

53959

# Automobil Motorsport

*Handwritten signature*

I. évtolyam

22

Ára 1 pengő  
(12.500)



## DUNLOP PNEUMATIK



EGYETLEN KÖRNYELI  
SZÉKES  
POLYGRATON

30  
11

TELEFON:  
L 994-38 és 994-39

# „STEUAU“

IGAZGATÓSÁG:  
Teréz 43-47 szám

## KŐOLAJKERESKEDELMI RÉSZV.-TÁRS.

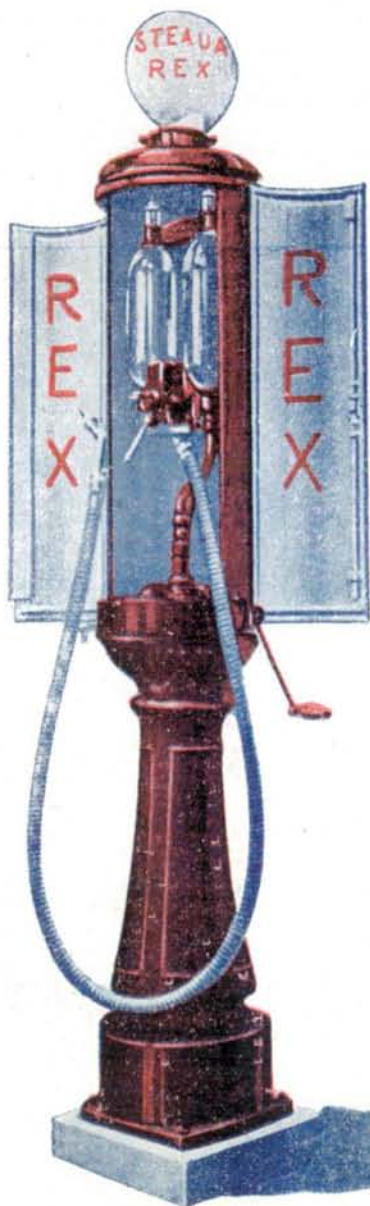
V., NÁDOR-UTCA 8. TELEP: CSEPEL, PETROLEUM KIKÖTŐ. TELEFON J 9-86.

### Budapesti töltőállomásaink:

- |  |  |
|--|--|
| I. ker., Déli-vasút: Nyilvános utcai benzinkút.                          | IV. ker., Calvin-tér: nyilvános utcai benzinkút. |
| I. „ Zsolt-garage, Zsolt-utca 9.   | IV. „ Mária Valéria-utca 3.                      |
| III. „ Margit-sziget: (Sziget Club épülete mellett) nyilvános benzinkút. | V. „ Turul-garage, Váci-út 6.                    |
|  | VI. „ Gróf Zichy Jenő-utca 8.                    |
|  | VI. „ Liszt Ferenc-tér.                          |

### Vidéki benzinkutak és töltőállomások:

- Békéscsaba:** Töltőkút a Főtéren, Bayer L. üzlethelyisége előtt.
- Budakeszi:** Töltőkút Gráfl Antal raktára előtt.
- Csorna:** Sopronmegyei Mezőgazdák Rt.
- Debrecen:** Töltőkút az Arany Bika száll. előtt
- Déaványa:** Guttman Gyula.
- Dunaföldvár:** Borovitz testvérek.
- Füzesabony:** FAKERESKEDELMI Rt. telepén az országot mellett.
- Győr:** Töltőkút a Magyar Mezőgazdák Szövetkezeténél, Teleki-utca 59.
- Gyula:** Töltőkút Schillinger Lipót vaskereskedése előtt.
- Hajdúnánás:** Fried Adolf.
- Hévízfürdő:** Töltőkút Hévízfürdő autózúze.
- Kaloosa:** Berkovits Lipót.
- Kaposvár:** Töltőkút a Magy. Köztisztviselők Fogyasztási Szövetkezete előtt, Fő-út.
- Karcag:** Fábry és Reiner, Piac-tér 5.
- Keszthely:** Töltőkút az Amazon szálloda előtt.
- Kiskunfélegyháza:** Schweiger Mór fia.
- Kiskunhalas:** Töltőkút Kohn Sebestyén vaskereskedése előtt.
- Kispest-Szentlőnc:** Herz és Mautner.
- Kisvárd:** Levite Mózes.
- Köszeg:** Töltőkút Bognár Miklós garage-ában.
- Lépsény:** Magyar Mezőgazdák Szövetkezete.
- Makó:** Ehtentel és Spitz Rt.
- Mátészalka:** Mátészalkai Közgazdasági Bank Rt.
- Miskolc:** Töltőkút a Korona-szálloda előtt.
- Miskolc:** Töltőkút a Szemere- és Arany János-utca sarkán.
- Nagykanizsa:** Teutsch Gusztáv, Fő-tér 1.
- Nyíregyháza:** Töltőkút a Kossuth-téren.
- Orosháza:** Töltőkút a Csertyó-garage előtt.
- Pápa:** Magyar Mezőgazdák Szövetkezete.
- Parád-fürdő:** Töltőkút az Erzsébet-szálloda előtt.
- Pásztó:** Grünfeld Miksa.
- Pécs:** Töltőkút Varga Gyula garage-ában. Rákóczi-út 34.
- Putnok:** Pango K. üzlethelyisége előtt, a Városháza épületében.
- Sopron:** Töltőkút Kopstein Béla fémárúgyára, Várkerület.
- Szabadszállás:** Magyar Mezőgazdák Szöv. Piac-tér.
- Szentes:** Töltőkút Wellisch Vilmosné műszaki kereskedése előtt.
- Sziksó:** „Steaua“ sziksói kirendeltsége, Grosz Ernő.
- Szolnok:** „Steaua“ szolnoki raktára, Goróve-u.
- Szombathely:** Töltőkút a vármegyei ház mellett, Hollán Ernő-utca 1. sz. ház előtt.
- Tapolea:** Töltőkút Kaszás Soma kereskedése előtt.
- Tokaj:** Breuer Ignác.
- Zalaegerszeg:** Töltőkút Mayer József üzlete előtt, „Barány“ étteremmel szemben



Használja  
„REX”  
töltőállomásainkat!

Ön látja a mennyiséget!  
Ön látja a minőséget!

„REX“ autóolajak

Ajánlási tábláink alapján  
keresse ki a magának  
megfelelő minőséget.



Az elmúlt 1926-os versenysájon beigazolta, hogy: „REX“ az ideális autóbenzin!



BOLDOG ÜJESZTENDŐT AZ ÖSSZES

# MÉRAY

MOTORKERÉKPÁRTULAJDONOSOKNAK  
ÉS ÖSSZES BARÁTAINAK!

KÉRJE AZ 1927. ÉVI  
ÚJ MÉRAY-KATALÓGUST!

MOTORKERÉKPÁRGYÁR R.-T.,  
BUDAPEST, V., DOROTTYA-UTCA 3. SZ.  
TELEFON: TERÉZ 26—65.



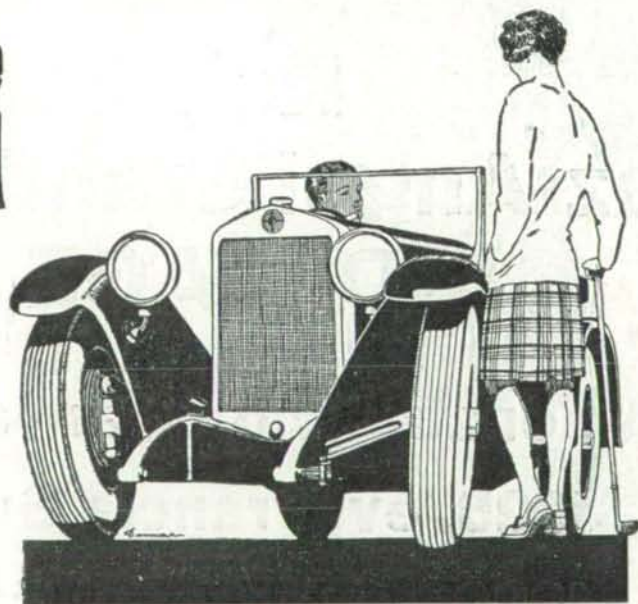
# STEYR

**STEYR** Type XII. 6/30 HP. 6 hengeres személykocsik, teherkocsik, hotel-omnibuszok, betegszállítógépkocsik

**STEYR** Type VII. 12/50 HP. 6 hengeres személykocsik a legkényesebb izlésnek megfelelően karosszálva

**STEYR** Type III. 12/34/45 HP. 6 hengeres gyors teherautomobilok, omnibuszok és tűzoltógépkocsik

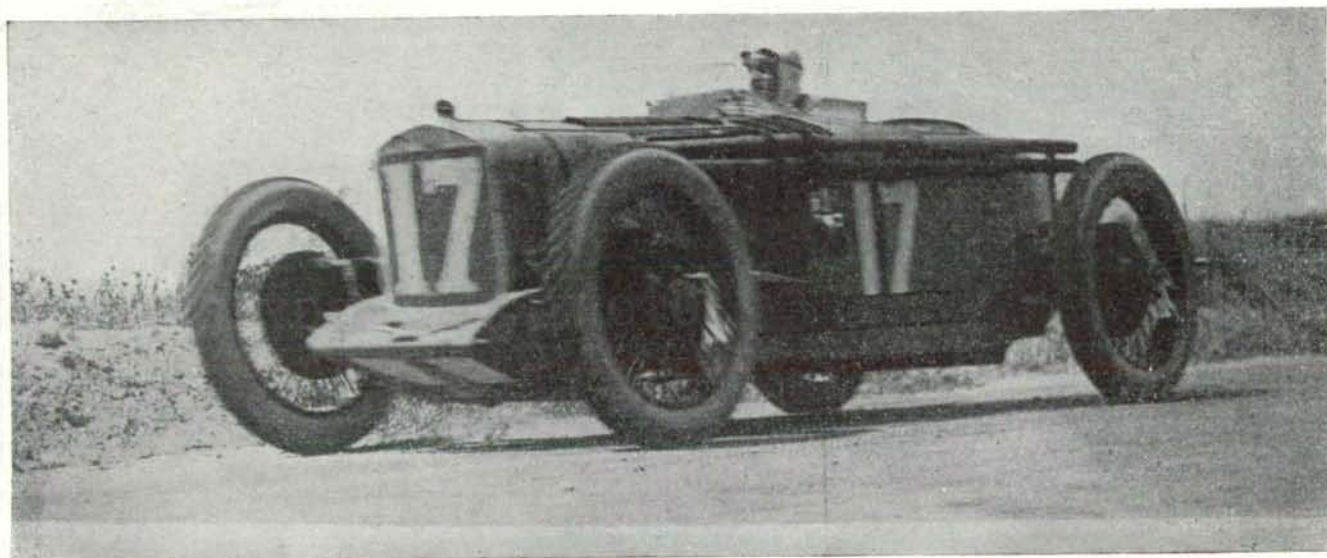
**STEYR**-Supersport 15/100 HP.



TELEFON: 19-45

**STEYR-Automobilok** Budapest, IV., Ferenciek-tere 9

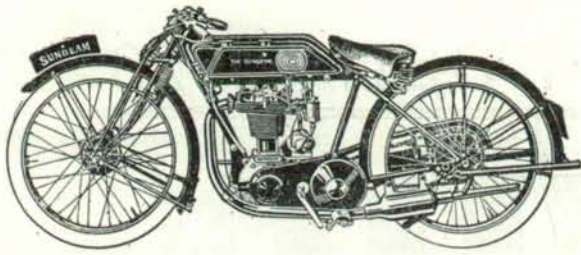
# **DELAGÉ**



**Robert Benoist  
az Angol Grand Prix győztese  
DELAGÉ kocsján**

**A konstrukció és anyag próbája a verseny  
1925. évi Francia Grand Prix I. Delage  
1926. évi Angol Grand Prix I. Delage**

**REIMAN** Budapest, V., Dörösmarthy-1ér 3.

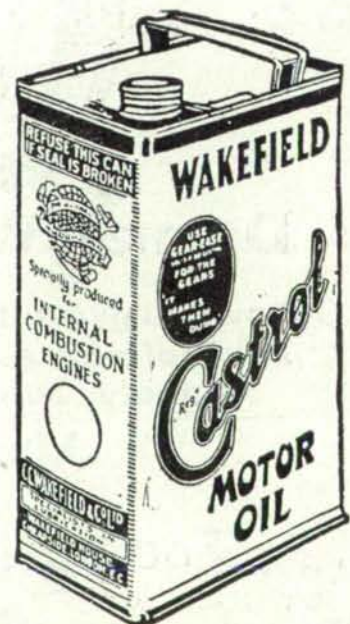
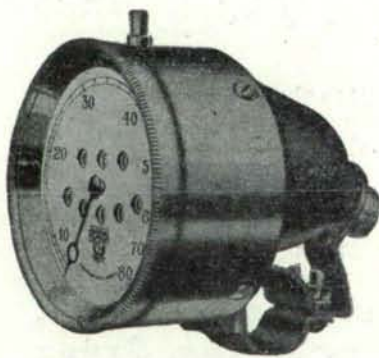


Mindenből a legjobbat!

**A Magyar Abroncs- és Kerékgyár r.-t.**

képviseeli a 4 világmárkát!

1. **K L G** gyertyák
2. **S M I T H** sebességmérők
3. **S U N B E A M** motorkerékpár
4. **C A S T R O L** olaj



Vezérképviselet:

**Budapest, Gyár-utca 8. sz.**

Telefon: 133—56.

## SVÁBHEGYI VERSENY 1926.

# 6 GYŐZELEM CORDATIC AUTÓ-ÉS MOTORKERÉKPÁR- ABRONCSAL

Első díjat nyertek: *Dietl Hubert, Gaál Andor, C. G. Friese, Neumayer István, Martinek István, Jeney László.*

## JÁNOSHEGYI VERSENY 1926.



**Urbach László**

*Cordatic*

motorpneuvél a motorverseny  
abszolút győztese.

**Delmár Walterné** a túrakocsik abszolút győztese.

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

**Mind CORDATIC pneumatikon.**

Főelárusítás: Budapest VI., Mozsár-utca 9.

Telefon: 76-02 és 99-02.

# Automobil Motorsport

FÜGGETLEN KÉPES MOTORSZAKLAP

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

## Budapest forgalmi kérdései

„Hiányoznak az előfeltételek és e miatt Budapesten sohasem lesz olyan közlekedési rend, mint a külföld metropolisáiban“, mondja Krizsanez Kálmán, az államrendőrség közlekedési ügyeinek vezetője

Múlt számunkban több oldalon át fejtegettük azokat a bajokat, amelyek a budapesti közlekedést hátrányosan befolyásolják. Miután soraink napvilágot láttak, felkerestük Baksa Jánost, a közigazgatási ügyek élén álló rendőrfőtanácsost, aki volt olyan szíves és Budapest székesfőváros rendőrfőkapitányától megszerezte részünkre az engedélyt, hogy a közlekedési ügyek vezetője, Krizsanez Kálmán rendőrkapitány nyilatkozzon az „Automobil-Motorsport“ számára a székesfőváros jelenlegi közlekedési viszonyairól és azokról az újtásokról, amiket az államrendőrség tervbevetett. Adadjuk tehát a szót Krizsanez Kálmán rendőrkapitánynak, aki a viszonyok beható tanulmányozása, valamint külföldi tanulmányutainak tapasztalatai alapján igazán a legnagyobb körültekintéssel, a jelenlegi viszonyok tökéletes ismerete alapján adta meg részünkre véleményét.

Közlekedési rendet csak ott lehet fenntartani és fejleszteni, ahol megvannak az előfeltételek. Ez Budapesten, sajnos mondhatni teljesen egészében hiányzik. Szűk, rosszul kövezett utcák, a párhuzamos utak teljes hiánya, a város építésében való legnagyobb összevisszaság jellemzik Budapestet. Fővonalnak nevezhető utaink teljesen egyedül állanak. Például sem az Andrássy-úttal, sem a Rákóczi-úttal, hogy csak kettőt említsek, nincs megfelelő párhuzamosan haladó és kellő szélességgel bíró mellékutcánk. Ezáltal megszűnik a lehetősége annak, hogy az utak bármelyikét is az esetlegesen növekedő nagy forgalom esetén tehermentesítsük és egyik vagy másik utcát például a teherforgalom elől elzárjuk. Legfontosabb utaink, mint például az Andrássy-út, a város kellő közepén végetérnek, anélkül, hogy az onnan jövő forgalom simán tovább lebonyolítható legyen. Tereink a legnagyobb összevisszaságban épültek, amelyeken közlekedési rendről beszélni sem lehet. A legnagyobb baj természetesen a pénzühiány. Párisban és más nagyobb váro-

sokban még idejekorán észretértek és egész utcasorokat bontottak le, a közlekedés érdekében. Nálunk sajnos erről a lakásínség, valamint a pénzzsűke miatt szó sem lehet.

Igen kellemetlen perspektívát nyújt a jövőre nézve a hidak helyzete. Hogy a forgalmat Buda és Pest között simán és gyorsan lehessen lebonyolítani, hiányzik két híd. Két híd helyzete csaknem illuzórikus a teherszállítás szempontjából. A Lánchíd teljesen el van zárva a teherközlekedés alól, míg az Erzsébet-híd holt helyre torkollik. Hiányzik a Margit-sziget felső csúcsa felett a Hungária útát—Óbudával, valamint a Borásos-teret a Lágymányossal összekötő-híd. Ezek hiányában a Margit-híd és a Ferenc József túlságosan meg van terhelve. Különösen érezhető ez a Margit-hídon, ahol az óbudai és újpesti gyárak és telepek forgalma bonyolódik le, de nem kevésbé rosszabb a Ferenc József-hídon, ahol viszont a Vásáresarnokhoz való közlekedés okoz akadályokat. Emellett hidaink a körülményekhez képest nagyon keskenyek. Mint értesülök, a főpol-

## „NOVA“ javítóműhely

D., Ujpesti rakpart 3/b, a Margit-híd melletti Palatinus-házban

Műszaki vezető: FELEDY GYÖRGY





valamint nemsokára megkezdjük a fehér vonalak felfestését is. Kísérletek folynak abban az irányban is, hogy forgalmasabb utcakeresztezéseknél ne lehessen jobbra, illetve balra befordulni, mert ez nagyban lassítja a keresztezésen áthaladó járművek forgalmát, hanem, aki tegyük fel a Keleti-pályaudvar felől az Erzsébet-körútra akar jutni forduljon be már a Miksa utcánál, mert a Rákóczi-út—Erzsébet-körút keresztezésen csak a Belváros felé kap utat. A januárban megjelenő rendelet szerint a járművek sebességét felemeljük 40 kilométerre. Ez az a szám, amivel nyílt utcán jó fékekkel minden különösebb veszély nélkül közlekedhetünk. Kísérletek folynak ezenfelül az útépités tekintetében is. A székesfőváros 6—7 különböző útépitési rendszert próbál ki ma és aszerint, amelyik a legjobban beválik, azzal a módszerrel a jövő évben hatalmas arányokban fog megindulni az utak ujjaépítése.

Igen üdvös rendelet fog megjelenni még a közeljövőben, mely kimondja, hogy a teherkocsikat elől kétoldalt úgy kell kivilágítani, hogy a lámpák fénye hátulról is jól látható legyen. A lámpáknak tehát egy-egy jól kiálló karon kell nyugodniuk.

Ennyit mondott egyelőre Krizsanez Kálmán rendőrkapitány, akinek minden szaván meglátszott, hogy egész idejét, éjjelét és nappalát szenteli a székesfőváros közlekedési ügyeinek. Az elmondottakhoz azonban, a köztünk kialakult beszélgetés folyamánaképpen még nekünk is volna egy szavunk.

Feltétlenül meg kellene rendszabályozni a kérekpárosokat. Számmal kellene őket ellátni és nagyobb rendre és vigyázatra kényszeríteni. Ugyancsak nagy akadályát látjuk a helyzet javulásának a bódék és hirdetési oszlopok állandó szaporulatában. Külföldön még a fákat is igyekeznek kivágni, hogy a szem szabad látása ne korlátoztassék, nálunk pedig

szinte napról-napra adja a székesfőváros az engedélyeket hirdetési oszlopok felállítására és újabb a forgalmat gátló bódék felállítására. Ezeknek meg kellene szünni.

Igen üdvös volna, ha a hatóságok felvilágosítanák a gyárosokat és egyéb vállalatok vezetőit, hogy térjenek át végre a lófogatú teherkocsikról a gépjárművekre. A teherautó olcsóbb jobb, gyorsabb, mint a lóval vontatott teherkocsi, ami napról-napra, hiszen igen sokszor megfigyelhetjük, akadályt-akadályra halmoz. Emellett megszűnne a magyar teherkocsisok különleges specialitása, az „állatkínzás”. Lófogatú teherkocsi a külterületekre való. Ezt ki kellene mondani. Ezáltal a város forgalma nagyban meggyorsulna, a sokszor torlódást okozó akadályok eltűnnének és az amugy is szűk utak szabadabbá válnának.

Legújában érdekes forgalmi akadályt képeznek Budapesten az utcaseprők. A főutak közepén állanak, lassan dolgoznak. Itt fekszik a ládikójuk, amott a seprőjük és a lehető legnagyobb nyugalommal állják el a siető járművek útját. Kérem ezt külföldön éjjel végzik, vagy korán reggel. Külföldön az utcákat éjjel is mossák.

Igen üdvösnek tartanánk továbbá, hogy a belvárosi utcák egy részét el kellene zárni a kétoldaltól jövő forgalom elől és ki kellene mondani, hogy bizonyos párhuzamos utcákban csak egyirányú forgalom van megengedve. Ennek különben már látunk egyizben az üdvös hatását a Váci-utcán, a rendelet azonban pár nap után megszűnt. Természetesen ilyen helyen aztán nagy tábláknak kellene hirdetni a különböző rendeleteket.

