

53959

Automobil Motorsport

BUDAPESTI K...

II. évfolyam

3

Ara 1 pengő
(12.500)



DUNLOP PNEUMATIK



ÉVRENDI KIADVÁNY
Sorozás
FOLYÓIRATOK
1922. évi 4-7. sz.

388
17

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.

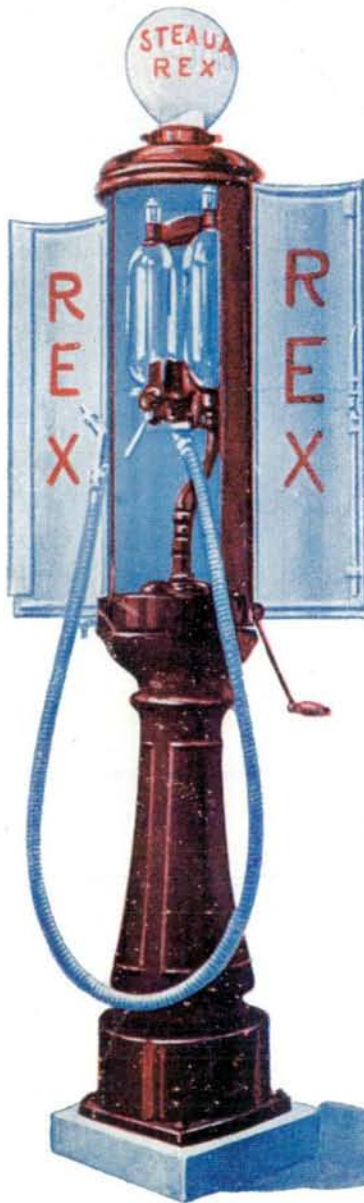
Budapesti töltőállomásaink:

- | | |
|--|--|
| 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. üzlethelyisége előtt.
Budakeszi: Töltőkút Gräf Antal raktára előtt.
Csongrád: Töltőkút a Főtéren. Czajlik gyógyszerár előtt.
Csorna: Sopronmegyei mezőgazdák rt.
Debrecen: Töltőkút az Arany Bika száll. előtt
Déaványa: Guttman Gyula.
Dunaölvár: Borovitz testvérek.
Füzesabony: Fokereskedelmi Rt. telepén az országút mellett.
Győr: Töltőkút a Magyar Mezőgazdák Szövetkezeténél, Teleki-utca 59.
Gyula: Töltőkút Schillinger Lipót vaskereskedése előtt.
Hajdúnás: 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.
Kiskunhalas: Töltőkút Kohn Szabtyén vaskereskedés előtt
Kispest-Szentlőnc: Herz és Mautner.
Kisvárd: Levité Mózes.
Kőszeg: Töltőkút Bognár Miklós garage-ában.
Lepsény: Magyar Mezőgazdák Szövetkezte.
Makó: Ehrenfeld és Spitz Rt.
Mátészalka: Mátészalkai Közgazdasági Bank Rt.

Miskolc: Töltőkút a Korona-szálloda előtt.
Miskolc: Töltőkút a Szemere- és Arany Janos-utca sarkán.
Nagykanizsa: Teutsch Gusztáv, Fő-tér 1.
Nyíregyháza: Töltőkút a Kossuth-téren.
Orosháza: Töltőkút a Cseréy-garage előtt.
Pápa: Magyar Mezőgazdák Szövetkezte.
Parádafürdő: Töltőkút az Erzsébet-szálloda előtt
Pásztó: Grünfeld Miksa.
Pécs: Töltőkút Verga Gyula garage-ában Rákóczi-út 34.
Putnok: Pano K. üzlethelyisége előtt, a Városháza épületében
Sopron: Töltőkút Kopstein Béta fémárúgyára, Várkerület.
Szabadszállás: Magyar Mezőgazdák Szöv., Piac-tér.
Szentes: Töltőkút Wellisch Vilmosné műszaki kereskedése előtt.
Székesfehérvár: „Stesua” szikszói kirendeltsége, Grosz Ernő.
Szolnok: „Stesua” szolnoki raktára, Gorove-u.
Szombathely: Töltőkút a vármegyei ház mellett, Holján Ernő-utca 1. sz. ház előtt.
Tapolca: Töltőkút Kaszás Soma kereskedése előtt.
Tokaj: Breuer Ignác.
Zalaegerszeg: Töltőkút Mayer József üzlete előtt, „Bárány” étteremmel szemben



Használja
„REX”
töltőállomásainkat!

Ön látja a mennyiséget!
Ön látja a minőséget!

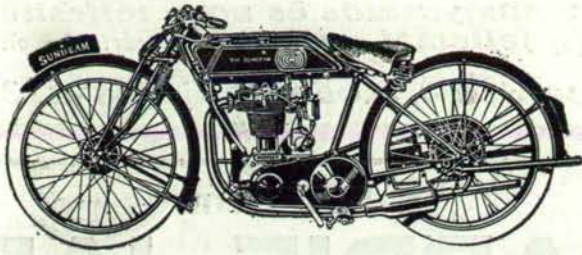
„REX” autóolajak

Ajánlási tábláink alapján
keresse ki a magának
megfelelő minőséget.



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



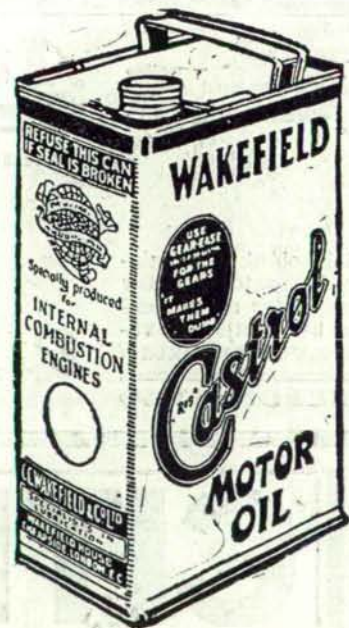
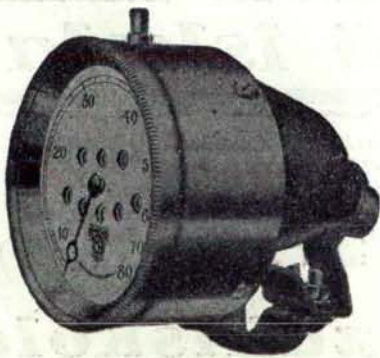


Mindenből a legjobbat!

A Magyar Abroncs- és Kerékgyár r.-t.

képviseli 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



Vezérképviselőt:

Budapest, Gyár-utca 8. sz.

Telefon: 133—56.

A BIANCHI

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

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

JAP és BLACKBURNE

beépítésű

NOVA

motorkerékpárok

175 kcm.-től 1000 kcm.-ig.

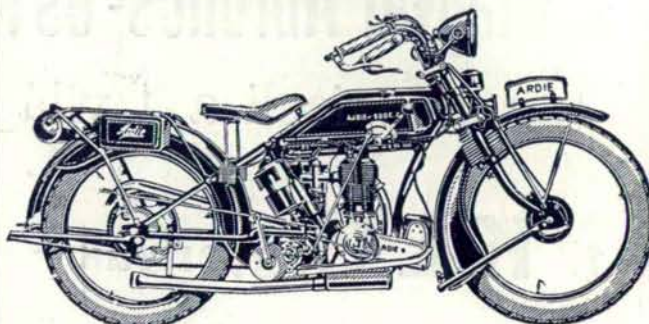
◆
Kérjen árajánlatot!
Kedvező fizetési feltételek!

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

500 kcm.

ARDIE-JAP

MOTORKERÉKPÁR



23,000.000 KORONA

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

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

Délvidéki körzetképviselet: Bohner és Tsai, Baja



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

TELEFON: 13-90

Autó úrvezető iskola!

Az ország legelőkelőbb autószakiskolája, ahol gépészmér-
nökök elméleti és gyakorlati kiképzést nyújtanak
(bölgyek részére is) legmodernebb középkapcso-
lású autókön. A tanítványok mindaddig ve-
zelnek forgalmas utcákon, amíg a ta-
nítvány biztos vezető nem lesz

Viktoria Autószakiskola

Budapest, VI., Vörösmarty-utca 53

CITROEN

Európa
legkedveltebb
univerzális autója.

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

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.

Chenard & Walcker

Személy-
automobilok

Nyitott és csukott
karosszeria

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

10 tonnás
tehervontató
TRAKTOR

60% megtakarítás
normális teherautóval
szemben

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

Kedvező fizetési felté-
telek

Nagy raktárkészlet

Róka és Tsa

Automobil Részvénytársaság

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

Svábfegyi verseny 1926.

5
„GALTOL”
induló

5
„GALTOL”
győztes

Fritz Hayden ADM sportkocsin győz rekordidő alatt, Hugó Hölbl Puch-motorkerékpáron győz rekordidő alatt, Hans Sandler Puch-motorkerékpáron győz rekordidő alatt **GALTOL** benzinnel; 5. vitéz Kaszala Károly Harley-Davidson oldalkocsis motorkerékpáron, vitéz Kaszala Károly Harley-Davidson-motorkerékpáron **GALTOL** olajjal győz rekordidő alatt.

Galtol Oil és benzin a legkiválóbb üzemanyag, kapható:

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

a K. M. A. C. hivatalos szállítója.

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



CORDATIC FŐELÁRUSITÁS:
BUDAPEST, VI., MOZSÁR-UTCA 9.
Telefon: 99-02.

Automobil-Motorsport

FÜGGETLEN KÉPES MOTORSZAKLAP

Megjelenik minden hó 10-én és 25-én

Felelős szerkesztő: DÉVAN ISTVÁN

Helyettes szerkesztő: DÁRDAY-ABRIANI DEZSŐ

Szerkesztőség és kiadóhivatal:

Budapest, II., Margit-körút 64/a. V. 2.

Telefon: Teréz 132-64

Postatakarékpénztári csekk száma: 34240.

Előfizetési díjak:

Budapesten és vidéken: évi 20 pengő

Ausztriába: évi 35 szilling

Jugoszláviába: évi 300 dinár

Csehszlovákiába: évi 160 cseh korona

Romániába: évi 1200 lei

A külföldi előfizetéseken a postaköltség is bennfoglaltatik.

Hirdetési árak:

I oldal 128'00 pengő $\frac{1}{4}$ oldal 32'00 pengő

$\frac{1}{2}$ oldal 64'00 pengő $\frac{1}{8}$ oldal 16'00 pengő

I mm. I hasábon szöveg között -40 fillér

$\frac{1}{16}$ oldal 8 pengő

Külön helymeghatározásnál 10%₁₀ felár. Hosszabb időtartamra feladott hirdetések ese'én 10%₁₀ engedmény.

Az „Automobil-Motorsport” megbízhatósági versenye

1927 április 24-25

Örömmel adhatjuk tudtára olvasóinknak, hogy az Automobil-Motorsport által a tavasszal rendezendő kétnapos monstre motorkerékpárverseny feltételei elkészültek és beadattak a Királyi Magyar Automobil Clubnak felülbírálás és engedélyezés végett. Reméljük, a KMAC, mint a magyar motoros fenhatóság, módját fogja találni, hogy a feltételek minél előbb jóváhagyassanak, hogy azok legközelebb már szétküldhetők legyenek az érdekelteknek.

A verseny iránt óriási az érdeklődés. Eddig nemcsak a vidékről, hanem magából a székesfővárosból is, hatalmas érdeklődés mutatkozik. Érdekes, hogy a speedman-nek sem akarnak kimaradni a versenyből és így legjobbaink, mint Delmár Walter, dr. Feledy Pál, Urbach László, Balázs László, ifj. Horthy István, már tudatták is startjukat szerkesztőségünkkel. Dr. Hajós Imre, Magyarország bajnoka, aki a sebességi versenyek startjától valószínűleg visszavonul, oldalkocsis túragépevel szintén kilátásba helyezte startját. Hatalmas team-ekkel vesz részt a versenyen a Méray és Nova gyár, valamint a hadsereg is, melynek részéről kb. 15 gép indulása vehető biztosra. A budapesti Gecső Jenő

és Tsa. cég értesítette a minap a szerkesztőséget, hogy 10 D-Rad, három BMW és két DKW indulását garantálja.

A verseny díjazása egyike lesz a legpazarabbnak. Az összes hatóságok, magánosok, valamint a budapesti motorkerékpár-képviseltek javarésze kilátásba helyezte, hogy a versenyre tiszteletdíjat adományoz, úgyhogy remélhetőleg az összes beérkezők, akik a kétnapos versenyt végigfutják és csupán minimális büntetőpontot kapnak, tiszteletdíj díjazásban fognak részesülni. A szerkesztőség bizton számít rá, hogy 100 induló esetén legalább 30-at tud tiszteletdíjjal honorálni.

Uti emlékek

Irtó: Gróf Festetics Pálné

Mi az, ami különösen bennünket, magyarokat űz, hajt az utazásra, vándorlásra, világesavargásra? Talán az ősi nomád élet nyilvánulása ez?... Nem hinném. Ha az lenne, úgy bárhol telepednénk is le, jól éreznők magunkat és feledve lenne az előző szállás: az otthoni föld, Am. amint átlépjük hazánk immár szűkre szabott határát s még el se kezdtük a hetekkel, hónapokkal ezelőtt tervbevett utazást, amelynek szépségeit képzelő tehetségünk aranyfátyolával át, meg átszőttük, a határon már is elfog egy nagyon is indokolt fájdalom és örülünk, hogy idő múltán visszatérünk a mi földünkre.

Azt tartja egy közmondás: „Lakva ismeri meg egymást az ember“... Azt tennem még hozzá: és utazva. De nem ám kényelmes Pullmann-kocsiban (ámbar ott is sok „oroszból“ kivedlik a „kozák“), hanem az országúton, egyik faluból, városból a másikba. Ezek az utak, — valamennyi egy-egy ütőere valamely ország szívének — magukon viselik, hordják az ott járó-kelek jellegzetes sajátságait.

Ó, a mi gyönyörű, széles országútjaink! Egyenesek, nyíltak, mint az alföldi ember tekintete. Ha nem kavargogna annyi por fölötté, páratlan gyönyörűség lenne jární rajta. (És ha jobbak lennének. *A szerk.*)

Az osztrák utak legtöbbször keskeny és a fakorlátok közé szorított kociút szélén feltétlenül meghúzódik egy keskeny árok, mely a sokszor hetekig tartó esőzés lefolyó csatornáját képezi. Ez az alattomos árok arra is jó még, hogy a vajmi ritkán túlkölköl és világeért sem térő osztrák autósok elől a más nemzetbeli autózó ezt a kisebbik rosszat válassza magának s azután — elmehet a szomszéd határba egy ökörért, mely őt kihúzza a csávából.

Mind ennek fényes ellentéte az olasz országút és olasz modor. Széles, öntözött országutak, mindig foglalatossodó útjavítók, az autós messziről jelzi közeledését s a Verona előtti országút, mely páratlan a maga

„NOVA” városi műhely

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

Műszaki vezető: FELEDY GYÖRGY

Telefon: T. 138-29.

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

nemében, négy kocsiszélességgel tér a szembejövő autó a másiknak.

Országúton gyakran kérdezősködni is kénytelen az utas. Az osztrákok legtöbbje süket, vagy a „jobb“-oldalt következetesen „bal“-nak magyarázza. Az olasz kézzel-lábbal, szóval, mimikával igazít útba s ha komplikált az ügy, — mint két esetben velünk történt — a jólelkű talián felpattan a biciklijére s a sikeres útbaigazítás után vígan, integetve elkarikázik. Nem vár borraivalót, mint azt — már majdnem általánosságban — rájuk fogják.

Azonban az országúti útbaigazítók közül mégis csak a mi véreink viszik el valamennyi nemzet elől a pálmát. Ha az osztrák utat javít, lezárja azt egészen és hosszadalmas kerülőutakon, más községeken keresztül juthatsz el, szegény ismeretlen, az előtted alig egy hájtásnyira fekvő városkába. Balen előtt voltunk késő este. Előttünk a vörös nyíl, mely Vöslau felé mutat, előbb egy erdőn kell keresztül menni. Keresztútra érve, — jelzőtábla nem lévén — tanakodunk. A sötétségből két egyén lép elő: „Hát az urak magyarok?“ — Micsoda öröm! Egy rég ideszakadt soproni munkás-házaspár. Tömör, szabatos a mi népünk magyarázata. Kévszó, de holtbiztos.

A szállodák nagyban hozzájárulnak az utas hangulatkeltéséhez. Salzburg pazarkényelmű Hotel Európájától a Jauffenpass favázás Alpenrose-jáig minden skáláját megtapasztaltuk a szállodáknak. Kedves emlékü egy esős, lucskos nap után Kitzbüchel Grand Hoteljének eleganciája, a rivai Leon D'oro egyszerű, de tiszta szobácskája s a Spittal a'Draue meghitt Alte Post-ja az ő petuniás ablakaival. Mint csillag a sötét éjszakában, tűnik fel előtttem a rettenetes „Vier Thoren“-út után Köflach Bahnhof Hotelja az ő rendkívül figyelmes embereivel.

Minden utazásból tapasztalatokat hozunk haza s mindenki jól tenné, ha ezeket elfogulatlanul a köz részére tudomásul hozná. Nem szégyen tanulni és tanácsot elfogadni. Én pl. irigylem az olasz közigazgatás körültekintését, amidőn a legkisebb helyiségben is jelzi az első és utolsó ház falán, melyik község az, amelyikben vagyunk. Hány kilométernyire fekszik és milyen nevű az a község, amelyet elhagytunk, amelyik következik és találunk-e ott vasutat, postát, távirót. Az osztrákoknak is vannak helység és kilométert jelző tábláik, de leginkább útkereszteződéseknél. A kisebb

falvak, akárcsak nálunk, jeltelenek. Nálunk valaha ki volt téve a falu végén a helység neve most, ha van is, a legtöbb helyen olvashatatlan. Az olasz kékalapú, fehérbetűs táblák messziről felhívják a figyelmet.

Amilyen jól esett szememnek a tiroli házacsák barátságos, virágos ablaka, annyira örült lelkem a sok bájos embervirágnak, a gyermekeknek szemléletén. Mondhatom, egyetlen szurtos gyermeket sem találtam 3000 km-es útunkon. Mindnek mosoly, öröm az arcán, ha idegent lát. „Hell!“ — „Evviva!“ — kísérték buzgó integetések között.

Ilyen bájos és tiszta gyermekeregnek a második otthona: az iskola is barátságos. De sok szép iskola-épület szomorított el annyiban, hogy miért nem ilyen nálunk is valamennyi. Karinthiában, egy igazán kis városkában láttam a leghangulatosabb iskolát. Egyemeletes fehér épület, virágos kertben (a legtöbbet kert veszi körül) s a régimódi kerítés mellett, közvetlen a kapu előtt hófehér oszlop Mária-képpel... Mily hangulatos lehet egy tavaszi reggel, amidőn ezek a tiszta és szép gyermekek nem tartogatnak követ a kezükben, — mint a mi falusi gyermekeink legtöbbje, — hogy aztán az autós néniket és bácsikat eltalálják vele...

Nem tudom, vallásosabbak-e erre felé az emberek. Mária-Zell búcsújáró helye azt mutatja, hogy még vannak, akik, ha kérnek, megadatik nekik... Hiszen most is történnek csodák, hanem manapság az emberek „véletlennel“ tulajdonítanak sok dolgot, amelyekkel pedig a jó Isten hívja fel a figyelmet magára. Sokan elmennek mellette, sokan nem gondolkoznak fölötte, még többen saját maguknak tulajdonítják az élet szerencsés fordulatait. Az emberek csak a szerencsétlenségért vonják kérdőre az Istent.

A kegyelet szép megnyilvánulásait láttam a hősi halottakról való emlékezéseken. A Dolomitokban gondozott katona-temetők tanuskodnak a kegyeletről. Egyforma, hófehér kereszt jelöli az elesett hősök örök nyugvóhelyét és az a lobogó, amelyért életüket áldozták, leng felettük magas árbócon...

Megható a Kitzbüheli templomban az elesettek fényképe, neve, életkora. Egy ottani családi síron külön kis márványlap „annak a családtagnak emlékére szentelve, aki Oroszország végtelen mezőin tünt el...”

Nagyon sok szépben volt részünk 12 napos autótúránkon. Az első helyért versenyeznek emlékezetemben a Dolomitok, a Jauffenpass kacskaringós szépsége, a ragyogó Goldenes Dachl a fölötté csillogó havasokkal és azurkék éggel, a Garda az ő mélységes kék színével. Mindenik fölött ragyogott a napsugár. És mégis... Hazaérve, Gönyű után visszatekintve a leáldozó napra, mely aranyos lilába burkolta a láthatárt és „hazánk könnyét“ — hiszen Pozsony és Nándorfehérvárnál sírnak a mieink — akkor azt mondtuk: a magyar nap legszebb az egész földön!

