

53959

# Automobil Motorsport

II. évfolyam

11

Ára 1 pengő  
(12.500)

BUDAPEST  
1927. JÚN 12.  
KÖZT. HÍR.



## DUNLOP PNEUMATIK



EGYETEM KÖNYVTÁR  
BUDAPEST  
FOLYÓIRATOK  
1927. 28. 1-22

385  
11

# MAGYAR TÚRAÚT 1927

6 Steyr a startnál



6 Steyr a célban

Delmár Walter

## STEYR

155.232

kilométeres sebességgel  
a Tát–Nyergesújfalu közötti kilométerversenyen  
magyar rekordot állít fel

Albrecht kir. herceg

## STEYR

a parádi hegyversenyben a túrakocsik legjobb idejét futja

Delmár Walterné

## STEYR

a hölgyvezetők között úgy a síkon (106 km.), mint a hegyversenyben  
a legjobb időket éri el

6 arany plakett

6 arany plakett

**Magyar Steyr Automobil Részvénytársaság**

Budapest IV., Ferenciek-tere 9

Telefon: Teréz 219–45

## Magyar Túraút 1927

Az utólérhetetlen

# CASTROL

**ismét fölényesen győzött**

A verseny abszolút győztese:

Wolner András báró (BUGATTI)

A versenykocsik abszolút győztese:

Széchenyi Miklós gróf (BUGATTI)

A túrakocsik második helyezettje:

zombori Rónay Endréné (FIAT)

A szóló motorkerékpárok abszolút győztese:

Hummel Endre (VELOCETTE)

Az oldalkocsis motorkerékpárok abszolút győztese:

Pápai István (JAMES)

VALAMINT A VERSENYZŐK 75%-a

## **CASTROL=OLAJAT HASZNÁLT**

**Vezérképviselet: Magyar Abroncs- és Kerékgár Rt**

Budapest VI., Jókai-utca 8

Telefon: T. 133—56

## Magyar Túraút 1927



### **Cordatic-on győztek :**

Albrecht királyi herceg (Steyr), a Cordatic-serleg nyertese.  
 Szini János (Austro-Daimler) a parádi hegyiverseny abszolút győztese rekord idő alatt.  
 zombori Rónay Endréné (Fiat) a túrakocsi kategória második helyezettje.

Delmár Walterné	Holub József	Dr. Katona Artur	Somogyi Andor
Dárdai Gábor	Iványi Gyula	Kelemen Lajos	Wilheim Sándor
ifj. Horthy Miklós	Kármán Aladár	Lyka István	Winter László

### **Ujabb 15 Cordatic győzelem!**

A Királyi Magyar Automobil-Club 1927. évi Túraútja  
ismét öregbítette az

## AUSTRO-DAIMLEREK

fényesebbnél fényesebb sikereit

Szini János 3 literes

# AUSTRO. DAIMLER

sportkocsin 7:03.6-os fenomenális idővel  
új útvonalrekordot futva, abszolút  
elsőként győz  
a 7 kilométeres parádi hegyiversenyben

Szini János (3 literes Austro-Daimler Sport)  
Cerri Károly (3 literes Austro-Daimler Sport)  
gróf Pálffy-Daun József (3 literes Austro-Daimler Sport)  
536.5 ponttal

**e l s ő k é n t**

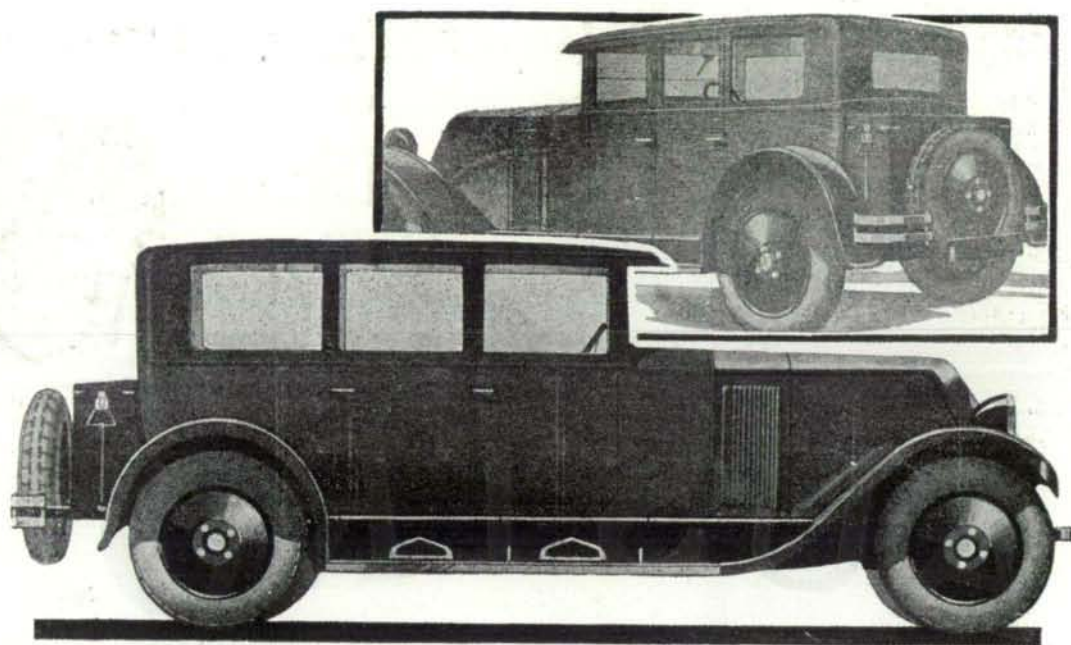
végeznek az összes beérkezett csapatok között és fölényesen nyerik  
a **T e a m - d í j a t**

6 Austro-Daimler a startnál — 6 Austro-Daimler a célban

ooo

Gyári eladási központ:

**BUDAPEST, VI, LISZT FERENC-TÉR 9 TEL.: TER. 205-72**



**AZ AUTOMOBILKIÁLLITÁS SZENZÁCIÓJA A**

**RENAULT**

**gyár legújabb, az európai típusok között a legolcsóbb  
6 hengeres 3.2 literes normáltípusu automobilja volt**



**REIMAN**

**Budapest V., Vörösmarty-tér 3**

**És mégis a legelsők vagyunk!**



*Csináljon egy próbaujat az új*

**Mercedes-Benz**  
autókkal

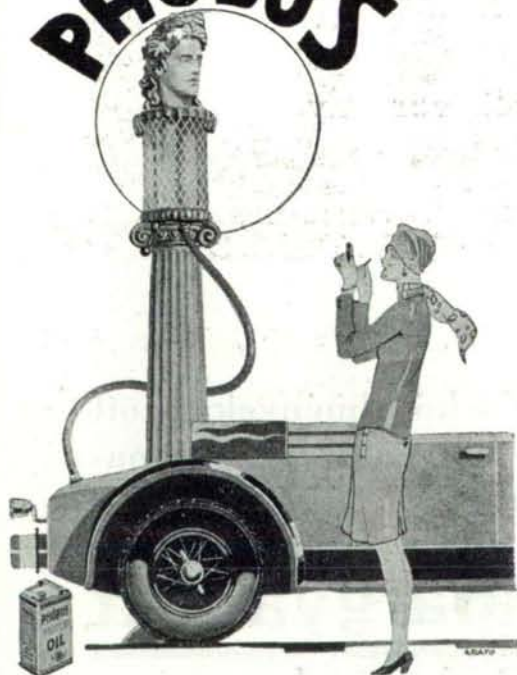
**MERCEDES-BENZ AUTOMOBIL R.-T.**

Telefon: T. 29-24

Budapest, V., Dörösmarty-tér 1.

Telefon: T. 140-70

**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 kútaknál!

Dr. ZSÓTÉR BERTALAN  
WÉBER OSZKÁR és ERDÉLYI FERENC

# MÉRAY

MOTORKEREKPÁROKON  
IMMÁR HARMADSZOR NYERIK  
AZ IDEI MEGBIZHATÓSÁGI VERSENYEK  
LEGNAGYOBB TROFEAJÁT, A

## TEAM-DIJAT



AUTOMOBIL-MOTORSPORT husvétii versenye

Győztes team: **MÉRAY**

TTC megbízhatósági versenye

Győztes team: **MÉRAY**

KMAC Magyar Túraút 1927

Győztes team: **MÉRAY**

Bebizonyítván, hogy mindenütt, minden körülmények között  
dicsőséggel állják meg helyüket a világ összes gyártmá-  
nyaival szemben

### **Méray Motorkerékpárgyár Rt**

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



## Magyar Túraút 1927

Berecz László  
Mády József  
Schuszter Rezső

# DOUGLAS

motorkerékpáron  
a szológépek nyeretlen (B)  
kategóriájában  
az 1., 2., 3. helyet foglalták el

Legjobb a kéthengeres!  
Douglas a legjobb kéthengeres!

Vezérképviselőt:

Budapest, VI., Podmaniczky-u. 18

## AMILCAR AUTÓK



### MOTORKERÉKPÁROK

### DELAUNAY-BELLEVILLE AUTÓK

Magyarországi vezérképviselőte:

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

# LAURIN & KLEMENT

7/20 és 7/25 lóerős négyhengeres szelepes  
14/50 lóerős szelepnélküli hathengeres

# SKODA-HISPANO-SUIZA

25/100 lóerős szelepes hathengeres

## SZEMÉLYKOCSIK

### Laurin & Klement r.-t.

Budapest, VI., Andrássy-út 10.  
Telefon: Teréz 8-14.



**Ch. A. Lindbergh**

kapitánytól newyork—párisi 6000 kilométeres repülőútjával kapcsolatban a következő táviratot kaptuk :

**In my flight from New York to Paris, my engine was lubricated with Gargoyle Mobiloil and I am happy to say that it gave me every satisfaction and my engine functioned perfectly.**

*Charles A. Lindbergh*

Magyar fordításban :

„Newyork - párisi útamon gépem kenésére csakis GARGOYLE MOBILOIL-t használtam és boldogan mondhatom, hogy az teljes megelégedésemre vált be és motorom kifogástalanul működött“.

**Charles A. Lindbergh**

GARGOYLE MOBILOIL a Lindbergh kapitány által használt minőségben minden viszonteladónknál kapható.



**Mobiloil**

*Ajánlasi táblánk szerint válasszon*

GARGOYLE MOBILOIL a Lindbergh kapitány által használt minőségben minden viszonteladónknál kapható.

**VACUUM OIL COMPANY RT**

BUDAPEST V., ZRINYI-U. 7. TELEFON: T. 216-24, 221-67, 142-81, L. 920-51

# Automobil-Motorsport

## FÜGGETLEN KEPES MOTORSZAKLAP

Megjelenik minden hó 10-én és 25-én

Felelős szerkesztő: DÉVAN ISTVÁN

Helyettes szerkesztő: DÁRDAY-ABRIANI DEZSŐ

Szerkesztőség és kiadóhivatal:

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

Telefon: Teréz 132—64

Postatakarékpénztári csekk száma: 34240.

Előfizetési díjak:

Budapesten és vidéken: évi 20 pengő

Ausztóriába: évi 35 szilling

Jugoszláviába: évi 300 dinár

Csehszlovákiába: évi 160 cseh korona

Romániába: évi 1200 lei

A külföldi előfizetéseknél a postaköltség is bennt foglaltatik.

Hirdetési árak:

1 oldal 160— pengő  $\frac{1}{4}$  oldal 40— pengő

$\frac{1}{2}$  oldal 80— pengő  $\frac{1}{8}$  oldal 20— pengő

1 mm. 1 hasábon szöveg között —40 fillér

$\frac{1}{16}$  oldal 10 pengő

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

## Megalakult a „Nyugati Automobil- és Motor-Club“

Május havában ismét új automobil- és motor-kerékpáregyesület alakult a vidéken. A Tiszántúliak és miskolciak után most a Dunántúlon alakult meg az első motoros egyesület, amit, mint értesülünk, Pécsen rövidesen követni fog a második. Az alantikban adjuk az új dunántúli egyesület tisztikarát, melyben igen sok olyan sportember nevét találjuk, akik már eddig is igen sokat dolgoztak az automobilizmus és motorkerékpársport érdekében.

**Díszelnökök:** herceg Batthyány-Strattmann László nagybirtokos, gróf Andrássy Sándor, gróf Erdődy Sándor nagybirtokos.

**Elnök:** dr. Pető Ernő m. kir. egészségügyi főtanácsos.

**Társelnökök:** ifj. Batthyány Zsigmond gróf nagybirtokos, Haupt Buchenrode István báró nagybirtokos, Laki Kornél műszaki főtanácsos, Müller Ede m. kir. kormányfőtanácsos.

**Tiszteletbeli tagok:** dr. Terényi Ferenc főispán, dr. Gyömörei György főispán, vitéz Simon Elemér főispán, dr. Horváth Kálmán Vas várm. alispánja, Kiskos István m. kir. kormányfőtanácsos, polgármester.

**Alelnökök:** Almássy László Ede, Tulok Jenő földbirtokos.

**Igazgató:** ifj. Müller Ede.

**Titkár:** Petrovics Ernő.

**Ügyész:** dr. Esső Sándor.

**Orvosok:** dr. Steiner Ferenc és dr. Varasdy Sándor.

**Pénztáros:** dr. Vollnhofer Ferenc.

**Háznagyok:** Széll Miklós és G. Payer Endre.

**Ellenőr:** Katona József.

**Jegyző:** Pintér János.

**Választmányi tagok:** Bermann Géza, Démy-Gerő Andor, Erdődy Péter gróf, ifj. Götzl József, Hocholcer Ödön, Kopfensteiner Manó, Lingauer Albin, dr. Niedermayer Gellért, dr. Polgár László, Pintér Márton, szentmártoni Radó Lajos, Széchenyi Jenő gróf, Széchenyi Miklós gróf, ifj. Saághy István, Széll Ödön, Szücs Ervin, dr. Szokolik Ede, Szász Béla, Sulzbeck Viktor, Dukai-Takách Ferenc, Wolf Sándor.

**Meghívottak:** Jüttner Kálmán, Niessner Aladár és Oroszlán Endre.

**Póttagok:** Bonáitzky Ottó, Friedrich Sándor, Grünwald József, Stricker Ferenc, Szilágyi Dezső és Arkauer Mihály.

**Számvizsgáló bizottság elnöke:** Weisz Mór.

**Számvizsgáló bizottság tagjai:** Ernst Lajos, Weisz János és Fusz Ernő.

## Előfizetési felhívás!

Felhívjuk mindazokat, akik az „Automobil-Motorsportot” eddig számonként vásárolták, hogy lapunkra előfizessenek. A szerkesztőség és kiadóhivatal mindazoknak, akik a lapra 1927 június 1-től egy egész évre előfizetnek, ajándékképpen adja az idei példányokat 1—10. számokig és a múlt évfolyam 3—22. számait. Sajnos, az 1—2. számok akkoriban teljesen elfogytak és így azokat nem csatolhatjuk az ajándékosomagba, melyért csupán a portót kell megfizetni az új előfizetőknek.

Fizessen elő és 30 példányt kap ingyen. Ezt azért tesszük, mert jelenleg birtokunkban lévő 50—60 sorozatot, mely helyet foglal el, inkább az automobilizmus és motorkerékpár barátainak adjuk propagandaképpen, minthogy csomagolópapírosnak a piacra dobjuk.

Fizessen elő és hetekig el lesz foglalva kitűnő szakcikkeink olvasásával!

Fizessen elő és állandóan szeme előtt lesznek az „Automobil-Motorsport” immár általánosan ismert művészi képei.

## „NOVA” városi műhely

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

Műszaki vezető: FELEDY GYÖRGY

Telefon: T. 138—29.



## Balázs László (Sunbeam) 146.192 km-es eredményével új magyar motorkerékpár sebességi rekordot állított fel

1927 május 26. Délelőtt 11 óra. Megérkeztünk. Tátra. Tát eddig egy sötét kis falu volt a Budapest—Wien közötti műúton. Ma már országos híresség. Tát lesz a magyar Arpajon. Itt fog megépülni a nyár folyamán Tát és Nyergesújfalú között a kitűnő betonút, mely hivatva lesz, hogy évenként legalább kétszer alkalmat adjon a magyar automobil- és motorkerékpársport művelőinek a lehető legnagyobb sebességek kifizetésére. Tát lesz tehát a magyar Arpajon. Ma még ugyan nem volt, mert alakját és talaját tekintve, legjobban egy rosszul megkonstruált vidéki magyar országút jellegét mutatta, de mindenesetre megvan a remény, hogy a nyár folyamán tényleg kiépül rajta a mindenki által hön óhajtott betonút. A 47-es kőnél már nagy a sürgés-forgás. Delmár Tódor, az AIACR villanyórának a specialistája, már készen áll. Hű segítőtársa Magaziner Jenő, most fekteti le a hatalmas gumiszalagot, melyet a földbe vert kis facölöpökhöz erősítenek, nehogy a rajtuk keresztülmenő gépek esetleg magukkal vigyék. A harmadik foglalatostudó Wittenberg Ottó mérnök, az „Autó- és Motorujság” egyik népszerű szerkesztője, mellényzsebéből a kikandikáló logarléccel, a telefonvezetéket vizsgálja felül. Időnk bőven van, mert a Magyar Túraút-versenyzők leghamarább déli 1 óra körül érkehetnek Nyergesújfalúhoz.

Ezalatt pár méterrel odébb a legkomolyabb munka folyik. Egy hatalmas teherautóról éppen most emelik

le Balázs László 492 kcm. hengerűrtartalmú ohv. Sunbeam-jét. A Magyar Abroncs és Kerékgár két szerelője foglalatostudó a pompás masina körül. Mindenki itt van, akit az első magyar sebességi motorkerékpár-rekord közelebről érdekel. Balázs László fekete, viharvert bőrruhájában igen nyugodt benyomást kelt. Határozottan jól fest aranynap sugaras bukósisakjával. („Sunbeam” magyarul annyi, mint „napsugár”.) A Sunbeam, Castrol és KLG világmárkák boldog vezérképviselője, Gyöngy Pál, Napoleonnak érzi magát, aki most készül meghódítani Tátnál a világot. Kezében egy olyan speciál KLG gyertyát szorongat, amilyen eddig még nem volt Budapesten. Ilyent csak a Grand Prix-startoknál látni, de ott is csak úgy suba alatt. Büszke is lehet. Kitűnő kereskedő. Oly ügyesen választotta meg az általa képviselt külföldi világmárkákat, amit talán senkiről sem mondhatunk el Budapesten. A „Sunbeam” mint motorkerékpár, a „Castrol”, mint olaj, a „KLG”, mint gyertya és mellettük a Smith-gyártmányok (tachométerek, villanylámpák, stb.) határozottan, elismert világlklasszist képviselnek és az elit angol ipar legjobbjai közé tartoznak.

Ezalatt végig megyünk a pályán. Saját magunk akarjuk ellenőrizni, mennyiben felelnek meg a valóságnak a pálya rossz állapotáról keringő hírek. Kis 1.5 literes Bugatti-Sport-kocsink vadonatúj lévén, sajnos, csak a gyár által előírt maximális 2000 fordulatszám

# BOSCH UJDONSÁGOK

B  
O  
S  
C  
H

- Egyenes BOSCH kürt legerősebb hangú P 40.—
- Dobfényszórók: 150 cm nagyságban . P 33.—
- 200 cm nagyságban . P 47.—
- Dobkereső . . . . . P 44.—
- Bosch villamos ablaktörlő . . . . . P 60.—
- Bosch motorkerékpár világítás 8 W.  
akkumulátorral . . . . . P 170.—
- Bosch-Dewandre servo fék minden  
kocsiba beépítve . . P 225-től 335-ig

Leírással és ismertetéssel díjmentesen szolgál

**BOSCH RÓBERT k. f. t. budapesti fiókja**

Budapest, VIII., Vas-utca 16.

Telefon: J. 413—39 és J. 328—91

igénybevételével, ami 62 kilométer sebességet jelent, halad végig a pályán. Bizony igazuk volt azoknak, akik a pályát rossznak ítélték. „Egyenetlen, pupos és nehéz.” Ezzel a három szóval mindent megmondottunk. Véleményünk nem azt jelenti, hogy az útvonalon nem lehet menni, mert hiszen, mint kiderült, egy páran egészen respektábilis eredményeket értek el. Ezen eredmények azonban nem a pálya jósága révén, hanem a kocsik és motorkerékpárok gyorsasága révén érték el. Mennél lassúbb volt egy kocsi és mennél magasabb építésű, annál jobban érezte az útvonal építési hátrányait. A talaj határozottan puha volt. A sárga, helyenként mély homokfelület legalább 10—15%-ot vett le a kocsik sebességéből. Emellett az, aki kezdett lecsúszni a púposra megépített út közepéről, kénytelen volt elvenni a gázt, különben lekerült volna az útszélére, esetleg a fák közé. Ez volt az oka azután, hogy a várt 160—170 kilométeres sebességek elmaradtak.

Ismét a célnál vagyunk. A villanyóra huzaljai már össze vannak kötve, minden kitünően működik. Brooklandi kép.

Előkerülnek a hatalmas vörös „Superrex”-kannák. A mult évben még F2 Ethanolnak hívták. Most már a Steaua Kőolajkereskedelmi rt. tulajdona. A feltaláló, a magyar motorizmus egyik rajongója, Farkasházy Tibor, a Nemzeti Sport autó- és motorrovatának, valamint az „Autó” motorkerékpárovatának vezetője boldogan szemléli, miképpen öntik be az élethosszabbító elixirt a Sunbeam hatalmas tankjába. Alkohol, éther és más orrot csiklandozó illatok keletkeznek, Gyöngy Pál maga csavarja be a KLG speciált a hengerbe, Balázs

László felrakja a sisakot, a két szerelő betolja a pompás masinát, mely hirtelen begyullad és a következő pillanatban, irtózatossággal, mint az ágyúgolyó, lő ki mellőlünk. Kitünő Castrol „R” illat tölti meg a levegőt, a talaj porzik, a Sunbeam hátsó kereke tenyér-széles mély nyomot hasít a puha talajon. Csend lesz. Jelez a tábori telefon. Delmár Tódor felveszi a kagylót. Balázs László elindult. Már hallani a Sunbeam fül-siketítő hangját. A következő pillanatban cseng a villanyóra. Balázs áthaladt a startvonalon. Az egybegyűltek lelkes tábora feszült figyelemmel lesi a gépet. Balázs száguld. A porfelhő örületes gyorsasággal közeledik. A kitünő vezető fekszik a gépén. A következő pillanatban, mint a szélvész fut el előttünk. Sikerült. Pár pillanat múlva Delmár Tódor már hangosan adja tudtunkra:

24.625/1000-ed másodperc.

Kolosszális teljesítmény. Wittenberg Ottó mérnök már számol, kezében a logarléccel és a következő pillanatban már jelenti, hogy közel 150 kilométeres sebességgel abszolválta Balázs a repülő kilométert. Azonnal hozzátunk a pontos számításához. Hamar megy a munka. Öten is szorzunk-osztunk. Hamarosan kiderül, hogy Balázs László Sunbeamje másodpercenként 40 méter és 60 cm. sebességgel haladt, ami szorozva 3600-al (ennyi mp. van tudniillik egy órában) pontosan:

146 kilométer 192 méter és 76 centiméter.

Megszületett az első komoly magyar sebességi rekord. Mindenki boldog, Balázst mindannyian körül-



**Nincs megállás a Continental-Ballonabroncsok állandó javulásában. Önkéntes köszönőlevelek, melyeket tisztán a lelkesedés szült, állandóan magasabb megtett kilométerekről szólnak. 70.000 kilométer, amiről pár évvel ezelőtt még álmodni sem mertünk, Continental-Ballonabroncsokkal ma már nem számítanak többé a ritkaságok közé**

# Continental - Ballon



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

fogjuk. Egészen meg van illetőve. Mit tagadjuk, kissé merész dolog az ilyen hepe-hupás puha talajon megkockáztatni a 150 kilométert. Balázs kijelenti, hogy újra megy, mert még sok van a gépben és elsőre nem merte egészen kiengedni. Ismét betolják. Hamarosan eltűnik. Hosszú percek telnek el. Közben Bláthy Ottó Titusz, a Királyi Magyar Automobil Club sportbizottságának elnöke próbálja ki Lancia-Trikappját. A hatalmas, meglehetősen magasépítésű, nehéz 6 személyes túrakocsi már erősen érzi a pálya előbb említett hátrányait. Az őszszakállú, végtelenül szimpátikus öreg úr maga vezeti kocsiját és 92 kilométeres respektábilis sebességet ér el. Legalább 15 százalékot adhatunk hozzá. Egy Lancia-Trikappa jó úton, még álmából felzavarva, is kell, hogy kifussa a 110—115 kilométert. Balázst jelzik újra. Mindenki feszült figyelemmel lesi, mi lesz. A villanyóra ismét jelez. A gyorsaság szemmel láthatóan több, mint előbb. A Sunbeam mint a szélvész rohan el előttünk, hatalmas ugrásokkal, amelyek a pálya egyenetlenségének következményei. Át van a célon, de mi az, a villanyóra tovább jár. Mi történt? Hamarosan konstatáljuk a tényt. Balázs átugorta a célszalagot. A nyomok is kitűnően mutatják. A gép a gumiszalag előtt 3—4 méterrel hagyta el a talajt, itt megszűnnek az egyébként meglehetősen mély nyomok és újra csak a szalag után 4—5 méterre válnak láthatóvá. „Kilenc méter a levegőben!” Csekélység! Pedig milyen jól ment. Feltétlenül 150 kilométeren jóval felül volt. Balázs nem akar belenyugodni. Újra fel akar menni a starthoz. Míg azonban hozzákészülődik, már megérkeztek az első versenyzők és megindul a rendes kilométerverseny. Természetesen a pályát teljesen lezárták és Balázs már csak egy a búzaföldek között húzódó ösvényen mehet fel a starthoz. Ez aztán beadott az újabb kísérletnek. A motor, mely a lassú túrában túlszívódik olajjal, már nem képes leadni azt a teljesítményt, amit az előző két kísérletnél és mikor Balázs László újra indul, már csak 25.100/1000 másodpercre képes, ami pontosan 143 km. 426 méter 16 cm-es eredmény, tehát csaknem 3 kilométerrel gyengébb az első kísérletnél.

A verseny folyik tovább. Balázs befejezte a kísérleteket. A gépet újra felrakják a teherautóra. Újabb diadal a Sunbeam-nek, a Castrol-nak, a KLG-nek és ami nekünk magyaroknak a legjobban esik, diadal a magyar találmánynak, a magyar ipar munkájának, a „Superrex” üzemanyagnak. A verseny folyik tovább. Balázs már nyugodtan nézi Bosnyák Iván OM-Superbájából és lesi-lesi hány percig tart még 146 kilométeres magyar rekordja. Megdöntötték. De csak hárman. Delmár, báró Wolfner és Szini János. Ők azonban stabil négy keréken. Es ha másodsor nem ugrik a Sunbeam, igen kétes, hogy nem-e Balázsé a magyar sebességi rekord.

## A Tiszántúli Automobil Club túraútja

Nevezési zárlat 1927 június 11. Utónevezések kétszeres tétellel június 15-én este 8 óráig.

A Tiszántúli Automobil Club túraútja iránt az idén is hatalmas érdeklődés nyilvánul meg. A tavaly oly jól sikerült túra, a közbeiktatott 14 kilométeres gyorsasági és 4 kilométeres homokversennyel, oly nagy és őszinte sikert aratott, hogy az idén azon az összes jobb budapesti és vidéki autóvezetők és motorkerékpárosok részt fognak venni.

Az idei verseny terminusát Kállay Miklós főispán, a TTAC fáradhatatlan és sportszerető elnöke a club sportbizottságával együtt június 19-re állapította meg. A tavaszi terminus, szemben a tavalyi késő őszhez, minden bizonnyal nagymértékben hozzá fog járulni ahhoz, a nevezések száma még a tavalyit is túlhaladja. A nagy verseny előkészítésének érdeme dr. Marton Gyula, a TTAC agilis titkárának nevéhez fűződik, aki fáradságot nem kimélve, dolgozik a verseny sikere érdekében.

A túraút az idén Miskolcra indul ki és mintegy 200 km-es távon keresztül éri el a célt, Nyíregyházát. A pálya útvonala a következő: Miskolc—Szikszó—Novaj—Hidasnémeti—Gönc—Pálháza—Sátoraljaújhely—Sárospatak—Bodrogkeresztur—Tokaj—Rakamaz—Nyíregyháza. Rakamaz és Nyíregyháza között kerül eldöntésre a 10 km-es gyorsasági verseny, mely az idén a tavalyihoz ellenkező irányban kerül lefutásra. Mint látjuk, a pálya hossza mintegy 4 km-rel rövidebb lett. Ennek célja azonban, hogy a pálya minden fordulótól mentes legyen és ilymódon a kocsik valóban maximális sebességük kifejtésére legyenek képesek. A gyorsasági verseny útvonala meglepetés lesz a résztvevőknek, amennyiben azt a rendező club a leg gondosabban megjavíttatta és rendbehozatta. A kocsik és motorkerékpárok Rakamaz után a 8. kilométerkötőtől beérkezésük sorrendjében indíttatnak. A nyíregyházi ebéd-szünet után tovább haladnak a versenyzők a Székely és Berkesz között tartandó homokversenyhez. A homokpróba az idén részben köves, majd homokos talajon 8.57 kilométeres távon kerül eldöntésre.

A járművek a verseny alkalmával az irányban vizsgáltnak meg, hogy mennyiben érik el a normális túramértéknek megfelelő viszonyok között az üzembiztonságnak, a szabályosságnak és a síkon kifejtett gyorsaságnak a feltételek által megállapított normális mértékét. A kocsik csakis a Királyi Magyar Automobil Club, vagy más elismert automobilclub, illetőleg a KMAC-al, vagy más elismert automobilclubbal affiliált egyesület tagjai által nevezhetők és vezethetők. A gyorsasági verseny ellenben nyitva áll és azon résztvehet bármely magános vagy cég, minden nagyságú vagy üzemi automobil. Természetesen ezen verseny résztvevői is kötelesek az egész túraút végigfutni. A motorkerékpárok, csak valamely belügyminiszterileg jóváhagyott vagy elismert nemzetközi egyesület kötelékébe tartozó egyén által nevezhetők és vezethetők.

A résztvevők két csoportra oszlanak, túrakocsik és sportkocsi csoportjára. A túrakocsik csoportjában versenyeznek a sportkocsik. A kompresszoros kocsik sportkocsikként lesznek elbírálva. A sportkocsiknak minősí-

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

tett kocsik a versenyben a túrakocsik kategóriájában egy kategóriával magasabb hengerűrtartalmú kocsikkal lesznek elbírálv. Ezen csoportból ki vannak zárva mindazon gépkocsik, melyek építésüknél fogva mint tipikus versenykocsik osztályozhatók. Efelett fellebbezés kizárásával a gépkocsikat átvevő bizottság dönt. A homokpróba versenykocsik részére nem kötelező.

A túraútra benevezett automobilon és motorkerékpárok június hó 18-án szombaton d. u. 2 órától 6 óráig

a miskolci tüzérlaktanyában megjelenni tartoznak, ahol a sportbizottság a kocsikat kategóriájuk szerint átveszi és startszámokkal ellátja. Este ismerkedési vacsora a miskolci Korona-szállóban. A motorkerékpárok reggel ½6 órakor, az automobilon 6 órakor indítatnak Miskolcra.