Egyelőre ennyit! Igyekezni fogjuk azonban a „közlekedés problémáját” állandóan felszínen tartani.

## Visszatekintés az elmúlt esztendőre

Az elmúlt esztendő versenyek szempontjából valami egészen különös nyomasztó hatás alatt állott. Elmondhatjuk, hogy alig volt sikerültnek mondható klasszikus verseny Európában. Mi volt ennek az oka? Röviden, a hirtelen való áttérés a kétliteres hengerűrtartalomról a másfél literre. A magas fordulatszám, a tökéletes konstrukció és a kompresszor, annyira felemelték a versenykocsik sebességét, hogy jónak látták a hengerűrtartalmat és ezzel a sebességet csökkenteni. Bár ez vajmi kevésbé sikerült, mert a modern 1.5 literesek csaknem ugyanazt a sebességet fejtették ki, mint a két-három év előtti kétliteres kocsik, sőt voltak, amelyek határozottan túlszárnyalták azokat, mindazonáltal az 1926-os év versenyeit a hirtelen átmenet halálra ítélte. Alig volt gyár, amely egy év alatt át tudott volna nyergelni a 1.5 literes hengerűrtartalomra. A világhírű Alfa-Romeo, a Delage, a Sunbeam, a Mercedes, a Fiat, mind-mind készületlenül és tanácstalanul állottak egy jó ideig. Mert bizony nagyon téved, aki azt gondolja, hogy egy gyár, bármilyen nagy legyen is az, máról-holnapra el tudja készíteni új típusait. Ennek dacára a nagy gyárak, különösen a franciák hozzáfogtak a munkához, hogy megmentsék a francia

becsületet, hiszen tulajdonképpen ők hozták az új szabályt. Legjobban jártak a molsheimiek. Ettore Bugatti, aki nemkevesebb, mint 4 éve gyártja 1.5 literes gyors típusait, leghamarább tudott a porondra lépni. Bár a Delage-gyár, az angol-francia vezetés alatt álló Talbot, a kétütemű Sima-Violet és még néhányan megkezdték a munkát, a Bugattiék előnye szinte behozhatatlan volt.

Az év első versenyét a Miramas-autodromban rendezett Grand-Prix de Provence-t a már akkorra félig-meddig kész Talbot, Seagrave révén, a gyári Bugatti-vezetők távollétében meg is nyerte, ezzel be is fejezve a tavaszi évadra győzelmeit. A kategóriákon Seagrave (Talbot), Williams (Bugatti) és Rost (Georges-Irat) osztozkodtak.

A Bugatti-gyár a kora tavasszal rendezett római Király-Díjban kezdte meg győzelmi sorozatát, bár legyünk őszinték, itt óriási szerencsével. A Brill-Perivel az utolsó méterekig vezető 2-literes Alfa-Romeó egy rosszul vett kanyar következtében kénytelen volt meghajolni Maggi gróf Bugattija előtt. Itt kezdődik a Bugattik hosszú győzelmi sorozata. Ahol megjelenik a Costantini—Goux Bugatti-duett, mellettük az amatőr-vezetők egész seregével, ott más-

nak nem terem babér. Costantini újra rekorddal nyeri a Targa Floriót, ahol 540 kilométeren 73.511 kilométeres szenzációs átlagot fut ki, a világ legnehezebb, egyenesekkel alig rendelkező útvonalán. Itt nemcsak a 2-literes, hanem a 3-literes kategóriában is Bugatti győz, míg a 1.5-literesek között Maserati saját konstrukciójú speciálkocsiján és a kis kategóriában a Salmson.

Jött az év legklasszikusabbnak tartott versenye, a Francia Grand-Prix. Utolsó pillanatig reménykedtek, hogy a Delage, a Talbot és a Sima-Violet kiállnak és a nagy-díj nem lesz motorower a Bugattik számára. Miután előbbi kettő nem lett készen, a Sima-Violettek pedig lassúknak bizonyulván, nem állottak ki. Goux megnyerte a klasszikus trofeát. Egyetlen ellenfele, a kétszeres Targa Florio-győztes Costantini nem igen ambicionálta a versenyt és megelégedvén, hogy istállótársa győz, feladta a versenyt.

Az első komoly küzdelem, a Bugatti és Delage között San-Sébastienban volt, ahol Bourlier gyönyörűen tartotta magát a Bugatti-vezetőkkel szemben. Itt a meleg pecsételte meg a verseny sorsát. A Delage-vezetők sorban kapták a napszúrást és közben a két Bugatti-crack, Goux és Costantini ismét megfelezték a babért. Európa Nagy-Díját: Goux, míg a Grand-Prix d'Espagne-t Costantini vitte haza Molsheimbe.

Megérdemelt Delage-győzelmet hozott az első Angol Grand-Prix. Bár itt a Bugatti-gyár csak angol vezérképviselőjét, a kitűnő Captain Malcolm Campbellt indította és gyári vezetőivel távol maradt a versenytől, ez mit sem von le a Delage-vezetők (Wagner—Sénéchal) győzelméből. A szintén startolt Talbot-kocsik (Seagrave, Divó, Moriceau) kénytelenek voltak sorra feladni a versenyt különböző defektek miatt, bár feltétlenül a mezőny leggyorsabbjai voltak. Ennek a versenynek két erkölcsi győztese tulajdonképpen a francia Delage-vezető Benoist és az angol Seagrave voltak, akik csaknem a verseny kétharmadában kerék-kerék melletti küzdelmet vívtak. A Talbot gyorsabb volt, de a Delagenak jobbak voltak a fékei és így egalizálták egymást. Sajnos, mindkettő kiállt.

A monzai nagyhét ismét startnál látja a gyári Bugatti-vezetőket. Ismét győznek. Az olasz Grand-Prix-t, a Sabipa álnéven futó francia mérnök az amatőr Charavel nyeri, míg a 400 kilométeres Grand Premio di Milanót 153.544 kilométeres átlaggal a legjobb európai eredményt futva, Costantini könyveli el magának. Brilli-Peri (Itala) és Seagrave (Sunbeam), a vert mezőnyben.

Ezzel talán az ó-világ klasszikus versenyait (versenykocsik számára) be is fejeztük. Nézzük Amerikát. A USA-versenyzők az elmúlt évben meglehetősen szeparálták magukat Európától. Míg az előző években Murphy, Peter de Paolo, Kreis felkeresték az óvilágot, 1926-ban jobbnak látták otthon maradni. A legklasszikusabb amerikai versenyt az Indianapolisi Grand Prix Lockhardt nyerte Miller-jén 153.050 km. átlaggal, tehát kisebbei, mint amit Costantini Monzában ért. Itt második is Miller (Harry Hartz), míg harmadik Fred Woodbury (Boyle-Speciál) lett. A régebben oly kitűnő Duesenbergek sehohsem voltak. A többi amerikai versenyeket

Az „Automobil-Motorsport“ kliséi

**FREUND J.**

**cinkografiai műintézetében készülnek.  
Budapest V., Kálmán-u. 15. V. em.**

a híres papályákon (Miami, Los-Angeles, Salem, Fresno, Charlotte, Maryland stb.) rendezett klasszikus versenyek javát a Millerek nyerték, javarészt szenzációs 200 kilométeren felüli átlagsebességgel. Hogy eredményeink reálisak, kitűnik az Eldridge által importált Miller-Speciál brooklandi és monthlery-i 190—210 órakm.-es eredményeiből.

Ami a klasszikus túrakocsi Grand-Prixeket illeti, itt a francia Peugeot, az olasz OM és a kis francia Chenard-Walker aratták le a legtöbb babért. Bár a Coupe Rudge-Withworth (24 órás francia Grand-Prix), a Bloch-Rossignol-pár révén a francia Lorrain-Dietrich birtokába jutott, már a Belga 24 órás versenyt Boillot-Rigal (Peugeot), az olasz 24 órás Nagy-Díjat Boillot—Tattini (Peugeot) nyeri. Mesés eredményt érnek el a kis Chenard-Walckerek San-Sébastienban és Boulogneban, ahol dacára 1.1 literes hengerűrtartalmuknak, fölényesen verik az összes kategóriákat. Páratlan eredményre tekinthet vissza még az osztrák Austro-Daimler-gyár is, mely óriási nemzetközi konkurenciában megnyeri a túrakocsik számára kiírt római Nagy-Díjat.

Ha még megemlékezünk a Carraciola (Mercedes) által megnyert, az AVUS-on rendezett Német Nagy-Díjról, úgy csaknem az összes klasszikus versenyekről szólottunk.

A hiteles sebességi világrekord 245.114 kilométerre emelkedett. Ezt az eredményt H. O. D. Segrave érte el 4-literes Sunbeam-jével, március 16-án a Pendinei homokon. Malcolm Campbell ugyan különböző próbákon 270 kilométerig is vitte saját konstrukciójú kocsijával, de ezek a próbák csupán egy irányban végeztek.

Kisebb hengerűrtartalmú kocsikkal Morel (Amilcar) érte el a legjobb eredményt, aki Arpajonban 197 kilométerig vitte, ami egy 1100 kem. kocsitól, mégha kompresszoros is, világraszóló teljesítmény. Ugyanitt Divó (Talbot) és Eldridge (Millerés), Benoist (Delage) 200 kilométeren felüli eredményeket futottak. Gyönyörű sebességeket ért el a veterán Thomas (Delage) Ostmalleban (Belgium) az ottani rekordnapon (198 km.) és Campari (Alfa-Romeo) a németországi „Rekordtagon“ 199 kilométerrel.

Ezzel nagyjában be is fejeztük a múlt év történetét. Ha még megemlítjük a Renault-vezetők Garfield és Plessier, Ortsmans (Panhard-Levassor), valamint az olasz OM vezetők Dosio, Danieli és Iliprandi 144 órás világrekordjait, akkor csaknem minden nevezetesebb eseményt elkönyveltünk.

A mellékelt fényképek a közelmúlt és jelen néhány nevezetesebb versenyzőjét örökítik meg olvasóink számára. Ők azok, akik a legtöbb áldozatot hozták az automobilizmusért, lelket öntve a holt konstrukcióba, nem egyszer életükkel fizetvén merészségükért.



Jules Goux.



Albert Divó.



Alfieri Maserati.



Robert Benoist.



Wagner.



Charavel (Sabipa).



Chassagne.



Sénéchal.



Bourliet.





Gróf Aimo Maggi.



Giulio Masetti gróf († Targa Florio 1926.)



Gróf Brilli-Peri.



Salamano.



Felice Nazzaro.



Peter de Paolo.



H. O. D. Segrave.



Pietro Bordino.



Franck Lockhardt.



Moriceau.



Meo Costantini.



Eldridge.



Thomas.



A fehér vonalak a Kossuth Lajos-utca—Rákóczy-út találkozásánál. Az „Automobil-Motorsport“ tervezete



A fehér vonalak a Berlini-tér forgatagában. Az Automobil-Motorsport tervezete.

## Hogyan takarít meg pénzt az öreg autós róka?

A fiatal automobilisták is tudják, hogy a tél nem csak élvezetet, télisportot, hanem gondokat és kiadásokat is hoz. Nemcsak a karácsonyi ünnepek, hanem a hűtőtakaró, hóláncok, garázsűtés stb. beszerzése nehezedik az autós zsebére. A tapasztalatlan autós elmegy az első szakcéghez és megrendeli a legújabb téli műszaki újdonságokat. Az utána következő éjszakát azzal tölti, hogy bikaviadalokat vív sajtóságos számlaalakú szörnyekkel.

Először is a hólánc. Nagyon jó szolgálatot tesznek a házban heverő öreg kötelek. Ha azokat rövid, kb. 1—1½ méteres darabokra vágjuk, illetve toldjuk, és ábra szerint a kerékre erősítjük, kész a legjobb esúszásgátló. Természetesen a felerősítésnél vigyáznunk kell arra, hogy az egyes kötélrészletek lazán feküdjenek a pneumatikon, hogy azután egy másik kötélrészlettel (lásd ábra), vagy szíjjal szorosra húzassuk őket össze. A lazakötélet hamarosan rongyokká tépnek az út egyenetlenségei. Nem érdemes egy darab kötéllal végigfogni a kereket, mert az egy helyen szakadt kötéllal ilyenkor egyszerre hullana le a kerékről.

A hűtővíz befagyásától való félelem is sok kellemtelen perceket szerez az automobilistáknak. Rendszerint olyan tömeg fagyásgátló agyagot kevernek hűtővizükbe, hogy az az északisarkon is folyós álla-

potban maradna. Nálunk a téli hőmérséklet általában ritkán süllyed a —5 Celsius alá. Ilyenkor elég egy rész alkohol keverése kilenc rész vízhez, hogy a hűtővíz befagyását megakadályozzuk. Ez pedig alig néhány cigaretta ára. Alábbiakban kis táblázatba állítottuk össze különböző hőfoknál szükséges keverési arányokat:

- 1 rész alkohol 9 rész víz véd 5 fokig;
- 2 rész alkohol 8 rész víz véd 10 fokig.
- 3 rész alkohol 7 rész víz véd 15 fokig.
- 7 rész alkohol 6 rész víz véd 20 fokig.
- 4 rész alkohol 6 rész víz véd 20 fokig.
- 5 rész alkohol 5 rész víz véd 30 fokig.

Tekintettel arra, hogy az alkohol könnyen elpárolog, sokan szívesebben használnak glicerint fagyásvédő-pótléskul. Fontos, hogy a glicerint savmentes legyen. Ezt elérhetjük egy kis szóda víz hozzáadásával. Nem szabad elfelejteni, hogy a glicerint hajlandó időnként a hűtő sarkaiba leülepedni. Tehát engedjük ki időközönként hűtővizünket. A fenti táblázatba a hőfokok helyébe egyszerűen 7, 12, 17, és 27-et kell tenni, hogy megkapjuk a glicerines keverék fagyáspontjait.

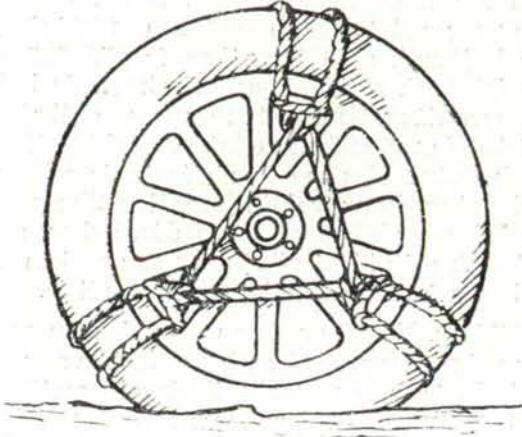
Jelentős költséget okoz a legmodernebb és a motorfedő alá helyezhető kályhacska beszerzése is. Ezek kétségkívül kifogástalanul működnek, azonban nélkülözhetők. Elég, ha egy régi szénszálas izzólámpát helyezünk éjszaka a motorfedő alá, természetesen, ne felejtjük el meggyújtani. Nem is szólva arról, hogy normálisan épült garázsban nem igen száll le a hőmérséklet, annyira, hogy különleges fűtésre

### **Schlotzer Gáspár**

a MAC és WVC vívómestere, vívó- és tornaterme  
Budapest, IV., Ssemelweis-utca 4. szám. — Beiratkozás egész nap.

szükség volna. A szénszálas körte alkalmazását nem a villanytársaság kedvéért, hanem azért ajánljuk, mert tudvalóval világítani nem, de melegíteni annál jobban tud. Szóval ne kísérletezzünk a legmodernebb félwattos lámpával, mert ennek világosságánál reggel esetleg befagyott hűtővizet találunk. Ez a berendezés egyszersmind tűzbiztos is.

Téli diskurzus-téma az autók között, hogy hányadikra gyullad a motorunk. Nem kell büszkének lennünk arra, hogy rövid két perc alatt begyullad,

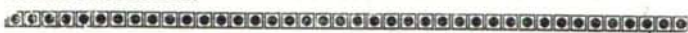


A hólánc helyettesítése erős kötélrészekkel.

de nem kell feltétlenül költséges indítósegély-berendezéseket sem beépíteni kocsinkba. Következő egyszerű berendezés megteszi: Vegyünk egy darab bádogot, tegyük rá egy darab karbidot, öntsünk rá egy kis vizet, tartsuk a karburátor levegőszívó nyílása elé és most kurbliizzunk és a motor — játszva fog begyulladni.

A havas és ködös időben való világítás problémáját kétségkívül kiválóan oldják meg a sárga fényszűrők. Mindenesetre a legolcsóbb, ha nem is egyúttal a legelegánsabb megoldás, egy öreg sárga kendő, melyet a lámpa elé kötünk.

Reméljük, hogy ezzel a pár sorral hozzájárulunk a sokszor nem túlterhelt autótulajdonos kiadásainak csökkentéséhez.



## Motorkerékpározás a sáron

Irta: Delmár Walter

Azt hiszem, a motorosok számára az őszi és téli időszak beálltával alig van aktuálisabb téma, mint a sáron való motorkerékpározás. Az utóbbi hónapokban a motorkerékpározók száma rendkívüli nagy mértékben megnövekedett és bizony mindinkább nő azoknak a száma, akik gépjárműt nem csupán sportból, hanem hivatásszerűleg is használnak. Ezeknek azután természetesen minden időben egyformán kell közlekedniük s nem nézhetik, hogy esik-e az eső vagy pedig süt a nap. Sokak tanácsa, hogy oldalkocsival oldjuk meg a sáron haladás nem épen túlkönnyű problémáját, szintén nem Kolumbusz tojása. Sokan vannak, akiknek pénze éppen, hogy egy motorkerékpár beszerzésére tellett és egy sidecar esetleges költségeit már nem tudnák előteremteni. Azután az oldalkocsis

gép elhelyezése szintén nem olyan egyszerű, mint tessen azt a solo gépé. A bérházban lakók nagyrésze ma a kapu alatt vagy valamilyen keskeny zúgban tartja gépét és az oldalkocsit ilyenformán nem tudná hová helyezni.

Tehát mindenképpen fontos elsajátítani azt, hogy hogyan közlekedhetünk solo gépünkkel biztosan és veszélytelenül sáros, csúszós, felázott talajon. Vegyük először sorra azokat a tényezőket, amelyek a vezető testi ügyességétől függetlenül járulnak hozzá a sáronmenés megkönnyítéséhez, az u. n. előfeltételeket.

Bizonyos, hogy elavult, régi magasan fekvő súlyponttal rendelkező, sőt esetleg kupplungnélküli géppel sohasem fogunk biztosan haladhatni sáros talajon. Bár vannak modern gépek is, melyek instabilitásuk folytán fokozottan nehéz munka elé állítják vezetőjüket. Fontos mindezenelőtt a gumik, mégpedig mind az első, mind a hátsó kifogástalan állapota. Értsem ezalatt, hogy a köpenyek u. n. mintái épségben vannak és nem koptak le. Lekopott, síma pneukkal síkos talajon biztosan mozogni nem lehet. Egyes gumigyárak gumijaiknak olyan profilt adnak, hogy az a lehető legjobban tapadjon és így kevésbé csúszik. Ilyen pneumatikok beszerzésénél ügyeljünk arra, hogy legyenek rajta menet (hosszirányban) magas vonalminták, mert ezek gátolják leginkább a csúszást és farolást. A pneumatikot lehetőleg lágyra fújjuk, mert a tapadást így elősegítjük.

A másik fontos tényező, hogy a kerekek „spur”-ban, vagyis egymást pontosan követően, egy vonalban legyenek. Olyan gépektől, melyeknek kerekei nem állanak pontosan egy vonalban, vagy amelyeknek villája vagy váza el van húzódva, nem kívánhatjuk, hogy farolásmentesen haladjanak síkos talajon. A kerekek a láncfeszítés folytán gyakran nem futnak vonalban. Ügyelnünk kell arra is, hogy a villa csapágyaiban könnyen mozogjon, tehát indulás előtt lazítsuk meg teljesen a kormányzórítót (Steering damper). Ha gépünk mindezen előfeltételeknek megfelel, megkezdhetjük gyakorlatainkat.

Mindenelőtt — hidegvér. Nem kapkodni, semmi elhamarkodott mozdulat. Nyugalom a jó sáronmenés első feltétele. Ajánlatos mennél kisebb áttétellel, vagyis első, esetleg második sebességgel haladni. Ennek magyarázata, hogy kisebb áttételezés esetén több motorfordulat (robbanás) jut a hátsókerék egy fordulatára, mint ha nagyobb áttételt használunk. A motoradta lökések, apró rángatások, kisebb áttételezés esetén sűrűbben következnek egymásután, tehát egyenletesebbek. Ez az oka, amiért kis áttétellel jobban haladhatunk síkos talajon, mint nagyobb. Egyszersmind ezért vannak a sáronhaladás szempontjából oly nagy előnyben a kétütemű gépek. Ide vezetendő vissza a sokhengeres versenykocsik nagy stabilitása, úttartása. Még hegyről lefelé se haladjunk kikapcsolt motorral, mert sokszor éppen gázadással a versenyekről oly jólismert kihuzatással tudjuk a farolásba jutott gépet újra helyes menetirányba terelni.

A síkos talajon való közlekedésnél mindenelőtt gyakorlattal kell rendelkezniünk, hogy már szemmel megállapíthassuk, hogy melyik az a talajfajta, mely csúszik, hogy a kellő vigyázatot életbe léptethessük.

Külön figyelmet érdemel természetesen a kövezet és külön az országút, a föld.