Ugye így van, kedves magyar vándortársaim?

ITALA AUTOMOBILOK

Az olasz detailmunka remekei!

A GYÁR LEGUJABB TIPUSAI ALLANDÓAN 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.

Az automobilizmus Mexikóban

Irta: Dárday-Abriani Sándor

A napokban érkeztem meg Mexikóból, mely az utóbbi években forradalmi és ellenforradalmi révén oly közismertté tette nevét az európaiak előtt. Három évet töltöttem a vad nyugaton és így ismerve a viszonyokat, készséggel tehettem eleget az „Automobil-Motorsport” felkérésének, hogy ismertessem Mexikó automobilizmusát. Őszintén szólva, bár magam is lelkes automobilista vagyok, ezúttal jobban szeretnék magáról Mexikóról, mint a vad nyugat egyik főfészkeről írni, ahol még ma is vannak hatalmas, a yaqui (olvasd: jaki) indiánok által lakott területek, ahová még fehér ember lábát be nem tette, ahol ma is akad analfabéta, vagyis írni nem tudó generális, ahol mindenki két pisztollyal jár és ahol, ha nem tetszik valakinek a képed, ma is úgy lelőnek, mint a kutyát. Nekem azonban, tekintve, hogy autósaklapról van szó, csak Mexikó automobilizmusáról lehet írnom. Teszem tehát.

Az automobilizmus itt is óriási fejlődésben van. Főfészke, illetve centruma Mexikó-City, a főváros. Automobilizmusról igazán csak ott beszélhetünk, ahol jók az utak. Ahol az autó kénytelen dülőutakon, hegyi ösvényeken közlekedni, ott bizony fejlett automobilizmusról alig beszélhetünk. Így van ez Mexikóban is. Pezsgő élet csak a fővárosban és környékén, a nagyobb kereskedelmi gócpontokban, a kikötőkben és néhány bányavárosban van. A legnagyobb városok Mexikó-City (1 millió lakossal), Gaudalajara (700.000), Monterey (70.000), Puebla (100.000) és a legnagyobb bányaközpont Pachuca. Az útépités, az igazat megvallva, csak most kezdődik. Az állam az útépitést kiadta egy nagy amerikai cégnek (Byron Brothers Construction Co. Chicago), mely saját pénzéből építi ki Mexikó úthálózatát és az állam havi 1 millió pesot (½ millió dollár) fizet bizonyos évig. Az utak így azután egészen USA módra betonból épülnek 4 kocsiszélességben és emelt fordulókkel. Az építkezést 2 éve, 1924-ben kezdték és azóta két fontos vonalat fejeztek be. Az egyik a legnagyobb kereskedelmi központot, Pueblát köti össze Mexikó-Cityvel, hossza körülbelül 250 kilométer, a másik a nagy arany-, ezüst- és rézbányacentrumot, Pachuca-t köti össze a fővárossal. Ennek hossza valamivel rövidebb, de szintén meghaladja a 200 kilométert. A betonúton csak autók és motorkerékpárok közlekedhetnek. Az indiánok és egyéb ben-

szülöttek, akik rendszerint számárháton járnak-
kelnek, le vannak tiltva és csak az út melletti ösvé-
nyeket használhatják.

No de nézzük Mexikó-City forgalmát. Mexikó, ellentétben az öreg európai városoktól, egészen modern alapokon épült. Az utcák egymásra merőlegesek és egymástól 100 méterre fekszenek. Így azután úgy nevezett „manzana“-k, háznégyszögek alakultak ki. Mexikó-City belseje 49 ilyen háznégyszögből áll. Itt bonyolódik le Mexikó kereskedelme. Itt vannak a bankok és minden egy csomóban. A forgalom egy irányú, vagyis minden második utcában ellentétes. Ha a villágtájak szerint nézzük, az egyikben csak nyugatra, a másikban csak kelet felé közlekedhetsz. A Cytiben csak 5 percre állhatsz meg kocsiddal, oly nagy a forgalom. Mexikó-Cityben ma körülbelül 15.000 automobil fut, vagyis háromszor annyi, mint Budapesten. Ez a szám azonban erősen nő. Órás taxik, mint Európában, nincsenek. Sok a bérautó. Legtöbbje Ford, ez a legolcsóbb. Ezeknél egy óra, tekintet nélkül arra, hány kilométert futsz, magyar pénzre átszámítva körülbelül 4 pengő. Ha a kocsi elején álló tábla „Libre“ (Szabad), úgy intesz és már ott a kocsi. A nagyobb bérautók Buick és Hudson-Essex-kocsik. Mást a bérautók között nem látni. Európai kocsit alig látsz. Az csak úgy kerül Mexikóba, ha valami gazdag Európátjáró bensülött hoz magával egyet-egyet. Így láttam egy Mercedest és egy Steyrt, mást nem. A magánkézben lévő kocsik: a Cadillac, Hupmobile, Lincoln, Packard és újabban a nálunk is igen divatosá vált Chrysler. Elutazásomkor megnyílt az első két európai képviselő, a Fiat és a Mercedes. Mexikóban az automobil abszolúte nem luxuseikk, mint azt nálunk tartják, hanem tisztán közlekedési eszköz, éppen ezért nincs is súlyos adóval sújtva, hanem mindenki annyit fizet, amennyit megy, adózik a benzinfogyasztása szerint. Nyitott kocsit nem látsz. Ha ma végigmennél Mexikón egy európai nyitott sportkocsin, határozottan minden ember nevetve megállana és úgy megnéznének, mint egy vándorkomédiást. A csukott kocsi használatának oka abban keresendő, hogy Mexikóban csak kétféle időjárást ismernek, a tiszta időt és az esőt. Ha az idő tiszta, a nap ereje igen erős, tehát a nap ellen védekeznek a csukott kocsival, míg az esős időben természetesen, hogy a csukott kocsit favo-

Indian

motorkerékpárok

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

Magyarországi
vezérképviselő:

Rothholz és Landau
Budapest, V. kerület,
Vilmos császár-út

66



Telefon:
128-29



rizáljuk. A városokban egyébként lovas kocsit alig látni, míg Mexikó-Cityből egyenesen ki vannak tiltva a lovasjárművek.

Nézzük a rend őreit, Ez érdekli a magyar közönséget. A mexikói rendőr igen komoly jelenség. Fején amerikai tányérsapka, kakiszínű egyenruha, hosszú nadrág, ententeszíj és a jobboldalon hatalmas Colt (USA) gyártmányú pisztoly, a kézben egy bőrszíjjon lógó, feketére pácolt, gummitot kinézésű fapálea. A keresztezéseknél a tecnico tartja fenn a rendet kézmozdulataival, míg a rendellenességekre a segédei ügyelnek. Ha baj van, a rend őre fellép az automobil lépcsőjére és „Vamos a la capitavnia!” vissz be a kapitányságra úgy magyar módra. Ha azonban elkezd a zsebedben kotorászni, átéri a helyzetet, körülnéz és ha senki sem látja, bizony elfogadja a neki nyu-

tott 2—3 pesot és csendesen lelép a kocsiról, mint aki jól végezte dolgát. Az országúton a maximális sebesség a 45 kilométer, ha ennél gyorsabban haladsz, akkor nemsokára a nyakadon érzed a Harley-Davidsonnal felszerelt forgalmi rendőröket, akik sokkal előkelőbbek, mint a gyalogosok és csak altiszti vagy tiszti rangban lévők lehetnek.

A benzin árban átszámítva megfelel a mi 6—7000 koronás árainknak. A hatalmas benzinkutak itt nagy népszerűségnek örvendenek és mindenki a kutakból fedezi szükségletét.

Ha még megírjuk, hogy a villamosok szintén csak egyirányban közlekednek és hogy a szombatvasárnapi „weekend”-ezés már itt is nagy divat, úgy az automobilizmusról csaknem mindent megírtunk.

FORGALMI HIREK

Dr. Hajós Imre és a fuvarosok. A minap érdekes esetnek voltunk szemtanúi. Elkísértük dr. Hajós Imre társaságában — aki egy nagy Steyr Type VII kormányánál ült — a román Racovitza herceget, aki mint a montecarlói csillagtúra egyik résztvevője, haladt át kis Steyrjén Budapesten. A vám után pár kilométernyire búcsút mondtunk a társaságnak és hazafelé igyekeztünk. Szembe velünk, szigorúan a kocsit baloldalán, tehát szabálytalanul, jön egy parasztszeker. Dr. Hajós Imre dudál, a paraszt meg sem moccan. Már alig vagyunk 30—40 lépésre, a paraszt még mindig nyugodtan néz előre, a kitérésre azonban semmi szándékot nem mutat. Dr. Hajós lassít, majd 5 méterrel a lovak előtt megáll, dudáját azonban állandóan nyomja. A paraszt végre meggondolja a dolgot és méltóságteljes lassúsággal elhagyja a baloldalt és előttünk pár lépésnyire átvág a jobboldalra. Tehát tudta, mi a kötelessége. Mi ez, rosszakarat, vagy butaság? Mi azt hisszük, az előbbi. Egyébként dr. Hajós nagy prófétája a közlekedési rendnek. Üzleti útjai és kirándulásai alkalmával igen érdekes módját honosította meg, a ki nem tőr paraszt megbüntetésének. Dudál-dudál, de ha nincs foganatja, akkor egy pár oktató szó kíséretében egyszerűen kiemeli a kocsis ostorát és aztán alászolgálja. A minap, mint maga meséli, egy budapest—wieni útja alkalmával 15 ostor volt a győzelmi trófea. Ezek azután máskor rá fognak eszmélni, melyik a baloldal. Ajánljuk országúti autósaink figyelmébe a követendő példát.

Országúti oktató kurzusok. Nyugat-Magyarországon, ahol az autókultúrát egyik jeles automobilistánk, a kitűnő versenyző és sivatagjáró Almássy László Ede honosította meg, mint értesülünk, a közelmúltban igen érdekes újítást hoztak be. Az újítást Almássy kezdeményezésére a nyugatmagyarországi képviselők és földbirtokosok vezették be. Lényege, hogy autókat bocsájtanak rendelkezésre bizonyos kilométerekre és portyázásokat rendeznek a nyugatmagyarországi országúton. A portyázások alatt mindazokat, akik nincsenek tisztában a forgalmi szabályokkal, oktatják és mindenkinek megmagyarázzák a helyes hajtási szabályokat. Az oktató mozgó kurzusoknak igen jó hatásuk van és máris hatalmas javulás észlelhető a nyugatmagyarországi forgalomban.

A Királyi Magyar Automobil Club karöltve a budapesti forgalmi rendőrséggel, egyes napokon az Automobilklub tagjai által vezetett és felajánlott kocsikon tanító-napokat rendez a forgalmi rendőröknek. Ilyenkor egy-egy kocsira 3—4 forgalmi rendőrt ültetnek és

óránkhosszát kocsikáznak velük a városban, felhíva figyelmüket a budapesti forgalom bajaira. A „felvilágosító-napok”-nak, mint az egyes kocsik vezetőitől értesülünk, igen jó hatásuk van a rendőrlegénységre, akik, mint az egyik kocsis vezetője, Ottlyk Lajos, elmondotta lapunknak, nagyon átérzik a forgalom bajait és amikor a párórás próbaút után leszállanak a kocsiról, egészen más szemmel látják a világot, illetve a budapesti autós és motorkerékpáros helyzetét. Legérdekesebb az volt, mondja Ottlyk Lajos, hogy dacára a legénység motorikus képzettségének, a nyitott kipuffogó fogalmával abszolúte nem voltak tisztában. A legtöbbje abban a tévhitben volt, hogy ha a motor füstöl, nyitva van a kipuffogó. Egy a várba tett út után a kocsis vezetője circa 2 liter olajat töltött a kocsiba, mire az természetesen füstölni kezdett és így alkalom volt megmagyarázni a lelkes embereknek a füstölés mibenlétét is. Igen érdekesek voltak a sebességi próbák, ahol a legénység egyértelműen konstatálta, hogy 4 kilométerrel menni nemcsak hogy nem lehet, de abszurdum is. A pontos sebesség meghatározásával különben általában hadilábon voltak és csak hosszabb gyakorlat után kezdtek eltalálni a kocsis sebességét. Ottlyk különben, igen helyesen, kiszállította a rendőröket a kocsiból és csak egyet hagyott maga mellett, míg a többieknek el kellett találni az előttük elhajtó autó sebességét. Konstatáljuk, hogy az efajta „felvilágosító és oktató” órák a legalkalmasabbak arra, hogy forgalmi rendőreinket helyes ítéletek hozatalára bírják. Különösen érdekes volt a legénység nagy részének abbéli nyilatkozata, hogy „a budapesti közlekedési rend legnagyobb ellensége a lovaskocsi és a gyalogos ember”. Nem tudjuk tehát eléggé helyeselni a KMAC tagjainak áldozatkészségét ebben az irányban és kérjük őket a jó szokás tovább fenntartására.

A benzinszolgáltatás hazánkban a lehető legjobb úton halad. Mint a napokban értesültünk, az Egyesült Magyar-Amerikai Petróleum Rt. és Vacuum jelenlegi 140 benzinkútjánál panaszkönyvet létesít és ezúton is kéri a magyar benzinvásárló közönséget, hogy ahol a legkisebb visszaélést vagy hibát konstatálja, azonnal kérje a panaszkönyvet. Nagy elégtételül szolgál lapunknak, hogy az annak idején általunk konstatált balatonfüredi esetet a Vacuum a legradikálisabban megtorolta. A balatonfüredi kútnál történt ugyanis az a hallatlan eset, hogy a kútban sohasem volt benzin, ellenben a kútvezető pincéjében alaposan felemelt árért mindig. A Vacuum igazgatósága panaszunkra erőlyesen lépett közbe és azóta már a balatonfüredi fürdőigazgatóság kezeli az ottani Vacuum-kutat.

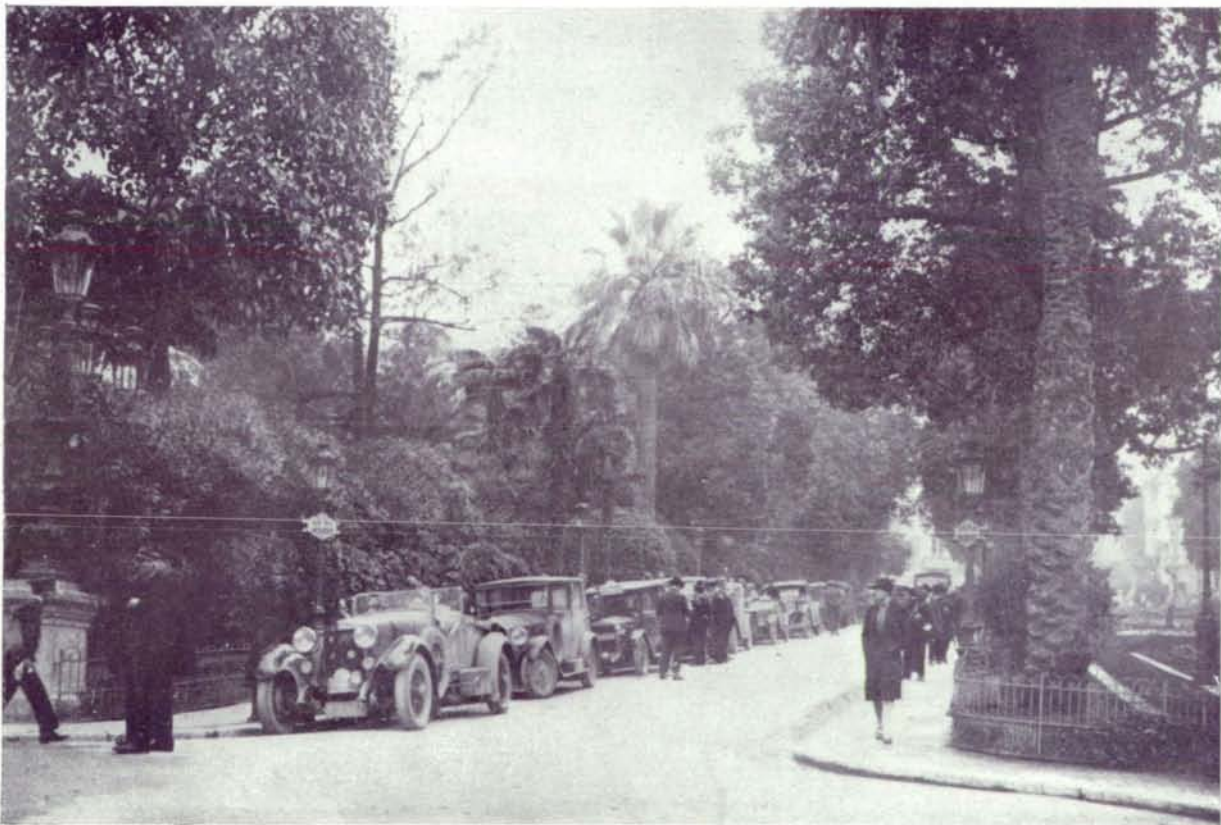


A montecarlói csillagtúraút

Győztes: Lefebvre-Despeuc (Amilcar) — A három Steyr Type XII. szép szereplése

Az új esztendő első jelentékeny automobilversenye, a legnagyobb francia sportlap, a L'Auto által rendezett „Rallye Automobile Monte-Carlo”, magyarul a montecarlói csillagtúra, befejeződött. Nem kevesebb, mint 52 versenyző futott be a kötelező időben Monte-Carlóba Európa minden részéből. Az eredmények, melyek a megtett út távolsága, az elért átlag, a kocsis súlya, a hengerűrtartalom és a kocsi-ban helyet foglaló személyek tekintetbevételével számítottak ki, meglehetősen csalódást okoztak. Mindannyian a Bukarestből startolt Steyr-vezető, Racovitza hereg, avagy a Nisben útrakelt F. N. gyári vezető, Lamarche hadnagy győzelmét vártuk. Nem azért, mert éppen ők ketten futották át Budapesten, hanem mert kétségkívül a leghosszabb utat kellett megfutniuk. Előbbi 4, utóbbi 5 személlyel indult és tekintettel 1570, illetve 1490 km. hengerűrtartalmukra, ami aránylag elég kicsiny, biztosra vettük első helyüket. Számításunkat azonban keresztülhúzta egy Königsbergből az Északitenger partjáról startolt 1098 km. hengerűrtartalmú Amilcar, öt személlyel téve meg a szintén respektábilis 2643 kilo-

méteres útvonalat. Ez hagyján, mert a kis Amilcar teljesítménye előtt le kell vennünk a kalapot, de hogy a 2 literes Bignan és Sizaire hogy került a Steyr és FN elé, az örök probléma marad előttünk. A mult évi győztes, a Glasgowlból indult Bruce (AC.) az idén nem tudott bejutni az első 10 közé. Nagy örömmel tölt el bennünket, a minket közelebbről érdeklő kis Steyrek kitünő szereplése. Lényegében három kocsi-juk indult és mindhárom kitünően be-futott, ami azt jelenti, hogy a Steyr Type XII. let-tette előttünk azt a vizsgát, mely őt a megbízható és jó túrakocsik osztályába sorozza. Racovitza hereg a lehető legviszontagságosabb körülmények között kelt át a Kárpátok erdélyi hegyláncán és mind-amellett 35.724 kilométeres átlagot tudott elérni, ami 3104 kilométerre nem kicsiség. Egyébként megállapítható, hogy az idei montecarlói csillagtúra már nem az amatőrök küzdelme, hanem nagyrészt a francia és belga gyári vezetők versenye volt. A leg-több francia gyár, mely a versenyen résztvett, gyári székhelyéről indult a kiindulási pontra. Például a Budapesten is keresztülfutott belga F. N.-t hajón

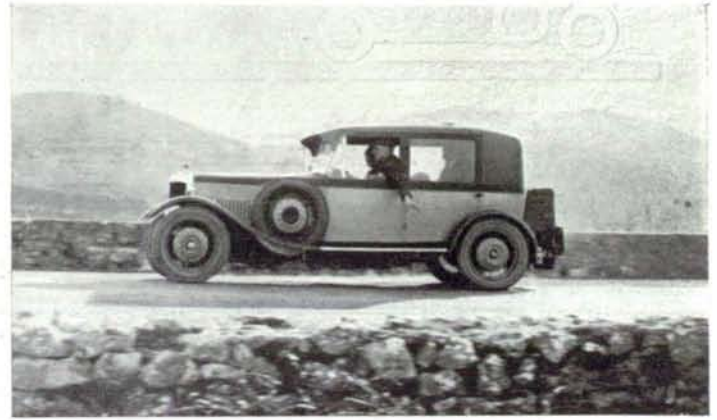


A csillagtúra résztvevőinek kocsijai Monte-Carlo egyik utcáján.