Mindennemű felvilágosítással szívesen szolgál a Tiszántúli Automobil Club titkári hivatala, Nyíregyháza.

## Osztrák Tourist Trophy

Thumshirn (Ardie-Jap) másodszor nyeri a Szenior Tourist Trophyt. Steltzer (BMW) futja a legjobb kört 12:13.4 = 88.846 km. K. Gall (BMW) harmadik, Gayer (Chater-Lea) megnyeri a Junior kategóriát és megdönti a régi kategóriarekordot. Stanzel MAC (250 Rex-Acme) a verseny egyedüli magyar győztese. A kis kategóriákat ismételtén Puch-gépek nyerik (1. Runtsch, 2. Höbel, 3. Sandler).

Az osztrák TT, mely éveken keresztül a magyar vezetők oly fényes győzelmét hozta, idén a magyar TT-mesterek, Feledy és Delmár nélkül került eldöntésre. A nagy nemzetközi konkurenciában, melyben ott találjuk a német BMV-menőt, Steltzert, a belga F. N.-vezetőt, Levinfosset és másokat, csupán két magyar, a 250 kcm.-es Rex-Acme-vezető Stanzel, és az 500 kcm.-es kategóriában induló Urbach látható. Stanzel Gyula (MAC) Rex-Acme-gépével ezúttal igen jól szerepelt és sikerült neki kategóriáját megnyerve a már hagyományos magyar győzelmek közül egyet megszerezni. Urbach Lászlót ezúttal ismét balszerencse üldözte, mint oly számos más versenyen. A verseny legelejétől kezdve gyertya- és kuplungdefekttekkel küzdött, mígnem a 11-ik körben feladta a számára már reménytelen küzdelmet.

A verseny a régi osztrák TT-körön (Grüner Baum-Laab im Walde—Wolfsgraben—Breitenfurt (egy kör 18.1 km.) került eldöntésre). A versenyvezetőséget az OEMV (Osztrák Motorkerékpár Szövetség) tagjai alkották, akik közül Richard Haller elnök, Theo. Kästner alelnök, Max Oberndorfer és Karl Lohr, az Osztrák Automobil Klub sportbizottságának delegáltjai voltak azok, kiknek a verseny sikere elsősorban volt köszönhető.

A Szenior TT-verseny 17 körön (307 km.-es távon) került eldöntésre. A start ezúttal újításképpen kategóriánként egyszerre történt, olyképpen, hogy a versenyzők előtt haladó és Dirlt által vezetett Salmson-autóból a startvonalon adták meg a startjelet. Ámbár az időmérők szempontjából ez előnyös volt, a versenyzőknek bizonyos veszélyt jelentett a szűk úton való egyszerre indulás. Ennélfogva a jövőben valószínűleg visszatérnek majd az angoloknál is szokásos páros indulásra.

A Szenior kategóriában mindjárt a start után Mösslacher (Sunbeam) kerül az élre és 1 kör után nem kevesebb, mint 5 másodperccel veri az utána következő Thumshirnt. A sorrend

ezekután Putzker (Triumph), Niesner (Norton), R. Karner (DSH), Gall (BMW), Auracher (AJS) és Steltzer (BMW) stb. Urbach defektjei folytán az első körben már a 10-ik helyen fekszik. A versenyt általában két dolog jellemezte: A vezetők tömeges kiesése és Thumshirn (Ardie), valamint Putzker (Horsman-Triumph) párharc. A második körben Thumshirn vezet 5 másodperccel Putzker előtt, míg a harmadik körben már 0.4 másodperccel Putzker van elől. Jól tartja magát a BMW-vezető K. Gall, aki a harmadik helyen fekszik és a roppant biztosan menő Karner (DSH), aki állandóan az élvonalak nyomában van. Mösslacher, aki az első körben vezetett, különböző balesetek folytán 17-ik, majd nem sokára feladja. A negyedik körben Putzker előnyét valamivel nagyobbítja és a harmadik helyre, Thumshirn mögé Meyer (Frera) nyomul fel. Urbach fokozatosan feldolgozza magát és most már a 7-ik helyen fekszik. A BMW-vezetők nyugodt futást produkálva tartják 5. és 6-ik helyüket. Az 5-ik körben megmutatja a két BMW-vezető, hogy mire képesek gépeik. Steltzer 5-ik körében nem kevesebb, mint 35.6 mp.-el javítja meg Linser tavalyi körrekordját és elsőrendű, 88 kilométeren felüli átlagot fut ki. Hogy nem véletlen teljesítmény ez, azt bizonyítja K. Gall, aki BMW-jével ugyanakkor 26 mp.-el javítja meg a régi rekordot. Az élen azonban még mindig az elkeseredetten küzdő Thumshirn és Putzker van. Ezúttal mintha Thumshirn-nek kedvezne a szerencse, mert alig egy másodperccel bár, de újra vezet. A 6-ik körben Putzker, majd a 7-ikben ismét Thumshirn vezet, a különbség közöttük minimális. A 8-ik körben Thumshirn magához ragadja a vezetést és 30 másodperces előnyre tesz szert Putzkerrel szemben. A 3-ik helyen Karner (DSH), a 4-ik helyen pedig a magát kitünően tartó K. Gall (BMW) fekszik. A 9-ik körben a helyzet nem változik, csupán Karner tankol és ennek folytán visszaesik az 5-ik helyre K. Gall (BMW) mögé. A 10-ik körben a mindeddig is izgalmas verseny eléri tetőpontját. K. Gall (BMW) meglepetésszerűen magáhozragadja a vezetést és közel 2 perccel veri Thumshirnt. A helyzet egyebekben nem változik. A 11-ik körben azután beáll a reakció. Az erős iram folytán megkezdődnek a tömeges kiállások. K. Gall (BMW) gumidefekt folytán a 6-ik helyre kerül, míg Putzker (Triumph) lánclazulás és le-

# Indian

## motorkerékpárok

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

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

66



Telefon:  
128-29



esés folytán feladja. Thumshirn megint az élen van és most már biztosan nyeri versenyét. A 14-ik körben sajnálatos baleset folytán Auracher fiatal osztrák AJS-menő beleszalad Karnerba, majd megingott gépét hasztalan próbálva újra menetirányba hozni, nekivágódik egy távirópóznának. Karner szintén bukik, de csupán könnyű sérüléseket szenved, míg Auracher igen súlyosan megsebesül. Karner balesete folytán feladja. A 17 startolt közül még versenyben lévő 5 versenyző fejezi be a versenyt.

**Végeredmény:** 1. Thumshirn (Ardie-Jap) 3:51:31, *átlagsebesség* 79.744 km., 2. Steltzer (BMW) 3:59:54.2, 3. K. Gall (BMW) 4:11:15.6, 4. Riepl (Sunbeam) 4:34:56.2, 5. Schallowitz (Delta-Gnom) 4:38:03.3. *Indult:* 22, *célbaérkezett* 5 versenyző.

**Leggyorsabb kör:** Steltzer (BMW) 13:13.4. *Átlagsebesség:* 88.846 km.

**Thumshirn körei:** 13:26, 13:29, 13:21.4, 13:19.8, 13:11.6, 13:04.2, 13:06.4, 13:06.6, 13:30.4, 15:07, 13:23.6, 13:36.6, 13:44.8, 13:26.6, 14:00.6, 13:56.4, 14:41.

Thumshirn győztes gépének felszerelése: 490 km. ohv. Jap-motor (85.5 mm. fúrat és 85 mm. löket), Bosch-gyújtás és gyertya, Binks, kétfűvókás porlasztó, Sturmey-Archer-sebességváltó, amerikai Diamond-láncok, Excelsior-pneuk, Invulnerral biztosított tömlőkkel, André-lökhárító és Castrol R.-olaj volt.

**A Junior Tourist Trophy (Táv: 17 kör — 307.7 km.)** Gayer (Chater-Lea) biztosan nyerte és csupán az első 6 körig küzdött a magát kitűnően tartó Cimpaval (AJS). Feltűnést keltett Kodric (Bianchi) gyenge szereplése, aki egyideig a 18-ik helyen feküdt, majd az 5-ik kör után feladta. O. Putz (Sunbeam) a verseny közepén szépen felnyomul és már úgy látszik, hogy legalább is biztos harmadik, amikor szögdefekt folytán nem kevesebb, mint 22 szakítással belső gumiján feladja versenyét.

**Részletes eredmények:** 1. Gayer (Chater Lea) 4:00:28.2, *átlagsebesség* 76.776.5 km. 2. Cimpa (AJS) 4:03:55, 3. Mhüllegger (AJS) 4:11:42.8, 4. Szuchy (Harley-Davidson) 4:35:18.2, 5. Reiter (Monet-Goyon) 4:39:38.6, 6. Levin Josse

(FN) 4:40:49.2. **Leggyorsabb kör:** Gayer (Chater-Lea) 13:09. *Indult* 20, *célbaérkezett* 11 versenyző.

A győztes gépének felszerelése: 71 mm. fúratú és 88 mm. löketű 348 kcm.-es ohc. Chater-Lea-motor, Best & Lloyd-olajszivattyú, Sturmey-sebességváltó, Gazda-rúgóskormány, Renold-láncok, Terry-nyereg, Dunlop-pneumatikok és térd-szűrítők és KLG-gyetya.

A Győztes körei: 15:04, 13:09, 13:52.2, 13:45.08, 13:47.2, 14:44.2, 13:44, 13:31.4, 13:43.2, 13:56.2, 13:45.8, 14:59.6, 13:49.6, 14:06, 14:16.2, 15:02, 15:11.8.

A 250 kcm.-es kategóriában a négy induló közül mindjárt az első körben kettő kiállt és így a verseny Stanzel (Rex-Acme) és Machu (Rex-Acme) küzdelmévé zsugorodott össze. Stanzel végig vezetve biztosan nyeri versenyét.

A győztes 66 mm. fúratú és 88 mm. löketű, 249 kcm.-es gépének felszerelése: ohv. Blackburne-motor, Burmann T. T.-váltómű, M. L.-mágnés, AMAC T. T.-porlasztó, Coventry-láncok, Bosch-gyertya, Webb-villa és fékek, Lycet Aero-nyereg, Dunlop drótbetétes pneuk, Shell-benzin és Shell Voltol alkották.

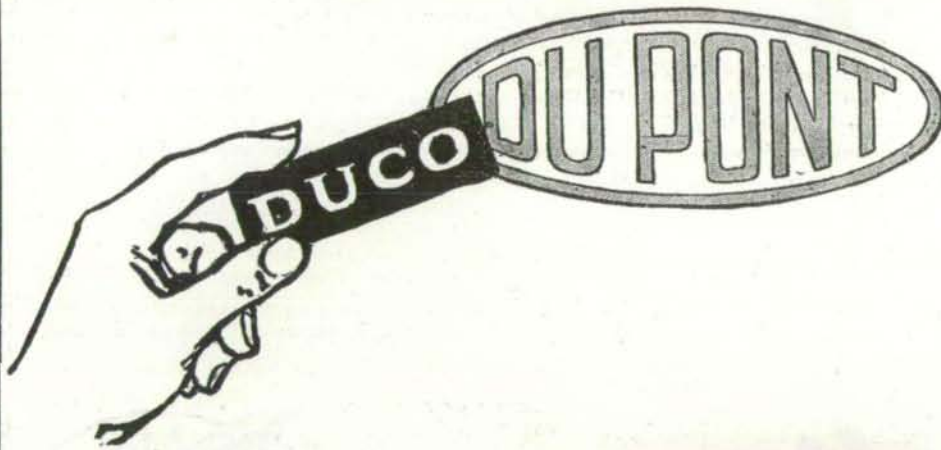
**Részletes eredmények (Táv 12 kör — 217.2 km.):** 1. Stanzel (Rex-Acme) 3:33:10.8, *átlagsebesség:* 61.068 km. 2. Machu (Rex-Acme) 3:58:42.6. **Leggyorsabb kör:** Machu (Rex-Acme) 73.461 km. *Indult* 4, *célbajött* 2 versenyző

Stanzel körei: 18:22, 17:59.2, 17:35.6, 17:23.6, 17:35.4, 18:02.8, 18:06.4, 17:42.6, 17:17.4, 17:10.8, 17:58, 18:06.

**Az ultralighweight (175 kcm.) kategóriában (Táv: 10 kör — 181 km.)** Runtsch, Höbel és Sandler mindhárman Puch-gépen egymás között intézték el a verseny sorsát. A többi három induló (2 DSH és 1 Rex-Acme) gép vezetői egy percig sem szóltak bele a küzdelembe.

**Részletes eredmények:** 1. Runtsch (Puch) 2:32:56, *átlagsebesség:* 71.011 km. 2. Höbel (Puch) 2:35:53.6, 3. Sandler (Puch) 2:48:26, 4. Schwarz (DSH) 2:49:34.6, 5. Huneck (DSH) 2:53:57.4. **Leggyorsabb kör:** Runtsch (Puch) 14:28.4. *Átlagsebesség:* 75.035 km. *Indult* 8, *célbajött* 5 versenyző.

Runtsch körei: 15:33, 15:05.6, 15:04.4, 17:30.4, 15:08.6, 15:07, 15:02.6, 15:02.8, 14:53.2, 14:28.4.



**Fényeztesse kocsiját amerikai DUCO zománclakkal!**



Mindennemű műszaki és szakfelvilágosítást nyújt a Dupont Duco gyár magyarországi vezérképviselete

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



## Az angol Tourist Trophy

Június 13, 15 és 17 az idei év e három, mondhatni legnevezetesebb motorkerékpár terminusa. Ezen a három napon futják az „Isle of Man“-en, Man-szigetén az angol Tourist Trophyt. Az angol TT kétségtelenül a legiránytadóbb és legklasszikusabb verseny minden esztendőben. Akik itt győznek, azokról elmondhatjuk, hogy a világ legjobb motorkerékpárvezetői és amely gépek itt az elsők között tudnak végezni, azokról bátran elmondhatjuk, hogy a világ legjobb és legerősebb konstrukciói. Amely gyárnak pedig a versenygépei jók, annak legtöbbször a szériagépei is kell, hogy jók legyenek.

Június 13, 15 és 17 az idei angol TT dátumok. 13-án futják a Junior Tourist Trophyt (350 km.), 15-én Lightweight Tourist Trophyt (250 km.) és 17-én van a nagy nap, a leggyorsabb TT, a Senior Tourist Trophy, az 500 km. gépek számára. Az Ultra-Lightweight TT-t, valamint a Sidecar Tourist Trophyt most sem írták ki az angolok. Mindkettőnek oka tisztán kereskedelmi momentumokra vezethető vissza. A 175 km. gépek kitűnő teljesítményei, melyek alig maradtak el a nagy gépektől, mondhatni hamis beállítást adtak a kis gépekről és azt a színezetet keltették, mintha a kis gépek éppen olyan gyorsak volnának, mint a nagyok. Természetesen, itt ez egyszer tényleg speciál agyontuningolt masinákról volt szó és ezeknek az eredménye tényleg megtévesztette a világot. Ezért az angolok inkább lemondották. A Sidecar TT elmaradása szintén kereskedelmi okokból eredt. A fényképek, a nagy kidülések és kihajlások azt mutatták, mintha az oldalkoosi utasának mindig ki kell dőlni, hogy egy fordulót vehessen. Ez a laikus közönségben igen nagy visszatetszést keltett és többen lemondottak egy esetleges oldalkoosi vásárlásától, mert azt mondták, hogy ők az efféle kényelmetlen eszközt nem vásárolják közlekedési célokra. Azt tudniillik nem tudták, hogy kidülés és kihajlás csupán versenyoldalkoosiknál és magában a versenyben szükséges.

Igy a mai angol TT három fontos versenyre zsugorodott össze a két év előtti 5 versenyszám helyett.

•Az idei verseny határozottan nagy érdeklődésre tart számot. Az olaszok ismét hatalmas gárdával rándultak át a Szigetországba. Dacára, hogy a legjobb olasz versenyző, Pietro Ghersi még kórházban fekszik, a Guzzi-team így is nagyon erős lesz. A 250 km. kategóriára 29 nevezés érkezett, 26 angol és három félelmetesen gyors kis vörös Guzzi, nyergükben Achille Varzi, Ugo Prini és Mario Ghersivel. Ellenük az angol elite-menők, Handley (Rex-Acme), Davison (Rex-Acme), Porter (New-Gerrard), Johnston (Cotton) a múlt évi győztes és Colgan (Cotton), Bennett és Ashby (OK) állanak ki. A győztest Porter, Johnstone, Bennett és Varzi között kell keresnünk.

A 350 km. versenyben 46 az indulók száma. Négy Royal-Enfield, 3 Rex-Acme (Handley), 3 Velocette (Bennet, Longman), 3 New-Imperial, 4 Sunbeam (Walker és Tommy Spann), 6 AJS (Simpson, Wade, Rowley és Hough), Porter (New-Gerrard), Parker (Douglas), 3 Cotton (Johnstone, Colgan), 2 Excelsior (a két Twemlow testvér), 3 New-Hudson (Bullus), a legkiemelkedőbb nevek. Handley, Bennet, Simpson a favoritok az eddigi eredményeik szerint, de éppen úgy lehetnek a Twemlow testvérek, Walker vagy Johnstone is elől.

Az 500-asok között 54 nevezést látunk. Itt csak két Guzzi indul, Arcangeli és Varzi. Hat Norton (Bennett, Woods, Shaw és Craig) igen jó nevekkal áll csatasorba. Ashby és a volt AJS-menő Longman Rudge-ön indulnak. Az AJS itt is hatalmas csapatot indít (Simpson, Hough, Rowley, Wade és a délafrikai Cohen). A híres Douglas-menő Dixon is AJS-en indul. Nagy teamekkel áll ki a Scott, a HRD és az újjáéledt Montgomery. Porter egy Sunbeam-en száll be, míg a gyors ember Patchett egy Mc-Evoy nyergében próbálkozik. Négy Triumph is indul, de hogy ki fogja őket vezetni, az még bizonytalan. Hogy ki nyeri az idei Senior TT-t, azt megjósolni szinte lehetetlen. Legalább 10 oly név van a listában, akik már több TT-győzelemmel tértek haza otthonukba és így szinte lehetetlen megjósolni régi emberé, avagy új vezető lesz-e az idei TT-babér. Mindenesetre azt leszögezhetjük, hogy jó lenne ott lenni és végignézni a világ legszebb és legnagyobb Tourist Trophyját.

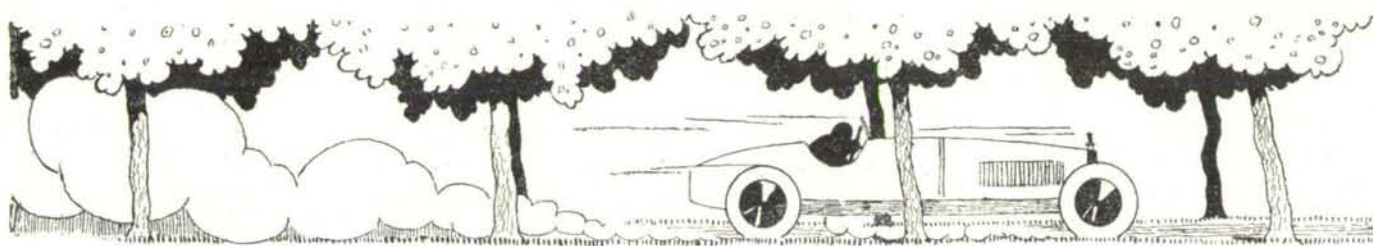
## KITŰNŐ FÉNYKÉPEZŐGÉPEK

						
<b>BUDAPEST</b> IV, Ferenciek tere 2		<b>BUDAPEST</b> Tisza István-utca 7		<b>PÉCS</b> Városháza		<b>GYŐR</b> Arany János-u. 25

## SEMPERIT-PNEU

autó- és motorkerékpárgumi gyári lerakat

Salzberger és Társa Budapest, VI. ker., Révay-u. 9. — Telefon: Teréz 224-84. szám



# MAGYAR TÚRAÚT 1927

Wolfner László báró (Bugatti) a Túraút abszolút győztese. — Szini János (Austro-Daimler) új útvonalrekorddal nyeri a parádi hegyversenyt. — Delmár Walter (Steyr) 155 kilométeres sebességi rekorddal nyeri a Tát-Nyergesújfalu közötti sikhversenyt. — Hummel Endre (Velocette) a solo, Pápai István (James) a sidecar győztese a túraútnak. — A gyári team-díjat az Austro-Daimler (Szini, Cerri, gróf Pálffy-Daun), a clubteam-díjat a KMAC (Delmár, Wolfner László és Almássy L. Ede) nyerték. — A motorkerékpár-teamek között győztes a Méray gyár. — Urbach László (Harley-Davidson) úgy a síkon, mint a hegyen a leggyorsabb oldalkocsivezető. — Széchenyi Miklós gróf (Bugatti) győz a versenykocsik között. Károlyi Ferenc gróf (Bianchi) nyeri a túrakocsi-kategóriát. — Albrecht főherceg (Steyr) a parádi hegyversenyben a túrakocsik között a leggyorsabb időt futja

A KMAC 1927. évi, immáron szokásossá vált, túraútról jelenleg elmondhatjuk, hogy teljesen a sport jegyében folyt le. Az az egészséges ötlet, hogy a Királyi Magyar Automobil Club 1927-re kiírta az automobilbajnokságot és ennek két pontszerző versenyét a Túraút keretében rendezte meg, széppé, élvezetessé és érdekessé avatták az egyébként alapfeltételeiben túlkönnyű túrautat.

Az az egészséges és sportszerű küzdelem, ami az egész Túraúton a nálunk jelen pillanatban legintenzívebben versenyző Austro-Daimler-, Bugatti- és Steyr-vezetők között lefolyt, a kétnapos versenyt az év legklasszikusabb meetingjévé avatta. Őszintén és objektíven ítélve meg az esélyeket és eredményeket, mondhatni mindhárom gyár versenyzői a tőlük telhető legszebb eredményeket érték el. Szemre a legszebbet feltétlenül a Bugatti-versenyzők nyújtották, akik közül az általános értékelésben öten az első hat közé jutottak, elfoglalván báró Wolfner András, gróf Széchenyi Miklós, dr. Feledy Pál, báró Lipthay Antal és galgóczi Heteés Sándor révén az 1., 2., 3., 4. és 6. helyet, úgyszintén győztek a sport- és versenykocsik osztályában. Ezzel ellentétben az Austro-Daimler-gyár szintén alaposan kivette részét a sikerekből. A már a múlt esztendőben örvedetesen feljavult Szini Jánossal új kitűnő útvonalrekorddal megnyerte a 7 kilométeres parádi hegyversenyt, maga mögött hagyván Delmár Waltert, aki mindezeidig hors concours állott a magyar hegyversenyeken. Az Austro-Daimlerek teamje: Szini János, Cerri Károly és gróf Pálffy-Daun József legmagasabb pontszámot érték a benevezett és a versenyt végigfutott teamek között és így őket kell tekintenünk a „Team-díj” tulajdonképpeni győztesének. Nem kisebb dicsőséggel szerepeltek az 1927-es túraúton a Steyrek. Kitűnő exponensük, Delmár Walter a Tát-Nyergesújfalu közötti kilométerversenyben ezúttal Magyarországon első ízben a legrealisabb körülmények között 155 kilométeres eredményt ért el, ami egyben magyar sebességi rekordot is jelent. Második helye a parádi hegyversenyben némileg menthető, mert egy nappal a túraút előtt gépének egy kisebb akcidente folytán egész éjjel dolgozott és emiatt éppen nem frissen állott a hegyverseny startjához.

A Steyr-vezetők (Delmár Walter, Wolfner László és

Almássy László Ede) nyerték egyébként a klubok részére kiírt teamdíjat, a KMAC-nak szerezvén meg a szép trofeát. Mielőtt a Túraút részleteire áttérnénk, meg kell állanunk egy szóra a versenyrendezésnél.

Külsőleg minden szép volt. Minden a legnagyobb rendben, simán folyt le. Mégis a kritikus és nem is a szigorú kritikus, sok-sok olyan tényről állapíthatott meg, aminek a mai fejlett viszonyok mellett már nem szabadna megtörténnie. Ezúttal igen sok hiba történt, aminek a jövőben nem szabad előfordulnia. Kezdjük a két sebességi verseny útvonalának állapotával. Egyik sem volt olyan, amilyennek lennie kellett volna. A Mátra-hágó déli oldala, ahol a verseny megtartatott, nagyon rossz állapotban volt, amit bár az utolsó pillanatban némileg rendeztek, mégsem volt olyanak nevezhető, ahol a versenyzők teljes tudásukat kifejthették. Aki átfutott a Mátra-hágó északi oldalára, láthatta tulajdonképpen, hogy milyen is a jó hegyi út.

Ugyanez áll a sikhverseny terepére. Ott is közvetlenül a verseny előtt végezték a hevenyészett javítómunkálatokat, úgy, hogy sikerült is egy puha, egyenetlen és púpos útszakaszt létrehozni. Mindkettőért határozottan az Automobilklubot kell okolnunk, melynek összeköttetései révén oda kellett volna hatnia, hogy a bajnoki versenyekre a lehető legjobb útviszonyok fogadják a versenyzőket. A sikhverseny terepe oly nehéz volt, hogy átlag 10—15 kilométert vont le minden kocsi teljesítményéből.

Határozottan gyengéje utóbbi időben a KMAC versenyeinek a „sajtóinformálás”. Az Automobilklub elfelejti, hogy a legnagyobb propagandát az automobilizmus érdekében a szaksajtó fejt ki. Mindazonáltal érdekes, hogy nálunk a szó szoros értelmében könyörögni kell az eredményekért és a szó szoros értelmében rossznéven veszik az embertől, ha a legprecízebb és legpontosabb adatokra kíváncsi és azokat kérélemzi. Az Automobilklub elfelejti, hogy a magyar automobilizmus ma már kinőtt a gyermekcipőből és ha lépést akar tartani az idővel, úgy a pontosságra, az eredmények gyors és pontos kiszámítására, azok publikálására nagy súlyt kell helyezni. A KMAC semmiképpen sem méltányolja a szaksajtó munkáját. Oda kellene hatni, hogy egyes lapok, értve ezalatt a szaklapokat, mindenkor a teljes anyagot kaphassák

meg, hiszen ezek tudósításai nemcsak a jelen hanem a jövő számára is készülnek. Ezen összegyűjtött eredmények statisztikai és fejlődési szempontból is nagy értékkel bírnak.

A harmadik, amit szavá kell tennünk, a motor-kerékpárosztály teljes dekadenciája. Az Automobilklub görcsösen ragaszkodik a „motorkerékpár-fenhatóság” elvéhez. Ezzel elérte azt, hogy ma már nincs motorkerékpárszakosztálya a KMAC-nak. Legalább is nem látható. Sorra keletkeznek a motorkerékpárklubok, osztályok és ezzel kapcsolatban ki kellene fejlődnie egy rendszeren és képviseleti alapon működő motorkerékpárszövetségnek. Ma már nem vagyunk ott, ahol voltunk 3—4 év előtt, amikor 10—15 KMAC-motoros képezte Magyarország motoros állományát. Leszögezzük, hogy akkor tökéletes rend volt. Azt a precíz munkát, amit akkoriban Máty Dezső, a motorkerékpárosztály elnöke és Jakab Tivadar, a szakosztály titkára az állandóan üléselő szakosztállyal kifejtettek, ma már nem látjuk sehol. Ma a magyar motorkerékpársportnak de facto nincs fenhatósága, nincs nyilvántartása, nincs klubképviselete. A magyar motorkerékpársportot a KMAC ma úgy kezeli, mint a várúr a jobbágyait. Csodálatos, hogy minden sportban van sportszövetség, csupán a hatalmas arányokban terjeszkedő motorkerékpársportban nincs. Igazán furcsa, hogy a Túraút motorkerékpárversenyének díjait nem tudták kiosztani, mert a KMAC, a motoros fenhatóság nem tudja, hogy ki tartozik az A. és ki a B. kategóriába. A motoros fenhatóság nem tudja ki nyert már versenyt és ki nem? Hát Uraim ne haragadjanak, de ha nem akarnak vagy nem tudnak dolgozni, engedjék át a munkát másnak. Alakuljon meg a Magyar Motorkerékpár Szövetség. Legyen abban minden klub egyenlően képviselve és akkor lesz rend a motorkerékpársportban is éppen úgy, mint a többi sportágban. Akkor nem fog megtörténni, hogy versenyek Szövetségi képviselő nélkül maradnak. Akkor másnap már a Tourist Trophy köreit olvasni fogjuk a lapokban. Ma már az Automobilklub motorkerékpárversenyzői sem számban, sem tudásban és eredményekben nem állanak egyedül a magyar motorkerékpársportban. Itt a MAC, a TTC, a BBTE, az MTK és újabban a rohamosan fejlődő vidék. És mindezek kénytelenek ölbetett kezekkel nézni, amint róluk, de nélkülük intézkednek.

Gyerünk azonban tovább. Le kell szögeznünk, hogy a Túraút feltételeiben egészen másként volt, mint ahogyan történt. Kategóriákról volt szó és a végén lett egy összértékelés. Mindenki kategóriára nevezett és a végén szó sem volt kategóriáról. A díjazás a kiírásban választás

útján való keresztülvitelt ígért. Először választ a túrakocsi, azután a sportkocsi és végül a versenykocsi. Ezt sem láttuk. Kérdezzük ezután, ki tartja be a szabályokat, ha nem az Automobil Club, mint sportfenhatóság.

Mindezeknek koronája azonban a program volt. Mire való a program? Jelen esetben arra, hogy megtudjuk belőle a nevezett kocsik beosztását: Versenykocsi, sportkocsi, avagy túrakocsi. Megtudjuk a versenyző járművek hengerűrtartalmát és a vezetőket. Mindkettő hiányzott. A laikus közönség, melynek nevelése volna a KMAC első feladata, csak azt olvassa, hogy a Hanomag pont utolsó és ideje a hegyiversenyben 15 perc, de azt már nem tudja, hogy hengerűrtartalma csupán 500 kcm. Olvassa, hogy ki milyen sebességet ért el, de fogalma sincs róla, hogy versenykocsin, avagy nehéz karosszált túrakocsin érte-e el eredményét. A túraút fontossága ma már óriási úgy sportbeli, mint kereskedelmi szempontból. A gyárak, képviseltek és magánosok milliókat áldoznak a versenyben való részvételért. Megkívánhatják tehát, hogy a rendezők a résztvevők érdekeiket védjék. Automobilok és motorkerékpárok indulnak a túraúton, a programban tehát elsősorban velük kell foglalkozni. Az, hogy Parádon túrapalackok lesznek a kocsikba rakva, az mellékes és harmadrendű esemény. Végül pedig, ha már, akkor. Ha már nem tudjuk meg a programból, hogy ki vezeti a gépeket, hogy milyen kocsit vezet az, aki rajta ül, legalább a startszámok egyezzenek. Leszögezzük, valami nincs rendjén. Hiányzik valaki az Automobilklubban, aki vérbeli sportember, aki szereti a precíz munkát. Hiányzik a lelkesedés. Hiányzik az ideálokért való küzdelem. Nagy eseményeket ideálok és lelkesedés nélkül elérni soha sem lehetett és soha nem is fognak. Mert ha így haladunk tovább, akkor a magyar automobil- és motorkerékpárversenyek elvesztik vonzóerejüket és komolyságukat.