Kövezet (gránit, keramit, aszfalt stb.) általában a legjobban csúszik, amikor kezd esni és amikor kezd felszáradni. Ekkor az utca piszka összekeveredve a vízzel, síkos, szinte mondhatnám szappanos réteggel vonja be az utca felületét, mely irtózatosan csúszik. Áll ez természetesen az utca öntözésénél is. Külön fejezetet alkot a nálunk is oly jólismert u. n. Gummiwalze-val „megtisztított“ utca, mely oly síkossá válik, hogy azon járni egy egészen külön tanulmány. Nem kell azonban azt hinni, hogyha az eső már régebben esik, a csúszás veszélye teljesen megszűnik. Az agyonázott aszfalt ilyenkor is nagyon csúszik.

Mire kell tehát legjobban vigyázni a sáron való haladásnál általában?! Elsősorban minden olyan tevékenységre, mely járművünk nyugalmi állapotában lényeges változtatásokat visz véghez. Így tehát elsősorban az indulásnál, gyorsításnál, fékezésnél. Az indulás mindég a lehető legóvatosabban, simán történjék, ha szükséges a kupplung, csak egészen lassú ráeresztésével, mondhatnám kupplung-csusztatással. Ha azonban a motor az indulásnál mégis mintegy megbokrosodva farol és csúszkál, akkor ez rendszerint azt jelenti, hogy túlgyorsan akartunk elstartolni. Ekkor nincs más hátra, mint a kupplungot gyorsan kiemelni és az indulási processzust a fentebb leírt módon megismételni. A már lendületben lévő motort sem szabad azonban hirtelen gázadással gyorsítani, mert ebből rendszerint egy csak nagyon gyakorlott vezető által produkált wóblé-parírozással menekülhetünk. A fékezésnél szintén óvatosan

kell eljárnunk. Mindég az első fékkel fékezünk először síkos talajon és csak azután fokozatosan a hátsóval. Hirtelen fékezést kivétel nélkül mindég bukás követ. Ezért ajánlatos csúszós talaj esetén a városban lassan menni, mert egy esetleges bukással nemcsak a magunk, hanem mások testi épségét is komolyan veszélyeztethetjük. Ne menjünk túlközel nagyobb járművekhez, (autóbusz, teherautó stb.) mert, ha gépünk esetleg megcsúszik, a másik jármű vezetője a síkos talajon szintén nem tudja rövid darabon fékezni, könnyen elgázol. Sínek keresztezése lehetőleg mennél tompább szögben történjék. Vigyázva hajtsunk át bukkanókon és gödrökön, mert ezek is lehetnek előidézői csúszásoknak és bukásoknak. A forduláskor fokozott figyelem szükséges. A gépet lehetőleg nem kell „dönteni“, tehát félre a lapos fordulókkal. Nagyon finom érzék és sok gyakorlat kell ahhoz, hogy valaki megállapíthassa, hogy síkos talajon meddig tart a tapadás, hol az a határ, ahol gépünk már kicsúszik. Függs ez azonban nagymértékben a különböző talajviszonyoktól is.

A földvár. Ez már egészen más. A nem agyagos, híg sár még a legnagyobb zápor alatt vagy utána sem csúszik és azon motorkerékpárral veszély nélkül elérhető a 40, sőt 50 kilométeres sebesség átlagértelmenben véve. Ahol azonban agyagos, vagy mély sár van, ott mindennek vége. (Igaza van annak az egykori motorkerékpár-könyv szerzőjének, aki azt mondta: Záporosó esetén túránk befejeződik, motorunkat feladjuk a legközelebbi vasútállomáson és vonaton hazautazunk.) Itt tudás és nem tudás már csak nagyon kis szerepet játszik. A motorozás általában egy rugby-hez hasonló sporttá, ahol az nyer, aki tovább bírja a lábakkal és karokkal való szüntelen lökődést. Ilyenkor nagyon ajánlatos nem túrázni. Aki azonban szereti az idegkimerítő sportolást, annak melegen ajánlom. Egy sidecar ilyenkor bizony megbecsülhetetlen szolgálatokat tehet.

Általában ezeket a fentebb elmondottakat tartsuk szemmel. Aki tanácsaimat követi, nagy megkönnyebbülést fog érezni, már legközelebbi sártúráján is. (Szerkesztőségünk további tanácsokkal levélben is szívesen szolgál.)

## A budapesti utca

Zászlónkra tűztük ki már megalakulásunkkor, hogy törhetetlen hittel fogunk küzdeni az automobilizmus és motorkerékpár ügyéért. Rámutattunk eddig is mindig mindenre, ahol hibát, vagy rosszat láttunk, fel mertük emelni mindig tiltakozó szavunkat. Most is ezt tesszük. A budapesti utcák állapotáról lesz most szó. Cikkünket ezúttal egy nyílt levél „Budapest Székesfőváros polgármestereihez“, mély tisztelettel ajánljuk az illetékesek figyelmébe. Hiszen ők azért vannak, hogy szép fővárosunk szent ügyét szívükön viseljék és mindent, ami tőlük telik megtegyenek annak érdekében.

A főváros utainak állapota, őszintén szólva, (már van kivétel is) botránys. Hogy mi ennek az oka, azt nem tudjuk? Nem tudnak a Székesfőváros mérnökei utat csinálni, vagy nem akarnak, vagy



**ELSŐRANGÚ TÉLI  
SPORTFELSZERELÉSEK  
SKABA ÉS PLÖKL  
BUDAPEST  
VI, VILMOS CSÁSZÁR-ÚT 33**



nincs jó anyaguk, vagy nincs hozzá pénz, egyszóval a helyzet siralmas. Felszedett és hevenyében visszarakott utcarészek, a legpikánsabb bukkanók tömege, gránátölelésekhez hasonló lyukakkal borított utak, alácsövezetlen vízártjárók jellemzik a Székesfőváros utcáit.

Azok, akik gyalog járnak, vagy lovaskocsin, azoknak ezek a balkáni állapotok nem tűnnek fel, de az, aki a normális 30—40 kilométeres sebességgel halad autóján, vagy motorkerékpárján, a leggyanútlanabbul és a következő pillanatban olyat ugrik a kocsija, hogy a fejét beveri kocsijának fedelébe, az bizony megérzi a budapesti kövezet áldását, nem is szólva egy-egy rugótörésről, amit széltében látunk, ha figyelemmel kísérjük a forgalmat.

Vannak utcák, amiket egyszerűen „nem tudnak megcsinálni“ Budapesten. Csak egyet említek: a Széna-téri jégpálya mellett felvivő Vérmező-út. Ez az utca a lehető legbotrányosabb állapotban van. Ugyanilyen az I. kerületben fekvő Kékgolyó-utca.

A következőkben egyszerűen felsoroljuk azokat a helyeket, amelyeket a Székesfőváros szíves figyelmébe ajánlunk.

1. V., Váci-út 135. A Fertőtlenítő Intézet előtt. Hatalmas bukkanó, ahol az Újpestről jövő, vagy kifelé igyekvő gyanutlan autós az egekbe repül.

2. Svábhegy. Hollós-út. A Fogaskerekű-átjáró. A sínek több cm. magasságban kiemelkednek az úttestből és a Svábhegyet megnéző külföldit egy nem éppen kellemes balkáni köszöntéssel fogadják.

3. Az Aréna-út. Nyugati p. u. alatti átjárótól a Szaboles-utcaig. Az úttest kb. 3 hónapja fel volt szedve. A köveket hevenyében visszarakták, de ezáltal a fél oldal használhatatlanná vált.

3. Budán, I. kerület. Várfok-utca 11. és 12. szám előtt. Két hatalmas bukkanó, illetve lyuk. Csodáljuk, hogy a Minisztériumokba igyekvő urak eddig ezt még nem tették szóvá. Gondolják: „Ej ráérünk arra még“.

5. A Várban. A Nándor-tér. Gyönyörű barázdái hivatogóan csalják körzetükbe az automobiloikat. Ajánljuk autóvevők figyelmébe. Kitünő rugópróba. Nem tartjuk fontosnak, hogy az egész teret megcsinálják. Felesleges luxus volna, csupán egy 5—6 méteres sávot, ahol közlekedni lehet bukkanók nélkül.

6. Csalogány-utca és Széna-tér egyesülése. A régi János-kórház előtt, valamint 40 méterrel beljebb a Csalogány-utcában a budai Apolló-mozgófénykép-színház előtt két mintabukkanó.

7. Figyelmébe ajánljuk az illetékeseknek a kiesfekvésű budai Dunapartot. A Margithíd és Lánchíd

közötti szakasz, gyönyörű szép gödreivel szinte vonzza a Budapest szépségeit autón megtekintő külföldieket.

Budapest egyik specialitása a „hullámos utak“ építése. Ilyen azonban ma még annyi van, hogy egyelőre várjuk meg a bukkanók eltűnését és azokra majd aztán térünk át. Szóvá kell azonban tennünk, hogy ha már egy utcát újra makadamoznak, szedjék ki az utca hosszában lévő kőszigeteket, amik vagy 4—10 centiméterre kiállanak a kövezetből, vagy mélyebben fekszenek ugyanennyivel. Úgyszintén érthetetlen a mélyebben fekvő gyalogjárók építése, illetve meghagyása.

Őszintén szólva, mi rendkívül csodálkozunk az ilyen apróságokon és még jobban csodálkozunk azon, hogy nem is vagyunk útépitő-mérnökök és felfedezzük ezen apróságokat, amihez úglátszik egy kis józan ész szükséges, nem pedig kollokviumok, uvék és szigorlatok tömege a M. kir. József Műegyetemen. Uraim egy kis célszerűséget és egy kis jóakaratot, no meg egy kis gyorsaságot vigyünk bele a munkába. Az a látszat, mintha mindenki lélek nélkül dolgozna és senki sem törődne a dolgával.

Jelen számunkat voltunk bátrak megküldeni Budapest Székesfőváros valamennyi Polgármesterének és egyéb illetékes hatóságnak.

## Szeptember 4. MAC János-hegyi versenye

Mint a Magyar Atletikai Club motoros szakosztálya értesíti lapunkat, a II. János-hegyi verseny terminusát a club legutóbb tartott ülésén szeptember 4-ben állapították meg. A fenti, valamint az „Automobil-Motorsport által április 24—25-re tervezett motorkerékpár megbízhatósági verseny, úgyszintén a már régen fix KMAC terminusokkal együtt a magyar versenynaptár jelenleg a következőképpen alakul:

- |            |                                  |
|------------|----------------------------------|
| IV. 24—25. | Automobil-Motorsport versenye.   |
| V. 15.     | IV. Magyar Tourist Trophy. KMAC. |
| VI. 4—6.   | Magyar Túraút. KMAC.             |
| VI. 26.    | II. Guggerhegyi verseny. KMAC.   |
| IX. 4.     | II. Jánoshegyi verseny. MAC.     |
| X. 2.      | VIII. Svábhegyi verseny. KMAC.   |

A tél folyamán tervbevevett motorkerékpárversenyek (KMAC téli verseny és TTC Hármashatárhegyi Trial) időpontjai meg bizonytalanok.

A fentiekén kívül „Kilométer lencé“, valamint a budapesti Ügetőpályán rendezendő motorkerékpárversenyek, az Északmagyarországiak versenye, a TTAC túraútja és esetleg még néhány verseny fogják alkotni az 1927-es esztendő eléggé mozgalmas programját.

# F & S

## VECSEY JENŐ

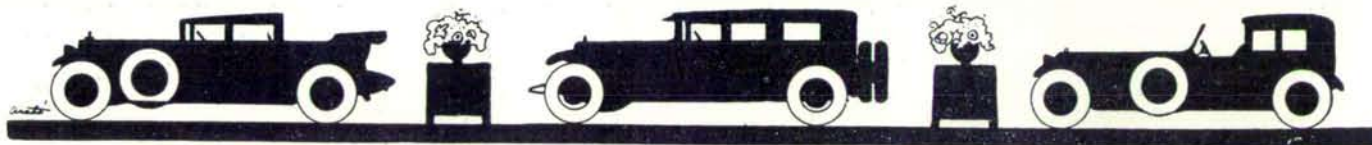
okleveles gépészmérnök

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

**BUDAPEST, VIII., KISSTACIÓ-UTCA 11**

Telefon: József 39-02

Telefon: József 51-99



## Mennyibe kerülnek Budapesten a külföldi autómobilok?

Tekintettel arra, hogy a gazdasági viszonyok lassan, de biztosan konszolidálódnak, idejét látjuk, hogy mint a külföldön mi is közöljük a Budapesten, illetve Magyarországon jelenleg képviselt különböző autómobil típusok árait. Közöljük a gyárak, illetve a budapesti képviselő által megadott árakat nyitott és csukott kocsikra. Az árak a Budapest értendő luxusadó nélkül. Tehát a fenti árakhoz még 10% luxusadó járul. Minden típusnál adjuk a gyár által megadott lóerőszámot, ami ugyan ma már lassan kezd kimenni a divatból, mert nem egyöntetű. Az adó lóerő ugyanis csaknem minden országban más-más, tehát nem igen ad teljes áttekintést. Sokkal jobb, ha a hengerűrtartalom szerint osztályozzuk a kocsikat. Megadjuk ezenkívül a furatot, a löketet, ezek alapján a hengerűrtartalmat és a hengersizámot.

Tekintettel arra, hogy egyes képviselők még meglehetősen irtóznak attól a gondolattól, hogy nyilvánosságra hozzák áraikat, a munka még nem teljes. Igyekezni fogunk azonban, hogy január végére egy a Magyarországon képviselt összes típusokról teljes táblázatot adjunk olvasóink kezébe. A francia kocsiknál az árak a frank emelkedése folytán tényleg bizonytalanok és csak most folynak a tárgyalások a cégek és a francia gyárak között, hogy dollár árak folytán itt is stabil árakat tudjanak adni.

Kérjük ezenkívül a képviselőket, akik esetleg hibás adatokat fedeznek fel táblázatunkban, azt velünk saját érdekükben közölni szíveskedjenek, úgyszintén azokat a képviselőket, akik nem szerepelnek a táblázatban, hogy adataikat nekünk lehetőleg postafordultával küldjék be.

Gyártmány	Lóerő	Hengersz.	Fúrat	Löket	Hengerűrtart.	Kocsi neve	Ár
Amilcar (Touring)	6	4	58	95	1040	nyitott	80,000.000
Amilcar (Touring)	7	4	60	95	1080	nyitott	95,000.000
Amilcar (Touring)	7	4	60	95	1080	csukott	110,000.000
Amilcar Grand Sport	7	4	60	95	1080	nyitott	95,000.000
Amilcar (Touring)	10	4	73	112	1850	nyitott	135,000.000
Amilcar-versenykocsi	—	6	56	74	1097	—	150,000.000
Amilcar-kompresszor	—	6	56	74	1097	—	170,000.000
Auburn	12/40	4	78	115	2176	csukott	150,000.000
Auburn	15/50	6	78	115	3294	csukott	170,000.000
Auburn	20/70	8	78	115	4392	csukott	280,000.000
Alfa-Romeo	15/50	6	62	82	1487	nyitott	195,000.000
Alfa-Romeo	15/50	6	62	82	1487	csukott	225,000.000
Alfa-Romeo	15/55	4	76	110	1996	nyitott	188,000.000
Alfa-Romeo	15/55	4	76	110	1996	csukott	220,000.000
Alfa-Romeo	30/75	6	75	110	2916	nyitott	225,000.000
Alfa-Romeo	30/75	6	75	110	2916	csukott	250,000.000
Alfa-Romeo	30/100	6	76	110	2994	sport	265,000.000
Austro-Daimler ADM		6	71.5	110	2649	nyitott	240,000.000
Austro-Daimler ADM		6	71.5	110	2649	csukott	275,000.000
Austro-Daimler ADV		6	85	130	4428	nyitott	265,000.000
Austro-Daimler ADV		6	85	130	4428	csukott	300,000.000
Austro-Daimler Sport		6	76	110	2994	sport	400,000.000
Ballot	12/50	4	69.9	130	1195	nyitott	185,000.000
Ballot	12/50	4	69.9	130	1195	csukott	245,000.000
Brasier	9/25	4	68	100	1452	nyitott	108,000.000
Brasier	9/25	4	68	100	1452	csukott	135,000.000
Benz	10/35	4	80	130	2612	nyitott	205,000.000
Benz	11/40	6	72	117	2858	nyitott	220,000.000
Benz	16/50	6	80	138	4161	nyitott	265,000.000
Bianchi	8/25	4	64	100	1288	nyitott	115,000.000
Bianchi	20/30	4	78	120	2293	nyitott	165,000.000
Buick	25/50	6	79	114	3354	nyitott	177,000.000
Buick	25/50	6	79	114	3354	csukott	198,000.000
Buick	18/80	6	89	121	4458	nyitott	236,000.000
Buick	18/80	6	89	121	4458	csukott	289,000.000
Citroen	10/24	4	68	100	1452	nyitott	90,000.000

Gyártmány	Lóerő	Hengersz.	Fúrat	Löklet	Hengerürtart.	Kocsi neve	Ár
Citroen	10/24	4	68	100	1452	csukott	110,000.000
Cadillac	20/80	8	79	130	5096	nyitott	380,000.000
Cadillac	20/80	8	79	130	5096	csukott	500,000.000
Chevrolet	24	4	93.8	101	2791	nyitott	107,000.000
Chrysler M. I. 50	16/38	4	91	104	2705	nyitott	115,000.000
Chrysler M. I. 50	16/38	4	91	104	2705	csukott	128,000.000
Chrysler H. 60	17/54	6	75	107	3102	nyitott	143,000.000
Chrysler H. 60	17/54	6	75	107	3102	csukott	165,000.000
Chrysler G. 70	19/70	6	79	120	3528	nyitott	170,000.000
Chrysler G. 70	19/70	6	79	120	3528	csukott	188,000.000
Chrysler E. 80	23/92	6	88	126	4596	nyitott	280,000.000
Chrysler E. 80	23/92	6	88	126	4596	csukott	345,000.000
Diatto	8/40	4	79	100	1960	nyitott	165,000.000
Diatto	8/40	4	79	160	1960	csukott	185,000.000
Delage	11/30	4	75	120	2120	nyitott	180,000.000
Delaunay-Belleville	12/40	4	80	130	2612	nyitott	160,000.000
Delaunay-Belleville	16/50	6	74	140	3708	nyitott	175,000.000
Delaunay-Belleville	25/60	6	90	140	5346	nyitott	190,000.000
Essex	9/40	6	68	108	2388	nyitott	110,000.000
Ford	20	4	95	102	2891	alváz	46,000.000
Ford	20	4	95	102	2891	nyitott	67,000.000
Ford	20	4	95	102	2891	csukott	97,000.000
FIAT 509	5/25	4	57	97	988	nyitott	88,000.000
FIAT 509	5/25	4	57	97	988	csukott	102,000.000
FIAT 503	8/28	4	65	110	1460	nyitott	112,000.000
FIAT 503	8/28	4	65	110	1460	csukott	144,000.000
FIAT 507	11/33	4	75	130	2297	nyitott	150,000.000
FIAT 507	11/33	4	75	130	2297	csukott	179,000.000
FIAT 512	17/57	6	75	130	3446	nyitott	183,000.000
FIAT 512	17/57	6	75	130	3446	csukott	207,000.000
FIAT 519	22/85	6	85	140	4750	nyitott	279,000.000
FIAT 519	22/85	6	85	140	4750	csukott	313,000.000
Gräf & Stift	15/70	6	80	130	3918	nyitott	370,000.000
Gräf & Stift	20/80	6	95	140	5954	nyitott	420,000.000
Gräf & Stift	30/110	6	115	125	7790	nyitott	480,000.000
Gräf & Stift	7/30	4	72	120	1984	nyitott	220,000.000
Hupmobile	16/40	6	79	108	3174	nyitott	160,000.000
Hupmobile	16/40	6	79	108	3174	csukott	180,000.000
Hupmobile	20/70	8	73	110	3680	nyitott	220,000.000
Hupmobile	20/70	8	73	110	3680	csukott	240,000.000
Hudson		6	89	127	4740	nyitott	165,000.000
Locomobile		8	71	102	3232	nyitott	220,000.000
Lincoln	32/80	8	85	127	5860	nyitott	390,000.000
Lincoln	32/80	8	85	127	5860	csukott	450,000.000
Mathis	8	4	60	105	1187	nyitott	78,500.000
Mathis	8	4	60	105	1187	csukott	95,000.000
Mercedes		6	80	130	3924	nyitott	380,000.000
Nash Light Six	21/50	6	82	115	3642	nyitott	115,000.000

# Indian

## motorkerékpárok

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

Magyarországi  
vezérképviselőt:

Rotholz és Landau

Budapest, V. kerület,  
Vilmos császár út

66



Telefon:

66-40



Gyártmány	Lóerő	Hengersz.	Fúrat	Löket	Hengerürtart.	Kocsi neve	Ár
Nash Light Six	21/50	6	82	115	3642	csukott	145,000.000
Nash Special	21/60	6	82	115	3642	nyitott	140,000.000
Nash Special	21/60	6	82	115	3642	csukott	165,000.000
Nash Advanced Six	30/80	6	82	127	4026	nyitott	176,000.000
Nash Advanced Six	30/80	6	82	127	4026	csukott	230,000.000
Oakland	6/54	6	73	120	3006	nyitott	140,000.000
Overland	15/30	4	79	111	2185	nyitott	95,000.000
Overland	15/30	4	79	111	2185	csukott	115,000.000
Overland	40	6	75	100	2652	nyitott	135,000.000
Overland	40	6	75	100	2652	csukott	165,000.000
O M	10/30	4	69	100	1496	nyitott	145,000.000
O M—Six	13/45	6	65	100	1998	nyitott	170,000.000
Cleveland		6	73	107	3082	nyitott	115,000.000
Oldsmobile	11/40	6	70	120	2772	nyitott	128,000.000
Opel	4/18	4	60	90	1016	nyitott (2)	78,000.000
Opel	4/18	4	60	90	1016	nyitott (4)	86,500.000
Opel	4/18	4	60	90	1016	csukott (4)	101,000.000
Peugeot	5/12	4	51	88	720	nyitott	73,000.000
Peugeot	10/28	4	68	105	1524	nyitott	110,000.000
Peugeot	11/35	4	70	105	1616	nyitott	125,000.000
Peugeot	11/35	4	70	105	1616	csukott	140,000.000
Peugeot	12/55	4	80	124	2492	nyitott	220,000.000
Peugeot	12/55	4	80	124	2492	csukott	250,000.000
Peugeot	18/65	4	95	135	3828	nyitott	320,000.000
Peugeot	18/65	4	95	135	3828	csukott	360,000.000
Perl	4/17	4	88	88	996	nyitott	96,000.000
Perl	4/17	4	88	88	996	csukott	105,000.000
Renault	6/15	4	58	90	951	nyitott	98,000.000
Renault	10/25	4	75	120	2120	nyitott	140,000.000
Renault	15/60	4	85	140	3180	nyitott	190,000.000
Renault	15/60	6	75	120	3180	nyitott	160,000.000
Rolls-Royce	20/30	6	76	114	3127	nyitott	660,000.000
Rolls-Royce	40/60	6	114	120	7424	nyitott	880,000.000
Salmson-Touring	7	4	62	90	1088	nyitott	80,000.000
Salmson-Grand Sport	7	4	62	90	1088	sport	100,000.000
Salmson-Speciál	7	4	62	90	1088	sport	130,000.000
Sizaire-Freres		4	76	110	1996	nyitott	175,000.000
Singer	10/26	4	63	105	1308	nyitott	110,000.000
Singer	10/26	4	63	105	1308	csukott	135,000.000
Singer	14/34	6	63	95	1776	nyitott	145,000.000
Singer	14/34	6	63	95	1776	csukott	170,000.000
Steyr XII.	6/30	6	61.5	88	1568	alváz	110,000.000
Steyr XII.	6/30	6	61.5	88	1568	nyitott	120,000.000
Steyr XII.	6/30	6	61.5	88	1568	csukott	140,000.000
Steyr VII.	12/50	6	80	110	3312	nyitott	210,000.000
Steyr VII.	12/50	6	80	110	3312	csukott	240,000.000
Willis—Knight	53	6	74	111	2862	nyitott	220,000.000
Willis—Knight	53	6	74	111	2862	csukott	245,000.000

# ITALA AUTOMOBILOK

*Az olasz detailmunka remekei!*

A GYÁR LEGUJABB TIPUSAI ÁLLANDÓAN RAKTÁRON

Magyarországi vezérképviselő: **FÁBRI B.** Budapest, VI., Andrásy-út 61.  
Telefon: T. 159—75

Javitóműhely és alkatrészraktár: Budapest, VI., Király-utca 9. — Telefon J. 123-98.