Herceg Racovitza Monte-Carlóban megérkezése után Steyr Type XII. kocsijával.



Bruce (A. C.) a Mont de Mules hegyversenyen.



Dr. Holzknacht (Steyr Type XII.) a Mont de Mules hegyverseny egyik fordulójában.



Molter (Amilcar) a Mont de Mules hegyversenyben.

vitték Athénbe, azonban nem tudván átkelni a macedon hegyeken, vonatra rakták és a tulajdonképeni útat, utólagos engedéllyel csak a szerbiai Nisben kezdte meg. Egyébként kitűnően szerepelt, mert ő volt a túraút leggyorsabb kocsija, abszolút időt érven el a Mont des Mules-re futott hegyversenyen. A hegyverseny kategóriáit különben a Sénéchal, F. N., A. C., Alfa-Romeo és a Delage nyerték. A legjobb időt Lamarche (FN) 3:51.2, míg a leggyengébbet Versigny (Fiat) futotta 5:08.8-al. A kocsik javarésze 4:20—4:25 körül abszolválta. Lamarche egyébként ezzel az eredményével beállította Williams (Hispano-Suiza) múltévi rekordját. A részletes eredmények a következők:

1. Lefebvre-Despeaux (1098 kcm. Amilcar) Königsberg 2610 km. 74 óra 10 perc. Átlagsebesség: 35.685 km. 279.983 pont.

2. Clause (1975 kcm. Bignan) Königsberg 2610 km. Átlagsebesség: 35.087 km. 272.619 pont.

3. Bussienne (1993 Sizaire-Frères) Königsberg 2610 km. Átlagsebesség: 35.631 km. 271.369 pont.

4. Lamarche (1490 kcm. Fabrique-National) Nis 2712 km. Átlagsebesség: 35.180 km. 269.459 pont. Lamarche 1925-ben ugyancsak F. N. kocsin startolva, Tunisból harmadik lett.

5. Racovitza herceg (1570 kcm. Steyr Type XII.) Bukarest 3108 km. Átlagsebesség: 35.724 km. 267.620 pont.

6. Justrabo (1668 Talbot) 264 pont, Königsberg.

7. Caplain (3300 Lafly) Stockholm 2968 km. 263 pont 770.

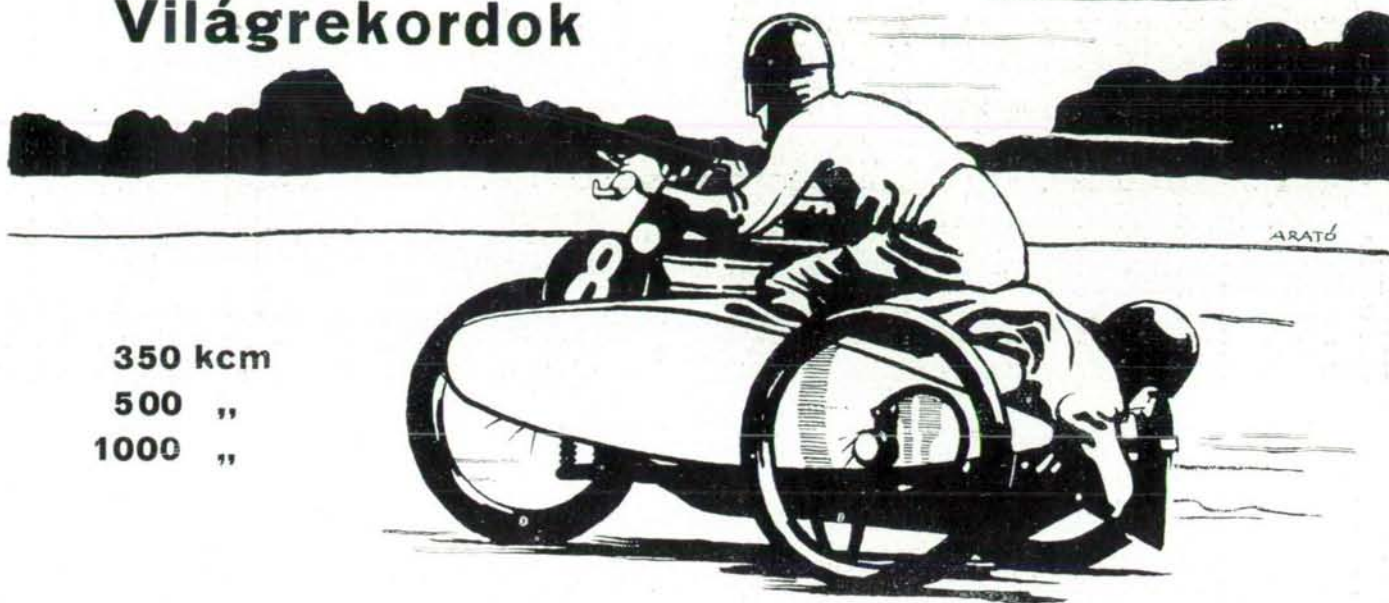
8. Grégoire (1660 Mathis) Gibraltár 2315 km. 263 pont 511.

9. Malaret (2990 Talbot) Königsberg 2610 km. 263.237 pont.

10. Vilson (1187 Mathis) Königsberg 2610 km. 263.089 pont.

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

Világrekordok



350 kcm
500 „
1000 „

Mult számunkban a kisebb hengerűrtartalmú motorkerékpárok (250 köbcentiméterig bezárólag) világrekordjait tárgyaltuk. Mostani számunkban az erősebb gépek, a 350, az 500 és 1000 köbcentiméteres gépekre került a sor, amivel a sologépeket be is fe-

jeztük és a következő számunkban áttérünk az oldal-
kocsi-kategóriákra. A szövegben feltüntetett rövidi-
tések a következők: R. S. = Repülő start, Á. S. =
Álló start. A gyártmány mellett zárjelben lévő szá-
mok a hengerek számát jelzik.

Motorkerékpárok 350 kcm. hengerűrtartalomig.

Táv	Kelet	Hely	Vezető	Gép	Henger- űrtartalom	Idő	Sebesség:
Km. R. S.	1926. IX. 5.	Arpajon	W. D. Marchant	Chater-Lea (1)	348	21.72	165.750
Km. Á. S.	1926. IX. 5.	"	"	"	348	31.06	115.900
5 km. R. S.	1926. IX. 1.	Monthléry	"	"	348	1:50:17	163.38
10 "	1926. IX. 1.	"	"	"	348	3:49.91	156.58
50 "	1926. IX. 20.	"	J. S. Worters	Excelsior-Jap (1)	344	20: 8:38	148.96
100 "	1926. IX. 20.	"	"	"	344	39:57:56	150.15
500 "	1926. IX. 26.	Brookland	C. W. G. Lacey	Grindlay-Peerless-Jap (1)	344	4:4:54:85	122.49
1000 "	1926. IX. 8.	Monza	Flinstermann-Levinfosse	F. N. (1)	346	8:22:16.00	119.46
1500 "	1926. VIII. 2.	"	Flinstermann-Levinfosse	"	346	13:7:24.40	114.32
2000 "	1926. VIII. 11.	"	és Sbaiz	"	346	18:37:16.40	107.41
2500 "	1926. VIII. 10-11.	"	"	"	346	23:45:700	105.26
Mfd. R. S.	1926. IX. 5.	Arpajon	W. D. Marchant	Chater-Lea (1)	348	35.21	164.550
Mfd. A. S.	1926. IX. 5.	"	"	"	348	44.53	130.120
5 Mfd. R. S.	1926. IX. 1.	Monthléry	"	"	348	2:57.52	163.180
10 Mfd.	1926. IX. 1.	"	"	"	348	6:04.46	158.960
50 "	1926. IX. 29.	"	J. S. Worters	Excelsior-Jap (1)	344	32:10.83	150.030
100 "	1926. VII. 24.	Brookland	W. L. Handley	"	344	1:05:50.71	146.640
200 "	1926. VII. 24.	"	"	Rex-Acme-Blackburne (1)	348	2:16:01.04	141.070
500 "	1926. VIII. 21.	Monza	Flinstermann-Levinfosse	F. N. (1)	346	6:41:12.00	120.250
1000 "	1926. VIII. 10.	"	Flinstermann-Levinfosse	"	346	14:18:36.00	112.460
1500 "	1926. VIII. 10-11.	"	és Sbaiz	"	346	22:53:53.00	105.400
1 óra	1926. VII. 24.	Brookland	W. L. Handley	Rex-Acme-Blackburne (1)	348	146.077	146.770
2 "	1926. VII. 24.	"	"	"	348	284.240	142.120
3 "	1926. VI. 4.	Monthléry	J. S. Worters	Excelsior Jap (1)	344	403.100	134.700
4 "	1926. X. 7.	"	Col. Stuart és neje	Terrot-Jap (1)	344	495.280	123.820
5 "	1926. IX. 8.	Brookland	C. W. G. Lacey	Grindlay-Peerless-Jap (1)	344	608.700	121.740
6 "	1926. VIII. 2.	Monza	Flinstermann-Levinfosse	F. N. (1)	346	723.960	120.660
7 "	1926. VIII. 2.	"	"	"	346	843.220	120.460
8 "	1926. VIII. 2.	"	"	"	346	956.480	119.560
9 "	1926. IV. 30.	"	Manetti-Self-Sbaiz	Garelli (1)	348	1076.400	119.600
10 "	1926. VIII. 2.	"	Flinstermann-Levinfosse	F. N. (1)	346	1193.800	119.380
11 "	1926. VIII. 2.	"	"	"	346	1309.33	119.03
12 "	1926. VIII. 2.	"	"	"	346	1413.36	117.78
24 "	1926. VIII. 10-11.	"	Flinstermann-Levinfosse és Sbaiz	"	346	2526	105.25

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

Motorkerékpárok 500 kcm. hengerűrtartalomig.

Táv	Kelet	Hely	Vezető	Gép	Henger űrtartalom	Idő	Sebesség	
km.	R. S.	1926. IX. 5.	Arpajon	W. D. Marchant	Chater-Lea (1)	348	21.72	165.75
5	"	A. S. 1926. IX. 8.	Brookland	A. Denly	Norton (1)	490	29.47	122.16
10	"	R. S. 1925. IX. 18.	"	H. Le Vack	H. R. D.-Jap (1)	498	1:47.21	167.90
50	"	A. S. 1926. IX. 1.	"	W. D. Marchant	Chater-Lea (1)	348	3:49.91	156.58
100	"	1926. IX. 29.	Monza	P. Gherzi	Guzzi (1)	498	19:32.00	153.58
500	"	1926. IX. 29.	"	"	"	498	36:43.00	154.98
1000	"	1926. IX. 30.	"	L. Arcangeli és Corti	"	498	3:32:49.60	140.96
		1926. VIII. 2.	"	Flintermann és Lavinf.	F. N. (1)	346	8:22:16.00	119.46
mfd.	R. S.	1926. IX. 5.	Arpajon	W. D. Marchant	Chater-Lea (1)	348	35.21	164.55
5	"	A. S. 1926. IX. 8.	Brookland	A. Denly	Norton (1)	490	43.89	131.99
10	"	R. S. 1926. IX. 18.	"	H. Le Vack	H. R. D.-Jap (1)	498	2:52.88	167.62
50	"	1926. IX. 1.	"	W. D. Marchant	Chater-Lea (1)	348	6:4.46	158.96
100	"	1926. IX. 29.	Monza	P. Gherzi	Guzzi (1)	498	31:13.40	154.63
200	"	1926. IX. 29.	Brookland	V. Horsmann	Triumph (1)	498	1:3:46.38	151.41
500	"	1926. IX. 30.	Monza	L. Arcangeli	Guzzi (1)	498	2:12:8.80	146.14
1 óra	"	1926. IX. 29.	"	P. Gherzi és S. Caselli	"	498	6:12:36.80	129.57
2	"	1926. IX. 29.	Brookland	V. Horsmann	Triumph (1)	498	151.520	151.520
3	"	1926. IX. 30.	Monza	L. Arcangeli	Guzzi (1)	498	292.09	146.09
4	"	1926. IX. 30.	"	Arcangeli, Corti és Saetti	"	498	42:9.72	143.24
5	"	1926. IX. 30.	"	"	"	498	55:9.52	139.88
6	"	1926. IX. 30.	"	"	"	498	68:1.25	136.25
7	"	1926. IX. 29.	"	P. Gherzi és S. Caselli	"	498	77:9.34	129.89
8	"	1926. VIII. 2.	"	Flintermann és Lavinf.	F. N. (1)	346	7:23.22	120.46
9	"	1926. VIII. 2.	"	"	F. N. (1)	346	9:56.48	119.56
10	"	1926. IV. 30.	"	Manetti, Self és Sbaiz	Garelli (2)	348	10:76.40	119.60
11	"	1926. VIII. 2.	"	Flintermann és Lavinf.	F. N. (1)	346	11:93.80	119.38
12	"	1926. VIII. 2.	"	"	"	346	13:09.33	119.03
12	"	1926. VIII. 2.	"	"	"	346	14:13.36	117.78
24	"	1926. VIII. 10-11.	"	Flint., Lavinf. és Sbaiz	"	346	25:26.00	105.25

Motorkerékpárok 1000 kcm. hengerűrtartalomig.

Km.	R. S.	1926. IX. 5.	Monthléry	C. F. Temple	O. E. C. Temple (2)	996	18.43	195.39
5	km.	A. S. 1926. IX. 28.	Ostmalle	G. W. Patchett	Mc. Evoy-Jap (2)	988	26.21	137.35
10	"	R. S. 1926. IV. 10.	Brookland	J. S. Wright	Zenith-Jap (2)	996	1:38.69	182.38
50	"	A. S. 1926. IV. 10.	"	"	"	996	3:27.74	173.29
100	"	1926. X. 27.	"	"	"	996	17:25.55	172.16
500	"	1926. II. 21.	Monthléry	C. F. Temple	O. E. C. Temple (2)	996	35:29.35	169.07
1000	"	1926. IX. 30.	Monza	Arcangeli és Costi	Guzzi (1)	498	3:32:49.60	140.96
		1925. IV. 18.	Brookland	A. Denly és W. Gard	Norton (1)	490	8:30:23.75	117.53
Mfd.	R. S.	1926. IX. 5.	Monthléry	C. F. Temple	O. E. C. Temple (2)	996	29.88	193.93
5	km.	A. S. 1926. VII. 16.	Ostmalle	G. W. Patchett	Mc. Evoy-Jap (2)	988	39.55	146.48
10	"	R. S. 1926. IV. 10.	Brookland	J. S. Wright	Zenith-Jap (2)	996	2:39.30	181.85
50	"	A. S. 1926. VII. 10.	"	"	"	996	5:30.63	175.23
100	"	1926. X. 27.	"	"	"	998	17:25.55	172.16
200	"	1925. IX. 7.	Monthléry	C. F. Temple	O. E. C. Temple (2)	996	58:50.79	164.09
500	"	1926. VIII. 13.	"	"	"	996	2:11:10.28	147.23
1 óra	"	1925. IX. 29.	Monza	P. Gherzi és S. Caselli	Guzzi (1)	498	6:12:36.80	129.57
2	"	1925. IX. 7.	Monthléry	C. F. Temple	O. E. C. Temple (2)	996	164.12	164.12
3	"	1926. VIII. 13.	"	"	"	996	2:96.22	148.11
4	"	1926. IX. 30.	Monza	Arcangeli, Corti és Saetti	Guzzi (1)	498	3:29.72	143.24
5	"	1926. IX. 30.	"	"	"	498	5:59.52	139.88
6	"	1926. IX. 30.	"	"	"	498	68:1.25	136.25
7	"	1925. IX. 29.	"	P. Gherzi és S. Caselli	"	498	77:9.34	129.89
8	"	1925. VIII. 28.	Brookland	J. Worters és L. Driscoll	Norton (1)	588	8:58.55	122.65
9	"	1925. IV. 18.	"	A. Denly és W. Gard	"	490	9:39.84	117.48
10	"	1925. IV. 18.	"	"	"	490	10:54.44	117.16
11	"	1925. IX. 29.	"	H. Hassel és A. Denly	"	490	10:81.06	108.16
12	"	1925. IX. 29.	"	"	"	490	11:91.08	108.28
24	"	1926. IV. 30 V/1.	Monza	Dalloglio, Fieschi és Sassi	Garelli (2)	348	20:12.12	91.46

R. Pennsol motor oil

a legökényesebb amerikai autólaj

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

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

Austro- Daimler

személyautók

A.F. Osztrák Automobilgyár Rt.
ezelőtt Austro-Fiat

teherautók, autóbuszok

gyári eladási központja:

Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 9

Telefon: 5-72.

P u c h

motorkerékpárok,
kerékpárok

Mindig tisztán lát



Bosch törölővel

Hóban és esőben
biztosan és gyorsan
vezethet.

A villamos meghajtású

BOSCH-törölő

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.

A 4 HP. OPEL

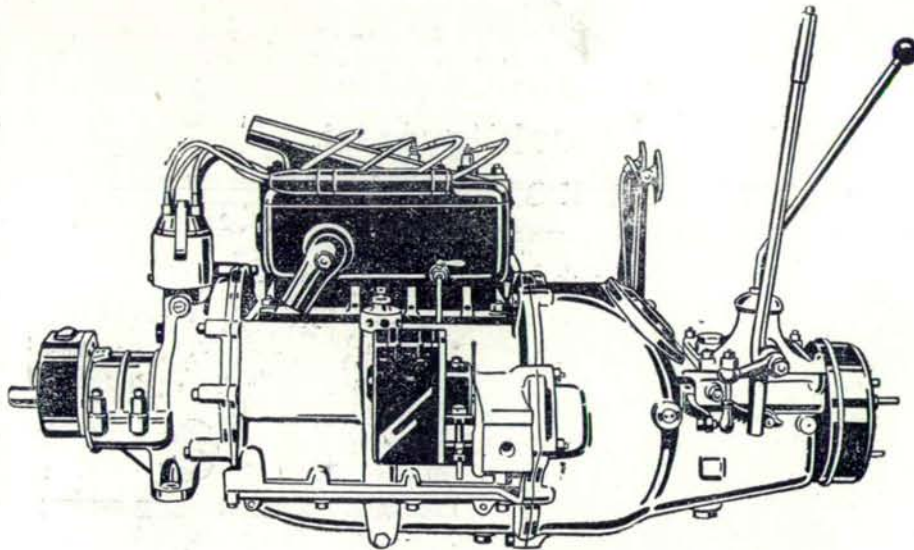
A háború utáni nehéz gazdasági viszonyok az autószerkesztés terén is éreztették hatásukat. Szükséges volt egy kislevegyszerű, könnyű, de emellett kényelmes és elég gyors, valamint biztos autótípus előteremtése.

Mikor az 1924. évi berlini automobilkiállításon

népszerűbb német kiskocsi lett. A 4 lóerős Opel-kocsi, melyről jelen ismertetésünk is szól, már csak nagyon kevésbé hasonlít a Laubfrosch-ra. Az új Opel-típus fejlődésében mindenütt követte a nagy-kocsi fejlődését és „Gebrauchswagen“ elnevezése ma már csak óriási elterjedtségére és rendkívüli olcsó árára értendő. A mostani 4 lóerős Opel-kocsi egy valódi nagy luxuskocsi minden kényelmét egyesíti magában. Négykerékes, ballonabroncsok, teljes Bosch-berendezés és balkormány a kocsi normál felszereléséhez tartoznak.

A következő rövid technikai ismertetés különösen a régebbi típusu Opel-al szemben felmutatott változásokat tartja szem előtt.