Végtelenül sajnáljuk, hogy nekünk kell éppen megírni mindezt. Mi azonban egy objektív sajtóorgánium vagyunk. Mi a sportért, a sport realitásáért, az ideálokért küzdünk. Lehet, hogy azért, mert mindezeket megírtuk, újabb ellenségeket szereztünk magunknak, de ugyanakkor újabb barátokat, mert az, aki lapunkat elolvassa, azt fogja mondani: ezek komoly munkát végeznek. Kérjük az Automobil Club igazgatóságát, választmányát és sportbizottságát, vegye tárgyalás alapjául a fentebb elmondottakat, vizsgálja meg azok tartalmát és látni fogja, hogy tökéletesen igazunk van.

Térjünk át a verseny, illetve a túraút sportbeli eredményeire.

Első nap: 1927 május 26. Útvonal: Budapest—Hat-

*Ezüst  
versenydíjak  
speciális  
üzlete*



*Toch ékszerész  
Budapest, IV., Városház-utca 16  
Dús választék! Jutányos árak!*



van—Gyöngyös—Mátra hegyverseny—Parád (ebédálomás)—Sirok—Pásztó — Balassagyarmat—Vác — Budapest.. Az első nap távja 387.82 km.

Benevezett összesen 48 versenyző.

Indult 45 versenyző.

Távolmaradt a starttól: Baráth Leó László (Alfa-Romeo), Szilágyi Imre (Salmson) és Halmos testvérek (Amilcar), ami a tréningben megsérült.

Célba futott az első napon 43 versenyző. A parádi

hegyversenyt nem abszolválta két versenyző: Kappel Lajos (Magosix-túrakocsi), akinek kocsija még Budapest határában kapott kisebb defektet, amit azonban csak másnapra tudtak helyrehozni. Francsek Imre (Benz-Mercedes) kocsiján a mágnes meghajtó Coventry-lánc, ami ezer esetben egyszer fordulhat elő, elszakadt, mire azonban helyrehozták, oly sok időt vesztek, hogy a Túraútat feladni voltak kénytelenek.

A hegyverseny eredményei a következők:

## A Mátrafüred-Mátrahágó hegyverseny. Távolság 7 km.

**Rekord 1926. Automobilok. Delmár Walter (4.5 Steyr) 7:23.8.**

**Motorkerékpárok. dr. Hajós Imre (596 Scott-sidecar) 8:46.6.**

**1927 május 26.**

### Automobilok:

Versenyző neve	Gépe és hengerűrtartalma, kocsineme	Idő	Sebesség
1. Szini János	2994 Austro-Daimler-Sport	7:03.6	59.472 km.
2. Delmár Walter	4500 Steyr-Sport	7:05.0	59.292 „
3. Wolfner András br.	2300 Bugatti-komp.-Sport	7:12.6	58.248 „
4. Széchenyi Miklós gr.	1496 Bugatti-Verseny	7:15.8	57.816 „
5. Feledy Pál dr.	1496 Bugatti-Verseny	7:27.8	56.268 „
6. Liphay Antal br.	1992 Bugatti-Verseny	7:42.6	54.468 „
7. Wolfner László	3312 Steyr-Sport	7:58.6	52.632 „
8. Heteés Sándor	1992 Bugatti-Sport	7:59.4	52.560 „
9. Pálffy-Daun József gr.	2994 Austro-Daimler-Sport	8:23.0	50.076 „
10. Dietl Hubert	1097 Amilcar-Sport	8:23.8	50.004 „
11. Lyka István	1198 O. M.-Superba-Sport	8:24.6	49.932 „
12. Cerri Károly	2994 Austro-Daimler-Sport	8:31.4	49.248 „
13. Albrecht főherceg	3312 Steyr-Túra	8:42.2	48.240 „
14. ifj. Horthy Miklós	2649 Austro-Daimler-Sport	8:46.4	47.844 „
15. Zichy Tivadar gr.	1992 Bugatti-Sport	8:52.6	47.304 „
16. Péchy Tamás	2426 Rover-Sport	8:57.2	46.908 „
17. Wilhelm Sándor	1995 Ballot-Sport	9:00.3	46.584 „
18. Károlyi Ferenc gr.	2296 Bianchi-Túra	9:04.2	46.296 „
19. Delmár Walterné	3312 Steyr-Sport	9:05.4	46.188 „
20. Pálmai Károly	5860 Lincoln-Túra	9:21.0	44.892 „
21. Vadász Miklós	1097 Amilcar-Sport	9:22.2	44.784 „
22. Iványi Gyula	2120 Lancia-Lambda-Túra	9:23.4	44.712 „
23. Hertelendy Andor	3528 Chrysler-Túra	9:31.0	44.100 „
24. Mándy László	1990 Mercedes-Benz-Túra	9:36.2	43.704 „
25. Almássy László Ede	1560 Steyr-Sport	9:43.2	43.201 „
26. Heintzmann Ákos	1097 Amilcar-Sport	9:56.2	42.444 „
27. Kármán Aladár	2649 Austro-Daimler-Túra	10:08.8	41.364 „
28. Kollarits József	1097 Amilcar-Túra	10:11.8	41.184 „
29. Kelemen Lajos	1460 FIAT 503.-Túra	10:17.8	40.788 „
30. Katona Arthur	2649 Austro-Daimler-Túra	10:19.8	40.644 „
31. Lukács Andor	1097 Amilcar-Sport	10:23.2	40.428 „
32. C. C. Friese	1992 Magosix-Túra	10:27.0	40.177 „
33. Kaszala Károly	1074 Rover-Túra	10:28.2	40.104 „
34. Almássy Imre gr.	3312 Steyr-Túra	10:41.0	39.312 „
35. Rónay Endréné	988 FIAT 509.-Túra	10:45.0	38.940 „
36. Somogyi Andor	1250 Magomobil-Túra	10:47.6	38.880 „
37. Károlyi Gyula gr.	2994 Austro-Daimler-Verseny	10:55.2	38.448 „
38. Festetich Pál gr.	1460 FIAT 503.-Túra	11:20.4	37.044 „
39. Szigeti Andor	1992 Magosix-Túra	11:52.0	33.388 „
40. Dárdai Gábor	1250 Magomobil-Túra	12:55.2	32.500 „
41. Holub József	1250 Magomobil-Túra	12:55.8	32.480 „
42. Rein Is.ván dr.	951 Renault-Túra	13:08.2	31.878 „
43. Kozman Nándor	500 Hanomag-Túra	15:00.4	27.972 „

# A Magyar Túraúton

a versenyző autók és motorkerékpárok

35%-a

# SHELL

benzinnel, illetve SHELL-VOLTOL olajjal futott

**SHELL-benzint használt** gróf Károlyi Ferenc (Bianchi) a túrakocsik abszolút győztese. Iványi Gyula (Lancia) túrakocsi kategóriagyőztes. zombori Rónay Endréné (Fiat) túrakocsi kategóriagyőztes

## Oldalkocsik

Név	Gyártmány és hengerűrtartalom	Idő	Sebesség
1. Urbach László	1200 ise. Harley-Davidson	8:41'8	48.276
2. Paull József	588 ohv. Norton	8:56'2	46.800
3. Szénássy Alan	998 sv. BSA	9:01'8	46.512
4. Benyovits Sándor	1200 ise. Harley-Davidson	9:09'0	45.900
5. Bauer József	506 ohv. Ariel	9:35'4	43.776
6. Kelety Miklós	1200 ise. Harley-Davidson	9:40'8	43.891
7. Pápay István	498 sv. James	10:14'4	40.968
8. Posch László	499 ohv. BSA	10:16'2	40.824
9. Vigyázó Miklós	496 sv. D-Rad	10:37'2	39.560
10. Bachmann Ottó	346 ohv. Méray	10:37'4	39.535
11. Mayer István	349 ohv. BSA	10:47'4	38.916
12. Szentlélek László	496 sv. D-Rad	11:33'2	36.324
13. Winter László	800 sv. AJS	11:40'4	35.964
14. Berkovits László	696 ohv. Nova	13:14'0	31.748
15. Kazinczy Gábor	348 sv. Sunbeam	13:46'0	28.456

## Szólógépek

Név	Gyártmány és hengerűrtartalom	Idő	Sebesség
1. Hummel Endre	348 ohc. Velocette	8:20'0	50.400
2. Manó József	348 ohv. FN	9:20'2	44.978
3. Dr. Simon Gábor	498 sv. AJS	9:26'2	44.496
4. Ifj. Horthy István	349 ohv. Nova-Blackburne	9:39'8	43.452
5. Kovács Andor	696 ohv. Nova-Blackburne	9:44'0	43.128
6. Erdélyi Ferenc	344 ohv. Méray-Jap	9:46'0	42.984
7. Puch János	172 Puch-kétütemű	0:52'2	42.552
8. Schuszter Rezső	596 ohv. Douglas	9:54'4	42.372
9. Br. Lévy Ferenc	490 ohv. Norton	10:21'6	40.536
10. Kiss Béla	348 ohv. James	10:25'4	40.284
11. Zsótér Bertalan	174 ohv. Méray-Blackburne	10:28'2	40.104
12. Kusseff Miklós	349 ohv. Rudge	10:44'4	39.096
13. Kepes Ferenc	349 sv. Indian	11:08'2	37.692
14. Fodor Endre	349 sv. Douglas	11:22'2	36.936
15. Berecz László	349 sv. Douglas	11:24'0	36.864
16. Kupsza Géza	499 ohv. Moto-Guzzi	11:36'8	36.144
17. Ifj. Varga Mihály	346 sv. Coventry-Eagle-Jap	12:31'2	33'516
18. Wéber Oszkár	246 ohv. Méray-Jap	13:04'8	33'012
19. Mády József	349 sv. Douglas	13:11'4	31'804
20. Jerzina Ferenc	349 ohv. BSA	13:19'8	31'212
21. Hóra Nándor	349 ohv. Rudge	30:19'0	14'313

*Második nap.* Utvonal: Budapest—Zsámbék—Tata—Székesfehérvár, Várpalota, Hajmáskér, Veszprém (ebéd-állomás), Zirc, Kisbér, Komárom, Nyergesújfalu (kilométerverseny), Tát, Dorog, Budapest. Távolság: 354.42 km. A második napon az összes benevezett versenyző indult. Szigethy Andor s Francsek Imre is helyrehozta ko-

csiját és bár versenyen kívül, de abszolvták a második napot és egyben a síkversenyt is. A síkversenyen, kivéve Dietl Hubert Amilcarját, aki egy gyorsan vett forduló után az útszéli földekben kötött ki Veszprém táján, mindannyian indultak. Az elért eredmények sorban a sebességek szerint a következők:

## Sebességi verseny 1 kilométerre, 1 km. nekifutással

### Kilométer-lancé Tát és Nyergesújfalu között

Magyar rekord: Delmár Walter (4.5 Steyr-Sport) 141.156 km. 2 kilométerre. Hajdúszoboszló 1926 június 7. — 14 km. Rakamaz—Nyíregyháza. Delmár Walter (4.5 Steyr-Sport) 5:53.4. Sebesség: 142.498 km.

1927 május 27.

Név	Gyártmány és hengerűrtartalom	Idő	Sebesség
1. De már Walter	4500 Steyr-Sport	23:191	155.232 km.
2. báró Wolfner András	2300 Bugatti-Sport-kompressor	24:010	149.940 „
3. Szini János	2994 Austro-Daimler-Sport	24:341	147.888 „
4. báró Lipthay Antal	1992 Bugatti-Grand-Prix-Verseny	25:450	141.408 „
5. dr. Feledy Pál	1496 Bugatti-Verseny	27:369	131.508 „
6. gróf Széchenyi Miklós	1496 Bugatti-Verseny	28:013	128.484 „
7. Wolfner László	3316 Steyr-Supersport	28:931	124.416 „
8. Cerri Károly	2994 Austro-Daimler-Sport	28:966	124.272 „
9. Heteés Sándor	1992 Bugatti-Sport	28:977	124.236 „
10. gróf Pálffy-Daun József	2994 Austro-Daimler-Sport	28:999	124.228 „
11. ifj. Horthy Miklós	2540 Austro-Daimler-Sport	32:769	109.836 „
12. Delmár Walterné	3318 Steyr-Sport	33:845	106.344 „
13. gróf Zichy Tivadar	1992 Bugatti-Sport	34:410	104.616 „
14. Lyka István	1998 O. M.-Sport	34:431	106.544 „
15. Péchy Tamás	2426 Rover-Sport	35:011	102.816 „
16. gróf Károlyi Ferenc	2296 Bianchi-Túra	35:160	102.385 „
17. Albrecht kir. herceg	3312 Steyr VII.-Túra	35:174	102.348 „
18. Pálmai Károly	5860 Lincoln-Túra	36:555	98.460 „
19. Almássy László	1568 Steyr Type XII.-Sport	36:654	98.208 „
20. ifj. gróf Almássy Imre	3312 Steyr Type VII.-Túra	36:899	97.560 „
21. Iványi Gyula	2120 Lancia-Lambda-Túra	37:094	97.020 „
22. Wilhelm Sándor	1995 Ballot-Sport	37:213	96.732 „
23. dr. Katona Ar.hur	2649 Austro-Daimler-Túra	37:876	95.040 „
24. Hertelendy Andor	3528 Chrysler-Sport	38:191	94.248 „
25. Heintzmann Ágoston	1080 Amilcar-Sport	40:258	89.424 „
26. C. C. Friese	1992 Mágosix-Túra	40:625	88.596 „
27. Vadász Miklós	1080 Amilcar-Sport	41:441	86.868 „
28. Lukács Andor	1080 Amilcar-Sport	41:821	86.076 „
29. Francsek Imre	2960 Mercedes-Benz-Túra	43:446	82.836 „
30. Szigeti Andor	1992 Mágosix-Túra	43:964	81.864 „
31. Mándy László	1990 Benz-Mercedes-Túra	43:971	81.864 „
32. dr. Kollarits József	1080 Amilcar-Túra	44:591	80.712 „
33. Dárdai Gábor	1250 Magomobil-Túra	44:828	80.280 „
34. Kaszala Károly	1074 Rover-Túra	44:831	80.269 „
35. zombori Rónay Endréné	988 FIAT 509.-Túra	44:832	80.265 „
36. Kármán Aladár	2649 Austro-Daimler-Túra	45:396	79.272 „
37. Kelemen Lajos	1460 FIAT 503.-Túra	45:517	79.057 „
38. Somogyi Andor	1250 Magomobil-Túra	47:899	75.132 „
39. gróf Festetich Pál	1460 FIAT 503.-Túra	48:720	73.872 „
40. gróf Károlyi Gyula	2994 Austro-Daimler-Verseny	50:106	71.820 „
41. Kappel Lajos	1992 Mágosix-Túra	50:211	71.676 „
42. Holub József	1250 Magomobil-Túra	50:314	71.532 „
43. dr. Rein István	951 Renault-Túra	56:579	63.612 „
44. Kozman Nándor	500 Hanomag-Túra	64:160	56.088 „

# Síkverseny (Kilométer-lancé) 1 km, 1 km. nekifutással

## Tát és Nyergesújfalu között

Magyar rekord solo motorkerékpárok számára: Balázs László (492 ohv. Sunbeam) 146.192 km.

### Solo motorkerékpárok

Név	Gyártmány és hengerűrtartalom	Idő	Sebesség
1. Hummel Endre	348 ohc. Velocette	32:496	110.772 km.
2. Kiss Béla	348 ohv. James	33:450	107.604 „
3. Kuseff Miklós	349 ohv. Rudge	34:554	104.184 „
4. Schusztér Rezső	596 ohv. Douglas	37:260	96.624 „
5. Berecz László	346 sv. Douglas	43:342	83.052 „
6. Erdélyi Ferenc	344 ohv. Méray-Jap	44:434	81.006 „
7. Wéber Oszkár	246 ohv. Méray-Jap	44:704	80.496 „
8. Mády József	348 sv. Douglas	46:101	78.084 „
9. Mayer Mihály	349 ohv. BSA	48:741	73.976 „
10. Zsótér Bertalan dr.	174 ohv. Méray-Blackburne	48:789	73.764 „
11. Puch János	172 kétütemű Puch	49:132	73.260 „
12. ifj. Varga Mihály	346 sv. Coventry-Eagle	52:281	68.832 „

### Mellékkocsis motorkerékpárok

Név	Gyártmány és hengerűrtartalom	Idő	Sebesség
1. Urbach László	1200 ioe. Harley-Davidson	32:962	109.188 km.
2. Paull József	588 ohv. Norton	39:099	92.652 „
3. Szénássy Alan	998 sv. BSA	39:698	90.684 „
4. Pápai István	498 sv. James	40:521	88.812 „
5. Kelety Miklós	1200 ioe. Harley-Davidson	45:822	78.948 „
6. Bauer József	506 ohv. Ariel	46:078	78.120 „
7. Hartzler Oszkár	496 sv. D-Rad	46:545	77.328 „
8. Szentlélek László	496 sv. D-Rad	50:719	70.884 „
9. Benyovits Sándor	1200 ioe. Harley-Davidson	50:723	70.596 „
10. Winter László	800 sv. AJS	51:180	70.344 „

ohc = over head camshaft = királytengelyes

ohv = over head valve = felülvezérelt

sv = side valve = oldalt vezérelt

ioe = inlet over exhaust = szívó oldalt, kipuffogó, felülvezérelve

A túraút részletes eredménye a következő:

Mielőtt az eredményeket regisztrálnók, idézzük a Királyi Magyar Automobil Club által kiadott verseny-szabályok „Értékelés és Díjazás” szakaszát.

„Helyezettnek tekintendők mindazon résztvevők, akik a nekik előírt átlagot betartották és a sík- és hegyi- versenyben elért értékelési tényezőik 15 százalékkal nem kisebbek a kategória átlagos értékelési tényezőjénél. Mindazon versenyző, aki ezen átlagot nem éri el, kiesik a versenyből.

A helyezések sorrendje a hegyi- és síkverseny értékelési tényezőjének összeadásából kategóriánként állapítatik meg, még pedig úgy, hogy kategóriájában a legnagyobb összeget érte el, a túraversenykategória első helyezettje címet kapja.

A rendelkezésre álló tiszteletdíjak szétosztása az elért értékelési tényezők sorrendjében választás útján történik, még pedig úgy, hogy először választ a legmagasabb pontszámot elért túrakocsi, aztán a sportkocsi, továbbiakban megint a túra-, sport- és versenykocsi.

Fentieket csak azért adjuk nyilvánosságra, mert nem így történt.

Lássuk az eredményeket.

Hivatalos eredmények. (Javítva az Automobil-Motorsport szerk. által.)

Az első napon indult a benevezett 48 automobilból 45.

Ebből az elsőnapit etappot végigfutotta és résztvett a parádi hegyi versenyben 43.

Kiesett Francsek Imre (Benz-Mercedes) túrakocsi és Kappel Lajos (Magosix) túrakocsi.

A második napon csodálatosképpen ismét indult 45 automobil (2 nyilván versenyen kívül). Beérkezett 44 automobil.

Kiesett a fentiekén kívül: Dietl Hubert (Amilcar) Sportkocsi. (Várpalotánál felbukott.)

Eredmények szempontjából a megadott képlet alapján számítás alá került 42 automobil.

Ebből, tekintettel arra, hogy kategóriájának átlagát 15% tolerancia hozzáadásával sem érte el, kiesett:

Pálmay Károly (Lincoln) túrakocsi,

Szigeti Andor (Magosix) túrakocsi,

Hertelendy Andor (Chrysler) sportkocsi,

Kozman István (Hanomag) sportkocsi,

Károlyi Gyula gróf (Austro-Daimler) versenykocsi.

A KMAC arany (vermeille) plakettjét nyerte tehát 45 indulóból 37.

Díjazatlanul végzett 8, vagyis 17.7%.

Tiszteletdíjat nyert 17 beérkezett túrakocsiból 6.

17 beérkezett sportkocsiból 6.

3 beérkezett versenykocsiból 1.

A díjazás szempontjából az a szerény megjegyzésünk, hogy tekintettel arra a körülményre, hogy a 3 ver-

senykocsi az abszolút értékelésben a 2., 3., 4. helyet vívta ki magának, valamint arra a körölményre, hogy a versenykocsi a legköltségesebb sport, semmiképpen sem szabadott volna dr. Feledy Pált és báró Liphay Antalt kihagyni a tiszteletdíjjal való díjazásból, különösen akkor, amikor a Túraút feltételei szerint határozottan igényük volt tiszteletdíjra.

### Végeredmény:

*Túrakocsik. Átlagpontszám: 141.6 pont.*

1. gróf Károlyi Ferenc (Bianchi)	161.9	pont
2. Rónay Endréné (Fiat 509.)	156.8	"
3. vitéz Kaszala Károly (Rover)	153.1	"
4. Iványi Gyula (Lancia-Lambda)	152.9	"
5. Albrecht kir. herceg (Steyr)	152.5	"
6. Somogyi Andor (Magomobil)	148.2	"
7. Kelemen Lajos (Fiat 503.)	146.7	"
8. dr. Katona Artúr (Austro-Daimler)	146.0	"
9. C. C. Friese (Magosix)	141.4	"
10. Mátyás László (Benz-Mercedes)	140.8	"
11. dr. Kollarich József (Amilcar)	140.3	"
12. Dárdai Gábor (Magomobil)	140.1	"
13. Kármán Aladár (Austro-Daimler)	134.3	"
14. Holub József (Magomobil)	134.2	"
15. gróf Festetich Pál (Fiat 503.)	133.8	"
16. ifj. gróf Almásy Imre (Steyr)	130.0	"
17. dr. Rein István (Renault)	127.7	"

*Sportkocsik. Átlagpontszám: 165.2 pont.*

1. Wolfner András báró (Bugatti)	214.8	pont
2. Szini János (Austro-Daimler)	191.8	"
3. Heteés Sándor (Bugatti)	186.0	"
4. Delmár Walter (Steyr)	173.9	"
5. Cerri Károly (Austro-Daimler)	172.7	"
6. gr. Pálffy-Daun József (Austro-Daimler)	172.0	"
7. Lyka István (O. M.)	168.4	"
8. Almásy László Ede (Steyr)	168.2	"
9. ifj. Horthy Miklós (Austro-Daimler)	166.6	"
10. Wolfner László (Steyr)	165.6	"
11. gróf Zichy Tivadar (Bugatti)	164.4	"
12. Vadász Miklós (Amilcar)	162.5	"
13. Wilhelm Sándor (Ballot)	162.1	"
14. Heintzmann Ágoston (Amilcar)	159.8	"
15. Péchy Tamás (Rover)	158.6	"
16. Lukács Andor (Amilcar)	152.6	"
17. Delmár Walterné (Steyr)	149.6	"

*Versenykocsik. Átlagpontszám: 177.9 pont.*

1. gróf Széchenyi Miklós (Bugatti)	204.5	pont
2. dr. Feledy Pál (Bugatti)	203.2	"
3. báró Liphay Antal (Bugatti)	198.1	"

A teamdíjra 3 team nevezett. A Magyar Általános Gépgyár, a Steyr-gyár és az Austro-Daimler gyár. Legjobb pontszámot az Austro-Daimlerek érték el Szini János, Cerri Károly és gróf Pálffy-Daun József révén. Pontjaik összege: 536.5 pont. Második a Steyr-gyári team lett (Delmár Walter, Wolfner László és Delmár Walterné) 489.1 ponttal, míg a harmadik a Magomobil-team (Holub, Dárdai és Somogyi) 422.4 ponttal. Az egyesületi team-díjat a Királyi Magyar Automobil Club A) csapata nyerte meg 509.7 ponttal. A csapat tagjai Delmár Walter, Wolfner László és Almásy László Ede voltak.

A Túraút motorkerékpár-kategóriáinak eredményét csekély 10 napos késéssel szintén nyilvánosságra hozták. Ezalatt sikerült kinyomozni azokat, akik már nyertek versenyt és így megtudhattuk, hogy ki nyerte az A), illetve

a B) kategóriákat. Igen sok motorost kénytelen volt a KMAC értéketlenül hagyni, amennyiben nem feleltek meg a Túraút feltételeinek és nem jelentkeztek a lemászalásnál. Versenyzőink még ma sem olvassák el a versenykiírásokat. Az A) kategóriákban Hummel Endre (Velocette-Solo) és Pápay István (James-sidecar) lettek a győztesek, míg a B) kategória solo-győztese Berecz László (Douglas), oldalkocsi-győztese Vigyázó Miklós (D-Rad) lett. A gyárak részére kiírt team-díjat immáron harmadszor egymásután ismét a kiváló magyar Méray-gyár vitte haza. Gyönyörűen szerepelt a Túraúton Hummel Endre, aki kis királytengelyes Velocett-jével a tavaszi szezonban legjobbjaink közé küzdötte fel magát. Kitűnően ment a három B) kategóriás Douglas-versenyző Berecz, Schusztér és Mátyás, akik az első három helyet foglalták el. A James-vezetők, mint rendszeren, most is elől végeztek, amiben nemcsak egyéni kvalitásaik, hanem gépük nagy megbízhatósága és kiválósága is döntő tényező volt. Igen szép eredményt ért el D-Rad-jával Vigyázó Miklós százados, aki biztosan nyerte a sidecar B) kategóriát. A kihirdetett eredmények a következők:

Solo-motorkerékpárok A) és B) osztály.

Motorkerékpárok 500 kcm-en felül. A) nem volt beérkező. B) 1. Schusztér Rezső (696 ohv. Douglas) 163.1 pont. 500 kcm. hengerűrtartalomig. Sem az A), sem a B) kategóriában nem volt értékelt versenyző. — 350 kcm. hengerűrtartalomig. A) 1. Hummel Endre (348 ohv. Velocette) 232.8 pont. 2. Kiss Béla (348 ohv. James) 221.2 pont. 3. Erdélyi Ferenc (346 ohv. Méray-Jap) 174.0 pont. — B) kategória 1. Berecz László (346 sv. Douglas) 168.0 pont. 2. Mátyás József (346 sv. Douglas) 153.7 pont. 3. Varga Mihály (346 sv. Coventry-Eagle-Jap) 146.0 pont. — 250 kcm. A) kategória. 1. Wéber Oszkár (246 ohv. Méray Jap) 181.5 pont. B) kategória. Nem volt befutó. — 175 kcm. A) kategória. 1. Puch János (174 Puch) 205.8 pont. 2. Zsótér Bertalan dr. (174 ohv. Méray-Blackburne) 201.0 pont. B) Nem volt induló.

Oldalkocsis motorkerékpárok.

350. kcm. A) kategória. 1. Bachmann Ottó (346 ohv. Méray-Jap) 168.5 pont. B) kategóriában nem volt befutó. 600 kcm. A) kategória. 1. Pápay István (498 sv. James) 181.0 pont. 2. Bauer József 506 ohv. Ariel) 166.3 pont. — B) kategória. 1. Vigyázó Miklós (496 D-Rad) 164.2 pont. 2. Szentlélek László (496 sv. D-Rad) 151.0 pont. — 1000 kcm. hengerűrtartalomig. A) kategória nem futott be. B) kategóriában 1. Szénássy Alan (998 sv. BSA) 153.1 pont. 2. Kelety Miklós (990 Harley-Davidson) 137.6 pont. — 1000 kcm. hengerűrtartalmon felüli gépek. A) kategória. 1. Urbach László (1200 Harley-Davidson) 172.5 pont. 2. Benyovits Sándor (1200 Harley-Davidson) 126.7 pont.

A gyári-teamben első a Méray-gyár (Wéber Oszkár, dr. Zsótér Bertalan és Erdélyi Ferenc) 556.5 ponttal. A Harley-Davidson-team egyik tagja, Majláth Mihály nem indult, tehát nem értékeltetett.

A motorkerékpárosok túraútja meglehetősen mozgalmas volt. Ifj. Horthy István (Nova) a parádi hegyi-versenyben Lévy ((Norton)-tól az előzésben akadályoztatván, bukott. Ujra indult. Másnap motordefekt miatt kénytelen volt feladni. Lantai Ede (HRD-Jap sidecar) a parádi hegyi-versenyben felborult és súlyos lábsérüléseket szenvedett. Paull (Norton), aki a bajnokság egyik legjogosabb aspiránsa volt, a parádi versenyben bukott.



Ennek dacára igen jó időt futott ki. Súlyosan bukott Manó József (FN) is a második napon, holott az első napon a parádi hegyversenyben nagyon jól ment. Igy kénytelen volt feladni a versenyt. Általában a benevezett versenyzők csaknem 40 percentje adta fel a túraútat különböző defekttek miatt.

Általában megállapíthatjuk, hogy a magyar vezetők száma örvendetesen gyarapodik és különösen az új versenyzők igen nagy reményekre jogosítanak. Tegyük egy áttekintést a résztvevők között, tekintet nélkül arra, hogy az elsők között végeztek-e, avagy a helyezetlenek között. Birálatunkat tisztán a sík- és hegyversenyben, inkább azonban az utóbbiban kifejtett vezetésük alapján fogjuk megtenni.

A Túraút hőse ezúttal feltétlenül a fiatal *Széchenyi Miklós gróf volt*. Nézetünk szerint külföldi amatőr-klasszis, aki, ha továbbra is ilyen intenzivitással dolgozik a versenyvolán mellett, igen könnyen fejlődhet egy gróf Masetti, gróf Brill-Peri, vagy gróf Maggi-szerű versenyzővé. Higgadt, biztos kézzel vezet, emellett kolosszálisan kiszámított és vakmerő vezető. Kis 1500-as Bugattiját ő vezette a legszebben a parádi hegyversenyben. Fordulóvételei simák és folytonosak voltak. Mondhatni sehol sem vesztett egy másodpercet sem. A társadalomban elfoglalt helyzete olyan, hogy megengedheti magának továbbra az intenzív versenyzést, így tehát számíthatunk rá, hogy még igen sokat fogunk hallani róla.

*Bárá Wolfner András* várva-várt bemutatkozása megtörtént, még pedig minden tekintetben sikerrel. Dacára a kompresszor által reá rótt 20% többletnek, az abszolút győzelmet kis hengerűrtartalma és kitűnő teljesítményei által nagy fölényrel vitte haza. A hegyversenyben az abszolút harmadik, míg a síkversenyben az abszolút második helyet foglalta el. A hegyversenyben kolosszális formát mutatott és nem túlozunk, ha azt mondjuk, hogy gépe hors-concours a leggyorsabb volt a parádi hegymenetben. Le kell szögeznünk azonban, hogy oly ideges volt, hogy igen sok fordulót hibázott és egyes esetekben sok-sok másodpercet vesztett. Az utolsó hajtűben például mellé kapcsolt, úgy hogy csaknem megállott, négyszer pedig már benn volt az árokban, sikerült azonban mindannyiszor baj nélkül kijutnia. Ha higgadtan és hiba nélkül tudta volna felhozni kocsiját, ami idővel meg is lesz, hiszen nem kell elfelejtenünk, hogy ez volt az első startja egy gyors kocsin, úgy jóval 7 percen belül végzett volna.

*Szini János* kitűnő és felette gyors Austro-Daimler sportjával immáron a második esetben futja a nap legjobb idejét. A múlt évben a TTAC homokversenyén győzte le először Delmárt és most pedig kitűnő új útvonalrekord alatt győzedelmeskedett a legjobb magyar vezetőkön. Merész és biztos fordulóvételei óriási feltűnést keltettek úgy a szakkörökben, mint a laikusban. Sok fordulónál szinte lestük, mikor veszi már el Szini a gázt. Sokszor el sem vette, sokszor pedig csak az utolsó pillanatban. Reméljük, hogy Szini kiváló vezetői kvalitásait ezentúl az Austro-Daimler-gyár jobban fogja méltányolni és ezentúl minden magyar sebességi versenyre ad kocsit a kiváló magyar vezetőnek.