A motorsport multkori számában láttam egy képet, mely egy mindig aktuális problémával foglalkozik: a forgalom szabályozása és a balesetek elhárítása. Ez a probléma nálunk Budapesten csak most kezd fontossá válni, míg idekinn Párisban már évek óta foglalkoznak szakemberek ezen kérdéssel.

Bizony Párisban tényleg fontos ez a kérdés. Íme néhány tény: A háború előtti Páris teljesen eltűnt, a régi jó konflis- és omnibuszvilág ma már a múlté... hála Istennek, és ma Páris a világ legforgalmasabb városa. Sokan Londont és New-Yorkot oda szeretik állítani Páris mellé, sőt elé, de beszéltem angolokkal és amerikaiakkal, kik maguk beismerték, hogy pld. az Avenue de l'Opéra forgalma egyedülálló. És ha most a balesetek számát nézem, aránytalanul kicsinek találom: évente kb. 600, egy 4 milliós városban! Halálos baleset Párisban alig van. Ugyan miért? A felelet a következő:

Amikor 1917-ben a forgalom hirtelen nőni kezdett, mindjárt hozzáláttak a szabályozáshoz; a forgalmi rendőr már régóta megvolt, tehát kerestek valami jobbat (!)

Az első gondolat az volt, hogy, mint azt a Motorsport illusztrálta, vörös csíkokat festettek ott, ahol szabad volt átkelni az utcán, mert ne felejtjük el, Párisban nem lehet mindenütt az utcán átkelni! Kis, nem forgalmas utcákon percenként 30 autó megy átlag át. Csak az képzelheti el azt a forgalmat, aki Párisban volt.

Kedves olvasó, kíváncsian várod a vörös csík eredményét? Nohát 1 hétre reá véres csíknak csúfolta minden párisi... mert éppen ott történt a legtöbb baleset!

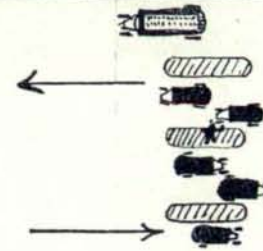
Esős időben nem látszott a csík, no meg a sok ezer autógumi szinte kiradirozta a festéket. Így hát erről lemondtak.

Erre egy merész mérnök a boulevardokat apró hidakkal akarta elesűfítani. Próbálkoztak is vele és egy-két helyen építettek aránylag csinos átjárókat az út felett. No de nem kettő, hanem 5-600 híd kel-

lett volna, ahhoz meg a városnak nem volt pénze. Egyetlen hasznuk... a betörőknek volt, kik most kényelmesen besétálhattak az elsőemeleti gazdag lakásokba; nem kellett az ereszen felmászniok!

Sokkal jobb megoldás volt a metroállomások „kibővítése”, úgy, hogy ma az úttest mindkét oldalán van fel-, illetve lejáró és a szegény gyalogos, mert Párisban ő a szenvedő kisebbség! most nyugodtan sétál át a néha 200 méter széles tér másik oldalára egy csinos és tiszta folyosón keresztül.

A bajon itt ugyan orvosoltak, de el nem tüntették ezt, mert hisz metroállomásuk van, de nem lehet 800 métert futni, hogy átkelhessünk a túlsó járdára! Erre egy igen egyszerű megoldást találtak; az úttesten három „menedékjárdát” építettek egy vonal-

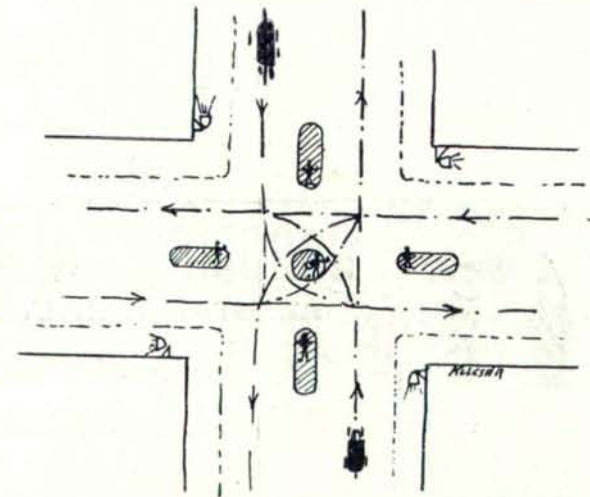


ban, a járda szélén pedig egy oszlopon egy vörös világítógömb van, alatta pedig egy tábla: átjáró felírással. A középső kis szigeten áll egy rendőr, ki egy sipjellel megállítja az autókat, ha szükség van rá; a járda és egy ilyen sziget közötti távolság mindig 2 autószelesség. Persze keskeny utcákban 2, illetve 1 ilyen járda van.

A keresztezéseknél a dolog másként áll:

Egy középső szigeten áll a forgalmi-rendőr egy oszlop mellett; ezen oszlopon van egy igen erős csengő, mondhatnók, harang. A négy sarkon, a jobboldalon van 4 vörös reflektor.

Félpercenként a rendőr egy gombnyomására megszólal a harang és két szembenlévő (1 és 3) reflektor kigyullad. Erre abban az utcában minden



autó, mely a keresztezés felé halad, megáll. Egy félperc múlva a harang megszólal és a 2. és 4. sz. reflektor kigyullad, míg 1. és 3. kialszik. Erre az autók folytatják útjukat a másik utca autóinak sora

előtt. A gyalogos pedig ugyanúgy halad az autókkal párhuzamosan.

Ami a fordulókati illeti (ha egy gép, 1-ről 2-re akar menni) ez mindig a párisi soffőr hihetetlen ügyességén múlik.

A belvárosban (éppen úgy, mint nálunk a Váci-utca) igen keskeny utcák vannak; itt a megoldás egyszerű, az u. n. „sens unique“ t. i. ezen utcákban csak *egy*-irányban közlekednek az autók; persze a szomszédutcában éppen ellenkező irányban haladnak. Ezzel a hatóság elérte azt, hogy a forgalom felére csökkent, no meg csak egyirányú. Ezen utcák sarkain oszlopok vannak, melyeken nagy vörösfénygömbök vannak, melyek nem állandóan égnek, hanem percenként 120-szor csillannak fel, alattuk pedig egy tábla a szokásos „sens unique!“ jelzéssel.

Persze a keskeny utcákban a megállást is kellett szabályozni!

Egy körlevél elrendelte, hogy *páros napokon* az autók a páros oldalon, *páratlan napokon* a páratlan oldalakon állnak.

És most, ha kinézek az ablakon, mindjárt tudom, hogy 1., 3., 5. vagy 2., 4., 6. van!

A főutakon nincsen, mint Budapesten taxi-állomás. Itt sokkal kényelmesebb szokás van. A taxik az úttest *közepén* állnak akárhol! Így egy, természetes válaszfal van a két irány között! Ez a megoldás szerintem sokkal jobb, mert mindenütt látható a szabad taxi.

Mielőtt befejezném levelem, megszeretném említeni a párisi soffőrök ügyességét.

Páris büszkesége az autóbusz.

Több ezer ilyen látszólag otromba gép száguld végig a városban, fel a dombokra, le a rakpartokra, keskeny közökön és széles avenue-kön végig. Ezen óriási 50-személyes szörnyetegek dühörögve rohannak, úgyhogy az idegen félve lesi, hol fog felfordulni és mindent összezúzni ez az elszabadult szörnyeteg. Szívem gyakran összeszorult az első időkben, a soffőr szédületes sebességgel veszi a fordulókati és kereszteléseket és néha alig 10 cm.-re a járdától süvít el a gép... és alig van baleset és a szerencsétlenül járt gyalogos 100 esetben 99-szer egy idegen! Felfordulás vagy összeütközés eddig nem fordult elő! Egy párisi autóbusz-soffőrnél ügyesebb vezetőt igazán ritkán lehet találni, és ha létezik, akkor biztosan... taxisoffőr... az illető.

Pierre Grater.



**GOODRICH PNEU**  
AZ UTAK KIRÁLYA

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

## A vezető angol motorkerékpáralkatrész világmárkák

### MIXTROL

benzinpótlék.

A legbiztosabb szer a gyertyák elkormosodása ellen. Tökéletes kenőanyaga a hengerfejben működő alkatrészeknek.

### ANDRÉ

Steeringdamper-Kormánystabilizátor.

### HARTFORD

lőkészálló.

A motoros kényelme és biztonsága szempontjából nélkülözhetetlen.

### PILGRIM

a legmodernebb és legkedveltebb olajpumpa.

### K. L. G.

a legjobb gyújtógyertya úgy a tüző, mint a versenyző motorkerékpáros számára.

### ROTHERHAM

armatúrák,

tolócsapok, tankfedőcsavarok és benzinleeresztőcsapok.

### BONNIKSEN

speedométer az egész világon vezet.

### SMITH

tachométer és egyéb angol minőségű felszerelések.

### M. L.

mágnesek a legkönnyebbek és legtartósabbak.

### ROMAC

hidegen vulkanizáló felszerelés köpeny és belsőgumi javításokhoz, valamint az ehhez tartozó nyersanyag minden árban.

### EUGEN FORBÁT & C<sup>o</sup>

WIEN, III., HEUMARKT 13. TELEFON: 92397

Kérje exportárainkat.



## Magyarország motorkerékpár-bajnokai:

Dr. Feledy Pál (Sunbeam) és dr. Hajós Imre (Scott-sidecar 175 kcm.) — A „Nemzeti Sport” kategória-serlegeit: Pápai István (250 kcm.), Méray-Horváth Lóránt, Kúbek József (350 kcm.), dr. Feledy Pál (500 kcm.), dr. Hajós Imre (Unlimited solo és 600 kcm. sidecar), Urbach László (Unlimited-sidecar) nyerték — Két magyar gyártmány: a Méray és az FP kitűnő teljesítménye

1926 elején a Királyi Magyar Automobil Club, mint a F. I. C. M. által Magyarországon fenhatósági joggal felruházott testület, elérkezettnek látta az időpontot, hogy külföldi mintára, versenyzőink ambíciójának fokozására kiírja Magyarország motorkerékpár-bajnokságait. Míg azonban a nevezetesebb külföldi államokban az a szokás, hogy a bajnokságokat az összes solo és sidecar kategóriára kiírják, addig a KMAC szakítva a kitűnő külföldi mintával, csupán két bajnokságot írt ki: a solo és a sidecar (oldalkocsi) bajnokságot minden megszorítás nélkül. Ez a határozat akkoriban nem igen talált általános tetszésre és a kialakult közvélemény a „Nemzeti Sport” kategóriaserlegeinek kiírásában kristályosodott ki.

Ez a kitűnő, a motorkerékpársporttal és kereskedelemmel legintenzívebben foglalkozó sportlapunk felszólítást intézett a magyar sporttársadalomhoz az összes kategóriák díjazása tárgyában. Még meg sem jelent a felhívás, alig tudtak róla egynehányan és a serlegek már együtt is voltak. Az „Automobil-Motorsport” szerkesztősége volt egyike az elsőeknek, akik átérzvéen a kategóriák legjobbjain esett sérelmet, felajánlották serlegüket. Kivülünk, a kezdeményező Nemzeti Sport, valamint a budapesti Puch-képviselő, Majláth Mihály motorkerékpárkereskedő és a motorsportok nemes mecénásai: Wolfner László, Heteés Sándor és Szemere István voltak az adományozók.

A Királyi Magyar Automobil Club honorálván a Nemzeti Sport kiírását, annak sportbizottsága engedélyezte a serlegekért való küzdelmet, a bajnoksággal azonos feltételek mellett. Győzelem: 1, második hely: 2, harmadik hely: 3 pontot számít. Aki befut, de helyzetlenül végez: 4, aki elindult, illetve starthoz állott, de bármi oknál fogva nem fut be a célba: 5, míg az a versenyző, aki egy-egy versenyben el sem indul: 6 pontot kapott.

A solo bajnokság, valamint a kategóriaserlegek (175, 250, 350, 500 és azon felül) három klasszikus versenyre irattak ki:

1. Budapest—Hatvan 100 kilométeres sebességi verseny. TTC.

2. III. Magyar Tourist Trophy. KMAC.

3. VII. Svábhegyi verseny. KMAC.

A sidecar bajnokság, valamint a két sidecar kategória a 100 km. TTC verseny, valamint a Svábhegyi verseny mellett, minthogy az oldalkocsi gépek a Tourist Trophyn nem vehettek részt, a Magyar Túraút első napját, a Mátra hegyverseny-nyel tette kötelezővé.

A bajnoki futamok deajlottak és így ma már levonhatjuk a konzekvenciát, illetve a tanulságokat. Mindenekelőtt a 3 versenyt kevésnek találjuk. A három verseny nem fedi eléggé a formákat. Másodszor teljesen feleslegesnek tartjuk a bajnoki versenyekre való külön nevezést, harmadszor a túraút, mely semmiképpen sem illik a bajnoki pontszerző versenyek közé, nem ajánljuk felveendőnek az 1927-es programba, negyedszer kiírásra ajánljuk a KMAC által mind a hét bajnokságot.

Ami magát a versenyeket illeti, őszintén szólva sem a bajnoki számokban, sem a kategóriaserlegekben nem volt igazi küzdelem. A solo versenyekben Feledy dr. csaknem motoroworben nyerte a bajnokságot. Erős ellenfelei Delmár Walter, Urbach László, Balázs László és Wolfner László, ifj. Horthy Miklós és István, Wein Levente, Méray Loránt és mások szerencsétlen mellékkörülmények következtében nem tudtak állandó komoly küzdelmeket létrehozni. Az egyedüli ellenfél talán Urbach László lett volna, aki azonban a tavaszi szezonban egyik versenyét, a másik után volt kénytelen feladni. Mi aztán ősszel formába jött, Feledy dr. behozhatatlan pontelőnyre tett szert. A sidecar kategóriában Hajós Imre dr. szintén csaknem egyedül állott. Vele egyenrangú, néha jobb, hol rosszabb ellenfelei, mint Urbach László és Hild Károly szintén csak az őszi versenyeken kezdtek bele jönni. Általában mindkét bajnokságról az a véleményünk, hogy elmaradt bennük a várt szép küzdelem. Mindenesetre ez mitsem von le a győztesek tudásából és elért eredményeiből, mert defakto az adott körülmények között ők voltak az ország legjobbjai. Üdvözljük őket, mint Magyarország első motorkerékpáros bajnokait.

Nézzük miképpen alakultak ki a bajnoki helyezések.

**Automobilhűtők  
Benzintartályok  
Javítások**

**„Ikarus”**

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

## Solo bajnokság.

1. dr. Feledy Pál	1	1	3	5	pont	Sunbeam
2. Wolfner László	6	5	1	12	pont	Zenith
3. dr. Hajós Imre	6	2	4	12	pont	Scott
4. Kübek József	4	4	4	12	pont	F. P.
5. Urbach László	5	5	2	12	pont	A. J. S.
6. Méray Lóránt	2	5	6	13	pont	Méray
7. Kovács Sándor	4	5	4	13	pont	Ariel
8. Schmidt Béla	4	6	4	14	pont	A. J. S.
9. Pápay István	4	4	6	14	pont	Excelsior-Puch
10. Máthé Lajos	4	6	4	14	pont	A. J. S.
11. Gaál Andor	5	5	4	14	pont	Terrot-Norton
12. Stanzel Gyula	5	5	4	14	pont	Rex-Acme
13. Kiss Béla	3	6	6	15	pont	Zenith
14. Puch János	4	5	6	15	pont	Puch
15. Gyurkovich Béla	6	4	6	16	pont	Méray
16. ifj. Horthy István	4	6	6	16	pont	Nova
17. Dragos Jenő	6	6	4	16	pont	Méray
18. Fedák Béla	6	6	4	16	pont	Norton

Az első a 100 km-es, a második a TT., a harmadik a svábhegyi helyezést mutatja. Mindenütt az abszolút helyezések értékeltetik.

## Oldalkocsi bajnokság.

1. dr. Hajós Imre	3	1	3	7	pont	Scott
2. Biller Lajos	1	3	6	10	pont	A. J. S.
3. Bauer József	5	4	3	12	pont	Ariel
4. Urbach László	6	6	1	13	pont	Brough-Superior
5. Krausz János	2	6	6	14	pont	Henderson
6. Paul József	6	2	6	14	pont	New-Hudson
7. Winter László	4	6	6	16	pont	Frera
8. Kiss István	4	6	6	16	pont	Nova
9. Pápai István	6	4	6	16	pont	Indian
10. Kovács Lajos	5	6	6	17	pont	Norton

Az első a 100 km., a második a Túraút, a harmadik a svábhegyi helyezést mutatja. Mindenütt az abszolút helyezések értékeltetik.

## A kategóriaserlegek végeredménye.

175 kcm.

A kategória bajnokságokról ugyanezt lehet mondani, mint a solo és sidecar bajnokságról. Kevés küzdelem. A versenyzők legtöbbször legfeljebb két versenyen indult el. A tabellákat szinte díszíti a sok 6-os, ami a versenyző távollmaradását jelzi a megfelelő versenyről. A 175-ös kategóriában Puch János, aki ma kétségtelenül legjobbja kategóriájának, szépen indul. A hatvani versenyen győz, de már a TT-én motordefekt éri és minden esélyét veszítve, a Svábhegyen már el sem indul. A győztes Pápai egyike legtehetsé-

gesebb versenyzőinknek, ki győzelmét, ami egyúttal fájdalomdíj, méltán megérdemelte. A Tourist Trophyn aratott szép győzelme, valamint a hatvani versenyben elért második helye igen szép teljesítmény. Ha a túraúton bekövetkezett balesete elmarad, úgy sokkal jobb pontarányval fejezte volna be a kategóriát, tekintve, hogy a Svábhegyen nem tudott starthoz állani. Gyurkovich Béla csak a TT-én indult és bár ott igen szépen ment, az általános helyezésekben nem igen szólhatott bele.

1. Pápai István	2	1	6	9	pont	Excelsior-Puch
2. Puch János	1	5	6	12	pont	Puch
3. Gyurkovich Béla	6	2	6	14	pont	Méray

A 250 kcm. kategória csaknem minden küzdelem nélkül jutott Méray Lóránt birtokába. A Budapest—hatvani versenyen elért győzelmével, dacára annak, hogy a Tourist-Trophyn fel kellett adnia és a Svábhegyen nem indult, mégis győzött kategóriájába. Erős ellenfele lett volna ifj. Horthy István. Ő

azonban öccse balesete folytán nem indulhatott és így elesett a jó pontok szerzésétől. Bauer József csak a Tourist-Trophyn indult, míg a másik két versenyben sidecarral indult. Ha Stanzel végigfutja a Svábhegyi versenyt, úgy ő lett volna a kategóriagyőztes.

1. Méray Lóránt	1	5	6	12	pont	Méray
2. Stanzel Gyula	5	2	5	12	pont	Rex-Acme
3. Bauer József	6	1	6	13	pont	Ariel
4. ifj. Horthy István	2	6	6	14	pont	Nova
5. Dragos Jenő	6	6	2	14	pont	Méray



A 350-es kategória Kübek József jól megérdemelt zsákmánya lett. Mindhárom versenyben a lehető legjobban szerepelt, oldaltvezérelt tiszta magyargyártmány Frohner—Pásztélyi gépével, a Tourist-Trophyn pedig a magyarok közül első he-

lyen végzett. Veszélyes ellenfele volt az AJS versenyző Schmidt Béla, aki dacára annak, hogy a TT-én nem indult, alig egy ponttal maradt el tőle. Wolfner, a hatvani versenytől való távolmaradásával veszítette el eminens esélyeit.

