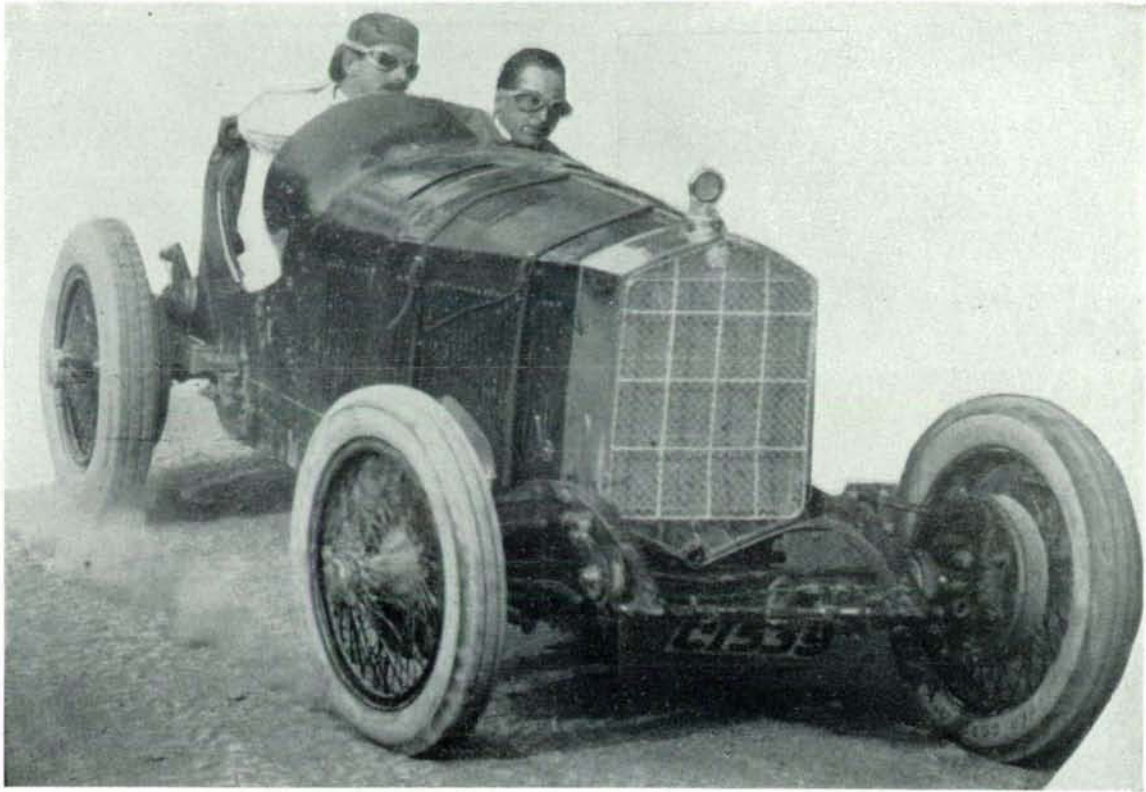
V. KASZALA

12. Csermely Károly (1493 Bugatti) V	4:21:23
13. Ph. Freiherr v. Berkheim (6250 Mercedes) T	4:22:24
14. Baron E. Wentzel-Mosau (6250 Mercedes) T	4:22:77
15. Rudolf Runtsch (344 New-Imp. Jap) M	4:24:96
16. Urbach László (998 Brough-Sup. Jap) O	4:25:08
17. Szmieck Viktor (1086 Salmson) V	4:27:25
18. Baron E. Wentzel-Mosau (6250 Mercedes) T	4:28:67
19. Höbl Hugó (222 Puch) M	4:30:01
20. Gaál Andor (588 Norton) M	4:31:64
21. Josef Sigl (7800 Gräf) T	4:34:96
22. Kovács Sándor (492 Ariel) M	4:40:94
23. Hans Sandler (174 Puch) M	4:43:36
24. Schmidt Béla (348 AJS) M	4:44:74
25. Rosa Archiméde (1960 OM) S	4:45:15
26. Urbach László (498 AJS) O	4:46:45
27. Dragos Jenő (249 Méray-Jap) M	4:47:00

28. Wilhelm Sándor (1995 Ballot) T	4:48:00
29. Kovách Andor (248 Nova-Blackb.) M	4:48:58
30. Emmer Jenő (344 Terrot-Jap) M	4:50:17
31. Báró Wolfner András (3300 Steyr) S	4:51:71
32. Müller Jenő (348 Nova-Blackb.) M	4:55:03
33. Fedák Béla (588 Norton) M	4:55:96
34. Landy István (3820 Peugeot) T	4:56:27
35. Urbach László (174 Nova-Blackb.) M	4:57:58
36. Dr. Hajós Imre (596 Scott) O	4:58:48
37. Erdélyi Ferenc (172 Méray-Vill.) M	5:03:17
38. Vit. Kaszala Károly (1204 Har.-Dav. sv.) M	5:06:09
39. Magyar Sándor (344 Terrot-Jap) M	5:06:78
40. Bauer József (497 Ariel) O	5:09:01
41. Grozdits Antal (346 Sunbeam) M	5:15:10
42. Paull József (344 Royal-Enfield Jap) M	5:15:41
43. Miklós Ervin (998 Matchless sv.) O	5:17:32
44. Vit. Kaszala Károly (1204 Har.-Dav. sv.) O	5:18:07
45. Till Jenő (465 Guzzi) O	5:20:46
46. Dr. Hajós Imre (596 Scott) M	5:20:54
47. Gönci Zolnai Endre (1490 OM) T	5:31:65
48. Szalai Tibor (344 Méray-Jap) M	5:33:23
49. Lyka István (1960 OM) S	5:37:52
50. Zamecsnik Gyula (348 New.-Gerr. Black.) M	5:42:27
51. C. C. Friese (1330 Mágomobil) S	5:42:85
52. Horváth János (493 Sunbeam) O	5:44:81
53. Kübek József (346 FP sv.) M	5:50:77
54. Kübek József (346 FP sv.) M	5:53:36
55. Dietl Hubert (1080 Amilear) S	5:53:92
56. Schüller László (174 Puch) M	5:54:48
57. Máté Lajos (348 AJS) M	6:01:30
58. Neumayer László (2120 Lancia-Lambda) T	6:06:77
59. Delmár Walterné (1820 Steyr) S	6:07:92
60. Schuster Rezső (172 Aleyon) M	6:34:66
61. Dr. Schmidt Gyula (1600 Jean-Gras) S	6:37:17
62. Wollemann Istvánné (302 New Imp. sv.) M	6:50:39
63. Martinek Ferenc (348 Rex-Ac.-Black. sv.) O	6:53:88
64. Wolfner László (1290 Bianchi) T	6:59:58
65. Jeney László (1080 Amilear) T	7:01:66
66. Dr. Bezilla N. (680 New-Imp.-Jap sv.) M	7:09:32
67. Báró Wolfner András (2120 Lancia-Lam.) T	7:20:84
68. Schuster Rezső (348 Ner-a-car Blackb.) O	7:26:04
69. Szmieck Viktor (748 Weiss Manfréd) T	8:22:66
70. Gönci Zolnai Endre (1490 OM) S	8:40:64
71. Szász-Kovács Ernő (498 Sima-Violet) S	9:23:91
72. Emmer Árpád (498 Hanomag) T	9:51:53

### A versenyzőkről

A Svábhegyi verseny hétéves multja, annak immár klasszikus volta, az előttünk álló fejlődés oly kitűnő támpontot nyújtanak nekünk, hogy versenyzőink, valamint az itt járt külföldiek tudását a most kifutott időkben, természetesen, tekintetbe véve kocsi-juk, illetve motorkerékpárjuk erejét, motorját súlyát és alakját, igen jól megítélhetjük. Le kell szögeznünk mindenekelőtt, hogy a kocsik számára az idej pályán kitűnő volt, viszont a motorkerékpárosok a helyenként laza talaj folytán, határozott hátrányban voltak. Hozzájárultak még az idők javulásához a helyenként igen jól emelt és átalakított derékszögű fordulók. Az itt erősen domborúan megszerkesztett úttest, azok részére, akik a fordulókat erősebben vették, a szó szoros értelmében, emelt kanyarodót adott. Jaj volt azonban azoknak, akik a domborulat legmagasabb pontjára kerültek. Ezek javarészt menthetetlenül elvesztek. Bátran állítom, hogy a három útkaparóházi forduló némi kiépítése legalább 5-6 másodperc előnyt jelentett az automobilisták számára a mult évi pályával szemben. Térjünk azonban a szorosán vett méltatásra. Kezdjük az automobilvezetőkkel elért idejük sorrendjében.



Gróf Kinsky Ulrich 5 literes Steyr versenykocsiján verseny közben.

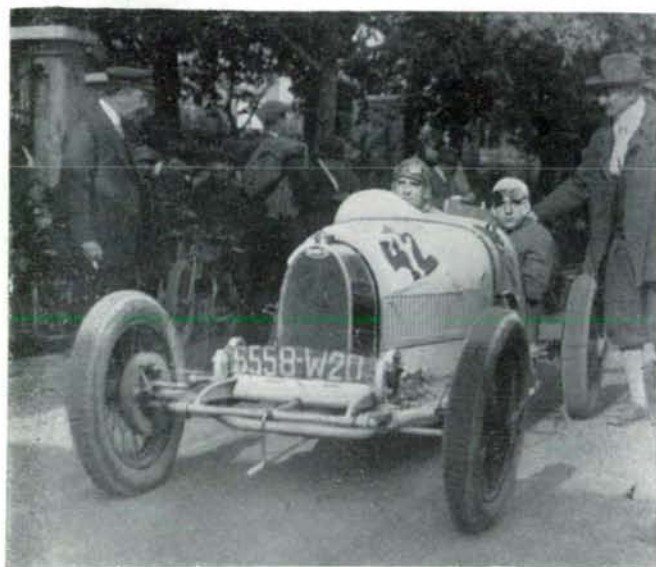


Lovag Haupt Károly (Bugatti).



Delmár Walter a célfordulóban.

**Kinsky Ulrich gróf.** Stílusa már ismeretes előttünk. Ezidén éppen negyedszer üdvözölhettük őt a Svábhegyen. A terepet kitűnően ismeri. Vad beleme-nős mondhatjuk, igazi profistilust produkált. A kanyarok előtt csak az utolsó pillanatban veszi el a gázt és úgy fékez, hogy összes fékei esikorognak. Ennek következtében kocsija sokszor életveszélyesen farol ide-oda. A tréningek egyikén a Nagyszálló előtti „S” kanyart oly vadul vette, hogy kevés híján, felfordult.



Csermely Károly (Bugatti).

Kerekei fél méter magasságig emelkedtek a levegőbe. A versenyen már valamivel meggondoltabban ment, de itt is a maximumig kockáztatott. Elért útvonal-rekordja (3:43) egészen elsőrangú és legalább 5–6 másodperccel jobbnak mondható, mint előző ideje. Tekintetbe véve azonban hatalmas 5 literes kocsiját, valamint az útvonal határozottan kitűnő állapotát, nagy fejlődésről nem igen beszélhetünk.



Ernst Baron v. Wentzel Mosau hatalmas Mercedes-Kompressorjával a célelőtti kanyarodóban.

**Ing. Josef Gräf.** A nap hőse és erkölcsi győztese, egyúttal a verseny legkellemesebb meglepetése. A fiatal mérnök már régen vezet, hiszen már három év előtti nyert kategóriát a Svábhegyen. A múlt évben nem igen versenyzett, mert a Gräf-gyár meglehetősen távolartotta magát a versenyektől. Hatalmas és gyönyörűen kidolgozott Gräf & Stift sportkocsijával mesteri futást produkált. A Semmeringen még Delmár Walter bár csak 6/100-ad másodperccel, de biztosan verte. Most legalább 5–6 másodperccel rosszabb időt vártunk tőle, mint Delmártól és ime megfordítva történt. A fiatal Gräf megismerte kocsiját és kivette belőle azt, amit ki



Hayden Fritz 3 literes Austro-Daimlerjével a célforduló mintaszertű vételét mutatja be.

lehet venni, nem is szólva arról, hogy a Gräf & Stift sportkocsi gyorsabb volt, rövidebb volt, jobban feküdt a fordulóknak, mint a Steyr, mert el sem képzelhető, hogy Delmárt saját otthonában egy egyenrangú kocsival meg tudja valaki verni. A fiatal Gräf nyugodt, meggondolt és biztoskezü vezető, akiről még sok szépet fogunk hallani.





Fritz von Zsornay hatalmas Gräf & Stift versenykocsija kritikus állapotában a Széchenyi-hegyi fogaskerekű hídján. Zsornay későn vette le a gázt a pénteki tréning egyik menetében és nekifutott a hídkorlátnak, azt áttörvén, szerencsésen megakadt. A kifünő képet a tréninget figyelő Gombás Béla orvostanhallgató készítette és küldte be szerkesztőségünkbe.

**Hayden Fritz.** Európai klasszis. Ő volt az, aki az ilderándult osztrákok közül nekünk a legjobban tetszett. A tréningeken összesen négyszer ment fel és aztán leült egy körakásra a pálya mellé és onnan nezte a többiek munkáját. Kérdésünkre, hogy miért nem treniroz, azt felelte: „Nem szükséges, hiszen eléggé ismerem már a



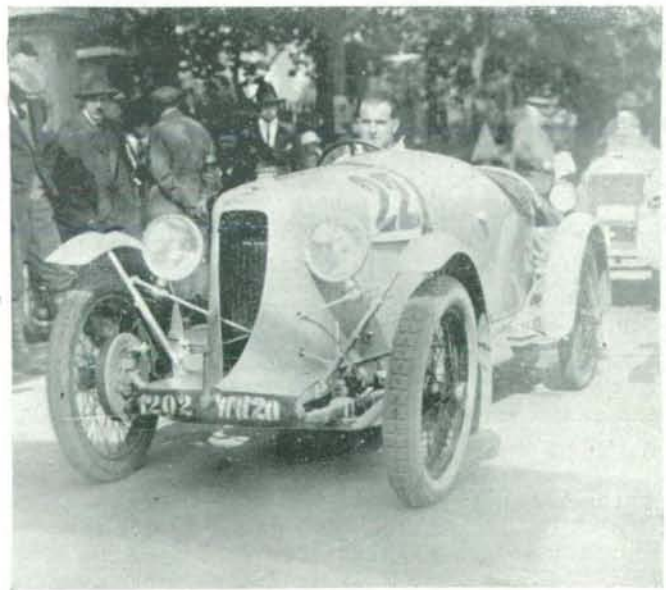
Wilhelm Sándor (Ballot) az utolsó kanyarban. Wilhelm a legnagyobb lelki nyugalommal hozza egyenesbe erősen megfarolt kocsiját.

pályát.” Ismét fenomenálisan ment és óhajtásunk, amit mult számunkban megírtunk, hogy Delmár a „hazai talaj és a lelkesítő körülmények” hatása alatt meg fogja verni, nem sikerült. Bár Delmár tényleg egyaltalja a semmeringi 12 másodpercet, csekély 1 másod-



perccel mégis verve maradt. A 3 literes Austro-Daimler ismét megverte a 4.5 literes Steyrt.

**Delmár Walter.** Ismét hatalmas javuláson ment keresztül a mult év óta. Tavaly hasonló kocsival 4:06-ra ment, most 8 másodperccel jobban. Négy percen belüli ideje nehéz és aránylag lassú Steyrjével kolosszálisnak mondható és biztosak vagyunk benne, hogy ennél jobbat hasonló kocsival sem a gyári vezető Hansal, sem más nem futott volna ki. A négy percen belüli idő a Svábhegyen olyan teljesítmény, mely idő csakis az „extraklasse” tagjainak van fenntartva. Reméljük, most már Delmár Walter csak el fogja szánni magát és szakít eddigi elveivel és beszerez magának egy olyan hegyi kocsit, ami a legjobb és leggyorsabb a Svábhegyen. Delmár Walter tartozik azzal a magyar közönség-



Dietl Hubert kis 1100 kem. Amilcar-Sport-kocsijával a startnál. Dietl győztesként került ki kategóriájából.

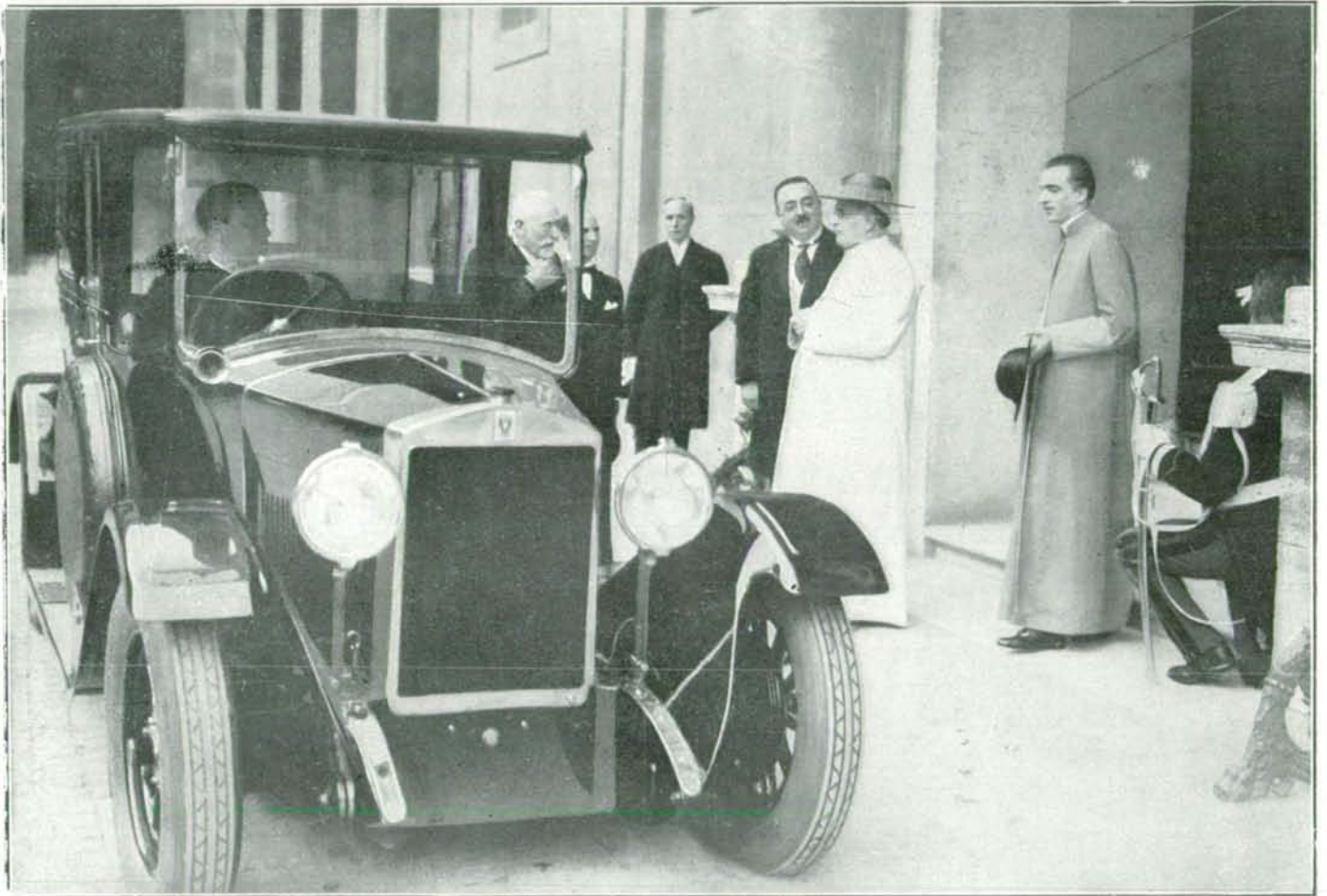
nek, aki őt a szó szoros értelmében bálványozza, aki érte rajong, hogy ezentúl egy olyan kocsival száll sikra, ami klasszis, sebesség, akcelerálóképesség, biztosság, fékek tekintetében, ha nem is lesz a legjobb a világon, de legaiább egyenrangú lesz azokkal, akik ellene kiállnak. Mert ha Delmárnak ugyanolyan kocsija lenne, mint ellenfeleinek, akkor őt sohasem félténénk, különö-

sen pedig a Svábhegyen. A jövő évi svábhegyi rekordot már Delmárnak kell felállítania és annak 3:40-en belül kell lennie, mert ő meg tudja csinálni, csak kocsija legyen hozzá. Gyerünk Molsheimbe és hozzunk egy 2,3 literes kompresszoros Bugattit. Akkor jöjjön gróf Kinsky a 4,5 literes Steyrjével.

