

53959

# Automobil Motorsport

II. évfolyam

10

Ára 1 pengő  
(12.500)

BUDAPESTI KÖNYVTÁRSZÉK  
1924. MÁJUS 17.  
ÁTVETTE  
*Arany Balogh*



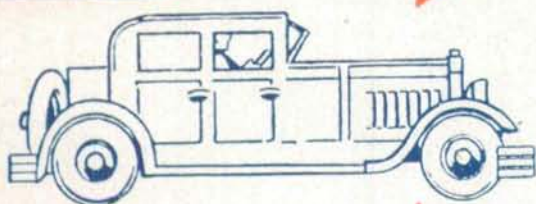
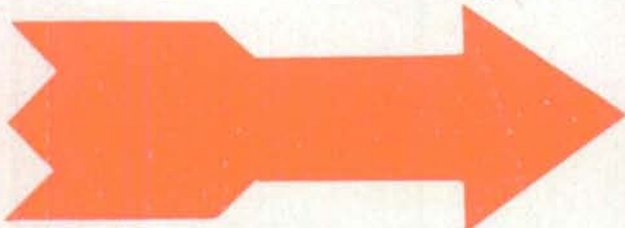
385  
1  
1

## DUNLOP PNEUMATIK



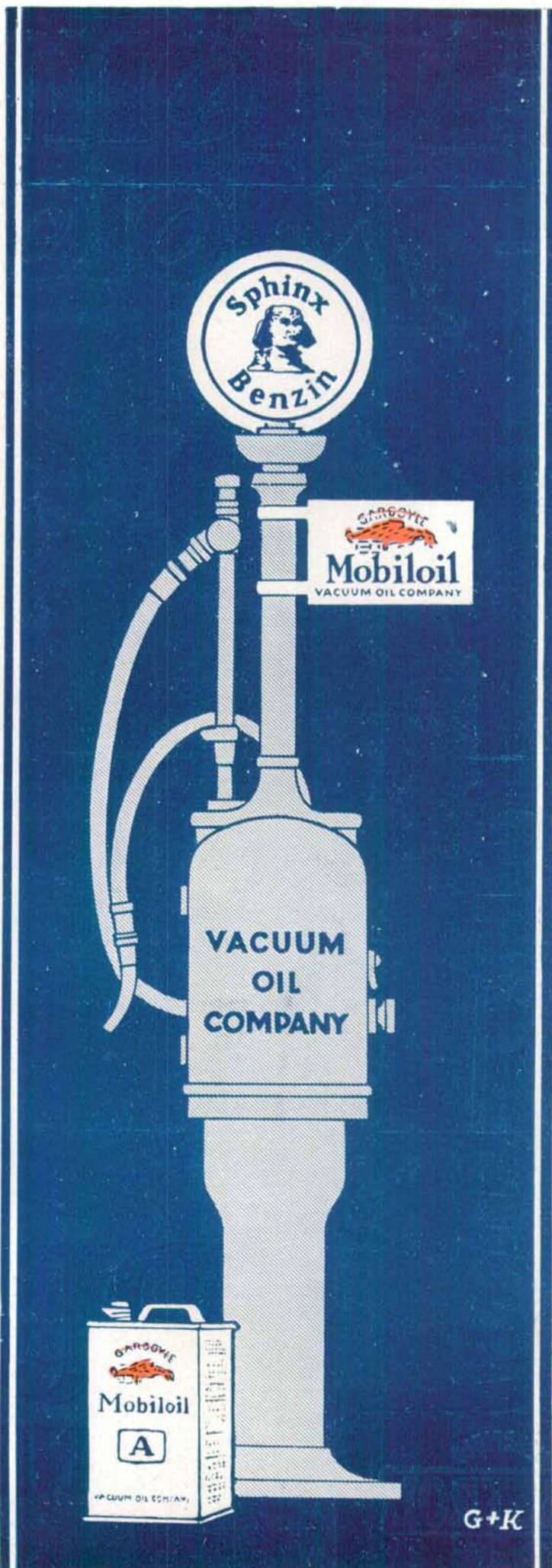
ELTELEPÜLT KÖNYVTÁR  
SZÉKES  
FOLYÓIRATOK  
1924/28 1-20

# A Sphinx-benzin- töltőállomásokhoz tart minden autós!



**Vacuum Oil Company R. T.**

Budapest, V., Zrínyi-utca 7. szám  
Telefon: T. 216-24, T. 221-67, T. 142-81, L. 920-51  
Sürgőny cím: Vacuum Budapest



G+K



**Automobil-Motorsport**  
**husvéti megbízhatósági versenye**

**82 induló között**  
**abszolút első:**  
**PUCH JÁNOS**

**P U C H**

**m o t o r k e r é k p á r o n**

**IV. Ultra Lightweight Tourist Trophy 1927**

**GYŐZTES**

**PUCH JÁNOS**

**P U C H**

**m o t o r k e r é k p á r o n**

**Vegyen Puch motorkerékpárt!**

**Soha nincsen vele baja!**

**Keveset fogyaszt!**

**Üzembiztos!**

**Legolcsóbb!**

**G y o r s !**



**Vezérképviselet: Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 9**

#### **IV. Magyar Tourist Trophy 4 győztese**

Puch János (Puch) | Thumshirn Ottó (Ardie)  
Hild Károly (Nova) | dr. Bezsilla N. (New-Imperial)

és az összes helyezettek

# CASTROL

**olajat használtak.**

Vezérképviselet: **Magyar Abroncs és Kerékgyár R.-T.,**  
Budapest, VI. kerület, Jókai-utca 8. szám.      Telefon : Teréz 133-56.

# IV. Magyar Tourist Trophy

Budapest, 1927 május 15.

**Hild Károly**

246 kcm.

# NOVA-Jap

*motorkerékpáron*

*Superrex üzemanyaggal*

*Castrol-olajjal*

*Bosch-mágnessel*

*Bosch-gyertyával*

*Continental pneuval*

*Amac-karburátorral és*

*Coventry-lánccal*

*tölényesen győz kategóriájában*



**Kovács Andor**

696 kcm.

# NOVA-Blackburne

*motorkerékpáron az Unlimited kategóriában  
második.*

Kiállítási terem:

Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 7

## MAGYAR TOURIST TROPHY 1927

*Az abszolút győztes*  
**THUMSHIRN (Ardie-Jap)**  
*valamint az összes kategóriagyőztesek*  
**Puch János (Puch), Hild**  
**Károly (Nova-Blackburne),**  
**Urbach László (AJS),** *vala-*  
*mint dr. Bezsilla Nándor*  
*(New-Imperial)*

# BOSCH

gyertyával futottak

*Az abszolút győztes*  
**THUMSHIRN (Ardie-Jap)**  
*valamint a kategóriagyőztesek közül*  
**Puch János (Puch) és Hild**  
**Károly (Nova) valamint**  
**Urbach László (AJS)**

# BOSCH

mágnessel futottak

42% A STARTNÁL **BOSCH** A CÉLBAN 80%  
 m á g n e s

58% A STARTNÁL **BOSCH** A CÉLBAN 100%  
 g y e r t y a

# Automobil-Motorsport

## FÜGGETLEN KÉPES MOTORSZAKLAP

Megjelenik minden hó 10-én és 25-én

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

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

Telefon: Teréz 132-64

Postatakarékpénztári csekk száma: 34240.

### Előfizetési díjak:

Budapest és vidéken: évi 20 pengő

Ausztriába: évi 35 szilling

Jugoszláviába: évi 300 dinár

Csehszlovákiába: évi 160 cseh korona

Romániába: évi 1200 lei

A külföldi előfizetéseknél a postaköltség is be van foglalva.

### Hirdetési árak:

1 oldal 160— pengő      1/4 oldal 40— pengő

1/2 oldal 80— pengő      1/8 oldal 20— pengő

1 mm. 1 hasábon szöveg között —40 fillér

1/32 oldal 10 pengő

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

## Május 31-én van a MAC túraútjának nevezési zárata

A Magyar Athletikai Club I. Országos futárversenye előírt menetidőkkel automobilon és motorkerékpárok részére 1927 június hó 4—5-én kerül lefutásra. A versenyt, melynek feltételei teljesen újszerűek, a magyar automobilizmus történetében páratlan, óriási érdeklődés kíséri és minden remény megvan, hogy a verseny nevezések tekintetében sikerülni is fog. A verseny nevezési zárata május 31-én este 10 órakor van. A verseny érdekessége, hogy az indulók csak az utolsó pillanatban kapják kézhez az útirányt, úgy hogy nem a nézők és a csendőrök sorfala között kell lejutniok a Balatonhoz, hanem térképismereteik és a tájékozóképesség, egyáltalában a motoros intelligencia, nagy szerephez jutnak a túraúton. A terepverseny füves terepen lesz lefutva, tehát a versenyzőknek nem kell gépeiket féltetni. Ezt azért említjük meg különösen, mert sok helyütt hallottunk hangokat, amelyek azt célozták, hogy „azért nem indulok, mert gépemet nem teszem tönkre”. Erről tehát szó sincs. A MAC versenyt úgy írta ki, hogy azon főleg amatőrök saját kocsijaikkal induljanak, tehát a géprontás elve már eleve keresztül van húzva. Ajánljuk a versenyt olvasóink figyelmébe, melyben ismét nem a sebesség, hanem inkább a kocsiját saját maga vezető amatőrversenyző kap tág teret tudásának bebizonyítására.

## Június negyedikén nyílik meg az Automobil-kiállítás

Hónapok óta megfeszített munkát folytat a VII. nemzetközi automobilkiállítás igazgatósága, Szelnár Aladár dr. igazgatóval az élén, hogy a kiállításnak teljes sikerét biztosítsa. A magyar Show keretein belül az összes képviselők és gyárak kivonulnak legújabb anyagukkal, nemkülönben a felszerelési és üzemanyaggyárak és kereskedők is, hogy a magyar közönségnek bemutassák cikkeiket.

A kiállítás a legjobb auspíciuk mellett fog megnyílni, mert az a szorgos, mindenre kiterjedő munka, melyet a rendezőség folytat, minden bizonnyal meg fogja a jól megérdemelt gyümölcsöt.

Külön szenzációt ígér az úgynevezett történelmi csarnok, melyben az automobil egész kifejlődési történetét figyelemmel kísérhetjük és megtekinthetjük a legrégebb, kezdetleges autó-összülöttől kezdve a legmodernebb autósodáig az evolúció összes állomásait.

A kiállítás június 13-ig lesz nyitva és így mindenkinek bőven akad ideje azt részletesen megtekinteni.

A május 25—26-án lefutásra került „Magyar Túraútról” jövő számunkban szenzációs felvételekkel közöljük az összes eredményeket. Ugyancsak ebben a számban kezdjük meg az Automobilkiállítás anyagának ismertetését.

## Capzárlakor érkezett!

Stanzel Gyula (248 ohv. Rex-Acme-Blackburne), a Magyar Athletikai Club motorsportosztályának tagja megnyerte az idei Osztrák Tourist Trophy Lightweight Kategóriáját. Stanzel a 12 kört (1 kör 18 km.) 216 kilométert 3:33:19.8 alatt futotta meg, ami 60.768 km., tehát az idei magyar TT eredményénél jobb átlagot jelent. Örömmel üdvözljük Stanzel Gyula szép nemzetközi győzelmét és további szép sikereket kívánunk neki. Urbach László, aki ezúttal egy 499 ohv. AJS-en indult, a 10-ik körben igen jó pozícióban kénytelen volt a versenyt feladni, mert kuplungja csúszni kezdett és mire helyrehozta, igen sok időt veszített. Az osztrák TT abszolút győztese ismét Georg Thumshirn lett (Ardie-Jap), aki a BMW-menőket is megverte. Egy eddig nálunk ismeretlen nevű osztrák versenyző összefutott Rupert Karnerrel. Auracher egy telefonpóznának esett és súlyos koponyaalapi töréssel szállították be a kórházba. Karnernek csupán alsókarja törött. A verseny részleteire a következő számunkban kitérünk.

## „NOVA” városi műhely

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

Műszaki vezető: FELEDY GYÖRGY

Telefon: T. 138—29.

## IV. MAGYAR TOURIST TROPHY

„Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“

*Puch János (Puch)*  
*Hild Károly (Nova)*  
*Urbach László (AJS)*

➔ „SUPER-REX“

„Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“

*dr. Bezsilla Nándor*  
*(New-Imperial)*

➔ „RECORD-REX“

„Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“

*üzemanyaggal*  
*győztek.*

*Urbach László (AJS)*

➔ REX-OLAJJAL

„Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“  
 „Steaua“ „Steaua“

*győzött.*

*Gyártja és forgalomba*  
*hozza a*

*STEUA KŐOLAJKERESKEDELMI R.-T.*  
*Budapest, V. kerület, Nádor-utca 8. szám*



# A IV. Magyar Tourist Trophy



**Győztesek: Puch János (174 Puch), — Hild Károly (226 Nova-Jap), — Urbach László (349 AJS) — Thumshirn Ottó (490 Ardie-Jap), — Dr. Bezilla Nándor (678 New-Imperial-Jap)**

A favoritok már az első körökben kiestek. Feledy szívószelep törés, Balázs kuplung és gyertyadefektek, Wolfner olajdefekt folytán már a verseny legelején kiálltak. Putz bukkott és feladta. Az angol Coulier (Matchless) 14 kör után szívószeleptörés következtében kiállt — Rekordközön-ség — Gyenge rendezés — Ovások



versenyzőnk már a virtuozitásig vitte a fordulótechnikát, azonban a sebesség tekintetében teljesen tájékozatlan. Így történik meg azután, hogy a külföldiek legjobb versenyzőinken perceket hoznak a Budakeszi-úton, mert a mieinknek fogalma sincs arról, hogy mit lehet menni a Budakeszi-úton és hogyan kell áttételezni ahhoz, hogy a hegyekben is gyors legyek, viszont a síkon a leggyorsabb. Mindenhez tréning kell, a sebességet éppen úgy meg kell szokni, mint akármilyen más, de hol szokják meg a magyar versenyzők a sebességet, amikor arra nincs lehetőség. Leszögezzük, hogy addig, amíg erre nem lesz alkalom, addig a magyar motorkerékpársport soha többé olyan eredményt elérni nem fog, ami egyenrangú lesz a magyar faj más sportokban elért eredményeivel. Ugyanezen okra vezetendő vissza az a sok, valójában lényegtelen defekt, amit versenyzőink az ideji Tourist Trophy folyamán gépeikkel szenvedtek. A gépet két-három nap alatt, közvetlenül a verseny előtt kiismerni a szó szoros értelmében lehetetlen. Addig tehát, amíg nem lesz alkalma a magyar versenyzőknek, hogy gépeikkel „sportszerűen és komolyan” foglalkozzanak, addig magyar klasszikus győzelmekről nem is beszélhetünk.

Az ideji Tourist Trophy nem lehetett kifogásunk gépek tekintetében. A gyárak, mondhatni, egész raját küldték Budapestre a speciál versenygépeknek. Azt azonban, amit Magyarországon az „ittenni tuningkirályok” elkövetnek az angol és egyéb speciálgépekkel, az nevetséges. A tuningnak is van egy bizonyos határa, a hűrt sem lehet feszíteni a végtelenségig, az is megpattan. Ennek a bizonyos „agyonpiszkálási rendszernek” meg kell szünnie a magyar motorosok körében. Egy gépet ötször-hatszor szét-szedni és összerakni egy verseny előtt nem lehet egészséges dolog. Egy maximálisra feltuningolt gép jó lehet egy rövid hegyversenyre, de nem egy 240 kilométeres, a terepviszonyok folytán már amúgy is nehéz TT-jellegű versenyre.

Reméljük, hogy az ideji Tourist Trophy jó iskola volt sokak számára. Reméljük, hogy a Királyi Magyar Automobil Club, mint motorkerékpáros fenntartóság, melynek szívében fekszik a magyar sport előrevitele, módot fog találni arra, hogy verseny-

A hagyományos szerenese ezúttal sem hagyta el a rendező Királyi Magyar Automobil Clubot. Verőfényes tavaszi napsugár aranyozta be a budai hegyeket a legklasszikusabb magyar motorkerékpársport napján. Lezajlott a negyedik Magyar Tourist Trophy, az első, amikor a középső árbócon nem a magyar trikolorót lengette a szél, az első, amikor idegen versenyzőnek sikerült megszerezni a Magyar Tourist Trophy abszolút győzelmét. Bár az abszolút győzelem a nürnbergi gyári Ardie-vezető, Otto Thumshirn révén méltó kezébe került, akitől nem szégyen kikapni, aki a múlt évi Osztrák Tourist Trophyt ugyanezt a bravurt cselekedte meg, mégis az a szerény véleményünk, hogy ennek másképpen kellett volna történnie és másképpen is történnie volna, ha meglennének a magyar motorkerékpársportban azok az előfeltételek, amik feltétlenül szükségesek ahhoz, hogy a magyar versenyzők tudásuknak megfelelően állhassanak egy ilyen klasszikus verseny startjához. A motorkerékpársport éppen olyan klasszikus sport, mint bármely más ember-sport. Ha egy magyar motorkerékpáros győz a külföldön, ha a magyar motorkerékpárosok nem engedik győzelemhez a külföld reprezentánsait, mint ahogyan nem engedték eddig szóhoz, úgy az a kis Magyarországnak éppen olyan propaganda, éppen olyan dicsőség, mint ha azt vívóink, atlétáink, birkózóink vagy tenniszeseink érték volna el. A magyar motorkerékpársport azonban mostohagyermek és jelenleg ez a mostohagyermeki mivolta volt 99 százalékban az oka annak, hogy a IV. Magyar Tourist Trophy nem végződött ismét fölényes magyar győzelemmel.

A főhiba ott van, hogy Magyarország még ma sem rendelkezik egy konstans országúti körrel, ahol versenyzőink legalább a kora reggeli órákban több hetes komoly tréninget folytathassanak. Legtöbb

zóinknek rendelkezésére álljon, ha nem is egy állandó jellegű, de egy bizonyos időpontban lezárható, jó talajviszonyokkal, hosszú egyenesekkel bíró útvonal, ahol versenyzőink gépeiket kipróbálhatják és ahol megszokhatják a sebességet. Ez egy előfeltétele a magyar motoros sportok fejlődésének. Itt meg kell törni nemcsak a hatóságok és a nagyközönség anti-pátiáját, hanem fel kell ébreszteni a motoros sportok sok-sok rajongóját, mecénásokat kell keresni és létre kell hozni egy állandó jellegű magyar Circuitet, ahol nemcsak a versenyzés, de a tréninglehetőség is meg fog adni a magyar motoros versenyzőknek. Addig, amíg csak egy verseny van, addig, amíg csak egy Tourist Trophy-jellegű verseny lesz Magyarországon, addig a magyar motorkerékpársport komoly fejlődéséről beszélni sem lehet. Ezt be kell látni mindenkinek, akinek a magyar motorkerékpársport előbbrevitele a szívében fekszik.

Térjünk azonban magára az idei Tourist Trophyra.

Óriási a sürgés-forgás a Zugligetben. Reggel 9 óra. Most állítják fel a depókat. Sorban érkeznek a versenyzők, mindannyian megfelelő segédlettel. A Szarvas előtti hosszú egyenesben hatalmas motorberregés, gyönyörű zene annak, aki szereti. Mindenki ott van, aki szereti a benzinszagot és a Castrol pompás illatát. Tíz órára már sorban állanak a pompásan előkészített gépek a Szarvas előtti térségen. Kifeszítik a villanyóra gumicsövét, a zene állandóan gyors indulókat játszik. Sorra nézzük a gépeket. Egypár különösen szép és precízen előkészített darabot látunk közöttük. Első pillanatra feltűnik dr. Fededy Pál Nortonja, hatalmas ezüstsínű tankjával. Igen szépek Balázs, Putz és Mösslacher Sunbeam-jei. Ott látjuk a híres angol Handley multévi Rex-Acme versenygépét, amit Stanzell Gyula hozatott Budapestre az angol Tourist Trophy után. Feltűnést kelt a kis vörös Guzzi. Olyan, mint amivel az olasz Pietro Ghersi végzett második helyen a világ legklasszikusabb versenyén, az angol TT-n. Komoly munkát árul el a gyári vezető Thumshirn Ardie-ja, valamint a Tourist Trophyra készített magyar Méray-és Nova-konstruációk, bár itt egyiken sem látunk elütöt rendes szériagyártmányaitól. A Novák közül különösen a kétkipuffogós Blackburne igen szép, mely ma az egyetlen Budapesten. Kiemelkedik még a két királytengelyes gép: a Velocette és a Chater-Lea, valamint Puch János kis gépe, melynek hangja az összes motorok között a legnagyobb. A nemzetközi jellegű a német Thumshirn, a két osztrák Sun-

beam-vezető, a nálunk is már jól ismert Otto Putz és a most újabban kitünő formában levő Mösslacher, a Matchless-gyár igazgatójának egyik fia, Mr. Collier, a magyar Tourist Trophyk első angol indulója és egy kiváló osztrák növezető, Hatzek Anita képviseli. A szintén benevezett innsbrucki Linser, mint tudjuk, két héttel ezelőtt a karját törte, Karner pedig nem jött le Budapestre. A Puch-gyári vezetők távollmaradása teljesen indokolt volt, hiszen Puch János személyében a lehető legjobban voltak képviselve.

A közönség sokkal több volt, mint a múlt évben. A főnézőtérén magán három—négyezerre tenetű a nézők száma. Az útvonal mentén jobbról-balról feke-télik a tömeg, úgyhogy nem túlozunk, ha 50—60 ezerre tesszük az egész pálya mentén elhelyezkedett nézőközönséget. Olyan szám ez, ami a legpregnansabb kifejezője a motoros sportok iránt való nagy érdeklődésnek.

10:15. Ágyúlövés jelzi a startot. Begyulladnak a motorok. Fűlsiketítő motorberregés hallatszik és átható olajfüst lepi el a Szarvas előtti teret. Igen helyesen, eltérően az eddigi gyakorlattól, a versenyzőket tíz másodpercenként indítják, de egyedül, úgy hogy az első körökben eddig szokásos torlódás teljesen eltűnt.

Ötvennégy benevezett versenyzőből 45 állt fel a starthoz. Az Unlimited-kategóriában a Triumphal benevezett Kaszala Károly kivételével, mindannyian indultak. Sorban startol Kovács Andor (2 hengeres 696 Nova-Blackburne ohv.), dr. Bezsilla Nándor (2 hengeres side valve New Imperial-Jap), Wolfner László (596 ohv. 2 hengeres Douglas), Paull József (588 ohv. Norton), Bauer József (egy 508 kem.-re felfűrt ohv. Ariellel) és végül Pick Imre egy ugyancsak felfűrt hengerű (506 kem.) Scotton. Különösen Wolfner startja szép és gyors, a többiek meglehetősen óvatosan hagyják el a startvonalat, Pick pedig egyenesen lassú.

Következnek a Senior-gépek (500 kem. hengerűrtartalomig bezárólag). Tizenhat benevezettből 11 indul. Itt van a legtöbb nagyagyú, a gráci Sunbeam-vezető Mösslacher vad startja, továbbá Balázs és az angol Collier gyors indulása kelt feltűnést.

A startsorrend a következő: Kovács János (497 ohv. Ariel), Eöry László (kétütemű Dunelt), Kovács Sándor (497 ohv. Ariel), Wellisch Pál (497 ohv. Ariel), H. W. Collier (495 ohv. Matchless), Mösslacher (492 ohv. Sunbeam), Balázs László (492 ohv. Sunbeam), Deli Lajos (492 ohv. Sunbeam), dr. Fe-

# ITALA AUTOMOBILOK

*Az olasz detailmunka remekei!*

A GYÁR LEGÚJABB TÍPUSAI ÁLLANDÓAN RAKTÁRON

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

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

ledy Pál (490 ohv. Norton), Székely János (ohv. Ariel) és végül a nürnbergi Otto Thumshirn (490 ohv. Ardie-Jap).

A 350 kem. kategóriában van gépek szempontjából a leginternacionálisabb társaság. A 14 gép közül alig van kettő, ami ugyanazt a márkát mutatná. Legszébb a kategóriában Hummel (Velocette) gyors startja. Urbach (AJS) igen óvatosan indul, míg a James-vezető Kiss Béla igen szépen kerül el a vonalról. Horthy István nagyon ideges, mert a start után többször mellé kapcsol. Jeney László FN-jének laza a lánc és félfő, hogy egy pillanatban elveszti. A versenyzők itt a következő sorrendben indulnak:

Szilner József (348 királytengelyes Chater-Lea), Hummel Endre (348 királytengelyes Velocette), ifj. Horthy István (348 ohv. Nova-Blackburne), Urbach László (ohv. AJS), Meggyesy Zoltán (ohv. Raleigh), Hacsek Anita (349 ohv. BSA), Zamecsnik Gyula (348 ohv. New-Gerrard-Blackburne), Szász Károly (349 ohv. AJS), Grozdits Antal (347 ohv. Sunbeam), Putz Ottó (347 ohv. Sunbeam), Sabrnák Ottó (344 ohv. Zenith), Zamecsnik Tivadar (344 ohv. Royal-Enfield-Jap) és Kiss Béla (ohv. James).

A 250 kem. kategóriában van ismét a legkevesebb induló. Adorján Zsigmond (248 ohv. Cotton-Blackburne), Joó Gyula (247 királytengelyes Guzzi), Hild Károly (246 ohv. Nova-Jap) és Wéber Oszkár (246 ohv. Méray-Jap) alkotják a mezőnyt. Mindannyian lassan startolnak. Hild kedélyesen integet.

A kis kategória (175 kem. bezárólag) ismét népes mezőnyt hozott. A favorit Puch János indul elsőnek, rettenetes hangú Puchján. Utána Stanzel Szilárd

(Puch), Schüller László (174 ohv. Nova-Blackburne), Baumgarten László (174 Sun-Villiers), Zboray Ferenc (Puch), Pajor-Perlstein Imre (Puch), dr. Zsótér Bertalan (174 ohv. Méray-Blackburne), Viczenty László (Sun-Villiers) és Erdélyi Ferenc (Méray-Villiers) alkotják a mezőnyt.

