

53959

Automobil Motorsport

I. évfolyam

18

Ára 1 pengő
(12.500 K)

BUDAPESTI KIR. I. ÉV. 1928
1928 OKT. 30
ÁTVETVE



385
11

DUNLOP PNEUMATIK



EGYETLEN MUNKÁS
SZÖVET.
FOLYÓIRAT
1928/29. 1-20.

TELEFON:
L 994-38 és 994-39

„STEUA“

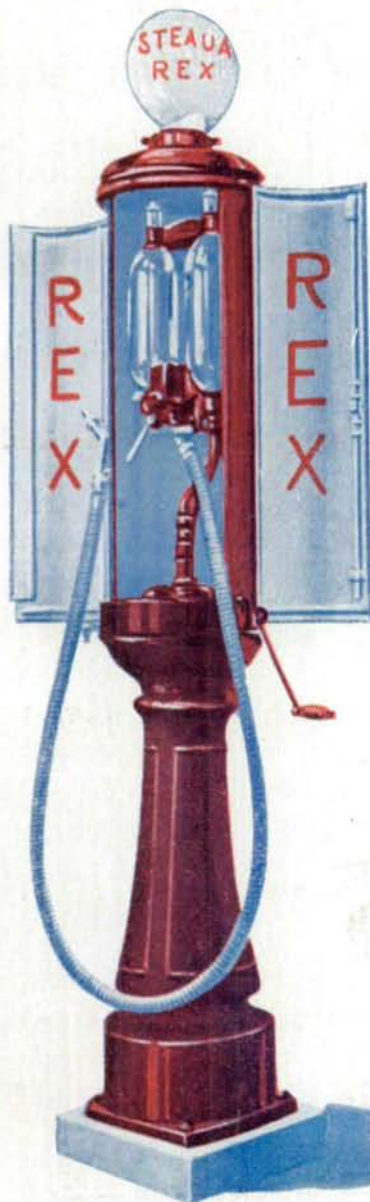
IGAZGATÓSÁG:
Teréz 43-47 szám

KŐOLAJKERESKEDELMI RÉSZV.-TÁRS.

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

Budapesti töltőállomásaink:

- | | |
|--|---|
| I. ker., Déli-vasút: Nyilvános utcai benzinkút. | V. ker., „Phöbus“ műszaki és olajkereskedelmi rt., Balaton-utca 10. |
| III. „ Margit-sziget: (Sziget Club épülete mellett) nyilvános benzinkút. | VI. „ Jókai-tér: Nyilvános utcai benzinkút. |
| IV. „ Cálvin-tér: Nyilvános utcai benzinkút. | VI. „ gróf Zichy Jenő-utca 8. |
| IV. „ Mária Valéria-utca 3. | VIII. „ Astoria garage: Madách-utca 15. |



Vidéki benzinkutak és töltőállomások:

- | | |
|--|--|
| Budakeszi: Töltőkút Gräfl Antal raktára előtt. | Miskolc: Töltőkút a Szemere- és Arany János-utca sarkán. |
| Csorna: Sopronmegyei mezőgazdák rt. | Nagykanizsa: Nyitrai József és Teutsch Gusztáv, Fő-tér 1. |
| Debrecen: Töltőkút az Arany Bika száll. előtt | Nyírbátor: Poilacsek Fülöp és Fia. |
| Déaványa: Guttman Gyula. | Nyíregyháza: Töltőkút a Kossuth-téren. |
| Dunaöldvár: Borovitz testvérek. | Orosháza: Töltőkút a Csertyó-garage előtt. |
| Füzesabony: Fajkereskedelmi rt. telepén az országút mellett. | Pápa: Magyar Mezőgazdák Szövetkezete. |
| Győr: Töltőkút a Magyar Mezőgazdák szövetkezeténél, Teleki-utca 59. | Parád-fürdő: Töltőkút az Erzsébet-szálloda előtt. |
| Gyula: Töltőkút Schillinger Lipót vaskereskedése előtt. | Pásztó: Grünfeld Miksa. |
| Hajdúnánás: Fried Adolf. | Pécs: Töltőkút a Rákóczi-út sarkán a Hungária kávéház előtt. |
| Hévízfürdő: Töltőkút Hévízfürdő autózeme. | Pécs: Töltőkút Varga Gyula garage-ában. Rákóczi-út 54. |
| Kalocsa: Berkovits Lipót. | Szentés: Töltőkút Weltisch Vilmosné műszaki kereskedése előtt. |
| Karcag: Fábry és Reiner, Piac-tér 5. | Sziksó: „Steaua“ szikszói kirendeltsége, Grosz Ernő. |
| Keszthely: Töltőkút az Amazon szálloda előtt. | Szolnok: „Steaua“ szolnoki raktára, Gorove-u. |
| Kiskunfélegyháza: Schweiger Mór fia. | Szombathely: Töltőkút a vármegyei ház mellett, Hollán Ernő-utca 1. |
| Kispest-Szentlőné: Herz és Mautner. | Tapolca: Töltőkút Kaszás Soma kereskedése előtt. |
| Kisvárd: Levite Mózes. | Zalaegerszeg: Töltőkút Mayer József üzlete előtt, „Bárány“ étteremmel szemben |
| Lepsény: Magyar Mezőgazdák Szövetkezete. | |
| Makó: Ehrentfeld és Spitz rt. | |
| Mátészalka: Mátészalkai Közgazdasági Bank Rt. | |
| Miskolc: Töltőkút a Korona-szálloda előtt. | |

Használja
„REX”
töltőállomásainkat!

Ön látja a mennyiséget!
Ön látja a minőséget!

„REX” autóolajak

Ajánlási táblánk alapján
keresse ki a magának
megfelelő minőséget.



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



Svábhegyi verseny 1926.

SALMSON

ismét a leggyorsabb kiskocsi.

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

Magyarországi vezérképviselőt:

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

Mielőtt
motorkerékpárt
venne, tekintse
meg a legújabb



MÉRAY

TÍPUSOKAT.

Kérjen árajánlatot angol JAP és Villiers-motorokkal beépített „solo“- vagy sidecar-típusokra és azonnal belátja, hogy a

MÉRAY

motorkerékpárok stabilitásuk, jóságuk és tartósságuk mellett a legolcsóbbak és a legelőnyösebb fizetési feltételeket nyújtják.

MÉRAY MOTORKERÉKPÁRGYÁR R.-T.,

Budapest, IV. kerület, Dorottya-utca 2. szám. Telefon: Teréz 26-55.

PIRELLI

*pneumatik és tömörgummi
legjobb a magyar utakra.*

REIMAN,

V. ker., Vörösmarty-tér 3. szám.



Svábfegyi 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; 5. 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).



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.



Jön! Jön!

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 négykerékték berendezéssel vannak felszerelve. Fenti árakhoz 10 százalék fényüzési adó járul.

Magyarországi vezérképvislet:

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

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 kitünő idővel győz az 1,5 literes túrakocsik között.

Zolnay Endre második az 1,5 literes sportkocsi-kategóriában.

Rosa Archimede fölényel győz a 2 literes sportkocsik között.

Lyk'a István második a 2 lit. sportkocsi-kategóriában.

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

Liszt Ferenc-tér 11. Telefon: 64-75.

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.*

JÁNOSHEGYI VERSENY 1926.



Urbach László

Cordatic

motorpneumel a motorverseny

abszolút győztese.

Delmár Walterné a túrakocsik abszolút győztese.

További győzelmek: *C. C. Friese, Dénes Imre, Heteés Sándor, br. Wolfner András, Lyka István, Neumayer István, Szász Károly, Hild Károly, dr. Hajós Imre, Kübek József.*

Mind CORDATIC pneumatikon.

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

Egy túraút és annak örömei

Salmson Grand Sporton Nyiregyházára és vissza
A Tiszántúli Automobil Club első túraútja

A kora tavasszal alakult és azóta nagy agilitással dolgozó Tiszántúli Automobil Club október hó 10-én, kezdetnek igen szépen beillő egynapos túraút rendezett, összekötve egy 14 kilométeres sebességi síkversennyel, valamint egy 3.4 kilométeres homokpróbával. Magam is résztvettem a túraúton és így módomban állt azt minden szépségével és árnyoldalával, bár a jelen esetben igazán nem sok volt, elbeszélni olvasóinknak, különösen pedig azért, mert barátaim és ismerőseim körében történt beszélgetéseimből következtetve, egy túraút, annak lefolyását és értékelését sokan egészen helytelenül fogják fel és rosszul értelmezik. Igyekezni fogok tehát a TTAC túraútját, úgy a néző, mint a versenyző szemüvegén keresztül elmondani olvasóinknak, hogy tájékozva legyenek mi is az a túraút, hogyan folyik az le, miszerint történik az eredmények kiszámítása.

Egy túraút tulajdonképpen nem egy verseny, hanem egy megbízhatósági erőpróba, ahol a benevezettek kötelesek naponként egy bizonyos távolságot befutni, előírt átlagsebességgel, mely szigorúan betartandó. Mindazok, akik hiba nélkül végig futják az előírt távot, kocsijuk megbízhatóságát és vezetői képességeiket igazolják, tehát egy részben már eléget tettek a túraút követelményeinek. Ez azonban még csak fél siker. A résztvevők értékelése és a helyezések megállapítása rendszerint képletek alapján lesz megállapítva. A képletek tényezői: a kocsisúly, a motor hengerűrtartalma és az a sebesség, amit a vezető a túraútba iktatott síkversenyen és hegyversenyen, mely mindkettő kimondott sebességi verseny, elért. Ezekben a sebességi versenyeken természetesen nemesak a kocsisúly, hanem a vezető tudása is jelentékeny szerepet játszik.

A képletek, melyek szerint az első, illetve a helyezések kérdése elintéződik, rendszerint arra vezethetők vissza, hogy mennyi kisebb hengerűrtartalmú motorral, mennyi nagyobb kocsisúllyal, mennyi rövidebb idő alatt abszolválják a sebességi pró-

bákat. Ebből önként következik, hogy nagy 4-6 literes motorral bíró és aránylag lassú kocsik, dacára hatalmas súlyuknak, sohasem lesznek az elsők között, ha csak nem bírnak speciálmotorokkal, mint például a mi versenyeinke általában induló Steyrek, míg a kis 1.1-1.5 literes motorral beépített túrakocsik, ha kellő sebességgel is rendelkeznek, dacára aránylag kisebb súlyuknak, mindig jó helyezésre tarthatnak számot.

Ezzel némiképpen fogalmát adtam a túraversenyek elbírálásának, most lássuk miképpen zajlik le egy túraút. Mindenekelőtt betartva a nevezési határidőt, pontosan kitöltve a rendezőegyesület által érdeklődésünkre megküldött nevezési űrlapokat, a nevezési díjakkal csatoltan, bejelentjük résztvételünket. Ezzel a formák első aktusa befejeződik.

A TTAC túraútja október 10-én zajlott le Debrecen és Nyiregyháza között. A körülbelül 200 kilométeres útvonal előírt átlagokkal való pontos betartásán kívül, egy Nyiregyháza-Rakamaz között lefutandó 14 kilométeres síkgyorsasági versenyből, mely eddig szokatlanul hosszú távja következtében, nálunk újítás számba ment, valamint egy már a feltételekben pikánsnak látszó 3.4 kilométeres homokpróbából állott. A homokpróbáról mindenki tudta, hogy nagy sebességek elérése már a talaj jellegzetes nehéz volta miatt sem igen lehetséges, annak előzetes megtekintése tehát nem volt oly szükséges, bár nem ártott volna, így tehát elhatároztam, hogy csupán a síkverseny terepén tartunk beható szemlét. Összevetve a hasznost a kellemessel, kis Salmson sportkocsimmal, szabályszerűen leadva nevezésemet szombat reggel, (október 9-én) megindultam Debrecenbe, tekintve azonban, hogy a síksebességi verseny útvonala Nyiregyháza mellett volt, annak rekognoszálása végett Miskolc felé vettem utamat.

Isteni szép napos, bár már kissé hűvös reggelen kezdtük meg az utat. Engem, mint újságírókat már maga az odautazás is érdekelt. Egy hosszabb, körül-

belül 350 kilométeres úton az ember annyit lát, annyit tapasztal és annyi érdekes feljegyezni valót talál, amiből igen sok témát meríthet olvasói számára. Téma tényleg akadt, különösen pedig kettő. Az egyik az utak állapota, a másik az útjelzések teljes hiánya.

Az utak állapotában határozottan erős javulás mutatkozik. Általában az egész vonalon serényen folyik a munka. A Gödöllő előtti szakaszon, a nevezetes „patkó” körüli részeken állandóan dolgozik a gőzhenger és kivéve a Budapesttől—Mátyásföldig nyúló abszolút rossz szakaszt, az útvonal egészen jó. A borsodi és hevesi részeken ma a hidépítés korát éljük. Nemkevesebb, mint 22 kis híd épült az utolsó hetekben. Itt az átjutás ma még kissé kellemetlen, de a remény, hogy pár héten belül ez is elkészül, jóleső érzéssel tölt el. A borsodmegyei utak nagyon jók és meglehetősen kezeltek is, de nem mondható el mindez az abauji és zempléni részokról, bár itt is hatalmas útépítési munkálatok folynak. A legpéldásabb rend azonban kétségtelenül Szabolcsban van. Látszik hogy Kállay Miklós főispán modern ember és automobilista. Itt csaknem az összes utak, beleértve a legfélreesőbbeket is, egészen elsőrangúak és helyenként a legjobb külföldi utakra emlékeztetnek. Itt láttam különben a legkitünőbb útkaparó és útrendbentartó szervezetet. Azt hiszem olvasóink már észrevehették, hogy nem szokásunk az agyondicsérés és meglehetősen fukarok vagyunk a jó szóval, a munkát, az akaratot és hozzáértést azonban, különösen akkor, ha annak eredményét is látjuk, mindig honoráljuk. A szabolcsi főispánhoz sok megye adminisztrációja elmehet leckét venni és ha minden főispán így gondolkodna, akkor bizony másképpen nézének ki már ma az ország utai.

A másik téma, amiről írnom kell az „útjelzés”. Ez ma a magyar utak rákfeneje. Sehol egy tábla, sehol egy útbaigazító jelzés. Nyolc éve, hogy elmúlt a világháború, mondhatjuk négy éve már tökéletes rend van az országban, minden irányban javulás mutatkozik, csupán az útjelzések hiányának még ma is, önkéntelenül ilyenkor az a kérdés villan át agyunkon, miért is van Automobilklubunk? Lezsögezzük, hogy ha az útjelzés ilyen tempóban halad, akkor talán 10 év alatt elérjük, hogy a Budapest—Wieni főúton előbukkan egy-egy KMAC jelzőtábla. Eddig nem igen szólhattunk fel ezirányban, de most, amikor már köztudomásúvá vált, hogy igenis a Királyi Magyar Automobil Club tartozik az utak jelzését elvégezni a triptique jövedelmek egy részéből, most már igenis felemelhetjük szavunkat és amint ma, mi vagyunk az elsők, akik állandóan az útjelzések hiánya felett siránkozunk, mi leszünk az elsők akkor is, ha meg lehet majd dicséernünk a Királyi Magyar Automobil Clubot a jelzőtáblák gyors és precíz felállításáért. Mert ami ma van, az kissé

egészen balkáni, oh bocsánat a kifejezésért, hiszen Romániában, onnan jött szemtanuk elbeszélése szerint kitünő az útjelzés és helyenként vetekszik a nyugati államokéval. Dicséret a Cordatic-nak, mert legyünk őszinték, néhol a fakó Cordatic-tábla még ma is kitünő szolgálatot tesz. Kár hogy a Rugyantagyár nem tartja meg ezt a békebeli jó szokását és nem folytatja, vagy legalább is nem hozhatja rendbe eddigi tábláit. No de ebből talán elég lesz, térjünk át a túraútra.

A Miskolcon eltöltött kitünő tizórai után, csakhamar elértük Tokajt, majd Rakamazt és ott voltunk a sebességi verseny útvonalán. Mindenütt mozgás. Útkaparók még most is serényen dolgoznak, katonai osztagok a telefont szerelik, itt-ott kíváncsi érdeklődők, a szomszéd Nyiregyházáról lesik a titkos tréninget. Csakhamar megtudjuk, hogy bizony a délelőtti folyamán már sokan jártak itt és hogy Delmár fantasztikus sebességeket ért el. Mi is végigfutjuk egyszer a távot és megállapítjuk, hogy bizony egy alacsony versenykocsival az általában egyenes, de négy-öt enyhe ívvel ellátott pályát „völl-gassal” is lehet venni, de egy könnyű kiskocsi, mint például a mienk bizony kissé ugrál a talajon, bár az úttest kifogástalan állapotban van, de az ideális simától azonban még igen messze volt. Mint ki jól végezte dolgát, vágunk neki az utolsó etappenak és délután felöltör beérkeztünk Debrecenbe. Előbb akartunk ott lenni, de tekintve a kitünő útjelzést, Tokaj helyett Olaszliszkára mentünk s bár a csodarábbat fel sem kerestük, egy jó órát vesztettünk a kétszer 25 kilométeres szakasz hiábavaló lefutása miatt. Eltévedésünk azonban nem az egyedüli volt. Delmárnét például a román határról dirigálták vissza Debrecen felé, mintán az útjelzést hiába kereste egy szétágazásnál.

Debrecenben már igen élénk az élet. Ismerős budapesti kocsik mindefelé az országutakon. Sietünk a lemázsáláshoz. A mázsálás minden túraútszükséges része. A gőzmalomhoz küldenek, ahol dr. Marton Gyula a TTAC titkára fogad és lát el szükséges útbaigazításokkal. „Hatszáznegyvenöt kgr.” mondja be a számot az agilis gróf Desseffy Aurél a TTAC igazgatósági tagja, aki a verseny egész rendezésében hatalmasan kivette a részét és egyike azon fiatal mánásainknak, aki kedves és közvetlen modorával az összes résztvevők szimpátiáját megnyerte. A lemázsálás után a budapesti Grand Hotelekkel egyenrangú „Biká”-ba visz utunk. Csupa ismerős. Itt van egész Budapest. Bár szobája még a felének sines, a hangulat kitünő. A szép kis túraút jó hangulatát a debreceni este kissé lerontotta. A TTAC, az úglátszik Nyiregyházával nem igen szimpatizáló Debrecenben nem igen tudta érvényesíteni tekintélyét és így megesett, hogy a nagyvásár látogatói foglalhatták le a TTAC által már napokkal ezelőtt

A BIANCHI

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

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

a túraút résztvevőinek megrendelt szobákat. A helyzetet súlyosbította még az a körülmény, hogy a dél-előtti folyamán a Bikában tetőtűz volt, ami a felső emelet kiürítését vonta maga után és így ezáltal is zavar keletkezett. A kedélyes pestiek eleinte magyarárn kifejezve „dühöngtek” és szidták a jó vidékieket, de később mégis csak humor lett az úr és kiki, úgy ahogy remélve, hogy mégis csak helyett kap éjszakára, ha másképen nem kocsijának ülésén, belenyugodott a helyzetbe. A Bika hallja egész érdekes látványt nyújtott. Clubsapkás KMAC-isták élükön dr. Szelnár Aladárral, a vezértitkár úrral, aki ezúttal maga is a versenyzők soraiban foglalt helyet. Ott láttuk Haltenberger Samu bácsit, dr. Déghy Ödönt az öregek táborából, majd Delmár Waltert színes pull-overjében nejjével. A nemzetközi jelleget a Mercedes-vezető báró Wentzel-Mosau adta meg. A motorosok között a Harley-Davidson tábor keltett feltűnést, élén a vezérképviselővel Majláth és Urbachal, no meg az elmaradhatatlan cow-boy alakítással Kaszálával. Kaszala különben ma hős Debrecenben, akiről a délutáni ujságok hasábkot írnak. A Bika égésénél, miután a rendőröknek nem sikerült a tömeget hátraszorítani, Kaszala végezte el a munkát hatalmas Harley-ján. Egyszerűen belerohant a tömegbe motorjával, amely eszeveszetten menekült. A hatalmas méretű társasvaesora, melyen közel százan vettek részt, három elárvult pincérijével feledhetetlen emléket hagyott hátra a túraút résztvevőiben Debrecen irányában és főleg azt a célt szolgálta, hogy ezáltal a különbséget a közönyös, sőt antiautomobilista Debrecen és a minden tekintetben kedves Nyiregyháza között még jobban érezhetővé tegye. A 300.000 koronás Bika-szobák és egyéb kellemes emlékek azt hisszük Debrecen idegenforgalmára automobilisztikus szempontból igen üdvösek voltak.

Az elszállásolás okozta összevisszaságnak legjobban a Ballot-vezető Wilhelm Sándor itta meg a levét. Este elhelyezvén kocsiját, elzárván minden benzin- és olajcsapot, lakáskeresés után nézett, softőrjét pedig a kocsiban hagyta, hogy vigyázzon rá. Reggel a felkeltés körül zavarok lehettek, mert az időközben mégis a Bikában helyet kapott Wilhelm álmából Ballotja hangjaira riadt fel. A softőr ugyanis félve, hogy elkésnek, maga hozta be a kocsit, nem tudván azonban, hogy ura elzárta az olajcsapot, olaj nélkül járatta az amúgy is kényes és a sebességi versenyre alaposan előkészített kocsit. Az eredmény hamarosan mutatkozott és Wilhelm kénytelen volt kiolvadt csapággal Debrecenben gondolkodni az idők mulandóságán.

Reggel ötökör már mindenki fenn van. Gyors reggeli és ki a starthoz. Sorban indulnak elsőnek a motorkerékpárok, majd nagyság szerint az auto-

mobiloc. Még utoljára átvizsgálunk mindent, kiteszük magunk elé az előre kiszámított átlagtáblázatot és az adott jelre elindulunk. A mellettem ülő Varga László barátom kezében ceruza és egy blokk. Figyelünk, hogy át ne lépjük az átlagot, mert a pozíciók szerint a titkos állomások jegyzik az időt és aki az előírt minimumot nem éri el, vagy az előírt maximumot túllépi, kiesik a versenyből. Ennek az után mint utólag kiderült, semmi értelme sem volt, mert az átlagokat kevés kivétellel alig tartották be. Sebességmérőnk állandóan 40 kilométer körül ingadozik. Előírt átlagom (1.1 literes sportkocsi) 32—47 km. Jobb a felső maximumhoz közelebb állani, mert így az esetleges pneudefektekre biztosítva vagyunk. A 22 kilométeres kőhöz érünk. Mi az átlag? 46 km. Mehetünk valamivel lassabban. Hild áll az útszélén Novájával, hátsó pneuját ragasztja. Nem valami kellemes mesterség. A 26-os kőnél Friese előz Magomobiljával.

