

53959

1-11.13-29
3104 3103

Automobil Motorsport

II. évfolyam

1

Ára 1 pengő
(12.500)

ATVETTE
1921.11.12
K. M. 12.12.12



DUNLOP PNEUMATIK



385
17

TELEFON:
L 994-38 és 994-39

„STEUA”

IGAZGATÓSÁG:
Teréz 43-47 szám

KŐOLAJKERESKEDELMI RÉSZV.-TÁRS.

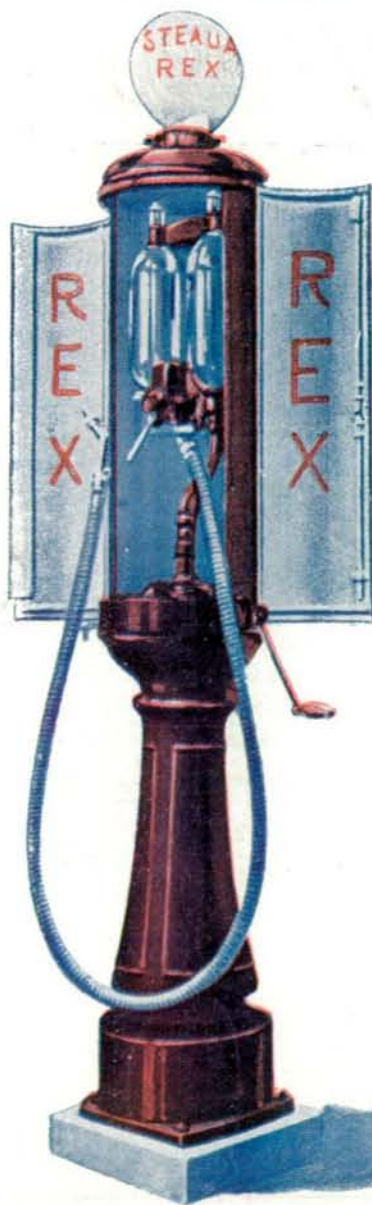
V., NÁDOR-UTCA 8. TELEP: CSEPEL, PETROLEUM KIKÖTŐ. TELEFON J 9-86.

Budapesti töltőállomásaink:

- | | |
|--|--|
| I. ker., Déli-vasút: Nyilvános utcai benzinkút. | 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 Gräff Antal raktára előtt.
- Csongrád:** Töltőkút a Főtéren. Czajlik gyógyszerár előtt.
- Csorna:** Sopronmegyei mezőgazdák Rt.
- Debrecen:** Töltőkút az Arany Bika száll. előtt
- Déaványa:** Guttmann Gyula.
- Dunatölgvár:** Borovitz testvérek.
- Füzesabony:** FAKERESKEDELMI Rt. telepén az országút mellett
- Győr:** Töltőkút a Magyar Mezőgazdák Szövetkezeténél, Teleki-utca 59.
- Gyula:** Töltőkút Schillinger Lipót vaskereskedése előtt.
- Hajdúnánás:** Fried Adolf.
- Hévízfürdő:** Töltőkút Hévízfürdő autózeme.
- Kalocsa:** Berkovits Lipót.
- Kaposvár:** Töltőkút a Magy. Köztisztviselők Fogyasztási Szövetkezte előtt, Fő-út.
- Karcag:** Fábry és Reiner, Piac-ter 5.
- Keszthely:** Töltőkút az Amazon szálloda előtt.
- Kiskunfélegyháza:** Schweitzer Mór fia.
- Kiskunhalas:** Töltőkút Kohn Sebestyén vaskereskedés előtt.
- Kispest-Szentlőnc:** Herz és Mautner.
- Kisvárdá:** Levite Mózes.
- Köszeg:** Töltőkút Bogár Miklós garage-ában.
- Lepsény:** Magyar Mezőgazdák Szövetkezte.
- Makó:** Ehrenfeld és Spitz Rt.
- Mátészalka:** Mátészalkai Közgazdasági Bank Rt.
- Miskolc:** Töltőkút a Korona-szálloda előtt.
- Miskolc:** Töltőkút a Szemere- és Arany János-utca sarkán.
- Nagykanizsa:** Teutsch Gusztáv, Fő-tér 1.
- Nyíregyháza:** Töltőkút a Kossuth-téren.
- Orosháza:** Töltőkút a Csertyó-garage előtt.
- Pápa:** Magyar Mezőgazdák Szövetkezte.
- Parádfürdő:** Töltőkút az Erzsébet-szálloda előtt
- Pásztó:** Grünfeld Miksa.
- Pécs:** Töltőkút Varga Gyula garage-ában. Rákóczi-út 31.
- Putnok:** Pango K. üzlethelyisége előtt, a Városhaza épületében
- Sopron:** Töltőkút Kopstein Béla témarúgyára, Várkerület.
- Szabadszállás:** Magyar Mezőgazdák Szöv., Piac-ter.
- Szentes:** Töltőkút Wellisch Vilmosné műszaki kereskedése előtt.
- Szikszó:** „Steua” szikszói kirendeltsége, Grosz Ernő.
- Szolnok:** „Steua” szolnoki raktára, Gorove-u.
- Szombathely:** Töltőkút a vármegyenél: mellett, Hollán Ernő-utca 1. sz. ház előtt.
- Tapoleca:** Töltőkút Kaszás Soma kereskedése előtt.
- Tokaj:** Breuer Ignác.
- Zalaegerszeg:** Töltőkút Mayer József üzlete előtt, „Barány” étteremmel szemben

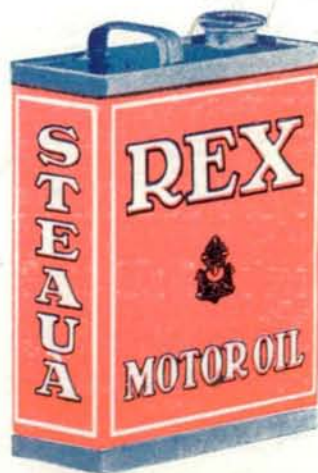


Használja
„REX”
töltőállomásainkat!

Ön látja a mennyiséget!
Ön látja a minőséget!

„REX” autóolajak

Ajánlási tábláink alapján
keresse ki a magának
megfelelő minőséget.



Az elmúlt 1926-os versenysáison beigazolta, hogy: „REX” az ideális autóbenzin!





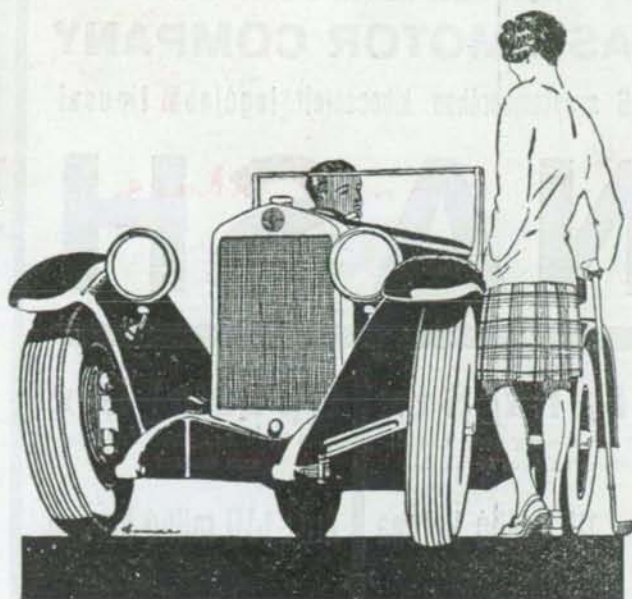
STEYR

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

Mindig tisztán lát



Bosch förlövel

Hóban és esőben
biztosan és gyorsan
vezethet.

A villamos meghajtású

BOSCH-törlő

őnműködőleg megbiz-
hatóan és egyenletesen
tisztítja a szélvédőüve-
get! Egyszerű beépítés!
Azonnal szállítható!

Minden üzletben kapható!

Ara 60 pengő.

BOSCH RÓBERT k.f.t.

Budapest, VII., Vas-utca 16. sz.
Telefon: J. 113—39, J. 28—91.

November hónapban érkeznek a

NASH MOTOR COMPANY

1926 szeptemberében kibocsátott legújabb típusai

NASH

Light Six | Special Six

21/50 HP. 6 hengeres, 4 kerék-
fés, 5 üléses túrakocsi.

21/60 HP. 6 hengeres felülvezé-
relt motorral.

Ára: 115 millió korona

Ára: 140 millió korona

Amerikai

Automobilkereskedelmi R.-T.

Budapest, V. kerület, Dorottya-utca 3. sz.

Telefon: L. 981-43.

Autó- akkumulátorát

Vegye!

Javítsassa!

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.

Chenard & Walcker

Személy-
automobilok
Nyitott és csukott
karosszeria

Négy kerékfék
7/14 HP, 8/16 HP,
10/20 HP, 11/24 HP,
16/40 HP nagyságban

10 tonnás
tehervontató
TRAKTOR

60% megtakarítás
normális teherautóval
szemben

Chenard-Walcker rend-
szerű normális és spe-
ciális pótkocsik

Kedvező fizetési felté-
telek

Nagy raktárkészlet

Róka és Tsa

Automobil Részvénytársaság

Budapest, VI., Aréna-út 57. Tel.: L. 906-09, 906-17

DELAGE

A konstrukció és anyag próbája a verseny.

1925. Francia Grand Prix I. Delage

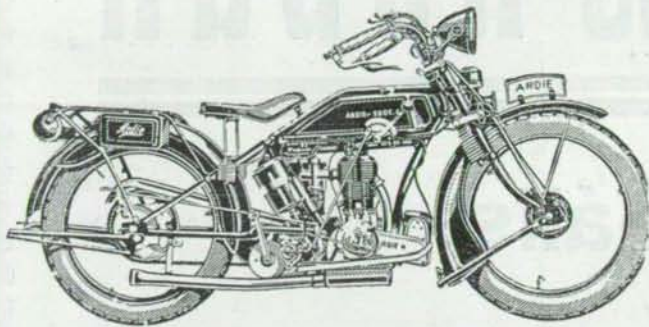
1926. Angol Grand Prix I. Delage

REIMAN

Budapest, V., Dörösmarty-tér 3.

500 kcm.
ARDIE-JAP

MOTORKERÉKPÁR



23,000.000 KORONA

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

„ARDIE“ motorkerékpárok vezérképvisellete
Budapest, V., Aulich-u. 7

Délvidéki körzetképviselést: Bohner és Tsai, Baja

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.

AUTÓFELSZERELÉSEK
Felszerelési különlegességek

MICHELIN PNEU
LEGVERSENYKÉPESEBEN

Nagy József

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

Telefon: 21-97

A

3

világmárka

Norton

Royal-Enfield

New-Imperial

versenyeredményei
utólérhetetlenek.

Budapest, IV., Ferenciek-tere 3.

Sárban és hóban

az ideális
csúszásgátló
a szeges



Budapest, VI., Mozsár-utca 9.

Telefon: 99—02.

Automobil-Motorsport

FÜGGETLEN KÉPES MOTORSZAKLAP

Megjelenik minden hó 10-én és 25-én

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

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

Telefon: Teréz 132-64

Postatakarékpénztári csekk száma: 34240.

Előfizetési díjak:

Budapesten és vidéken: évi 20 pengő
Ausztriába: évi 35 szilling
Jugoszláviába: évi 300 dinár
Csehszlovákiába: évi 160 cseh korona
Romániába: évi 1200 lei

A külföldi előfizetéseknél a postaköltség is bennfoglaltatik.

Hirdetési árak:

I oldal 128-00 pengő 1/4 oldal 32-00 pengő
1/2 oldal 64-00 pengő 1/8 oldal 16-00 pengő
I mm. I hasábon szöveg között — 40 fillér
1/16 oldal 8 pengő

Külön helymeghatározásnál 10% felár. Hosszabb időtartamra feladot
hirdetések esetében 10% engedmény.

Az „Automobil-Motorsport” megbízhatósági versenye

1927 április 24—25-én kerül lefutásra

Az „Automobil-Motorsport” 1927 április 24—25-re első angol mintára rendezendő motor-kerékpár megbízhatósági versenyének előkészületei serényen folynak. A verseny részletes feltételei már elkészültek és rövidesen a Királyi Magyar Automobil Club sportbizottsága elé kerülnek jóváhagyás végett. A verseny, mint már megírtuk, kétnapos lesz. Az első nap egy nagy, körülbelül 350—400 kilométeres etappe, míg a második nap egy nonstop és fékpróbákkal teli tüzdelt hegyi menet. Itt az össztávolság körülbelül 100 kilométer lesz.

A verseny első nevezési zárata még husvét előtt, április 15-én lesz, míg a második zárlat husvét után, 19-én este 7 órakor. A korai nevezési zárlat azért szükséges, mert a versennyel kapcsolatban olyan intézkedések válnak majd szükségessé, melyek szorosan összefüggnek a nevezettek számával.

Felhívjuk tehát már most azokat, akik a versenyen, mely Magyarországon a maga nemében az első lesz és végre alkalmat ad olyanoknak is, akik nem óhajtanak kimondott sebességi versenyeken résztvenni, hogy tudásukat és a motorhoz való hozzá-

értésüket megmutassák, minél hamarabb adják le nevezéseiket, nehogy azután az utolsó pillanatban kelljen azt megtenniök és esetleg ki legyenek téve annak, hogy nevezésüket, mint későn érkezett, a versenyintézőség el nem fogadja.

A terep kiszemelése most van folyamatban. Az első napi nagy út vagy a Dunántúlon, esetleg a Balaton körül, vagy egy eddig a motorosok által meglehetősen ismert terepen a Mátra-megkerülésével (Parád—Eger—Miskolc) az északi vidékeken lesznek lefutva. A tervek szerint átlagsebesség nem lesz előírva, csupán az lesz kötelező, hogy a versenyzők, reggel 6 órai startot véve alapul, este hatig be kell, hogy érkezzenek a célba. Ez körülbelül 30 kilométeres átlagsebességnek fog megfelelni, ami elég respektábilis teljesítmény, ilyen nagy távon. Aki aztán este 6 óra után érkezik, már büntetőpontokat kap, mégpedig valószínűleg minden percért 1—1 pontot.

A második nap szenzációs terepen fog keresztülfutni és olyan képek tárulnak majd a nézők és versenyzők elé, amelyeket eddig csupán az angol Motor Cycle és Motor Cycling hasábjairól ismerünk. A büntetőpontok szerzésének bő alkalom fog nyíltni és alig hinnők, hogy lesznek olyanok, akik büntetőpontok nélkül tudták majd a távot abszolválni.

Megírtuk már, hogy az egyéni értékelés mellett gyári, illetve clubteam-díjak is kiosztásra kerülnek. Gyári csapatot nevezhet minden gyár, illetve képviselő, míg a clubteam-re három egy egyesületben lévő motorkerékpáros tekintet nélkül arra, hogy milyen gépek vannak. Ezt azért bocsájtottuk már most előre, hogy versenyzőink gondolkodhassanak a team-ek összeállításán. Egy versenyző csak egy teamben vehet részt.

Reméljük, mindenki résztvesz a versenyen.

A KMAC téli motorkerékpár- versenye

Megjelentek a Királyi Magyar Automobil Club 1926/27. évi téli megbízhatósági túraútjának feltételei. A verseny egy a KMAC által meghatározott napon kizárólag havas úton lesz megtartva. A verseny dátuma a napilapokban, valamint a Nemzeti Sportban és Sporthirlapban lesz közzétéve. A verseny 2 kategóriában, illetve 4 csoportban lesz megtartva. Solo motorkerékpárok 250 kem-ig és azon felül. Oldalkocsis motorkerékpárok 350 kem-ig és azon felül. Résztvehetnek mindazok, akik FICM

„NOVA” városi műhely

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

Műszaki vezető: FELEDY GYÖRGY

nemzetközi versenyigazolvánnyal bírnak. Fejvédősik viselése kötelező. Üzemanyagot mindenki köteles magával vinni. Utközben való beszerzés kizárását von maga után. Nevezési díj solo motorkerékpárokra 10, oldalkocsis gépre 15 pengő. Start: Filatorai gát, óbudai vám. Cél: Jánoshegy. Erber-féle vendéglő. A túrán elérendő átlagsebesség egy félórával a start előtt adatik tudomásra. Ez osztályonként lesz megállapítva. Mindazon versenyzők, akik plusz-minusz 10% tolerancián belüli átlagot érnek el a verseny győztesei. Ezek arany (vermeil) plakettet nyernek, 15%-os tolerancián belüli idők bronzplakettel díjaztatnak. A többi beérkező nem kap díjat. Eredményki hirdetés a verseny után az Erber-féle vendéglőben megtartott társasébd alatt. Biztosítási díj nincs.

Erősen megváltozott az idei kiírás szerint a téli verseny értékelése. Ott látjuk megint az ominózus kiszabott átlagsebességet. Átlagok egy országúti versenyen, ahol lehet számolni, kombinálni lehetséges, de egy 50 kilométeres havas talajon megtartott túraúton, ahol pillanatok alatt olyan akadályok torlódhatnak a versenyzők elé, amelyek néha nehéz percekbe is kerülhetnek, majdnem lehetetlenek. Kíváncsiak vagyunk, hogyan fognak a versenyzők esetleg 10 fok hidegben félórával a start előtt matematikai számolásokba fogni. A helyzetet, az egyetlen megoldhatót már látjuk. Kihirdetik az elérendő, illetve betartandó átlagot, tegyük fel 30 km. A táv 52 km tehát, hogyha 30 kilométeres átlagot akarunk kifutni, 1 óra 44 percre lesz szükségünk. A legtöbb versenyző erre elkezdi rohanni és rohanni fog egészen a Jánoshegyi versenypálya utolsó egyeneséig és ott sorbaállva, várni fogja azt a percet, amikor befuthat a célba. Ott lesz tehát a TTC versenyek mása. A különbség csak az lesz, hogy tél van és nem nyár. Igen csodálkozunk, miért nem hagyta meg a KMAC a múlt évben oly kitűnően bevált sebességi alapon való elbírálást. Havon, különösen, ha nagyobb lesz, mint a múlt évben, úgy sem lehet rohanni és ott legalább meglátni, ki tud és ki nem? Ha

az idei átlagok magasak lesznek, úgylis kell rohanni, ha alacsonyak lesznek, ott leszünk a tömeges találkozózn a Jánoshegyi célegyenesben

Solo motorkerékpár 10 pengő, oldalkocsis motorkerékpár 15 pengő. Itt az új esztendő és a régi nóta csak marad. Miért kerül egy oldalkocsis motorkerékpár nevezési díja 15 pengőbe. Akkor megértenők a dolgot, ha az oldalkocsi utast is díjazná a versenyrendező KMAC. Ha azonban nem díjazza, miért sújtja őt 5 pengő nevezési díj különbözettel. Ugylátszik ez egy örökösen megfejthetetlen talány fog maradni

„Versenyzői igazolvány“. Egy újabb csudabogár. A KMAC téli versenyének feltételei között olvassuk: Csak versenynevezői igazolvánnyal bírógég, vagy személy nevezhet. Mi ez? Mert erről még ezideig nem volt szerencsénk hallani. Mennyibe kerül ez a versenynevezői igazolvány? Vagy van versenylicence, azt értjük, vagy jogosít a nevezésre is, vagy pedig illuzórikus, de hogy „versenynevezői igazolványról“ még sem Angliában, sem Indiában nem hallottunk, az biztos. Különben lehet, hogy ezentúl életbe lép a versenynevezői igazolvány is. Ezt csak a jó gyerekek kapják és a jó cégek.

A KMAC téli versenyén a tiszteletdíjak kérdését nem a tudás, hanem a szerencse fogja eldönteni. Ugyanis a Jánoshegyi úton felsorakozott versenyzők közül, aki a legszerencsésebb pillanatban fog elindulni és esetleg hajszálnyi pontossággal beér a célvonalba, tiszteletdíjat fog kapni.