1. Kübek József	4	1	4	9	pont	F. P.
2. Schmidt Béla	2	6	2	10	pont	A. J. S.
3. Wolfner László	6	5	1	12	pont	Zenith
4. Kiss Béla	1	6	6	13	pont	Rudge
5. Máthé Lajos	3	6	4	13	pont	A. J. S.
6. Schusztér László	4	6	6	16	pont	Ner-a-car

Az 500-as kategóriában dr. Feledy Pál Sunbeam-jével abszolút fölénytel győzött. Két első és egy második helynél, már csak egy jobb lehetséges, a három első hely. Egyedül Urbach közelítette volna meg, őt

azonban a szezon elején nagy balszerencse üldözte. Ha Balázs fitt formában tudta volna végigküzdeni az évet, úgy itt lett volna a legszebb verseny.

1. dr. Feledy Pál	1	1	2	4	pont	Sunbeam
2. Urbach László	5	5	1	11	pont	A. J. S.
3. Kovács Sándor	2	5	4	11	pont	Ariel
4. Schwartz	3	6	6	15	pont	Norton
5. Balázs László	5	6	6	17	pont	Zenith

Az Unlimited-kategóriában csupán három versenyző eredményeiről számolhatunk be. Legjobban Hajós Imre dr. végzett, aki a TT-én aratott győzelmével ezt a kategóriát méltán megérdemelte. Gaál csak a Svábhegyen futott nagy géppel, tehát az első

két versenyben 6—6 ponttal kellett értékelni. Fedák Béla Nortonjával csak a Svábhegyen vett részt és bár ott Hajós dr. előtt végzett, az első két pontszerzőversenytől való távolmaradásáért olyán ő sem jutott komoly szerephez.

1. dr. Hajós Imre	6	1	3	10	pont	Scott
2. Gaál Andor	6	6	1	13	pont	Norton
3. Fedák Béla	6	6	2	14	pont	Norton

A 600-as sidecar-kategória nyolc aspiránsa közül, csupán Hajós dr. és Biller Lajos indultak komoly eséllyel. Hajós dr. a hatvani versenyben sorozatos balszerencséje folytán elesett a győzelemtől és a harmadik hellyel kellett megelégednie, viszont Biller a parádi hegyversenyben csúszott le a har-

madik helyre. A döntés a Svábhegyen történt meg, itt azonban Biller nem indult. A harmadik helyre Urbach került, aki a Svábhegyen történt győzelmévé, dacára kétszeres 6 pontjának, megelőzte a többi.

1. Hajós Imre dr.	3	1	2	6	pont	Scott
2. Biller Lajos	1	3	6	10	pont	A. J. S.
3. Urbach László	6	6	1	13	pont	A. J. S.
4. Paul József	6	2	6	14	pont	New-Hudson
5. Kiss István	4	6	6	16	pont	Nova
6. Winter László	4	6	6	16	pont	Frera
7. Pápai István	6	4	6	16	pont	Indian
8. Kovács Lajos	5	6	6	17	pont	Norton

Az ezres kategóriában hármas holtversenyben futottak be Urbach László (Brough-Superior), Majláth Mihály (Harley-Davidson) és Krausz János (Henderson), mindannyian 13 ponttal. Mindhármuk-

nak 1—1 győzelmé van két nemindulással szemben. A szabályok szerint a legjobb eredmény, a Svábhegyi verseny, döntötte el a győzelmet Urbach László javára.

1. Urbach László	6	6	1	13	pont	Brough-Superior
2. Krausz János	1	6	6	13	pont	Harley-Davidson
3. Majláth Mihály	6	1	6	13	pont	Henderson

Reméljük, az 1927-es bajnokságok szebb és komolyabb küzdelmek után jutnak nyerőik birtokába.

**R. Pennsol motor oil**  
a legökéletesebb amerikai autóolaj

Blumenthal Testvérek, VI., Váci-út 26. Tel.: 144-53

## Automobil vezérképviselők

<h1 style="font-size: 2em; margin: 0;">AMILCAR</h1> <p style="margin: 10px 0;"><b>Halmos Testvérek</b> Budapest, V., Szabadság-tér 18 (Tőzsdepalota) Telefon: T. 159-93</p>	 <p style="margin: 10px 0;"><b>gróf Salm Hermann</b> Budapest, I., Zsolt-utca 9 Telefon: 142-86</p>	<h1 style="font-size: 2em; margin: 0;">BALLOT</h1> <p style="margin: 10px 0;"><b>Wilheim Sándor</b> Budapest, V., József-tér 11</p>
<h1 style="font-size: 2em; margin: 0;">Hotchkiss</h1> <p style="margin: 10px 0;">AUTO-PALOTA <b>Schmalcz József</b> Budapest, VII., Dohány-u. 22 Telefon: T. 125-68</p>	<h1 style="font-size: 2em; margin: 0;">DONNET-ZEDEL</h1> <p style="margin: 10px 0;">AUTO-PALOTA <b>Schmalcz József</b> Budapest, VII., Dohány-u. 22 Telefon: T. 125-68</p>	<h1 style="font-size: 2em; margin: 0;">Peugeot</h1> <p style="margin: 10px 0;"><b>Landy István</b> Bpest, V., Országház-tér 9 Telefon: Lipót 973-43</p>
<h1 style="font-size: 2em; margin: 0;">SALMSON</h1> <p style="margin: 10px 0;">VELOX AUTOKERESKEDELMI RT. Budapest, V., Dorottya-utca 7.</p>	<h1 style="font-size: 2em; margin: 0;">AUBURN</h1> <p style="margin: 10px 0;"><b>Landy István</b> Bpest, V., Országház-tér 9. Telefon L. 973-43.</p>	<h1 style="font-size: 2em; margin: 0;">Senèchal</h1> <p style="margin: 10px 0;"><b>Wollemann István</b> IV. ker., Ferenciek-tere 3. sz.</p>

## Mixtrol

Az olajozás megoldásánál a tervezők a legújabb időben kiterjesztették figyelmüket az eddig meglehetősen mostohán gondozott hengerfejekre. Ismert tény, hogy a hengerfejben fellépő és hatásában oly káros koromlerakódás okozója bizonyos fokig, ezen hely olajozatlansága. Igaz, hogy sok más tényező is befolyásolja ezen olajkő képződését, p. o. hűtési viszonyok, a használt olaj minősége. Ez a kormozódás mindenfajta motornál fellép bizonyos idő elteltével, ha a robbanótér olajozásáról, nem gondoskodunk. A szelepek és szelepszárok egyáltalán szárazon futnak, vagy csak nagyon kevés olajat kapnak. A karterben levő olajat is állandóan hígítják és szennyezik, du-

gattyúgyűrűk és henger közötti tömítetlenségen lejutó gázok, amelyek így újra benzinné kondenzálódnak. Ezen üzemanyagvesztéseget okozó tömítetlenség okozói igen gyakran a nem kellő olajozás miatt rosszul tömítő dugattyúgyűrűk. Az alulról jövő olajozás nem mindig és nem minden körülmények között jut fel idáig. Ezen bajok leküzdésére használják Amerikában és Angliában az úgynevezett „Upper Cylinder Lubricante“ módszerét, a kompressziótérnek és szomszédainak kenését. Ezek egyike a főtnevezett országokban hatalmasan elterjedt Mixtrol. Ezt az olajat hozzákeverik a benzinnel, 14 grammot egy gallonhoz (4 és fél liter).

A Mixtrolt különleges eljárással állítják elő. Nemesak hogy semmi olyan anyagot nem tar-

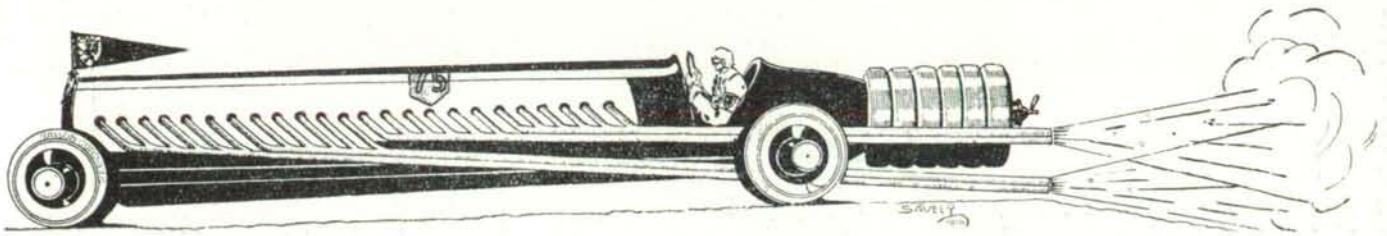
talmaz, ami a motor vagy üzemanyag minőségét rontaná, vagy elolajozná a gyertyát, avagy amely esetleg a változó klimatikus viszonyok esetén nehézségeket okozna az elgázosításnál, hanem egyenesen növeli a motor teljesítményét. Ellenáll a robbanásnál keletkező magas hőmérsékletnek és így módjában áll hatékonyan olajozni az ezen magas hőmérsékletnek kitett felületeket. Továbbá megátalja a koromlerakodást, több erőt, tehát nagyobb sebességet ad. Továbbá, last, but not least, növeli a motor élettartalmát, hiszen azokat a részeket keni, amelyek a mechanikus olajozás esetén nem kaptak olajat és így erősen koptak. Szívásnál a benzínbe kevert mixtrol keni a szívószelepet. Robbanáskor a mixtrol kiválik.

Részben a dugattyú feletti hengerfalra ül, részben pedig eltávozik a kipuffogószelepen keresztül. Ilyenkor keni a kipuffogószelepet és ennek vezetéket és szárát. A mixtrol gyulladási hőfoka magasabb, mint a gázkeveréké és így robbanásnál nem ég el. Adatok a gyulladási hőfokra, fajsúlyra és viszkozitásra vonatkozóan a következők.

Gyulladási hőfok: 323. Fahrenheit cca 160 C.  
Fajsúly 0,857.

Viszkozitás:

60 Fahrenheitnél	112 sec.	(15,5 C°)
70	90	(21 C°)
140	42	(60 C°)



## Amerika és mi

### Az Echo-Continental anyagának felhasználásával

Próbáljuk elképzelni: volt idő, amikor még troubadurok jártak udvarról-udvarra, fejedelmek trónjától a hölgyek terméig, lándzsákat törtek lovagi tornákon. Ebben az időben még a leghalványabban sem sejtették az emberek, hogy az Óceán túlsó végén is lehet homok. Nem is gondoltak rá és nem is hittek volna annak, aki erről akart volna mesélni.

Gondoljuk meg, hogy midőn a nagy utazó, Marco Polo, többéves kalandos útjairól hazatért a büszke dogevárosba, Velencébe és ott különös élményeiről, sárga emberekről, citromszínű bőrrel, ferdemetszésű szemekkel, férfiakról, akik hosszú, fekete, fonott copfot hordanak, papírból építik házaikat és patkányokat esznek, mesélt, hát egyszerűen nem hittek neki.

Amikor pedig arról kezdett beszélni, hogy abban a sárga birodalomban olyan városok vannak, amelyekben több, mint egymillió ember lakik, dicsekvőnek és bolondnak mondták. Gondoljátok el, több, mint milliós városok, szóval, több, százszor annyi lakóssal, mint amennyi magának a doge büszke városának volt. „Milliógyártó“ előnevet adták Marco Polonak, hogy kicsúfolják dicsekvését a milliós városokkal és hogy mint hazudozót megbélyegezzék. A legrosszabb azonban az volt, hogy ez a Marco Polo elakarta mesélni kortársainak, hogy ott, abban a sárga-birodalomban, mint fizetőeszköz, pénz van — papirosból! Harsányan kinevették bolondságát és a jó polgárok megveregették a vertarannyal és ezüsttel jól megtömött zacskót

övikön és azután jelentőségteljesen tapintottak homlokukra: „Ez a Milliogyártó, ez a Marco Polo, úgy látszik, megzavarodott egy kicsit, hogy ilyen pajkos helytelenségeket feesseg.“

Igen, és mi ma már régen megállapítottuk, hogy ez a zseniális és bátor úttörő, Marco Polo igazat mondott és kortársai voltak olyan birkafejűek, amilyenek őt tartották. Rég tudjuk már, hogy nem Európa a világ, hanem annak csak egy kis része. Ma már azt is mondhatjuk, hogy nem is ő uralja a világot, hanem a világgazdaság középpontja a hansa, angol, dán, hollandi raktárakból és kikötőkből lassan átvándorolt a tengeren. Jelenleg a Wallstreeten székel, abban a bizonyos, szinte szűk, kicsi, meseszerű utcában, ahol a világgereskedelem szíve, a newyorki börze dobog.

Mi, minden érték átértékelésének idejében élünk. Ki hitte volna, hogy rövid ötven év a művelődés és a világgereskedelem ilyen teljes eltolódását hozza. A görögök és rómaiak idejében, évezredekken keresztül, a Földközi-tenger volt a kultúra és a gazdaság középpontja. A népvándorlás betörésekor északra húzódt. Most azonban az Egyesült-Államok óriási területén nyugszik. Ez a világ leggazdagabb országa.

Manapság a gyors fejlődés korában, nem lehet elégszer hangsúlyozni: néhány száz évvel ezelőtt erről a földről, amely ma uralkodó befolyású, nem tudtak semmit, egyszerűen semmit. Azután volt egy idő, amikor egyes kalandos emberek áthúzódtak, mulattak,

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

csavarogtak; pályájukról lejutott családtagokat helyezték el oda. Ma már egyenesen fáradtságba kerül megkapni a letelepedési engedélyt.

Amerika! Bűvös szónak látszik, az is évek óta és még hosszú ideig fog az maradni. Amerika, mindenki a saját ideálját képzelel el alatta. Messze, mielőtt nálunk először elhangzott a „helyet a deréknek“, már jöttek a hírek Amerikából, hogy ott a „Selfmademan“ az amerikai nap koronázatlan királya. Nem szűk kasztrendszer, nem az atyafiság, tanulmány, vagy protekció útján való előmenetel uralkodott ott. Egyedül a rátermettség, a könyököknek az egészséges és kíméletlen ereje volt a döntő. Aki akart és tudott valamit, az előrejutott, a többiek azok alulmaradtak. Így lett Amerika megszámlálhatatlan ezrek vágyainak célpontja. Fantasztikus számok adtak folytonosan új táplálékot képzeletüknek. Annak az ujságárus fiúnak a történetét lehetett hallani, aki azzal kezdte, hogy öreg, eldobott ujságokat szedett össze. Elvitte a rongyszedőhöz, eladta. Addig-addig rakta össze a centeket, míg nem alkalmazottakat fogadhatott, az egyből tíz, száz lett. A kis ujságosfiúból hatalmas ujságkiadó lett, akinek lapja tíz, húsz, száz oldalon jelent meg, óriási példányszámmal. Ez az egyik legnagyobb ujságkirálya Amerikának azzal kezdte, hogy eldobott vajaskenyérpapirosokat szedett fel.

Vagy arról a farmerről beszéltek, aki hosszú évek át 16 órás napi munkával nem tudott egyebet szerezni, mint szénát lovának és kenyeret magának. És ez így ment addig a napig, míg egyszer forrást akart ásni. A fekete, tapadó, nedves földből vastag, olajszagú forrás buggyant elő: nyersolaj! Három héttel később milliomos volt. Földjét eladta egy részvénytársaságnak. Mindenütt fúrótoronyok emelkedtek és megindult a spekuláció és a földet kilóra mérték — dollárért.

Ki ne ismerné azoknak a karavánoknak, cowboyoknak, vadnyugati lovasoknak a történetét, akik egy szép napon a városi koreszába jövének, színaranytörmelékkel fizették ki a várost. Valahol a folyókban, a száraz, csak az indiánok által ismert hasadékokban, tömegével találták az aranyat. Rövid egy óra alatt gazdag emberek lettek. Elbeszélésük olyan vándorlást keltett, amilyent még nem látott a világ. — az aranylázat.

Amerika a korlátlan lehetőségek hazája volt! Ma még liftesfiú, holnap már nagy ember lehet. Mindenki nemcsak a marsallbotot hordta a kenyérzsákjában, hanem a dollárpénzverdét is a fejében. Egy-két jó fogás és jó gondolat és már megindult az aranyáradat. Az az ember, akinek eszébe jutott csuklós gallérgombot csinálni, milliomos lett. Egy másik, ki megállapította, hogy az egyenes hajtűk könnyebben hullanak ki a hajból, mint a kissé hullámosak és szabadalmazta ezt az ötletét, rövidesen csak úgy vékával mérte a pénzt. A nyomógomb feltalálója a világ egyik leggazdagabb embere lett. És így ment ez lélekzetet rabló tempóban tovább. Európai fülek számára ijesztő összegeket említettek. Azonban ezeket az összegeket nemcsak emlegették, hanem meg is keresték és ki is fizették.

Még ma is Amerika sok európainak az ideálja. Mindenesetre, az első mámorból kijózanodtak. Már

rájöttek arra, hogy ahhoz, hogy valaki ujságkirály legyen, nem kell feltétlenül, mint ujságosgyerek kezdeni. Lehet az egészet a papától készen örökölni, sőt úgy még könnyebben megy. Azt is már rég tudjuk, hogy odaát is vízzel főznek. A szokásos kijelentések Amerika fölényes értelmiségéről (intelligencia) sem mindig állják a próbát. Amerika még eddig egy olyan nagy költőt, gondolkodót, vagy zenészt sem adott nekünk, amelyik legalább a másodrangú európaiakig felérne, hogy az igazi nagyokról ne is beszéljünk. Az is biztos, hogy az európai kereskedő mindenképpen hozzámérhető az amerikaihoz, miután már alkalmazkodott a viszonyokhoz. Hiszen láthattuk az infláció idejében is, hogy a hirtelen emelkedő életpályák itt sem hiányoztak, igaz, hogy a hirtelen esők sem. Alkalmatlan pillanatokban az igazi embernek nyitva áll minden út.

És Amerika, mint a szabadság hazája? Valóban nincs még egy ország, ahol az egyes ember kevésbé volna szabad, mint az Egyesült-Államokban. Micsoda hatalmas felzúdulás lenne nálunk, az emberi szabadság megsértése címén, ha az államnak eszébe jutna az állampolgároknak megtiltani a szeszitalok fogyasztását és kimerését. Pedig ez a prohibíció, az Egyesült-Államokban. Aki egy hölgyet megszólít Newyorkban az utcán, azt a legközelebbi rendőr letartóztatja. Megfelelő körülmények között becsukhatják érte, ha ocsón ússza meg, pénzbüntetést kap. Gondoljuk el, micsoda hatalmas üzletet csinálna a rendőrség, ha itt nálunk is minden kis aszfaltbetyárt megbüntetne, aki megbillenti a kalapját és elmormogja, hogy „engedje meg...“

Sok minden másról is kiderült odaát, hogy nem éppen ideális. És mégis, példaként jelenik meg előttünk, mint egyedülállóan modern, vonzó, érdekes, nagy és mesészerű. Miért van ez így? Honnan e varázs, amely az egész világot lebilincseli?

A titok az a nagyszerű ritmus, az a csodás feszült tempó, a jelennek a magával ragadó lélekzete, ami Amerikában a gazdaságban és mindenekelőtt a gazdasággal szoros testvéri viszonyban lévő közlekedésben lüktet. Pontosan minden 6 lakásra jut Amerikában egy autó.

Ott nem vice, amit az utazók mesélnek. Hogy egy fiatalember, akivel autóztak, egy szemközt jövő autó láttára felkiáltott: „Ott jön Maud az autójával.“ A fiatal leányról kiderül, hogy ő az autós fiatalember húga saját kocsijával.

Sok, nagyon sok olyan család van, ahol egy limousint és egy túrakocsit tartanak. Az elsőt városi, az utóbbit „Weekend“ kirándulások számára. És ott ebben nincs semmi különös. Deauvilleben, Ostendében, Scheveningenben, San Sebastianban akárki láthat sok amerikaiit, aki két kocsival utazik, egy limousinnal és egy nyitottkocsival, chauffeurrel. Ha nálunk valakinek autója van, azt még mindig így mondják: „Neki már autója is van“. Amerikában a fordított esetben látnak valami különöst, szokatlant. „Oh, neki még csak autója sincs.“ Először meg kell értessük magunkkal, hogy ott szokás, a használhatatlan öreg autót az utcán hagyni.

*Pullower*

**Kertész II.**

Budapest, VI., Andrassy-út 36.

Párisi áruházal szemben.

*Hó és sárcipő*

Odaát, külön, valóságos autótemetők vannak, ahol az öreg kocsik százai állanak anélkül, hogy valaki is törődne velük.

Mit szólnának nálunk ahhoz a szakácsnéhoz, aki autón menne a csarnokba bevásárolni? Mint ritkaságot, megcsodálnák. Ott ez mindennapi dolog. A munkásnak éppen úgy megvan a maga autója, mint mindenki másnak. Vasárnap felesomagolja egész családját és kimegy Isten szabad ege alá, a szabad természet ölébe.

Az nem vicc, hogy odaát csavargók, koldusok, vándorlegények vannak, akik igaz, hogy erősen zörgő, de autójukkal járnak. Nem röstelnek autójukkal, koldulva, házad elé hajtani és ebben senki nem lát ellentmondást. Gyönyörű, új csavargó-romantika van ott alakulóban. Új, kalandos élet, autóval, autós-csatangolás, aminek kétségenkívül nagy vonzóereje van. Mindene az autójában van és azzal megy, keresztül az országon. Az első farmernél megáll, ahol az aratáshoz sürgősen munkás kell. Egész nap kemény munka, este kalandmesélés, esetleg forgolódás a farmer csinos lánykaja körül. Ha olyan városban vagyunk, ahol még szabad kimérni gint, wiskyt, vagy cognacot, akkor esetleg egy kocsmai verekedés int hívogatón.