Szabolesban vagyunk. Mindenütt példás rend. Leventék az útmentén 100 méterre egymástól. Rendőrök, fehérruhás kislányok, csendőrség, a falu araja-nagyja mindenütt, akárcsak tavasszal a nagy túraúton. Mindenütt tökéletes rendezés. Minden elágazásnál jelzés. Sehol egy kocsi, egy szekér, ami zavarná utunkat. 30 km-es kő. Mennyi az átlag. Gyors számítás és már kész a felelet. 43.9 km. A sok falu folytán engedünk a sebességből, de még mindig erősen a felső határhoz közel. Közben egymásután előznek meg a mögöttünk jóval később induló túrako-esik. Rövid beszélgetés és így megtudjuk, hogy átlagjuk, aminek számításával nem igen sokat törődnek, jóval nagyobb az előírtnál. Kíváncsiak vagyunk hányan fognak kiesni? Többen észreveszik, hogy állandóan számoljuk az átlagot. Erre igen ügyesen mögénkbuznak, Vadász és Dietl Amilcarjaikkal állandóan mögöttem futnak. Vadász inkább nyeli a poromat, de kiesni nem akar. Többen szépen előkészített tabellákkal futnak. Így Mándy (Renault), Delmár és Delmárné, valamint Wolfner András báró, hasonlóan C. C. Friese meg Szini János. Tudják mit csinálnak.

A 42-es kő előtt egy betorkoló mezei útnál egy autó áll. Benne és mellette karszalagos urak. Jegyeznek. Az első titkos ellenőrző állomás. Egyiknél láteső. Figyeli a kocsik számát. Gyorsan kiszámítjuk az átlagunkat. 38.920 km. Pontosan a közép. Kál-lósemjén előtt Bezilával találkozunk. Karburátorját tisztítja. Nagykállónál Mándi megunja a lassú iramot és dacára hogy átlagának maximuma 42 km. gyors tempóban előz. Szerinte ő tartja a helyes sebességet. Landy István siet el mellettem. Megállunk egy pár percre. Oly későn kelt, hogy elfelejtette megcsinálni a kilométertabelláját. Kisül, hogy 10 perccel később indult és már itt van. Átlagja a maximum

Autóruházat

Berendezett toilette- és étkezőböröndök.

Weszely István

Budapest, IV. kerület, Váci-utca

9

felett van. „Majd Nyiregyházán megállunk reggelizni egy kis átlagrontásra“.

Elérjük Nyiregyházát. Tökéletes rend. Pár kilométerrel a város után már állanak az autók. Itt a sebességi verseny startja. Megállunk. Már itt lehetünk vagy félórája, amikor megtudjuk, hogy le kell adni a startnál kapott könyvecskénket, amibe beírják, mikor érkeztünk. Fogalmam sem volt róla. Annak sorrendjében indítják a sebességit. Kisül, hogy a közben érkezettek mind leadták a könyvecskéjüket és nekem 10 óra 05 perc helyett 10 óra 43-at írnak be. Utólag kiderül, hogy ez képezi az átlagkontroll alapját is. Szörnyen megijedtem. Gyorsan kiszámítjuk eszerint átlagunkat, mire fellelegzünk 32.793 km., tehát nem estünk ki. Kár volt az izgalomért, az átlagokat egyáltalában nem vették figyelembe és minden csak a sebességi próbák alapján lett elbírálva.

A sebességi verseny rendezése túl lassú. Hosszú perces szünetek. Néha 5—10 perc. Néha egy fél óra! Közben már eredményeket is tudunk. Delmár szenzáció 142 kilométeres átlagot futott. Közben parázs perpatvar támadt. Az előbb érkezett motorosokat háttérbe szorítják és az autókat indítják elsőnek. Mindkét pártnak igaza van. Az autósok azzal érvelnek, hogy délután még egy homoksebességi versenyük lesz, ami a motorosokra nem kötelező. A motorosok viszont azt, hogy nincs lámpájuk és a sötétben nem tudnak befutni kellő időben Nyiregyházára. Dacára ennek alul maradnak. Lassan elfogynak a kocsik.

Mi jövünk sorra. Kissé kellemetlen érzés. Sebességi verseny egy olyan terepen, ahol egyszer jöttünk végig, azt is fordítva. Felvesszük a motorke-rekpáros korunkból visszamaradt bukósisakot. A rossz nyelvek megjegyzik, hogy mi képviseljük a Targa Florio típust. Magamban mégis én nevetek. Mert ha ne adja Isten bukunk, ami törés, pneudefekt esetén 100 kilométeres tempóban igen könnyen megeshet, az én fejem épségben marad. Start. Kis-kocsimmal hamarosan bennvagyunk a 80 kilométerben és mire a tulajdonképpeni startvonalon átfutunk (1 km. nekifutás) sebességmérőnk 95 kilométert mutat. Rövidesen benn vagyunk a 100-ban, de az első kanyar előtt kissé leveszem a gázt. A sebesség visszaesik. Kár volt. A kanyar csak látszólag gyanus.

Állandóan 100 km. körül futunk. A ballonok erősen éreztetik hatásukat és alaposan csökkentik a sebességet. A 14 kilométernek csak nem akar vége lenni. Húzódik. Egy hatalmas bukkanó látszik előttünk. Leveszem a gázt. Kár volt. Ismét veszítettünk. Egy hosszú egyenes, egy forduló és feltűnik a cél. 100 kilométeren felüli sebességben futunk át. Lassan megállunk. Visszafutunk. Mennyi az időnk? Megtudjuk. 9:13.1. Rögtön kiszámítom az átlagot. 93 km. Nem rossz, de Vadászé és Dietl Hubié, kik kis Amilcaron mentek jobb. Ügylátszik a Surbaissé-Amilcar gyorsabb, mint a Grand Sport Salmson, vagy talán sok gázt vettem el a fordulók előtt? Lehet! A fontos, hogy hiba nélkül túl vagyunk rajta.

Folytatjuk az utat. Feledhetetlen emlékek. Gyönyörű utak. Mesés rendezés mindenütt. A Szabolcs-megyei adminisztráció elsőrangú. Ismét fehérruhás kislányok, leventék sokasága. Nincs még veszve Magyarország. Gyönyörű képek. Utunk a magas Tiszától vezet. Baloldalt füzes, jobbra a hatalmas nyírségi róna. Hirtelen kanyar, be a füzesbe és a Telektanyai „Halászeszárdánál“ vagyunk. Hosszú terített asztalok. Megyei hajduk szolgálnak ki. Mindenről első pillantásra meglátni, hogy magyar. A régi jó idők jutnak eszünkbe, halászlé, nyárson sült kecske, sültcsirke és minden jó, mi szem száznak kellemes. Végtelenül hálásak vagyunk a TTAC-nak, hogy egy kis igazi Magyarországot mutatott nekünk, egy békés jómódú kis paradicsomot, ahol nincs politika, nincs veszekedés és mindenki csak örül a természetnek, a szépek és a jónak. Egy órai ebédidő. Alaposan kihasználtuk. Hamar eltelt. Még mielőtt elindulunk, lenézünk a Tiszapartjára. Tizenöt kilométer innen a határ, mondja az öreg halász. Könnyű szökik a szemünkbe. No de menjünk. Elérzékenyedésünket csodálkozás váltja fel. Mi az? Telektanyán „Rex“-kút. Nem akarunk hinni szemünknek. Gyurkovich Béla a Steaua kutainak vidéki felállítója pompás munkát végzett. Még Telektanyára is kiküldte a mozgó „Rex“-kutat és így nemesak a startnál, hanem Nyiregyházán, Telektanyán, egyszóval mindenütt, ahol átvonultunk, a benzinszükséglet pótlásáról gondoskodva volt.

Rövid egyórás út után megérkezünk a homokverseny startjához. A Székely és Berkesz közötti országút egy elágazása. 3.4 km. Már javában indulnak

MINDEN

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

PNEUMATIKOT

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

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

a kocsik. Harminc-negyven centiméteres homok. Ki ismeri? Végre megtudjuk, hogy Delmárné már szombaton kétszer is végigjárta. Volt ideje. Azonnal megkérem, meséljen róla valamit. Roppant kedves. Több mint egy fél kilométerig elkísér és megmagyarázza hol kell mennem. Keressem a füvet, ott keményebb. Vigyázzak, egy pillanatra se vegyem el a gázt, mert azonnal megrekedek. Jó auspiciumok. Visszatérőben Halmágyi dr. meséli, hogy nagy Fiat-jával a tegnapi nap folyamán végigment, de mire célhoz ért az egész motorja izzott. Sorra indulnak a kocsik. Szini, Delmár és mások. Walter hatalmas bűgással startol, de meglátszik rajta, hogy itt nem járt és nem mozog otthonosan a homokon.

De, jaj, borulni kezd. Sűrű fellegek tornyosulnak. Egyszerre a telefonnál működő Balázs Laci felugrik és jelenti, hogy a célban lévő Delmár Tódor abbahagyni kívánja a verseny további folytatását, mert ott megindult a záporosó és mindenki biztos fedél után nézett. Alig fejezi be szavait, kitör a vihar. Mindenki fedelet keres. A tetőket gyorsan felhúzzuk és aki helyet kap alábúvik. A Harley-vezetők és Puch János, akik részt akartak venni a homokversenyen, bőrig áznak, míg egy-egy autóban mendedéket kapnak. A tetőnélküli Amilearok vezetői szintén kinnrekedtek. Vadász Miklós poros arca, most alaposan lassan sárosra változik. Ezalatt megeregték az ég csatornáit és a homoktenger sártergére változott. Huszonkét kocsit boldog tulajdonosa már vigan evez Nyiregyháza felé, az ottmaradottak számszerint tizenegyen pedig várunk. Köztünk vannak Péchy Mollmobil-jával, a kis Hamomag és a Sima-Violet. Ezeket sajnáljuk legjobban. A Sima-Violet-vezető Szász-Kovács lemond az élvezetről és feladja a versenyt. A Hamomag-vezető Ermer és Péchy Tamás nem tágít. Lassan eláll az eső és megkezdődik a sárverseny. Mi kerülünk sorra. Feneketlen sár és homoktenger. A kerék átpörög. Ügylátszik könnyű a kocsit. A víz időnként felesap és pillanatokig semmit sem látunk. Egyszerre keresztbe állunk. Bukkanó-bukkanót követ. Keressük a füvet. Még jobban csúszik, mint a sár. Tízfokos lejtő, majd utána 15 fokos emelkedés, közben hatalmas 30 méter hosszú mély víz. Beadom a völgéss-t. Negyvenes tempóban rohanunk a vízen keresztül, csak szempillantásokra látok valamit, tartom a kormányt egyenesen. Jön az emelkedő. Visszakapcsolok egyesre. Pörög a kerék, kúszunk felfelé. Egyszerre fájdalmas hang hagyja el ajkamat. Megeredt a jégeső. Mintha dézsából öntenék a galambtojásnagyságú jégdarabokat. Egyik a szememet találta. Önkéntelenül elveszem a gázt és balkezemmel eltakarom arcomat. A motor kattog, le akar állni. Hirtelen kinyomom a kuplungot. Csúszunk visszafelé. A jégverés hirtelen eláll. Lenn vagyunk a vízben. A kerék pörög, de csak nem akar indulni. Utasom hirtelen kiugrik és tolni próbálja a kocsit minden erejéből. Lassan megindu-

lunk. Az elvesztett percek óráknak tüntek fel. Fenn vagyunk, még két bukkanó és benn vagyunk a célban. Dárday Rudi szerkesztőtársam rohan elé. „Tizenhárom perc,” mondja. Rettenetes lehetett!!

Köszönöm, ezzel aztán minden esélyünk odavesztett a pontversenyben. Pedig a sebességin ugyan csak jól állottunk. Mint utóbb kiderül, az eső előtti idejei 5—8 perc között ingadoztak, míg az eső után startolók 8—13 perc körüli időket futottak. Vadász, Dietl és jó magam így is a 4, 6. és 9-ik helyet foglaltuk el. Ez a balszerencse. Mi tartottuk az átlagot, nem rohantunk és a végén, mi jöttünk későn. Így légy máskor becsületes, illetve buta. Ki tudta azonban, hogy a TTAC eltekint az átlagok felülbírálásától és sutba fogja dobni a propozíciókat. No de nem baj, talán majd a második versenyükön gondosabban lesznek.

Zuhogó esőben futjuk le a hátralévő szakaszt. Mindenki csuromvíz. Jó hogy smokingot hoztunk magunkkal. Mint utóbb kiderült, többen abban mentek haza, mert a túraúton használt öltözékeik még másnap reggel is csuromvizesek voltak. Elhelyezzük gépünket, majd lassan átöltözünk a banketthez. A rendezőség számol. Mi csendesen eszünk, az eredmények kihirdetése késik. Végre éjjel egy óra körül megjelenik a versenyvezetőség és Kállay Miklós főispán, majd dr. Marton Gyula a TTAC titkára kihirdeti az eredményeket. A díjkiosztás vegyes érzelmekeket vált ki a jelenvoltak körében. Mindenesetre voltak hibák. Különösen a motorkerékpárosokat érte sérelem, akik kategóriák szerint neveztek és összesen bíráltattak le. Éppen ilyen rejtélyes módon jutott gróf Andrassy Sándor „a legjobbnak” felajánlott pompás serlege, báró Vay Miklós birtokába, aki mint a legjobb TTAC túrakocsi nyerte a verseny legimpozánsabb és legszebb díját. A díjat nyerhette volna Szini János, aki az értékelésben első lett, nyerhette volna Delmár Walter, mint a verseny leggyorsabbja, nyerhette volna Barna Frigyes, mint a legjobb értékelésű túrakocsi-vezető, Szini János, mint a homokverseny legjobbjá, de semmiesetre se báró Vay Miklós, aki csak a túrakategóriákban volt a legjobb TTAC versenyző.

A bankett után még sokáig együttmaradt az ottlévők egy része, de a többség fáradtan nyugodni tért. Hétfőn reggel hat órától tízig még hangos volt a nyiregyházi főtér, majd délfelé elesenedült a motorzúgás és a pestiek elhagyták Nyiregyházát, lelkükben vegyes érzelmekkel. Részemről azt tartom, hogy szép volt, különösen pedig külsőleg és ha az időjárás nem zavarja meg a versenyt és jobban tartják a versenyfeltételeket, úgy egy egészen komoly és értékében is magas színvonalú túraúttal letünk volna gazdagabbak. Utunkat Miskolcnak véve, kellemes bumlizás után este 9 órakor voltunk benn Budapesten.

Egy mozifelvétel - 25 ezer K

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

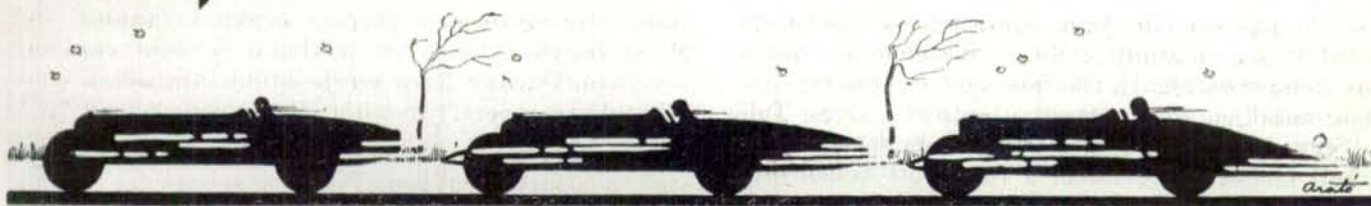


Látszerész

IV, FERENCIEK-TERE 2

V, TISZA ISTVÁN (FÜRDŐ)-UTCA 7 SZ.





A MAC Jánoshegyi versenye

Pompás eredmények — Kitünő rendezés

Október 17-én rendezte a Magyar Athletikai Club az idei év tavaszán alakult motorosszakosztálya első versenyét a szép-Juhásznétől a Jánoshegyre felvezető nehéz hegyi szakaszon. A lehető legnagyobb objektivitással megírhatjuk, hogy a MAC versenye kitűnően sikerült és úgy rendezés, mint az eredmények tekintetében feltétlenül az év egyik legsikerültebb sporteseménye volt. Ötvenhárom benevezett versenyző közül, nem kevesebb, mint ötvenen állottak starthoz és ezek öt kivételével, akik kénytelenek voltak a versenyt feladni, mindannyian hiba nélkül értek be a célba. Megemlítésre méltó és a modern gépek jóságát bizonyítja az a körülmény, hogy a versenyből kivált gépeknek sem volt semminemű defektjük és csupán bukás, vagy a vezetésben történt hiba folytán voltak kénytelenek kiválni a versenyből.

A verseny rendezése a lehető legprecízebb és leggyorsabb volt, amit egyáltalában Magyarországon eddig láttunk. Tökéletes előkészítés, kitűnően lezárt pálya és ami talán a legfontosabb, a verseny lebonyolításának simasága és gyorsasága példaként szolgálhat mindenkinek. Bebizonyosodott, hogy 10—15 perces szünetek nélkül is lehet hegyi versenyt rendezni. Tíz órakor kezdődött a versenyzők indítása és dacára annak, hogy két versenyzőt újból kellett indítani, fél egy órára a verseny befejezést nyert, ami azt jelenti, hogy a versenyzők alig 3 percnél hosszabb időközökben lettek a startvonalra elindítva és így a közönség csaknem egy folytonos versenynek volt szemtanúja.

Eltételezve Máry Dezső ismert alakját, aki annak idején a Tourist Trophy megrendezésével szerzett magának különös érdemeket, csaknem mindenütt új arcképek, új nevek működtek közre a verseny lebonyolításában. Sőt mintha valami különös is

észrevehettünk volna a versenyrendezésben, amire éppen a versenyzők hívták fel figyelmünket a „rendezés végtelen figyelme és udvariassága”. Mindenkinek meghallgatták a kérését és ha teljesíthető volt, teljesítették. Nyugodtság, a legmeszebbmenő udvariasság, előzékenység jellemezte a rendezőseget. Igazi mintaverseny volt. Egyetlen sajnálatos tény volt, hogy nélkülöztük a villanyórát, bár a MAC külön kérelmezte a Királyi Magyar Automobil Clubtól. A válasz elutasító volt, bár Delmár Tódor

a legnagyobb készséggel ajánlotta fel ezúttal is szolgálatait.

A verseny előkészítésének hatalmas munkáját a szakosztályelnök alvívő Máry Dezső alezredek vezetésével a MAC motorososztályának lelkes kara mintaszerűen oldotta meg. Különös dícséret illeti meg ez irányban Máry Dezsőn kívül Iványi Gusztávot, a szakosztály agilis főkárát, valamint a MAC egész rendezőgárdáját.

Ami a verseny sportbeli részét illeti, kitűnően sikerült és a magyar versenyzőgárda határozott fejlődését mutatta. Az egyes csoportokban és kategóriákban igen sok versenyző kitűnő futást produkált és hatalmas javulástról tett tanúságot. Delmár Walter ezúttal egyenesen excellált és biztosak vagyunk benne, hogy mostani vezetésével a legerősebb nemzetközi konkurrenciában is fő-

lényesen győzött volna. Elért ideje és fenomenális km-es átlagsebessége a nehéz hajtűkanyarokkal teleszpékelt Jánoshegyi szerpentin szenzációs mondható. Mellette kivált még az automobilvezetők között Wolfner András báró, aki nehéz és a Jánoshegyi hajtűkben túl hosszú kocsiával gyönyörű időt ért el. Határozott javulás észlelhető a fiatal OM vezető Lyka Istvánnál, akinek ideje körülményeket tekintetbe véve szintén kitűnő. Ugyancsak a legnagyobb dícséret hangján kell megemlékeznünk Dietl

A nap legjobb ideje.

Útvonalrekord.



Solo-motorkerékpárok.

Urbach László

(496 ohv. AJS.) 3:41,4.

Oldalkocsis-motorkerékpárok.

Urbach László

(980 ohv. Brough Superior-Jap) 4:01,8.

Túraautomobilok.

Delmár Walterné

(1816 Steyr) 4:44,8.

Sportkocsik.

Delmár Walter

(4380 Steyr-Sport) 3:33,4.

Automobilhűtők
Benzintartályok
Javítások

„Ikarus”

Hűtő és Fémáru R. T.

Budapest, VI.,

Országbíró-utca 26/b.

Telefon: C. 914-17 és C. 978-93.

Hubertről, aki kis 1100 kem. Amilcarjával elsőrangú időt futott ki, valamint Delmár Walternéről, aki a férfiakat megszégyenítő merészséggel és tudással vezette kocsiját, a túrakatagóriák legjobb idejét futván. Szép vezetést produkált még C. C. Frieze (Magomobil), valamint Heteés Sándor, dr. Schmidt Gyula, Kalmár Tihamér és Barna Frigyes.

A motorkerékpárosok közül ismét Urbach László diadalmaskodott. A solo gépek között ismét győzött, bár minimális időkülönbséggel Feledy Pál dr. felett, míg a sidecarok között szintén az abszolút legjobb időt futotta. Bár ohv. kéthengeres Brough-ja sebesség szempontjából messze a többi gépek felett állott és így győzelme nem volt kétséges az a vezetés, amit Urbach itt produkált, mindenki általános esodálatot és megbecsülést váltott ki. Örvenedetes eseménye volt a napnak Hild Károly két szép eredménye, valamint vele és Kovács Andorral kapcsolatban a magyar Nova gyár hatalmas előretörése. Szép vezetést produkáltak még a motorkerékpárosok közül az Ariel vezető Kovács Sándor, aki pályaverseny győzelmei után végre a terepen is kezd komoly menővé válni, valamint Gyurkovich Béla, aki dacára hiányos tréningjének biztosan nyerte kategóriáját. Mellettük a kezdő Dénés Imre, Stanzel Gyula, Kúbek József, Bauer József, Dragos Jenő és Erdélyi Ferenc produkáltak szép futást. Puch János a tőle megszokott klasszikus stílusban továbbra is megőrizte vezetőhelyét a kis kategóriában.

A versenyen a motorkerékpárkategóriákban történt három jelentéktelenebb bukáson kívül két könnyen végzetessé válható baleset is történt, de szerencsére mindkettő komoly baj nélkül végződött. Az egyik Wolfner Lászlóval a Svábhegyi verseny egyik főgyőztesével történt. Ezúttal nem motorkerékpáron, hanem Bignan-túrakocsijával indult. A pálya felében, közvetlenül a második hajtű forduló előtt kifarolt gépe nekivágódott egy fának és lecsúszott az úttestről. Szerencsére a Jánoshegyet borító hatalmas fatörzsek megakadályozták a kocsit abban, hogy a mélységbe zuhanjon és így a bennülőknek semmi baja sem történt.