Jelen esetben igazán nagyon csodáljuk, hogy egy régi jó néhány éves multtal rendelkező egyesület, mely eddig a versenyek zömét rendezte, ilyen kitételeket meghagyjon versenyfeltételeiben. A téli verseny most közzétett versenyfeltételein valami olyan furesa motívum vonul végig, mintha a hozzáértés egy kicsit hiányzott volna azokban, akik ezt a versenyfeltételt szerkesztették. Hóban, átlagok félórával a start előtt, tolerancia és díjkiosztás szerencsére, no meg a versenynevezői igazolvány.

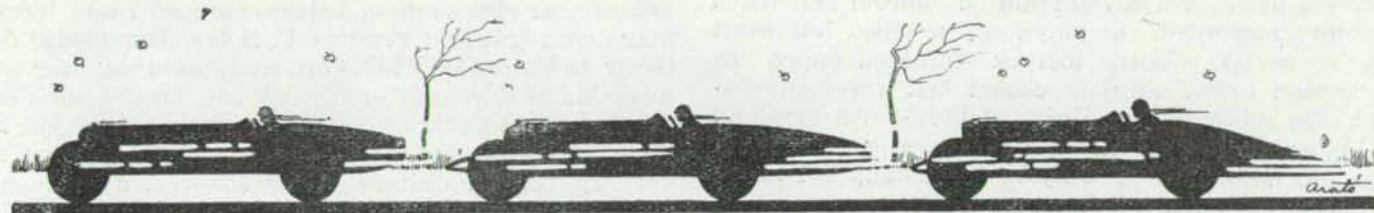
Az automobil-világrekordok

Jelen számunkban megkezdjük párhuzamosan a motorkerékpárvilágrekordokkal az automobilok által elért legnagyobb sebességek ismertetését. Az automobil világrekordok két főcsoportra oszlanak. Az egyik csoportot tekintet nélkül a kategóriabeosztásra azok az eredmények alkotják, melyeket egyes kocsik, tekintet nélkül hengerűrtartalmukra az egyes távokon elértek. Ezek a tulajdonképeni világrekordok, vagyis a tényleges legjobb eredmények. A második csoportot képezik az úgynevezett „nemzetközi“ (International Class Rekords) rekordok, melyek már az AIACR új kategória beosztása alapján állítottak össze és az egyes kategóriák legjobb eredményeit tartalmazzák. Ezek a kategóriák a következők: 350, 500, 750, 1100, 1500, 2000, 3000, 5000, 8000 és 8000 km. hengerűrtartalmon felül. Figyelembe veendő, hogy a jelenlegi táblázatokban az Amerikában elért szenzációs eredmények még nincsenek benn, mert mint tudjuk, a USA egyesületek konferenciája még nem tagja az Elismert Automobil Clubok Párisban székelő Nemzetközi Szövetségének. (AIACR). Amerika részéről csupán azok a Miller-Speciálon elért rekordok foglaltnak a táblázatban, amelyeket Eldridge futott Amerikából magával hozott Millerjén Monthléryben a múlt év őszén. Jelen számunkban a sebességi világrekordokat adjuk olvasóink rendelkezésére, tekintet nélkül a kategóriabeosztására. Az alanti eredmények tehát a leggyorsabbak, amit eddig Európában futottak az egyes távokra. Egyszerűség és könnyebbség kedvéért csupán a kilométeres távokon elért eredményekkel fogunk foglalkozni.

GOOD YEAR Cord. - "APART" VI. ker., Andrassy-út 37 szám.

1 km. repülő start	J. G. P. Thomas	Higham-Special	Pendine	275.229 km.
1 km. álló start	J. G. P. Thomas	Higham-Special	Brookland	139.860 km.
5 km. repülő start	E. A. D. Eldridge	Miller-Special	Monthléry	228.021 km.
10 km. repülő start	E. A. D. Eldridge	Miller-Special	Monthléry	225.776 km.
50 km. álló start	E. A. D. Eldridge	Miller-Special	Monthléry	211.084 km.
100 km. álló start	Orstmans	Panhard	Monthléry	201.785 km.
500 km. álló start	J. G. P. Thomas	Leyland	Brookland	179.027 km.
1000 km. álló start	Garfield-Pelissier-Guillon	Renault	Monthléry	176.862 km.
2000 km. álló start	Garfield-Pelissier-Guillon	Renault	Monthléry	172.675 km.
3000 km. álló start	Garfield-Pelissier-Guillon	Renault	Monthléry	172.675 km.
4000 km. álló start	Garfield-Pelissier-Guillon	Renault	Monthléry	173.692 km.
5000 km. álló start	Miss Cordery és társai	Invicta	Monthléry	116.063 km.
10000 km. álló start	Iliprandi-Danieli és társai	O. M.	Monza	106.011 km.
15000 km. álló start	Iliprandi-Danieli és társai	O. M.	Monza	103.579 km.
20000 km. álló start	Miss Cordery és társai	Invicta	Monthléry	89.674 km.
25000 km. álló start	Miss Cordery és társai	Invicta	Monthléry	89.640 km.

Az amerikai Millerek által fapályákon elért rekordok csupán a 100 és 500 kilométer közötti távokon jobbak. Itt az amerikaiak szinte hihetetlen, de állandóan 200 km. felüli átlagokkal nyerik versenyüket. Következő számunkban megkezdjük a nemzetközi, vagyis a kategóriái rekordokat.



Egy nap a terramari autódromban

Irtó: Seitz Kázmér, az Automobil-Motorsport spanyolországi tudóstíója

Barcelonába való érkezésem után első dolgom volt, hogy kijussak Sitgesbe és megtekintsem a gyönyörű fekvésű terramari autódromot. Határozottan szerencsém volt. Január 1-re volt kiírva a Penya Rhin által rendezett Castilla—Cataluna tartományok közötti motorkerékpárverseny, valamint a 750 és 1100 km. kiskocsik számára kiírt Sitges-díj és egy 10 kilométeres (5 kör) verseny nagyobb kocsiknak, ahol a cél egyenes „ala Brookland“ hordókkal hajtúfordulókká volt átalakítva és egy tulajdonképeni ügyességi verseny képét mutatta.

Budapesten a terramari autódromot csak sitgesi (olv. Sztizsesz) néven ismerik, illetve csak létezéséről tudnak néhányan, pedig egyike a világ legmodernebb cementpályáinak, erősen emelt hatalmas fordulókkal, hatalmas tribünökkel, melyek szintén cementből vannak és bár még csak félig készek, róluk az egész 2 kilométeres ellipszis könnyen áttekinthető. Az autódrom Barcelonától mintegy 25 kilométernyire fekszik, Sitges falu mellett.

A sporttudósítók szindikátusának elnöke, J. Ma. Có de Triola úr vitt ki gyönyörű verőfényes napsütésben autóján José Millán Gonzalés szerkesztő társaságában a sitgesi autódromba és az úton — mit tagadjam — fájó szívvel jutottak eszembe a magyarországi utak. Fájó szívvel pedig azért, mert mi még nélkülözzük azokat a tükörsíma, zökkenő nélküli, kátrányozott makadám utakat melyek itt az autózást oly kellemessé és élvezetessé teszik. A legkülönbözőbb típusú és márkájú kocsik végeláthatatlan sora igyekszik a versenyre, közbe-közbe egy-egy elkésett pöfögő motorkerékpár tarkítja a sort, mintha haragudna, amiért meggátolják száguldásá-

ban, belekényszerítve a sorba. Kilenc órára kint vagyunk, illetőleg kint van Barcelona minden számottevő autósa, mintegy 8—10.000 ember. A tribün előtti térségen hullámozik a tömeg, a hölgyek új toalettejüket igyekeznek észrevétni, míg az urak inkább a hölgyeket veszik észre. Kisérőim még a közismert spanyol figyelmet, udvariasságot és előzékenységet is megszegyenítve igyekeztek kedvemben járni, mindent megmutattak, megmagyaráztak, míg végre a sajtó-páholyban helyeztek el, míg ők a zsürihez siettek, meghagyva, hogy ha kedvem tartja, bármikor lemehegek a pályára vagy a zsürihez, ha valami kívánságom volna. Miután az Automobil-Motorsport részére néhány felvételt akartam készíteni, később éltem is ezen jogommal, amikor a pályaöröket átlépve, csodálkozással észleltem, hogy az urak már jelezték érkezésemet, s így szabadon bemehetem bárhová. Fél 10-kor a Gaumont-féle szócső, nagy (erőshangú) tölesér jelzi az ügyességi verseny vagy fordulópróba kezdetét. A Gaumont-féle készülék egy explóziós motor által hajtott és 9 lámpás hangerősítővel ellátott tölcser, mely az emberi hangot 50.000 ember részére képes áttranszformálni, ami még a motorok erős berregését is túlszárnyalja, jobban mondva túloldítja. E készüléket használják egyébként gyárakban, templomokban, éttermekben is, vagyis olyan helyeken, ahol nagy lármát kell leküzdenie a készüléknek, vagy pedig ahol sok emberrel kell egyidőben valamit közölni. A Gaumont-cég képviselője a legmesszebbmenő előzékenységgel magyarázta el és mutatta be külön a készüléket néhány nap múlva barcelonai fiókukban. Egyébként reklám-célokra is igen jól bevált.

A verseny rendezése — egyszerűen — kitűnő volt.

Alig hogy elhangzott a szócső jelzése, már startolt is három Bugatti versenykocsi és pedig: egy nyolchengeres P. Salisachs vezetésében és két négyhengeres M. Bertrand, illetve Fernando de Vizcaya-val a volánt-nál. E versenyt három részben futják, egyenkint 5 kört, vagyis 10 kilométert, melyben a versenyzők kocsijuk sebességi lehetősége arányában előnyt kapnak. Így az első részt M. Bertrand nyeri 3 ponttal 6 mp. előnnyel P. Salisachs 2 pontja előtt, aki scratchről indult, míg F. de Vizcaya 1 ponttal 3 mp. előnnyel harmadik. A második részben első P. Salisachs 6 ponttal scratchről, második F. de Vizcaya 4 ponttal és 3 mp. előnnyel, harmadik M. Bertrand 2 ponttal és ugyancsak 3 mp. előnnyel. A harmadik részben első F. de Vizcaya 9 ponttal 1 mp. előnnyel, második P. Salisachs 6 ponttal scratchről, harmadik M. Bertrand 3 ponttal 17 mp. előnnyel. Végeredményben első F. de Vizcaya és P. Salisachs 14 ponttal holtversenyben, harmadik M. Bertrand 8 ponttal. Élvezet nézni, hogyan száguld a három Bugatti a tribünnel szemben a pálya egyenesében felállított nyolc hordó között, melyek tulajdonképpen az ügyességi próba alapjai, ezeket kell a versenyzőknek éles ívben megkerülniök. Jobbra-balra faragnak a kis szitakötők, de állják a sarat, alig lassítva a hordófordulókban, a legjobb eredmény 131 km-es óránkénti sebességnek felelt meg.

Alig, hogy kihirdeti a Gaumont-tölcser az eredményt, máris kezdődik a Castilla—Cataluna-verseny, melyben 14 motorkerékpár indul. Valóban impozáns látvány a motorkerékpár-raj startja. Mindjárt az elején kiválik néhány kitünő menő, akik aztán fokozott sebességgel róják a köröket, míg egyik-másikat a feltűnően gyakori motordefekt megállásra nem kényszerítik. E versenyben a 250, 350 és 500 km. kategóriába tartozó motorkerékpárok egyszerre startolnak és pedig álló starttal. A 250 km-es kategóriának 55 kört kell tenni, vagyis 110 km-t, itt első J. Fusté (Rex Acme Blackburne) Barcelona 1 óra 07 p. 1⁷/₈ mp. alatt, vagyis óránként 98.500 km. sebességgel. A 350 km. kat. 61 kör, vagyis 122 km., első Relos (A. J. S.) Barcelona, 1:01:20²/₅, vagyis 119.350 km-es óránkénti sebességgel. Az 500 km. kat. 65 kör, vagyis 130 km., első J. Macaya (Norton) Barcelona, 1:03:17, vagyis 123.200 km-es óránkénti sebességgel. A versenyt Cataluna nyerte 7 ponttal Castilla 10 pontjával szemben. A verseny igen izgalmasnak ígérkezett, de mikor a legjobbak, mint Vidal és mások motordefekt következtében leálltak, ellaposodott. Érdekes volt megnézni az egyes kategóriákban

nevezetteket, amiből azonnal látjuk, milyen motorok őrvidenek nagy elterjedtségnek Spanyolországban. Az 500-as kategóriában például csak Norton és Douglas indult. A nevezési lapon 5 Norton, 4 Douglas szerepelt. A 250—350 8-as kategóriában AJS, Velocette, Rex-Acme és a Monet-Goyonok nevei válnak ki. Más gépeket alig látunk. A Nortonok főleg Macaya és Vidal sikerei révén ismertek és a legnagyobb számmal láthatók. Macaya és Vidal különben a legjobb két spanyol versenyző, akik évenként az angol Tourist Trophy „exotikumai” között is láthatók. Mindketten igen jó menők és az Isle of Man-en is csaknem mindig az első 15 között vannak, ami a ködös Albionban már igen nagy dolog.

A Castilla—Cataluna-mérkőzés után startol a Sitges-díj mezőnye, számszerint 7 versenykocsi a 750 és 1100 km-es kategóriákból 50 körre, vagyis 100 km-re változtatott verseny, az első körökben izgalmas küzdelem, melyben a madridi Patrocinio Benito kisasszony, az első spanyol hölgyversenyző rövid időre magához ragadja a vezetést P. Soler (Barcelona) és Oscar Leblanc (Madrid) előtt, amit azonban még az udvarias és előzékeny spanyolok sem túrneik soká és fokozva sebességüket, harmadik helyre szorítják a madridi kisasszonyt, akit rekompenzációképpen a verseny végén hatalmas virágcsokorral ajándékoznak meg lelkes rajongói. A többiek a boxoknál töltött kisebb-nagyobb idővesztésüket nem tudják behozni s így végeredményben a 750 km-es kategória győztese A. Calvet (Austin) Barcelona 51 perc 41 mp., vagyis 113.650 km. óránkénti sebességgel, míg az 1100 km-es kat.-ban P. Soler (Amilcar) Barcelona győz 50:43 alatt 118.304 km. sebességgel, második O. Leblanc (Salmson) Madrid 51:23⁹/₁₀, harmadik Patricinio Benito kisasszony (Amilcar) Madrid 51:46²/₁₀-el. Ezzel a verseny véget is ért.

Az egész verseny alatt a Gaumont-szócső 5 perccenként bemonlja a verseny állását. A Sitges-díj alatt megjelenik az autodrom felett egy repülőgép, mely néhány keringés után a pálya közepén levő térségen leszáll.

Ez volt az első verseny, amit a sitgesi autodromban láttam, de a következőre Sennor C6 de Triola elnök megígérte, hogy repülőgépen visz ki. Sajnos, most nincs szezon és így soká kell még rá várni.

Legközelebb a világhírű Hispano-Suiza-gyárba fogok kilátogatni és a spanyolországi utca forgalmáról fogok egyetmást írni. Nagy rend, mesés utak. Legközelebb többet.

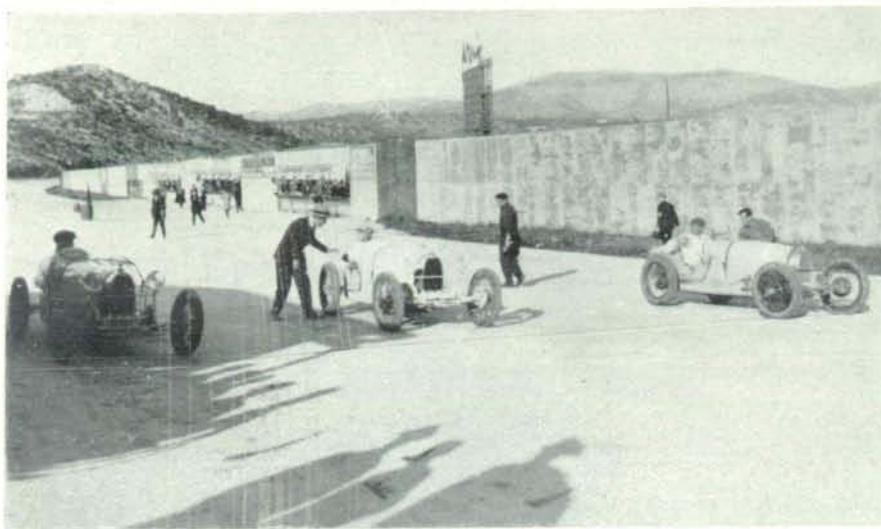
ITALA AUTOMOBILOK

Az olasz detailmunka remekei!

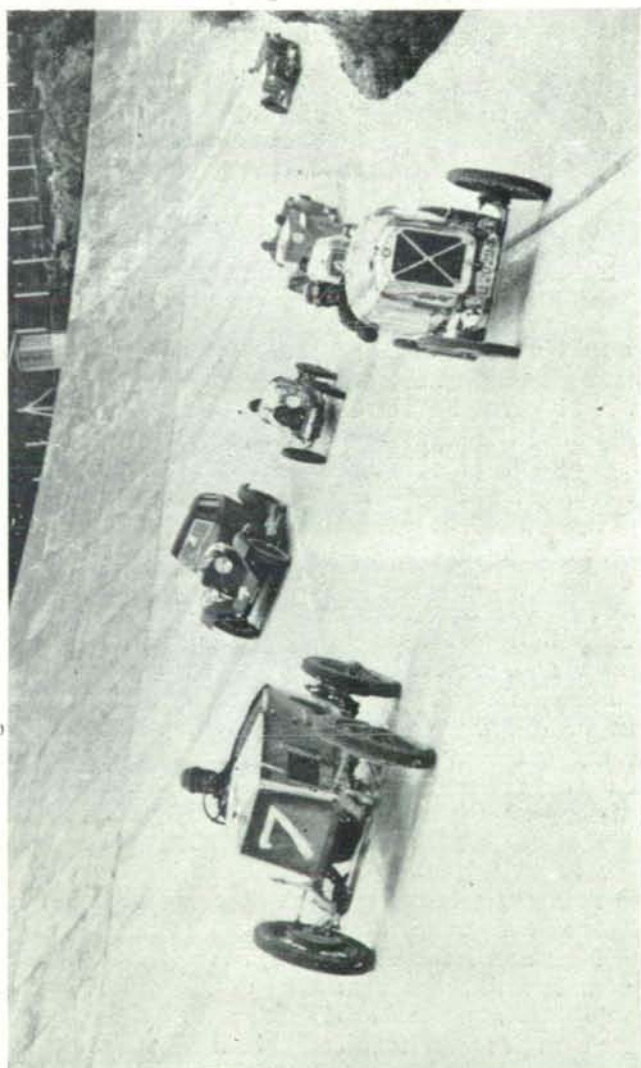
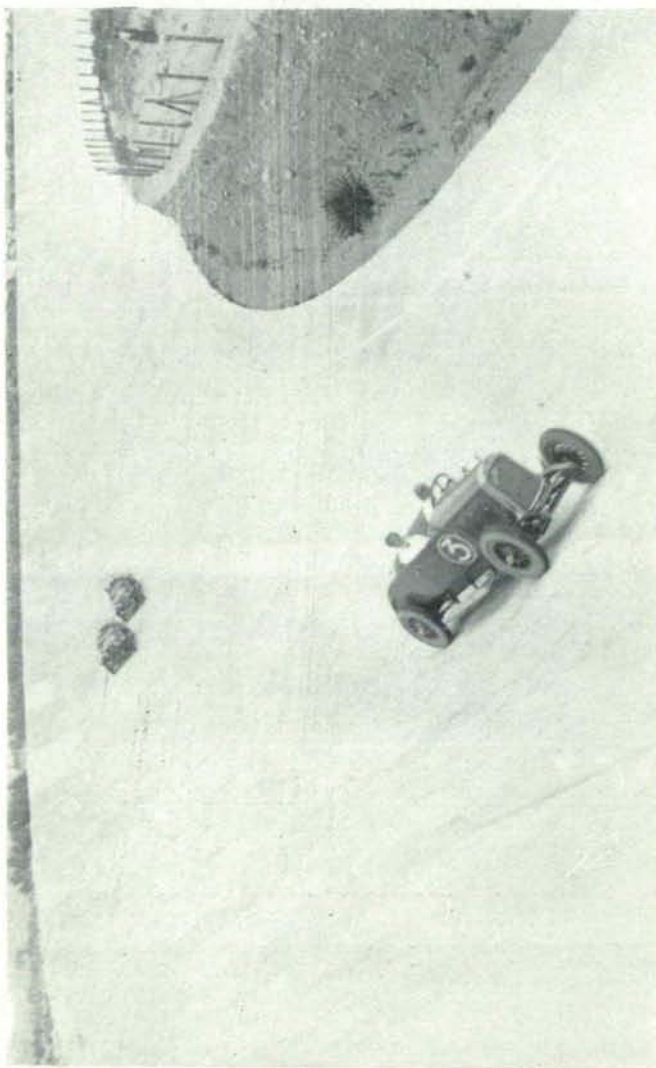
A GYÁR LEGUJABB TIPUSAI ALLANDÓAN RAKTÁRON

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

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



Felső képünk a cikkben említett 10 kilométeres ügyességi versenyek futamainak egyik startját mutatja be a három alacsony-építésű Bugattival. A középső kocsit vezetője a híres Ferdinando de Viscaya, aki már évek óta egyike a legjobb Bugatti-vezetőknek. Alsó két képünk (oldalról nézve) a terramari autodrom mesterien elkészített és hatalmasan megemelt fordulóját mutatja be. Mint képeinkből látható, a pálya nemesak kiskocsik, hanem mindenemű jármű részére használható és emelt fordulói révén igen nagy sebességek kifutására alkalmas. Mindkét kép egy sportkocsi-handicap lefutása alatt készült és szép bizonyítéka, hogy a pályán nyolc-tíz kocsit is minden veszély nélkül mozoghat.