**Levag Haupt Károly.** Kedves osztrák fiú, aki a világháború után itt maradt közöttünk, mert szerette a magyarokat. Mi is megszerettük őt és ma már magunk közé számítjuk. Szerény kedves fiú, aki határozottan megtanult vezetni. A rendelkezésére álló rövid idő alatt bámulatosan elsajátította az ilyen gyors kocsikkal való bánásmódot és úgy a tréningeken, mint a versenyben bravurosán vezette 2 literes séria Grand Prix Bugattiját, mely sajnos, a nagy sietségben nem hegyi, hanem sík-áttétellel jött Budapestre, ami minimum 10 mp.-et von le az elért időből. Hegyi áttétellel Haupt minden

Csermely Károly saját konstrukciójú hatalmas Benzjével, amelyre ma istenkísértés volna felülni, 4:47,8-as kolosszális időt futott ki. Akkoriban az volt az útvonal-rekord, Csermely azóta nem igen hallatott magáról. Két év előtt az Osztrák-Magyar Túraúton vezetett egy lassú Prestót, de egyébként adta-vette a kis Citroeneket és küzdött az étellel. Azóta sokszor volt alkalmunk beszélgetni vele és olyankor mindig el-elhangzott ajkáról a szó:

„Csak adna az Isten nekem egyszer egy amolyan igazi gyors kocsit.“ Most végre megkapta. Sajnos, csak 4—5 nappal a verseny előtt és hasonlóan Haupt Bugattijához, sík-áttétellel. És Csermelynek elég volt 5 nap, hogy a kis 4 hengeres, 1,5 literes kocsiból kivegye azt, amit lehetett. Mesterien vezette a kis Bugattit és különösen kanyarvételei impozánsak voltak. Úgy tudjuk, hogy Csermely Károly a jövőben intenzívebben fog versenyezni és a jövő esztendőben csaknem minden verseny



A pápa beszáll Bianchi-kocsijába.

kanyarodóból másodpercekkel gyorsabban hozta volna ki kocsiját és nem esalódunk, ha azt állítjuk, hogy minden bizonnyal 4 p.-en belül ment volna. Egyébként a kis Bugattik abszolút stabilnak mutatkoztak és az összes kocsik között a legjobban feküdtek a kanyarokban. Ha meggondoljuk, hogy Haupt 10 napig volt Molsheimben, hazajött tengelyén kocsijával és egy hétig trenirozott Budapesten, futott 4:12-es időt, azelőtt pedig a legjobb ideje 4:45 volt, akkor le a kalappal, uraim. Hauptnak úgylátszik nem fog 4—5 év kelleni ahhoz, hogy 4 percen belül fusson fel a Széchenyi-hegy tetejére. Igaz, pardon, ő 2 literes Bugattin ment, ami pedig nagy szó.

**Csermely Károly.** Csermely Karesi régi dédelgetett kedvence a magyar automobilistáknak. Emlékszünk-e még a második svábhegyi versenyre 1921-ben? Akkor

startjánál meg fog jelenni egy kis 1,5 literes Bugatti kormányánál.

**Berekheim és Mosau,** két német, képviselték a Mercedest. Mindkettő elsőrangú vezető. Philipp Freiherr von Berekheim 20 mázsás kocsijával esodálatosan szépen ment. Az, amit ez a kis ember ezzel a nagy kocsival művelt, izelítőt adott nekünk a német extraklasse-vezetők tudásából. Berekheim már tréningrendszerével is kitiűnt. Nem rohángált eszeveszetten az előtte ismeretlen pályán, hanem egyenként tanulmányozta és tanulta be a fordulókat, melyekről igazi német alaposággal skizeket is készített. Érdekes volt nézni, amint a fordulókat gyakorolta. Először végigment lassan kocsijával, majd teljes gázzal vette a fordulókat. Mikor már eléggé kiismerte, ráadta a félelmetesen sívító kompresszort és

olyan tempóban vette a kanyarodókat, amilyenben csak lapos kis versenykocsikkal szoktak menni. Kocsija a 27/100/140 lóerős 6.5 literes Kompresszor Mercedes az automobilépítésnek egyik remeke. Elért 4:22-es ideje mindenképpen respektábilis teljesítmény egy ilyen nagy koesi számára a számtalan kanyarral telítüzdelte nehéz és keskeny svábhegyi pályán. Az Ernst Baron von Wentzel Mocsau által vezetett, Berckheimével azonos, de kékszínű Mercedes szintén elsőrendűen ment. Nekünk azonban Berckheim stílusa határozottan jobban tetszett. Mint az elért idők mutatják, a két vezető között csupán hajszálnyi különbségek vannak.

**Szmick Viktor**, a tavalyi Svábhegyi versenyen felütni fiatal vezetőtehetség a legnagyobb mértékben beváltotta a hozzáfűzött reményeket. Először a régen várt magyargyártmányú kis 750 cm. hengerűrtartalmú két-ütemű Weisz Manfréd-kocsit vezette fel súlyához és kis motorjához mérten kitűnő idő alatt, másodszer egy Salmson Grand Sport-Speciálon állított fel új versenykoesi-rekordot az 1100 cm. kategóriában. Ekkor tünt fel a maga teljességében Szmick Viktor klasszisa, aki most már végleg a magyar „extraklassziba” küzdötte fel magát.

**Josef Sigl** hatalmas Gräf-kocsiját imponáló stílusban hozta fel a célba, de természetesen idő szempontjából nem vehette fel a versenyt a kompresszoros Mercedessel. 4:30 körüli ideje mindenesetre igen értékes és méltán sorakozik az ifjú Gräf és Zsolnay teljesítményei mellé. Itt említjük meg, hogy úgy a nagy Gräf túrakoesi, valamint a két Mercedes teljesen normál széria-gyártmány volt, amit mindenki minden pillanatban megkaphat a gyárban, vagy megrendelhet képviselőjénél.

**Rosa Archiméde**. Ennél a névnel kissé meg kell állanunk egy szóra. Nézetünk szerint egészen kivételes klasszis és egyike a legjobbaknak, akik az ideai svábhegyi versenyben indultak. Rosa — egy nálunk eddig meglehetősen ismeretlen, valódi olasz, nem vaduló, hanem abszolút tudást mutató stílust produkált. Nehéz volna leírni kanyarvételeinek különleges stílusát, elég, ha megjegyezzük, hogy a fordulókban talán ő volt a leggyorsabb az összes induló között. Rosa tengelyen jött fel egyedül Breseiából. Kocsija a nyáron már számtalan 24 órás versenyben győzelmet aratott gyári gépek közül való volt, melyek inkább pályára, mint a Svábhegy kanyaraira épültek. Ennek dacára Rosa jobb időt futott ki, mint a híres OM-vezető Minoia a múlt évben hasonló kocsival. A versenyben az útkaparóház előtti fordulóban kocsija a kijárt út folytán kissé kifaralt és nekivágódott a járdának, de Rosa, dacára nyolcast kapott kerekének, folytatta versenyét. Rosa egyébként, mint utólag megtudtuk, az OM-gyár egyik legjobb menője, aki csupán a sok kitűnő amatőr (Dosio, Iliprandi, a két Danieli és a primadonna Minoia) miatt nem érvényesül és ritkán jut kocsijához. Reméljük, a jövő évi versenyen ismét itt látjuk, de akkor már egy 1.5 literes OM-kompresszor kormányánál.

**Wilhelm Sándorban** kivételes képességű vezetőt ismertünk meg. A fordulókban remekül fekvő, kitűnően akceleráló és gyors Ballot-túrakocsiját abszolút biztos és szakavatott kézzel vezette. Azok közé tartozott, akik bár merészen mentek, mindig tudták, hol és mennyit lehet kockáztatni. Egyike volt azoknak, akik az utolsó hetek szabad délutánjait komoly tréningre és a forduló kitanulmányozására használták fel. Szorgalmas tréningjének meg is volt az eredménye, amennyiben 2 literes Ballot-ját kitűnő 4:48-as idő alatt hozta be a célba.

**Báró Wolfner András** kétízben startolt a versenyen. Elsőízben Lancia Lambda-jával, másodszer Steyr Sportjával. Lanciájával az idén nem volt szerencséje. A múlt évben oly szenzációs időt futott (5:15) kis Lambda ma már csak árnyéka a múltévinek és már a

# Caspar Oil

**Amerikai különleges autó-  
és motorkerékpárolaj**

Nincs olajos gyertya,  
nincs bűzös kipuffogás!

**Háromszor  
annyi ideig tart, mint  
bármely közönséges olaj**

**Indianapolisi Grand Prix győztese**

Lockhardt (Miller)

**Caspar Oil-t használt**

Turaút: Majláth (Harley-Davidson)  
Turaút: (5 Indian-győzelem) Guggerhegy  
(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 J. 133-94

**Városi raktárak:**

Angol Motorkerékpárok képviselője, Budapest,  
IV., Ferenciek-tere 3 (udvarban)

Halmos Testvérek, Budapest, V., Nádor-u. 5  
Haltenberger Vilmos (Ford Motor Co.) VI.,  
Nagymező-utca 19

Hoffer István és Társa, VI., Podmaniczky-u. 59  
Indian Motorkerékpárok képviselője, Landau  
és Fábry, V., Vilmos császár-út 66

Lőrincz Béla, IX., Mester-utca 40

Majláth Mihály, VI., Hunyadi-tér 12

Szilárd Gyula, V., Mária Valéria-utca 17

Wirth Emil, VI., Lázár-utca 7

Zárai Samu, VI., Podmaniczky-utca 17

„Felake” festék, lakk, keñce és vegyszerárú-  
forgalmi társ., Újpest, Árpád-út 40

„Automobilia”, Kemény és Krausz, VI., Liszt  
Ferenc-tér 4

Szilárd Béla, VI., Lázár-utca 14

tréningeken látszott, hogy közlsem olyan gyors, mint a múlt évben. Emellett karburátordefektet kapott, amivel hosszú perceket vesztett és kénytelen volt átengedni a győzelmet a másik Lancia-vezetőnek, Neumayernek. Érdekes látvány volt egyébként, amint mechanikusa menetközben kimászván a kocsiból, dolgozott a karburátor rendbehozásán. Másodszor 4.5 literes Sport-Steyr-jén startolt, kocsija azonban Josef Gräf és Delmár Walter új sportkocsijaival szemben túl lassúnak bizonyult. Ennek dacára báró Wolfner kiállt és 4:51-es idejével kihozott kocsijából minden kivehető. Igazán nem tudjuk megérteni Wolfner bárót, mikor vesz már egy igazi gyors kocsit, amivel azután tudásához és klasszisaéhoz mérten szerepelhet.

**Landy István.** Megismételte tavalyi Peugeot-győzelmét. Most már ő is az ötpercen belüliek csoportjába lépett, ami a Svábhegyen körülbelül azt jelenti, amit Monzában a 100 kilométeresek klubja. Landy határozottan igen szépen ment és különösen precíz kanyarvételeivel keltett feltűnést. Ha ilyen szépen halad, akkor jövőre már a 4 és félpercesek táborában fogjuk üdvözölni.

**Gönci Zolnay Endre** szintén kétszer startolt. Először egy 1.5 literes OM-túrakocsival, másodszor egy 1.5 literes OM-sporton. A túrakategóriában a képviselői rak-tárából kiemelt normál széria OM-el kitűnő 5:31-es időt ért el, ami újabb bizonyítéka Zolnay kiváló vezetői képességeinek. A gyárból hozott sportkocsival azonban nem volt szerencséje. Útközben érte szívóképzülékdefektje és kénytelen volt győzelem helyett a második hellyel megelégedni. Zolnay erősen olasz hatás alatt álló vezető, aki már szintén megérett gyorsabb gépek vezetésére.

**C. C. Friese** most is nyugodt, merész, de rendkívül technikás menésével keltett feltűnést. Friese és kis Magomobilja mindenképpen kiválóat nyújtottak és nagy-

ban emelték a magyar ipar jó hírnevét. Reméljük, hogy jövőre már az olyannyira várt hathengeres típus kor-mányánál látjuk viszont.

**Fritz von Zsolnay** már régi ismerős nálunk. Akkoriban Mercedes és Austro-Daimleren versenyzett. Kissé meghízott. Általában sohasem tartottuk világklasszisnak, de mindenkor biztoskezü, jó vezetőnek ismertük. Annál jobban csodálkoztunk, hogy a tréningben kétszer is karambolt csinált. Elsőizben a cél után nem bírván lefogni kocsiját, kitörte a fogaskerekű vasút fölött elvezető vashíd korlátját és hajszal hiján a mélybe zuhant. Kocsiját másnapra rendbehozták, de röviddel utána ismét nekiment a fogaskerekű vasút hídjá elé a köfalnak. A Gräf & Stift-kocsik kiváló anyagból való készítését mutatja, hogy ismét aránylag csekély sérülést szenvedett kocsiját a versenyre újból sikerült rendbehozni. De ekkor már Zsolnay nem volt rendben és kitűnő 3:50-en belüli tréningformáját már nem volt képes kifutni. Négypercen felüli ideje sem kocsijának, sem vezetői képességének hí tükkrét nem adják.

**Neumayer István** a Guggerhegyi versenyen merész fordulóvételeivel feltűnt Lancia-vezető ezúttal is excellált, de gépe köze sem húzott úgy, mint a Guggeren. Egyébként igen érdekes lett volna, ha Wolfner gépe nem mondja fel a szolgálatot, mert akkor szép versenyt futottak volna egymás között.

**Delmár Walterné** ismét bebizonyította, hogy ma kétségkívül legjobb növezetők. Hatperc körüli ideje legjobb, amit növezető eddig a Svábhegyen produkált. Kitűnő kanyarvételei férje jó iskoláját dicsérik.

**Dietl Hubert** kis Amilcarjával ismét győzött, ám-bár elért ideje semmiképen sem fedi kocsija és saját képességeit. Abszolút bejáratlan gépe menetközben defektet kapott és a fél pályát csupán 3 hengerrel abszol-

## Belgiumi, franciaországi, olaszországi és spanyolországi

# Grand Prix

győzelmei után

az



az 1926. évi svábhegyi versenyen is elfoglalja az öt megillető helyet.

2 győzelem — 2 második helyezés.

Zolnay Endre kitűnő idővel győz az 1.5 literes túra-kocsik között.

Zolnay Endre második az 1.5 literes sportkocsi-kategóriában.

Rosa Archimede fölényel győz a 2 literes sport-kocsik között.

Lyka István második a 2 lit. sportkocsi-kategóriában.

**Kellner Alfréd Autókereskedelmi R.-T., Budapest, VI.,**

Liszt Ferenc-tér 11. Telefon: 64-75.

válta. Így csak a tréningidejét, ami közel volt az 5 perchez, értékelhetjük. Általában vezetésén az a látszat, hogy merész és jó vezető lesz belőle. Igazi francia profistilust produkál, ami annak tudható be, hogy a kitűnő francia Amilear gyári vezetővel, Morelrel dolgozott hétékig.

**Jeney László** egyike a túlmerészen vezető versenyzőinknek. Tréningeken igen szépen ment, de versenyen nem volt szerencséje. Az egyik fordulóban kinyílt egyik ajtaja és utasa kirepült. Az incidens szerencsére nem végződött komolyan, de drága másodperceibe került Jeneynek.

**Dr. Schmidt Gyulának** még sokat kell versenyeznie és tanulnia. Behúzott fékkel nem lehet hegyversenyen indulni. Hogy a féket ki húzta be, ő-e, avagy az utasa, az mellékes. Az utasnak semmi köze a fékekhez. Annyi bizonyos, hogy Schmidt dr. már régen egyes sebességgel ment és csak akkor vette észre, hogy hiszen „fékei be vannak húzva“.

**Lyka Istvánról** csak azt mondjuk, hogy nem elég egy kocsit vezetni, azt gondozni is kell. Száraz differenciállal nem lehet versenyezni. Lyka egyébként egészen jól ment, bár 5:37 nem idő egy OM-Superba sportkocsinál. Hír szerint Lyka a jövő évben egy újabb gyorskocsival, alkalmasint egy Bugattival fog versenyezni. Akkor majd el fog válni, hogy a kocsii volt-e lassú, vagy Lyka vezetett-e lassan.

**Wolfner Lászlónál** nem igen ítélnéljük meg még autózvezetői kvalitásait. Egy széria kis Bianchit szép túratempóban felvitt a hegyre. Mint motoros, le a kappalal előtte. Olyan mesteri futást produkált 344. óh. Zenith-jével, amilyent még eddig nem láttunk sem tőle, sem a Svábhegyen. Szenzációsan belemenős vad stílusa ezúttal a nap legjobb motorkerékpáridőhöz, valamint új kategóriarekordhoz juttatta. Ha az útvonal motorkerékpárok számára jobb lett volna, úgy Wolfner feltétlenül 4 percen belüli időt ér el. Eredménye különös örömmel tölt el bennünket, mert első és egyben TT győzelme óta, ami két eszendeje volt, állandó balszerencsével küzdött és csak időnként voltak sikeres és szerencsés pillanatai. Mint hírlík, mostani győzelmével beakarja fejezni motoros karrierjét és tisztán az automobilversenyekre fog ráfeküdni.

**Kalmár Tihamér** súlyos balszerencsével küzdött. Az útkaparóház előtti fordulóban átjutván a domborlaton, kivágódott és kocsijának hátsó részével nekifaralt egy fának. Neki és mellette levő utasának semmi baja sem történt, de a hátsó ülésen guggoló másik utasa, a kitűnő fotóriporter, lapunk munkatársa, Vasadi Ottó kirepült az üttestre és koponyaalapú törést szenvedve, röviddel a baleset után az Új Szent János-kórházban meghalt. Túlmerész vezető, aki ellefeleíti azt, hogy egy magasépítésű túrakocsival, mint a Steyr Type VII., nem lehet olyan fordulót produkálni, mint Dehmár Sport-Stejrjével, vagy Kinsky versenykocsijával.

**Liptay Antal** báró Salmson Grand-Sportjával úgy a tréningeken, mint a versenyben igen szépen ment. Sajnos, pneuja a Diana-ucai fordulóban levált és végét szabta szép futásának. Liptay, mint értesülünk, megvette a lovag Haupt által vezetett vörös, nyolchenyeres Grand Prix Bugatit és a legközelebbi versenyeken már azzal áll starthoz.

**Heisler Imre** szintén azok közé a versenyzők közé tartozott, akiket a balszerencse vett gondjaiba. Elkövette azt a hibát, hogy a versenyen egy általa sohasem próbált üzemanyaggal kísérletezett. Gépe így nem igen húzott és amit Heisler az egyenesekben veszített, azt a kanyarokban akarta behozni. Itt aztán megjárta. Az útkaparóház előtti kanyarban elérte végzete. Ő is nekifaralt egy fának. Neki semmi baja sem történt, ellenben utasa térdkalácsontrepedést szenvedett.

A kiskocsi vezetőkről, **Szászy Kováchról** és **Ermeről** sokat nem írhatunk, Szászy-Kovács egy Sima-Violet sportkocsit, Ermer egy kis Hanomagot hozott fel a célba. Tekintettel kis hengerűrtartalmú motoraikra és kocsijuk súlyára, respektábilis időket értek el. Vezetői bravurokról azonban e fajta kiskocsik vezetésénél nem igen lehet szó, mert a sebesség sohasem olyan nagy, hogy lehessen valamit produkálni.

**Dr. Feledy Pál.** Ezúttal nem csinálta az abszolút legjobb időt, de vigaszul szolgál neki, hogy rekordja nem dőlt meg. Furesák vagyunk mi, magyarok! Feledyt már úgy elparentálják, mintha vége lenne. Vége. Soha többé nem nyer versenyt. Egészen ellefelejtik az emberek, hogy „ma nekem, holnap nekéd“. A motorsport éppen az a sport, ami a legnagyobb meglepetéseket produkálja és ahol nemcsak az ember tudása döntő tényező a verseny kimenetelére, hanem a gép formája is. Ezúttal egy csöppet sem csodálkozunk, hogy Feledy nem futotta ki mult évi idejét. Hosszabb ideig beteg volt, betegsége után igazán kevés tréningje volt és mint hallottuk, gépe sem volt olyan állapotban, amilyenben máskor. Saját szavai szerint, a direkt sebességben kihagyott és nem húzott, úgyhogy az útkaparóház utáni fordulótól egészen a Diana-utcaig kénytelen volt a harmadik helyett, a második sebességet használni. No aztán, századokkal, vagy tizedekkel kikapni, az csak nem olyan fatális vereség. Nem védjük Feledy dr.-t, csak leszögezzük, hogy nem lehet valaki mindig első. Eljön majd megint az ő ideje is. Elparentálni azonban egy háromszoros TT-győztest, egy Svábhegyi rekordert, egy motorversenyzőt, aki a budapest—hatvani országúton 90 kilométeres átlaggal nyeri versenyét, azért, mert egyszer tizedekkel harmadik lesz, nem lehet. Több tiszteletet kívánunk a motor hőseinek. Lesz még Feledy dr. ismét az első, de akkor nem század másodpercekkel.