A másik baj közvetlenül a cél előtt játszódott le. Vadász Miklóst érte itt a baj. Gépe pneudefektet szenvedett és az úttesten többször ide-oda vágódott, míg végre két fatörzs között nyugvópontra talált. Szerencsére itt sem történt az ijedségen és két kerék törésén kívül semmi baj, bár mindkét baleset hatalmas sebességben történt.

A motorbukások java a hajtűfordulókban játszódott le, de tekintve a minimális sebességet ezek is baj nélkül multak el.

Üzemanyagok szempontjából kiemelendő a Caspar-Oil. Ezúttal a nap legjobb ideje és négy csoportgyőzelem fűződik a kiváló amerikai olajtermék nevéhez. A Bosch gyártmányok most is excelláltak.

Csaknem valamennyi győztes Bosch mágnessel futott és Bosch gyertyát használt. Az F. 2 Ethanol továbbfolytatta győzelmi sorozatát. A magyar Discol valószínűleg a jövő esztendőben hatalmas szerepet fog játszani a jelentősebb magyar versenyeken. Ezúttal Urbach László köszönhette győzelmeit a kitűnően összeállított magyar üzemanyagnak. A „Rex” benzín a MAC meetingen is vezetett.

A győztesek és helyezettek ezúttal a MAC művészi nagy plakettjeit nyerték arany (vermeill), ezüst és bronz kivitelben, míg a csoportgyőztesek szép tiszteletdíjakat nyertek. Delmár Walter a Honvédség Főparancsnokának díját, Delmár Walterné József főherceg és a Pátria díját, Urbach László, Andrassy Géza gróf és a MAC díját nyerték, mint abszolút győztesek. Stanzel Gyula, mint a leggyorsabb MAC vezető Albrecht főherceg díját kapta. Kiosztásra került ezeken kívül még négy tiszteletdíj olyan vezetőknek, akik motóron, oldalkocsin, túraautomobilon, illetve sportkocsin még hegyversenyben helyezve nem voltak és a csoportban a legjobb időt futották. A motorkerékpárosok között Kovács Sándor (Ariel), Delmár Walter tiszteletdíját, az oldalkocsivezetők közül Bauer József (Ariel) a Fiat díját, a túrakocsik között dr. Schmidt Gyula (Amilcar) gróf Andrassy Gyula tiszteletdíját és a sportkocsik között Déván István (Salmson) a Honvédelmi Miniszter díját nyerték.

Mielőtt az általános osztályozás leírását megkezdünk, igen érdekes körülményre hívjuk fel olvasóink figyelmét. Míg a Svábhegyi versenyen az első 10 befutó között csupán négy motorkerékpárt találunk, úgy a Jánoshegyi verseny időrendben első 10 helyezettje között nem kevesebb, mint 8 motoros foglal helyet, ami azt mutatja, hogy a pálya a motorosoknak sokkal jobban konveniólt.

Részletes eredmények a következők:

Motorkerékpárok 175 kem. hengerűrtartalomig bezárólag. 1. Puch János (Puch) 4:27.5. Átlagsebesség: 57.060 km. 2. Erdélyi Ferenc (Méray—Villiers) 4:30.6. 3. Pollák Mihály (172 Monet—Goyon—Villiers) 5:08.8. 4. induló — 3 beérkező.

Motorkerékpárok 250 kem. 1. Hild Károly (246 ohv. Nova-Jap) 4:08.2. Átlagsebesség: 64.344 km. 2. Stanzel Gyula (248 ohv. Rex Acme-Blackburne) 4:32.5. 3. Dragos Jenő (246 ohv. Méray-Jap) 4:33.2. 6 induló — 6 beérkező.

Motorkerékpárok 350 kem. 1. Gyurkovich Béla (3.44 ohv. Zenith-Jap) 4:18.8. Átlagsebesség: (59.004 km. 2. Kúbek József (346 sv. F. P.) 4:41.4. 3. Nagy Tibor (344 ohv. Méray-Jap) 4:50.0. 6 induló — 6 beérkező.

Motorkerékpárok 500 kem. hengerűrtartalomig. 1. Urbach László (498 ohv. AJS) 3:41.4. Átlagsebesség: 68.779 km. Motorkerékpár útvonalrekord. 2. dr.

Hengerekhez,
csapágyakhoz

OILDAG

Fogaskerekekhez,
hajtóláncokhoz

GRETAG

a helyes és gazdaságos grafilos kenés! — Minden jobb garázsban és autózletben kapható!

Kun Sándor, Budapest, IV., Ferenc József-rakpart 18. Tel.: J. 61-23.

Feledy Pál (493 ohv. Sunbeam) 3:43.3. 3. Kovács Sándor (497 ohv. Ariel) 4:09.6. 6 induló — 5 beérkező.

Motorkerékpárok 500 km. hengerűrtartalom felül. 1. Kovács Andor (696 ohv. Nova-Blackburne)



Iványi Gusztáv százados,
a MAC motorosztályának titkára.

4:35.5. Átlagsebesség: 55.368 km. 2 induló — 1 beérkező.

Oldalkocsis motorkerékpárok 600 km. hengerűrtartalomig. 1. Hild Károly (490 ohv. Nova-Jap) 4:20.4. Átlagsebesség: 57.672 km. 2. dr. Hajós Imre (596 Scott) 4:32.8. 3. Bauer József (497 ohv. Ariel) 4:42.8. 6 induló — 6 beérkező.

Oldalkocsik 600 km. felül. 1. Urbach László (980 ohv. Brough Superior-Jap) 4:01.8. Átlagsebesség: 62.977 km. Oldalkocsis útvonalrekord.

Túraautomobilok 1.1 liter hengerűrtartalomig. 1. Heteés Sándor (Amilcar) 5:18.6. Átlagsebesség: 47.796 km. 2. Urbán Alfréd (Fiat) 5:38.2. 3. báró Berg Tiborné (Renault) 5:44.1. 3 induló.

Túraautomobilok 1.5 literig. 1. dr. Barna Frigyes (Fiat) 5:11.8. Átlagsebesség: 48.839 km. 2. vitéz Kaszala Károly (Bianchi) 5:23.4. 3. Ballan Richárd (Fiat) 5:34.1. 3 induló.

Túraautomobilok 2 literig. 1. Delmár Walterné (Steyr) 4:44.8. Átlagsebesség: 53.469 km. 2. dr. Schmidt Gyula (Amilcar) 4:46.3. 3 induló — 2 beérkező.

Túraautomobilok 3 literig. 1. Neumayer László (Lancia) 5:01.9. Átlagsebesség: 50.440 km. 1 induló.

Túraautomobilok 3.5 literig. 1. Kalmár Tihamér (Steyr) 4:51.5. Átlagsebesség: 52.240 km. 1 induló.

Sportkocsik 1.1 literig. 1. Dietl Hubert (Amilcar) 4:29.8. Átlagsebesség 56.431 km. 2. Déván István (Salmson) 5:02.7. 3 induló — 2 beérkező.

Sportkocsik 1.5 literig. 1. C. C. Friese (Magomobil) 4:58.7. Átlagsebesség: 51.315 km. 1 induló.

Sportkocsik 2 literig. 1. Lyka István (OM) 4:30.8. Átlagsebesség: 55.125 km. 1 induló.

Sportkocsik 3 literen felül. 1. Delmár Walter (Steyr) 3:33.4. Átlagsebesség: 71.358 km. A nap legjobb ideje. Útvonalrekord. A legjobb sportkocsi idő. 2. báró Wolfner András (Steyr) 4:12.9. 2 induló.

Nézzük az általános osztályozást:

1. Delmár Walter (4380 Steyr) S	3:33.4
2. Urbach László (498 ohv. AJS) M	3:41.4
3. Dr. Feledy Pál (493 ohv. Sunbeam) M	3:43.3
4. Urbach László (980 ohv. Brough-Sup.-Jap) O	4:01.8
5. Hild Károly (246 ohv. Nova-Jap) M	4:08.2
6. Kovács Sándor (497 ohv. Ariel) M	4:09.6
7. Báró Wolfner András (3310 Steyr) S	4:12.9
8. Dénes Imre (490 ohv. Norton) M	4:18.1
9. Gyurkovich Béla (344 ohv. Zenith-Jap) M	4:18.8
10. Hild Károly (490 ohv. Nova-Jap) O	4:20.4
11. Puch János (172 kétütemű Puch) M	4:27.5
12. Dietl Hubert (1080 Amilcar) S	4:29.8
13. Erdélyi Ferenc (172 Méray-Villiers) M	4:30.6
14. Lyka István (1998 OM) S	4:30.8
15. Stanzel Gyula (248 ohv. Rex-Aeme-Blackb.) M	4:32.5
16. Dr. Hajós Imre (596 Scott, kétütemű) O	4:32.8
17. Dragos Jenő (246 ohv. Méray-Jap) M	4:33.2
18. Kovács Andor (696 ohv. Nova-Blackburne) M	4:35.5
19. Kübek József (346 sv. F. P.) M	4:41.4
20. Bauer József (497 ohv. Ariel) O	4:42.8
21. Delmár Walterné (1816 Steyr) T	4:44.8
22. Dr. Schmidt Gyula (1850 Amilcar) T	4:46.3
23. Nagy Tibor (álnév) (344 ohv. Méray-Jap) M	4:50.0
24. Stareczky Géza (492 sv. Sunbeam) M	4:50.2
25. Kalmár Tihamér (3300 Steyr) T	4:51.5
26. C. C. Friese (1330 Magomobil) S	4:58.7
27. Neumayer László (2120 Lancia-Lambda) T	5:01.9
28. Déván István (1090 Salmson) S	5:02.7
29. Stanzel Szilárd (248 ohv. Rex-Ae.-Blackb.) M	5:06.1
30. Pollák Mihály (172 kétüt. Monet-Goyon) M	5:08.8
31. Dr. Barna Frigyes (1460 Fiat) T	5:11.8
32. Krizsanivits László (498 sv. D-Rad) M	5:12.0
33. Takátsy Endre (348 sv. Douglas) M	5:18.1
34. Heteés Sándor (1080 Amilcar) T	5:18.6
35. Joó Gyula (249 sv. BSA) M	5:19.2
36. Vitéz Kaszala Károly (1300 Bianchi) T	5:23.4
37. Ballan Richárd (álnév) (1460 Fiat) T	5:34.1
38. Biller Lajos (498 ohv. AJS) O	5:36.7
39. Urbán Alfréd (990 Fiat) T	5:38.2

Automobilok elektromos berendezéseit

valamennyi gyártmányút **jótállással** javítjuk
modernül berendezett üzemiünkben,
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



40. Báró Berg Tiborné (980 Renault) T	5:44.1
41. Magyar Sándor (344 ohv. Terrot-Jap) M	5:47.6
42. Paull József (496 ohv. New-Hudson) O	5:54.1
43. Zajác József (205 D. K. W.) M	6:06.2
44. Szász Károly (349 ohv. AJS) M	8:46.4

A versenyből kiváltak:

45. Kovách Andor (174 ohv. Nova-Blackburne) bukott.
 46. Schüller László (Puch) bukott.
 47. Báró esetei Herczog István (498 ohv. AJS) bukott.
 48. Farkas Mátyás (680 Méray-Jap).
 49. Wolfner László (2000 Bignan-túrakocsi) bukott.
 50. Vadász Miklós (1080 Amilear-sportkocsi) kiszaladt a pályából pneudefekt következtében.

M = Motorkerékpár.

O = Oldalkocsis-motorkerékpár.

T = Túra-automobil.

S = Sportkocsi.

A versenyzőkről:

Puch Jánosnál javulásról már alig beszélhetünk. Teljesen kiforrott-stilusú menő, aki Magyarországon a kis 175 kem. kategóriát a szó szoros értelmében, uralja. Annyira biztos dolgában, hogy a gyár fölöslegesnek tartja részére a fenomenálisan gyors „Puch-Kompreszor” leküldését, — hiszen ő így is biztosan nyer. Teljesítményének értékét nagyban növeli, hogy gépén nem volt kuplung, mely tény különösen a hajtúfordulók vételét rendkívül megnehezítette.

Erdélyi Ferenc a Svábhegy óta sokat javult és különösen határozott hajtúfordulóvételeivel tűnt ki. 4:30-as ideje úgy neki, mint a kiválóan stabil Méray-Villiers-gépnek dícséretére válik.

Pollák Mihály, akinek Monet-Goyonja talán a leggyorsabb volt a mezőnyben, túlmerész vezetése folytán került a harmadik helyre. A szombati tréningen az első hajtúben oly súlyosan bukott, hogy a vasárnapi versenyen képességeinek csak erős hányadát mutatta.

Hild Károlynak végre alkalma volt igazi képességeit annyi balszerencse után kimutatni. Kategóriájában reálisan és abszolút fölényrel győzött, nem kevesebb, mint három egyenrangú speciálgéppel szemben. A solo-kategóriák abszolút harmadikja mellett, győzött a sidecarok között is, ahol dr. Hajós Imrét, dacára nagyobb hengerűrtartalmú gépének, fölényesen verte.

Stanzel Gyula feltűnő javulása volt a meeting egyik örvendetes eseménye. Stanzel kitartó, szorgalmas és fáradhatatlan tréninggel elérte, hogy ilyen előkelő konkurenciában a második helyet biztosította magának. Ő nyerte egyébként a leggyorsabb MAC-vezető részére kiírt külön díjat is.

Dragos Jenő ezúttal minimális tréninggel startolt, ami meg is látszott menésén.

Zajác József legidősebb motorkerékpárosunk hosszú idő óta most straltot újra a sebességi versenyben. Kis 206 kem. DKW-motorját szépen, biztos vezetéssel és aránylag jó idővel hozta a célba.

Gyurkovich Béla startja és győzelme egyik örvendetes eseménye volt a napnak. Wolfner László „Svábhegy-győztes” Zenithjén, dacára annak, hogy két éve, az ideai Tourist Trophyt kivéve, nem versenyzett, biz-



Máry Dezső alezredes,
a MAC motorosztályának ügyvezető-elnöke.

tos fölényrel nyerte a 350 kem. kategóriát. Elért ideje, tekintetbe véve abszolút fogyatékos tréningjét és a számára teljesen ismeretlen gépet, elsőrangúnak mondható és reméljük, hogy a jövő évi versenyeken megfelelő tréninggel, újra elfogja foglalni azt az előkelő helyet, mely őt, mint egyik legrégebb versenyzőnket megilleti motorosaink körében.

Kübek József a tőle megszokott szép stílusban vezette gépét. Ami az „FP”-gépek teljesítményét illeti, megjegyezzük, hogy tudomásunk szerint alig akadna még egy hasonló 350 kem. oldaltvezérelt gép, mely egy nehéz kanyarokkal telítüzdelt hegyipályán a 60 kilométeres átlagot elérje. Igazán örvendetes volna, ha a Frohner-Pásztélyi művek már egyszer komolyan megkezdené ezen kiváló teljesítményű és tartós gépek szériában való gyártását.

Dr. Feledy Pál ezúttal ismét kénytelen volt meghajolni Urbach László tudása előtt. Bár az 1.9 másodperc olyan minimális, ami egy 4 kilométeren felüli

F & S

VECSEY JENŐ

okleveles gépészmérnök

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

BUDAPEST, VIII., KISSTACIÓ-UTCA 11

Telefon: József 39-02

Telefon: József 51-99

November hónapban érkeznek a
NASH MOTOR COMPANY
 1926 szeptemberében kibocsátott legújabb típusai.

NASH

Light Six

21/50 HP. 6 fengeres, 4 kerékhékes,
 5 üléses tûrakocsi.

Ára: 115 millió korona.

NASH

Special Six

21/60 HP. 6 fengeres felülvezérelt
 motorral.

Ára: 140 millió korona.

Amerikai Automobilkereskedelmi R.-T.,
 Budapest, IV. kerület, Dorottya-utca 3. szám. Telefon: C. 981-43.



1926-ban az összes világversenyeket

DUNLOP

pneumatikkal nyerték

Kilométerrekord. Seagrave (Sunbeam) 245 km. Pneu Dunlop
 Kilométerrekord 1100 kcm. Morel (Amilcar) 197 km. Pneu Dunlop
 Angol Grand Prix 1926. Benoist (Delage) Pneu Dunlop
 Francia Grand Prix. Goux (Bugatti) Pneu Dunlop
 Spanyol Grand Prix. Costantini (Bugatti) Pneu Dunlop
 Olasz 24 órás Grand Prix. Boillot (Peugeot) Pneu Dunlop
 Angol Tourist Trophy

Valamennyi győztes Pneu Dunlop

Autocar

pneumatik és autófelszerelési szaküzlet
 BUDAPEST, VI., VÖRÖSMARTY-UTCA 33.

Telefon: Lipót 983-63.

távon talán semmi. Tekintetbe kell vennünk azonban Urbach kis testsúlyát, ami neki egy 500 km-es gépen határozott hátrányt jelent. Feledy dr. egyébként ma éppen oly jó és biztosak vagyunk benne, hogy az 1927-es versenyeken ismét nevéhez és tudásához méltóan fog szerepelni.

Kovács Sándor javuló formát mutat a hegyi terepen is. Az első tükanyarban hajszállhíján bukott és ezáltal jelentékeny másodperceket veszített. Gépe az ohv. Ariel a versenyben igen stabilnak és gyorsnak mutatkozott. Kovács nyerte egyébként 4:09-es idejével a nyeretleneknek kitűzött tiszteletdíjat.

Dénes Imre, a Magyar Testgyakorlók Köre reprezentánsa, tekintve minimális tréningjét, igen jó időt ért el. Kétszer ment. Első ízben az első hajtűben bukott. Talentumos menőnek ígérkezik.

Kovács Andor 700-as ohv. kéthengeres Nova-Blackburne-jével igen respektábilis 4:35-ös időt ért el és sikerült neki a harmadik Nova-győzelmet biztosítani. A kis 175-ös gépével az első hajtűben, ami egyébként igen sok embert kivégzett, bukott és motorja leállván, útját nem is folytatta. Megjegyezni kívánjuk, hogy a most Kistarasán működő Feledy György munkája határozottan észlelhető a Nova-gépek előkészítését illetően.

Bauer József a szokott elszánt stílusával ment. Ezúttal az igen erős konkurenciában a harmadik helyet foglalta le. Miután még hegyversenyben helyezést nem ért el, megnyerte a Fiat-díjat, ami a leg jobb első díjat nem nyert oldalkocsivezető számára volt kiírva.

Delmár Walter a nap legjobb idejét futotta. Impozánsan vezetett. Minden elfogultság nélkül állítjuk, hogy toronymagasságban áll az összes magyar vezetők között. Eltérően az eddigi óvatos és 100 százalékra biztos stílusától, belemenős és mondhatni helyenként egészen vad, Hayden Fritze és Kinszkyre emlékeztető vezetést produkált. Az első hajtűben másfél méterre felszaladt az út baloldalát szegélyező földpartra, hogy így lassítás nélkül a tudjon a fordulóból kifutni. A célfordulóban egy kis incidens zavarta meg futását. Delmár szokott alapos tréningje alkalmából kiszámította, hogy a célfordulóban, az ott elhelyezett padtól néhány centiméterre kell eifutnia. Mint tudjuk azonban, az előtte pár startszámmal induló Vadász Miklós a padot kis Amilcar-jával elvitte és a táj képét alaposan megváltoztatta és Delmár tréningtámpontját, a padot a földszinéről elsöpörte. A nemsokkal utána 100 kilométeren jóval felüli sebességgel rohanó Delmár hiába kereste az ismerős padot és mindjobban letérve jobbfelé az útszélről, egy neki ismeretlen mély bukkanón keresztül ért a célba. Saját szavai szerint, ha azonnal nem pariroz, úgy könnyen kellemetlen baleset történhetett volna. Nyugodt lélekkel állíthatjuk, hogy útvonal-rekordjai sokáig fog fennállani.

Báró Wolfner András, a Jánoshegyi versenyen bebizonyította, hogy igenis lehet egy ilyen nehéz kanyarokkal bíró pályán egy olyan hosszú kocsit, mint a „Steyr-Sport“ jól vezetni, csak tudni kell. Báró Wolf-

nernek volt az összes versenyzők között erre a pályára a legalkalmatlanabb kocsija és mégis az első öt leggyorsabb között foglal helyet. Erős meggyőződésünk, hogyha egy modern gyorskocsizhoz jutna, úgy versenyneinken állandóan vezetőserepet játszana.

Lyka szorgalmasan trenírozott és nyugodtan állíthatjuk, hogy a Svábhegyi verseny óta nagyot javult. Megpróbálta 5—6-szor venni ugyanazt a hajtűkanyart és ha nem sikerült, akkor nem tágított mindaddig, amíg kifogástalanul nem sikerült. Ezzel elérte azt, hogy a versenyen egyike volt azoknak, akik a nehéz hajtűkanyarokat a legsimábban és legjobban vették. Elért ideje a többi időkhöz viszonyítva is, elsőrendű.

Dielt Hubert biztos kézzel és határozott stílusban vezette célhoz kis Amilcar-ját. Kivett mindent a kocsiból, amit csak lehetett, anélkül azonban, hogy céltalanul kockáztatott volna. Elért ideje 4:29, mely számos, sőt közel mindegyik nagyobb kategóriánál jobb, tük-rözi vissza a leghívebben kiváló képességeit.

Vadász túlmerészen ment és a versenyen már az első hajtűkanyart oly gyorsan vette, hogy a megránduló koesi kormányától a mellette lévő ülésre esett és csak az utolsó pillanatban tudott a kormánykerékhez visszaülni. Ha ez nem sikerül, úgy már itt is valószínűleg leáll. A célegyenesben azután egy kellemetlen baleset érte. Körübelül 80-as tempóban gumidefektet kapott és kocsija kivágódott az útról. Vadász szerencsére sértetlen maradt, míg kocsija elég súlyosan megrongálódott.

Friese kitűnően ment, de a felső hajtűkanyart mintha kissé túlmerészen vette volna. Mindazonáltal baj nélkül és kiváló idő alatt ért a célba. A kis 1.3 literes Magomobil, az aránylag nem túl jó pályán és a nehéz fordulóban egyaránt, nagyon stabilnak mutatkozott. Elért 52 kilométeres átlagsebessége egy ilyen aránylag nehéz és masszív kiskocsi számára egészen elsőrendű.

Neumayer egyike a legbiztosabb kezű versenyzőnek. A jóképességű fiatal vezető már a Gugerhegyen is kivált merész fordulóvételeivel és kitűnő parirozásával. Azóta is sokat javult és egy gyors kocsival még sok meglepetést csinálhatna versenyneinken.

Heteés Sándort már régen nem láttuk a versenyzők sorában. Ezúttal egy kis 1.1 literes túra Amilcar-kocsival startolt és azt aránylag, kevés tréningjét figyelembe véve, szépen és jó idő alatt hozta célba.