*Delmár Walter* ezúttal is beváltotta a hozzá fűzött reményeket. A síkversenyben biztos kézzel vezette első helyre kocsiját, míg a hegyversenyben minimális 2 másodperccel maradt el Szini mögött. Delmár ezúttal nem tudta igazi képességeit kifejteni. Közvetlenül a verseny előtti napon Tátnál motorjának belsejében hiba történt,

úgy hogy kénytelen volt motorját még az éjjel teljesen szétdobni és a munkát csak a kora reggeli órákban befejezni. Gondolhatjuk, hogy mit jelent ez egy olyan embernél, aki egész életében a legszolidabb életmódot folytatja. Igy indult el Delmár Walter egy átéberszített éjszaka után a túraútra. Emellett nem is merte a motort a maximumra túráztatni, mert félt attól, hogy egy esetleges maximális fordulatszám ismét bajt okozhat és akkor minden esélyét elveszti a bajnokságra. Egyébként az sohasem árt, ha a nagy versenyzőket is megverik egyszeregyszer. Ez csak használ a sportnak és a jövőben még szebb küzdelmeket hoz létre.

*Dr. Feledy Pálnak*, mint automobilvezetőnek bemutatkozása kielégítő volt. Veresége a parádi hegyversenyben a testvér Bugattit vezető Széchenyi gróftól nem szégyen, különösen, ha tekintetbe vesszük, hogy Feledy motorja állandóan kihagyott. A motor ugyanis nem tudta megemészteni a két karburátor által adott nagy benzinnemennyiséget és időnként elfulladt. A síkversenyre már helyrehozták a hibát és ott viszont Feledy dr. már kiköszörülte előző napi gyengébb szereplését. Fordulóvételei simák és biztosak voltak. Feltétlenül örömmel tölt el bennünket, hogy megszűnt az a helyzet, hogy alig egy-két speciálgép állott ki egy magyar verseny startjához és megkezdődött az egészséges rivalizáció.

*Liphay Antal* bárót balszerencse üldözte. Sem a síkon, sem a hegyen nem tudott olyan eredményt elérni, amit tőle vártunk. Alkalmunk volt vele több ízben trenirozni és leszögezzük, hogy a versenyben közel sem érte el a tréningformáját. A hegyversenyben feltétlenül idegesen vezetett. Reméljük legközelebb kiköszörül a csorbát.

*Heteés Sándorról* is a legmelegebb hangon kell, hogy írjunk. Két literes Bugattiját úgy a síkon, mint a hegyen a legbiztosabban vezette a célba. Ha meggondoljuk, hogy kocsiját alig néhány nappal a Túraút előtt vette át Cannesben a Riviérán és egyedüli tréningje az volt, hogy Budapestre hozta, teljesítményét igen magasra kell értékelni.

*Wolfner László* Steyr-Supersportjából kihozta azt, amit lehetett. Motorja csupán 3.3 literes, tehát jóval alatta áll erő tekintetében a Delmár-féle Steyrnél. Wolfner általában jól ment, ámbár a hegyen többet vártunk tőle. Nagy farolásaival a fordulóokban tul sok időt veszít és míg kocsija újra lendületbe jön, addig a stopper másodpercmutatója jó nagy többlettel terheli a végeredményt. Ha jobb fordulótechnikát sajátít el, úgy a legközelebbi versenyeken jóval előbb fog végezni.

*Ifj. Horthy Miklós* régi Austro-Daimlerjét, a körülményekhez képest igen jól vitte a célba. Igen jó versenyzetői kvalitásokat árult el. Egy pár oly szép és síma fordulóvételt láttunk tőle, ami nagyon meglepett. Ugyanezt mondhatjuk el *gróf Károlyi Gyuláról*, aki sajnos, benzincső és egyéb kisebb defekttek miatt igen sok időt vesztett. Károlyi a parádi hegymenetben egyike volt azoknak, akik a fordulókat a legszebb stílusban vették.

A dícséret legmelegebb hangján kell megemlékeznünk Dietl Hubertról, aki kis Amilcarjával a parádi hegyen kitűnő 9 percen belüli eredményt ért el. Sajnos, másnap felborult és így a túraútat nem fejezhette be. Ugyancsak szépen ment Lyka István is, aki ezúttal OM-Superbájával úgy a hegyi, mint a síkversenyben respektábilis eredményt ért el. Nagyon szépen szerepeltek még Cerri Károly és Pálffy-Daun József gróf is, akik Sport-Daimlerjükkkel remek eredményt értek el, hozzásegítvén a Daimler-gyárat a team-díj elnyeréséhez. Pálffy-Daunnak

## Magyar Túraút 1927

# A „REX” = BENZIN rekordnapja

A parádi hegyverseny és a nyergesujfalui kilométerverseny abszolút három legjobb időt elért vezetője

**Delmár Walter** (Steyr) **báró Wolfner András** (Bugatti)  
155·232 km. 149·940 km.

**Szini János** (Austro-Daimler)  
147·888 km.

a szóló és oldalkocsiskategóriák abszolút legjobbjai

**Hummel Endre** (Velocette) és **Urbach László** (Harley-Davidson)  
110 km. 109 o. km.

# REX

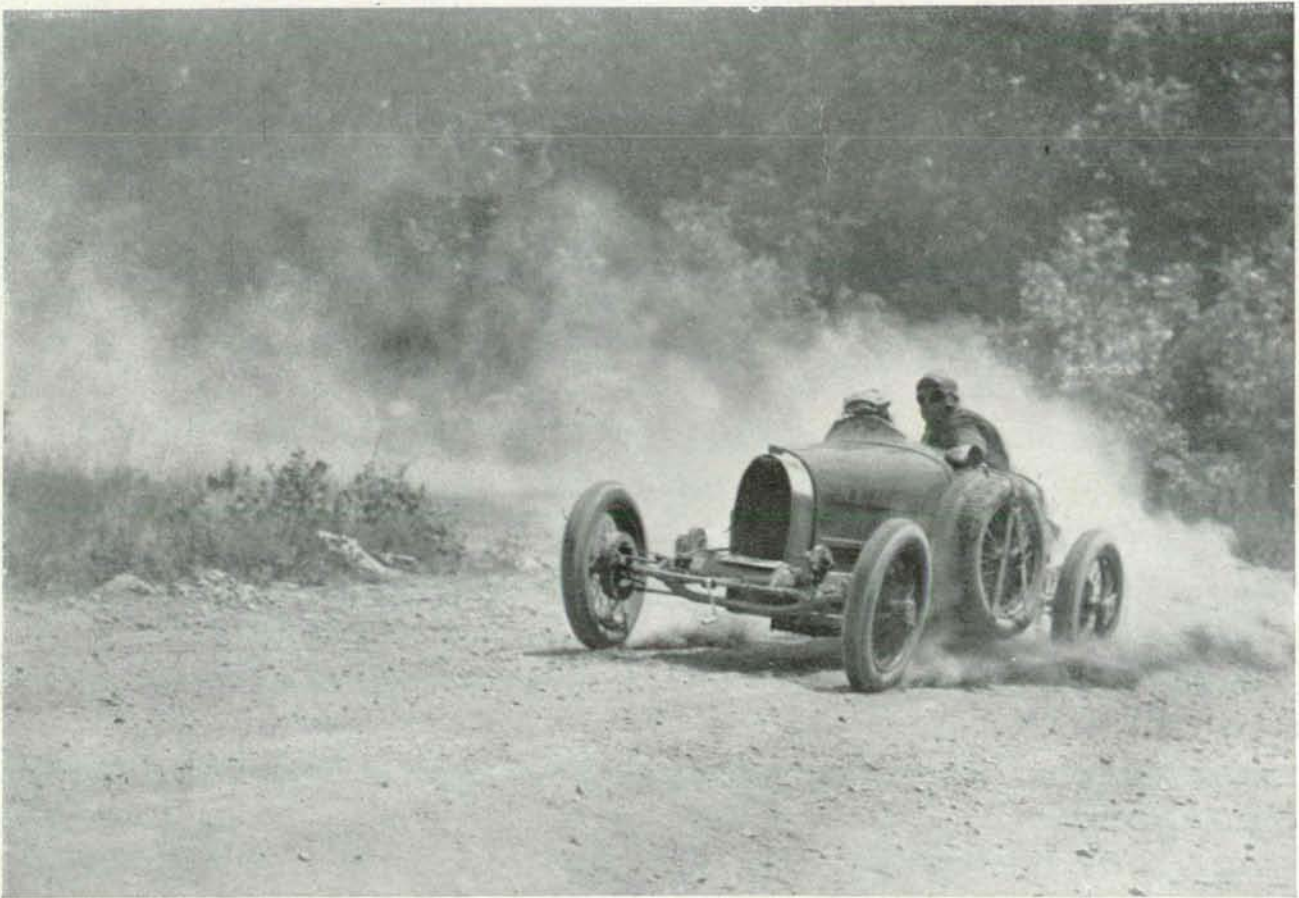
benzinnel futottak

Balázs László (Sunbeam) fenomenális 146 kilométeres magyar motorkerékpárrekordját

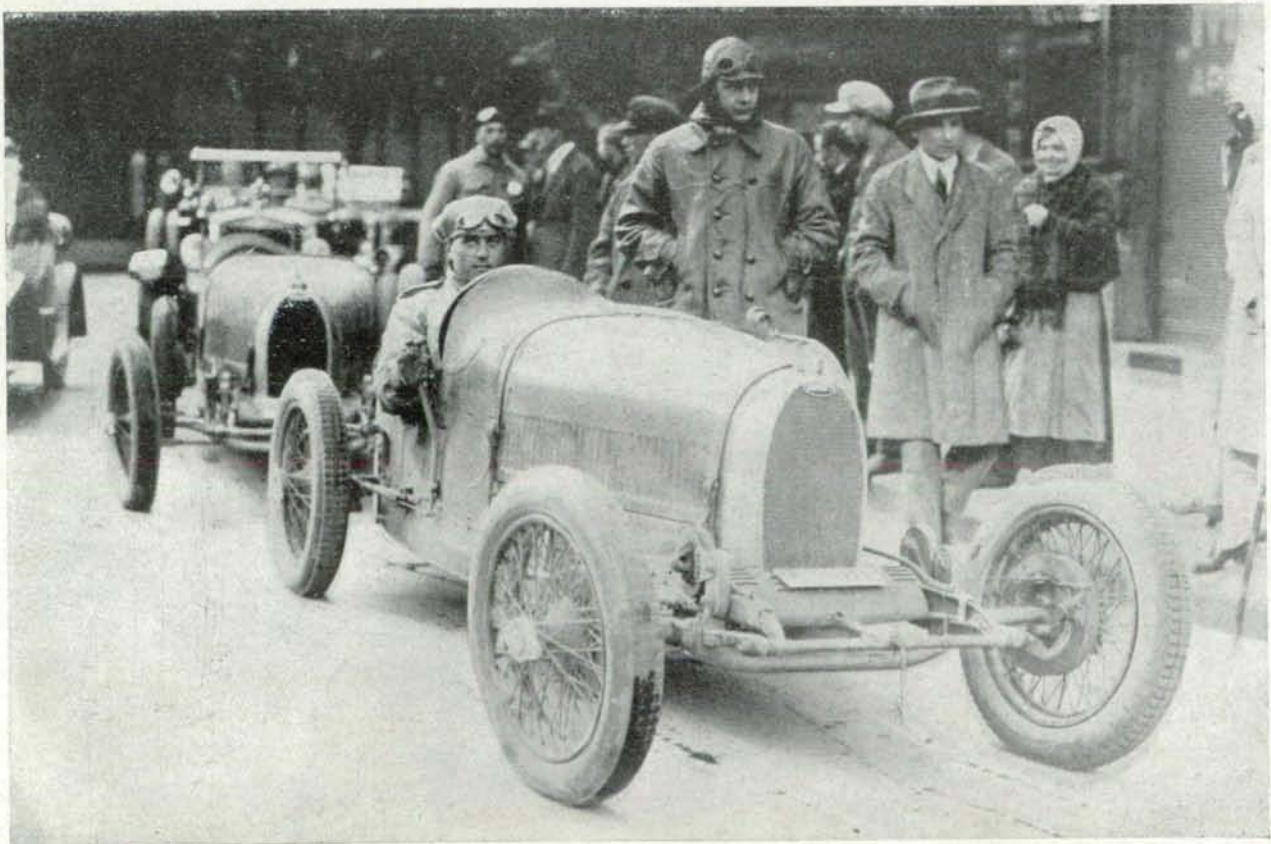
# SUPER=REX

(Ethanol) üzemanyaggal érte el

„Steaua“ Kőolajkereskedelmi r.-t. Budapest  
V., Nádor-utca 8. szám



*Gróf Széchenyi Miklós (Bugatti). Munkácsi felvétele*



*Gróf Széchenyi Miklós a startnál Bugattiján. Radicke Hellmut felvétele*



*Albrecht főherceg (Steyr). Munkácsi felvétele*



*Szini János (Austro-Daimler). Munkácsi felvétele*



*Delmár Walterné (Steyr). Munkácsi felvétele*



*Dietl Hubert (Amilcar). Munkácsi felvétele*



Gróf Pálffy-Daun József (Austro-Daimler). Munkácsi felv.



Almássy László (Steyr). Munkácsi felvétele



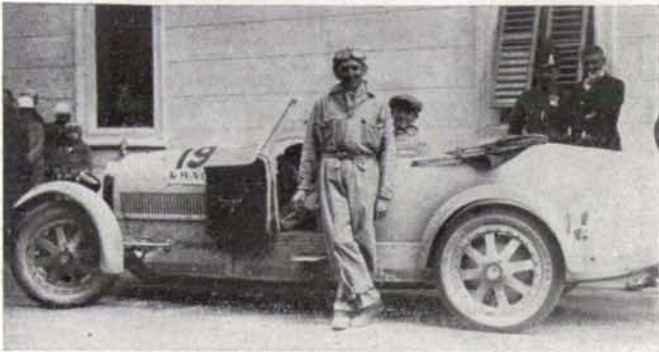
Báró Wolfner András (Bugatti). Munkácsi felvétele



Heteés Sándor (Bugatti). Munkácsi felvétele



*Dr. Feledy Pál (1496 Bugatti) versenykocsijával a parádi hegyiverseny egyik fordulójában.  
Radicke Hellmut felvétele*



*báró Wolfner András (2300 Bugatti—Kompresszor) a verseny abszolút győztese Parád ebédállomáson.  
Radicke Hellmut felvétele*



*Lyka István (OM). Munkácsi felvétele*

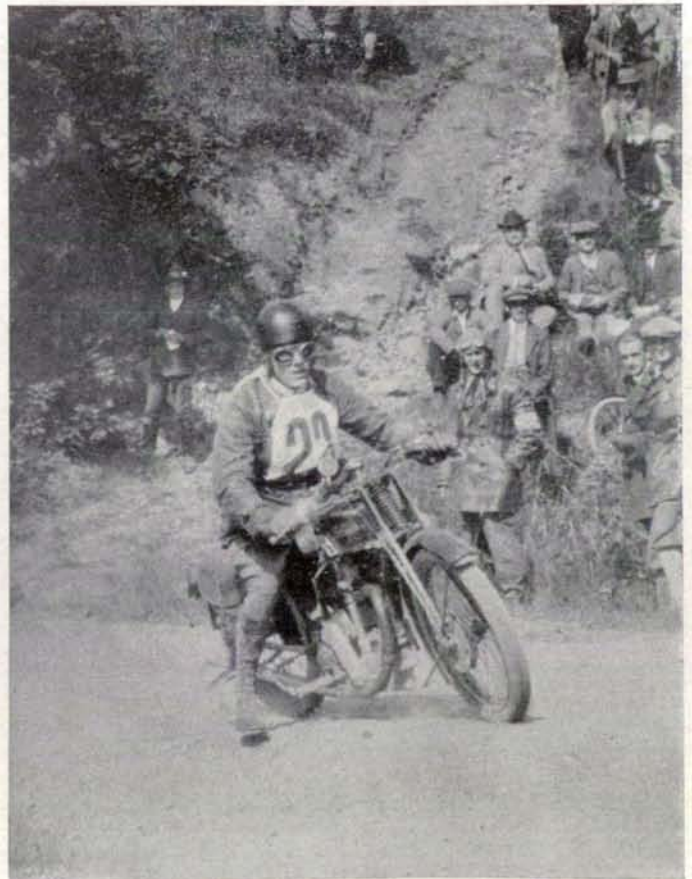
egyébként kis Bugattija is van és reméljük, hogy a jövőben már annak kormányánál is meg fog jelenni. Kitünő vezetése a parádi hegyiversenyben predestinálja őt, hogy a jövőben már versenykocsin is indulhasson.

A parádi hegyen elért eredménye alapján feltétlenül meg kell emlékeznünk Albrecht főhercegről, aki normál széria Steyr Type VII.-jét mint a túrakocsik között a leggyorsabb, hozta fel a Mátra-hágóra. Ha nincsenek gyújtási zavarai, akkor még sokkal jobb időt ér el. Nagyon szépen és energikusan vette a fordulókat és reméljük, a jövőben nemcsak a túraútak startjánál fogjuk őt látni, hanem más versenyeken is meg fog jelenni. Akiben ily nagy versenyvezetői talentumok rejlenek, azt sohasem szabad parlagon hagyni.

Péchy Tamásnak egyelőre még a kis Mollmobil után talán túl gyors volt a szép Rover Sport, ami azonban semmiképpen sem volt rendben. Azzal a kocsival úgy a síkon, mint a hegyen, jóval nagyobb teljesítményt kellett volna kifutnia. Ami késik, nem mulik.

Gróf Károlyi Ferencről kell még megemlékeznünk, aki Bianchijával a legjobb volt a túrakocsik között. Károlyi Ferenc már a múlt évben bebizonyította vezetői képességeit, amikor kis Salmsonján harmadik lett a Magyar Túraúton az összeértékelésben. Ezidén hasonlóan igen szép eredményt ért el.

Vadász Miklós kocsija most közel sem volt olyan gyors, mint a múltévi TTAC versenyén. Ennek tulajdonítható, hogy nem végzett oly jó helyen, mint azt tőle elvártuk volna. Heintzmann Ágoston kis Amilcarján igen szépen ment. Ugyanezt mondhatjuk Lukács Andorról is. Ő azonban mire a verseny jött, annyira tultrenirozta magát, hogy közel sem tudta elérni azokat az időket, amiket



*Hummel Endre (Velocette). Munkácsi felvétele*

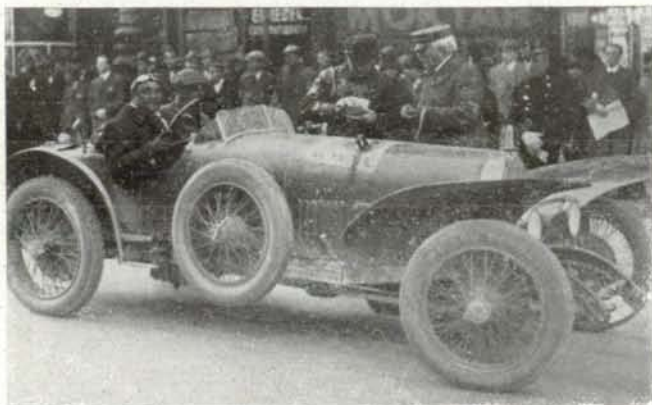
a tréningben elért. Wilhelm Sándor ezúttal egy normál széria túrakocsin vett részt a versenyben és így nem csillogtathatta kitűnő fordulótechnikáját. Pechjére kocsija a sárhányók tekintetében nem felelt meg a követelményeknek és így a sportkocsik közé soroztatott, miáltal teljesen elvesztette győzelmi lehetőségét.

Delmár Walterné ismét a megszokott biztos kézzel vezette Steyr Sport-kocsiját és a nők versenyében úgy a síkon, mint a hegyen a legjobb időt érte el.

Szépen hozták be kocsijaikat a kis Magomobil-vezetők: Holub József, Dárdai Gábor és Somogyi Andor. Mindent kihoztak a gépeikből, amit lehetett. Jó eredményeket ért el dr. Kollarits József is széria Amilcar túrakocsijával, különösen ha meggondoljuk, hogy alig néhány hónapja tette le a vezetői vizsgát. Különösen a parádi hegyiverseny merész fordulóvételeivel tűnt ki.

Kaszala Károly ismét brillirozott. Kis hengerűrtartalmú Rover túrakocsijából mindent kivett, amit lehetett és biztos kézzel hozta be a túrakocsik között a harmadik helyre.

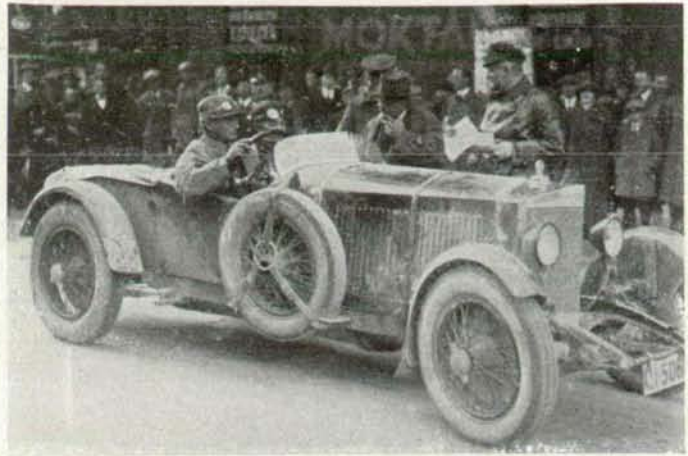
Almássy László egy, a Jugoszláv—Osztrák túraútra speciálisan előkészített XII. típusú Steyrrel indult, melvet azonban, tekintettel arra, hogy a pótkerekei nem voltak láthatóan felerősítve, a sportkocsik közé sorozták. Így azután Almássy minden esélyét elvesztette. Elért pontjai alapján könnyen nyerte volna a túrakocsik kategóriáját.



Szini János (Austro-Daimler). Radicke Hellmut felvétele



Dr. Feledy Pál (Bugatti)



Delmár Walter (Steyr) a startnál  
Radicke Hellmut felvétele



Delmár Walter (Steyr), a magyar sebességi rekorder  
a parádi hegyiverseny egyik fordulójában.  
Munkácsi felvétele



A villamos időmérő óra a síkverseny céljánál.  
A háttérben Delmár Tódor és Wittenberg Ottó.  
Deván J. felvétele

# MERCEDES-BENZ

*mint az egyesült németországi Mercedes-Benz gyárak magyarországi*

Minden nép iparában vannak nevek és márkák, melyek a pusztán árjelzésen felülemelkedve fokmérőt jelentenek a többiek számára minőség és tökély szempontjából. Ezek a világmárkák . . . . . talán egy tucat gépkocsi, vagy legfeljebb, bőven számítva, másfél. Ezt a nevet nehéz megszerezni. Úgyes propaganda talán segít ennek elérésében. Az alap azonban a világmárkánál mindig a teljesítmény. Ez az, aminek évek hosszú során át be kell idegződnie a vásárlók felfogásába és így módon jön létre a világmárka.

Mindenütt ott vannak ők — a világmárkák. A Rivierán éppen úgy, mint a Bond Street-en, valamint az Andrássy-úton éppúgy, mint a Broadway házrengetegei között, egyforma természetességgel siklanak. Nemzetköziek . . .

Mercedes és Benz voltak az első német világmárkák. Daimler és Benz volt a két első gyár, ahonnan az automobil az egész világra kiterjedő győzelmi pályafutását megkezdte. Ezeknek a gyáraknak tradícióik vannak, melyeket mindig a legmelegebben ápolnak.

Sportsikerek és versenyeredmények voltak azok a tényezők, melyek e két gyár hírnevét megalapozták. Gordon-Bennett-díj, a Francia Grand Prix, a Targa Florio, a Benz-gép által éveken keresztül tartott kilométergyorsasági világrekord, olyan eredmények, melyek az automobil fejlődésének történetében értékükből soha nem fognak vesztetni. Ma már másképpen van. Bár a sporteredmények jobban értékeltek, mint bármikor, a gyorsaság egymagában már nem számít jóság tényezőként az automobilnál. A gépkocsi ma közlekedési eszköz és képességei ebből a szempontból kerülnek elbírálás alá.

Daimler és Benz, az automobilgyártás e két úttörője sohasem ismerték egymást. Mindegyik gyára haladt a maga útján és mindegyik külön-külön érte el a tökéletesség magaslatát. Csak a gazdaságos munka kívánal-

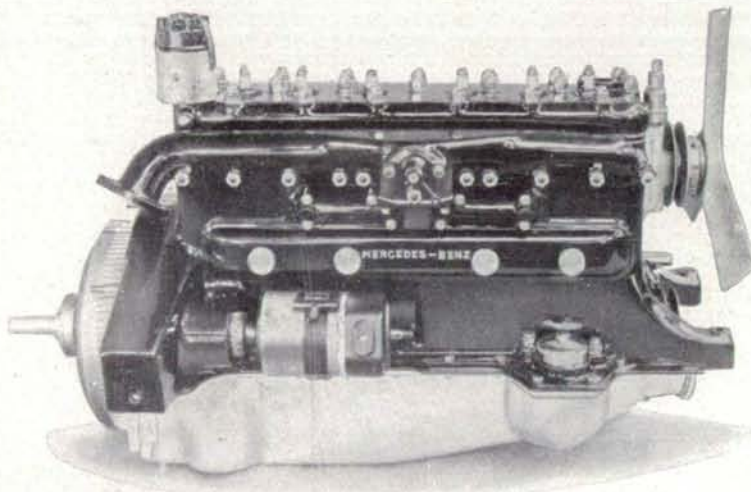
mának tettek eleget akkor, mikor az utóbbi évek során a két legkiválóbb gyár először érdekközösségbe lépett, majd egyesült. Az egyesülés által lehetővé vált, hogy nagyértékű minőségkocsikat szériában állíthassanak elő. Az egyesülés által létesült tőkeerős csoport keresztülvitte az üzem modernizálását és lehetővé vált, hogy az egyes típusokat más-más üzemben állíthassák elő. Az

ú. n. folyómunka, mely a modern, nagy szériában való gyártás létfeltétele, az új Mercedes-Benz-műveknél a legújabb európai és amerikai munkagépekkel nyert megoldást. A pontos és megfelelően kontrollált folyómunka a kézimunkánál nemcsak lényegesen gazdaságosabb, hanem pontosabb is és éppen a Daimler-Benz-művek hívatottak a legteljesebb mértékben megmutatni azt, hogy folyómunka és minőség összefogalmak.

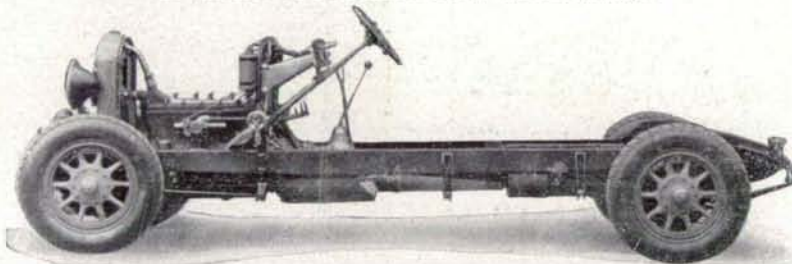
Az új két- és háromliteres Mercedes-Benz-modellek bevezetése lehetővé tette, hogy azok, akiket eddig csupán a magas ár tartott vissza ezen kocsik vételétől, kedvenc márkájukat beszerezhessék. A Mercedes-Benz-művek, igen helyesen, minden igénynek megfelelő típust gyártanak, úgyhogy a könnyű túrakocsitól kezdve a masszív hathengeres kompresszoros utazókocsikig minden modell megtalálható. A folyómunka elvét ez egyáltalában nem befolyásolja, mert a különböző kocsik különböző üzemekben állíthatók elő. A

többféle nagyságú és erősségű gyártott típusnak pedig a vevő látja hasznát, ki így módon a Mercedes-Benz-szériában minden célra megfelelő kocsit találhat.

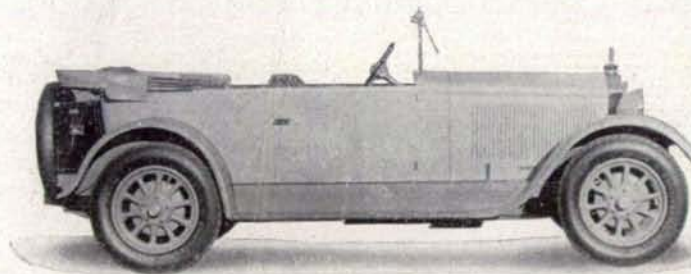
A legutolsó berlini automobilkiállítás szenszációt keltett az új két- és háromliteres Mercedes-Benz-gépek megjelenése. Mindenki elvárta, hogy a gyár, mint mindig, most is elsőrendűt nyújtson, ami meg is történt. A főmeglepetést azonban a kocsik alacsony ára okozta, melyek lényegesen alulmaradtak a minőségkocsik meg-



*A kétliteres Mercedes-Benz motorblokkja*



*A kétliteres Mercedes-Benz alváza*



*A kétliteres Mercedes-Benz, mint nyitott túrakocsi*



# AUTOMOBIL R.-T.

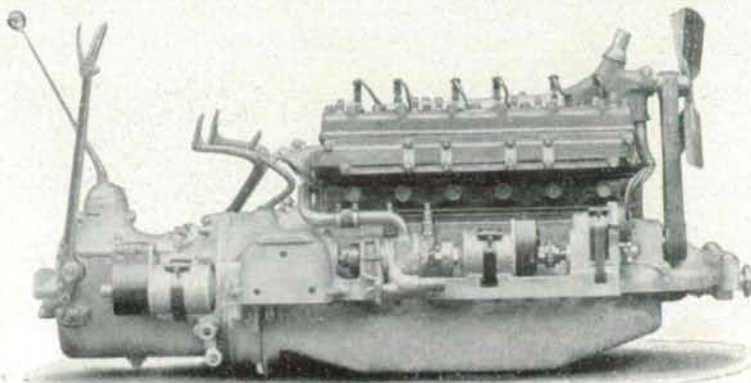
**fióktelepe és eladási központja. Budapest, V., Dörösmarty-lér 1. szám**

szokott árain. Az új típusok dr. Ing. Porsche, a Daimler-Benz A.—G. vezérkonstruktőrének művei, akitől egyébként a már világhírűvé vált négy- és hatliteres kompresszoros modellek, valamint az ADM-gépek is származnak. Több mint két évig tartottak a kísérletek, míg a gyár új típusait elég éretteknek tartotta arra, hogy azokat piacra hozza. Általánosságban megállapítható, hogy az új Mercedes-Benz-típusok az amerikai és európai építési elv minden előnyét egyesítik magukban anélkül, hogy bármelyiknek túlzásai fellelhetőek lennének bennük. A szerkesztési elvek ezen egyesítése olyan kiváló szakérto által, mint dr. Ing. Porsche, teljesen harmonikus módon oldotta meg az ezen modelleknél immár ideálisnak mondható átmenetet. Kifejezésre jut ez a két új típus teljesítményében is. Mindkét kocsi remekül akcelerál és keveset fogyaszt. Elérhető volt ez könnyű, de amellet rendkívül stabil építésmód által, melyet az új kocsiknál láthatunk. A kocsik külseje előkelően egyszerű, sávonalozású és a legkényesebb igényeket is kielégítheti. A kétliteres típus azok számára készült, akik nem túldrága, kisfogyasztású, de feltétlenül megbízható és üzembiztos közlekedési eszközt kívánnak.