Ha befejeződött az aratás, vagy nincs kedve tovább maradni, becsomagolja a megkeresett dollárokat és megy tovább kocsijával. Addig, míg a pénztárca újra nem kong, akkor valahol megállás, állomás. Gondolhatjuk, hogy az ilyen élet szemben az ismeretlennel, a kalandokkal, a kattogó motor mögött, nem terhelve gondoktól és kötelességektől, állandóan a napsugárnak, a csillagoknak vagy a ragyogó szemeknek és a csalogató dollárnak élve, hasonlíthatatlan megelégedettséget adhat olyan fickóknak, akik bízhatnak a lélekielénlétükben és a „muszkljuk“-ban.

Az amerikai város: jól rendezett halója széles, szép utcáknak. Uteakeresztezéseknél közlekedési tornyok, amelyek önműködően szabályozzák a forgalmat fényjelekkel. Például a németeknek is vannak, — pardon, van — egy egész közlekedési tornyuk, a Potsdamerplatzen. Pont ott, ahova nem való, egy téren. Hiszen ez uteakeresztezésekhez való. A terek forgalmát a híres newyorki tér mintájára oldják meg Amerikában. Jobbra való körülhajtással és az utca-torkolatoknál posztoló közlekedési rendőrrel.

Newyork közlekedési rendőrei maguk, egy külön osztályt alkotnak a maguk nemében. Nem akarunk semmit sem mondani sem az európai, sem pedig a budapesti közlekedési rendőrök ellen, de nekik hiányzik amerikai kollegáik tapasztalata. Néhol túlságosan sablonok szerint gyakorlatoznak, tornásznak, „mensendickelnek“, ahogy p. o. a berliniek mondják. Nálunk pedig egészen a K-betűs rendőrök feltűnéséig, vagy nem is törődtek az autóval, vagy csak felírták. A legjobb esetben olyan mozdulattal adtak utat, mint mikor az ember egy tolakodó legyet hesseget el, vagy egy csavargónak mutat ajtót. Néha egy kicsit makrancosak, esőkönyösek, egy kicsit túlságosan „hivatásuk magaslatán állanak“, igen fontosnak tartják magukat, ahelyett, hogy mindenkinek előtt a forgalmat tartanák fontosnak.

Utánozhatatlan, milyen nyugalommal, mondhatni egyenesen bájjal irányítja a newyorki közlekedési rendőr a legerősebb közlekedés hullámain, illetve csillapítja le őket. Alig észrevehető közintés, egy bólintás, fejrázás — és ezzel irányítja a kocsik százait és százait, amelyek csöndesen, alig kürtölve haladnak útjukon.

Mindenesetre meg kell jegyezni, az amerikai sokkal „közlekedésbiztosabb“. Azok mellett a mi városaink teljes chaos képét mutatják. Nálunk csak a „gépjárművezetők“ iskoláztattak és a közlekedési szabályzat csak őket szabályozza. Egy autósna általában igazán nem jut eszébe a jobb oldalon hajtani, de a gyalogosnak se,

hogy törődjön az autóssal, — vagy legalább a saját életével. A gyalogjáró ott és úgy keresztezi az úttestet, ahogy neki éppen tetszik. Naponta lehet látni gyalogost, aki nyugodtan vág bele, a közlekedési rendőr előtt, az éppen szabadon engedett forgalomba és a legkevésbé sem bántja, hogy milyen zavart okoz.

Az a bizonyos ember, aki a kocsúton ujságot olvas, vagy ismerőseivel cseveg, Amerikában egyszerűen nincs. Ahhoz ott a forgalom sokkal óriásabb méretű. Sokkal fontosabb kérdés lett odakünn az álló kocsik elhelyezése. Az utcák ott azonban sokkal szélesebbek, mint nálunk és egy új jellegzetes kocsiodaállítási mód született meg, amely sokkal kevesebb helyet igényel kocsinként.

A kocsikkal nem párhuzamosan állnak a gyalogjáró széléhez, mint nálunk, hanem részutosan kb. 70 fokos szögben. Így azon a helyen, ahol máskülönben egy kocsit állhatott volna, majdnem három áll. A kocsi-parkok valóban akkorák, amilyenek nálunk igazában még nem is igen képzelhetők el. Kocsik ezrei állnak egy-egy nagyobb alkalommal a tereken várakozva. Egy baseball-játék az amerikai nemzeti sport, oly gigantikus kocsifelhajtást okoz, hogy az elhelyezés szóba jövő térbeli lehetőségei még közelítőleg sem elegendők.

Felmerül bennünk a kérdés: hogy van az, hogy ez az ország annyival, a többiek, annyival előttünk van? A felelet nagyon könnyű: Amerika gazdag ország, minket pedig erősen legyöngített a háború és az infláció. Amerikának békés fejlődése volt, minket pedig a háború és infláció gátoltak, el voltunk vágva a viláfgorgalomtól. Azonban még mást is kell mondanunk. A hatóságok rövidlátása volt az oka és még ma is az, hogy az automobil még nem a nép közlekedési eszköze. Nálunk a mai napig luxus-cikknek tekintik az autót. Holott odaát a gyakorlatias, előrelátó hatóságok már régen felismerték az autónak, mint közlekedési eszköznek, végtelen fontosságát és minden erővel dolgoztak népszerűsítésén, terjesztésén.

Évek óta luxusadó terheli nálunk az autót és gátolja fejlődését. Azonkívül p. o. Németországban egy lehetetlenül megállapított adóformula még a tervezőmérnök kezét is megköti Ennek dacára, mint a legutóbbi berlini kiállításon láttuk, a német ipar már sikerrel fogja felvenni a versenyt. Általában az európai kocsit épp úgy, mint a gumi, komoly dolog, amelynek semmiféle út nem túlságosan rossz és amelynek számára nincs túl magas hegy. Amerikának vannak a világon legjobb útjai és Európa egy jó részében — nálunk leginkább — voltak a világ legrosszabbjai. Csak a legutolsó évben javult a helyzet és csak most kezdik, a 10 éve elhanyagolt utakat rendbehozni. Ezen viszonyok között az európai kocsit és gumigyárak hatalmas igényeket kellett, hogy kielégítsenek. Mindenki tudja, mennyivel kevesebbet jelent 30.000 kilométer kitűnő aszfalton, mint siralmas országutakon.

Ma már javulnak az utak és reméljük, hogy elérik a nemzetközi standardot. Ami még megmarad a lyukakból, azt elnyeletjük a ballongumikkal.

Az utolsó év hatalmas fejlődést mutat az európai közlekedésben, még nálunk is, bár egyik nagy autó szakértőnk Cimponériu Dénes úr híres mondása szerint... „Európában lehet, de itt nem“, (Lásd Nemzeti Sport vonatkozó számát) tehát nem biztos, hogy Európában vagyunk. Még a minden erővel elnyomott Németországban is hatalmas volt az ez évi fejlődés.

Nemrégén különös jubileum volt Berlinben. Augusztus közepén vette át a charlottenburgi bizottság az 50.000-ik kocsit. A kocsit ünnepélyesen megkoszorúzták, beszédet is tartottak, amelyben utaltak a motoros közlekedés fontosságára. Az 50.000-res szám akkor lesz csak igazán érdekes, ha meggondoljuk a következőket.

Július 1-én 48.666 motoros jármű volt Berlinben. Egy és fél hónap alatt, tehát nem kevesebb, mint 1400 a növekedés. 1925 július 1-től, 1926 július 1-ig 10.272 új jármű állt be Berlin közlekedésének szolgálatába. Ugyan ezt látjuk megfelelő kicsinyítésben Budapesten is, de erről más helyen írunk. Ezelőtt két évvel még p. o. Németországban éppen olyan állapotok voltak, mint amilyenek nálunk még ma is vannak. A forgalmi rend éppen csak annyi volt, hogy balra hajtás és jobbra előzés, illetve fordítás. Ezt csak az autók tartották és főleg csak a városban. Az országúton kiki úgy ment, ahogy tudott. A paraszt ott hajtott, ahol az ökör szerette. Azután egy csapásra minden megváltozott. 1. és 2. rendű forgalmi utakat jelöltek ki, jöttek a csak egyirányban járható utak, lettek terek, amelyeket csak jobbról lehetett körülhajtani. Közlekedési tornyot állítottak fel, az utca-keresztezéseknél forgalmi rendőrök kormányozták a forgalmat, este üveggömbök világítottak. Nyilakat festettek fel a gyalogjáró közönség védelmére. A forgalom és a hivatalos rend egymásból nőttek ki és harcoltak egymással.

Ma, már legfeljebb Budapesten ujdonság, hogy az utca-keresztezés forgalmát világítógömb irányítja. Berlinben egész csomó ilyen lámpát szereltek fel, az utca-keresztezés közepe fölé, a villamos vasút drótjainak magasságába, sodronyokra függesztve. A lámpának három üveglemeze van, minden keresztezés irányába. Ha fellobban a piros fény, elzárták a forgalmat. A sárga fény jelenti: vigyázat, készülj! A fehér fény, szabad az út! Ezek a lámpák ott jól beváltak, mindössze a vezetőnek kell megszoknia, hogy többé ne a forgalmi rendőr carjától várja az irányítást, hanem felnezzen a magasba. Berlinben már tervezik a második közlekedési torony felállítását az Alexanderplatzon. Az amerikai forgalom, ha már éppen beszélünk róla, newyorki forgalom. A német berlini és a magyar budapesti. Azonban a vidéki forgalom is erősen fejlődik. Egyenesen csodálatos, hogy a vidék automobilizálása már mennyire előrehaladt.

Néhány év előtt még mindenütt azt mondták egy parasztról, ha autót vagy traktort vett, hogy okosabbra is használhatta volna a pénzét. Ma már az a paraszt, aki autót vesz, a társai szemében, ravasz fej. Hiszen a fogat és kocsit drágább üzemeltetésben és kevesebbet teljesít. Hiszen bevásárlásoknál, eladásoknál és egyéb alkalmakkor órákkal előzi meg szomszédait. Működési köre nincs egy lóerőre korlátozva, hanem a motorteljesítményre, amely ....szeres. Egész más működési lehetőség ad az autó.

A vidékiek menekülése az autótól is megszűnt. legalább nagyrésztben, sőt sok helyen már annyira „megbarátkoztak” vele, hogy a kiűtlésre nem csak hogy nem menekülnek, hanem még csak ki se térnek. De tény, hogy az autó már érdekli őket, gondolkoznak annak esetleges megszerzéséről. A fiatalok sokszor már műszaki ismeretekkel is rendelkeznek. A közeledő autó márkáját már messziről megtudják állapítani. Nyugodtan mondhatjuk, hogy Magyarország is már az automobilizmus hatalmas fejlődése előtt áll. Sőt mi már benne is vagyunk. Számok bizonyítják ezt. A női-vezetők száma is gyarapodik. Nemesak a városliget, a Stefánia-út fái alatt, a verőfényes útra kiszűrődő „Valen-

<b>Az összes rendszerű</b>	
<b>Autó-accumulátorok</b>	
<b>javítása garanciával</b>	
<b>POLUS</b>	
Budapest, Szentkirályi-utca 34	
Telefon: József 134-49	

cia” hangjai mellett látunk, különösen bájos látványt nyújtva, divatosan káros hölgyeket, hatalmas ballon-gumis, impozáns nikkelhűtős kocsiival, az előkelő közönséggel teli szinpompás sétányon végigsiklani. Ennél kedvesebb látvány is van már itt Magyarországon is. Az üde, modern gondolkodást képviselő, gyermekével a város porából autón, a szabadba, sétára induló anya is megjelent a pesti utcán. Csodás valami, egy szép őszi, vagy téli színes, napsugaras délután, vagy dél-előtt, a nap sugaraiban fürödve, lassan, hangtalanul siklani végig az utcákon. Az autó elválaszt az utca életétől és úgy ülünk benne, mint a páholyban. Mégis részt veszünk az utca életében, sőt benne vagyunk a kellok közepében, hangtalanul siklunk bele, rajta át és kellemesen.

Mit tanulhatunk Amerikától? Először is azt, hogy ahol hivatalos lovak vannak a szekér elé fogva, ott nincs haladás. Olyan elszáradt bürokrácia, mint nálunk, nincsen odaát.

Ha valaki vezetői igazolványt akar, azt nem boneo-lják fel, nem érdeklődnek a nagypapa foglalkozása után, azt sem kérdik meg, hogy mikor halt meg a nagynénje. Ezen a téren lehetne egy kis felfrissítést rendezni, mert még sok hivatali helyiség a Bürokratikus istenség temploma. Még sok gyakorlatiasságot kívánhatunk.

Még egy dolog jöjjön nagyon jól, több figyelem a közlekedéssel szemben, a hatóságok részéről. Nagyobb súlyt kell rá helyezni és többet kell vele törődni. Itt van mindjárt az autóbussz-ügy. Régen elhatározta az Autóbussz-Üzem, hogy beállít vagy 150 kocsit és még mindig csak a próbakocsikat látjuk. Amerikában hatalmas országúti, hosszútávú autóbussz-forgalom van. Ott a gyorsforgalmat Newyork és Chikágó között hatalmas autóbusszok bonyolítják le. Igen sok más nagy várost is élénk autóbussz-forgalom köt össze. Ezek az autóbusszok igen jól berendezettek. A gyors-autóbussz hatalmas ballonjain, kényelmes párnázott karosszékeiben száguldani a vidéken keresztül, már magában tényleges élvezet, hiszen a hatalmas ablakok, pompás kilátást biztosítanak. Az angoloknál is nagyon fejlett az autóbussz-közlekedés. Nem csak magában a szigetországban, hanem a csatornán keresztül is, így többek között közvetlen London—Olaszország között. Az államvasutak már mindenütt panaszkodnak az autóbusszok konkurenciája miatt úgy a teher, mint a személyszállítás terén. Itt nálunk Magyarországon, mint hírlik, elég érdekes megoldást találtak a vasutak, nem az árakról szállítják le, hanem igyekeznek monopolizálni az autóbusszüzemet. Ami azt illeti, hogy a vasutjaink érzik a konkurenciát, hát azon igazán nincs mit csodálni. Igaz, hogy a MÁV példásan fegyelmezett intézmény, de az még nem elég. Nem akarom a MÁV-val szembeni kívánságait a közönségnek tárgyalni, hiszen az a napilapok dolga, szellőztetik is eleget, igaz, nem mondhatom, hogy eredménytel. De ami például a helyiérdekű vasutainkat illeti, az a leghatásosabb autóbussz-propaganda. Amerikából most hazatért ismerősöm meglátogatta p. o. egy ismerősét Békásmegyeren és utána azt mondta, hogy Mexikóban már régen meglicselték volna az igazgatóságot, ha valahol is megmertek volna próbálni ilyen üzemet fenntartani. De hiszen nálunk a

**Autóhaube, vezetőkesztyű,  
köpeny, motorcipő**

Teljes ruházat legnagyobb választékban.

**Plökl és Haas-nál**

VI. Andrásy-ut 13

kisfiú is kacag az amerikai gondolaton, amely a sógor-sági és komasági görbék divergenciája, illetve convergenciája helyett a közönség érdekeit tartja szem előtt. Hiszen azt nálunk a gyerekek is tudják, hogy azzal csak bolondok törődnek.

Az autó hosszú utakon is sokkal kényelmesebb közlekedési eszköz és tisztességes üzleti alapon felépítve, sokkal olcsóbb is, mint a vasút. Az autó olcsósága tény, egy négyülős kocsi költsége kevesebb, mint négy harmadosztályú jegy ugyanarra a távra. Hatalmas hullámként öntötte el Amerikát és Angliát a Weekend gondolata. Az utolsó évben az egész világon hatalmas fejlődésnek indult az autóval való vasárnapi üdülés, szombat esti künnalvás sátor alatt. Kétségkívül nálunk is sok híve lesz annak a sportnak, amely az éjszakát szabadban, erdő, tó mellett, vagy egy kis vidéki fogadóban tölti el. Különösen egy karesú sportlady társaságában.

Egészen kellemes kilátás a jövőre, hogy nálunk még sok mindent meg kell valósítani, ami Amerikában már hétköznapi dolog. Sok feltaláló kedv érvényesülésének lehetősége, sok kedvesen eltöltött nap, sok kellemes és érdekes helyzet lehetősége várakozik ránk. Reméljük, hogy autóközlekedésünk és iparunk még nagy fejlődés előtt áll. Igaz, hogy ehhez remélünk kell azt is, hogy az egész magyar kereskedelmi élet komolyabb elvekre épít át. El kell tűnnie a kiesinyes egyéni becsapásra dolgozó rendszernek. A mi népünk ereje és élni akarása elvitathatatlan és feltétlenül eléri az európaiak színvonalát, felül is mulja, de irányítani kell és pedig helyesen.

Krisz Ferenc  
okl. gépészmérnök.

## Az „Automobil-Motorsport“ megbízhatósági versenye 1927 április 24-25

Az „Automobil-Motorsport“ tavaszi, Magyarországon az első angol mintára rendezendő motorke-rekpmegbízhatósági versenye iránt óriási az érdeklődés. A sebességi-versenyek kiküszöbölése révén a magyar motorosgárda egy hatalmas rétege jut versenyési alkalomhoz és megmutathatja, hogy ő is tud motorozni. Különösen a vidékről érkeznek hoz-zánk az érdeklődő levelek és ha minden jól megy, el lehetünk készülve, hogy az Automobil-Motorsport versenye lesz az első magyar verseny, ahol az indu-lók száma megfogja haladni a százat.

Az 1926. évi Magyar Tourist Trophy győztes

# AIREL

**10 favi részletre.**

550 kem. s. v. sport	24 millió korona
550 kem. túra	25.5 millió korona
500 kem. o. h. v.	27 millió korona
500 kem. two-port o. h. v.	30 millió korona

Az árakban a luxusadó bennfoglaltatik.

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

Arról, aki ezt a versenyt büntetőpont nélkül abszolválja, bátran elmondhatjuk, hogy kitűnő motoros és jó gépe van. A verseny képtelenségeket nem kíván a vezetőktől, de a lehető legerősebb próbára teszi mind a vezetőt, mind a gépet. Aki ezt a versenyt végigfutja, az egyszersmind sportember is és bármikor, bárhol megállja motorozás szempontjából a sarat. A sebességi-versenyekkel legalább is egyenlő fontos-ságú azoknak a kérdéseknek megoldása, melyek a motoros mindennapi élményeihez tartoznak. Az első napi közel 400 kilométeres túrán mindenki megmu-tathatja, hogy képes egy hosszú utat végigfutni, sa-ját és motorja kondíciójának lerontása nélkül. A má-sodik napon megtartandó fék és tereppróbák egy hosszú hegyi-túrán, mind előfordulhatnak és a leg-rövidebb útvonalon fékezni tudó, nem egyszer mene-kül meg súlyos balesetektől. A sportérték mellett, te-hát erős haszna és propagatív jellege is lesz a ve-rsénynek.

Az „Automobil-Motorsport“ már ma a legna-gyobb körütekintéssel állítja össze a verseny felté-teleit, hogy azok teljesen megfeleljenek annak az in-tenciónak, amit a verseny tervbevételénél célul tűz-tünk ki.

Felhívjuk olvasóink és a magyar motorosok fi-gyelmét a klub és gyártmány team-ekre, amelyek összeállítására és az együttes tréning már nemsokára aktuálissá kezd válni. Álljunk össze jóbarátok, kik-eket egyfajta a gépük, tegyük fel mindannyiunknak Indian, vagy Sunbeam, vagy AJS, vagy Ariel, az nem baj, ha egyik sidecar is, az nem tesz semmit, vagy pedig ha egy klubban vagyunk, tegyük fel a KMAC-ban, a TTC-ben, a MAC-ban és alkossunk team-eket. A győztes team-ek külön díjat kapnak.

Hatalmas érdeklődés nyilvánul meg versenyünk iránt a katonaság részéről is. Eddigi értesülésünk szerint a katonai motorosok közül több, mint 20 mo-toros indulása tekinthető biztosnak.

Reméljük, hogy senki sem fog hiányozni erről a minden tekintetben komoly és érdekes versenyről, melynek díjazása is felül fog mulni minden eddig rendezett motorkerékpárversenyt.

A verseny feltételei legközelebb fognak meg-jelenni.