Azonnal megállapítható, hogy a favoritok leszámítva Balázst és Wolfnert, igen óvatosan kezdenek bele a versenybe, különösen Feledy, Putz, Urbach és a német Thumshirn. Hat perc alatt az összes versenyző az útvonalon van. Alig kezd bele a zene egy indulóba, már halljuk az első versenyzőt lefelé száguldani a Budakeszi-uton. Egy perc és Wolfner Douglasja örületes iramban rohan keresztül a főnézőtérén. Utána rövidesen Kováts Sándor (Ariel) jön, aki igen jól tartja magát, majd megjelenik Balázs. Gyönyörűen veszi a célfordulót. Igazi angol stílus. Tizenhetediknek indult és harmadiknak fut át az első kör végén. Rövidesen utána megjelenik az angol Collier. Kvalitásos menőnek látszik. Igen szépen ül a gépen és elég gyors. A 17-iknek startolt dr. Feledy rekord első kört futva, hatodiknak keresztezi a célvonalat, míg a német Thumshirn már jóval utána tűnik csak fel. A 28-as startszámú Urbach 13-iknak fejezi be az első kört. A 350-es kategóriában Hummel látszik igen jó menőnek, míg a 250-esek között szép küzdelem fejlődik a Méray és Nova-vezető Hild és Wéber között. Az Ultra-Lightweigt kategóriában már az első körben látszik, hogy Puch János és dr. Zsótér között fekszik a győzelem.

A második kör már meglepetést hoz. Wolfnert már hiába várjuk. Elsőnek Balázs fut át, mögötte a

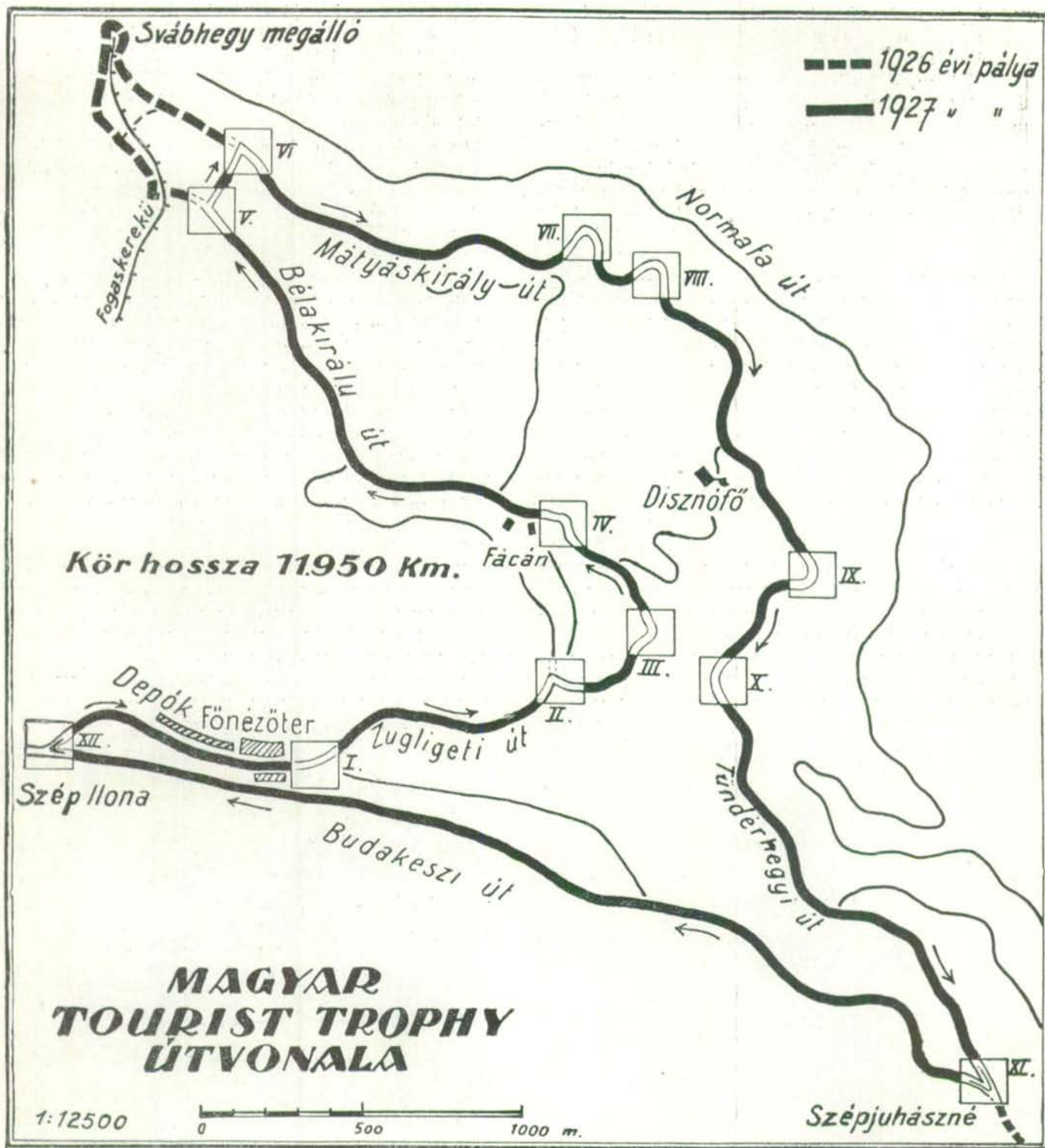


The illustration shows a large Continental Ballon tire on the left, with its tread pattern clearly visible. A road winds through a mountainous landscape, leading to a small car. The mountains are covered in snow, and there are evergreen trees in the foreground. The overall scene is a winter mountain landscape.

**Hosszú túrákon,  
kimondott nehéz terepen érvényesül igazán  
a Continental-Ballonpneuk megbízhatósága és tartósága.  
Az erős futófelület, a hajlékony Cordszövés megóv  
minden bajtól és a kitűnő profil meggátol  
minden csúszást és farolást.**

**Continental**  
**Ballon - Reifen**



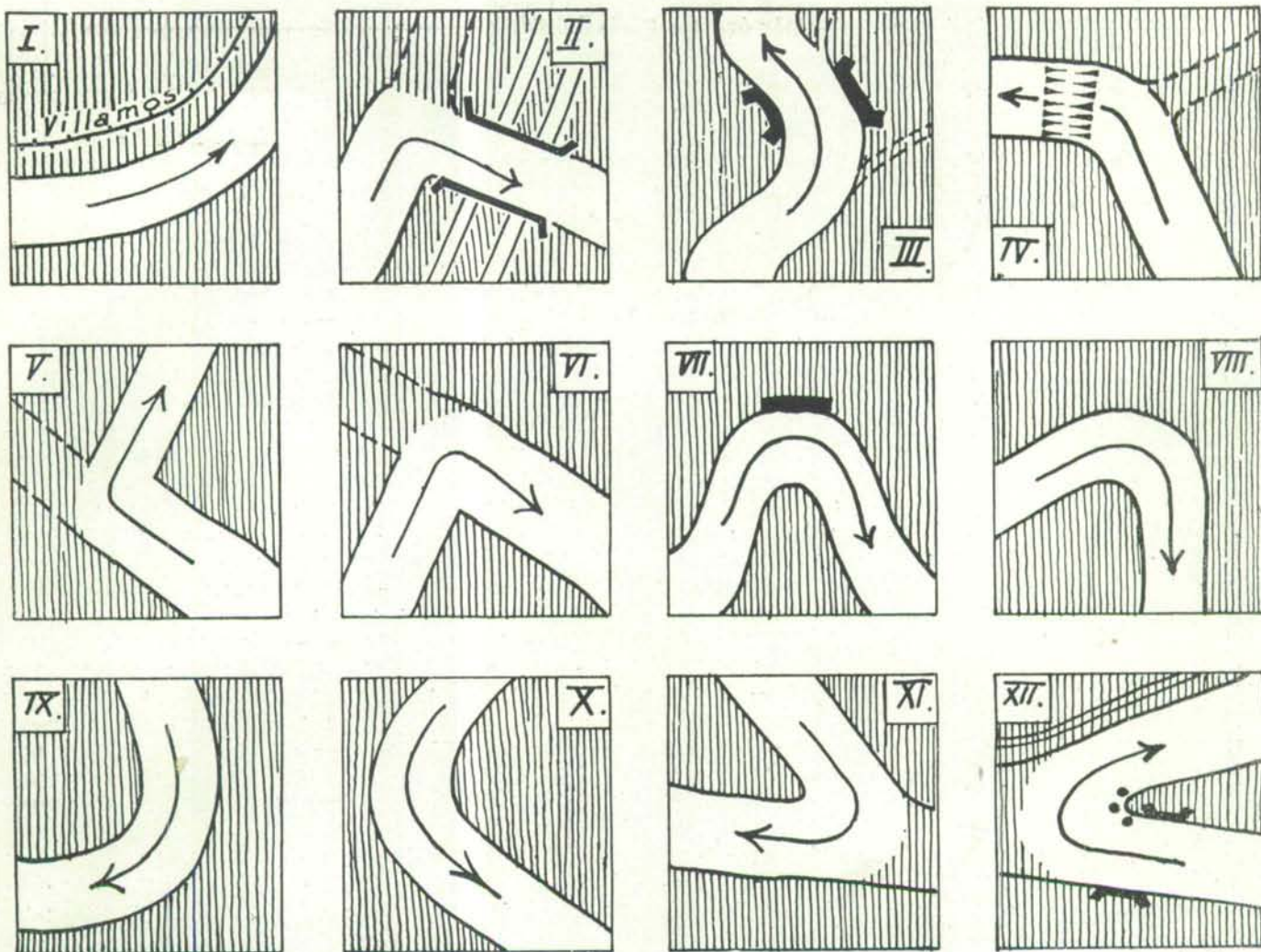



A Magyar TT. jelenlegi vonala. A szakadozott vonallal jelölt rész a pályának az a szakasza, amit a Rendőrség 1927-re nem engedélyezett. A régi pálya hossza 14 km. volt, míg az új lerövidített útvonala az „Automobil-Motor-sport” pontos mérése alapján 11.950 méter. Az útvonal a római II. fordulattól kezdve állandóan emelkedik egészen az V.-ig, onnan vízszintes a XI.-ig, amely ponttal kezdve egészen XII-es kanyarig lejt. Az összemelkedés 330 méter.

Az  
 „AUTOMOBIL-MOTORSPORT”  
 husvétii versenyén  
 a győztes Puch János (Puch),  
 valamint három beérkezett  
 Puch versenyző gépe

**SEMPERIT**  
 pneumatikkal volt felszerelve.

Semperit gyári lerakat.  
 SALZBERGER ÉS TÁRSA  
 Budapest,  
 VI., Révai-utca  
 9.  
 Telefon: Teréz 224 - 84



A IV. Magyar Tourist Trophy útvonalának nevezetesebb fordulói. I. A célkanyar a Szarvasnál, a Zugligeti-úton. II. A derékszögű forduló a 81-es végállomásnál, a villamossíneken átvezető hidon. III. A köhíd, a verseny egyik legpikánsabb fordulója a Zugligeti-úton. IV. Az erős bukkanóval felszerelt derékszögű forduló a zugligeti iskolánál. V. A Béla Király-út és Vilma-út derékszöge. Itt futottak túl a legtöbben. Itt bukott Puch János is. VI. A Vilma-út felső derékszögű fordulója. VII. A híres Csillagvölgyi kanyarodó. VIII. Egyik hajtúkanyar a Kossuth-szobor előtt a Tündérhegyi-úton. IX. Erős kanyar a Tündérhegyi-úton az Istenszem-villa felett. X. Az Utvonal legnehezebb fordulója a Tündérhegyi-úton a „Kőbányánál”. XI. A Szép Juhászné előtti hajtúkanyar. XII. A Szép Ilonánál levő hajtú a Budakeszi-út végén.

magát igen jól tartó Collier-val. Feledy sehol. Jön Thumshirn, majd a kis Kovács (Ariel) és a kategóriája élén Nova-vezető Kovács Andor. Urbach már a hatodik helyen van, 28-as startszámával erősen üldözve az osztrák Putztól. Az osztrák Mösslacher, Feledy és Wolfner már kiestek. A verseny egyszerre erősen veszt érdekességéből.

A harmadik körben óriási meglepetésre a német Thumshirn fordul be elsőnek. Balázs már erősen elkésve jön. Collier is megelőzte, sőt a három Kovács, Urbach, Deli és Hummel is eléje kerülnek. A 45-ös startszámú Puch János már 26-iknak fut át a célvonalon. Negyvenöt versenyzőből már alig van meg a fele.

Az ötödik körben Balázs is kiesik és így a magyarok reménye egészen szertefoszlik. Urbach bár igen szépen tartja magát és állandóan 3—4 percre van a vezető Thumshirn mögött, nem tud közelebb jönni jóval kisebb hengerűrtartalmú gépével.

A 14-ik körben az angol Collier is kiesik és így

Thumshirn könnyű abszolút győztese lesz a IV. Magyar Tourist Trophynak.

A rendezésnek ezúttal külön szakaszt kell szentelnünk. Legjobban szeretnők azt írni, hogy „A rendezés a Királyi Magyar Automobil Clubtól megszkott kitünő volt”. Sajnos, ezt ezúttal nem írhatjuk meg. Kezdjük mindjárt a depóknál. Addig, amíg a versenypálya felől tökéletesen elhatárolt egy méter magas deszkapalánkkal elkerített depóhelyek nem lesznek, addig az egész depókérdés illuzórikus. A depó, vagyis az üzemanyagfelvevő állomás nem arra való, hogy ott a versenyzőt körülvegyék és a kérdésekkel elhalmozzák, hanem arra, hogy ott a versenyző, amilyen gyorsan csak tud, üzemanyagot felvegyen, esetleg javítson valamit gépén, azután fusson azonnal tovább. Csak egy külföldi verseny képeire kell néznünk és azonnal szemünkbe ötlük, hogy a depók előtti térségen egy fia ember sincs a versenyzőkön kívül. Itt mindenki a deszkakerítés mögött áll. Onnan kapja a versenyző mindazt, amit kér. Egy százméte-

res deszkapalánkot egypár jó ácsmester pár óra alatt tökéletesen összeszerel, úgyhogy mire a villamosforgalom megáll, már csak a kész boxokat kell felállítani. A jó tanács sohasem árt, különösen akkor, ha szívből jön. Menjünk tovább. Igen helyes újítás volt a versenyzőknek egyenkint való indítása. Ez bevált és a jövőben hasonlóan alkalmazandó. Ami eddig a magyar Tourist Trophykon példának volt állítható: a rend, ez egyszer nem volt meg. Az a rendetlenség, ami például a főnézőtérén uralkodott a verseny lefutása alatt, példátlan volt az eddigi TT-k történetében. És ami nekünk a legjobban feltűnt, a rendetlenséget azok csinálták, akiknek azt fenn kellett volna tartaniok. Karszalagos rendezők, szolgálatban lévő rendőrtisztek és egyenruhás katonatisztek, hozzátartozóikat, ismerőseiket úgy vitték át egyik oldalról a másikra, mint a Duna-korzón. A rendőrlégénység pedig ott állott tehetetlenül, mert hiszen Magyarországon vagyunk és itt sajnos, ez már így van. Igazán nem tudjuk megérteni, hogy ha valaki egy ilyen fontos versenyt eljön megnézni, az ne tudjon 4 órát egy helyben ülni. Az udvariasság igen szép tulajdonság, nőikkel szemben különösen, de a Tourist Trophy tartama alatt talán nem kívánatos az udvariasság eme megnyilvánulása. Láttunk versenyzőket, akik kénytelenek voltak lassítani, mert az úttesten éppen akkor rohant át egy úr, maga mögött 3—4 hölgygel, amikor a célvonalon áthaladó versenyző éppen a kanyarhoz ért. Utána visszafordul és jobb kezével elengedve a kormányt, azt magasra emelve kiabált artikulátlan hangokat a rendbontók felé. Ennek uraim, többet nem szabad megtörténni. Akkor mirevaló a kötél. Vagy tartsuk be a szabályokat, vagy emeltesünk egy hidat a főnézőtér fölé. Hidászok 2—3 óra alatt elkészítik és a katonaság nem hisszük, hogy elzárkózna a rendezőség eme kívánsága elől.

A kipróbált nagy rendezőgárda az időmérő-emelvényen és a körszámlálásban ezúttal csődöt mondott. Egy Tourist Trophyt még csak a képzeletben sem lehet arra gondolni, hogy a rendezőség ingadozzon akkor, amikor arról van szó, hogy ki-ki mennyi kört futott. Elképzelhetetlennek kell lenni, hogy akadjanak a verseny után óvások, amik a helytelen körszámlálás folytán indulnak ki. Pedig ezúttal megtörtént. Urbach betolta gépét és a rendezőség kijelentette, hogy még egy köre van. Csak akkor ismerték el a 20 körét, amikor kézzelfoghatóan bebizonyították, hogy Urbach tényleg 20 kört futott. Kovács Andor megóvja dr. Bezilla Nándort, mert azt bizonyítja, hogy ő a győztes. Van-e alapja, nincs-e, annyi bizonyos, hogy kissé furcsa esetek a legnagyobb magyar motorkerékpárverseny keretében.

A körszámlálás terén igen jól beválna az atlétikai versenyeken, vagy a kerékpárversenyeken az UTE-Stadionban látott körszámlálási mód, amikor legalább a vezetők előtt fel kellene mutatni a hátralévő körök számát. Mikor elhangzik a start, a kifeszített kötélén áll a római: XX. Egy kör után a római: XIX. A számok tehát mindig a még hátralévő köröket jeleznek. Így azután legalább a vezetőknel minden tévedés ki lenne zárva. Ha másként nem megy, minden indulóra kellene egy körszámláló. Negyvenötven intelligens egyetemi hallgató vagy gimnázista ezt igen szépen keresztülvinné és azt hiszem, akadna

is közöttünk igen sok, aki erre vállalkozna. Így azután a tévedések eleve ki lennének zárva.

Nekünk bármennyire is rosszul esik, ezeket kénytelenek vagyunk megírni, mert az objektivitásunk parancsolja. Olvasóink látták és ha mi ezt nem íránk meg, úgy az eddig nehezen megalapozott igazságszeretetünk, objektivitásunk egyszerre széjjelfoszlana.

Annyi azonban bizonyos, hogy egy személy, az agilitásáról és szervezőképességéről közismert dr. Szelnár Aladár, a KMAC vezértitkára, nem elegendő egy ilyen nagyméretű verseny megrendezésére, különösen akkor, ha nem rendelkezik egy minden tekintetben megbízható rendezőgárdával. Egy lélek nélküli, az ambíciótól meglehetősen mentes rendezőgárda erősen ráíti bélyegét külsőségeiben egy versenyre. Bár dr. Szelnár mindenütt ott volt, egymaga bizony minden hézagot pótolni nem tudott.

Hogy ki volt a hibás, azt nem kutatjuk. A szervezés volt-e rossz, vagy a keresztülvitel, azt nem keressük, hibák azonban voltak. Sajnos, a versenyzők köreit szintén nem adhatjuk közkézre, mert azokat, valószínűleg az óvások hatása alatt nem adhatták közkézre, így tehát bizonyos mértékben hiányos TT híradást vagyunk kénytelenek közölni olvasóinkkal. A hirdetőtábla 7 körös kérésére sem bírt valami nagyon jó hatással a főnézőtér érdeklődő közönségére. Ha már egyáltalában van főnézőtér és van hirdetőtábla, akkor az működjön úgy, amint annakidején, amikor még a villanyórának a nyomát sem láttuk.

Ismételjük, nekünk nem célunk destruálni, mi tiszteljük a Királyi Magyar Automobil Clubot, benne a legfőbb magyar motoros fenhatóságot, de kénytelenek vagyunk ezúttal leszögezni, hogy a versenyrendezés tekintetében közel sem állott az előző évi versenyekhez. Lehet, hogy a mostani rendezőgárda jó volt, 20—28 indulónál, de kevésnek bizonyult 45 startolónál. Reméljük, jövő évre leszűrve az idej tapasztalatokat, ismét egy példásan megrendezett Tourist Trophyt fogunk látni.

### **Az üzemanyagok**

Nézzük a IV. Magyar Tourist Trophyt az üzemanyagok és az egyéb felszerelések tekintetében. Tourist Trophy mindig igen jó támpontot ad az üzemanyagok szempontjából, amit összevetve az „Automobil-Motorsport“ által rendezett nagy megbízhatósági verseny eredményeivel, mindenki tiszta képet alkothat magának a jövőre nézve.

Kezdjük a szorosán vett főüzemanyaggal, a motortápláló folyadékokkal. A helyzetet most is, miként a husvétii versenyen a Steaua-termékek uralták. A Steaua Kőolajkereskedelmi Rt. által a feltaláló Farkasházy Tibortól megvásárolt Ethanol, amit most „Superrex“ néven hoztak forgalomba, a lehető legjobban debütált. Bár sokan még várakozási álláspontra helyezkedtek a Superrex-el szemben, az tökéletesen dalt aratott. Nem kevesebb, mint három győztes Puch János, Hild Károly és Urbach László futottak Superrex-el, ami a magyar találmánynak és a magyar iparnak fényes sikerét jelenti. Egybehangzó vélemény szerint a Superrex sokkal jobb, mint a Discol. A gépek jobban hűlnek és emellett sokkal jobb az akceleráló képességük. Ugyancsak szép sikert hozott

az angol Shell-benzin első startja a Tourist Trophyn. Nem kisebb győzelem elnyerésében volt része, mint Thumshirn abszolút első helyének megszerzésében, ami igazán fényes teljesítmény.

Egyébként az indulók a következő arányban használták az üzemanyagokat.

Steaua-Superrex	20 versenyző.
Steaua-Rekordrex	19 versenyző.
Shell-benzin	4 versenyző.
Vacuum-benzin	1 versenyző.
Petra-Galtol	1 versenyző.

Az olajok tekintetében az ideai Tourist Trophy a Castrolnak ismét nagy sikereket hozott. Negyvenöt versenyzőből 40 futott Castrol-R-olajjal és a bejött győztesekből 4 Castrollal győzött. Egyedül Urbach László győzött Rex-olajjal. A statisztika a következő helyeztet mutatja.

Castrol (R)	40 versenyző.
Steaua-Rex-olaj	4 versenyző.
Vacuum TT	1 versenyző.
Shell-olaj	1 versenyző.

Mágnesek tekintetében megismétlődött ugyanaz a helyzet, ami az „Automobil-Motorsport” versenyén. Ezúttal a győztesek 80 százaléka Bosch-mágneset használt gépén és csupán dr. Bezsilla Nándor New-Imperialja volt angol ML-mágnessel felszerelve. Az angol mágnesek között az ML vezet a statisztikában. A helyzet a következő:

Bosch-mágnes	22 versenyző.
ML-mágnes	13 versenyző.
BTH-mágnes	2 versenyző.
Lucas-mágnes	5 versenyző.
Villiers	3 versenyző.

A gyertyák szempontjából a verseny a Bosch-gyártmányok teljes diadalát hozta. Bár verseny előtt csak 50 százalék volt Bosch-al szerelve, a győztesek 100 százaléka használt Bosch-t. A startnál a helyzet a következő volt:

Bosch-gyertya	24 versenyző.
KLK-gyertya	16 versenyző.
Lodge-gyertya	4 versenyző.
AC-gyertya	1 versenyző.

A legjobban megosztott a győzelmi szám a láncokban. Bár a legtöbb gép az angol Coventryt használta, a győztesek között a Renold és a német Diamond is helyet foglal. A német Thumshirn természetesen német Diamond-láncot használt, ami szintén primán bírta a hatalmas iramot. Puch János kis Puch-gépén angol Renold-lánc volt felszerelve. A statisztika a következő:

Coventry-lánc	27 versenyző.
Renold-lánc	13 versenyző.
Brampton-lánc	4 versenyző.
Diamond-lánc	1 versenyző.

Nagy változatosságot mutat a pneumatikastatisztika is. Itt nem kevesebb, mint 8 különféle gyártmány volt képviselve. Legnagyobb sikere a Continentalnak és a Semperitnek volt, melyek két-két győzelmet könyvelhetnek el, míg a túlsúlyban lévő Dunlop csupán 1 győzelemmel dicsekedhet. Hogy milyen pneukat használtak versenyzőink, alább adjuk:

## RALEIGH motorkerékpár



1927. évi  
Calmore Cup trial:

8 RALEIGH indult  
8 RALEIGH ért a célba  
8 RALEIGH nyert díjat

Vezér-  
képviselő:

**APART AUTO R.-T.**  
Budapest, VI., Andrásy-út 37. Telefon: T. 289-44

Dunlop	28 versenyző.
Semperit	5 versenyző.
Continental	3 versenyző.
Cordatic	2 versenyző.
Englebert	1 versenyző.
Avon	1 versenyző.
Good Year	1 versenyző.
Firestone	4 versenyző.

A gépekre szerelt carburátorok (gázosítók) tekintetében az angol AMAC vezetett fölényesen, nemcsak a startnál, hanem a célban is. Három gép győzött angol AMAC-al, egy angol Binks-el és egy francia Zenith-el. A statisztika a következő számokat mutatja:

AMAC-gázosító	33 versenyző.
Binks-gázosító	3 versenyző.
Zenith-gázosító	4 versenyző.
B & B-gázosító	5 versenyző.

A végeredményben Superrex és Rekordrex üzemanyag, Castrol-olaj, Bosch-mágnes, Bosch-gyertya, AMAC-carburátor, Coventry-lánc és Dunlop-pneumatik uralták ismét a helyeztet.

Az egyes gépeket az Automobil-Motorsport szerkesztősége vizsgálta felül, kétségen felül megállapította a fenti adatok helyességét. Minden gépet egyenként vettünk vizsgálat alá és minden üzemanyagot és használt alkatrészt jegyzékbe foglaltunk.

A részletes eredmény a következő:

*Senior Tourist Trophy.* (350—500 kcm. gépek számára). Távolság 20 kör. 239.040 km. Negyedik kiírás. Az első, második és harmadik verseny távja 280 kilométer volt. Eddigi győztesek: 1924. Dr. Feledy Pál (Sunbeam) 4:16:51. 1925. Delmár Walter (Sunbeam) 4:12:16. Régi pálya útvonalrekord. Átlagsebesség: 66.816 km. 1926. Dr. Feledy Pál (Sunbeam) 4:12:51. Átlagsebesség: 66.442 km. Régi körrekord: dr. Feledy Pál (Sunbeam) 11:55. Sebesség: 70.488 km. 1927. évi győztes: Georg Thumshirn (490 ohv. Ardie-Jap) Nürnberg. 3:36:40.17. Átlagsebesség: 67.368 km. 2. Deli Lajos (492 ohv. Sunbeam), 4:13:40.8. 3. Kovács János (497 ohv. Ariel) 4:21:59.4. 4. Kovács Sándor (497 ohv. Ariel) 4:27:15.1. Indultak még: H. W. Collier (495 ohv. Matchless), Balázs László (492 ohv. Sunbeam), Mösslacher, Gráz. (492 ohv. Sunbeam), dr. Feledy Pál (490 ohv. Norton), Wellisch Pál (497 ohv. Ariel), Székely János (497 ohv. Ariel) és Eöry László (490 kétütemű Dunelt). Leggyorsabb kör: Balázs László (492 ohv. Sunbeam) 10:18.3. Átlagsebesség: 69.588 km. 11 induló, 4 befutó.