**Firestone**

**Pneumatik**  
a bevált  
**világmárka**

**Dénes és Friedmann Rt.**  
Budapest, VI., Dessewffy-utca 29 sz.  
Telefon : 89-86, 144-71

**Jellinek Róbert** ismét szépen ment. Ezúttal a Sunbeam és New-Hudson után, AJS-el jelent meg a startnál. Ezzel is megállotta helyét és akárcsak a múlt évben, ismét második lett az 500-as kategóriában. Megállapíthatjuk róla, hogy még mindig tud és semmitsem veszített el régi képességeiből.

**Urbach László.** Óróra következő számunkban külön fogunk megemlékezni, mint a hét hősről. Ezúttal képességeihez mérten, kitűnően szerepelt. Négyeszer startolt, három első és egy második helyet ért el. Úgy a solo-, mint a sidecar-kategóriákban egyformán, kitűnően megállotta helyét. Új oldalkocsis-útvonalrőkördja, azt hisszük, sokáig fog állani a Svábhegyen, hacsak ő maga meg nem javítja jövőre. Gyönyörű teljesítményeiért egy hatalmas „argenter“-serleggel tüntette ki a KMAC.

**Gaál Andor** sok sikertelen start után, végre ismét elemében volt. A hatvani versenyen és a TT-én szenvedett defektjei és bukása után, most indult először egy 588-as Nortonon. Dacára, hogy az előtte startolt Hajós dr.-t már a fél pályán utólérte és mögötte volt kénytelen menni, 4:31-es, igen jó időt ért el. Ha szabad pályája lett volna, úgy jóval 4:20-on belül végez.

**Fedák Béla** értékes második helyezést ért el. Sikertült neki a bajnok Hajós dr.-t alaposan megvernie és a harmadik helyre szorítani. Kár, hogy Fedák nem tréningoz eleget és nem fordít több gondot a versenyre. Jelen esetben is tréningen jóval jobb időket futott ki és csak üzemanyagának köszönhetette, hogy gépe a versenyen nem húzott úgy, mint kellett volna. Tanulja már egyszer meg Fedák, hogy egy versenyző csak állandó üzemanyagokat használ motorjához.

**Dragos Jenő** ismét jól ment, bár aránylag nem olyan jól, mint a múlt évben kis 348-as AJS-gépével.

246 km. Méray kétkipuffogós Jap-jével feltétlenül 4:40-en belül kellett volna futnia.

**Eberan-Eberhorst.** A kitűnő osztrák versenyző hatalmas kéthengeres Matchless-jével igen szép versenyt futott. Ideje alig pár másodperccel gyengébb a híres Diertl Leopold két év előtt felállított kategóriarekordjánál. Eberan régi rutinos menő, aki a múlt évi Osztrák Túranton tünt fel először kolosszális teljesítményeivel, amikor a Katschbergen az abszolút legjobb időt futotta.

**Hajós Imre dr.** Nem javult semmit sem a múlt év óta, sőt, hanyatlott formájában. Múlt évi 4:54-es idejét sem tudta most kifutni az oldalkocsi-versenyben, ahol Urbach jóval kisebb hengerűrtartalmú AJS-gépével több, mint 10 másodperccel jobb időt ért el. A solo-versenyben is kénytelen volt a harmadik hellyel megelégedni. Ügylátszik, az az idő már minálunk is elmúlt, amikor csak azért nyertünk, mert másnak nem volt gépe, vagy ha volt, az kisebb és gyengébb volt. „Tempora mutantur et nos mutamus in illis.“

**Wollemann Istvánné** kis New-Imperial-gépén igen szép időt futott ki. Ha meggondoljuk, hogy néhány év előtt férfivézetők futottak 6 és 7 perc közötti időket, úgy Wollemanné teljesítményét igen magasra kell értékelni.

**Kaszala Károly** ezúttal „Tom Mix“ alakításához híven, csupán amerikai gépeken startol. Harley-Davidsonon három kategóriában aratott győzelmet, mindannyiban elég jó időt érve el. Dícséretére válik, hogy a három között volt olyan gép is, amelyiken Kaszala először ült életében.

**Erdélyi Ferenc,** a kis Méray-vezető kezdi magát kinőni. Öt perc körüli ideje a kis Méray-géppel egészen elsősorú. Erdélyi könnyű súlyát tekintve, egyike lesz rövidesen a legjobb kiskategória-menőinknek.

## DUNLOP CORD

## DUNLOP TÖMÖRABRONCS

## DUNLOP MOTORKERÉKPÁRGUMI

### GYÁRI LERAKAT.

A KMAC VII. Svábhegyi versenyén Csermely Károly (Bugatti), Rosa Archimede (OM), Zolnay Endre (OM), Urbach László (Brough-Superior), Wolfner László (Zenith-Jap), Wollemann Istvánné (New-Imperial), dr. Feledy Pál (Sunbeam), Urbach László (AJS)

**DUNLOP=pneumatikkal győztek.**

Autofelszerelések legelőnyösebb beszerzési forrása

**„AUTOCAR“** pneumatik és autofelszerelési szaküzlet  
BUDAPEST, VI, VÖRÖSMARTY-UTCA 33. SZ. — TELEFON: L. 983—63.

SEMMERING-VERSENY 1926.

SVÁBHEGYI-VERSENY 1926.

Ujabb állomásai az

# AUSTRO- DAIMLER

világsikereinek.

**Fritz Hayden** a **Semmeringen** 7:12<sup>95</sup> pompás idővel a sportkocsi-kategóriák legjobb idejét futja és fölényesen veri 3 literes **Austro-Daimler**-jével sokkal nagyobb hengerűrtartalmú ellenfeleit.

**Fritz Hayden** a **Svábhegyen** 3:57<sup>53</sup> új rekorddal ismét fölényesen nyeri kategóriáját és 50 versenykocsi, sportkocsi és túrakocsi közül az abszolút harmadik helyet biztosítja a 3 literes **Austro-Daimlernek**.

## AUSTRO - DAIMLER

gyári eladási központ:

**Budapest VI, Liszt Ferenc-tér 9.**

Telefon: 5—72 és 195—47.

**Messner Ferenc**, a kitűnő osztrák profi, sajnos, a versenyben már nem startolhatott, holott a tréningben igen szépen ment. Két nappal a verseny előtt, közvetlenül a start után megcsúszott és oly szerencsétlenül bukott, hogy eszméletlenül vitték el mentők és mint később kiderült, kulcsonttörést szenvedett. Dacára ennek, a versenyt már a saját lábán nézte végig.

**Hans Sandler és Hugó Höbel** Puch-gépeikkel képezték a kiskategóriák szenzációját. Sandler 4:43, fenomenális idővel győzött és több, mint 15 másodperccel verte meg a második helyezett Urbach Lászlót, akinek Nova-Blackburne-gépe nem volt megfelelően előkészítve a versenyre. A 250 km-es kategóriában a Höbel által vezetett, csupán 225 km-es Puch, bizony csúnyán elbánt a különféle two port Jap-gépekkel. Az utána jövő legjobb 250 km-es Jap-motorral futó gép, több mint 17 másodperccel lett második. A Puch-gépek végre nálunk is beigazolták abszolút fölényüket a kiskategóriákban, melyről a nyári nagy külföldi versenyek folyamán annyit volt módunkban olvasni. Mindkét vezető kiforrott, belemenős, de ésszerűen kockázatos stílust mutatott, mely az osztrák profik ismertetőjele.

**Hans Sprung (Zschopau)** jó vezető, de gépe túl lassúnak bizonyult a nagy konkurenciában.

**Kovács Andor** kezdő versenyző léte, szépen ment és a 250 km-es kategóriában csupán 1 másodperccel kapott ki a rutinos-vezető Dragostól. Menésén egyáltalán nem hagyott nyomot a tréningben elszüvesedett bukása.

**Schüller László** a tréningben jól ment 175 km-es Puchjával, de a versenyen bukása akadályozta meg jobb eredmény elérésében.

**Stanzel Gyula** a tréningben javuló formát mutatott, de a versenyen az útkaparóház előtti fordulóban bukott. Nézetünk szerint, az erős konkurenciában úgysem tudott volna magának helyet biztosítani. Többet kell tréningeznie.

**Rudolf Runtsch**, bár Ausztriában TT-ét is nyert, nem keltette valami különleges vezető benyomását. Igen gyors gépevel, az élte legszebb versenyét futó Wolfner mögött több, mint 20 másodperccel végzett, ami bizony elég jelentékeny.

**Kübek József** alulvezérelt Frohner-Páztélyi gépevel kétszer startolt és mindkétszer jóval 6 perccel belüli, igen jó időket futott. Az F.-P.-gépek az idei szezonban a T.-T.-én, a túrauton a Guggerhegyen és végül a Svábhegyi versenyen elért nagyszerű teljesítményükkel jelentős fejlődését bizonyítják a magyar motorkerékpáripárnak. Gondoljuk csak meg, hogy a Kübek József által kiváló hozzáértéssel vezetett F.-P.-gép a szezon összes versenyein, amelyeken indult, defektmentesen ért a célba. Nagy szó ez, különösen egy mindössze 2 éve a motorkerékpárgyártással komolyan foglalkozó gyár számára.

**Bagdy Imre**, az UTE-pálya versenyeiről jólismert, kitűnő pályamenő ezúttal ismét balszerencsével küzdött. Gépe sem ment jól, míg neki is kevés volt a

tréningje, hogy egy ilyen népes kategóriában helyezéshez juthasson.

**Grozdits Antal** széria 350 km-es Sunbeam-jével úgy a tréningben, mint a versenyen szépen és biztosan ment. Idővel, ha még fejlődik és gyorsabb gépe lesz, még több verseny helyezettei között fogjuk látni.

**Schuster Rezső** Ner-a-Car-ja, úgylátszik, valamilyen defekt folytán már nem megy úgy, mint amikor újabb volt és így vezetői kvalitásai sem tudtak megfelelően érvényre jutni.

**Till Jenő** még nem rendelkezik elég gyakorlattal egy olyan gyors gép vezetéséhez, mint amilyen a királytengelyes Moto-Guzzi. Gépe különben sem volt megfelelően beállítva és távolról sem futotta ki azt a sebességet, mint amelyre képes.

**Bauer József**, bár ezúttal sem tudott győzelmehez jutni, mégis elsőrendű teljesítményt produkált. Normál széria 500 km-es ohv. Ariel-sidecarjával 5:09 alatt ért célba, mely idő mellett, hogy kitűnő, egyszersmind vezetői képességének jelentékeny javulását mutatja.

**Miklós Ervin** szépen vezette 1000 km-es Matchless-sidecarját, azonban a sokkal gyorsabb 1000 ohv. Jap-motorral futó Brough-Superior-géppel nem tudott megbirkózni. Elért 5:17-es ideje, respektábilis teljesítmény.

## Az „Automobil Motorsport“ megbízhatósági motorkerékpár-versenye

A verseny dátuma immáron fix. 1926 október 31. A verseny terepe a Hármashatárhegy és Jánoshegy között elterülő hegyes-dombos vidék. A verseny feltételei a napokban készülnek el és kerülnek jóváhagyás végett a Királyi Magyar Automobil Clubhoz. A verseny iránt óriási az érdeklődés. Nemcsak kiváló motorosaink, hanem igen sok kezdő startja biztos. Mint értesülünk a hadsereg is melegen érdeklődik a verseny iránt és nem lehetetlen, hogy több budapesti és vidéki alakulat benevezi csapatát. A versenyen angol mintára, gyári, márka és klub csapatok is résztvehetnek. Három gép alkot egy csapatot, mely ha klub team, tekintet nélkül, hogy solo, avagy sidecar és tekintet nélkül a gép gyártmányára, egyesülhet. Gyári és márka team-ek kell, hogy egyúgyanazon gyár „Triumph, vagy Méray“ műhelyéből kerüljenek ki.

A verseny startja valószínűleg október 31-én lesz Budán a Marcibányi-téren reggel 9 órakor. A verseny célja pedig a Svábhegyen, vagy a Jánoshegyen. A verseny egyszerű túrajeleggel bír. A táv körülbelül 40—50 kilométer, amit egy bizonyos időn belül

### Automobilok elektromos berendezéseit

valamennyi gyártmányút **jótállással** javítjuk **modernül berendezett üzemenkben**, **Díjmentes** megvizsgálás és szakvélemény.

**Urner és Berkovits, ezelőtt Dános és Urner Bpest V, Pozsonyi-út 4/F**

Az utolsó Palatinus-ház a Sziget-utca sarkán. — Telefon: Lipót 972-63.

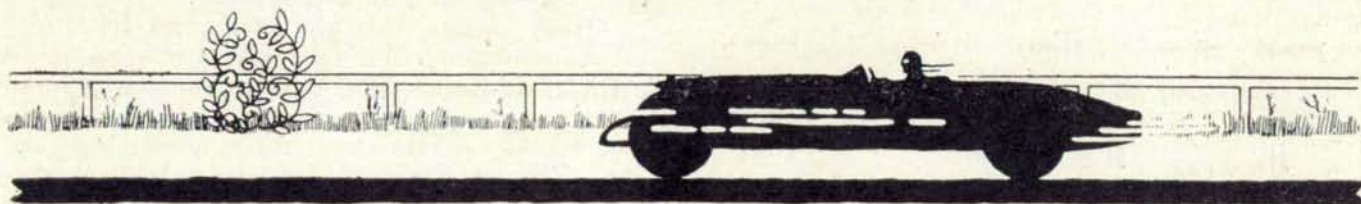
**AUTÓFÉNYÉS INDÍTÁS**  
ELADÁS  
BESZERELÉS-KIEGÉSZÍTÉS





kell abszolválni. Aki ezen időn kívül érkezik büntetőpontokat kap. A start álló motorral történik. Aki egy percen belül nem tud elindulni büntetőpontokat kap. A táv közben 2 fékverseny lesz. Hatalmas jelzés mutatja a fékverseny startját. Aki az első vonalig képes megállni, nem kap büntetőpontot, aki a második vonalon belül áll csak meg, már büntetésben részesül, míg aki csak azon túl, az még szigorúbb pontozást kap. Lesznek non stop hegymenetek, ahol a motornak nem szabad leállani. Aki leáll büntetőpontot kap. A meredek helyeken kötéllel felszerelt segédcapatok fogják a „bedöglött“ motorosokat az emelkedés tetejére felsegíteni. Lesznek útszakaszok, ahol minden lábletevés büntetőpontot jelent. A sidecaroknál az utasnak ezeken a helyeken nyugodtan kell ülnie. A verseny távja egy kisebbszerű patakon vezet keresztül, ahol a lábletevés szintén szigorúan

tilos. Büntetőpontok szerzéséről kellőképpen gondoskodva lesz. Alkalmak lesznek bőven. Minden versenyző 0 büntetőponttal indul. Győztesek, akik a legkevesebb büntetőpont nélkül tudják a távot abszolválni. A nevezési díj 100.000 korona lesz gépenként. Team nevezés külön 150.000 korona. Tekintettel a túrajellegre biztosítás nincs. A versenyre már eddig is többen ajánlottak fel értékes tiszteletdíjakat, úgy hogy díjazás szempontjából a verseny egyike lesz a legszebbeknek. Eddig a Honvédelmi Minisztérium, a MAC, a Nemzeti sport, Székely Ignác (Ner-a-Car-képviselő), a Nova-gyár és mások ajánlottak fel tiszteletdíjakat. A megjelenő versenyfeltételek szerint a nevezési zárlat október 25-én. Ezután semminemű nevezéseket el nem fogadunk. Érdeklődni október 15-ike után lehet Szerkesztőségünkben délután 3—5 óra között.



## Akkumulátorok.

Irta: **Khayll István.**

II. közlemény.

### IV. TÖLTÉS.

Az akkumulátor csak egyenárammal tölthető. Ha váltakozóáram áll csak rendelkezésre, ezt előbb egyenirányítani kell. (Lásd C. részt).

Az ólomakkumulátor töltésénél nagyon fontos a töltőáram erősségének ismerete és szabályozása. Kivánatos a megengedett legnagyobb áramerősségnél valamivel gyengébbel tölteni. Minthogy a töltés időtartama a töltőáram erősségével fordított arányban van, azaz minél gyengébb a töltőáram erőssége, a töltés annál tovább tart, a sokkal gyengébb árammal való töltés túl hosszadalmas lenne. Szigorúan ügyelni kell arra, hogy a töltőáram erőssége sohasem haladja meg a gyár által megengedett maximális áramerősséget. Ha ezt nem ismerjük, állapítsuk meg egy pozitívlemez egyik oldalának a felületét és dm<sup>2</sup>-enként egy ampérerősségű áram adja meg kb. a megengedhető maximális áramerősséget.

Az áramerősség mérése végett ampérmérőt, szabályozása végett pedig változtatható ellenállást kell az áramkörbe iktatni. Legegyszerűbb a folytonosan szabályozható ellenállás alkalmazása. Ezek beszerzésénél figyelemmel kell lenni az előforduló legnagyobb áramerősségre és a felemészendő feszültségre (lásd példák). Ezeket az ellenállásokat csak függőleges helyzetben szabad a rajtuk jelzett maximális áramerősséggel terhelni. Ekkor ugyanis érvényesül a bennük (mintegy kéményben) és körülöttük felfelé áramló levegő hűtőhatása, ami nélkül az ellenállás túlságosan felmelegszik.

Folytonosan szabályozható ellenállás hiányában

közönséges villamoslámpákat lehet alkalmazni. Ezekre vonatkozóan a III. táblázat nyújt felvilágosítást.

Az előtétellenállás kiszámítása után meg kell alapítani, hogy a hálózatnak melyik a pozitív és melyik a negatív vezetéke, amely műveleteknél különösen ügyelni kell, hogy a vezetékek össze ne érjenek. A legegyszerűbb és a legolcsóbb eljárás, ha a csupasz fémekre megcsiszolt vezetékvéget egymástól legalább két cm-re sós vagy savas vízbe mártjuk. A negatív saroktól jövő vezeték mentén élénkebb gázképződés lesz észlelhető. Ha kék lakmusz- vagy phenolphthalein-papíros áll rendelkezésre, egy kis darabot nedvesítsünk meg és kb. egy cm. térközzel helyezzük rá a vezeték két végét. A negatív saroktól jövő vezeték körül a papíros színe megváltozik. A már egyszer megállapított vezetékágot célszerű kis cédulával megjelölni.

A töltés folyamán figyelemmel kell lenni arra, hogy a teljesen kisütött cella töltése tovább tart, mint a részben kisütötté. Utóbbi tehát előbb töltődik meg, ekkor ki kell kapcsolni, nehogy káros túltöltés következzen be.

A kezelőszemélyzet töltés előtt mosson kezet és a kezelés közben ügyeljen a tisztaságra, nyílt lánggal (gyufa, cigaretta stb.) az akkumulátorokhoz ne közeledjék. Zárt celláknál a töltés előtt el kell távolítani a gázkivezető nyílások dugóit, majd ellenőrizni a sav magasságát és sűrűségét az egyes cellákban. A gyárak által megadott savsűrűség az árammal feltöltött cellára vonatkozik. A kisütött cellában a sav rit-

kább. A ritkulás foka típusok szerint más és más, továbbá a kisütő áram erősségétől és tartamától is függ.

Csak ha a fentiek megfelelnek az előírásnak, kezdődhet meg a töltés. E célból *összekötjük az egyenáramú áramforrás pozitív sarkát az akkumulátor pozitív sarkával, a negatívot a negatívval* a szükséges előtétellenálláson át.

A töltés előtt mindkét lemezen az előző kisütés folytán ólomszulfát van ( $PbSO_4$ ). A töltés célja, hogy ezt a szulfátréteget eltüntessük és a pozitív lemezen ólomdioxid, a negatívon tiszta, úgynevezett szivacsos ólom legyen. A töltés előtti vegyi állapot tehát:

negatív lemez	elektrolit	pozitív lemez
$PbSO_4$	$H_2SO_4 + 2H_2O$	$PbSO_4$

Az elektromos áram hatására az elektrolit bomlásnak indul

$PbSO_4 + 2H$	$H_2SO_4 + 2HO$	$+ PbSO_4$
---------------	-----------------	------------

A hidrogén, illetőleg az oxigén befolyása következtében:

Pb	$H_2SO_4 + 2H_2SO_4$	$PbO_2$
(szürke)		(vörösesbarna)

Ebből láthatjuk, hogy az első képletben szereplő egy rész kénsavból és két rész vízből három rész kénsav keletkezik. Tehát az *akkumulátorban levő sav a töltés folyamán sűrűsödik, még pedig arányosan a felvett elektromos mennyiséggel*. Ezt a jelenséget a töltés ellenőrzésére fel is szoktuk használni.