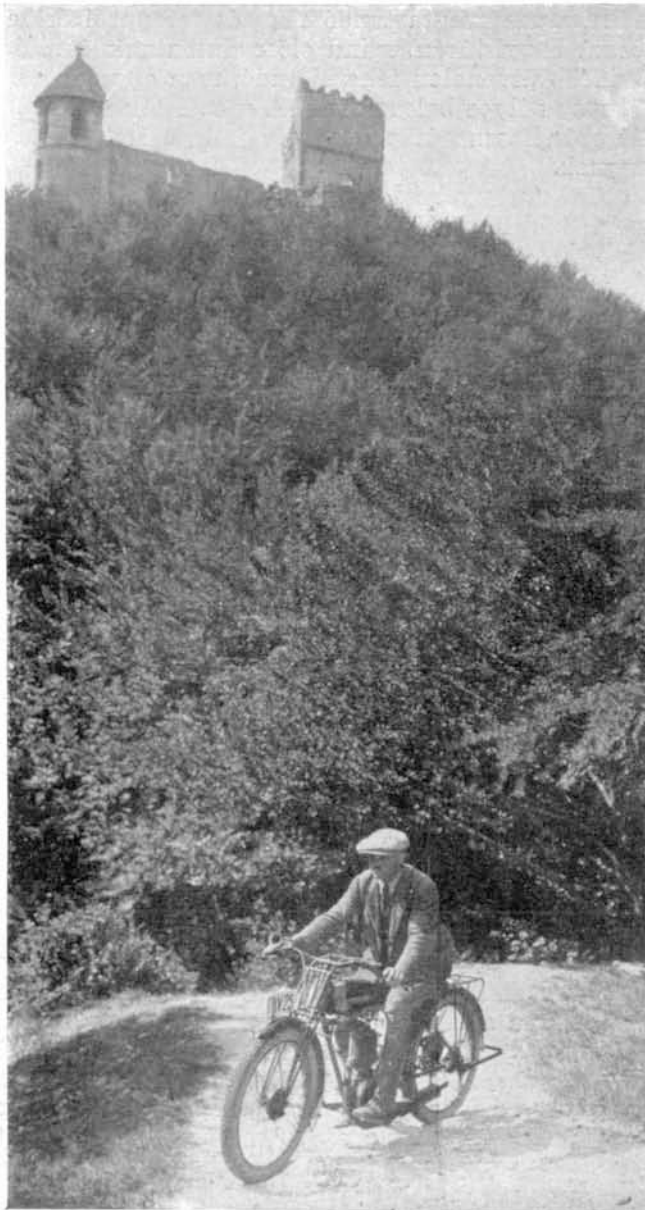
**FIGYELEM!** Mindazoknak, akik a lap vétele után 1 évre előfizetnek az Automobil-Motorsport-ra, az 1926-ban megjelent számainkat az 1., 2. kivételé-vel, mely számok elfogytak, díjtalanul bocsátjuk ren-delkezésre, csupán a csomag portódíját kell megfi-zetniük. Így véljük elérni, hogy visszamaradt példá-nyaink egy-egy sorozata olyan kezekbe jusson, akik azokat meg is fogják becsülni.

Felkérjük előfizetőinket, hogy a mellékelt csekk-lapon az 1927. év I. félévére eső 10 pengő (125.000 K) előfizetési díjat küldjék be, nehogy a lap küldésében fennakadás álljon elő.

Egyben előfizetőink és olvasóink elnézését kér-jük pontatlan megjelenésünk miatt. Ebben azonban nem mi, hanem az ünnepek és főként a pengőre való áttérés következtében a nyomdánkban előállott mun-kafeltorlás a hibás. Reméljük azonban, hogy ja-nuár-február hónapoktól kezdve már a legpontosab-ban tudunk megjeleníteni.

## A kis 175 kcm.-es Puch

volt az 1926-os év legeredményesebben szerepelt ultra-lightweight kétütemű motorkerékpárja. Az osztrák nagy hegyversenyek megnyerése után a motorkerékpárok egyik legnagyobb erőpróbáján a Targa Florio-ban is az első helyre kerül, a kiváló olasz mestervezető Faraglia révén. Ezzel a győzelemmel azután megindul az Olaszországban megkezdett győzelmek végelethetetlen sora. A kis Puch-Harlette jóformán kivétel nélkül mindenütt győz



kategóriájában, ahol csak elindul és a sok nehéz túra és sebességi versenyekből álló olasz motorkerékpár-bajnokságot, a Campionato del Italia-t is elnyeri.

Az 1926. év őszén, a svábhegyi verseny startjánál nekünk is módunkban volt gyönyörködni a gyári verseny Puchok csodás sebességében. Az erős konkurenciában, dacára a különböző négy és kétütemű angol gépeknek, a kis Puch Sandler-rel nyergében mégis biztosan és nagy fölényvel győz. A kis Puch-túragépek teljesítményét azonban már Puch János

révén is jól ismerjük. Puch a tavalyi T. T. C. megbízhatósági versenyen az abszolút első helyre került és sok kisebb győzelem után pl. a T. T. A. C. versenyén is győztesként szerepelt. Egyike volt annak a két vagy három motorkerékpárnak, mely vállalkozott a homokversenyen a zápor után résztvenni, amikor már gyalog is alig lehetett a sár miatt a homokon átkelni. A vállalkozás azonban teljes sikerrel járt, némi fogalmat nyújtva a Puch-gépek megbízhatóságát illetően. Ha ezekhez az eredményekhez még hozzávesszük a Puch János által az idei János-hegyi versenyen elért szenzációs győzelmet, egy seereg speciálgéppel szemben és Pápai István 1926. évi Ultra-Lightweight T. T.-győzelmét, izelítőt adtunk ennek a zseniális konstrukciójú, kétütemű motorkerékpárnak győzelmi listájából.

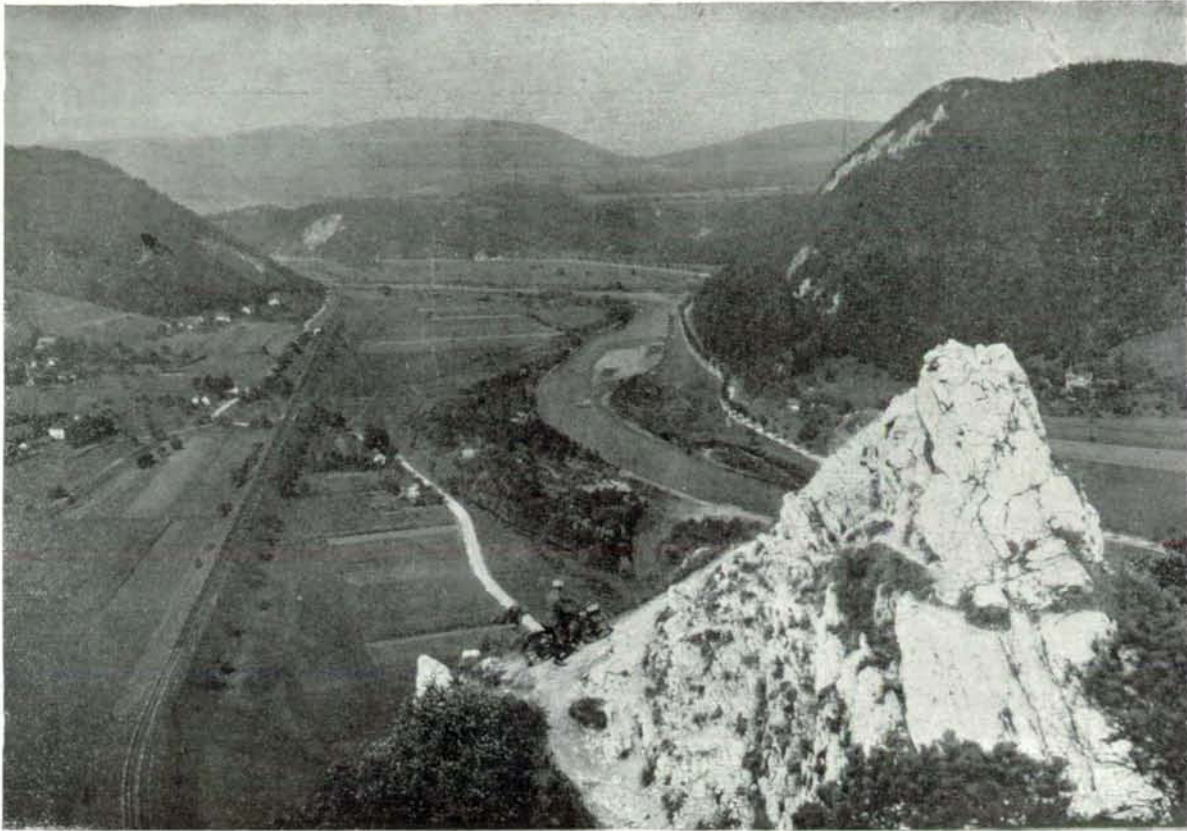
A Puch-gyár, mint értesülünk, a közeljövőben kihozza 500 kcm.-es kétütemű modelljét. A gépről adatokat nem tudni, annál nehezebb tehát arravatkozólag előre bármily ítéletet is mondani. Aki



azonban az 1913-ban épített Puch T. R. 500 kcm.-es gépek kiválóságát ismeri, annak nem igen kell majd haboznia új 500-as gépének bevásárlásánál. Az új típusról röviddel annak megjelenése után részletesebb leírást fogunk közölni.

Alábbiakban bemutatunk négy szép képet, melyeken a már európai hírnévű versenyző, Hugó Höbel, a Ries-hegység egy már gyalog is csak turisták számára járható helyen nyugodtan felmotorozik kis Puchján,





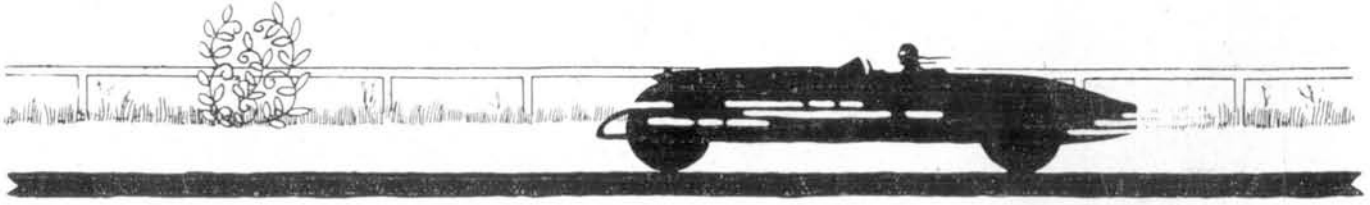
### **Olvasóinkhoz!**

#### **Előfizetőinkhez!**

#### **A magyar automobilistákhoz és motorkerékpárosokhoz!**

Boldog újesztendőt kívánunk összes olvasóinknak és előfizetőinknek, valamint mindenkinek, aki a magyar automobilizmus és motorkerékpársport ügyét szívében viseli. Kívánjuk, hogy mindenütt békesség uralkodjon és az 1927. év sikereiben, előbbrehaladásban, útviszonyaink javulásában messze felülmúlja a múlt esztendőét. Kezdődjenek meg végre az igazi békeévek, vesszen ki a háború és forradalmak okozta erkölestelenség és könnyelműség. Vigyük bele végre a tiszta erkölcsöt az automobilizmusba és a kereskedelembe. Csak az vegyen automobilt és motorkerékpárt, aki ki is tudja azt fizetni, csak az járasson lapot, aki az előfizetési díjat ki is fogja fizetni. Tartsuk mindig szem előtt, hogy a kereskedő lakbért fizet, kocsijait nagy részben előre ki kell fizetnie, tehát ha eserbenhagyjuk, a romlásba visszük. Egy lapnak nyomda és egyéb számlái vannak, munkatársai is vannak, tehát ha nem fizetjük ki a járandóságát, sokszor igen nehéz helyzetekbe hozzuk, ami mind csak a lap jószágát veszélyezteti. Akinek csak kis Citroenre van pénze, várjon a Rolls-Royce-al, akinek csak egy szülő motorkerékpárra telik, várjon egyelőre az oldalkocsival. Akinek havi 100 liter benzinre van pénze, hitelre ne vegyen benzint, inkább várjon a kocsikázással, míg olcsóbb lesz a benzin, vagy több lesz a jövedelme. Szomorú, de való, nálunk ma még másképpen áll a dolog. Jólétet, erkölcsöt és munkát kívánunk a Magyarok Istenétől! Reméljük a legjobbat! Szébb és boldogabb újesztendőt!





## Alakítsuk meg a „Motorkerékpár és Alkatrészkereskedők Országos Egyesületét”

Már mult számunkban megírtuk, hogy az Automobil és Pneumatik Ipari és Kereskedelmi r.-t. agilis igazgatója Vajda Ignátz felhívta a budapesti motorkerékpár- és alkatrészkereskedőket az egyesülésre. Az alatt közölt körlevélnek bizony sajnos igen kevés eredménye lett. Alig néhányan válaszoltak a kezdeményező körlevélre. Tipikus magyar viselkedés. A szívébe látok sok-sok képviselet vezetőjének. Mit akar a Vajda? Miért éppen a Vajda? Én megvagyok Országos Egyesület nélkül is! Ha eddig nem volt, ezután sem kell!

Így van ez Uraim! Félteékenység, marakodás az egész vonalon. De azért a luxusadó ellen mindannyian kikelünk. A rendőrség túlkapásai ellen az ösz-

szes motorkerékpáros lázong. De egyesülni nem akarnak. Uraim! feleljen mindenki a körlevélre. Fellepünk mi közvetítőnek. Kérünk talán mi értesítést. Tudassák velünk azok, akik tényleg átérzik az egyesülés szükségességét, hogy azután a kezdeményezővel együttesen, az összes magyar motorkerékpárosok érdekében tényleg együttesen léphessünk fel. Ha mindannyian ott lennénk az alakuló ülésen, félretéve a személyes szimpátia és antipátia kérdését, ami nálunk igen nagy szerepet játszik, úgy biztosak vagyunk benne, hogy sikerülni fog az új egyesülésnek hasznos munkát végeznie.

Olvassuk el a felhívást!

### TISZTELT URAM!

A motorkerékpár, mint közlekedési eszköz és sport nagy fejlődése természetszerűleg a motorkerékpárgyárak, motorkerékpárkereskedők és alkatrészkereskedők számát olyannyira megszorította, hogy elérkezettnek látom az időt arra, hogy

*közös érdekeink hathatós védelme céljából*

egy kellőképpen reprezentáló egyesületbe való tömörülésre szaktársaimat felhívjam.

Ezen egyesület létesítését mindenki szükségesnek tartja, csak a kezdő lépést, a hívó szót várja.

Szükségesnek találok az egyesület megalakítását a motorkerékpárkereskedelem további fejlődésének szempontjából. Meg kell teremtenünk a fejlődés előfeltételeit.

Egyöntetűen kell eljárunk a vám- és luxusadó kérdésében, a kiállítás és versenyek tekintetében, nemkülönben a hatóságokkal való barátságos alap megteremtésében.

Nem kívánom az egyes kérdéseket részletesen megindokolni, mert hiszen ezeket minden szaktársam jól ismeri.

Ha a fentemlített közérdekű célokon felül még sikerülne a motorkerékpárkereskedelem káros kihajtásait lenyesegetve, azt egészségesebb alapra fektetni, úgy az alakulandó egyesület teljesen betöltené hivatását. Természetes, hogy ezzel az egyesület teljes célja kimerítve nincsen; amennyiben Ön is szükségesnek tartja az egyesület megalakítását, úgy kérem ezirányban szóbeli, telefoni vagy írásbeli értesítését, hogy az azután megtartandó közös megbeszélés idejéről és helyéről kellő időben értesíthessem, mely alkalommal megjelenésére biztosan számítok.

*Az „Automobil-Motorsport” szerkesztősége.*

*Automobil és Pneumatik Ipari és Kereskedelmi R.-T.*



## „TEVES”

**dugattyúgyűrűk,**  
zsírcsapcszegek minden kivételben. Dugattyúcsapok edzve és kőszőrűve. Nyelsszelepek, zsírcsapcszegek.

**N a g v r a k t á r !**

**Vezérképviselő: Balogh Arthur okl. gépészmérnök, Budapest, V., Lipót-körút 27. szám.**  
**Telefon: 95 - 39.**

## AUTÓFELSZERELÉSEK

# MICHELIN PNEU

„Autótechnika”

# SZILÁRD GYULA

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

## Beszerzési források

### Autogénhegesztés

Elektro-Forrasztó és Műszaki Társ.  
V., Dráva-u. 5. Telefon: Lipót 909-88.

### Autógummijavító

Fauril Pneumatik R.T. VI., Mozsár-  
utca 9.

### Villamoshegesztés

Elektro-Forrasztó és Műszaki Társ.  
V., Dráva-u. 5. Telefon: Lipót 909-88.

Ebben a rovatban egy alcím alatt  
havonta 5 pengőért kétszer közöljük  
vállalatának címét. Telefonszámunk.  
Terecz 132 64.

Beszerzési források címmel új rovatot nyitottunk. Új rovatunkat a mindinkább megismétlődő levélbeli, valamint telefon útján történő érdeklődés és egyes cégek határozott kívánsága alapján nyitottuk meg, módot adván ezzel, hogy olyan cégek is hirdethessenek a ma már kétségkívül legnagyobb elterjedtségnek örvendő lapunkban, akik hirdetési célokra nem áldozhatnak oly sokat, mint a hatalmas forgalommal rendelkező nagy cégek. Ajánljuk ezen rovatunkat úgy az olvasóink, mint az automobil és motor-kerékpárszakma képviselőinek.

## Motorkerékpár- és alkatrészképviseletek.


**-RAD**

**Geccsó és Társa**  
Budapest, V., Szécheny-  
(Rudolfi)-rakpart 10.



**Schmalcz József**  
Auto-palota  
Budapest, VII., Dohány-u. 22



**Lantay Ede**  
Budapest, IX., Viola-u. 12-14



**Biró Jenő**  
Budapest,  
VI., Liszt Ferenc-tér 10



**Biró Jenő**  
Budapest,  
VI., Liszt Ferenc-tér 10



**Petrákovits Testvérek**  
Budapest, IX., Üllői-út 66/a

## AUTÓ-ÚRVEZETŐ-ISKOLA

**Hölgyek részére kényelmes külön oktatás**

STOLLÁR JÓZSEF, V. ker. Mária Valéria-utca 10. Telefon: Lipót 999-15

**A BIANCHI****automobilokat a fokéletes kidolgozás, kis benzinfogyasztás és nagy teljesítő-képesség jellemzi. — Nem szériagyártmányok!****Automobil Befozeratali Rt., Budapest, IV., Kossuth Lajos-u. 3.****FORGALMI HIREK**

A minap az Erzsébet-körúton vitt a dolgom estefelé úgy 7 óra tájban. Hirtelen feltűnik előttem egy oldal-kocsis motorkerékpár. Vezetője egy magasabbrangú rendőrszemélyiség, mert az uccán posztoló rendőrök hatalmas tisztelgéssel fogadják. De mintha kissé gyorsan hajtana a bácsi. Tachométerem, mert utána igyekszem már 45 kilométert mutat. A sebesség nő, a New-York-palota előtt már 55 kilométert mutat az óráim, de a távolság csak nem csökken. Végre a Rákóczi-út keresztezésénél, úgy látszik, „még a rendőrtiszteknek is meg kell állani, ha a K betűs tilosra jelez“ és így sikerült a titokzatos vezető mellé férkőznöm. Sajnos, nem írhattam fel, mert nem vagyok „biztos“ úr, de azért jóleső érzéssel odaszóltam az állig begombolt rendőrtiszt úrnak: „Talan 55 kilométerrel mégsem szabad hajtani a körúton.“ Hogy az ember sokszor oly rosszkor érkezik! — Csak írjanak fel engem még egyszer gyorshajtásért!

Méltóztassék vigyázni! Merre tetszik fordulni? Nem akarunk hinni füleinknek. Pedig így van. Javulás az egész vonalon. Leszögezzük, ebben mi is ludasok vagyunk. A „Forgalmi hírek“ erősen kivette részét ebben a hareban. Dicséret az Államrendőrség Közlekedési ügyek vezetőinek, akik bizonyára parancsba adták, hogy a nagyközönséggel való előzékeny bánásmód, a szép szó sokkal többet ér a kiabálásnál, a ráfordulásnál és a gorombáskodásnál. Üdvözljük Baksa János rendőrfőtanácsost, a közigazgatási osztály vezetőjét és Krizsanez Kálmán rendőrkapitányt, a közlekedési ügyek első tisztviselőjét a rend és megértés hajnalán és reméljük, hogy az 1927-es évben csak dicséretekről és a forgalmi rendőrök kitünő működéséről lesz alkalmunk beszámolni

Rendőrt a pesti Lánchíd előtti térségre. A várba, valamint a budai oldal többi részére való nagyobb forgalom szükségessé teszi, hogy a pesti Lánchídfő előtti térre egy „K“ betűs rendőr állíttassék, vagy pedig el kell tiltani a Mária-Valéria uca és az Akadémia felől a keresztben jövő forgalmat. Ugyanis a helyzet az, hogy a Lánchídfőnél álló rendőrnek a fő foglalkozása a Lánchíd egyik oldaláról a másikra a hídfőnél történő for-

galom szabályozása, a térségre tehát nem igen tekintgethet, míg a Grasham-palota felől jövő automobilo- és motorkerékpárok a Mária-Valéria-utca, valamint az Akadémia felől jövő kocsikat a kertek miatt csak az utolsó pillanatban veszik észre. A minap két esetnek voltunk tanui, ahol a karambolt csak a két vezető rendkívüli ügyessége és intelligenciája kerülte el. Kérjük tehát az illetékeseket, tegyék vizsgálat tárgyává az ügyet.

**JAP és BLACKBURNE***beépítésű***NOVA***motorkerékpárok**175 kcm.-től 1000 kcm.-ig.*

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

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

**Dán bőrkabátok, Autohaubék, Keztyúk, Szemüvegek.****Weszely István Budapest, IV., Váci-utca 9. szám**

VEZÉRKÉPVISELET:  
VERES PÁLNÉ-UTCA 19.

**NEW-HUDSON  
MOTORKERÉKPÁROK**

VEZÉRKÉPVISELET  
VERES PÁLNÉ-UTCA 19.

Újra szabad a hengerűrtartalom. 1928-ra az AIACR ősszel tartott határozata szerint a Grand Prix-kocsik hengerűrtartalma tetszőleges lehet, csupán a kocsik súlya van korlátozva. Minimális súlya 550 kg. Maximális súlya 750 kg. A versenyek távolságát 600 kilométerben állapították meg. A L'Auto szerint az egész dolog nagy badarság.

Harry Hartz Amerika 1926. évi bajnoka. A legutóbb a Charlotte Spedway-en (North-Carolina) megtartott 50 mérföldes (80 km.) versenyt az idén legjobban szereplő Harry Hartz (Miller-Speciál) nyerte 209.260 km. átlagsebességgel és ezzel a győzelmével, mint a legtöbb pontszámot elérő, 1927-re az USA bajnoka lett.