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

A verseny hatalmas iramban indul és a nap legszebb és legmelegebb küzdelmének ígérkezik. Bár a favoritok óvatosan startolnak a Zugligeti híd tájékán, már mindenki teljes iramban fut a Béla király-út emelkedései felé. A szenzációsnak ígérkező Balázs—dr. Felely küzdelem, sajnos csak egy körön át tart. Balázs első köre 10:47, Felelyé 3 másodperccel gyengébb. Legjobb azonban a német Ardie gyári vezetőé, akinek első és egyben állóstartos rekordköre 10:41. Már az első kör szenzációt hoz. Az osztrák Mösslacher kénytelen kuplungdefekt miatt kiállni. A 9-es startszámmal induló kis testalkatú Ariel-vezető Kovács János a Vilma-út előtti derékszögnél túlszalad. Míg megfordul és újra indul, közel fél percet vesz. Így az első körben Kovács Sándor vezet látszólag, utána Balázs, majd az angol Collier jön, aki igen talentumos TT versenyzőnek bizonyult. Collier után dr. Felely, majd Kovács János és végül a 22-es startszámmal induló német Thumshirn keresztezi a főnézőteret, akit a 18-as Sunbeam-vezető, Deli követ. Eöry, Székely és Wellisch már defektokkal bajlódhatnak. A második körben már Balázs van az élen, bár időben Thumshirn már 19 másodperccel előtte van. Másodiknak Collier jön, utána Thumshirn, Kovács János, majd Deli, aki a fékét javító Kovács Sándort már előzte. Mindenki Felely dr.-t várja, az izgalom állandóan növekszik, míg végre sikerül megtudnunk, hogy Felely már a depóknál van és sajnos, a versenyt végleg fel kellett adnia. Szívószeleprugója törött el és ezzel motorja hasznavehetetlenné vált. A rossz nyelvek azt beszélik, hogy ezúttal Felely György a látszólag gyenge angol szeleprugókat szemre erősebb magyar gyártmányú rugókkal helyettesítette. Az első kiábrándulás tehát megtörtént. Nemsokára következik a többi. Balázs kuplungja csúszik és közel 6 percet vesz a harmadik körben. Ezalatt Thumshirn befogja az 1 perccel előtte startolt Colliert és a Szép Juhászné hajtókanyarban előz. A kanyarban kollidálnak, de mindkettő bukás nélkül ússza meg. A negyedik kört már Thumshirn vezeti Collierrel nyomában. Balázs hatodiknak jön. A negyedik körben Balázs ismét 3 percet veszít kuplung- és gyertyadefekt miatt, úgy hogy hátránya Thumshirnnel szemben már 10:45, vagyis egy teljes kör. Az ötödik körben a helyzet a következő: Thumshirn vezet 3 perccel Collier előtt, akit a harmadik helyre felnyomult Deli követ. A negyedik és ötödik helyet a két Ariel-vezető Kovács János és Kovács Sándor okkupálja. Balázs a hatodik helyen fekszik. Székely és Eöry időnként megjelennek, de többet javítanak, mint futnak. Wellisch feladta. A hatodik körben gyönyörű párharc fejlődik ki a német és Balázs között. Thumshirn a Budakeszi úton szenzációs stílusban előzi a magyart, aki azonban a Zugligeti-úton újra elfogja, a hídnál előzi és végül rekord kört futva (10:18) huszonkilenc másodperccel ver rá a németre. Sajnos ezzel vége is volt Balázs gyönyörű futásának. Egymásután kapja gyertyadefektjeit, az ötödik körben kábelje is leesik a Vilma-útnál, majd minden magával vitt gyertyája elfogy és kénytelen feladni a küzdelmet. Mint utólag kiderült dugattyúgyűrűi törtek el, amelyek így áteresztvén az olajat, folytonos gyertyazavarokat okoztak. Így a kilencedik körben már csak Thumshirn, Collier, Deli és a két Ariel-vezető vannak versenyben. Székely és Eöry körökkel elmaradva róják megfélelő lassúsággal a pályát. A 12-ik körben Collier 6 perccel fekszik a német mögött, majd állítólag erősebb iramba kezd,

aminek eredménye az lett, hogy a tizennegyedik körben már 6:12 közöttük a különbség, amihez még Collier egy perces startelőnye is járul. A tizenötödik körben hiába várjuk az angolt. A Szép Ilona utáni egyenesben gépe hirtelen csilingelni kezd, mire Collier megáll és az egybegyűlteknak hamarosan tudtul adja, hogy „motor trouble”, vagyis defekt. Mint később megtudjuk, az „inlet”, vagyis a szívószeleppje törött el. Ezután a helyzet már abszolúte nem változik. Thumshirn a 18-ik körben hátulról belefut a Velocette-vezető Hummelba, de baj ezúttal sem történik. Thumshirn biztos győztesként fut át a célon, míg a helyekért szép küzdelem folyik végig. Kovács Sándor sokat veszít állandó fékzavarok miatt és kénytelen többször leállni hosszabb időre fékeit javítani. A harmadik körben pedig a Fácánál bukik és elgörcsült lábtartójának kiugazításával sok időt veszít. A 16-ik körben a Szép Ilona hajtójában jut érintkezésbe az anyafölddel. Az angol ugyancsak hadilábon volt a hajtókanyarokkal. A Szép Juhásznénál bukott a 11-ik körben. A győztes Thumshirn körei a következők voltak: 10:41, 10:41, 10:47, 10:50, 10:48, 10:47, 11:04, 10:49, 10:52, 10:43, 10:50, 10:40, 10:47, 10:53, 10:54, 10:52, 10:50, 10:47, 10:48 és 10:26. Körei bámulatos egyenletesek, mondhatni olyanok, mint Felely két év előtt 12:30-as körei a 14 kilométeres körön. Thumshirn leggyorsabb köre az utolsó 10:26. Az egyes versenyzők leggyorsabb körei a következők voltak: Kovács János (Ariel) 11:44.8, Kovács Sándor (Ariel) 10:40.8, Collier (Matchless) 11:05.2, Balázs László (Sunbeam) 10:18.3, Deli Lajos (Sunbeam) 11:19, Székely János (Ariel) 13:47, Thumshirn (Ardie) 10:26.

Balázs körei a következők: 10:47, 10:54, 16:43, 15:26, 11:35, 10:18 és 10:43.

A győztes Thumshirn (Ardie) Shell-benzint, Castrol R. olajat használt. Gépe Bosch-mágnessel, Bosch-gyertyával, Continental-pneumatikokkal, Binks-carburátorral és Diamond-lánccal volt felszerelve.

**Junior Tourist Trophy.** Távolság: 20 kör, 239.040 km. (250—350 kcm. hengerűrtartalmú gépek számára). Negyedik kiírás. Eddigi győztesek 280 kilométeres távon. 1924. Wolfner László (349 AJS) 4:55:02. 1925. Ottó Putz (347 Sunbeam) 4:35:52. Átlagsebesség: 60.876. 1926. Ottó Putz (347 Sunbeam) 4:46:44.2. 1927. évi győztes: Urbach László (349 ohv. AJS) 3:56:24.2. Átlagsebesség: 60.660 km. 2. Zamecsnik Tivadar (344 ohv. Royal-Enfield-Jap) 4:01:22.2. 3. Hummel Endre (348 Velocette) 4:02:23.4. 4. Kiss Béla (348 ohv. James) 4:09:08. Indultak még: Szilner József (348 ohv. Chater-Lea), ifj. Horthy István (348 ohv. Nova-Blackburne), Meggyesi Zoltán (348 ohv. Raleigh), Hatzek Anita (349 ohv. BSA), Zamecsnik Gyula (348 ohv. New-Gerrard-Blackburne), Szász Károly (349 ohv. AJS), Grozdits Antal (347 ohv. Sunbeam), Putz Ottó (347 ohv. Sunbeam), Sabrnák Ottó (344 ohv. Zenith-Jap), Jeney László (344 ohv. F. N.).

A futam igen érdekesnek ígérkezik. Mindenki Urbach és a kétszeres magyar TT győztes osztrák Putz küzdelmére kíváncsi. Az első kör még semmit sem mutat. Horthy előzi Hummelt és Szilnert, Urbach és Putz pedig méterről-méterre nyomulnak az élre. Szász és Hatzek Anita a Vilma derékszögnél túlszaladnak és 25—30 másodperccel veszítenek. A második körben már Urbach van az élen, Putz azonban már szorosán mögötte van és tekintettel arra, hogy a startszáma 34, míg Urbaché 28, időben már feltétlenül vezet is. A harmadik kör már szenzációt hoz. Urbach egyedül jön, Putzot hiába várjuk. A csillagvölgyi erős kanyarban bukott és gázszabályozója a bukás következtében eltört. Búsán tolja gépét végig a Tündérvölgyi-úton, majd motor nélkül leereszkedik a Budakeszi-úton és csakhamar a főnézőtéren

**LAURIN & KLEMENT** \* SKODA—HISPANO—SUIZA

7/20 és 7/25 l. e. négyhengeres, szelepes motorral.

25/100 l. e. szelepes, hathengeres.

14/50 l. e. szelepnélküli  
hathengeres

**SZEMÉLYKOCSIK**

LAURIN & KLEMENT  
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

Vezérképviselő: BUDAPEST, VI., ANDRÁSSY-ÚT 10. -o- Telefon: Teréz 8-14.



látjuk. Ezalatt Hummel kitűnően tartja második helyét, míg a harmadik helyre a szépen futó FN-vezető Jeney kerül. Horthy motorja állandóan kihagy, úgy hogy erősen lemarad. Szász (AJS) bukik, miközben motorja több helyen megsérül és kénytelen feladni a versenyt. A szépen futó Sabrnák (Zenith) bukik és sebességváltókarja tövében eltörik, úgy, hogy többi köreit alig 10 centiméteres sebességváltóval futja, dacára ennek szépen fut végig, de természetesen nem úgy, mint rendes körülmények között. Az ötödik körben Horthy mágnesdefekt miatt kénytelen feladni. Jeney szívóselepe állítócsavarja kiugrik, míg helyre rakja, sok időt veszít, kénytelen feladni a versenyt, mert a szelep ezután már nem működik, úgy, ahogyan kellene. Kis Béla (James), aki egyébként igen talentumos menőnek bizonyult, kétszer egymásután bukik. Először a Fácánánál a 5-ik körben, majd a Kőbányánál a 6-ik körben. Itt leesik géperől és a lendülettel talpraállva második helyét és kitűnően megy a széria Raleigh-en startolt Meggyesi is. Zamecsnik Gyula, aki az elején igen szép és gyors köröket futott, szelepelemelő rúdjaikat állítja és közel 10 percet veszít. Benzintöltés után Zamecsnik Tivadar állandóan jobb köröket futva előzi Hummelt és felküzd magát a második helyre, amit végig meg is tart. Zamecsnik Gyula ugyanaból a foszlányos benzinből tankol, amiből Paull. Ő is állandóan karburátorját tisztítja, majd azt meguntán, feladja a küzdelmet. Kiss Béla, aki szintén egy normál széria James nyergében röjja köreit és általános vélemény szerint egyike a legszebben fordulónak, negyedik helyéről már nem tud előbbre kerülni, de azt biztosan tartja. Sabrnák, Grozdits és a növeztető Hatzek Anita igen szép köröket futnak, de természetesen erősen leköroözve az élen levőktől. Urbach a 19-ik körben hatalmasat bukik a Vilma derékszőgnél. Motorja itt valamiképpen megsérül, mert onnan nem működik úgy, mint annakelőtte és a 20-ik kör végén a Szép Ilonánál kénytelen leállni. Mivel azonban alig van 300 métere a célig, nem kutatja a hibát, hanem betolja gépét a célba, ahol gépét leejtve, féláléltan bukik barátai karjába. A helyzet ezután már nem változik. Az Urbachtól lekörözött Zamecsnik, Hummel és Kiss Béla kis időközökkel befutnak 2-ik, 3-ik, illetve negyedik helyre. Urbach veszte az volt, hogy téves bemozdások alapján, amelyek azt tudatták vele, hogy csak egy perccel fekszik Thumshirn mögött, annak üldözésére indult és emiatt bukott. Ha tekintetbe vesszük, hogy a hetedik körben lánctágulás miatt  $\frac{3}{4}$  percet vesz, majd bukása révén fél percet, úgy ideje elsorangú lett volna és alig maradt volna el három perccel a némettől. Urbach részkörei a következők: 11:35, 11:45, 10:54, 11:08, 10:48, 10:50, 11:08, 10:48, 10:49, 12:14, 10:49, 10:39, 10:48, 10:37, 11:40, 10:29, 10:29, 10:26, 11:08, 26:25, itt toltta. Urbach AJS gépe Superrexel, Rexolajjal, Bosch-mágnessal, Bosch-gyertyákkal, Coventry-lánccal, Amac-carburátorral és Dunlop-pneumatikkal volt felszerelve. A kategória egyes versenyzőinek legjobb körei a következők: Szilner 11:26, Hummel 11:48, Horthy 11:19, Urbach 10:26, Meggyesi 10:59, Hatzek Anita 13:49, Zamecsnik Gyula 11:15, Zamecsnik Tivadar 11:21, Sabrnák 11:11.3, Kiss Béla 11:28.

**Unlimited Tourist Trophy.** (500 kcm. felüli hengerűrtartalmú gépek számára.) Távolság: 20 kör. 239.040 km. Negyedik kiírás. Az első, második és harmadik kiírásakor a táv 20 kör. = 280 km. Eddigi győztesek. 1924. Nem volt beérkező. 1925. Hild Károly (596 kcm. két-ütemű Scott) 4:39:44. 1926. Hajós Imre dr. (596 két-ütemű Scott) 4:38:33.6. Sebesség: 60.310 km. Győztes: Bezsilla Nándor dr. (678 kcm. New-Imperial-Jap) 4:33:02.2. Átlagsebesség: 52.308 km., 2. Kovács Andor (696 ohv. Nova-Blackburne) 4:42:02.0. Indult még: Wolfner László (596 ohv. Douglas), Paull József (588 ohv. Norton), Bauer József (508 ohv. Ariel) és Pick Imre (506 kcm. Scott). Leggyorsabb kör: Kovács Andor (Nova) 12:02.5. 6 induló, 2 befutó.

Kovács, Bezsilla dr., Wolfner, Paull, Bauer és Pick sorrendben hagyja el a kategória 10 másodperces időközökben a startvonalat. Wolfner startol a legszebben és kitűnő első kör (11:12) után már vezet is a mezőnyt, úgy hogy a Budakeszi-úton már elsőnek fut le. Sajnos, másodsor már nem jelenik meg, mert kézi olajpumpája eltörvén, azt használni

## Eladó

egy abszolút jókarban lévő 3.3 literes  
**STEYR-Sportkocsi**  
speciális sülyesztett alvással.

Cím a kiadóhivatalban

Telefon: Teréz 132-64. Egész napon át.

nem tudja és így mielőtt dugattyúja teljesen besülne, feladja a küzdelmet. Kiállása után Kovács Andor (Nova) vezet és fokozatosan jobb köreivel állandóan nagyobbítja előnyét, a roppant egyenletes köröket futó Bezsillával szemben. Bauer már az első körben leáll a Vilma-útnál, majd nagynehezen begyűjt és folytatja útját. Ezúttal azonban nem sokáig, mert dugattyúja, úglátszik a kevés olajozás révén besül és Bauer már az első kör végén kénytelen feladni a küzdelmet. Paull elveszti első villarugó csavarját, amiből az a tanulság a jövőre nézve, hogy egy TT-versenyző mindent leszígetel a verseny előtt és gépének rendbehozatalát nem bízza inasgyerekekre. Míg a hibát rendbehozta, közel egy kört vesz a többiekkel szemben. Pick Imre a hatodik körben a Kőbányánál szörnyűt bukik és fejfel a fenyőerdőbe esik. Míg gépét kiemelik és rendbejön, két kör a hátránya. Kovács Andor gépébe a Szép Juhásznál belefut a Dunelt-versenyző Eőry, aki általános vélemény szerint még azt a klasszist sem éri el, hogy egy Tourist Trophyn a többi versenyzők veszélyeztetése nélkül indulhasson. Kovács bukik, de baja nem történik. A 8-ik körben Kovács villájával van baj, aki leáll a depónál és több mint 10 percig javít, úgy, hogy 8-ik köre 30:19. Ezalatt dr. Bezsilla megelőzi és hatalmas előnyre tesz szert vele szemben. A 8-ik körben Paull túlszalad a Vilma-útnál és fél percet vesz. Tankolás után Paullt eléri a végzet. Gumi-foszlányokkal telt benzint kap és folytonos karburátor zavarokkal küzd, melyeket meguntán a 14-ik körben feladja a versenyt. Ezután a helyzet már nem változik. Dr. Bezsilla Nándor biztosan győz Kovács Andor ellen, aki bár némi hátrányt ledolgozott,  $\frac{3}{4}$  körrel verve marad. Pick egészen a verseny befejeztéig köröz. A résztvevő versenyzők legjobb köre a következő: Wolfner (Douglas) 11:12, Kovács (Nova) 12:02.5, dr. Bezsilla Nándor (New-Imperial) 12:24.3, Paull József (Norton) 12:08.2, Pick Imre (13:28.5). Dr. Bezsilla Nándor New-Imperial kéthengeres Jap-motorral szerelt gépe Rekord-Rex-benzint, Castrol-olajat, ML-mágnessal, Bosch-gyertyát, Amac-carburátort, Semperit-pneumatikot és Coventry-lánccal használt.

**Lightweight Tourist Trophy.** (175—250 kcm. hengerűrtartalmú gépek számára.) Negyedik kiírás. 1924-ben. Távolság 10 kör = 140 km. Győztes: Majláth Mihály (249 Cotton-Blackburne) 2:28:24. 1925. Távolság 20 kör = 280 km. Nem futott be senki. 1926. 280 km. Győztes sportbizottsági határozattal Bauer József (Ariel). 12 kör lefutása után leintve. 1927. Távolság a megrövidített 15 kör = 179.250 km. Győztes: Hild Károly (246 ohv. Nova-Jap) 3:10:40. Átlagsebesség: 56.376 km. 2. Joó Gyula (247 ohv. Guzzi) 3:15:09. Indult még: Wéber Oszkár (246 ohv. Méray-Jap), Stanzel Gyula (248 ohv. Rex-Acme-Blackburne) és Adorján Zsigmond (248 ohv. Cotton-Blackburne).

A verseny, dacára a kevés indulónak, igen érdekesnek ígérkezik. A kitűnő tréningformák, melyek Wéberről hallatszottak, szép küzdelmet engednek sejtetni közte és Hild között, melybe Stanzel és Joó is beleszóllhatnak. Adorján, Joó, Hild, Stanzel és Wéber a sorrend a startnál, ami azonban hamar megváltozik. Hild már a 81-es végállomásnál előzi Joót és Adorjánt, Wéber pedig később fogja meg ellenfeleit. Hild, Wéber, Stanzel, Adorján, Joó a sorrend az első kör végén. A második körben már ketten válnak harcraéptelekké. Adorjánnak a Vilma-útnál besül a kupplungja, amit ugyan később egy szerelő segítségével kijavít, de idegen segítséget vévén igénybe, feladja a versenyt. Stanzel, aki egyébként igen szépen megy és helyezése majdnem biztos, a kőbányánál nagyot bukik. Gépe alaposan megrongálódik, ő maga pedig úgy megüti magát, hogy a további küzdelmet

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

# COVENTRY

lánc sikerek



**Sebességi világrekord**

Segrave őrnagy Sunbeam-kocsija

1927. Tourist Trophy

**abszolút győztese**

**és minden kategória győztese.**

Az Automobil-Motorsport motorkerékpár  
megbízhatósági verseny

**abszolút győztese**

# COVENTRY

láncot használt

DÉNES ÉS FRIEDMANN RT.

VI., Dessewffy-u 29. Tel. 289-86, 144-71.

# MORRIS

**A VEZETŐ ANGOL  
VILÁGMÁRKA!**



**Megbízható, tartós, ökonomikus,  
igen elegáns túrakocsi!**

Már 7600 pengőtől kezdve vehet egy eredeti angol  
**MORRIS AUTÓT!**

Vezetőképviselőt:

**FEHÉR MIKLÓS GÉPGYÁR RT.**

Budapest, V. kerület, Váci-út 80. szám

Városi eladási iroda és mintaterem:

IV. kerület, Kossuth Lajos-utca 8. szám

feladja. A harmadik körben Hild, Wéber és Joó a sorrend. Mindhárman nagyon szépen futnak. Különösen Wéber pompás fordulóvételei tűnnek ki. A negyedik körben a verseny elveszti érdekességét. Wéber motorjának hajtókarja eltörik és fel kell adni a versenyt. Innen kezdve már csak Hild és Joó vannak versenyben. Miután Hild már a verseny elején előzte Joót, nem forszirozza az iramot és csak a győzelemre fut. Joó közben bukik és hátsó féke elgörbülve abszolúte nem fog. Dacára ennek, kitűnően fut és körről-körre közelebb jön Hildhez, amikor már alig van közöttük 1 perc különbség, a 13-ik körben a Fácánál túlgyorsan fut be a kanyarba, gépét egy fékkel nem tudja lefogni és nekimegy egy fának, melynek kérgét magával viszi. Bukik, de semmi baja sem történik és folytatja a versenyt, melyet végül Hild után, mint jó második fejez be. Az egyes versenyzők legjobb körei a következők: Adorján: 13:17, Joó: 12:28, Stanzel: 12:46, Hild: 11:59, Wéber 11:32. Hild Károly győzelmével már a második TT-t nyeri. Nova-Japje Superrexet, Castrolt, Bosch-mágnest és gyertyát, Coventry-láncot, Amagázosítót és Continental-pneumatikot használt a versenyben.

**Ultra-Lightweight Tourist Trophy.** 175 kcm. hengerűrtartalmu gépek számára. Távolság: 10 kör = 119.500 km. Harmadik kiírás. Az első két verseny alkalomával a távolság 140 km. Eddigi győztesek: 1925. Méray-Horváth Lóránt (174 ohv. Méray-Blackburne) 2:30:57. Átlagsebesség: 55.620 km. 1926. Pápai István (172 Puch) 2:50:55. Átlagsebesség: 49.143 km. 1927. Győztes: Puch J. (174 kétütemű Puch) 2:08:59.7. Átlagsebesség: 55.584 km. 2. dr. Zsótér Bertalan (174 ohv. Méray-Blackburne) 2:13:16. 3. Pajor (Perlstein) Imre (174 Puch) 2:15:22. 4. Viczenty László (172 Sun-Villiers) 2:18:40. 5. Erdélyi Ferenc (172 Méray-Villiers) 2:47:56. 6. Baumgarten László (172 Sun-Villiers) 2:49:23. 7. Schüller László (174 ohv. Nova-Blackburne) 2:52:56. Leggyorsabb kör: dr. Zsótér Bertalan (Méray) 12:29.5. Indult még: Stanzel Szilárd (Puch), Zboray Ferenc (Puch).

Tulajdonképpen a nap legszebb versenye. Az egyedüli, amelyben elejétől végig szép és változatos küzdelem folyt. Bár Puch János szepen győzött, győzelme csak szemre volt oly fölényes, mert az 1:10-el később startolt dr. Zsótér (Méray) időben már többször volt előtte és megesett a neyeank körben, hogy már alig 150 méterrel volt csak Puch János mögött. Puch, Stanzel Szilárd, Schüller, Baumgarten, Zboray, Pajor, Zsótér, Viczenty és Erdélyi sorrendben indulnak a versenyzők. Puch János elsőnek indulva elsőnek fut át egy kör után a startvonalon. Zsótér dr. előzi Pajort, Zborayt, Baumgartent, Schüllert és Stanzelt, de már az első körben a 81-es villamos hídjánál kis híján bukik. Gyönyörű párharc indul meg Schüller és Erdélyi között, ami két körön át tart és aminek Schüller gyertyadefektje vet véget. Zsótér a második körben erősen felnyomul Puchhoz. A negyedik körben mindkét versenyzőt baj éri. Puch János a Vilma derékszögénél hirtelen fékez, megfarol és már a földön van. Fél percet veszít. Zsótér már majdnem eléri, de ekkor szívócsöve lerázódik, kénytelen megállani és odadrótozni, amivel négy percet veszít és ezalatt Pajor megelőzi. Viczenty a Szép Juhásznénál beleszalad Hatzek Anita-ba és bukik. Az ötödik körben Baumgarten hátsó pneudefektel kiáll. A sorrend Puch, Pajor, Zsótér, Erdélyi, Schüller, Viczenty. A hatodik körben Zsótér eléri Pajort és ismét felnyomul Puch mögé, amikor a Kőbányánál megfarol és bukik. Schüller gépén a fogaskerék kimarta az első láncot, ami elszakad. Összeillesztésével Schüller sok időt veszít és minden esélyét veszti. A hetedik körben Erdélyi előzi Pajort, de a Kőbányánál az előtte vöbliző Hatzek Anita miatt bukik és míg összeszedi magát, Erdélyi újra jóval elé kerül. Zsótér ezalatt annyira felnyomul Puch mögé, hogy már ismét látja, de a Fácán előtti kanyarban az iram fokozása folytán kicsúszik és ismét nagyot bukik, miáltal végleg elesik attól a reménytől, hogy Puchot megverhesse. Pajor a 8-ik körben a Kőbányánál, a 10-ikben a Fácánál bukik, de ez már a helyzeten nem változtat. A többiek egy-egy kör késéssel, de mind befejezik a versenyt. Kilenc induló, 7 beérkező. Az egyes versenyek legjobb körei a következők: Puch 12:29.6, Schüller 13:18, Baumgarten 14:45, Zboray 12:54, Pajor Imre 12:40, dr. Zsótér 12:29.5, Viczenty 13:17, Erdélyi 13:21. Puch János, a győztes, Super Rex üzemanyagot, Castrol-olajat, Bosch-mágnest, Bosch-gyertyát, Renold-láncot, Semperit-pneumatikot, Zenith-gázosítót használt.