Wolfner László ezúttal óriási szerencsésének köszönheti, hogy épkézláb menekült ebből a versenyből. A második hajtűkanyart megelőző kis fordulót túlgyorsan vette, az út jobboldaláról a baloldalra került, majd neki egy fának és a lendülettel leest a mélybe. Ha a jánoshegyi erdő hatalmas szűlfái meg nem fogják, akkor könnyen végzetessé válható baleset áldozata lehetett volna.

Kalmár Tihamér első futása alkalmával a felső, majd, amikor másodsorú indították, az alsó hajtűkanyarban volt kénytelen lassítani, sőt leállni. Ha tréningformáját kifutja, akkor lényegesen jobb időt érhetett volna el. Hosszú és nehéz kocsiját, eltekinve a fentiekől, bravurosra vezette.

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

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

Hegedüs Lóránt

A „Pesti Hirlap“ október 14-iki számában Hegedüs Lóránt, szegény hazánk volt pénzügyminisztere tollából egy hatalmas cikk jelent meg, melyben a „községi pótdóról“ siránkozik. Ezen cikk keretében sok minden ellen kikel, amihez semmi köze, de különösen kikel a „Svábhegyi verseny“ ellen. Elmondja sirámaiban, hogy svábhegyi villatulajdonos, aki nyarat odafönn tölti és saját autóján jön le naponta Budapestre. Elmondja, hogy az Istenhegyi utat javították és el volt zárva. Mindez miért? Mert „automobilverseny volt a Svábhegyen.“ Három napon keresztül búgtak az istenadta szörnyetegek és a „szegény idegileg tönkrement adófizető polgárok“ nem tudtak aludni. Cikkíró szerint a versenynek semmi értelme sem volt, mert egy külföldi gyár kocsija lett az abszolút győztes. Külföldön, mondja a teljesen tájékozatlan „Lóránt bácsi“ az automobilklubok saját kiépített pályáikon rendezik a hasonló mutatvánvokat, mint például a Targa Florio.

Azt mindig tudtuk, hogy Hegedüs Lóránt mint pénzügyminiszter 10 évre blamáta magát. Megbukott. Egy darabig mélységesen hallgatott. Majd megszólalt a Pesti Hirlap hasábjain. Mindent kikezd, mindenhez hozzászól, különösen pedig azokhoz a tárgyakhoz, amikhez abszolút nem ért. Mindenekelőtt, igen tisztelt Hegedüs úr, a Targa Florio annyit jelent, mint „Flório-pajzs“. A díj megalapítója az olasz Flório lovag. A verseny távja pedig 4 Madonia-kör, mely nem más, mint egy szicíliai országút. Itt kiépített

AUTÓFELSZERELÉSEK
Felszerelési különlegességek

MICHELIN PNEU
LEGVERSENYKÉPESEBEN

Nagy József

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

Telefon: 21-97

kanyarokról, emelt fordulókról és egyebekről szó sincs és ott is csupán az történik, hogy a verseny előtt két héttel rendbehozzák az útvonalat, majd a versenyre lezárják és lefutják a híres trofeáért menő klasszikus versenyt. De ez még semmi! Cikkíró úrnak úgy látszik fogalma sincs arról, hogy az idén tavasszal Rómában a villanegyed kellő közepén egy héten keresztül folytak a Grand Prix-versenyek. Boulogneban a város egyik főutcáján vitt keresztül a sebességi verseny köre. Nizzában és más világhírű tengeri fűrdőben a strandon futják a leghefrebb kilométerversenyeket. Párisban a Bois de Boulogneban minden ősszel a „Journée des Records“ képezi a legnagyobb attrakciót. Száz és száz világhírű hegyiverseny távja indul, vagy végződik falvakban, városokban. És sehosem panaszkodnak, csak itt a mi szegény hazánkban. De figyeljünk, kik panaszkodnak? Rövidek leszünk. Egy pár zugligeti és svábhegyi villatulajdonos, rendszerint bankár vagy tőzsdés, no meg egy volt miniszter. Kik ezek? Idegileg teljesen tönkrement emberek. A javarésze már megúsza a szanatóriumot, a másik fele a szanatórium előtt áll. Ezeknek nem tetszik a motorzúgás, mert nem tudnak aludni. Nem tudnak aludni három reggelen, míg tart a tréning, de csak héttől, mert a tréning csak akkor kezdődött. Tessék egyszer korábban felkelni, ez igen jó az egészségnek.

Tisztelt cikkíró és minden svábhegyi villatulajdonos, akkor, amikor szidja a Svábhegyi versenyt, éppen olyan rövidlátó, mint Hegedüs Lóránt pénzügyminiszter úr volt minisztersége alatt. Ha a svábhegyiek meggondolnák, hogy azért a párnapi motorzúgásért egy évig kitűnő utat kapnak, ami ellenkező esetben éppen úgy el lenne hanyagolva, mint a környék többi útvonala, úgy nem kiabálnának, ami pedig a verseny hasznát illeti, arról ne is beszéljünk, mert ahhoz t. cikkíró úr éppen oly keveset ért, mint a valutákhoz. A Svábhegyi verseny igenis fejleszti az idegenforgalmat, jó hatással van a magyar automobiliparra, amely igenis kiveszi a részét erősen a versenyben, hiszen ezidén is több kategóriában győztek a magyar gyártmányok, műveltségünknek egy hatalmas fokmérője, különösen a külföld előtt és a mellett autókerekedelmünk egy hatalmas lendítő ereje.

Kivánjuk egyébként a t. cikkíró úrnak, hogy helyezze télire lakását a kies Budán, tegyék fel a Margitkörútra. Mit szólna akkor? Itt ugyanis naponta éjjel 2 és 3 óra között egy óra hosszát tolat a Ganz-gyárba és a Fővárosi szételepre szemet hozó tehervonat. Egy óra hosszát füttyülnek és dübörögnek a hatalmas gőzmozdonyok és egyik margitkörúti adófizető polgárnak sem jut eszébe, hogy e miatt szó emeljen. Mert tudjuk, hogy ez kell és szükséges.

**Vizhatlan motorkerékpárfedő-
ponyvákat és mindennemű auto-
ponyvát a legolcsóbban készít**

Sugár S. Utóda

Budapest, VI., Király-u. 6 (az udvarban) Tel.: 56-70



Az őszi évad legeredményesebb versenyzője URBACH LÁSZLÓ

Urbach László az őszi folyamán a svábhegyi versenyen, majd a MAC jánoshegyi versenyén oly kiválóan szerepelt, hogy elért eredményei mellett nem haladhatunk el szónélkül. Urbach-ot jogosan nevezhetjük mindezideig a „Legpechesebb magyar versenyzőnek“. Bár azok közé tartozik, akiről mindenki tudja, hogy tud és mer menni, hiszen már jónéhány éve annak, hogy legelső motorosaink között foglal helyet. A legnagyobb ritkaság volt azonban az ha egy versenyt végigfutott.

Emlékezzünk csak a legfontosabb versenyekre. A 2 év előtti Tourist Trophy-ban egészen az utolsó előtti körig olyan versenyzők előtt feküdvén, mint Franz Gall stb. közvetlenül a verseny befejezése előtt defektet kap és kénytelen a biztosnak látszó győzelmet nálánál sokkal gyengébb menőnek átengedni. Az idei hatvani versenyen, ahol mért részideje jobb volt a későbbi győztes Messner-énél, az első 20 kilométeren defekt miatt kiáll. Egynéhány hónapra rá a Tauern-versenyen, ahol a tréningformák alapján kitűnő kilátásai voltak a legnehezebb

külföldi konkurencia ellenére, verseny közben több gyertyadefektet kap, még így is a harmadik tud lenni. És így ment ez éveken keresztül, elképzelhetjük, hogy milyen hatással a már-már kedvét vesztő Urbachra. Ő azonban kitartott. Folytatta a versenyzést egy jobb jövő reményében. A jövő jelenné vált. Már régebben is bár nagyritkán, ha egy versenyen defekt nélkül végigment, rendszerint győzött. Bizonyára kevesen tudják még, hogy Urbach 1924-ben alig 20 éves kora dacára, komoly menőket legyőzve kategóriarekordot állított fel a Semmeringen. A svábhegyi versenyen elért sidecar győzelmei után az ügötöpá-

lyán rendezett motorversenyeken volt megint alkalma megcsillogtatni abszolút tudását és hallatlan merészségét hívei előtt. Az idei őszi hozta azonban meg igazi sikereit, fáradhatatlan munkájának igazi gyümölcseit. A svábhegyi versenyen megnyerte az 500 kem-es kategóriát, megverve az osztrák mester Jellinekét és a magyar motorkerékpár-bajnok dr. Feledyt. Ugyanezen a versenyen egy 1000 kem-es ohv. Brough-Superior sidecarral bravúros vezetéssel

megjavította az oldalkocsis útvonalrekordot. A jánoshegyi versenyen bizonyította, hogy svábhegyi győzelme nem a „véletlen“ műve volt és dacára kevés solo tréningjének, a második helyre szorította a bajnok Feledy dr.-t. Oldalkocsis Brough-jával pedig a nap legjobb oldalkocsis idejét futotta. Ami multját illeti Urbach régi motoros, sőt mostani versenyzőink között egyike a legrégebbieknek. 1921-ben mint 16 esztendőes ifjú kezdett motorozni egy 500 kem-es ősrégi Styria géppel. Nem sokkal utána már egy, az akkori időkhez mérten „fenomenálisan gyors“ Puch T. R.

gépre tett szert, mely akkoriban egyike volt az ifthoni leggyorsabb gépeknek. Urbach volt különben az első ember, akinek Magyarországon felülvezérelt sportgépe volt, egy 348 kem-es ohv. AJS képében. Úgyszintén ő volt az első Magyarországra jött tényleges komoly speciálgép, szintén egy ohv. AJS-tulajdonosa.

Urbach a jövőben is a lehető legintenzívebben kíván résztvenni a versenyeken és reméljük, hogy a szerencse, mely végre pártfogásába vette, nem fogja többé cserbenhagyni ezt a szimpatikus fiatal versenyzőt.

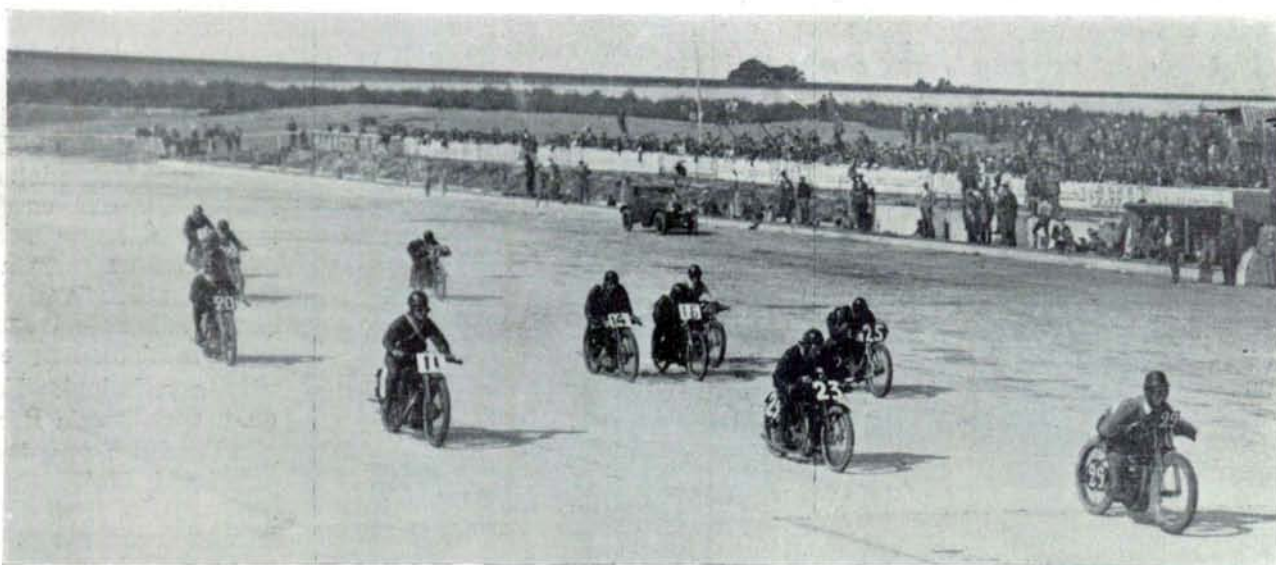


**Biztosítsa magát balesetre
és autóját szavatosságra**

az Első Magyar Biztosítónál, V., kerület, Vigadó-tér 1. szám.



A Menthléryben rendezett Francia Kiskoeci Grand Prix startja.



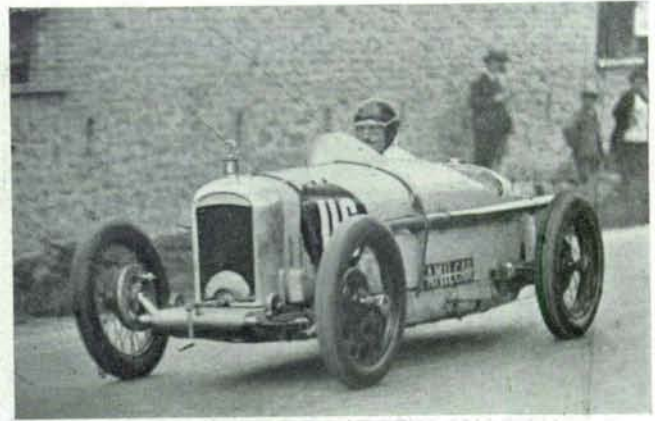
A Francia Motorkerékpár Grand Prix startja Monthléryben.



Divó, a világhírű francia vezető, aki a Gaillon hegyi-versenyben Talbot-kocsiján a nap legjobb idejét futotta.



Delmár Walter Steyr sportkocsiján. A nyiregyházi nagytemplom előtt Delmár röviddel előtte szenzációs 142 kilométeres átlaggal nyerte a 14 kilométeres sebességi versenyt.



Morel, hathengeres kompresszoros Amilearjával. Ezáltal a Gaillon hegyversenyben nyerte az 1100 kem. kategóriát.



Servez, aki nagy fölényrel nyerte Salmson-kocsiján a Routes Pavées 1100 kem. kategóriáját.



Gausorgues, aki kis Monet Goyon-Villiers gépén fölényrel nyerte a Cote de Gaillon kis kategóriáját.



Lyka István OM-Superba-kocsiján. Lyka a Tiszántúli Automobil Club versenyén az összosztályozásban a második helyre került és a sebességi versenyekben is igen előkelő szerepet játszott.



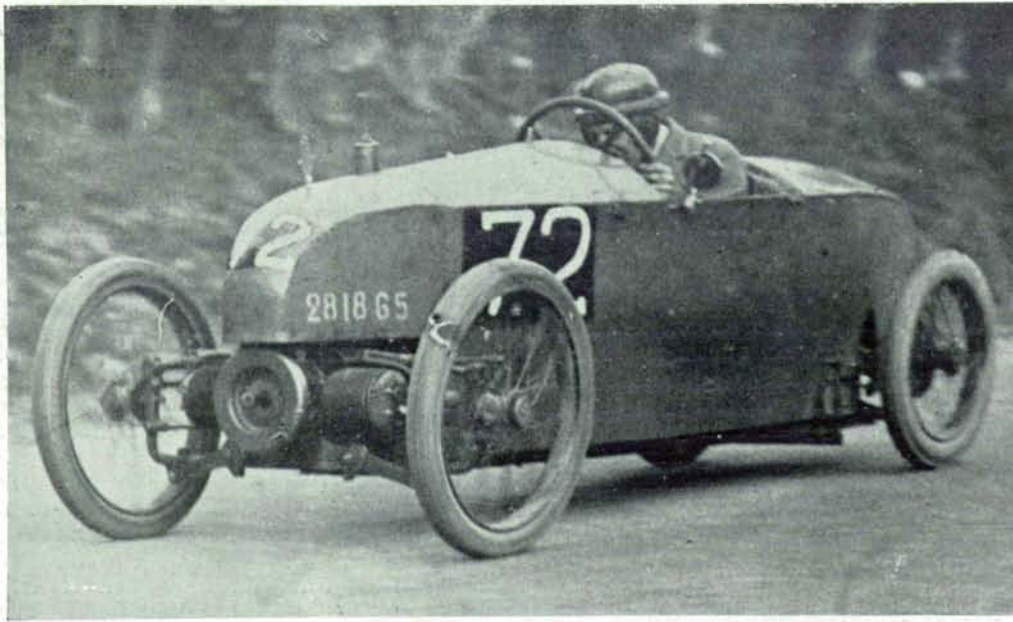
A Párisban legújabbban az uccák keresztezésénél felállított elektromos jelzőlámpák. Rendőr helyett ezeket kell megkerülni az autóknak



C. C. Friese kis 1.3 literes Magomobil sportkocsiján. Friese az évnek csaknem valamennyi versenyén győzött, igen sok dicsőséget szerezvén a magyargyártmányú Magomobilnak.



Dr. Barna Frigyes Fiat-ján. Dr. Barna a Tiszántúli A. C. versenyén a túrakocsik között a legjobb helyezést érte el.



Violet mérnök, a Sima Violet-kocsik konstruktőre a Gaillon hegyiverseny 750-es kategóriájában győztes kiskocsiján.



Az 1926. évi Párisi Aut szalon egyik része felülnézetben.

Pullower

Kertész II.

Budapest, VI., Andrássy-út 36.
Párisi áruházal szemben.

Hó és sárcipő



A XX. Párisi Nemzetközi Autosalon

— Az Automobil-Motorsport sajtó franciaországi levelezőjétől. —

Már messze a kiállítástól feltűnik az autóknek még itt Párisban is szokatlan rendkívüli sokasága. A gyönyörű avenueket teljesen eltorlaszolja ezer meg ezer autó. Már a kiállítás környéke is valóban igen érdekes, hiszen az autók kiállítandó roppant tömege nem fért be a 100×200 méteres hatalmas kiállítási csarnokba.

De törjünk keresztül az autók tömegén és lépünk be a modern stílusú hatalmas csarnokba.

A csarnok fél magasságában függő hatalmas táblákon olvashatjuk az alattuk kiállító cégek nevét. Hamar megszámlálom a táblákat — 125 van! A bejárat mellett ott áll a *Delage*-cég standja. Az idén is ők állítják ki a lelegegánsabb autókat, de az áraik is jelentősen különböznek egyéb széria-gyártmányoktól. Az idén feltűnően nagyszámban találunk hatalmas, igen komoly, legalább hatüléses, kényelmes túrakocsikat. A különlegesen könnyű különböző, külön e célra készült, bőrrel vagy szerényebb kiviteleknel, bőrúntáztatással bevont karosszériák nagy térfoglalását észlelhetjük. A motorok terén, leszámítva a cyclecar-próbálkozásokat, a blokkmotor teljes diadalt aratott. Kivétel nélkül, ezt találjuk minden gyárnál. A gyárak különös gondot fordítanak a por- és zöreijmentes betokozására motorjuknak. E téren a már régebben ilyen konstrukcióval dolgozó gyárak valóban esodálatosan sikerült példányokat állítottak ki. Mindenki esodálattal szemléli a 24 HP 6 hengeres *Voisin*, a 30 HP 6 hengeres *Delage*, a 6 hengeres *Hispano-Suiza*, a 15 HP 6 hengeres *Rolland-Pilain* esodálatosan sima, zárt és mégis könnyen hozzáférhető motorblokkjait. Úgy ezek, mint talán még fokozottabb mértékben a 8 hengeres 45 HP *Isotta-Fraschini* és az oly eredményesen versenyző 8 hengeres *Bugatti* motorjai nemesak minden szakértő szívét dobogtatják meg, hanem a még félig-meddig laikusnak is esztétikai gyönyört okoznak. Ezeket a motorokat az igazán pazar kiállítás mellett, — mert ekeknél lehet a motor pazar kiállításáról beszélni — igazán jó hozzáférhetőség és könnyű szerelhetőség jellemzi. Arról, hogy az elektromos világító és indító berendezést építő gyárak hogy aránylanak a be nem építhetőkhöz, az idén nem adhatunk statisztikát, — mert az idén ez már minden koesi természetes tartozéka. A ballongumi befejezte térhódítását, t. i. nem látui mást. A francia cégek kiállított kocsijain természetes, hogy *Michelin-Cablét* látunk. A belga reprezentáns hatalmas *Minervára* belga gyártmányú *Enlebert-Cordot* szereltek. Az amerikai kocsik a világhírű *Goodyear* mellett a hatalmasan előretörő *Firestone*-pneut hozták a kiállításra.