A töltés folyamatát a következőképpen kell pontosan figyelemmel kísérni. A töltőáram bekapcsolása után rövid idő múlva a cella feszültsége 2.15 voltra emelkedik. Ekkor a pozitív lemez mentén oxigéngáz-buborékok kezdenek felszállni. A pozitív lemezek kémelése végett ajánlatos ekkor az áramerősséget a felére csökkenteni. Ha azonban kevés idő áll rendelkezésünkre, a töltést folytathatjuk a maximális töltőárammal. A feszültség lassan 2.2 voltra, majd hamarosan 2.3 voltra fog emelkedni. Ekkor a negatív lemezek mentén hidrogéngáz fog buborékok alakjában felszállani. 2.4 volt feszültségnél a gázképződés már mindkét fajta lemez mentén annyira fokozódott, hogy a sav mintegy forrni, habzani kezd. A töltőáramot ekkor okvetlenül a felényire kell csökkenteni. Mint-hogy a lemezek ilyenkor még vannak szulfátré-

szecskék, ha a töltést ekkor abbahagynók, a kisütés alkalmával a szulfátosodás elsősorban a most megmaradt fehér pontszerű rétegeket növelné. Ezeket a helyeken idővel oly vastag szulfátréteg képződne, hogy az alattuk levő hatékony anyag nem vehetne részt az áramszolgáltatásban és ezáltal csökkenne az akkumulátor kapacitása. Tehát a töltést a mindkét lemez mentén bekövetkezett gázképződés után is folytatni kell addig, amíg a cellánkénti feszültség 2.7 volt nem lesz.

*Megfelelően töltöttük az akkumulátort*, ha

1. maximális töltőáram alkalmazása esetén egy cella feszültsége a 2.7 voltot elérte,
2. mindkét fajta lemez mentén élénk gázképződés mutatkozott,
3. a savsűrűség elérte az előírt mértéket,
4. a negatív lemezek fémes világosszürke, a pozitív lemezek barnásfekete színűek.

Hogy meggyőződünk, vajjon jól feltöltöttük-e az akkumulátort, még a következő eljárást is alkalmazhatjuk. Kapcsoljuk le az akkumulátor mindkét sarkát a hálózatról és a gázképződés rövid idő múlva meg fog szünni. Ha ekkor újból tölteni kezdjük az akkumulátort, legfeljebb két percen belül élénk gázképződésnek kell mutatkoznia mindkét lemez mentén. A töltés folyamán képződő gázok távozásuk alkalmával savrészecskéket ragadnak magukkal, amelyek a cellák fedelén lerakodnak. Ezt a folyadékot gondosan le kell törölni, mert vezetőréteget alkothat és esetleg a cella kisülését, ha csak gyenge árammal is, de maga után vonja.

Az akkumulátort nem sikerül mindig az előírt legnagyobb cellánkénti feszültségre feltölteni. Ennek az oka lehet, hogy a töltés nem a maximális áramerősséggel történt és a savnak túl magas a hőmérséklete. Heim tanár mérései szerint (E. T. Z. 1901, 39. füzet), ha a sav hőmérséklete 14 C fok volt, a végfeszültség 2.73 volt lett. 45 C foknál csak körülbelül 2.56 volt. A gyári adatok 15 C fok hőmérsékletre vonatkoznak.

A töltés tartama a töltőáram erősségén kívül attól is függ, hogy a cellát mennyire és mennyi idő alatt sütöttük ki. Legtovább tart a töltés, ha az akkumulátor egész szavatolt kapacitását kis áramerősséggel vettük ki.

A töltés befejezésekor az akkumulátorcella feszültsége 2.7 volt. Ha ekkor az akkumulátort a háló-

MEGÉRKEZTEK A 6 HENGERES, 4 KERÉKFÉKES

Nash „Advanced Six” hatüléses túrakocsi	NASH	Nash „A J A X” négyüléses túrakocsi.
Ára --- --- --- 176.000.000 K	AUTOMOBILOK	Ára --- --- --- 115.000.000
TELEFON: Lipót 981-43	Amerikai Automobilkereskedelmi R.-T.	TELEFON: Lipót 981-43
BUDAPEST, V. KERÜLET, DOROTTYA-UTCA 3		

***Svábfegyi verseny 1926.***

---

**LEGJOBB IDŐT**

motorkerékpárral  
túrakocsival  
sportkocsival

**BOSCH-GYUJTÁSSAL**

---

érték el.



***Bosch Róberi kft.,***

***Budapest, VIII., Vas-u. 16. Tel.: J. 113-39, J. 28-91***

# BUGATTI

a világ legszebb, leggyorsabb és leg-  
megbízhatóbb túra-, sport-  
és versenykocsija



## 1926

JANUÁR 24-TŐL—SZEPTEMBER 12-IG

### 441 ELSŐ DÍJAT NYERT

Minden napra két győzelem

45 rekord

Automobilvilág bajnokság 1926  
Latin Államok bajnoksága 1926  
Targa Florio 1926 (Szicília)  
Római királydíj (1926) Róma  
Grand Prix d'Alsace (Strassburg)  
Francia Grand Prix (Miramas)  
Európa Grand Prix (San-Sebastian)  
Spanyol Grand Prix (San-Sebastian)  
Grand Prix d'Italie (Monza)  
Milánó nagy díja (Monza)  
Grand Prix de Boulogne  
Klausenpass hegyiverseny  
VII. Svábhegyi verseny 1926  
1.5 literes versenykocsik. I. Cser-  
mely Károly (Bugatti)  
2.0 literes versenykocsik. I. Lovag  
Haupt Károly (Bugatti)

MAGYARORSZÁGI  
BUGATTI-VEZÉRKÉPVISELET

GRÓF SALM HERMANN

ZSOLT-GARAGE

BUDAPEST I., ZSOLT-U. 9.

TELEFON: J. 142—86.

zatról lekapcsoljuk és nem helyezzük üzembe, a cella feszültsége 40—50 perc múlva 2.08 volt értékre fog alászállani. Ez a feszültség azután több héten át változatlanul megmarad. Az üzembe nem helyezett akkumulátort azonban időnként (a használati utasítás szerint 6—8 hét múlva) újra fel kell tölteni.

#### V. KISÜTÉS.

Megfelelő ellenállás közbeiktatásával vezető útján kössük össze az akkumulátor két sarkát. Ekkor a vezetőben elektromos áram keletkezik és az akkumulátor kisül. A kisütő áram a vezetőben a pozitív saroktól a negatív felé halad, tehát a töltőárammal ellenkező irányban. Minthogy elektromos áram csak zárt körben folyhat, a kisütő áram a cellában folytatódik, és pedig a negatív saroktól, a tiszta ólomlemezről a pozitív sarokhoz, az ólomdioxidos lemezhez. A vegyi folyamat most a következő lesz:

negatív lemez	elektrolit	pozitív lemez
Pb	3H <sub>2</sub> SO <sub>4</sub>	PbO <sub>2</sub>

Az elektromos áram hatása folytán a folyadék bomlásnak indul

Pb+SO <sub>4</sub>	H <sub>2</sub> +2H <sub>2</sub> SO <sub>4</sub>	PbO <sub>2</sub>
--------------------	---	------------------

és keletkeznek

PbSO <sub>4</sub>	2H <sub>2</sub> O+H <sub>2</sub> SO <sub>4</sub>	PbSO <sub>4</sub>
-------------------	--	-------------------

Tehát a savban fokozatosan több víz lesz, azaz hígabbá válik, amit a bómérő mutat. A negatív lemez sötétszürke színt ölt, a pozitív pedig világosbarna lesz. Ha felhasználónk az akkumulátorban levő egész energiamennyiséget, a lemezekben igen vastag szulfátréteg képződne és ez az akkumulátor újratöltését megakadályozná. Ennek kiküszöbölése végett az akkumulátort csak a gyár által megadott kisütőáramerősséggel és pedig legfeljebb cellánként 1.83 volt feszültségig szabad kisütni. Ezt a feszültséget áramszolgáltatás közben kell megmérni, lehetőleg cellánként. A kisütött akkumulátort huszonegy óra belül újra kell tölteni.

Ha az akkumulátor kisütését megszakítjuk és a telepet pihentetjük, a cellák feszültsége emelkedni fog, mert az akkumulátor regenerálódik. Az olyan üzemeknél tehát, ahol az akkumulátort időbeli megszakításokkal sűtik ki, vagy a kisütőáram erőssége változik, a cella kapcsolófeszültsége egymaga nem nyújt megfelelő támpontot a felhasznált, illetve a cellákban még meglévő elektromos mennyiségről. Pontos felvilágosítást csak a gondosan hitelesített ampéróraszámoló ad. Ha ilyen nem áll rendelkezésünkre, a voltmérő adatait a savmérő adataival kiegészítve használjuk fel az akkumulátor által szolgáltatott ampérórák megállapítására.

Hogy az akkumulátorban lévő energiamennyiségről (ampérórákról) a feszültség egymaga nem nyújt pontos felvilágosítást, bizonyítja a következő példa. A vizsgált cella kapacitása 16 ampéróra volt, amelyet 4 óra alatt lehetett kivenni. A feszültsége a kísérlet kezdetekor 2.08 volt, a kisütőáram erőssége 4 amper volt. Egy óra múlva a voltmérő 1.95 voltot mutatott. A kisütést félbeszakították és tizenöt óra múlva folytatták 2.03 voltnyi kezdeti feszültséggel. Három óra elteltével a cella feszültsége 1.8 voltra esett, mire a kisütést beszüntették. Öt órai szünet után a feszültség 2.02 voltra emelkedett, de az

**Automobilhűtők  
Benzintartályok  
Javítások**

**„Ikarus”**

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

ekkor bekapcsolt négy amperes kisütőáram szolgáltatása által öt perc alatt 1,8 voltra csökkent. Tehát mind a feltöltött, mind a kisütött akkumulátorcella feszültsége átlag 2 volt, azonban a teljesen feltöltött cella feszültsége lassan, a kisütött cellaé hirtelen esik.

#### VI. KAPACITÁS.

Az akkumulátor kapacitásával azt az árammennyiséget jelöljük, amelyet a szabályszerűen feltöltött és cellánként 1,83 voltig egyhuzamban kisütött akkumulátor ad. A kapacitást amperórákban fejezzük ki. Ez azt mutatja, hogy az akkumulátor hány óra hosszat hány ampererősségű áramot tud szolgáltatni. A gyárak által szavatolt kapacitás értékét megkapjuk, ha a maximális kisütőáram értékét anynyi órával szorozzuk, amennyi alatt a szabályosan feltöltött akkumulátor feszültsége 1,83 voltra csökkent.

Valamely cella kapacitása a következő tényezőktől függ: 1. a hatékony anyag (aktív massa) mennyiségétől; 2. a sav mennyiségétől; 3. a kisütőáram nagysága és tartamától. Az első két tényező a hordozható akkumulátoroknál adva van és lényegesen nem lehet megváltoztatni. A gondosan kezelt akkumulátor kapacitását csak a harmadik tényező

befolyásolja különösen. Tudniillik az akkumulátor kapacitása nagyobb, ha gyenge árammal sűtjük ki, mintha erős árammal.

Például a Varta-féle Vto típusu cellának a kapacitása a kisütő áramerősségtől a következőképpen függ:

Kapacitás amperórákban	Megszakítás nélküli kisütés	
	időtartama órában	árama amperben
4.4	3	1.46
5.2	5	1.04
6.3	10	0.63

Egy cella élettartamának azt az időt mondjuk, amelyen belül a normális kapacitásával vagy legalább annak még gazdaságosan értékesíthető részével rendelkezik. Az élettartamot a gondos kezelés és a használt anyagok, főleg a sav tisztasága befolyásolják. Hordozható akkumulátorok élettartama kedvező feltételek esetén ezidőszereint körülbelül 3 év. A pozitív lemezek hamarabb mennek tönkre, mint a negatívok. Ha egy cellában a pozitív lemezek elromlottak, valamennyi pozitívot ki kell cserélni. Ezt a cserét esetleg meg is lehet ismételni, mert a negatív lemezek két-háromszor hosszabb élettartamúak a pozitívoknál.

Folyt. köv.

# A PUCH

motorkecpárok nem csak Olaszországban, Ausztriában, Németországban és Csehszlovákiában vezetnek, hanem

az 1926. évi svábhegyi versenyen is bebizonyították óriási fölényüket.

175 kcm. kategória. I. S a n d l e r

**(PUCH)**

250 kcm. kategória. I. H ö b e l

**(PUCH)**

Mindketten új szenzációs kategóriarekord alatt nyerik versenyüket.

**PUCH vezérképviselő, Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 9. szám.**

**AUTÓFELSZERELÉSEK**  
Felszerelési különlegességek

**MICHELIN PNEU**  
LEGVERSENYKÉPESEBEN

**Nagy József**

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

Telefon: 21-97

Svábhegyi verseny 1926

**Wolfner László**

a „Svábhegyi verseny győztese“

Zenit-Jap motorkerékpáron

**COVENTRY-LÁNCCAL**

Ezenkívül

**8 kategória - győzelem.**

**Dénes és Friedmann R.-T.**

Budapest, VI., Dessewffy-utca 29.

Telefon: 89-86, 144-71

## Olvasóinkhoz! Előfizetőinkhez!

Tisztelettel értesítjük olvasóinkat, hogy lapunk előfizetési díját egy évre 20 pengőben (250.000 korona) állapítottuk meg, míg az egyes számok ára ezentúl 1 pengő (12.000 korona) lesz. Az új előfizetési díjak eddigi előfizetőinknél csakis 1927. január 1-én lépnek életbe. Új előfizetések azonban már a 20 pengős évidíj alapon fogadtatnak csak el. A lap 1 pengős utcai árusítása 1926 október 10-iki számunknál már kezdetét is vette.

A díjtételek felemelésére az a körülmény készítetett bennünket, hogy lapunk előállítási költségei, tekintettel annak pazar kiállítás módjára, oly hatalmas összegeket emésztenek fel, amit a mai előfizetési és detailárak mellett képtelenek lennénk fedezni. Másrészt a kormány a famentes papirost nagy vámkülönbözettel sújtotta, ami a nyomdai költségek 10 százalékos emelését vonta maga után.

Tekintettel arra a körülményre, hogy lapunkat továbbra is hasonló kiállításban, hasonló dús tartalommal és kliséanyaggal óhajtjuk megjelentetni, kérjük olvasóinkat, hogy ezt a csekély többletet az adott kényszerítő körülmények mérlegelése mellett tudomásul venni szíveskedjenek és lapunkat továbbra is úgy támogassák, mint eddig.

*Előfizetési díjak:*

Magyarországon egy évre 20 P (250.00 K), fél évre 10 P (125.000 K).

Csehszlovákiába egy évre 160 cseh korona.

Jugoszláviába egy évre 300 dinár.

Ausztriába egy évre 35 schilling.

Romániában egy évre 1200 lei.

A külföldi előfizetési díjakban a postaköltség is bennfoglaltatik.

## Az automobilbalesetek

**Biztosítsuk gépkocsinkat és magunkat!**

A mind gyakrabban előforduló, sokszor igen gyászos kimenetelű autóbalesetek arra készítik szerkesztőségünket, hogy felhívja az autótulajdonosok figyelmét az automobilbiztosításra. A mind hatalmasabbá vált forgalom, a véletlen, a magunk és a mások gondatlansága folytán minden pillanatban érhető baj, ami néha jelentéktelen, a legtöbb esetben azonban hatalmas anyagi károkat jelent az autótulajdonosának. A mai nehéz gazdasági viszonyok, a drága munkabérek folytán, a kocsik rendbehozatala a legkisebb baleset után is milliókba kerül, nem is szólva egy nagyobb karambólól, ahol megtörténhetik, hogy kocsink rendbehozatala 25-30 milliót vesz ki zsebünkből. (Feltéve ha van!) Ilyenkor aztán tépjük a hajunkat és tördeljük a kezünket és önkénytelenül azt kérdezzük magunktól: „Miért is nem biztosítottuk kocsinkat?“ Őszintén szólva azért, mert egyrészt sajnáljuk a milliókat, amit évente a biztosításért ki kell fizetnünk, másodsor, mert mindenki azzal érvel, hogy „Nekem úgy sem lesz bajom, mert én vigyázok!“ Elfelejtí azonban azt, hogy a balesetek java része más hibájából is bekövetkezhet és a fele-

lösség mégis a mi nyakunkon van, nem is szólva a más tárgyaiban, vagy idegen személyekben okozott károkról. Végeredményben arra akarunk kilyukadni, hogy a modern ember, különösen az, aki idejének nagy részét kocsiján tölti, kell hogy biztosítsa kocsiját. Az a pár millió bőven meghozza gyümölcsét, ha pedig, ami a legkellemesebb, nem kerül sor a biztosítás igénybevételére, maga az a tudat, hogy „be vagyok biztosítva” megéri az évente fizetendő biztosítási összeget.

Sok ember már csak azért sem biztosít, mert nincs tisztában a „biztosítási díjtételekkel”. Sokan azt hiszik, hogy valami horribilis összegekről van szó és meg sem kísérlék automobiljuk biztosítását. Éppen ezért szerkesztőségünk elhatározta, hogy a jövőben olvasóinak és előfizetőinek díjtalanul áll rendelkezésére, minden automobilbiztosítási ügyben, sőt azzal az előnnyel is dicsekedhetünk, hogy szerkesztőségünk közvetítésével olvasóink és előfizetőink részére a normálisnál jóval olcsóbb biztosításokat tudunk nyújtani. Szerkesztőségünk hazánk egyik legnagyobb és legkomolyabb biztosítási intézetével lépett összeköttetésbe, ahol az „Automobil-Motorsport” olvasói és előfizetői hatalmas mérséklést kapnak. Ezzel szemben kijelenthetjük, hogy a velünk összeköttetésben álló intézet autóbalesetek likvidálásánál a lehető legnagyobb udvariasságot, megértést és realitást biztosít olvasóinknak és előfizetőinknek.

Megjegyezni kívánjuk még, hogy mindazok, akik automobiljukat szerkesztőségünk révén biztosítják, lapunkat addig, míg biztosításuk érvényben marad, „tiszteletpéldányként” kapják kézhez.

Kérjük a biztosítandó kocsi megnevezését és postafordultával a lehető legpontosabb díjszabással szolgálunk olvasóinknak.

## A Mathis automobilonok

A közelmúltban kaptak képviselőt Pesten a francia Mathis-autók. A különösen a régebbi nagy nemzetközi versenyeken szép sikerrel szerepelt strassburgi gyár az 1927. évre egy szépen átkonstruált universális egységtypust, a Tipe MY-t hozza ki. A kis autók megtekintésénél mindenekelőtt feltűnik azok izléses és rendkívül kényelmes karosszálása. Szinte valószínűtlenül hangzik, hogy ezekben a pazarul kiállított kocsikban egy mindössze 60 mm. furatú és 105 mm. löketű, összesen tehát 1187 km.-es motor van. Tekintve azonban, hogy a nagy kocsi benyomását keltő alváz súlya összesen 450 kg., az alig 1200 km.-es motor a sebességre és hegymászóképeségre vonatkozó összes igényeket bőven kielégíti. Speciális nagyraméretezett bronz csapágyakon futó főtengely, aluminium dugattyú, cirkulációs olajozás, magasfeszültségű mágnesgyújtás, legújabb típusú Solex-karburátor, Termosiphon hűtés jellemzi a minden részében modern kocsi felszerelését. A sebességváltó a minden kis kocsinál elengedhetetlen négy előre- és egy hátramenettel bír, míg a kupplung olajban futó lamellás rendszerű. A sebességváltó legmodernebb munkagépekkel előállított, edzett nikkelacél fogaskerekei speciális fogazásuk folytán tökéletesen

# A MÉRAY-GÉPEK SOROZATOS GYŐZELMEI 1926-BAN

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

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

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

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

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

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

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



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

# ARIEL

10 évi részletre.

550 km. s. v. sport --- 24 millió korona  
350 km. túra --- 25,5 millió korona  
500 km. o. h. v. --- 27 millió korona

Az árakban a luxusadó befnoglaltatik.

**Ariel-vezérképviselet:**

**Bauer József, Budapest, VII.,  
Elemér-utca 39.**

Woltner László

a

„Svábhegyi verseny győztese“

350 km.

# ZENITH-JAP

motorkerékpáron futja a nap legjobb idejét.

175—1000 km.-ig az összes típusok kaphatók.

Árak 15 milliótól.

Zenith-képviselet: Budapest, VII., Akácfa-u. 7.

# JAP és BLACKBURNE

beépítésű

# NOVA

motorkerékpárok

175 km.-től 1000 km.-ig.

◆  
**Kérjen árajánlatot!**  
**Kedvező fizetési feltételek!**

◆  
**Kiállítási terem: Budapest, VI., Liszt  
Ferenc-tér 7. — Gyár: Gép- és Vasút-  
felszerelési Gyár R.-T., Kistarcsa.**

zajtalanul futnak. A nagyraméretezett erős hátsó-hídat egyenesen rossz utakon való haladásra tervezték. A Gleason-rendszerű fogaskerekek a hátsó-híd leszerelése nélkül könnyen megtekinthetők és ellenőrizhetők. A meghajtás egy ruganyos Hardy-rendszerű esuklóval ellátott kardán-tengely útján történik. Mint minden modern koesi úgy a Mathis is hatékony négykerékfékkel rendelkezik. A vezetőtől balra, a középkapcsoló mellett elhelyezett kézifék a hátsó kerekekre, a lábfejk mind a négy kerékre hat. A masszív, de mindamellett könnyű Chassis 4 715×115 Michelin-Comfort pneuval ellátott tárcsás kerékkal bír. A benzintartály 26 liter üzemanyag befogadására készült. A koesi természetszerűleg fel van szerelve önindítóval és teljes villamos berendezéssel.