## A versenyzőkről

A IV. magyar T. T.-n résztvevő versenyzők száma olyan jelentékeny volt, hogy csak azokról számolunk be, akik győztek, vagy győzelmi eséllyel indultak. A 175 kcm.-es kategória győztese, *Puch János*, tudásának legjavát adta. Bebizonyította, hogy Magyarországon ma emeletmagasságban áll az összes lightweight-vezetők között. Kolosszálisan gyors versenygépét egy kisebb bukástól eltekintve zavartalanul hozta célba. A Budakeszi-úton faroló gépét jóval 100 kilométeren felüli tempóban olyan merészséggel vezette, hogy laikusok és szakértők ereiben egyaránt megfagyott a vér. Képességeire élénk fényt vet az a tény, hogy kör idejének egyrésze lényegesen jobb a nagyobb kategóriák köridőinél.

*Hild Károly*, a 250 kcm.-es kategória győztese, megdöntött és rutinos vezetésével megszerezte magyar gyártmányú Nova-gépe számára a legklasszikusabb győzelmet, a Tourist Trophy-serleget. Hild rendkívüli gyors, legújabb típusú, 250 kcm.-es Jap-motorral beépített gépét az egész verseny folyamán a legkisebb fennakadás nélkül vezette és jó kondícióban, fitten érkezett a célba. Hildet ezúttal már másodsor üdvözölhetjük a TT.-győztesek sorában.

*Urbach László* sokévi várakozás után végre igazi, megérdemelt Tourist Trophy-győzelemhez jutott. Az erős konkurrencia ellenére kimondott győzelmi eséllyel startolt, de kis híjja, hogy a verseny végén újból nem volt kénytelen azt feladni. Gépe ugyanis a 20-dik körben a cél előtt kb. 300 méterrel felmondta a szolgálatot és Urbach ritka energiával és kitartással gyalog tolta be a célba. Előnye azonban oly nagy volt, hogy még így is biztos elsőként fejezte be a versenyt. Az egész verseny folyamán remek vezetést produkált és csak a vége felé bukott egy ízben, mikor is fékei nem működtek kellően. Urbach nagyon is helyesen határozott, amikor a neki sokkal inkább megfelelő 350 kcm.-es kategóriában állott starthoz az 500-as helyett. Másképpen igen könnyen megessett volna, hogy a komoly ellenfél hiányában nem siető *Otto Putz*, ismét hazaviszi Wienbe a Magyar junior TT. győzelmét.

Az 500 kcm.-es kategória győzelmét ezúttal először vitte haza külföldi. *Otto Thumshirn* régi, rutinos vezető, aki tudja, hol szerezhet előnyt magának a pályát ismerő versenyzőkkel szemben. A verseny előtti napon jött Nürnbergből és így teljesítménye még nagyobbra értékelendő. Nem is nagyon fáradt a pálya tanulmányozásával és az utolsó tréningnap alkalmával, megérkezése után, csupán kétszer ment rajta végig. Ahelyett felismerve a helyzetet, nagy áttételt szerelt gépére és a fordulóban elvesztett előnyét a Budakeszi-úton lefelé, örült iramban rohanva, nagyrészt behozta. Rutinos, bő tapasztalatokkal rendelkező menő, aki a versenyzést, minden ravaszágával, taktikájával együtt, évek hosszú során át húzódo gyakorlattal sajátította el.

A 600-as kategóriában a győztes *Bezsilla Nándor dr.* 680 kcm.-es, sok vihart látott New-Imperial Jap-jét nyugodt tempóban, semmit sem kockáztatva, biztosan vezette célba. Mindenesetre nagyon dicséretes, hogy annyi gyors, felülvezérelt géppel szemben meg tudta szerezni a győzelmet. Alulvezérelt gépe lassúbb volt, mint fölülvezérelt társai, de nem kapott defektust és nem vesztett időt. Lassan járj — tovább érsz!

A győzelemre jogot formáló *Kovács Andor* 693 kcm.-es, kéthengeres Nova-Blackburne-ját, mely igazán nem tartozott a könnyű gépek közé, példás kitartással hozta célba. A könnyű testsúlyú Kovács számára az ilyen nehéz és gyors gép vezetése rendkívül nagy feladat. Számára sokkal inkább megfelelének a 175—350 kcm.-ig terjedő hengerűrtartalmú gépek. Képességei csak az esetben bontakoznának ki előttünk a maguk egészében.

A „nagy” favoritok közül *dr. Feledy Pál* a második körben szívószeleprűgötörés miatt kénytelen volt a versenyt feladni. Balázs László fenomenálisan gyors Sunbeam-jével egynéhány kört fantasztikus sebességgel abszolválta, de aztán gyertya- és kuplungdefekt következtében szintén feladta. Sajnáljuk, hogy Balázs, aki ritka ambícióval készült a versenyre, nem volt képes azt végigfutni, mert ha ez sikerül neki, a biztos győztest üdvözölhetjük benne. Mentségére szolgál, hogy gépét igen kevéssé ismerte és így nem tudta azt a versenyre kellően előkészíteni. A leggyorsabb kör így is az ő nevéhez fűződik.

*Dr. Feledy* és Balázs versenyben maradása esetén Thumshirn a versenyt semmi körülmények között sem vitte volna haza és így említett vezetők kiesése egyszerűen maga után vonta azt, hogy a mindeddig dicsőségesen megvédett, abszolút TT.-győzelem külföldre vándorolt.

A 175 kcm.-es kategóriában gyönyörűen ment *dr. Zsótér Bertalan*, továbbá a versenyen először szerepelt *Pajor Imre*. Ha szorgalmasan tanul, rövid idő múlva egyik legjobb ultra light weight-vezetőink közé fog tartozni. Erdélyi Ferencet (*Méray Villiers*) bukása fosztotta meg a jobb helyezéstől.

A 250 kcm.-es kategóriában szépen szerepelt még *Wéber (Méray)*, aki, ha motordefekt következtében a versenyt feladni nem lett volna kénytelen, nagyon elől végez. *Stanzel Gyula (Rex-Acme)* bukott és sérülten nem folytatta a versenyt.

A 350 kcm.-es kategóriában szépen szerepelt *Hummel Endre (348 kcm.-es Velocette)* és *Jeney László (F. N.)*, akit a balszerencse a szó szoros értelmében üldözött. Gépét közvetlenül a verseny előtt akarta Aethanol-ra beállítani, ami azonban nem teljesen sikerült és így az teljesítőképeségének maximumát nem volt képes produkálni. A verseny első harmadában szívószelep-emelő-rúd-állítócsavartörés miatt feladta.



### ANGOL DUPLAVÁZAS MOTORKERÉKPÁROK

Magyarországi vezérképviselőt:

Lábassy-féle Mezőgazdasági Ipar- és Gépgyár Részvénytársaság

Törökszentmiklós

Kedvező fizetési feltételek. — Kérjen árajánlatot

### Az „Automobil-Motorsport” husvétii túraversenye

1 REX-ACME a startnál,  
1 REX-ACME a célban,  
100 %-os eredmény

# REX=ACME

32 oldalkocsis induló között 930 jó ponttal a harmadik helyen végez.

Vezérképviselőt: **Martinek, I.**, Horthy Miklós-út 80.

# 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.

1

pengőért

# FIRESTONE

szalad a legtovább



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

Kitűnő vezetést produkált mind a két Zamecsnik-testvér. Az idősebbik New-Gerrard-gépét, mely külön a versenyre előkészített régi sportgép volt, a tőle megszokott merész, de biztos stílusban vezette célhoz.

Zamecsnik Tivadarban kitűnő speedman-nel ismerkedtünk meg, aki, ha elegendő idő áll rendelkezésére és megfelelő gépe lesz, komoly, jó versenyzőink közé fog kerülni. Számára talán leginkább a 250 kcm.-es kategória gépei felelnének meg.

Az 500 kcm.-es kategóriában szépen ment még a második helyezett Deli Lajos (Sunbeam), aki, ha az első körben nincsen sok időt igénybe vevő defektusa, sokkal közelebb lett volna a győzteshez. Különösen a verseny vége felé mutatott szép és biztos formát.

Az angol H. W. Collier (Matchless) defektje folytán biztos második helytől esett el. Szépen ment és komoly versenyzői kvalitásokat árult el.

## A gépjárművezetők orvosi vizsgálata

Irta Dr. Biró Béla ker. r.-orvos

Az alant közölt cikk „A Rend” 1927 március 30-iki számában jelent meg dr. Biró Béla kerületi rendőrorvos tollából. Miután a cikk igen érdekes az automobilizmus körébe vágó tárgyat ölel fel, szószerint közöljük.

Az *Orvosi Hetilap* 1926. évi 51. száma ismerteti az *Amerikai Orvosok Egyesülete* lapjának az automobilszerencsétlenségekről írt érdekes cikkét. Ez a cikk felhívja a figyelmet arra, hogy az automobilszerencsétlenségek több áldozatot követelnek, mint számos rettegett betegség. 1926 januártól szeptemberig 78 városban, amelynek összlakossága 32,000.000, 4162 halálos autóelgázolás volt, azaz 100.000 lakosra 18 haláleset.

Ezzel szemben a difteria halálozási arányszáma 100.000 lakosra számítva 16,4, a szamárköhögésé 10,4, a kanyaróé 9, a vörhenyé 5,2. Azért hasonlítja össze a szerző a gyermekbetegségek halálozásával, mert az automobilszerencsétlenségek áldozatai között nagyon sok gyermek szerepelt.

A sok automobilszerencsétlenség okát keresve és az automobilvezetőket megvizsgálva, azt találták, hogy a vezetők között számos siket, bénultlábú, egy szemmel bíró, mindenféle psychosisban (elmebetegség) szenvedő egyén volt.

Ezen közlemény olvasása juttatta eszembe párisi tartózkodásom egyik legerősebb benyomását: az ottani hatalmas utcai forgalmat, mely a város belterületén csupán a gépkocsikra szorítkozik. Lófogatú kocsit a Bois de Boulogne-ban lehet látni, ahol még igénybe veszik, de talán nem is azért, mert a gyönyörű erdőszélekben a romantikus hajlam keríti hatalmába a kirándulót s ennek inkább megfelel a kocsis, mint az automobil, hanem mert az autótaxi fuvardíja, mely a városban bámulatosan alacsony (az alaptaksa 1 frank), a Boisban, mely az erődítményeken kívül fekszik, jelentékenyen emelkedik. Ami teherszekér még jár, azt csak a rakpartokon és bizonyos utcákban tűrik meg. A villamosforgalmat a Métropolitain, a kiválóan megszervezett földalatti, bonyolítja le. Bár a franciák a boxolás mellett, élnek-halnak a kerékpározásért (nem a labdarugás, hanem egy-egy országúti verseny a fő sportesemény) s vasárnaponként a környéki

utakat ellepik a biciklisták, a nagy forgalom miatt a város belsejében kerékpáron nem közlekedhetnek.

Igy tehát a város szívében a föld színén csak automobil- és autóbuszforgalom van. Az autóbuszok száma nem olyan nagy, mint Londonban, ahol a személyforgalom jó része a „bus”-ön zajlik le, míg a földalattit csak esős időben vagy hosszabb távolságra szokás igénybe venni, s ahol 20—30 „bus” is megtorpan egy-egy utcakereszteződésnél. Az autóbusz Párisban is csak úgy megy, mint Budapesten, sőt talán kevésbé fürgén, mint minálunk az Andrássy-úton. De az autók bémulatos siklása, kanyargása, amint 3—4, sőt 8 sorban valóságos carrousel jár, egyenesen csodálatos. Valahogy olyan könnyedén és biztosan siklanak a sok járműtől tükörfényes aszfalton, hogy az ember el sem képzei, hogy baleset is előfordulhat. A Place de la Concorde-on ezen a londoni Trafalgarsquare-nél is impozánsabb téren tűnik fel ez a legjobban, amint a különböző szobor- és kútsoportok között csak a benszülöttek által ismert irányokban, amelyet azonban minden kocsis szigorúan betart, szinte zajtalanul gördülnek tova. Megjegyzem, a hatalmas téren egyetlen rendőr sem áll. Ilyenformán a gyalogosok számára a téren való átkelés nincs szabályozva, mindenki tetszése szerint vág neki az útnak. Nálunk ostoba banálításnak tűnik fel az a kiszólás: vigyázzon a vezető, mert őt büntetik meg, — de mintha Párisban a benszülöttek ezzel a gondolatlaltal indulnának neki a kereszteződéseknek. Aki az úttest szélén habozva, tétovázva megáll, az mind idegen. Az idegen idegeit felőrli az átkelés nehézsége s hamar rájön arra, hogy Páris nem a gyalogjárók városa.

Megyeri Ella (Magyarország, 1925 október 25.) ezt így írja le: „Délután három óra. Itt állok a Place de la Concorde egyik sarkán, a villanynek és benzinnel ebből a zakatoló tölcsérében, amelynek arányait a mai ember fantáziáján belül már nem lehet fokozni, egy rettentő probléma előtt: lehetőleg ép bőrrel szeretnék átjutni a másik oldalra...”

Körülöttem a Rue Royale, a Rue Rivoli, a Champs-Élysées s a Pont de la Concorde vetélkednek egymással melyik tud több autót és járművet zúdítani a világnak a legnagyobb szerű terére, amelynek közepén Napoleon gyönyörű zsákmánya, a harminckét évszázadról regélő luxori obeliszkszinte inogni látszik a mozgáskáoszban ebben a szuperlatívuszában, amely már sokkal inkább csődje, mint diadala a XX. század világvárosi életének.”

Az Opera előtt és más helyeken, ahol túlságosan nagy a forgalom, ott a közlekedési rendszert eszközeivel: kézintéssel, sípolással, csengetéssel és fényjelekkel irányítják a forgalmat és itt könnyedén át lehet menni.

Vázolt benyomásom alapján szent volt az a meggyőződés, hogy a közlekedés titka a vezetők ügyességében, rátermettségében rejlik, melynek alapfeltétele, hogy testileg és szellemileg alkalmasak legyenek a vezetésre s értsek is a vezetés technikáját. Mint orvos azt hittem, itt valami különleges vizsgálati módszerekkel igyekeznek a hatóság meggyőződést szerezni a gépjárművezetésre való alkalmasság kérdésében és sietve kerestem a rendőrfőnökségen való útlevelelmentkezésem alkalmával a „medicin en chef” (főorvos) helyiségét.

Megrökönyödésem minden mértéken felüli volt, amikor megtudtam, hogy Párisban a gépjárművezetés semmiféle vizsgához és vizsgálatához nincs kötve. Az igénylők nagy számára való tekintettel éppen ottlétem idején

## MAGYAR WAGGON ÉS GÉPGYÁR RT



GYÖR  
Telefonok: 201, 202, 203

RÁBA

BUDAPEST  
V., Deák Ferenc-n. 18  
Tel.: T. 243-00, L. 973-49

1, 3, 5 TONNA HORDKÉPESÉGŰ

Teherautók  
Autóbuszok



Speciál-és  
Pótkocsik

A magyar utaknak legjobban megfelelő autó

A magyar utaknak legjobban megfelelő autó

Szolid kivitel, gazdaságos üzem, előnyös árak és feltételek. — Ajánlati felhívások cégünkhöz címzendők. Képviselőnk nincsen.

Az 1926. évi Magyar Tourist Trophy győztes

# ARIEL

12—14 havi részletre.

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

Az árakban a luxusadó bennfoglaltatik.

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

## Dr Frohner-Pásztélyi Automobilművek

VI, Fáy-utca

9  
Telefon: Lipót 913-08

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

Mindennemű személy- és teherkarosszériák készítése. Motorcsónakok állandóan raktáron.

(1925) rendelte el a rendőrfőnökség, hogy személyes megjelenés nem is szükséges, az igazolvány elnyeréséhez megkívánt okmányok postai beküldése is elegendő. — Orvosi részről azt a felvilágosítást nyertem, hogy ismételt szorgalmazták az orvosi vizsgálat elrendelését, de eredménytelenül.

Látogatásomat követő napon jelent meg egy vezércikk a *Le Matin*-ben (1925 szeptember 9.), melynek címe: „A gépkocsivezetők és az elmebaj”. Szerzője: Roubinovitsch orvos, felhívja a figyelmet arra, hogy a gépkocsivezetők között nem is olyan ritka az elmebetegség. Ővele is megesezt, hogy vonaton kellett a közelben egy betegét meglátogatnia s a taxiba ülve, a *Gare du Nord*-ra kívánta magát vitetni. Miközben ujságot olvasott egyszerre csak észrevette, hogy a *Gare Saint-Lazare* előtt áll meg a kocsí. A 40—50 év közötti soffőrnek szemrehányást téve, ez bárgyú mosollyal felelt. Minthogy különös vizsgálat nélkül is szembetűnő volt a pupillák egyenlőtlen volta, ebből, továbbá a megjegyző- és emlékezőképesség nagyfokú csökkenéséből, a kóros euphoriából (jókedv) nem volt nehéz felállítani a paralytikus elmezavar diagnózisát.

Párisban 1924-ben elmebaj miatt 19 taxivezetőt kellett elmeegógyintézetben elhelyezni; 4 volt ezek között paralytikus, háromnak elmebaja alkoholos alapon keletkezett.

A gépjárművezetők engedélyét szabályozó francia rendelet, mely sem előzetes, sem periodikus orvosi vizsgálatról nem rendelkezik, nem az automobilizmus öskorából, hanem 1922 december 31-ről való. Az orvosi vizsgálatok bevezetése érdekében már 1923 januárjában elaboratumot terjesztett az orvosi akadémia elé *Baltha-*

zard tanár, s az országgyűlés elé is több törvényjavaslat került ebben az ügyben, de mindaddig eredménytelenül, mert az álláspont az, hogy a kérvényezők nagy száma miatt az orvosi vizsgálat gyakorlatilag keresztülvihetetlen. Naponta ugyanis 200-an kérnek engedélyt, a kihágások száma is 150—200-t tesz ki, úgyhogy az államhatalom nem rendelkezik azal a szervvel, mely naponta 350—400 egyént tudna szellemi és testi alkalmasságát illetőleg megvizsgálni.

Ezzel ellentétben minálunk már az 57.000/1910. B. M. sz. rendelet előírta a gépjárművezetők orvosi vizsgálatát, s az ezen rendelet módosítása tárgyában kiadott 91.000/1924. sz. kereskedelemügyi miniszteri rendelet a már eddig kiadott összes engedélyek revízióját rendelve el, ezzel együtt újabb orvosi vizsgálatot írt elő.

Mely szempontok azok, melyek ezen vizsgálatoknál szóba jönnek?

Az alkalmasság vizsgálata a somatikus és pszichikus szférára oszlik.

A somatikus körben megkívánjuk, hogy

1. az érzékszervi működések közül a látás és hallás jó legyen, még pedig a látásnál a mindkét szemmel való látás legyen kifogástalan; ugyanis a kétszemű látás biztosítja a stereoszkopikus látást, azt, hogy a tárgyakat a térben lássuk, míg az egyszemű látásnál a tárgyak csak a síkban jelennek meg. Az ilyen vizsgálatok során derül aztán ki, hogy sok céllovó nem felel meg ezen követelménynek; kétségtelen, hogy egyik szemükkel nagyszerűen látnak s észre sem veszik, hogy a másik szemük látása vagy már eleve gyenge, vagy pedig meggyengül azáltal, hogy nem veszik kellőképp igénybe. (Folyt. köv.)

## AUTOMOBIL-VEZÉRKÉPVISELETEK

<p><b>MATHIS</b></p> <p>Zirner Ákos Budapest, V., József-tér 1 Telefon: Teréz 128—65</p>	<p><b>AUBURN</b></p> <p>Landy István Budapest, V., Országház-tér 9 Telefon: L. 973-43</p>	<p><b>BALLOT</b></p> <p>Wilheim Sándor Budapest, V., József-tér 11 Telefon: Teréz 76—09</p>
<p><b>Hotchkiss</b></p> <p>AUTO-PALOTA Schmalcz József Budapest, VII., Dohány-u. 22 Telefon: T. 125-68</p>	<p><b>DONNET-ZEDEL</b></p> <p>AUTO-PALOTA Schmalcz József Budapest, VII., Dohány-u. 22 Telefon: T. 125-68</p>	<p><b>Peugeot</b></p> <p>Landy István Budapest, V., Országház-tér 9 Telefon: Lipót 973-43</p>



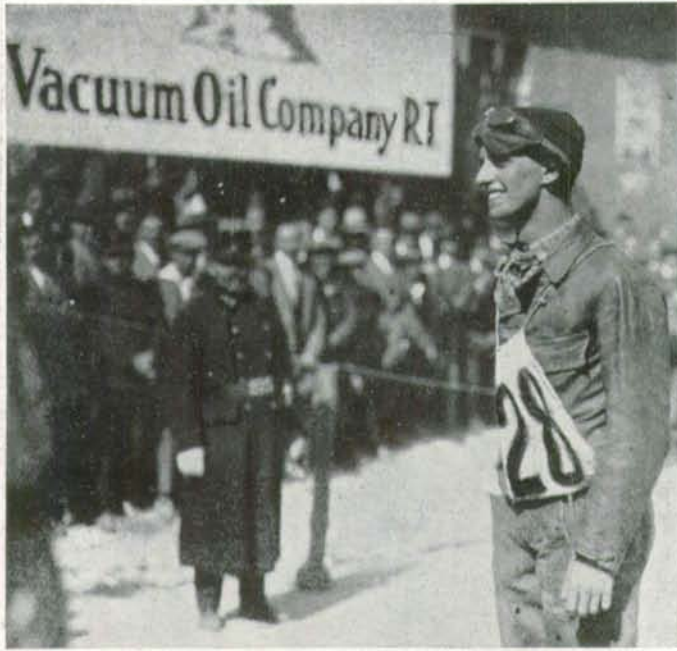
*Deli Lajos 18 (Sunbeam) előzi Hummel Endrét 26 (Velocette), a zugligeti iskola előtti kanyarban. (Munkácsi Márton felvétele.)*



*Kovács Andor (Nova-Blackburne), az Unlimited-kategória második helyezettje a zugligeti híd előtti kanyarban. (Munkácsi Márton felvétele.)*



*Kovács Sándor (Ariel) 11-es Hummel (Velocette) egymást kergetik „Köbánya”-fordulóban. (Radicke felvétele.)*



Urbach László, a Junior-kategória győztese mosolyogva keresi a hirdetőtáblán az időeredményeket. (Radlicke Hellmut felvétele.)



Puch János (Puch), az Ultra-Lightweight-kategória győztese a zugligeti iskola előtti kanyarban. (Munkácsi Márton felvétele.)



Sabrnák Ottó (Zenith-Jap) a Mátyás király-út egyik festői kanyarodójában. (Munkácsi Márton felvétele.)



Szilner József (Chater-Lea) a zugligeti iskola előtti kanyarban.





Urbach László, a Junior-kategória győztese a Tündérhegyi-út „Köbánya”-fordulójában. (Haberl Aladár felvétele.)



Erdélyi Ferenc (Méray-Villiers) az Ultra-Lightweight-kategória ötödik helyezette a „Köbánya”-fordulóban. (Radicke Hellmuth felvétele.)



Paul József (4) utóléri a „Köbánya”-fordulóban a Guzzi-menő Joó Gyulát (41). A háttérben Pick Imre bukás után betolja Scottját. (Haberl Aladár felvétele.)



Balázs László (Sunbeam), a verseny leggyorsabb menője az egyik fordulóban. Gyönyörűen látható a gép mesteri döntése. (Haberl Aladár felvétele.)



Wolfner László (Douglas) a Tündérhegyi-út „Köbánya”-fordulójában. (Haberl Aladár felvétele.)



Ottó Thumshirn (Ardie-Jap) a verseny abszolút győztese a Tündérhegyi-út „Köbánya”-fordulójában. (Haberl Aladár felvétele.)



*Puch János az Ultra-Lightweight TT. győztese Puch-gépén a Tündérhegyi-út egyik fordulójában. (Munkácsi Márton felvétele.)*



*Paul József 4 (Norton) és Sabrnák Ottó 35 (Zenith-Jap) a zugligeti iskola előtti kanyarban. (Munkácsi Márton felvétele.)*



*A IV. Magyar Tourist Trophy startja előtt. 14-es Collier (Matchless) 15. Mösslacher (Sunbeam) 17. Balázs (Sunbeam) 18. Deli (Sunbeam). Radicke Hellmut felvétele.)*



Dr. Zsótér Bertalan (Méray) az Ultra-Lightweight TT. második helyezettje bukik a Kőbánya fordulóban. (Radicke Hellmut felvétele.)



Zamecsnik Tivadar (Royal-Enfield) a Junior TT. második helyezettje a Csillagvölgyi kanyarok egyikében. (Radicke Hellmut felvétele.)



H. W. Collier a TT. angol versenyzője Matchless-gépén a Kőbánya kanyarban. (Haberl Aladár felvétele.)



Thumsirn Georg (Adrie-Jap) a Magyar TT. 1927. évi abszolút győztese (22-es). (Radicke Hellmut felvétele.)

## Beszerezési 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., Ferenc József-  
rakpart 16. (Bejárat a Sörház-u. felől.)  
„Suno“ Bekker és Stowasser, VIII.,  
József-körút 65. (Csepregy-u. 1.)

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

**Használt autók**  
Csermely Károly, VI., Síp-utca 3.

**Alkatrészek**  
Blackburne motor alkatrészek.  
Kürtös VI., Dessewffy-utca 28. I. 12.

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

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



négy van, nem fogja azt megbánni. A motor egyenletes járása által nagyon kímélt sebességváltó és egyéb alkatrészek huzamosabb élettartama százszorosan megéri a többletet.

A 64 mm. furatú és 77 mm. löketű kéthengeres James hengerűrtartalma 495 kcm. A motor hengerfejei három anya eltávolítása után könnyen levezethetők. Az alumíniumdugattyúk csapjai lebegő rendszerűek. A hajtórúd kettős görgőscsapágyakon fut, míg a főtengely a meghajtó oldalon golyós-, a másik oldalon fémcsapágyazású. Az olajozás automatikus és szórórendszerű. Külön olajvezeték vezet az első hengerhez és külön a főtengely fémcsapágyán keresztül a karterbe. A szelepvezérlést két, a főtengelyről meghajtott bütyöktengely végzi, melynek mindegyikén két-két bütyök van. A háromsebességes „James” váltómű áttételezése oldalkocsi, avagy solohasználathoz tetszés szerint választható. A kupplung többlemezes



## A JAMES-

A James motorkerékpárok az angol motorkerékpárpiacon elitmárkái közé tartoznak. Szép kivitelük, zajtalan járásuk, tisztaságuk nagy kedveltséget biztosított számukra. Megbízhatóságuk közmondásos és arról nem egy nehéz nemzetközi versenyen tettek fényes tanúságot.