Természetes, hogy a francia cégek vannak a legszámosabban képviselve és a francia kocsikon találjuk a legtöbb újítást. De ezekről később! Érdekes új törekvése a francia gyáraknak, hogy engedve, részben a kor ki-

vánalmainak, részben az amerikai verseny nyomásának, olcsó kocsikat hoznak a piacra olyan gyárak is, amelyek eddig nem igen méltatták figyelemre a kis-pénzű vevőt. Így a *Talbot*-cég is olcsóságra törekszik és csekély 50.000 frankért vesztegeti kis 3 személyes torpedóit. Tovább haladva, a *Citroin*-gyár standja megmagyarázza a kis Citroin-kocsik hallatlan népszerűségét. A most már igazán jóval csinosabb gépeit 4 személyes karosszériával 30.900 frankért adja André Citroin. Óriási tömeg szorong a *Renault*-cég standján, t. i. olcsóságban fölülmúlta versenytársát, a Citroint is, kétszemélyes autói 18—20.000 frankért kaphatók. Emellett igen szép luxuskocsikat állít ki, ezek közül az új nagy 8 hengeres túrakocsijának van nagy sikere. A *Mathis*-gyár óriási reklámot esinál 4 hengeres 10 HP gépevel, mely 30 nap alatt 30.000 kilométer utat tett meg. A *Voisin* kiállított feltűnően alacsony alvázú gépei valóban szépek. A 24 HP hathengeres, feketére zománczott blokk a közepe felett jól, illetve könnyen hozzáférhetően elhelyezett elosztóval, a gondosan hűtőbordákkal ellátott kipuffogó-csővel igazán megnyugtató jelenség. A sebességváltó a motorral egy blokkot alkot, úgy mint a kiállított kocsik jelentős részénél. A szelepvezérléshez két csavar lecsavarásával férhetünk hozzá. A sebességváltókar és a mechanikusan kiegyenlített négykerékek emeltyűje a közepén nyert elhelyezést. Szellemes és gyakorlati újítás a motorházban elhelyezett tartalékgyertyatartó, amelyben ezúttal a híres amerikai *Champion*-gyertyát láttuk. *Peugeot* hat típusal képviselteti magát. Igen csinos az 5 HP kis torpedója 4 hengeres motorral és a legmodernebb felszereléssel. *Georges Irat* szép luxuskocsikat állított ki, Sima zománczott, négyhengeres blokkmotor, a kipuffogó oldalra épített és egy tengelyen meghajtott dinamó és szivattyú, valamint az ezen tengelyt meghajtó fogaskerék burkának tetejére épített elosztó jellemzik a motort. A dinamó természetesen rugalmasan kapcsolódik a hajtótengelyhez. Az olajtöltőnyílás, valamint az olajsztint ellenőrző úszójának elhelyezése mintaszerű. *Rolland-Pilain* is két csövön vezeti a vizet a hűtőbe, hogy a hűtést eredményesebbé és egyenletessé tegye, így elkerüli a gondos szerkesztő a hengerek esetleges deformációját egyenlőtlen hűtés miatt. Ilyen elrendezést találunk a *Hispano*-motorjánál is, azonban a jóval nagyobb és drágább típusnál. A motor minden része egészen a saját rendszerű rugalmas tengelykapcsolóig, amelyek a dinamót és a szivattyút kapcsolják egymáshoz és az őket meghajtó tengelyhez gondos szerkesztőt árulnak el és remélem, hogy jó ajánlói lesznek a most már Pesten is képviselőre talált autónak. 15 HP és 18 HP hathengeresei mellett kiállította a *Rolland-Pilain*-gyár új kis 1500 kem.-es négyhengeres típusát is. Az új sportfor-

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

mulához alkalmazott motor 67 mm. furatú és 105 mm. löketű, főtengely három helyen csapágyazott, bütykös tengely a függő szelepekhez közel nyert elrendezést s így a szelepmozgató rudak előnyösen rövidek és könnyűek. Itt is, mint a kiállítás legtöbb kociján *Banjo*-rendszerű hátsó hidat és a differenciálban *Gleason*-fogazást találunk. A négykerékűek és a ballongumi itt is természetes tartozéka a kocsinak.

puffogó-eső sugárzó melege ellen, természetesnek tartjuk, hogy a hűtővizet is két esőben vezeti a hűtőköpenyből a hűtőbe. Az egész alvázon minden valóban a legszellemesebben és leglogikusabban van elhelyezve. A saját tervezésű *banjo*-hátsóhíd és kettős „anti-shimmy“-kormány szerkezet igazán komoly konstrukció. Magától értetődőnek tartjuk egy ilyen gazdagon felszerelt kocsit pazarul kiállított szerelékfalán a sebességmérő



Mindenki csodálattal nézi a 40 HP hathengeres *Farman* csodálatos luxussal kiállított, ragyogóra csiszolt alpac- és alumínium-motorblokkját. A 100×150 furat-löketű motor érdekes apróságok oly tömegét tárja a szemlélő elé, hogy nincs helyem egy ilyen általános ismertetés keretében leírni. A hengerfej felett fekvő vezértengelyen ül az akkumulátor-gyújtás elosztófeje. Természetes, hogy a 27-es típusnál is van ezenkívül mágnesgyújtás is. Olyan tervezőnél, aki a fémekben vezetett gyújtókábeleket külön fémellenzővel védi a ki-

óra mellett a fordulatszámológót is, amelyet — dícsértükre legyen mondva — kevés francia gyár hagy el komoly kocsijáról. Ha megnézzük a hathengeres 35 HP *Panhard-Levassor* alvázat csodálatosan sima motorblokkjával és két hatalmas ikerkarburátorával, kezd érthetővé lenni épp oly hatalmas ára is. Ha pedig megnézzük az új 1500 kem.-es együléses versenykocsiját, csodás polirozott alumínium-karosszériával, akkor igazán nem féltjük az új magyar vezérképviselőt. Nagy sikert aratnak a *Sizaire-Frères* ismert önállóanrugózó kerekes

kocsijai is. Az *Amilcar* és *Bugatti* standjain alig látunk új kocsit, ők inkább kiállították versenydíjas kocsijukat Amilcar kiállította új 7 HP hathengeres motorját, amelyet arra szán, hogy kategóriáját uralja. A függőszelepes, királytengellyel meghajtott, kétbűtyöktengelyes, 55×77 mm. furatlöketű 1100-kem-es motor turbókompresszoros. Épp oly jól fekszik az úton, mint a *Grand Sport* négyhengeres és a sebessége . . . hivatalosan mértek 190 kilométerórát. Kiállította közismert 4

művek épp úgy, mint a *Bugatti*éik teljesen versenymotorként tervezték motorjaikat. Ez tette közismertté az az andráskeresztes hűtőt. Kiállította 7 CV 62×90 furatlöketű 1100 kem-es négyhengeresét és 65×90-es 1200 kem-esét, melynek függőszelepeit két bűtyköstengely közvetlenül működteti. Ez utóbbi típus négysebességes sebességváltóval épült. Szép belső kormányos, Weymann-karosszériás, négyüléset láttunk a szalonon. Láttuk az emelőkkel működtetett OHV *Salmson*t is egy felváltó



Peugeot motoresólnakautó a párizsi kiállítás egyik érdekessége.

és 6 HP típusait új típusú kormányval és ballongumival. Igen szép a 7 HP négyajtós Weymann-karosszériával. Az alváz súlya kb. 450 kg. A kiállított *Bugatti* oly neves kocsit, hogy azt hiszem mindenki ismeri, bőven leírom felesleges. Elég megemlítenem, hogy az alumíniumba egészen egyszerűen „beskatulyázott” motor csodás kidolgozása még a *Bugatti*-gyár precíz munkájának régi tisztelőit is meglepte. A *De Dion-Bouton* 10 HP gépe is figyelmet érdemel. Szép tisztán áttekinthető motort állított ki a *Rochet Schneider*. Az odahaza a svábhgyi versenyen oly szépen szerepelt *Ballot* egy igen gondosan kiállított különleges ikerkarburátoros, hathengeres alváza ragadta meg figyelmemet. Ott láttuk a teljesen amerikai hatás alatt álló *Donnet-Zedel* hathengeresét, levegőtisztítóval. Szép függőszelepes, királytengelyes, kétbűtyöktengelyes kompresszormotor a *Rally* négyhengerese. Egymásba ölelkező kábelerdeje a kettősgyújtásnak, az összekeveredni látszó hűtővíz- és kompresszor-nyomóeső, korántsem gyakorol oly megnyugtató benyomást, mint az *Amilcar* vagy a *Bugatti*. Szép, nyugodt benyomást kelt a S. C. A. P. 7 HP turbókompresszoros motorja.

Az 1913-ban a Canton-Unné repülőmotorok gyártására alakult s a háború után átalakult *Salmson*-művek is kiállították közismert kocsijaikat. A *Salmson*-

gottburkolatú mintán, *Voisin* két új hathengeres típust kínál 27-re vevőinek, mindhettő hathengeres. A tipe C. 11, 14 HP 67×110, a C. 12, 24 HP 86×140 furatlöketű. Ezenkívül marad a két régi négyhengeres, szelepnélküli típus. A 10 HP 67×110 és a 18—23 HP 95×140-es mint tipe C. 7, tipe C. 3 és C. 5. A csodálatosan kidolgozott motorú alváz valóban csodás teljesítményű. A 14 HP belső kormányos teljesen megrakodva, direkt kapcsolással 6-tól 120 kilométerórás sebességgel ment próbán, A *Devandre*-fékek kiválóságáról tanuskodik, hogy a repülőkilométert lefékezéssel együtt 33 másodperc alatt tette meg. A 24 HP impozáns sport motorja 140 kilométeróra sebességgel viszi a kocsit. Ott láttuk a kiállításon a világszerte ismert *Tecalémit* magasnyomású zsírozóberendezések gyárának termékeit. Ugyan-ö különböző elektromos mérőket és órákat állít ki autók számára. Figyelemre méltó levegősűrítőberendezése, melyet p. o. a *Donnet-Zedel*-kocsikon már alkalmazásban láttunk. Szép és hasznos dolog a *Farman*-kocsin már beépített, látható működésű benzinszűrője, amely hasznos szolgálatot tesz oly automobilistáknak, akik nem szeretnek sürgős utjuk közben dűsni tisztítani. Sok egyéb hasznos aprósága között különösen figyelmet érdemel a magasnyomás alatti zsírozását, a rugólemezeknek lehetővé tevő fém rugó „gamasli“-ja. Figyelemre méltó

VEZÉRKÉPVISELET:
VERES PÁLNÉ-UTCA 19.

NEW-HUDSON
MOTORKERÉKPÁROK

VEZÉRKÉPVISELET
VERES PÁLNÉ-UTCA 19.

a Dunlop új típusú drótbetétes gumija. Figyelmet érdemlő stand René Cozette-é. Ott láttuk a híres Cozette-karburátort (melyre alkalomadtán még visszatérünk — szerk.) az idei nemzetközi Túrakocsi Grand Prix győztes Chenard-Walcker forgódugattyús kompresszorát. Érdekes a bármilyen oldaltvezérelt motorra szállítható Cozette-hengerfej (licence Ricardo), mellyel bármelyik oldaltvezérelt motor nagyteljesítményű motorrá alakítható.

A francia standok mellett ott találjuk az olasz ipar legnevezetesebb képviselőit. A szemlélő figyelmét valósággal lebilincseli a 8 hengeres 45 HP *Isotta-Fraschini* hatalmas, egysorba épített zománcozott motorblokkja. A magától értetődő felülvezérlés mellett két karburátor, Bosch elektromos berendezés jellemzi az autóipar ezen remekét, mely a hűtővíz hőmérsékletét is elektromos úton ellenőrzi. Az olasz kocsin természetes, hogy olasz *Pirelli*-pneut találunk. *Lancia* új túra- és luxuskocsijait mutatja be hihetetlen magas áráért. Fiat legújabb 503, 509, 507, 512, 519 típusú gépeivel tesz tanúságot az olasz autóipar fejlettségéről. A számos olasz márka közül kiemelkedik még az OM, és az Itala ízléses, hathengeres túra-gépeivel. Anglia kevés gyárral képviselteti magát az idén, így többek között feltűnést keltett *Austin*, az alumínium blokkmotorjával. Belgiumot impozáns *Minerva* és az Adex-licenccel használó *Excelsior* képviseli.

Amerika, mint rendesen, megint elviszi a pálmát más nemzetbeli versenytársai elől. Az amerikai standoknál látbatók a legszebb, és csaknem legolcsóbb gépek, noha a Ford-gépek árait erősen megközelítik a franciák. Ford gépei nem mutatnak semmi technikai újítást.

A szalon „clou“-ja a két ismert márka, a *Rolls-Royce* és a *Ford-Lincoln* cégek standjai, melyek csak két, illetve három kocsit állítanak ki. Ezek a hatalmas 8 hengeres kocsik, kétségkívül legtökéletesebb termékei a mai autóiparnak. Így az egyik *Lincoln-túrakocsi* nem kevesebb, mint 655.000 frankba kerül. A *Rolls-Royce* pedig 700.000 frankért kapható! Ennek dacára akadnak vevők, s már több ilyen kocsit adtak el a kiállítás folyamán. Az amerikai ipart még többek között *Chrysler* és a *Nash*, a *Hupmobil* kitűnően képviselik.

Az idei szalonban meglehetősen kevés az újdonság. Kevés feltűnést keltett egy *Renault*-alakú, de ismeretlen márkájú *Elektromobil*, mely azonban felvilágosítással csak komoly vevőnek szolgál . . . ha akad! Kétségkívül legnagyobb sikerük *R. Darmont Morgan-Runaboutj*-nak volt, bár éppen nem tetszetős alakúak. Érthető, hiszen a háromkerékű, kéthengeres, vízhűtéses *Blackburne*-motoros 13.500 frankos kocsit 150 kilométer-órát megy és a szerényebb, léghűtéses, 8300 frankos típus 115 kilométer-órát garántál. Az idei szalon bízár ötlete a *Monotrace*, amely tulajdonképpen egy karoszeriával ellátott motorkerékpár, mely a megállásnál két oldalsó kis kerékre támaszkodik. Igaz, hogy az ötlet sem új, hiszen voltaképpen szóról-szóra való másolása a *Mauser „Einspurautó“*-nak. Egyhengeres, négyütemű, 510 km.-es 85×90-es vízhűtéses motorja van. Láttunk *Stabilia* néven egy igen szép sülyesztett alvázú autót, meglepő nagy keréktávval. A rugók itt az alváz fölött nyertek elhelyezést, vagyis az alváz az U-profilú első tengely alatt függ. A kocsit kétségkívül stabil, de nem országútra való. Láttunk egy *Hannomag*-alakú kis kocsit *Claveau* néven. Láttunk háromhengeres, csillagmotoros autót is a *Laffitte* képében. Ott láttuk a *Cottin Desgouttes* kimondottan rossz utakra szánt keresztrugós kocsiját . . . vajjon, mint csinálna Magyarországon!

A kiállítás külön részét képezik az autókalkatrézések tökéletesítései, továbbá a világ összes autósaklapjai.

Pierre Grätzer.

A kiállítás érdekes képanyagát következő számunkban hozzuk. (A szerk.)

JÁNOSHEGYI VERSENY 1926

- A nap leggyorsabb automobilja
Delmár Walter (Steyr)
- A nap leggyorsabb motorkerékpárja
Urbach László (AJS)
- A nap leggyorsabb 174 kcm. motorkerékpárja
Puch János (Puch)
- A nap leggyorsabb oldalkocsija
Urbach László (Brough Superior)
- A nap leggyorsabb turaautomobilja
Delmár Walterné (Steyr)

CASPAR-OLAJJAL

állította fel rekordjait

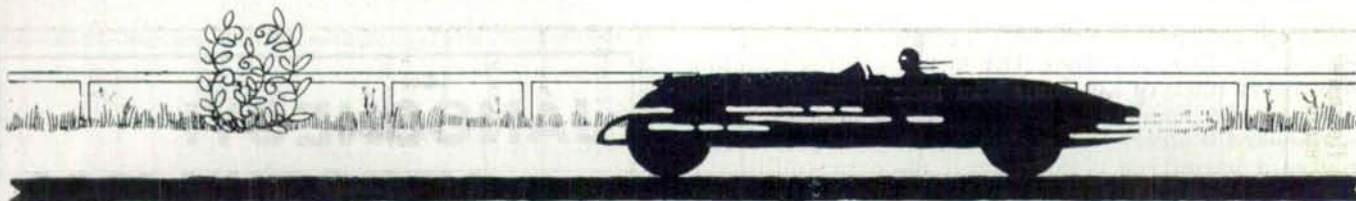
- Caspar Oil háromszor oly hosszú ideig tart, mint más közönséges olaj
- Caspar Oil tömíti a dugattyúgyűrűket és nagyobb kompressziót ad
- Caspar Oil mérsékli a surlódást és a kopást minimumra csökkenti
- Caspar Oil több erőt ad és csökkenti az olajfogyasztást
- Caspar Oil nagyobb sebességet és egyenletes járást biztosít
- Caspar Oil meghosszabbítja a motor élettartamát
- Caspar Oil füstmentes és a használatban valamennyi olaj között a legolcsóbb

Kapható minden jobb autó- és motorfelszerelési üzletben és a központi eladási irodában:

Caspar Oil Corporation

Budapest, IX., Ferenc-körút 19-21.

Telefon: Józsei 133-94.



A Tiszántúli Automobil Club I. túraútja.

A pontverseny győztese Szini János (Austro-Daimler) — Delmár Walter, a 14 kilométeres sebességi versenyben 142.498 km. átlagsebességet ért el.

Október 10-én zajlott le a TTAC I. nemzetközi túraútja, melyről megállapíthatjuk, hogy a körülményeket tekintetbe véve, elég jól sikerült. Miután zászlónkra az objektivitás jelszót tűztük ki, sajnos mindent meg kell írunk a versenyről, bár legjobban szeretnénk csak szépet és jót írni. A TTAC igazán mindent elkövetett, hogy a túraút és a beiktatott sebességi versenyek hiba nélkül peregjenek le és ami hiba történt, az nem a rosszakaraton, vagy elnézésen, hanem inkább a kezdet nehézségein múlt. Nem gyakorolunk rideg kritikát, hanem inkább baráti tanácsokat. Mindenekelőtt a hiba ma még az, hogy a TTAC még nem rendelkezik olyan kitanult és mindenhez értő rendezőgárdával, mint a pestiek, ami nem is esoda. Azok pedig, akik értenek hozzá, még kevesen vannak és nem lehettek mindenütt. Hol voltak hiányok? Mindenekelőtt az időmérésnél. Igazán sajnálatos állapot, hogy ma egész Magyarországon csak Delmár Tódor tud bánni a villamos időmérő órával. Nézetünk szerint az első kötelessége lenne az Automobilklubnak, hogy néhány mérnököt betanítson a villanyóra kezelésére és akkor a kitanított mérnökökkel lehetne átengedni a villanyórát bizonyos kezelési díj ellenében. A TTAC-versenyen bizony épen úgy előfordultak elmérések, mint máshol, sőt volt versenyző, akinek idejét egyáltalában nem mérték. A második hiba a szabályok negligálása volt. Az előírt átlagokat túllépő, vagy elnemérő versenyzők nem estek ki a versenyből, holott a feltételekben ez ki volt írva. Hogy ilyenek voltak, az biztos. Hogy azonban ezt nem vették tekintetbe, az kissé érthetetlen. A dolog úgy látszik azon múlt, hogy nem volt már ember a rendezőség körében, aki éjjel egy óráig ki tudta volna számítani az átlagsebességeket a titkos ellenőrző állomások jelentései alapján. Így hát félretették az egészet.

A harmadik és talán a legnagyobb hiba a motorkerékpár-versenyzők elbírálásánál történt. A versenyfeltételekben a motorkerékpárverseny kategorizálva volt és természetesen úgy a képviseltek, mint a versenyzők eszerint neveztek. A motorkerékpárversenyek elbírálása jóformán a sebességi-versenyen elért idők alapján történt, ha tehát ezt előzően bejelentették volna, akkor például Harley-Davidson versenyzők saját kijelentéseik alapján el sem mentek volna, mert nekik, ha helyezve akartak volna lenni, 200 kilométeren felüli sebességet kellett volna kifutniok nagy hengerűrtartalmuknál fogva. Ha tehát a TTAC kitudta írni az automobiloknál a sport- és túrakocsi kategóriát és azt aszerint is bírálta el, mért nem bírálta el a motorversenyt is a kiírt kategóriák szerint.

Egyébként minden rendben és szépen folyt le. A verseny rendezésében elsősorban Szabolcs vármegye főispánjáról, Kállay Miklósról kell megemlékeznünk, aki szívvel, lélekkel, fáradhatatlan kedvvel vezeti a TTAC ügyeit és nem kímélve fáradságot és költséget, igyekszik előmozdítani az automobil- és motorsport előrelépését. Ezen munkájában a megyei és városi közigazgatás részéről Mikecz István alispán, a TTAC igazgató-sági tagja támogatja, aki jelenleg is az egész vármegyei adminisztrációs közegeit u. m. a főszolgabíró, leventék, esendőrség a verseny szolgálatába állította. Ugyan-

csak megkülönböztetett elismerés illeti meg Benes Kálmán nyiregyházi polgármestert, aki városa élén ritka megértéssel és szeretettel viseltetik az automobilizmus iránt. Meg kell emlékeznünk még Kiss Sándor vendőrfőtanácsosról, aki gondoskodott arról, hogy az átvonuló útvonalon a legtökéletesebb rend uralkodjon. Magában a TTAC szervezetében elsősorban ifj. gróf Dessewffy Aurélt illeti meg a legnagyobb elismerés és köszönet, aki mint a TTAC sportbizottságának elnöke, fáradságot nem kímélve igyekezett előmozdítani a verseny sikerét.

Végül meg kell emlékeznünk dr. Marton Gyuláról, a TTAC agilis titkáráról, akinek kezében folytak össze az egész verseny számai és ki ezen pozíciójában kitűnően megfelelt. Mellette Rézler Ervin, des Combes Henrik, Egyedy Andor, valamint Arvay György százados, Burger György és Groák Lajos fejtettek ki még nagy tevékenységet a verseny sikere érdekében.

Térjünk át a verseny sportbeli részére.

A verseny két hőse ezúttal Delmár Walter és Szini János voltak. Delmár Walter nyerte a sebességi versenyt pompás 142 kilométeren felüli sebességgel, Szini pedig a homokversenyt szenzációs eredménnyel, olyan vezetést produkálva, ami a nézők szerint egyenesen fantasztikus volt. A képlet alapján történt végosztályozásban ismét az Austro-Daimler maradt felül a Steyr felett, mert eredményeit jóval kisebb hengerűrtartalmú motorjával érte el. A hatalmas, közel 6 literes Kompressor-Mercedessel startolt Wentzel-Mosau a sebességi versenyben csak a 124 kilométeres átlagig vitte. Igen szép eredményt értek el még a sebességi versenyben báró Wolfner András, Kalmár Tihamér, Lyka István (OM), dr. Halmágyi Béla (FIAT), valamint a két kis Amilcar-vezető Vadász Miklós és Dietl Hubert. A motorkerékpárok közül gróf Károlyi Imre (HRD) futotta a nap legjobb idejét, míg az oldalkocsik között Benyovits Sándor gróf (Brough-Superior) bizonyult leggyorsabbnak.

A motorkerékpárversenyek elbírálása körül határozott hiba történt. A feltételekbe kategóriák szerint kellett nevezni, míg az eredmények kihirdetésénél mindezt figyelmen kívül hagyva, egyszerűen összevonták a motorosokat és tekintet nélkül a hengerűrtartalomra, speciálmotorokra, túragépekre, egyszerűen egy kalap alá vonták az egészet. A legjobb pontszámot eszerint a kis 172-es Puchot vezető Puch János érte el, aki még a homokversenyt is végigfutotta, bár az a motorosokra nem volt kötelező. Ugyanez áll Urbach Lászlóról is, aki szintén nem akart alul maradni és hatalmas Harley-Davidson sidecarjával ugyanez a végigvezette a sarat.

A sebességi versenyben egyébként a HRD-gépek excelláltak. A nap legjobb idejét gróf Károlyi Gyula futotta 8:14.1-el, ami 102 kilométeren felüli pompás átlagsebességnek felel meg. Említésre méltó még Benyovics Endre (Brough-Superior sidecar), Urbach László (Harley-Davidson sidecar) 90 kilométeren felüli és Puch János 87 kilométeres átlagideje, valamint Martinek István (Rex-Acme) 80 kilométeren felüli sebessége.

Mi részünkről, tekintettel a versenyfeltételekre, kategóriák szerint osztályozzuk a versenyzőket.