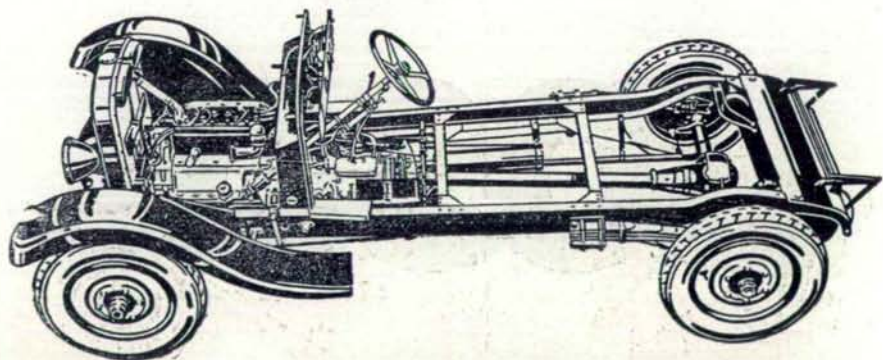
A motor hasonló a régebbi típusúhoz. Egy levehető hengerfejű négyhengeres blokkmotor álló szelepekkel. A motor a sebességváltóval egy blokkot képez. A mágnesgyújtás helyére az immár a legtöbb modern kocsin használt akkumulátoros gyújtás lépett, melynek elosztója a hengerblokk



A 4 HP. Opel motorblokkja.

először jelent meg az Opel-gyár kis „Laubfrosch“ (levelibéka) típusával, minden gyár- és minden mérnök a fentemlített autótípus megteremtésén fáradozott. Ez volt a kísérletezések ideje, amikor még egyáltalában nem voltak kiforrva azok a nézetek, melyek az ideális úgynevezett „Gebrauchswagen“-ra (mindennapi élet kocsija) vonatkoztak. A konstruktorok egyrésze könnyűfémdugattyús, függőszelepes és gyorsfordulatszámú motorokat tervezett és épített. Nézetük az volt, hogy a kis hengerűrtartalmat nagy teljesítménnyel kell kipótolni. Mások viszont a motorkerékpárszerkesztést tartva szem előtt, úgy akarták az olcsó használati járművet megteremtteni, hogy a differenciált elhagyták, léghűtést alkalmaztak stb., s így kocsijukat a lehető legegyszerűbbé tették. A tervezett kocsik között az elsőnek említettek túldrágák és a kocsiját saját maga vezető számára túlérzékenyek voltak, az utóbbiak konstruktorjai viszont olyan három, vagy négykerékű járműveket hoztak ki, melyek semmiképpen sem formálhattak jogot az „automobil“ elnevezésre. Megint mások a rendes nagy kocsit építették meg kicsinyben s így a középútat választották. Ezek közé a konstrukciók közé tartozott az Opel-Laubfrosch típusa, melynek nem voltak hátrányai, csupán „akkor“ kissé drága volt. Mindazonáltal röviddel megjelenése után a leg-

előtt nyert elhelyezést. A motort a sebességváltóval egylemez, szárazon működő kupplung köti össze. A sebességváltó három előre- és egy hátramenettel bír. A kocsi közepén elhelyezett kapcsoló biztonsági zárral rendelkezik, mely lehetetlenné teszi, hogy jogosulatlan kezek a kocsit megindíthassák. Ez szintén egy fontos része a modern használati kocsinak, melyre pedig igen kevés konstruktor-mérnök gondol. Az erőátvitel a sebességváltótól a hátsó tengelyig



A 4 HP. Opel alváza.

rúgós csuklón keresztül történik, míg a meghajtás tányérkerék és differenciál segélyével. A hátsótengelyt negyedelliptikus rugók erősítik a vázhoz, míg elől félelliptikus rugókat találunk.

Rendkívül érdekes megoldást mutat az elsőkerékek, mely a hátsóval együtt egy lábpedállal

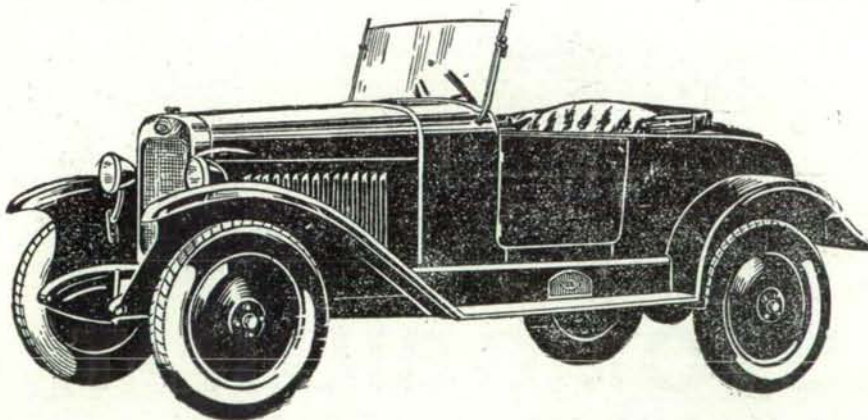
FORD személy- és teherautók autorizált képviselője. HAHN, VIII., Üllői-út 52 b.

működtethető. A pedál lenyomásánál egy kettős-emelő elfordul egy az elsőtengellyel fixen összerősített csukló körül. Az emelő rövidebb golyóalakú vége működteti azután a fékexcentert, melynek elfordulása folytán a fékpókák a fékdobozhoz szorulnak és kifejtik a fékhatást. Az elrendezés további specialitása, hogy a fékek az első kerekek bármilyen állása mellett is biztosan működnek. Az egész mechanizmus tehát golyós csukló nélkül működik és dacára, hogy nincsen gummi- vagy bőrvédő manzsettája, mégis pormentesen tokozott.

A 25 liter üzemanyag befogadására képes benzintank a szerelékfal előtt fekszik. Igen elmés elrendezés a vezetőüléssel kezelhető indítósegély. Ahol a kormányrúd és a szerelékfal össze van erősítve, egy kis csap foglal helyet, melynek segítségével a karburátor levegőnyílása szűkíthető és ezáltal a benzinen gazdagabb keveréket szívó motor könnyebben megindul. A porlasztó túlfolyatása is a vezetőüléssel eszközölhető.

A kis Opel a szállítókoszin kívül háromféle kivitelben készül. Mint kétüléses és négyüléses nyitott túrakocsi s mint négyüléses belső kormányos limousine. A kocsik karosszériái a lehető legkedvezőbb benyomást keltik. Az egésze egyáltalában nem illik a kiskocsi kifejezés, s ha nem tudnánk a motor kis hengerűrtartalmát, úgy nagykoszinak néznénk. A karosszéria vonalvezetése nyugodt és síma. Az új hűtő és a sárhányók harmonikusan illeszkednek a karosszéria vonalaihoz. A kocsik felszerelésében minden megtalálható, amire egy modern, a kocsiját saját maga vezető tulajdonosnak szüksége van. A nyitott típusok ülései valódi bőrbevonatúak, míg a négyülésesnél az ülések a vezető nagyságának megfelelően beállíthatók. A remekbe készült kis limousine-nek külön berendezése szolgál a szellőztetésre. Mindegyik ablaka a luxuskoszikkal ismert forgattyú segítségével nyitható.

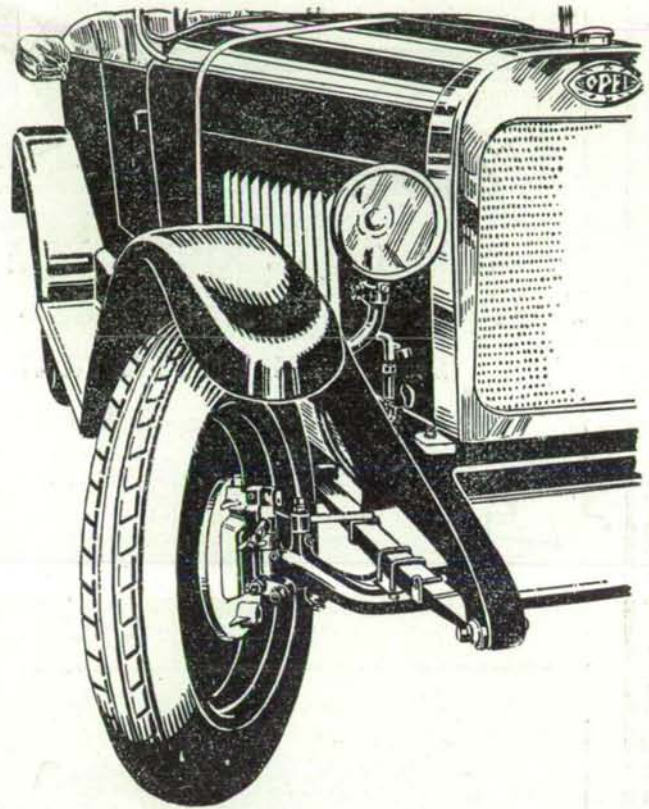
Mindezeket végigtekintve, önként felvetődik a kérdés, hogyan adhatja mégis a gyár ilyen felszere-



Kétszemélyes kis Opel.

lés és kiállítás mellett oly neveltséges olcsó áron kocsijait? Egy pillantás a gyár multjára és jelenére elegendő, hogy ezt megmagyarázza. Adam Opel rüsselsheimi gyára 1862-ben alakult és 1898-tól foglalkozik automobilon gyártásával. Azóta a kolosszális mértékben fejlődött gyár felküzdötte

magát a mai Németország legnagyobb autógyárává, melynek 220.000 négyzetméternyi területén 8000 munkás, alkalmazott és tisztviselő dolgozik. Az Opelgyárban bevezetett úgynevezett folyómunka teszi lehetővé, hogy az üzemet 11 másodpercenként egy



A 4 HP. Opel elsőkerékhajtású.

kerékpár és 3 percenként egy komplett automobil hagyhatta el.

A fenti adatok alapján ma az Opel-cég Európa egyik legnagyobb autógyára és a világ legnagyobb kerékpárgyára.

Ezen adatokat figyelemmel végigolvasva, mindjárt érthetővé válik, hogyan képes ez a legmodernebb munkagépekkel felszerelt gyár olcsót és, ami a legnehezebb, amellet jó is produkálni.

A kis 4 HP. Opel közelebbi adatai a következők:

Hengerek száma 4.
Furat 60 mm.
Lököt 90 mm.
Hengerűrtartalom 1018 cm.

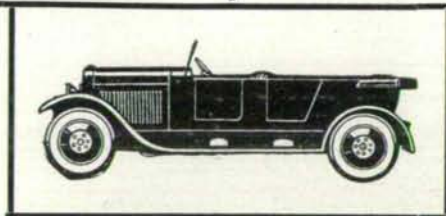
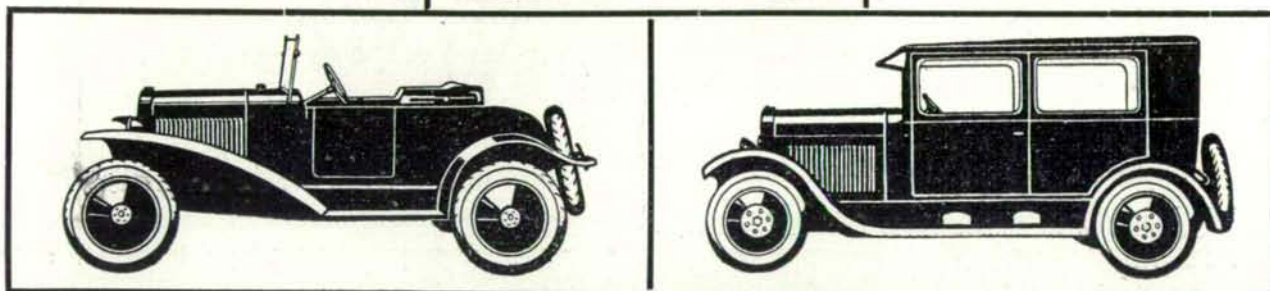
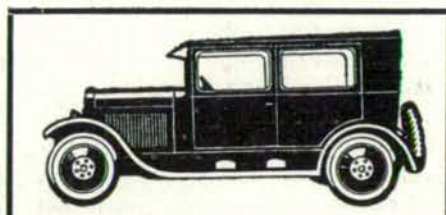
Keréktáv 2510 mm.
Tengelytáv 1175 mm.
Ballonabroncsolás 715.115.
Négykerékhajtás.
Bosch-indító és -világító-berendezés.
Termosiphon-vízűtés.

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

4/20 HP.



**Szolid kivitel — Kitünő rugózás — Kis üzemanyagfogyasztás
Teljes Bosch-berendezés — Négykerékfék — Olcsó árak
Minden típusa raktárról, azonnal szállítható**



VEZÉRKÉPVISELET:

VELOX AUTOMOBIL R.-T.

BUDAPEST, V., DOROTTYA-UTCA 7

(Hitelbank-palota)

Telefon: 75-78

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

Gondolatok Oskar Weller „Dienst am Kunden“ című cikke nyomán

Olvasom az ismert német motoros író cikkét és sok olyan gondolat merül fel lelkemben, amely azt hiszem visszhangra fog találni a magyar autósok és motorosok lelkében. A vevő és eladó, illetve az autótulajdonos, a képviselő és gyáros viszonyáról ír Oskar Weller. Sok megszívlelni valót ír. Én legalább úgy érzem, amikor a legrégebb francia gyárak egyikéből való kerékpáromra nézek és elgondolom, hogy nemcsak a képviselője nem teljesítette a garanciális javítást, de párisi megbízottunknak sem sikerült magából a gyárból, jó pénzért alkatrészt kapnia. Pedig dolgozik rajta vagy egy hónapja!

Oskar Weller elmondja, hogy volt Németországban is egy olyan kor, amikor a vevőnek legfeljebb a pénze volt szívesen látott, ő maga csak egy nem is olyan nagyon szükséges rossz volt. Kívánságaival legfeljebb zavarta a tervező mérnököt, aki igazán nem a vevőnek, hanem sokkal inkább a technikai ideáljainak élt. De a kereskedő rendszerint gondoskodott arról, hogy a vevő ne zavarja prózai kívánságaival a magasabb légkörben, gondolatainak élő mérnököt. Már a kereskedő olyan méltóságteljes pózzal állt a vevővel szemben, hogy bizony kevés olyan bátor legény akadt, aki meg mert próbálni kívánságokkal is előállani.

Az én képzeletemben pedig furcsa kép merül fel. A multkoriban, mikor a belvárosban jártam, egy fényes, modernül berendezett boltban megkapott az ott uralkodó levegő. Elkábultam, eltűnt a fényes kirakat, el a künn csilingelő villamos, el a modern ruhákban korzózó utcai tömeg. Várkastélyt láttam, lobogó zászlókat. Kopjás vitézei között a várur, — feszült ideggel figyelem a látomást — ejnye, de furcsa, hiszen ez a várur nem újévi hódolatát fogadja a jobbágyoknak, hanem autót árul. S az az őszhajú ijedt polgár, ott a pribékek között, miért sír és rimánkodik? Talán lopott és most a jobbkezét veszi a barbár, de mégis igazságos törvény? Megnézem jobban, megborzadok, oh szegény, mennyivel rosszabb a sorsod, mint hívém, hiszen te pótalkatrészt kérsz. S a könnyörtelen úr márványarccal törí el fejed felett a pálcát, nincs kegyelem, várj félévet és járj villamoson, dörgi feléd. Szerne foszlik a varázs és újra ott állok a XX. században, a szép fényes, vadonatúj autók között, újra gyönyörködhetem a Váci-utca eleven életében. Mélyet lélekzem, megkönnyebbültem, hiszen mégsem vagyunk a közép-korban, mint hívém. Pedig előre rettegtem, az olajbafozéstól. Mi más sorsa lehetne az „Automobil-Motorsport“ munkatársának, ha a dühös várur ke-

zére kerül. Kiszaladhatok az utcára és segítségért kiálthatok. Sőt, ott áll a sarkon a forgalmi rendőr is. Igaz, nem tudom szeret-e, amióta úgy feldicsérem neyworki kollégáit. Mi okozta a varázst? Az a középkori levegő, ami némelyik kereskedőnk boltjában még mindég uralkodik. Ezekből a boltokból azonban hiányzik a középkor minden szépsége, magasztossága, csak a gőg és kiméletlenség maradt meg.

Külföldön ez az állapot már majdnem teljesen megszűnt. Nálunk a minden sarat felszárító böjti szél még csak nagyon kevés boltból fujdogál és főleg csak a fiatalabbakból, a szegényebbekből. És itt van az egyik baj. Sokan még mindég azt hiszik, hogy a gőg biztosítja az üzlet multjának megfelelő előkelőséget. Igyekeznek lenézni a vevőt. Vegyél gyorsan és eredj, ne is kerülj a szemem elé, csak ha új kocsit veszel. Pedig ezt a taktikát józan ésszel igazán nem lehet megérteni.

Henry Fordnak tulajdonítják azt a mondást, hogy az üzleti viszony köztem és vevőm között azután kezdődik meg, amikor megvette a kocsit. Hogy mondta-e ezt Ford, vagy sem, azt nem lehet tudni. De tény, hogy igaza volt ennek a mondásnak és az is tény, hogy Ford így bánt vevőivel és ma a világ leggazdagabb embere!

Nem szabad azonban valamit elhallgatnom és ezt mindjárt most akarom leírni. A pesti kereskedők félelmét a vevővel való hosszabb ideig való kapcsolattól, indokolja az, hogy ez a hosszabb nexus rendszerint — részletfizetés, illetve nemfizetés szokott lenni. Bizony, itt is rendet kell teremteni. Ne vásároljunk automobilt az amerikai nagynénénk örökségére, különösen akkor, ha hűszéves viruló hajadon és még vizuma sincs Amerikába. A részletüzletnek ki kell fejlődnie, de nem házard alapon. Sajnos, nálunk ez még körülbelül szerenesejáték, úgy a kereskedő, mint a vevő számára.

Külföldön már szépen észrevétlenül rendeződött az utolsó évek alatt a kereskedő és a vevő helyes viszonya. Belátták, hogy a vevő igenis fontos valaki, érdemes foglalkozni is vele, sőt érdemes érdeklődni kívánságai felől.

A vevővel szembeni szolgálat az eladott áru szerint kétféle lehet. Vannak áruk, amelyeket tisztán fogyasztás, helyesebben elfogyasztás céljából vásárolunk, p. o. az enivaló, benzin, cigaretta, ujság. Itt a kereskedő kötelessége jóformán csak a becsületes tanácsadás. Ellenben azoknál az áruknál, amelyeket hosszabb ideig használunk, javíttatunk, p. o. ruha, autó, bútor stb. tartósabb összeköttetés kell, hogy

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

létesüljön a vevő és az eladó között. Itt a helyzet sokkal nehezebb. A vevő nemcsak az első vételnél tartózkodó és tekintettel a jelentős vételarra joggal, hanem később, hogy úgy mondjam, gondozni kell a jó viszonyt. Olyan árunál, mint az autó, ahol a kisebb-nagyobb javítások elkerülhetetlenek, a kereskedő megbízhatósága, szolgálatkészsége, nemcsak a saját üzleti hírnevüket alapozzák meg. Nyugodtan mondhatjuk, hogy ez alapozza meg igazán az illető márka hírnevét azon a vidéken. Hiába a történelmi nevű márka, ha esetleg egy jelentéktelen kis alkatrészre várva, a kocsit üzemképtelen. A vevő inkább vesz olyan olcsó amerikai kocsit, amelyiktől nem is vár esetleg nagy élettartamot, ha tudja, hogy jóformán a fűszeresnél is kap minden alkatrészt, olcsón és azonnal.

Mit is jelent voltaképpen az az Amerikában olyan helyesen értelmezett szó, hogy „Service“, mondhatnám magyarul, a vevő kiszolgálása. Ennek a szónak azt kell jelentenie, hogy becsületes árut, becsületes árért. És ez sajnos, a háború után egy ideig megszűnt. Kihasztnálták az emberek nyomorhoz szokottságát, hogy örül, ha kap valamit a pénzért. Egyes lelkiismeretlen emberek nem akarták tudomásul venni, hogy az a remek idő megszűnt, amikor az eladó trónusról osztogatta a legrosszabb árut, de csak jegyre és az emberek mégis sorba állottak előtte.

Pedig ez külföldön alapvetően megszűnt, megelőtte a feltámadt verseny. És hála Istennek, a bőjti szél már nálunk is erélyesen szárítgatja a pocsoljakat.

Amerika egész kereskedelmi életének mozgatója az így értelmezett „Service“. Ott már rég rájött mindenki arra, hogy üzletet csak a vevő jó kiszolgálásával lehet kötni. A vevő az utolsó szeme a kereskedelmi élet nagy láncának és ha ő megelégedett, akkor a közben levők is jól jártak. Ez a tisztességes kereskedelem. Ahol ez uralkodik, ott jól megy a gyárnak is, a kereskedőnek is. A megelégedett vevő a legjobb reklám, ő teremt vásárlókedvet, ő szerzi az új vevőt, sőt közben ő is újra vásárol. Nő a kereslet, emelkedik a termelés, élet száll a kereskedelemben, könnyebben és boldogabban él mindenki.