A kisebb hengerűrtartalmú egyhengeres gépek mellett legismertebb típus az 500 kcm.-es kéthengeres James. Sokan azt hiszik, hogy kéthengeres gépet beszerezni, karbantartani lényegesen drágább, mint egy egyhengereset. Aki azonban, bárcsak egyetlen ízben is, megismerkedett a kéthengeres gépek rázásmentes, kiegyensúlyozott járásával és kivételes gyorsítóképességével, nem fog többé megválni tőlük. Az 500 kcm.-es James mindezen előnyöket magában rejtí és aki olyan gépet vett, amelyen két szelep helyett

rendszerű. A gyújtás magasfeszültségű mágnes útján történik, melyet por- és olajmentes alumíniumtokban futó lánc hajt meg. Az ízléses alakú üzemanyagtartály közel 9 liter benzín és 2.5 liter olaj befogadására képes. Minden James-típusnál megtalálhatók a tankon elhelyezett gumi térdszorítók. A porlasztó kívánatra Amac vagy Villiers. A váz olyan alacsony, hogy kis testalkatú egyének számára is kényelmes ülőhelyzetet biztosít. Minden típusnál megtalálhatók a ma már nélkülözhetetlen beépített lökhárítók és a kormányszorító. Terry nyereg, erős, jól rugózott első villa, hátsó- és első keréken elhelyezett belső expanziós fékek és Dunlop Heavy Cord pneumatikok teszik teljessé a gép felszerelését. Különösen nagy súlyt fektettek a hangtompítás problémájára. A nagy űrtartalmú, lemezekkel ellátott alumínium hangtompítódob teljesen zajtalan járást biztosít a gépnek anélkül,

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

## motorkerékpárok

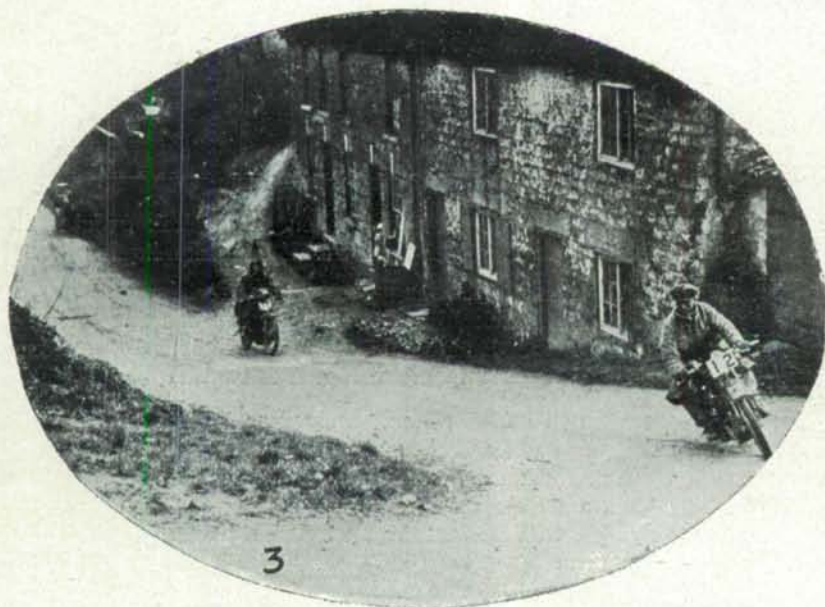
hogy a motor teljesítményét csökkentené. A váz rozsdamentes alapra zománcozott feketeszínű, a tank pedig az ismert „James” barna-, piros- és aranycsíkokkal. Kívánatra Lucas vagy Bosch elektromos világítás is felszerelhető. Az 500 kcm.-es kéthengeres típus teljesítménye igen nagy. Helyesen bejártatva eléri a 110 km.-es sebességet. A fogyasztás emellett nem több, mint maximumánálisan 4 liter 100 km.-enkint. Az új gépek bejártatása mindig gondos figyelmet igényel, mely a kéthengeres gépeknél még csak fokozandó. Az első 800 kilométeren ne menjünk gyorsabban 45 kilométeres órasebességnél, amit a második 800 kilométeren már 55—60-ra vihetünk fel. Ily módon bejártatva gépünket, attól később aránytalanul nagyobb teljesítményt nyerünk. Az 500 kcm.-es James-oldalkocsik felszerelésére is al-



kalmás és erre a célra többféle kivitelű, izléses túra- és sport-sidecarok állanak a vevő rendelkezésére.

A nagyobb 749 kcm.-es hengerűrtartalmú „James”-modell (furat 73 mm., löket 89.5 hengerűrtartalom 749 kcm.) nehéz, valamint szállító-oldalkocsik felerősítését is megengedi. Az előbb leírt típustól csupán erősebbre méretezett váza, a hengerek mögött elhelyezett mágnes és négyrugós rendkívüli erős villarugózása különbözteti meg. A teljes láncmeghajtás alumínium védőburkolatban fut.

Az egyhengeres „James”-gépek négyféle kivitelben készülnek. A kis 250 kcm.-es (furat 64 mm., löket 77.5 mm., hengerűrtartalom 249.5 kcm.) kétebességes modell képviseli az ideális olcsó motorkerékpártípust. Azok számára, akik nem túlnehéz, de mégis megbízható és gyors túragépet akarnak, leginkább a 350 kcm.-es (furat 73 mm., löket 83.5 mm., hengerűrtartalom 349 kcm.) álló- vagy függőszelepes egyhengeres modell ajánlható. A függőszelepes típus

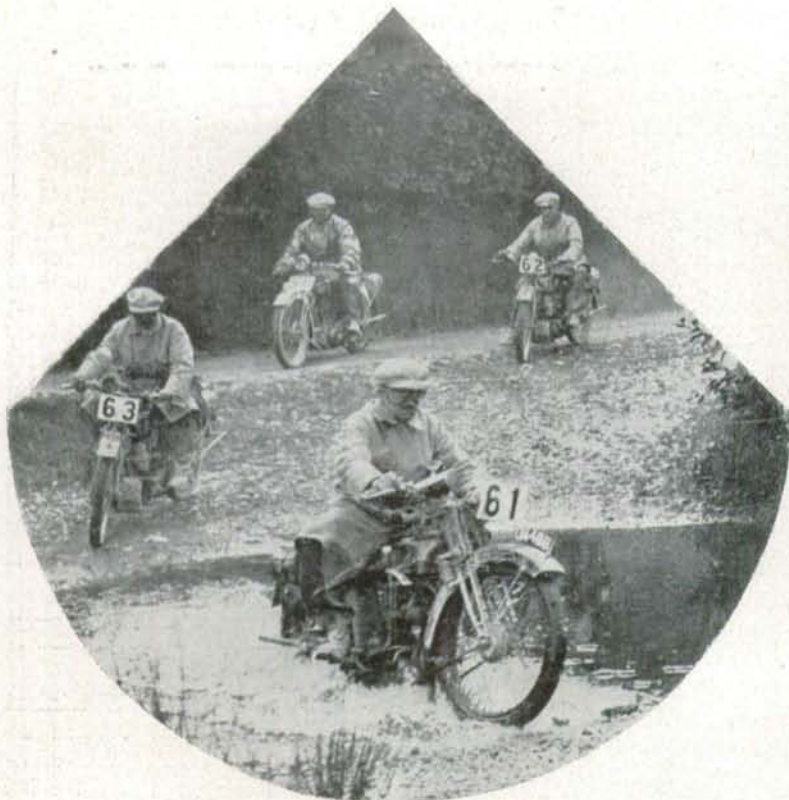


helyesen bejártatva igen nagy sebességekre képes. A gyár 112 kilométeres sebességet garantál számára. Az 550 kcm.-es egyhengeres típus (furat 85 mm., löket 97 mm., hengerűrtartalom 550 kcm.) ideális átmenetet képez a kisebb 500 kcm.-es kéthengeres és az erős 750 kcm.-es gép között. Levehető hengerfeje a henger tisztántartását, kikormozását stb. nagyon megkönnyíti. Dacára, hogy hengerűrtartalma elég nagy, a tökéletesen kiegyensúlyozott egyhengeres motor simán és nyugodtan működik. Rendkívüli erős váza nehéz oldalkocsi felerősítésére is alkalmas teszi. A James-gépeket jellemző zajtalanul működő vezérmű és kitűnő hangtompítóberendezés e típusnál is megtalálható.

A James-motorkerékpárok kvalitását számtalan elismerő levélén kívül azok a fényes eredmények is igazolják, melyeket a megbízhatósági versenyeken elérték. Az angol „Reliability Trial”-ok,



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



melyekből a Jamesek számtalanszor győztesként kerültek ki, igen nehéz feladatok elé állítják a résztvevőket. Miután sokszáz kilométert kell köves talajon, úttalan utakon megtenni, következnek a különböző non-stop és fékpróbák, melyeken a gépek stabilitása és fékezőképessége erősen próbára lesz téve. A James-gépek a legnagyobb angol megbízhatósági versenyeken (Nemzetközi hatnapos verseny. Angol hatnapos verseny. Skót Six Day Trial. Colmore Cup. Victory Cup stb.) arattak évről-évre fölényes diadalt, ily módon demonstrálva, hogy a legrosszabb utakon is kitűnően megállják helyüket. Közölt képeink ízelítőül szolgálhatnak arra vonatkozólag, hogy milyen követelmények elé állítják ezek a versenyek a gépe-



ket és, hogy milyen versenyeken szerepeltek győztesként a birminghami James-gyár kiváló motorkerékpárjai.

A James-gépek magyarországi vezérképviselése az ismert, régi Bruck József és Fia-cég kezében van, melynek helyiségében, Budapest, VIII., József-körút 10. az összes típusok bármikor megtekinthetők és raktárról szállíthatók.

A mellékelt ábrákon, melyek a győztes James-motorkerékpárokat ábrázolják, a nagy megbízhatósági versenyeken, fogalmat alkothatunk azok nehéz voltáról. Olyan gépek, amelyek hasonló terepeken győztesen megállják helyüket, méltán tarthatnak számot a magyar közönség bizalmára.

## A LANCIA *automobilok magyarországi képviselétét átvettük.*

AZ 1927-ES TIPUSOK MÁR MEGTEKINTHETŐK

AUTOMOBIL BEHOZATALI R.-T. Budapest, IV., Kossuth Lajos-utca 3.

Telefon: József 159-33

# Indian

## motorkerékpárok

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

Magyarországi  
vezérképviselést:

Rotholz és Landau

Budapest, V. kerület,  
Vilmos császár-út

66



Telefon:  
128-29





VII.  
NEMZETKÖZI  
★  
AUTOMOBIL,  
MOTORKERÉKPÁR

és

ALKATRÉS Z

KIÁLLÍTÁS

JÚNIUS 4—13

VÁROSLIGET  
IPARCSARNOK

**Külön történelmi rész.**

Rendezí a

**KIR. MAGYAR AUTOMOBIL CLUB**

és a

**MAGY. AUTOMOBILKERESKEDŐK  
ORSZÁGOS EGYESÜLETE.**

hajszálpontosan érve be. Órával kezében fut át a célvonalon. Ideje a kilométerversenyben ugyanannyi, mint Kübek Józsefé. Harmadik lett! Szász Károly, a kitünő képességű AJS versenyző, 54 másodperc alatt fut be a célba a kilométerversenyen, de későn stoppol és túlfut a célon. A szaklapok, mint a nap legjobb idejét emlegetik. A rendezőség így adta be. Ők nem látják, de Déván István, az „Automobil-Motorsport” szerkesztője ott állt és látta. Mit fog szólni Mister Collier, mert ő is látta. Tudtunkkal ő futotta a nap legjobb idejét 57 másodperccel és meg is állott a vonal előtt. Az eső szítál, a rendezőség eltűnik. Jön egy versenyző Hatvan felől. Kérem felírni az időmet. Pechje van, a célnál nincs már senki. Ugyan milyen időt kapott szegény, mennyi lehet a büntetőpontjainak összege? A TTC rendezett egy versenyt, de ha Delmár Walter nem méri az időket és Farkasházy Tibor nem intézkedik, úgy a kilométerversenynél nem tudom ki indította volna „három-négyszer” a résztvevőket. Ezt így nem lehet uraim! Ha valaki egyszer lefutotta a versenyét, az álljon félre, vagy menjen haza, de a versenyközben odaállani és tetszésszerint futkosni a versenypályán időre, az nem megy. Ezúttal felhívjuk a Királyi Magyar Automobil Clubot, hogy ellenőrizze a versenyek tisztaságát és utasítsa a KMAC ottlévő képviselőjét szabályainak szigorú betartására. Hasonló versenyekkel bizony csak lejárattjuk a magyar motorkerékpársportot.

A rendezőség által kihirdetett eredmények a következők: 175 km. 1. Stanzell Gyula (Puch) 63 ponttal. 2. Beck István (Puch) 62 pont. 250 km. 1. Adorján Zsigmond (Cotton) 166 pont. 2. Weber Oszkár (Méray) 57 pont. 350 km. 1. Kübek József (Ardie-Jap) 65 ponttal. 2. Kiss Béla (James) 64 pont. 3. Zsótér Bertalan (Méray) 64 pont. A kategória erkölcsi győztese Kiss Béla (James), aki csak egyszer indult a kilométerversenyben. 500 km. 1. H. W. Collier (Matchless) 64 pont. 2. Fekete István (Sunbeam) 64 pont. 3. Ifj. Horthy István (BMW) 62 pont. 500 km. felül. 1. Paull József (Norton) 51 pont. 2. Pick Indár (Scott) 46 pont. Oldalkocsis motorkerékpárok 350 km. 1. Bachmann Ottó (Méray) egyedül indult. A verseny legreálisabb győzelme. 500 km. 1. Pápai István (James) 64 pont. 2. Hartzler Oszkár (BMW) 62 pont. 3. Boskovits István (Méray) 63 pont. 1000 km. 1. Benyovits Sándor (Harley-Davidson) 64 pont. 2. Neumayer László (Harley-Davidson) 62 pont.

A kis kategóriában a Puch-gyár ismét elvitte a szokásos első díjat. Majláth Mihály 4 év előtti Cotton győzelme (Tourist-Trophy) óta most szerepelt első ízben Cotton győztesen Magyarországon. A versenyen indult két James úrra megbizonyította hogy kitünő híréhez méltó megbízható túragép. Az angol

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



Collier startja Budapesten mindjárt első próbálkozásra sikert hozott. Egész lényén meglátszott, hogy az angol motorkerékpáros nemzet fia. Biztos, jó versenyző, aki könnyedséggel futotta végig úgy a 280 kilométert, mint a kilométerversenyt. A vizes keramiton oly biztosan mozgott Matchless-jével, mintha száraz talajon futna. Ő érte el a nap legjobb hivatalos sebességet a kilométerversenyen, mert Szász Károly, bár 54 másodpercet ért el, a fékpróbán túlfutott. Paull József első ideai startja szintén sikert hozott. Ő már biztos nyugodt versenyző benyomását kelti, aki nem igen kockáztat, de ami a fontos, szabályosan végigfutja a távot. Az oldalkocsis versenyzők között Urbach László multévi sidecar utasa Bachmann Ottó (Méray) most már, mint vezető mutatkozott be. Jó iskolába járt, mert szépen futotta végig a versenyt. Multévi lábtörése óta most szállott először nyeregbe Pápai István, aki kéthengeres James-sidecarjával, dacára annak, hogy még nem teljesen fitt, igen szépen győzött. Egyébként a sidecarok legjobb kilométeridejét érte el. Benyovits Sándorról tudtuk, hogy jó versenyző lesz. A Harley kitűnő túragép, de szeretnénk őt a további versenyeken, valami gyors sidecar nyergében látni. Temperamentumának megfelelően oda való volna.

A márka-teamot most már másodszor ismét a magyar Méray-gyár vitte haza, bebizonyítva ismét, hogy bizony a magyar is tud és gépei már kinőttek a gyermekecipőből.

A rendezéséről egyelőre hallgatunk. Azt ajánljuk nekik menjenek kicsit tanulni a KMAC-hoz, vagy jelentkezzenek felvétellel a MAC iskolába. Ha szépen megkérnek minket, esetleg mi is tartunk nekik szabad-oktatást. Reméljük, ez a kis „igazság” nem fogja elvenni kedvüket és nem fognak megharagudni erre a szegény száműzött „Automobil-Motorsport”-ra, hanem a jövőben okulva a multon, egy szépen rendezett és sikeresen bevégződő versenyvel, esetleg eső nélkül fogják meglepni a magyar motorosokat. Őszinte szívből kívánjuk nekik.

### **Autóhaube, vezetőkesztyű, köpeny, motorcipő**

Teljes ruházat legnagyobb választékban.

**Plökl és Haas-nál**

VI. Andrásy-ut 13

**ÚJ**

### **MAGYAR AUTÓTÉRKÉP**

Csonkamegyarország területe 6 térképlapon. Egy-egy lap ára 2.80 P vászonra húzva 6.8 P. Méreték 1:300.000 — 5 színnel nyomásban

TERVEZTE: GERGELY ENDRE SZÁZADOS.

A Magyar Kir. Állami Térképező Intézet nyomása.

Kiadta és prospektust ingyen küld

**KÓKAI LAJOS KÖNYVKIADÓ**

Budapest, IV., Kammermayer-utca 3. — Telefon: Tréz 274-94

### **SMOKING, ZAKÓ**

szabadalmazott vendégtűkörrrel

Három ruhát

**p ó t o l l**

**Túza István angol úriszabó, Budapest**

Telefon: 375-91.

V.II., Mária Terézia-tér 3.

Szolid árak!

# SUNBEAM

a világ legjobb  
motorkerékpárja

HASZNÁLJON WAKEFIELD



Magyar Tourist Trophy 1924. Győztes:

## SUNBEAM



Magyar Tourist Trophy 1925. Győztes:

## SUNBEAM



Magyar Tourist Trophy 1926. Győztes:

## SUNBEAM



Magyar Tourist Trophy 1927.

Leggyorsabb kör:

## SUNBEAM



Vezérképviselő:

### **MAGYAR ABRONCS- ÉS KERÉKGYÁR RT.**

Budapest, VI., Jókai-utca 8

Telefon 133-56



Nézzé meg a Sunbeam-standot  
a kiállításon!

## Motorkerékpár-képviseletek


**-RAD**

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

**Zenith-  
Jap**

**Vezérképviselet:**  
VII., AKÁCFA-UTCA 7

**BSA**

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

**DKW**

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

**Chater-  
Lea**

**Vezérképviselet:**  
Szántó László, Budapest  
VI. kerület Andrássy-út 34. sz.

**BMW**

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

**Terrot-  
Jap**

**Rex Garage**  
Budapest, V., Korál-utca 4

**HRD**

**Lantay Ede**  
Budapest, VI., Révay-utca 14.

**COTTON**

**LANTAY EDE**  
Budapest, VI., Révay-utca 14.

**Velocotte**

**LANTAY EDE**  
Budapest, VI., Révay-utca 14.

**PEUGEOT**

**LANDY FERENC**  
Budapest,  
VI., Vörösmarty-u. 51/a.

**NSU**

**REÉ LÁSZLÓ**  
Budapest, IV., Hajó u. 8-10

## Külföldi automobilképviselők és a magyar automobilgyárak

- ALFA-ROMEO: Steinitz Ernő, Budapest V., Nádor-utca 11. Telefon: Teréz 211—14.
- AUBURN: Landy István, Budapest V., Országház-tér 9. Telefon: Lipót 973—43.
- AUSTRO-DAIMLER: Budapest VI., Liszt Ferenc-tér 9. Tel.: Teréz 205—72.
- A. F. (Osztrák Automobilgyár, ezelőtt Austro-Fiat): Budapest VI., Liszt Ferenc-tér 9. Tel.: Teréz 205—72.
- AMILCAR: Budapest V., Szabadság-tér 18. Telefon: Teréz- 159—93.
- BALLOT: Wilhelm Sándor, Budapest V., József-tér 11. Tel.: Teréz 276—09.
- BERLIET: Freund Vilmos, Budapest V., Dráva-utca 5. Tel.: Lipót 963—84.
- BIANCHI: Automobilbehozatali Rt., Budapest IV., Kossuth Lajos-utca 3. Tel.: József 459—23.
- BRASIER: Wilhelm Sándor, Budapest V., József-tér 11. Tel.: Teréz 276—09.
- BUGATTI: Gróf Salm Hermann és Rózsahegy István, Budapest I., Zsolt-utca 9. Tel.: József 112—18.
- BUICK: Király Automobil Rt., Budapest VI., Andrassy-út 8. Tel.: Teréz 157—00 és Teréz 291—57.
- BÜSSING: Hahn Artur és Társai, Budapest IV., Kossuth Lajos-utca 12. Tel.: Teréz 124—45.
- CITROEN: Budapest VI., Andrassy-út 67. Tel.: Teréz 148—90.
- CHANDLER: Zirner Ákos, Budapest V., József-tér 1. Tel.: Teréz 128—65.
- CHENARD-WALCKER: Róka és Társa, Budapest VI., Aréna-út 57. Tel.: Lipót 906—17.
- CADILLAC: Kölber Testvérek, Budapest VIII., József-utca 41. Tel.: József 324—64.
- CHRYSLER: Kellner Alfréd Autókereskedelmi Rt., Budapest VI., Liszt Ferenc-tér 11. Tel.: Teréz 264—75.
- CROSSLEY: Dr. Gorzó Nándor, Goó-Haly autókereskedelmi vállalat, Budapest V., Nádor-utca 5. Tel.: Teréz 130—24.
- CHEVROLET: Király Automobil Rt., Budapest VI., Andrassy-út 8. Telefon: Teréz 157—00 és Teréz 291—57.
- DELAGE: Reiman Gyula, Budapest V., Vörösmarty-tér 3. Telefon.
- DIANA: Goó-Haly autókereskedelmi vállalat, dr. Gorzó Nándor, Budapest V., Nádor-utca 5. Tel.: Teréz 130—24.
- DIATTÓ: Steinitz Ernő, Budapest V., Nádor-utca 11. Telefon.
- DELAUNAY-BELLEVILLE: Budapest V., Szabadság-tér 18. Telefon: Teréz 159—93.
- DONNET-ZEDEL: Schmalecz József (Autópalota), Budapest VII., Dohány-utca 22. Tel.: József 425—68.
- ELCAR: Budapest V., Szabadság-tér 18. Tel.: Teréz 159—93.
- ESSEX: Bárdi József, Budapest IV., Kossuth Lajos-utca 6. Tel.: Teréz 143—65 és Lipót 995—75.
- FIAT: Magyar Fiat Automobil Rt., Budapest IV., Váci-utca 12. Tel.: Teréz 150—76 és Teréz 124—53.
- FORD: Automobil- és Traktorkereskedelmi Rt., Budapest VIII., Rákóczi-út 19. Tel.: József 460—38.
- FORD: Hahn Artur és Társai, Budapest IV., Kossuth Lajos-utca 12. Tel.: Teréz 124—45.
- GRÄF & STIFT: Hirsch Hugó, Budapest VI., Jókai-tér 3. Tel.: Teréz 149—62.
- HOTCHKISS: Schmalecz József (Autópalota), Budapest VII., Dohány-utca 22. Tel.: József 425—68.
- HUDSON: Bárdi József, Budapest IV., Kossuth Lajos-utca 6. Tel.: Teréz 143—65 és Lipót 995—75.
- HUPMOBILE: Velox autókereskedelmi rt., Budapest V., Dorottya-utca 7. Tel.: Teréz 275—78.
- ITALA: Fábri Béla, Budapest VI., Andrassy-út 61. Tel.: Teréz 159—75.
- LAURIN-KLEMENT: Budapest VI., Andrassy-út 10. Tel.: Teréz 208—14.
- LINCOLN: Automobil- és Traktorkereskedelmi Rt., Budapest VIII., Rákóczi-út 19. Tel.: József 460—38.
- LOCOMOBILE: Bárdi József, Budapest VI., Kossuth Lajos-utca 6. Tel.: Teréz 143—65 és Lipót 995—75.
- LANCIA: Automobilbehozatali Rt., Budapest IV., Kossuth Lajos-utca 3. Tel.: József 459—23.
- MAGOMOBIL: Magyar Általános Gépgyár, Mátyásföld. Tel.: József 326—06 és József 326—10.

Minerva, Steyr XII, Laurin-Klement, Ballot, Talbot, F.-N. stb autók tulajdonosainak figyelmébe!

# SCINTILLA

dinamók, indítók, mágnesek, akkumulátorok

Vezérképviselő  
Telefon: T. 148-84

**URNER ÉS BERKOVITS**

villamos autóberendezések gyára  
BUDAPEST, V., POZSONYI-ÚT 4/I

- MERCEDES-BENZ: Mercedes-Benz Automobil Rt., Budapest V., Vörösmarty-tér 1. Telefon: Teréz 229—24.
- MERCEDES-BENZ: Bárdi József, Budapest IV., Kossuth Lajos-utca 6. Tel.: Teréz 143—65 és Lipót 995—75.
- MINERVA: Simó Sándor, Budapest IV., Váci-utca 3. Tel.: Teréz 281—71 és Teréz 269—61.
- MORRIS: Fehér Miklós gépgyár. Eladási terem: Budapest IV., Kossuth Lajos-utca 8. Tel.: Teréz 149—63.
- MATHIS: Zirner Akos, Budapest V., József-tér 1. Tel.: Teréz 128—65.
- NASH: Urbán Alfréd, Budapest IV., Apponyi-tér 1.
- O. M.: Kellner Alfréd autókereskedelmi rt., Budapest VI., Liszt Ferenc-tér 11. Tel.: Teréz 264—75.
- OPEL: Velox automobilkereskedelmi rt., Budapest V., Dorottya-utca 7. Tel.: Teréz 275—78.
- OAKLAND: Reiman Gyula, Budapest V., Vörösmarty-tér 3. Tel.: Teréz 148—77 és Teréz 141—03.
- OLDSMOBILE: Apart automobilkereskedelmi rt., Budapest VI., Andrássy-út 37. Tel.: Teréz 289—44.
- OVERLAND: Automobilbehozatali Rt., Budapest IV., Kossuth Lajos-utca 3. Tel.: József 459—23.
- PEUGEOT: Landy István, Budapest V., Országház-tér 9. Tel.: Lipót 973—43.
- PERL: Tichy Testvérek, Budapest VI., Liszt Ferenc-tér 5. Tel.: Lipót 989—03.
- PACKARD: Urbán Alfréd, Budapest IV., Apponyi-tér 1.
- WILLYS-KNIGHT: Automobilbehozatali Rt., Budapest IV., Kossuth Lajos-utca 3. Tel.: József 459—23.
- RÁBA: Magyar Waggongyár, Győr. Budapesten V., Deák Ferenc-utca 18. Tel.: Teréz 243—00 és Lipót 279—49.
- RENAULT: Reiman Gyula, Budapest V., Vörösmarty-tér 3. Tel.: Teréz 148—77 és Teréz 141—03.
- ROLLS-ROYCE: Reiman Gyula, Budapest V., Vörösmarty-tér 3. Telefon: Teréz 148—77 és Teréz 141—03.
- ROVER: Dr. Gorzó Nándor, Goó-Haly automobilkereskedelmi vállalat, Budapest V., Nádor-utca 5. Tel.: Teréz 130—24.
- SALMSON: Velox automobilkereskedelmi rt., Budapest V., Dorottya-utca 7. Tel.: Teréz 275—78.
- STEYR: Röck István, Budapest IV., Ferenciek-tere 9. Tel.: Teréz 219—45.
- SENÉCHAL: Wollemann és Társa, Budapest IV., Ferenciek-tere 2. Tel.: József 452—19.
- SIMA-VIOLETTE: Motorkerékpár- és Automobilkereskedelmi Vállalat Rt., Budapest V., Korall-utca 4. Tel.: Lipót 965—68.
- STUDEBAKER: Fehér Miklós gépgyár. Kiállítási terem: Budapest IV., Kossuth Lajos-utca 8. Tel.: Teréz 149—63.
- STUTZ: Automobilbehozatali Rt., Budapest IV., Kossuth Lajos-utca 3. Tel.: József 459—23.
- SINGER: Gellért-garage, Budapest I., Horgony-utca 4. Tel.: József 439—52.
- SIZAIRE-FRÉRES: Adorján János, Budapest VI., Andrássy-út 31. Tel.: Teréz 158—56.
- SKODA-HISPANO-SUIZA: Budapest VI., Andrássy-út 10. Tel.: Teréz 208—14.
- TALBOT: Velox automobilkereskedelmi rt., Budapest V., Dorottya-utca 7 (Tőzsde-palota). Tel.: Teréz 275—78.