Az említett 2 ajtós, 4 üléses ízléses karosszéria négyféle kivitelben készül: mint Weymann-rendszerű Coach, mint 4 üléses Torpedó és mint 2 üléses Spyder. A Torpedó Type Commercial hátsó része csomagszállításnak megfelelően átalakítható.

A Mathis-koesik képviseletét Budapesten Zirner Ákos kapta meg, aki remélhetőleg rövid időn belül sok ilyen kiskocsit fog forgalomba bocsátani.

## Közvetlen új utat építenek Miskolc és Eger között a Bükkön át

Miskolc—Budapest között 50 kilométerrel rövidül meg az út — Gyönyörű hegyipálya a rengetegen át. — Óriási idegenforgalom várható a Mátrán át a Bükkben — Eger és Miskolc a legfontosabb nemzetközi útvonal tengelyében

Siposs Géza, gyáros, az Északmagyarországi Automobil Club igazgatója pár hónappal ezelőtt felvetette azt az eszmét, hogy a Lillafüreden áthaladó út repáshutai végpontját kössék össze az Eger felől jövő út felsőtárkányi végpontjával s akkor a két város között nagyszerű összeköttetés létesül a Bükkön át. Eger ugyanis teljesen kiesett a vasúti fővonalból s miután most a közlekedés terén mindinkább nagyobb szerepet játszik az autók, illetve az országút, Eger ismét belekerülhet a nemzetközi útvonalba s elfoglalhatja tekintélyes, régi helyét. Az idea ime, már testett is ölt. Az óriási jelentőségű útvonal, amely a nagy arányokban fejlődő automobilizmus hathatós méltánylásaképpen már a jövő évben elkészül, dicséretére fog válni az illetékes fórumoknak, akik ezúttal nem késlekedtek s nem ankétoztak sokat.

Sámy miniszteri tanácsos, a kereskedelmi minisztérium utépítészeti osztályának vezetője, értekezletre hívta össze a különböző minisztériumokat, az erdőkinestár vezetőit, Borsod és Heves vármegyéket, Eger és Miskolc városát és az Északmagyarországi Automobil Club képviselőit. Reggel 9 órakor kezdődött Lillafüreden a megbeszélés, amelyen megjelentek dr. Mikszáth Kálmán miskolci főispán, Okolicsányi Imre hevesmegyei alispán, Pfeiffer Gyula és Osterlamm Ernő erdőigazgató, miniszteri tanácsosok, Malmos Andor és Tóbiás József műszaki főtanácsosok, az államépítészeti hivatal vezetői, Szücs Sándor miskolcivárosi műszaki főtanácsos, dr. Hodobay



Dr. Feledy Pál 1925-ben SUNBEAM motorkerék-  
páron felállított svábhegyi rekordja

## MEGDÖNTETLEN

---

Nemzetek nagy díja. Monza, 1926 szeptember 19.  
400 kilométer.

Absolut győztes: *Varzi Achille*

# Sunbeam

135.275 km. átlagsebességgel.

---

Nemzetközi hatnapos verseny. 1926.  
(International Six Days Trial)

Győztes: Anglia I. csapata.

A csapat egyik tagja *Graham Walcker*

# Sunbeam

---

Ulster Grand Prix. 1926.  
(Ir Tourist Trophy)

Győztes: *Graham Walcker*

# Sunbeam

115 kilométeres átlagsebességgel.

---

A fenti eredmények ismételten megmutatják, hogy a Sunbeam nem-  
csak a legmegbízhatóbb túragép, hanem a legjobb és leggyorsabb  
versenygép is.

Magyarországi vezérképviselőt:

**MAGYAR ABRONCS- ÉS KERÉKGYÁR R.-T.**

BUDAPEST, GYÁR-UTCA 8. ☒ Telefon: 133-56.

Sándor miskolci, Trak Géza egri polgármesterek, dr. Buchalla Sándor rendőrkapitány, Siposs Géza Autoclub igazgató s közhivatalaink más képviselői. A Sámly miniszteri tanácsos elnöke alatt folytatott tanácskozás és az út terveinek bemutatása után a 20 tagból álló bizottság gyalog ment fel a 8 kilométernyire fekvő Répáshutára. Megállapították, hogy az útvonal létesíthető, arra, úgy fakitermelési, mint közlekedés megkönnyítése szempontjából szükség van s hogy azt Répáshután keresztül Felsőtárkányon át a legrövidebb vonalban vezetik Egerbe. Ez útnak folytatása Gyöngyös felé a mai Verpeléten át vezető, de megjavítandó út lesz. A másik útvonal a hátori tótól kiindulva a Jávorkuton és Szentléleken át ereszkedik le Dédes felé és kapcsolódik bele az Eger—gömöri útvonalba. Az új utak felhasználásával egy majdnem 70 kilométer hosszú körpálya létesül, amely versenyre kiválóan alkalmas lesz s mint hegyipálya, párját fogja ritkítani Európában.

A bizottság azután visszatért Lillafüredre s jegyzőkönyvbe foglalta azt a nagyon örvendetes tényt, hogy a minisztériumok, az erdőkinestár és a törvényhatóságok, amely között Miskolc mutatta a legszebb példát, mintegy 15 milliárd koronát kontemplálnak erre a célra. Kifejezték abbeli reményüket, hogy Heves vármegye és különösen Eger városa a saját jól felfogott érdekében most végre megtudja győzni közönségét arról, hogy mennél nagyobb áldozatot hozzon s pótolja ezzel azt, amit apáik maradiságukban elmulasztottak. Az út létesítése után a mai Miskolc—Budapesti 200 kilométer hosszú út 150 kilométerre rövidül s 3 órányira hozza közel egymáshoz e két várost.

Végezetül megtekintették a lillafüredi cseppkőbarlangot, amelyet rövid 3 hónap alatt paradicsommá varázsolták s amelybe nagyszerű hatást elérő vilányfényt vezettek be. Új lépcsőkön és nagyszerű úton ereszkedve le a föld mélyébe, gyönyörködtek a természet e kincsében azok is, akiknek eddig csak Aggtelek tetszett.

Jólesett látni azt a lelkes hangulatot, amely a bizottságot a köztisztviselő munkája közben áthatotta s jólesett tudnunk, mennyire modern gondolkodásnak lettek közigazgatásunk exponensei. Érdekes továbbá megemlíteni, hogy a bejárást megelőzően maga Walkó kereskedelemügyi miniszter is lent volt ma délelőtt autón Lillafüreden. Az új út jelentősége

tényleg óriási. Szívesen vállaltak tehát előrehaladásunk érdekében magukra minden üttörő és felvilágosító fáradozást.

## Uj világrekordok

1926 szeptember 8-án a kitünő angol vezető W. D. Marchant 348 km királytengelyes Chater-Lea oldal-kocsival 4 új világrekordot állított fel Linas-Monthléryben, az ottani autodromban, amiről úgylátszik most már végleg bebizonyosodott, hogy feltétlenül gyorsabb, mint Brookland. Marchant utasa az immár világhírré szert tett angol nőversenyző Mrs. Stewart volt. Marchant eredményei a következők voltak: 5 km. repülő start. 2:13.42. Átlagsebesség: 134.912 km. — 10 km. álló start. 4:36.5. Átlagsebesség: 130.185 km. — 5 angol mértföld, repülő start. 7:19.91. Sebesség: 131.700 km. Az 5 km. és 5 mértföldes rekordok előző tulajdonosa Marchant, míg a két állóstartosé J. S. Worters (Excelsior-Jap) volt.

Eldridge a már Arpajonban is résztvevő 2 literes 8 hengeres kompresszoros Miller-Speciál gépével Monthléryben, szept. 8-án 10 angol mértföldet (16.093 méter) repülő starttal 4:33.24 alatt futotta meg, ami 212.034 km. új világrekordot jelent. Az előzőt Parry Thomas tartotta Leyland-kocsiján 4:52.95-el, ami 197.729 km. átlagnak felelt meg. Az amerikai Miller-gyár ezúttal igen okosan cselekedett, hogy átküldte egy gyors kocsiját Európába és sikerülni fog neki rövid idő alatt Eldridge kezében az összes világrekordokat hazavinni. A franciáknak megint csak az marad vigaszul, hogy francia földön érték el az eredményt.

Eldridge 1926 szeptember 10-én 2 literes, 8 hengeres Millerjével (Pneu Dunlop) megjavította az 5 angol mértföldes (8045 méter) és a 10 kilométeres világrekordokat. Eldridge 5 mértföldre 2:02.40. Átlagsebesség: 220.457 km., 10 kilométerre 2:43 5/100. Átlagsebesség: 220.655 km., szenzációs eredményeket ért el.

C. F. Temple hatalmas OEC-jével szintén folytatta világrekordkísérleteit. Ezúttal sidecarral próbálkozott és a sidecarban ugyancsak Stewart asszony ült, aki úgylátszik, nemesak mint versenyző, hanem mint sidecarutas is tehetséges. Temple ezúttal 5 és 10 km.-re, valamint 5 és 10 mértföldre állított fel új rekordokat. 5 km. repülő start. 1:50.71. Sebesség: 162.585 km. — 10 km. álló start. 3:51.17. Sebesség: 155.526 km. — 5 mértföld, repülő start. 2:58.72. Sebesség: 162.086 km. — 10 mértföld, álló start. 6:08.37. Sebesség: 157.277 km.

# Indian

## motorkerékpárok

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

Magyarországi  
 vezérképviselőt:

Landau és Fábri

Budapest, V. kerület,  
 Vilmos császár út

66



Telefon:

66-40





A Nemzetek Nagy Díjának startja Monzában szeptember 19-én.



Höbl Hugó, a kitűnő Puch-versenyző az útkaparóházi forduló utáni kanyarban.



Kaszala Károly hatalmas 1204 cm-es amerikai Harley-Davidsonján. Fején a MAC griffes bukósisak. Trénin-geken, amikor ugyanolyan sebesen hajt, csak cowboykalapot visel.

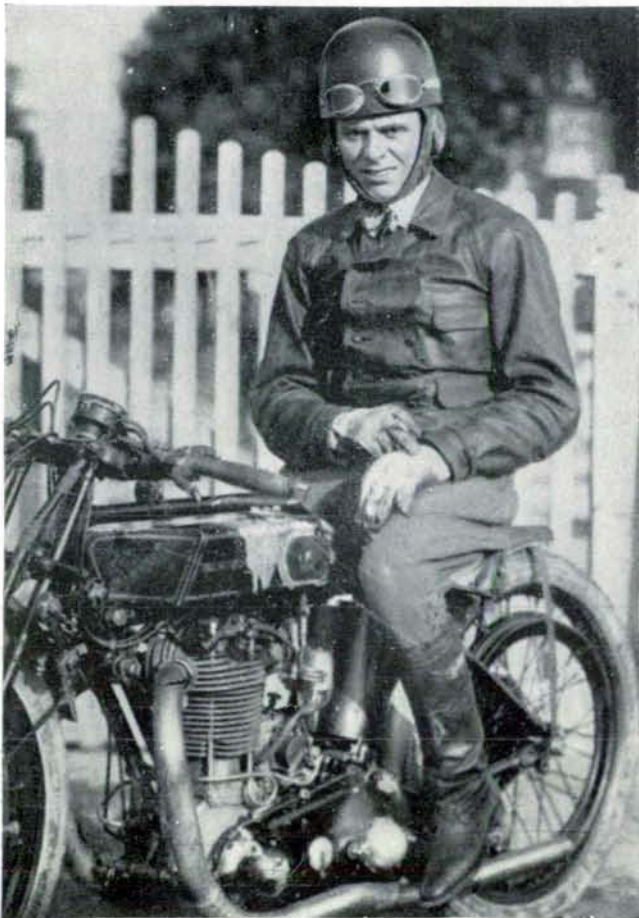
# A BIANCHI

automobilokat a iökéletes kidolgozás, kis benzinfogyasztás és nagy teljesítőképesség jellemzi. — Nem szériagyártmányok!

Automobil Behozatali Rt., Budapest, IV., Kossuth Cajos-u. 3.



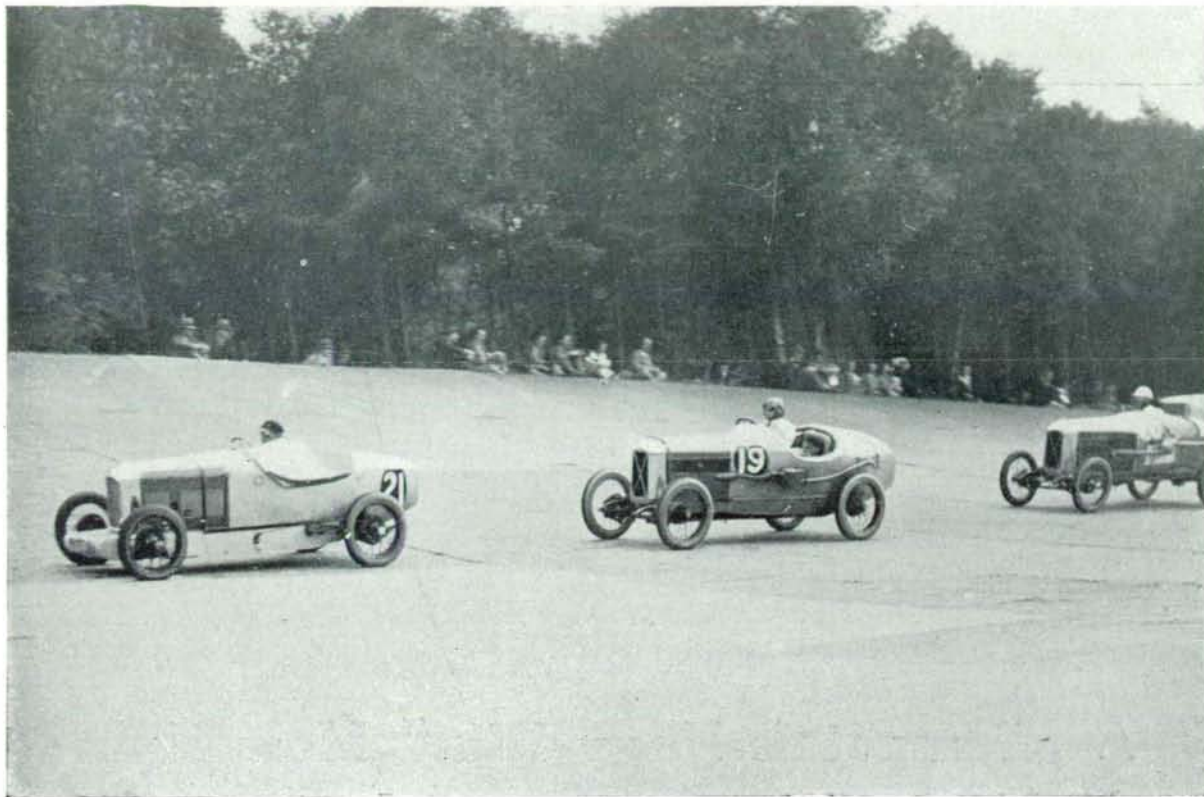
A monzai autódrom egyik fordulója a hatalmas Pirelli és Shell reklámtáblákkal. A vezetőhelyen lévő motoros az angol Craig (Norton), mögötte Arcangeli (Guzzi) és gróf Gino Revelli (Revelli-Jap).



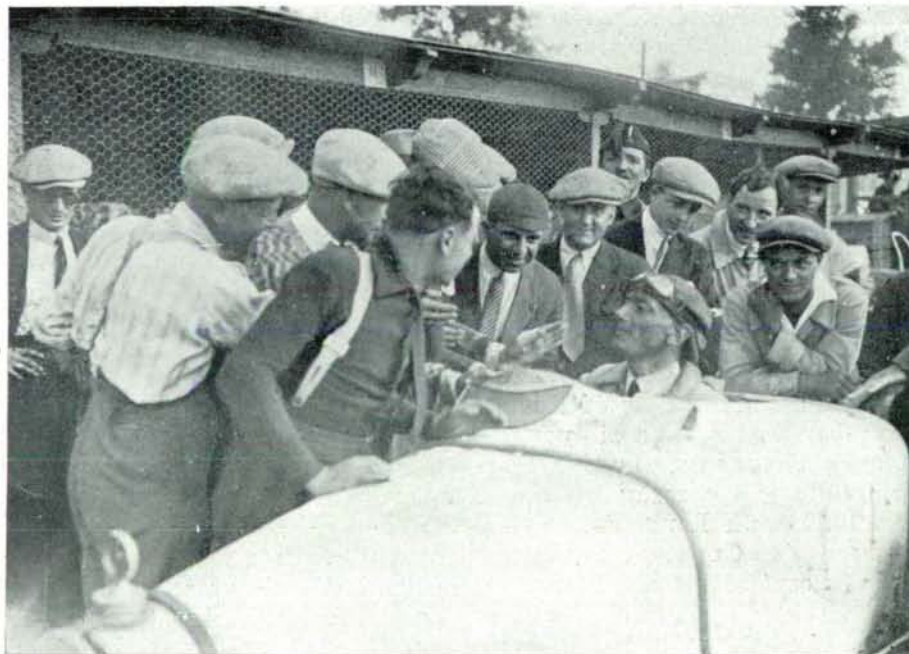
Achille Varzi egyike a legjobb és leggyorsabb olasz motorkerékpárversenyzőknek. Már évek óta Sunbeam-en aratja győzelmeit, melyet most betetőzött a Nemzetek Nagy Díjában, ahol az összes kategóriák legjobb idejét futotta.



A híres olasz Guzzi-menők. Balról jobbra Arcangeli, Ugo Prini és az angol Tourist Trophyban szenzációsan szerepelt Pietro Ghersi.



A Brookland „200 Mile“ egyik érdekes jelenete. Az előtérben két Salmson-vezető küzd a vezetőhelyért.



Meo Costantinit, aki kétliteres Bugattiján nagy fölé unyel, 153 km.-es átlaggal nyerte meg a 400 kilométeres Miláno-nagydíjat; győzelme után körülveszik honfitársai.

**Dán bőrkabátok, Autohaubék,  
Keztyük, Szemüvegek.**

**Iveszely István Budapest, IV., Váci-utca 9. szám**

A Steaua Kőolajkereskedelmi R.-T. által a Calvin-téren felállított „Rex“ benzín-kút működésben. A Steaua a fővárosi benzín-kutak felállításával nagy szolgálatot tett szépen fejlődő automobilizmusunknak.



## A „Nemzetek Nagy Díja“ Monzában

Győztesek: Sunbeam — Bianchi — Guzzi — Miller

Ötödikben futották le szeptember 19-én Monzában a motorkerékpárok számára kiírt „Gran Premio delle Nazioni“-t. Az olaszok a szó teljességében kárpótolták magukat az automobilversenyeken szenvedett súlyos vereségükért és ha nem is olasz gép győzött mind a négy kategóriában, nemzetiségre nézve mindannyiszor olasz vezető haladt át győztesen a célvonalon. A hatalmas számban résztvevő külföldiek, különösen angolok, kénytelenek voltak hosszú orral távozni az olasz oroszlánketrekből és vigaszul részükre csak az maradt meg, hogy az ötszázas kategóriában általuk már jól ismert Varzi Achille egy angol Sunbeam gépen aratta az abszolút győzelmet új kitünő rekordátlaggal. A verseny szenzációja, ami egyébként az ősz egyik kellemes meglepetése, a „Sunbeam“ előtörése a sebességi versenyeken. Walker győzelme az Ulster Grand Prixben, Putz és Karner szép szereplése Belgiumban és most Varzi pompás győzelme Monzában, sejtetni engedik, hogy a Sunbeam-gyár végre megtalálta a gyorsaság titkát. A többi angol gyári vezető, köztük Longman, Porter, Johnson, Hough, Bennett és Craig, valamint a svájci Alfier (Condor) és ezuttal kis Puch-Harlette vezetők is kénytelenek voltak az olasz menők és olasz gépek előtt meghajolni, bár konstatálni lehet, hogy sokakat nagy balszerencse üldözött. Így Bennett és Craig a két Norton-vezető, ami eddig bizony „fehér holló“ számba ment, motordefekt folytán váltak ki, míg a többiek javarészt a nekik szokatlan Monzakör hatása folytán estek ki a versenyből. Az utóbbi évek szokásos balesetei ezuttal sem maradtak el. Beigazolódott, hogy a gyengén emelt külső kör nagyon veszélyes a mostani gyors gépek szempontjából. Az egyik Garelli-vezető, Galli az egyik külső kanyarban kivágódott és így útját állván a mögötte jövő Maf-

feisnek (Bianchi) és Roccatani-nak (Frera), utóbbi kettő összefutott és hatalmas ívben röpültek ki a közönség közé. Mindhármukat életveszélyes sérülésekkel szállították el a mentők a kórházba, ahol Galli nemsokára meghalt, míg Maffeist súlyos operációnak kellett alávetni. Roccatani és néhány néző sebesülése, mint később kiderült, nem volt életveszélyes. Jellegzetes egyébként a versenyre, hogy a starthoz álló versenyzőknek alig 10—15 százaléka érte el a célt. A verseny részletei a következők:

500 km. kategória. Távolság: 400 kilométer. 1. Varzi Achille (493 ohv. Sunbeam) 2:57:29.4. Átlagsebesség: 135.275 km. Új rekord. 2. Arcangeli Luigi (499 ohv. Guzzi) 2:58:59. 3. gróf Revelli (490 ohv. G. R.-Jap) 3:09:19.8. Indultak 14-en, de a versenyt csak hárman fejezték be, mert a közönség ellepte a pályát és a versenyt beszüntették. Leggyorsabb kör: Pietro Ghersi (Guzzi) 4:12.2. Sebesség: 141.951 km. P. Ghersi mult évben felállított 4.05.4-es körrekordja (sebesség: 146.699 km.) érintetlen maradt. Start után Bennett (Norton) vezet, de kénytelen három kör után szeleptörés miatt feladni a versenyt. Kiválása után Ghersi (Guzzi) vezet szoroson mögötte Varzi (Sunbeam). A 4-ik körben Ghersi is kiválik. Ekkor Varzi vezet, mögötte Arcangeli (Guzzi), majd távolabb Ashby (P. & M.), Hough (AJS), Bandini (AJS), Marchi (Norton), majd Craig (Norton), aki a startnál 6 km.-t veszített. A 14-ik körben Ashby feladja. A 20-ik körben Varzi elfogja a vezető Arcangelit és sikerül neki pozícióját végig megtartani. A 20-ik körben Hough, a 26-ikban Craig is feladja. Ruggeri (Guzzi), valamint a két Gilera-vezető Zaro és Racagni ezuttal nem játszottak különösebb szerepet. Revelli gróf (Gino Revelli-Jap) egyenletes menésének köszönhető harmadik helyét.

