

# Automobil Motorsport

II. évfolyam

2

Ára 1 pengő  
(12.500)



## DUNLOP PNEUMATIK



EGYETLEN KÖNYVTÁR  
SÁECS  
POLYGRÁFIK  
24 29 A-20

385  
11  
1

TELEFON:  
L 994-38 és 994-39

# „STEAUA”

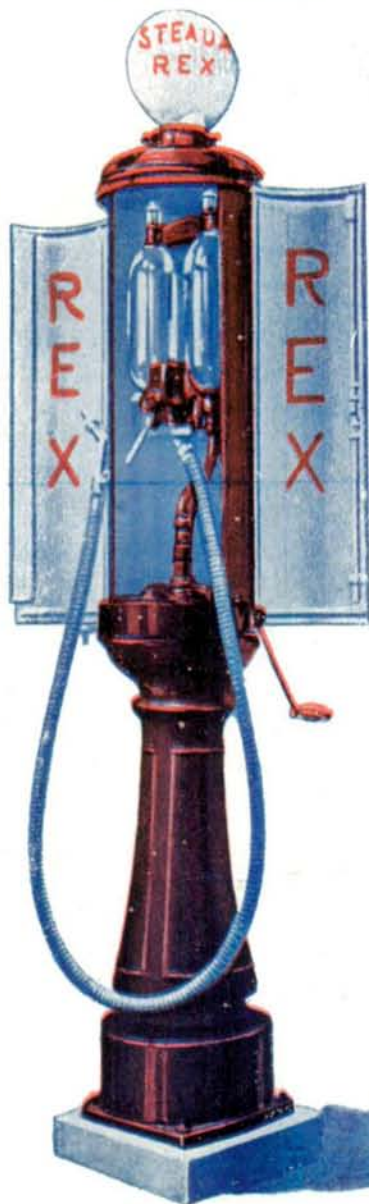
IGAZGATÓSÁG:  
Teréz 43-47 szám

## 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:

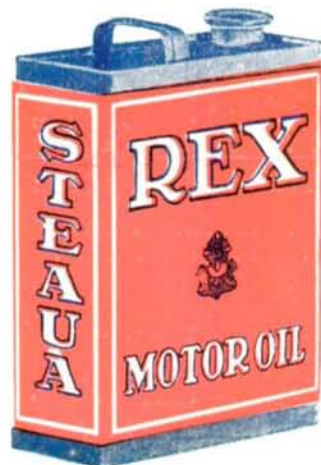
- Békéscsaba:** Töltőkút a Főtéren. Bayer L. üzlettel szembe.
- Budakeszi:** Töltőkút Gräfl Antal raktára előtt.
- Csongrád:** Töltőkút a Főtéren. Czajlik gyógyszerár előtt.
- Csorna:** Sopronmegyei mezőgazdák Rt.
- Debrecen:** Töltőkút az Arany Bika száll. előtt
- Déaványa:** Guttman Gyula.
- Dunaföldvár:** Borovitz testvérek.
- Füzesabony:** Fakereskedelmi Rt. telepén az országot mellett.
- Győr:** Töltőkút a Magyar Mezőgazdák Szövetkezeténél, Telek-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-tér 5.
- Keszthely:** Töltőkút az Amazon szálloda előtt.
- Kiskunfélegyháza:** Schweiger Mór fia.
- Kiskunhalas:** Töltőkút Kohn Sebestyén vaskereskedése előtt
- Kispest-Szentlőné:** Herz és Mautner.
- Kisvárd:** Lovite Mózes.
- Köszeg:** Töltőkút Bognár Miklós garage-ában.
- Lepsény:** Magyar Mezőgazdák Szövetkezte.
- Makó:** Ehrenfeld és Spitz Rt.
- Mátészalka:** Mátészalkai közgazdasági Bank Rt.
- Miskole:** Töltőkút a Korona-szálloda előtt.
- Miskole:** 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.
- Parádafürdő:** Töltőkút az Erzsébet-szálloda előtt.
- Pásztó:** Grünfeld Miksa.
- Pécs:** Töltőkút Varga Gyula garage-ában Rákóczi-út 34.
- Putnok:** Pango K. üzlettel szembe előtt, a Városháza épületében
- Sopron:** Töltőkút Kopstein Béla járműgyára, Várkerület.
- Szabadszállás:** Magyar Mezőgazdák Szöv., Piac-tér.
- Szentes:** Töltőkút Wellisch Vilmosné műszaki kereskedése előtt.
- Szilkszó:** „Steaua” szilkszó kirendeltsége, Grosz Ernő.
- Szolnok:** „Steaua” szolnoki raktára, Gorove-u.
- Szombathely:** Töltőkút a vármegyei ház mellett, Hollán Ernő-utca 1. sz. ház előtt.
- Tapolca:** Töltőkút Kaszás Soma kereskedése előtt.
- Tokaj:** Breuer Ignác.
- Zalaegerszeg:** Töltőkút Mayer József üzlete előtt, „Barány” étteremmel szemben

Használja  
„REX”  
töltőállomásainkat!

Ön látja a mennyiséget!  
Ön látja a minőséget!

„REX” autóolajak

Ajánlási tábláink alapján  
keresse ki a magának  
megfelelő minőséget.



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





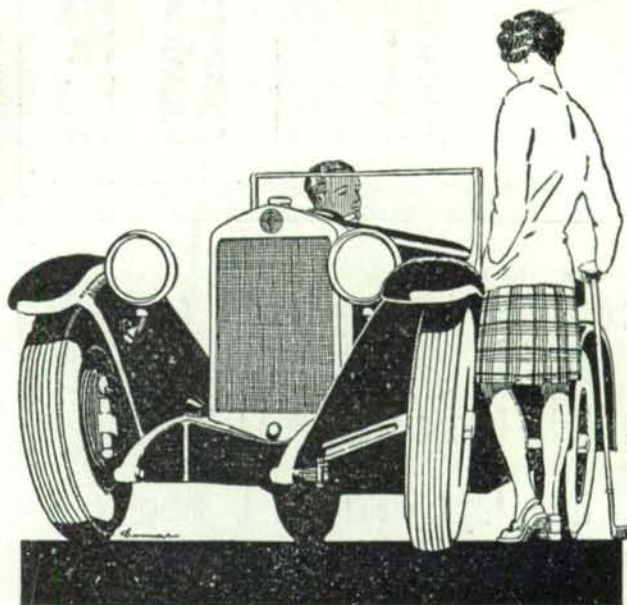
# STEYR

**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

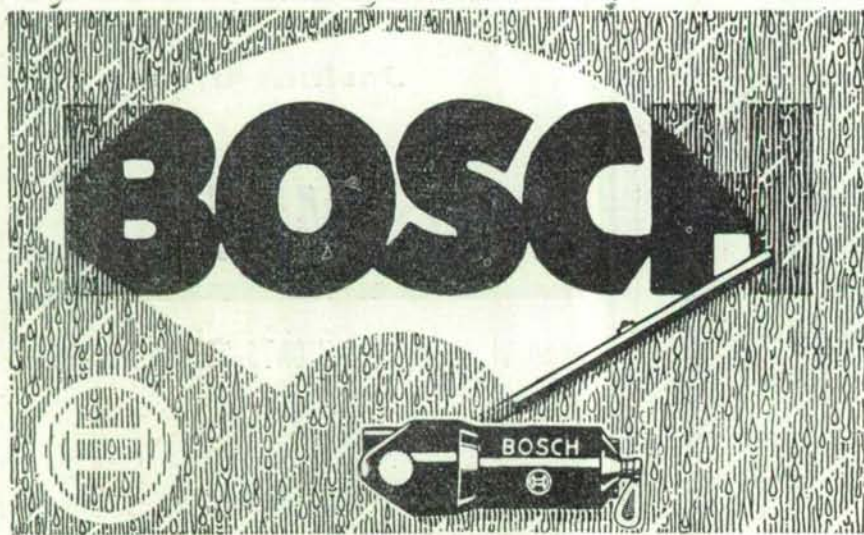
**STEYR-Supersport 15/100 HP.**



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

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

Minden üzletben kapható!

Ára 60 pengő.

**BOSCH RÓBERT k.f.t.**

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

# 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.

November hóban érkeznek a

## NASH MOTOR COMPANY

1926 szeptemberében kibocsátott legújabb típusai

# NASH

**Light Six**

21/50 HP. 6 hengeres, 4 kerékes, 5 üléses túrakocsi.

**Special Six**

21/60 HP. 6 hengeres felülvezérelt motorral.

Ára: 115 millió korona

Ára: 140 millió korona

Amerikai

Automobilkereskedelmi R.-T.

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

Telefon: L. 981-43.

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

VI, Fáy-utca

9  
Telefon: Lipót 913-06

*Olcsó : Pontos : Gyors javítások.  
F. P. motorkerékpárok és motorcsónakok. WEYMANN-karosszériák magyarországi gyártása.*

Mindennemű személy- és teherkarosszériák készítése. Motorcsónakok állandóan raktáron.

## Autó- akkumulátorát

*Degyé!*

*Javíttassa!*

*Töltesse!*

## SIRIUS-MŰVEKNÉL

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

Városi iroda:

Müller László okl. vegyész-mérnök  
akkumulátor- és elektrotechnikai vállalata

Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 6.

Telefon: 149-93.

**A BIANCHI**

automobilokat a főkéletes kidolgozás,  
kis benzinfogyasztás és nagy teljesítő-  
képesség jellemzi. — Nem szériagyártmányok!

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

**JAP és BLACKBURNE**

beépítésű

**NOVA**

motorkerékpárok

175 kcm.-től 1000 kcm.-ig.

◆  
Kérjen árajánlatot!  
Kedvező tiszteleti 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., Andrásy út 34. sz.

Telefon: 21-97

**Autó úrvezető iskola!**

Az ország legelőkelőbb autószakiskolája, ahol gépészmér-  
nökök elméleti és gyakorlati kiképzési nyújtanak  
(bűlgyek részére is) legmodernebb középkapcso-  
lású autókön. A tanítványok mindaddig ve-  
zeinek jorgalmas utcákon, amíg a ta-  
nitvány biztos vezető nem lesz

Mintaiskolánkat vállala-  
tunk igazgatója, Blázy  
ny. százados úr dímen-  
tesen bemutatja. Felvé-  
tel központi irodánkban.

TELEFON: 13-90

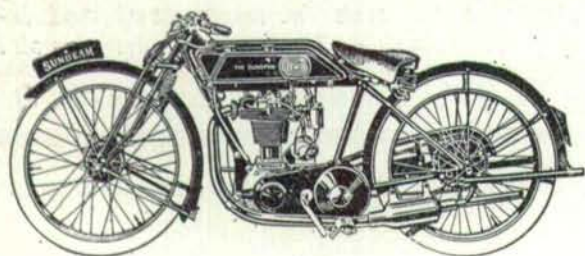
**Viktoria Autószakiskola**

Budapest, VI., Dörösmarty-utca 53

VEZÉRKÉPVISELET:  
VERES PÁLNÉ-UTCA 19.

**NEW-HUDSON****MOTORKERÉKPÁROK**

VEZÉRKÉPVISELET  
VERES PÁLNÉ-UTCA 19.

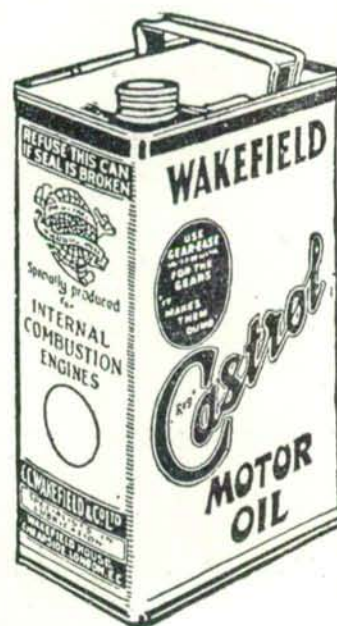
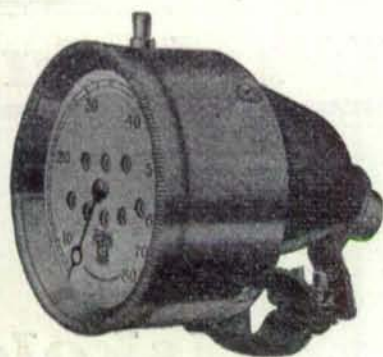


Mindenből a legjobbat!

**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.

# Automobil-Motorsport

## FÜGGETLEN KÉPES MOTORSZAKLAP

Megjelenik minden hó 10-én és 25-én

Felelős szerkesztő: DÉVAN ISTVÁN  
Hellyettes 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 schilling  
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  
1 mm. I hasábon szöveg között — 40 fillér  
1/16 oldal 8 pengő

Külön helymeghatározásnál 10% felár. Hosszabb időtartamra feladott hirdetések esetén 10% engedmény.

## Az „Automobil-Motorsport” megbízhatósági versenye

1927 április 24-25-én kerül lefutásra

Az „Automobil-Motorsport” versenye iránti érdeklődés napról napra nagyobb lesz. Eddig csaknem valamennyi képviselőnk megígérte részvételét és így biztosra vehető, hogy legalább 20 gyári team indulása fogja tarkítani a hatalmas mezőnyt. Különösen nagy az érdeklődés a vidéki motorkerékpárosok körében, akik az Automobil-Motorsport versenyt egy kis Budapesti kirándulással fogják összekapcsolni. Díjazás szempontjából a verseny minden eddigit felül fog múlni. Nemesak a képviselők, hanem a magánosok részéről is már eddig is szebbnél-szebb díjak érkeztek szerkesztőségünkbe, úgyhogy csaknem az összes beérkezett tiszteletdíj díjazásában fognak részesülni. A verseny dátuma április 24-25. Már most figyelmeztetjük a résztvevni óhajtókat, hogy a nevezési zárlatok a legszigorúbban be fognak tartatni és minden elkésve érkező nevezés tekintet nélkül vissza fog utasíttatni. Hasonlóan ajánlatos már most az 1927. évi versenyző-licenzek kiváltása, mert azok nélkül a jövőben a KMAC már senkit sem enged starthoz állani.

## Előfizetési felhívás

Felkérjük mindazon eddigi előfizetőinket, akik 1927-re is tovább óhajtják járattatni lapunkat, hogy előfizetésüket minél hamarabb újítsák meg, nehogy a lap küldésében fennakadás álljon be. Egyúttal kérjük eddigi előfizetőinket, hogy esetleges lemondásukat velünk postafordultával közölni méltóztassanak, hogy lapunkat a felesleges munkától és kiadástól megkíméljék.

Egyben tudatjuk olvasóinkkal, hogy új előfizetők részére még tovább is fentartjuk azt a kedvezményt, miszerint 1 évi előfizetés esetén díjtalanul bocsátjuk rendelkezésükre 1926-os évfolyamunkat, kivéve az 1., 2. számokat, amelyek akkoriban teljesen elfogytak, csupán a portókötséget számítjuk fel, amit a megrendelők a csomag átvételénél tartoznak kifizetni. Lapunk ezzel azt a célt óhajtja szolgálni, hogy a megmaradt példányok verbeli automobilisták és motorkerékpárosok kezébe jutva, további hatalmas propagandát fejtsenek ki.

## Az idők jele!

A legutóbbi posta kedves levelet hozott szerkesztőségünknek. A levelet és a mellékelt, a „Pesti Hírlap” január 16-iki számában megjelent cikket, melyet Márkus László, hála neki érte, írt, szószerint közöljük.

Budapest, 1927 január 17.

*Kedves Barátom!*

Jóleső örömmel ragadom meg az alkalmat, hogy levéllel keresselek fel, hiszen a cikk, amit mellékelve van szerencsém Neked megküldeni, mindnyájunknak kedves újévi ajándék. De nemesak az, hanem bizonyosfokú elismerés is. Elismerése annak a munkának, melyet lapunk, az „Automobil-Motorsport” megjelenése óta végeztünk, nemesak az automobilisták, hanem a gyalogosok érdekében is. A „Pesti Hírlap” múlt vasárnapi számában jelent meg a cikk, amely jóleső érzéssel tölt el. Végre napvilágot látott egy tökéletesen objektív kritikája a pesti forgalomnak és a pesti közönségnek. Márkus László cikke bőven kárpótol mindnyájunkat az eddigi ... a száguldó nyaktilló. ... motoros hóhérok, ... az utca rémei” és mit

# „NOVA” városi műhely

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

Műszaki vezető: FELEDY GYÖRGY

tudom én milyen című iromány okozta sok bosszúságért és éles képet vetít a pesti utca forgalmáról. Ime, lehet egyszer igazat adni az autósoknak és motorosoknak is a nélkül, hogy a gyalogos öfelsége fejéről lehulljon a korona.

Midőn még arra kérlek, hogy a kérdéses cikknek lapunkban méltó helyet juttassál, zárom soraimat és maradok igaz híved és barátod:

Toepke Alfréd.

## A halál jegyesei

Megjelent: Pesti Hírlap. 1927. jan. 16.

Kétségtelen, hogy a villamos gázol, sőt az autó is megeseleksi ugyanezt. De tiltakoznom kell az olyan megállapítások ellen, amelyek szerint a soffőr, vagy a vezető gázol. Akár taxiban, akár villamoson közlekedem, nézni szoktam magunk előtt az utat és lassankint rá kellett jönnöm, hogy majdnem mindig a gyalogjáró közönség akarja elgázolni a villamost és az autót, s tisztára az eleven erők túlnyomóssága okozza, hogy mégis a gyalogos kerül a kerék alá, ha az összeütközés megtörténik. A soffőrök és vezetők hősi lélekjelenlétének köszönhető, hogy aránylag ritkán sikerül a gyalogos közönség támadása s én, a tárgyilagos szemlélő, mély rokonszenvvel köszöntöm a derék, szegény embereket, midőn halálsápadtan és hideg verejtéket gyöngyöző homlokkal indítják járműveiket új veszélyek felé egy-egy gyors fékezés idegbénító sokkja után.

A pesti utca hemzseg a halál jegyeseitől, akiknek homlokára van írva az ítélet, s valamely titokzatos fátum kényszerének engedve, reménytelen rohamokat kezdenek a géperejű kocsiféleségek ellen. Az utca legvérengzőbb bestiái a biciklisták. Nem a motorosok, hanem az embertaposta pedállal hajtott közönséges kerekék. Époszi küzdelemmé magasztosul a soffőr és a vezető útja, ha előtte, mellette keresztben és kasul egy biciklista fickándozik, akit nem lehet megelőzni, mert a zeg-zugos tántorgás csudájával hálózza be az egész úttestet, s ha azt vélnéd, hogy most egy fix vonalba igazította magát, s el akarsz mellette haladni géperejű járműveden, váratlanul, mint a sors és hirtelenül, mint az agyvérzés, de egész biztosan elébed veti magát az utolsó pillanatban. A biciklizés és gyaloglás, mert lábbal történik, s a biciklista is gyalogló, mégpedig ennek a konok seregnek elit-csapata, rohamszázada, válogatott avantgarde-ja. Az egyszerű biciklista haditáncát mesterfigurákkal lehet komplikálni; a biciklista megkapaszkodik a villamosban, húzatja magát és virtuóz biztonsággal pontosan akkor szakad le arról és fordul be az úttest közepe felé, mikor a párhuzamosan haladó autó gyanútlanul odaér. Ha a soffőr

defenzívája sikerül s a támadást vissza tudja verni, hát akkor nincs gázolás. Ellenkező esetben a bicikli összeesap az autóval, amelyik szegény nem tehet róla, hogy ő az erősebbik. Legragyogóbb példája ennek az alrendnek a fiahordó, aki a kormányrúdra ülteti s így szórakoztatja a géperejű járművek rémítgetésével gyermekét, hogy egyszer, ha az offenzívája sikerül, az ivadék is részesüljön az utcáért dülő hare hősi halálában.