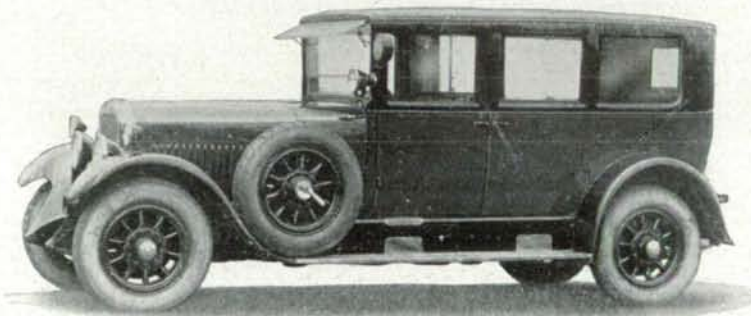
A motor állószelepes, hathengeres. A hengerblokk és a motorteknő felső része egyetlen blokkba vannak öntve. A hengerfeje levehető. Motor és váltómű egy blokkot képez. A motorteknő felső részének és a hengeröntvényeknek egyesítése amerikai vonás és különösen előállítása olcsóbb. Egyéb előnye, hogy kevésbé reagál a vibrációs jelenségekre, mint a többszörösen osztott motor. A motor alsó részét az alumíniumból készült karter képezi, mely egyszersmind olajtartály is. A motor főtegyelje hét bronzcsapágyon fut. Az egyes csapágyak közötti távolság oly kicsiny, hogy a főtegyel nem vi-

rál. Az egyes csapágyakban fellépő kis specifikus nyomás nagyban hozzájárul a motor egyenletes és zajtalan járásához. A hajtórudak acélból kovácsoltak és keresztmetszetük kettős „T”. A dugattyúk, melyeken három gyűrűn kívül egy negyedik, mint olajvázalasztó működik, szürkeöntvényből készültek. Tekintve, hogy a motor nem magaskompressziós, alumíniumdugattyúk helyett ez

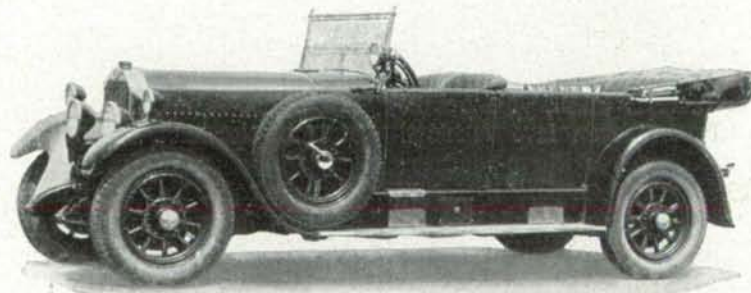
esetben a hosszabb élettartamú és olcsóbb előállítású szürkeöntvénydugattyút alkalmazták. A vezértengelyt, mely a motor jobboldalán fekszik, ferdefogazású homlokkerekek hajtják meg. Az olajozás nyomásalatti körfolyós. Az olaj a motorteknőben elhelyezett nívókontroll készülékkel felszerelt olajtartályból nyomás alatt a főtegyelcsapágyakhoz kerül és onnan szórás útján jut el a hajtórúdcsapágyakhoz. A Zenith-porlasztó horizontális és háromfúvókás. Külön szabályozható a takarékos és indítófúvóka. A gyújtást egy Bosch magasfeszültségű akkumulátoros gyújtóberendezés végzi tekeres és elosztó segítségével. A gyújtási időpont beállítása automatikus. Az akkumulátorgyújtásnak éppen a nem túlságosan nagy fordulatszámú motoroknál megvan az az előnye, hogy minden fordulatszámnál erős szikrát ad és ezáltal a motor elasztikusságát növeli. A hűtővizet egy, a főtegyelről szíj útján meghajtott szivattyú tartja mozgásban. Érdekes a vízszivattyú elhelyezése a



A háromliteres Mercedes-Benz motorblokkja



A háromliteres Mercedes-Benz csukott karosszériája



A 3-literes Mercedes-Benz, mint hátulés nyitott tórakocsi

ventillátortengelyen. A konstruktőr a legmesszebbmenő módon gondoskodott a kocsiját önmaga kezelő „úrvezető” kényelméről is, amit mindeddig főleg amerikai kocsikon volt alkalmunk tapasztalni. A főtegyel első végén helyet foglal egy ú. n. rezgéstompító (anti-vibrátor), mely berendezés a főtegyel legminimálisabb torziós lengéseit is kiküszöböli. Azon célból, hogy a motor jól előmelegített és ne kondenzált keveréket kapjon, a szívócsövet külön előmelegítőberendezéssel látták el, mely a kipuffogó-

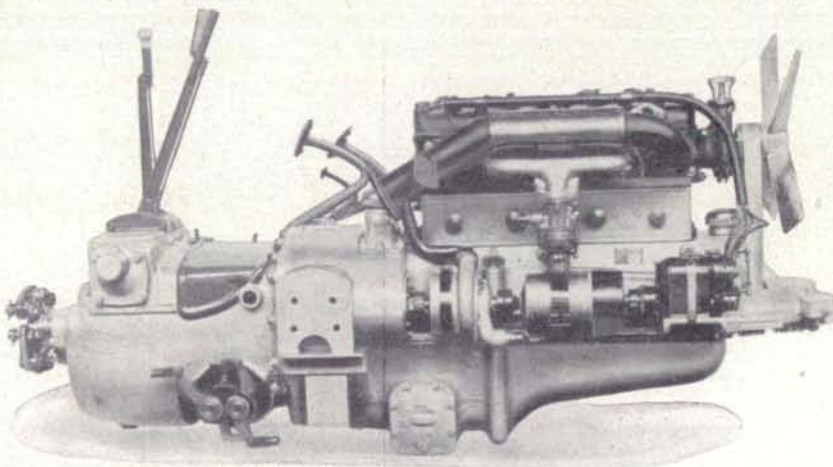
vezetékkel van összekötésben. A porlasztó előtt légszűrő foglal helyet, melyben a beszívott levegő körforgásra kényszerül, miáltal az abban esetleg található tisztátalanságok kivettnek. A cirkuláló olaj kétszer szűrődik. A nagyobb tisztátalanságokat egy szita tartja vissza, míg a második szűrést egy nem mechanikus szűrőberendezés végzi. Az olaj- és levegőszűrőberendezések nagyban meghosszabbítják a kocsii élettartamát, mert por, piszok és elégett égéstermék maradékok eltávolíttatnak. Ezek az anyagok ugyanis a csapágyakban és a dugattyú, valamint hengerfal között csiszolóporként hatnak. A motor és hűtő között egy termostat foglal helyet, mely a hűtővíz átfolyást a különböző hőfokok mellett automatikusan szabályozza. A lendkerék mögött foglal helyet a

Jurid-bevonatú egylemez tengelykapcsoló, melyhez hozzákapcsolódik három előre- és egy hátramenettel bíró sebességváltó szekrény. A kupplungot és sebességváltót magabazáró alumíniumház a motorhoz van hozzáerősítve. A kapcsolókar és a fék a sebességváltószekrény közepén nyert elhelyezést és kombinációs lakattal elzárható. A meghajtás egy, a sebességváltó mögött elhelyezett csukló-, valamint kardántengely útján történik a spirálfogazású hátsótengely fogaskerekeire. A hátsóhíd Banjo-rendszerű és préselt, valamint hegesztett acéllemezekből készül. A váz acéllemezekből készült, ékalakú és elől, valamint hátul egyaránt nagy félelliptikus rugókkal kapcsolódik a tengelyekhez.

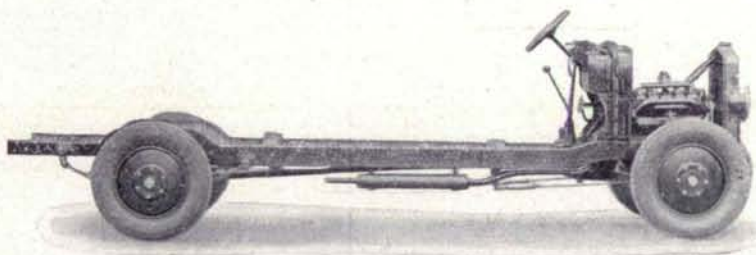
Mindkét végén szalag-lökhárítók találhatók. A nagy modelleknél oly kitűnően bevált Mercedes-Benz négykerékű ezen típusnál is alkalmazást talált. A fékpofákat működtető bütykök az elsőkerékeken levő fékekhez az agy alatt nyertek elhelyezést. A fékek Servo-rendszer szerint működnek. (Működését lásd: Automobil-Motor-sport 13. szám. Egynéhány szó az automobilfékekről. Krisz Ferenc okl. gépészmérnök.) A lámpa pedál mind a négy kerékűekre, míg a kézifék csupán a hátsókerékekre hat. Minden fék külön-külön utánállítható. A kormány szerkezet kívánatra bal- vagy jobboldalon helyezhető el és csavarorsósrendszerű. A szerelékfalon, a motor és a vezetőülés között elhelyezett benzintartály tartalmáa 50 liter. A betöltőnyílás a motorfedő alatt jobboldalt van. A baloldalon egy, ú. n. benzintisztító (vízlecsapoló) található. 12-voltos Bosch-világítódinamó és akkumulátor, valamint Bilux-lámpák képezik a kocsii elektromos világítóberendezését. Az új kétszálas körték feleslegessé teszik, hogy egy fényszóróban két izzókörte foglaljon helyet, amennyiben mindegyikben két világítóttest van. A szerelékfalon megtaláljuk az összes szükséges műszereket.

Baloldalon egy elmés rendszerű olajnívóellenőrző-készülék által, hogy az olajszivattyú nem működése esetén piros lámpát gyújt meg, elkerülhetővé teszi a hiányos olajozás folytán előálló defektusokat. A visszaállítható napi teljesítménnyel ellátott sebességmérő számlapján az egyes áttételek által elérhető maximális sebességek jelezve vannak és ily módon a vezető, amennyiben kezdő, mindig láthatja, hogy mikor kell kapcsolnia. A kormánykeréken a „Dritte Hand”-rendszerű kontaktuskarika által a duka működésbe hozható anélkül, hogy a kormánykereket el kellene engedni. Az ugyancsak a kormányon elhelyezett két emeltyű közül az egyik a gáz állítására, a másik pedig a porlasztó szabályozására szolgál. A pedálok balról jobbra a következő sorrendben következnek: kupplung, négykerékűk, gázpedál (akcelerátor).

A benzintank alatt, a vezetőülésből könnyen elérhető távolságban van a benzincsap, tőle jobbra pedig a szívócső előmelegítőberendezés szabályozója. Különösen érdekes és az úrvezető számára igen nagy fontossággal bíró tényező az alváz központi olajozása. A sebességváltótengelyről a menetsebességnek megfelelően egy melléktengegy nyer meghajtást, mely a sebességmérőn kívül egyszersmind egy olajszivattyút is meghajt és a motorból nyomás alatt kikerülő olajat az alváz különböző kenendő helyeihez juttatja. A szivattyú csak akkor működik, ha a kocsii mozgásban van. Ez a kényelmi berendezés, mely ily módon, megszerkesztve, talán



A „Daimler-Benz” autóbúszmotor



Az autóbúsz alváza

még egyetlen más kocsin sem található meg, az tudja legjobban értékelni, akinek már volt automobilja és sok drága időt veszített a nem éppen tiszta olajozási és zsírozási műveletekkel. Ez körülbelül az utolsó szó a gépkocsii olajozásának problémájában. Míg a kétliteres modell egy könnyű, takarékos négyüléses kocsit képvisel, addig az erősebb, háromliteres típus egy minden célra egyaránt megfelelő nagyobb kocsitípust képez. Az erősebb motornak megfelelően nagyobb a sebessége és elasztikussága. Normális emelkedőkön és városban általában kapcsolás nélkül vezethető. Az egész kocsii felépítése annyira hasonló a kisebbik típushoz, hogy elegendő, ha csupán a kettő közötti különbségre mutatunk rá. A nagyobbik típus motorjának gyújtása magasfeszültségű Bosch-mágnes útján történik. A gyújtási időpont beállítása a szerelékfalról történik. A vízszivattyú nem a ventilátorral együtt nyeri meghajtását, hanem a nagy modellekhez hasonlóan a többi segédszerkezetekkel egyetemben, azokhoz van kapcsolva. A váltómű négy előre- és hátramenettel bír. A benzintank a kocsii hátsó részén függ, a gázosító nyomásalatti benzintápláló útján részesül üzemanyagban.

Az erősebb és nagyobb teljesítménynek megfelelően a háromliteres típus egész építésében masszívabb.

Mindkét új Mercedes-Benz-típus kimondott használati kocsik (Gebrauchswagen) és a jó márkáknál elengedhetetlen reprezentatív külsőjük mellett mindenben a praktikus követelményeknek tesznek eleget. Mindkét típusnál feltűnik a motor húzóképesége, a rendkívüli elasztikusság, a nagyon megbízhatóan működő négykerékfék, valamint az ülések rendkívüli kényelme, melyek még hosszú utazásokon sem fárasztják az utast. Alant adjuk meg mindkét típus főbb adatait.

Mercedes-Benz	2 liter, 6 henger	3 liter, 6 henger
Furat	65 mm.	74 mm.
Löket	100 mm.	115 mm.
Hengerűrtartalom	1988 kcm.	2968 kcm.
Normális fordulatszám	3200 perc.	3000 perc.
Szelepelhelyezés	álló	álló
Kapcsolások száma	3 előre, egy hátra	4 előre, egy hátra
Kapcsolás módja	gömbkapcsoló	gömbkapcsoló
Kapcsoló fekvése	középen	középen
Keréktáv	2810 mm.	3430 mm.
Nyomtáv (elől és hátul)	1400 mm.	1420 mm.
Teljes hossz	4060 mm.	4642 mm.
Legnagyobb szélesség	1680 mm.	1760 mm.
Legnagyobb magasság	nyitva: 1750, csukva 1800 mm.	nyitva 1880, csukva 1920 mm.
Fixülések száma	5	5
Adó lóerő	8 (német formula)	11.335
Fékpadteljesítmény	38 lóerő	55 lóerő
Alváz súlya	800 kg.	1100 kg.
Legnagyobb sebesség	80 km. (óra)	100 km. (óra)

## Az autókiállítás

Június 4-én nyitotta meg Hermann Miksa kereskedelmiügyi miniszter a Királyi Magyar Automobil Club és az Automobilkereskedők Országos Egyesülete által rendezett magyar Automobilkiállítást a városligeti Iparcsarnok összes helyiségeiben. A miniszter több mint két órát tartózkodott a kiállításon, ahol gróf Andrassy Sándor, a KMAC elnöke, Röck István, az Autókereskedők Országos Egyesületének elnöke, Balázs Béla Hugó, a kiállítás elnöke és dr. Szelnár Aladár, a KMAC vezértitkára kalauzolták. A Miniszter úr megállott az „Automobil-Motor-sport” fülkéje előtt, ahol örömet és meglepetését fejezte ki a lapunk által az automobilizmus érdekében kifejtett hatalmas propagandának, majd megszemlélte az általunk rendezett husvétli motorkerékpárverseny pompás tisztelet-díjait.

A hatalmas méretű kiállítás határozottan jóval felülmulat a két év előtti, méreteiben ugyan még nem olyan nagy, mint a külföldi híres szalonok, de a mai Magyarország kereteihez képest szépnek és impozánsnak nevezhető. A kiállítás megszervezésének és létrehozatalának nehéz munkáját Kádár Imre látta el mintaszerűen, aki a legnagyobb körültekintéssel oldotta meg sokszor igen nehéz helyzetét. Mindent az utolsó pillanatra hagyó kiállítók

A nagy négy- és hatliteres kompresszoros Mercedes-Benz-típusok, melyek kétségkívül a piacon lévő nehéz túra- és luxuskocsik legremekebb példányai közé tartoznak, közismertek és így bővebb ismertetésre nem szorulnak. Különös figyelmet érdemel még a Daimler-Benz könnyű, gyors autóbusz, mely kiváló teljesítménye mellett még rendkívül izléses külsejű is. Kidolgozásban és anyagban a Mercedes-Benz luxustípusokkal természetesen egyenrangú.

tók kéréseinek és bajainak kielégítése nem tartozott a legkönnyebb feladatok közé.

Következő számunkban még részletesen ki fogunk térni a kiállítás egyes Standjaira, amelyeknek méltatását a mostani számunkban már meg kezdjük. Következő számunkban a kiállítás hatalmas képanyagát mutatjuk be olvasóinknak, akiknek így módjukban lesz nemcsak írásban, hanem képekben is meggyőződni a kiállítás hatalmas méreteiről.

### A MÁG-művek

(Magyar Általános Gépgyár R.-T. Mátyásföld. Gyári eladási központ: Méray Motorkerékpárgyár R.-T. Váci-utca 1. Telefon: 226—65. és 224—99.) kiállításán a régen várt 6 hengeres Magosix keltette a legnagyobb feltűnést.

Az 1927-es típusú 6 hengeres Magosix 12/40 lóerős túrakocsi a legmodernebb szerkesztési elvek alapján készült. A kocsi konstrukciója egyesíti magában az amerikai és európai építési elvek minden előnyét. A gép különlegesen zajtalan, jól gyorsít és hatékony négykerékfék berendezéssel bír. Rendkívüli elasztikussága révén a motor már aránylag alacsony fordulatszámánál is nagy erő kifejtésre képes és ilyenformán kitűnően akceleral. Háromsebességes sebességváltója dacára, az összes, a gyakorlatban előforduló emelkedéseket kapcsolás nélkül veszi és a városban is rendszeren, kapcsolásmenten

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

sen vezethető. Rugózása, mely a magyar utak figyelembevételével készült, lágy és kellemes utazást biztosít. A motor, melynek élettartama igen nagy, ily módon a sportkedvelőket, kik a túrákon elérhető magas átlagot értékelik és a közlekedni akarókat, teljesítményével egyaránt kielégíti. A kocsikülformája igen szerencsésnek mondható és az 5 üléssé nyitott modell bármelyik elsőrangú külföldi márkával felveszi a versenyt.

A Mágosix motorja a vázban három ponton felfüggesztett egy blokkba épített hathengeres, levehető hengerfejű és a hengerekkel egybe nem épített alumínium karterrel. A 65 mm. fúratú és 100 mm. löketű motor hengerűrtartalma 1992 kcm. A dugattyúk és hajtórudak könnyűfémből készültek. A vezértengely meghajtása teljesen zajtalanul működő homlokfogaskerekekkel történik. A porlasztó háromfűvőkás Zenith, állítható levegőszabályozóval a szerelvényfalán. A gyújtás, hasonlóan a kisebb Magomobil-típusokhoz, Bosch magasfeszültségű mágnes útján történik. A világítóberendezés, valamint a nagy kapacitású akkumulátorteleppel ellátott indítódinamó, töltőkontroll-lámpával a szerelvényfalán, szintén Bosch. A motor olajozása automatikus körfolyós és a szerelvényfalán elhelyezett műszer segítségével ellenőrizhető. Az olajszivattyú a karter legmélyebb pontján nyert elhelyezést és az olaj kétízből szűrődik. A hűtés Termosyphon-rendszerű. Nagy felületű alpakkaköpennyel borított lamellás hűtő és ventilátor szolgálnak a motor hűtésére. A tengelykapcsolómű, egylemezes száraz rendszerű és kényelmesen utánállítható. A sebességváltómű a motorral egybe van építve és három előre, valamint egy hátramenettel bír. A kapcsolóműtű biztonsági zárral rögzíthető. Az első tengely, melynek keresztmetszete I alakú, magasszilárdságú sajtolt acélból készül. A hátsóhíd Banjo-típusú és sajtolt acéllemezekből áll. A differenciálmű Timken-csapágyakon nyugszik. A kocsikét teljesen különálló fékrendszerben, öt különálló fékkel van ellátva. A hidraulikus fék, mely a négy futókerékre hat, lábpedállal működtethető. A kardán fék kéziemelyűvel kezelhető. Az összes fékek egyszerű módon utánállíthatók. A félelliptikus rugók hosszú és széles lapokból készültek. Szilárdságuk és amellé nagy hajlékonyságuk folytán rossz utakon is teljes üzembiztonságot és kényelmes utazást biztosítanak. A nagy áttétellel bíró kormánymű, mely a vezetőülés jobb oldalán nyert elhelyezést, könnyen kezelhető. A gyújtás és gázbeállítás emeltyűi, továbbá a villamoskürt nyomógombja a különösen csinos kiállítású és nagy átmérőjű kormánykerék közepén foglalnak helyet. A levehető és egymással kicserélhető mélyágyazású (Tiefbettfelge) abroncsok 28×4,95 méretű peremnélküli ballonabroncsok felszerelésére alkalmasak. Ugyanezen abroncsokra a nagyobb méretű 29×5,25 méretű ballongumik is felszerelhetők. A 60 liter irtartalmú benzintartály az alváz hátsó részén függ. Bőséges méretű automatikus benzinszívó készülék, szűrőn keresztül juttatja a benzint a porlasztóba. A Nivex-benzinóra, melynek segítségével a tartályban lévő üzemanyag mennyisége mindig

ellenőrizhető, a szerelvényfalán nyert elhelyezést. A kocsik egyéb fő méretei a következők:

Karosszériával ellátható hossz 2500 mm. Karosszériával ellátott automobil teljes hossza 4300 mm. Szélessége 1800 mm. Legmélyebb pontja a föld felett 225 mm. Keréktáv 3000 mm. Nyomtáv 1445 mm. Alváz súlya teljesen felszerelve kb. 800 kg. A nyitott karosszériával felszerelt kocsik súlya kb. 1200 kg. Maximális sebesség sík úton 95 kilométer óránként. Benzinfogyasztás 8—9 kg. 100 km.-enként.

A kocsik felszereléséhez tartozik: Bosch-gyújtó-, világító- és indítóberendezés, két kombinált fényszóróval, számlámpával és műszertábla lámpával, Bosch kereső fényszóró és hátratekintő tükör, kilométer és sebességmérő, hétnapos időóra, villanykürt, kézikürt, benzinóra a szerelvényfalán, olajmérőóra, két pótkerék, egy készlet kéziszerszám Tecalemit zsírozó, 6 db 28×4,95 méretű ballongumi, poggyásztartó.

A nyitott karosszériában, mely minden elképzelhető szűkséges és luxusfelszereléssel ellátva kerül piacra, elől 2, hátul pedig 3 kényelmes ülőhely van. A csukott karosszériában, mely négy ajtóval és leereszthető ablakokkal bír, 5 személy foglalhat helyet.

A standon többek között láthatók voltak nyers és megmunkált főtengelyek, továbbá a Mágosix levehető henger feje, mely tisztán láttatta az alulvezérelt szelepekkel bíró motor, szép kiképzésű Ricardo hengerfejét.

Reméljük, hogy a Mágosix rövid időn belül egyik legnépszerűbb használati kocsija lesz nemcsak a fővárosnak, hanem a vidéknek is és a magyar ipar kiválóságának újabb bizonyítékát üdvözölhetjük benne.

### A Fiat-gyár

standján nem kevesebb, mint 12 kocsit láttunk kiállítva. Belépve az egészen külön kis kiállítást képező terembe, mindjárt feltűnik a nagy hathengeres luxus túrakocsi, a Typo 519. Mellette jobbról látható a szintén impozáns külsejű és feltűnően izlésesen zománczott 512. típus, nagy, hatüléses túrakarosszériájával. Az ismert 502., 503. stb. modellek között foglal helyet a legkisebb 509-es Fiat, melynek egy pompás, politurozott fakarosszériával ellátott kis kétüléssé sport-típusa állandóan nagy nézőközönséget von maga köré. Egy nagyobb üvegszekrényben elhelyezve látható még a torinói gyár telepének hű mintája, az üzem tetején felépített hatalmas próbapályával. Érdekes összehasonlításra adtak alkalmat a falakon elhelyezett fényképek, melyek a különböző FIAT-típusok fejlődését mutatták be szemléltetően az 1899-ik évtől kezdve egészen napjainkig.

### A Weisz Manfréd-automobilok

standján két pompás alváz mellett egy csukott Coach és egy nyitott túrakocsit láttunk kiállítva. A WM. kocsik megjelenését, tavalyi fényes szereplésük óta, szakértők és laikusok egyaránt feszült türelmetlenséggel vegyest érdeklődéssel várják. Sajnos, a kocsik még most sem kaphatók, noha az ér-

# ITALA AUTOMOBILOK

*Az olasz detailmunka remekei!*

A GYÁR LEGUJABB TIPUSAI ÁLLANDÓAN RAKTÁRON

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

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

deklódókat alig tudják kielégíteni. Annyi bizonyos, hogy ha a WM. kocsik nem túl magas áron kerülnek forgalomba, egy csapásra óriási népszerűségre fognak szert tenni. Elsőrendű kivitelük és igen szép karosszériájuk a közönség érdeklődését és tetszését már amúgy is fölkelte. Tekintve, hogy részletesebb adatok nem állanak rendelkezésünkre, alant közöljük a két WM. típusról azon részleteket, melyek eddig ismeretesebbek. A motor egy 63 mm. furatú és 70 mm. lüktű 0.875 kcm.-es kétütemű négyhengeres. Az olajozás automatikus fogaskerékszivattyús, a hűtés Termosyphon. Bosch akkumulátor-gyújtás, Zenith porlasztó alkotják a kocsi felszerelését. A főtengely és hajtórúdcsapágyak SKF. golyós, illetve görög csapágyakon futnak. A személykocsi alváza 700 kg. súlyú. Nyomtávja 1320 mm., tengelytáv 2900 mm. Vázmagasság 500 mm. Hidraulikus négykerékfék, önálló differenciál kézifék, elől félliptikus, hátul cantilever rúgózás alkotják az alváz főbb ismertetőjeleit. A váltómű négy előre- és egy hátramenettel bír. A kormánymű csigahajtású. Az abroncsok 730×130 méretű ballongumik felerősítésére alkalmasak. A karosszéria kétféle kivitelben készül. Úgy a csukott, mint a nyitott öt személy befogadására szolgál. A kocsi sebessége 70, illetve 75 km. óránként és fogyasztása 100 km.-re 8.5 kg. benzint.

A teherkocsi alvászúlya 800 kg. Nyomtávja 1320 mm., tengelytávja 3100 mm. A süllyesztett alváz talajmagassága 550 mm. A rúgózás elől és hátul félliptikus, a pneumatikok pedig 30×5 méretűek. Önsúly 1050 kg., hasznos súly 1500 kg. Maximális sebessége 50 km. óránként. Üzemanyagfogyasztás 10 kg. 100 kilométerre. Egyebekben a kocsi megegyezik az előbb leírt típusal.

**A Steyr-automobilok. Budapest, IV., Ferenciek-tere 9.** kiállították 1.5 literes modeljeiket különböző modern karosszériákkal felszerelve. Különösen érdekes volt a kétüléses becsukható, sárga és barna felépítményű Roadster. A stand talán legszebb kocsija egy 4.5 literes piros Steyr-Sport volt, mely elegáns és könnyed vonalvezetésével a kiállítás legszebb kocsijai közé tartozott. A jólismert Type VII. luxus túrakocsi egészítették ki a kiállítást.

**A Bugatti-kocsik (Magyarországi Bugatti képviselő. Gróf Salm Hermann és Rózsahegy István. Budapest, I., Zsolt-utca 9. Tel. J. 112—18.)**

standja volt feltétlenül a kiállítás egyik szenzációja. A Tücsök István által készített, gyönyörű karosszériákkal felszerelt nyolchengeres 2 literes és négyhengeres 1.5 literes sport, illetve túrakocsik, elegáns vonalozásukkal és előkelő színezésükkel nagy tetszést arattak. Egy igen elegáns fekete, kétüléses, csukott Roadster egészítette ki a túrakocsik sorát. A sport, illetve versenykocsikat egy 1.5 literes négyhengeres modell képviselte. Nagy feltűnést keltett továbbá a kis egylőerős villanymotorú BABY-Bugatti kocsi, melyet (mint arról mult számaink egyikében már megemlékeztünk), Ettore Bugatti készített fia számára. Tekintve az óriási érdeklődést, ami a gyermekek sorában a kocsi iránt megnyilvánul, most ez is

szériában készül. A Bugatti gyermekautó masszívításban semmivel sem marad el nagy testvérei mögött, hiszen a standon nem egyszer közel 90 kg.-os utasokkal megrakva szaladt körbe. Az egész stand ízléses és változatos összeállítása gróf Salm Herman és társainak kiváló hozzáértését dicséri.

**Róbert Bosch k. f. t. Budapest, VIII., Vas-utca 16.**

standja az ideai automobilkiállításon gazdagságával és ízléses elrendezésével közfeltűnést keltett. Ott láttuk többek között a wieni kiállításon is sokak által megcsodált szélvédő-üveg-törlőt üzemben, amint a forró gőz által nedves, páratelt állapotban lévő üveget állandóan tisztára mossa. A Bosch-kerékpárvilágítások mellett felsorakoztak a most már szériájrendszere, recézettüvegű fényszóróval és akkumulátorral ellátott 8 wattos, 4 voltos motorkerékpárvilágítások. Figyelmet érdemelnek az újalakú automobil- és 30 wattos motorkerékpárfényszórók is, melyek egyszerűbb előállítási módjuk mellett lényegesen erősebb fényrel világítanak. A Bosch-gyertyák most már mindenféle motortípushoz külön-külön készülnek. Ott láttuk többek között a Bosch-gyár által készített Servo-Dewandre fék tervét és egynéhány alkatrészét is, mely nemsokára szintén szériában kapható lesz és mindenféle típusú automobilra felszerelhető. A remekbe készült alumíniumöntvények és rendkívül bonyolult préselt mágnes és egyéb alkatrészek között foglaltak helyet a nálunk még kevéssé ismert préselt pamutból készült fogaskerekek, melyek a modern automobilon váltóműveiben stb. mindgyakrabban találnak alkalmazást. A Bosch-kürtök most már egyszerűbb és olcsóbb kivitelben is készülnek. Az egész standot ízlés és változatosság jellemezte.

**A Nova motorkerékpár-gyár, (kistarcsai Gép- és Vasútfelszerelési-gyár) városi eladási központ: Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 7.**

kiállított típusai között feltűnést keltett egy pompás kivitelű 350 kcm.-es two-port Jap. beépítésű sportgép, melyen többek között megtalálható volt a beépített kormányzórító is. A Nova-gyár ezentúl már mindegyik sporttípusát hasonló felszereléssel szállítja. Mint újítás feltűnt még a vezetéskülső első rúgózás. A gépek kivitele, zománcozása és nikkelezése bátran fölveheti a versenyt bármelyik külföldi gépgyár termékeivel.

**A zwickaui Horch-műveknek**

mindaddig nincs képviselője Magyarországon, noha a régi, megbízható rézhűtős Horch-automobilok általánosan ismertek és kedveltek voltak. Azóta sok idő mult el és ma a Horch-gyár, mely Németország egyik legmodernebb nyolchengeres egység típusát gyártja, megjelent a magyar közönség előtt. Az automobilkiállításon sokaknak feltűnt egy stand, melyen egy remekbe készült modern, laposhűtős nagy túrakocsi foglalt helyet. Ez a német Horch-művek (Zwickau) kiállítási standja. Az új nyolchengeres Horch-kocsi, mely megjelenésének évében, 1926-ban, a német automobilkiállításon is nagy

# FORD személy- és teherautomobilok FORDSON traktorok és alkatrészek

legnagyobb magyarországi raktára

TELEFON: J. 160—38.