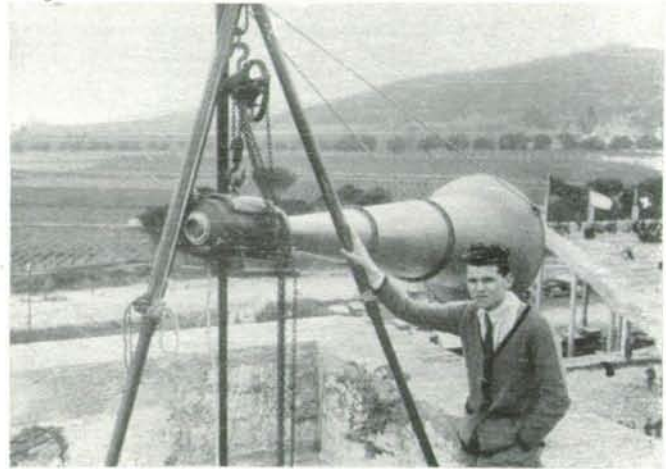
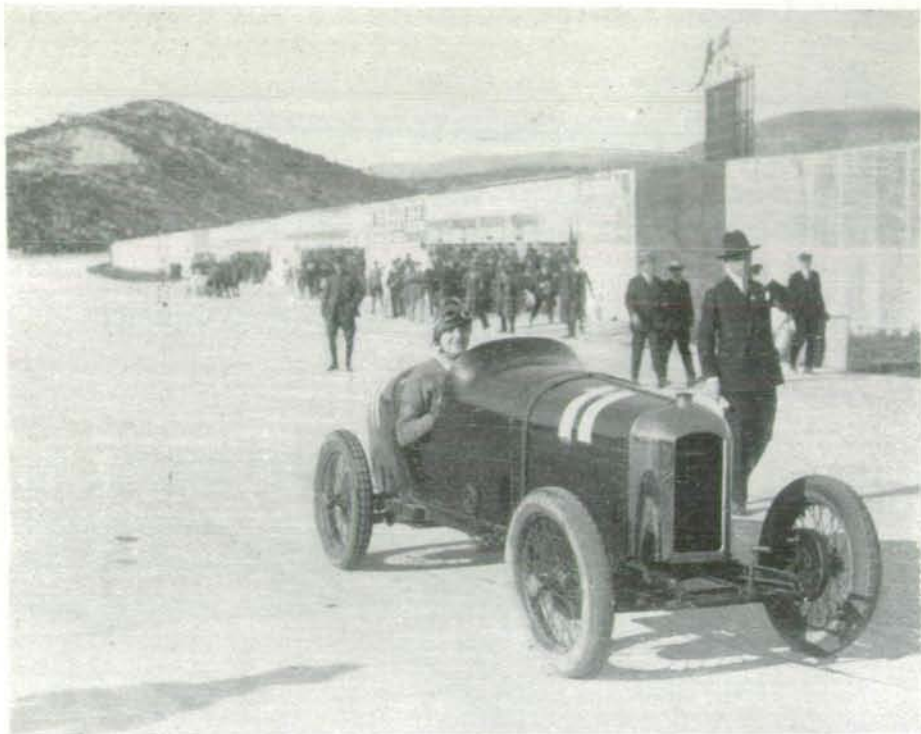
BIANCHI

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

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



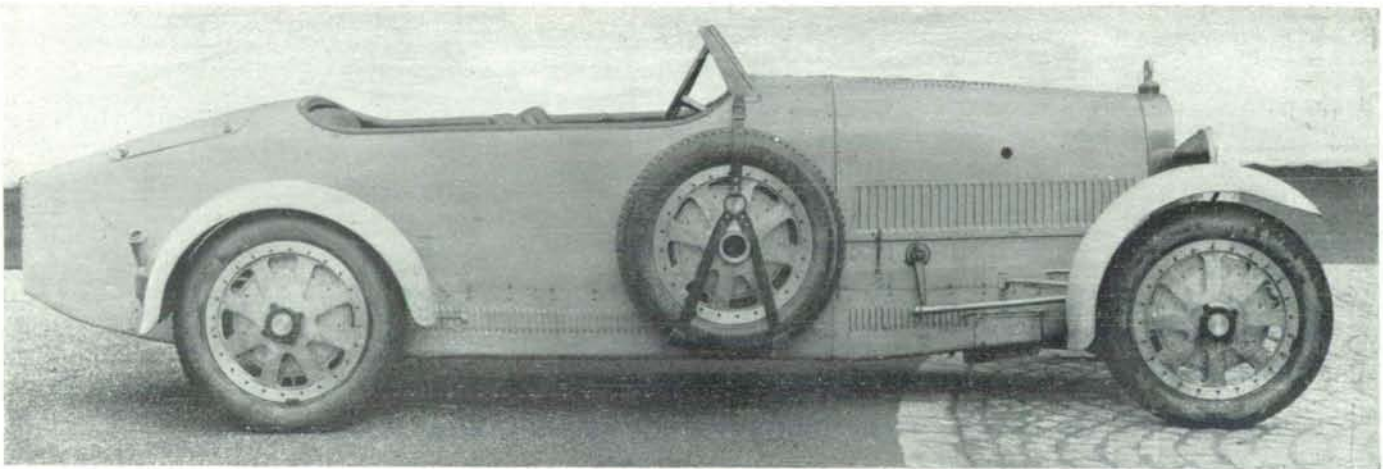
A jobb felső sarokban látható képünk a legjobb spanyol művezetőt, Patrocínio Benito kisasszonyt ábrázolja 1100 kem. kis Amilcar versenykocsijával. A sportlady annyira jól vezet, hogy mint barcelonai munkatársunk írja, a verseny első köreiben hosszabb ideig élen tudta magát tartani. — Baloldali alsó képünk a két legjobb spanyol motorkerékpárversenyzőt, Vidalt és Macayát mutatja be. Mindketten Norton-vezetők, akik már évek óta uralják a spanyol versenyeket, sőt az angol Tourist-Trophy is sikerrel állották meg helyüket. Középső kisebb képünk a szenzációs Gaumont-tölesért mutatja be, melynek hangja a legerősebb motor hangját is túlharsogja és ma már a külföld valamennyi nagy autodromjában használtatik. Jobboldali alsó képünk a terramari autodrom egyik részét mutatja be és azt a pillanatot vetíti szemeink elé, midőn a Castilla-Cataluna-match résztvevői befordulnak a célegyenesbe.



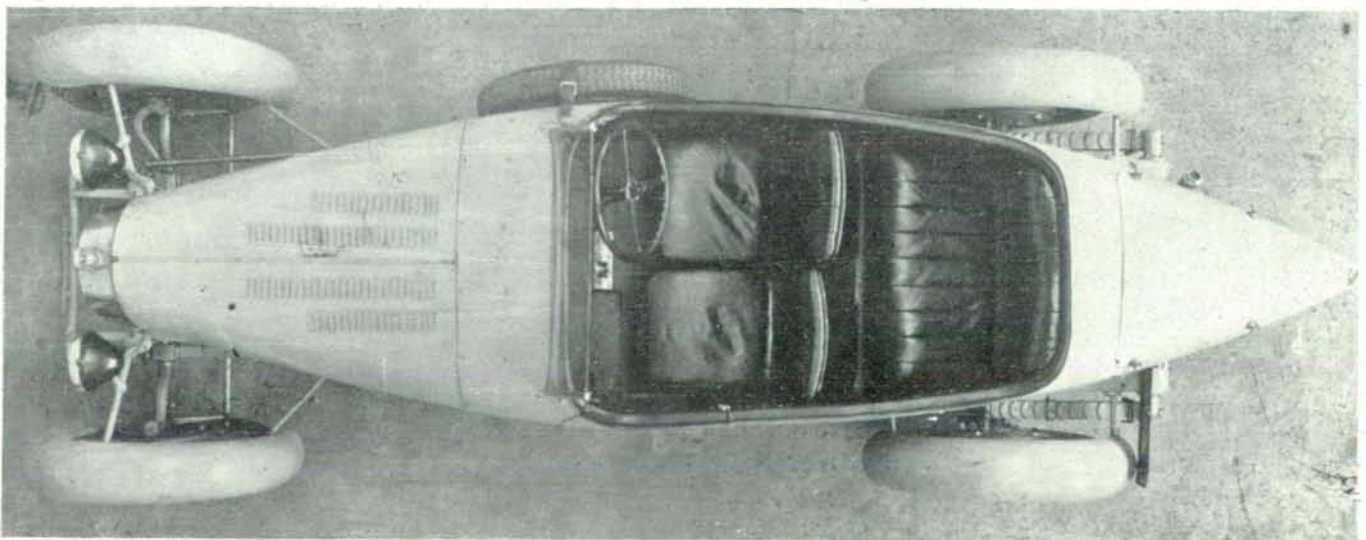
SUN motorkerékpárok. - APART-AUTO r.-t., VI, Andrásy-út 37



Az államrendőrség motoros-különítménye Indian-gépeken.



Az új 3.3 literes négyülékes kompresszoros Bugatti-Sportkocsi oldalnézetben



Az új 3.3 literes négyülékes Bu gatti-Sportkocsi felülnézetben

Versenyzők, lehet jelentkezni!

Kapható a világbajnokságot nyert Alfa-Romeo versenykocsik egyik példánya!

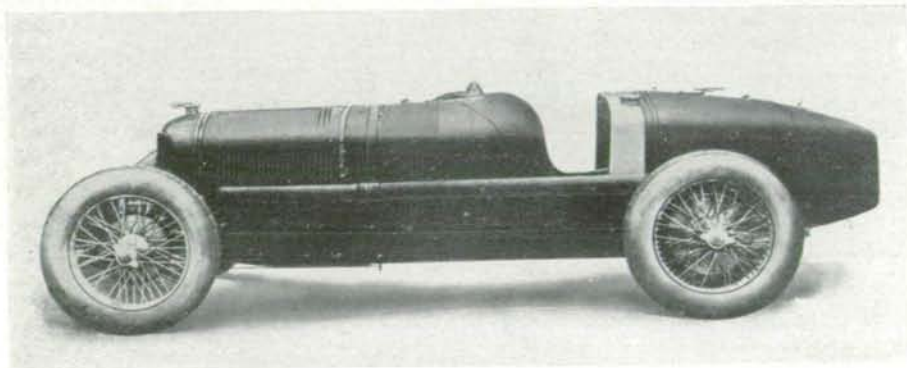
Ara 52.000 pengő, (650.000.000 magyar papírkorona)

A nagy automobilgyárak igen gyakran megteszik, hogy kivénhedt, kimustrálásra szánt speciális versenykocsijaikat néha reklámcélból, potomárért, néha egészen ingyen vidéki vagy külföldi képviselőik rendelkezésére bocsátják.

Bár jelen esetben is erről lenne a szó, akkor legalább esekély pénzért jutnánk egy igazi jó versenykocsihoz. A helyzet itt egészen más. Az új

blokkot képez. A furat 61 mm., a löket 85 mm., a hengerűrtartalom ennek megfelelően 1984 kcm. A hengerek robbanótere félgömbalakú. Mindegyik hengerben 2 szelepet találunk, melyeket két, a hengerek felett fekvő vezérlőtengely hajt meg. (Az egyik a szívó, a másik a kipuffogószelepeket működteti.) A vezérlőtengelyeket homlokkerekek hajtják meg.

A porlasztó olasz „Memini” gyártmányú, a



A 2 literes Grand Prix Alfa-Romeo

Grand Prix szabályok folytán a gyárak lassan átérnek a 1.5 literes hengerűrtartalomra és így túl nagy luxus lenne 4–5 darab fenomenális 2 literes Grand Prix kocsit parlagon hevertetése. Mivel azonban az új kocsikhoz is milliárdok kellenek, tehát nincs más tenni, mint értékesíteni a 2 literes kocsikat. Bizony itt nem kivénhedt öreg esataki gyókról 18 literes vasszörnyekről, hanem a világ eddigi legjobb és legszebben épített versenykocsijáról, a híres „világbajnok” sokszoros Grand Prix győztes 2 literes kompresszoros Alfa-Romeókról van szó. Campari, Brilli-Peri és a híres halált halt gróf Masetti, valamint Ascari csodálatos győzelmei fűződnek ezekhez a kocsikhoz. Bár a múlt évben az Alfa-Romeo-gyár hivatalosan már nem igen vett részt versenyeken, a csodálatos kocsik mégis két nagyjelentőségű versenyt könyveltek el maguknak. Campari futotta a legjobb időt 2 literes Alfa-Romeójával a „Német rekordnapon”, amikor a 2 literes kocsival 199 kilométeres sebességet ért el. Ugyancsak Alfa-Romeo nyerte Kessler révén a híres Klausenpass-versenyt is az idén, megelőzve összes ellenfeleit. Ezen híres Alfák egyikéről van szó, amit a gyár 650 millió magyar koronáért (52.000 pengő) szándékozik a budapesti képviselőnek átadni. Nagy pénz ez, de aki megveszi, az aztán, ha kicsit tud vezetni, végignyeri Magyarország összes versenyét.

A kocsit részletes leírása a következő:

A motor egy a vázban három ponton felfüggesztett 8 hengeres, sorban elhelyezett hengerekkel. A kupplung és sebességváltómű a motorral egy

gyújtás Bosch. Hengerenként egy, a hengerfej közepén elhelyezett gyertyát találunk.

A motort egy „Alfa-Romeo Speciál” kompresszor táplálja, mely a motor előtt nyert elhelyezést. A főtengelyről meghajtott kompresszor állandóan be van kapcsolva.

A mozgó részek olajozását fogaskerékpumpa szolgálja. Az olaj számára külön tartály és olajhűtő is található. A hűtés centrifugálpumpás, méhkas rendszerű hűtővel.

A motor fordulatszáma kb. 6000, fékpad teljesítmény 170 lóerő.

A kupplung száraz többblamellás. A sebességváltó négy előre és egy hátramenettel bír. A váltómű karja, hasonlóan a fékemeltyűhöz, a kocsit közepén van. A kocsit „Alfa-Romeo” patent rendszerű speciális négykerékkéssel rendelkezik. Az első kerékkéket, az első tengelyeken keresztülmenő drótkötél működteti.

A kocsit alváza több darabból álló megerősített acéllemezekből készült.

A rúgózás elől és hátul félelliptikus. Az első rúgók a kocsitengely alatt fekszenek.

Tengelytáv: 2.60 m.

Elsőkeréktáv: 1.35 m.

Hátsókeréktáv: 1.25 m.

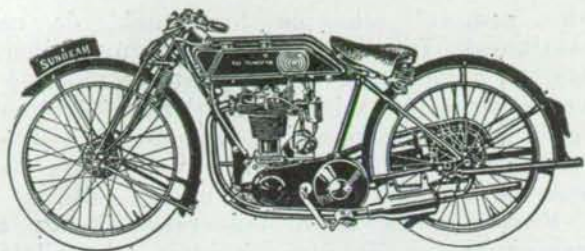
A kocsit súlya benzin, olaj és utasok nélkül kb. 700 kilogramm.

Jó állapotban lévő sikk úton a kocsit sebessége meghaladja a 200 kilométert óránként.

**Automobilhűtők
Benzintartályok
Javítások**

„Ikarus”

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

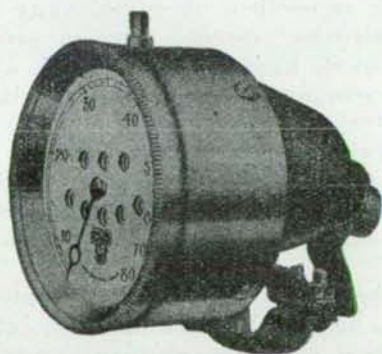


Mindenből a legjobbat!

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.

Használjuk-e motorkerékpárunkat télen?

A közelmúltban egyik barátomat megkérdeztem, hogy a hideg idő beálltával milyen olajat fog motorkerékpárja számára használni. Barátom olyan olaj használatát emlegette, mellyel motorját jól bekenve, azt a padlásra állíthatja „áttelelés” céljából.

Felvetődik tehát a kérdés: Érdemes-e télen is motorkerékpározni? Lehet-e kimerészkedni az országútra 10 fok hidegnél, amikor a fűtött kályha vörös fényénél oly jól elelmélkedünk elmúlt szép nyári túrákról, melegebb időkről. Azzal, hogy kimondjuk, lehet télen is túrázni, havas, fagyos időben motorkerékpározni, nem mondtunk meg mindent. Akik hivatásszerűleg használják motorjukat, kényszerítve vannak azon télen is közlekedni. A motorosok többsége azonban, nehezen bár, de mégis nélkülözheti gépét a téli hónapok folyamán. A kérdés most már csupán az, hogy kellemes-e, élvezetes-e egy ilyen nagyobb téli motorkerékpártúra?

A következőkben egynéhány olyan útmutatással fogunk szolgálni, melyek igénybevétele egyszerűsrenddel kellemessé teszi a télen való motorkerékpározást. Azok, akik egy téli túra örömeit megismerték, akik megtanulták fázás és didergés nélkül szemlélni a téli táj leírhatatlan szépségeit, soha többé nem fognak lemondani a téli motorkerékpártúrázásról.

Hogy a dolgok velejébe vágjunk, kezdjük mindjárt a géppel. Előfeltétel téli túrák alkalmával, egy alacsony nyeregmagasságú, lehetőleg kézikuplunggal ellátott gép. A meghajtást illetőleg elég, ha megjegyezzük, hogy szíjhajtásos géppel inkább maradjunk otthon. Aki már megpróbált egyszer egy behavazott úton pörgőkerékkel órákhozott felkapaszkodni, az tudni fogja miért? Ilyenkor a legjobban megfeszített szív is csúszni kezd és a megfeszítés, esetleg rövidítés, fagyott, nehezen mozgó újjakkal, nagyon keserves multság.