Atmeneti alak, mintegy kentaurja a gyalogseregnek a kézikocsit húzó proletár. Őt az általános infanterista öntudaton kívül külön proletáröntudat is fűti, s ha a soffőr, vagy a vezető nem tud elég gyorsan fékezni, amidőn ő a gépjármű elébe vonja a szekerét, bizonyára az oszlályhare vértanujának érzi magát és a kommunistakiáltványban lehel ki lelkét a burzsujkerekék alatt. Közeli rokona, de már tisztára differenciálódott gyalogos az a rém, akit szabadsághősnek, a forgalom Brutusának neveznek azon az alapon, hogy a hatóságok cézári önkényével szemben az emberi jogokért kínálja életét áldozatul. Nézd arcán a büszke tett tudatát, midőn csak azért is srégen veszi a keresztet és a piros lámpát gyújtó rendőrre nézvéen merően és dacosan, csak azért is oldalba támadja a megindult autófolyamot. Nézd őt és megérted a névtelen forradalmárt, aki az eszme bajnokaként fejjel rohan a hatalom vasszekereinek.

Ismered azt a rokonszenves öreg hölgyet, aki megáll az utca szélén, és néha negyedórái is elvár, amíg végre csakugyan jön egy autó vagy egy villamos, s annak egész pontosan nekiszalad. Ifjabb testvére az átfutó eseléd. Kirohan a kapuból, egy pillanatig céloz és halálos biztonsággal lövi magát aztán a géperejű jármű elébe. Ebbe a fajta tartozik a proletárasszony, aki azonban kollektív alapon operál: a villamosok között láthatod őt másod-, esetleg harmadmagával élénk diskurzusban állani, vagy gyermekét küldi a kerekék alá, pompás taktikával, lehetőleg egy másik kocsni mögül, vagy egy utcasarok fedezékéből villámgyors, meglepő, rajtaütésszerű, szinte védhetetlen rohamban. Csak azt nézd, ahogy egy asszony leszáll a villamosról: lelép a lépcsőre, körülnéz, esetleg visszabeszélgel a kocsiba, vagy egy kis pudert igazít el arcán, s midőn a kocsni megindul, abban a pillanatban lép le az útra, amely manővernek kiváló előnye, hogy a pótkocsi alá esvén, a vezető nem is védekezhetik ellene. A kacér hölgy két autót és három villamost tud izgalmas fékezésre bírni azáltal, hogy az úttesten áthaladván, az elhagyott járda egyik himnemű gyalogosával visszafelé szeméz, vagy az út közepén veszi elő tükrét női varázsának kiteljesítése céljából, férfi pandanja az intellektuellt, aki áthalad és közben az expresszionista irodalom remekeibe mélyed.

# ITALA AUTOMOBILOK

*Az olasz detailmunka remekei!*

A GYÁR LEGUJABB TÍPUSAI ÁLLANDÓAN RAKTÁRON

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

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



Sokan vannak még. Az ifjú sportsman, aki izgalmas futballmeccseket vív az autók és villamosok kerekai között, s aki megfagyasztja a vért a legedzettebb soffőrök és vezetők ereiben. Ismerek egy öreg urat, aki dermesztő fenséggel sétál el a siető villamosok előtt, mint az utca teljesjogú ura, — rendíthetetlen egyéniség, aki a holtraváltan fékező vezetőnek erélyes leckét tart a gyalogjárók jogairól, majd bonyolult átkokat küld utána az utca közepéről, amivel egy pár autót is sikerül mindig megfékeznie. Egyszer győzni fog: valamely soffőr későn veszi észre és ő meghal, éppen úgy, mint a hivatalában dölyfös utcaseprő, aki a villamos kerekai előtt és alól gyűjtögeti a múlt idők emlékeit, s a többi mind, a géperejűek ádáz ellenségei, akik vagy el fognak veszni egy szálig, vagy maguk is géperejű járművekre szállnak, de addig kifogyhatatlan taktikai trükkökkel rohamozzák a forgalmat és kényszerítik gázolásra a kétségbeesetten védekező soffőröket és vezetőket.

Márkus László.

## Megváltozott a magyar versenynaptár

A Királyi Magyar Automobil Club sportbizottsága a napokban tartott ülésén úgy határozott, hogy az Automobil- és Motorkerékpár-kiállítás előmunkálatai, valamint annak sikere érdekében a június 4-6 között tervezett „Magyar Túrautató” előbb rendezi meg és terminusát május 26-27-re állapította meg. Eszerint a magyar versenynaptár a következő versenynapokat mutatja:

*Április 24-25. Automobil-Motorsport versenye.*

(Motorkerékpár megbízhatósági túraút.)

*Május 15. IV. Magyar Tourist Trophy.*

*Május 26-27. Magyar Túraút.*

*Június 4-13. Magyar Automobil-kiállítás.*

*Június 26. II. Guggerhegyi verseny.*

*Szeptember 4. II. Jánoshegyi verseny.*

*Október 2. VIII. Svábhegyi verseny.*

A fenti versenynaptár természetesen erősen bővülni fog. Kilométerverseny, a KMAC Mátrahegyi versenye az ügétópályán rendezett sebességi motorkerékpárversenyek, a MAC, TTAC által rendezendő túraút, valamint a TTC-motorkerékpárversenyei fogják kiegészíteni a szemre elég zajos és változatos programot.

## Az automobil-világrekordok

Mult (1-es II. évfolyam.) számunkban ismertettük kategóriabeosztás nélkül a világrekordokat, vagyis azokat az abszolút legjobb eredményeket, amelyeket külön erre a célra épített speciális versenykocsikkal bizonyos távokra elértek, tekintet nélkül a motor hengerűrtartalmára. Jelen számunkban megkezdjük a legjobb eredmények leközlését az egyes kategóriákon belül. Kezdjük az 1100 km. kategóriával és folytatni fogjuk a 1.5 literrel, 2 literrel és így tovább. Az 1.1 literes kategória ma talán egyike a legérdekesebbeknek, hiszen tudjuk, hogy a hengerűrtartalom csökkentése és minél nagyobb teljesítmény kihozása képezi ma a konstruktőrök fő munkáját. A kategória messze kimagasló eredménye az 1

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.**

kilométeres és 1 mérföldes (1609 m.) sebességi rekord, amit Morel 6 hengeres kompresszoros Amilcar-on ért el repülő starttal Arpajonban. Ez az eredmény, nem túlozunk, nemcsak a kategória legjobb eredménye, hanem talán az egész világtörténet legnagyobb teljesítménye. Természetesen a motorikus szempontokat véve. Segrave 245 kilométerjéhez 4 literes motorra, Thomasnak és Campbellnek hatalmas repülőgépmotorokra volt szükségük, 250 kilométeren felüli teljesítményükhöz, ugyanakkor Morel 197 kilométerjét egy 1.1 literes a többihez képest aránylag pöttömnyi motorral érte el. Kifünök még a kategória Salmson eredményei is, különösen ha tekintetbe vesszük, hogy Buéno és Lombard ezeket a rekordokat nem 1925-ben, sem 1926-ban, hanem még abban a korban állították fel, mikor a Benoist-Buéno és Lombard trió tette szenzációssá a Salmson nevet. Tekintve hogy Benoist már 3-4 éve van a Delage szolgálatában, ez bizony 1922-23-ra nyulik vissza. Említésre méltó még az 5 Renault vezető által felállított távolsági rekord, ami nem kevésbé kitünő fényt vet a kis 1000 km. Renault-motor teljesítő-képességére. Következő számunkban az 1500 km. kategória legjobb eredményeit fogjuk bemutatni olvasóinknak.

KM. R. S.	Arpajon	A. Morel	Amilcar	197.422
Km. A. S.	Arpajon	C. Martin	Amilcar	126.072
5 km R. S.	Brookland	K. Don	Avon-Jap	132.401
10 km A. S.	Brookland	K. Don	Avon-Jap	131.795
50 km	Brookland	R. Bueno	Salmson	140.907
100 km	Brookland	R. Bueno	Salmson	141.830
500 km	Miramas		Renault	85.166
1000 km	Miramas		Renault	85.657
2000 km	Miramas	Bertrand,	Renault	83.396
3000 km	Miramas	Armand,	Renault	79.359
4000 km	Miramas	Dupois,	Renault	80.139
5000 km	Miramas	Holinier,	Renault	80.457
10.000 km	Miramas	Aversen	Renault	82.409
15.000 km	Miramas		Renault	78.817
1 óra	Brookland	R. Bueno	Salmson	142.251
12 óra	Miramas	Bertrand és társ	Renault	1,027.560
24 óra	Miramas		Renault	2,001.072
MFD A. S.	Arpajon	A. Morel	Amilcar	114.432
MFD R. S.	Brookland	A. F. Nash	Frazer-Nash	195.811
5 MFD R. S.	Brookland	A. Lombard	Salmson	140.176
10 MFD	Brookland	A. Lombard	Salmson	133.530
50 MFD	Brookland	R. Bueno	Salmson	141.366
100 MFD	Brookland	R. Bueno	Salmson	141.074
500 MFD	Brookland	Haywood	Singer	101.222

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

## Január 17-én futottak át Budapesten a montecarlói csillagtúra résztvevői

Az „Automobil-Motorsport“ szerkesztőségénél kellett jelentkezni az áthaladó automobiloknak

Automobilista szempontból érdekes napja volt január 17-ike Budapestnek. Ezen a napon haladtak át fővárosunkon a Monte-Carlóba igyekvő túrako-esilk, melyek résztvettek a párisi „L'AUTO“ szerkesztősége által rendezett „Rallye Automobile Monte-Carlo“-on. A Rallye nem más, mint egy csillagtúra. Mindenki onnan indul Monte-Carlóba, ahol lakik, útvonalát pedig maga választja meg. Nyer, aki a legmesszebből, lehetőleg nagy kerülővel és emellett kitünő átlagsebességgel jut el Monte-Carlóba. Természetesen az utat éjjel-nappali menettel kell megtenni, mert csak így érhető el jó átlag. Magyarországról, sajnos senki sem vett részt a túrán, pedig mennyi jómódú automobilistánk van, akik könnyűszerrel áldozhatnának néhány pengőt hasonló kis kiruccanásra és emellett a magyar névnek is szolgálnának némi propagandával. Sok gazdag emberünknek bizony egészen mindegy volna, hogy itt vesztí el a pénzét, vagy Monte-Carlóban. Mivel azonban a magyarok közül senki sem indult Budapest, csak annyiban kapott szerepet a csillagtúrából, hogy a Balkánról induló résztvevők útja Budapesten vitt keresztül. A párisi „L'AUTO“ és annak magyarországi tudósítója az „Automobil-Motorsport“ szerkesztőségét kérte fel a magyaror-

szági kontroll teljesítésére. A Balkánról három kocsit nevezett. Egy Steyr Type XII. Bukarestből, egy Fabrique National Konstantinápolyból és ugyancsak egy F. N. Athénből. 17-én pontban 1 órakor jelezte a budapesti Steyr képviselő telefonon szerkesztőségünknek, hogy a Racovitza herceg vezetése alatt álló kis Steyr kocsit megérkezett az Apponyi-téri Steyr képviselőhöz és rövid ottartózkodás után elindult szerkesztőségünkhez, hogy a kötelező felülvizsgálatnak alávetse magát. Mondanunk sem kell, hogy a tetőtől-talpig sárbarokban lévő Steyr Type XII. milyen feltűnést keltett az egyébként csendes Margit-köruton, ahol Hajós Imre dr. a Steyr cég budapesti baltagja kalauzolásával 13 óra 17 perckor megérkezett a román herceg. Kiséretében neje, Mendel úr a bukaresti Steyr képviselő és egy mechanikus, akiről később kiderült, hogy nem kisebb nagyság, mint Christian Werner, a híres Mercedes vezető mechanikusa, akivel annak idején a Targa Florióban aratott szenzációs győzelmet. A kontroll hamarosan megtörtént. Egy a L'AUTO által keménykötésű kis könyv egyik lapja volt Budapestnek szentelve. Ide kellett bevezetnünk az érkező pontos idejét, a kocsiban utazó személyek számát, a kocsin elhelyezett plombok érintetlenségét, valamint hogy a startszám és a „Rallye Automobile Monte-Carlo“ tábla jól látható helyen fel van-e erősítve a kocsin. Miután minden rendben volt, lepecsételvén és aláírván irataikat, búcsút mondtunk a versenyzőknek, akik Wien felé vették útjukat. Racovitza herceg szerint a Sinaia—Brassó átkelés a Kárpátokon igen nehéz volt. Nagy hó és 15—20 fokos hideg nehezítette meg útjukat Erdélyen keresztül. A második résztvevő este 18 óra 35 p.-kor keresztelte Budapestet. A kocsit Lamarche hadnagy vezette, 4 kísérelővel. Eredetileg Athénből kellett volna indulniok, de mivel a macedon hegyeken az óriási hó folytán nem tudtak keresztüljutni, tehát sürgönyileg engedélyt kaptak, hogy startjukat Nisbe helyezték. Ugy az FN, mint a Steyr minden defekt nélkül tették meg az eddigi utat. A Konstantinápolyból nevezett másik FN kocsit nem futott át Budapesten.



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



**GOODRICH PNEU  
AZ UTAK KIRÁLYA**

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

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

## Almássy László Ede

**„Emberek, akik keveset beszélnek, de annál többet cselekszenek”**

Van egynéhány automobilistánk Magyarországon, akinek neve nem szerepel oly gyakran a mindennapi élet forgatagában. Ők egyesek előtt majdnem ismeretlenek. Ezek az automobilisták azonban sokszor többet dolgoznak, fáradnak az automobilizmus, de elsősorban a magyar automobilizmus érdekében, annak fejlődéséért és elterjedéséért, mint azok, akiknek neve jóformán mindennap olvasható nyomtatásban. Ezek az automobilisták dolgoznak fáradhatatlanul és feltartóztatlanul, de nem magukért, nem a reklámért és nem azért, hogy feltűnjenek és hangosan hirdessék: „Látjátok, ezt én csináltam!”

Ők az automobilizmus igaz, komoly fanatikusai, akik ennek oltárán sokszor névtelenül áldoznak éveket, néha egy egész emberöltőt.

Ezek közé az automobilisták közé tartozik elsősorban Almássy László Ede. Neve, mint versenyző is ismert és elért komoly eredményei folytán ércesengésű. Almássy László Ede, az úrvezető kiforrott típusa, aká a sportért és magának versenyez.

Kora ifjúságának egy részét Angliában töltvén, már ott megszerette a motorkerékpárt és az autómobil. Neki volt Magyarországon legegyszerűbben komoly angol gépe, egy kétütemű „Scott” képében. Egyike legeslegrégibb motorosainknak, akit az évek hosszú sora sem tudott különválasztani Scottjától. Az 1920. évi első Svábhegyi versenyen egy a cél előtt 25 méterrel történt fatális láncszakadás fosztja meg a győzelemtől. Ott látjuk őt csaknem minden autómobil- és kerékpárverseny startjánál. Különösen a túrautakat favorizálja, ahol hozzáértése révén csaknem mindig a győztesek között találjuk. Különösen szép eredményt ér el Steyr-en az 1925. évi lengyei túraúton. Az első magyar Tourist Trophyn minimá-

lis tréninggel egy előtte ismeretlen 250-es Excelsior-Blackburne gépen mint jó második fejezi be a versenyt, míg 1925-ben minimális differenciával lesz második a szintén Scottot vezető tanítványa, Hild Károly mögött az Unlimited TT-ben. Az 1924. évi Svábhegyi versenyen igen szép 4:40-en belüli időt futva lesz második a gyári Steyr vezető Hansal mögött.

Almássy teljesítményének legnagyobb szerűjét azonban a múltévi afrikai túrája alkotja, mely nevet egyszerre a világ legismertebb automobilistái közé juttatta. Herceg Eszterházy Antallal együtt keresztülhajtolt a nubiai sivatagon egy normál széria hathengeres Steyr-kocsin. Külön megjegyzendő, hogy ők voltak az elsők, akik ezt az ezer veszélyt magában rejtő utat autómobilon megtették. Almássy és társának érdekes útleírása nemsokára könyvalakban is megjelenik, ami hatalmas propagandája lesz a magyar automobilizmusnak.

Ez az, amit sokan tudnak Almássyról. Kevesen tudják azonban, hogy a nyugatmagyarországi automobilizmus egyik fő propagálója és annak vezére, aki minden tőle telhetőt megtesz a vidék automobilizmusának fejlesztéséért. Segít kioktatni a gyakorlatlan falusi népet a forgalmi szabályokra

segít, tanácsol és önzetlen munkálkodásával, agitálásával megbecsülhetlen szolgálatokat tesz a magyar automobilizmusnak.

Mint értesülünk 1927-ben ismét a versenyzői aktivitás mezejére lép és kedvenc gépével egy Type XII. kis hathengeres Steyr-kocsival részt szándékozik venni a szezon nagyobb túraútain. Reméljük, hogy szimpatikus egyénisége és a komoly tudás folytán bőven megérdemelt sikerek a jövőben sem fognak elmaradni.



### Autóruházat

Berendezett toilette- és étkezőböröndök.

### Weszely István

Budapest, IV. kerület, Váci-utca

# 9





## Hogyan válasszuk meg helyesen a motorunkhoz való gyújtógyertyát?

A fenti választáshoz ismernünk kell a gyertya működési módját. A gyújtógyertya feladata magasfeszültségű elektromos áramot szigetelten a henger belsejébe juttatni és ott szikrát képezve, meggyújtani a komprimált gázkeveréket. A gyújtógyertya egy középső elektródból, szigetelőtestből és ezek foglalatából, a gyertyatestből áll, ez utóbbi hordja a második elektródot. A középső elektród felső végén egy, az áramfejlesztőtől jövő kábel megerősítésére szolgáló csavart találunk. Másik vége a robbanó

olyan gyújtógyertyát találni, amely a motorban fellépő sokféle igénybevételnek tartósan tudna ellenállani.

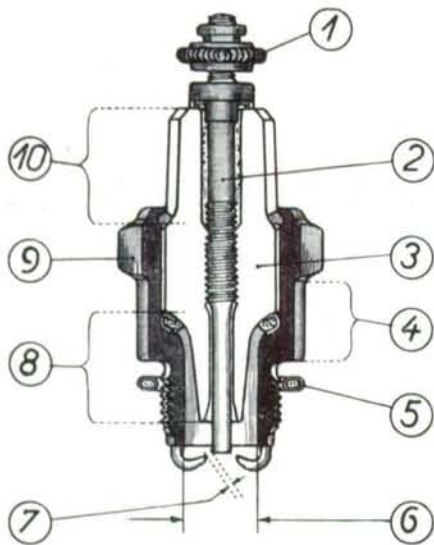
A használható gyújtógyertya következő követelményeknek kell, hogy eleget tegyen:

1. a gyújtószikra csak a szikraközön szabad hogy átugorjon, máshol nem szabad utat találnia a testhez;

2. a gyertya ki kell hogy bírja a robbanásnál fellépő nyomást, tömítenie kell úgy hidegen, mint meleg állapotban;

3. a gyertya érzéketlen kell hogy legyen úgy a nagy melegedéssel, mint a durva hőmérséklet-ingadozással szemben.