Helyezési szám	N É V	Gyártmány és hengerűrtartalom	Sikverseny 14 km.	Sebesség	Értékelési pontszám	Homok-verseny 3490 m.	Sebesség	Értékelési pontszám	Végpontozás	
1	Szini János	Austro-Daimler	2.7	7:15.2	115.812	105.4	4:49.2	43.443	39.9	145.3
2	Lyka István	OM	1.9	8:30.0	98.820	99.1	5:21.2	39.115	37.3	136.4
3	Delmár Walter	Steyr	4.3	5:53.4	142.498	102.5	5:02.0	41.602	29.9	132.4
4	Vadász Miklós	Amilcar	1.1	8:29.0	99.000	109.4	10:43.4	20.790	21.4	130.8
5	Báró Wolfner László	Steyr	3.3	7:27.1	112.716	94.5	5:31.1	37.942	34.3	128.8
6	Dietl Hubert	Amilcar	1.1	8:51.2	94.896	104.8	10:24.1	20.854	22.2	127.0
7	Dr. Szeinár Aladár	Fiat	1.5	9:12.2	91.296	95.2	6:13.2	33.605	31.0	126.2
8	C. C. Friese	Magomobil	1.3	9:51.4	85.212	91.4	6:44.1	31.089	33.3	124.7
9	Dr. Barna Frigyes	Fiat	1.5	10:25.0	80.640	85.5	6:17.2	33.308	35.3	120.8
10	Tankóczy Károly	Fiat	1.5	10:27.2	80.388	85.4	6:54.4	30.318	32.4	117.9
11	Neumayer László	Lancia-Lambda	2.1	9:06.1	92.304	86.0	6:10.4	33.919	31.7	117.7
12	Déván István	Salmson	1.1	9:15.1	90.792	98.2	13:28.1	15.547	16.7	114.9
13	Halmos Károly	Amilcar	1.1	10:27.0	80.352	93.2	12:55.2	16.272	18.8	112.0
14	Báró Wentzel Mosau	Mercedes	6.0	6:46.2	124.128	86.5	5:28.2	38.281	27.3	113.8
15	Gróf Zichy Ede	Steyr	3.3	9:05.1	91.152	76.5	5:07.1	40.896	33.9	110.4
16	Gróf Zichy Tivadar	Fiat	1.5	10:30.0	73.992	84.0	9:45.4	21.462	22.6	106.6
17	Hegedüs József	Laurin-Klement	1.7	11:16.2	74.520	79.0	8:07.2	25.798	27.2	106.2
18	Dr. Halmágyi Béla	Fiat	4.7	8:11.4	104.760	78.6	—	—	26.8	105.4
19	Somogyi Andor	Magomobil	1.3	12:33.2	66.600	74.4	7:37.4	27.468	30.3	104.7
20	Gróf Vay László	Fiat	4.7	8:29.4	98.908	77.0	5:28.4	38.258	26.6	—
21	Kalmár Tihamér	Steyr	3.3	7:33.2	111.267	84.4	8:46.0	23.885	17.9	102.3
22	Delmár Walterné	Steyr	1.8	10:41.0	78.621	75.2	7:58.0	26.284	25.1	100.3
23	Báró Vay Miklós	Fiat	1.5	10:39.1	78.306	81.8	11:30.2	18.198	18.3	100.1
24	Landy István	Peugeot	1.1	11:01.5	77.618	80.1	11:44.1	17.844	18.7	98.8
25	Jakabffy Tibor	Singer	1.3	12:29.2	69.980	72.2	8:33.4	24.472	26.3	98.5
26	Bottka Imre	Alfa-Romeo	3.0	10:40.2	78.617	68.6	6:20.2	33.045	28.8	97.4
27	Ermer Árpád	Hanomag	0.5	15:12.4	54.835	80.0	18:08.0	11.547	16.7	96.7
28	Mándy László	Renault	0.9	13:26.1	61.632	76.8	13:19.2	15.720	19.3	96.1
29	Diener Pál	Fiat	3.4	10:46.1	77.976	63.8	6:23.3	32.778	27.1	95.9
30	Klár István	Fiat	4.7	9:22.0	79.665	69.0	6:06.0	34.316	26.5	95.5
31	Mannó József	Hupmobile	3.2	9:54.2	84.754	69.5	6:46.3	30.022	24.6	94.1
32	Kállay Miklós	Fiat	4.7	10:36.4	79.250	61.4	5:44.2	36.427	28.3	89.7
33	Lutzenbacher Raoul	Laurin-Klement	4.5	9:57.2	91.416	67.0	7:38.4	27.409	21.8	88.8
34	Kauders Aurél	Tátra	1.1	12:56.1	64.952	65.4	11:17.4	18.547	18.7	84.1
35	Péchy Tamás	Mollmobil	0.2	23:01.4	36.477	67.4	—	—	—	—
36	Szászy Kovách Ernő	Sima-Violet	0.5	15:46.1	58.128	73.5	—	—	—	—

Solo motorkerékpárok, 175 kcm. 1. Puch János (Puch) 162.2 pont. (9:38.0 — 87.281 km.) 2. Weisz Ferenc (Méray) 134.2 pont. (11:43.2 — 71.6 km.). 3. Petrovich Géza (Dorman-Villiers) 123.9 pont. (12:41.8 — 66.441 km.).

Solo-motorkerékpárok, 250 kcm. 1. Szentgyörgyi László (Nova) 132.0 pont. (10:33.2 — 79.812 km.). 2. Stanzel Szilárd (Rex-Acme) 113.2 pont. (12:20.2 — 68.192 km.).

Solo-motorkerékpárok, 350 kcm. 1. Martinek István (Rex-Acme) 124.5 pont. (10:01.4 — 83.8.). 2. Keresztessy István (Harley-Davidson) 116.2 pont. (10:48.1 — 77.812 km.). 3. Vass László (Matchless) 100.5 pont. (12:18.0 — 68.4.).

Solo-motorkerékpárok, 500 kcm. 1. gróf Károlyi Gyula (HRD) 135.5 pont. (8:14.4 — 102.192 km.). 2. Szabó György (AJS) 106.5 pont. (10:24.2 — 80.8 km.). 3. Birkus Sándor (Guzzi) 105.0 pont. (10:32.8 — 79.721 km.).

Solo-motorkerékpárok, 500 kcm. felül. 1. Ehrlich Zoltán (Indian) 86.7 pont. (12:23.0 — 68.452 km.).

Oldalkocsis motorkerékpárok, 600 kcm. hengerűrtartalomig. 1. Hummel Endre (HRD) 111.0 pont. (10:16.6 — 81.826 km.). 2. Hild Károly (Nova) 105.0 pont. (10:55.2 — 76.9.). Hild idejét valószínűleg elmérték, mert magánmérése jóval jobbat mutatott, emellett Jánoshegyi ideje is igazolja gépének gyorsaságát.

Oldalkocsis motorkerékpárok, 600 kcm. felül. 1. Benyovits Endre (Brough-Superior) 99.8 pont. (9:09.0 — 91.920 km.). 2. Urbach László (Harley Davidson) 92.5 pont. (9:19.0 — 91.543 km.). 3. Kaszala Károly (Harley-Davidson) 86.7 pont. (10:19.0 — 81.445 km.).

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 sujtotta, 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.

MAC. JÁNOSHEGYI VERSENYE. 1926.

250 kcm. kategória.

Győztes: Hild Károly.

NOVA
(JAP).

500 kcm. felüli kategória.

Győztes: Kovách Andor.

NOVA
(BLACKBURNE).

600 kcm. sidecar kategória.

Győztes: Hild Károly.

NOVA
(JAP).

**VEGYEN
NOVÁT!**

Ha versenyben indul: Győz!

Határozni meg: Sohasem lesz defektje!

A legelőnyösebb fizetési feltételek!

Kiállítási terem: Budapest, VI., Liszt

*Ferenc-tér 7. — Gyár: Gép- és Vasút-
felszerelési Gyár R.-T., Kistarcsa.*

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

MEGDÖNTETLEN

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

Absolut győztes: Darzi 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.

TTAC turaútja

A HRD motorok első startja szenzációs eredménnyel végződött

gróf Károlyi Gyula
490 ohv.

HRD-Jap

a 14 kilométeres sebességi versenyben
100 kilométeren felüli átlaggal abszolút első

Hummel Endre
490 ohv.

HRD-Jap

111. o. maximális pontszámmal abszolút első az oldalkocsi kategóriákban

2 HRD a startnál
2 HRD abszolút győztes

Magyarországi vezérképviselet

LANTAI EDE

Magyar Motorforgalmi vállalat:

Budapest, IX., Viola-utca 12—14.

FORGALMI HIREK

Tisztelt Szerkesztő Úr!

Engedje meg, hogy ahhoz a gyönyörű és színes bokorétához, melyet lapjában a forgalom tövises virágai-ból szedett össze — nekünk, motorosoknak igaz öröme-re s az illetékeseknek tanulságára — egy ragyogóan szép, de annál tövisesebb virággal hozzájáruljak. Az eset színhelye Kőbánya.

Egy társasággal mentem pompás Chrysler-kocsin kétszer egymásután végig az Állomás- és Hölgy-utcán. Mikor harmadszor mentem, megállít a rend biztos öre, s kéri a jogosítványt. Adtam. Nézi kívül-belül, talán először lehetett „effajta biléta“ a kezében. Visszaadja. Megkérdezem ezután, hogy miért tartott föl? „Ez nem sétatér, ha elvégezte a dolgát, menjen haza, mert nem lehet egy utcán háromszor végigmenni“, mondja ő. Érdekes, mondom én, naponta X-szer végigmegyek a Kossuth Lajos-utcán és sohse tartanak fel. „No igen — kapom a választ — de ott nincsenek gyerekek“. Látva, hogy okosan nem lehet beszélni, udvariasan megkértem — óh, én balga — hogy írjon fel, s majd a kerületi kapitányságon elintézzük, hogy tényleg nem szabad-e a X. kerületben háromszor végigmenni egy utcán. Jön ezután az ukáz, mely bűnösségemet a következőkben állapítja meg: Gyorsan hajtott, 50.000 korona, nem dudált 50.000 korona, az úttest közepén haladt, 50.000 korona és a biztos úrral folytatott beszélgetésemmel „nagymérvű botrányt okoztam“, zage újabb 50.000 korona. Ekkora szemenszedett valótlanúság láttára elhült bennem a vér. Gondoltam — még in illo tempore — majd kérek tárgyalást, bemondom a tanukat, kérek szembesítést a „biztos úrral“, s majd csak felmentenek. Boldogok akik hisznek — mondta Krisztus Urunk — de én mégsem jutottam a mennyországba, legfeljebb az annak legkevésbé mondható úgy I., mint a X. kerületi kapitányságokra. Tárgyalás, tanukihallgatás, határozati idézés, fellebbezés, kb. 3 kgr. aktacsomó, a végeredmény, mint rendesen, „az ítélet jóváhagyatott“. Közben külföldre utaztam, s mikor hazaérek, az idézések hatalmas tömege vár, melyben felszólítanak a 200.000 korona lefizetésére. Erre csekk útján befizettem a X. ker. kapitánysághoz.

De ez uraim, még semmi, ezután jön a bürokrácia terebélyes fájának egyik igen édes kis hajtása. T. i. a X. ker. áttette az ügyet az I. ker.-hez, tekintve, hogy én I. kerületi lakos vagyok. Az ügyet áttette, a pénzt azt eltette, de az I. kerületet már nem értesítette a befizetésemről. Most jönnek az I. kerülettől az újabb hadiparancsok. Idézések tömege, elővezetés emlegetésével. Megmutatom a kézbesítőnek a csekkklapot, mely igazolja befizetésemet s kérem, hogy ezt jelentse be tudomásvétel céljából. Körülbelül négy nap mulva újabb idézés elővezetés terhe mellett. Történetesen nem voltam Pesten és az idézést sem én vettem át. Este érkezem s a legnagyobb lelki örömömre mondják, hogy ma reggel 6 órakor egy rendőr keresett. Másnap reggel 6 órakor erős cseppetésre ébredtek. Kedves látogató. „Kérem, parancsom van az elővezetésére“ — mondja tekintélyesen. Azt hiszem felesleges megjegyeznem, hogy a biztos úr nélkülem távozott. Aznap délelőtt meglátogattam az I. ker. kapitányságot, ahol végre tisztázódott az ügy. Hát uraim, hogy történhet az meg, hogy valakit, aki befizette a büntetéspénzt és azt a hatóság embere előtt igazolta, két hétre rá elővezessék. Mert ha már oly egyszerűen értenek az illetékesek a bírság kiszabásához és aktagyártáshoz, talán gyárthatnak volna a X. ker. kapitányságon még egy aktát, mellyel igazolták volna a befizetésemet, s ezzel elkerültek volna nyolc más idézési aktát és kétszeri elővezetési próbálkozást. De az az egy biztos, hogy sohasem fogom a X. kerületnél az igazságot keresni.

Fényszóró. 1926 szeptember 28-án este jövök az Albertfalva felől. Vánuál eloltom a reflektort. Az eső szakad, az úttest világítva nincs, látni semmit sem lehet. Elöttem egy teherkocsi az út közepén, melyet az utolsó pillanatban veszek észre a sötétben. Hirtelen meggyújtom egy pillanatra a reflektort, amíg kikerülök, s aztán eloltva, tovább jövök lépésben a sötétség miatt. Az iskola előtt megállít a rendőr. „Nem tudja, hogy itt nem használhat reflektort!” Azt tudom kérem, de hisz csak addig használtam, míg azt a teherkocsit kikerültem, amelyen nem volt lámpa. Még szerencse, hogy ebben a sötétségben össze nem törtem a kocsimat”, mondok én. Én felőlem összeförheti magát az úr, de a reflektort ne használja! Talán igaza is van, hiszen élni kell az orvosnak és a temetkezési vállalatnak, meg a javítóműhelyeknek is. Az eset azonban nem vet valami jó fényt a magyar rendőrök intelligenciájára.

Mikor a rendőr forgalmi akadály. Ez is épp olyan pesti specialitás, mint a bukkanók. A Rákóczi-úton hajt két ember vagy 12 lovat, mely elfoglalja az egész baloldalt. Mellette halad két lovasrendőr egymással beszélgetve. Szerencsém, hogy a lovakat az Eszterházy-utca felé vitték, mert azt hiszem, hogy akkor még az Apponyi-téren is mehettem volna utánuk szépen lépésben, mögöttem vagy 15 autóval. Igaz, hogy szerintük naplopók és időmilliomosok vagyunk, hát ne siessünk.

Tudvalevő, hogy automobillal a Lánchídfőnél, — melyről senki sem tudja, hogy hol kezdődik és meddig tart — csak négy, mondó „négy” kilométeres *sebességgel* szabad hajtani. Kíváncsiak vagyunk, hogy ki adta ki ezt a rendeletet. Biztos nem volt az illető úr katona, mert akkor tudná, hogy a katonai menetelés óránként 6 kilométer. Így legalább megértük azt, hogy az autó

lassabban haladhat, mint a gyalogos ember. Azt hiszem, úgy lesz nemsokára, mint Angliában az első vasúttal, hogy minden autó előtt egy gyalogos embernek kell majd menni, kezében csengővel, hogy figyelmeztesse a gyalogjárókat a „közelgő veszedelemre”. De én azt hiszem, hogy ennek a rendeletnek is megvan a sorok közötti értelme. Mert ha egy autóst vagy motorost felírnak a Lánchídon gyorshajtásért, ott az ítélet ab ovo jogerős, mert biztos gyorsabban ment, mint négy kilométerrel.

Az Automobil-Motorsport hű olvasója.

*

Kalledey Jenő, az ismert lawntennis- és automobil-sportsman, egyébként székesfővárosi ügyvéd, tudatja velünk a következő felette érdekes esetet: Jó néhány hónappal ezelőtt kaptam egy idézést a rendőrségre. Fekintve, hogy aznap végtelenül fontos tárgyalásom volt a törvényszéken, magamat kimentő levelet írtam és új tárgyalás kitűzését kértem. Rövid időre rá kaptam egy ítéletet, mely szerint: 1926 augusztus 29-én éjjel 2 órakor a Margitszigeten reflektorral a jobb oldalon, nyitott kipuffogóval, túlsebesen hajtottam és a rendőr felszólítására nem állottam meg. Ezáltal ötszörös kihágást követtem el és ötször 50.000 korona, összesen 250.000 korona összbüntetésre ítélték. Amellett, hogy azon időtájt nem is jártam a Margitszigeten, nyilván tévedésről lehet szó, megfellebbeztem az ítéletet, aminek főleg egy pontja a szó szoros értelmében lehetetlen. Ugyanis gépemnek, az amerikai Chryslernek éppen egyik jellegzetessége, hogy nincs nyitott kipuffogója és járása teljesen zajtalan. A másodfokú rendőrbíró az ítéletet természetesen helybenhagyta és a már annyit hangoztatott, miért fellebbez jelszóval ötször 200.000 koronára súlyosbította. Erre fellebbeztem a belügyminiszterhez és kértem, vizsgálják meg

T.

„STEUA” Kőolajkereskedelmi Rt.

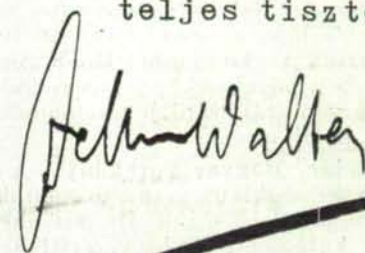
Budapest

A versenyszezon zartával örömmel hozom tudomásukra, hogy az ez évben rendezett összes hazai versenyeken úgy autómon, mint motorkerékpáromon, mindig a t. Cég által forgalomba hozott „**Rekord-Rex**” benzint használtam. Az üzemanyaggal mindenkor teljes mértékben meg voltam elégedve és az jó és állandó minőségénél fogva határozottan hozzásegített eredményeim eléréséhez.

Amidőn ezen tényt örömmel hozom szives tudomásukra, vagyok

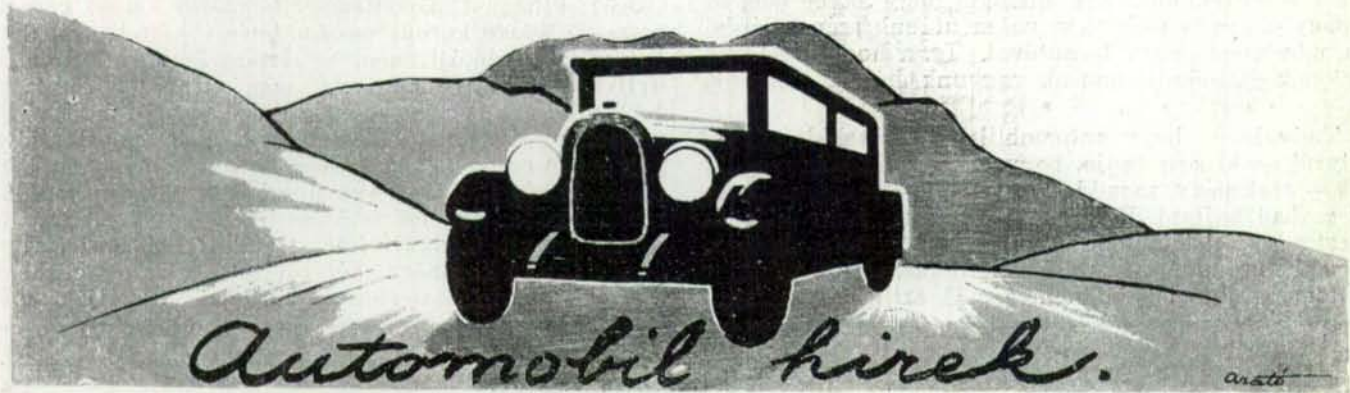
Budapest, 1926 október 14.

teljes tisztelettel



kocsimat és annak kipuffogószervezetét. A belügyminisztérium nevében Markhot és Lindner tanácsosok adták meg a szakértői véleményt, mely állításomat teljes mértékben igazolta. A kikérdezett rendőr kiballgatása során azt vallotta, miszerint biztos benne, hogy nyitott kipuffogóval mentem, mert nagyon füstöltem (?). Mondanom sem kell, hogy a belügyben ítélkező fórum szintén helybenhagyta, csupán a hangos kipuffogás helyett a „füstölésre“ cedálta az egyik 200.000 koronát. Így fest a magyar rendőrbíráskodás az Úrnak 1926-dik esztendejében. Természetesen most sem hagytam abba a dolgot és újrafelvételt kértem. Kíváncsiak vagyunk az újrafelvételre.

Értesítem, hogy a keresztes—bodajk—meeséri t. útnak Balinka és Meesér közötti 17—18 km. szakasza útépités miatt a mai naptól lezárattott. Ideiglenesen a forgalom az ú. n. tárnoki úton bonyolítandó le, mely út a bodajk—meeséri útnak 14 km. pontjánál, a bodajki szőlőknel indul ki és a balinka—meeséri törvényhatósági út 19—20 km. szakaszába ágazik bele. Ezen út azonban autóközlekedésre csak száraz időben alkalmas. Székesfehérvár, 1926. évi október 17-én.



A Naumburg mellett rendezett 3 kilométeres hegyversenyen a legjobb időt Baader futotta 2 literes Grand Prix Bugattin. Baader ideje 2:16,8 volt. Utána a legjobb időt a gróf Kinskynél sokkal jobb német Steyr-vezető Huldreich Heusser érte el, aki 45 literes Steyrjével, tehát éppen kétszer akkora hengerűrtartalmú kocsival 2:17-et futott.

Magyarok az Olympia Show-n. A híres londoni motorkerékpárkiállítás évente nagyobb magyar kolóniát vonz ki Londonba. A múlt évben alig egy páran keresték fel a világhírű Olympiát, míg az idei évben már akárcsak a Lidón, vagy Abbáziában mindenütt feltűnt a magyar szó. Kinnjárt az Automobil és Pneumatik v. t. egyik igazgatója, Vajda Ignác, Gyöngy Pál a Castrol-olaj és Sunbeam-motorok képviselője, Méray Horváth Lóránt, a Méray-gépek konstruktőre, aki különösen a JAP-gyárral végzett hosszabb tárgyalásokat. Újra felkereste az Olympiát Bíró Jenő, ki szintén újabb képviselőkkel tért vissza, míg Bauer József az Ariel-exponens és Wollemann István, a Norton és Royai Enfield kitűnő képviselője, a már megkezdett nexus ébrentartására utaztak ki Londonba. Ha a Show-látogatás hasonló mérvben növekszik, úgy megérjük, hogy pár év múlva különvonattal szállítják Londonba a magyar kereskedőket az Olympiára.