Figyeljünk arra, hogy a pneumatikákat takarékos sárhányók szélesek legyenek. Ha túl szűkek, akkor a kerék és a sárhányó közé beakadt hó, vagy sár egészen lefékezheti a kereket. Ügyelnünk kell arra is, hogy mágnésünk teljesen tokozott legyen és a kerekek agyaiba se hatolhasson be víz és szenny. Nagy előnyben vannak téli túráknál azok a motorkerékpártípusok, melyeknél mind az első, mind a hátsó lánc tokozott. A sárhányók, különösen azonban az első gyakran túl keskenyre van méretezve és így a felesapódó víz és hólé sokszor vízözön alakjában lepi el lábunkat. Ezért ajánlatos az első sárhányó kiszélesítése, vagy az ú. n. „leg shield” (térvédő) felszerelése. A „leg shield”-ek vagy láb-

védők, nem túl tetszetős formájuk, de nagyon praktikusak. Igyekeznünk kell azokat úgy elhelyezni, hogy ne zavarják a henger hűtését szolgáló friss levegőáram útját. A lábvédők felszerelésével elérjük, hogy a motorkerékpáros legexponáltabb testrésze, a lábai még sárban és lucokban való gyors haladás esetén is, szárazak és tiszták maradnak.

Praktikus és olcsó felszerelést képez a motorkerékpár kormányára kétoldalt felerősített szélvédő manzsetta, mely lehetővé teszi, hogy vékonyabb keztüben vezethessünk. Ha üzletben ilyet nem kapunk, könnyen elkészíthetjük magunk is bőrből vagy gummiból. A manzsettát a fogantyúk elé tölcészerűen erősítjük és így lehetővé teszi, hogy az alaktalan, ujjatlan keztü, melyben a fogantyúk és szektorok kezelése is megnehezül, nélkülözhesse. Hideg légáramlat sem éri kezünket és karunkat, még abban az esetben sem, ha nincsen ú. n. stulpnis keztüünk.

A motorkerékpárhoz tartozó további elengedhetetlenül fontos kellékek a teljesen új, vagy csak nagyon kevésbé kopott állapotban lévő köpenyek, (melyeken a minták még rajt vannak) és kitűnő fékek. Fontos mindez a felnövekedett csúszás veszélye miatt. Helyezzünk súlyt arra, hogy első fékünk mennél jobban fogjon, mert síkos, havas talajon csak azzal fékezhetünk, anélkül, hogy gépünk farolásba jusson (lásd lapunk 22. számát, Delmár Walter: Motorkerékpározás a sáron). Ha mély hóba jutunk, különösen hegynek felfelé, ahol még nincsen vágott nyom, ajánlatos egy egyszerű és olcsó segédeszköz igénybevétele. Kössünk a hátsó kerekünkre szárítókötéldarabokat, (szükség esetén vas-tag spárta is megteszi) keresztalakban az abroncson keresztül a küllők között. Ez nem tesz éppen jót a köpenyeknek, de megakadályozza, hogy kerekünk egyhelyben pörögve, a motorkerékpárt ne vigye előre. Ajánlatos több kisebb kötelet felhasználni, mert ebben az esetben az egyik, vagy másik kötél darab megsérülése esetén még zavartalanul folytathatjuk útunkat. Egészen elsőrendű és a köpenyeknek semmit sem ártó csúszásátlót alkotnak olyan bőrmanzsetták, melyekbe acélhegyek vannak nitelve. Ezek a gumin körültekintve, az abroncs szijszerű fűzővégekkel nyernek felerősítést. Sajnos, ezek a manzsetták még sehol sem kaphatók és mindenkinek saját ügyességére van bízva azok elkészítése.

A világítás kérdésére is súlyt kell fektetnünk téli túrázások alkalmával. Vannak ugyan holdfényes téli éjszakák, amikor rossz fényesóróval, vagy fény-

F & S

VECSEY JENŐ

okleveles gépészmérnök

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

BUDAPEST, VIII., KISSTÁCIÓ-UTCA 11

Telefon: József 39-02

Telefon: József 51-99

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

szóró nélkül is haladhatunk, de vannak vaksötét éjek is, amikor csak elsődrendű fényszóróval lehet előrejutni. Különösen téli túrák alkalmával kétszeresen áll a szabály: A fényszóró sohasem lehet túl erős és akkumulátoros világításnál az akkumulátor, acetylénvilágításnál a fejlesztő sohasem rendelkezhetik elegendő hosszú égési időtartammal. Az acetylénvilágítással való túrázás télen, bizony meglehetősen kétes mulatság. A befagyott fejlesztőt negyedóránként melegvizes rongyokkal felolvasztani, különösen ha sietünk és még hosszú út áll előttünk, igen kellemetlen dolog. Tapasztalt öreg motorosok úgy segítenek magukon, hogy a fejlesztőt a henger által felmelegített levegő körzetében helyezik el, ahol védve van a befagyástól, pl. a tank alatt. Nagyon kényelmes, ha fényszórónkat úgy szereljük fel, hogy azt merőleges irányban dönthessük. Ez esetben egy másik járművel való találkozásnál nem kell eloltanunk fényszórónkat és meggyújtani a városi lámpát, hanem a nagy fényszórót egyszerűen lefelé fordítjuk. Így jobban látunk, mint a városi világítás gyenge fényénél és mégsem zavarjuk a szembejövőt. Köd esetére ajánlatos a fényszórót egy eléje szerelhető sárga fényszűrővel ellátni. A sárga fény áthatol a ködön, az erős, fehér vakító fény azonban csak kör alakban világítja meg a ködöt. Így nem egyszer teljesen elveszítjük tájékozódóképességünket és azt sem vagyunk képesek megállapítani, hogy milyen gyorsan haladunk. Nagy köd alkalmával, mely különösen folyók, tavak mellett gyakori, csak nagyon lassan és vigyázva haladhatunk. Sűrű ködön semmiféle világítás sem hatol keresztül. Megegyezik, hogy ú. n. talajköd esetén gépünk lábtartóira állva, valahogyan tovább juthatunk, mert fejünk így keimelkedik a ködtengerből. Ha a hold éjszaka megvilágítja a ködöt, akkor legjobban haladhatunk eloltott fényszóróval. Téli túrákon megbecsülhetetlenek a kormányra szerelt forgatható kereső fényszórók, melyekkel könnyen olvashatunk le házsámokat, útmutatóablákat stb.

Motorkerékpárunk ezen fő felszerelési tárgyait még különböző apróságokkal is kiegészíthetjük. Így sokszor felvetődik a kérdés, hogy mivel kenjük be a fényezett és nikkelezett részeket, hogy azokat a rozsdásodástól megvédjük? A zsírozás és vazelinrel való bekenés nem ajánlható, mert ezeket az első

nagyobb eső lemossa. Lényegesen hatásosabb ellen-szer az egész gépnek valamilyen szintelen spiritusz-lakkal, vagy cellonnal való bekenése. Egy nagyon jó rozsdavédő anyag receptjét a következőkben adjuk: tiszta méhviaszok, melyet benzinben felolvasztunk. Az egészet azután ecsettel felkenjük és 14 óráig száradni hagyjuk. Ezzel azután egy egész télre tartós bevonatot adunk motorunk nikkelszeinek. Egyetlen hátránya ennek az eljárásnak, hogy a bevont részekre a por nagyon könnyen rátapad és így nem valami tetszetős külsőt nyer. Ilyenkor az oldatot megújíthatjuk. Hogy egy kis benzinkannát is magunkkal viszünk az esetleg megindulni nem akaró motor hengerébe való „beesőpentés“-re, az természetes. Ajánlatos még nagyobb túrákra zseblámpát is vinni, még akkor is, ha van kereső fényszóró gépünkön. Ne felejtjük el, hogy a hideg idő beálltával higabb olajat szerezzünk be, mert a sűrű könnyen befagy, különösen a pumpával rendelkező motorok szűk vezetékcsöveiben és a motor „szárazon“ dolgozik.

Az öltözködésnél szem előtt tartandó, hogy a jég hideg téli levegő még a legelrejtettebb zugokon is talál utat a ruhán keresztül. Egy jó bricsesz, mely mindég jobb, mint az ú. n. knickebocker, továbbá egy vastag, meleg pullover, kötött mellény és egy sportkabát már meglehetősen meleg öltözetet alkot. Különösen hideg idő esetén egy a pullover alatt hordandó ujjas bőrmellény és esetleg külön mell- és gyomormelegítő viselése ajánlatos. A fej számára hideg időben nagyon alkalmasak a jól vágott, valamilyen prém-mel bélelt „motorhaube“-k, melyen a fülek számára külön kis klappnik vannak. Nedves, esős idő esetére nagyon alkalmasak a különböző gummivászon kombinációk, nadrág és kabát, melyek oldalt összekapcsolhatók. Impregnált, ú. n. vízmentes szövetek azonban erős esőzés esetén már negyedórai motorozás után átnedvesednek. Ezek csak száraz időben, mint porvédő öltözetek tesznek jó szolgálatokat. A nedveségtől általában nagyon kell óvakodni. Majdnem azt mondhatjuk, hogy inkább teljesen vízhatlanul, semmint túl melegen öltözködjünk. A lábak, vállak stb. átnedvesedése, rheumát, tüdőgyulladást és ebből származó végzetes bajokat okozhat. Zuhogó esőben való motorkerékpározásnál nagyon beváltak azok a gumikabátok, melyek végei a nyeregbeülés után patentgombokkal a lábak köré kapcsolhatók. Természetes, hogy a nyaknak és kabátujjakkal is jól kell zárniuk. Nálunk sajnos, tekintve, hogy a motorkerékpársport jóformán csak most kezd fellendülni, ilyen speciális motorruházkodási cikkeket a kereskedők nem igen tartanak és így azokat leggyakrabban saját magunk vagyunk kénytelenek

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

RALEIGH motorkerékpárok APART AUTO r. t. VI, Andrassy-út 37



GOODRICH PNEU
AZ UTAK KIRÁLYA

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

hozatni a gyártól. Magas, lehetőleg közvetlenül a térd alá érő, kézzel varrott talpu, bevarrott nyelvű, jól bezsírozott motoreszmák hosszabb túrákon nélkülözhetetlenek. A lábak melegen tartásához nagyon ajánlatos selyem és ezekre ráhuzott pamutzoknik használata. A lábfázás elkerülésére csak egy mód van. Bő cipő és annyi harisnya, hogy a láb a cipőben éppen jól fekdjék. Természetesen, ahogy szorít, a vérkeringés már csökken és fázik a láb. Tehát mennél több harisnya, vagy zokni egy mennél bővebb cipőbe. Három, sőt négy pár pamutzokni képes csak gyakran fázoslábú emberek lábait melegen tartani. Különös figyelmet érdemelnek a térdek, melyek szintén nagyon fáznak. Ajánlatos külön térdvédők használata. Ezek legtöbbször pamutból készülnek. Ha félfő, hogy a térd nedves lesz, gumi vagy bőr térdvédők alkalmazandók. Hőesésben vagy zuhogó esőben való motorozáshoz különleges szemüvegek szükségesek. A nálunk oly kevéssé méltányolt német fémszemüvegek néha nagyon jó szolgálatokat tesznek. Ezek fémből készülnek és kis lyukak vannak rajta, üveg vagy celluloid helyett. Napsütéses téli időben nagyon praktikusak azok a celluloid szemüvegek, amelyeken napellenző is van. Behavazott utakon, hosszú túrákon ajánlatos a sárga vagy zöldszínű védőszemüvegek használata.

Nagyon nagy hidegben való motorozásnál gumikabátunkra felvehetünk még egy bőrkabátot is. A kezeket ajánlatos selyemkezttyükbe bujtatni, melyekre azután ráhúzzuk a stulpnis gumikezttyüket. Bőr, valamint pamutkezttyük nem felelnek meg.

A „Hozzávalók“ közül megemlítjük még az ajakírt, melynek használata hosszú túrák alkalmával nagy hidegben — bármily nevetségesen hangzik is — nélkülözhetetlen. Csak ezáltal kerülhetjük el az ajkak felpattogzását. Sohasem árt ezenkívül egy „kézzelfogható“ közelben elhelyezett kis üveg cognac, melyet szükség esetén menetközben is használhatunk, újabb „életerő“ beszerzése céljából.

Az összes rendszerű

Autó-accumulátorok

javítása garanciával

POLUS

Budapest, Szentkirályi-utca 34
Telefon: József 134 49

**A vezető angol
motorkerékpáralkatrész
világmarkák**

MIXTROL

benzinpótlék.

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

ANDRÉ

Steering damper-Kormánystabilizátor.

HARTFORD

lökésgátló.

A motoros kényelme és biztonsága szempontjából nélkülözhetetlen.

PILGRIM

a legmodernebb és legkedveltebb olajpumpa.

K. L. G.

a legjobb gyújtógyertya úgy a túrázó, 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^o

WIEN, III., HEUMARKT 13. TELEFON: 92397

Kérje exportárainkat.

Az egyórás világrekord.

Az angol „Motor Cycle”, a világ legnagyobb motorkerékpár-szaklapja legutóbbi számában egy igen érdekes díjat tűzött ki. A „Motor Cycle” a legkiszikasztikusabb motorkerékpárnak az 500 köbcentiméterest és ezzel együtt a legkiszikasztikusabb világrekordnak az 500 km. kategória egyórás rekordját tartja. A kiírás némileg sovinsztikus, de hiszen, na nem volna az, úgy talán nem is angolok írták volna ki. Az ezüst trófeát az a motorvezető kapja, aki angol versenypályán, az ACU, vagy FICM jóváagyasa mellett először fut 500 köbcentiméter hengerűrtartalmú motor kerékpárral 1 óra alatt 100 angol mérföldet, vagyis 160.900 kilométert. A díj megnyeréséhez még az is szükséges, hogy a „Motor Cycle” a rekordkísérletről idejében értesítések.

tulajdonosa. (146.081 km.) Már-már azt hittük, hogy

Bár az összes kategóriákban állandó és nagy harcok folynak a világrekordok birtokáért, a harc kétértelmű az 500-as kategóriákban volt eddig a legelkeseredettebb. 1909-től, amikor F. A. Mac Nab egy 482 km. Trump-Jap géppel 77.584 kilométeres rekordját felállította, nem kevesebb, mint 29-szer cserélt gazdát az 1 órás rekord. Különösen három világhírű angol vezető, Victor Horsman, J. L. Emerson és A. Denly küzdöttek a legnagyobb hévvel a rekord birtokáért. Az utóbbi évek Horsman (Triumph) és Denly (Norton) párharcai egyike volt a motoros világ legérdekesebb eseményének. 1924-ben a francia Richard (Peugeot) hódította el a rekordot Monthléry számára, de 1925 májusában már ismét Angliáé a rekord Horsman révén, de ő sem örülhet sokáig eredményének, mert a Douglas-vezető Dixon októberben a maga számára könyveli az egyórás rekordot, mesés, 144.781 km-es eredményt érve el. Horsman azonban nem nyugszik és novemberben már ismét ő a rekord

Horsman sokáig örülhet kitünő teljesítményének, amikor a múlt évi Brookland 200 mérföldes versenyben az angol fenegyerek, W. L. Handley élte egyik legszebb versenyét futva 348 km. ohv. Rex-Acme-Blackburne gépével, tehát 350 km. géppel előhódítja az 500-as kategória egyórás rekordját, gyönyörű 146.740 km-es eredményt érve el. Horsman azonban most sem hagyta magát. Csak 3 hónapig hagyta meg Handley rekordját és a múlt év szeptemberében 151.487 kilométert futva, átlépte a 150-es határt.

Most tehát ismét a Triumph-vezető Victor Horsman ül a nyeregben. Hogy meddig, az a jövő titka. Mindenesetre tavaszig biztosan, mert a Brookland-pályát, mint lapunk más helyén is megírtuk, renoválják és így a közhasználatától el van zárva. Ez a helyzet ma, amikor a Motor Cycle serlegét kiírta. A nagy harc a tavasszal tehát meg fog kezdődni, amibe valószínűleg Horsman-en kívül a repülő angol H. Le Vaek (New-Hudson) és talán Handley az új 500-as kéthengeres Blackburne-motorral is bele fognak szólni, de talán ott lesznek a csodás gyors Guzzik is Ghersivel és Prinivel, esetleg a német kompresszoros Viktorián. A mi jóslatunk egyelőre az, hogy még messze van az idő, amikor a 100 mérföldet el fogják érni. Utalunk nézetünknel Temple sok-sok kísérletére, amikor végre 1000-es gépeivel túl tudott jönni a 100 mérföldön és ez sem Brooklandon, hanem a sokkal gyorsabb és ma feltétlenül jobb állapotban lévő Monthléryben történt meg. Érdeklődés szempontjából két táblázatot közlünk. Az első összehasonlítás kedvéért az egyórás rekordot mutatja az összes solo kategóriákban, míg a másik az 500-as kategória egy órás rekordjának változását tárja elénk 1909-től a mai napig.

100 km. J. J. Hall Francis-Barnett-Jap (1)	54.400 km. 1926
125 km. T. G. Meeten Francis-Barnett-Villiers (1)	82.480 km. 1926
175 km. G. F. Johnson Francis-Barnett-Villiers (1)	99.490 km. 1926
250 km. J. S. Worters Excelsior-Jap (1)	133.020 km. 1926
350 km. W. L. Handley Rex-Acme-Blackburne (1)	146.740 km. 1926
500 km. V. Horsman Triumph (1)	151.520 km. 1926
750 km. V. Horsman Triumph (1)	151.520 km. 1926
1000 km. C. F. Temple O. E. C. Temple (2)	164.120 km. 1926

Az összes rekordok az angolországi Brookland autodromban érettek el, kivéve C. F. Temple 1000-es eredményét, amit a franciaországi Linas-Monthléry-

1909. V. 10. F. A. Mc. Nab Brookland	482 Triumph-Jap	77.584 km.
1909. VIII. 18. H. H. Bowen Brookland	482 BAT-Jap	95.365 km.
1909. XI. 24. O. C. Godfrey Brookland	494 REX	96.153 km.
1910. IV. 26. W. F. Newsome Brookland	499 Triumph	96.282 km.
1911. V. 25. V. J. Surrige Brookland	499 Triumph	97.264 km.

ben futott 1925 szeptember 7-én.

Nézzük miképp változott a rekord az 500-as kategóriában.

CITROEN

Európa
legkedveltebb
univerzális autója.

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

1911. VIII. 26. J. R. Haswell Brookland	499 Triumph	101.553 km.
1911. X. 13. W. S. Spencer Brookland	499 Rudge	105.309 km.
1912. X. 15. G. E. Stanley Brookland	499 Singer	108.510 km.
1920. VI. 10. J. L. Emerson Brookland	400 A. B. C.	109.299 km.
1920. IX. 9. J. L. Emerson Brookland	400 A. B. C.	113.338 km.
1920. IX. 11. V. Horsman Brookland	490 Norton	115.333 km.
1920. X. 10. V. Horsman Brookland	490 Norton	116.620 km.
1921. VIII. 24. J. L. Emerson Brookland	496 Douglas	117.247 km.
1921. X. 7. V. Horsman Brookland	490 Norton	118.068 km.
1921. XI. 11. J. L. Emerson Brookland	496 Douglas	119.484 km.
1921. XI. 24. F. B. Halford Brookland	498 Triumph	123.474 km.
1922. V. 6. J. L. Emerson Brookland	496 Douglas	126.966 km.
1923. VI. 22. A. Denly Brookland	490 Norton	132.999 km.
1923. X. 2. A. Denly Brookland	490 Norton	137.118 km.
1923. X. 15. A. Denly Brookland	490 Norton	137.698 km.
1923. XI. 10. V. Horsman Brookland	498 Triumph	139.210 km.
1924. VIII. 9. A. Denly Brookland	490 Norton	140.095 km.
1924. XI. 6. V. Horsman Brookland	498 Triumph	141.929 km.
1924. X. 12. Richard Monthléry	494 Peugeot	142.316 km.
1925. V. 25. V. Horsman Brookland	498 Triumph	143.410 km.
1925. X. 31. F. W. Dixon Brookland	499 Douglas	144.781 km.
1925. XI. 14. V. Horsman Brookland	498 Triumph	146.081 km.
1926. VII. 24. W. L. Handley Brookland	348 Rex-Acme-Blackburne	146.740 km.
1926. IX. 29. V. Horsman Brookland	498 Triumph	151.520 km.