350 km. kategória. Távolság 300 km. 1. Nuvolari Tazio (Bianchi) 2:19:26.2. Sebesség: 129.091 km. Új rekord. 2. Longman (349 ohv. AJS) 2:29:38.6. 3. Moretti Primo (348 kétütemű Garelli) 2:37:06.8. 4. Erminio Visioli (348 kétütemű Garelli) 2:37:07. A leggyorsabb kört Nuvolari futotta (12-ik) 4:21.6-al, ami 137.616 km. átlagsebességnek felel meg. Indultak 19-en, beérkeztek 4-en. A starttól a célig Nuvolari vezet, csupán az első körökben szorítja meg némileg a Rex-Acme-vezető Johnston.

250 km. kat. Távolság 200 km. 1. Ugo Prini (248 ohc. Guzzi) 1:34:56.4. Átlagsebesség: 126.352 km. 2. Pietro Ghersi (248 ohc. Guzzi) 1:34:56.6. 8 induló, 2 beérkező. Leggyorsabb kör: Pietro Ghersi (Guzzi) 4:37.6. Átlagsebesség: 129.679 km. (6 kör). Porter (New-Gerrard) a 4-ik, Wuillemin (Condor) a 16-ik körben feladja. Már a start után látni, hogy a három Guzzi jóval gyorsabb a többinél. Érdekes megemlíteni, hogy a 250 km. Guzziknak eddig minden

startja fölényes győzelmet hozott. Angliában egész Guzzi-láz van és mint Olaszországból értesülünk a comoi Guzzi-gyár több, mint 100 darab 250-es királytengelyes Guzzi szállítására kapott rendelést.

175 km. kategória. Távolság 200 km. 1. Zacchetti (Miller) 1:54:11.4. Átlagsebesség: 105.088 km. 2. Manetti Enrico (Ancora) 1:55:05.6. 3. Baschieri (126 km. G. D.) 1:55:06. 4. Ghibellini (DKW) 1:57:19. A két Puch-Harlette-vezető Toricelli és Faraglia ezúttal a 6. és 7-ik helyen végeztek. Indultak 23-an, beérkeztek 16-an. A legnépesebb verseny. A leggyorsabb kört Zacchetti (Miller) futotta 5:29-es idővel, ami 109.422 km. átlagot jelent.

A győztesek Dunlop és Pirelli-gummit használtak. Varzi Sunbeam-je, valamint a Guzzik Dunlop pneuval, míg a Bianchi-gépek és a kis Miller olasz Pirellivel voltak felszerelve.

A verseny rendezése a S. I. A. S.-tól megszokott kitűnő volt.

Baráth Leó László.

## A MAC első hegyiversenye

### 1926 október 17

Oktober 17-én délelőtt 10 órai kezdettel rendezte a MAC fiatal motorosztálya első versenyét a Jánoshegyre felvezető hátsó úton. A verseny eredeti terminusa október 10-én lett volna, minthogy azonban a MAC a Tiszántúli Automobil Club régen előkészített versenyét a legnagyobb mértékben támogatni óhajtja, úgy határozott, hogy versenyét a sport érdekében egy héttel elhalasztja.

A verseny pikantériája egyébként, hogy a KMAC mint motoros fenhatóság által jóváhagyott versenyfeltételeket az államrendőrség nem engedélyezte, azaz az indokolással, hogy a Svábhegyen és környékén évente csak két verseny rendezhető, még pedig a Tourist Trophy és a Svábhegyi verseny. Természetesen a MAC megfeleltette a belügyminiszterhez a döntést, aki átvizsgálván az ügy iratait, minden korlátozás nélkül engedélyezte a Magyar Átletikai Club hegyiversenyét. Az öröm tehát egyesek részéről, akik újongva adták hírül, a MAC versenyének nem engedélyezését, kissé korai volt, mert őszintén szólva

nagy naivitás kell ahhoz, hinni azt, hogy az 50 éves tradíciókkal bíró MAC-tól egy állami fórum meg fogja tagadni azt, amit más egyesületek élveznek. A MAC, mint Magyarország első egyesülete joggal elvárhatja, hogy őt munkájában minden állami szerv támogassa. Reméljük, hogy ez a fiasóval végződött engedélymegnemadás az első és utolsó a MAC motorosztályának történetében.

A verseny útvonala teljesen megegyezik a „Nemzeti Sport” multévi versenyének útvonalával, azzal a különbséggel, hogy a budakesziúti hosszú emelkedő elmarad és a verseny startja a Szép Juhászné vendéglőnél a Jánoshegy felé kanyarodó Tündérhegyi úton lesz. A verseny célja a Jánoshegyi vendéglő. Az útvonal hossza kb. 4300 méter. A verseny szenzációja, hogy a MAC a versenyt az összes automobilkategoriók részére is kiírta, úgyhogy túrakocsik és sportkocsik minden korlátozás nélkül indulhatnak. A kategóriák a következők:

Motorkerékpárok 175, 250, 350, 500 és azon felül.

**MOTO-GUZZI**

az 1926. évi Angol Lightweight Tourist Trophy második helyezettje.

**Stabil. Gyors. Üzembiztos.**  
**Cirkulációs olajozás. 37 világrekord.**

500 kcm. oldalvezérelt típus. Ara: 26.000.000 korona.  
500 kcm. felülvezérelt sporttípus. Ara: 31.500.000 korona.  
500 kcm. királytengelyes versenytípus. Ara: 41.000.000 korona.

**Kedvező fizetési feltételek!**

Magyarországi vezérképviselő: **Petrákovits Testvérek** Budapest, VIII, **Üllői-út 66/a.**

Oldalkocsis motorkerékpárok 350, 600 és azon fel.  
Túrakocsik 1100, 1500, 2000, 2500, 3000 és azon fel.  
Sportkocsik 1100, 1500, 2000, 3000 és azon felül.

Nevezési díjak tekintetében a MAC is a mérsékelt álláspontra helyezkedik és a milliós nevezési díjak helyett 100 és 200.000 koronában állapította meg a startjogosultságot. A MAC mind a négy csoport abszolút győztesét tiszteletdíjjal díjazza, míg a kategóriagyőztesek a MAC művészi arany, ezüst és bronz plakettjeit nyerik. Kitünő úrvezetőnk, Delmár Walter kezdő versenyzőink számára egy értékes díjat ajánlott fel, amit az a solomotor-kerékpáros nyer, aki a legjobb időt futja, de még eddig semminemű versenyben helyezve nem volt.

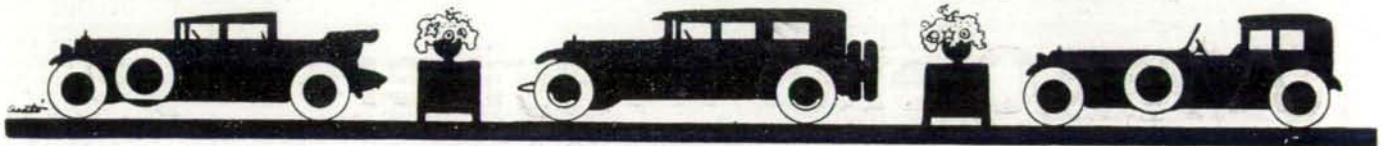
A MAC versenye iránt, dacára a késői terminusnak, nagy az érdeklődés és remény van rá, hogy is-

mét egy szép és értékes versennyel fog gazdagodni a motoroskrónika.

Részünkről még csak azt fűzzük a versenyhez, hogy a MAC a motorkerékpárosok részére igen helyesen tette volna, ha hasonlóan a múlt évi Nemzeti Sport versenyhez, A. és B. kategóriákra írta volna ki versenyét. Ezzel a mai viszonyok között újabb rekordnevezést lehetett volna elérni.

A verseny második zárata október 14-én este 7 órakor van. Mindennemű felvilágosításokkal a MAC titkársága, III., Szent Margitsziget, MAC-sporttelep, szolgál.

A verseny sportbeli méltatásába és az esetleges tippelésbe nem igen bocsátkozhatunk, hiszen ma még nem is tudjuk, ki indul, másrészt a táv speciális nehéz volta nagy formaváltozásokat eredményezhet. Ha nem csalódunk, ez egyszer, az abszolút idő tekintetében valószínűleg motorkerékpáros lesz elől.



## Apróságok az autótervezés köréből

Gyakran alig felismerhető konstrukciós részlet alapozza meg valamely gyártmány sikerét. Valójában kicsinység nincs az autótervezésben, hanem csak a legkisebb részletében is jól átgondolt tervezés ad igazán jó eredményt. A külföldi autók néhány ilyen „apróságát” — amelyek elég érdekesek — ismertetjük az alábbiakban. Különösen az amerikai kocsiknál találunk gyakran egészen zajtalan és nyugodt járást. Ennek több oka van. Különösen az amerikaiak fordítottak nagy figyelmet a forgattyústengely csapágyazására, a tömegek leküzdésére és a hajtómű részeinek lehető legjobb formaadására. A tömegek különösen a csapágyakat igen erősen veszik igénybe s így erősen befolyásolják a kopást. Könnyen okoznak ezenkívül rázkódást és zajt. A forgattyústengelyen először is centrifugális erőket találunk, amelyek ellensúlyokkal a körülményekhez képest elég jól kiegyensúlyozhatók. Sokkal súlyosabbak a viszonyok a dugattyú- és a többi hajtóműrészek állandóan változó erőirányainál.

Néhány példán szeretnénk megmutatni, hogyan lehet a motor nyugodt járását javítani

### Tömegek kiegyensúlyozása

*Rickenbacker* éppúgy, mint *Rolls Royce* hathengeres motorjánál a főtengety *hét*szert, a nyolchengeresnél *kilenc*szert csapágyazza. Természetesen ez költséges és hosszú motort ad. A lengéseket csökkentendő, *Rickenbacker* nemesak sok és nagy csapágyat alkalmaz, hanem kettős lendítőtömeget, t. i. a motorvégen levő rendes lendkeréken kívül egy, kisebb lendítőtárcsát a motor elején éppúgy, amint ezt a *Jordán*-motoron is láthatjuk. Természetes, hogy ezen motoroknál a lehető legpontosabban kiegyensúlyozott tengelyt találunk. A *Crysler*-kocsinál oly hosszú csapágyakat találunk, hogy összes hosszuk a főtengety hosszának öt kilencedét adja. A forgattyústengely furatán át minden csapágyat könnyen olajoznak nyomás alatt.

*Hupmobile* és még egy pár amerikai cég büszkesége az, hogy a lehető legnehezebb forgattyústengelyt használja. Természetes, hogy ez nagy merevséget ad és ez, meg a sokszori csapágyazás kizárja a vibrációkat. Ezek mellett a dugattyút és a hajtókart egészen különlegesen könnyűre készítik, hogy a lehető legkevesebb lengő tömeget kapják. Nagyon fontos, hogy ezeknél a motoroknál a robbanóteret minden oldalról megmunkálják, mert csak így kaphatnak egyforma töltőteret és a hengerek teljesen egyforma teljesítményét a munkáuk alatt. A *Buick*-művek is különösen nehéz forgattyústengelyt használnak.

*Lanchester* bizonyára az első volt, aki megpróbálta a forgattyús hajtóművet teljesen kiegyensúlyozni. Ez a szerkezet is elég kevésbé ismert. Hátránya ezen megoldásnak, hogy elég bonyolult ez a bizonyos Anti-Vibrátor. Szorosan a főcsapágy mellett hord a főtengety egy nagy csavarkereket, amely két egymásba fogó henger alakú testet hajt. Ezekben a hengerekben furatok vannak s ezek egy részét kiegyenlítő tömeg tölti ki. A tömegelosztás ezekben a hengerekben egészen határozott arányban áll a dugattyúk erőhatásával. A motor



„TEVES”

dugattyúgyűrűk,

zsírzócsapszegek minden kivitelben. Dugattyúcsapok edzve és köszörülve. Nyerszelepek, zsírzóprések.

N a g v r a k t á r!

**Vezérképviselő: Balogh Arthur okl. gépészmérnök, Budapest, V., Lipót-körút 27. szám.**

**Telefon: 95 - 39.**



forgásánál tehát a főtengely különböző állásainál a dugattyúerőkkel ellentétes irányú erők keletkeznek, amelyeket ezek kiegyenlítenek. Ezt a kiegyensúlyozást több gyár kipróbálta, de még nem lehet tudni, lesz-e javított formában jövője. Határozottan a dolog velejét fogja meg Lanchester Anti-Vibrátoránál. A főtengely erős kivitele és csapágyazása végre is csak segítség, de nem megoldása a problémának. Hiszen nem próbálja kiegyensúlyozni az erőket, hanem csak mint meglévőket számításba veszi és hatásukat próbálja lehetőleg csökkenteni.

### A robbanótér

Az amerikai éppen nem szívesen hagy fel az állószelepes megoldással, mert ez kétségkívül a legegyszerűbb. Tehát minden erővel kerestek módot és megoldást az állószelepes motor teljesítményének és gazdaságosságának javítására. Legismertebb a Ricardófej.

Igy a Jordán-motornál is a robbanótér a szelepek felett félgömbalakúra készítették és laposan fut ki a dugattyú felett. Ez a forma a gázok erős felkavarodását és így gyors gyújtást és jó teljesítményt ad. Hátránya, hogy erős egyoldalú nyomások a dugattyúra elkerülhetetlenek. Ugyanilyen elrendezést találunk a Hupmobilmnál is.

### Szelepvezérlés

A szelepek gyors, biztos zárását célozza pl. a Cleveland-motoron is alkalmazott nemcsak erős, hanem dupla szeleprügő is. Ez a konstrukció bevált, mert nemcsak sok európai széria és majdnem minden versenyautón ott találjuk, hanem ezt használja különösen nagy szelepei és üres könnyű szelepemelőrudjai mellett a Buick is.

### Olajtisztító

A robbanómotor kenőolaját időről időre pótoljuk, leengedjük és megújítjuk. Nem a leg gondosabb eljárás mellett elkerülhetetlen, hogy elhasznált olajmaradványok ne maradjanak a kenőberendezés körfolyamában. Ezért már régen többféleképpen próbálják az olajat magában a motorbn teljesen megtisztítani. Ily módon kétszer annyi ideig használható. Mindezeig ezen berendezések igen bonyolultak voltak. Rickenbacker pl. o. egyenesen leparlóberendezést épít motorjába. A kenőolajat a kipuffogó gázokkal felhevíti, így elpárolog a könnyen illanó üzemanyag. A megmaradt nehéz olaj tartányba jut, ahol még külön megtisztítják és csak azután jut vissza a kenőolaj körfolyamába.

### A levegőszűrő

A porlasztóba szívott levegő nem mondható mindig a legtisztábbnak. Különösen a nagyvárosban poros és kormos, ami a motorra káros és növeli az elhasználódást. Az amerikai kocsik nagy részénél gyakran egészen külön levegőtisztítót találunk. A Ford-aktor mossa a levegőt. A tisztítók tervezésénél a legnagyobb nehézséget az adja, hogy nem szabad a szívást nehezíteni. Különben a legjobb volna a gyapotszűrő. A Jordán-motor levegőtisztítója a leszívott levegőt esavarmenetes lapáttal vezeti; a keletkező centrifugális erő kitolja a nehéz részeket külön gyűjtőbe. Az a hátránya csak, hogy ha a motor egészen lassan jár, esetleg nem elég hatékony. Ilyent láthatunk a svábhegyi versenyen a kis vízhűtéses D. K. W.-nél is. Ez még a jó keveredést is erősen elősegíti.

A svábhegyi verseny új rekordjai a

**„REX”** benzin feltartóztatlan diadalát igazolják.

Kinsky Ulrich gróf . . . . .	3 p.	43 <sup>36</sup> mp.	„REX”
Josef Gräf . . . . .	3 p.	51 <sup>54</sup>	„REX”
Delmár Walter . . . . .	3 p.	58 <sup>60</sup>	„REX”
Iovag Haupt Károly . . . . .	4 p.	12 <sup>27</sup>	„REX”
Ernst Baron v. Wentzel Mosau	4 p.	22 <sup>77</sup>	„REX”
Szmick Viktor . . . . .	4 p.	27 <sup>25</sup>	„REX”
Wolfner András báró . . . . .	4 p.	51 <sup>71</sup>	„REX”

**„REX” az autobenzinek királya.**

„Steaua” Kőolajkereskedelmi R.-T. Budapest V, Nádor-u. 8.

**Használja piros „REX” töltőállomásainkat!**

### Hűtővízhőmérséklet szabályozó

Legkülönbözőbb, többé-kevésbé bonyolult szerkezetű hőmérsékletszabályozók vannak, amelyek önműködően törekednek a motor hűtését a hőmérsékleti viszonyoknak megfelelővé tenni. A működési módjuk legtöbbször a következő: hideg motornál a víz a hűtő kikapcsolása mellett csak a szivattyú és a hűtővízköpeny között kering. Ha a víz felmelegszik, kiterjed egy spirális és megfelelően nyit egy szelepet, mely utat nyit a víznek a hűtőhöz. Ilyen hőmérsékletszabályozó van többek között a *Hupmobilnál* is.

### Kenés

Az alváz kenését az utolsó években messzemenően javították. Ma a magasnyomású olajozás (Tecalmit) a zsírozószelencével (Stauffer) való kenést teljesen kiszorította. Közelfekvő volt ennek további javítása. Különösen az úrvezetők és a hölgyek keveset törődnek kocsijuk kenésével és 20–30 kenendő hely közül biztosan kifelejtenek néhányat. Amerikában, az úrvezetők országában, hamarosan megalkották az egy nyomással való kenést. Így p. o. a *Clevelandnél* -s a *Chandlernél* is ezen új kenési rendszert találjuk. Minden kenési helynek megvan a rézesöve, amely egy közös olajozósajtóhoz vezet. Az ilyen olajozósajtó rendszeren lábnyomásra berendezve a pedálok mellett van és zsírral töltött. Egy nyomás a pedálra és az összes csapok újra zírözva vannak. Van olyan is, ahol rúgó működteti a dugattyút, csak egy gombal hátra kell húzni. Ez a gomb a szerelékfalán van. Eddig, ha a felépítése bonyolult is, az egynyomású kenés ideálisnak látszik. A kenőanyagoknak hosszú vékony rézesöveken való vezetése még meglehetősen bonyolult. Bármilyen eldugulása, törése

vagy hasadása valamelyik vezetéknek, egy vagy több hely kenetlenül való maradását jelenti. Éppen az egynyomású kenésnél nehéz az ilyen zavart felfedezni, mert az ember éppen az egynyomásra hagyja magát. Nem ellenőrzi, hogy az összes helyek kapta-e kenőanyagot, hiszen majdnem annyi fáradsággal végig is kenhetné azokat. Azonban feltétlenül nagy vonzerőt képvisel ez a kenési rendszer az úrvezetőkkel szemben. Előnye ennek a rendszernek az is, hogy nem kell stauffer-zsirt használni, hanem használhatunk jobb olajkeveréket is, ami jobb esúszófelületet ad. Por és olajmaradványokat a magas nyomás önműködően eltávolít a csapágyból.