Vége az európai gyárak is kezdik megtalálni a helyes utat. Amerikai tömeggyártásra nem rendezkedhetnek be. Racionális gyártással olcsóbbá tehetik áraikat. Végre észrevették, hogy nem elég, ha a gyár csak a nagykereskedőinek megelégedettségére dolgozik, törődnie kell, hogy a vevő is megelégedett lehessen. Az a kereskedő, aki nem megfelelően bánik vevőivel, keveset ad el, rontja a gyár üzletét. Tehát szervezni és ellenőrizni kell az eladást. A legutolsó gyári munkásnak sem lehet közömbös, hogy a világ túlsó részén mennyiért árulják a gyár kocsiait

és hogy bánnak a vevővel, mert a gyerekének a kenyerre függhet tőle.

Minél komplikáltabb valamely áru, annál nehezebb a vevőt megelégedetté tenni. Így az autónál is már a mérnök rajzasztalánál meg kell kezdődni annak a gondoskodásnak, amely óvja a laikus vevőt a kellemetlenségtől. És ennek folytatódnia kell egészen odáig, hogy a vevő olcsó garagehoz, kocsigondozáshoz, szakszerű gyors és olcsó javításhoz jusson. Itt nagy fejlődést látunk világszerte. Nemcsak az önindító lett természetes tartozék, hanem már egész új motort is kaphatunk olcsón és gyorsan javítás helyett. Amerikában a konkurrencia a vevő bámulatot gondos kezelését eredményezte. Ott még arról is gondoskodtak, hogy mindenféle pénztárcájú embert kielégíthessenek. Igaz, hogy ott a mieinkhez hasonlóan üres pénztárcák nem igen vannak. Az ilyen messzemenő gondoskodás lehetővé teszi, hogy a laikus is rentabilisan használhassa kocsiját. Így nyertek megelégedett, azaz magyarul „jó vevőt“. Így tudják a félelmes verseny dacára is emelni produktumukat.

Az amerikai eladás komoly tudomány. Ott a gyár nem azon az alapon dolgozik, hogy mennyit tudok gyártani, hanem mennyit lehet eladni. Tanulmányozzák a piacot, a vevők pénztárcáját és igényeit és alkalmazkodnak hozzá. Szervezik az eladást. Kerületekbe szervezett képviselőkkel dolgoznak. Az utolsó láncát a szervezetnek, a közvetlen eladót is irányítják és ez nem látja kárát, hiszen a gyár messzemenően támogatja.

A gyár tudja, hogy a fogyasztó érdeke az övé is. Tehát támogatja az eladókat, házi, illetve gyári újság útján tudósítja őket minden újdonságról, el látja őket jó tanáccsal. Hogyan tanítsák be személyzetüket, felhívja figyelmüket a jó reklámokra. De ami nekünk fontosabb, megtanítja a kocsik racionális javítására, elárul minden fogást, olcsón bocsát rendelkezésükre alkatrészt és különleges javításhoz szükséges gépeket és szerszámokat. Gazdag tapasztalataival megóvja az egyes kereskedőket a nem sikerülő kísérletek bosszúságaitól és a károsodástól.

Amerika a „Service“-t tekinti az eladás legfontosabb támaszának. Fontosabbnak tartják, mint az újságreklámt, pedig erre az amerikai ugyancsak sokat ad. Service alatt ért az amerikai autókereskedő mindent, amivel egy autótulajdonosnak hasznára lehet. Nemcsak szakszerű felvilágosítást az eladásnál, hanem állandó felügyeletet ingyen, vagy nagyon mérsékelt díjért a kocsit állapotára. Szakszerű, gyors és az ár tekintetében is megbízható javítást.

Álljunk meg egy percre a javításnál. Itt szeretnék megemlíteni egyetmást. Először itt is áll az, amit lapunk egyik régebbi számában írtunk a motorvásárlásról. Csak régi, jóhírű céghez menjünk.

Pullower

Kertész II.

Budapest, VI., Andrassy-út 36.

Párisi áruházal szemben.

Hó- és sárcipő



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

Autó- akkumulátorát

Vegye! Javíttassa! Töltesse!

SIRIUS-MŰVEKNÉL

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

Városi iroda:

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

***Minden típus
minden zsebnek!***

**NORTON
NEW-HUDSON
ROYAL-ENFIELD**

a 3 angol világmárka

Wollemann és Társa

**Kiállítási terem:
IV., Veress Pálné-utca 19.**

November hóban érkeznek a

NASH MOTOR COMPANY

1926 szeptemberében kibocsátott legújabb típusai

NASH

Light Six

21/50 HP. 6 hengeres, 4 kerék-
fékes, 5 üléses tûrakocsi.

Ára: 115 millió korona

Special Six

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

Ára: 140 millió korona

Amerikai

Automobilkereskedelmi R.-T.

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

Telefon: L. 981-43.

A Bugatti-autók

modern karosszériáit
készíti

Tücsök István
autókarosszéria-gyára

Budapest, I., Zsolt-utca 9.

Telefon: József 142-86.

A kis lebujszerű üzemekkel ne kísérletezzünk, mert esetleg drága lesz a tandíj. Legjobb az a közepes üzemek, ahol a mester is dolgozik és felügyel. Legjobb útmutató ismerőseink ajánlása. Sok bajt okoz, hogy műhelyeink nem akarják megtanulni a pontos szállítás feltétlen szükségességét. Másik nagy hiba, hogy fogalmuk sincs rendes üzemvezetésről. Az anyag árát és munkabért rendszerint találmásra állítják be a számlába. Pedig ennek előbb-utóbb vége kell, hogy legyen, mert így nem nyerhetik el a közönség bizalmát és amint a közönségünk egy kicsit beletanul a dolgokba, a becsületesen dolgozó műhelyek teljesen ki fogják pusztítani a többieket.

A javítás kérdésénél fontos dolog az is, hogy ne kívánjunk lehetetlenségeket a javítóműhelytől. Ne kérjünk a műhely előtt kopogó kocsink javítására pontos árajánlatot, mert ez lehetetlenség. A leggyakorlottság és a legtöbb típust ismerő szerelő se tudhatja a javítás pontos árát, mielőtt a javítás készen nincsen. P. o. egy egyszerű szelepcsizolás ideje is 100%-ot változhat motortípusok szerint. Elgondolni is rossz, hányféle hiba derül ki egy-egy generáljavítás alatt, amire nem számíthatott senki. Hatalmas árkülönbséget okozhat máról holnapra ugyanazon rész javításánál az, hogy nem-e éppen tegnap fogyott ki a gyár alkatrészraktárból ez a rész. Már most ezt a részt külön kell gyártani. Itt ismét különbséget okoz, hogy vajjon meg tudja-e csinálni a műhely, vagy át kell, hogy adja egy másik üzemnek, esetleg a gyárnak. Milyen gépeket kell ezen rész gyártása miatt átállítani. És így lehetne ezt folytatni ad infinitum. Tehát a helyes eljárás az, hogy csak közelítő ajánlatot kérjünk. Jelöltessük azonban írásban meg, hogy a javítás mire szorítkozik. Kérjük meg a műhely vezetőjét, hogy ha esetleg új hiba merül fel, hívasson el bennünket. Ilyenkor ne resteljük azonnal kimenni és megegyezni a javításról és annak áráról. Ezzel elkerüljük azt, hogy a mester azzal segítsen magán, hogy ezt a javítást

elhagyja, csak a kikötöttet csinálja meg. Pedig most szétszedve olcsóbb kijavítani, mint majd legközelebb, amikor ezt külön leszünk kénytelenek javításra küldeni.

Rengeteg bajt okoz Európában a pótalkatrészek kérdése. A gyárak egy része egyszerűen nem gyárt, illetve nem tart raktáron alkatrészt. Kicsiny tökéjével és lehetetlenül sok típusával nem is bírja ezt. Mások a szériával együtt gyártanak bizonyos mennyiségű pótalkatrészt. Az elfogyó alkatrészekről azután időnként gondoskodnak, időnként nem. Az így utólag gyártott alkatrész természetesen rendszerint már drágábban kerül a kereskedésbe. Itt a helyzet nem is fog javulni addig, míg a rengeteg új típus kibocsátása meg nem szűnik. A kaoszt növeli az is, hogy az európai kocsik tíz-húsz évig tart és ezen idő alatt rengeteg típus hagyja el a gyárat. Így azután tényleg lehetetlenség alkatrészt raktáron tartani minden típus számára. Azonban ez korántsem jelenti azt, hogy kevésbé tartós kocsikat kell gyártani, vagy azt, hogy helyhezvaló az a gyakori eset, hogy a legfrissebb típushoz sincs alkatrész.

Befejezésül néhány szót a Ford szervezetéről. Ez a szervezet, amely az egész világot behálózza és mindenütt bevált, sok tekintetben mintaszerű. Legalább is az ügynökeinek támogatásában például szolgálhat. Mindenütt határozott direktívák kötik a képviselőit. De ezek korántsem gátolják őket működésükben. Ezt azzal érik el, hogy ezen direktívák nem a zöldasztal melletti ankétek szüleményei, hanem a különböző országok viszonyaihoz alkalmazott gondos tanulmányok eredményei.

Például Ford biztatja a képviselőit, hogy alkatrészraktárt és praktikus, barátságos üzleti helyiséget tartsanak.

A német „Ford-Service-Bulletin“-ben olvashatjuk a következőket: „Ahhoz, hogy az alkatrészraktár kifizesse magát, elsősorban szükséges, hogy ott rend és

Motorkerékpár- és kerékpárszakmában teljes jártassággal bíró elsőrendű akvizitőr állást változtatna. Cím: Az „Automobil-Motorsport“ szerkesztőségében. Telefon: Teréz 132-64. sz.



A gumiharisnya

viselése visszértágulásnál, valamint vastag lábak formálásánál legegyszerűbbnek bizonyult. — A gumiharisnya előnye még, hogy a lábnak biztos tartást ad s ezzel megszünteti a fáradtságot, valamint a járást könnyebbé teszi. Cégünk kitanult női és férfiszemélyzete, valamint állandó nagy raktárunk, garantálja a szakszerű és pontos kiszolgálást. Elismert szaküzlet és lerakat: „**THERAPIA**“

Nagymező-utca 14. — (Tiszviselőknak kedvező részletfizetésre készpénz árban.) — Kérjen ingyen prospektust

Magyarország első és legelőkelőbb

AUTÓ-ÚRVEZETŐ-ISKOLÁJA

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

rendszer legyen. Természetes, hogy a raktár az alkatrészek elraktározása és kiadása szempontjából a legcélszerűbben legyen berendezve. Az az idő, amit az érkező alkatrészek rendezése és az érkező rendelések lebonyolítása kíván, jelentékenyen csökkenthető, ha minden úgy van elrendezve, hogy az egyes daraboknak meghatározott helye van. Az idő pénz!

A kiszolgáló alkalmazott minden kívánt részt, hosszú keresés nélkül, azonnal kiemelhet. Nem kell se a vevőt, se a csomagolót sokáig várakoztassa és az így a megtakarított időt felhasználhatja másra az üzletben. A mi három képünk egy jól berendezett alkatrészraktárt és két előnyös, mutató és megnyerő külsejű üzleti helyiséget mutat, ahol a vevő jól érzi magát és ahova szívesen jön vissza. Minden rekesznek megvan a száma és ez egyezik az alkatrész számával, amelyik bele való."

Ford rajzokat is szállít ezekhez pontos mérettel 35 márkáért, hogy képviselői így megfelelő tekintélyes helyiséghez jussanak. Tehát a képviselőinek igazán nem kell a fejüket összetörniök.

Eppen így segíti Ford az embereit racionális ja-

vítóműhely berendezéséhez. Még árjelző táblákkal is ellátja őket, ezek nagyban előállítva, igazán olcsón jutnak a képviselőik kezébe és csinosak. Természetesen mindezen dolgok elősegítik az ilyen nagy vállalatnál szükséges egységességet.

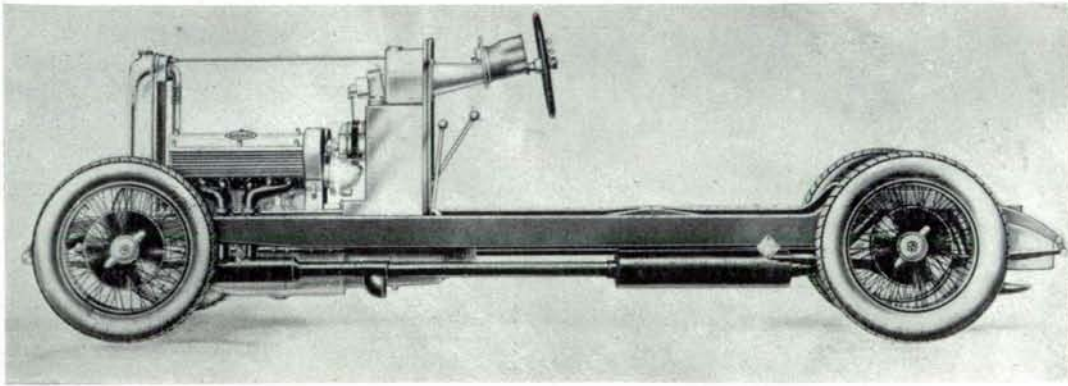
Nálunk még mindezekről messze állunk. Németország felől ugyan már dereng az ég. Ott már oszladoznak a felhők. A Deutsche Automobil-Händler-Verband „Kundendienst“-jére szeretném az illetékesek figyelmét felhívni. Németországban, aki az egyesület kötelékében lévő kereskedőnél vesz kocsit, kap a kocsihoz egy kártyát. Ez a kártya feljogosítja, hogy a kocsiját negyedévenként ingyen, szakemberrel megvizsgálthassa a szövetség kötelékébe tartozó megbízható cégnél. Ezen vizsgálattal sok nagyobb kiadást jelentő hibának vehetjük eljét. Természetesen, hogy emeli a kocsi üzemének rentabilitását és így a közönség vásárlókedvét is. Remélem, nálunk is előbb-utóbb eljön az az idő, amikor a kereskedő és a vevő közös érdekeiért küzdő cikkekre nem pörösködés lesz a válasz.

Krisz Ferenc
okl. gépészmérnök.

A Ricart-automobilok

Az Automobil-Motorsport spanyolországi munkatársa, Seitz Kázmér, nemrégiben meglátogatta a legújabb spanyol motorgyárat, a barcelonai Ricart-műveket. Tekintve, hogy a Ricart-automobilok már az őszi párisi Salonon is a kiállítás szenzációját képezték, nem lesz érdektelen, ha spanyolországi munka-

rozott. Minden hengerben két szelep van. A gyújtógyertya a henger legmagasabb helyén vertikálisan nyert elhelyezést. A rendkívül könnyű dugattyúk siluminból készülnek és egyenként háromgyűrűsek. Alakjuk olyan, hogy az olajnak a hengerbe való szivódását megakadályozzák. Ilyképen elérhető volt,



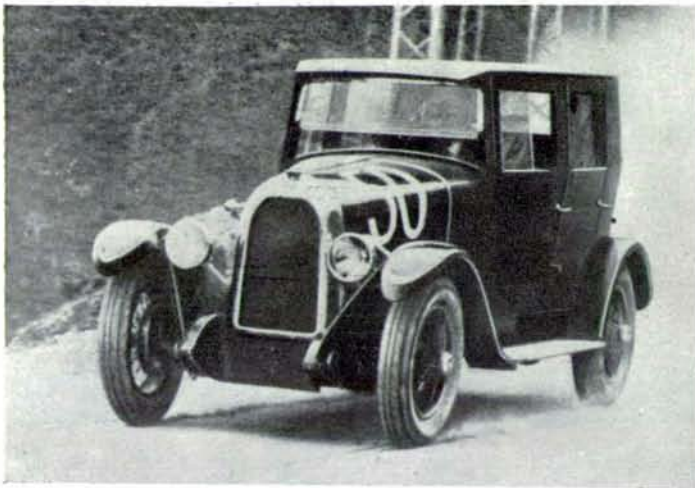
Ricart-alváz.

társunk adatai alapján egy részletesebb ismertetést közlünk erről az új típusú automobilról.

Bevezetésképen elmondhatjuk, hogy a Ricart egy nagyon fokozott igényeket kielégíteni készült túrakocsi, melynek felszerelése és kiállítása a leggondosabb és emellett a legmodernebb szerkesztésről tanuskodik. A kocsi teljesítménye a mai kocsikhoz mérten rendkívüli nagy és így sportcélokra különösen alkalmas.

A Ricart-kocsi motorja, mely különös érdeklődésre tarthat számot, 64 mm furatú és 77 mm löketű, 1486 liter hengerűrtartalmú hathengeres. A hathengeres blokk a carter felső részével egyetlen öntvényté képez. A hengerek robbanótérel félgömbalakú és poli-

hogyan az olajfogyasztás ne haladja túl a 200 grammot 100 km-enként. A vastagra méretezett dugattyúcsapok úszórendszerűek. A hajtórúdak fehér fémmel bélelt csapágályakon mozognak. A főtengely, melynek mind statikai, mind pedig dinamikai kiegyensúlyozására súlyt fektettek, egy darabból készült, tárcsásrendszerű és kéregedzésű. A fő- és hajtórúd csapágályai egyaránt csiszolva vannak. A főtengely középső csapágály a vízhűtéses. A főtengelyről királytengely útján nyer meghajtást a két szelepvezérlő bütyöktengely, melyek emelőkarok útján mozgatják a szelepeket. A szelepeket egyenként 6 koncentrikusan elhelyezett könnyű rúgó szorítja ülésükre.



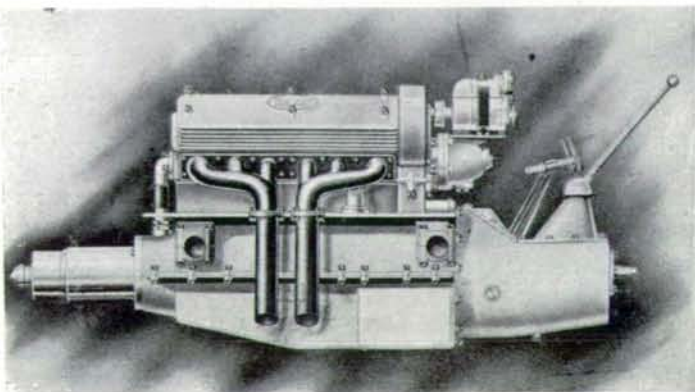
Az 1926-os Rabassada-versenyben kategóriagyőztes Ricart-kocsi.

A motor olajozása két olajszivattyú segélyével történik. Az olaj hűtéséről külön olajhűtőberendezés gondoskodik. A főtengelycsapágyak olajozása olyan erős nyomás alatt történik, hogy a csapok a legnagyobb terhelés mellett is olajon úsznak.

A kocsi alváza két préselt acélkeretből áll, melyek elöl be vannak húzva. Négy kereszttartó szolgál az alváz megfelelő merevítésére. Az alváz elején egy nagyfelületű méhkasrendszerű hűtő foglal helyet, mely az alvással ruganyosan van összeerősítve. A hűtővizet vízszivattyú cirkuláltatja. Körülbelül az alváz közepén foglal helyet az alumíniumból készült szerelékfal, melyre a 12 literes olajtartály van felerősítve.

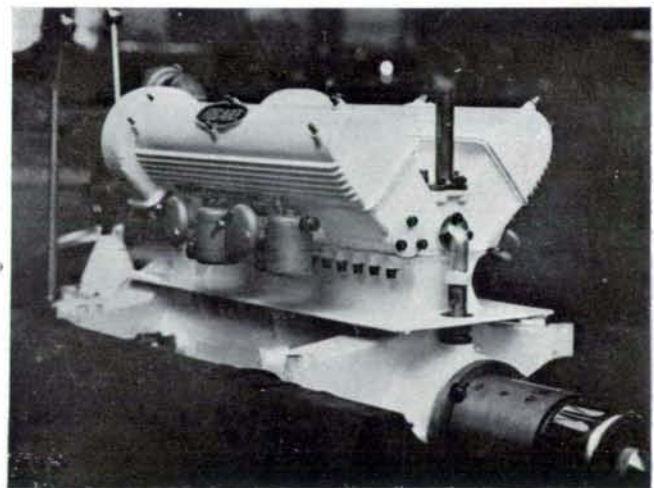
Az alváz hátsó részén függ az 50 liter űrtartalmú benzintank. Az első tengelyt hosszú félelliptikus és asszimmetrikus rúgók erősítik az alvázhoz. A hátsó tengelyt két nagyon lapos ívelésű hosszú és széles félelliptikus rúgó köti össze az alvással. A hátsó kerekek tasztítóerejét szintén a hátsó rúgók veszik fel. A kerekek Rudge-Whitworth-rendszerűek és 30×5.77 vagy 28×4.95 méretű pneumatikok felszerelésére alkalmasak. Az első tengelybetétben kovácsolt I profilú és vége felé elliptikus keresztmetszetű. A tengelyeken a kerekek kétsoros golyócsapágyakon futnak.