Dr. Szelvár Aladár: Magyar Tűrakönyv. A magyar automobilizmusaak kétségkívül alapvető munkája az, amely legközelebb elhagyja a sajtót: Dr. Szelvár Aladár a Királyi Magyar Automobil Club vezértitkára szerkesztésében megjelenik a *Magyar Tűrakönyv*, amely mindent magában foglal, ami a magyarországi közle-

Gyári megbízottat kapott a budapesti Steyr-képviselő egy szimpátiikus kis német ember személyében, aki a közelmúlt napokban át is vette a budapesti Steyr-képviselő ügyeinek vezetését. Alkalmunk volt az új igazgatóval beszélgetni, akit azonnal meginterjüvöltünk a budapesti forgalmat illetően. „A forgalom símaságát nézelem szerint erősen befolyásolják a még hiányosan kiképzett rendőrök. Egyszóval kifejezve. Nem tudnak. Későn adják meg a „stopp“ jelt, amikor már az ember csak fékesikorgatással tud megállani, amellet a legkritkább esetben állanak a középén és dacára ennek, megkívánják, hogy az ember megkerülje őket. Egyébként roppant nevetségesnek tartom a hidakon való sebességkorlátozást. A budapesti Lánchídfőnél álló rendőrök, különösen egy szőkés fiatal, szinte már ösztönszerűleg inti lassításra az arra haladó autózvezetőt, legyen a sebesség három kilométer, vagy 25 kilométer. Reméljük azonban a legjobbat, Wienben sem ment mindjárt rendben a dolog“. Érdekesnek tartjuk a fenti rövid észleletet, mert egy alig egy hónapja Budapestben tartózkodó idegen szájából halljuk, aki tekintve, hogy idejének javarészét a volánál tölti, tapasztalatokkal bír ezen a téren.

kedési viszonyokra vonatkozik. A mű legelsősorban részletesen ismertetni fogja Csonka-Magyarország autózútjait, összes nagyobb városait, különös tekintettel Budapest fővárosra. De ismertetni fogja a legkisebb helységeket is és mindenütt úgy városban, mint községben a garázsokat, szállodákat, benzinállomásokat, javítóműhelyeket stb. egyszóval mindazt, ami az utazó embert csak érdekelheti. Az automobilizmus érdekei mellett a Tűrakönyv különös tekintettel lesz a turisztikai igényekre is, és a legalaposabb és legmegbízhatóbb útmutatója lesz mindenkinek. Közölni fogja az összes vasúti relációkat és hajózási viszonylatokat. A könyv a szó valódi értelmében Baedekerje lesz a magyarországi idegenforgalomnak, sőt több ennél, mert nem elégszik meg a puszta adatok felsorolásával, hanem részletes, színes leírással és történeti visszatekintéssel is szolgál. A munka szövegrészét mindenütt a legpontosabb térképek fogják kiegészíteni, melyek ismét különös tekintettel lesznek az autózutakra. Minden egyes nagyobb városnál a térkép, külön színben fogja feltüntetni a városba vezető utakat és elágazásokat. A térképek használhatóságát az internacionális jelzések fogják elősegíteni. A könyv magyar, német, francia és angol nyelven jelenik meg és megrendelhető a Királyi Magyar Automobil Club titkári hivatalánál.

Autó-izzók minden kocsihoz és feszültségben a legnagyobb választékban Reich Miklósnál, VI., Vilmos eszászár-út 45. Telefon 144—72 és 72—67.

Egy mintaképviselő. Mostanában igen gyakran futnak be szerkesztőségünkbe motorosoktól levelek, amelyben sokan panaszkodnak egyes képviselőkre, melyek-

nek nevét természetesen nem hozzuk nyilvánosságra, hogy abszolúte nem, vagy csak részben rendelkeznek az általuk képviselt motorok alkatrészeivel. Így megtörténik, hogy ma eltörrik a dugattyúkar, holnap egy másiknál a gyűrűk, esetleg új szelep válik szükségessé, nem is szólva egy villatörésről és bizony a motorkerékpártulajdonos néha hetekig várhat, míg motorja újra üzemképes állapotba kerül. Annál jobban meglepődünk a minap a városban tartott kisebb körútunk alkalmával, midőn betévedtünk az alig 4–5 hónapos Palotásiféle „New-Hudson“ vezérképviselőhöz. Az elősarnokban side-valve és Super-vitesse motorok, melyeken már erősen meglátszik a világhírű Herbert Le Vaek munkája, míg az üvegfallal elválasztott hátsó részben gyönyörű mintaszerűen berendezett alkatrésraktár ragadja meg figyelmünket. A legspeciálisabb New-Hudson alkatrészekről kezdve mindent megtalálunk az egy másföle elhelyezett polcokon. Fogaskerekek, hajtókarok, szelepek, szeleprugók, himbák, komplett sebességváltók és azok alkatrészei, abroncsok, kormány, sőt két ház, villák és két karter is láthatók egymás mellett. A fiatal és szimpatikus Palotási, aki a német alaposságot és a munkát a budapesti Bosch-képviselőnél tanulta, a motorok iránti nagy szeretettel kalauzol végig a polcok tartalmán és felragyog a szeme, midőn a speciális New-Hudson szerszámokat veszi elő. Mi mindent magunk javítunk és ami rossz, azt azonnal, a szó szoros értelmében amerikai módra kicseréljük. Még speciálversenyekre kidolgozott magas dugattyúink is vannak, vevőinknek nem kell semmit sem Budapesten csináltatni, mondja büszkén a vezérképviselő. Eddig 26 gépet hoztunk forgalomba és ma 18 gépünk van Budapesten raktáron. Képesek vagyunk megfelelő garancia mellett 18 hónapos részletre is adni gépet. Örömmel és jóleső érzéssel távoznak Palotásitól és kitűnően berendezett „mintaképviselőt“ figyelmébe ajánljuk nemcsak a mo-

tort venni szándékozóknak, hanem a (tisztelet a kivételnek) budapesti motorkerékpárképviselőtek nagy részének.

Az új Nash-automobilok. A közelmúlt napokban a kitűnő amerikai Nash-automobilok behozatalára alakult „Amerikai Automobilkereskedelmi Részvénytársaság“ egy hatalmas tőkeerős csoport vette át, mely lehetővé fogja tenni, hogy ezentúl a „Nash“-kocsik minél nagyobb számban kerüljenek a magyar piacra és hogy hasonlóan a többi amerikai gyárak gyártmányaihoz, a lehető legkedvezőbb fizetési feltételek mellett kerüljenek a vevők birtokába. Itt említjük meg, hogy a Nash-gyár ez év szeptemberében hozta ki egészen új típusait, melyek között a „Nash Light Six“ és a „Nash-Special“ képezi a szenzációt. A Nash Light Six egy 6 hengeres, 3 liter hengerűrtartalmú 21/50 HP. 2800 fordulattal számmal bíró 4 kerékpékes túrakocsi. Ára 115 millió magyar korona, amihez csupán a 10% luxusadó járul. A második új típus a Nash-Special. Ugyancsak 3 literes típus, 21/60 HP felülvezérelt (ohv.) motorral. Ez egy gyorsabb special-típus, mely különösen a hegyi-utakat bírja fenomenálisan. A Nash-Special, ára 140 millió korona. A NASH-automobilok új típusainak első szállítmánya november közepén érkezik Budapestre és a képviselő Dorottya-utca 3. szám alatti bemutató helyiségében lesz kiállítva.

Eldridge (Miller) új rekordjai. Az amerikaiak kitűnő sakkhúzása, hogy bekerüljenek az európai rekordlistába, kitűnően sikerül. Az Indianapolisban járt Eldridge a magával hozott 1.5 literes Grand Prix Miller-rel sorra dönti az európai rekordokat és így a kompresszoros Miller-Special lassan de biztosan elfoglalja az összes rövidtávú rekordokat. Eldridge a franciaországi Monthléry autodromban ütötte fel tanyáját. Itt végzi kísérleteit és van olyan nap, hogy egész sereg

Ujabb szenzációs

PUCH győzelmek

TTAC. túraútja. 1926.

Puch János (172 PUCH) 162.5 ponttal a legjobb értékelési számot éri el. Abszolút első a 3.4 km.-es homokversenyben és abszolút első az összes motorkerékpárok között a pontversenyben.

MAC. Jánoshegyi versenye. 1926.

Puch János (172 PUCH) ismét fölénytel nyeri a kiskategóriát.

A PUCH-gépek Semmeringi és Svábhegyi fölényes győzelmei után ismét szenzációs eredményekkel öregbítik világsikereiket.

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

világrekordot ad át a múltnak. Október 20-án 5 angol mérföldet (8045 méter) 2:08,2 alatt futott be, ami 226.295 km. átlagsebességnek felel meg. Eldridge 10 kilométerre 2:39,45-ös időt ért el, ami 225.767 km.-es sebességet mutat. Eldridge leggyorsabb köre 40, 41/100 volt. (227 km.). Eldridge kísérletei alkalmával Dunlop-pneumatikot használt.

Felületesek és hanyagok a magyar versenyzők a nevezések leadásánál. Egy felette szomorú tényre kell felhívunk a magyar versenyzők figyelmét. Alkalmunk volt betekinteni a legutóbb rendezett MAC-verseny, sőt a szeptember végén lefutott KMAC Svábhegyi-verseny nevezéseibe, megállapíthatjuk, hogy a nevezési úrlapok 70 százaléka a legfelületesebb módon volt kiállítva. Versenyzőink java még saját motorjának furat-lökétével, legkevésbé hengerúrtartalmával sines tisztában. A legtöbb nevezési úrlapon még a túra, illetve sportkoesi kinyilatkoztatás sem volt található, úgy, hogy a nevezések javarészt az ismeretség alapján bírálták el és osztották be a megfelelő kategóriába. A nevezéseknek pontosnak és az utolsó betűig kitöltöttnek kell lenni, hogy a beosztást mindenki a nevezések alapján elvégezhesse. Mint értesülünk a MAC a legközelebb hiányos úrlapokat indoklás nélkül fogja visszaadni a hanyag versenyzőknek és igen okos volna, ha más egyesületek is bevezetnék ezt a rendszert. A motorsportban éppen olyan rendnek kell uralkodni, mint más sportokban. Ha ott be tudják hozni a teljes szigorú belehet azt hozni az autó- és motorkerékpárversenyeken is. Még rettenetesebb a nevezések leadása. Nálunk mindenki elvből csak a zárlat után nevez. A MAC mint értesülünk, a szombati nap folyamán, tehát egy nappal a verseny előtt nemkevesebb, mint 5 nevezést utasított vissza, ami igen helyes volt és ajánljuk más egyesület figyelmébe is. Azok, akiknek nevezését nem fogadták el, a jövőben majd sietni fognak a nevezésekkel.

A minap került forgalomba az első Budapesten karosszált Renault-autóbusz. A Franciarszágból hozott pompás alvázat Budapesten a Ganz-Danubius-műveknél látták el karosszériával. Az új autóbusz különösen kitűnő rugózásával, valamint szolid és masszív kivitelével keltett feltűnést. Az átvételnél megjelent Clinchant francia követ, valamint a Székesfőváros képviselőiben Till Ede az Autóbusz-üzem igazgatója és Bárány főmérnök, úgyszintén Lamotte és Göncey tanácsjegyzők. Az új autóbuszt Reiman Gyula a Renault-gyár magyarországi vezérképviselője adta át a Székesfővárosnak.

Az Avuson is tilos a nyitott kipuffogó, noha magánút, de a német rendőrség szigorú. A március óta nagyon szigorúan vett kipuffogórendelet értelmében ugyanis még u. n. „Auspuffklappe“ sem lehet a gépeken és így azok örökös esőndes járásra vannak kárhóztatva. Most kiterjesztették a tilalmat az Avus-ra is. A rendőrfőnök

ugyanis tudtára adta mindenkinek, akiket illet, hogy súlyos pénzbüntetés ellenében az Avus-pályán is csukott kipuffogóval járjanak. A németek szigorú intézkedéseit a hangos kipuffogású autók és motorokat illetőleg mi csak helyeselhetjük. Elvégre Amerikában, hol jóval több, mint a fele szalad az egész világ automobiljainak, — minden autó hangtalanul közlekedik. Ha annyi jó amerikai és angol autó esőndben közlekedik, miért ne tudná ezt megtenni a technikailag sokszor legalább is ugyanolyan jó kivitelű kontinensbeli automobil is. A legújabb szerkezetű hangtompítók a motornak semmit sem ártanak és teljesítményükből semmit sem vonnak le. Miért is nem lehetne akkor minden autónak teljesen hangtalanul közlekednie? Ez minden esetre sokkal előkelőbb, mint feltűnést és ellenszenvet keltve, végigdurroggni az utcaikon.

Moseley és Wellworthy. Ismét két angol név, mely a mai naptól helyet kapott a magyar kereskedelemben. Mindkét nevet ismerjük már az Angol Tourist Trophyk idejéből, amikor a „fittingek“ felsorolásánál szóba kerültek. Moseley készíti azokat a felfújható gummipárnákat, amiket a versenyzők a géprehajlásnál használnak a Brooklandon. Ezek vagy tömörgummiszivacsok, vagy felfújható pneuk. A Wellworthy a legnagyobb angol dugattyúgyűrűgyár. Ezentúl tehát, ha dugattyúgyűrűnk török, csak a számot és nagyságot kell tudni és azonnal megkaphatjuk a hiányzó alkatrészeket. Mindkét képviselőt Bíró Jenő, az Olympia Show-n kintjárt motorkerékpáralkatrészkereskedő szerezte meg.

Oszták hegyi-derby. Az osztákok a Klausenpass-verseny nagy sikerén felbuzdulva, egy klasszikus hegyi-verseny megrendezését határozták el. Miután a Tauern-verseny színhelye nem elég centrikus fekvésű az európai viszonylatban, nyugatabbra kellett húzódnia a terepet illetőleg. A terepszemlélet az itt járt Berekheim báró tartotta meg a napokban az oszták Automobileklub elnökével, báró Haymerlével. A választás az Arlberg nyugati oldalára esett, mely sokkal hosszabb, mint a keleti. A verseny startja Langenben, esetleg szükség esetén még távolabb Dalaasban lenne, míg a cél a St. Christofban, az Arlberg-hágó tetején. A verseny távja circa 17—20 kilométer lenne, ami megegyezik a Klausen-távval. A verseny iránt már most hatalmas az érdeklődés és az osztákok remélik, hogy szép mezejöket tudnak összehozni a svájci, német és olasz határoktól alig pár kilométerre fekvő Arlbergre.

A milánói közúti kiállításon Csonka-Felvidék kies útrészleteit is bemutatták. A milánói közúti kiállításon amelyen a kis államok közül egyedül Csonka-Magyarország szerepelt igen értékes anyaggal, többek között a Felvidék három igen szép vidékét, a lillafüredi útbükki részét, a tiszabábolna—eger—somaljai út szilvásváradi és a putnok—aggteleki út zádorfalvai szakaszát mutatták be fényképfelvételeken. Borsodból három

Indian

motorkerékpárok

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

Magyarországi
vezérképviselő:

Landau és Fábri

Budapest, V. kerület,
Vilmos császár út

66



Telefon:

66-40



festői útrészlet szerepelt a kiállításon. Az utak szép vidéke valósággal bámolatba ejtette a kiállítást látogató magyarokat is, mert megközelíthetlensége miatt még nem jártak ezeken a festői tájakon. A modern utak építésére való áttérés ideje azonban szerencsére már Magyarországon is bekövetkezett.

Meg kell szervezni a vidéki közlekedési rendőrséget. Az útjelzések hiánya és hiányossága ma még talán a sportemberek éles szeme előtt látszik oly veszélyesnek, de ha a hazai motorsport várható rövid, 1–2 éven belül a nyugati nivóra emelkedik, végzetes szerencsétlenségek sorozata fog bekövetkezni. A gyöngyös—budapesti úton, nem is beszélve az Egerbe vezető úton tarkálló búcsúok seregeiről, számos falusi szekérral találkozhatunk s a szekér se jobbra, se balra nem tér ki. Ügylátszik, a falusi emberek még mindig nem barátkoztak meg a nyugati kultúrával s nem akarják megtanulni a közlekedési szabályzatokat. Itt volna az ideje, hogy a kormány böles előrelátásával már most megszervezné a városi közlekedési rendőrség mintájára a vidéki közlekedési rendőrséget, nehogy azon szerencsétlenségek, melyekről napról-napra hírt adnak az újságok, naponta továbbra is előforduljanak és kedvét vegyék a nagy lendülettel fejlődő magyar motorsport híveinek. Ha a vidéki közlekedés rendezve lesz, ezért a kormányt a motorosok ezrei fogják dícsérni. Egyszer már felvetődött az a módózat, hogyan lehetne radikális módon megoldani a parasztszekerek rendretanítását. Az volt az elgondolás, hogy minden útrendőri kihágás esetén hivatalból vizsgálat volna indítandó aziránt, vajjon a közrendészeti hatóságok vezetői megfelelő eréllyel és körültekintéssel terjesztették-e a belügyminisztérium és a kereskedelemügyi minisztérium idevágó rendelkezéseit, mert mi bizony sokszor szidjuk a falusiakat tudatlanságuk miatt, holott talán nem is

adtak alkalmat nekik arra, hogy megtanulják a hajtási szabályzatokat. Helyesnek találjuk az *Észak-magyarországi Automobil Club körlevelét* is, amelyben felszólítja az öt vármegyéje területén lévő *levente-oktatókat*, hogy tanítsák meg a fiataliságot s a leventéken keresztül az idősebbeket is arra, hogyan kell fogni a gyeplőt, az úttest melyik oldalán kell haladni és merre kell kitérni.

A Kuria döntése az ügynöki jutalékok esedékességéről. Egy, a folyó év szeptember hó végén megtartott tárgyalásból kifolyólag a Kuria erre vonatkozóan érdekes határozatot hozott, amely az eddigi joggyakorlatokkal részben ellentétes. Az ügynök a kötött ügyletek után jutalékot kért. Az alperes gyáros azért kérte a kereset elutasítását, mert a felperesként fellépő ügynököt megbízta ugyan megrendelések felvételével, de jutalék csak a lebonyolított ügyletek után és csak akkor jár, amikor a vételár a gyáros kezeihez befolyt. A felsorolt ügyletek azonban részben nem valósultak meg, részben pedig vételáruk még nem fojlt be. A vezérképviselő ezzel szemben azt hozta fel, hogy ő neki adott megbízásnak megfelelően eszközölte a megrendelések felvételét és a gyáros nem volt jogosítva utólag terhesebb feltételek szabásával az ügylet teljesítését lehetlenné tenni, őt pedig jutaléktól elűtni. A törvényszék a kereskedelmi és iparkamara véleménye alapján a keresetet elutasította. A budapesti Itélőtábla megváltoztatta a törvényszék ítéletét, mert megállapította, hogy a nem állandó képviselők általános kereskedelmi szokás szerint jár az ügynöki díj, mihelyt a megbízó az ügynök által közvetített megrendelést elfogadta és ennekfolytán az ügylet létrejött, tekintet nélkül az ügylet lebonyolítására és arra, hogy a vételár befolyt-e, vagy sem. A Kuria Adolf-tanácsa az alperes gyáros felülvizsgálati kérelmét elutasította és kimon-

MAC Jánoshegyi versenye. 1926.

**Abszolút győztes solo-motorkerékpár.
Urbach László.**

A. J. S.

**Abszolút győztes oldalkocsis motorkerékpár.
Urbach László.**

BROUGH-SUPERIOR-JAP

2 UTVONALREKORD!

Vezérképviselő: Majláth, Budapest, VI., Hunyadi-tér 12. sz.

A
3
világmarika

Norton

Royal-Enfield


New-Imperial

versenyeredményei
utólérhetetlenek.

Budapest, IV., Ferenciek-tere 3.

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

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



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

dotta, hogy a már megkötött ügyletnek az ügynök hibájára vissza nem vezethető későbbi esélyei már a megbízót terhelik és az ügynököt kiérdemelt jutalék iránti igényétől meg nem foszthatják.

* **Renforcé.** Csatakos országúton, vagy keményre fagyott rögön száguld, azaz csak száguldana az autó, de haladását bizony dőcögésnek is lehetne nevezni, nem is szólva arról, hogy valóságos életveszedelmet jelent ilyenkor az utazás. Hiába csökkenti le a soffőr minimálisra a sebességet, a kicsúszás, az árokbafordulás réme még mindig fenyeget. Nincs ami tapadjon, nincs ami biztonságot nyújtson. Az úgynevezett szögesgumi acélszögei — amennyiben még nem hullottak volna ki — úgy csúsznak, mint a korcsolya talpa. Valóságos istenkísértés így felszerelve útrakelni. Pedig az amerikai fejlett gumitechnika eliminálta a gumi ezen fogyatékosságát. A tapadófelület határvonalait egyszerűen meghatványozták azáltal, hogy apró elipszisalakú, egymástól nem messze álló egységekre osztották fel. Ezen kis egységek, melyeket gumiszögeknek nevezzünk, nem hullanak ki, el nem vesznek és ezek egy összefüggő rajzot képeznek a köpeny gumianyagával. Ezen eljárással egy olyan csúszásgátló köpenyt kapunk, amely abszolút védelmet nyújt a bennlőknek és mint a pók lába, úgy tapad a legsíkosabb úttesten is. A kausukipar központjában, Akron, Ohio USA és az 1924. évi párizsi olimpiád színhelyén — Colombesben — készülnek azok a pneuk az ottani Goodrich gyárakban *Renforcé* név alatt. Maga a *Renforcé* név nem fejezi ki a köpenyek csúszásgátló tulajdonságait, hanem „megerősítettséget“ jelent, mert ezek a köpenyek minden más köpenynél jobban vannak megerősítve. Több cordszövetréteg van benne és lényegesen több gumianyag, úgyhogy súlyra körülbelül 15 százalékkal nehezebb, mint a közönséges autóköpenyek.

Akció a csehszlovák határátlépés ügyében. Automobilistáink nagy sajnálattal tapasztalják, hogy (tudunkkal a cseh hatóságok gondolkozása miatt) a Felvidékre menő autók csak Bánrévénél hagyhatják el a határt. Az Északmagyarországi Automobil Club igazgatója levélben már megkereste ez ügyben az odaáti hatóságokat, azonban onnan kedvezőtlen választ kapott. Most azután Siposs Géza személyesen tárgyalt Kassán a Motor Club Kosický vezetésével és több odaáti autóossal, akikkel az Északmagyarországi Automobil Club együttes akciót indít azon célból, hogy a határt autóval Hidasnémétinél is át lehessen Miskolc és Kassa között, továbbá Sátorajújhelynél, Miskolc, Nyiregyháza és Ungvár között lépni. Miután az autókлубok vezetőszeretét úgy innen, mint a túoldalról legelőkelőbb férfiak töltik be, minden remény meg van arra nézve, hogy a triptyquek érvényessége erre az útvonalra is ki fog terjesztetni. E kérelem támogatása céljából úgy Budapesten és Miskolcon, mint Kassán, Pozsonyban és Prágában testületileg fognak eljárni a klubok a határrendőri és pénzügyőri hatóságok vezetésénél. Mihelyst az akció eredményes lesz, az Északmagyarországi Automobil Club azonnal kirándulást rendez Kassára és a Tátrába, mely látogatást, megbeszélés szerint, a csehszlovák motorklub azonnal viszonzni fogja.