Következő számunkban megkezdjük, hasonlóan a multévi összeállításainkhoz a különböző kategóriák összes fennálló táv- és idő világrekordjainak részletes ismertetését. A táblázatok igen érdekes összehasonlításokra adnak alkalmat, különösen azoknak, akik

birtokában vannak I. évfolyamunk 1. 2. 3. számainak. Következő számunkban a 175 és 250 km solo világrekordok ismertetését kezdjük meg a F. I. C. M. most kiadott hivatalos táblázatai alapján.

Ha autókat képviselünk, tartsunk alkatrészeket is hozzá!

Hat hete vár egy FIAT tulajdonos egy kicserélendő alkatrésze!

Cikkünk megírására egyik olvasónk panasza szolgált okot, aki csöndes megbotránkozással adja tudunkra a szomorú hírt. Egy FIAT 501. boldog tulajdonosa vagyok. A minap, úgy 6 hete, eltörött a sebességváltóm egyik fogaskereke. Ez rendjén volna, más kocsinál is megesik. Ilyenkor azonban bemelegyünk a képviselőhöz és annak raktárából megvesszük az újat és minden el van intézve. Nagy volt az ámulatom, amikor bementem a magyarországi FIAT váci-utcai exponenséhez, ahol tudtál adták, hogy bizony ilyen fogaskerek nincs raktáron, ellenben meg van rendelve és azt hiszik, egy hónapon belül itt is lesz. Azóta elmúlt vagy 6 hét, de a FIAT 501-es sebességváltójának fogaskereke csak nem akar Budapestre érkezni.

Egy szót sem szólnánk, ha egy kis képviselőtről volna szó, ahol tegyük fel az egész évi forgalom 10—15 kocsi, vagy még annál is kevesebb, de amikor egy FIAT-típusról beszélünk, különösen az 501-esről, amelyből, csak úgy hozzávetőlegesen, talán több száz fut az országban, akkor kissé furesának találjuk a dolgot.

Ez különben nem az első eset, hogy lapunkhoz, mint egy olyan orgánunhoz, melyhez az automobilisták bizalommal fordulhatnak és amely síkra ismer szállni sérelmeikért, levélben, vagy élőszóval fordulnak. Budapesten, illetve Magyarországon igen téves fogalmaik vannak az embereknek a kereskedelem realitása felől. Kocsit eladni nem olyan nehéz

dolog, de még édeskevés az üdvösséghez. A kocsi-tulajdonos, aki 100 milliókat, sőt néha több száz milliót is kiad egy kocsiért, megkövetelheti, hogy a vétel után is törődjön vele a képviselő. Ma már minden kocsi jó, de mindazonáltal könnyen megesik, hogy egyes nagy munkának kitett alkatrészek, különösen fogaskerekék használhatatlanná válnak és kicserélésre szorulnak. Ilyenkor a képviselő részéről a legminimálisabb előzékenység, ha azonnal pótalkatrésszel szolgálhat a kocsi-tulajdonosnak.

Határozottan megállapíthatjuk, hogy rossz üzletember az, aki képviselt kocsijaihoz nem tart pótalkatrészeket. A pótalkatrész, nem kell olyan sok, igen jó befektetés. Kell? Itt van! Nincs sok szóbeszéd. A kocsi ismét jár. Ha nincs, már beszélünk róla. Beszélünk róla mi, mások, sokan, híre jár és ez már rossz. Kénytelen vagyok elmenni egy javító-műhelybe, ahol a pótalkatrészt megcsinálják, a konkurrencia már észreveszi, már meglátja és már szájról-szájra jár, hogy ez meg ez a kocsi ilyen, meg olyan.

Figyelmébe ajánljuk ezen kis „igazságot” a budapesti FIAT vezérképviselő úrnak, de sok másnak, akik a most gombamódra alakuló képviselőteket vezetik. Gondoskodjunk megfelelő mennyiségű pótalkatrészeiről. Az a legjobb befektetés. Többet hoz, mint a legjobb részvény.

Beszélgetés Nils Hj. Palmstiernával, a Svéd Királyi Automobil Club vezértitkárával

Göteborg. A tengerről jövő erős szél élenken lengeti egy hatalmas palota tetején a Svéd Királyi Automobil Club sárga csíkos zászlaját. A nagy boltíves kapu alól vastag szőnyeges, széles márványlépcső vezet fel a klub helyiségeibe. Beküldöm az egyenruhás inas által „Automobil-Motorsport” igazolványomat és a következő percben már szemben állok Palmstierna őrnaggyal, a klub vezértitkárával. Kellemesen érinti, hogy Magyarországból is felkeresik és a legnagyobb szívéllyel felel kérdéseimre, amikor rátérek idejövetelem tulajdonképeni céljára: Szeretnék Svédországról, mint motorállamról tiszta képet kapni.

Kérdőzködésemmre elmondja, hogy Svédországban ma 50.000 személyautó, 22.000 motorkerékpár, 15.000 teherautó és 1500 autóbusz van forgalomban. Jelenleg Svédországban oly nagy az érdeklődés, hogy az utolsó esztendőben, 1926-ban aránylag sokkal több automobilt adtak el, mint magában Amerikában.

Svédországnak két nagy automobilklubja van. A Svéd Királyi Auto Club. Elnöke a nálunk is ismert sportsman, gróf Clarence von Rosen. A tagok száma körülbelül 6000-re tehető. A másik a Svéd Motorclub. Ez valamivel kisebb, de szintén több, mint 3000 tagot számlál. Elnöke egy nagyon gazdag svéd bankár. A. Helberg. A nagyobb szabású túra-versenyeket rendszeresen közösen rendezik és az egyetértés a két egyesület között a lehető legjobb. (Ha Magyarországon lennének, bezzeg nem így állana a helyzet. A szerk.)

A legnagyobb sebesség, amit eddig Svédországban elértek 175 km volt, az 1926 nyarán rendezett kilométerversenyen, ahol Westerberg egyike a legjobb svéd motorkerékpárosoknak, nagy kéthengeres Harley-Davidson versenygépén a nap legjobb idejét futotta, megelőzve az összes automobiloikat.

Kérdésemmre milyenek az autó-utak Svédországban, a következőket mondja: „Utaink nagy része makadám, de van sok beton-utunk is. Különböző nézük meg” — fordul hozzám — és máris csenget és előrendeli autóját. Amint beszállunk és kiérünk a városból, átadja nekem a vezetést. Svédországban rendszerint mindenki maga vezeti kocsiját. A hatalmas 519-es Fiat minden rázkódás nélkül gördül a

tükörsíma utakon. Fáj a szívem, amikor a székesfőváros melletti Budapest—gödöllői útra gondolok. Bizony, ha Palmstierna őrnagy úr Budapestre jönne, úgy Szelnár dr. legfőljebb a Jánoshegyig vihetné megtekinteni „Magyarországot”. Az első ami feltűnik, az utak szélessége, ami mindenütt meghaladja a 6 métert. Az erősebb fordulók mind emeltek. Mikor elmondom, hogy nálunk ez ismeretlen jelenség, roppant elcsodálkozik. „Hogyan, hát Önöknél az Állam nem törődik az utakkal?” A svéd kormány hatalmas összegeket áldoz útaira. Egy négyzetméter út megépítése 20 svéd korona (400.000 magyar korona), egy négyzetméter fenntartása pedig 45 óra évenként (9000 magyar korona). Ilyen áldozatkészség mellett azután elképzelhető, hogy van autó és van idegenforgalom. Egy másfélórás gyönyörű tengerparti út után az őrnagy úr átveszi tőlem a volánt, majd hazavisz lakásomra, üdvözlését tolmácsolva, a legjobb magyar vezetőnek Delmár Walternek, akiről oly sok szépet hallott. Én pedig megköszönve szíveségét és a kellemesen eltöltött délelőttöt, búcsúzóul el a svéd automobilizmus egyik vezetőalakjától.

Zarubay Lóránt.

Feledi Pál dr. (Norton)

Magyarország első motorkerékpár-bajnokának, dr. Feledy Pálnak ezidei startját illetőleg mindezt meg lehetős bizonytalanság uralkodott. Senki sem tudta, hogy e sokszoros T. T. győztes és rekorder menőnk megmarad-e eddigi gépe, a Sunbeam mellett, vagy más gépeken fog-e versenyezni. A legautentikusabb helyről, magától a Norton budapesti képviselőtől nyert értesülésünk alapján elsőnek írhatjuk meg, hogy dr. Feledy Pál 1927. évi versenyait egy 490 km. ohv. Norton speciálgép nyergében fogja végigfutni. A Norton-gyár Racing Départementjának főnöke, aki látta dr. Feledyt Strassburgban és látta, hogy milyen jól tartotta magát bukásáig, nagy rokonszenvvel fogadta a képviselőtérését, miszerint bajnokunk számára egy speciál-gépet bocsásson rendelkezésre, sőt arra kérte a képviselőt, hogy lehetőleg hasson oda, hogy dr. Feledy ne csak a magyarországi versenyeken induljon, hanem két-három nagy külföldi verseny startjánál is megjelenjen. Dr. Feledy késznek mutatkozott és így valószínű, hogy az idei nagy világv versenyeken két-három legjobb

Indian

motorkerékpárok

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

Magyarországi
vezérképviselet:
Rotholz és Landau
Budapest, V. kerület,
Vilmos császár-út

66

Telefon:
128-29



magyar versenyzőnk fog starthoz állani. Dr. Feledy minden valószínűség szerint, ha csak hivatali elfoglaltsága engedi, starthoz áll az Angol Tourist Trophyban, a Francia Grand Prixben és valószínűleg a németországi Nürnberg Ringen tartandó Európa bajnokságban is. Dr. Feledy speciálgépe, mely hajszálnyira egyezni fog a híres Norton versenyzők: Bennett, Craig, Shaw és mások gépeivel, a kora tavasszal már Budapestre fog érkezni. Dr. Feledy első startja Nortonon valószínűleg a Magyar Tourist Trophyban lesz. Reméljük, hogy új gépén éppen olyan sikerrel fog versenyezni, mint a Sunbeam-en, mely már szinte összeforrott lényével.

FORGALMI HIREK

Aki csudabogarat akar látni, vegye magának azt a fáradságot és menjen a Jánoshegyre hátul felvezető serpentinre, oda, ahol az ősszel a MAC Jánoshegyi versenyét tartották. Ennek a szép serpentinnek van két gyönyörű hajtúkanyarodója. Az első még lenn van a Tündérhegyi-úton, a másik fenn a pálya felében. Hát menjünk ebbe a második hajtúkanyarba. Itt látni Európa csodáját. Egy kanyarodót, melynek belső oldalát, ahol ároknak, mélységnek semmi nyoma, vastraverzekkel rakták ki. Jobbra-balra vastraverzek. A fenti körülményre Delmár Walter mérnök, kitűnő automobilistánk és munkatársunk hívta fel külön figyelmünket, mert mint ő mondja, végigjárta az Alpesek legnehezebb hágóit és szerpentinjeit, de ott ilyen nem látott. Itt az elmés építő bizton a hegyoldalt óhajtott biztonságba helyezni az időnként (egyszer egy évben) szálguló automobiloktól, nehogy a hegynek baja essék. Ha tehetném, lebontatnám a vastraverzeket és építési költségeit megtéríteném azzal, aki ezt a csudabogarat tervezte és életfogytiglan vonatnám le a fizetéséből azt a pénzt, amivel a várost, vagy az államot megkárosította. Mert ez károsítás, a szó legteljesebb értelmében. Kidobott pénz, aminek semmi, de semmi értelme nincs. Ajánljuk a polgármester uraknak, ha idejük engedi, tegyenek autójukon egy kis sétát és tekintsek meg az európai útépités „csudabogarat“, a Jánoshegyi vastraverzeket. Szívesen kalauzoljuk őket.

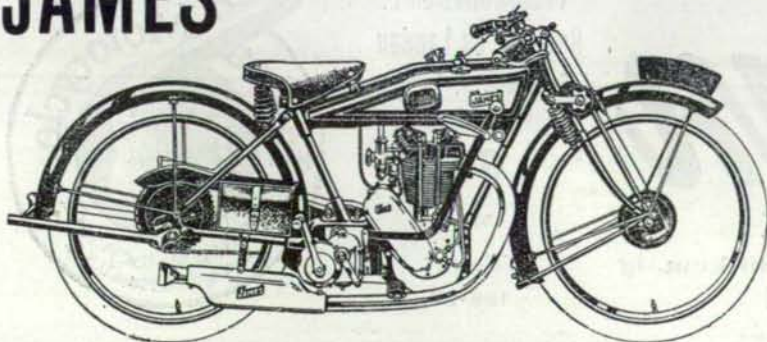
A Pasaréti-út. Van a kies Budán a II. kerület-

ben egy igen szép kis utca, jobb és baloldalán villasorokkal, nyári mulatókkal, csak egy a baja, nem lakik benne egyetlen egy miniszter sem, sem pedig államtitkár. Ez a szegény utca ma Budapest díszé, illetve szégyene. Három hónap óta kiszedett villamossínek, felszedett, de azóta érintetlen úttest, bukkánók és gödrök jelzik a Balkánt Budapestben, 150 méternyire a Fogaskerekű alsó végállomásától. Az úttest lezárva nincs, azon tehát bárki, bármikor haladhat és mivel a Pasaréti-út több kilométer hosszú, tehát mindenki arra igyekszik, mert a legközelebb. Nem szégyenlem, de bevallom, hogy a minap dagadt fejjel adtam meg az árát a Pasaréti-útnak. Egy kis MÁG taxin, dícséretére váljék, hogy ép rugókkal menekültünk, igyekeztem kifelé a Gyuri bácsi vendéglőjébe, a Bruckbauerhoz egy kis társasvacsorára. Egyszerre hatalmas rázkodás, utána a másik, a harmadik, elszédülök, majd a kocsit megáll. Nagynehezen észhez kapok, fogom a fejemet. A soffőr elképedve kérdi, hol vagyunk. Ah semmi, mondom, csak a Pasaréti-úton. Polgármester úr, az Istenre kérem, nézze meg a Pasaréti-út elejét, azután csapja el a II. kerületi főmérnökét, akkor talán a másik, akit helyébe tesznek, esetleg rendbehozza. Ezért fizetünk utadót, hogy gödrökön és bukkánókon keresztül vigyen az utunk. Kénytelenek vagyunk leszögezni, sehol oly rossz utak, oly rendtelenség, mint az első és második kerületben nincs.

Külső Kerepesi-út Gödöllő. Magyarország úthálózatának egyik díszé. Egyszer már megirtuk. Igazán csodáljuk hatóságainkat, csodáljuk azokat, akik től függ. Legalább ezt a főutat, ahol Magyarország kormányzója oly sokat megfordul, hozhatnák olyan állapotba, hogy az európai nívónak megfelelően. Huszonöt-harminc centiméteres gödrök tarkítják a Mátyásföld felé vivő utat. Ugyilátszik a Magyar Általános Gépgyár itt tartja a rugópróbáit. Vagy a mi útépitő hivatalainknak semmi tapasztalata nincs az utak természetét illetőleg. Hiszen mi, akik csak időnként járunk Mátyásföldre, Kistarcsára, esetleg a Mátrába, látjuk, mint romlik napról-napra a gödöllői országút. A városi és állami útépitő hivataloknak már ebben az irányban nagy tapasztalatokkal kellene rendelkezni és az olyan utakat, ahol nagy a forgalom és hamarabb vannak kitéve kopásnak és rongálódásnak jobb anyagból kellene készíteni.

JAMES

a legmegbízhatóbb, a legzajtalanabb angol motorkerékpár.



A híres angol Six Day Trial-ok állandó hőse
A legnehezebb terepen futó angol verseny a
„Skótnapos verseny“ hatszoros abszolút győztese.
„Class production, not — mass production.“
Jöjjön, nézze meg, most érkezett
legújabb modelljeinket!

Magyarországi vezérképviselet:

Bruck Nándor és Fiai

Budapest, VIII., József-körút 45.

A. J. S.

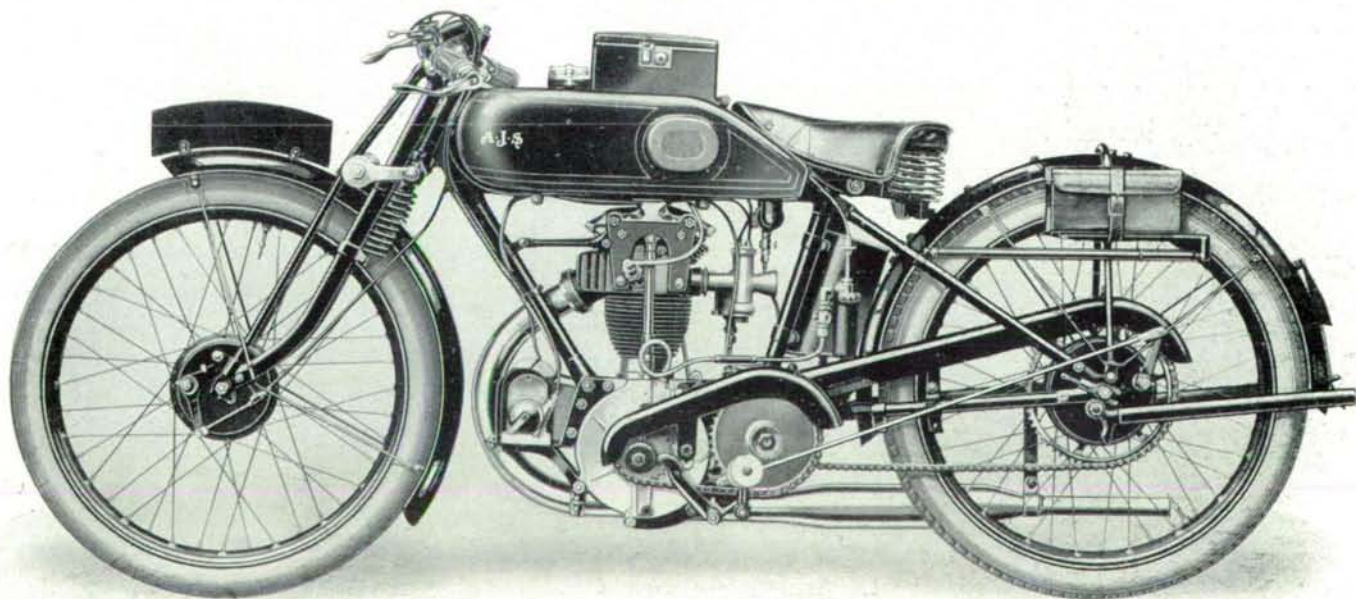
Olvasóink között kevesen vannak, kik ne ismernék fenti három betű jelentőségét. Az A. J. Stevens wolwerhamptoni (Anglia) motorkerékpár gyár készítményeit jelzi röviden fenti három betűvel. Azt azonban kevesen tudják, hogy ezen, ma már világhírű és legelső helyen álló gyár nem is olyan régen, 12 évvel (1914-ben) ezelőtt alakult és két szorgalmas, szerény, fiatal angol mérnök kitartó munkájának eredménye a ma fennálló hatalmas 5000 munkással és legmodernebb felszereléssel bíró üzem.

Még Angliában is, melyet a motorkerékpár hazájának ismernek, szenzációsnak mondható az az eredmény és népszerűség, melyet ezen gyártmányok ilyen rövid idő alatt az egész világon elértek. Ennek magyarázatát a két agilis alapítón és vezetőn kívül még annak is tulajdoníthatjuk, hogy a többi régi, ismert, évtizedek óta fennálló motorgyárral szemben azzal szerezte meg óriási előnyét, hogy a gyár alapításakor a modern szellemben lefektetett munkaelv és legmodernebb technikai felszereléssel (munka, gépek stb.) indult meg az első gépek előállítására. Ezen motorkerékpárok már az első bemutatkozás alkalmával megnyerték maguknak a régi sportemberek bizalmát és magukra irányították a motorok iránt érdeklődők nagy tömegét.