## **R. Pennsol motor oil**

*a legökételesebb amerikai autólaj*

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

The Famous  
**JAMES**

és

**ANGOL  
MOTORKERÉKPÁROK**

**RUDGE**

Vezérképviselőt:

TELEFON: JÓZSEF 325-82

**BRUCK NÁNDOR és FIAI, Budapest, VIII., József-körút 10**

VIDÉKI KÖRZETKÉPVISELETEK KERESTETNEK

**FORD személy- és teherautók HAHN, IV., Kossuth Lajos-utca 12. sz.**

## Külföldi motorkerékpárviseletek és a magyar motorkerékpárgyárak

- A. J. S.: Majláth Mihály, Budapest VI., Hunyady-tér 12. Telefon: Lipót 984—85.
- ARIEL: Bauer József, Budapest VII., Elemér-u. 39.
- ARDIE: Márkus Jenő, Budapest V., Aulich-utca 7.
- BROUGH-SUPERIOR: Majláth Mihály, Budapest VI., Hunyadi-tér 12. Telefon: Lipót 984—85.
- B. M. W.: Gecső Jenő és Társa, Budapest V., Széchenyi-rakpart 10.
- B. S. A.: Schmalz József (Autópalota), Budapest VII., Dohány-utca 22. Telefon: József 425—68.
- CALTHORPE: Petrakovics testvérek, Budapest IV., Királyi Pál-utca 8.
- CHATER-LEA: Szántó László, Budapest VI., Andrássy-út 34. Telefon: Teréz 288—34.
- CLEVELAND: Wollemann és Társa, Budapest IV., Veress Pálné-utca 19. Tel.: József 432—19.
- COTTON: Lantay Ede, Budapest VI., Révay-utca 14.
- DOUGLAS: Balassa és Reichard, Budapest VI., Podmaniczky-utca 18. Telefon: Teréz 228—82.
- D.-RAD: Gecső Jenő és Társa, Budapest V., Széchenyi-rakpart 10. Telefon: Teréz 287—22.
- D. K. W.: Gecső Jenő és Társa, Budapest V., Széchenyi-rakpart 10. Telefon: Teréz 287—22.
- F. N. (Fabrique National): Budapest V., Szabadság-tér (Tözsde-palota). Tel.: Teréz 159—93.
- FRERA: Kellner Alfréd Autókereskedelmi Rt., Budapest VI., Liszt Ferenc-tér 11. Tel: Teréz 264—75 és Teréz 233—61.
- GILLET: Petrakovics Testvérek, Budapest IV., Királyi Pál-utca 8.
- GRINDLAY-PEERLESS: Dr. Gorzó Nándor, Goó-Haly automobilkereskedelmi vállalat, Budapest V., Nádor-utca 5.
- GUZZI: Petrakovics Testvérek, Budapest IV., Királyi Pál-utca 8.
- HARLEY-DAVIDSON: Majláth Mihály, Budapest VI., Hunyadi-tér 12. Tel.: Lipót 984—85.
- H. R. D.: Lantay Ede, Budapest VI., Révay-utca 14.
- HECKER-JAP: Vigh Jenő, Budapest V., Honvéd-utca 2.
- INDIAN: Rotholz, Budapest V., Vilmos császár-út 56. Tel.: Teréz 128—29.
- JAMES: Bruck Nándor és Fiai, Budapest VIII., József-körút 10. Tel.: József 325—82.
- LEVIS: Dr. Gorzó Nándor, Goó-Haly automobilkereskedelmi vállalat, Budapest V., Nádor-utca 5. Tel.: Teréz 130—24.
- MATCHLESS: Bárdi József, Budapest IV., Kossuth Lajos-utca 6. Telefon: Teréz 143—65.
- MONET-GOYON: Nagy József, Budapest VI., Andrássy-út 34. Tel.: Teréz 221—97.
- Mc. EVOY: Gróf Salm Hermann és Rózsahegy István, Budapest I., Zsolt-utca 9. Tel. József 142—86 és József 112—18.
- MÉRAY: Méray Motorkerékpárgyár Rt., Budapest V., Dorottya-utca 3. Tel.: Teréz 226—65.
- NER-A-CAR: Balassa és Reichard, Budapest VI., Podmaniczky-utca 18.
- NOVA: Gép és Vasútfelszerelési Gyar Rt., Budapest VI., Liszt Ferenc-tér 7. Tel.: Lipót 922—23.
- NORTON: Wollemann és Társa, Budapest IV., Veress Pálné-utca 19. Tel.: József 432—19.
- NEW-HUDSON: Wollemann és Társa, Budapest IV., Veress Pálné-utca 19. Tel.: József 432—19.
- N. S. U.: Reé László, Budapest IV., Hajó-utca 8—10.
- O. E. C. Lábassy-féle Mezőgazdasági Ipar- és Gépgyár Részvénytársaság, Törökszentmiklós.
- OMEGA: Dr. Gorzó Nándor, Goó-Haly automobilkereskedelmi vállalat, Budapest V., Nádor-utca 5. Tel.: Teréz 130—24.
- PUCH: Budapest VI., Liszt Ferenc-tér 9. Telefon: Teréz 205—72.
- RALEIGH: Apart Autó Rt., Budapest VI., Andrássy-út 37. Tel.: Teréz 289—44.
- RADCO: Bruck Nándor és Fiai, Budapest VIII., József-körút 10. Tel.: József 325—82.
- ROYAL-ENFIELD: Wollemann és Társa, Budapest IV., Veress Pálné-utca 19. Tel.: József 432—19.
- REX-ACME: Martinek István, Budapest I., Horthy Miklós-út 80.
- RUDGE: Bruck Nándor és Fiai, Budapest VIII., József-körút 10. Tel.: József 325—82.
- SAROLEA: Petrakovics Testvérek, Budapest IV., Királyi Pál-utca 8.
- SUPER-X: Wollemann és Társa, Budapest IV., Veress Pálné-utca 19. Tel.: József 432—19.
- SUN: Apart Autó Rt., Budapest VI., Andrássy-út 37. Tel.: Teréz 289—44.
- SUNBEAM: Magyar Abroncs- és Kerékgyar Rt., Budapest VI., Gyár-utca 8. Tel.: Teréz 133—56.
- TRIUMPH (angol): Majláth Mihály, Budapest VI., Hunyadi-tér 12. Tel.: Lipót 984—85.
- TRIUMPH (német): Vigh Jenő, Budapest V., Honvéd-utca 2.
- VELOCETTE: Lantay Ede, Budapest VI., Révay-utca 14.
- ZÜNDAPP: Vigh Jenő, Budapest V., Honvéd-utca 2

Tekintettel az utóbbi időben megnyilvánult óriási érdeklődésre és lapunkhoz szinte naponta jövő kérdezősködő levelekre, ezúttal összeállítottuk a Magyarországon lévő összes külföldi automobil- és motorkerékpárviselet címét a mostani telefonszámokkal együtt. Az összeállítás, mely a lehetőségig pontos, eddig még semminemű Almanachban, folyóiratban, napilapban nem látott napvilágot. Mint az összeállításból kitűnik, a három magyar személyszállítókecsikat gyártó Magyar Általános Gépgyár, Fejes Automobil Rt. és a Weisz Manfréd-gyáron kívül Budapesten nem kevesebb, mint 70 külföldi képviselő van. A motorkerékpárszakmában a magyar Méray és Nován kívül kb. 50 külföldi gyárnak van képviselője. A fenti összeállítások abból a szempontból is értékkel bírnak, hogy a vidékről felrándult idegenek azokat a képviselőket is meglátogathatják, amelyek az „Automobilkiállítás” nincsenek képviselve.

**MÜLLER** mérnök Akkumulátor-eladás, töltés és javítás.  
Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 6. TELEFON: 149-39 sz.

# Széljegyzetek az országútról

A szép tavaszi idő, a kitünő akácfailat ki-kiesalja az embereket az országútra. A tél folyamán keveset voltunk odakünn és így most kitünő alkalom nyílik, hogy az ember személyes tapasztalatait gyarapítva, mintegy különbséget alkothasson magának a multévi helyzet és az ideai állapotok között. Ószintén szólva, sok helyen hatalmas javulás, másutt teljesen a régi állapotok fogadják az embert. A paraszt most is olyan indolens, mint a multban, a vezetők egy része ma is rohan ész nélkül és azután csodálkozunk, mi az oka az autóbaleseteknek? Nézzük azonban, mit láttunk és mi az, ami figyelmünket különösen magára vonta.

Javítanak! Ezt le kell szögeznünk, az országútakat hatalmas méretekben javítják. Igaz ugyan, hogy most is csak az a régi séma: kavics, henger, sárga homok, egy kis víz és újra egy kis henger. Pontos azonban, hogy a bécsi országút napról-napra javul. Eltűnnek a bukkanók, eltűnnek a mély gödrök és mire az országúti forgalom teljesen kibontakozik, megérjük, hogy Budapest és Wien között a magyar viszonyoknak megfelelően ideális állapotok fogják fogadni az automobilistákat és a motorkerékpárosokat. Javítanak a balatoni úton Budapest—Székesfehérvár között, erősen javítják az Űpesti híd—Megyeri esárda szakaszt, amiről a mult évben többször megírtuk, hogy teljesen használhatatlan, egyszóval, látunk némi jóakaratot és közéletet az európai színvonalhoz.

Kitérni nem akaró paraszt, alvó paraszt és kocsiját egyedül hagyó paraszt. Három jelenség. A minap

Budapest és Dorog között nem kevesebb, mint 12 olyan szekérrel találkoztunk, ahol a lovak bandukoltak szép esendesen, de a kocsisnak nyomát sem láttuk. A lovak a duda jelére mennek nyugodtan, természetesen az út kellő közepén, az autós kénytelen a minimumra lelassítani, ami az átlagot alaposan esökkenti és amikor odaér, látja, hogy a kocsi gazdája vígan alussza az az igazak álmát. Mit tehetünk, gázt és örülünk, hogy a lovak nem az utolsó pillanatban ugrottak elénk. Találkoztunk olyan szekérrel is, melynél a lovak a duda-jelre, mintegy láthatlan gyeplőtől vezérelve, kitértek balra, dacára, hogy a kocsis itt is mélyen aludt, hosszában elterülve kocsijában. A második, az automobilistára igen kellemetlen jelenség a gazda nélkül álló kocsi. Ez a legveszélyesebb, különösen akkor, ha szemközt kerül az autóval vagy motorkerékpárral. Szemtanu voltunk egy esetben, amikor a lovak közeledni látván erősen lelassított kocsinkat, hirtelen felágaskodtak, a kocsit elragadták és messze bevitték a szántóföldek közé. Hogy a kocsis hol volt, azt nem tudjuk, annyi azonban igaz, hogy a kocsiját egyedül hagyta. A harmadik, szintén igen kellemetlen jelenség, hogy a kocsisok 99 százaléka nem akar kitérni. A szembejövő még csak valahogyan, de az előttünk haladó csak akkor, de akkor sem mindig, amikor már 5—6 méterre vagyunk tőle. Mintha szántszándékkal akarna bosszúságot okozni az automobilistáknak. Nézetünk szerint itt csak egy használna. *Fel kellene állítani az országúti forgalmi rendőrséget.* El kellene látni őket nagy, 1000 km-es sidecarokkal vagy jó, gyors sologépekkel és cirkáltatni kellene őket az országúton. Biztosak vagyunk benne,

## SHELL-ÜZEMANYAGGAL LEGUTÓBB ELÉRT EREDMÉNYEK:

### ARDIE-MOTORKERÉKPÁROK VEZÉRKÉPVISELETE

SHELL Kőolaj Részvénytársaság

BUDAPEST

Mint minden ízben, úgy a f. é. május hó 15-én megtartott magyar Tourist Trophy-n is az Önök üzemanyagát használtam és így nem mulaszthatom el az alkalmat, hogy megköszönjem a rendelkezésemre bocsátott elsőrendű üzemanyagot, mely ez alkalommal is nagy mértékben hozzájárult ahhoz, hogy abszolút győztesként kerülhessek ki a versenyből.

Kérem, fogadják köszönetemet és vagyok

teljes tisztelettel

GEORG THUMSHIRN

Angol motorkerékpárok  
képviselője

WOLLEMANN ÉS TÁRSA

Bpest, 1927 május 16

T. SHELL KŐOLAJIPAR R.-T.

Budapest

V., Alkotmány-u. 18.

Vanszerencsénk értesíteni, hogy a T. T. C. hatvani versenyén Paull József urunk 588 Kcm. ohv. Norton-gépén SHELL-benzin és Voltol-Special-olajjal kategóriájában első helyezést ért el. Ezuttal köszönetet mondunk a nekünk szállított elsőrangú üzemanyagért, mely nagyban hozzájárult Paull urunk eredményének eléréséhez.

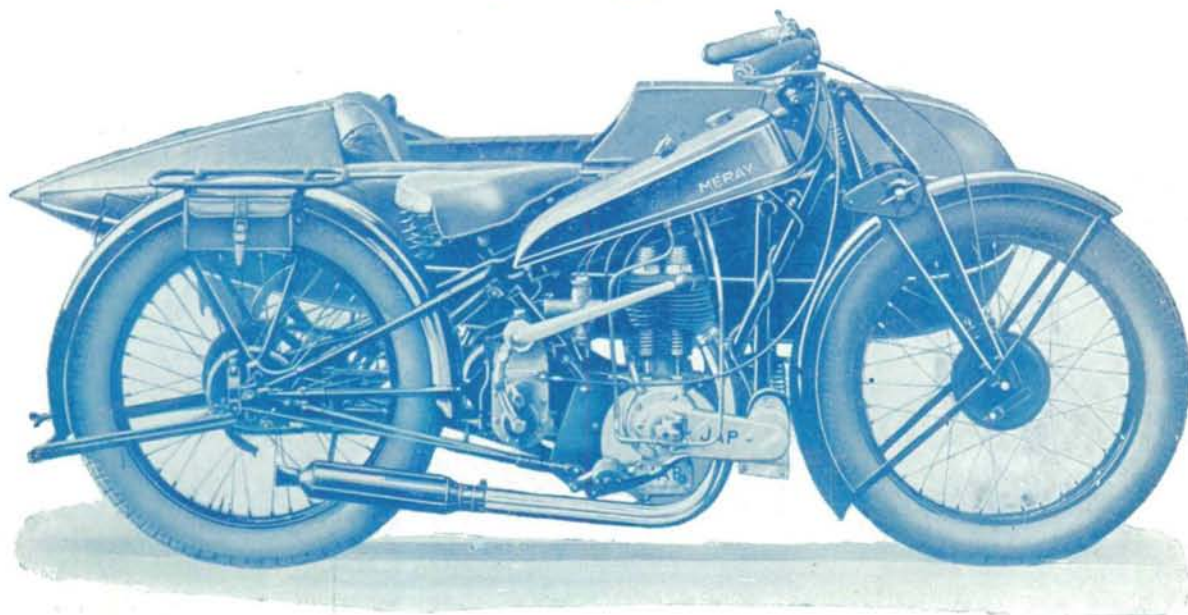
Tekintettel a közeledő T. T.-re, valamint a trainingre, tisztelettel kérjük, hogy részünkre ezen üzemanyagból megfelelő készletet ismét szállítani sziveskedjék.

Ismételten köszönetet mondva, vagyunk teljes tisztelettel

WOLLEMANN ÉS TÁRSA

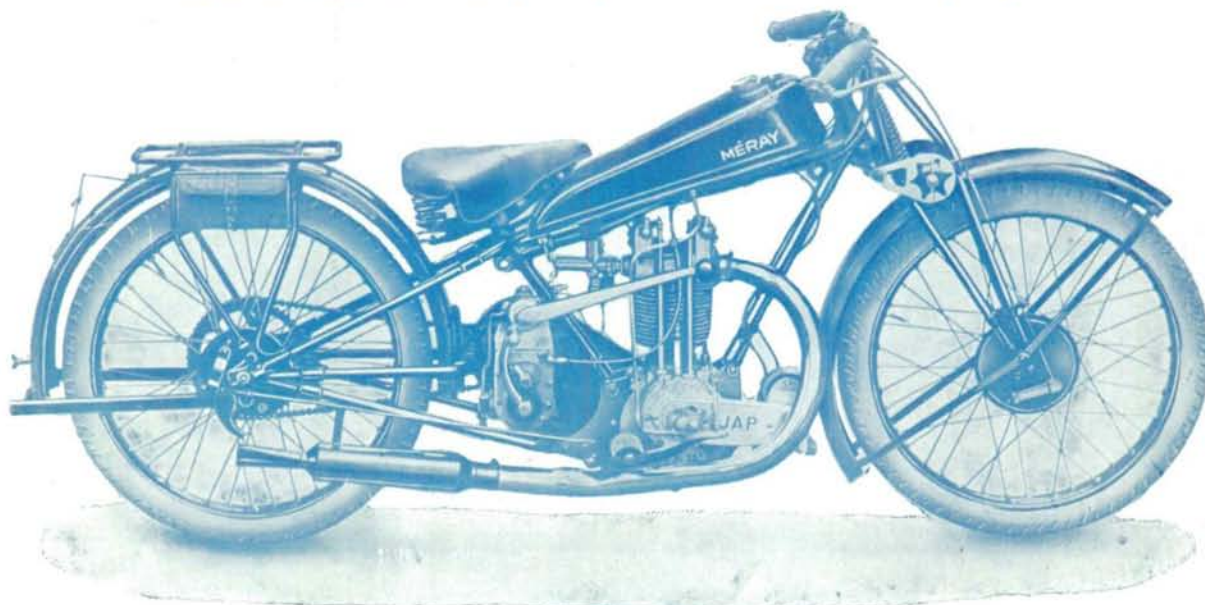
# Méray, 1927.

*Az 500 kcm.-es Méray a magyar utak motorkerékpárja.*



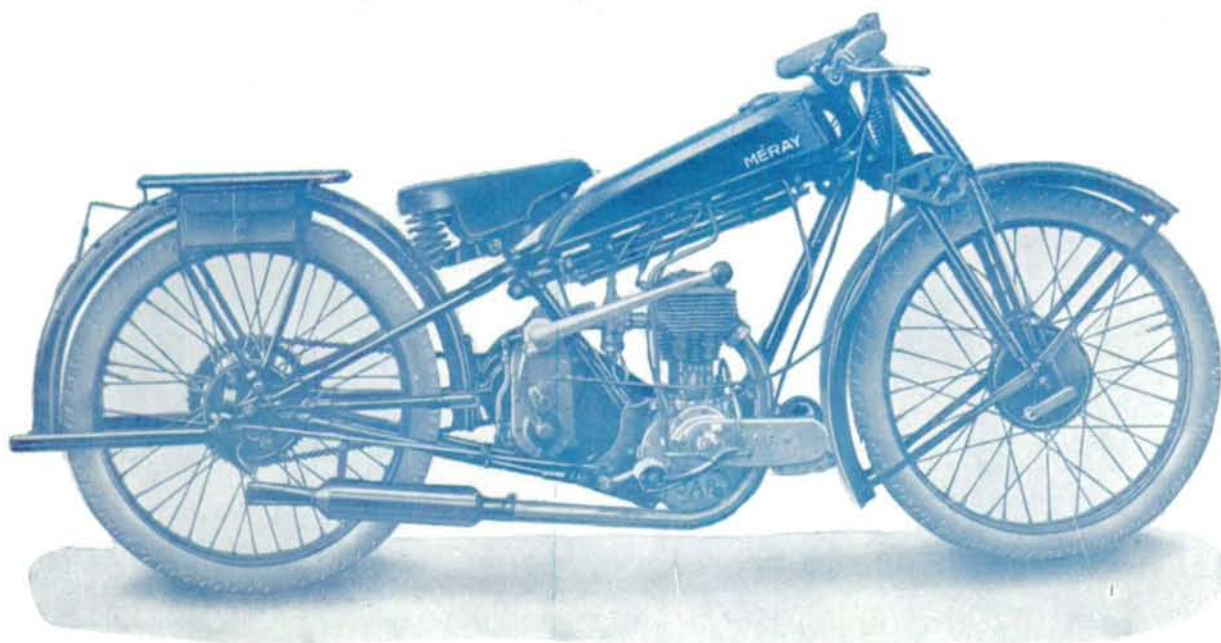
Motor: 85.7 × 85 mm. S. V. JAP.	Sebesség: solo 110 km./óra.
Abronsok 27 × 3.85, ballon pneukkal.	Oldalkocsival 75 km./óra.
Sebességváltó: Moss.	Mágnes: Bosch.
Fogyasztás: solo 3½ liter 100 km.-ként.	Fogyasztás: oldalkocsival 5 liter 100 km.-ként.
Automatikus olajozás.	

*A 350 kcm.-es Méray a sportember motorkerékpárja.*



Motor: 70 × 90 mm. OHV. JAP.	Sebesség: 110 km./óra.
Sebességváltó: Moss.	Mágnes: Bosch.
Abronsok 26 × 2 és 1½" pneukkal.	Fogyasztás: 3 liter 100 kilométerenként.
Automatikus olajozás,	

*A 350 kcm.-es Méray motorkerékpár az üzletember közlekedési eszköze.*



Motor : 70 × 90 mm. S. V. JAP.

Sebességváltó : Moss.

Abronsok : 26 × 3", ballon pneukkal.

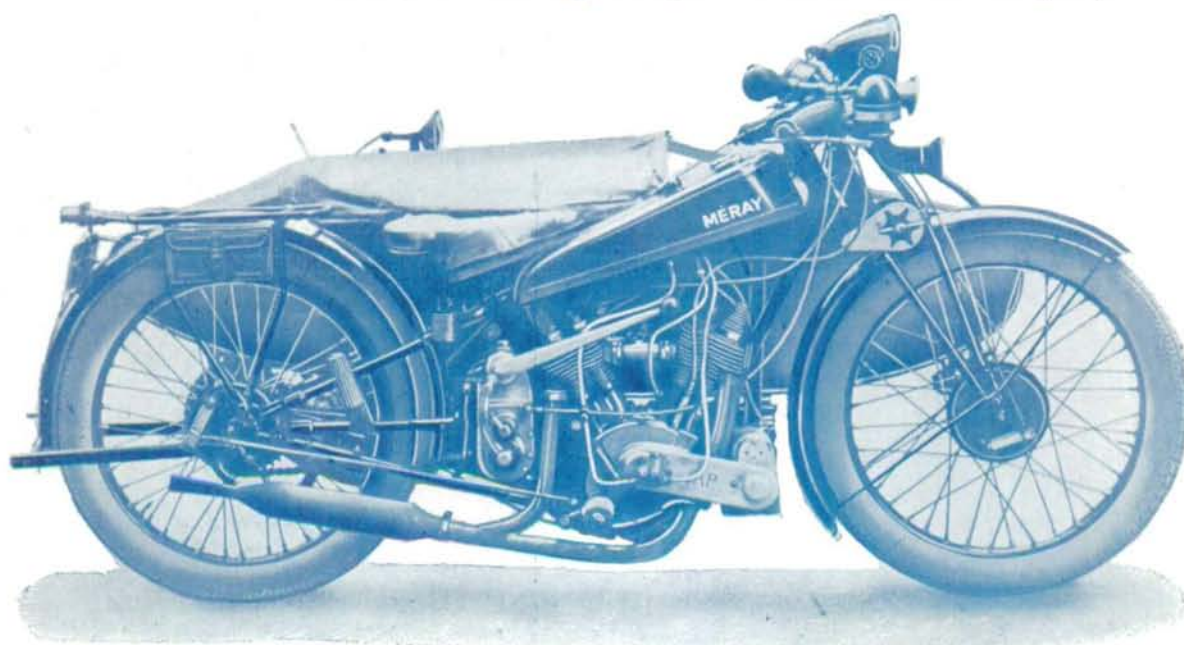
Sebesség : 90 km./óra.

Mágnes : Bosch.

Fogyasztás : 3 liter 100 kilométerenként.

Automatikus olajozás.

*A 680 kcm.-es Méray az országokat járó túrázó motorkerékpárja.*



Motor : 70 × 88 mm. S. V. JAP, kétheng.

Abronsok : 27 × 3.85, ballon pneukkal.

Sebességváltó : Moss.

Fogyasztás : solo 4½ liter 100 km.-ként.

Sebesség : solo 120 km./óra.

Oldalkocsival 90 km./óra.

Mágnes : Bo-ch.

Fogyasztás : oldalkocsival 5½ liter.

Automatikus olajozás.

**Méray Motorkerékpárgyár Részvénytársaság,**

**Budapest, D., Doronyai-utca 3. — Telefon : Teréz 26-65.**



hogy egy pár figyelmeztetés vagy pénzbüntetés kijózanítaná az embereket és megtanulnák, hogy az országúton nem alszunk, egyedül nem hagyjuk lovaskocsinkat és a gépjárműveknek legalább annyira kitérek, hogy az úttest fele azoknak szabadon maradjon. Felhívjuk a fenti körülményre a belügyminiszter úr figyelmét.