### Rugózás

Minden eszközzel dolgoznak az autó rugózásának tökéletesítésén. Az *Essex*-gyár gondolata alig ismert. A rúgólapok ennél a kocsinál nincsenek párhuzamosan, hanem ferdén egymáshoz állítva. Ettől a fellépő oldal-lökéseknek kellene jobban felfogódnok az ágyazás jobb óvása mellett. Az *Essex*-művek hiszik, hogy emelik a kocsinak a stabilitását különösen vizes úton.

A *Jékekről* nem régen külön cikk keretében tárgyaltunk. Látjuk, hogy az autó minden része érdekes tulajdonságokkal bírhat, amelyek közül sok, sajnos, teljesen ismeretlen. Az ismertetett „apróságok” természetesen csak igen kis töredékét alkotják a szerkesztés számtalan részletének.

**Vezető világmárka a**

# Peugeot

**Sorozatos és fölényes győzelmeivel bebizonyította, hogy a legtökéletesebb automobil.**

**1926-ban három Túrakocsi Grand Prixben győzött.**

24 órás Belga Túrakocsi Grand Prix.

12 órás Spanyol Túrakocsi Grand Prix.

24 órás Olasz Túrakocsi Grand Prix.

**Az 1926. évi VII. Svábhegyi versenyen Landy István**

## Peugeot túrakocsin

4:56.27 idővel győz kategóriájában.

Telefon: 973-43.

Telefon: 973-43.

**Vezérképviselet: Landy István, Budapest, V., Országház-tér 9.**

## A Brookland-bajnokságok

Mult esütörtökön került eldöntésre a szezon egyik utolsó nagy versenye a Brookland-bajnokság. A verseny, mely ragyogó időben került eldöntésre, sport-szempontról keveset nyújtott. Kevés nevező, még kevesebb induló és jóformán semmi küzdelem jellemezte a meetinget, amelyen ezuttal egyetlen rekord sem dőlt meg.

A 250 km-es gépek startja nyitotta meg a programot. A versenynek némi érdekességet kölcsönzött az a tény, hogy a biztos győztesnek látszó Worters (Excelsior) mellett elindult az idei versenyek hőse, a Rex-Acme krek Handley is. Handley az első körben még jól tartotta magát, de a második körtől kezdve a favorit Worters ment az élre és kenterben nyerte a versenyt. Handleyt a finisben még Millar (Zenith) is megelőzi.

### Végeredmény:

1. Worters (Excelsior-Jap) Átlag: 131.567 Km.
2. F. C. Millar (248. Zenith-Blackburne).
3. W. L. Handley (Rex-Acme-Blackburne).

Az ezután következő 600 km. sidecar kategória is gyenge verseny képét mutatta. A kilenc bevezetett közül csupán hatan állottak starthoz: Horsman (595 Triumph), P. Brewster (599 Zenith), Staniland, Denly és Mc. Artur (Norton). Indult azonkívül még Fitzgerald vezetése mellett egy Zenith-Mag, mely vezetőjének bevallása szerint már több mint 4000 kilométert futott országuton. A verseny finise siralmas képet nyújtott, amennyiben az összes induló közül csupán Horsman (Triumph) ért célba. A többiek különböző, motor, kupplung stb. defektek miatt mindnyájan feladták a versenyt. A verseny érdekességéből sokat von le, a kiváló Douglas-vezetők Dixon és Judd távolmaradása.

A 350 km-es kategória 15 nevezője és 11 indulója szép versenyt sejtetett. A sejtelmek nem csaltak, amennyiben valóban ez volt a nap egyik legszebb versenye, noha H. Le Vack (New-Hudson) nem indulása folytán a nagyérdekességű Marchant-Handley-Worters-Le Vack match, az előbbi három küzdelmévé zsugorodott össze. Küzdelem az egész verseny folyamán jóformán csak Marchant (Chater-Lea) és Worters (Excelsior) között volt. Az élen lévő Mar-

chant-et 5 yard távolságban követte állandóan a most már a 350 km-es kategóriában is veszedelmesen jólmenő Worters. Végül Marchant 30 yarddal első, míg Handley egy közepes harmadik hellyel volt kénytelen megelégedni. A negyedik helyet a tavaszi versenyeken oly szenzációsan szerepelt Lacey (Grindley-Peerless) foglalta el.

### Végeredmény:

1. W. D. Marchant (348 Chater-Lea).
2. Worters (344 Excelsior-Jap).
3. Handley (348 Rex-Acme-Blackburne).

Az 1000 km-es sidecar kategóriában starthoz állott négy versenyző közül három 1000 km-es Jap-el beépített motort használt, míg egyedül Riddoch futott Blackburne motorral. Rögtön start után a favorit Wright (Zenith) ment az élre szorosán követve Riddochtól. Nemsokára Riddoch defektet kap és míg javít, Baragwanath (Brough-Superior) megelőzi. A verseny féltávján Wright hátsó hengerének szelepemelő karja törik és kénytelen a különben meglehetősen lassú Baragwanath-nak átengedni az első helyet. Harmadiknak az időközben újra elindult Riddoch érkezik be.

### Végeredmény:

1. Baragwanath (976 Brough-Superior). Átlagsebesség: 137.456 Km.
2. Wright (976 Zenith-Jap).
3. Riddoch (998 Zenith-Blackburne).

A nap legszebb versenyei közé tartozott a 750 km-es bajnokság, melyben Handley (745 Rex-Acme kéthengeres Blackburne), Horsman (595 Triumph), Driscoll és Staniland (Norton), valamint a tavalyi bajnok Walters (730 Zenith) indultak. A verseny elején Handley vezet, míg nemsokára feltartóztatlanul az élre tör az 588 km-es Nortonnal futó Staniland, hogy aztán első helyét a verseny végéig biztosan megtartsa. Driscoll feladja, míg Horsman az utolsóelőtti körben egy már-már sikeresnek látszó kísérletet végez Handley befogására, de nemsokára teljesen visszaesik.

A VII. Svábhegyi verseny abszolút győztesének  
**WOLFNER LÁSZLÓNAK**  
Zenit-Jap motorkerékpárját

**TÓTH GYULA**

mechanikai üzembén készítették elő a versenyre.

**Budapest, VI., Gróf Zichy Jenő-u. 36.**

Gyors, precíz és olcsó javítási munkálatok.



ALAPÍTOTT 1882.

**FÖLDVÁRY IMRE**

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

**BUDAPEST**

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

**Végeredmény:**

1. Staniland (588 Norton). Átlagsebesség: 150,197.
2. Handley (745 Rex-Acme).
3. Walters (730 Zenith).

Teljesen érdektelen küzdelmet nyújtott minden szempontból a 350 kcm-es sidecar kategória versenye, ahol a helyezettek óriási közökben követték egymást.

**Végeredmény:**

1. Marchant (348 Chater-Lea). Átlagsebesség: 125,089 km.
2. Worters (344 Excelsior-Jap).
3. Lilne (344 OEC-Jap).

Az 500 kcm-es sologépek küzdelme már ismét hasonlított versenyhez, amit az előbbi kategóriák nem mindegyikéről mondhatnánk el. A versenyt eleitől végig fölényesen vezetve Denly (Norton) nyerte meg, követve a nem sokkal utána befutó Staniland (Norton) által. A harmadik helyre a magát kitünően tartó Judd (Douglas) került, míg a negyedik helyre egy Gibson által vezetett Sunbeam került. Több befutó nem volt.

**Végeredmény:**

1. Denly (490 Norton). Átlagsebes.: 154,425 km.
2. Staniland (490 Norton).
3. Judd (494 Douglas).

Az 1000 kcm-es kategóriában Wright (Zenith) újra bebizonyította abszolút fölényét. Elejétől végig vezetve a nap legjobb átlagával nyerte versenyét. A versenynek különös érdekességet kölcsönzött egy 588 kcm-es Norton startja, melyet Staniland vezetett. Dacára az elég jelentékeny konkurrenciának Staniland Wright mögött a második helyre hozta be gépét, megszégyenítve nem egy 1000 kcm-es szörnyeteget. A versenyben egyébként majdnem baleset történt, amennyiben a Staniland előtt fekvő Baldwin (Zenith) oly hirtelen állt le, hogy Staniland kevés híján beleszaladt és csak merész fordulattal tudta kikerülni.

**Végeredmény:**

1. Wright (996 Zenith-Jap). Átlagsebesség: 164,526.
2. Staniland (588 Norton).
3. Knight (996 Zenith-Jap).

**FORGALMI HIREK****A mentőstatisztikától a közlekedési rendig****A budapesti júliusi elgázolási statisztika**

Az utóbbi időben a fővárosban hatalmas mértékben megnövekedett elgázolások száma napirendre tűzte a közlekedési rend gyors revízióját. A revízió alapjául természetesen elsősorban a mentőstatisztika szolgálhat, amelynek utolsó, júliusi adatai, összehasonlítva a júniusi és májusi adatokkal, szörnyű prespektívát nyújtanak.

Minket közvetlenül csak a motorkerékpárok és autók szerepe érdekel, mindamellett érdekes összehasonlítások kedvéért a teljes statisztikát adjuk.

	Vasút	Villamos	Autó	Motorkerékp.	Kerékp.
Május	2	13	11	6	8
június	7	24	36	11	25
július	12	41	35	16	41

Amint a statisztikából látható, a júliusi automobilgázolások száma kisebb, mint az előző hónapban, noha a járművek száma lényegesen felszaporodott. A motorkerékpárok gázolása a járművek szaporodásához képest növekedett. De a legnagyobb meglepetést a kerékpárok hozták, amelyek júliusban 500%-kal többet gázoltak, mint májusban!

Ime a csendesen, puffogás nélkül rohanó kerékpár! És a villamos? Csak 300%-kal gázolt többet, mint májusban. Azaz pardon, nem is a villamos... Hiszen tudvalevő, hogy a villamosbalesetek 80%-át a le-fel ugráló közönség idézi elő s a balesetekért csak ő tehető felelőssé. Természetesen hasonló szerepe van a gyalogosoknak a többi gázolásoknál is.

A statisztika szerint tehát nem a napilapok kitűnő szakembereinek terminus technicusával „szárguldó gilotin”-nak nevezett járművek, hanem a renitens kerékpárosok és gyalogosok okozzák a gázolások zömét s mint ilyenek épp úgy megrendszabályozandók, mint a járművek vezetői.

A kerékpárosok megrendszabályozása és a kerékpárok számtáblával való ellátása küszöbön áll. Remélhetőleg a gyalogosokra is sor kerül.

Megbízható helyről szerzett információk szerint még a télen feltétlenül törvénybe iktatják a párizsi közlekedési konferencia egyezményét, amitől a közlekedési probléma megoldását is remélik.

Érdekes esetnek voltunk a szemtanúi a minap. Eppen egyik motorkerékpárképviselőnél beszélgettünk, amidőn bejön két jólfésült úr és a rendőrségi szaklapra, a „Közbiztonság”-ra kér előfizetést és hirdetések. „Bocsássanak meg az urak, de én, akit hetente visznek be kapitányságról kapitányságra, ottfognak 3-4 órát, úgy bánnak velem, mint egy betörővel, mert motorom kissé füstölt, úgy beszélnek velem, mint egy csirkefogóval, hát bizony az urak lapjában sem nem hirdetek, sem pedig azt elő nem fizetem.” És a két jólfésült úr ezt kénytelen volt maga is elismerni és kalapjukat véve szégyenkezve eltávozni. „Bizony kérem, amíg a rendőrség mivelünk, motorkerékpárosokkal így bánik, addig mi motorkerékpárkereskedők sem támogatjuk a „Közbiztonság”-ot és ebben szolidárisak is vagyunk. Mire nincs kihatással a szegény motorkerékpárosok molesztálása és úgy látszik, minden hiába. Múlt számunkban már némi engedékenységéről és jóindulatról írtunk, a legutolsó héten pedig újból számtalan levél érkezik szerkesztőségünkbe a rendőrség

**Habán-Delmár****A modern motorkerékpár**

Most jelent meg!

Kiváló kézikönyv, minden motorkerékpáros részére nélkülözhetetlen!

Ára tartós egész vászonkötésben 62.500 korona. Vidékre postaköltséggel, a pénz előleges beküldése mellett 70.000 korona

Kapható az „Automobil Motorsport” kiadóhivatalában Budapest, II., Margit-körút 64/a., V. 2.

újabb molesztálási akciójáról. Igaz, el is felejtették, hónap vége van és a biztos urak „működési naplójá”-nak fel kell mutatni a bizonyos százalékot.

Az adófizető állampolgárok iránti kíméletlen bánásmódnak egy újabb bizonyítéka. X. Y. motorkerékpárkereskedő egyik levizsgázott, de még el nem adott gépén jár üzleti ügyben a fővárosban. Leállítja a rendőr. „Kérem az igazolólapot!” A delikvens kitorász a zsebében, elővesz 3—4 igazolólapot, de éppen az az egy hiányzik, amelyiken ül. „Gyerünk be a VIII. kerületi kapitányságra.” Delikvens felajánlja a rend őrének, hogy elviszi gépén a nem messze fekvő botl helyiségre és ott bemutatja neki az igazolólapot, majd vissza is hozza őrhelyére. „Nem! Tessék tolja be a kapitányságra!” „Miért toljam? Azért van motorom, hogy menjek rajta.” „Tessék betolni!” „Tolja be maga!” volt a válasz. „Majd hozok hordárt, aki az úr költségére betolja a motort.” „Az én költségemre ugyan nem”, — felel a kereskedő. Végre megjön a hordár és az egész társaság becammog a VIII. kerületi kapitányságra. Ott a delikvenst leültetik és vár. Vár egészen délig, míg sor kerül rá és a rendőr megírja a jegyzőkönyvet. Majd  $100.000+100.000=200.000$  korona pénzbírság, valamint a hordár díjának kifizetése után eltávozhat, de gépje nélkül. Azt csak akkor vihette el, amikor bemutatta az igazolólapot. Hát mondja kedves kapitány úr, mondja kedves biztos úr, mire való volt ez a cirkusz? Az amúgy is kínos viszonyok között vergődő kereskedő zsebéből 200.000 koronát kivenni, a mellett munkaidejéből 4 órát elrabolni, bizony ennek nincs sok értelme. Ja, de üldözni kell a motorkerékpárt, mert puffog, gázol és füstöl.

A hivatásos gépkocsivezetők. Én részemről mindig tiszteltem és becsültem őket. Becsültem őket addig, amíg azt láttam, hogy derekasan viselkednek, megteszik kötelességüket. Ne haragudjanak uraim, bár tisztelet a kivételnek, a véleményem némileg megváltozott. A magyar soffőrök 70%-ának annyira eldurvultak az erkölcesi, hogy kénytelen vagyok szavamam fel emelni. Immáron hónapok óta vagyok abban a helyzetben, hogy magam is gépkocsin töltöm időmnek java részét és a mellett annyi emberrel van módomban beszélgetni, hogy bizony nagyon sokat meghallok és nagyon sokat tudok. Uraim, ne haragudjanak rám, de ki kell jelentenem, hogy a szó legteljesebb értelmében „lelketlenül” vezetük kocsijukat, nem törődve még azokkal sem, akik szintén a volánnál ülnek, még kevésbé azokkal, akik az agyonüldözött motorkerékpár kormányára mellett rettegnek a budapesti forgalom ezer és ezer felornyosuló bajaitól. A locsolt utcák, az autóra és mo-

torra éhes rendőrök, a bukkanók, a gödrök és még ehhez az urak néha bizony a „lelketlenség” határán mozgó hajtása. Hányszor találkoztam mostanában autóvezetővel, aki az Istennek nem hagyná el a központon és inkább forduljon be a másik az árokba, de ő nem tér ki. És hány panaszt kapunk ugyanilyen irányból a motorkerékpáros kollégáktól. A fényszórót hány gépkocsivezető nem csukná le az Istennek sem, hadd fusson bele a másik az árokba vagy egy fának. Hány esetet láttam utolsó balatoni utaim alatt, amikor a gépkocsivezető az útszélen szerelő kollégája mellett 80—90 kilométeres sebességgel elrohan. „Hadd kapja a port a nyakába!” Hát, uraim, autós erkölcs ez? Hiszen mindig arról prédikálunk mi, autósok, motorosok, hiszen alig vagyunk tízezren, egy családnak tagjai vagyunk, akiknek össze kellene tartani és nemcsak egymást segíteni alkalomadtán, hanem a szó legszorosabb értelmében testvéreileg kell viseltetnünk egymás iránt. Leszorítani az árokba a szembejövőt, jól beporozni az útszélen defektjét javítót, szemébe világítani a szembejövőnek: ez nem automobilistához illő erkölcs. Ha ez így megy, akkor leszorulunk a konfliktusos nívójára. Ez ellen mindig fel fogjuk emelni szavunkat. Melegen, testvéri szóval kérjük a „Gépkocsivezetők Lapja”-t, tegye szavá észrevételeinket hasábjain és igyekezzen oda hatni, hogy nagyobb felebaráti szeretettel vezessük kocsinkat és ne csak a magunk előnyeit nézzük, hanem a másokét is. Reméljük, hogy ezirányban ez lesz az utolsó panaszos sorunk.

A bukkanók szaporodnak, de semmiképpen sem akarnak eltűnni. Különösen a budai utcákon keltenek szomorú feltűnést. Figyelmébe ajánljuk Budapest újonnan megválasztott polgármesterének a budai utcákat, ahol a nyugodtan közlekedő automobilista egyszerűen olyan hatalmasakat ugrik, hogyha csukott kocsiba ülne, okvetlenül véres zúzódásokkal kellene beszállítani a legközelebbi kórházba. Figyelmébe ajánljuk a budai Fő-utcát, az Ostrom-utcát, a Vérmező-utat és még igen sok más „mintaszerűen az automobilisták” felhúzására preparált budai utcát.

A motorkerékpárosok személyes szabadságának megvonása, úgy látszik, nem akar megszűnni. Ez a balkáni állapot még ma is napról napra kísért. A svábhgyi verseny napján történt a figyelemreméltó eset. Az egyik gyári „Nova”-versenyző kis 175 km. és ohv. gépén kötélen vontatja be Hild Károly defektos sidecarját. Még a szám is a mellén van a delikvensnek, hiszen alig pár perccel a verseny után történt. Az Andrásy-úton „Állj”-t parancsol a rend őre. „Füstöl

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

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

Telefon: 88—36, Lipót 975—98. — Kérjen katalogust.

a motor!" A delikvens magyarul igyekszik a rendőrnek: „Hát, kérem, az lehet, hiszen most jövünk a svábhegyi versenyről, ahol bizony a gép nagyobb erőpróbának van kitéve, tehát jobban kell olajozni. Tekintettel arra, hogy az Andrassy-úton nem haladhatok teljes gázzal és így az olajom nem használódik fel teljesen, egy része füstölést fog okozni. Ha parancsolja, írjon fel.“ „Nem oda Buda, gyerünk a kapitányságra!“ És bevitték a két gépet a Mozsár-utcába. Ott tartották az egész társaságot este 7-ig. Az eset történt délután fél háromkor. Uraim, az Isten megáldja magukat, mire való ez? Mit akarnak ezzel elérni? Szaporítani a bevételket, avagy kiüldözni Budapestről a motorkerékpárosokat. Az elsőt elérhetik, de a másodikat sohasem. Inkább arra törekedjenek, hogy este ki legyen világítva az utca, nem pedig elrabolni egy ember vasárnap délutánját, mert a motorja „füstöl“. Szédületes bünt követett el szegény, füstölni mert az Andrassy-úton.

A második eset Budán történt a meredek Ostrom-utcán. Egy 500-as Méray-Jap boldog tulajdonosa, a pótüléssel társával igyekszik felfelé a várba. Tekintettel a két személyre, sebességről szó sem lehetett. „Állj! Maga gyorsan hajtott!“ „Miből következteti azt, biztos úr?“ — kérdi a delikvens, mert gyors hajtsáról szó sem volt. „Mert hangosan puffogott!“ — szól a kitünően kioktatott 1312-es biztos. „Mennyivel megy a gépe síkon?“ — kérdi a rendőr. „80—90 kilométer körül.“ „Akkor jó, mert ha a maga gépe síkon 80—90 kilométert fut, akkor azt itt is kifutja. Gyerünk a kapitányságra.“ Megint a kapitányság. Lassan betolatunk a kapitányságra, le a Gyorskoesi-utcába. Az a hang, az az elbánás, amivel ott fogadnak. Akáresak egy rablógyilkost. Még csak a puskatus hiányzott. Elvették a gépemet. Ott ültem órák hosszat, mert a kihallgatás

elvégzésére jogosult borotválkozni ment. Végre jó pár órai türelmes várás után, miközben hivatásom folytán 3 órai munkaidőt elvesztettem, megkaptam a felette lojális, de kissé érthetetlen ítéletet, 25.000 korona gyorsajtás, 25.000 korona, mert nem dudált, 25.000 korona figyelmen kívül hagyás. Uraim, hol itt a ráció? Mondták volna, hogy 75.000 korona gyorsajtás és pontum, de 25.000 koronát halmozni olyan esetekért, mik nem is fedik a valóságot, teljesen felesleges dolog. Én még hozzávágtam volna 50.000 koronát, mert motorkerékpárja van és 50.000 koronát, mert a „világon van“. Így 75.000 korona helyett, 100.000 koronával sikerült volna a havi penzumot emelni.