Az erőátvitel kardantengely útján történik. A hátsó híd préselt acélból van, melynek középső gömb-



A Ricart-kocsi 6 hengeres motorblokkja. (Kipuffogó-oldal.)

alakú kiszélesedésében foglal helyet a bolygókerékes differenciál, mely szintén golyós csapágyazású. A fékek mind a négy kerékre hatnak. A lábpedál mind a négy, a sebességváltószekrény tetején elhelyezett kézifékekemelyű pedig a hátsó kerékekre hat. A majdnem vízszintes tengelyű kormánykerék egész fogaskerékrendszere, valamint az emelőkarok és szabályozóemelyűk is alumíniumszekrényben teljesen tokozva foglalnak helyet. A kormány szerkezet, mely különleges szabadalom áttételezése folytán a kocsinak nagy sebességeknél is biztos kormányozhatóságot biztosít. A gáz- és gyújtásszabályozó, valamint a villanykürt vezetékei a kormányrúdban foglalnak helyet. A szerelékfal kiállítása valóban mintaszerű. Látszik, hogy a konstruktor tisztában van mindazzal, ami egy autotornál esetleg defekt okozója lehet s így mondhatni, hogy a motor majdnem minden részének működése, illetve nemműködése a vezetőülésből pontosan ellenőrizhető a szerelékfal műszerei által. Nyolc napig járó óra sebességmérő, kilométerórával, olajnyomásmérő, ampérméter, valamint benzinóra található rajta. A kormányrúdon lévő kis alumíniumtökon foglal helyet a fordulatszám-mérő, elektromos



A 6 hengeres Ricart fehérre zománcozott motorja, mely az őszi párizsi Salonon közfeltűnést keltett.

hűtővízhőmérő és az olajhőmérsékletmutató. Alig hinnők, hogy a legkényesebb versenykocsin több műszer volna található. A benzintáplálás a versenykocsiknál elfogadott elektromágneses rendszerű, sem ellenőrzést, sem pedig kéziszivattyú használatát nem igényli.

Érdekes, hogy a gyár motorjáért 3 évi teljes garanciát nyújt. E szokatlan hosszú garanciaidő is gondos kivitelről, valamint a felhasznált anyag kiválóságáról tesz tanuságot. A kocsi sebessége széria 68 HP tényleges teljesítményű motorral közel 140 kilométer. Kívánatra Cozette-kompresszorról is szállítható, mely esetben a 100 lóerőn felüli teljesítményű motor még sokkal jelentékenyebb sebességek kifizetésére képes.

Kérjük azokat, akik a Ricart-gyár képviselője után érdeklődnek, forduljanak az „Automobil-Motorsport” szerkesztőségéhez, miután a spanyolországi gyár csak az általunk ajánlott tőkeerős és komoly budapesti céggel lép tárgyalásba.

HARLEY-DAVIDSON



KEDVEZŐ RÉSZLETRE

Majláth A. VI., Hunyadi-tér 12.

Tuning

Bár szépszámú cikk, tanács és értekezés jelent meg a tuningról már magyar nyelven is a csak rövid ideje ténylegesen fellendült motorkerékpársportunk és ezzel kapcsolatban a versenyzési ambíció feléledése alkalmából, a nem teljesen szakértő mégsem tud áttekinthető, tiszta képet alkotni magának. Mert a cikkeknek legnagyobb része vagy tudatosan hiányos volt — mert jó magyar szokás szerint a lezárt pléhdobozzal megjelenő rejtelmes mosolyú tunerek nem akarták a nagy ellenfelekkel közölni még azt sem, hogy hány és milyen átmérőjű lyukat fúrtak a gyár által már amúgy is szupertuningolt dugattyúba, vagy nem tulajdonítván nagyobb fontosságot és érdeklődést e kérdésnek, csak kis terjedelemben jelenhettek meg. Pedig, ha Henry Bergson egy vaskos könyvet tudott írni a „Nevetésről“, úgy erről a témáról legalább is egy kis könyvtárat lehetne írni. Ma azonban, mikor minden motoros és leendő motoros egy-egy fiók-Bennet, — vagy legalább is ennek képzeletét — nem lesz érdektelen egypár tuningfogásra nagyobb fényt deríteni már a szomszédos államokkal szembeni magyar hegemoniánk további megvédése érdekében is.

Igen természetes, hogy mi — bár önhibánkon kívül — nagyon, nagyon messze vagyunk a tulajdonképeni angol értelemben vett tuningtól. Nem is említve mást, mint azt, hogy a nevesebb angol gyárak egy-egy fontosabb versenyre a speciális versenygépeket, szinte azt lehet mondani, szériában dobják ki s e gépek közül válogatják ki a versenyen futtatandó gépet, melynél mikroszkoppal és tizezredmilliméter pontossággal állapítják meg a minimális kopást, illetve a forgófelületeknél kapott ú. n. tükröt, mely a gép maximális teljesítményének conditio sine qua non-ját adja.

A tuningot legkézenfekvőbb külső és belső tuningra felosztani. Külső tuning mindaz, ami magán a gépen — a motor kivételével — kívülről is elvégezhető. A leg-egyszerűbbek közül pl. anyák, csavarok biztosítása, fék, lökhárítók beállítása, könnyen gördülnek-e a kerekek, főleg a hátsó kerék, ha a lánc is rajta van, nem szorul-e a sebességváltó külső golyós csapágya a ráakódott portól? A Bowdenek forraszvégeinek alapos megvizsgálása, esetleges újratorrasztásnál a belső Bowden vége okvetlen széthajtandó és úgy forrasztandó, komplett kábelek tartalékul való befűzése és felerősítése a használatban levő mellé, a mai modern szektorok és emelőknél a forrasztás nélküli csere csak másodperceket vesz igénybe. A benzin és olajcsövek lehetőleg flexibilisek vagy gumicsővel összekötöttek legyenek. Az első villa forgórészeinek és a kerekek golyóscsapágyainak nem túlságosan bő le- és bezsírozása; a túlsok zsírt a centrifugális erő pár kilométer után kivágja a fékdobra és a fékpofákra s ez nem a legkellemesebb érzések egyike, pláne hegyről lefelé. Általában a külső tuning a gép szívvel és lélekkel való alapos és lelkiismeretes átvizsgálása s a lehető legkisebb hibának is azonnali megjavítása. Ezek egyenként kis dolgoknak látszanak, teljesítmény szempontjából talán csak ezre-
lékekben lennének kifejezhetők, de hogy mennyire fontosak, arról Wein Levente, ki csak egy másodperccel szorult a harmadik helyre az osztrák Tourist Trophyn és Jellinek, ki csak a másodpere századrészával kapott ki Urbachtól az idej svábhegyi versenyen, tudnának beszélni.

Feltételezve, hogy a külső tuning rendben van, át lehet térni a belső tuningra. Mintegy átmenetet képez a karburátor beállítása, a düznik megválasztása. A karburátorról egyedül is meg lehetne írni azt a bizonyos kis könyvet. Itt a türelem az, mely meghozza az eredményt Jómárcájú versenykarburátor szívónyílása

Rádiókészülékéhez, autójához, motorkerékpárjához, egyéb
világítási celokra csakis

EREDETI VARTA VAGY LUX

témaccumulátort vásároljon.

Kollinay Béla cégnél

Budapest, VIII., Baross-u. 10. Telefon: József 56-16.

ügys aprólékos gonddal nikkelezve, vagy ezüstözve és polirozva van, erről tehát csak akkor lehetne beszélni, ha mégsem lenne polirozva. Ez esetben teljesen elegendő a szívónyílást bevonó alumínium-réteget polirozással eltávolítani, mely esetben a kettős cél egy csapásra eléretett. A gázbeömlést szabályozó tolattyú, melynek az akcelerálás szempontjából van fontos szerepe, a düzni megválasztása az adott időben, télen vagy nyáron, hajnalban vagy délben szintén a tuner türelmét teszi próbára. Itt a variáció és kombináció szabályaira kell támaszkodni. Nem az óriás düzni a fontos; sokan ebben látják a karburátor egész tuningját. A türelem rózsája: ha bármily hirtelen is kell a motornak feltúránia, tegye is ezt meg a szektor mozgásával egyidejűleg és azonnal, anélkül azonban, hogy lövöldözés és a kipuffogó eső végén fekete füst lenne észlelhető. Különböző üzemanyagok különböző magasságú nívót igényelnek. Teljesen felesleges s a célt legkevésbé sem szolgálja az úszónak cinnel való megnehezítése. Hogy bármilyen fajsúlyú üzemanyag pontosan a düzni tetejéig érjen, ez csakis az úszó lejjebb vagy feljebbállításától függ. Nem hosszadalmas kísérleteket igénybevevő művelet ez, teljesen elegendő az úszót fixált helyzetéből kiszabadítani és az úszó lejjebb vagy feljebb való megfixálásánál figyelemmel kísérni azt a pontot, melynél a düzni tetejénél jelentkező üzemanyag éppen csak ki nem eszeppen.

A motor teljesítményének fokozására többféle mód szolgál. Ezek egyike pl. a hengerfej kipolirozása, mely alatt nemcsak a hengerfej belső felületének, hanem a ki- és beömlő nyílásoknak és a szeleptányérok külső és belső részének alapos kipolirozása értendő. Hosszadalmas munka, mely legcélszerűbben kis átmérőjű — cirka 2—3 centiméteres — polirkoronggal és kúpos polirpálcáival végezhető. A levonó késsel (schaber) való dekarbonizálás a karcolás veszélye nélkül igen nagy gyakorlatot igényel, de polirkorongok hiányában inkább ezzel, mint dörzsvászonnal — smirgli, — mert ennek apró kis részei a hengeröntvény és fokozottabban mértékben a puhább alumínium-dugattyú mikroszkopikus kiesinységű lyukaiban meghúzódnak s a szokásos petróleummal való letisztítás után is benne maradnak. Figyelemmel kell lenni mindkét szelepvázaték kifogástalan jó állapotára; pár tizedmilliméteres kopás súlyos százalékokat von le a motor teljesítményéből, hasonlóképpen a fáradt és nem eléggé kemény szeleprugók. Rövidtávú versenyeken nem ajánlhatók eléggé a szinte abnormisan kemény szeleprugók és a szelepszáratat visszahúzó rugók alkalmazása, melyek főleg az akcelerálásnál jutnak szerephez. Legtöbb tuningmester legkedvesebb tuningdarabja a dugattyú; ennek doppingolásánál szinte kéjjel éli ki magát, fúr bele lyukat, 8—10 milliméterest, tizenkilencet és észébe sem jut arra gondolni, hogy az a „pimf“ gyár talán ki is egyensúlyozta

ezt az elég tekintélyes lengő tömeget. Ez a dopping, ha nem is azonnal, de előbb-utóbb feltétlen megbosszulja magát. Ezért a dugattyú tuningja ne álljon másból, mint egyszerű cseréből, t. i. az alacsony helyett magasat beszerezni s a legelső gyűrű alatt körülbelül 4—5 milliméterre köröskörül egyenletesen elosztva 4—6 darab félmilliméteres kis lyuknak a befűréséből, melyeken keresztül beszűrődő olajgőzök a hengerfal jobb kenését fogják elősegíteni. Ha a dugattyú nem Ricardo típusú, ajánlatos még a dugattyú-csapszegtől jobbra és balra 2—3 centiméterre — a furat nagyságától függ — a dugattyú egész hosszában a dugattyúfal külső részéből egy-két tizedmillimétert levonókéssel leszedni. Az itt fellépő surlódás csak hátrányosan befolyásolja a teljesítményt. Hajszálpontosan záró dugattyúgyűrűk — melyeknek kontrollálása csakis a dugattyúról való leszerelés és az üres henger — alsórészbe való beillesztés útján történhet — egészítik ki a dugattyú tuningját.

Ha a gyár magas dugattyút nem gyárt, a magasabb teljesítmény elérése érdekében a kompresszióarány csökkentése másképp is elérhető, még pedig a hengersórész leesztergályozása által, mely legcélszerűbben az alsórész és a hengerfej között eszközölhető. Hogy miért itt, annak oka egyszerűen az, hogy a hengersórészt felerősítő négy csavarnál nem bátorságos a falvastagságból pár millimétert levenni. Ez a pár milliméter a legtöbb típusnál úgy sem lehet több, mint 3—4 milliméter, mert a túlsok leesztergályozás miatt a magasabb túraszámú a motor pozitív vezérlésűvé válnék s a 4 milliméteres leesztergályozás a kompresszióarány növelése szempontjából amúgy is elegendő. Csak a legvégső esetben s ha csak más mód nem kínálkozik, szerelendő be idegengyártmányú dugattyú; a komoly angol gyárak kifejezetten hangsúlyozzák, hogy csakis saját alkatrész alkalmazása esetén vállalják a teljes felelősséget, ellenkező esetben a felelősség a tunerre hárul.

Hátra van még a vezérlésben levő bütykös tárcsa tuningja. Semmi körülmény között sem helyeselhető az ezzel való machináció, ha a gép a gyár által kifejezetten speciálisan megjelölt gép. Ha nem, úgy a tárcsa nem bütykös oldalának nagyon kevéssel, legfeljebb egy és fél, két milliméterrel való leköszörülése veszély nélkül elvégezhető s ennek az átalakításnak elég nagy



GOODRICH PNEU
AZ UTAK KIRÁLYA

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

Autóruházat

Berendezett toilette- és étkezőböröndök.

Weszely István

Budapest, IV. kerület, Dáci-utca

9

mértékben érezhető a hatása. A leköszörülés mértéke igen sok tényezőtől függ, számításba jön még itt a bütykök alakja, az emelkedési és az esési szög, melyek már tényleg logarlécet és fékpadot igényelnek. Nem tartozik szorosan ide — mert a verseny természete szerint változik — az áttétel és a gumik profiljának és méretezésének a kérdése, de alapos figyelmet kíván, mert könnyen elképzelhető, hogy a versenyző más áttételt és gumit használ egy rövid hegyi, mint egy 400 kilométeres megbízhatósági versenyen.

E tuningfogások mindegyike külön-külön csak kis mértékben emeli a teljesítményt, de ha valaki mind, vagy a legtöbbet elvégzi gépén, akkor az ezrelékekből százalékok, a százalékokból kilométerek lesznek s ha épen nem aludtej csörgedez ereiben, nyugodtan és bizalommal odaállhat a fehér transzparens alá, melyen ez a felírás olvasható: Start.

Wéber Oszkár.

A Nova-motorkerékpárgyár erősen készül az új versenyszezonra. Hild Károly two port 500-as Jap-je új vázba kerül, Horthy István 350 km-es two port Blackburne-ja, mely állítólag fenomenálisan gyors, pedig a közeli napokban érkezik Budpestre. A Nova-gyár a jövő szezon versenyein egyébként az összes kategóriákban starthoz óhajt állani. Mint értesülünk, Feledy György, a Nova városi műhely műszaki vezetője a közeljövőben egy fékpadot fog fellállítani, melynek segítségével pontosan meg lesz állapítható az egyes motorok teljesítménye. A Feledy György által rendkívül elmésen konstruált fékpad igénybevételéhez nem szükséges a motornak a vázból való kiszérése. Az új készüléknek, a motoroknak versenyre való előkészítésében is nagy szerep fog jutni.

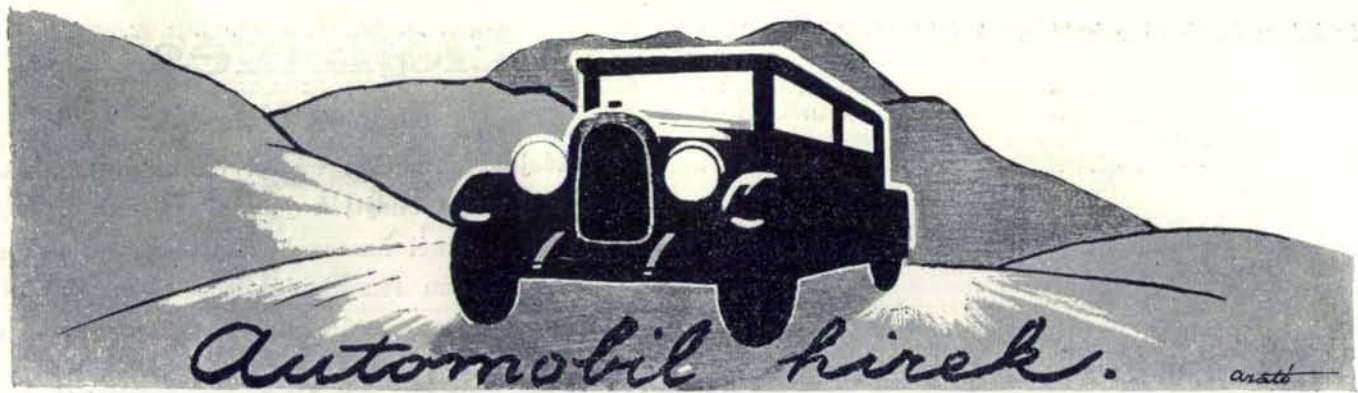
Előfizetési felhívás

Felkérjük mindazon eddigi előfizetőinket, akik 1927-re is tovább óhajtják járatni 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 megkíméljük.

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 portóköltséget számítjuk fel, amit a megrendelők a csomag átvételénél tartoznak kifizetni. Lapunk ezzel azt a célt óhajtja szolgálni, hogy a megmaradt példányok vérbeli automobilisták és motorkerékpárosok kezébe jutva, további hatalmas propagandát fejtsenek ki.