A modern szellemben vezetett gyártás előnyei a gyár 12 éves fennállásának ideje alatt minden évben kellemesen tapasztalható különböző új modelljeinél. 1916. évben, dacára a világháborúnak, elkészült az első felülvezérelt 349 ccm. A. J. S. motorkerékpár, mely a világháború befejezése után Angliában és más országok által rendezett nemzetközi versenyeken mindenkor, mint győztes és többszörös rekorder került ki.

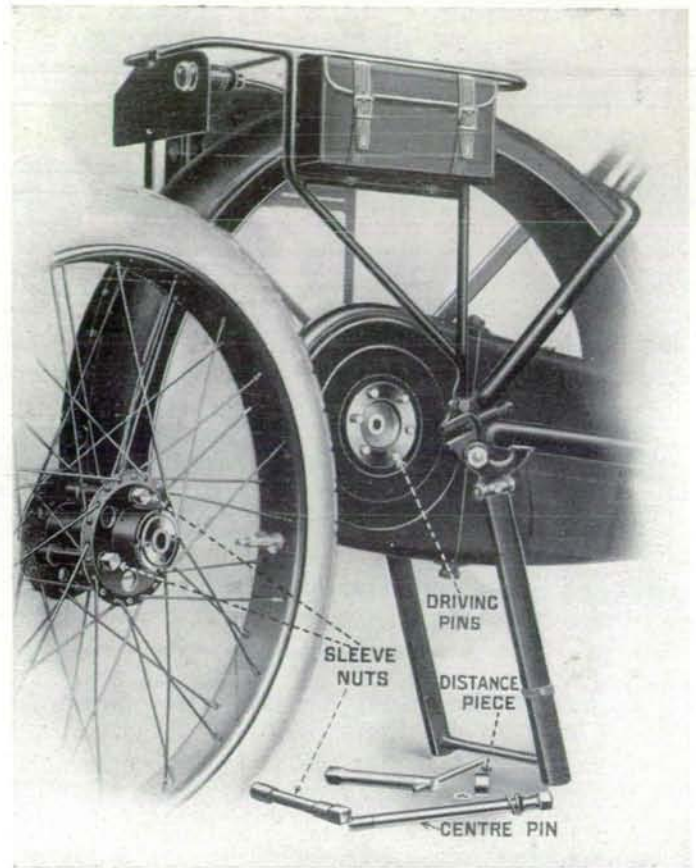
Számtalan győzelmet arat nagyobb ürtartalmu gépek részére kiírt kategóriákban. Versenyeit könnyen nyeri, amit főleg annak köszönhet, hogy felülvezérelt motorjával, mint úttörő jelent meg elsőnek, a számtalan, ismert régi angol gyár előtt. Versenysikereit a felülvezérlés évről-évre való fokozatos tökéletesítésével biztosítja magának, közben nem hagyva figyelmen kívül a túrázók által támasztott követelményeket sem.

Túramodelljei is olyan konstrukciós előnyökkel rendelkeznek, melyek egy más gépen sem találhatók. A között ábrák szemléltetően ismertetik számtalan előnyét, kezdve a nyári kirándulások alkalmával legtöbb bosszúságot okozó gummiszerezéstől a gyújtás és gázosító beállításáig, melyek ezen gyártmányokon úgy készültek, hogy a teljesen laikus vezető is üzemzavar és defektus esetén azonnal tud magán segíteni, anélkül, hogy szüksége volna a gyár által a géphez adott kézi szerszámokon kívül az útszéli kovács- vagy bádógosműhely segítségét igénybevenni.

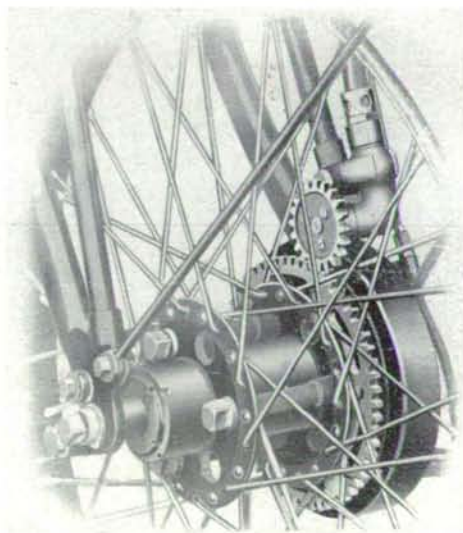




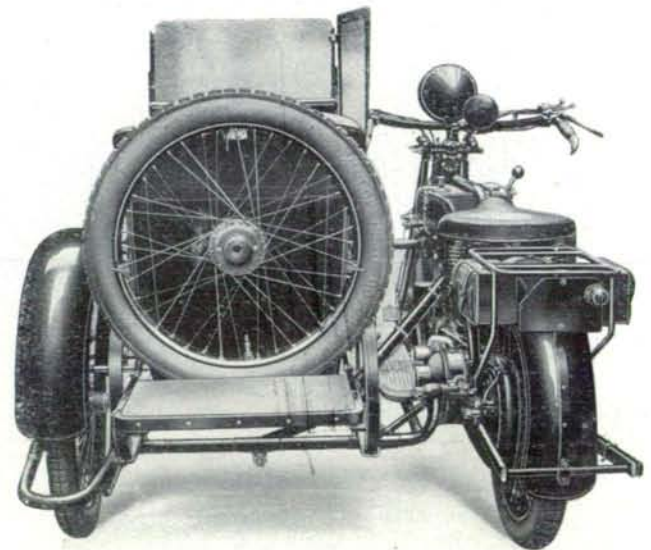
Hátulso keréknél tömlőcsere esetén a középtengely kihuzása után teljesen kiemelhető a tömlő.
(A. J. S. patent.)



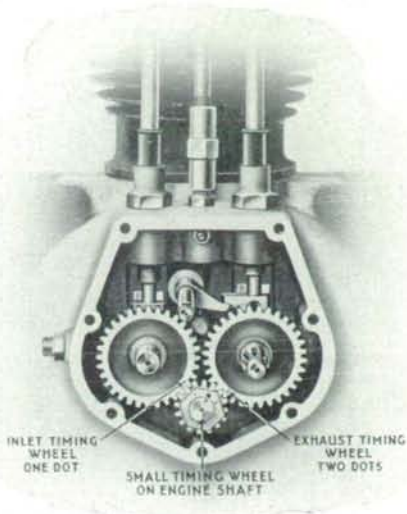
Komolyabb külső, vagy belső gumisérülésnél a megjelölt három tartócsavar eltávolításával kiemelhető az egész hátsó kerék, a láncvédő szekrényben, teljesen zárt helyen elhelyezett meghajtólánc és fékszerkezet leszerelése nélkül.



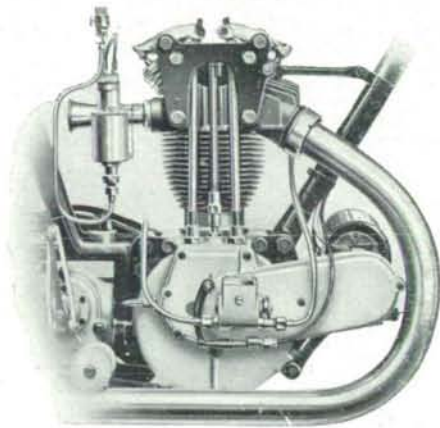
Első kerék kiserelése teljesen a hátsó 800 cm. 2 hengeres gépen látható kerékhez hasonlóan, sebességmérő, meghajtás és fékszerkezet szerelése nélkül. Túloldali ábrán látható a teljesen kiserelt kerék.



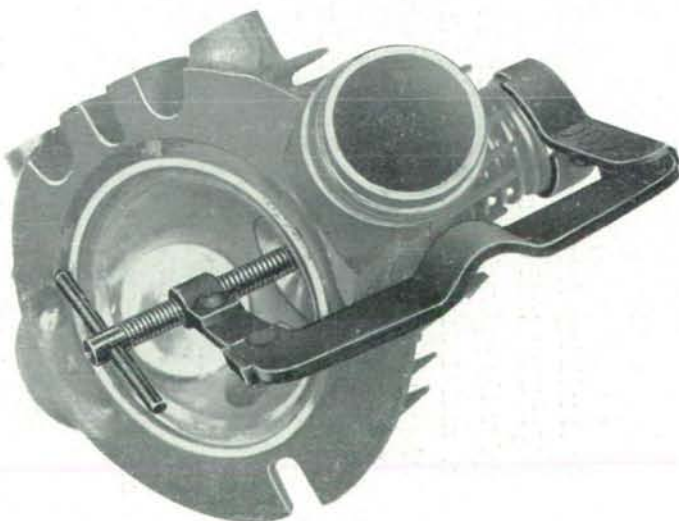
A tökéletesen és ideálisan felszerelt A. J. S. túragép, csomag-tartóval, szélvédő, vízmentes vászontakaró és bármelyik kerék helyére alkalmas pótkerékkel, ballongumival, gyűrű-tartó részekkel pár pillanat alatt lekapcsolható.



Felülvezérelt motor vezérmű fogaskerék elrendezése, gyári jelzéssel a motor egyszerű és tökéletes beállításához, hasonlóan az oldalvezérelt túramodellekhez.



3.49 HP sportmodell, felülvezérelt szelepekkel, levehető hengerteljes, félautomatikus gázosítóval. Vezérmű oldalról nézve.



Henger leemelése, szelep kiserelése (A. J. S. patent) szeleprugó-szorító segítségével. Gyári szerszámkészlet tartozéka. Az ábrán jól látható a nagyméretű kipuffogó és szívószelepnylás.

Ezen gyártmányok tökéletes megbízhatóságát legjobban az bizonyítja, hogy országunkban a legnagyobb számban vannak elterjedve, dacára a multévi angol bányásztráknak, amikor a legkellemesebb nyár közepén a gyár kénytelen volt üzemszünetelés miatt exportszállításait beszüntetni és cca. 3 hónapig kellemetlenül érezték ezen gyártmányok előnyeit ismerő érdeklődők a rakatári készlet teljes hiányát a budapesti képviselőnél.

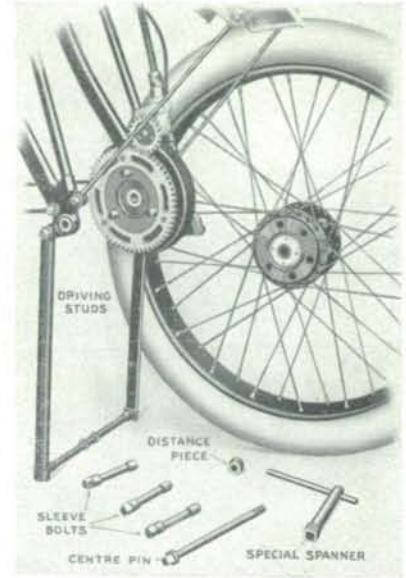
Versenyeredmények tekintetében is szép sikert tudnak felmutatni, ami nagyban hozzájárult hazánkban a motorkerékpárok megkedveléséhez és nagy elterjedéséhez.

Magyar vezetők által megbízhatósági és pályaversenyeken elért sikerek: 1924-ben Budapest—Hatvan gyorsasági verseny 350 cm³ I Urbach László, 1924-ben Első Magyar Tourist Trophy 350 cm³ I Wolfner László, 1924-ben Semmeringi verseny 350 cm³ I Urbach László, 1924-ben Budapest—Tihany futárverseny 350 cm³ I Urbach László, 1925-ben Svábhegyi gyorsasági verseny soló 350 cm³ II Urbach László, 1925-ben Svábhegyi gyorsasági verseny oldalkocsi 350 cm³ II Urbach László, 1925-ben Svábhegyi gyorsasági verseny soló 800 cm³ II Wolfner László, 1925-ben Magyar Tourist Trophy 350 cm³ II Gyurkovich Béla, 1925-ben Újpest város pályabajnoksága 350 cm³ Deli Lajos, 1926-ban Budapest—Hatvan gyorsasági oldalkocsi 500 cm³ I Biller Lajos, 1926-ban Gugerhegyi gyorsasági verseny soló 500 cm³ I Urbach László, 1926-ban Ügetőpálya verseny soló 350 cm³ I Urbach László, 1926-ban Ügetőpálya verseny oldalkocsi 500 cm³ I Urbach László, 1926-ban Ügetőpálya verseny oldalkocsi 350 cm³ II dr. budai Goldberger Antal, 1926-ban Tauern (Ausztria) hegyi verseny 500 cm³ II Urbach László, 1926-ban TTC országúti verseny 350 cm³ I Szász Károly, 1926-ban TTC országúti verseny oldalkocsi 800 cm³ I Müller Árpád, 1926-ban Svábhegyi verseny 500 cm³ I Urbach László, 1926-ban Svábhegyi verseny oldalkocsi 500 cm³ I Urbach László, 1926-ban MAC Jánoshegyi verseny 500 cm³ I Urbach László.

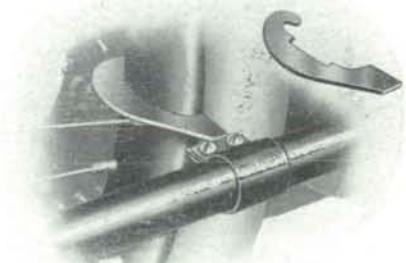
Tudvalévő, hogy a mai gyorsasági versenyek a motorok teljesítőképességét a legvégső határig veszik igénybe. Az ilyen versenyeken elért győzelmek a gép tökéletességének a legjobb bizonyítékai.

Nehezen képzelhető el, hogy egy olyan gyár, mely állandóan a világ nagy nemzetközi versenyein vesz részt és számtalan győzelmet arat, motorjainál ne a legnemesebb anyagot használja fel.

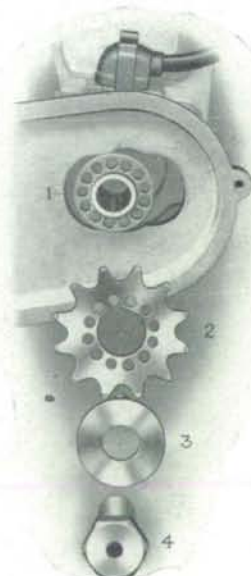
Kellemesen belejezett túrák jelzik a konstrukció helyességét és előnyeit.



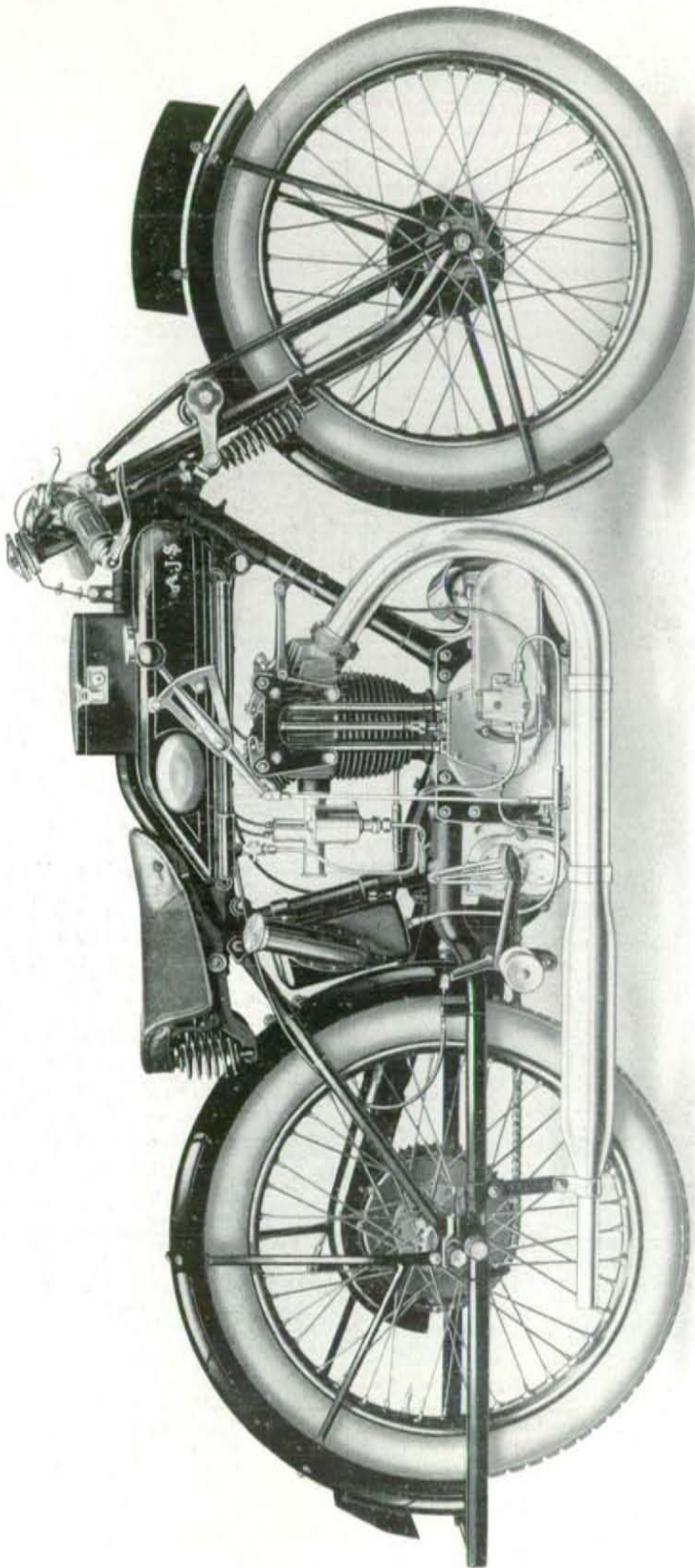
3.49 HP sportmodell hátsókerék kiserelése teljesen hasonlóan a túramodellekhez.



Láncállítás, vagy gumiszereles után beszereltkerék pontos beállításának ellenőrzése az ábra szerinti mérőlemez segítségével. Gyári szerszámkészlet tartozéka.



Mágnes gyújtásának egyszerű, pontos beállítása, gyári jelzés szerint.



A megjelent néhány ábrát és azok leírását figyelmesen átnézve, olyan előnyöket kell elismernünk ezen gépeknél, melyek a motorkerékpározás gyönyöreit és élvezetét úgyszólván zavar-talaná teszik, ami bizony a mi rossz utainkon, ahol a gépek teljesíthetősége a végső határig igénybe van véve, figyelemreméltó előny.

A gyár készít 349 ccm. oldalvezérelt soló modelltől 800 ccm. modellig úgy a legrosszabb utakra megfelelő luxus- és túramodelleket, mint az országuti és pályaversenyzők kívánságának megfelelő, speciális kivitelű versenygépeket.

A gyár tulajdonosai és vezetői, a Stevens testvérek maguk is sportemberek és még ma is aktív versenyzők. A nálunk is ismert Simpson, a világhírű versenyző, mint üzemfőnök működik a gyárban.

Ilyen vezetőség a legjobb garanciája annak, hogy a piacra

kerülő gyártmányok, alacsony ár mellett, mindenkor legjobban megfelelnek a rohamlépésben haladó modern kor követelményeinek és biztosítéka a vevő által beléjük fektetett érték legjobb valorizálásának.

Majláth M. cég az A. J. S. gyártmányok magyarországi vezetői képvisellete maga is garanciája a gépek kiválóságának és a legszolidabb kiszolgálásnak. Mint tudjuk ezen cégünk volt az első, mely a háború befejezése után a külföldi, főleg angol gyárakkal felvette az összeköttetést és behozta országunkba az első modern gépeket, így mint elsőnek alkalma volt a legjobbat, megfelelő ár szemelőlőtt tartásával kiválasztani képvisellete számára.

Tökéletes szakértelemmel vezetett cége saját speciális javító- és szerelő műhellyel rendelkezik, az összes modelljeinek alkatrészei állandóan raktáron vannak, amelynek nagy fontosságát csak a régi motorosok tudják kellően értékelni.