**Automobil- és Traktorkereskedelmi R.-T.**

Budapest, VII., Rákóczi-út 19. sz.

TELEFON: J. 160—38.

feltűnést keltett, érdekességénél fogva megérdemli, hogy részletesebben ismertessük. A „Horch 8” típust a Horch-művek vezérkonstruktőre, Paul Daimler, készítette és célja egy zajtalan járású, rendkívül gyors és kitűnő fékekkel ellátott luxus túrakocsi szerkesztése volt. A nyolc henger egy sorban, egy blokkba öntve foglal helyet. A 65 mm. furatú és 118 mm. löketű motor 12 adólerő mellett 65 tényleges lóerő teljesítményre képes. A hengerfejekben elhelyezett szelepek egyenesen, két bütykötengely által, karok és görgők közbenjötté nélkül működtetnek. A gyújtást magasfeszültségű akkumulátorgyújtóberendezés szolgáltatja. A motorral egy blokkba épített sebességváltó négy előre- és egy hátramenettel bír. A kapcsolókar a vezetőülés közepén foglal helyet. A kupplung szárazlamellás. A hűtésről nagyfelületű laposhűtő, mögötte elhelyezett ventilátorral és centrifugálszivattyúval gondoskodik. A sebességváltótól a kardancsuklógig vezető tengely olajfürdőben fut. A hátsó meghajtó tengelyek görgős csapágyakon futnak. A kormány csavarorsós-rendszerű és önzáró. A kormánykerék a kocsi baloldalán nyert elhelyezést. Lábpedállal működtethető és mind a négy kerékre ható Servo-Dewandre-fék, valamint csak a hátsó kerékekre ható kézi fék, acéllemezekből préselt levehető kerekek, melyek 32x6.2 méretű ballonabroncsok felszerelésére alkalmasak és teljes Bosch elektromos- és indítóberendezés képezik a kocsi egyéb ismertetőjeleit. Az igen előkelőkülsejű és mindenképpen sikerült modellnek látszó „Horch 8” minden bizonnyal rövid időn belül Magyarországon is kap képviselést és nagy kedveltségnek fog örvendeni.

#### A Dénes és Friedmann Rt.

az automobil alkatrészszerelőjének ezen legnagyobb importcége, az általa képviselt karosszéria- és automobilfelszerelési cikketek rendkívül áttekinthető és ízléses módon állította ki. A kiállítás színeiben jelentkező táblákon vannak az egyes cikkek az illető gyárnak megnevezése mellett felsorakoztatva.

Ezen automobilcikkek általánosan ismertek, hiszen a

Dénes és Friedmann-konzern túlnyomóan azon amerikai, angol és német gyártmányokat képviseli, amelyek a világ minden részében el vannak terjedve, mint amilyenek a világhírű *Champion-gyújtógyertyák*, *Deuta-tachométerek*, *Doza-órák*, *Gabriel Snubbers lökészállók*, *Rudge- és Hering-kerekek*, *Eural-gyűrűk*, *Bluemel-kormánykerekek* és *Oleométerek*.

A Connolly-bőrök, a Coventry-láncok, Zeiss-fényszórók nevét elegendő, ha megemlítjük, hiszen ezen nevek az automobilszakmában ma már az egész világon fogalmak.

A cég újabb képviselői között szerepelnek a *Stromberg*-karburátorok, amelyek azonban a nálunk is annyira ismert *Chrysler*, *Hupmobile*, *Studebaker* és egyéb amerikai autók révén már ismertek. — A *Stromberg*-karburátorok népszerűségéhez nagymértékben hozzájárul, hogy *Lindberg* repülőgépe szintén ilyen porlasztóval volt felszerelve.

Ha a nagyközönség előtt nem is, annál jobban ismert cikkek a konstruktőrök előtt a *Simms*-kupplungok, a *Hardy* elasztikus tengelykapcsolás, amely a kordoncsuklónak legkételesebb megoldása, a *Celoron* zajtalan fogaskerékanyag, a *Hyatt* görgőscsapágyak, a *Raybestos* fék- és kupplungbetét.

A Dénes és Friedmann Rt. nemcsak az automobilgyártáshoz és felszereléshez szükséges amerikai kellékeket hozza forgalomba, hanem különösen fontosak azon cikkek, amelyeket az amerikai automobil- és motoripar mint gyártási eszközöket tartalmaz és D. & F. cég e tekintetben mutathatja fel a legnagyobb sikereket, mert az európai ipar is tudatára ébredt annak, hogy elsősorban is az amerikai gyártási eszközöket és eljárásokat kell magáévá tenni, hogy a versenyképességet minél jobban fenntarthassa.

A *De Vilbiss* lakkozási eljárás rövid egy év alatt teljesen meghonosodott Magyarországon, úgy, hogy ezidőszert az összes számottevő karosszériagyárak és üzemek a *De Vilbiss*-féle pisztolyt használják a karosszériák lakkozásához.

Ugyanilyen nagy fontossága van a *Black & Decker*-féle elektromos szerszámgépeknek, úgymint villamos fűrőgépek-, csavarhúzó-, menetvágók-, szelepcsizolóknak stb.

## Indianapolis Grand Prix 1927

### G. SOUNDERS

(Duesenberg-Special)

804 kilométeren a világ legnagyobb és legklasszikusabb automobil sebességi versenyén 5 óra 07 perc 33 másodperc alatt 156.970 kilométeres átlagsebességgel

győz

# Firestone pneumatikkal

Az összes befutott versenykocsik FIRESTONE-t használtak

Vezérképviselőt és kerékátalakítóüzemet:

**Dénes és Friedmann Rt., Budapest VI., Dessewffy-u. 29**

Telefon: T. 289-66 és T. 144-71

Nagyon praktikus szerszámoknak bizonyultak a Dénes és Friedmann Rt. által meghonosított *Miller gumikalapácsok*, melyek nagy élettartamuk és elasztikus ütőerejük által váltak igen hasznosakká.

Ezen kiállításon szerepelnek elsősorban az autók mobilok racionális előállításához rendkívül alkalmas aggregátok, mint a *Salisbury* első- és hátsótengelyek, *Loockheed* hidraulikus négykerékfék, *Hannum* kormánymű, *Borg & Beck*-kupplung. A D. & F. cég képviseli a világhírű *Continental*-motorokat, valamint a *Timken*-tengelyeket, amelyek mind csupa olyan egységek, amelyeket az amerikai autóbilgyáraknak százai használnak.

Éppen a nagy amerikai konkurrencia kényszeríti az európai gyárakat arra, hogy az egyes autók mobilok gyártását a sokkal racionálisabb kész aggregátok beszerelésével pótolják és ugyanazt a módszert kövessék, amely az amerikai gyárakat annyira versenyképessé teszi.

A Dénes és Friedmann Rt. standjának clouja a *Firestone-gumi*. A nagyközönségre természetesen a legnagyobb vonzóerő volt az óriási 40×100 méretű *Firestone*-pneumatik, amilyen nálunk egyelőre üzemben nincs, csak ezen kiállításon volt látható, s mely büszkén viseli magán ezen márka köztudattá vált jelszavát:

„Egy pengőért legtovább szalad a *Firestone!*”

### A Méray Motorkerékpárgyár R.-T.

(Budapest, V., Dorottya-utca 3. Telefon: T. 226—65.) standja, mely az Iparcsarnok egyik legszebb helyén, a közepesen foglalt helyet, nagy méreteivel és izléses elrendezésével közfelfűntést keltett. A kiállított gépek között ott láttuk a 350 kcm-es modellől felfelé a nehéz 680 és 750 kcm-es gépekig az összes jólismert Méray-modelleket. Különösen szép volt a 600 kcm-es longstroke Jap-motorral beépített erős túragép. A Méray-gépek ma a legkedveltebb motorkerékpárok közé tartoznak. Statisztikailag kimutatva a legtöbb Magyarországon futó gép Méray. Ennek a nagy elterjedtségnek a háttere viszont nem más, mint hogy a Méray Motorkerékpárgyár R.-T., fáradságot nem kímélve, gyártmányai tökéletességét oly magas fokra emelte, hogy azok a legkényesebb igények kielégítésére is alkalmasak. A Méray-típusok ismert, rendkívül erős villa és vázépítésük mellett már olyan „finish”-ben részesülnek, mint bármelyik elsőrangú angol gép. Egy bizonyos, aki Méray-gépet vesz, bizonyos lehet benne, hogy kitűnő gépet vásárol és nem újítással kísérletezik. Garancia erre a gyár multja és vezetőszemélyeinek korrekt felfogása, melyről minden alkalommal tanúságot tettek.

A rövid idő alatt nagy elterjedtségre szert tett Jap-motorral beépített háromkerékű szállító autó szintén látható volt a standon. Egy szép, barnászöldre zománcozott kéthengeres oldalkocsis luxus túragép alkotta a stand legmegcsodáltabb gépét.

### OEC

(Vezérképviselő Lábassy-féle Mezőgazdasági Ipar és Gépgyár R.-T. Törökszentmiklós).

Az OEC motorkerékpárok erős vázépítésük és nagy strapabírásuk folytán igen alkalmasnak látszanak a magyar úton való közlekedésre. A gyár a 300 kcm-es s. v. Jap-motortól kezdve, az olajhűtéses felülvezérelt Bradshaw 350 kcm-es típuson keresztül a kéthengeres 8/45 ohv. Jap-motorig, mindenféle nagyságú motortípust beépít vázaiba.

A vázak közül különösen az OEC Patent Duplex bölcsőváz tűnik ki, mely igen erős igénybevételek esetén sem szenved semmiféle torzulást. A motor ezen vázból négy csapszeg eltávolítása után kivehető. A kiállításon többek között egy igen szép 680 kcm-es s. v. túragép keltett feltűntést, az előbb említett duplexvázal és erős lökhárítóval, valamint kormányoszorítóval ellátott eredeti Druid-villával felszerelve.

### A Majláth Mihály cég

standján láttuk kiállítva a ma Magyarországon talán legnagyobb elterjedtségnek örvendő AJS és Harley-Davidson motorkerékpárokat. Az angol motorkerékpáripár további ki-váló reprezentánsa a Triumph, szintén egynéhány szép típusal volt képviselve.

Az AJS gépek nálunk annyira ismertek és elterjedtek, hogy elegendő, ha csak röviden ismertetjük az 1927. évi modelleket. Egy minden célra megfelelő, könnyű túragépet alkot a (H 4.) luxus sportmodell. 1. Motorja 74 mm. fűratú és 81 mm. löketű, 349 kcm-es oldaltvezérelt, leszerelhető hengerfejjel, ami a szelep becsiszolást és motor tisztántartást nagyon megkönnyíti. A dugattyú alumíniumból készült, a csapágycsok görgős és golyós ágyazásúak. A porlasztó Binks. Az olajozást automatikus olajszivattyú végzi, félautomatikus pótdagoló kéziszivattyúval. A sebességváltó, mely három fokozatú, szintén AJS gyártmányú és kézikupplunggal, valamint kickstarterrel rendelkezik. Mind az első, mind a hátsó keréken belső expanziós fékek, 27×2,75 méretű leg-erősebb Dunlop Cord pneuk, könnyen kiszerezhető AJS patent hátsókerék jellemzik ezt a modellt. A gép ára komplett szerszámfelszereléssel 1880 P.

A H 3 típusú luxus túragéppel részletes kiállítása mindenben egyezik a H 4 modellel, attól eltérő alkatrészei: túragépkormány, gumival bevont túralábtartók, kézi normál gázszabályozó (kivánságra forgattyús szabályozóval is szállítható), teljesen letompított kipuffogó. Szállítható gyárilag beépített angol Lucas-dímanó, vagy Lucas-acetylén világítással. Ára mint fent. A 3.49 HP. (H 6) ohv. supersportmodell egyhengeres négyütemű motorja, melynek méretei meg-egyeznek az előbb leírt típusokkal, csupán függőszelepes elrendezése folytan különbözik azoktól. Természetesen igen magas sebesség elérésére képes, melyet a gyár 120 km-ben ad meg. Ára 2000 P. A 4.98 HP. (H 8.) ohv. luxus sportmodell motorja egy felülvezérelt 84×90 fűratú löketű egyhengeres. Eltekintve nagyobb méretű (26×3.25) pneumatik-jaitól és nagyobb teljesítményű motorjától, ezen típus is meg-egyezik felszerelésére vonatkozólag az előbb leírtakkal. Ára 2240 P. H 9 jelzéssel ugyanezen típus állószelepes hengerrel is kapható. Mindkét típus különösen alkalmas oldalkocsis felszerelésére is. Utóbbi ára 2000 P. Mint ideális, nehéz oldalkocsis utazógép a Modell H 1 7.99 jön tekintetbe. Motorja 74×93 fűratú löketű, 799 kcm-es kéthengeres, álló szelepekkel. A motor hengerfejei ezen modellnél is, mint mindegyik AJS-típusnál, levehető. A csapágycsok görgőkön, illetve golyókön futnak. A kellemes, rázásmentes utazást a 26×3.50 méretű Dunlop Cord ballonpneuk biztosítják. A kerekek cserélhetők. Kényelmes oldalkocsis üléssel, szélvédővel, oldalvédővel, csomagatóval, kettős alvással bíró oldalkocsival és villamos világítással felszerelve, ára 3600 P. Oldalkocsik bármelyik típushoz különféle alakban raktárról szállíthatók.

A Magyarországon oly rövid idő alatt óriási népszerűsége szert tett Harley-Davidson túragépek minden típusa látható volt a kiállításon. A könnyű szőlőgépet az egyen-

**A LANCIA** autók mobilok magyarországi képviselőjét átvettük.

AZ 1927-ES TÍPUSOK MÁR MEGTEKINTHETŐK

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

Telefon: József 159—33

**Eladó** eredeti Matchless sidecar-alváz,  
különleges kényelmes karosszériával.  
1 vadonatúj **Bővebbet: J. 140-49**

Egy kitünő állapotban levő

**Salmson**  
Grand Sport

**eladó**

Bővebbet: L. 992-44

OSZTRÁK TOURIST TROPHY 1927

Stanzel Gyula  
249 ohv.

**REX-ACME**  
**BLACKBURNE**

győz a Lightweight kategóriában

Vezérképviselőt:

**MARTINEK ISTVÁN**

Budapest I., Horthy Miklós-út 80.



**ANGOL DUPLAVÁZAS MOTORKERÉKPÁROK**

Magyarországi vezérképviselőt:

Lábassy-féle Mezőgazdasági Ipar- és Gépgyár Részvénytársaság  
Törökszentmiklós

Kedvező fizetési feltételek. — Kérjen árajánlatot

Közfeltűnést keltettek az Automobilkiállításon a

német

**TRIUMPH**  
**ZÜNDAPP**  
**HECKER-JAP**  
**HECKER-MAG**  
MOTORKERÉKPÁROK

Vezérképviselőt:

**VIGH JENŐ, BUDAPEST V., HONVÉD-UTCA 2**

geres, 350 kcm-es álló és függőszelepes Harley-típusok képviselték, míg a legideálisabb oldalkocsis gépek, az 1200 és 1000 kcm-es kéthengeres Harleyek, kényelmes, remekül kigurózott oldalkocsijaikkal, különösen az utazásszerű túrákat kedvelők soraiban keltettek élénk érdeklődést. Bátran állíthatjuk, hogy minden követelmény, amit oldalkocsival felszerelt motorkerékpárral szemben támasztani lehet, megtalálható a nagy Harleyekben. Az oldalkocsi és gép kitünő rugózása fáradságmentes utazást biztosít még a legrosszabb utakon is. Fő ereje éppen abban rejlik, hogy a legalhanyagoltabb állapotban lévő úton is nagy sebességgel, simán vezethető. A gépek felszerelhetők kívánatra kétszemélyes, luxus oldalkocsikkal is. Minden típus elektromos kürttel, kapcsolótáblával, felemelhető és a gumiszerezést ily módon nagyban megkönnyítő sárhányóval, villamos világítással, sebességmérő és kilométerórával, valamint a mindaddig tökéletességben egyedülálló Harley spirális csőrugózással ellátva, kerül forgalomba. A gépek minőségére vonatkozólag elegendő, ha megemlítjük, hogy az amerikai rendőrség és gyarmati katonaság szintén Harley-gépeket van felszerelve.

A jelenleg gyártott Harley-típusok főbb adatai a következők: Egyhengeres túramodell. Fúrat 73 mm. Löket 82.5 mm. Hengerűrtartalom 345 kcm. Állószelepek. Alumínium dugattyú. Sportmodell hasonló, függő szelepekkel. Sebességváltó Harley-Davidson (3 sebesség). Kupplung, olajban futó lamellás rendszerű. Indító, lábpedál útján. Gyújtás, dinamó akkumulátoros rendszerű. Sebesség, túramodell 85—90 km. óránként, sportmodell 115—120 km. óránként. Benzinfogyasztás 100 km.-kint 2 liter. Fékek, egymástól függetlenül működő, hátsó kerékre ható fék. Gumiméret 26×3.30 ballon cord. Gázosító Shebler.

Az 1000 kcm-es és 1200 kcm-es modellek eltekintve nagyobb, kéthengeres motorjuktól és speciális rugózásuktól, valamint nagyobb pneumatikajuktól, felszerelés és kivitel szempontjából hasonlóak a fentebb leírt típusokhoz.

A kiállított Triumph-modellek közül, melyek Magyarországon a legrégebb időtől fogva igen előnyösen ismertek tartósságukról és masszivitásukról, különösen az új Horsman T. T. sportmodell keltett nagy feltűnést. A 80 mm. fúratú és 99 mm. löketű, 498 kcm-es, függőszelepes motor, hengerfeje két kipuffogó csatornával bír. A dugattyú „Ricardo”-típusú és könnyűfémből készült. Az összes csapágyak, közöttük a szelepmelő hibák csapágyai is golyós, illetve görgős ágyazásúak. A szelephibák, valamint emelőrudak teljesen zártan, por és olajmentes tokban működnek. A sebességváltó Triumph-gyártmányú, háromfokozatú, olajban futó fémlamellás kupplunggal. Az első lánc teljesen zárt olajfürdőben fut. Az új típusú elsővilla beépített lökhárítóval és kormányzorítóval igen erős építésű. Az első és hátsó kerékek egyaránt, nagyméretű belső expanziós fékek foglalnak helyet. A nyereg Brooks. Magasnyomású zsirócsapszgek a vázon, 26×3.25 méretű ballonabroncsok, valamint automatikus és kézi pótolajszivattyú alkotják a remek sporttípus egyéb felszerelését. Az egész gép kompakt építésével a szemléltetőre igen előnyös benyomást kelt. Egy valóban erős, strapára épült és különlegesen nagy sebességek elérésére képes modell, mely minden sportembernek melegen ajánlható. A többi kiállított Triumph-típusok az előző évben gyártottakkal szemben nem változtak és így bővebb ismeretetésre nem szorulnak. Külön említést érdemel még az új, olcsó, 300 kcm-es típus, melynek rendkívül alacsony ára lehetővé teszi mindazoknak, akiknek e kitünő márka magasabb ára volt csupán az akadály a vételnél, hogy kedvelt gyártmányukat beszerezhessék.

A Majláth Mihály cég (Budapest, Hunyadi-tér 12.) raktáron tartja összes modelljeit és az azokhoz tartozó legkülönfélébb oldalkocsikat. Ezenkívül raktárról szállíthatók bármely géphez az összes pótalkatrészek is. A régi, jóhírnevű cég előzékenységét vevőivel szemben dicséri, hogy azokat a motorkerékpározásra díjmentesen megtanítja.



## 200 Miles Sidecar Race

**Két világrekord és 3 angol rekord dőlt meg a 200 mérföldes Brooklands-versenyen — 55 nevező, 50 induló — A távot csak 28 versenyző futotta végig — Látogatás a nagy verseny utolsó tréningjén**

Vajda János levele az „Automobil-Motorsport” számára.

East Molesey, V/15.

Május tizenharmadika, péntek. A Brooklands pályán semmi sem mutatja, hogy hétköznap van. Sürgés-forgás, izgalom, mintha nem is teljes 24 óra válsztana el a nagy verseny startjától. A pályán kattogó, száguldó motorok pedig nagyszerű bizonyosága annak, hogy vezetőik nem babonások.

Az izgatottan szaladgálók vagy stopperrel kezükben a pálya szélén állók serege persze egyelőre tunerekből és egyéb „érdekeltekből” tevődik össze. Mindenki a másnapi nagy erőpróbáról beszél, de mindenki óvatos és csak nagy általánosságban mer nyilatkozni. Egyedül a kis Johnston, a TT győztes Zenith-menő jegyzi meg: „Anyhow, speeds will not be too bed”.

A pálya képe mindjobban megélnékül. Autók és motorok vontatta gépeiken sorban érkeznek a versenyzők, akik bár a tuningolóból jönnek, a kötelek eloldása után már tolják is gépeiket a garázsokba még egy kis injekcióra.

A Zenith-gyár versenyzőivel állok a pálya szélén. Mindenkinek óra van a kezében, mindenki mohón figyeli a köröző konkurrenszeket. Egyszerre csak hozzámlép a hatalmas termetű Harley s mosolyogva meginvitál néhány körre. Az első pillanatban kicsit ijedten vizsgálom a szinte függőleges fordulókát, de már nyulok is a felémnyújtott fejtámaszok után. Ujabb félperc múlva már benn fekszem a hatalmas vörösremázolt versenyidekarban. Indulunk. Leírhatatlan érzés. Megpróbálok felemelkedni kicsit. Lehetetlen! Az irtóztos szélet a csukott számon keresztül a torkomon érzem s sűrű könnyeket csavar szememből a légáramlat. Azután ez is elmúlik. Elnyulok az oldalkocsiban, az irtóztos légörvény már felettem zúg s csak leírhatatlanul kellemes simogatásként éri arcomat. Ha azt mondom: repülünk, ez a banális szó nem fejez ki semmit. Repülünk, úgy, hogy nem érzem a talajt kerekeink alatt, mintha valami roppant ágyra kötözve szállnék megmérhetetlen magasságokban. Már nem is próbálok analizálni az érzéseimet és benyomásaimat, valami lankadt, boldog fáradtsággal veszem őket tudomásul. A szédületes tempót egész egyenletesnek és közepesnek érzem. Nem tudom, hogy mikor fordulunk, nem tudom mióta rohannunk, behúnyt szemekkel egészen átadom magam e zsongító, nagyszerű érzésnek. A motor bűgása is, mintha egész távolról jönne. Hogy mennyire nem távolról jön, arról meggyőző a következő pillanat. Felnyitom a szemem: egy óriási zöldremázolt fal mellett rohanunk el (mint később kiderült, bokrok voltak) és Harley e pillanatban hátrafordulva mond valamit, de csak a szája mozgásáról látom, hogy azt kérdi, hogy vagyok? „I am all right” ordítom tele tudóval, de nem hallok a hangomat. Még egy kör és az öltözők elé futva megállunk. Kicsit szédültem még az élménytől, kiszállok és a sebességünk iránt érdeklődöm. Harley nevetve feleli, 81 miles, de ezt úgy mondja, mintha csak azt mondaná: kávé reggeliztem, de már új „passengert” gyömöszöl a sidekarba s rohan tovább. A tréningeket általában 60—80 mérföldes átlagok jellemzik s mégis van valami a levegőben, hogy a sebességek többet fognak jelenteni annál, amire az angol azt mondja „not too bed”. (81 mfd = 130.329 km.)

Hangos kattogással Le Vack érkezik. Harsány „hallo” kiáltással üdvözlök s mindenki köréje csoportosul, de a komoly kérdésekre huncut tréfákkal felel s nem nyilatkozik. Meghúz néhány csavart, benzint vesz fel, sidekarjába berakja a homokzsákokat s nagy érdeklődéstől kísérve a pályára fut. Hatvannál többet ő sem produkál, de azért megelégedett mosollyal arcán, fut a büffébe egy pohár limonádéra.

Lassan ránkesteledik, a pályát hat órákor könyörtelenül lezárják s édes izgalommal oszlik szét az időközben igen megnövekedett publikum.

A verseny minden tekintetben megfelelt a várakozásnak. Két világrekordot és 3 angol rekordot adtak át a multnak s a távot végigfutó versenyzők mind a legjobbat produkálták. A két új világrekord büszke birtokosa: J. S. Worters (Excelsior-Jap) nem örülhetett igazán nagy sikerének, mert kevés-sel a finis előtt motorhiba miatt fel kellett adni a versenyt. 100 mérföldön keresztül majdnem változatlanul vezetett, sőt a századik mérföldnél meg is született a világrekord: 115 km. átlag. Két órai rohanás után pedig 143 mérföldet és 988 yardot hagyva maga mögött, kivégezte Hamilton (Velocette 348 cc) 135 mérföld 478 yard világrekordját. A Denly (Norton) új angol rekordot állított fel 100 mérföldre és 1 órára. Handleyé (Rex Acme) pedig a 200 mérföldes új angol rekord dicsősége.

A nagy távolság és az egymást nagy sebességekre kényesítő konkurrencia persze a gépeket is és vezetőket is minden tekintetben próbára tették, hiszen 50 induló közül alig 28 futotta végig a távot.

A versenyt feltűnő kisszámú, de lelkes publikum nézte végig. A kedélyek már megnyugodtak, a viharvert gépek vázaikból kiszerve már a gyárak munkapadjain hevernek, a speedmanek pedig lassan készülődni kezdenek a második nagy összejárára: a 200 mérföldes szólóversenyre.

Vajda János.

Részletes eredmények a következők:

Távolság 200 mfd = 321.800 km.

350 cm<sup>3</sup> kategória. I. Handley (348 Rex Acme Blackburne Sc.) átlag 6900 mérföld. II. Milla (348 Zenith Blackburne Sc.) átlag 6896 mérföld. III. Hicks (348 Velocette Sc.) átlag 6602 mérföld. IV. Edmunds (344 Rex Acme Jap Sc.) átlag 6411 mérföld. V. Greenaway (348 Chater-Lea Sc.) átlag 6171 mérföld. VI. Crother—Smith (348 Rex Acme Blackburne Sc.) átlag 6097 mérföld. VII. Ferintrough (344 Zenith Jap Sc.) átlag 5926 mérföld.

600 cm<sup>3</sup> kategória. I. H. Le Varck (591.5 New-Hudson Sc.) átlag 6890 mérföld. II. Tucker (588 Norton Sc.) átlag 6527 mérföld. III. Harley (488 Zenith Jap) átlag 5827 mérföld.

1000 cm<sup>3</sup> kategória. I. Baldwin (976 Zenith Sc.) átlag 7397 mérföld. II. Walters (976 Zenith Jap Sc.) átlag 7283 mérföld. III. Baragwanath (976 Brough Superior Jap Sc.) átlag 7107 mérföld. IV. Humphries (976 Brough Superior Jap Sc.) átlag 7000 mérföld.

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

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

## Az Indianapolis Grand Prix

**Győztes: Sounders (Duesenberg)**

Május 30-án, hétfőn, az Egyesült-Államok nagy nemzeti ünnepén futották le a USA legnagyobb automobil sebességi versenyét, az Indianapolis Grand Prix-t, ezúttal immáron tizenötödöszer. A versenyre Amerika legjobb vezetői és gyárai 44-en neveztek, de a startnál csupán 33 kocsi jelent meg. A versenyt óriási meglepetésre egy egészen ismeretlen amerikai nagyság, Georg Sounders nyerte meg, 1.5 literes Duesenberg-Special kocsiján, 5:07:33-as idővel, ami 156.970 km. átlagsebességet jelent. Peter de Paolo 1925-ben felállított 4:56:39-es rekordja, ami 162.718-as átlagot jelentett, tehát megdöntetlen maradt. (Nem felejtendő el, hogy a Peter de Paolo rekord még 2 literes Duesenbergben értett el. A szerk.) A benevezett kompresszoros első kerékmeghajtású Millerek ezúttal kénytelenek voltak meghajolni a Duesenberg előtt. Az eddig Európába érkezett részletek a következők: Távolság 500 angol mérföld (804.5 km.). Győztes: Georg Sounders (1.5 literes Duesenberg-Kompressor) 5:07:33. Átlagsebesség 156.970 km. 20.000 dollár, 2. Earl de Vore (Nickel-Plate). 3. Antony Gulotta (Miller-Special). 4. Wilbur (Duesenberg).

Érdekesség szempontjából közöljük a verseny eddigi győzteseit:

- 1911. Harroun (Marmon) 6:42:08.
- 1912. Dawson (National) 6:21:06.
- 1913. Goux (Peugeot) 6:35:05.
- 1914. Thomas (Delage) 6:03:45.
- 1915. Ralph de Palma (Mercedes) 5:33:55.
- 1916. Dario Resta\* (Peugeot) 3:34:17 (300 mérföld).
- 1919. Wilcox\* (Peugeot) 5:40:42.
- 1920. Gaston Chewrolet (Monroe) 5:38:32.
- 1921. Tommy Milton (Frontenac) 5:34:44.
- 1922. J. A. Murphy\* (Murphy-Special) 5:17:30.
- 1923. Tommy Milton (HCS-Special) 5:29:50.
- 1924. Joe Boyer\* (Duesenberg) 5:05:23.
- 1925. Peter de Paolo (Duesenberg) 4:56:39.
- 1926. F. Lockhardt (Miller) 4:13:37 (400 mérföld). Vihar miatt félbeszakítva.

\* A csillaggal jelöltek azóta a tréningben, vagy a versenyben hősi halált haltak. A verseny részleteire annakidején majd visszatérünk.

## A motorkerékpárok Solitude-versenye

1927 május 22-én futották le Németországban a 22.3 kilométeres Solitude körpályán Németország egyik legfontosabb versenyét, a Solitude-versenyt, mely határozottan Tourist Trophy jelleggel bírt. A szép idő óriási közönséget csalt ki a jókarban lévő versenypályára. A nevezések száma 116 volt. Ezek között volt 2 angol és 5 svájci. Az 5 svájci közül Dom, Eckinger és E. Frey indultak az 500 kcm.-es kategóriában, Franconi és Martinelli két 350 kcm.-es Motosacoche-géppel a 350 kcm.-esben. A két utóbbinak sikerült is a roppantul nehéz versenyben Svájc számára kategóriájuknak első és második helyét biztosítani. Ebben a kategóriában 20 induló volt és Franconi dacára annak, hogy a második körben bukott, és lábán mély sebet kapva, ott elnyerte az első helyet. A főverseny 81 gépet állított a starthoz. Rövid időközökben pokoli lármával indultak útnak a versenyzők. Bauhofer és Henne a két ismert BMW-vezető mindjárt az élre kerülnek és olyan előnyre tesznek szert, amit a többieknek már nem lehetett behozni. Bauhofer 750 kcm.-es BMW speciálgéppel 102.3 km.-es átlagot ért el, ami, ha tekintetbe vesszük a pályán lévő nehéz kanyarokat és erős emelkedéseket, hatalmas teljesítményt jelent. Bauhofer emellett óramű pontossággal rózta köreit. Ugyanezt mondhatjuk a kategóriagyőztes Franconiról is. Az ő Motosacoche-ja, mely csak kevéssel a verseny előtt került ki a műhelyből, Marchand tervei szerint készült és merőben különbözik márkatársaitól. Főszajátsága, hogy motorja nyomásalatti cirkulációs olajozással és olajhűtéssel bír. Martinelli a rendes T. T.-típussal indult. A másik három svájci indulónak nem kedvezett annyira a szerencse, mint a két genfinek. Eckingert már a tréningben is balszerencse üldözte, amennyiben motorját állítólag elrontották. Nagy kitarással dolgozva, azonban elkészült géppel a versenyre, amelyen igen jól ment, míg nem a hetedik körben szeleptörés következtében kénytelen volt a versenyt feladni. Dom (MAG) szépen tartotta magát a negyedik körig, amikor is motorja köpködni kezdett és így szintén feladni kényszerült a versenyt. Frey (H. R. D.) nem tudott géppel elég nagy sebességet elérni, mert dugattyúja beszorult. Az egész verseny alatt komolyabb baleset nem történt. A versenyben mint újítás szerepelt a baloldali hajtás és jobboldali előzés. A részletes eredmények a következők:

175 kcm.-es kategória: 1. Geiss (DKW) 2:19:50.