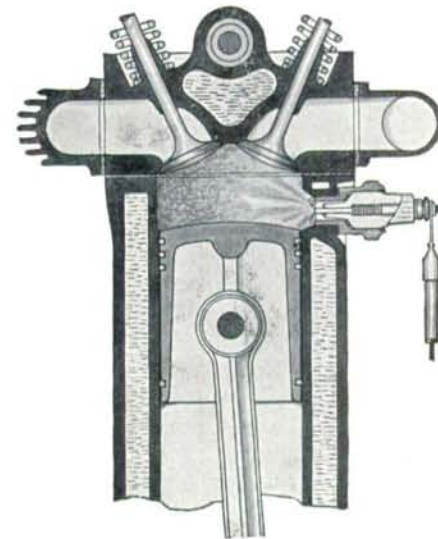
Ismeretes, hogy a gyújtógyertyának a robbanótérbe nyúló részeit nem tudjuk teljesen az olajtól



- |                      |                          |
|----------------------|--------------------------|
| 1. Kábelesavar.      | 6. A gyertyatest fúrata. |
| 2. Középső elektród. | 7. Szikraköz.            |
| 3. Szigetelő.        | 8. A szigetelő lába.     |
| 4. Nyélhossz.        | 9. Gyertyatest.          |
| 5. Tömítőgyűrű.      | 10. A szigetelőfej.      |

térbe nyúlik. Be van ágyazva a szigetelőbe és így van elektromosan elválasztva a gyertyatesttől. Az acél gyertyatest, amelyre a hengerfejbe való becsavarás céljára menetet vágtak, hordja a testelektródokat. Ezek 0.4—0.5 mm.-re közelednek a középső elektródhoz. Így keletkezik a középső elektród és a testelektródok között egy kicsiny szikraköznek vagy elektródtávolságnak nevezett légrés, itt ugranak át a gyújtószikrák.

Amilyen egyszerű ez a felépítés, époly nehéz



A gyertya egyes részei benyúlnak a robbanótérbe.

és a tökéletlen égéstől származó koromtól tisztán tartani. Az elektródok és a szigetelő mindig többé-kevésbé bevonódnak ilyen szennyeződéssel, ez pedig vezetőréteget alkot. Ilyenkor a gyújtóáram nem megy többé a szikraközön keresztül, hanem a szigetelő, illetve az azon ülő szennyeződés felületén „mászik” a középső elektródtól a testig. A gyújtó-

**Magyarország első és legelőkelőbb**

**AUTÓ-ÚRVEZETŐ-ISKOLÁJA**

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

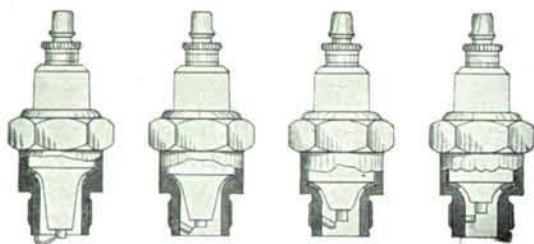
szikra eleinte csak néha-néha marad ki („kihagy a motor“), később azonban teljesen elmarad. Ezen



A „mászás“ útja.

szennyeződés ellen eredményesen küzdhetünk, ha normális üzem mellett annyira hagyjuk felmelegedni a szigetelő és az elektródok végét, hogy az arra ülő szennyeződés azonnal elégjen. Így a szigetelő, illetve az elektródok hőmérséklete kb. 500 C°. hőfokot saját tisztulási hőfoknak nevezhetjük. Ha a szigetelő, illetve az elektród hőfoka jelentősen ezen saját tisztulási hőmérséklet fölé emelkedik, megeshetik, hogy a frissen beáramló keverék meggyullad és fellép az „izzógyújtás“ esete. Ameddig ez a gyújtás csak a kompresszió alatt lép fel, addig csak a motor teljesítménye csökken. Ha a hőmérséklet tovább emelkedik és gyújtások már a szívó ütem alatt is keletkeznek, úgy ez a karburátorba való visszavágás alakjában észlelhető. Laboratóriumi mérések azt mutatták, hogy a saját tisztulási hőmérsékletet elértük, ha a szigetelő, illetve az elektródok hőmérséklete kb. 500 C°. Magában véve nem nehéz egy gyertya melegedését úgy megszabni, „behangolni“, hogy az egy bizonyos motor számára megfelelően. Azonban olyan gyertyát alkotni, amely minden motor számára megfelelő, eddig megoldhatatlan feladatnak bizonyult.

Valamely gyertya hőmérsékletét voltaképpen az a meleg egyensúly határozza meg, amely a szigetelés alsó fele és az elektródok által felvett és a gyertyatest által a hengerfalaknak átadott meleg-

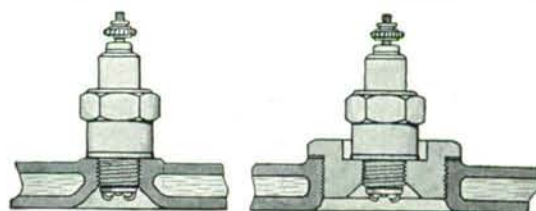


Különböző melegértékű gyertyák.

menység között áll fenn. Lassan futó és kis kompressziójú motoroknál úgy érzük el a saját tisztulási hőmérsékletet, hogy a szigetelő alsó felének,

valamint az elektródok alakjának megfelelő kiképzésével gondoskodunk nagy meglepéssel. Nagy fordulatszámú, nagy kompressziójú motoroknál pedig éppen a felesleges melegmennyiség elvezetésével kell gondoskodnunk arról, hogy a hőmérséklet megmaradjon a saját tisztulási hőmérsékleten és ne keletkezzen izzógyújtás (öngyújtás). Az a gyertya, amelyik az egyik motorban kifogástalanul működött, a másikban teljesen felmondhatja a szolgálatot.

A motorok különbözősége tehát kényszerít bennünket arra, hogy különböző melegedési értékű gyertyákat állítsunk elő, különböző motorfajták részére. A melegértékek természetesen változnak a szigetelővel, az elektródokkal és a gyertyatest furatával. A legalacsonyabb saját tisztulási hőfokkal rendelkező gyertyák szennyeződnek a legnehezebben. A gyertya választására természetesen befolyással van a hűtés is. Például ha a gyertyát közvetlenül a hengerfalba csavarjuk, alig melegszik 100 C°-ra. Azokban az esetekben azonban, mikor a



gyertya a szelepfedélbe van erősítve és így a hővezetés útja a hűtővízig hosszabb, a gyertya egészen a kék futtatás hőmérsékletéig (cc. 350 C°) hevül. Ebből következik, hogy jól hűtött ülésű gyertya esetén alacsonyabb saját tisztulási hőmérsékletű gyertyát választunk, ellenkező esetben magasabb tisztulási hőfokot. A szikraköz ellenállása nő a kompresszióval és a légrés méretével. A légrés mérete tehát fontos a gyertya kifogástalan működése szempontjából. Lehet túlnagy, lehet túlkiesi, de lehet megfelelő is. Nagy kompressziójú motoroknál ne legyen nagyobb, mint 0.4–0.5 mm. (megfelel a levegőn 5–6 mm. szikraköznek), ha nagyobb a távolság, nehézséget okoz az indításnál. Azonkívül megkönnyíti a „mászást“ a szennyeződésen keresztül, hiszen az áram mindig a könnyebb utat választja. Alacsony kompressziójú motoroknál ez a távolság természetesen nagyobb, például Ford-motoroknál 0.8 mm., egyébként a rövid szikra nem mindig gyújtja meg a kisnyomású keveréket. A testelektródok száma magában nem befolyásolja a szikra átugrását. A szikra mindig csak az egyik légréseken keresztül üt át, mindig azon, amelyik a legkevesebb ellenállást gördíti útjába. Egy testelektród tehát elegendő volna. Figyelembe kell vennünk, hogy üzem közben az elektródok mindig jobban és jobban leégnek és így folyton nő a légrés ellenállása. Túlnagy szikraköznel azonban a gyújtószikra kihagy és nem gyújt. A gyertyát tehát ki kell hogy csavarjuk és utána kell állítanunk a szikraközt. Ha azonban még egy másik testelektród is van a gyertyán, úgy az egyik elektród elhasználódása

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

esetén itt fog átugrani a szikra. Az ilyen gyertya tehát tovább bírja a munkát utánállítás nélkül. Ez bizonyos mértékben előnye a többpólusú gyertyáknak.

Másrészről azonban hátránya a többpólusú gyertyáknak, hogy az olaj könnyebben okoz rövid-



zárlatot. Elterjedt nézet, hogy minél több a pólus, annál jobb a gyertya. Hogy ez a nézet mennyire téves, mi sem mutatja jobban, mint hogy Amerikában, a legerősebb autórorgalom hazájában majdnem kizárólag egy testelektródos gyertyákat használnak, éppen azért, mert ezek kevésbé hajlanak rövidzárlatra. Az alacsony kompresszió miatt az ilyen zárlat veszélyének jobban kitett motoroknál ez nagyon fontos előny.



A gyújtógyertya választásánál első követelmény, hogy a motor rendben legyen, ne kapjon túlsok olajat, a dűsni legalább annyira jól legyen megválasztva, hogy a kipuffogó csőből ne szálljanak fekete felhők az égbe. Azután aszerint, hogy a motor kis kompressziójú és kis fordulatszámú vagy nagy kompressziójú és nagy fordulatszámú, választunk az előbbieket szerint megfelelő gyertyát.

A becsavarásnál vigyázzunk, hogy elég erősen húzzuk meg. Ha a gyertya nem tömit, túlságosan melegszik és rossz eredményt kapunk. Többhengeres motornál elég, ha egyetlenegy gyertyánál kapunk izzógyújtást ahhoz, hogy megzavarja az egész motor működését. Ez egyáltalán nem jelenti azt, hogy ez a gyertya be kell legyen kapcsolva az áramkörbe. Ha egy tartalék gyertyasorunk van becsavarva vagy záró födéleként használtunk egy gyertyát, úgy esetleg ez is okozhat zavart. Ugyanez áll különben minden, a robbanótérbe benyúló részre, éles sarokra, menetre stb.

Hogy bizonyosak legyünk az új gyertyák jóságáról, járassuk a motort egy ideig legmagasabb teljesítményével, azután nyitott porlasztó mellett zár-

juk el a gyújtóáramot. Ha azonnal elmarad a gyújtás, úgy a gyertya nem melegszik túlságosan. Azonban ha még kapunk egy-két gyújtást, úgy bizonyosak lehetünk, hogy motorunk teljesítménye rövidesen esett vissza és megkezdődtek vissza a jellegzetes visszavágások a porlasztóba.

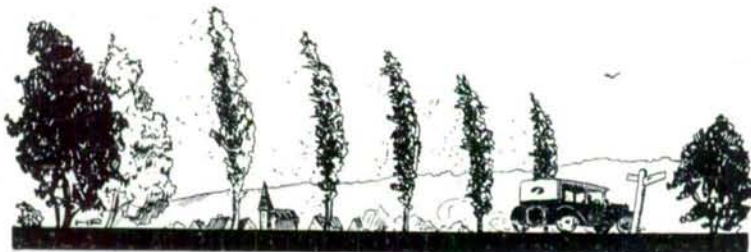
Hogy már most ezt a gyertyát használhatjuk-e ehhez a motorhoz, az attól függ, hogy milyen a leggyakoribb igénybevétele a motornak. Például az erőtetett hegyi motorok megterhelő gyertya a városi használatban kormozódni fog. Viszont ha a kocsi rendszerint kihozzuk a teljes teljesítményt vagy versenyre használjuk, úgy az alacsonyabb hőmérsékleti értékű gyertya izzógyújtásával lesz sok kellemetlenségünk. Tehát a viszonyok szerint kell majd az egyik, majd a másik gyertyát használnunk. Az elpiszkolódás többnyire a nagyobbik baj, mert a gyertyát ki kell cserélnünk, ez pedig körülményes és időtrábló. Viszont az, hogy egy hosszabb hegyi út végén eljutunk oda, hogy az izzó gyertyánkat a gáz kis ideig való visszavételével kell hűtenünk az izzógyújtás miatt, nem olyan nagy baj. Tehát bizonyos körülmények között célszerűbb inkább az izzógyújtásra hajló gyertyát választani, mert a hőmérsékleti érték növekedésével nő a szennyeződés veszélye is.

Ha hosszabb használat után vizsgáljuk a gyertyát, úgy a megfelelő hőmérsékleti értékűnél a szigetelő alját gyengén barnásra színezettnek fogjuk találni. Ha a gyertya lába fekete, olajos, úgy nem megegedett eléggé fel. Viszont ha sápadt, fehér, úgy túlságosan izzott. Természetesen ezen vizsgálatot ne völgybeereszkedés vagy városi út után tartsuk, mert a gyertya olyankor nem érheti el a saját tisztulási hőfokát, hanem teljes gázzal való menés után.

Azokban az esetekben, midőn gondos válogatás után sem tudjuk elhárítani a szennyeződést, sokszor segít egy a gyertya elé csatolt szikraköz, „szikraerősítő“. Ez néha alaposan piszkos gyertyát is gyújtásra bír. A szikraerősítő azonban erősen igénybeveszi a gyújtóberendezés tekereseléseit, ami ezek élettartamát erősen befolyásolja. Hogy egy piszkos gyertyát megtisztítsunk, nem elég a szikraerősítőt rövid időre bekapcsolnunk, hanem mindaddig kell bekapcsolva tartanunk, míg a gyertya a saját tisztulási hőfokát el nem érte.

Ezután újra nélkülözhetjük a szikraerősítőt. Tehát a szikraerősítőt akkor érdemes bekapcsolni, ha a motornak teljes gázt adunk.

A választás megkönnyítésére a gyárak a gyertyákat ismertetőjelekkel látják el most. Sok bosszúságtól kíméljük meg magunkat, ha megszívleljük ezt a néhány sort és időt szentelünk magunknak gyertyánk megválasztására.



# 4 ESSEX

# 1 HÉTEN

B  
Á  
R  
D

kelt el, ami bizonyítja ezen  
hathengeresek kiválóságát



I IV., Kossuth Lajos-u. 6

Telefon: L. 983-63

## Autocar

Andrássy-út sarok

PNEUMATIK ÉS AUTÓFELSZERÉLÉSI SZAKÉSZLET BUDAPEST, VI : VÖRÖSMARTY-U. 33



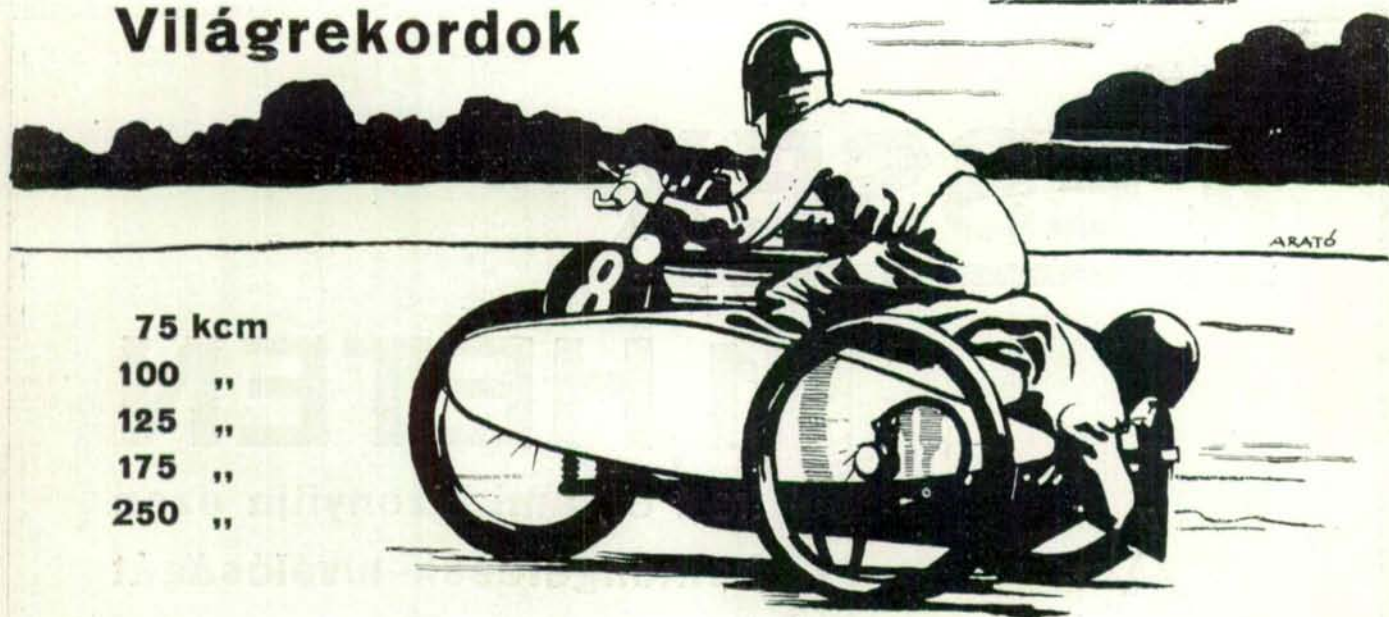
*Dunlop Cord*

*Dunlop tömörgumi*

*Dunlop motorgumi*  
nagy gyári lerakat

*Autófelszerelések*  
előnyös bevásárlási forrása

## Világrekordok



75 kcm  
100 „  
125 „  
175 „  
250 „

Jelen 2-ik számunkban a múltévihez hasonlóan tudomására adjuk olvasóinknak a most megjelent és a FICM által hitelesített motorkerékpár-világrekordok táblázatát. Sokan talán feleslegesnek és unalmasnak tartják a világrekordok ilyenét részletes felsorolását, mi azonban a hozzánk intézett levelek és kérdésekből tudjuk, hogy ennek éppen olyan jelentősége van, mint a szakcikkeknek és a híreknek, tehát éppen ezért a lehető legnagyobb precizitással és részletességgel foglalkozunk a világrekordok ismertetésével. Sokan azt tartják, hogy a rekordoknak semmi jelentőségük sincs egy gyártmány jóságára és megtörténhet, hogy egy gyár a rekordok egész sorát állítja fel speciálgépeivel, szériakészítményei pedig jóval a közepesen alól maradnak. Ezt kereken megcáfoljuk és leszögezzük, hogy a konstrukció és anyag próbája egyedül a verseny. Amelyik gyárnak jók a versenygépei, legyenek azok sebességi, avagy megbízhatósági versenyek, annak jók a szériagyártmányai is.

Ha a mostani rekordokon átfutunk, két dolog ötlük szemünkbe. A nagy garral hirdetett „Britisch Supremacy“ (angol fölény) erősen megtörőben van. Az olasz Guzzi és Garelli, valamint a francia kismotor-építő gyárak egész csomó rekordot hódítottak el a szigetországiaktól. A másik érdekes körülmény a franciaországi Monthléry-autodrom feltörése, amire igen pregnáns példa, hogy az angol nagy lapok, mint a „Motor Cycle“ és mások a rekordok felsorolásánál a mostani számaikból kihagyták a hely megnevezését.

ahol a rekordot felállították. Ugyanis az „angol géppel, angol pályán, angol üzemanyagokkal“ jelmondat egy kissé kezd esorbát szenvedni, mert maguk az angol vezetők egész raja, mint Temple, Stuart-asszony, Worters, hogy csak néhányat említsünk bizony idei pompás eredményeiket nem az avult Brooklandon, hanem a sebesebb Linas-Monthléry-autodromban állították fel, nem is szólva az olaszokról, akik Monzában kísérleteznek állandóan. Az angol sovinizmus tehát, hogy a külvilág előtt leplezze az idők jelét, inkább elhalgatja a tényeket. Érdekes az a körülmény is, hogy a Guzzi-vezetők fényes rekordjaiból csak úgy kettőt-hármat sorol fel, míg az angolok által elért mérföld, kilométer és óra-rekordok a lehető legnagyobb pontossággal vannak beillesztve a táblázatba. Jelen számunkban a solo-rekordok első része (75, 100, 125, 175 és 250 kcm.) látható, míg a következő számunkban a nagy kategóriákra (350, 500, 750 és 1000 kcm.) kerül a sor. Ezt követően az oldalköcsi kategóriákról fogunk megemlékezni, míg azt követő számunkban egy összefoglaló statisztikát közlünk a gyárak, illetve a versenyzők helyzetét illetően.

A világrekordokat a rövidebb távokon repülőstarttal (5 kilométerig és 5 mérföldig), míg a hosszabb távokon állóstarttal futották. R. S. = Repülő-start. Á. S. = Álló-start. A gyártmány után látható kis zárójelben lévő számok a motor hengereinek számát jelzik.