Az Észak-Magyarországi Automobil Club zászlajára a Rákóczi Ferenc színeit, kék mezőt átszelő piros keresztet választotta. A zászló közepe piros-fehér-zölddel szegélyezett fehér kör, melyben az É. M. A. C. kezdőbetűit lengeti a szél.

Hogyan mossák az utókat Amerikában? Amerikában az autók számának növekedése folytán a garázsoknak nemcsak befogadóképességüket kellett tetemesen megnagyobbítani, hanem a tisztogatásra is új eljárásokat kellett bevezetniük. Az autómossás és tisztítás megszervezésének egyik legjellemzőbb példája a

chicagai Cunningham Co. rendszere. Az autótulajdonos a garázsba való beérkezés után tizenkét-tizenöt perc múlva teljesen megmosva, megtisztított bőr- és fémalkatrészekkel kapja vissza autóját. Ennek a gyorsaságnak az a magyarázata, hogy a tisztítást az előmunkáson kívül 32 jól kiképzett és begyakorolt munkás végzi. Az autófürdőbe való megérkezés után az előmunkás megtudakolja a tulajdonos óhajait, majd az előre kifizetett két dollárnyi (150.000 K) díj után egy számot nyújt át neki, amelynek párját az autóra akasztják. A tulajdonos ezután elmehet sétálni, beülhet a várószobába, vagy az autófürdő melletti folyóson tartózkodhatik, ahonnan ellenőrizheti a tisztogatás menetét. Legelőször egy munkás erős elektromos szivattyúval megtisztítja a kocsit belsejét. Majd leemeli a motor fedelét és a világítási berendezést vízhatlan vászonnal befedi. Ezután következik a kocsit megmosása a tetőre, az oldalakra, kerekekre és tengelyekre irányított vízsugarakkal. Ez alatt az a munkás, aki előbb a kocsit belsejét tisztogatta, most egy magasabb helyről hosszúnyelű kefével a kocsit tetejét tisztítja meg. Ezután újabb csoportban oldalt felállított két-két kocsimosó langyos vízzel és szivacsokkal megmossa a karosszériát, a motorházat és az alvázat. Folytatólagosan ugyanezek négy munkás megtisztítja a kerekeket és tengelyeket. Nagy nyomással dolgozó szivattyú teljesen kitisztítja az alvázat és tengelyek közt levő részeket. A kocsit ezután harmadik munkáscsoporthoz érkezik, akik meleg szappanos olajjal és tiszta vízzel való leöblítéssel befejezik a külső tisztogatás munkáját. Ezzel egyidejűleg szárazra törlik. A tulajdonképeni fürdetés ezzel véget ért és ezután 16 munkás szarvasbőrrel megtisztogatja a karosszériát, az üvegeket, lámpákat stb. Végül az előmunkás megvizsgálja a kocsit és a munkások esetleges mulasztásait egy emberrel helyrehozza. Forgókoronggal az autót a kijáratához állítják, az előmunkás kivezeti a kocsit a fürdőből és a tulajdonos átveheti.



Pneumatik
a bevált
világmárka

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

A Gazda-féle rugós kormány

Nemrégiben nagy feltűnést keltett a kiváló bécsi versenyző Karl Gall, aki a svábhegyi versenyen a rendes acéleső kormány helyett egy laprugókból összeállított kormányt használt. A hozzáértőbbek rögtön felismerték benne az Anton Gazda bécsi mérnök által konstruált különleges rugós kormányt. Szinte meglepően egyszerű, mintegy Kolumbus tojása ez a találmány. Egynéhány megfelelően hajlított és nagyjában hasonlóan az automobilrugókhöz összeerősített nikkelezett vagy zománczott laprugó képezi az egész új találmányú kormányt, melynek a végére tetszőszerinti fogantyú (Drehgriff, stb.) alkalmazható. A különleges kormány célja, hogy azokat a lökéseket, melyek az első pneumatik és a villarugózás dacára a vezetőt érik, lehetőleg teljesen eliminálja. Amikor lökés éri a kormányt akkor az nem adja azt át a vezető testének — hasonlóan a normális kormányhoz — hanem a lökés erejének megfelelően kisebb vagy nagyobb kilengést végez. Ilyenformán a rossz úton való haladás nagy mértékben nyert megkönnyítést, hiszen a bukkanókból, gödrökből és kátyukból származó, sokszor nagyerejű lökéseket a vezető meg sem érzi és így a fáradság, összetöröttség érzése is tökéletesen elmarad. Ebből következik tehát, hogy a Gazda-féle rugós kormányral rossz úton is gyorsan haladhatunk, mert a lökések és folytonos apró rengések (vibrációk), melyek a kezünket érik, tökéletesen eltűnnek és helyükbe kellemes ringás lép. Természetesen ilyenformán nagymértékben fokozható ezzel a kormánnyal a túrán vagy túraversenyen elérhető átlagsebesség. Ez a magyarázata annak, hogy külföldön mind több és több versenyző tér át a rugós kormány használatára. Így például a legutóbb Monzában lefutott motorkerékpár Nagy Díj-ban az 500 km-es kategória győztese Varzi (Sunbeam), valamint a 250 km-es kategória győztese Gherzi (Moto-Guzzi) egyaránt a Gazda-féle rugós kormányt használta.

További előnye ennek a zseniális konstrukciónak, hogy kormánytörés és elhajlás még a legnagyobb bukás esetén is ki van zárva. Azonkívül a kormány bármely motorkerékpárra azonnal rászerezhető, a rendelésnél csupán a kormányeső vastagsága adandó meg. (25. v. 22 mm.) A rugóskormány többféle erősségben és kivitelben készül. Az összes típusok között azt hisszük, Magyarország számára legjobban megfelel a legerősebb kivitelű versenykormány, melynek alakja megegyezik az angol gépeken általában található sport kormányok alakjával. Készül továbbá egy hasonló formájú, de gyengébb kivitelű kormány is „Sport” jelzéssel, mely különösen könnyebb gépek számára alkalmas, míg kerékpárok számára is külön típust gyártanak.

Magyarországon sajnos még nincs képviselése e kiváló gyártmánynak, de mint értesülünk, most folynak a tárgyalások a Magyar Acélárúgyárral esetleges lizenzen való gyártás irányában. Ha a tárgyalások sikerre vezetnek, úgy rövid időn belül a magyar motorosok is megismerhetik ez újítás kiváló előnyeit.

Jelenleg kezeink között van kipróbálás céljából egy Gazda-rugós kormány, melyről annakidején részletes cikk keretében fogunk beszámolni.

A nemzetközi motorkerékpárterminusok 1927. évre

A múlt héten zajlott le a F.I.C.M. (Nemzetközi Motorkerékpárszövetség) kongresszusa Párisban. Tizennégy nemzet képviselői jelentek meg, Magyarországot dr. Szelnár Aladár, a KMAC vezértitkára és gróf Eszterházy Antal képviselték. Az ülés, mely elfogadta a nemzetközi szabályokat, kimondotta, hogy azok 1927 január 1-én lépnek életbe. A következő kongresszus 1927 márciusában lesz Rómában. A jelenvolt nemzetek képviselői ezután bejelentették terminusaikat 1927-re. A párisi L'Autó sorban hozza a nevezetesebb versenyeket, ahol Magyarország a Tourist Trophy, a Magyar Túraút és a Svábhegyi versennyel van képviselve. Ezekután most már a Királyi Magyar Automobil Club feladata, hogy nemzetközi versenyterminusainak a nagyobb külföldi szaklapok dátum felsorolásában kellőképpen méltányolva legyenek. Mindenképpen igyekeznünk kell, hogy a Magyar Tourist Trophyn a jövő esztendőben végre angol és olasz versenyzőket is üdvözölhessünk.

A nevezetesebb versenyterminusok 1927-re a következők:

Április 13. Tour d'Italie.

Április 18. Tour de Louxenburg.

Május 1. Königsaal-Yloviste. Prága.

Május 15. Grand Prix de Lyon.

Május 15. Magyar Tourist Trophy.

Május 22. Osztrák Tourist Trophy.

Május 22. Kilométerverseny. Louxenburg.

Május 29. Grand Prix d'Italie.

Június 4—6. Magyar Túraút.

Június 12. Cseh Tourist Trophy.

Június 13., 15., 17. Angol Tourist Trophy.

Június 19. Morva-szléziai Tourist Trophy.

Június 25. Circuit de Drenthe. (Hollandia.)

Június 25—26. Fanő-szigeti meeting.

Július 3. Európa Grand Prix, Avus, Berlin.

Július 9—10. Grand Prix. Schweiz.

Július 17. Belga Grand Prix.

Július 24. Circuito di Lario. (Olasz T. T.)

Augusztus 7. Francia Grand Prix.

Augusztus 6., 7. Klausenpass-verseny.

Augusztus 15., 20. Nemzetközi hatnapos verseny. Anglia.

Augusztus 28. Osztrák Grand Prix.

Szeptember 11. Rekordmeeting. Arpajon.

Szeptember 11. Nemzetek Nagy Díja. Monza.

Szeptember 18. Kilométerverseny. Ostmalle. Belgium.

Szeptember 25. Arlberghegyi-verseny. Ausztria.

Október 2. VIII. Svábhegyi-verseny. Budapest.

Első Magyar

Motorkerékpár- és Alkatrészgyár

Lőrincz Béla

Budapest, IX., Mester-utca 40

Magyarország legrégebb és legmodernebbül felszerelt motorkerékpárjavítótelepe. Gyártja az összes, bármely rendszerű motorkerékpáralkatrészeket fogas- és lanckerekeket, dugattyúkat; végez precíziós hengerturásokat és köszörüléseket. Minden típusú két- és négyütemű motorkerékpár gondos javítása; versenygépeknek versenyekre való szakszerű előkészítése.

Autóműszaki oktató falitáblák

Soffőriskolák számára

Egy sorozat — 26 darab 2–3 m² nagyságban

Ára:

1,500.000 korona

KIADJA A „MOTORSPORT“

Kívánatra bemutatjuk vételkényszer nélkül

Megrendelhetők:

A KIADÓHIVATALBAN

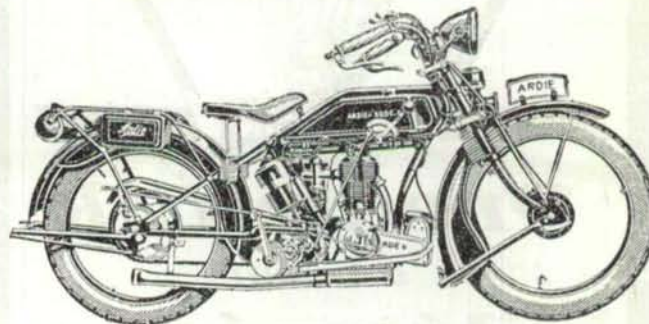
II., Margit-körút 64/a, V. emelet 2. sz.

Az 1926. évi Osztrák Tourist Trophy
abszolút győztese

THUMSHIRN

490 kcm. o. h. v.

ARDIE=JAP
MOTORKERÉKPÁRON.



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

„Aratás“ Mezőgazdasági és Gépkereskedelmi r.-t.

BUDAPEST, V., Balaton-u. 10.

Telefon: Lipót 970—89.

ÖTÉVI VÁZGARANCIA

Kedvező fizetési feltételek.

Mit terveztek a motorkerékpárgyárak 1927-re?

E hó 4-től 9-ig Londonban tartott nemzetközi motorkerékpár-kiállítás valóban közel teljes áttekintést adott a világ motorkerékpáripára felett. Hiszen csak természetes, hogy a 33 $\frac{1}{2}$ %-os védővám mellett is erősen elterjedt kiváló külföldi márkák — mint Indián, F.N., Harley-Davidson, Gillet stb. — kiállították gépeiket, hiszen őket Anglia épp oly jól ismeri s vásárolja — ami itt talán még többet jelent — mint saját hazájuk.

Az új külföldi gyárak pedig természetes, hogy nem mulasztották el az üzleti ismeretszerzésnek e kiváló alkalmát. Hiszen az érdeklődőket a világ minden tájáról idecsalja a kiállítás.

A gépeken nem találunk új tervezési irányt. Az 1927. évre tervezett motorok jó 90%-a egyhengeres, háromsebességű sebességváltóval, lánchajtással, 2 fékesaggal ellátott típus stb., ahogy a 26-os katalógusokban olvastuk. Legfeljebb a váz változott jelentéktelenül. Anglia legnagyobb gyárai, a B. S. A. Rudge-Whitworth, Humber, A.J.S. Sunbeam Triumph, ilyen gépeket hoznak 1927-re. Csak a Douglas tart ki kéthengeres kiegyensúlyozott motorjai mellett. Az üdvös és erejében semmit sem csökkent konkurenciaháború ismét sok gyárat kényszerített, hogy típusainak számát csökkentve, nagy szériában való gyártással tegye olcsóbbá gépeit.

Egyes elhagyott típusokért különböző kivitelekkel kárpótolták magukat a gyárak és a gépek többé vagy kevésbé gazdag, illetve kényelmes felszerelésével. Ugyanazt a típust mint Luxus-, Sport-, vagy Túramodellt szállítják. Talán most még több olyan

változat van, mint p. o.: „Touring de Luxe Modell“ vagy „Sport Modell luxuskivitelben.“

Technikai szempontot nézve, még több O. H. V. motort találunk, ezek javarészenek szelepei por és olajmentesen tokozottak. A szelepeket, melyeknek javarésze u. n. „tulipán-szelep“, golyós, illetve görögös ágyazású emelők mozgatják. A szokott koncentrikus elhelyezésű csavarrugó mellett találunk lemezrugós megoldást is és mind gyakoribb az u. n. visszahúzó rugó alkalmazása. A két kipuffogócsőves „Two-Ports“ motorok száma ismét szaporodott. A már ismert királytengelyes megoldásokhoz, mint amilyen a Chater-Lea, O. E. C.—Atlanta, Matchless és a Velovette, csatlakozik a Calthorpe új hengerfelett fekvő bütykös típusa. Az ilyen motorok előállítására éppen nem olcsó s ez magyarázza meg, hogy eddig oly kevés gyár határozta el magát gyártására. A nehéz oldalkocsis gépek kivétel nélkül megtartották kéthengeres elrendezésüket. Igazán semmi lényegesebb újítást sem mutatnak fel.

Az olajozás részletjavításain kívül a tervezők nagyobb figyelmet fordítanak a szelepvezérlő mechanizmus, a mágneshajtólánc, a sebességváltó, a hajtóláncok és a hátsókerék olajozására.

A legtöbb gyár már kétéves tapasztalattal rendelkezik a mechanikus olajszivattyúk terén. Az itt szerzett tapasztalatok lehetővé tették az olajozás oly javított megoldását, mely lehetetlenné teszi az olyan defektet, amilyenek ezelőtt oly gyakoriak voltak. A tervezők ismét figyelmet fordítottak a hangtompításra. Az Olympia-Show-n kiállított motorok oly



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.



„TEVES“

dugattyúgyűrűk,
zsírcsapcszegek minden kivitelben. Dugattyúcsapok edzve és köszörülve. Nyerszelepek, zsíróprések.

N a g v r a k t á r !

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

Telefon: 95 - 39.

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.

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

TÓTH GYULA

mechanikai üzemből készítették elő a versenyre

Budapest, VI., Gróf ZichyJenő-u. 36.

Gyors, precíz és olcsó javítási munkálatok.

nyugodt járásuak, amilyenek ezelőtt nem voltak nálunk. Az 1927-es gépek tervezésénél is igyekeztek a tervezők a nyereg mélyebbre való elhelyezésével növelni a gép stabilitását.

Igy Georg Brough most bemutatott gépénél a 680 ccm-esnél ez legfeljebb 55 cm. a földtől. Szinte az látszik, hogy az a törekvés a Neracar-szerű motorokhoz fog vezetni. Egy ilyen csinos gép az 1000 ccm. J. A. P. motoros kétüléses „Paramount”. Ezt utazásra kényelmi szempontból nehéz lesz megverni.

Úgy látszik, hogy az éles verseny az úgynevezett „ridakális” újításokat lehetetlenné tette. Ennek dacára az egyik legjelentősebb angol gyár a P. & M. a híres tervezőnek Granville Bradshawnak új alakú motorkerékpárját állította ki. Ez a Panthette motorkerékpár egészen erélyes újítás. A 250 ccm-es a menetirányhoz keresztben álló V motor a 4 sebességű sebességváltóval egy blokkot alkot. A kettős váz gerincét egy I tartó alkotja. A Panthette, amely még az újítások boktömegét tartalmazza, az egyetlen radikális külön konstrukció. Mondhatjuk, hogy a kiállítás ismertetőjele sem a zseniális újítás, hanem a fáradhatatlan részletmunka volt.

Jövő számunkban az Olympia Show-val részletesen fogunk foglalkozni. (Szerk.)

Krisz Ferenc,
okl. gépészmérnök.

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

Stádium Sajtóvállalat R.-T. Nyomdaigazgató: JANOVITS FERENC



GOODRICH PNEU
AZ UTAK KIRÁLYA

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

ARIEL
10 havi 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 bennfoglaltatik.

Ariel-vezérképviselet:
Bauer József, Budapest, VII.,
Elemér-utca 39.

A lapunk által terembe vett motorkerékpár megbízhatósági verseny az előrehaladott hideg-esős időjárás folytán tavaszra halasztatott el.

NER-A-CAR
a legstabilabb motorkerékpár



Tiszta!
Üzembiztos!
Gazdaságos!
Elpusztíthatatlan!

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

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

FIGYELEM!
Egy a napi teherszállító használatból elvont szeria 350 km oldalvezérelt Blackburne-motorral beépített

REX-ACME
sidecar kltűnő idővel biztosan

GYŐZ!
a 350 km. oldalkosci-kategóriában.

Vegyen Rex-Acmét! **Előnyös fizetési feltételek!**

Vezérképviselet: MARTINEK ISTVÁN, BUDAPEST,
I., Ferry Ozskar-út 32.

SZŐNYILAJOS
MŰSZAKI FÉNYKÉPÉSZETI MŰINTÉZET

Magyarország legjobb felszerelt fotoműintézete, speciális helyszíni fényképfelvételekre. Felvételeket készítenek gyári filmekről, (automobil, motorkerékpár) ipartelepekről, portálokról, valamint építési, mérnöki és mindenféle műszaki berendezésekről. Képes árjegyzékek, sokszorosítások. A felvételeket a legélesebben és legplasztikusabb kivitelben készítem.

Budapest, V. Visegrádi-utca 23. szám
Telefon: L. 918-44 Reggel 8—1/2 10-ig és d. u. 2—4-ig.
Alapítva 1912. évben.

Autóhaube, vezetőkesztyű,
köpeny, motorcipő
Teljes ruházat legnagyobb választékban.
Plökl és Haas-nál
VI. Andrassy-út 13





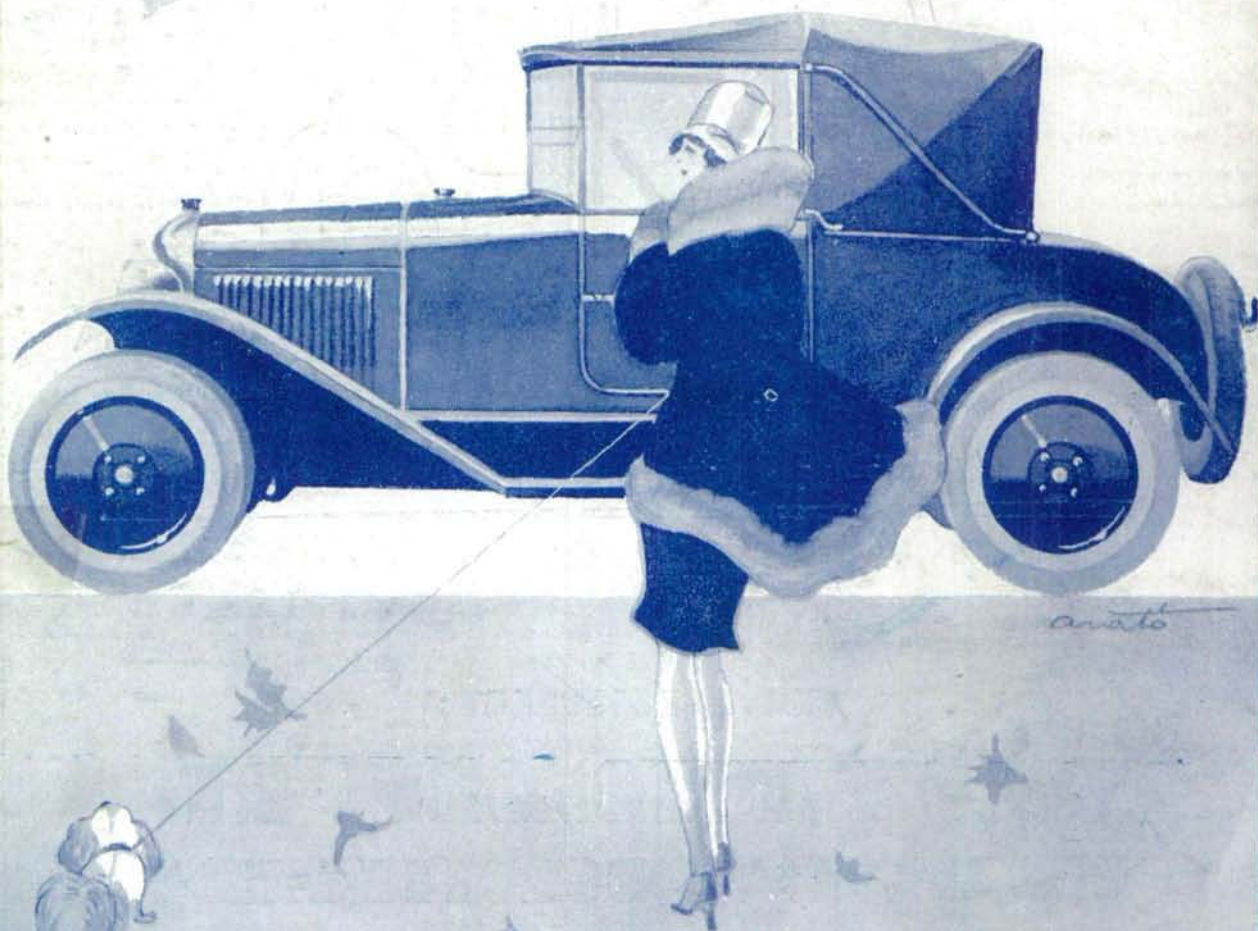
**T
A
L
B
O
T**

TELEFON: 75-78

VEZÉRKÉPVISELET:

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

CITROËN



. BUDAPEST · VI · ANDRÁSSY · ÚT · 67.