„TEVES“

dugattyúgyűrűk,  
zsírcsapcszegek minden kivételben. Dugattyúcsapok edzve és köszörülve. Nyersszelepek, zsírcsapcszegek.

N a g v r a k t á r!

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

A Bugatti-autók

modern karosszériáit  
készíti

Tücsök István

autókarosszéria-gyára

Budapest, I., Zsolt-utca 9.

Telefon: József 142-86.

Átlagsebesség 76.5 km. 2. Schätzle (DKW) 2:24:18. Átlagsebesség 62.3 km.

250 kcm.-es kategória: 1. Scherer (NSU) 2:08:58. Átlagsebesség 83 km. 2. Krohn (BMW) 2:10:17. Átlagsebesség 82.1 km. 3. Islinger (NSU) 2:11:25. Átlagsebesség 81.4 km.

350 kcm.-es kategória: 1. Franconi (Motosacoche) 2:30:53.2. Átlagsebesség 88.8 km. 2. Martinelli (MAG) 2:36:3.2. Átlagsebesség 85.8 km. 3. Schäfer (AJS) 2:36:05. Átlagsebesség 85.7 km.

500 kcm.-es kategória: 253 km. 1. Sönius (BMW) 2:45:20.2. Átlagsebesség 92.2 km. 2. Ecker (BMW) 2:27:12. Átlagsebesség 91 km. 3. Islinger (Ardie) 29:27:25.3. Átlagsebesség 90.8 km.

500 kcm.-en felül: 222 km. 1. Bauhofer (BMW) 2:10:49. Átlagsebesség 102.3 km. 2. Henne (BMW) 2:17:44. Átlagsebesség 97.3 km. 3. Rüttchen (Harley—Davidson) 2:22:33. Átlagsebesség 94.1 km.

## 7000 kilométer motorkerékpáron a Szaharán keresztül

### 3 FN motorkerékpár túraútja Afrikában

Brunetau hadnagy Gimie úr és az ismertnevű belga sportember Weerens, három 350 kcm.-es alulvezérelt F. N. szőlő-motorkerékpárral elhagyták Páris. Utazásuk célja Bourem a Niggen folyónál. A tervbevett út négy etapper-ra oszlik és a Szaharát egész hosszában szeli át. Az egyes etappe-ok a következők: I. etappe Páris—Marseille (1100 km.). II. etappe Oram—Colomb—Bechar (600 km.). III. etappe Colomb—Bechar—Reggan (100 km.). IV. etappe Reggan—Bourem (1100 km.). Ha tekintetbe vesszük, hogy a negyedik etappe a Pays de la Soif-on (A szomjúság országa) visz keresztül és az üzemanyag és víz felvétele az etappehelyeken kívül máshol egyáltalában nem eszközölhető, úgy kitűnik, hogy az utazás rendkívül nehéz. A merész sportférjak, akik ellenállóképességüknek már több ízben adták tanujelét, remélik, hogy a felmerülő nehézségekkel ezúttal is meg fogják birkózhatni. Az amugyis sok nehézséghez járul még az a körülmény is, hogy a gépek nincsenek oldalkocsival ellátva, úgy, hogy a pótalkatrészek és az üzemanyagkészlet is csak igen mérsékelt lehet. A merész vállalkozók megbíznak abban a körülményben, hogy gépeik két és fél liter benzinnél többet nem fognak 100 kilométerenként fogyasztani. Ez az utazás bizonyára érdekelni fogja az egész sportvilágot, mivelhogy az nemcsak a vezető részéről követeli meg szinte emberfeletti fizikai és lelki ellenállóképességet, hanem a motorkerékpárokat is nagy feladat elé állítja. Az utazás eredményéről annak idején értesíteni fogjuk olvasóinkat.

## AMERIKA

### A közlekedési probléma — Az autóipar helyzete Az automobilkirályok

Irta: Krisz Ferenc okl. gépészmérnök

A forgalom Budapesten is napról-napra nő. Egyre jobban érezzük a nehézségeket. A Margit-hídon való átkelés még mindég egy örökkévalóság és luxusadó még mindig van. A gyalogjárók is még változatlan vidámsággal bujkálnak a kerekek alatt.

Nem lesz érdektelen, ha végignézünk a világ legfejlettebb automobilizmusu országát, milyenek ott az állapotok. Sehol a világon nem lett az automobilból általánosabb jellegű közlekedési eszköz, mint éppen Amerikában, főleg pedig az Egyesült-Államokban.

Az itteni autóipar hatalmas fellendülésének több oka van. Első és egyik leghatalmasabb tényező az illetékes hatóságok barátságos magatartása. A kis összegben megállapított adók mindenkinek lehetővé teszik, hogy autót tartson. Nem is olyan régen az autó értékének 3%-át fizette az amerikai polgár adóba. Ma már az U. S. A. 48 állama közül 44-ben megszűnt. A helyébe lépett új adóforma sokkal könnyebben fizethető és ami az államgazdaság szempontjából — legalább odaát — nem kevésbé fontos, könnyebben kisebb adminisztrációs költséggel hajtható be. T. i. 44 állam bevezette a benzindót. Az így automatikusan fizetett adó apró részletei sokkal kisebb terhet jelentenek az autót tartó polgár számára. Az állam pedig megtakarítja a fellebbezési tárgyalásokat és a végrehajtókat. Ezek a könnyítések már magukban is sokat jelentenek az automobilizmus fejlődése szempontjából. Az állandóan növekvő kereslet pedig lehetővé tette, hogy a gyárak termelése évről-évre növekedjék. Az így leszállított árak tették az autót a középosztály használati tárgyává. Meg kell jegyezni itt, hogy a gyári munkás a USA-ban a középosztályhoz számítható ebből a szempontból. Ha megnézzük a statisztikákat, akkor azt látjuk, hogy a megélhetési költségei a háború előtti idők összegének 150%-ára emelkedtek, az autók árai pedig a háború előtti árak 90%-át teszik.

Az amerikai utak javarésztét is még akkor építették, amikor az utakat még a lovaskocsik uralták. A két jármű közötti hatalmas sebességkülönbség következtében ezek az utak az autó számára alkalmatlanoknak bizonyultak. Nem is szólva arról, hogy már a járművek pusztán számának megnövekedése milyen hatalmas méretű és ez milyen hatalmas változásokat kívánna. Nem kevesebb, mint 20 millió gépkocsi fut az Egyesült-Államokban. Ha figyelembe vesszük, hogy az amerikai gyárak évi produktuma körülbelül 4 millió automobil, akkor még ha ebből 2 milliót számítunk is le tartalékul az el-

# Autóruházat

Berendezett toilette- és étkezőböröndök.

# Weszely István

Budapest, IV. kerület, Váci-utca

# 9

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

## A következő 12-es számunk június 25-én pontosan jelenik meg.



### Tartalma a következő:

**Az automobilkiállítás standjainak további leírása (képekkel). A Magyar Atlétikai-Club túraútja.**

**Az első 1000 kilométer. Miképen járassuk be új kocsinkat.**

**Hogyan dolgoznak egy modern budapesti autójavítóműhelyben?**

**A motorkerékpár rugózása. Irta: Nagy Pál Sándor, okl. gépészmérnök.**

**A Lancia-Lambda automobilonk szakszerű ismertetése számos képpel.**

**A kellő olajozás hiányának következményei egy motornál.**

**Külföldi szemle. Hírek. Forgalmi hírek.**

**A cseh Tourist Trophy.**

használt autók pótlására, a forgalom hatalmas sűrűsödését várhatjuk.

Az utak berendezettségét nem lehet máról-holnapra átépíteni, hanem meg kell próbálni fokozatos átépítéssel, hozzáalakítani a jelen és a jövő követelményeihez. Tehát az átmeneti időben keresni kell eszközöket és módokat, amelyek az átmenetet lehetőleg simává és zökkenőmentessé teszik.

Az amerikai közlekedés rendezése a következő kérdésből indul ki: Hogyan lehet egy nagy csomó autóbilt egy bizonyos darab úton, a leggyorsabban keresztül juttatni? Amerikában tehát rájöttek arra, hogy a közlekedés problémája csak simán folyó forgalommal oldható meg és a legfontosabb a torlódások megakadályozása. Ez nem jelent kevesebbet, mint, hogy meg kell akadályozni minden megállást, mert a megálló kocsi eltorlaszolja, megállítja az egész forgalmat. A megálló forgalom pedig anyagi veszteséget jelent, hiszen „time is money”, az idő pénz és így világos, hogy a tisztánlátó hatóságok már tisztán közgazdasági okokból is törekedtek a forgalom gyorsítására. (Minálunk éppen ellenkező törekvések észlelhetők. A szerk.)

A fenti probléma sokféleképpen oldható meg, de minden megoldás alapja a gyorsaság. Akármennyire utópisztikus hangzik is az európai motoros fülének, mégis tény, hogy az amerikai hatóságok a forgalom szabályozásának nem a sebességi korlátozásokat, hanem a gyors forgalmat tekintik. A gyors forgalommal természetesen a veszély is nő, tehát távol kell az utca forgalmától tartani mindent, ami oka lehet egy szerencsétlenségnek. Ennek a legelemibb követelménye a kettős utak alkotása, itt az úttestet egy csík két részre osztja úgy, hogy kocsik sohasem keresztezhetik egymás útját. Második követelmény a kanyarodók számának a lehető csökkentése, mert ezek eltekintve a veszélytől, a sebesség csökkentésére kényszerítenek. Ennek elérésére sok kanyart átvágtak s igyekeztek — néha közbeeső dombok hatalmas részének lehordásával — a fordulót teljesen áttekinthetővé tenni. A kanyarban való lassítást megszüntetendő a kanyarokat emelten építik és egy vörös csíkkal két részre osztják. Ezzel tehát elejét veszik a kanyarok vágásának. Nem egyforma alakú jelzőtáblák és helységjelző-táblák is erősen lassítják a forgalmat. Ezért az Egyesült-Államokban kizárólag nyílalakú táblákat használnak, a szöveget beírják a nyílba. Szűk utaknál bevezették az egyirányú forgalmat, ami valóban egyedül megfelelőnek bizonyult. Űtkeresztezéseknél még ma is a fényjelzést használják. Bármennyire jó és megbízható is ez, az amerikaiak igyekeznek kiküszöbölni, mert végeredményben mégis csak torlódást okoz, ehelyett ma a mellékutkákat alagutban átvezetik a főútvonal alatt. A tereken körforgalom van, vagyis a teret csak egyirányban szabad körülhajtani.

A tapasztalat szerint a legnagyobb torlódás a hidakon van. A híd csak akkor képes a forgalmat kielégítően szolgálni, ha nemcsak a gyalogjáróknak, hanem minden járműfajtának külön útja van. Természetes, hogy a gyalogjárókérdéssel is behatóan foglalkoznak Amerikában. Az úton természetesen csak sarkoknál, tehát keresztezésnél a forgalommal egyidejűleg, a védővonalon (derékszögben!) szabad járdaszigettől, járdaszigettig átjárni. A városi hatóságok mindenütt létesítettek hatalmas bekerített, „gyepre lépni tilos!” jelzésű táblák nélküli, gyermekjátékos-tereket, ezek egyéb üdvös hatástól eltekintve, tehermentesítették a forgalmat az ut-

# MORRIS

## A VEZETŐ ANGOL VILÁGMÁRKA!



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

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

Vezérviselet:

**FEHÉR MIKLÓS GÉPGYÁR RT.**

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

Városi eladási iroda és mintaterem:

IV. kerület, Kossuth Lajos-utca 8. szám

Az 1926. évi Magyar Tourist Trophy győztes

**ARIEL**

12-14 favi részleire.

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.**

cán játsszó gyermekektől. Amerikai nézetek szerint a vilamosnak gyorsan el kell tűnnie az utcai forgalomból, mert a felszálló helyek körül az úttesten ácsorgók tömege veszélyezteti a forgalom biztonságát.

Az autóbusz a tömegforgalom szempontjából sokkal előnyösebb, természetesen csak akkor, ha tényleg közlekedik az utcán és nemcsak a városházi vitákban szerepel! T. i. ugyanolyan szállítóképesség mellett előnye, hogy egészen a gyalogjáró széléhez állhat és onnan veheti fel utasait. Természetes, hogy a kocsik parkirozását is szabályozni kellett. Keskeny utcákban csak az út közepén szabad megállni és pedig a menetirányban. Szélesebb utcákban a gyalogjárók széléhez állanak 45% alatt. Tereken külön szabályozott helyeken állanak merőlegesen a járda széléhez. Egészen széles utcákban a járda szélétől egy kocsinyi távolságban állanak ferdén a kocsik és a forgalom az út széles közepén folyik, a kocsik pedig oldalt hagyják el a parkhelyet, a többi kocszi zavarása nélkül. Külön parkhelyek vannak, ahova az egész napon elfoglalt ember beállíthatja a kocsiját. Minden nagyobb cégnek külön helyisége van, ahova teherautói beállhatnak és a forgalom zavarása nélkül rakodhatnak. Külön említést érdemelnek a gyorsközlekedést szolgáló utak, az „Express-Boulevard”-ok.

Ezek az utakon egyáltalában nincs sebességi korlát, ellenkezőleg megszabott minimális sebességet kell betartani rajtuk. Washingtonban például 30 mérföld (48 km. óra). Vannak végül utcák, ahol csak csoportosan szabad közlekedni és az egyes csoportok között 20—30 méter köz van. Amelyik jármű meg óhajt fordulni, illetve be akar térni a mellékutcába, lemarad a sorból és ebben a közben fordul.

Hogy nálunk milyen nehézségek vannak, azokat mindnyájan ismerjük. A forgalomszabályozás gátló tényezőiről pedig Krizsanez Kálmán kapitány úr a mult számaink egyikében behatóan nyilatkozott.

Ha a River-Rouge melletti Ford-üzemek bezárását nem is nevezzük krízisnek, mégis megmutatták, hogy a teljesen egy típusra támaszkodó gyártási rendszer már nem válik be. Kétségtelenül Ford teremtette meg a mai hatalmas amerikai autóiipar létének alapfeltételeit, ő keltette fel a közönség körében az érdeklődést és az ő olcsó autói hódították meg a közönség széles rétegeit az autótartás számára. A mai éles versenyben azonban már nem lehet a közönséget egy típussal kielégíteni.

**JAMES**

motorkerékpárok sorozatos győzelmei!

Ahol indul a **JAMES** ott győz!

Angol „Six Days Trial” (Hatnapos túraút). — A világ legnehezebb motorkerékpár megbízhatósági versenye. — 1924., 1925., 1926., 1927-ben győztes a

**JAMES**

Az 1927. évi angol megbízhatósági versenyekben 42 aranyérmét, 12 ezüstérmét és 2 teamdíjat nyert a

**JAMES**

Magyar Túraút 1927.

Pápai István

**JAMES**

az oldalkocsikategóriák abszolút győztese

Kiss Béla

**JAMES**

a solokategóriák második helyezettje



Vezérképviselet:

**BRUCK NÁNDOR ÉS FIAI**

Budapest, VIII., József-körút 10.

Telefon: József 325-82. — Műhely: Vig-utca 13.

Ha szembe állítjuk az amerikai automobilgyárak 1926 első felében elért nyereségeit, 1925-ös év első felében elért eredményeikkel az egyes gyárak szerint igen különböző képet fogunk kapni. Komoly nyereség-növe-

kedést csak a General-Motors Co.-nál látunk. A társaságok összes bevétele erre az időre 153,943.531 dollár, szemben az 1925-ös év első felének 110,521.476 dollárjával, tehát a növekedés kb. 40%.

	a)		b)		c)		d)	
	1925	1926	1925	1926	1925	1926	1925	1926
Január—június								
General-Motors	389,208	636,087	46,543	89,463	9,02	17,33	5161	5161
Dodge	138,767	207,115	12,805	12,366	4,05	3,88	2434	2434
Nash	71,995	77,000	10,122	10,148	5,24	3,71	1875	1875
Studebaker	71,995	59,400	19,122	8,735	5,24	4,51	1875	1875
Packard	10,000	16,800	4,381	8,650	1,68	4,02	2377	2614
Chrysler	57,161	76,773	8,197	9,016	2,70	3,01	2705	2705
Willys-Overland	109,294	27,500	8,376	7,423	3,70	2,68	2264	2527
Hudson	110,490	113,718	9,725	6,057	7,42	4,55	1320	1330
Hupp	19,017	26,952	2,137	2,060	2,33	2,25	913	913
Paige-Detroit	24,996	27,015	1,892	1,283	9,95	1,73	615	676

A) eladás. B) tiszta nyereség 100 dollárban. C) dollár osztalék, D) részvények száma 1000-ekben.

Ha átnézzük az 1923. 1924. 1925. évi statisztikát, azt látjuk, hogy bár a gyárak Ford kivételével mind túllépték az 1924. év eredményeit, az 1923-as rekordévhez képest nagy a visszaesés. Az alábbi táblázat csak a luxus-kocsik eladására vonatkozik, kivétel csupán a Ford, ahol a teher és személyautókat együvé számítottuk, ez azonban legfeljebb a Ford javára billenti a mérleget. A százalékos növekedést + a csökkenést — jellel jelölve.

	Százalékos változás:	
	1924-ről 1925-re	1923-ről 1926-re
Packard	+ 103	+ 69
Hudson-Essex	+ 100	+ 204
Pierce-Arrow	+ 87	+ 180
Chrysler	+ 72	+ 135
Nash	+ 70	+ 50
General-Motors	+ 54	+ 2
Franklin	+ 50	— 10
Willys-Overland	+ 34	+ 12
Hupmobil	+ 23	— 1
Studebaker	+ 21	— 11
Chandler	+ 18	— 27
Paige Jewett	+ 18	— 7
Reo	+ 17	— 12
Jordan	+ 14	— 10
Durant	+ 10	— 35
Dodge	+ 7	+ 37
Ford	— 1	— 7

Meg kell jegyezni, hogy a General-Motors Co. 10 millió dollár befektetéssel kibővítette a Chevrolet műveket, úgy, hogy ezen kibővítés után az üzem évi egymillió kocsit gyártására lesz képes. A General-Motors 1926 első negyedévi nyeresége tudvalevőleg jelentősen túlhaladta az acéltröszt nyereségét. Ez az esemény természetesen hatalmasan éreztette hatását a tőzsdén és a General-Motors papírjait a kurzuslista élére helyezte. A General-Motors ezt az óriási eredményt annak köszöni, hogy gyártmányai az Oldsmobil, Buick, Cadillac, Chevrolet és még néhány személy- és teherautó márka, felölelnek minden típust. Az összes alkatrészeket konzern cégek szállítják. Így a kocsirúgókat Armstrong, fogaskerekeket Brown Chapin Syracuseban, hűtőket Harrison Lock-

port-ban. Golyós és görgős csapágyakat Hyatt newark-i gyára és a kocsik kerekeit Jaxon szállítja. Ez a berendezettsége a General-Motorsnak biztosítja a jövőjét is a vállalatnak, mert nincs egy tipushoz kötve és így könnyebben alkalmazkodhat nemcsak a különböző vevők pénztárcáihoz, hanem a folyton változó divathoz is. Nem szabad elfelejtenünk, hogy amióta az amerikai automobilizmus Ford révén megismerte a tömeggyártás előnyeit, folyton tökéletesedő típusokat kíván. Hangok hallatszanak, amelyek bizonyos különválasztódást kívánnak az autóiparban, egyesek pedig egyenesen a „célszerűtlen” Ford rendszerről beszélnek, „amely rövidesen eltűnik”. Ford erős elhelyezkedési kísérletei a külföldi piacon is, az amerikai vevőkörének szűkülését jelentik.

A kanadai autóipar az utolsó évben, a meglehetősen jelentős védővám oltalma alatt, fejlődést mutatott. Néhány hónapja, a védővám mérséklése következtében esés állott be a termelésben. Azok az Egyesült-Állambeli gyárak, amelyek a védővám miatt itt üzemeltettek be, csökkentették az itteni termelést, sőt néhányan be is szüntették, hiszen az ottani törzsgyárak sincsenek kihasználva.

A gyárak exportra utaltságuk következtében sokkal jobban figyelembe veszik az európai ízlést. Ezt különben mindenki észrevehette még a Ford-kocsik karosszériáján is. Ez okozta egyébként azt is, hogy újra nőtt az utóbbi időben a gyártott nyitott kocsik száma, a csukottakéhoz képest, pedig a fejlődés után határozottan az utóbbiak uralmát várhattuk volna. Kimondottan az európai piac kívánsága teremtette meg a „Whipped cars”-okat. Ezek alacsony, könnyű kis kocsik, amilyent a Willys-Overland Co. már múlt év júniusának végén kihozott a piacra. Ezek alig 2000 font súlyú kocsik, melyeknek ára 695 és 735 dollár között mozog, karosszéria típus szerint. Több olcsó kocsitípus került piacra. A Hudson Motor-Car-Co. 30-tól 100 dollárig terjedő árleszállítások után elérte fennállása óta legalacsonyabb árait. Kocsijainak árai most 735 és 1395 dollár között mozognak. A Wills-Saint-Claire Co. 300-tól 500 dollárig terjedő árleszállítást eszközölt. Chrysler 100—200, Rickenbaker Car Co. 100—200 és még Ford is engedett áraiból 15—45 dollárt.

A termelési görbe múlt év augusztus óta erősen esik. Ezt természetesen erősen befolyásolta a Ford-művek üzemredukciója. Hiszen az amerikai autók 47 százaléka

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

származott Fordtól a múlt években, régebben pedig több mint fele. Az idei évben 30 százalékra becsülhető Ford része az amerikai autóttermelésben. A General Motors Co. 1923. évi 16 százalékát 1925-ben 25 százalékra emelte. Bár régebben is számítani lehetett már a Ford-gyár termelési programjának változásával, mégis váratlanul jött az 5 napos munkahét, úgyszintén a River-Rouge és Highland-Park, valamint a francia és német fióküzemek bezárása.

Ford maga a következőképpen indokolja az 5 napos hetet. A munkásnak, ha hetenként két napot pihen, magasabb igényei lesznek. Ezeket az iparnak megfelelő berendezéssel és szervezéssel ki kell elégíteni. Tehát a gyártást úgy kell berendezni, hogy az emelkedett igényeknek eleget tudjon tenni. Egy olyan kiegyenlített és növekvő ütemű gazdaságnak, mint az amerikai, ezt fel kell ismernie. Tehát Ford a munkaidő rövidítésével nem akarja csökkenteni a termelést, hanem az idővesztéséget gyorsított termeléssel akarja pótolni.

Ha az amerikai gondolkozásmód mellett érthető is az 5 napos munkahét és ha érdekes is mint közgazdasági kísérlet, mégis igazi alapjait annak felismerésében kell keresnünk, hogy a mai Ford-termelési program nem tartható fenn. Valószínűleg erősen közrejátszott ebben az is, hogy Ford elhelyezkedése az európai és egyéb az Egyesült-Államokon kívüli piacokon nem sikerült a kellő mértékben. Az európai piacokon elért gyenge eredményeket főleg az okozta, hogy a legtöbb európai államban súlyos adók nehezettek a nagy hengerűrtartalmú Ford-kocsikra. A régi konstrukciójú motor pedig nem dolgozott gazdaságosan. Lehet, hogy Ford európai tanulmányútja is hozzájárult az üzemek bezárásához.

Ha az amerikai piacot nézzük, akkor a Ford-kocsik állandó kiszorulását látjuk a piacról. Ennek első oka talán maga az a hatalmas elterjedtség, amely még árszállításokkal sem igen növelhető tovább. E mellett a Ford-kocsi megismertette és megszerettette az amerikaival az autót. Tekintettel azonban arra, hogy az ottani gazdasági helyzet mellett nem játszik sem a beszerzési költség mérsékelten magasabb volta, sem pedig az üzemköltség, a vevő előbb-utóbb új és jobb autót vesz. Ford pedig csak olcsó kocsit gyárt és egy komoly nagy kocsit, a Lincoln-t. A közbeeső típusok hiányoznak. A General-Motors Co. sokkal jobb helyzetben van. Az ő gyártási programja sokkal alkalmazkodóképesebb. A vevő nála megtalálja a folyton növekvő igényei számára a megfelelő kocsit. Ennek és az ezt kihasználó szuggesztív erejű propagandájának kö-

szöni a General-Motors a nagy küzdelemben való folytonos térfoglalását Forddal szemben.

Nem szabad azt hinnünk, hogy Ford ezt már régebben nem látta volna előre. Azonban az állandóan olcsóbb gyártásra való logikus törekvés annyira kifejllesztette itt a tömeggyártást, hogy nem lehetett egyik rész gyártásán sem változtatni. A gyártási idők pontosan össze voltak hangolva és bármilyen kis változás megzavarta volna a nagy gépezet működését.

Természetesen nem szabad túlbecsülnünk a Ford-üzemek redukciójának jelentőségét. Minden jel arra mutat, hogy csak időleges üzemszünetről van szó és az üzemek átalakítás után újra megnyílnak. Most csak az a kérdés, mennyire fog üzemi rendszerük a régi Ford rendszerhez hasonlítani.

Ford anyagi erejében nem lehet kételkednünk. Bár igaz, hogy utolsó nagy propaganda hadjárata hihetetlen pénzmennyiséget emésztett fel minden különösebb eredmény nélkül.

Fontosabb jelenség az, hogy a rossz Ford konjunktura viszonyok sok Ford-képviselőt kényszerítettek az ellenpárt táborába. Ez pedig hézagot jelent Ford kereskedelmi hálózatában, pedig Ford fő ereje éppen a kifogástalanul szervezett ügynökhálózat. Azonban egyelőre ne féltsük Fordot!

A harc tehát áll az Egyesült-Államokban és az alig 25 éves amerikai autóipar már föléje kerekedett Amerika hatalmas vas- és fémiparának is. Az Egyesült-Államok automobil és tartozék ipara nem kevesebb, mint 3,500.000 embernek ad megélhetést. 2,000.000.000 dollár aktívával, nem kevesebb mint 4,000.000.000 dollár értékű autóbilt és tartozékot termeltek az utolsó évben.

## MAGYAR WAGGON ÉS GÉPGYÁR RT



GYÖR  
Telefonok: 201, 202, 203

BUDAPEST  
V. Deák Ferenc-u. 18  
Tel.: T. 243-III, L. 973-49

RÁBA

1, 3, 5 TONNA HORDKÉPESSEGŰ

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. Képviseletünk nincsen.

# Rebuilt „INDIANS”

Ujjáépített és vadonatúj múlt évi és két év előtti  
amerikai INDIAN motorkerékpár típusok.

**Meglepő olcsó árak!**

Budapest, I., Biró-u. 10. sz.

# A gépjárművezetők orvosi vizsgálata

Irtta: Dr. Biró Béla ker. r.-orvos

## II. közlemény.

A nem túlságosan erős látóüveggel javítható látóhiba nem képez akadályt, bár vannak törési rendellenességek (astigmatizmus), melyek üveggel nem korrigálhatók. Hogy az üveg le ne essék, pápaszem hordását kívánjuk. Üveggel nem javíthatók azok a hibák, amelyek a szaruhártya területén levő homályok következményei, ha azok nagyobbkiterjedésűek, ha a szaruhártya közepén ülnek, ha vaskosak, tömegesek. Minél inkább esik az ilyen szaruhártyai homály annak szélei felé annál kevésbé zavarja a látást, illetőleg zavaró hatása az esti világitásnál kezd érvényesülni, amikor a pupilla jobban kitágul s így a periférián ülő homály annak területébe esik.

Nem javíthatók az ideghártya és a szemideg sorvadás folytán előállott hibák, amely bántalmak luetikus megbetegedések, vesebaj és a szemet ért trachoma következtében állhatnak elő.

Nem egy katonaviselt embernél volt észlelhető a látóképességnek egy oldalon való csökkenése anélkül, hogy a trachomás behatás, pl. lövés direkt érte volna a szem valamelyik részét: a levegő megrázkódtatása folytán előállott légullamok is elegendők voltak ahhoz, hogy a szem belsőjében vérzést idézzenek elő.

A látóképességben zavar lehet jelen nem csupán akkor, ha magában a szemben van az elváltozás, hanem még a szemidegben, az idegvezetékben és a megfelelő agyi központokban is. Ez utóbbi esetben meglehet a fotografikus látás, de hiányzik az érzékelés.

A színes fényjelzéseknek a közlekedés szabályozásába való bevezetésével kapcsolatban a (Rákóczi-út és a Nagykörút kereszteződésénél) éppen úgy, mint a vasútnál vagy a hajózásnál az egyes színek iránti érzékenység is vizsgálat tárgyát képezi (színvakság).

A szem vizsgálatánál újabb szempont is felmerült. Londoni és amerikai szemorvosok véleménye szerint azon balesetek jó részét, melyek a kormánykerék hibás kezelésére vezethetők vissza, valóságban egy új foglalkozási betegség, az ú. n. „automobiliszem” okozza, ami tulajdonképpen a szemizmoknak a nagyfokú megerőltetés folytán való megmerevedése, görcsös összehúzódása.

2. A végtagoknak is — mind a négynek, — kifogástalanoknak kell lenniök. Sajnos, megint háborús sérülések kapcsán fordul elő az egyik-másik végtag részleges vagy teljes hiánya, az ízületekben fennálló merevség, az idegeknek lövési sérülés utáni hűdése. Az ú. n. ifjúkori bénulás következtében nem egy esetben a megtámadott végtag rendkívül visszamarad a fejlődésében, egészen satnya lesz. Előfordult, hogy a gyermekkorban elszenvedett égési sebzés folytán denevérszárnyyszerű bőrlebenyes összenövés keletkezett a felső végtag és a törzs között, ami az előbbinek mozgathatóságát nagy mértékben gátolta.

3. A csontos vázon levő elváltozások nem csupán a végtagok elbírálásánál jönnek szóba, hanem a gerincoszlopnak főként angolkór által előidézett túlságos nagyfokú deformálódása is akadályként szerepel.

4. Az izomzat állapota is tekintetbe vétetik, s volt eset, túlságos gyengeség miatt voltunk kénytelenek a jelentkezőt visszautasítani.

5. Nagy súlyt helyezünk a szív állapotára. Sajnos, a jelöltekkel éppen ezen eseteket a legnehezebb megértetni. Mert természetesen, a szívbeteg csak akkor hajt, ha a szívpanaszai még nem olyan fokúak, hogy különös zavart okoznának neki és így nem is tud szívbajáról, míg azt, hogy rosszul lát; maga is észreveszi vagy a vizsgálat során magának is alkalma van róla meggyőződni. Pedig az organikus bántalomban szenvedő szív, ha nagyobb feladat elé állítjuk, mint amelyet elbír, bármikor felmondhatja a szolgálatot. A zsákszerűen kitágult aorta (főütőér) megrepedhet és pillanatok alatt ölhet. Így fordul elő, hogy halott soffőr ül a tovarohanó autó kormánykereke mellett.