### Motorkerékpárok 75 kcm. hengerűrtartalomig.

Táv	Kelet	Hely	Vezető	Gép	Hengerűrtartalom	Idő	Sebesség
1 Km. R. S.	1925. X. 11.	Arpajon	Janin	Train (1)	74.8	47.45	75.869
1 Km. Á. S.	1925. X. 11.	"	"	"	74.8	59.555	60.448
Mfd. R. S.	1925. X. 11.	"	"	"	74.8	1:16.53	75.704
Mfd. Á. S.	1925. X. 11.	"	"	"	74.8	1:29.30	64.878

### Motorkerékpárok 100 kcm. hengerűrtartalomig.

Km. R. S.	1925. X. 11.	Arpajon	Liaudois	Train (1)	98.8	37.21	96.748
Km. Á. S.	1925. X. 11.	"	"	"	98.8	47.180	76.303
Mfd. R. S.	1925. X. 11.	"	"	"	98.8	59.735	96.989
Mfd. Á. S.	1925. X. 11.	"	"	"	98.8	1:10.585	82.080
5 km. R. S.	1926. V. 18.	"	J. J. Hall	Francis Barnett-Jap (1)		4:50.53	60.090
10 " Á. S.	1926. V. 18.	"	"	"		10:14.27	58.660
50 "	1926. V. 18.	"	"	"		55:16.39	54.280
100 "	1926. V. 18.	"	"	"		1:47:43.80	55.690
5 mfd. R. S.	1926. V. 18.	"	"	"		8:02.71	60.000
10 " Á. S.	1926. V. 18.	"	"	"		16:21.52	59.080
50 " Á. S.	1926. V. 18.	"	"	"		1:27:28.48	54.970
00 " Á. S.	1926. V. 18.	"	"	"		2:51:40.36	56.200



Táv	Kelet	Hely	Vezető	Gép	Henger- űrtartalom	Idő	Sebesség
1 1 óra	1926.	V. 18.	Arpajon	J. J. Hall	Francis-Barnett-Jap (1)	54.400	54.400
2 "	1926.	V. 18.	"	"	"	111.840	55.920
3 "	1926.	V. 18.	"	"	"	168.870	56.290

### Motorkerékpárok 125 kcm. hengerűrtartalomig

Km. R. S.	1926.	IX. 5.	Arpajon	M. Druz	Dollar (1)	123	34.63	103.960
Km. A. S.	1925.	X. 11.	"	M. Liaudois	Train (1)	123	45.86	78.500
5 km. R. S.	1926.	X. 8.	Monthléry	T. G. Meeten	Francis-Barnett-Villiers (1)	121	3:31.49	85.110
10 " A. S.	1926.	X. 8.	"	"	"	121	7:13.78	82.990
50 "	1926.	X. 8.	"	"	"	121	36:07.97	83.020
100 "	1926.	X. 8.	"	"	"	121	1:13:01.63	81.970
Mfd. R. S.	1926.	IX. 5.	Arpajon	M. Druz	Dollar (1)	123	56.37	102.780
Mfd. A. S.	1925.	X. 11.	"	M. Liaudois	Train (1)	123	1:07.85	85.390
5 mfd. R. S.	1926.	X. 8.	Monthléry	T. G. Meeten	Francis-Barnett-Villiers (1)	121	5:41.06	84.930
10 " A. S.	1926.	X. 8.	"	"	"	121	11:34.14	83.460
50 "	1926.	X. 8.	"	"	"	121	58:28.20	82.570
100 "	1926.	V. 1.	"	J. J. Hall	Francis-Barnett-Jap (1)	124.5	2:37:15.50	61.390
200 "	1926.	VII. 2.	"	"	"	124.5	5:56:43.44	54.140
1 óra	1926.	X. 8.	"	T. G. Meeten	Francis-Barnett-Villiers (1)	121	82.480	82.480
2 "	1926.	V. 1.	"	J. J. Hall	Francis-Barnett-Jap (1)	124.5	163.080	61.590
3 "	1926.	V. 1.	"	"	"	124.5	185.670	61.890
4 "	1926.	VII. 2.	"	"	"	124.5	209.600	52.400
5 "	1926.	VII. 2.	"	"	"	124.5	267.950	53.590
6 "	1926.	VII. 2.	"	"	"	124.5	325.020	54.170

### Motorkerékpárok 175 kcm. hengerűrtartalomig

Km. R. S.	1926.	IX. 5.	Arpajon	M. Lemasson	Alcyon (1)	174	29.04	123.999
Km. A. S.	1926.	V. 9.	"	M. Hommaire	Monet-Goyon (1)	173	39.43	91.310
5 km. R. S.	1925.	X. 10.	Brookland	P. G. Dallison	Elfson-Norman (1)	170	2:35.35	115.867
10 " A. S.	1924.	IX. 24.	"	W. D. Marchant	Excelsior-Blackburne (1)	174	5:22.98	111.460
50 "	1926.	VIII. 25.	Monthléry	G. F. Johnson	Francis-Barnett-Villiers (1)	174	29:01.23	103.370
100 "	1926.	VIII. 25.	"	"	"	174	1:00:17.84	99.500
200 "	1924.	IX. 4.	Brookland	I. S. Worters	Cotton-Blackburne (1)	174	2:08:25.05	93.440
300 "	1924.	IX. 4.	"	"	"	174	3:15:06.73	92.250
Mfd. R. S.	1926.	IX. 5.	Arpajon	M. Lemasson	Alcyon (1)	174	47.08	123.060
Mfd. A. S.	1926.	X. 10.	"	M. Sourdot	Monet-Goyon (1)	173	59.62	97.180
5 mfd. R. S.	1925.	X. 10.	Brookland	P. G. Dallison	Elfson-Norman (1)	170	4:10.71	115.548
10 mfd. A. S.	1925.	X. 10.	"	"	"	170	8:37.02	112.056
50 mfd.	1926.	VIII. 25.	Monthléry	G. F. Johnson	Francis-Barnett-Villiers (1)	174	48:52.70	98.770
100 mfd.	1926.	IX. 17.	"	"	"	174	1:36:53.51	99.610
200 mfd.	1925.	IX. 4.	Brookland	I. S. Worters	Cotton-Blackburne (1)	174	3:29:21.25	92.211
1 óra	1926.	VIII. 25.	Monthléry	G. F. Johnson	Francis-Barnett-Villiers (1)	174	99.490	99.490
2 óra	1926.	VIII. 25.	"	"	"	174	199.400	99.700
3 óra	1925.	IX. 4.	Brookland	I. S. Worters	Cotton-Blackburne (1)	174	256.006	92.002

### Motorkerékpárok 250 Kcm. hengerűrtartalomig.

Km. R. S.	1926.	IX. 5.	Arpajon	I. S. Worters	Excelsior-Jap (1)	246	24.87	144.780
Km. A. S.	1926.	VI. 15.	"	"	"	246	34.34	104.830
5 km. R. S.	1926.	VII. 13.	Monthléry	"	"	246	2:05.45	143.480
10 " A. S.	1926.	VII. 13.	"	"	"	246	4:23.65	136.540
50 km.	1926.	IX. 28.	"	"	"	246	22:23.06	134.020
100 "	1926.	IX. 28.	"	"	"	246	44:55.80	133.540
500 "	1926.	IX. 29.	Monza	Gherzi, Prini, Saetti	Guzzi (1)	247	4:13:45.00	118.230
1000 "	1926.	IX. 29.	Brookland	E. S. Prestwich és P. Brewster	Coventry-Eagle-Jap (1)	246	10:05:53.04	99.020
Mfd. R. S.	1926.	IX. 5.	Arpajon	I. S. Worters	Excelsior-Jap (x)	246	40.29	143.820
Mfd. A. S.	1926.	VI. 15.	"	"	"	246	50.91	113.790
5 mfd. R. S.	1926.	VII. 13.	Monthléry	"	"	246	3:22.47	143.070
10 " A. S.	1926.	VII. 13.	"	"	"	246	6:58.99	138.190
50 "	1926.	VII. 13.	"	"	"	246	36:03.93	133.860
100 "	1926.	IX. 30.	Monza	P. Gherzi	Guzzi	247	1:13:46.40	130.890
200 "	1926.	IX. 29.	"	Gherzi, Prini, Saetti	" (1)	247	2:38:01.60	122.210
500 "	1926.	IX. 29.	Brookland	E. S. Prestwich és P. Brewster	Coventry-Eagle-Jap (1)	246	8:05:25.86	99.450
1 óra	1926.	X. 27.	Monthléry	Gherzi, Prini, Saetti	Guzzi (1)	247	133.720	133.720
2 "	1926.	IX. 29.	Monza	"	"	247	245:880	122.940
3 "	1926.	IX. 29.	"	"	"	247	366.660	122.220
4 "	1926.	IX. 29.	"	E. S. Prestwich és P. Brewster	Coventry-Eagle-Jap (1)	246	473.640	118.410
5 "	1926.	IX. 29.	Brookland	"	"	246	571.850	114.370
6 "	1926.	IX. 29.	"	"	"	246	689.460	114.910
7 "	1926.	IX. 29.	"	"	"	246	697.900	99.700
8 "	1926.	IX. 29.	"	"	"	246	795.600	99.450
9 "	1926.	IX. 29.	"	"	"	246	890.550	98.950
10 "	1926.	IX. 29.	"	"	"	246	990.200	99.020
11 "	1926.	IX. 29.	"	"	"	246	1001.420	99.220
12 "	1926.	IX. 29.	"	"	"	246	1178.040	98.170

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

## Hogyan könnyíthetjük meg motorunk reggeli megindítását télen

Sok motorosnak okoz gondot a motor reggeli beindítása. Gyakran látunk a hidegben motorjával hasztalanul kínlódó motorost. Izzadva szidja a „mindenséget“.

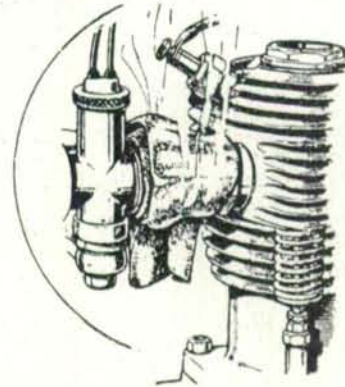
Gyakori jó tanács, hogy csepegtessünk esténként motorunk hengerébe egynéhány csepp petróleumot. Nézzük ennek hatását. A motor megindításához megfelelő gyors forgatás szükséges, melyet megfelelően erős berugással érhetünk el. A hideg időben megsűrűsödött olaj erős tapadása felesleges erőfeszítésre készítet és esetleg meghiúsítja a gyors berugást. Néhányszori körülforgatás azonban szétkeni az olajat és így már könnyebben forgathatjuk motorunkat. A petróleumbecsepegtetés egyik hatása, hogy megakadályozza a dugattyú ilyen beragadását. Másrészt megakadályozza az olajkokszt képződését. Káros hatásaként említik, hogy a karterbe jutva fokozatosan hígítja az olajat s így csökkenti kenőképességét (viscositását). Másrészt a feloldott kormot esetleg szintén az olajba juttatja.

A gyorsforgás elérése szükséges, mert a megfelelő levegősebesség a jó porlasztás feltétele. Alacsonyabb hőmérsékletnél a benzin amúgyis nehezebben porlad s benzinszegény keverék jut a hengerbe. A lassú forgásnál amúgyis gyenge szikra ezt a keveréket azután nem képes meggyújtani. Ha motorunkon levegőszabályozó van, úgy ennek elzárásával könnyen segíthetünk a bajon. A megindulás pillanatában természetesen lassan újra nyitjuk azt. A gyors indulást elősegítő fentemlített petróleumbecsepegtetést este végezzük, feltéve, hogy éjjel nem járunk motorunkon. Ez nem áll másból, minthogy hengerünkbe a kompressziósapon, vagy a kiesavart gyertya helyén keresztül két-három cm. petróleumot csepegtetünk. Ezután a motort néhányszor körülforgatjuk.

A hideg idő beálltával tehát használjunk hígabb olajat, ez szükséges már csak azért is, mert az olajszivattyú esetleg nem tudja keresztülnyomni a vezetéseken a megmerevedett sűrű olajat. Aki petróleumbecsepegtetést használt, cserélje ki valamivel gyakrabban a karterben lévő olajat.

A modern, különösen ohv. (függőselepes) mo-

torkerékpárok könnyen indulnak meg, ha tulajdonosuk tisztában van a kezelésükkel. A nehéz indulás gyakori okozója a manapság forgalomban levő nehéz (nagy fajsúlyú) benzin. Az ezidőszerint használt benzin átlagos fajsúlya 0.745. A háború előtt ez a szám csupán 0.710 volt. Manapság is kapható ugyan könnyű benzin, de az ára nem felel meg egy szegény szánált, háborúutáni motoros zsebvizonyainak. Tehát a ma általában vásárolható benzin, amely nyáron megfelelt, a hideg idők beálltával az indulásnál sok nehézséget fog okozni. Az apróbb karbantartási mulasztások, melyeket nyáron nem méltattunk figyelemre, ilyenkor keservesen megbosszulják magukat. A mai modern porlasztók tulajdonosai már mint regét hallgatják a régi felületi gázosító boldog korában motorozni kezdett öreg kollégáik elbeszélését, a téli beindítás rejtjel-



A motor szívócsöve köré rakott meleg „borogatás“, mely hosszú szívócsővel rendelkező motoroknál a hideg időben való megindulást nagyban megkönnyíti.

meiről. De még modern porlasztó birtokában is használhatunk egyet-mást az öregek tanácsaiból. A karburátor porlasztóképessége nagyban függ a hőmérséklettől. Alacsony hőmérséklet ezt nagyban gátolja. Ilyenkor a keverék „nedves“, vagyis aránylag durva, folyékony részecskéket tartalmaz. Magasabb hőmérsékletnél a porlasztás tökéletesebb, mondhatnánk gázosítás, ilyenkor a benzin ténylegesen gőz alakjában kerül a hengerbe. Hideg időben sok benzin csapódik le az amúgy is hidegebb szívócső

# Indian

## motorkerékpárok

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

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

66

✱  
Telefon:  
128-29

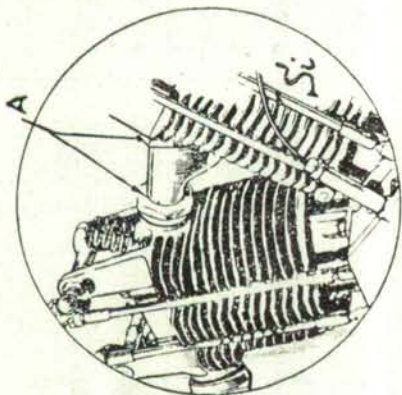


falaira. A szívócsövet különben is állandóan hűti az a melegmennyiség, amelyet a párolgó benzín von el a környezetétől. Minden folyadék, amikor folyékony halmazállapotból gőzzé akarjuk alakítani, bizonyos melegmennyiséget, úgynevezett rejtett meleget kíván. Például, amikor kazánban gőzt termelünk, akkor ezt a meleget a tüzelőanyag elége szolgáltatja. A benzín párolgásánál ezt a szívócső falától vonja el és így ezt lehűti. Ha a motor jár és így a szívócső meleg, ez elősegíti a jó porlasztást. Sok autónál egyenesen melegített szívócsövet találunk. Ezt mi is utánozhatjuk és az indítás elősegítésére melegvizet ruhát csavarhatunk motorunk szívócsőve köré. Ugyanazt a célt szolgálják a különböző levegőelőmelegítők. Ezek vagy a kipuffogócső mellett, vagy a karterből a hengerfalak mellett szívják a meleg levegőt. Természetesen csak ha már jó meleg a motor, van értelmük.

A jó porlasztás másik igen fontos feltétele, hogy a levegő megfelelően nagy sebességgel haladjon el a dűsni mellett. Ez természetesen függ a berugás erősségétől és a szívócső dűsni melletti keresztmetszetétől, tehát zárjuk el a főlevető nyílását és végezzük a berugást a lehető legenergikusabban.

Ha nagyon gazdag a keverék, úgy ennek egyes részei még folyékony állapotban kerülnek a hengerbe és ott éppen úgy viselkednek, mint a becsapott petróleum. Feloldják a dugattyúgyűrűk és a hengerfalak közé rakódott sűrű olajat és ezáltal megkönnyítjük a berugást. Természetesen épp úgy csökkentheti az olaj kenőképességét, mint a petróleum. Ez az eset veszélytelenebb, a benzín könnyen párologván, könnyebben ég el az olajjal együtt. (Az olajhoz kevert benzín a benzinfogyasztási versenyeken az egyik titkos és tiltott fogáshoz tartozik.)

Többhengeres motoroknál még egy fontos tényező jön számításba. A szívócsővezetékek tömítése sokszor hiányos és ilyenkor a motor ú. n. fals leve-



A többhengeres motoroknál az ábrán A betűvel megjelölt nyílak végeinél szokott beáramlani az ú. n. „hamis levegő.“

gőt kap. Ez szintén nagymértékben megnehezíti az indulást, hiszen ilyenkor a motor szegény keveréket kap. Ezen a rosszul tömített helyek gondos letömítésével segíthetünk. Az illető helyre vagy új tömítést (pakkolást) teszünk, vagy bekenjük valamilyen tömítőanyaggal (L. Hermétique, Minium, ólomfém stb.) és lábszárvédőhöz hasonlóan szigetelőszalaggal befászlizuk. Ami az üzemanyagot illeti, ne

felejtjük el, hogy a benzín nem homogén folyadék, hanem több könnyen illanó alkatrészekből áll. Ha tehát gépünk hosszabb ideig áll, úgy a fajlagosan könnyebb alkatrészek elillannak és hátramarad a folyadék nehezebb része. Ez volt a néhai felületi gázosítók egyik legsúlyosabb hibája. Ha reggel motorunkat megakarjuk indítani, az ilyenformán csupa „nehéz“ üzemanyagot kellene szívjon s így nem csoda, ha nem akar megindulni. Ezen úgy segíthetünk, hogy már a garage előtt egy bizonyos távolsággal lezárjuk a benzincsapot. Ha azután reggel kinyitjuk a csapot a porlasztó jó „könnyű“ benzint kap és könnyen indul. Ennek a lezárásnak még egy gyakorlati haszna van. Ha a lezárás után azt észleljük, hogy motorunk a leállítás előtt, lezárt benzincsappal, jobban megy, mint annak előtte, akkor túl nagy dűsnivel jártunk.

A levegőszabályozó becsukása s a gázszabályozó kinyitása, valamint a túlfolytatott gázosító által benzínben gazdag keveréket nyerünk, mely a motor megindulását elősegíti.

A kisebb vagy nagyobb levegőmennyiség befolyását a gázosítás hőmérsékletére az alábbi táblázat adja:

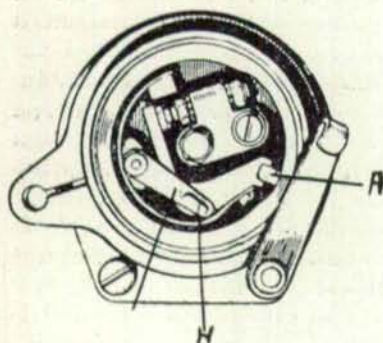
Üzemanyag	Helyes levegőmennyiséggel	20–30 <sup>o</sup> /o-kal kevesebb levegővel	20–30 <sup>o</sup> /o-kal több levegővel
Benzin	17–18 <sup>o</sup> C.	26 <sup>o</sup> Celsius	12 <sup>o</sup> Celsius
Benzol	26 <sup>o</sup> Celsius	40 <sup>o</sup> 5 <sup>o</sup> „	17 <sup>o</sup> 5 <sup>o</sup> „
50 <sup>o</sup> /o-os Benzín és benzolkeverék	23 <sup>o</sup> „	35 <sup>o</sup> „	15 <sup>o</sup> „

Elsőrangú segítség az indításnál a kompressziócsapon át a hengerbe, vagy ennek hiányában a szívóvezetékbe cseppentett u. n. patikabenzin. Ha magasabb helyen lakunk, megtakaríthatjuk a motor berugását. A szükséges előkészületeket megtéve nyeregbe ülünk, kiemeljük a kupplungot, bekapcsoljuk a második, vagy a harmadik sebességet, a lejtőn gurulva lendületbe hozzuk a gépet, felemeljük a dekompesszort, beengedjük a kupplungot s elengedve végül a dekompesszort, szerencsés esetben begyullad motorunk.