Kitünő példaadás!!! A minap délelőtt 11 órakor egy három rendőrrel megterhelt oldalkocsis motorkerékpár 50 kilométeres sebességben száguldott végig a Rákóczi-úton. E mellett olyan pokoli zajt csapnak, hogy az emberek fülüket fogták. Gondolkodtunk egy darabig, mi lehet ez? Végre rájöttünk. Be akarták mutatni a budapesti közönségnek, hogyan „nem szabad közlekedni?“ Budapesten. Őket azonban senki sem kísérte be a „kapitányságra“, sőt feszesen tisztelegtek a sarkon a posztoló rendőrök.

Hild Károllyal, a kitünő motorkerékpárversenyzővel történt a következő eset, ami ismét egy hihetetlen példája a motorkerékpár iránti „rendőri bíraskodásnak“. Hild a Belváros egyik utcájából fordul ki. Jó motoros, Angliában is volt, helyén van az esze. Szabályosan dudál. Egy járókelő megijed a dudahangtól, elkezdi ugrálni ide-oda, míg végre Hild szépen kikerüli és elmegy mellette. „Marha“ — szól a járókelő. Hild megáll, amire a járókelő, ki úgy látszik, nem a legmerészebb osztályához tartozik a férfinemnek, szörnyen megijed és rendőrt

## Svábhegyi versenyen

# MAJLÁTH

cég által képviselt

## HARLEY-DAVIDSON

## BROUGH SUPERIOR

### A. J. S.

motorkerékpárok

Urbach László és vitéz Kaszala Károly vezetésével

5 kategória-**győzelem**, 3 kategória-**rekord**.

7 aranyplakettet és 4 tiszteletdíjat nyertek.

**VI. ker., Hunyady-tér 12. szám.**

kiált. Ott terem a rend őre. „El akart gázolni, nem dudált, gyorsan hajtott!” — zúditja rá a vádak egész tömegét Hildre. Mi a vége? No mi is lehet? A kapitányság! Hildet bekísérik. Felette udvarias kezelés, no mert hiszen motorkerékpáros. Mindjárt a rablógyilkos után következnek. A IV. kerületi kapitányság, hogy ki az, mellékes, kimondja az ítéletet, rövid három óra után. „Megbüntetem 50.000 koronára, mert „majdnem elgázolta” az egyik panaszos járókelőt és figyelmeztetem, ha hasonló eset még egyszer előfordul, akkor megvonom öntől a vezetői jogosítványt. Újabb fogalom a rendőrbíraskodás terén a „majdnem” szó. Ez éppen olyan, mintha van egy sorsjegyet, aminek a száma 31.765 és kihúzzák a 31.764-et. Terringettét, majdnem nyertem. Pedig lehet, hogy a 31.764 éppen az urna ellenkező fenekén volt. Hild Károly pedig azt mondja: „Milyen messze voltam én még ahhoz, hogy elgázoljam azt a járókelőt.” Pontos azonban, hogy szaporulat állt be a büntetési kasszában és a motorosok molesztálása egyre tart változatlan energiával. Kár volt elkiabálni? Többet sohasem írunk arról, hogy a rendőrség kezdi a motorosokat nem molesztálni, mert úgy látszik, fantazmagória volt az egész.

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



**GOODRICH PNEU**  
AZ UTAK KIRÁLYA

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

# HIREK

Müller László okleveles vegyész-mérnök, aki öt éven keresztül volt a jóhírnévek örvendő Sirius-művek Akkumulátor és Elemgyár r.-t. igazgatója, a közelmúlt napokban kivált a gyár kötelékéből és önállósította magát. Egyben átvette a Sirius-művek budapesti vezérképviseletét és a VI., Liszt Ferenc-tér 6. szám alatt gyönyörűen berendezett akkumulátor és elektrotechnikai vállalatot alapított. Akkumulátoreladás, javítás és töltés bel- és külföldi autók részére, azonkívül galvanelemek, mód- és fűtőtelepek, színházi és mozi-vezérlámpák, áramátalakítók akkumulátor töltésre, egyenirányítók akkumulátor töltésre, valamint anód biztosító lámpák stb. kaphatók Müller László okl. vegyész-mérnök vállalatában, melyet mindenkinek a legmelegebben ajánlhatunk.

A Caspar Oil nagy sikere Budapesten. Alig három hónapja vezették be Magyarországon a világmárka amerikai autó- és motorkerékpár-olajat, a „Caspar Oil”-t. Soha ilyen rövid idő alatt gyártmány nem tett oly népszerűsége szert, mint a Caspar Oil. A minap rendezett TTC megbízhatósági versenyen már a startolók hatalmas per centje futott a kitűnő amerikai motorolajjal és mindannyian a legnagyobb elismeréssel nyilatkoztak annak kitűnőségéről. Mint értesülünk, a Svábhegyi versenyen szintén a kocsik és motorok egy hatalmas százaléka a Caspar Oilt használta.

Az amerikai Champion-gyújtógyertya és Firestone-pneumatik legújabb jelentős sikerei. Egymásután következő három évben harmadszor voltak Champion-gyújtógyertyák a legnagyobb európai verseny, az Európai Grand Prix-verseny győztes kocsijain, amelyet ez évben San Sebastianban, Spanyolországban 700 kilométeres távon tartottak meg. Az óriási hőség következtében, mely az egyes vezetőknél gyengesebb állapotot idézett elő, csak öt kocsit érte el a célt. Ezek valamennyien Champion-gyertyával voltak felszerelve. Hartz Harry a legutóbbi Atlantic City versenyen új világrekordokat állított fel. Müller-Special-kocsin óránként 215 kilométeres sebességgel futotta be a 480 kilométert. A Miller-Special Champion-gyertyával volt felszerelve. Dacára a rendkívüli hőségnek, egyetlenegy Champion-gyertyát sem cseréltek.

**Egy mozifelvétel - 25 ezer K**

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



Látszerész

**IV, FERENCIEK-TERE 2**

**V, TISZA ISTVÁN (FÜRDŐ)-UTCA 7 SZ.**

Telefon:  
J. 40-92

**H.R.D.**

Telefon:  
J. 40-92

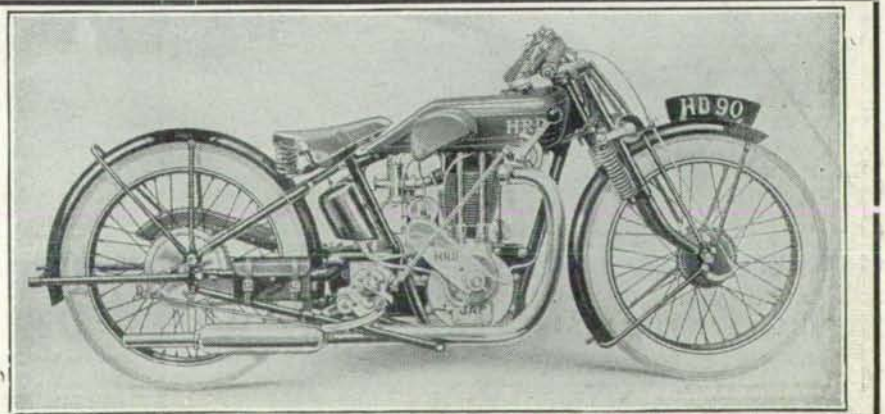
**A  
VILÁG LEGGYORSABB 500-AS GÉPE**

Magyarországi vezérképviselet:

**LANTAI EDE**

Magyar Motorforgalmi Vállalat

Budapest, IX., Viola - utca 12-14



A  
**3**

világmárka

**Norton**

**Royal-Enfield**

**New-Imperial**

versenyeredményei  
utólérhetetlenek.

Budapest, IV., Ferenciek-tere 3.

**D<sup>r</sup> Frohner-Pásztélyi  
Automobilművek**

VI, Fáy-utca

9  
Telefon: Lipót 913-06

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



Mindennemű személy- és teherkarosszériák  
készítése. Motorcsónakok állandóan raktáron.

**AUTO=  
AKKUMULÁTORÁT  
VEGYE!  
JAVÍTTASSA!  
TÖLTESSE!  
SIRIUS=MŰVEKNÉL**

GYÁR: VI., PETNEHÁZY-UTCA 72  
TELEFON: L. 978-34



VÁROSI IRODA :  
MÜLLER LÁSZLÓ OKL. VEGYÉSZMÉRNÖK  
akkumulátor és elektrotechnikai vállalata  
BUDAPEST, VI., LISZT FERENC-TÉR 6.  
TELEFON: 140-03

**Autóműszaki  
oktató falitáblák**

Soffőriskolák számára

Egy sorozat — 26 darab 2-3 m<sup>2</sup> nagyságban

Ára:

1.500.000 korona

KIADJA A „MOTORSPORT”

Kívánatra bemutatjuk vételkényszer nélkül

Megrendelhetők:

A KIADÓHIVATALBAN

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



**Az Északmagyarországi Automobil Club motoroskirándulása.** Az Északmagyarországi Automobil Club motoroskerékpáros tagjai nagyszabású motoros kirándulást rendeztek Egerbe, hol Eleőd János, villanygyári igazgató fogadta a miskolevidéki klubtársakat. Az építőművészet remekeivel telített város nevezetességeinek megtekintése után Parádra ment a 41 motoroskerékpáros és a 4 autó, hol 20 Budapestről Méray-gépen jött sportbaráttal találkoztak.

A szembejövő kocsik vigyázatlansága folytán sajnos, három baleset történt az úton. Egy nagy kocsit belelötölött a dr. Bácsa ügyvéd által vezetett motoroskerékpárba, melynek mellékkocsijában dr. Neogrady Emil rendőrkapitány ült s a söfför látva, hogy mindkettőjüket az árokba lökte, az automobil gyors iramban megugrott. A nyomozás folyik s minden erőnkkel azon kell lenni, hogy az ilyen közúti banditákat a hatóságok kezére adjuk. Egy másik gyöngyösi autó pedig, mert helytelen oldalon hajtott, a parádi szerpentinén nekiment Ungerleider órás motorbiciklijének, honnan ugyancsak erős iramban a felfelé kapaszkodó Méray-Horváth Endre motoroskerékpárgyárost és ismert versenyzőt gázolta el, aki lábát törte.

Sajnos, ilyen esetek kellene ahhoz hogy felnyissuk az illetékesek szeméit s rámutassunk, mit tesz az, ha ők nem foglalkoznak az útrendéssel olyan lelkiismeretesen, mint ahogyan azt a közérdek megkíváná. Mi bátrak vagyunk felvetni a fokozatos felelősség kérdését, amelyet olyképen gondolunk megoldandónak, hogy minden egyes útrendészeti kihágásnál idézzék be a kerületi hatósági exponenseket, nézzenek utána, vajjon ezek ki is adják-e a forgalmat szabályozó rendeleteket, ellenőrzik-e, hogy azokat a járművek tulajdonosai és különösen a gazdaemberek megtanulják s ha a közrend őrét ezt nem tették volna, úgy minden egyes esetben fegyelmi eljárás alá vonassanak. Elmúlt az ideje annak, amikor kevesen lévén, békével türtük, hogy az autósokat és motoroskerékpárokat nemhogy védelemben részesítették volna, de a közvéleményt egyenesen reájuk uszították. Végre nekünk is haladnunk kell s a haladás útját a motorosok rójják.

**Miskolcon 1200 méter hosszú motoroskerékpárversenypályát építenek.** Az Északmagyarországi Automobil Club felkérésére a Királyi Magyar Automobil Clubnak, mint sportfőhatóságnak megbízásából dr. Nagy Gyula, a KMAC motorosztályának elnöke vizsgálta felül Miskolcon az új üggetőpályát, amelyet motorversenyzési célokra akartak alkalmassá tenni. A pálya tulajdonosának Miskolc th. j. f. városnak főmérnöke, Szücs-Sándor műszaki főtanácsos és Rimóczy József dr. városi tanácsnok, valamint a KMAC vezetőségének részvételével lefolytatott tanácskozás után küldöttségileg dr. Hodobay Sándor miskolci polgármester, az ÉMAC ügyvezető alelnöke elé járultak s előadták azon kérésüket, hogy a mostani laza talajú versenypálya helyett parallel ellipszisképen egy új pályát létesítsenek. A mindenben nagyon modernül gondolkozó polgármester, most is megígérte legmesszebbmenő hathatós támogatását s így biztosra vehetjük, hogy tavasszal speciális pályán versenyezhetünk mi Miskolcon.

Tekintve, hogy a jövő évben már jórészt elkészül a lillafüred-bükki hegyi versenypálya is, Miskolc motorsport szempontból, nagy vonzóerővel fog bírni sportbarátainkra s nagyraihivatottá teszi az Északmagyarországi Automobil Clubot.

S v á b h e g y i v e r s e n y 1 9 2 6 .

**FIGYELEM!**

Egy a napi teherzállító használatból elvont széria 350 kcm oldalvezérelt Blackburne-motorral beépített

**REX-ACME**

sidecar kitérő lóval biztosan

**GYŐZ!**

a 350 kcm. oldalkocsi-kategóriában.

**Vegyen Rex-Acmét!****Elonyós fizetési feltételek!****Vezérképviselő: MARTINEK ISTVÁN, BUDAPEST, I., Ferry Oszkar-út 32.****Első Magyar****Motoroskerékpár- és Alkatrészgyár****Lőrincz Béla****Budapest, IX., Mester-utca 40**

Magyarország legrégebbi és legmodernebbül felszerelt motoroskerékpárjavítótelepe. Gyártja az összes, bármely rendszerű motoroskerékpáralkatrészeket logas- és lanckerekeket, dugattyúkat; végez precíziós hengerfurásokat és közzőrüléseket. Minden típusú két- és négytűtemű motoroskerékpár gondos javítása; versenygépeknek versenyekre való szakszerű előkészítése.

**NEW-GERRARD****Angol világmárka**

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

**Vezérképviselő:**

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

**NER-A-CAR****a legstabilabb motoroskerékpár**

**Tiszta!  
Üzembiztos!  
Gazdaságos!  
Elpusztíthatatlan!**

**Vezérképviselő:**

**Székely Ignác**  
Budapest, VI., Podmaniczky-utca 18. sz.

Utazás a föld körül, kevesebb, mint 29 nap alatt. Mint jelentettük, John Henry Mears 1913. évben felállított világrekordja „A föld körül“, nemrég 7 nappal győzetett le. Mr. Edward S. Evans, detroiti gyáros és Mr. Linton O. Wells újságíró, a földközi utazást 28 nap; 14 óra, 36 perc, 51 másodperc alatt tudták megtenni. Abroncsul a világszerte ismert Firestone-pneumatikot választották, amely ezen óriási igénybevétel a legfényesebben állta. Újabb bizonyítéka ezen abroncsok rendkívüli jóságának! Mint ismeretes, úgy a Champion-gyűjtőgyertyák, mint a Firestone-pneumatik vezérlésviselete Dénes és Friedmann Rt., Budapest, VI., Dessewffy-utca 29. kezeiben van.

**Ismét Lockhardt.** Az Észak-Carolinában fekvő új Charlotte-Speedway 150 angol mérföldes versenyét, ami az amerikai bajnokságba is beleszámít, az Indianapolisi győző Lockhardt nyerte Front Drive (első-kerékmeghajtásos) kétliteres Miller-Speciál kocsiján. Lockhardt a 241 kilométer, 350 méteres távot 1:14:27 szenzációs idővel nyerte, ami 194.540 km. óraátlagnak felel meg. Lockhardt nem kevesebb, mint 7600 dollár díjat nyert, ami 570 millió magyar koronát tesz ki.

Compiègneben 500 méteres nekifutással 1 kilométeres hegyversenyt rendeztek. A nap legjobb idejét 3 literes versenykocsin Montier érte el, átalakított amerikai Ford-kocsin, az úgynevezett Montier-Speciálon. Ideje 58.8 mp. volt, ami 61.224 km. átlagsebességnek felel meg. Feltűnést keltett az Angol Grand Prix győztes Sénéchal (Sénéchal-túra-kocsi) kitűnő ideje 59.0 mp., amivel a nap második legjobb idejét futotta. A sportkocsik között Havrincourt győzött Salmsonon 1:02 alatt, míg a motorkerékpár-kategóriákban Andreino (Norton) volt az első 1:03.4, aránylag gyengébb idővel.

**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: JANOVIKS FERENC

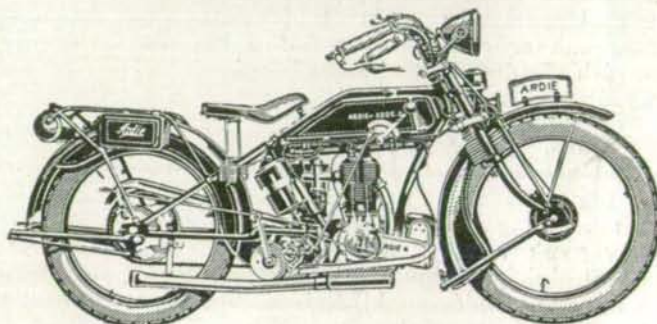
A Tiszántúli Automobil Club versenye a legteljesebb siker jegyében folyt le. A versenyről, melyre Budapestről legjobb automobilistáink rándultak le, jövő számunkban nagy cikkben fogunk beszámolni.

Az 1926. évi Osztrák Tourist Trophy  
abszolút győztese

**THUMSHIRN**

490 kcm. o. h. v.

**ARDIE=JAP**  
MOTORKERÉKPÁRON.



Az „Ardie-Werke A.-G. Nürnberg“  
Magyarországi vezérlésviselete:

„Aratás“ Mezőgazdasági és Gépkereskedelmi r.-t.

BUDAPEST, V., Balaton-u. 10.  
Telefon: Lipót 970—89.

**ÖTÉVI VÁZGARANCIA**

**Kedvező fizetési feltételek.**

VEZÉRLÉSVISELET:  
VERES PÁLNÉ-UTCA 19.

**NEW=HUDSON**  
**MOTORKERÉKPÁROK**

VEZÉRLÉSVISELET  
VERES PÁLNÉ-UTCA 19.

**„SUNO“**

Budapest  
legmodernebbül berendezett

Tekintse meg javítóműhelyünket!

Otsón 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.)**



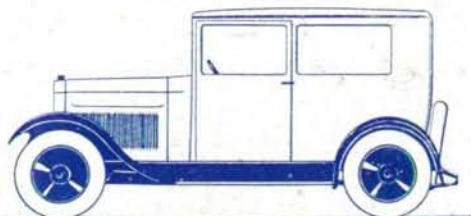
**Az 1927. autóév  
világszenzációja:**



**A  
MATHIS**

**8 lóerős, 4 kerékfékes, bőrkarosszériával, 5 ballongummival.**

Abszolút üzembiztos, minden kényelmet biztosító luxuskivitel.  
Rendkívüli tartósság. Legkönnyebb kezelés.



1 ajtós „Modèle Simple“ bőrkarosszériás:

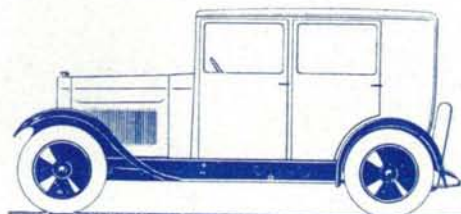
**K 95,500.000**

Ugyanez nyitott:

**K 78,500.000**

**4 sebesség!  
Zajtalan járás.**

Fogyasztása 100 km.-ként  
6 liter benzin, 100 gr. olaj.



2 ajtós „Coach“ bőrkarosszériás:

**K 90,000.000**

Ugyanez nyitott:

**K 75,500.000**

**Saját érdeke  
tehát, hogy a**

**„MATHIS 1927 MY“ típust kipróbálja!**

Vidéki képviselők kerestetnek!

Mathis Usines et Siège Social à Strassbourg központi vezérképviselete Magyarország részére.

Előnyös fizetési feltételek!

Varosi eladási osztály V., József-tér 1. Auto-szalón. — Telefon: Teréz 106-04.

**PIRELLI**

*pneumatik és tömörgummi  
legjobb a magyar utakra.*

**REIMAN,**

V. ker., Vörösmarty-tér 3. szám.



# TAJBOZÁS

**TELEFON: 75-78**

**VEZÉRKÉPVISELET:**

**VELOX AUTOMOBIL RT.  
BUDAPEST, V., DOROTTYA-U. 5  
(HITELBANK-PALOTA)**