A James-motorkerékpárok

A James-motorkerékpárok Angliában az úgynevezett kvalitásmárkák közé tartoznak. Class production—not mass production (jó minőség — nem nagy mennyiség) mondja a gyár, mely ezt a jelmondatot választotta irányelvül.

A megbízhatósági versenyek során a James évek óta az első helyezettek között van és az idei International Six Day Trialban, a világ legnehezebb megbízhatósági versenyén a győztes Angol B. csapat egyik tagját alkotta.

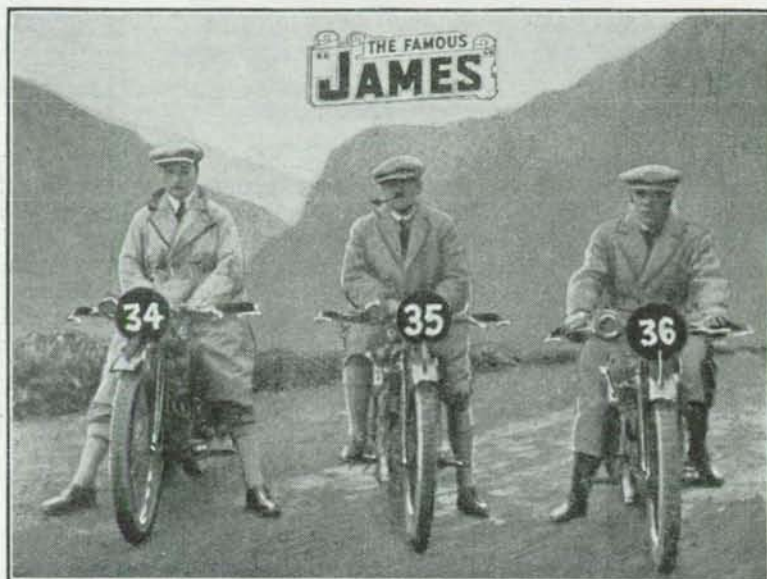
A James-gyár legismertebb és legkedveltebb típusa a Modell 12. Ez egy 500 km-es alulvezérelt sportgép, mely masszív, de amellett rendkívül tetszetős formájával valódi minőségű benyomást kelt. A közelmúltban egyébként alkalmunk volt megtekinteni a gépeket, melyek Budapest motorszakértői szemében látványosságként számírnak. Gondos műhelymunka, remek kivitel jellemzi a kiváló régi angol gyár mindegyik típusát.

Nehezebb oldalkocsis használatra a Modell 19., egy 550 km-es egyhengeres vagy a nagyobbik 750

km-es Modell 10. ajánlható, mely szintén kéthengeres motorral rendelkezik. A 350 km-es felülvezérelt típus (No. 18) nagy sebességekre képes és így különösen a sportember számára alkalmas. Találunk ezen kívül még egy kétsebességes 250 km-es és egy háromsebességes 350 km-es modellt is. (No. 17—No. 11.)

A fentemlített típusok a 250 km-es kivételével mind háromsebességes sebességváltóval és négyütemű motorral rendelkeznek. Terry-nyereg, Renold-láncok, Amac vagy Villiers-porlasztó és Dunlop-drótbetétes gumialbronsok egészítik ki a gépek felszerelését.

Reméljük, hogy a James-márka Magyarországon hamarosan el fog terjedni, különösen azok körében, akik egy feltétlenül megbízható,



előkelően zajtalan és nem piszkító motorkerékpárt kedvelnek.

A James-gépek magyarországi vezérképviselőit Bruck Nándor és fiai cég, Budapest, VIII., József-körút 45. szám, kapta meg, ahol az összes típusok raktáron vannak és bármikor megtekinthetők.

Beszerzési források

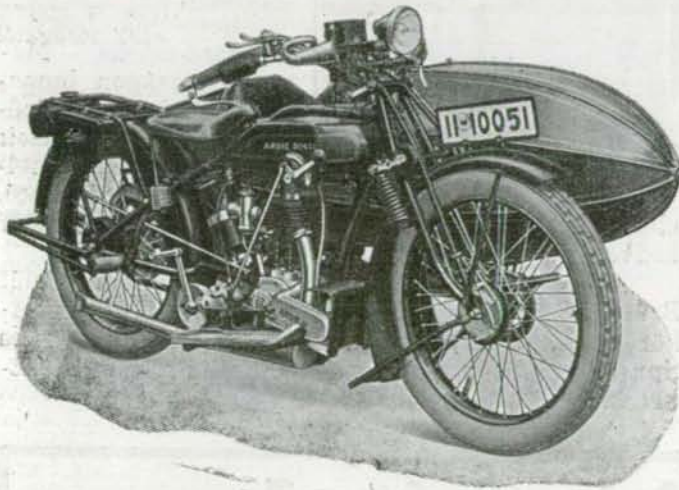
Autogénhegesztés Elektro-Forrasztó és Műszaki Társ. V., Dráva-u. 5. Telefon: Lipót 909-88.	Autógumijavító Tauril Pneumatik R.-T. VI., Mozsár- utca 9.	Villamoshegesztés Elektro-Forrasztó és Műszaki Társ V., Dráva-u, 5 Telefon: Lipót 909-88.
Autójavító REX GARAGE, WOLLEIN FERENC, V., Korál-utca 4. — Telefon: L. 965 - 68.	Használt autók CSERMELY KÁROLY, VI., Síp-utca 3.	Motorkerékpár TERROT-JAP. REX GARAGE, V., Korál-utca 4. szám
Motorkerékpárjavító ZAMECSNIK GYULA, IV., Piarista-utca 8. (Galamb-utcai olda)		Ebben a rovatban egy alcím alatt havonta 5 pengőért kétszer közöljük vállalatának címét. Telefonszámunk. Perez 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 motorkerékpárszakma képviselőinek.

OLDSMOBILE hathengeres. **APART AUTO** r.-t. VI, Andrassy-út 37



Az új Ardie-képviselőt. Az őszi folyamán a kiváló német motorkerékpár márka, az Ardie is képviselőt kapott Magyarországon. Akkoriban az Aratás Mezőgazdasági és Gépkereskedelmi Rt. kapta meg a képviselőt, azonban az agilitás és a hozzáértés hiánya folytán hamarosan beleúnt a dicsőségbe. Az új Ardie-képviselőt (V., Aulich-utca 7.) nagy kedvvel és apparátussal látott hozzá ezen kiváló német motorok népszerűvé tételéhez és reméljük is, hogy a közeljövőben a Jap



beépítésű Ardie-gépek nagy számban fognak elterjedni Budapesten és a környéken. Az Ardie-motorok masszív és szolid építésűknél fogva, ahol különösen az erős váz emelendő ki, Németországban közszeretettel örvendenek. Emellett igen olcsók is. Mint versenygépek is megállották helyüket, hiszen, hogy mást ne említsünk, a múlt évi Osztrák Tourist Trophy abszolút legjobbja hatalmas konkurenciában Thumshirn lett 490 km. óh. Ardie-Japjével, megelőzve a legjobb osztrák menőket, mint Karnert és másokat. Az új képviselő gépei már meg is érkeztek és megtekinthetők V., Aulich-utca 7. szám alatt, ahol nemsokára a Pluto kisautók is meg fognak jelenni.

Az „Ariel“-képviselő ügye. A lapokban mostanában pro és kontra hírek jelennek meg az angol Ariel-motorkerékpárok képviselőtét illetőleg. Hír szerint az angol cég nem volt egészen megelégedve budapesti képviselőjével és annak szerződését 1927-re nem újította

meg, dacára hogy Bauer József, az Ariel-gépek budapesti exponense mindent megtett, hogy vállalt kötelezettségeinek eleget tegyen és mint tudjuk, nemcsak hogy a vállalt 15 gépet elhelyezte, de a Lightweight Tourist Trophy megnyerésével nagy szolgálatokat is tett a gyárnak. Közben Wollemann István és Paul József, a Royal-Enfield, Norton, New-Imperial angol motorkerékpárok, valamint a francia Sénéchal kis autók budapesti képviselője érentkezésbe lépett az Ariel-gyárral a képviselő megszerzése ügyében és mint a tőlük nyert információ bizonyítja, a képviselőt 1927-re meg is kapták, csupán az átveendő gépmennyiségben nem tudtak megegyezni. Mi részünkről a hasonló eseteket elítéljük és nézetünk az, hogy inkább vállaljuk a szolidaritást a külfölddel szemben, semhogy mások képviselője után tegyünk lépéseket akkor, ha a régi képviselő ragaszkodik képviselőjéhez. A jelen helyzet az, hogy a gyár mindkét budapesti képviselővel levelez és defacto ma Bauer József is képviseli az Ariel-gépeket, meg a Wollemann—Paul konzorcium is, hiszen már két gépük útban is van Budapest felé. Nézetünk szerint ez az ügy már igen belevág a megalakulandó Motorkerékpár- és Alkatrészkereskedők munkakörébe és valószínűleg annak első ügdarabja lesz. Mindenesetre, ha mást nem, ki kell mondanunk, hogy addig, amíg valaki tényleg nem mond le egy képviselőről, addig annak megszerzése iránt más képviselőeknek lépéseket tenni nem szabad. Az ezirányban megintervjuolt Wollemann István és Paul József kijelentette munkatársunk előtt, hogy ők szívesen lemondanak az Ariel-képviselőről, ha Bauer József garantálja, hogy a képviselőt a kezében marad. Ha azonban a gyár úgyis elvonná Bauer képviselőt, úgy nézetük szerint inkább ők kapják meg, mint más.

A „Motorkerékpár- és Alkatrészkereskedők Országos Egyesületének“ megalakulása a legjobb úton halad. Intervenciónkra már eddig 16 cég jelentette be, hogy okvetlenül részt kíván venni a mozgalomban. A szervezés további folytatását Martinek István, a magyarországi Rex-Acme-képviselő vette át, aki személyesen fogja még meglátogatni azokat a cégeket, akik eddig nem jelentkeztek. Az Egyesület alakuló ülése valószínűleg egy hónapon belül fog megtartatni az OMKE helyiségeiben. Legnagyobb örömünkre szolgál, hogy végre sikerült a képviselő nemtörődömségét leküzdeni és őket meggyőzni az alakulás szükségességéről.

Autóruházat

Berendezett toilette- és étkezőböröndök.

Weszely István

Budapest, IV. kerület, Váci-utca

9

Utak öntöttvasból. Gascovin francia generális felvetette az ideát: utakat öntöttvaslapokkal fedni. Az öntöttvasablák 10 cm. vastagságban fednék az utakat, miszerint a párizs-marseillei út kivasazásához 3.200.000 tonna öntöttvasra lenne szükség, az út előállítási költségei pedig 256 millió aranyfrankra rúgnának. A kísérleteket valószínűleg még ez évben meg fogják kezdeni, hogy eldöntsék, tényleg jók volna-e a vasutak és a befektetés meghozná-e gyümölcsét.

Taxaméter hazardőrök részére. Egy montivideói (Dél-Amerika) taxivállalat a la Montecarlo kis roulettöröngöt helyezett el kocsijainak belsejébe, melynek egy mutatója összeköttetésben van a kerekekkel és állandóan forog. Beszálláskor az utas bemondja utazásának célját és a roulett mutatóját beállítja egy bizonyos számra. Ha már most megérkezőkor a mutató ugyanazon a helyen áll meg, mint amire az utas beigazította, akkor „nyertem” és nem fizetek semmit. Mint forrásunk megemlíti, a vállalkozás egészen jó üzletnek bizonyult, mert azóta a taxivállalat kocsijait sokkal jobban keresik, mint a többi vállalat taxijait.

Henry Ford megtartotta szavát. Henry Ford 1903-ban a következőket mondta: Olyan autókat akarok piacra hozni, hogy egy egész család elférhesse bennük, amellet kiskis legyenek, hogy mindenki könnyen vezethesse azokat. Könnyűek legyenek, hogy az üzemköltségek ne legyenek magasak. Készüljön a kocsik jó anyagból, a legjobb

munkások által, egyszerű szerkesztési elvek alapján, ára pedig legyen olyan alacsony, hogy azt a középosztály bármely tagja könnyen beszerezhesse magának. Ford megtartotta szavát, de sajnos, csak Amerikára, mert bizony nálunk a magas behozatali vámok és luxusadók még nem engedik meg, hogy a középosztály bármely tagja Ford-kocsit vehessen magának. Ehhez még sok idő szükséges.

A pneumatikok élettartama. A jó út egy országban nem luxus, különösen ott, ahol nagy az autóforgalom. A jó utak az ország polgárainak óriási kiadást takarítanak meg. Az amerikai Good-Year Company, a híres Good-Year pneumatikok készítője egy igen érdekes statisztikát állított össze a pneumatikok élettartamáról. Ha Angliát, mint ahol általában a legjobbak az utak, 100 százalékra értékeljük, úgy az európai országok a statisztika szerint a következő értékelési számot kapják: Németország 80, Hollandia, Belgium, Svájc 75, Franciaország 60, Spanyolország 50, Olaszország 45, Balkán-államok 30. Minket alkalmasint szintén a Balkán-államok körzetébe sorol a statisztika, mely úgy értelmezendő, hogy amelyek pneumatik Angliában tegyük fel 100.000 kilométer után válik használhatatlanná, Magyarországon utaink kriminális állapota folytán már 30.000 kilométernél tönkre megy. Angliában tehát pneumatik szempontjából háromszor olyan olcsó az autóműtartás, mint nálunk, nem is szólva, hogy a kocsik élettartama is jórészt az utak jóségától függ.

Új képviselő. Kürtös István, aki hosszabb ideig a budapesti New-Hudson képviselőnél volt alkalmazásban, a napokban önállósította magát és megszerezte a jónévű angol világmárka, az OEC-motorkerékpárok magyarországi vezérképviselőt. Az OEC (ejtsd OISZI) Temple világrekordjai által tette magát nevezetessé, hiszen tudvalévő, hogy a világ leggyorsabb motorkerékpárja (eltekintve a nem hitelesített Anderson, Indian rekordoktól) C. F. Temple OEC-Temple gépe, mellyel 1926 szeptember 5-én Arpajonban a francia kilométernapon 195.390 kilométeres sebességet ért el. Ebbe az OEC-vázba egy Temple által konstruált 996 km. kéthengeres királytengelyes motor volt szerelve és ugyanezzel a géppel Temple a világrekordok egész sorát állította fel, nem kevesebb, mint tizenhatot. Temple volt az első, aki OEC-gépén egy óra alatt száz mérföldnél nagyobb távot (160.900 méter) volt képes megfutni. Az OEC-motorkerékpárok a háromszögvas elve alapján készülnek és így roppant stabilok és ülésük igen közel fekszik a talajhoz. Masszivitás, szép kidolgozás jellemzi a gépeket. Az OEC-gyár királytengelyes Temple-motorokat (350 és 500 km), valamint minden típusú Jap-, Blackburne- és Bradshaw-motort épít be vázaiba, sőt 996 km. ohc. motorral szerelt sidecarjait is forgalomba hozza. Kürtös Istvánnak sikerült az OEC-gépek mellett a Blackburne-motorok képviselőt is megszerezni, úgyhogy nagy Blackburne-alkatrészkészlet áll majd az idén versenyzőink és túrázóink rendelkezésére.

A Steaua Kőolajkereskedelmi Rt. szép meglepetéssel szolgált azoknak a versenyzőknek, akik „Rex”-benzinnel abszolvták a múlt évi autómobil- és motor-

CHRYSLER

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

OM



kerékpárversenyeket. Újévi ajándéku egy igen szép, masszív, ízlésesen kidolgozott ezüst cigarettatárcával lepte meg őket, melyen arany „Rex” jelvény és egy jelmondat: „In hoc signo vinces” (E jelben győzni fogsz!) ékeskedik. A versenyzők nevében mondunk köszönetet Stéger Hugó Györgynek, a Steana Kőolajkereskedelmi rt. agilis és nemes gondolkodású vezérigazgatójának, valamint Gyurkovich Bélának, aki a legnagyobb körültekintéssel és ambícióval igazi gentlemanlike modorban intézte mindig el, az összes versenyek alatt, a versenyzők minden óhaját és mindenütt ott volt, ahol kellett, úgy ő, mint a kitünő „Rex” benzin.

Az új Bugatti-típus. A napokban tértek haza Molsheimből gróf Salm Hermann és Rózsashegyi István, a francia Bugatti-kocsik magyarországi vezérképviselői, akik lovag Haupt Károllyal együtt három 2 literes Bugatti-túrakocsi alvázat hoztak magukkal. Gróf Salm Hermann elmondotta munkatársunknak, hogy látta a gyár legújabb típusát, amelyről azonban ma még csak annyit tudni, hogy 3.3 literes kompresszoros motorral van felszerelve. A kocsi négyülékes, alakja, mint a 11. oldalon látjuk, teljesen megegyezik a versenykocsi alakjával és sárhányói révén inkább egy sporttípus látszatát kelti. A gyár, mint értesülünk, ezzel a kocsival nagyobb jelentőségű túraversenyeken, valamint a huszonnégyórás versenyeken és hegyi versenyeken szándékozik résztvenni és körülbelül azt a szerepet óhajtja vinni, mint Franciaországban a Panhard-Levasor, a Chenard-Waleker, Németországban a Mercedes és a mihozzánk közel álló versenyeken az Austro-Daimler 3 literes, valamint a nagyobb Steyr-sportkocsi. Kíváncsiak vagyunk az új típus megjelenésére, melyről a beavatottak 200 kilométer körüli sebességet remélnek. Az új típus, tekintve, hogy kompresszorral van felszerelve (8 hengeres), bizony nem lesz olcsó és ára valószínűleg 40–50.000 pengő körül fog ingadozni.

Schüller László, aki eddig az Ausztró-Daimler és Puch közös eladási központjánál volt alkalmazásban, felesérelte állását a Steana Kőolajkereskedelmi rt.-gal, ahol mint műszaki titkár nyert alkalmazást. Reméljük, a szimpatikus motorversenyző, aki az elmúlt évben igen sikeres futást produkált kis Puch-gépén, új állásában is meg fogja állani helyét.

Chandler-automobilok Budapesten. Zirner Akos, aki eddig csupán a francia Mathis-kiskocsikat képviselte, most megszerezte a kiváló és ismert amerikai Chandler- (olvassd: Csendler) automobilok vezérképviselőiét. A Chandler külső szempontjából nem igen tér el az ismert amerikai kocsiktól és jellegzetes hűtőjétől

eltékelte, oldalról a Chrysler, Nash, Buick-hoz hasonlít, szerkezetileg azonban két igen érdekes eltérést mutat a többi kocsiktól. Az egyik a központi olajozás, ami a vezető ülése mellől, egyetlen gombnyomással történik és mindennemű külön zsírozást feleslegessé tesz. Ez, őszintén szólva, olyan előny, ami nagyon, de nagyon megbecsülendő. A másik érdekesség, hogy a kapcsolás nem fogaskerekek, hanem bolznik útján történik. Az új Chandler-kocsi már megtekinthető a képviselő V., József-tér 1., Autó-Szalón helyiségében.

Egy imponáló győzelmi statisztika. A napokban kaptuk meg Molsheimből a Bugatti-gyár most kibocsátott új katalógusait és a vele kapcsolatos győzelmi kiadást. Érdekes megemlíteni, hogy a Bugatti-gyár

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 vezérképviselői:

GREINITZ-PIRKNER

Vaskereskedelmi és Ipari Rt.
BUDAPEST, IX, ÜLLŐI-ÚT 55. SZÁM
Kérjen árajánlatot!

Sürgőnycim:
PIO BUDAPEST.
Telefon: J. 102-78
J. 130-38
J. 8-08

Pullower

Kertész II.

Budapest, VI., Andrásy-út 36.

Párisi áruházzal szemben.