Végül még a gyújtás is lehet okozója a motor nehéz megindulásának.

Sokszor kormos, vagy olajos a gyertya. Ez meleg állapotban nem mindig okoz bajt. Húzómozgás után azonban motorunk nehezen vagy semmiképpen sem indítható. Tisztítsuk meg, vagy cseréljük ki tehát gyertyánkat. Helytelen elektródtávolság is lehet az okozója. Mindezen esetekben az átugró szikra túlgynge ahhoz, hogy az aránylag hideg keveréket meggyujtsa. Egy másik ritka, de annál kellemetlenebb defektus a megszakító fiberrészeinek nedvesség által való megdagadása. Ha a megszakítókar csapjának fiberágyazása dagad meg, az emelőkar megakad és nem végzi el munkáját. Ha a megszakítókarban levő fiberbütyök dagad meg, úgy megszakításnál túlságos köz keletkezik s így a kontaktusok nagyobb kopásnak vannak kitéve. Ha nedvesség került a megszakítóhoz és beállt az előbb említett baj, úgy az illető fiberrészt óvatosan kisse-

reljük és finom esiszolóvászonnal helyreigazítjuk méretét. Utána finom mágnes vagy varrógépolajjal



Mágnes megszakító szerkezete.

A—a megszakítókarban lévő fiberdarab. B—a megszakító fel erősítő csavarja. H—A megszakítókar, mely gyakran egy fibercsőben ágyazott csapon van forgathatóan csapágyazva.

bezsírozzuk ujjunkat és ezzel a fiberrészecskét.

Zavart okozhat egy fennakadt szelep is, itt petróleumos beöntés segít.

Tehát összefoglalva látjuk, hogy a hideg időben való nehéz indulás oka a rossz porlasztás. Segítség: könnyű benzín, kevés levegő, erős berúgás. Ha a szívócső hosszú, úgy az előbb említett meleg borogatás.

Akik benzollal járnak ne felejtsek el, hogy a benzol 5 foknál befagy! Könnyű benzín helyett indításnál éter is jó szolgálatot tesz. Csak kifogástalan tiszta és helyes szikraközű gyertyával próbáljunk indulni!

## Angol vélemény a kontinens versenyeiről

A közelmúltban az angol motorkerékpárversenyek egyik hőse, a Brookland világrekordjairól világszerte ismert angol W. D. Marchant igen érdekesen nyilatkozott a kontinens motorkerékpárversenyeiről.

„Két évvel ezelőtt jöttem H. Le Vack-al együtt Monthlérybe, — mondja a kiváló versenyző — és már akkor megállapítottam, hogy nem is egészen két év múlva a külföldi versenyzők hatalmas ellenfelekké fogják kinőni magukat. A világrekord-táblázat mai állása világosan mutatja állításom beteljesülését és nem csodálkoznám, ha az 1927-ik esztendő folyamán az összes világrekordok 50%-a idegen kezekbe kerülne.

Pietro Ghersi, aki az idei Tourist Trophyban Guzziján oly mesésen ment, bebizonyította, hogy a külföldiek is vannak elsőrendű menői. Nuvolari, egy másik olasz, továbbá a svájci Motosacoche versenyző Franconi ugyanabba az osztályba sorolandók, mint amilyenben nálunk Handley van. Vagyis I. a. osztályú menők! En egyáltalában nem hiszem, hogy az ezidőszerint külföldiek által tartott rekordokat rövid időn belül újra visszahódíthassuk. Ha pedig az amerikaiak is csatlakoznak a F. I. C. M.-hez, a verseny még csak növekedni fog. Amerikában csak nemrégiben 4 menő szárnyalta túl az 1000 km-es kategória világrekordját egy 320 kilométeres verseny keretében. Biztos jele annak, hogy a Yankeeek számunkra kemény ellenfelekké fognak

**A vezető angol motorkerékpáralkatrész világmárkák**

**MIXTROL**

benzinpótlék.

A legbiztosabb szer a gyertyák elkormosodása ellen. Tökéletes kenőanyaga a hengerfejen 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 minőségfelszerelések.

**M. L.**

mágnesek a legkönnyebbek és legtartósabbak.

**ROMAC**

hidegen vulkanizáló felszerelés

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

**EUGEN FORBÁT & C<sup>o</sup>**

WIEN, III., HEUMARKT 13. TELEFON: 92397

Kérje exportárainkat.

bizonyulni. Erősen hiszem, hogy Anderson Indian gépén csakugyan elérte a 200 kilométeres óránkénti sebességet, noha eredményét állítólagos hibás mérés folytán nem hitelesítették. Meggyőződésem, hogy idejét jól mérték.

Alkalmam volt olasz, francia, svájci és osztrák menőket verseny közben megfigyelni és nyugodtan állítom, hogy legalább is olyan ügyesen vezetnek, mint a mieink. Örültség volna a külföldi rekord-kísérleteket nem komolyan venni.

A világ egyik legjobb motorkerékpárja az olasz Guzzi. A gép tanubizonyosága a zseniális géptechnikai tervezésnek. Az olaszok kiváló mérnökök. Nézetem szerint a 250 és 500 km-es gépek között nagyon elől van és elért rekordjai, becsületes igyekezet eredménye.

Az angol gyárosok semmiesetre se nézzék le a külföldön riválisaik által elért eredményeket. Emlékezzünk csak Jake de Rosier-re (amerikai Indian versenyző, aki 1911-ben Angliában számos versenyt összenyert az angolok nem kis meglepetésére és bosszúságára) és Charlie Collier-val vívott matchére 1911-ben a Brookland-pályán. Azt hiszem senki sem mond ellene azon nézetemnek, hogy Rosier csak játszott az angolokkal.

A pályaversenyzés terén a külföldiek határozottan felettünk állanak. Ahol az angol versenyző 60 cm-re megy a pálya szélétől, ott a külföldiek 10 cm-re mennek és az egész körön keresztül ilyen közel maradnak. Csak nemrégiben láttam Franciaországban két Peugeot versenyzőt, amint egy 200 kilométeres verseny keretében 144 kilométeres óránkénti sebesség mellett az egész verseny alatt csak 20 centire rohantak a pálya szélétől. (Vajjon mit mondana Marchant, ha látna egy magyar vagy osztrák üggetőpálya-motorversenyt, amely sokkal nehezebb feladat elé állítja a versenyzőket, mint a kitűnő Monthlery-pálya!?)

Kétségek nélkül a valószínűtlenség határán mozog az a kolosszális fejlődés a kontinens versenyzői részéről, amelyet az utolsó két évben felmutattak.

Eddig Mr. Marchant. Mindazonáltal nézetünk szerint az angol motorkerékpáripár még hosszú ideig vezető szerepet fog betölteni. Az angol motorkerékpáripár hatalmas tőkékkel rendelkezik és ami az alkatrész és tartozékgyártást illeti, abban Anglia vezet. Németország nyomott gazdasági helyzete folytán nem tudta magát eddig exportertelemben véve komoly konkurencsá kényszeríteni. Nem is olyan hosszú idő múlva már ez is megtörténhet. Aki Európában motorkerékpárt akar gyártani az bizony többé-kevésbé angol alkatrészekre van utalva. Azonkívül nem megvetendő, hogy Angliának a motorkerékpáripár terén már több, mint 20 évi tapasztalata van. Enélkül a tapasztalat nélkül bizony a vevő csak nagyon kevés kivétellel a próbanyúl keserű szerepét kénytelen betölteni.

Az „Automobil-Motorsport“ kllsél

**FREUND J.**

einkografiai műintézetében készülnek.  
Budapest V., Kálmán-u. 15. V. em.

Ha tehát Marchant kissé feketén is lát, bizonyára okkal teszi, mert általános nézet Angliában, hogy a motorkerékpárgyárosoknak nagyon résen kell lenniük, hogy a világpiacra élvezett elsőségüket megtarthassák.

A szép és szerény szavak azonban, melyek egy ilyen elsőrendű és világhírű motorkerékpárversenyző szájából elhangzottak, sejtetni engedik, hogy Marchant elfogulatlansága mellett még vérbeli sportsman és gentleman is.

**Jön!** Az angol motorkerékpáripár legalacsonyabb és legstabilabb gépe az

**O. E. C.**

Érdeklődőknek már most ad felvilágosítást a képviselő:  
Kürtös István, Budapest, VI., Dessewffy-utca 28. I. 12.

**Eladó**

kézpénzért egy kitűnő állapotban, lévő teljesen felszerelt 1926-os Long Stroke-Sunbeam

**motorkerékpár**

Bővebbet a szerkesztőségben, Telefon: 132-64.

Teréz 132-64.

Közöljük olvasóinkkal és az érdekeltekkel, hogy a közelmúltban a fenti számmal telefonállomást kaptunk. Telefonunk a kora reggeli óráktól kezdve rendelkezésre áll az érdeklődőknek.

MINERVA, STEYR TYPE XII., LAURIN-KLEMENT, BALLOT, TALBOT,  
F. N. stb. autók tulajdonosainak figyelmébe



Scintilla-dinamók, indítómotorok, mágnesek stb.

vezérképviselete

URNER ÉS BERKOVITS villamos autóberendezések gyára  
Budapest, V., Pozsonyi-út 4/f

Utolsó Palatinus-ház — Telefon: Lipót 972-63

## Rover-automobilok Budapesten

A gazdasági viszonyok lassú javulása folytán végre megkezdődik az angol kvalitásmárkák megjelenése a magyar piacon. Voltak ugyan eddig is kisebb próbálkozások, de azok rendszerint a tőkehiány, valamint a kellő propaganda hiánya folytán elmerültek a sötétségben. Így a világmárka Sunbeam, a szintén elsőklasszist képviselő Armstrong-Siddeley és az Austin. Az első komolyabb akciót az angol termékek meghonosítására a Morris-képviselőt megszervezése volt a Fehér Miklós Gépgyár r.-t. által, míg most a második komoly akcióról kapunk hírt. Egy nagyobb érdekcsoport, élén dr. Gorzó Nándor igazgatóval megszerezte a két angol világmárka, a Rover és Crossley-gyárak képviselőjét. Mindkettő kitűnő reprezentánsa a szolid és főlényesen jó angol iparnak és reméljük, hamarosan

**Fizessen elő 1927-re  
és díjtalanul kapja az  
1926-os évfolyamot!**

igen szép sikereket fog elérni a magyar piacon. Jellemző az angol kocsik jóságára két kis példa, ami szemünk előtt játszódik le. Az egyik a mecklenburgi herceg Sunbeam-je, mely immár két éve fut Budapesten, évente hatalmas európai túrákat abszolválva és éppen oly szép, éppen oly jó, mint amikor először bámulatba ejtette Budapestet. A másik egy kis barna angol „Bean“ kocsí. Már a harmadik éve járja a magyar utakat. Akkoriban Biró Jenő egyik motorkerékpár- és alkatrészkereskedőnk hozta magával tengelyén Londonból az Olympia Show-ról. Nincs az a kis városka, ahol Biró Jenő propaganda-útjain még nem volt a kocsival és az eddig megtett 70—80.000 kilométer bizony még csak meg sem látszik a kocsin. Ezek az angol kocsik. De ismertessük a Rover-t, melyből a közeli napokban már az első szállítmány is megérkezik és látható lesz a képviselő V., Nádor-utca 5. szám alatti kiállítási helyiségében.

A Rover (ejtsd: Rauer) főleg két típust gyárt, a kisebb 9/20 lóerős és a nagyobb 16/50 HP-típust. Előbbi egy tipikus angol kiskocsí 60×95 fúratlökettel, 1074 cm. hengerűrtartalommal, egy blokkban épített, 4 hengeres, vízhűtéses, felülvezérelt motorral és négykerékfékkel, a modern autótechnika minden vívmányával felszerelve. A nagyobb típus, a 16/50-es, szintén 4 hengeres, 80×120 fúratlökettel, 2413 cm. hengerűrtartalommal, királytengellyel vezérelt motorral. A Crossley bővebb adatait még nem tudjuk, megjegyezni kívánjuk azonban, hogy a walesi herceg a multévi világkörüli útjára egy nagy Crossley-t vitt magával és mint a gyárhoz írott levele bizonyítja, a kocsival nagyon meg volt elégedve és soha üzemzavarai nem voltak.

**Autóhaube, vezetőkesztyű,  
köpeny, motorcipő**

Teljes ruházat legnagyobb választékban.

**Plökl és Haas-nál**

VI. Andrásy-ut 13

## Eladó

Egy 10.000 kilométert futott 8 hengeres,  
2 literes luxuskarosszériával ellátott

# Bugatti

Óránkénti sebessége 135 km.

Megtekinthető: Angol követség, Budapest, I., Verbőczy-u. 1.

## Autóműszaki oktató falitáblák

Soffőriskolák számára

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

Ára:

1,500.000 korona

KIADJA A „MOTORSPORT“

Kívánatra bemutatjuk vételkényszer nélkül

Megrendelhetők:

A KIADÓHIVATALBAN

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

**Az angol világmárka**

# Zenith- Jap

**motorkerékpárok**

Dezérképviselő, VII., Akácfa-u. 7.



## Magyarország 1926. évi motorkerékpár bajnokai és a Nemzeti Sport kategória serlegeinek győztesei

Mult számunk egyikében közöltük a Király Magyar Automobil Club által kiírt „Magyar Motorkerékpár-bajnokságok“, valamint a „Nemzeti Sport“ által kezdeményezett és hatalmas visszhangra talált „Kategória Serlegek“ végleges eredményét. Bár a büszke bajnoki címet a KMAC, mint motoros fennhatóság kiírása alapján csak ketten, dr. Feledy Pál és dr. Hajós Imre szerezték meg, a külföldön szokásos gyakorlat alapján, hét személyt illetett volna meg a bajnoki cím. Ezt a hézagot pótolták a kategória serlegek, melyek győztesei, nézetünk szerint, csak kevéssel helyezhetők a bajnokok után, hiszen kategóriájukban határozottan ők voltak az év legjobbjai.

Kettő közülük, dr. Hajós Imre és dr. Feledy Pál, határozottan szerencés volt. Különösen dr. Hajós Imrére áll ez, aki nemesak a „Sidecar-bajnokságban“ tudott győzni, de emellett, mint kategóriagyőztes került ki az Unlimited Solo és a 600 km. Sidecar-kategóriából. Győzelmét határozottan megérdemelte. Dr. Feledy Pál abszolút értékű győzelmeivel szintén két díjat vallhat magáénak. Nemesak a Solo-bajnokságot szerezte meg, hanem az 500-as kategóriában is első lett. A többiek javarészt egy-egy győzelmükkel jutottak a büszke címhez. Kivételt Kübek József képez, aki mindhárom kijelölt versenyben befutott és kénytelenek vagyunk ezúttal korrigálni tévedésünket, amennyiben a Solo-bajnokságban ő került a második helyre.

Méray Herváth Lóránt (Méray), a Nemzeti Sport 250 km. serlegének nyertese.



Dr. Feledy Pál (Sunbeam), Magyarország 1926. évi solo motorkerékpár-bajnoka és a Nemzeti Sport 500 km. serlegének győztese.

Kübek József (Frohner-Pásztélyi), a Nemzeti Sport 350 km. serlegének győztese.



Dr. Hajós Imre (Scott), Magyarország 1926. évi oldalkocsis motorkerékpár-bajnoka, valamint a Nemzeti Sport „Unlimited Sidecar“ és 600 km. sidecar serlegének nyertese.



Pápai István (Puch és Excelsior), a Nemzeti Sport 175 km. serlegének nyertese.



Urbach László (Brough Superior), a Nemzeti Sport „Unlimited Sidecar“ serlegének nyertese.

## Ostrom a sebességi világrekord ellen

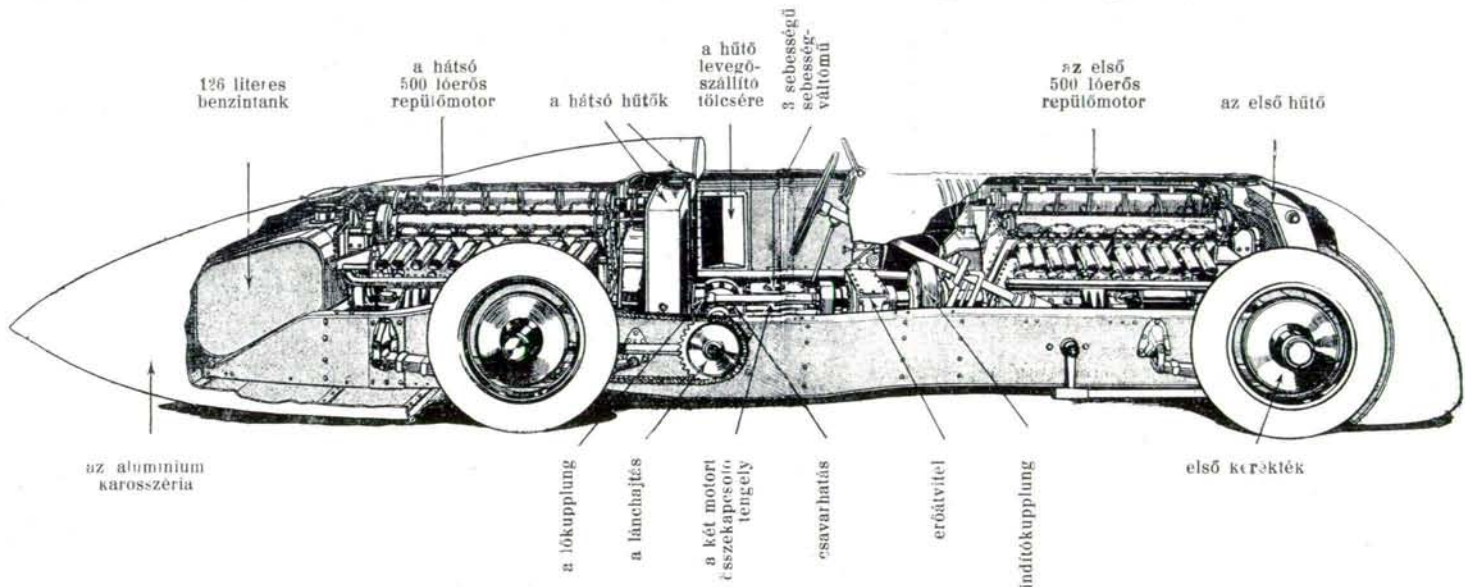
Elkészült a Sunbeam autokolosszus — 300 kilométeren felüli sebességet várnak a Daytona-Beachben (USA) februárban megtartandó próbákon — H. O. D. Segrave vezeti a kocsit.

Amikor a múlt év őszén J. G. P. Thomas Higham-Special-gépével a pendinei homokon (Anglia) elhódította H. O. D. Segrave (Sunbeam) 245.114 kilométeres sebességi világrekordját és 275.229 kilométerrel új rekordot állított fel, a wolverhamptoni Sunbeam-gyárban megindult a lázas munka. Mister Coatelen, a híres Sunbeam-Talbot-Darracq-konstruktőr és a világszerte ismert Segrave őrnagy elhatározták, hogy egy olyan monstrumot építenek, amellyel a sebességi rekordot feltétlenül 300 kilométer felé tudják emelni. A kolosszális alkotmány az újévre elkészült, most áll az utolsó simítások alatt és amikor soraink napvilágot látnak, már vígan hajózik az Újvilág felé. A hivatalos kísérletek ugyanis a világ legjobb erre a célra szolgáló homokján Floridában a Daytona-Beach előtti tengerparton fognak lejátszódni.