Mint a párisi L'Auto írja, az osztrák Steyr-gyár 1927-ben több külföldi versenyen részt óhajt venni. Így első ízben a Páris—Nizza túraúton indul két Steyr-kocsi. Kiknek vezetői a francia Rougier és Gaudermann lesznek. Ugyancsak az ő vezetésük alatt indul két kocsi Le Mansban, a 24 órás francia Grand Prixben. A fentiekből kitűnik, hogy a gyár első sorban a túrajellegű és megbízhatósági versenyeket óhajtja favorizálni.

Az olasz Alfa-Romeo- és a francia Bugatti-gyár jelentette be elsőnek részvételét az 1927. évi Targa-Florióra. Örömmel üdvözljük az olaszokat, akik ismét az aktivitás mezejére lépnek. Az 1927-es Targát 3 kategóriában futják: 1100, 1500 és 1500 km.-en felül. Mint látjuk csökkentették a kategóriákat. Mindkét gyár 3—3 gyári vezetővel indul. A Bugattikat Meo Costantini, Jules Goux és Dubonnet fogják vezetni. Az olasz kocsik vezetői még bizonytalanok. Az Alfa-Romeo-

gyár a kitűnően bevált 2 literes típusaival száll ismét sikra, melyekről sokan azt mondják, hogy a világ legjobban sikerült versenykocsijai voltak. A verseny távja 5 kör, vagyis 540 km.

Franciaországban futják 1927-ben a Coppa-Floriót. Miután a Peugeot-gyár 1926-ban végleg megnyerte a klasszikus Coppa Floriót, a franciák elhatározták, hogy újfólag kiírják a díjat. A verseny színhelye egy 8 kilométeres hegyi circuit lesz, Saint Brienc mellett. A verseny távja kb. 400 kilométer lesz, ami, tekítve a kis köröket, ötven kört fog kitenni. A díjak összege 200.000 francia frankban van megállapítva.

A Velox Automobil r.-t. Budapest, V., Dorottya-u. 5., mely tudvalevően az Opel, Talbot, Hupmobil és Salmson személykocsikat, valamint a Latil francia teherautókat képviseli, az V. ker., Zápolya uca 15/17. szám alatt modern nagyszabású javítóműhelyt rendezett be. Itt nemcsak a fenti négy kocsi összes alkatrészei kaphatók, hanem mindennemű kocsik javítása a legnagyobb garancia mellett történik.

21.000-rel emelkedett 1925-ben Franciaországban a motorkerékpárok száma. A L'Auto egyik legutóbbi száma közli a franciaországi statisztikai adatokat az elmúlt esztendőről. E szerint 1924-ben egész Franciaországban 96.416 motorkerékpár volt forgalomban. Ez a szám 1925 végén elérte a 117.389-et, vagyis a többlet 20.973 darab. A motorkerékpárok 87 départmentben (megyében) oszlanak meg. Vezet a Szajna melletti départment 13.888 darabbal. A többi megyékben 300—1100 között ingadozik a motorok száma. A hegyvidéki megyékben átlag 200—300 darab jut egy megyére.

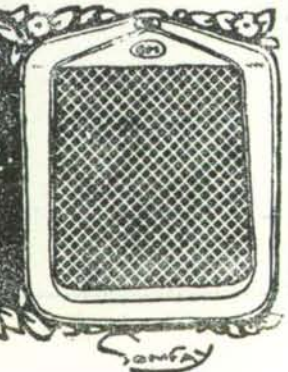
A Svábhegyen, a téli idő beálltával, újra megélénkült a már-már elhaló motorzöreje. Vasárnaponként motoros-gárdáink legjobbjai keresik fel a Normafa és Virányos meredeken lankás lejtőit, hogy azután felkötve sítalpaikat, az összes sportok egyik legszebbikének hódolhassanak. Az autós és motoros síelők között legtöbbször Delmár Walter, Wolfner László, Urbach László, valamint Balázs László látható, de nem ritkán dr. Feledy és Kaszala Károly is künn található. Mondanuk sem kell, hogy mindnyájan motoron vagy autón jönnek és így egy-egy ünnep- és vasárnapon sokszor több autó látható a Normafa melletti Kovácsvendéglőnél, mint lent Pesten a Ritz előtt.

A KMAC téli versenyének időpontját az állandó havas idő beálltával fogják pontosan megállapítani. A verseny a tavalyi Pest (óbudai vám)—Pomáz—Csohány—Pilisvörösvár—Pilisszentiván—Solymár—Hidegkút—hüvösvölgyi villamos végállomás—Nagykovácsi-út—Delmár kesergő—Jánoshegyi-út—Erber-féle vendéglő (cél), összesen 52 kilométeres útvonalon fog megtartani. Kívánatos volna a hüvösvölgyi végállomás előtti útkereszteződésnél megállapítani, hogy a versenyzők a nagy ívet leíró újabb serpentin-, vagy pedig a végállomás felé egyenesen levágó rövidebb úton kötelesek-e haladni. Bár a verseny nem gyorsasági, mégis lesznek az idén is olyanok, akik abszolút idő elérésére törekcsenek és ezeknél azután fontos az



KELLNER  
ALFRED  
AUTÓ-  
KERESKEDELMI  
R.-T.  
BUDAPEST-VI.  
LISZT FERENC-TÉR  
11  
TELEFON: 64-75

OM



útvonal pontos betartása. Szorgalmasabb menőink közül Hild Károly Nova 500 km-es és two port Jap-sidecarjával, Weber Oszkár (Méray), valamint Deli Lajos 350 km-es ohv. AJS speciálgépevel keresik fel gyakrabban a verseny útvonalát, egy kis előzetes tréning szempontjából. Mint az érdeklődésből következtetni lehet, a verseny startjánál a motorosok nagy tömegét fogjuk látni, kiknek megjelenése a máris népszerű „Téli verseny“ impozáns kereteit növelni fogja.

„5% Kompressorzuschlag.“ Ez a csudabogár a Zitlerberg-versenyben jelent meg, habár már külföldön több helyütt is alkalmazták. Ez abból állott, hogy a kompresszoros kocsik csak akkor nyerhettek, ha idejük 5%-a. hozzáadva a tiszta időhöz, jobb volt, mint a kompresszornélküli kocsik legjobb ideje. Így most például a nálunk is ismert Philipp Freiherr von Berkeheim (Kompresszor-Mercedes) 5:12-vel a legjobb időt érte el, de mivel ideje az 5%-kal 5:27.6-ra rúgott, kénytelen volt az első helyet az 5:15.2-öt futó Gräf & Stift-vezető Siglnak átengedni. Nézetünk szerint a „Kompressorzuschlag“ egy teljesen irreális intézmény, ami jogosulatlanul éri a kompresszor-kocsik vezetőit.

Méray Endre, aki egy mátrai motorkerékpár-túrán egy szembejövő automobilal futott össze és alsó lábszártörést szenvedett, a minap elhagyta a kórházat és elfoglalta helyét ismét a Méray Motorkerékpárgyár városi helyiségében. Itt említjük meg, hogy Wein Levante is a biztos gyógyulás útján van és a minap Budapesten járt. Egyelőre még Debrecenben kezelik, az ottani klinikán. A motoros balesetek harmadik áldozata Pápai István, aki a túraúton járt szerencsétlenül egy belefutó székerrudjától, teljesen egészségesen mozog már, sőt aktivitását annyira visszanyerte, hogy mint az Itala-képviselő egyik tagja, már kétízben hozott kocsikat Turinból, sőt egyik alkalommal a behavazott Semmeringen valóságos bravurt vitt véghez. Ifjabb Horthy Miklós is teljesen kiheverte a budakeszi úton szenvedett bukásának utókövetkezményeit és a tavasszal, mint hírlík, Salmson-kiskocsiján fog indulni.

Automobilisták csodálkozz! Magyarország legrosszabb kövezete megszűnt. Ha tavasszal a Balatonhoz igyekszel, el fogsz csodálkozni és el fogsz érzékenyülni. Könnyeket fogsz hullatni! A székesfehérvári kövezet, amit annyiszor megátkoztunk, megszűnt, eltűnt és helyét egy mesés keramit foglalta el. Üdvözljük Székesfehérvárt, itt legalább nem hiába fizetjük a kövezeti vámot. Egyet azonban jó tanácsként az automobilistáknak, hogy a csalogató, sima keramiton óvakodjanak a gyorsajtástól, mert a rövid darabon, nem kevesebb, mint 8 rendőr vigyáz az útra és kiméretlenül felírják a 20 kilométernél gyorsabban igyekvő autósokat.

#### OLVASÓINKHOZ!

Aki ma előfizet az „Automobil-Motorsportra“, az ingyen kapja meg visszamenőleg lapunk összes példányait, kivéve az 1. és 2-es számokat, amelyek végleg kifogytak. Tudassa ezt egy levelezőlapon és csupán a portót kell megfizetni a 3–21. lappéldányokért.

# SKF



## Zajtalan svéd SKF automobilesapágyak.

Küpgörgős-, hengergörgős- és golyócsapágyak. Az összes „Ford“-csapágyak. Speciális golyócsapágyak a Citroën, Chevrolet, Buick, Fiat, stb. autókhoz. Angol zoll méretű speciális motorkerékpárcsapágyak.

Magyarországi vezérképviselő:

### GREINITZ-PIRKNER

Vaskereskedelmi és Ipari Rt.

BUDAPEST, IX., ÜLLŐI-ÚT 55. SZÁM

Kérjen árajánlatot!

Sürgöny cím:  
PIO BUDAPEST.

Telefon: J. 102-78

J. 130-38

J. 8-08

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

**HÁTRALÉKOSOKNAK!** Mindazok részére, akik előfizetési díjaikkal hátralékban voltak, lapunk küldését a 21-es számmal megszüntettük. Voltak olyanok akik még semmit sem fizettek, voltak olyanok, akik egy félévi előfizetési díjjal voltak hátralékban. Csekélység, de meg kell vallanunk, hogy a fentiek minimum 3—4 felszólító levelet is kaptak. Amit eddig kaptak, fogadják az „Automobil-Motorsport“-tól propagandajellegű ajándécul.

Felelős szerkesztő és kiadó DÉVÁN ISTVÁN  
Budapest, II., Margit-körút 64/a., V. emelet 2.  
Hivatalos órák délután 3—5-ig. Tel.: T. 132-64.

Stádium Sajtóvállalat R.-T. Nyomdaigazgató: JANOVITS FERENC

A  
**3**  
világmárka

**Norton**

**Royal-Enfield**

**New-Imperial**

versenyeredményei  
utólérhetetlenek.

Budapest, IV., Ferenciek-tere 3.

**Autó-  
akkumulátorát**

*Vegye! Javíttassa! Töltesse!*

**SIRIUS-MŰVEKNÉL**

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

Városi iroda:  
Müller László okl. vegyész-mérnök  
akkumulátor- és elektrotechnikai vállalata  
Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 6.  
Telefon: 149-93.

November hóban érkeznek a  
**NASH MOTOR COMPANY**  
1926 szeptemberében kibocsátott legújabb típusai

**NASH**

<p><b>Light Six</b> 21/50 HP. 6 hengeres, 4 kerék- fékes, 5 üléses túrakocsi.</p> <p>Ára: 115 millió korona</p>	<p><b>Special Six</b> 21/60 HP. 6 hengeres felülvezé- relt motorral.</p> <p>Ára: 140 millió korona</p>
---	--

↓

**Amerikai  
Automobilkereskedelmi R.-T.**  
Budapest, V. kerület, Dorottya-utca 3. sz.  
Telefon: L. 981-43.

500 kcm.  
**ARDIE-JAP**

**MOTORKERÉKPÁR**



**23,000.000 KORONA**

**Ballongumi. Terry-system nyereg. Ötévi  
vázgarancia. Előnyös fizetési feltételek.**

**„ARDIE” motorkerékpárok vezérképviselete**  
Budapest, V., Aulich-u. 7  
Délvidéki körzetképviselet: Bohner és Tsai, Baja

1927. típusú 4-hengeres

**CHENARD  
&  
WALCKER**  
személyautóbilok

Nyitott és csukott karosszéria

Négy kerékhék

7/14 HP  
8/16 "  
10/20 "  
11/24 "  
16/40 "  
nagyágban

1927. típusú 4-hengeres

**DE DION BOUTON**  
gyorsjáratú  
teherautóbilok  
és  
autóbuszok  
7 pneumatikkal felszerelve

2<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 3, 4, 6 tonnás**teherautóalvázak**

15, 30, 40 személyes

**autóbuszalvázak**

10 tonnás

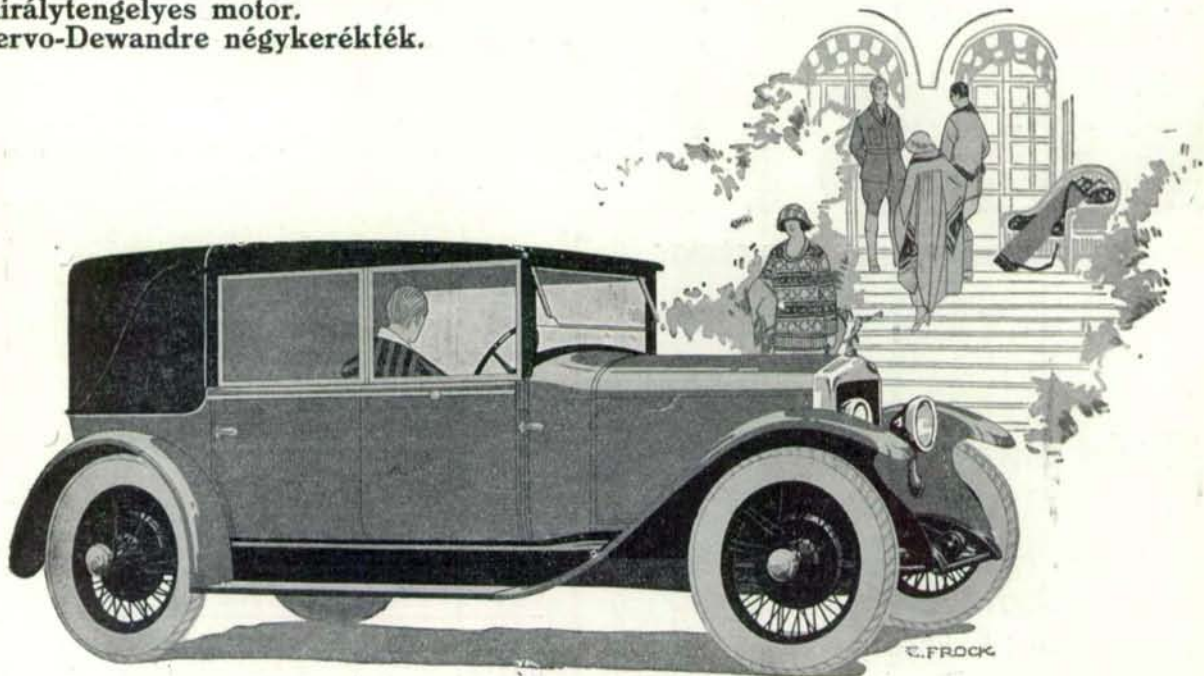
szab. **CHENARD  
&  
WALCKER**  
tehervontató-  
TRAKTOR

60% megtakarítás normális  
teherautóval szembenChenard & Walcker rendszerű  
normális és speciális rendeztetésű**p ó t k o c s i k****Kedvező fizetési feltételek — Nagy raktárkészlet**

Vezérképvislet:

**RÓKA és TÁRSA Automobil Rt.**

Budapest, VI., Aréna-út 57. — Telefon: L. 906—09, 916—17.

Minden vitán felül áll  
a 2 literes**B A L L O T**Királytengelyes motor.  
Servo-Dewandre négykerékhék.

Magyarországi vezérképvislet:

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



### Svábfegyvi 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).

## Dr Frohner-Pásztélyi Automobilművek

VI, Fáy-utca

9  
 Telefon: Lipét 913-06

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

Mindennemű személy- és teherkarosszériák készítése. Motorcsónakok állandóan raktáron.



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

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

**AUTÓFELSZERELÉSEK**  
Felszerelési különlegességek

**MICHELIN PNEU**  
LEGVERSENYKÉPESEBBEN

**Nagy József**

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

Telefon: 21-97

**BERLIET**

**Személyautomobilok**

7 HP. 12 HP. 30 HP.

**Gyorsjáratú teherautók**

1—6,5 tonnáig

**AUTOBUSZOK**

14—30 személy részére

Alkatrészek  
minden kocsitípus-  
hoz állandóan  
raktáron

BERLIET-KÉPVISELET:

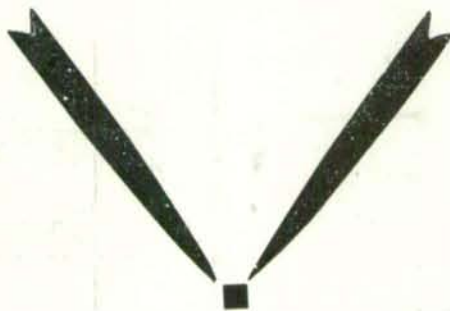
**FREUND VILMOS**

BUDAPEST, V., DRÁVA-UTCA 5.

**Mindennemű sport- és bőrölfözékek,**



*bőr autókabátok, golfruhák,  
skiöltönyök, vadászkabátok,  
szőrmebekecsék és utibundák*



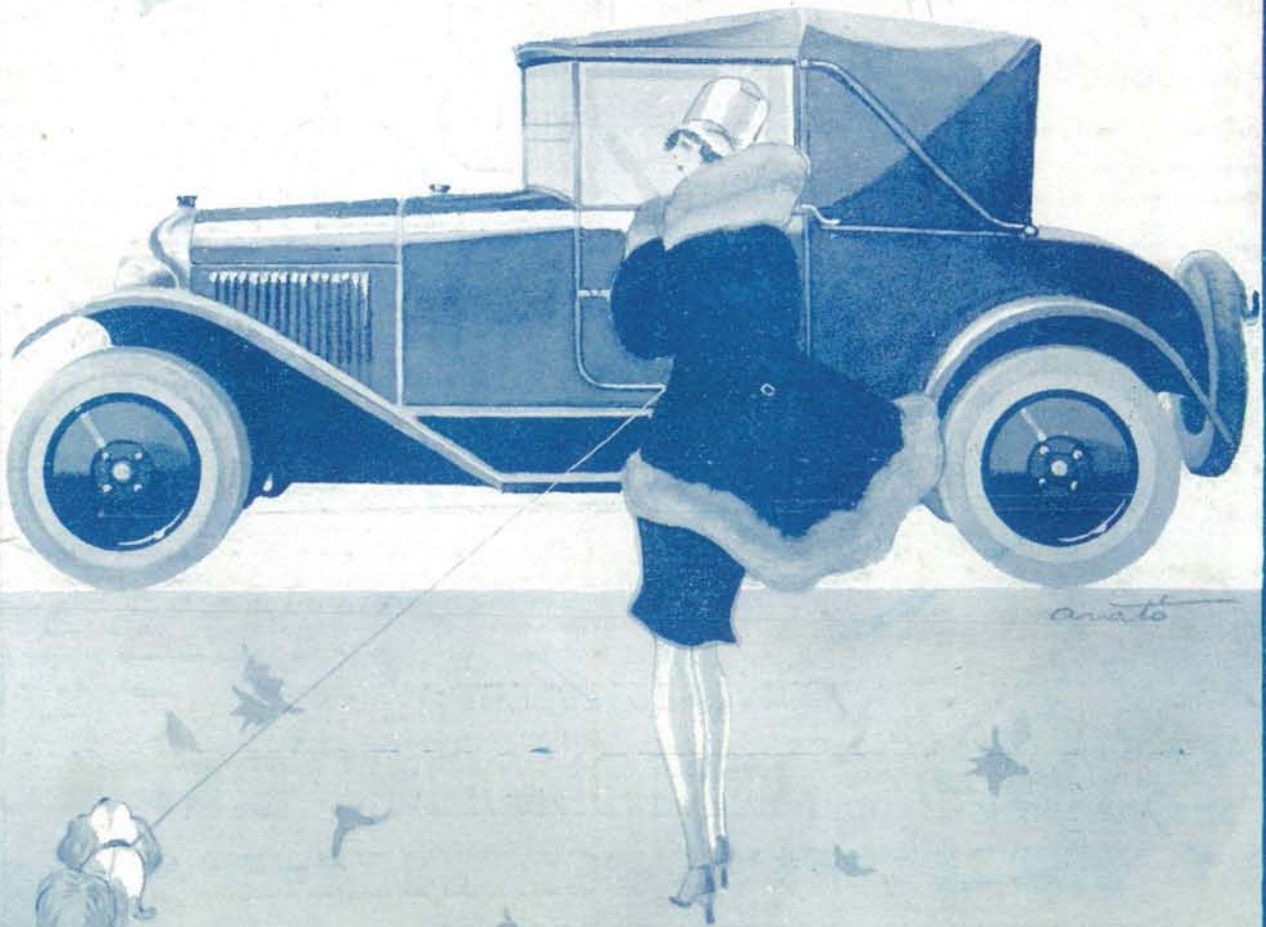
**Heller**

(Rákóczi-út 13)

ruhaárúházában mér-  
ték szerint is készülnek



# CITROËN



. BUDAPEST · VI · ANDRÁSSY · ÚT · 67.

**OPEL  
TALBOT  
HUPMOBILE**

**VÁROSI ÉS TÚRAKÖCSIK**

**LÁTIL**

**GYORSTEHERAUTOMOBILOK**



**VEZÉRKÉPVISELET:**

**VELOX AUTOMOBIL RT.**

**BUDAPEST, V., DOROTTYA-U. 5**

**(HITELBANK-PALOTA)**

**TELEFON: 75-78**