Hó és sárcipő

1911—1914-ig csupán 57 győzelmet könyvelt el magának. Ez a szám az 1920—1924. évek alatt erősen megkétszereződött és 172-re emelkedett. 1925-ben már egy év alatt 289 első díjat visz haza a gyár, míg 1926-ban január 24-től — vagyis az évad kezdetétől — szeptember 19-ig „ötszázháromszor“ halad át győztesen a Bugatti a célvonalon. „Plus de deux victoires par jours“ mondja Ettore Bugatti, a gépek konstruktőre. Nagy szó ez, különösen ha meggondoljuk, hogy a győzelmekből 47 új rekord született és a győzelmek között oly nevek olvashatók, mint: Automobil világbajnokság 1926. Latin államok bajnoksága 1926. Targa Florio. Király-Díj Róma. Grand Prix d'Alsace. Francia Grand Prix. Grand Prix d'Espagne. Európa Grand Prix. Grand Prix de Boulogne. Grand Prix d'Italie és Milano Nagy Díja. Sok és értékes győzelem, amit még eddig

egyetlen gyár sem tud felmutatni. Vajjon meg tudja-e ismételni?

Anton Gazda, a világhírű rúgókormányok fel-találója, a múlt év utolsó hetében áthajózott az új-világba. Gazda Amerikában a Harley-Davidson- és Indian-gyárakkal tárgyal kormányának átvétele ügyében. Itt említjük meg, hogy az olasz Guzzi-gyár végképpen a Gazda-kormány mellett döntött és 1927-es típusait már ezzel a kormánnyal szállítja.

A Fédération Internationale des Club Motocyclistes (Motorkerékpárklubok nemzetközi szövetsége) elfogadta a németek által beadott indítványt, miszerint az oldalkocsis versenykategóriákból töröltessék a 600-as kategória és helyébe a sokkal népszerűbb 500-as iktatassék. Eszerint lenne 350, 500 és 1000-es kategória, sőt

Automobil vezérképviseltek

<p>AMILCAR</p> <p>Halmos Testvérek Budapest, V., Szabadság-tér 18 (Tőzsdepalota) Telefon: T. 159-93</p>	 <p>gróf Salm Hermann Budapest, I., Zsolt-utca 9 Telefon: József 112-18</p>	<p>BALLOT</p> <p>Wilheim Sándor Budapest, V., József-tér 11 Telefon: Teréz 76-09</p>
<p>Hotchkiss</p> <p>AUTO-PALOTA Schmalcz József Budapest, VII., Dohány-u. 22 Telefon: T. 125-68</p>	<p>DONNET-ZEDEL</p> <p>AUTO-PALOTA Schmalcz József Budapest, VII., Dohány-u. 22 Telefon: T. 125-68</p>	<p>Peugeot</p> <p>Landy István Bpest, V., Országház-tér 9 Telefon: Lipót 973-43</p>
<p>SALMSON</p> <p>VELOX AUTOKERESKEDELMI RT. Budapest, V., Dorottya-utca 7.</p>	<p>AUBURN</p> <p>Landy István Bpest, V., Országház-tér 9. Telefon: L. 973-43.</p>	<p>Sènèchal</p> <p>Vezérképviseltek: IV. ker., Ferenciek-tere 3. sz.</p>

a javaslat szerint hasonlóan a solo kategóriákhoz, a 750 km is felvétetnék. A szabály 1928 január 1-én lépne életbe. Részünkről határozottan igazságosnak tartjuk az új kategorizálást, mert megszűnik az az állapot, hogy 500-as gépek kénytelenek indulni 600-asok ellen.

Egy alig használt, mindössze 1000 kilométert futott 500 km BSA-Colonial típus oldalkocsival együtt eladó. Cim: a szerkesztőségben. Telefon: T. 132-64, délelőtt 9-ig vagy délután 2-3 óra között.

Az új 1.5 literes Alfa-Romeo. Az Alfa-Romeo-gyár a közelmúltban hozta ki új 1.5 literes 6 hengeres modelljét, melynek első példányai a napokban érkeztek meg Budapestre a képviselőhöz (V., Nádor-u. 11.). Az új típus az eddigi Alfa-Romeo-kocsik méltó utóda, mely úgy kidolgozás, mint sebesség, akcelerálás, motorjának elaszticitása révén egyike a legsikerültebb másfél literes kocsiknak. A motor egy 6 hengeres blokkmotor. Furata: 62 mm. Lökete: 82 mm. Hengerűrtartalma: 1487 cm. Felülvezérelt szelepek. Több-lamellás ferodo kupplung. Négy előre-, egy hátra-sebesség. Alvázsúly 680 kg. Negyvenliteres benzintartály és 6 literes olajtartály. Úgy a kéz-, mint a lábfelek négy kerékre hat. Benzinfogyasztás 100 kilométerre 13 liter országúton, 15 liter városban.

A Bosch Róbert cég megszerezte a Servo-Dewandre fékek szabadalmát. A budapesti Bosch Róbert k. f. t. értesíti lapunkat, hogy a stuttgarti gyára megszerezte Németország, az északi Skandináv Államok, valamint a volt Osztrák-Magyar Monarchia utódállamai részére a Servo-Dewandre-Vacuum fékek szabadalmát és azokat bármely kocsiba beépíti. A fentnevezett fékek süritett levegővel fékezik le a kocsink sebességét és így olyan helyeken, ahol sokat kell a féket használni, fel-



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

BOLDOG ÚJÉVET KÍVÁN
mélyen tisztelt vevőinek és jóbarátainak

CSERMELY KÁROLY

Budapest, VI., Sip-utca 3.

mentik a vezetőt az állandó erős fékpedálynomástól. A Servo-Dewandre fékről annakidején hosszabb cikkben emlékeztünk meg. (I. évfolyam 13. szám. VIII. 10.)

Hírek Barcelonából. Barcelonai tudósítónk kérésünkre néhány szóval a következőket írja a spanyol kultúra városából, Barcelonából: „Ami az autótól illeti, a kiskocsik túlnyomóan a Citroen- és Renault-gyárakból kerülnek ki, míg a nagyok Hispano-Suiza, amerikai Packard és Oldsmobile, valamint angol Rolls-Royce remekei. Sok még a Fiat, Buick, Salmson, Lincoln és Berliet. A teherkocsik túlnyomó része Ford. Igazi nagy teherautókat itt alig látni. Ami a forgalmat illeti, az csaknem olyan, mint Párisban. A nagy, széles utcákon négyes sorokban haladnak az autók. Rengeteg már az autóbusz, de őszintén szólva, elég ócska típusok. A mi kis pesti forgalmunk után egy kissé zavarban voltam, különösen a jobboldalon való hajtás szokatlan eleinte az embernek. Feltűnően kevés itt az autóbaleset. Igaz, hogy az emberek is sokkal jobban vigyáznak magukra, mint Budapesten. Barcelonában nem látni az utcaközépen traccsoló vénasszonyokat és ujságolvasó urakat. Annál nagyobb a rendtelenség a villamosokon. Itt az utas ott száll fel és ott száll le, ahol akar, jobboldalon vagy balon, az mindegy. A kalauz kedélyesen cigarettázik szolgálatban is. A kocsí belsejében tilos a dohányzás, ennek dacára mindenki a legnagyobb lelki nyugalommal pöfékel. A villamoson való utazás nem éppen olcsó. Egy peseta a jegy egyik végállomásról a másikra (10.000 korona). Átszállani csak a Metrő-ra (földalatti) lehet.

A „Renault“ terjedése Magyarországon. Aki figyelemmel kísérte a taxik szaporodását, annak bizonyára feltűnt, hogy milyen sok közöttük a könnyen felismerhető, karakterisztikusan, de ízléssel vonalozott Renault-kocsí. Utána jártunk az agilis képviselőnél és kiderült, hogy nem kevesebbet, 60 kocsit adott el taxinak. Különösen a kis Renault, a 6/15 HP-ést kedvelik mint taxit. Sokat helyezett el a képviselő a 10/25 HP-és középső típusából, amely különösen alkalmas, mint mindennapi használatra szánt túrakocsí. A vidéken erősen fejlődő autóbuszjáratok közül is sokat Renault-kocsikkal tartanak üzemben. Ezen igazán nem csodálkozik senki, aki járt Párisban és látta, milyen hatalmas részt rágadtak magukhoz a Renault-autók, autóbuszok és különleges teherkocsik, Páris forgalmából. Ma nem kevesebb, mint 40 000 Renault taxi jár Párisban. Így igazán nem tartjuk csodálatosnak, hogy a budapesti képviselő 1926-ban közel 200 kocsit tudott eladni. Az eladott kocsik között szép számmal szerepel a Renault-gyár nagy reprezentációs kocsija is, a 15/60 HP-és luxus-típus. Többek között ezen jár Clinchant francia követ, Gueyreaud francia követségi első titkár és még sokan mások.

FORD személy- és teherautók autorizált képviselője. HAHN, VIII., Üllői-út 52b.

A VII. Nemzetközi Automobilkiállítás (1927 június 4–13) előkészületei serényen folynak. A napokban megjelentek a kiállítás szabályai is. A kiállítás irodája a Királyi Magyar Automobil Club helyiségében, IV., Apponyi-tér 1. alatt van. (Telefon: József 153–18.), ahol mindennemű felvilágosítással szolgál a kiállítás vezetősége. Ugyanitt kaphatók a kiállítás jelentkező-ívei. A jelentkezés határideje 1927 március 15. E határnapon túl beérkező jelentkezések csak a rendelkezésre álló helyek mérvéhez képest vehetők figyelembe. Következő számunkban részletesen fogunk írni mindama kedvezményekről, melyek olvasóinkat és a kiállításra felrúduló közönséget megilletik.

Az amerikai gyárak produktuma. A new-yorki Wall Street Journal, a legnagyobb amerikai kereskedelmi és börzeujság érdekes statisztikát közöl az amerikai automobilgyárak termeléséről. A statisztikából kiviláglik, hogy a termelés a Ford-gyárban esőként, ezzel ellentétben a többiekénél csaknem mindenütt emelkedett. Az adatok a gyárak produktumát mutatják az 1925-ös és 1926-os esztendőkből, az első félévet véve alapul:

	1925 első félév	1926 első félév
Chevrolet	249.800	380.000
Dodge	149.500	227.300
Buick	91.600	140.200
Hudson-Essex	124.500	135.900
Willys-Overland	117.900	107.500
Star	53.300	71.000
Studebäcker	68.900	61.000
Pontiac	—	32.000
Oakland	16.500	32.400
Oldsmobile	20.500	31.400
Paige-Jewett	23.000	26.700
Hupmobile	19.400	22.600
Reo	18.500	19.800
Packard	12.900	16.400
Cadillac	8.700	15.100

Helyreigazítás. Mult, 22-es számunkban hosszabb cikk keretében számoltunk be az angol világművi motorozók újáról. Cikkünkben kifejtettük, hogy noha Bécsben hivatalosan fogadták az angol motorosokat, nálunk senki sem várta őket és így kalauzolás híján fővárosunkat meg sem tekintették. Örömmel állapítjuk meg, hogy tévedtünk. A budapesti BSA-képviselő tulajdonosa, Schmalz József úr, valamint az igazgatója, Sidney úr barátaival meleg fogadtatásban részesítette az újtukat Budapestben keresztül folytató két angolt. Automobilon mutatták meg nekik városunk nevezetességeit és mindent megtettek, hogy Mr. Cathrick és



Joób Juci, a legjobb felvidéki női motorkerékpározó, aki mint hírlík, tavasszal AJS-gépével részt szádékozik venni a magyar versenyeken is.

Mr. Castley Budapesten jól érezzék magukat. A tiszteletükre rendezett vacsorán az angolok lelkesedése már oly nagy volt, hogy arany cigarettatárcáikba, melyekbe az összes eddig beutazott városok nevei be voltak gravírozva, Budapestet különösen nagy betűkkel vésették bele, míg Bécs nevét, melyet időhiány miatt szintén itt vésették be, Budapest mellé egészen kis betűkkel kívánták beírni. Azt mondtuk fentebb, hogy örömmel állapítjuk meg tévedésünket. Örömmel azért, mert megtudtuk, hogy vannak még a magyaros vendégszeretetet ismerő urak, mint Schmalz József, Sidney és Ettl Antal urak, az angolok buzgó kalauzói és habár hivatalosan senki sem szerzett tudomást az angolok megérkezéséről, azok minálunk mégis jól és kellemesen érezték magukat. A világművi BSA-utazók tehát mégis szeretettel fognak visszagondolni Magyarországra — hála a nemhivatalos fogadtatásnak.

A közlekedési biztonság és a világos harisnyák. Mialatt az erkölcsösözök üldöző hadjáratot indítanak a világos női harisnyák ellen, azalatt a dán Autoclub elnöke dicsőimnuszta zeng a világos testszínű selyemharisnyáknak: Azt mondja ugyanis, hogy az est homályában oly nagyszerűen világítanak, hogy az automobilista azonnal észreveszi őket és a reflektor fényében sokkal előbb vesszük őket észre, mint a vörös macskaszemeket. Utal arra a körülményre, hogy az utóbbi hónapok elgázolásainál a delikvens nőkön csaknem mindig fekete harisnya volt és rendszerint az ósdi, ódivatú nők estek csak áldozatul a szerencsétlenségeknek. Ami tehát az egyik részről bűn, a másik részről áldás.

Rex Garage — Sima Violet — Terrot. A közelmúlt napokban nvilt meg az újjáalakított Rex Garage, melyet egy tőkeerős csoport vett meg és alakított át a modern kor követelményeinek. Huszonöt kocsihoz rendezett garage és modern javítóműhely áll rendelkezésre az autós közönségnek. Volt alkalmunk megtekinteni a javítóműhelyt, melyről elmondhatjuk, hogy jó és olcsó. Maga az a körülmény, hogy 6–8 taxikos és csomó magánautó szétszedve szemünk előtt állott, elárulta a javítóműhely nagy fegyelmét. A látottakból és a nekünk elmondottakból különösen a gyors és

Az 1926. évi Magyar Tourist Trophy győztes

ARIEL

10 havi részletre.

550 km. s. v. sport	24 millió korona
550 km. túra	25,5 millió korona
500 km. o. h. v.	27 millió korona
500 km. two-port o. h. v.	30 millió korona

Az árakban a luxusadó bennfoglaltatik.

Ariel-vezérképviselő:

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

Motorkerékpár- és alkatrészkepviseltek.


D-RAD

Gecső és Társa
Budapest, V., Szécheny-
(Rudolf)-rakpart 10.

BSA

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

HRD

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

Schlotzer Gáspár

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

precíz munka fogalma domborodott ki. Nyolc nap a generáljavítása egy kocsinak, ahol a karosszéria leemlése is megkívántatik, míg egy generál motorjavítás időtartama 3 nap. A műhely a legmodernebb gépekkel van felszerelve és 30 munkással dolgozik, köztük külön villamos szakemberekkel, akik mindennemű mágnes, dinamó, akkumulátor és világítási bajokat a legrövidebb idő alatt orvosolnak. A Rex Garage helyiségeiben van ma egyébként a Sima-Violet kiskocsik és a jónévű francia Terrot-motorkerékpárok vezérképviselése is, akik a Múzeum-körút 2. szám alatti helyiségükből szintén ide költöztek, mindkettőből állandó nagy raktárt tartva fenn.

Fontos hibajavítás! 22. számunkban megjelent „Hogyan takarít meg pénzt az öreg autósroka” című cikkünkben a 12. oldalon lévő jobboldali hasámban alulról a 15. sorban „szódavíz hozzáadásával” helyett: szódásvíz (szódaoldat) hozzáadásával olvasandó.

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

SZŐNYILAJOS

MŰSZAKI FÉNYKÉPÉSZETI MŰINTÉZET

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

Budapest, V., Visegrádi-utca 23. szám

Telefon: L. 918 44. Reggel 8—1/2 10-ig és d. u. 2—4-ig.

Alapítva 1912. évben.

A Bugatti-autók
modern carrosseriáit
készíti

Túcsök István
autókarosszeria-gyára

Budapest, I., Zsolt-utca 9.

Telefon: József 142-86.

VEZÉRKÉPVISELET:
VERES PÁLNÉ-UTCA 19.

NEW=HUDSON
MOTORKERÉKPÁROK

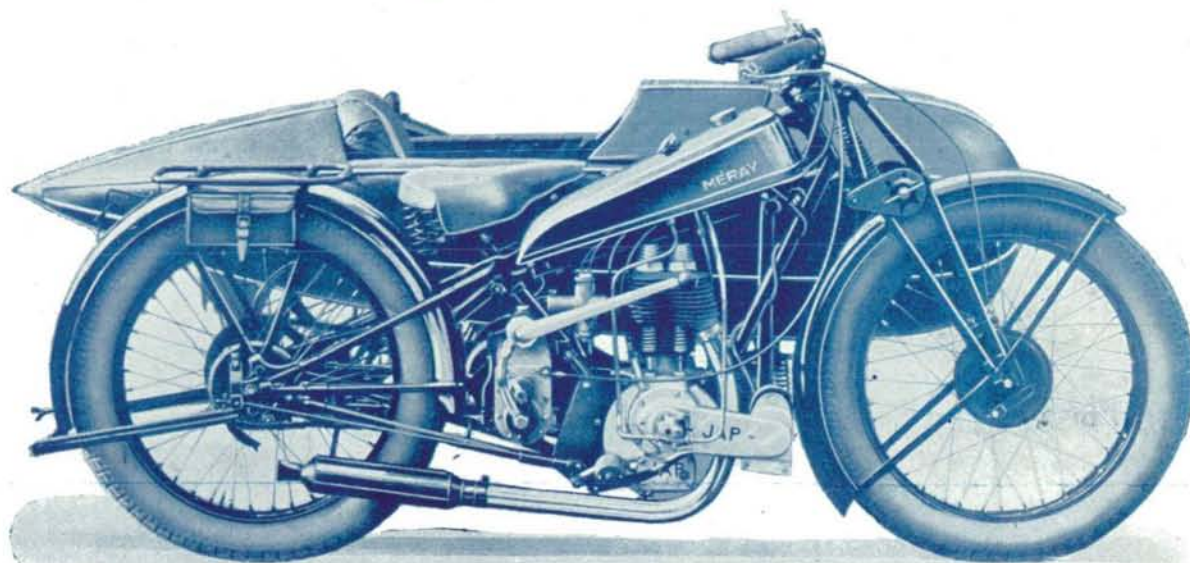
VEZÉRKÉPVISELET
VERES PÁLNÉ-UTCA 19.

R. Pennsol motor oil
a legtekélyesebb amerikai autóolaj

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



Az 500 köbcentiméteres **MÉRAY** motorkerékpár
a magyar utak motorkerékpárja!



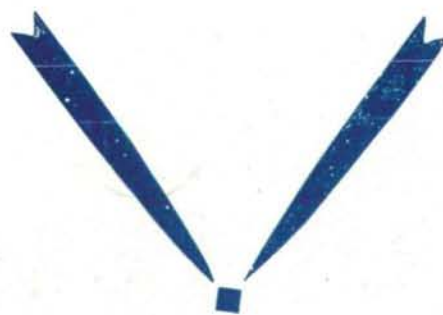
Kérje az 1927. évi új
MÉRAY-katalógust!

Méray-Motorkerékpárgyár R.-T.
Budapest, V., Dorottya-utca 3. — Telefon: Teréz 26-65.

Mindennemű sport- és bőröltözékek,



bőr autókabátok, golfruhák,
skiöltönyök, vadászkabátok,
szőrmebecsek és utibundák



Heller

(Rákóczi-út 13)

ruhaárúházában mér-
ték szerint is készülnek



**OPEL
TALBOT
HUPMOBILE**

VÁROSI ÉS TÚRAKOCSIK

LATIL

GYORSTEHERAUTOMOBILOK



VEZÉRKÉPVISELET:

VELOX AUTOMOBIL RT.

BUDAPEST, V., DOROTTYA-U. 7.

(HITELBANK-PALOTA)

TELEFON: 75-78

Nyugatmagyarországi vezérképviselet:

NYUGATMAGYARORSZÁGI AUTOMOBILKERESKEDELMI ÉS BÉRFUVAROZÁSI
VÁLLALAT. SAÁGHY ES MAYER. SZOMATHELY, BERZSENYI DÁNIEL-UTCA 1.