A Sunbeam-gyár jelen esetben nem a gyors fordulatszámú motor, ha nem az erő és a helyes áttételzés révén akarja elérni a sikert. Az új motorkolossz-

rint nem igen bír nagy befolyással a kocsit által elérendő sebességre és hacsak ezen múlik, úgy az új világrekordnak nem igen lesz akadályja. A sebességváltó és a transzmisszió egészen újfajta megoldású. Az első motor hátsó részébe hatalmas többlemezes kupplung van beépítve, ez a főkupplung, melynek belsejében egy külön ki- és bekapcsolható segédkupplung foglal helyet. A kocsit megindítása alkalmával csupán az első motort kell begyújtani a segédkupplung segítségével, míg a hátsó motor begyújtására, a már mozgásban lévő kocsit energiáját használják fel. A sebességváltóban direkt áttételt nem találunk. A negyedik sebesség 1.02:1 arányú. Matematikai számítások alapján 2000 percnkénti fordulatszám mellett az első sebességgel 120 kilométer, a másodikkal 210, a harmadikkal 270 km. érhető el, míg a negyedik sebességgel a teória szerint 220 angol mérföldre (353.980 km.) számíthatnak.

A kocsit rugózása félelliptikus, számos Hartford-



szus, mert méltán nevezhetjük annak, mint a mellékelt keresztmetszet is mutatja, két egyenként 500 lóerős, 12-hengeres Sunbeam-Matabele-repülőgépmotor összetételéből áll. Az egyik motor az automobil elülső részén, míg a másik az ülés mögött nyer elhelyezést. Mindkettő 12-hengeres V-alakú blokkmotor. Az egyes hengerek furata 122 mm., lökete 160 mm., tehát egyegy motor 22 liter, 444 köbcentiméter hengerűrtartalommal bír, ami a két motornál 44.888 cm., vagyis majdnem 45 liter. Minden egyes henger 4 szeleppel bír, melyeket királytengellyel meghajtott bütyöktengety vezérel. A két motornak tehát összesen 96 szelepe van. Motoronként négy angol BTH-mágnes és két szintén angol-gyártmányú Claudel-Hobson-karburátor van szerelve. Mindkét motor 2000 percnkénti fordulatszám mellett 500 fékpaddal leadására képes, de ez a szám esetleg még emelhető is. Eszerint a két motor összesen 1000 lóerőt ad le. Ilyen hatalmas erővel rendelkező kocsit még eddig nem konstruáltak a világon sehol, hiszen tudjuk, hogy a tendencia jelenleg az, hogy minél kisebb hengerűrtartalom mellett, inkább a fordulatszám emelésével hozzuk ki a magas lóerőt. A kocsinak két hűtője van. Az ülés mögötti motornál a hűtőnek töleserei vannak, hogy a levegő áramlása lehetséges legyen. Bár ez a megoldás erősen növeli a légellenállást, nézetünk sze-

rendszerű lökhárítóval. Formája, mint a mellékelt ábra mutatja, egészen eltér az eddigi versenykocsiktól. A kocsit karosszériája a földtől csupán 110 centiméter magas. Az alján egészen lapos, míg a felső része domború. A vezető egészen alacsonyan ül a kocsiban, ülése meglehetősen szűk, míg a feje felett, annak megfelelő áramvonalozás látható, ami a légörvények keletkezését van hivatva meggátolni. A pneumatik-kérdés volt egyike a legnehezebb problémáknak és csak hosszú kísérletek alapján sikerült megoldani a kérdést. A kocsit hatalmas Dunlop-pneukkal van felszerelve, de tekintettel az óriási sebességre, a próbák csakis vizes homokon eszközölhetők, ellenesetben tönkremennének. A homokon tudniillik nem olyan nagy a súrlódás és a nedves felület kitűnő hűtőhatást gyakorol a gummikra. A vezető ülése gummipárnákkal lesz ellátva és a vezető be lesz szíjazva a gépbe. Ezen óvintézkedések abban lelik magyarázatukat, hogy nem tudják, vajjon a gép eleje 300 kilométeren felüli sebességben nem fog-e esetleg a talajba fúródni és ezáltal felborulni. Pneudefektek ellen a kocsit alacsony és fenekén sima építésénél fogva kellőképpen biztosítva van. Egyelőre ennyit, reméljük azonban, hogy február végén már többet is írhatunk a világ legújabb vasszörnyetegéről.





Ricardo mester legújabb ajándéka a motorosok számára. A modern gyorsforgású és nagykompressziójú motorok tulajdonságainak sok kellemetlenséget okozott már ezen motorok aránylagosan rossz accelerálása és kis elaszticitása. A híres tervező, Ricardo most olyan találmánnyal lepté meg a világot, amely gyökeres újítást jelent és hatalmas átalakulást. A találmány jellege olyan, mint Anton Gazda rúgóskormányáé, t. i. a dolog lényegét fogja meg. Nem a felkomprimált motorok kellemetlen tulajdonságait próbálja javítani, hanem változtatható kompresszió-viszonyú motort tervezett. A kompresszió-viszony, mint tudjuk, a hengerürtartalom (lökettérfogat plusz robbanótér) és a robbanótér köbtartalmának viszonya. Ricardo kísérleti modelljének a robbanótérre változtatható oly módon, hogy a hengerek síneken emelhetők, illetve süllyeszthetők a főtengelyhez képest. Tehát városban vagy hegyes-völgyes terepen, ahol nagy elaszticitású és jól gyorsító alacsony kompresszió-viszonyú motorra van szükség, a kormányra szerelt Bowden-huzallal megemeli a hengert. Hosszú egyenesben, különösen versenyben a henger egyszerű süllyesztésével „felkomprimált” motor adja a maximális teljesítményt. Tehát amennyiben a szerkezeti megoldás eredményes lesz, igazán kellemes tulajdonságokkal bíró motort fogunk kapni Ricardo jóvoltából. Az eddigi kísérletek országúton is igen biztatóak.

**Forradalom — a karosszéria-gyártásban??** Dinamit nélküli forradalom híre jön francia földről. A forradalmárok dinamit helyett kartont (pappe) használnak! Hatalmas, impozáns karosszériákat készítenek kartontól. Ezt a kartont különleges eljárással készítik. Eltekintve a gyártásnál használt szokatlan nyemástól, a felhasznált nyersanyag tiszta gyapot. Az így gyártott karton nagyon szilárd, elasztikus, szokatlan ellenállóképességű. Majdnem azt kezdhetünk vele, amit csak akarunk. Nagyon éles szögben hajlíthatjuk törés nélkül. Franciaországban meglehetősen nagy mennyiségben gyártják ezt a kartont, 3x2 méteres lemezekben, 3 és 7 milliméter közötti erősségekben. Hogy használhatóságáról fogalmunk legyen, csak annyit említenek meg, hogy épp úgy fűrészelhető, szögelhető, mint a fa. A fával szemben viszont előnye, hogy nagyon könnyen munkálható meg. Könnyen alakítható a lehető leglehetősebb formára is. Ami különösen a francia luxuskarosszériák gyártásánál fontos. Hiszen ott a legfontosabb a rendestől eltérő alak. Másik nagy előnye nagy könnyűsége. Ez különö-

sen versenykarosszériáknál és a kis esukottkocsiknál fontos. Az előnyök közé számít, hogy ez a karton éppen úgy, mint kevésbé előkelő rokona, a közönséges papír igen rossz hővezető. Tehát télen a kocsis belseje kellemesen meleg, nyáron pedig hűvösebb marad. A francia karosszériákat még mindig sokak szemében ellenszenvenessé teszi az, hogy némelyik oly rosszul megmunkált, hogy minden elragadó szépsége mellett se lehet kibírni azt a pogány lármát, amit a fa-, illetve fémmkarosszéria az országúton okoz. Ez a hátrány itt teljesen elesik, a kartonkarosszéria félelmesen esendes! Természetes, hogy ez a karton vízállóvá impregnált. Tehát rendesen vízzel mosható éppen úgy, mint bármely más karosszéria. Lakkozható, illetve festhető. Sőt úgy látszik, a lakkozás jobban tart rajta, mint a többi karosszérián. Jelenleg igen nagy az érdeklődés ezen francia különleges karton után úgy a karosszériaépítők, mint a laikusok körében. Eddig még nem tudunk hátrányos oldaláról. Igaz, hogy új dologról lévén szó, még várunk kell az ítélettel. Ne felejtjük azonban el, hogy Franciaországban a vasutak, villamosok és autóbuszok belsejét már rég ezzel az anyaggal vonták be. A laikus azonban ezt a bevonatot fának tartja, hiszen se ráúzásra, se tapintásra nem különbözik a fától.

**Vidéki versenyek 1927-ben.** Az Északmagyarországi Automobil Club Miskolcon megbeszélést tartott a Tiszántúli Automobil Club delegáltjaival. Enyedy Andor műszaki tanácsossal, mely megbeszélésnek eredménye két túraútnak az előkészítése lesz. Az első két napra terjedő s egy sík- és egy hegyversenyt felölelő megbízhatósági túraút lesz, amely Miskolcra kiindulva Abaujszántón, az úgynevezett Hegyközön, Sátoraljaújhelyen, Tokajon, Nyíregyházán és Debrecenen keresztül vezetne vissza Miskolcra azon az úton át, amelyre most különösen fel akarják hívni az illetékesek figyelmét s amely Tiszapolgáron keresztül vezetve, egy tiszai híd megépítése után lényegesen közelebb hozná egymáshoz a Hajdu-Nyírséget és Borsod-Hevest. Ennek a hídnak a megépítéséről lapunk más helyén „Miskolc—Tiszapolgár—Debrecen” cím alatt bővebben szólunk. A másik verseny Egerből indulna ki s a regényes Bánvölgyén keresztül Aggtelekre vezetne. Itt 3 órai pihenés és az aggteleki cseppkőbarlang megtekintése után Szendrőn és Sajószentpéteren keresztül térnek vissza a versenyzők Miskolcra, ahol ünnepélyes fogadtatás és díjkiosztás lesz.

# CITROEN

Európa  
legkedveltebb  
univerzális autója.

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



**Zajtalan svéd SKF automobilesapágyak.**  
Küpgörgős-, hengergörgős- és golyóscsapágyak. Az összes „Ford”-csapágyak. Speciális golyóscsapágyak a Citroën, Chevrolet, Buick, Fiat, stb. autókhoz. Angol zoli méretű speciális motorkerékpárcsapágyak.  
Magyarországi vezérképviselet:  
**GREINITZ-PIRKNER**  
Vaskereskedelmi és Ipari Rt.  
BUDAPEST, IX., ÜLLŐI-ÚT 55. SZÁM  
Kérjen árajánlatot!

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

Rover-Autóvállalat néven a VII., Kertész-utca 4. sz. alatt új vállalat alakult, melynek vezetője, Péchy Tamás már az új Rover-kocsikkal nagy bérautófuvarozóvállalatot létesített. Péchy Tamás, mint a kis Mollmobilok vezérképviseelője vonult be a múlt évben az automobilszakmába és különösen a két túraúton vonta magára automobilistáink figyelmét, amikor kis 216 km. Mollmobilján végigfutotta úgy a magyar túraútat, mint a TTAC versenyt, kolosszális teljesítményével nagy szaktudásról és hozzáértésről téve tanúságot. Péchy Tamás az idei évben, bár a Mollmobilt továbbra is képviselni óhajtja, egy nagy 16/50 HP. Rover sportkocsi kormányánál fog megjelenni a hazai versenyeken, ahol tekintve, hogy a gyár közel 150 kilométeres sebességet garantál, valószínűleg igen előkelő helyeket fog magának lefoglalni. Péchy Tamás lesz egyébként a Rover és Crossley képviselet technikai vezetője is.

Az Indianapolis Grand-Prix idei terminusa május 30. ami ezúttal egy hétfői napra esik. Ez immár a 15-ik összeesapás a nagyjelentőségű verseny történetében. A feltételek szerint ezúttal is, miként 1926-ban együléses 1500 km. hengerűrtartalmú kocsik nevezhetnek. A győztes díja 20.000 dollár, vagyis 120.000 pengő, a gyengébbek kedvéért 1.5 milliárd magyar korona. A verseny tizedik helyezetteje 1400 dollárt kap. A díj védője: Lockhardt (Miller-Special).


Nem sikerült Campbell világrekordkísérlete. A Malcolm Campbell kapitány által saját tervei alapján készült 450 lóerős Napier-repülőmotorral felszerelt „Hush-Hush”-autócelsszus megkezdte próbáit a pendinei homokon Carmarthenshire mellett. A sebességi próbák, melyek Thomas (Higham-Special) 275.229 kilométeres repülőstartos kilométerrekordja ellen készültek, egyelőre nem jártak sikerrel. Első ízben az orkányszerű szél, másodízben egy sebességváltódefekt volt az akadály, úgyhogy a büszke kocsi el kellett vontatni. Az első próba alkalmával a Napier-Campbell 216 kilométerig vitte. Szakértők véleménye alapján ez olyan sebesség volt, ami az orkányszerű ellenszél tekintetbe véve, kitűnő teljesítmény és amellet szól, hogy a kcsi feltétlenül alkalmas a világrekord megjavítására.

Az idei London—Exeter—London automobil megbízhatósági túraút, melynek javarésze az éj sötétjében zajlik le, kitűnően sikerült. A 96 benevezett és elindult kcsi közül 46 nyert arany, 21 ezüst és 18 bronz plakettet. A befutott kcsik közül csupán egyetlen nem díjaztatott, míg 10 kcsi feladta a versenyt. Legjobban a Salmson, Austin és Frazer-Nash-kcsik szerepeltek. Kilenc Salmsonból 8, kilenc Austinból 6 és hat Frazer-Nashból 5 kapott „Gold Medal”-t. Az aranyérmesek között szerepel még: 1 ABC, 3 AC, 3 Alvis, 2 Amilear, 1 Austro-Daimler, 1 Bentley, 1 Diatto, 1 Fiat, 4 Jowett, 1 MG, 1 Morris-Cowley, 1 Palladium, 3 Riley, 1 Rover, 2 Sénéchal és 1 Talbot. A múlt évben 134 versenyző állott starthez és csak 41 kapott aranyérmet.

Steaua Rex-Bosch. A Steaua Kőolajkereskedelmi r.-t. mely a kitűnő Rex-benzin elterjesztésével tett szolgálatot eddig is a magyar automobilizmusnak, ismét kitétt magáért. A már a múlt évben kezdődő tárgyalások, melyeket a Steaua részéről Gyurkovich Béla, a Bosch Róbert kft. oldaláról Dierolf Ágoston igazgató vezetett, a minap végleges megállapodásra jutottak. E szerint a Steaua Kőolajkereskedelmi r.-t. összes benzín-állomásainál, úgy a vidéken, mint Budapesten a közeljövőben kaphatók lesznek az összes Bosch-alkatrészek, így gyertyák, izzók, mágnesalkatrészek, mint szénkefék, platinaesavarak és minden, ami esetleg egy automobilistának szükséges turrák és egyéb utak alkalmával. Üdvözljük a Steaua-t ezen kitűnő ötlet megvalósítása alkalmával és kívánjuk, hogy ezután is hasonló munkakedvvel dolgozzon tovább a magyar automobilizmus érdekében.

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

## Automobil vezérképviseltek

<h1 style="font-size: 2em; margin: 0;">AMILCAR</h1> <p style="margin-top: 20px;"><b>Halmos Testvérek</b> Budapest, V., Szabadság-tér 18. (Tőzsdepalota) Telefon: T. 159-93</p>	 <p style="margin-top: 20px;"><b>gróf Salm Hermann</b> Budapest, I., Zsolt-utca 9 Telefon: József 112-18</p>	<h1 style="font-size: 2em; margin: 0;">BALLOT</h1> <p style="margin-top: 20px;"><b>Wilheim Sándor</b> Budapest, V., József-tér 11 Telefon: Teréz 76-09</p>
<h1 style="font-size: 2em; margin: 0;">Hotchkiss</h1> <p style="margin-top: 20px;">AUTO-PALOTA <b>Schmalcz József</b> Budapest, VII., Dohány-u. 22 Telefon: T. 125-68</p>	<h1 style="font-size: 2em; margin: 0;">DONNET-ZEDEL</h1> <p style="margin-top: 20px;">AUTO-PALOTA <b>Schmalcz József</b> Budapest, VII., Dohány-u. 22 Telefon: T. 125-68</p>	<h1 style="font-size: 2em; margin: 0;">Peugeot</h1> <p style="margin-top: 20px;"><b>Landy István</b> Bpest, V., Országház-tér 9 Telefon: Lipót 973-43</p>
<h1 style="font-size: 2em; margin: 0;">SALMSON</h1> <p style="margin-top: 20px;">VELOX AUTOKERESKEDELMI RT. Budapest, V., Dorottya-utca 7.</p>	<h1 style="font-size: 2em; margin: 0;">AUBURN</h1> <p style="margin-top: 20px;"><b>Landy István</b> Bpest, V., Országház-tér 9. Telefon: L. 973-43.</p>	<h1 style="font-size: 2em; margin: 0;">Sènèchal</h1> <p style="margin-top: 20px;"><b>Vezérképviselet:</b> IV. ker., Ferenciek-tere 3. sz.</p>

Az autó- és motorkereskedők kezdik végre belátni, hogy nem elég csak „hirdetni”. A hirdetésnek, reklámzásnak külön pszichológiája, tudománya, sőt művészete van, mely faktorokat szem előtt tartva, érhetnek csak el pozitív eredményt. Arató Gyula festőművész, lapunk belső munkatársának hirdetésrajzai keltenek feltűnést a legutóbb megjelent szaklapok hasábjain. Örömmel regisztráljuk, hogy az általában olyan nagyra tartott külföldi reklámokat kezdi kiszorítani a nem kevésbé jó — hazai munka. A Citroen-reklám, a Nova-hirdetés — bármelyik külföldi lapban megállja helyét. Tudomásunk szerint a közeljövőben egymásután jönnek ki újabb és újabb Arató-féle hirdetésrajzok.

Az ÉMAC repülónapokat rendez. Az Északmagyarországi Automobil Club tavasszal területén repülónapokat fog rendezni, amikor is a repülők különböző mutat-

ványokon kívül utasfelszállással is fogják szórakoztatni a nagyközönséget. Miskolcon és a felvidéki városokban az É. M. A. C. újabb vállalkozása iránt máris nagy érdeklődés mutatkozik.

**Miskolc—Tiszapolgár—Debrecen.** Az Északmagyarországi Automobil Club egyik ügyésze, Barcza Ferenc dr. ezen a címen tanulmányt írt, amelyben a gazdasági fejlődés irányelveit és elsősorban a fejlődés lehetőségét akarja feltárni, mely eszközök megfelelő alkalmazás esetén eszaka hazánk északi és keleti felében egy valóban modern gazdasági fejlődés ragyogó iver szökkenne a magasba. A mű szerzője saját tapasztalatainak alapján utal az É. M. A. C. propagandájának helyességére. Különösen arra, hogy ha Miskolctól Tiszapolgáron keresztül Debrecenig a már meglévő utat műúttá átépítene, ez az út 50 kilométerrel rövidítené meg a jelenlegi

## Motorkerékpár- és alkatrészkepviseletek.


**-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

közlekedési távolságot Miskolc és Debrecen között, mely úgyszólván légvonalban haladva, a két nagy gócpontot jelentő várost 100 kilométer távolságra hozná egymáshoz. Ez az út két országrészt kapcsolna össze szervesen, azonfelül pedig Tiszapolgárt tenné jelentős kikötő-állomássá. Gépkocsin a 100 kilométer lefutása legfeljebb 2 órást venne igénybe, míg ma Debrecen Nyíregyházán keresztül a leggyorsabb kocsin is alig érjük el 4 órán belül.