Ismét egy érdekes eset, ami jellemző a viszonyokra. Tisztelet a kivételnek. Május 14-én délután lovag Haupt Károly barátommal egy kocsit próbáltunk ki a váci országúton. Délután 4 órakor hagytuk el Újpestet és amikor a 13-as kilométerköhöz értünk, egy defektes autót láttunk az út szélén. Pillanatra megállottunk és megkérdeztük, segíthetünk-e? Sajnos, nem! volt a válasz, itt nincs segíteni való. Annyira nem érdekelt a dolog, hogy meg sem néztük milyen kocsit, hanem mentünk tovább. Megnéztük a Katalint, voltunk Váchartyánban és mire este 6 óra tájban visszatértünk Budapestre, legnagyobb ámulatunkra a kocsit még mindig ott állott a 13-as kilométerkö előtt. Most azután már megállottunk. A soffőr bent bóbiskolt a kocsiban, majd felébredt, a következő dolgokat sikerült megtudni. A szóbanforgó kocsit egy FIAT 563. Rendszáma BP. 25—106. 13-án délután, vagyis egy nappal előbb, defektet kapott, eltört a kardánja, Tulajdonosa ifj. Mravik Pál, aki tréner Alagon, azonnal telefonált Újpestről a budapesti FIAT-képviselőnek, hogy jöjjenek ki a kocsit vagy hozzanak új kardánt. Ő maga otthagyta a kocsit, soffőre pedig várt. Várt egy teljes napot. Mintán megkért, hogy ha tehetjük, intézkedjünk, azonnal befutottunk a Váci utcába és jelentettük az esetet. A FIAT-képviselőnél megnyugtattak, hogy már ki van adva a parancs. Biztonság kedvéért még felhívtuk telefonon is a FIAT-műveket, ahol Kelemen Lajos úr jelentkezett, akinek

szintén elmondottuk az esetet. Nem fűzünk semmi kommentárt az elmondottakhoz, csak azt a jóakarátú tanácsot adjuk a képviselőnek, hogy nem elég kocsikat eladni, hanem azokról adott esetekben megfelelően gondoskodni is kell. A transzszibériai úton hasonló esetek megeshetnek, de Budapest közvetlen határában nem. 24 óra talán egy kicsit sok!

Megjelentek a jelzőtáblák! A leghatározottabb örömmel kell fogadnunk az ízléses, már messziről látható, magyar korona és KMAC-jelzésű, háromszögű, fehér jelzőtáblákat. A táblák egyelőre még csak a Magyar Túraút szakaszain állanak, de minden jel arra mutat, hogy a legközelebbi napokban fokozatosan felállítják őket az ország összes útvonalain. Örömmel üdvözljük a Királyi Magyar Automobil Clubot, mely ezúttal megtette az első lépést az ország útjainak európai nivóra való emelésére. Legközelebb megjelennek az első közsegjelző táblák is.

Esztergom. A múlt évben ugyanezt írtuk Székesfehérvárról. Az használt, megírjuk most Esztergomról, talán itt is használni fog. Esztergom nevezetes város, olyan közkincese van, mint a bazilika, melyet méltán lehet annak nevezni. Bár már többször láttuk, a minap felnéztünk Esztergomba, Elszorult a szívünk. A bazilikához olyan út visz fel, amilyen egy ázsiai hindu búcsújáróhelynek is szégyenére válna. Azt hisszük, ott nagyobb a kultúra. Ugyan kérem, mire megy az az 1,36 P, amit az esztergomi vámnál szednek? Lehet, hogy gyűjtik, mint évekig Székesfehérváron és azután egyszerre kirukkolnak, mint a fehérváriak. Ajánljuk a fenti körkörös és gödörhalmaz „műutat“ Magyarország idegenforgalmát elősegítő tényezők számára. A fenti utat már

# SZILÁRD BÉLA

új  
autófelszerelési és pneu-üzlete

**VI., Nagymező-utca 15**

szám alatt  
(Andrássy-út sarok)  
Fővárosi Operettszínház mellett  
Telefon: T. 151—31

**megnyílt!**



csak a hercegprimás iránti tiszteletből is helyre kellene hozatni. És ugyan, mit szólnak azok az idegenek, akik messze idegenből jönnek megnézni az esztergomi bazilikát. Uraim, gondolkodjunk egy kissé. Ez éppen olyan, mint a Balaton, a hozzá vezető kriminális állapotban lévő Budapest—Székesfehérvári műútjával. Tessék elmenni Szabolesba, ott lehet tanulni útépitést és útkarbantartást.

A világítás. Ez Budapest legnagyobb szégyene. Ha valaki este megérkezik az országútról, — ahol rendsze-

rint hatalmas reflektorokkal közlekedünk, — kénytelen tapasztalni, hogy Budapesten egyáltalában nincs világítás. Őszintén szólva, ha egy automobilnak az országúton szüksége van reflektoraira, úgy az Újpest—Budapest—Váci-úton még fokozottabban. Az országúton nincs forgalom, de a Váci-úton van. Ma a külső és belső Váci-út világítása oly rossz, hogy joggal használhatjuk fény-szóróinkat egészen a város szívéig, a Nyugati pályaudvarig. Szégyen, de így van. Uraim, itt kellene valamit tenni ezirányban.

Legközelebb többet.

## A Königsaal-Jilovist hegyiverseny

**Heusser (Steyr) megjavította Divó (Delage) utvonalekordját — Junek asszonyt megverték Steyr a leggyorsabb sportkocsi — BMW a leggyorsabb motorkerékpár**

Május 8-án zajlott le az immár világhírűvé vált cseh hegyiverseny Prága mellett, 5,6 kilométeres távon.



A verseny szenzációja a svájci születésű, de Németországban élő kitűnő Steyr-vezető Huldreich Heusser új utvonalekordja, amellyel megdöntötte Albert Divo

(Delage) 1925-ben felállított 3:01.1-es rekordját, Heussernek sikerült a 10 literes Delage által felállított rekordot egy 5 literes Steyr versenykocsival 2:59.9-re javítania. Eredménye, mint azt a külföldi lapok is elismerik, szenzációs, mert senki sem merete gondolni, hogy Divo kolosszális rekordját valaha is megjavíthatják. Heusser átlagsebessége az 5,6 kilométerre 112,032 km., ami egy hegyiversenyben kolosszális teljesítmény. A kiváló cseh növeztő: Junek asszony ezúttal legyőzőre talált Einsiedel grófnő személyében, aki egy Steyr-Sport-kocsival közel fél perccel verte meg. Veresége azonban nem reális, mert a verseny második felében, mint azt a wien-i „Allgemeine Automobil Zeitung“ is megírja, karburátordefekttel küzdött és ideje jóval alul maradt képességeinek. A motorkerékpár-kategóriák legjobb idejét a német gyári vezető: Bauhofer futotta BMW motorkerékpáron, új utvonalekordot állítva fel. A részletes eredmények a következők:

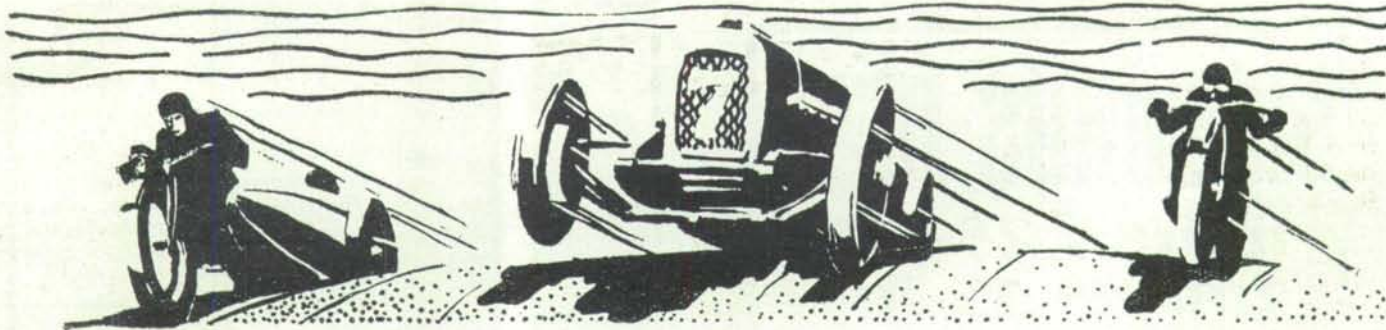
Motorkerékpárok: 175 kem.: 1. Müller (DKW) 4:05.3 rekord. 2. Hugo Höbel (Puch) 4:06.8. — 250 kem.: 1. Janda (Lewis) 4:23.2. — 350 kem.: 1. Rolland (Terrot-Jap) 3:27.1 rekord. — 500 kem.: 1. Chalupka (Scott) 3:27.2 rekord. 2. Eckert (BMW) 3:27.9. 3. Thumshirn (Ardie) 3:27.9. — 500 kem. felül: 1. Bauhofer (BMW) 3:08.1 új utvonalekord. 2. Liska (Walter) 3:15.3.

Sportkocsik: 1100 kem.: 1. Soffer (Sénéchal) 4:20.3. 2. Strasser (Amilcar) 4:30.6. — 1500 kem.: 1. Novak (Bugatti) 4:11.2. — 2000 kem.: 1. Junek asszony (Bugatti) 3:51.9. — 5000 kem.: 1. Einsiedel grófnő (Steyr) 3:23.3. — 8000 kem.: 1. Purkert (Skoda-Hispano) 3:45.8. 2. Rezek (Mercedes-Benz) 3:49.3.

Versenykocsik: 1100 kem.: 1. Kovarik (Amilcar) 3:52.3. — 1500 kem.: 1. Urban (Talbot) 3:43.3. — 3000 kem.: 1. Junek (Bugatti) 3:03.9. — 5000 kem.: 1. Huldreich Heusser (Steyr) 2:59.9. 2. Fritz v. Zsolnay (Gräf & Stift) 3:20.3. Junek asszony múlt évi ideje ugyancsak Bugattin 3:17.1 volt.

### Lapunknak külön standja lesz, az idei 'Automobilkiállításon'

Az „Automobil—Motorsport”-nak külön standja lesz az idei Automobilkiállításon. Standunkon kerül kiállításra az oly szenzációsan sikerült húsvéti motorkerékpárversenyünk összes tiszteletdíja. A verseny díjkiosztása a kiállítás utáni napok egyikén lesz. Elkészült Arató Gyula művészi rézkarc-oklevele is, amit ezúttal, mint első alkalommal, az összes beérkezett versenyzők meg fognak kapni. Kérjük olvasóinkat, hogy a vidékről Budapestre ránduló ismerőseik figyelmét felhívják lapunkra és a Kiállításon lévő standunkra.



## Rövid hírek a nagyvilágból

Május 8-án futották le 312 kilométeres távon Sziciliában a Coppa Messinát. A nehéz hegyi terepen az ismert olasz Caliri (Bugatti) lett az abszolút győztes, aki eképen kárpótolta magát a Targa Florio sikertelenségéért. Ideje 4:14:23 volt, mi 73.583 km. átlagnak felel meg. — Borzacchini (Salmson), Caliri (Bugatti) és Balestrero (Bugatti) nyerték a Coppa Messina kategóriáit. A leggyorsabb kört Alfieri Maserati (Maserati-Speciál) futotta 77.037 km. átlaggal. — Alfieri Maserati, aki néhány évvel ezelőtt a svábhegyi versenyen is indult, a Coppa Messinában súlyosan bukott. Két kocsit akart előzni, miközben elvesztette önuralmát gépe felett és felbukott. Súlyos koponyaalapítórészel szállították Palermóba, ahol a halállal vívódik. — A május 2-án Alessandria mellett lefutott 256 km. sebességi verseny legjobb idejét Bona Gaspere (Bugatti) futotta. Ideje 2:47:19 volt, ami 91.798 km. átlagnak felel meg. A többi kategóriákat Clerici (Salmson) és Valpreda (Chiribiri) nyerték. A leggyorsabb kört Pugno (Bugatti) futotta 99.722 km. sebességgel. — Arcangeli Luigi (Sunbeam) új rekorddal nyerte a Circuito del Savio sebességi versenyt. A 290 km. távot 2:35:39-es idővel futotta, ami szenzációs 111.768 km. átlagot jelent. A leggyorsabb kört Pietro Ghersi (Guzzi) futotta 123.230 km. átlaggal. A 350 km. kategóriát Minoccheri (AJS) nyerte, akit azonban 17-ik körében leintettek, mert az abszolút legjobb már fél órája a célban volt. Itt a favoritok sorra kiestek. A leggyorsabb kört Nuvolari (Bianchi) futotta 118.237 km-el, míg a 250-es kategóriában Varzi Achille (Guzzi) győzött. Átlagsebessége a kis géppel 103.276 km. volt. — A Guzzi-gyár Pietro Ghersi, Varzi Achille, Moretti Primo, valamint Ugo Prini révén klasszis gárdával vesz részt az idei angol Tourist Trophyn. Az olaszok résztvétele hatalmas konkurencia lesz az angoloknak. — 800 Guzzi vonult fel Monzában demonstrálni az olasz motorkerékpáripár nagyságát. A motorkerékpárosok Guzzi és Parodi mérnökökkel az élen, Prini, Corti, Casali versenyzőkkel az új angol TT gépekkel vonultak fel Milánóból Monzába, ahol nagy „Guzzi” csapatversenyek voltak. Az óriási demonstrációt maga Mussolini is végignézte. — Albert Divó, Segrave őrnagy és Williams alkotják a Talbot csapatot az idei Grand Prix versenyeken. A csapat tartalékja a francia Moriceau. Szó sincs tehát Segrave

visszavonulásáról, ellenkezőleg minden nagyobb olasz, francia és spanyol versenyben indul. — Az idei San-Sebastiani nagyhét sikere biztosítva van. A szabad hengerűrtartalmú Nagy Díjra 6 Bugatti (Charavel, Chiron, Materassi, Dubonnet, Minoia, Caliri és Conelli) nevezett. Ugyanitt az első nevezési zárlatig 3 BNC, 1 Hisparco, 1 Giraud és 4 Salmson neve ötlük szemünkbe. — A Delage-gyár is indul a spanyol Grand Prixben. Három kocsit nevezett, melyeknek vezetői Benoist, Bourlier és Morel lesznek. Ugyanitt egy Jean Graf és 4 Bugatti nevezését látjuk, melyeknek vezetői azonban még nincsenek megadva. — A 12 órás San-Sebastianra 2 Peugeot (Rigal és Boillot), 1 Bentley (Duff és Barnato), 1 Jean Graf, 1 FN (Lamarche) és egy Bugatti (Charavel) nevezett. — Segrave világrekorder Sunbeamje, a híres „Mystery” Londonban ki volt állítva. A kocsit 527.000 ember nézte meg. A világhírséget legközelebb a párisi Talbot képviselőnél helyezik közszemlére. — Bezárták a Miramas autodromot. A Marseille melletti autóversenypályát, ahol a Grand Prix de Provence alatt a közönség betódult a pályára és ennek folytán botrányos jelenetek támadtak, a napokban meg nem határozott időre bezárták. — Köppent, a híres BMW vezetőt, aki a napokban nyerte meg a Targa Floriót, meglopták. Lakótársának, Burggallernek, aki szintén BMW versenyző, valamint neki Berlinben lévő lakásáról betörök az összes tiszteletdíjakat elrabolták. Hogy mit jelent ez egy versenyzőre nézve, azt leírni sem lehet. — Urbach László 500-as AJS speciál-gépével indult az Osztrák Tourist Trophyn. Itt említjük meg, hogy őt és dr. Feledy Pált a KMAC nevezte a Nürburg-Ringen lefutásra kerülő FICM Európa Motorkerékpár Grand Prixre. Mint hírlík, Balázs László saját költségén utazik ki a nagyjelentőségű versenyre. — Heteés Sándor Cannesben egy 8 hengeres, keveset használt Bugatti versenykocsit vásárolt. A kocsit a múlt évben részt vett Targa Florio gépekből való. Heteés a napokban utazott le a kocsiórt és maga hozta fel a francia Riviéráról. — Hecceg Odescalchi Miklós egy 4 hengeres kompresszornélküli Bugatti versenykocsit vásárolt. A kocsit gróf Salm Hermann és Rózsahelyi István hozzák le tengelyen éjjel-nappal váltott vezetéssel, hogy így 40–50 kilométeres sebességgel bejárassák és herceg Odescalchi Miklós indulhasson vele a

## KITÜNŐ FÉNYKÉPEZŐGÉPEK



**BUDAPEST**  
IV, Ferenciek tere 2



**BUDAPEST**  
Tisza István-utca 7



**PÉCS**  
Városháza



**GYOR**  
Arany János-u. 25

# MOTOROS-HÉT

május 28-tól  
június 15-ig

## A CORVIN ÁRÚHÁZ Sport- osztályában

<b>Motorosöltöny</b> eredeti angol Burberryből, bőr térd és ülőfolttal, legkiválóbb minőség, angol gyártmány	75.— P
<b>Nyári sportöltöny</b> selyemfényű ripszből, térdnadrággal	58.— P
<b>Ugyanaz</b> ripszvászonból	45.— P
<b>Motorosöltöny</b> ripszvászonból, hosszú, gamasnis nadrággal	48.— P
<b>Bőrmellény</b> , angol gyártmány	100.— P
<b>Szarvasbőrmellény</b> fehér ripszujjakkal	65.— P
<b>Motorosizma</b> , speciális sportboxból, rendkívül kedvelt, tartós és célszerű viselet	48.— P
<b>Motoros gummiszima</b> , cipő és nadrág fölé húzható	42.— P
<b>Félcipő</b> , kilógó nyelvvel, dupla talpú	36.50 P
<b>Motoroskesztyű</b> , kromos felsőrész, fehér króm tenyérrel, kézzelvarrott	14.— P
<b>Motorhaube</b> , bőrből	12.— P
<b>Ugyanaz</b> Burberryből, celluloid szemvédővel	12.50 P
<b>Svájci sapka</b> , celluloid szemvédővel	5.80 P

Ezenkívül az összes sportcikk dús választékban olcsó áron

**Corvin Árúház**



## „TEVES“

**dugattyúgyűrűk,**  
zsírzócsapszegek minden kivételben. Dugattyúcsapok edzve és köszörülve. Nyersszelepek, zsírzóprések.

**N a g v r a k t á r !**

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

túraúton. — **Dr. Feledy Pál** mint tudjuk, három héttel ezelőtt tréningben a Jánoshegy szerpentinjein összefutott egy Tatra kocsival. Feledy dr. egészen a vízmosásban vezette kocsiját és így a felülről jövő Tatra vezető volt a hibás. A Bugatti kormányja és fékvezető-rúdjai elgörbültek. Az új alkatrészek a napokban érkeztek meg, úgy hogy Feledy túraút indulásának már nem volt akadálya. — **Gróf Károlyi Gyula** egy 3 literes Austro-Daimler sportkocsit vásárolt és a túraúton levett sárhányókkal a versenykocsi kategóriában indul. Károlyi Gyula gróf a múlt évi TTAC versenyen HRD-JAP gépével a motorkerékpárok leggyorsabb idejét futotta. Kíváncsiak vagyunk, hogy miképpen állja meg a helyét mint automobilversenyző. — **Haltenberger Vilmos** feladott Nash képviselőt a FIAT vezérképviselő Urbán Zsigmond fia, Urbán Alfréd vette át. Az új Nash képviselő az Apponyi-tér 1. szám alatt lesz. Itt volt valamikor a Lancia, majd később a Hispano-Suiza képviselő. — **Dr. Szelnár Aladár** megvált kis sport Fiatjától. A kocsit Köhler Andor a jeles sportman, a MAC volt kitűnő nyolcasának strokeman-je vette meg. A kocsit a családban maradt, mert Köhler Andor a Magyar Si Szövetség alelnöke, ahol az elnöki tisztséget mint tudjuk, dr. Szelnár Aladár viseli. — **A Göttingen mellett lefutott Hainberg hegyverseny** a legjobb időt a frankfurti Momberger futotta 2.3 literes kompresszoros Bugattiján, akinek sikerült a Steyr vezető Huldreich Heusser pályarekordját 2 p. 29 mp-re javítani. — **A május 8-án lefutott Lina-Monthléry autodrom főszámait Francisquet (Sunbeam) és Marnier (Salmson) nyerték.** Az 1100 km. versenyben győnyörű küzdelem volt. Első a Salmson-vezető Marnier lett az angol Eyston (Bugatti) előtt, akit holtversenyben Montier (Montier-Speciál) és Havrincourt (Salmson) követtek. — **Július 3-án lesz a svájci bajnokságba beszámító Gurnigel hegyverseny,** melyben Delmár is résztvesz, tekintettel arra, hogy a genfi kilométerverseny olyan kitűnő helyezést ért el. A pálya hossza 9 km. A start magassága Dürrbachnál 834 m., míg a cél Seelibühlnél 1610 méteren fekszik. A magasságkülönbség tehát 776 méter. A pálya átlagos emelkedése tehát jóval több mint a Svábhégy. Átlag 7 százalék, maximum 15 százalék. Tréning július 1-én és 2-án reggel 8-tól 12-ig. A verseny 3-án délután 2 órakor lesz. — **Az idei angol Tourist Trophyn** nem kevesebb, mint 10 gyár fog megjelenni ohe (királytengelyes) motorokkal, köztük az AJS, a Norton és a Douglas. A Sunbeam már két éve próbálkozott királytengelyes géppel, de azután abbahagyta. — **A bölesöváz kezd úrrá lenni az angol versenygépeken.** Előnye, hogy a duplex váz, melynek alsó rudazata a kartert mintegy bölesőszerűen fogja át, sokkal erősebb és a bukások okozta elhúzóadásoknak jobban ellenáll. Emellett védi is a kartert.

Az „Automobil-Motorsport“ kilszél

## FREUND J.

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

Pietro Gherzi a legjobb olasz motorkerékpárversenyző Ravennában egy versenyen bukott és súlyosan megsebesült. Most Bolognában ápolják és sajnos, nem indulhat az angol Tourist Trophyn. Távolmaradása nagy veszteség az olasz nemzeti színekre. — Achille Varzi, Ugo Prinj és Mario Gherzi már két hete a Man szigeten treníroznak. A kitűnő Guzzi versenyzők 12 gépet és 3 mechanikust vittek magukkal és nemcsak az 500, hanem a 250 kem. kategóriában is indulnak. — Balázs László a Magyar Túraúttal kapcsolatban engedélyt kért a KMAC-tól, hogy a Tát-Nyergesújfalu között kilométerversenyen sebességi rekordkísérletet tessen. Balázs reméli, hogy sikerül gépével a 150 kilométert megközelíteni. — A cseh Tourist Trophyn dr. Feledy Pál (Norton) és Balázs László (Sunbeam) biztos indulók. Kíváncsiak vagyunk, hogy most milyen defekteket fognak kapni. Reméljük, a magyar TT. elég tanulsággal szolgált részükre.

A rüsselsheimi Opel-pályán 24 órás motorkerékpárversenyt rendeztek. A versenyzők 2 órán keresztül zuhogó esőben mentek. Sok bukás volt. Henne (BMW) koponyatörést szenvedett, mire a BMW-teameket kivonták a versenyből, dacára vezető pozícióiknak. Végeredményben a Müller-Sprung (500 DKW) pár győzött, akiknek sikerült 364 kört futni és 74.856 km. átlagot elérni. A francia Lismonde egy angol Dunell-gépen a 250-es kategóriában egymaga futva végig, 24 óra alatt 1311 kilométert tett meg. Végeredményben a következők győztek: 175 kem. Geis-Staib (DKW) 1672 km, 250 kem. Gehrung-Denscher (U. T.) 1443 km, 350 kem. Bach-Anfalter (Gillet) 1401 km, 500 kem. Müller-Sprung (DKW) 1892 km, 1000 kem. Kürten-Schneider (Andreas) 1810 km. A 175 kem. kategória eredménye új világrekord.

Az Automobilkiállítás egyik szenzációja az új 6 hengeres 15 HP. normál Renault. Az óriási elterjedésnek örvendő billancourti gyár, melynek gyártmányairól elég annyit mondanunk, hogy Párisban egymagában, mint taxi, 40.000 darab fut és luxusmodelljei Európa csaknem valamennyi városában a legelőkelőbb helyet foglalják le maguknak, ezzel az új kocsijával a legolcsóbb európai 6 hengeres produkálta a 3 literes kocsik kategóriájában. A masszív, szép kidolgozású 6 hengeres motor furata 75 mm., lökete 120 mm. A hengerűrtartalom pontosan 3180 cm. Levehető hengerfej, kettős Renault karburátor, négy kerékfék, 3 sebesség előre, 1 hátra a fő jellemvonások. A kocsii fogyasztása cca 15 liter, ami egy hasonló nagymotorral ellátott gépnél eddig nem látott teljesítmény. Az izlésesen nyitott és csukottra karosszált kocsik, melyek a párisi Salonon is feltűnést keltettek, a budapesti kiállításon már láthatók.

A július 17-én a Nürburg-Ringen lefutandó Német Sportkocsi Grand Prix nevezési zárata június 20. Ennek dacára már eddig is 8 nevezés fekszik a rendezőség előtt. I. von Guillaume (Steyr), Kimpel (Mercedes-Kompressor), Mosch (Mercedes-Kompressor), Baader (Bugatti-Kompressor), Stück (Dürkopp), Urban (Talbot-Kompressor), Automobilfabrik Zella-Mehlis (Pluto-Kompressor). Tekintettel arra, hogy a második nevezési zárlat csak június végén lesz, a verseny nagy sikerűnek ígérkezik.

Tornázzunk naponla

**5**  
percig

a

# „KOLOS“ TORNAPADON

hogy testünk szép  
és egészséges  
legyen

Ára használati  
utastással együtt  
28 pengő

Megrendelhető:

„KOLOS“ tornaszertervezési vezér-  
képviselőtélénél. Budapest, VI. ker.,  
Szondy-u. 34, I. e. Tel.: Teréz 255-74

AMILCAR  
AUTÓK



MOTORKERÉKPÁROK

DELAUNAY-BELLEVILLE  
AUTÓK

Magyarországi vezérképviselőte:

Budapest, V., Szabadság-tér 18.  
Tőzsdepalota. Telefon: Teréz 159-93.

## IV. MAGYAR TOURIST TROPHY

# 45

induló közül

# 33

# AMAC

karburátorral futott.

# 3

győztes és az  
összes helyezettek

# AMAC

karburátort használtak.

Vezérképviselő: **BIRO JENŐ**  
Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 10.

**NORTON**  
**NEW-HUDSON**  
**ROYAL-ENFIELD**

angol  
világmarkák  
magyarországi vezérképviselője.