Motorkerékpár-képviseletek

 <p>-RAD</p> <p>Gecső és Társa Budapest, V., Széchenyi- (Rudolf)-rakpart 10</p>	<p>Zenith- Jap</p> <p>Vezérképviselet: VII., AKÁCFA-UTCA 7</p>	<p>BSA</p> <p>Schmalcz József Auto-palota Budapest, VII., Dohány-u. 22</p>
<p>DKW</p> <p>Gecső és Társa Budapest, V., Széchenyi- (Rudolf)-rakpart 10</p>	<p>OEC</p> <p>Kürtös István Budapest, VI., Dessewify-u. 28 I. 12</p>	<p>BMW</p> <p>Gecső és Társa Budapest, V., Széchenyi- (Rudolf)-rakpart 10</p>



Rövid hírek az automobilizmus és motorkerékpár világából

Feledy Pál dr. Nortonon való indulása befejezett tény. Feledy dr. egyedüli kívánsága, mely most a gyár előtt fekszik, a külföldi versenyekre való igen magas nevezési díjak megtérítése. Ha a gyár ezt a kérést elfogadja, úgy Feledy dr.-t a tavasszal már egy Bennett-Norton nyergében látjuk viszont. — **Blaskovich Péter** erős aktivitást óhajt kifejtteni az idei versenyeken. A Guggerhegyen oly szépen szerepelt fiatal Royal-Enfield-vezetőt a múlt év őszen édesanyja hosszú betegsége és halála akadályozta a versenyeken való részvételben. Hogy milyen gépen fog az idén versenyezni, az még kérdés. Eddig csupán az orientáció stádiumában van. — **Gaal Andor**, aki a múltévi TT óta, ahol már az első körben egy sajnálatos bukás révén kiesett a további küzdelemből, nem indult komoly versenyen, most egy ohv. kétkipuffogós Sunbeam versenygépet hozatott és biztos induló a szezon 500-as versenyein. — **Balázs László**, dacára minden híresztelésnek, hű marad a Zenith-hez, csupán arról van szó, hogy egy-két versenyen indul Sunbeam-en. Hogy melyik lesz ez az egy-két verseny, még nem tudni, ha azonban nem csalódunk, mintha a magyar TT-ről lenne szó. — **Hajós Imre dr.**, aki évekig egyik legjobb oldalkocsi versenyzőnk volt, a múlt évben megnyervén mindent, amit lehetett, eladta gépét és végleg visszavonul a versenyzéstől. Mint a motor örökös barátja, a kirándulásokat és hosszabb túrákat fogja kultiválni és egy 680 km. oldaltvezérelt Nova-Japet rendelt magának oldalkocsival. — **Urbach László** AJS-speciálgépei már útban vannak Budapest felé. Urbach eszerint egy 350 és 500 km. AJS-speciálgépen, valamint az ismert 980 ohv. Brough-Superior-Sidecar nyergében fog az idei versenyeken brillirozni. — **Ifjabb Horthy István** egy 348 ohv. kétkipuffogós Nova-Blackburne-gépen indul a magyar Tourist Trophyn. — **A Méray-gyár** hivatalos menői az idei versenyeken **Weber Oszkár** és **Erdélyi Ferenc** lesznek. Előbbi a 250 km., az utóbbi a 175 km. kategória versenyében indul. Velük szemben a másik magyar gyár hatalmas gárdával száll be a szezon versenyéibe. **Hild Károly**, **Kovács Bandi**, mint a gyár kiküldöttei és ifj. **Horthy István**, valamint **Schüller László** az amatőrök táborából fogják képviselni a Nova színeit. — **Gyurkovich Béla**, kit feltélenül az a jelszó illet meg a magyar versenyzők között, „hogy ha indul, holtbiztos befut jó helyre”, az idei TT-én egy 350 km. királytengelyes speciálgéppel indul. A gép nevét egyelőre titokban tartjuk, saját kérése folytán. — **A HRD-képviselőt** a magyar TT-re érkező 490 kétkipuffogós ohv. HRD-Jap vezetésére

Delmár Waltert kérte fel. Delmár még nem adott pozitív feleletet, de határozottan hajlandóság mutatkozik benne a versenyen való részvételre, annál is inkább, mert a képviselőt már április 1-én rendelkezésére tudja bocsátani a gépet. — **Kovács Sándor**, aki a múlt évben egy pár igen szép versenyt futott Arieljén, 1927-ben egy kétkipuffogós Ariel-speciálgép nyergében indul a szezon nevezetes versenyein. — **Wolfner László** terveit sötét homály fedi. Sokak szerint kocsiára akar átnyergelni, mindamelllett szorgalmasan rója időnként a TT-pálya köreit. — **Méray Horváth Lóránt**, az utóbbi évek egyik legbiztosabb menője, végleg visszavonul a versenyzéstől és a jövőben csupán a konstrukciónak szenteli idejét. Ugyanez áll a Méray-gyár másik kitűnő versenyzőjéről, **Wein Leventéről**, akit a napokban újabb operációnak vetnek alá. Lábszáresontjának össze nem növésevel kapcsolatban most végre pozitív tényt sikerült megállapítani, a debreceni klinika kitűnő vezetőjének, **Hüttl Tivadarnak** és asszisztensének, **Kőnczey Ernőnek**. A törések ugyanis csak akkor forrnak össze, ha vérzés is áll elő a töréskor. Ez Wein eseténél nem forgott fenn és így a kallusképződés elmaradt, mert hiányozott a csontot körülvevő vérömleny, ami a kallus alapja. Most egy friss csont közbeiktatásával biztosan sikerülni fog végre a műtét és reméljük, hogy **Wein Leventét** két-három hónap múlva ismét körünkben üdvözölhetjük, ezután azonban már saját lábán, vagy a most készülő **Weisz Manfréd** kocsiján. — **Pápai István**, a múltévi szezon másik szomorú sebesültje már szintén a biztos javulás útján van és már meg is kezdte tevékenységét. Ezúttal, mint az új James-képviselőt technikai vezetője működik és a szezon legelső versenyein, természetesen egyelőre még csak oldalkocsi gépen már részt is fog venni. — **Örömmel vesszük a hírt**, hogy a Sidecar Tourist Trophy, amit a múlt évben az angolok töröltek a TT-programból, ezidén ismét megrendezésre kerül és így az oldalkocsi versenyeknek ismét meg lesz a jogalapjuk. — **Meo Constantini** továbbra is megmarad a molsheimi Bugatti-gyárnál, melynek sikerült őt az idei szezonra ismét biztosítani. — **Divó** továbbra is a Sunbeam-Talbot-kocern gépein fog versenyezni, kitűnő partnerével, **Segrave** őrnaggyal. A Delage-gyár **Robert Benoit** és **Bourliert** küldi a szezon versenyéibe. — **Amio Maggi gróf**, az olasz úrvezető elpartolt a Bugattiéktől és megvette az egyik 2 literes Grand Prix Alfa-Romeót. — **A turini Fiat-művekből** is nagy harc készülődés moraja hallatszik. Olaszországból jövő hírek szerint a Fiat az idei versenyeken ismét aktív

1
pengőért

FIRESTONE

szalad a legtovább



**Dénes-
Friedmann r.-t.**
Budapest,
VI., Dessewffy-u. 29.
Telefon: 89-86 és 144-71.

részt akar venni. Hogy ki fogja a kocsit vezetni, arról még nemigen szól a fáma. Bordino, meglehetősen sikertelen amerikai túrájáról visszatért, ott azonban, mint tudjuk, a 2 literes Fiat-ok igen messze elmaradtak a Millerektől és Duesenbergektől. Bordino egyetlen valamire való versenyt a két év előtti Indianapolis Grand Prixben futotta, ahol tizedik tudott lenni. — **Leopold Dirfl**, a kitűnő osztrák motorkerékpárversenyző, aki a multévi TT előtti tréningen a lábát tötre, újra versenyezni fog. Ezúttal angol AJS-gépen. — **A Japán Tourist Trophy** Hivrata (499 ohv. Triumph) nyerte. A TT egészen különös, napi 150-300 kilométeres átlagú 5 etappból állott, ahol a versenyzőknek magas átlagokat kellett elérni. A startnál megjelent 30 versenyzőből a célig 5 maradt. — **Mint lapzártakor értesülünk**, Campbell a Napier-repülőmotorral szerelt Blue-bird (kék madár) gépével a pendinei homokon 276.748 km. sebességet ért el és ezzel túlszárnyalta Thomas 275.229 km-es eddigi sebességi világrekordját. — **W. D. Marchant**, a híres világrekorder, angol Brookland-versenyző leszerződött a svájci Motosacoche-gyárhoz, mint konstruktőr. Hírek szerint, azonban versenyezni is fog a gyárnak. — **A híres angol Wolseley-gyár** csödbe jutott. Mint hírlik, a gyárat Morris óhajtja megvenni. — **Hosszútávú versenyt rendeznek az idén Indianapolisban.** A táv, hasonlóan az európai nagy versenyekéhez, több ezer kilométer lesz, amennyiben a versenyek 24 órás időtartamra lesznek kiírva.

Az összes rendszerű

Autó-accumulátorok

javitása garanciával

POLUS

Budapest, Szentkirályi-utca 34
Telefon: József 134 49

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

SCINTILLA



Scintilla-dinamók, indítómotorok, mágnesek stb.

vezérképvisellete

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

Utolsó Palatinus-ház — Telefon: Lipót 972-63

Csak úgy nőnek a 200 kilométer kifizására képes kocsik. Kompresszorbeépítés és 200-on alól már nem is adják. Most a francia BNC-gyár bocsátja ki szériában új 1.5 literes 8 hengeresét, mely Cozette-kompresszorral állítólag 200 kilométeren felüli sebességeket kifizására képes. Érdekes, hogy a BNC ott volt a mult ősszel Monzában és az Amilcárok úgy ráverték a gyári BNC-vezető Gubernatásra, hogy ki sem látszott a földből. Mindenesetre Franciaországban a kompresszoros kocsikhoz újabban, úgylátszik, kompresszoros tachométereiket is gyártanak.

Morris — Ford. Morris, az angol Ford, halljuk igen sok helyen. Míg azonban ebben az ügyben az az igazság, hogy az angolok Morríst, az autógyárost, hasonlítják össze az amerikai Henry Forddal, mert a háború előtt még szegény mechanikus fiú volt, addig Magyarországon, egészen helytelenül, a Morris-kocsikra értelmezik ezt a tényt. Mivel a Ford-kocsik kimondott olcsó használati kocsik és sok ember szemében, akik inkább luxuskivitelű kocsikat akarnak venni, nemigen örvendenek közszeretnek, az autós konkurrencia úgy operál, hogy az angol Morrisokat egyszerűen elkereszteli az „angol Fordoknak“. Megnyugtatónk olvasóinkat, ámbár az amerikai Fordokat a maguk nemében elsőrangú kocsiknak tartjuk, hogy az angol Morris-kocsik sem konstrukció, sem kivitel szempontjából nem vonhatók egy kalap alá a kimondottan amerikai tömegmunka „Fordokkal“ és a szó szoros értelmében egyikét képezik a kitűnő angol kvalitásmárkáknak. Akj tehát azt mondja, fölényesen az angol Morrisokra, hogy az „angol Ford“, az egyszerűen valótlan állít.

A 150.000 kilométeresek klubja. Eddig csak a 100 kilométeresek egyletéről tudtunk Monzában. Tagja az lehetett, aki 1 óráig körözött az autódromban 100 kilométeres sebességgel. A 150.000 kilométeresek klubja amerikai szenzáció. Tagja az lehet, aki egy ugyanazon kocsival 150.000 kilométert vezetett és kocsija a bemutatáskor üzemképes, jó állapotban van. A klubnak ma 960 tagja van, közte egy Marmer nevű úr, aki 674.000 kilométerig vitte, de azt már azt hisszük, nem egy kocsin. A mi utainkon, azt hiszem, senki sem vinné fel erre a magas távolságra, ha csak az új benzinadó nem segít. Mert a mi utainkon 50.000 kilométer is elég, hogy a gép, no meg a vezető is, tökéletes vesebajt kapjanak.

Mennyi autóbilt gyártottak 1926-ban az egyes országokban. 1926-ban 4.780.000 autóbilt állítottak elő a világon. Ebből 4.315.000 darab az amerikai, 465.000 darab pedig az európai államok gyártelepeiről került ki. A tavalyi autóbilttermék az egyes államokban a következőképen alakult: Amerikai Egyesült Államok 4.154.279, Franciaország 177.000, Anglia 176.197, Canada 161.389, Németország 55.000, Olaszország 39.573, Belgium 5400, Csehszlovákia 5000, Ausztria 4800, Spanyolország 450, Magyarország 329, Svédország 270 darab. Az egyes államok exportmérége a múlt évben a következőképen alakult: Amerikai Egyesült-Államok 302.924, Canada 74.151, Anglia 29.053, Olaszország 29.041, Franciaország 14.671, Németország 1787 darab. Ezek szerint Olaszország produktumának 73,4, Canada 45, Franciaország 37,4, Anglia 16,5, az Amerikai Egyesült Államok 7,5 és Németország 3,2 százalékát exportálta.

Mint lapzártakor értesülünk, az autódó tekintetében a jobb érzés kerekedett felül. Az adózás az egyedül helyes „benzinfogyasztás” szerint fog történni. Az új tervezetet a kereskedelemügyi miniszter is magávé tette és valószínűleg kilogrammonként 10 fillér lesz az egységes adó, amelynek hozadéka tisztán útépitési célokat fog szolgálni. Az új adó mindenképen reális számításokat eredményez. Példának okáért egy kis-kocsi (1,1–1,5 literes hengerűrtartalom) havi 150 kg., azaz 1 hordó benzint fogyasztó autótulajdonos adója havonta 15 pengő, vagyis évi 180 pengő (2.250.000 korona) lenne. Ez az összeg nem olyan nagy, amit ki nem lehet bírni, különösen akkor, ha az részletekben lesz leróva, akkor, amikor a benzint vásároljuk. Természetesen, lesznek kocsik, melyek 4–5 liter hengerűrtartalommal bírnak és 17–22 liter benzint fogyasztanak 100 kilométerre, amelyek bizony évi 1000 pengőnél is magasabb összeget fognak adózni.

A Wollemann-Paull cég fuzionált a Palotási céggel és így a Norton, Royal-Enfield, New-Hudson, Quadrant és New-Imperial angol motorkerékpár-képviseletek egyesültek egy kézben, melyekhez, mint hírlik, még az amerikai négyhengeres Cleveland (olvast: Klivlend) motorkerékpárok képviselete járul. Az új cég közös eladási központja a IV., Veress Pál-utca 19. szám alatt lesz, míg a közös javítóműhely a Ferenciek-tere 3. szám alatt fog tovább működni. Az új cég ezáltal végre módját találta, hogy 250 köbcentimétertől 1000-ig a legjobb típusokkal tudja kiszolgálni vevőit. Az amerikai Cleveland-motorokról különben még legközelebbi számunkban bővebben fogunk megemlékezni.

Automobil-vezérképviseletek

<p>AMILCAR</p> <p>Halmos Testvérek Budapest, V., Szabadság-tér 18. (Tőzsdepalota) Telefon: T. 159-93</p>	<p>AUBURN</p> <p>Landy István Budapest, V., Országház-tér 9 Telefon: L. 973-43</p>	<p>BALLOT</p> <p>Wilheim Sándor Budapest, V., József-tér 11 Telefon: Teréz 76-09</p>
<p>Hotchkiss</p> <p>AUTO-PALOTA Schmalcz József Budapest, VII., Dohány-u. 22 Telefon: T. 125-68</p>	<p>DONNET-ZEDEL</p> <p>AUTO-PALOTA Schmalcz József Budapest, VII., Dohány-u. 22 Telefon: T. 125-68</p>	<p>Peugeot</p> <p>Landy István Budapest, V., Országház-tér 9 Telefon: Lipót 973-43</p>

A Bugatti-képviselőt budapesti sikerei. Alig pár hónapja adtunk hírt először, hogy gróf Salm Hermann és Rózsahelyi István megszerezték a világhírű francia Bugatti-gyár magyarországi vezérképviselőt és dacára a téli holtsezonnak, a képviselőt máris szép sikereket könyvelhet el magának. A két svábhegyi versenyen győztes kocsik egyikét, a 8 hengeres 2 literes Grand Prix Bugattit báró Liphay Antal vette meg, aki az 1927. évi magyarországi versenyeken élénken részt óhajt venni, a kis 1.5 literes kocsit, amellyel Csermely Károly győzött annakidején a svábhegyi versenyen, gróf Pálffy-Daun József szerezte meg magának. A képviselőt által tengelyen hozott 3 darab 8 hengeres 2 literes túrakocsikat gróf Zichy Tivadar, Gencsy Béla és báró Dániel Tibor vették meg. Az utóbbi napokban megeléknült érdeklődés folytán gróf Salm Hermann a napokban kiutazik a gyárba, hogy a jövőre nézve nagyobb mennyiséget kaphasson a magyarországi képviselőt. Tudvalévő ugyanis, hogy a Bugatti-gyár egyike a legprecízebb munkát végző külföldi gyáraknak, ahol a kocsikat csak igen korlátolt mennyiségben állítják elő és így a képviselőeknek a szó szoros értelmében verekedni kell a kocsikért.

Mc. Evoy motorkerékpár-képviselő Magyarországon. A jeles angol márka, a Mc. Evoy képviselőt a magyarországi Bugatti-képviselőt (gróf Salm Hermann és Rózsahelyi István, Budapest, I. Zsolt-u. 9. sz.) szerezte meg. A Mc. Evoy motorkerékpárok az alacsony építésű angol gépekhez tartoznak. Vázuk még nem teljesen a háromszög alapján áll, de határozot-

tan csapott rendszerben épül és így az ülés a talajhoz viszonyítva igen alacsony. A Mc. Evoy-gyár Jap- és Blackburne-motorokat épít be vázaiba, kezdve a 250 kem. Blackburne-től az 1000-res Jap- és Vulpine-motorokig. Eddig Angliában a versenyeken különösen a 350 és 500 kem. két kipuffogócsöves Jap-motorral beépített Mc. Evoy-gépek, valamint a nagy, 1000 kem. ohv. Jap-ek értek el szép eredményeket. A budapesti képviselőt legközelebb már megkapja két első gépét, egy 344 ohv. Mc. Evoy-Jap és egy 490 ohv. személyében.

Új ballongummis Terrot-gépek Budapesten. Mult számunk egyikében megírtuk, hogy a Terrot-képviselőt új otthonba (V., Korall-utca 4., Rex-Garage) költözött. A minap megkaptuk a képviselőt értesítését, hogy a legújabb típusú óriás (715×115) ballonokkal felszerelt túragépek megérkeztek. Alkalmunk volt megtekinteni, sőt kipróbálni a mindig stabilnak és erősnek mondott francia Terrot-Jap motorkerékpárokat, de őszintén szólva, meglepett minket a mostani gépek pneujja. Az eddig csak kisautókon (Salmson-Amilcar) látott 715×115-ös méretű ballonokkal a jó úton nem érezzük a különbséget, azonban a rossz utakon már igen, mert ballonok nélkül agyonrázott egy rövid kis kültekli út, míg a ballonos géppel meg sem éreztük az út egyenetlenségeit. Ajánljuk a Terrot-gépeket olvasóink figyelmébe.

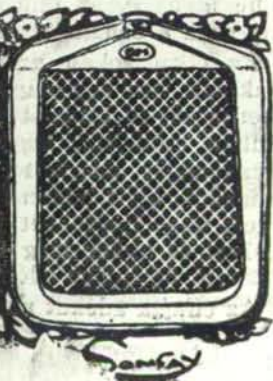
Kalmár Tihamér, aki egyike fiatal autóvezetőgárdánk legtehetségesebb tagjainak, az idei évben fokozottabb aktivitást óhajt kifejteni a versenyzés terén. Mint hírlík, mostani túrakocsijától megválnék és vagy egy gyors Sport-Steyr vagy egy más gyors sportkocsi volánjánál akar megjelenni az 1927-es magyar és jugoszláv versenyeken. Kalmár Tihamér, aki körülbelül két éve vesz részt a versenyeken több-kevesebb szerencsével, már eddig is igen szép eredményeket ért el. Az első Guggerhegyi versenyen a legjobb túrakocsidőt futotta Steyr-jén, helyezve volt csaknem minden túrauton és nagyon szép győzelmet aratott egy nagy jugoszláviai sebességi versenyen. Kalmár Tihamér, ha egy neki megfelelő, jó gyors kocsit kap kezébe, az idei versenyszezonban igen szép szerepet fog játszani.

Az első karosszált Itala-kocsi a kitünő Frohner-Pásztélyi automobilművek munkáját dícséri. A gyönyörű vonalozású 2 literes 6 hengeres Itala a minap hagyta el a budapesti karosszériagyárat és azóta az Itala-képviselőt (VI., Andrásy-út 61.) bemutatóhelyiségében áll közszemlére téve. Tekintettel arra, hogy a képviselőt négy alvázat hozott magával Olaszországból és ezek az alvázak mind munkában vannak, még a legnagyobb kereslet mellett sem lesz hiány kocsikban. Az Itala-kocsikról már írtunk mult számunk egyikében, azok jósága általánosan elismert, most csak a magyar ipar munkájáról, a karosszériáról kell megemlékeznünk. Örömmel konstatáljuk, hogy már Magyarországon is tudnak nagyon, de nagyon szép karosszériát gyártani. A Frohner-Pásztélyi-műveknél készült kocsi úgy a külső színezet, valamint a forma, az anyag és a megmunkálás, nemkülönben az ízlés szempontjából igazán elsőrangú. Feltűnést keltenek még a szép szélvédő ablakok és a kocsi belsejének ízléses elkészítése.

CHRYSLER

KELLNER
ALFRED
AUTO-
KERESKEDELMI
R.T.
BUDAPEST-VI.
LISZT FERENC-TÉR
11
TELEFON: 64-76

OM



Az új autódó. Az új autódó réme már a kereskedelemben is erősen érezteti hatását. Több képviselőnk panaszkodik, hogy több vétele meghiusult, mert a vevők elállottak a kocsik megvételétől, megijedve a nagy autódótól. Mindenki várakozó álláspontra helyezkedik és ismét csak a kereskedelem issza meg a levét. Nálunk mintha az embereknek különös talentumuk lenne oly törvények és rendeletek konstruálására, hogy motoros nyelven beszéljünk, amelyek a szó szoros értelmében megölik a törvényileg megrendszabályozott ipari vagy kereskedelmi ágat. Így lesz ez az új autódónál, ha még idejekorán észhez nem térnek. Most már birtokunkban vannak a részletes adótételek, amelyek ha keresztülmennek, ráütik pecsétjüket automobilizmusunk további fejlődésére. Ha az ember az autótámogat és ezt az új törvényt latolgatja, önkéntelenül arra gondol, hogy azok a derék, jó emberek ott fenn nem-e az ősmagyar lovaskultúrát óhajtják védelembe venni? Talán térjünk vissza a konflisok és fiakkeresek boldog korára.