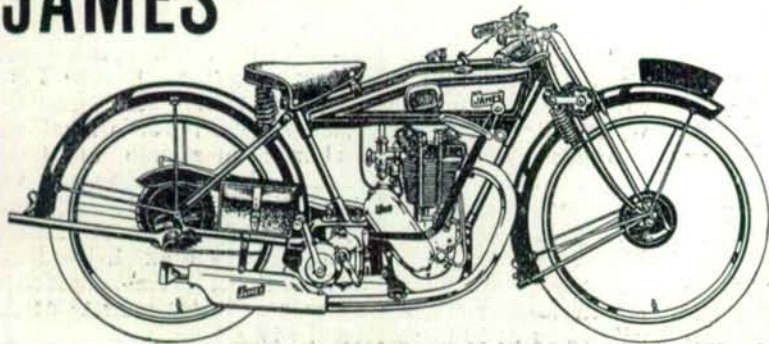
A betonút ott fekszik kidolgozatlanul a Bükk gyomrában és ott szunnyad valahol valamelyik mérnök agyában a terv kiviteléhez szükséges egyetlen nagyobb tényező, az összeköttetést jelentő kapocs, a betonhíd, vagy a vashíd. Nem olyan rettenetes nagy összeg az, amibe ez az út és vashíd kerülne s a megépítése nyomán várható gazdasági fejlődés bőven kárpótol a befektetésért. Ha másképen nem, Amerikából kell pénzt hozni erre. Bareza dr. ez intézmény létesítésénél a városokra, a Máv-ra stb. gondolt, de a garanciaképes egyéni vállalkozásoknak is a legnagyobb szabadságot akarja biztosítani a nemes versenyben.

**Újabb egyesülések a német autóiparban.** A berlini szalon óta nyílt titok, hogy újabb egyesülések várhatók a német gyárak között. Hiszen ez biztosítja legjobban a versenyképességét a kevésbé tőkeerős német gyáraknak a nagytőkével versenyző amerikaiakkal szemben. Néhány hónap előtt egyesült a mylani Cyklon-autógyár a góthai vagongyárral és így az eisenachi Dixi Művekkel. Biztos hír ugyan gyártási programjukról még nincs, de valószínű, hogy csak egy-egy hathengeres gyártására rendezkednek be. Különösen a Cyklon hathengeresnek, a német piac jelenlegi legolcsóbb hathen-

geresének lennének jó kilátásai. A német autógyárak mögött álló tőkések harca szempontjából érdekes és nagyjelentőségű a legújabb egyesülés, amennyiben annak lehet nevezni. A Siemens-Schuckert művek feladták a 10/45 HP Protos gyártását. Ellenben kétféle birodalmi márkával vesznek részt az A. E. G. (Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft) által alapított N. A. G. gyártásában. Az együttműködés alapjai a következők: Protos szerszámgépeken és szerszámokon kívül a NAG gyártásához használható anyagot és még készpénzfizetést is szolgáltat. Maga a gyártás kizárólag az oberseheweidei N. A. G. művekben történik, ahol a teherautógyártás racionalizálása folytán, építkezések nélkül is elegendő hely áll rendelkezésre. N. A. G. Protos gyártási programja csupán a 12/60. HP hathengeres N. A. G. gyártására szorítkozik.

**A magyarországi Sunbeam-képviselet,** a Magyar Abroncs- és Kerékgyár, Budapest, VI., Gyár-utca 8., a közeljövőben új helyiséget nyit. A szintén a Gyár-utcában megnyíló helyiségben láthatók lesznek a kiváló Sunbeam-gépek összes típusai, solo-oldalkocsis, valamint versenygépek. A wolwerhamptoni Sunbeam-művekkel folytatott eredményes tárgyalások folytán pedig a közeljövőben már több láda különféle alkatrész is lesz a budapesti képviseletnél raktáron. Egyben megemlítjük, hogy a Smith angol sebességmérő-, órafelszerelési-gyár vezérképviselete szintén a Magyar Abroncs- és Kerékgyár, melynél e kiváló angol minőségű alkatrészek mindegyike raktárról szállítható. Különösen becses felszerelési tárgyat alkot a Smith-sebességmérő- és kilométeróra, mely rendkívüli megbízhatósága és masszivitása folytán minden motorosnak nélkülözhetetlen.

## 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 abszolútgyőztese.

„Class production, not — mass production.“

Jöjjön, nézze meg, most érkezett  
legújabb modelljeinket!

Magyarországi vezérképviselet:

**Bruck Nándor és Fiai**

Budapest, VIII., József-körút 10.

Az új autódó réme fe-  
nyegeti igen szépen meg-  
indult autókereskedelmün-  
ket. Eddig még csupán ta-  
lálgatások vannak az új  
formuláról, mindenestre  
azonban megállapítható,  
hogy a kulcs, amit tervez-  
nek, oly nagy, hogy ha  
keresztül is jut a törvény-  
hozó testületeken, úgy auto-  
mobilizmusunknak, mond-  
juk ki magyarul: „vége”.  
Nálunk Magyarországon  
furesán gondolkodnak azok,  
akik ezeket az ügyeket in-  
tézik. A politika, mindent  
kifacsarni az adófizető pol-  
gárokból, a jövőbe azonban  
nem tekintenek. Szép dolog  
a jelszó: „útépítés”, de hi-  
szen eddig is fizettünk út-  
adókat, sőt még külön a  
vámoknál is, és bizony,  
utaink ennek dacára, kriti-  
kán aluliak. Az érdekelték  
a napokban kapták meg az  
új automobiladóról szóló  
törvényjavaslatot vélemé-  
nyezés végett. Mindenki meg  
van ijedve és nemcsak a  
kereskedők és tulajdono-  
sok, de a nem állami érde-  
képviseltek is a legna-  
gyobb konsternációval fo-  
gadják az új törvényjavas-  
latot. Mint hírlík, az Auto-  
mobil Club a tulajdonosok  
és kereskedelem védelmére  
az új adóval szemben anké-  
teket is fog tartani. A ter-  
vezet szerint az új adó ho-  
zadéka vagy közvetlenül  
fog útépítési célokra fel-  
használtatni, vagy pedig  
egy nagyobb útépítési köl-  
csön törlesztésére. A tör-  
vény csak bizonyos keretet  
szab a megadóztatás felté-  
teleit illetőleg, egyébként  
pedig a kereskedelemügyi  
minisztert bízza meg az adó-  
kulcsnak, továbbá az adó-  
kivetés módózatainak ren-  
deleti szabályozásával.  
Az új állami automobil-  
adó bevezetésével a  
motoros járművek  
városi adói meg-  
szűnnének. Hír

szerint az új adót motorkerékpároknál és személyauto-  
mobiloknál lóerő szerint, autóbuszoknál és teherautók-  
nál súly szerint fogják kivetni. A motorkerékpárok  
és személykocsik adója 10 lóerőig 40 pengő (500.000 ko-  
rona), 10-től 16 lóerőig 65 pengőben, azonfelül pedig 90  
pengőben van felvéve lóerőnként. Amennyiben a fenti  
kulcs fog megállapíttatni, úgy a motoros járművek  
megterhelhetése oly nagy mértékben fogja növelni a  
havi üzemköltséget, hogy nem lesz érdemes autót tar-  
tani és mindenki kistaxin fog járni. Egy középkoesi  
adója évi 1000 pengő (12.5 millió) lenne, ami havonta  
csaknem 1 millióval emeli az üzemköltséget. Gondoljuk  
meg jól uraim, talán lehetne a dolgon úgy segíteni,  
hogy a kecske, jelen esetben az állam is jóllakjon és a  
káposzta is, jelen esetben az autótulajdonosoknak az autó  
is megmaradjon. Talán a fele is elég lenne. Mi is az  
utak javítása mellett vagyunk, de talán inkább a  
benzinfogyasztás után történjék a megadóztatás, mert  
az igazságosabb. Ott annyit fizetünk, amennyit tényleg  
használunk az utakból. Aki sok kilométert fut, jobban  
igénybeveszi az utakat, az jobban fizessen, aki keveset  
megy autójával, kevesebbet. Reméljük, a kereskedelem-  
ügyi miniszter úr, aki maga is automobilista, még  
pedig régi automobilista, bizonyosan bír annyi érzék-  
kel, hogy össze fogja tudni egyeztetni az állam helyze-  
tét az automobilisták helyzetével.

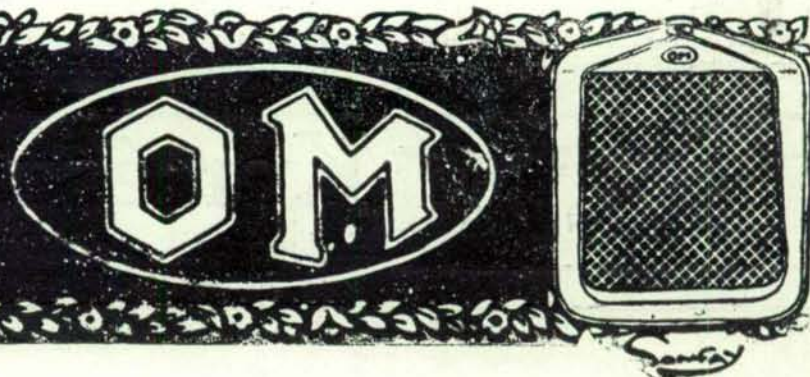
**Furesaságok a vámelméletben.** A magyar autó-  
vám-tarifa úgy intézkedik, hogy az autóbuszok vámel-  
bírállás szempontjából nem vonatnak egy elbírállás  
alá a személyautókkal és vámjuk alacsonyabb, mint a  
„luxusnak” minősített személykocsiké. Érdekes esetről  
kaptunk most hírt a Fehér Miklós-gépgyár révén.  
Fenti cég a kitünő angol „Morris”-autókat képviseli és  
miután a Morris-gyárnak igen jó autóbuszai vannak,  
megkezdte az autóbuszok importálását is. Tekintve  
azonban, hogy a cég automobilügyeinek élen lévő cég-  
vezető, Margittay a magyar ipar érdekeit is szem előtt  
kívánta tartani, csupán autóbusz-alvázatokat rendelt  
Angliában, míg a karosszériákat a magyar karosszéria-  
gyárakban és kisebb vállalatoknál óhajtották elkészít-  
tetni. Nagy volt azonban a csodálkozás, midőn az  
autóbuszalvázat, mint személykocsi-alvázat kezelték  
és dacára a bemutatott iratoknak, a külsőnek stb.,  
emmi képen sem akarták a cég óhaját teljesíteni. A  
vámhatóságok ugyanis azzal indokolják munkájukat,  
hogy a szabály csak nagy, csukott autóbuszokra áll,  
míg karosszériánélküli alvázról nem emlékszik meg a  
rendelet. Morris-ék kénytelenek voltak a nagy alvázat,  
mint személyautót elvámoltatni és most már a huszadik  
fórumnál keresik igazukat, de eddig, sajnos, eredmény-  
telenül.

**74% csukott kocsi.** Az American National Auto-  
mobil Chamber of Commerce legújabb kiadása sze-  
rint az Egyesült-Államokban és Kanadában gyártott  
automobilok 74 százaléka csukott kocsi volt. Számok-  
ban kifejezve a készített 3,950.000 kocsiból, 2,926.000  
volt csukott karosszálva. Amerika ebből a számból  
550.000 darabot exportált, ami 3%-kal nagyobb, mint  
1925-ben.



**CHRYSLER**

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



## Fizessen elő 1927-re és díjtalanul kapja az 1926-os évfolyamot!

Az Északmagyarországi Automobil Club képviselte a törvényhozásban. Hogy milyen jól választotta meg a fiatal Északmagyarországi Automobil Club a vezetőségét, mutatja az, hogy az elnökségének és választmányának tagjai közül 11 választatott meg országgyűlési képviselőnek és nyolcan lettek a magyar felsőház tagjai. Az Északmagyarországi Automobil Club üdvözlésére egyöntetűen jelentették ki, hogy a magyar automobilizmus s ennek érdekében elsősorban a vidéki utak megépítése céljából a köz javára minden lehetőt el fognak követni.

Aimo Maggi gróf, aki nevét a múlt évi tavasszal, Rómában rendezett Király-Díj megnyerésével tette híressé és azóta egyik országúti versenyét a másik után nyerte meg, a jövő esztendőben nem Bugattin, hanem egy 2-literes Grand-Prix Alfa-Romeo-volánjánál fog megjelenni a nagy versenyeken. A kitünő amatőr olasz gróf, úglátszik megvette a híres Alfa-Romeók egyikét, amelyekről éppen a múlt számunkban emlékeztünk meg. Ő biztosan nem fizetett érte 650 milliót.

## Minden motorkerékpáros résztvesz az „Automobil-Motorsport” versenyén

Autómotorral ellátott tüzelőszivattyúk. Úgy értesülünk, hogy az itteni Bárdi József cég átvette a nagy hírű Evinrude-Motor Co. (Milwaukee U. S. A.) vezérképviseletét. Az Evinrude Amerika legelőkelőbb gyára tüzelő, talajvíz-csónakmotor gyártmányait illetően és az egyetlen, mely autómotorral szereli fel ezen felsorolt gyártmányait. Mint újdonságot elsősorban a tüzelőpumpát kell felemlítenünk, mely kéthengeres autómotorral van ellátva, könnyű súlyánál (kb. 60–70 kg.) fogva gyorsan hordozható, amellet rendkívül teljesítményre képes, amennyiben patakából, tóból, kútból, vagy hordóból másodpercek alatt szívja fel a vizet és 5 emeletnyi magasságra, vagy 150–200 méternyi távolságra küldi sugarait. De emellet rendkívül kedvező az áralakulása, mert míg az európai hasonló gyártmányú készülék 70–80 millió, addig az Evinrude csak 26 millióba kerül. Községek, gazdaságok, gyárak stb. nem nélkülözhetik ezen autómotoros tüzelőkészüléket.

A FICM. (A motorkerékpár klubok nemzetközi szövetsége) legutóbbi ülésén elhatározta, hogy azok az egyesületek, vagy másnemű organumok, akik a versenydíjait a versenytől számított három hónapon belül ki nem osztják, nemcsak versenyrendezési joguktól lesznek megfosztva, hanem motorkerékpáros szempontból teljesen diszkvalifikáltak. Ajánljuk a magyar versenyrendező fórumok figyelmébe.

Megindultak a Magyar Tourist Trophy előmunkálatai. Mint hírlik, a KMAC motorkerékpárosztálya erős propagandát fog az idei szezonban kifejteni a negyedik Magyar T.T. sikere érdekében. Különösen sok külföldi versenyző részvételére számítanak. Ezzel akarják ugyanis eiejét venni a verseny elapodásának, ami a múlt évben oly unalmassá tette az egyébként nagyjelentőségű versenyt. A rendezőség minden eszközt meg fog ragadni, hogy a verseny végig élvezetes és küzdelmekben bővelkedő legyen. Hír szerint 12.5 millió értékű ezüst serleg kerül kiosztásra a győztesek és helyezettek között. Delmár Walter, akinek neve mellé már nem kell külön magyarázat, hiszen őt mindenki ismeri, újabb tanujelét adta sportszeretetének, amennyiben a versenypályához közel eső villájában 3 külföldi versenyző elhelyezését vállalta. Figyelmeztetjük azonban a rendező-egyesület már most a Budakeszi-út rettenetes állapotára, tehát minden lehetőt meg kell tenni, hogy a verseny útvonalá kitünő állapotba helyeztessék.

India Rubber-pneumatik Magyarországon. Az egész világon előnyösen ismert fekete-vörösésíkos India-gyártmányok végre Magyarországon is képviseletet kaptak. Az Akron-i (Ohio állam, U. S. A.) gyár eddig is elsősorban a minőségre és nem a tömeggyártásra rendezkedett be és majdnem kizárólag ő látja el a dél-amerikai, középindiai és mexikói piacot pneumatikjaival. Az ottani rendkívül rossz útviszonyokkal csak az India-pneumatik tud megküzdeni. Akronban a Bárdi cég személyesen tárgyalta a gyárral és sikerült Magyarországra a képviseletet megszereznie.

A Scintilla-mágnessel, dinamóval és indítóval felszerelt autók tulajdonosainak nagy öröme a világ-hírű svájci „Scintilla”-gyár (Solothurn) Budapesten vezérképviseletet létesített, melyet a precíz munkájáról ismert Urner és Berkovits-cég V., Pozsonyi-út 4/f. Utolsó Palatinus-ház, vett át. A cég komplett tartalék alkatrésztartárral rendelkezik és így módjában áll, nemcsak a legolcsóbban, hanem a legrövidebb idő alatt eredeti alkatrészekkel pótolni a hibásakat és segíteni a bajon. A cég egyébként ma olyan műszaki személyzettel és berendezéssel rendelkezik, hogy módjában áll az összes rendszerű és gyártmányú villamosberendezések javítása.

Méreteiben hatalmas lesz az idei automobilkiállítás. A Királyi Magyar Automobil Clubtól nyert információk alapján közölhetjük, hogy az idei magyar automobil-kiállítás méreteiben hatalmasan túl fogja szárnyalni a két év előtti. Az eddigi jelentkezések alapján a kiállítási-csarnokok teljesen meg fognak telni és egy olyan szép kiállított kocsiparkra lehetünk elkészülve, ami izelítőt fog adni a párisi és londoni világkiállításokból. A kiállítás időpontja június 4–13. A jelentkezés határideje március 15.

Miss Violet Cordery, aki a múlt évben angol Invieta-kocsijával és több társával a Monza-körön többnapos világrekordjaival keltett feltűnést, most egy Invieta-val világméretű turnéra indult.

Pullower

Kertész II.

Budapest, VI., Andrássy-út 36.

Párisi áruházal szemben.

Hó és sárcipő

## Beszerezési források

### Aluminiumhegesztés

Elektron-Forrasztó és Műszaki Rt.  
V., Dráva-u. 5. Telefon: Lipót 909-88.

### Autójavító

Rex-garage. Wollein Ferenc, V., Korál-  
utca 4. — Telefon: L. 965-88.

### Motorkerékpárjavító

Zamecsnik Gyula, IV., Piarista-utca 8.  
(Galamb-utcai oldal)

„Suno“ Bekker és Stowasser, VIII.,  
József-körút 65 (Csepregy-u. 1.)

### Autógumijavító

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

### Használt autók

Csermely Károly, VI., Síp utca 3.

### Benzin — Olaj

Csáky és Társa, VI., Lázár-utca 1. sz.  
Telefon: 28-96. (Gépolajok).

### Villamoshegesztés

Elektron-Forrasztó és Műszaki Rt.  
V., Dráva-u. 5. Telefon: Lipót 909-88.

### Motorkerékpár

Terrot-Jap. Rex-garage, V., Korál-  
utca 4. szám

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

A kategóriaserlegek és a Nemzeti Sport 1925. évi Jánoshegyi versenyének plakettjei a napokban kerültek kiosztás alá. A gyönyörű serlegek, melyek között szerkesztőségünk szerény ajándéka is helyet foglalt, több napig az Apponyi-téren lévő Steyr-képviselőt kiakartában díszeltek és nagy feltűnést keltettek. Ugyancsak itt voltak kiállítva a Nemzeti Sport művészi plakettjei is, melyeket az ismert művész, Mannó Miltiades mintázott. Nagy hálával kell adóznunk az agilis újság, a „Nemzeti Sport“ főszerkesztőjének, dr. Vadas Gyulának, aki igazi rajongással és szeretettel karolta fel az automobilizmust és a motorkerékpársportot és azzal, hogy lapjában oly nagymérvű propagandát fejtett ki a motorsportok iránt, óriási munkát végzett. Megállapítható, hogy a Nemzeti Sport volt az első, mely igazán felkarolta az automobilizmust és csak az ő példáján okulva, vezették be autós- és motorrovatukat a többi lapok. A Svábhegyi verseny sok ezer nézőjét a Nemzeti Sport nevelte és ma már ott tartunk, hogy vannak emberek — és sokan vannak, — akik a Nemzeti Sportot nem a futball, nem az atlétikarovatáért veszik, hanem csak az utolsó oldalra kíváncsiak, a motorra. További jó munkát és üdvös együttműködést kívánunk egy szebb jövő reményében, amikor a Nemzeti Sport ismét ott lesz az elszakított részek és ott is hirdetni fogja a magyar sport nagyságát.