Megérkeztek  
a legszebb és legjobb amerikai  
motorkerékpárok, a

**SUPER=X** és a **CLEVELAND**

1927-es típusai.

Megtekinthetők:

**WOLLEMANN ÉS TÁRSA**  
Budapest, IV., Veress Pálné-utca 19.

Vidéki képviselőket keres a budapesti Bruck Nándor és fiai cég, mely a világhírű James és Rudge motorokat képviseli. A James-t (olv. Zsems) már mindenki ismeri. Nincs olyan angol megbízhatósági verseny, ahol a James nem foglalna helyet az aranyéremmel kitüntetettek között. A Rudge-gyár neve szintén ismert. Ez az a gyár, mely a világhírű küllős kerekeket gyártja. A Bruck Nándor és fia cég címe: Budapest, VIII., József-körút 10.

Uj motorkerékpárképviselők. A közelmúlt napokban ismét szaporodott a külföldi motorkerékpárképviselők száma. Ezúttal a német ipar kiváló termékeiről van szó. A képviselő, melynek tulajdonosa Vigh Jenő (V., Honvéd-u. 2.), megszerezte a német Triumph, a Zündapp- és Hecker-Jap-gyárak magyarországi képviselőt. A német Triumph ismeretes, az angol Triumph német licenche. Két modellje ismert: az 550 cm. négyütemű és a 250 cm. kétütemű. A Zündapp egy háromkerekű modellt, valamint ismert 250 köbcéntiméteres kétüteműjét hozza forgalomba. A Hecker egy újabb német gyár, mely a kiváló angol JAP és a svájci Motosacoche (MAG) motorokat építi be vázáiba. A képviselőt a legközelebb megnyílik és gépei már útban vannak Budapest felé.

„Marocco körül“. Április 24-én futották le harmadszor a Maroccai Automobil Club rendezésében az immár híressé vált versenyt. A táv (Casablanca—Azzemur — Mazagan—Tela—El-Had — Marrekech—Settat—Mediuna—Casablanca) 720 km. volt. A startnál 24 automobil jelent meg. Az abszolút győztes a francia gyári vezető Rost (Georges-Irat) lett, aki igen büszke lehet győzelmére. A FIAT-vezető Berardis 25 kilométerrel a start után egy fordulóban felbukott és még aznap a kórházban meghalt. Az eredmények a következők voltak: 1100 km.: 1. Fraise (Amilear) 7:32:07. Sebesség: 94.769 km. — 1500 km.: 1. Fourny (Panhard-Levassor) 7:54:06. Sebesség: 91.675 km. — 2000 km.: 1. Rost (Georges-Irat) 6:11:02. Sebesség: 124.732 km., 2. Trivier (Bugatti) 6:14:14. — 2000 km. felüli: 1. De Vangelas (Delage) 6:34:00. Sebesség: 109.564 km. Az abszolút-osztályozásában első Rost (Georges-Irat), 2. Trivier (Bugatti).

A „Circuito del Savio“. Május 15-én a Magyar TT. napján zajlott le Ravenna mellett a Savio sebességi verseny 290 kilométeres távon. A versenyben résztvevő ezúttal a kitűnő olasz úrvezető gróf Brilli-Peri egy francia Ballot kocsin, de bár kategóriájának leggyorsabb körét futotta, győznie nem sikerült. Az abszolút győzelmet ezúttal is egy Bugatti-versenyző, Bona Gaspare vitte haza, aki 132 kilométeres átlaggal nyerte versenyét. A verseny sajnálatos balesettel végződött, amennyiben a kiváló motorkerékpárversenyző Mario Saetti ezúttal egy Alfieri-Speciál kormányánál neki ment egy hídnak és azonnal meghalt. A részletek a következők: 1500 km.: 1. Sansoni (Bugatti) 2:35:14, átlagsebesség: 112.084 kilométer, 2. Tonini (Maserati-Speciál) 2:35:18, 3. Garavani (Bugatti) 2:42:53. A Fiat vezető Grossi 3:03:40-es idővel a nyolcadik helyen végzett. — 2000 km.: 1. Bona Gaspare (Bugatti) 2:11:34, sebesség: 132.342 km., 2. Stefanelli (Bugatti) 2:20:39, 3. Alvera (Bugatti) 2:31:03. — 3000 km.: 1. Presenti Bruno (Alfa-Romeo) 2:22:33. Sebesség: 120:220 km. 2. Cerato (Alfa-Romeo) 2:41:08. A leggyorsabb kört Bona Gaspare (Bugatti) futotta 133.840 km.-rel.

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

**BMW sikerekről számolhatunk be ismét.** A kiváló müncheni gyár a Targa Florió győzelme óta ismét számos abszolútgyőzelmet könyvelhet el magának. Ezek a következők: május 5. Hainberg-Rennen 250 km. 1. Stein (BMW), 500 km. 1. dr. Schrader (BMW), 750 km. 1. Kerger (BMW). Luxemburg nagy díja, április 18. 250 km. 1. Marx (BMW). Qualitätsfahrt Rund um Wien. 500 km. 1. Hartbach (BMW). Königsaal-Ylovist hegyiverseny, Prága. 750 km. 1. Bauhofer (BMW) 3:10. Új pályarekord. A nap legjobb ideje. Május 1. Fiechtenhain pályaverseny. 500 km. 1. Köppen (BMW). A nap legjobb ideje. Április 10. Elberfeldi hegyiverseny. 500 km. 1. Hücke (BMW). Tölzer Bergrennen, április 18. 500 km. 1. Bauhofer (BMW). A nap legjobb ideje. A fenti győzelmek ismét erős tanubizonyosságot nyújtanak a müncheni kiváló német konstrukció, a BMW kiválóságáról.

**Gran Premio del Moto Club d'Italia.** 1927 május 15. A magyar Tourist Trophy napján az olasz motorkerékpársportnak is nagy ünnepe volt. Stradella mellett 210 kilométeres távon folyt le a tavaszi évad egyik legnagyobb jelentőségű versenye, az olasz motorkerékpár-club nagy díja. Az abszolút leggyorsabb embere a napnak a Sunbeam versenyző Arcangeli Luigi volt, aki immár a harmadik nagy Sunbeam győzelmet aratja az idei olasz versenyeken. Az olasz nemzeti márkák, a Guzzi és a Frera ismét kitűnően szerepeltek. A leggyorsabb kört is egy Sunbeam vezető, Marchi Emilio futotta. A részletek a következők: 500 km. 1. Arcangeli (Sunbeam) 2:31:30, sebesség: 83.168 km., 2. Marchi Emilio (Sunbeam) 2:34:36, 3. Acerboni (Frera) 2:34:36.5. 350 km. 1. Self Eduardo (Frera) 2:34:31, sebesség: 81.573 km., 2. Macchi (Frera) 2:36:05. 250 km. 189 km. 1. Cimatti (Guzzi) 2:26:22, sebesség: 77.476 km., 2. Roccatani (Guzzi) 2:26:29. 175 km. 168 km. 1. Maffei Miro (Maffei-Blackburne) 2:13:50, sebesség: 75.311 km.

**Continental sikerek.** A május 8-án megtartott európai hírű Königsaal-Ylovist hegyi versenyen Huldreich Heusser, aki az összes járművek legjobb idejét érte el, megjavítva a híres Delage vezető Albert Divó rekordját, valamint Einsiedel grófnő, aki a sportkocsik között futotta a legjobb időt, Continental pneumatikkal érték el győzelmeiket, újabb tanujelét adva a Continental abroncsok kiválóságának. Ugyancsak Continentalt használt a 175 km. motorkerékpár kategória győztese Müller is.

**Mario Saetti †** Alig két hónapja, hogy a világhírű angol automobilvezetőt, Parry Thomast eltemettük, aki Angliában lett áldozata a világ legszebb sportjának, a sebességnek. Bár azóta igen sok automobilverseny zajlott le és újabb rekordok születtek, balesetek hírére alig hozta a táviró. Ezúttal Ravennából kapjuk a szomorú hírt, ahol a Circuito del Savio lefutása közben Mario Saettit az olasz motorkerékpárversenyek egyik koszorús hősét érte utól a sors. Az 1100 km. versenykocsi kategóriában indult egy Alfieri-Speciál kocsin és a pálya egyi kfordulójából kikerülve előzni akart egy Bugattit. Az előzés nem sikerült és a sebesség Saettit nekivitte egy híd korlátjának. Mire kiemelték a volán mellől, már halott volt. Saetti talán most indult először automobilversenyen, eddig csak mint kitűnő motorkerékpárost ismertük. Többször nyerte az olasz mo-

# SKF



## Zajtalan svéd SKF automobilesapágyak.

Küpgörgős-, hengergörgős- és golyócsapágyak. Az összes „Ford”-csapágyak. Speciális golyócsapágyak a Citroën, Chevrolet, Buick, Fiat, stb. autókhoz. Angol zöll méreit speciális motorkerékpár-csapágyak.

Magyarországi vezérképviselet:

**GREINITZ-PIRKNER**

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

**SKF**  
kellő helyre  
kellő  
csapágyat

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

torkerékpárbajnokságot és évekig Norton-on, majd Sunbeam-en versenyezve, állandó favoritja és nyerője volt az olasz nagy versenyeknek. A múlt évben ő nyerte olasz Bianchin a 350 km. kategóriát a Circuito del Larion, az olasz Tourist Trophyn.

**Az USA februári automobil termelése.** Az Egyesült Államok februári termelése 336.000 darab. A produkció 101.870 kocsival több, mint januárban, de nem éri el az 1926. évi februári hónapot, amikor 375.332 darab automobil gyártottak a USA-ban. A termelés visszaesése főleg a Ford-gyár erősen redukált munkájára vezethető vissza.

**Diana automobilon Budapest.** A Goó Haly Automobil Vállalat. Dr. Gorzó Nándor, aki eddig az angol Crossley- és Rover-kocsikat képviselte, megszerezte az amerikai Moon Motor Car Company, Saint Louis, USA. vezérképviseletét. A Moon Motor Car Company által gyártott „Diana” egyvonalban lévő 8 hengeres „Continental” beépítés. A motor furata 101.6 mm., lökete 114.3 mm. A hengerűrtartalom 3932 cm. A szép amerikai automobilon 1927-es típusai legközelebb érkeznek Budapestre.

Kaszala Károly balesetével voltak tele a napilapok a miskolci repülönnap után. Alkalmunk volt Kaszalával, a kiváló motorkerékpárossal balesete után találkozni és megállapítottuk, hogy — Istennek hála — semmi baja sem történt. Sajnos, a Tourist Trophyn nem indulhatott, mert ohv. Triumph-gépe, amit vezetni ohajtott a TT-én, nem érkezett meg kellő időre. Kaszala a következőkben mondja el balesetét: „Tekintettel arra, hogy gépem szenzációsan bevált és nézetem szerint egyenrangú a legjobb külföldi gépekkel, Miskolcon megpróbálkoztam a legnehezebb feladattal, egy „lapos dugóhúzóval“. Ez a mutatvány arról nevezetes, hogy eddig még nagyon kevés ember került ki belőle épkezláb. Meg mertem reszkirozni, mert a gép kolosszálisan biztos, stabil volt. Hibáztam, mert túlalacsonyán kezdtem a nehéz figurát. Semmi különösebb baj nem történt, csak annyi, hogy hamar a földön voltam és már nem bírtam egyenesbe hozni gépemet. Így aztán az farával a földre fúródva érkezett le. Hátgerincem kissé megrezgett, de egyéb baj nem történt. A gépen általában 15 százalékos rongálódás észlelhető, ami 10 nap alatt könnyen helyrehozható. Nevetségesnek találom a napilapok közleményeit, amelyekből a hozzánemérés és a tájékozatlanság sugárzik ki.“ Eddig Kaszala nyilatkozata. Mi pedig megállapíthatjuk, hogy Kaszala Károly legény a talpán és nemesak motorozni tud, hanem repülni is.

Delmár Walter, aki mint tudjuk, a tavasszal Genfben járt és ott a kilométerversenyen győzött, érdekes adatot bocsátott rendelkezésünkre, ami a svájciak „kulturfölnyét“ pregnánsan dokumentálja. Genf mellett, a Eaux-Mortesi országút egyike a környék legjobb útainak. Nyílegyenes, 3—4 kilométeres műút, ahol minden jármű sebessége könnyen kipróbálható. Genfben minden héten kétszer, reggel 6 órától 8-ig a műút 3 kilométeres szakaszát lezárják és akkor a pálya nyitva van az automobil- és motorkerékpárkereskedők, versenyzők és a Genf melletti Motosacoche-gyár próbáira. Itt próbálják ki a gépek sebességét, idejönnek a kereskedők bizonyítani gépük sebességét a vevőnek, itt állítja be az amatőr versenyző karburátorját, egyszóval egy modern „Einfahrstrecke“ áll rendelkezésére hetenként kétszer, reggel 6—8 óra között. Mikor lesz ez minálunk. Mikor leszünk mi ilyen kultúrállam? Pedig feltétlenül szükség volna egy hasonló „bejáró útra“. Azt hisszük, ha a KMAC lépéseket tenne, egy félreeső mellékúttal rendelkező jó út hasonló feltételek mellett történő felszabadítására, ez lehetséges is volna. Mi a Maglódi-út, vagy a Vecsés felé vivő műútra gondolnánk. Ez tudniillik bír párhuzamos úttal, ahol erre az időre a forgalom könnyen lebonyolítható volna. Nem kellene más, mint egy-egy rendőr a lezárt út két végére. Egy héten egy nap is elég lenne. Mindenesetre érdemes foglalkozni a tárggyal. Hátha mi is lehetünk még kultúrállam.

Chiron (2 literes Grand Prix Bugatti) nyerte meg Marseille mellett a Platériés hegyversenyt. Chiron eredményét emeli, hogy 1:29-es új útvonalrekordja mellett nem kevesebb, mint 6 másodperccel verte a kitiűnő kompresszoros Amilcarral versenyző Morelt, aki nek ideje 1:35 volt. A motorkerékpárok közül a Peugeot vezető Richard győzött 1:32-vel, ami szintén útvonalrekordot jelent motorkerékpárok számára.

**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

## IV. Magyar Tourist Trophy

ZAMECSNIK TIVADAR

344 ohv.

# ROYAL- ENFIELD

JAP

motorkerékpáron 16 induló közül

## második



Vezérképviselőt:

**Wollemann és Társa**

Budapest, IV., Veress Pálné-utca 19

## Autófelszerelések

Felszerelési  
különlegességek

## Ford alkatrészek!



**MICHELIN PNEU**  
legversenyképesebben



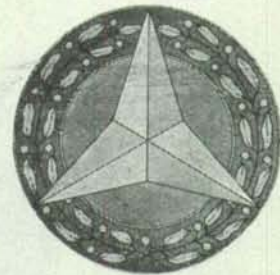
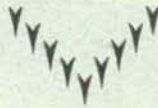
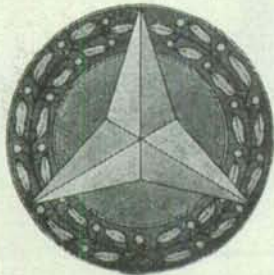
## Nagy József

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

Telefon: 21-97



**És mégis a legelsők vagyunk!**



*Csináljon egy próbautat az új*

**Mercedes-Benz**

*autókkal*

**MERCEDES-BENZ AUTOMOBIL R.-I.**

Telefon: T. 29-24

Budapest, V., Dörösmarty-tér 1.

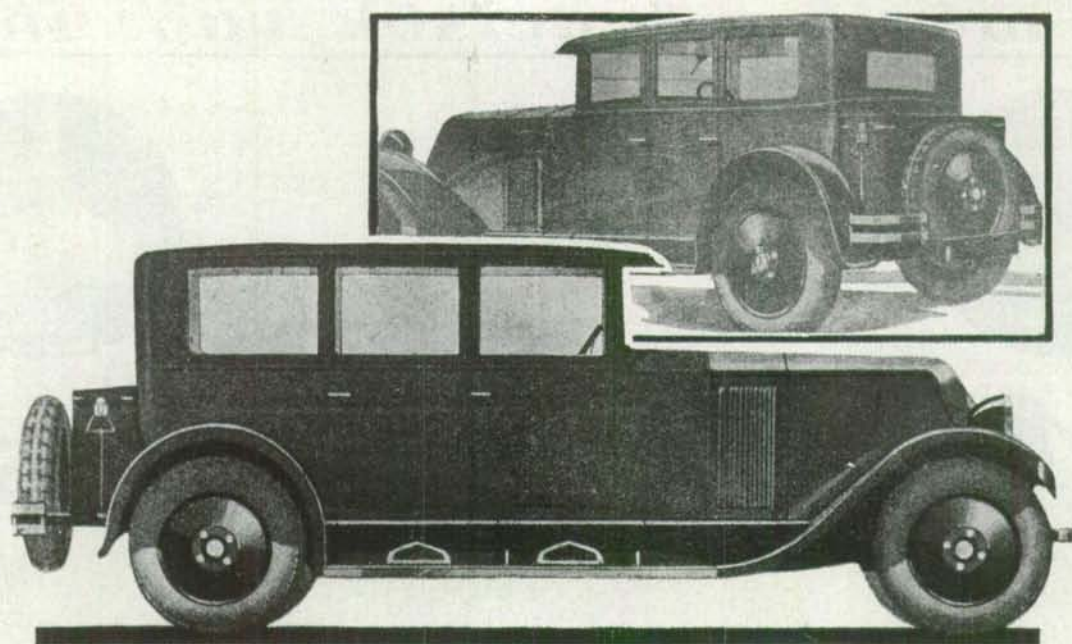
Telefon: T. 140-70

**IV. MAGYAR TOURIST TROPHY  
GYŐZTESE**

Urbach László úr **AJS** motorkerékpáron

**a verseny második legjobb idejét futja**

Vezérképviselet: **M A J L Á T H** Budapest, VI. kerület, Hunyadi-tér 12. szám



**AZ AUTOMOBILKIÁLLITÁS SZENZÁCIÓJA A**

# **RENAULT**

**gyár legújabb, az európai típusok között a legolcsóbb  
6 hengeres 3.2 literes normál típusu automobilja**

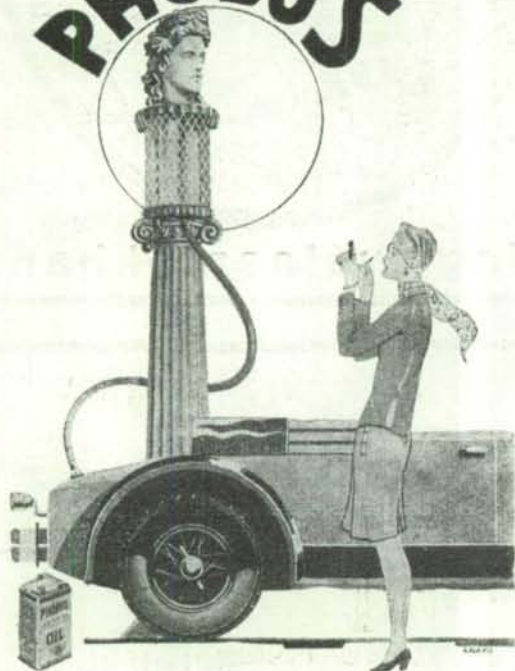
**5 és 7 üléses nyitott és csukott típusok a  
Reiman »RENAULT« Standon**



Fényeztesse kocsiját amerikai  zománclakkal!

Mindennemű műszaki és szakfelvilágosítást nyújt a **Balkán Lloyd R.-T.** Budapest, I., Budafoki-út 9-11. Telefon: József 115-53 és József 85-17.

**PHÖBUS**



*Éjjel-nappal kiszolgálják Önt a*

**PHÖBUS**  
R.-T.

**BENZINKUTJAI**

*V. ker., Honvéd-utca 36*  
*(Balaton-utca sarok) és*  
*VI., Jókai-tér 7. sz.*

Phöbus benzinjegyzetek a leg-  
jutányosabb áron

Olajok (Castrol, Cascade, Rex), gépszírok  
a kutaknál!



Mintaiskolánkat vállalatunk igazgatója, Blázy ny. százados úr díjmentesen bemutatja. Felvételt központi irodánkban.

TELEFON: 13-90

## Autó úrvezető iskola!

Az ország legelőkelőbb autószakiskolája, ahol gépészmérnökök elméleti és gyakorlati kiképzést nyújtanak (főlgyek részére is) legmodernebb középkapcsolású autókön. A tanítványok mindaddig vezetnek forgalmas utcákon, amíg a tanítvány biztos vezető nem lesz

Törvényszékiileg bejegyzett cég

## Viktoria Autószakiskola

Budapest, VI., Vörösmarty-utca 53



**DUNLOP-CORD**  
**TÖMÖRGUMI**  
**MOTORGUMI**

Gyári képviselet

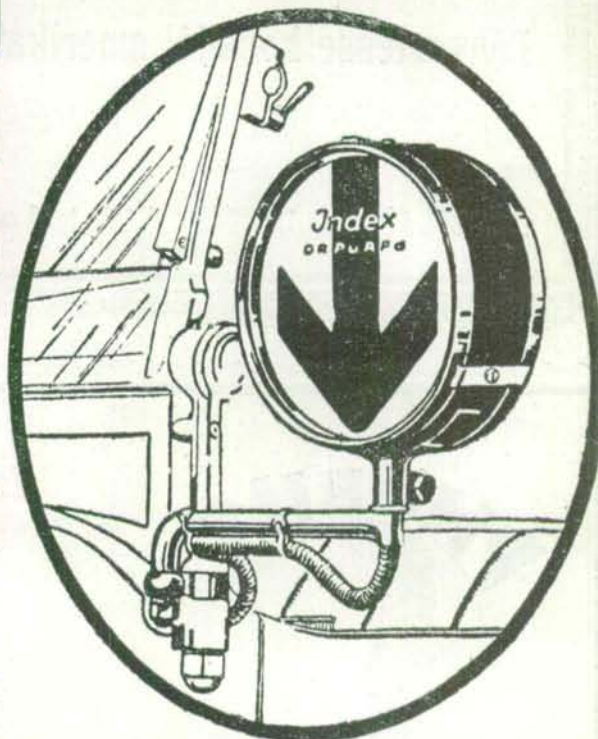
**AUTÓ-**  
**FELSZERELÉSEK**

*Autocar*

Pneumatik és Autó-felszerelési Szaküzlet  
BUDAPEST, VI.,

Vörösmarty-u. 33 (Andrássy-út sarok) Tel.: L. 983-63

## IRÁNYJELZŐK



Nagy választékban



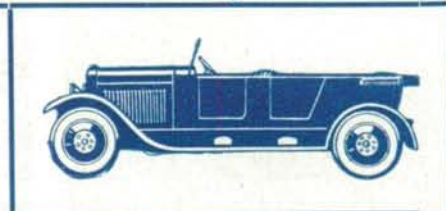
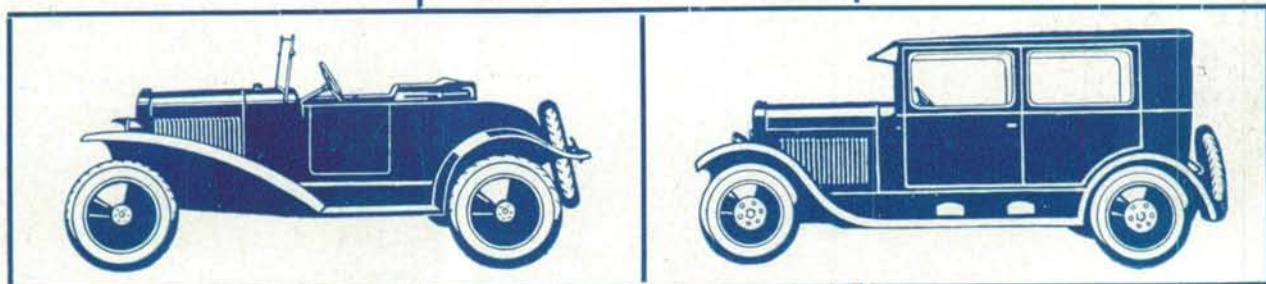
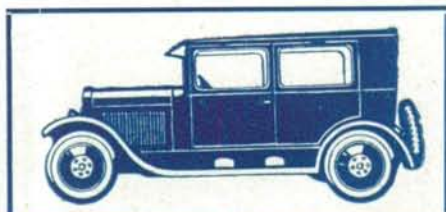
Minden Autó-, Kerékpár-, Motorkerékpárkelléket, Felszerelést,  
**PNEUMATIKOT**

a legolcsóbban kaphat **AUTOMOBIL ÉS PNEUMATIK R.-T.** Budapest, VI., Jókai-tér 5.  
Telefon: 88-36, Lipót 975-98. — Kérjen katalógust.

420 HP.



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



VEZÉRKÉPVISELET:

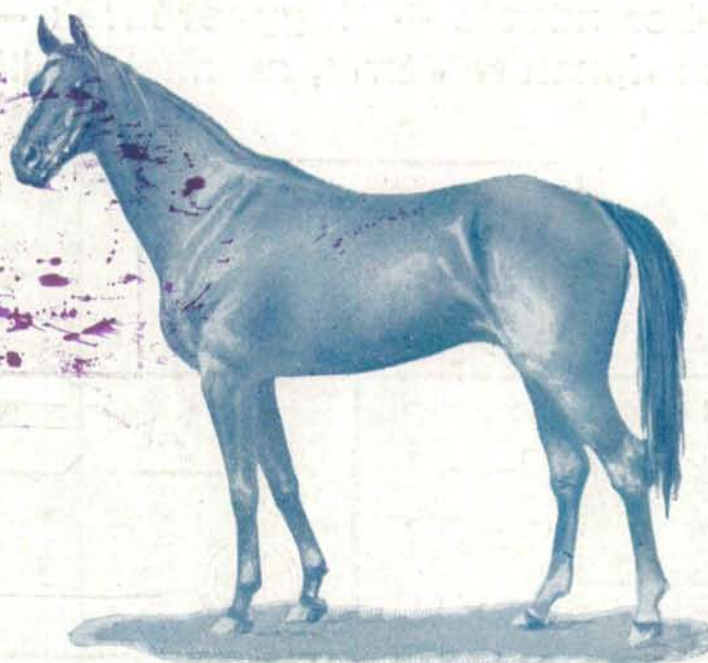
# VELOX AUTOMOBIL R.-T.

BUDAPEST, V., DOROTTYA-UTCA 7

(Hitelbank-palota)

Telefon: 75-78

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



**AZ AUTOMOBILOK TELIVÉRJE**

**MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELET:**

**GRÓF SALM HERMANN ÉS RÓZSAHEGYI ISTVÁN**  
**BUDAPEST, I., ZSOLT-UTCA 9. TELEFON: JÓZSEF 112—18.**