A tervezett adótételek tehát a következők volnának: Motorkerékpár minden lóerő után 25 pengőt fizet. Eszerint egy 3.5 lóerős Sunbeam-tulajdonos évi utadója 100 pengő, mert a fél lóerő mindig egészre egészítendő ki. Ez tehát régi pénzben kifejezve, mert azt mégis jobban megértjük még ma, 1.250.000 korona lenne. Talán nem olyan sok, hogy meg ne lehetne fizetni, és ha 100.000 koronát számítunk havonta és ezért tényleg jó utakat kapnánk, talán, mi motorosok, nem is zúgolódnánk. De már egy 8 lóerős Indian vagy Harley-Davidson boldog tulajdonosa a 200 pengőjével bizony talán egyhavi fizetését kell, hogy odaadja utadója címén. Mert ne gondoljuk, hogy az, akinek ma motorja vagy oldalkocsigépe van, az mind, tudja Isten, milyen gazdag ember. Lehet, hogy részletre vett gépét, melyre üzleti szempontból szüksége van, összekuporgatott garasáiból vásárolta és ma minden vagyonkája az a motor.

No, de gyerünk tovább. Sokkal nagyobb az autósok tervbevett terhe. Itt 10 lóerőig 40, 16-ig 65 és azon felül 90 pengő a lóerőnként fizetendő adó. Eszerint egy 7 lóerős Salmson- vagy Amilear-tulajdonos évi adója 280 pengő, vagyis 3.500.000 papírkorona. A második csoportba tartozó, tegyük fel 15 HP-t kitevő kis Gräf-Stift adója 975 pengő, vagyis 12.187.500 korona. Hát bizony ez már egy kissé sok, különösen ha meggondoljuk, hogy ezt évente kell lefizetni, tehát minden évben. A 22 lovasnak mondott FIAT 519. már huszonkétszer 90 pengőt, vagyis 1980 pengőt, ami régi valutára átszámítva, évi 24.750.000 koronát tesz ki. Hát ez bizony horribilis, különösen ha meggondoljuk, hogy a törvény teljesen igazságtalan, mert a különbség, amivel egy nagykocsi jobban rontaná az utakat, mint egy kiskocsi, vagy jobban venné igénybe, az minimális. Egyedüli igazságos törvény csak a benzinfogyasztás után képzelhető el.

Ez ellen sokan azzal érvelnek, hogy tegyük fel, valakinek van egy nagy luxuskocsija és alig jár vele naponta 15–20 kilométert, az alig fog adót fizetni, azt azonban elfelejtik, hogy amikor nagy, 3–500 milliós luxuskocsiját megvette, már megfizette a horribilis luxusadót, amit viszont egy 80 milliós kiskocsi nem fizetett meg. Ha többet járok, bizony van okom járni a kocsival és akkor meg is keresem azt a pénzt, amiből ki tudom fizetni az adómat.

Az effajta adókat nagyon meg kell gondolni és nem

SKF



Zajtalan svéd SKF automobilsapágák.

Kúpörgős-, hengergörgős- és golyócsapágák. Az összes „Ford”-csapágák. Speciális golyócsapágák a Citroën, Chevrolet, Buick, Fiat, stb. autókhoz. Augol zoll méretű speciális motorkerékpárcsapágák.

Magyarországi vezérképviselői:

GREINITZ-PIRKNER

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

SKF
kellő helyre
kellő
csapágyat

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

elég hajszalnyira utánozni Ausztriát, vagy más államot, hanem meg kell nézni, hogyan és mint van a nyugati kultúrállamok többségében. Mi részünkről megkezdjük az adatgyűjtést ebben az irányban és reméljük, egy hónapon belül úgy az európai, mint az amerikai államok rendszerét illetőleg kimerítő tudósítást közölhetünk. Akkor azután tiszta képet fogunk nyerni a helyzetet illetőleg. Addig bízunk a magasban lévők belátásában és kívánjunk mindazoknak egy-egy automobil, akik a törvényeket konstruálják.

Azt ajánljuk azonban, képzelje el magát egy törvényalkotó egy jelenleg 4–5 nagy fuvarozókocsival rendelkező bérautóvállalat helyébe, aki az új törvények szerint évente 80–100 millió adót lesz kénytelen fizetni. Hogy azután hogy lesz képes üzemét fentartani, azt nem tudjuk, de nézetünk szerint csak úgy, hogy duplájára emeli a fuvardíjakat. És ki issza meg a levét, megint csak az adófizető közönség.

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

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

Olcsó árak!

Tuza István

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

Az automobilbajnokság. Az idén először kiírt magyar automobilbajnokság erősen lázba hozta versenyzőink egy részét és semmiképen sem akarnak belenyugodni abba a tudatba, hogy a bajnoki cím küzdelem nélkül hulljon az arra jelenleg igazán legjobban hivatott és megérdemelt Delmár Walter kezébe. Megindult a képviselőtársaság egyik-másik versenyzőnk részéről és bizony ha minden úgy lesz, mint ahogyan sokan akarják, úgy kompresszoros Bugatti, Itala és Amilcar versenykocsik fognak beleszólni az első magyar automobilbajnokság futamaiba, nem is szólva arról a Ballot versenykocsiról, ami már biztos induló. Az elsők között dr. Feledy Pál ötlük szemünkbe. Ő is egyike azoknak, akik hatalmas ambícióval készülnek az idei szezonra és nemcsak motorkerékpáron, hanem kocsival is fognak versenyezni. Erős konkurrens lesz, ha a Bugatti-képviselőt megkapja remélt kocsiját, lovag Haupt Károly is, aki nyolchengeres kompresszoros kocsijával alaposan beleszólhat a küzdelembe. Csermely Károly saját bementése alapján ezidén komolyan akar versenyezni és tehetségét komoly küzdelmekben akarja próbára tenni. A fiatalok közül Dietl Hubert egy kompresszoros Amilcart remél. Ugyanez izgatja Vadász Miklóst, míg a legkomolyabb aspiráns, aki Delmárt a múltévi Gugger-versenyen alaposan megszorította, báró Wolfner László terveiről még nem igen tudunk. Új kocsit vesz Kalmár Tihamér is és ő is a „gyorsabbat” jelszóval operál. Heteés Sándornak egy Steyr-Sportra fáj a foga és úgylátszik meg is fog jelenni a startnál. Wilhelm Sándor, a Ballot exponense, egy Grand Prix típusú Ballot hoz a kilométerversenyekre és reméli, hogy ő lesz a leggyorsabb. Eddig, sajnos, a tény csak az, hogy Delmár Walternek és báró Liptay Antalnak van komoly kocsija. Delmár Steyr-je a gyárban van és a közeli napokban kerül át Wienbe karosszálás végett, míg Liptay Grand Prix Bugattija már a tulajdonos kezében van, aki, ismerve higgadtságát, komoly konkurrensnek látszik. A többi nagyágyú terveiről még nem igen tudunk. Szmick Viktor tervei ismeretlenek, de annál biztosabb induló a kiskategóriákban ifj. Horthy Miklós Salmson-Special-gépén. A helyzet, őszintén szólva, eléggé biztató és reméljük, hogy a jövőévi magyar automobilversenyeken erős fellendülés lesz észlelhető.

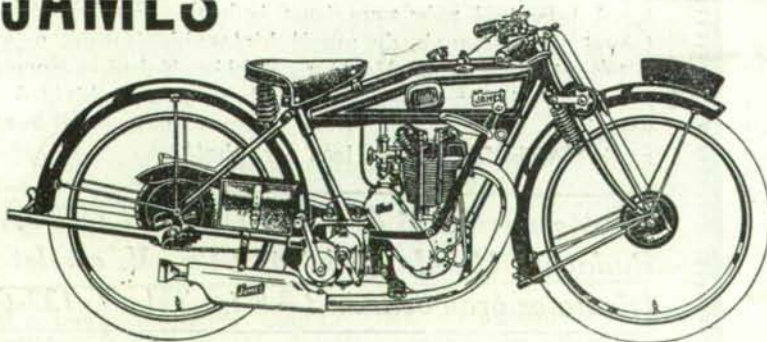
Sokat lehet manapság hallani a magyar soffőrgyárak lelkiismeretlenségéről. Technikai munkatársunk a helyzetet tisztázandó, a napokban ellátogatott a Viktória soffőriskolába. Az itt talált kép a mi viszonyainkhoz képest nagyon megnyugtató volt. Régi, gyakorlott gépészmérnököket, felvágott modelleket, szép falitáblákat találtunk. Az öreg Tóth bácsit elkísértük az órára és megcsodáltuk azt az igazán önfeláldozó nyugalmat, amivel a harmadikról a „Rückwärts“-be kapcsoló honfit felvilágosítja a hibáról. Aki nála tanul, az igazán tudni fog. A vezetés jó öreg Mercedesen kezdődik és valóban modern kocsin végződik. Az iroda pedig minden adminisztratív gondot levesz a tanuló válláról.

Hatalmas egyesülések a francia automobiliparban.

A hatalmasan növekvő amerikai konkurrencia hatása alatt az európai automobilgyárak kezdenek rájönni, hogy a magasabb cél érdekében egyesülni kell és redukálni a típusokat, miáltal a munkamegosztás elve alapján jó és olcsó kocsikat hozhatnak a piacra. Németországban már megkezdődött ez a munka, azonban Franciaországban csak most ébrednek. Az első komolyabb egyesülést a Peugeot-gyár kezdeményezi. Egyelőre egyszerűen megvette a Dion-Bouton és Bellanger gyárakat, most pedig arról kapunk hírt, miszerint a Peugeot, Delage, Donnet-Zedel, Chenard-Waleker és az Amilcar gyárak részleges fuziója lesz a közel jövő eseménye. Bármennyire pontos és jól értesült forrásból kaptuk a híreket, mégis kissé kételkedve fogadjuk őket és nem tudunk hinni bennük. Ha a nagygyárak kisebbeket felszippantanak, az rendjén van, de olyan nagygyárak, mint a Peugeot, Delage, Chenard-Waleker egyesülése, már nem megy olyan könnyen. Igaz, hogy a Benz-Mercedes sem voltak kisebbek.

Rex-Acme Longstroke-Jap Budapesten. A közel-múlt napokban érkezett Budapestre az első 599 cm-es 88 mm. furatú és 106 mm. löketű Longstroke-Jap-motort ellátott Rex-Acme túragép. Álkalmunk volt megtekinteni az angol szériagépektől merőben különböző érdekes új típust. Hátról elhelyezett M. L. mágnes, különlegesen erős vázcsövek, nagy, felfelé és hátrahajló kényelmes túrakormány, Lycett-nyereg és Burman-sebességváltó jellemzik a gép felszerelését. A hosszú túra lehetőségét biztosító benzintank 16 liter űrtartalmú. A speciálisan magyar utakra készült Colonial-típus mind solo, mind oldalkocsi használatra egyaránt nagyon alkalmas. A nálunk még igen kevésbé ismert, eddig csupán egy Méréy-gépbe beszerelt Longstroke-Jap kitűnően akcelráll és a gyár hivatalos megadása szerint 112 km-es óránkénti sebesség kifutására képes. Mint értesülünk, a gép már vevőre is talált. Itt említjük meg, hogy a Rex-Acme-gépek magyarországi vezérképviselője Martinek István (I. Ferri Oszkár-utca 32.)

JAMES a legmegbízhatóbb, a legzajtalanabb angol motorkerékpár.



A híres angol Six Day Trial-ok állandó hőse.
A legnehezebb terepen futó angol verseny a „Skót6napos verseny” hatszoros abszolútgyőztese
„Class production, not — mass production.”

Jöjjön, nézze meg, most érkezett
legújabb modelljeinket!

Magyarországi vezérképviselőt:

Bruck Nándor és Fiai

Budapest, VIII., József-körút 10.

Beszerzési források

Alumíniumhegesztés

Elektro-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., Sip-utca 3.

Benzin—Olaj

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

Villamoshegesztés

Elektro-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 Bosch-alkatrészek, de különösen a kitünő mágnesek az utóbbi időben nagy tért hódítottak a külföldön. A múltban, a még háborús hatás következtében a nagyvezű külföldiek csak éppen ott használták a Bosch-mágneset, ahol kellett. Így bizony a Grand Prix-győztes Alfa-Romeók, a francia Delage-ok, az angol Sunbeam és sok más nagy gyár versenykocsijai Bosch-mágnesekkel voltak felszerelve. Azt azonban, hogy angol vagy francia gyárak szériagépeikhez is Bosch-alkatrészeket adtak volna, nem igen hallottuk eddig. Annál érdekesebb a Bosch-gyár legújabb körlevele, melyben értesíti budapesti fiókját, hogy a francia Terrot-gyár és az angol BSA nagyobb mennyiségű világítóberendezést és mágneset rendelt a stuttgarti Bosch-műveknél. Ennél nagyobb elismerés, azt hisszük, nem is igen kell.

A **Turistaság Kézikönyve**. Szerkesztette: Reichard Géza. Igen szép és hézagpótló könyv jelent meg a napokban a magyar könyvpiacon a Turistaság és Alpinizmus kiadásában, mely munka egyúttal a Testnevelési Főiskola tankönyvéül is szolgál. A könyv igen sok vonatkozásban összefügg az automobilizmussal és a motorkerékpársporttal, hiszen mindkettő a turisztika barátja. A könyvnek, a praktikus alapot véve, a térkép-olvasásról, a fényképezésről és a magyar turisztagóc-pontok leírásáról szóló fejezetei az autós és motoros emberre is nagy becesel bírnak. Az ízléses, mély hazafias alapon megírt 224 oldalas munka minden nagyobb könyvkereskedésben kapható.

A „General Motors”, melyhez a Buick, Cadillac, Chevrolet és más nagy amerikai automobilgyárak tartoznak, 1926-ban 120.000 automobil exportált 100 millió dollár értékben. Amerikai vélemények szerint az export 1927-ben elfogja érni a 150.000-et, amikor is az exportált gépek ára körülbelül 125 millió dollárt fog kitenni.

Az 1926. évi Magyar Tourist Trophy győztes

ARIEL

12-14 havi részletre.

550 kcm. s. v. sport	1840 pengő
550 kcm. túra-ballonnal	1960 pengő
500 kcm. o. h. v.	2000 pengő
500 kcm. ohv. túra-ballonnal	2080 pengő
500 kcm. ohv. two-port	2320 pengő

Az árakban a luxusadó bennfoglaltatik.

Ariel-vezérképviselet:

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

Az automobilbajnokság. Az idén először kiírt magyar automobilbajnokság erősen lázba hozta versenyzőink egy részét és semmiképpen sem akarnak beletnyugodni abba a tudatba, hogy a bajnoki cím küzdelem nélkül hulljon az arra jelenleg igazán legjobban hivatott és megérdemelt Delmár Walter kezébe. Megindult a képviselőtársaság egyik-másik versenyzőnk részéről és bizony, ha minden úgy lesz, mint ahogyan sokan akarják, úgy kompresszoros Bugatti, Itala és Amilcar versenykocsik fognak beleszólni az első magyar automobilbajnokság futamaiba, nem is szólva arról a Ballot versenykocsiról, ami már biztos induló. Az elsők között Feledy Pál dr. ötlik szemünkbe. Ő is egyike azoknak, akik hatalmas ambícióval készülnek az idei szezonra és nemcsak motorkerékpáron, hanem kocsival is fognak versenyezni. Erős konkurrens lesz, ha a Bugatti-képviselet megkapja remélt kocsiját, lo-vag Haupt Károly is, aki 8 hengeres kompresszoros kocsijával alaposan beleszólhat a küzdelembe. Csermely Károly, saját bemondása alapján, ezidén komolyan akar versenyezni és tehetségét komoly küzdelmekben akarja próbára tenni. A fiatalok közül Dietl Hubert egy kompresszoros Amilcart remél. Ugyanez izgatja Vadász Miklóst, míg a legkomolyabb aspiráns, aki Delmárt a multévi Gugger-versenyen alaposan megszoritotta, báró Wolfner László terveiről még nemigen tudunk. Új kocsit vesz Kalmár Tihamér is és ő is a „gyorsabbat” jelszóval operál. Heteés Sándornak egy Steyr-Sportra fáj a foga és úgy látszik, meg is fog jelenni a startnál. Wilhelm Sándor a Ballot exponens, egy Grand Prix típusú Ballot-t hoz a kilométerversenyekre és reméli, hogy ő lesz a leggyorsabb. Eddig, sajnos, a tény csak az, hogy Delmár Walternek és báró Liptay Antalnak van komoly kocsija, Delmár Steyr-je a gyárban van és a közeli napokban kerül át Wienbe karosszálás végett, míg Liptay Grand Prix-Bugattija már a tulajdonos kezében van, aki ismerve higgadságát, komoly konkurrensnek látszik. A többi nagy ágyú terveiről még nem igen tudunk. Szmiek Viktor terveit ismeretlenek, de annál biztosabb induló a kis-kategóriákban ifj. Horthy Miklós Salmson-Speciál-gépén. A helyzet, őszintén szólva, eléggé biztató és reméljük, hogy a jövő évi magyar automobil-versenyeken erős fellendülés lesz észlelhető.

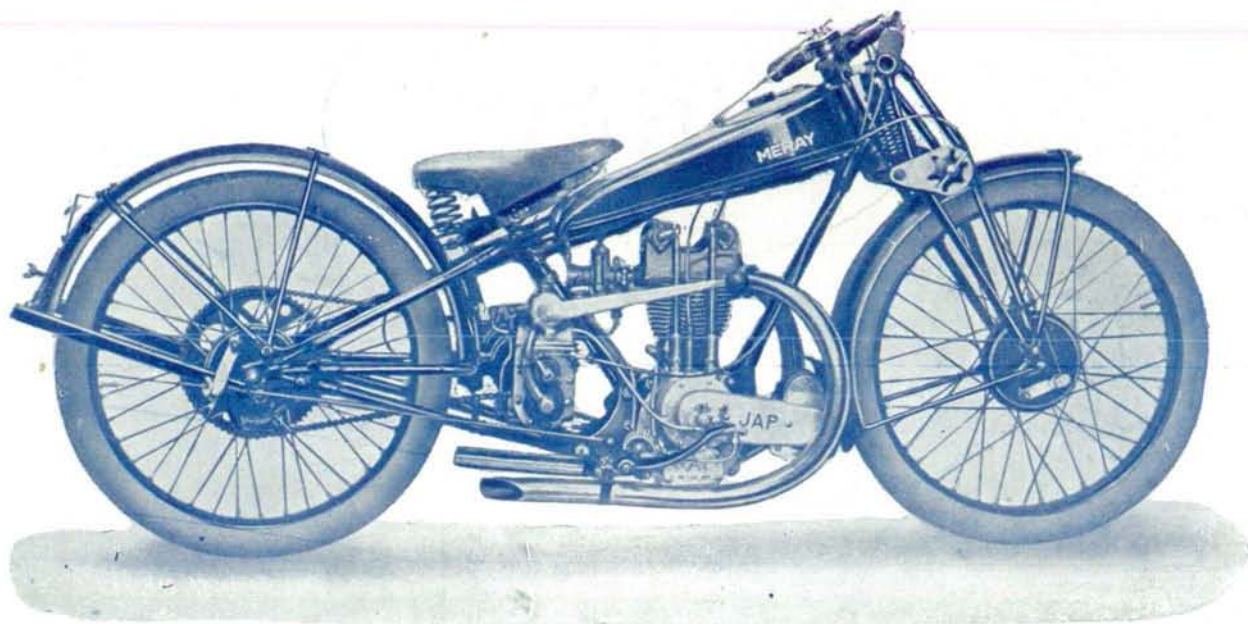
Felelős szerkesztő és kiadó DÉVÁN ISTVÁN
Budapest, II., Margit-körút 64/a., V. emelet 2.
Hivatalos órák délután 3-5-ig. Tel.: T. 132-64.

Stádium Sajtóvállalat R.-T. Nyomdaigazgató: JANOVITS FERENC



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.

Telefon: L. 983-63

Autocar

Andrássy-út sarok

PNEUMATIK ÉS AUTÓFELSZERÉLÉSI SZAKÜZLET. BUDAPEST, VI., VÖRÖSMARTY-U. 33



Dunlop Cord

Dunlop tömörgumi

Dunlop motorgumi
nagy gyári lerakat

Autófelszerelések
előnyös bevásárlási tarrása



AZ AUTOMOBILOK TELIVÉRJE

MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELET:

GRÓF SALM HERMANN

ÉS

RÓZSAHEGYI ISTVÁN

BUDAPEST, I., ZSOLT-UTCA 9. TELEFON: JÓZSEF 112—18.