Miskolcon motorverseny céljaira a tavasszal átalakítandó ütegpályán is lesznek motorversenyek, melyeknek közelebbi időpontja azonban meghatározva még nincsen. Az érdeklődés ezen a vidéken igen nagy s remélik, hogy neves budapesti versenyzőinkkel is összemérhetik tudásukat a felvidékiek.

Angolok az Olasz Tourist Trophyn. Az olasz T. T. évente júliusban az olasz tavak mellett fekvő „Circuito del Lairó“-on kerül lefutásra. A Lario-kör egyike a világ legnehezebb országúti körének, ahol a fordulók egymást érik és a pályának alig vannak 100-200 méteres egyenes darabjai. Eddig a külföldiek szigorúan elkerülték az olasz országúti versenyeket és megelé-

gedtek a sorozatos monzai kudareccal, ahol csak ritka esetben sikerült egy-egy nagyobb angol menőnek győzelemmel hazatérnie. Az olaszok most maguk provokálják a Lario-n való angol résztvételt, azáltal, hogy az idei angol T. T.-re hatalmas gárdával fognak felvonulni. Mint az olasz lapok írják, több Guzzi és Bianchi vezető startja fog az angoloknak nehéz percek szerezni és könnyen megeshet, hogy a múltévi előtanulmányok alapján az olaszok egy angol T. T.-győzelemmel térnek vissza hazájukba.

Farkasházy Tibor, aki amellett, hogy legnagyobb sportnapilapunk, a „Nemzeti Sport“ autós- és motorrovatának vezetője, passzionátus vegyész és lakásán hatalmas laboratóriummal rendelkezik, most ismét egy újabb, kitűnőnek ígérkező produktummal óhajtja meglepni a magyar autós- és motorversenyzőket. Farkasházy, aki a múlt év őszén „Ethanol“ néven egy Discol-szerű anyagot talált fel, melynek üzemanyagul való felhasználásával Urbach László az 1926. év őszi versenyein oly kitűnő rekorderedményeket futott, most egy versenyolaj készítésén fáradozik. Mint hírlik, a kísérletek igen jól haladnak és valószínű, hogy úgy az Ethanolt, mint az új olajat egyik legnagyobb benzín- és olajvállalatunk fogja átvenni és terjeszteni.

Múlt számunkban a KMAC téli versenyével kapcsolatosan, a licenszek sokoldalúsága ellen írtunk néhány szót. Alkalmunk volt azóta Szelnár Aladár dr.-ral, a KMAC vezértitkárával a kérdésben beszélgetni, aki rendelkezésünkre bocsátotta az AIACR most megjelent szabályait, sőt a szabályok már megjelent német fordítását is, amelyből kitűnik, hogy az automobilversenyzőkre, valamint a nevezőkre is okvetlen szükséges a versenylicenz. Eszerint automobilversenyekre csak az nevezhet, aki arra jogosult, vagyis megfelelő licensszel rendelkezik és csak az vezethet, akinek erre szintén megfelelő versenyzési engedélye van. Következő számunkban tüzetesen fogunk foglalkozni ezzel a kérdéssel, hogy versenyzőink tisztában legyenek a tennivalójukkal. Hogy a fenti szabályok a motorkerékpárversenyekre is érvényesek-e, azt még nem tudjuk, mert a FICM általános versenyszabályai még nem érkeztek meg számunkra. Mint hírlik, a KMAC mindkét fennhatóság szabályait nemsokára magyar kiadásban teszi közzé.

### Budapesti és vidéki vevők legjobb beszerzési forrása

GMEHLING ÜLŐBÚTORGYÁR

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

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

### Schlötzer Gáspár

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

<b>Az összes rendszerű</b>	
<b>Autó-accumulátorok</b>	
<b>javítása garanciával</b>	
<b>P O L U S</b>	
Budapest, Szentkirályi-utca 34 Telefon: József 134 49	

## FORGALMI HIREK

Alább közöljük a magyar királyi honvédelmi miniszter úrnak a „csapatok áthaladása út- és vasútkereszteződéseken, hidakon, magatartása forgalmas útvonalakon“ tárgyú 14.215/1926. számú rendeletének kivonatát, amelyben a következőleg rendelkezett:

1. Nagyobb városokban katonai osztagokat stb. lehetőleg a helyi viszonyokkal ismerős parancsnok vezessen.

*Közúti járművek* (közúti villamos, autóbusz, magánjárművek stb.) mentőket és tűzoltókat kivéve — a menetelő csapatot nem szakíthatják meg.

Forgalmasabb útkereszteződéseken való áthaladásnál, ha a menetelő oszlop egy teljes állományú zászlóaljnál erősebb, az oszlop parancsnoka a zászlóaljak (osztályok) közé 100 m-es távokzt iktasson, a keresztező irányban föltartóztatott forgalom lebonyolítására.

Széles utcákon a csapatok az úttest közepén meneteljenek, hogy a forgalom mindkét irányban lehetséges legyen. Nagyforgalmú keskeny utcákat hosszabb menetoszlopok lehetőleg kerüljenek. Villamosvasúti vágányon, valamint a kizárólag gépkocsiközlekedés számára fönntartott útrészekben akként meneteljenek, hogy a közlekedést huzamosabb időre föl ne tartóztassák.

2. Hidakon való áthaladásnál a csapat részéről a közúti forgalom számára előírt határozványok szigorúan betartandók.

A magyar királyi kereskedelemügyi miniszternek a magy. kir. belügyminiszterrel egyetértve, 103/285/925. szám alatt rendelete jelent meg, amely a gépjárművek forgalmi engedélyének és a gépjárművezetői engedélyek kiadásával, valamint a gépjárművek ellenőrzésével kapcsolatban fizetendő díjak pengőértékben való megállapítását tartalmazza. Ezen rendeletet kivonatosan az alábbiakban közöljük:

4. §. Az 57.000/910. B. M. számú rendelet 74. §-a, illetve a 61.000/1922. K. M. számú rendelet 20. §-a helyébe az alanti rendelkezések lépnek:

I. A vezetői igazolványért beadott kérelemmel (35. §) egyidejűleg az alább megjelölt díjak befizetését kell az eljáró rendőrhatalóságnál igazolni.

1. A szakértő székhelyén:

a) olyan gépkocsivezetői vizsgára jelentkező után aki a gépjárművezetői tanfolyamon sikerrel vizsgázott, 13.60 P;

b) minden más gépkocsivezetői vizsgára jelentkező után 20 P;

c) motorkerékpárvezetői vizsgára jelentkező után 13.60 P;

2. Sikertelen vizsgának egyszeri megismétléseért három hónapon belül:

a) a gépkocsivezetői vizsgálatra jelentkező után 12 P;

b) a motorkerékpárvizsgára jelentkező után 6 P.

3. A szakértő székhelyén kívül a vizsgázó által kért helyen bármely vizsga után a külön megítélendő uti-költségeken kívül 68 P.

Ha több fél által kérelmezett vizsgálat egy helyen és egyidőben bonyolítottatik le, személyenként 25 P fizetendő, míg a kiszállási költségek, amelyek a 2. szakasz 4. pontjának első bekezdése szerint számítandók, a kérelmezők között egyenlően megoszlanak.

II. Átírások és pótlások díjai:

1. Gépjárműkerület változása esetén a változás följegyzése az új igazolólap és az új kerület-jelzőtáblácska díja fejében fizetendő 5 P.

2. Tulajdonos változása esetén a följegyzés és az új igazolólap kiszolgáltatása fejében fizetendő 2.50 P.

3. Elvesztett vagy használhatatlanná vált igazolóiratok, illetőleg jelzőtáblák pótlása fejében fizetendő díjak:

a) forgalmi engedély másolatáért 4 P;

b) új igazolólapért fémtokkal 5 P;

c) új igazolólap fémtok nélkül 2.50 P;

d) teljes hátsó számtáblapótlásért 16 P;

e) teljes első- vagy motorkerékpárszámtábla 8 P;

f) kerületjelzőtáblácska pótlásáért 2.50 P;

g) gépjárművezetői igazolványmásolatáért 4 P.

5. §. Az 57.000/1910. B. M. számú rendelet „Megjegyzések a 72—74. §-okhoz“ 1—3. pontjai változatlanul maradnak, a 4. pont helyébe pedig a következő rendelkezés lép;

A vizsgálatok megismétléseért — amennyiben erre vonatkozólag külön díjak meg nem állapítottak — a szabályszerű díjak újból befizetendők.

6. §. Az 55.100/1922. K. M. számú rendelet 6. és 8. §-ában körülírt ideiglenes forgalmi engedélyért és próbaengedélyért az ott megjelölt összegek helyett a következő díjak fizetendők:

a) a félévre érvényes ideiglenes forgalmi engedélyért, vagy annak megújításáért 20 P;

b) huszonnégórás próbaengedélyért 4 P.

Egy-egy próbarendszámátláért a 83.692/1922. K. M. számú rendelet 9. §-ában megjelölt helyett 13.60 P biztosítékot kell letenni.

Februárban, mint értesülünk, újabb 25 forgalmi villanylámpa kerül felszerelésre a fővárosi forgalmasabb pontjain. A lámpák megjelenése feltétlenül nagyvárosi jelleget fog kölcsönözni fővárosunknak, csupán oda kell majd hatni, hogy a lámpák, ha leszáll az est, égjenek is.

Összhang, vagy egy rendőr. A minap a Lánchíd budai hídfőjénél láttuk a következő esetet. Egy motorbiciklista jön Pestről az Alagút felé. Ugyanakkor egy rendőrtisztviselő halad arra a Fő-utca felől. Az egyik rendőr szabadot int a Pestről jövő motorosnak, ugyanakkor a másik háttal álló őrszem a rendőr-motorosnak. Kiss híja, hogy össze nem mentek, a civil-motoros tudniillik nagyon tudott motorozni és még idejekorán lefékezett a csúszós, sáros talajon. Hát uraim vagy összhang, vagy legyen egy rendőr.

# R. Pennsol motor oil

a legökéletelesebb amerikai autólaj

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



Még mindig nincs rendőr a Lánchíd budapesti hídfő előtti téren. Már mult számaink egyikében megírtuk, hogy a Lánchíd pesti oldalán, az Akadémia, valamint a Mária Valéria-utca felől keresztben közlekedő járművek a kertek folytán nem igen látják a Budára igyekvő járműveket és ezen a helyen őrszem felállítása volna szükséges. Figyelmébe ajánljuk ezt a rendőri hatóságoknak.

A hidakon való sorbaállítás, dacára annak, hogy balra-előzés meg van engedve, kezd rémes lenni. A Margithídon például a Szigetre torkolló hídfőnél sorba kell állani és dacára annak, hogy a sinek szabadok, csak a rendőrtől jobbra, illetve balra az úttesten szabad elhaladni. Ez a kicsinyesség néha nehéz perceibe kerül az autó Pestre, vagy Budára igyekvőknek, értelme pedig egyenlő a nullával. Néha jobbérzésű rendőrőrszemek kezlegyintéssel tudatják velünk, hogy szabad a sinekre menni, de ez bizony ritka eset. Ugyanez a helyzet a hídfőkön, ahol néha perceket kell várunk a sorban és megesik, hogy nagyobb forgalom esetén már a fél Margithídon be kell állani a sorba, míg ha a villamossal, vagyis mögötte haladhatnánk, sok időt nyernénk. Ezen a bajon okvetlenül segíteni kell.

Rendőreink, bár Isten mentsen, hogy bántani akarunk őket, még mindig azon a merev, esőkönyös állásponton állanak, hogy autó, vagy motoros várjál, míg utat kapsz. Rendőr előtt ugyanis előzni nem szabad, még ha hely van, akkor sem. Megesik azonban, hogy a nyílt, de sokszor szűk utcán előttünk halad egy társzeker és mivel a rendőr előtt már előzni nem lehet, kénytelenek vagyunk beállni mögéje és „sorbaállósdi” játszani, néha jó 2 percig is, amialatt, ha a biztos úr csak 1 lépést hátrálna, már kocsinkkal illa-berek volnánk. Vannak már rendőrök, akik ilyenkor egy lépést hátrálva, a legnagyobb jóindulattal jelzik, hogy „mehet”, de ezeket csak úgy lámpával kell keresnünk, a javarésze meg sem mozdul. Jó lenne, ha az illetékesek némileg kioktatnák a legénységet, hogy az nem szégyen, ha a forgalom gyorsítása és rendje érdekében néha egy-egy lépést teszünk hátra vagy előre.

Budapest szégyene, a Pasaréti-út eleje még mindig változatlan. Most már szépen kérjük a polgármester urat, talán tekintené meg ezt az utat és tényleg intézkedjen is, hogy végre a II. kerületi utak rendbejöjjenek.

Nemsokára világvárosi jelleget kap a Belváros. A hatóságok végre rászánják magukat a szűk utcák forgalmának rendezésére. Több helyütt be fogják hozni az egyirányú közlekedést, ami egy kényszerű próba alkalmából oly kitűnően bevált. Ugy szintén hatalmas jelzőlámpák fogják jelezni a tilos behajtást és ugyanakkor nyilak a helyes irányt.

Az autószerelő minden ágában jártas Párisból visszatért a Renault gyárban 2 évig dolgozott

**autószerelő állást keres**

Cím a szerkesztőségben.

**Estélyi és utcai öltönyök valódi angol szövethől  
legelegánsabb kivitelben készíttetnek**

**Olcsó árak!**

**Tuza István**

angol úri szabó, VIII., Mária Terézia-tér 3. Telefon: J. 75-93.

Megjelent a hátsó-számtábláról a belügyminiszteri rendelet. A közlekedési balesetek miatt lefolytatott nyomozások eredményéből megállapítható, hogy a gépjárművezetők egyrésze úgy igyekszik szabadulni tettének következményeitől, hogy a hátsó forgalmi rendszámtáblát megvilágító lámpát eloltja. E lelkiismeretlen eljárással ugyanis a vezető könnyen eltűnhetik gépjárművével a baleset színhelyéről, ami sokszor a tettes kinyomozását megnehezíti. Ennek a közrendészeti és közbiztonsági szempontból megengedhetetlen eljárásnak a megszüntetése céljából a m. kir. kereskedelemügyi miniszter úrral egyetértőleg a következőket rendeltem: Gépjármű csak akkor vehet részt a közúti forgalomban, ha a kocsin olyan világítóberendezéssel van ellátva, amely kizárja azt, hogy a hátsó rendszámtáblát megvilágító lámpa a vezető üléséből vagy a kocsin belső részéből hozzáférhető helyről külön eloltható legyen. Tehát vagy magánál a rendszámtáblánál legyen csak a rendszámtáblát megvilágító lámpa eloltható, vagy ha más helyen, akkor csakis a kocsin lévő valamennyi világítótesttel együttesen. E rendelkezést kell alkalmazni az ország területére nemzetközi útigazolvánnyal érkezett azokra a gépjárművekre is, amelyek félévnel tovább tartózkodnak az ország területén. Aki e rendeletben foglalt rendőri rendelkezéseket megszegi vagy kijátssza, amennyiben cselekménye súlyosabb büntető rendelkezés alá nem esik, kihágást követ el. Ez a rendelet 1927. évi április hó 1-én lép életbe.

**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

**Habán-Delmár**

**A modern motorkerékpár**

Most jelent meg!

Kiváló kézikönyv, minden motorkerékpáros részére nélkülözhetetlen!

Ára tartós egész vászonkötésben 62.500 korona.

Vidékre postaköltséggel, a pénz előleges beküldése mellett 70.000 korona

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

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

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

500 kcm.

**ARDIE-JAP****MOTORKERÉKPÁR****23,000.000 KORONA**

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

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

Délvidéki körzetképiselet: Bohner és Tsai, Baja

A

**3**

világmárka

**Norton****Royal-Enfield****New-Imperial**

**versenyeredményei  
utólérhetetlenek.**

**Budapest, IV., Ferenciek-tere 3.**

**Svábhegyi verseny 1926.**

**5**  
**„GALTOL“**  
**induló**

**5**  
**„GALTOL“**  
**győztes**

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

**Galtol Oil és benzin a legkiválóbb üzemanyag, kapható:**

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

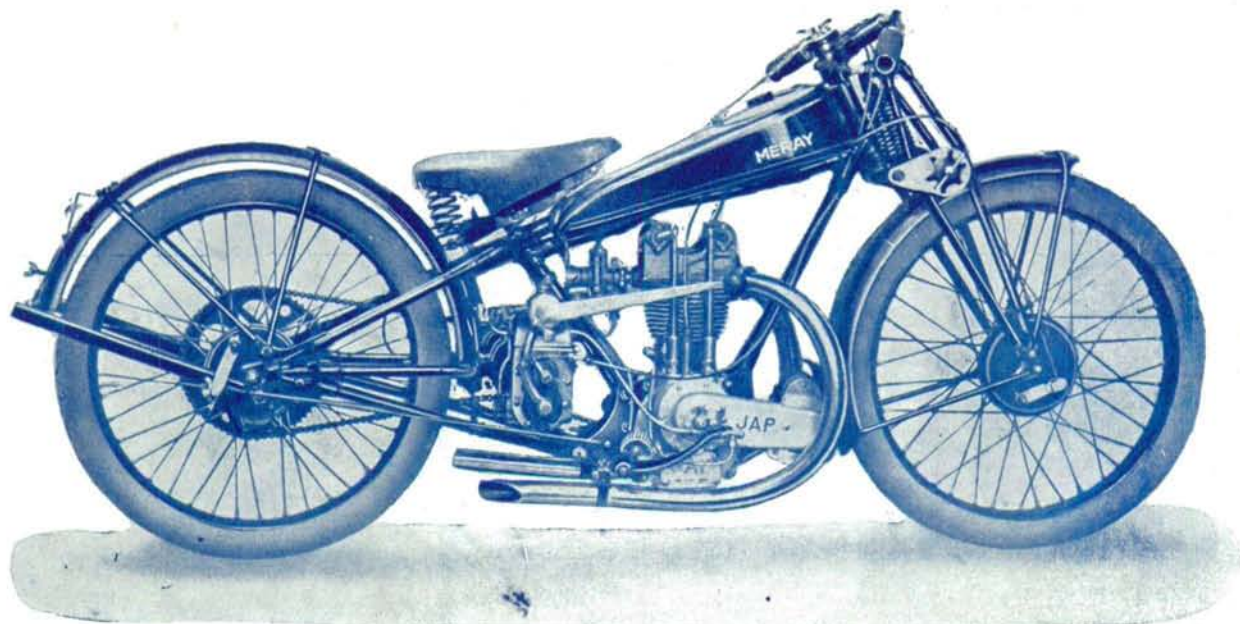
**a K. M. A. C. hivatalos szállítója.**

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



# MÉRAY

az elmúlt év legeredményesebb 250 köbcentiméteres motorkerékpárja!



Kérje az 1927. évi új  
MÉRAY-katalógust!

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

## Mindennemű sport- és bőrölfözékek,



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



# Heller

(Rákóczi-út 13)

ruhaárúházában mér-  
ték szerint is készülnek



**OPEL  
TALBOT  
HUPMOBILE**

**VÁROSI ÉS TÚRAKÖCSIK**

**LATIL**

**GYORSTEHERAUTOMOBILOK**



**VEZÉRKÉPVISELET:**

**VELOX AUTOMOBIL RT.**

**BUDAPEST, V., DOROTTYA-U. 7.**

**(HITELBANK-PALOTA)**

**TELEFON: 75-78**

Nyugatmagyarországi vezérképviselőt:

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