6. Súlyos előrehaladott tuberkulózis esete ritkábban fordul elő a jelentkezők között. Az ilyen nem is jelentkezik. A nagyfokú tüdőtágulatban szenvedőt is visszattartja nehéz légzése a foglalkozás üzésétől.

7. Nem kevésbé fontos a vesék állapota, mert az idült vesemegbetegedések befolyásolják a szívet, s amint már említettem, látási zavarokat okoznak, a szervezet legyöngyüléséhez, tartós fejfájáshoz és uraemiás rohamokhoz vezetnek.

8. A nagyfokú elhízás, a vele járó inersség is lehet akadályozó ok.

9. Súlyos idegbántalmak, mint a nagyfokú neuraszténia, melynek egyik jelensége a szívneurózis, amikor a szív percenként 180—200-at ver a Basedow-kór, továbbá a hátgerincsorvadás (tabes), amidőn az izomműködés koordinációja oly mértékben zavart, hogy a beteg járása ataxiás, nem tudja ruháját begombolni, ha szemével nem kontrollálja, a sclezoris multiplex, amikor minden intendált mozgás szándékolt kivételénél a legnagyobb kilengések és a legdurvább remegés lép fel a végtagokban stb., természetesen kizárják az alkalmasságot.

10. Vizsgálat tárgyát képezi a sérv jelenléte is, melynek kötővel visszatartathatónak kell lennie, mert különben bármikor előállhat a sérv kizáródása, ami ha hirtelen történik, mint hirtelen shock, rögtönös halált is idézhet elő.

A szellemi szférában nagyon fontos volna:

11. az epilepszia megállapítása; ennél a betegség-nél néhány perc alatt, sokszor anélkül, hogy a beteg valami előjelét érezné, teljes eszméletlenség áll elő. Ezen okból a katonaságnál orvos által megfigyelt epilepsziás roham esetén minden további felülvizsgálat mellőzésével elbocsátották az illetőt. Külön fejtegetést ezen állapot jelenlétének vagy nemlétének fontossága nem igényel. Van ugyan külön epileptikus habitus, vannak talán a koponyán ütődési, a nyelven harapási nyomok, de sokkal több epilepsziás van, mint ahány esetben ezen jelek fel-lelhetők. (Folyt. köv.)

**SMOKING, ZAKÓ**

szabadalmazott vendéglőkörrel

Három ruhát

p ó t o l l

Túza István angol úriszabó, Budapest

Telefon: 375-93.

VIII. Mária Terézia-tér 3.

Szolid árak!

**PAIGE automobilonok: Apart Autó RT., VI., Andrássy-út 37.**



## Beszerezési források

### Alumíniumhegesztés

Elektro-Forrasztó és Műszaki Rt.  
V., Dráva-u. 5. Telefon: Lipót 909 99.

### Autójavító

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

### Motorkerékpárjavító

Zamecnik Gyula, IV., Ferenc József-  
rakpart 16. (Bejárat a Sörház-u. felől.)  
„Sunó” Bekker és Stowasser. VIII.,  
József-körút 65. (Csepregy-u. 1).  
Lőrincz Béla IX., Mester-u. 40.

### Csapágyfém

Nagel Sándor „Carmobil” V., Csáky-  
utca 15. Telefon: T. 133—66.

### Autógumijavító

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

### Használt autók

Csermely Károly, VI., Síp-utca 3.

### Alkatrészek

Blackburne motoralkatrészek.  
Kürtös, VI., Dessewffy-utca 28. I. 12.

### Villamoshegesztés

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

### Phosphorbronzrudak

Nagel Sándor V., Csáky-utca 15.

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

## FORGALMI HIREK

Tisztelt Szerkesztő Úr!

Engedje meg, mint lapjának régi olvasója, hogy a velem történt alábbi esetet Önnel közöljem.

A Váci-útra fordultam be motorkerékpárommal s ottan egy előttem haladó teherautót előztem meg. Alig értem a sarkon posztoló rendőrhöz, midőn az előbb intve, hogy átme-  
hetek, azután meggondolva magát, leállított, elkérte igazol-  
ványomat, azután minden magyarázat nélkül az V. ker. rend-  
őrkapitányságra utasított.

Igazolvánnyal egy akrobatát megszegyenítő ügyes-  
séggel, egy arra robogó villamosra vetette magát. Mit tehet-  
tem egyebet, robogtam (kellő óvatossággal) igazolványom  
után a kapitányságra. A kapitányságon, nagy örömmel, mint  
egy körözött egyént fogadtak és néhány igen kétes kinézésű  
egyen között kellett további sorsomat bevárnom.

Alig félórai várás után megjött a rendőr. Ekkor személyi  
adataimnak több helyen történt bementése után elintéztet-  
nek véltem ügyemet és el akartam távozni. De mennyire csa-  
lódtam, távolról sem volt elintézve az ügy. Dacára fényképes  
igazolványnomnak, személyi adataimat kétségbevittek és  
valószínűleg, miután rádió köztudakozás útján Európa összes  
fővárosaiban meggyőződtek, hogy nem vagyok országszerte  
körözött gonosztevő, végre szabadon engedtek.

Szabadon ezután kérdeznem, hogy mi célja van a rend-  
őrség által kiadott fényképes igazolványnak, ha feltéve, de  
meg nem engedve, hogy valamely csekély szabálytalanságot  
követtem volna el, azt nem fogadják el igazolásul.

Végre engedje meg, hogy ezen nagy eseményt, amely a  
rendőrt őrhelyének másfélórás elhagyására készítetett, kép-  
ben is bemutassam.

Kitünő tisztelettel

Kern Andor

X. Lámpagyár.

Az utóbbi időben határozottan nagy megértést látunk a  
forgalmi rendőröknél. Igen sok esetet látunk, amikor a ce-  
ruza a zsebben marad és mintha határozott jóakarattal lenne  
észlelhető a rendőrség körében. Erre vall a következő  
alant közölt levél, amely Miskolcra érkezett szerkesztő-  
ségünkbe:

Az *Automobil-Motorsport* hasábjain az úrendészeti ano-  
máliákról mindig objektív, hűséges beszámolót, igaz tükör-  
képet talál az olvasó. Engedje meg, hogy rovatukba néhány  
rövid sorban helyet kérjek az én és néhány vidéki motoros-  
társam igénytelen esete számára, hadd legyen rovatuk arany-  
lapján is egy-két sor a ritka, derék magyar rendőrrel. Még a  
*Tourist Trophy* napján történt, mint a *Bükk és Mátrai Auto-  
mobil Club* motorszakosztályának titkára, nyolc miskolci és  
három egri motorossal a fővárosba rándultunk, hogy klubunk  
képviselőiben, a *KMAC* meghívására, végignézzük a nagy  
motoros-eseményt. A *Bristol*-szállóban voltam megszállva,  
klubtársaim a *Park*-szállóban, így reggel oldalkocsis motorom-  
mal felkerestem őket. A *Keleti* pályaudvar előtt, tévesen, nem  
a második, hanem az első oszlopot kerültem meg, amint az  
*Imperiál*-szálló előtt a másik oldalra fordultam. Kevésen mű-  
lott, hogy el nem gázoltam egy szembejövő kerékpárost;  
persze, semmi sem történt, mert lefékeztem. Igen ám, a rend-  
őr — egy derék lovasrendőr — azt hitte karambol is történt,  
már-már mentünk az őrszoba felé, amikor megtudta tőlünk,  
hogy vidékiek vagyunk, akik nem ismerve a speciális *Keleti*  
pályaudvar előtti előírásokat, az általános úrendőri szabá-  
lyok szerint fordultunk jobbra. A rendőr erre — elbocsátott  
bennünket, sőt ezután maga mutatta, hogyan kell a *Keleti*  
pályaudvar örvénylő forgatagában helyes oldalon fordulni:

— Több szerencsét a mai versenyen és több szerencsét  
visszafelé — köszönt el a rendőr, aki az esetből — talán na-  
gyon helyesen — nem csinált kihágási ügyet, hiszen ehhez  
csupán egy piciny megértés és csöppnyi motorbarátság kellett.  
Mi pedig örömmel tapasztaltuk, hogy a vidéki motorosokkal  
szemben vannak belatással, emberi érzéssel, humanizmussal  
rendelkező rendőrök is. Nem lehetne másokkal is ennyi meg-  
értést mutatni?

Miskolc, 1927 június 3.

Soltész Imre dr.

hirlapíró,

a Bükk és Mátrai Automobil Club titkára.

Az igazoltatásnak és az azután való bekísérésnek a mai  
még mindig nem orvosolt és tarthatatlan állapotára egy ismét  
jellemző levelet vettünk. Kérjük azokat, akiktől ez függ, ve-  
gyék revízió alá a rendeletet és hassanak oda, hogy a rendőri  
közégek respektálják az államrendőrség által kibocsátott  
vezetői igazolványokat. Mert igazán nevetséges, hogy valakit,  
akinek igazolványán minden rajta van, azért kísérjenek be,  
hogy azután telefonon is megérdeklődjék az adatok helyessé-  
gét. Tekintetbe kellene már venni, hogy az embereknek dolguk

is kezd lenni Magyarországon és egy délelőtti két-háromórás veszteség bizony sokszor erős anyagi és erkölcsi hátrányt is jelenthet az emberekre.

Rendelet. A géperejű járművek közlekedési rendjének a Széchenyi-Lánchídon való biztosítása céljából az 1881. évi XXI. t.-cikk 7. §-ának a) pontja és 8. §-a alapján a következőket rendelem el:

1. Reggel 7 órától este 9 óráig a Széchenyi-Lánchídon teherjárművekkel, kézikocsival, taligával és kerékpárral közlekedni tilos. Ezen idő alatt a kerékpárt kézzel sem szabad a hídon vezetni.

2. A kocsítottsten gyalogosok nem közlekedhetnek.

Azok a gyalogosok, akik félkézzel hordható poggyásznál nagyobb terhet visznek magukkal, a Széchenyi-Lánchídat nem vehetik igénybe.

3. Ez a rendelkezés nem vonatkozik:

- a) a két- és háromkerékű motorkerékpárokra;
- b) az olyan üzleti kihordó gépkocsikra, amelyeknek hasznos terhelése 1500 kg.-nál nem nagyobb.
- c) a posta és a gyorszállító-vállalatok lófogatú és géperejű teherkocsijaira.

Ezzel a rendelettel az ugyanebben a tárgyban 1924 május 9-én kiadott 18.576/1924. fk. I. sz. rendeletet teljesen hatályon kívül helyezem, míg az 59.000/fk. I. 1016. számú rendeletnek ezzel a rendelettel nem ellenkező rendelkezései továbbra is változatlanul hatályban fennmaradnak.

Aki e rendelet ellen vét, az az 1881. évi XXI. t.-cikk értelmében kihágást követ el és az idézett törvénycikk 8. §-a alapján a 63.800/1926. I. M. rendelet értelmében 40 pengőig terjedhető pénzbüntetéssel, behajthatatlanság esetén megfelelő tartamú elzárással büntetendő.

*Dr. Marinovich Jenő s. k.*  
főkapitány.

**Egész Németország ZÜNDAPP**  
**háromkerékű tehermotorkerékpáron**  
**fuvaroz. Képviselet: Vigh Jenő V. Honvéd-u. 2**

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

Tejjes ruházat legnagyobb választékban.

**Plökl és Haas-nál**

VI, Andrásy-ut 13

**RALEIGH** motorkerékpár



1927. évi  
Calmore Cup trial:

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

Vezér-  
képviselet: **A PART AUTO R.-T.**  
Budapest, VI., Andrásy-út 37. Telefon: T. 289-44

## **Automobil-vezérképviseletek**

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

A most nemrégiben alakult Nyugati Automobil- és Motorclub, az őszi folyamán, valószínűleg szeptemberben egy egynapos megbízhatósági túraútát rendez, 2—3 ügyességi és értékelési számba beiktatásával. — **Bosch sikerek világszerte.** Az áprilisban lefutott Targa Florión a győztes Materassi (Bugatti), Conelli (Bugatti), Maserati (Maserati), Boillot (Peugeot) Bosch-mágnest használtak. Köppen a motorkerékpár Targa győztese BMW gépén Bosch-mágnest és Bosch-gyújtógyertyákat használt. Még Japánban is Bosch-al győznek. Shidzuokában az ottani nagy motorkerékpár sebességi versenyben március 21-én Hino (angol Triumph), Kavato (Harley-Davidson) és Ishida (Indian) Bosch-gyújtóval győztek. — **A Motor Club Lausanne rendezésében** folyt le a Nyon-St. Cergue hegyi verseny. Távság: 14 km. Emelkedés 633 méter. Start Nyonnál 410 méteren. Cél: St. Cergue. 1043 méter. Az abszolút legjobb időt Carmine érte el 500 kcm. ohv. BSA motorkerékpáron. Ideje a 14 kilométerre 11:20.8 volt, ami kitűnő 60 kilométeren felüli átlagnak felel meg. — **Uj amerikai rekord.** Frank Lockhart egy 1500 kcm. Miller-Speciálkocsin a Hamonton melletti faburkolatú autodromban (New-Jersey) egy mérföldre 237.600 km. átlaggal új amerikai rekordot állított fel. Mit szólnak ehhez az európaiak. Másfél literes kocsival 200 kilométeren felüli sebesség. — **A turini FIAT-művek** 1926. évi nyeresége 60 millió lira volt. Annál csodálatosabb hat a hír, hogy ennek dacára a FIAT-gyár felügyelőbizottságába két a Morgan trösztökhöz tartozó amerikai is bekerült. Ugy látszik a FIAT-műveket is lassan már átmérikánizálják. — **A kanadai automobilipar** erős visszafejlődést mutat. Az 1927-es esztendő első három hónapjában 70.500 kocsival kevesebbet gyártottak Kanadában, mint az 1926-os év első három hónapjában. — **A francia Donnet-Zedel-gyár** egy autókölcsönzési vállalatot létesített. A 10 HP. modellt Párisba érkező idegeneknek heti 200 svájci frankért adja használatra. A kölcsönösszeg két hétre 350 frank. Ha a külföldi egyén nem rendelkezik francia vezetői igazolvánnyal, azt a társaság azonnal megszerzi. — **A Sima-Violet-gyár** Franciaországból érkező hírek szerint egy olyan 4 hengeres 750 kcm. versenykocsit épített, amely kompresszor nélkül 130, kompresszorral 150 kilométer kifutására képes. A Sima-Violetekről érkező híreket mindig fenntartással közöljük. Már két éve minden Grand Prix előtt ott látjuk őket a benevezettek között, de még startra nem került a sor. — **Materassi**, aki a nagy Grand Prix versenyekre a Bugattihoz szerződött, időnként kiruccanásokat végz. A 328 kilométeres Coppa Perugiában egy 2 literes Italan, mint abszolút győztes fejezte be a versenyt. Ideje 2:57.08 volt, ami kitűnő 111.108 km. átlagnak felel meg. Ugyancsak ő futotta a leggyorsabb kört is 117 km. átlaggal. A kategóriákat az Amilcar, a Maserati és az Itala nyerték. — **Tazio Nuvolari (Bugatti).** A Coppa Perugiában az 1500 kcm. kategóriában a kitűnő olasz Bianchi motorkerékpárversenyző, Nuvolari egy kis Bugatti versenykocsin harmadik lett kategóriájában. Ideje csupán 4 perccel volt rosszabb a győztes Tonini (Maserati) idejénél, elért átlaga pedig erősen a 100 kilométer felett volt. Nuvolari tehát autót is tud vezetni. — **Sunbeam—Bianchi—Guzzi és Maffei** nyerték a május 28-án lefolyt Circuit de Lodi kategóriáit. A legjobb eredményt Marchi (Sunbeam) futotta 92.582 km. átlaggal. A versenyen erősen meglátszott az angol TT-re rándult versenyzők távolléte. — **A Burgundi serlegért** lefolyt 6 órás sebességi versenyt Leroy (Bugatti 2 liter) nyerte meg, aki 6 óra alatt 627.519 kilométert futott be a nehéz Circuiten, ami 104.586 km. átlagnak felel meg. Második Lanciano (Amilcar) lett 528.402 km.-el. A sportkocsik között Laly (Aries) futotta a legnagyobb távot 604.737 kilométerrel.

Az „Automobil-Motorsport“ kijsél  
**FREUND J.**  
elnekografiai műintézetében készülnek.  
Budapest V., Kálmán-u. 15. V. em.

A Nyugati Automobil és Motor Club (Szombathely) 1927 június 16-án délután fél 4 órakor tagjai részére ügyességi versennyel egybekötött motorjátékokat rendez a Szombathelyi Sport Egylet pályáján. A program a következő: 1. 50 méteres gyorsasági verseny. 2. 50 méteres lassúsági verseny. 3. Üvegkerületés. 4. Himba. 5. A legkisebb kör jobbra. 6. A legkisebb kör balra. 7. Motoros futball. A verseny után társasvacsora keretében díjkiosztás. Örömmel üdvözljük a szombathelyieket, akik megalakulásuk után már néhány héttel az aktivitás mezejére lépnek. Reméljük, hogy a jövő esztendőben már egy országos hegyi versenyen, vagy TT-jellegű országúti sebességi versennyel fogják meglepni a magyar motorostársadalmat.

A Scintilla-mágnese sikere. Lindbergh amerikai kapitány, az Óceán hőse, a 6000 kilométeres útvonalat Scintilla-mágneseikkel futotta végig. A gyújtószikrák milliárdjait adták le a mágnesek, minden megszakítás nélkül 36 órán át 170 kilométeres sebesség mellett. Mint az emberi szervezetnél a szív, úgy a robbanó motoroknál a magasfeszültségű gyújtómágnese az, melynek kifogástalan működése nélkül megáll a motorok munkája. Az Óceán feletti repülés ezer veszélyéhez jól választotta meg Lindbergh kapitány az elektromos szívet, melynek dobogása egy pillanatra sem szűnt meg a 36 óra alatt és a svájci technikának és gyáriparnak újabb dicsőséget hozott, mely méltán sorakozik ahhoz a nagy teljesítményhez, amit a szintén amerikai repülő Chamberlain 7000 kilométeres távolságerekordjával elért.

Ettl Antal, az ismert motorkerékpárversenyző, aki annakidején különösen a Millennáris versenyen játszott igen előkelő szerepet, megvált a BSA-képviseléstől és a Majláth-cég Harley-Davidson eladási osztályában vállalt alkalmazást. Ettl Tóni, mint őt nevezik, régi kitűnő motorkerékpáros, aki mostani állásában alapos tudásával és szakértelmével nagyban hozzá fog járulni a motorkerékpár népszerűsítéséhez.

„Rebuilt Indians”. Nagy Pál Sándor gépészmérnök megszerezte az Egyesült-Államokban annyira divatban levő „Rebuilt Indians”-képviselést Magyarországra. A „Rebuilt Indians” nem más, mint az Indian-gyár 1924., 1925. és 1926. évi, vagyis régiebb típusa, úgyszintén generális javításokon átment egyes gépek újjáalakított típusa. Természetesen az eképpen forgalomba hozott gépek árai is jóval az új és 1927-es Indian-típusok alatt állanak. Így lehetővé tétetik, hogy gyengébb anyagi viszonyok között élő emberek is juthassanak kitűnő Indian-gépekhez. A „Rebuilt Indianok” első transzportja már meg is érkezett Amerikából és megtekinthető Budapest, I., Bíró-u. 10. szám alatt.

Figyelmeztetés! Lelkiismeretlen egyének „John Bull” elnevezés alatt ú. n. benzinmegtakarító-tablettákat hoznak forgalomba nevémmel visszaélve és 30, sőt több százalékos benzinmegtakarítást garantálnak. Az egész a közönség durva félrevezetésére és eladók egyéni üzleti érdekeire van alapítva, miért is azok használatától mindenkit saját érdekében óva intek.

Teljes tisztelettel  
Streichammer Antal,  
műsz. tan.

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



## AZ „AUTOMOBIL-MOTORSPORT“ HUSVÉTI VERSENYÉNEK DÍJKIOSZTÁSA

1927 június 24-én (pénteken este)  
a Pasaréti-úti BRUCKBAUER-féle  
vendéglőben este 8 órakor vacsora  
keretében.

Megjelenés motoron. — Étkezés tetszés szerint.  
DIJAK VÁLASZTVA!! — Mindenki ott legyen!!

Érdekes magyar találmány nyert tökéletesítést a napokban. Sokaknak még élénk emlékeztében lehet, amikor két év előtt egy vasárnapon az UTE Stadionban Kreuter János a jelen voltaként életmentő találmányát bemutatta. Azóta sok idő telt el, a találmányról semmit sem hallottunk. A napokban tért haza Amerikából Meleghy Gyula mérnök, aki most arról értesíti lapunkat, hogy „Bumper“-alakra tökéletesítette Kreuter találmányát, ami már a USA-ban óriási elterjedtségnek örvend. A magyar találmányt eddig a USA-ban és Canadában szabadalmaztatták. A találmány lényege, hogy elütések, elgázolások esetében a delikvenst megóvjaa attól, hogy a kerékek alá kerüljön. Reméljük, a következő számunkban képeken is bemutatathatjuk ezen felette érdekes találmányt, mely ismét a magyar mechanikus zsenialitást mutatja. Az új szerkezet Amerikában, mint „Bumpers Safety Guard“ került forgalomba.

Chamberlin és Levine repülte át Lindbergh kapitány után az Óceánt és e megdöbbenően hatalmas teljesítmények után önkéntelenül a szinte korlátlan lehetőségeket biztosító motorikus szervek felé fordul a figyelem. Ily szerv a gyújtómágnés, melynek percenkint a magasfeszültségű gyújtószikrák tízezreit kell leadnia a legprecízebben napokon át, megszakítás nélkül. Nem érdektelen megállapítani, hogy mindkét Óceánrepülő a világhírű Scintilla-mágnesekeket használta. Az utolsó év nagyszerű légi eseményei mind a Scintilla névhez fűződnek, hála a korszakalkotó principiumnak, a legprecízebb kivitelnek, mellyel ezen mágnesekek rendelkeznek.

**Continental-sikerek.** A kiváló Continental-abroncsok a legutóbbi magyar Tourist Trophyn igen kiváló eredményt értek el. Bár már a TT számunkban részletesen megemlékeztünk arról, hogy Thumshirn Georg Ardie-Japje, mely az abszolút első helyen végzett, Continentallal volt felszerelve, ezt ezúton az itteni képviselőt kérésére ezt újból leszögezzük.

**Morrison Európán keresztül.** Érdekes vendége volt a minap a budapesti Morris-képviselőnek. A múlt héten utazott itt keresztül egy ismert angol úrvezető, Lord Cardigan, aki egy 15.9 HP. Morrissal járja be egész Európát. Angliából a kanálison át Hágába hajózott az illusztris lord, majd onnan Hamburg—Berlin—Posen—Varsó—Prága—Wien keresztül érkezett Budapestre. Alkalmunk volt néhány szót váltani az Astoria-szállóban az angol automobilistával, aki nagy elragadtatással beszélt Magyarországról és kijelentette, hogy eddig Lengyelországban találkozott a legrosszabb utakkal. Széria Morris kocsijától egészen el volt ragadtatva. Eddig mindennemű defekt nélkül futotta meg a hosszú utat. A lord Budapestről a Balkán felé veszi útját, majd onnan Olaszországba, Franciaországba és Spanyolországba utazik. A kocsin nyoma sincs az eddig megtett respektábilis útnak.

# SKF



## Zajtalan svéd SKF automobilcsapágyak.

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

Magyarországi vezérképviselet:

### GREINITZ-PIRKNER

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

**SKF**  
kellő helyre  
kellő  
csapágyat

Sürgőnyclm:

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

Lindbergh kapitány repülőgépe „Stromberg“-karburátorral volt felszerelve. A nálunk eddig főképpen az Indian motorkerékpárokra ismert kitűnő amerikai karburátorok most ezen életre-halálra menő rekordnál ismét eklatánsan bebizonyították kiválóságukat, úgy, hogy újabban a kontinens több repülőgép- és automobilgyára standardizálta a Stromberg-karburátort. A fenti porlasztókat Budapesten a Dénes és Friedmann rt. VI., Dessewffy-utca 29., képviseli.

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

**Felelős szerkesztő és kiadó DÉVAN 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

**Motorkerékpár-képviseletek**

 <b>-RAD</b>  <b>Gecső és Társa</b> Budapest, V., Széchenyi- (Rudolf)-rakpart 10	<b>Zenith- Jap</b>  <b>Vezérképviselet:</b> VII., AKÁCFA-UTCA 7	<b>BSA</b>  <b>Schmalcz József</b> Auto-palota Budapest, VII., Dohány-u. 22
<b>DKW</b>  <b>Gecső és Társa</b> Budapest, V., Széchenyi- (Rudolf)-rakpart 10	<b>Chater- Lea</b>  <b>Vezérképviselet:</b> <b>Szántó László,</b> Budapest VI. kerület, Andrassy-út 34. sz.	<b>BMW</b>  <b>Gecső és Társa</b> Budapest, V., Széchenyi- (Rudolf)-rakpart 10
<b>Terrot- Jap</b>  <b>Rex Garage</b> Budapest, V., Korál-utca 4	<b>HRD</b>  <b>Lantay Ede</b> Budapest, VI., Révay-utca 14.	<b>COTTON</b>  <b>LANTAY EDE</b> Budapest, VI., Révay-utca 14.
<b>Velocette</b>  <b>LANTAY EDE</b> Budapest, VI., Révay-utca 14.	<b>PEUGEOT</b>  <b>LANDY FERENC</b> Budapest, VI., Vörösmarty-u. 51/a.	<b>NSU</b>  <b>REÉ LÁSZLÓ</b> Budapest, IV., Hajó-u. 8-10



**DUNLOP-CORD  
TÖMÖRGUMI  
MOTORGUMI**

*Gyári képviselet*

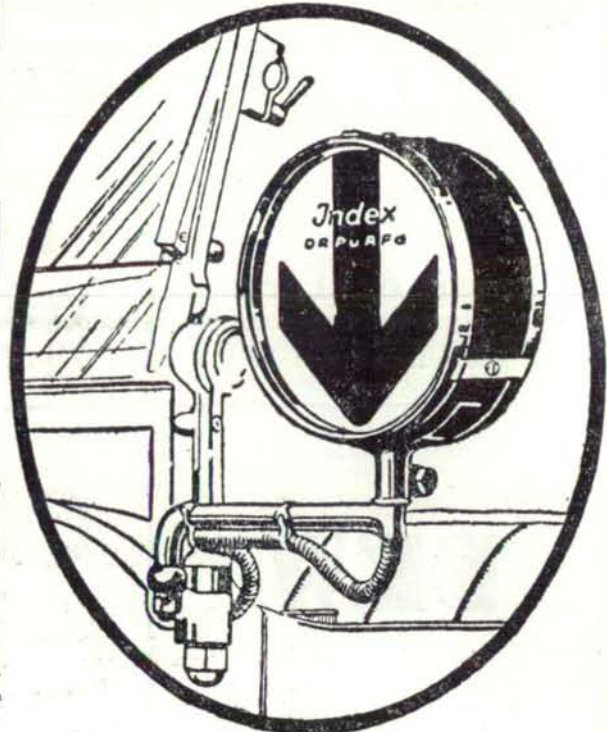
**AUTÓ-  
FELSZERELÉSEK**

*Autocar*

*Pneumatik és Autó-  
felszerelési Szaküzlet*  
**BUDAPEST, VI.,**

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

**IRÁNYJELZŐK**



**Nagy választékban**

**Chenard  
&  
Walcker**

Személy-  
automobilok

Nyitott és csukott  
karosszeria

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

10 tonnás  
tehervontató  
**TRAKTOR**

60% megtakarítás  
normális teherautóval  
szemben

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

Kedvező fizetési felté-  
telek

Nagy raktárkészlet

**Róka és Tsa**

**Automobil Részvénytársaság**

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

**Magyar Túraút 1927**

A versenyen résztvett  
gróf KÁROLYI FERENC által  
vezetett

egyetlen

**BIANCHI**

24 induló között  
a túraautomobilok

**első díját nyeri**

**Automobil Behozatali r.-t.**

Budapest, IV., Kossuth Lajos-u. 3.

Telefon: József 459—23



## Autó úrvezető iskola!

*Az ország legelőkelőbb autós szakiskolája, ahol gépészmérnökök elméleti és gyakorlati kiképzési nyújtanak (bölgyek részére is) legmodernebb középkapcsolású autókön. A tanítványok mindaddig vezetnek forgalmas utcákon, amíg a tanítvány biztos vezető nem lesz*

*Törvényszékiileg bejegyzett cég*

## Viktoria Autós szakiskola

Budapest, VI., Dörösmarty-utca 53

Mintaiskolánkat vállalatunk igazgatója, Blázy ny. százados úr dímentesen bemutatja. Felvétel központi irodánkban.

TELEFON: 13-90

MAGYAR  
TÚRAÚT  
1927

Abszolút győztes Hummel Endre 350 kcm.

# VELOCETTE

motorkerékpáron

Rekordidővel győz

a parádi hegyversenyben 8:20 mp.

Rekordidővel győz

a síkversenyben 110.8 km.

1 Velocette  
a startnál

1 Velocette  
a célban

Vezérképviselőt:

## LANTAI EDE

Budapest, VI., Révay-u. 14.

## GUZZI ♦ SAROLEA ♦ GILLET motorkerékpárok.

A GILLET (HERSTAL) ÁRAI AZ 1927. ÉV SZENZÁCIÓJA

350 kcm „Tour de Monde“	16.5 millió	1320 pengő
500 kcm OHV cirkulációs olajozás	20.9 millió	1672 pengő
500 kcm OHV Supersport	23.— millió	1840 pengő
1000 kcm IOE Motosacoche motorral	24.— millió	1920 pengő

Petrákovits Testvérek, Budapest IV., Királyi Pál-u. 8

Telefon: József 431-93

# IV. MAGYAR TOURIST TROPHY GYŐZTESE

Urbach László úr **AJS** motorkerékpáron  
a verseny második legjobb idejét futja

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

## Autófelszerelések

Felszerelési  
különlegességek

### Ford alkatrészek!



**MICHELIN PNEU**  
legversenyképesebben



### Nagy József

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

Telefon: 21-97

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

angol  
világmarkák  
magyarországi vezérképviselőte.



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.



**Balázs László az 1927. évi Magyar Túraút keretében  
bejelentett rekordkísérletén**

**492 kcm. ohv.**

# SUNBEAM

**motorkerékpáron**

CASTROL-olajjal és  
KLG-gyertyával

**146.169 kilométerrel**  
**magyar sebességi rekordot állít fel**

VEZÉRKÉPVISELET:

**MAGYAR ABRONCS ÉS KERÉKGYÁR R.-T.**

BUDAPEST, VI., JÓKAI-UTCA 8. SZ. — TELEFON: T. 133-56.

**Lindbergh és Chamberlin**  
**SCINTILLA**

**mágnessel repülte át az Óceánt**



Vezérviselet és beépítő üzemek:

**Urner és Berkovits**

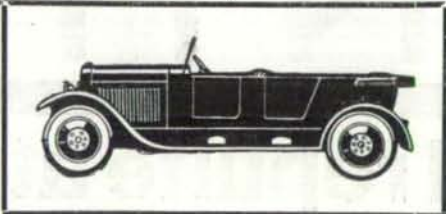
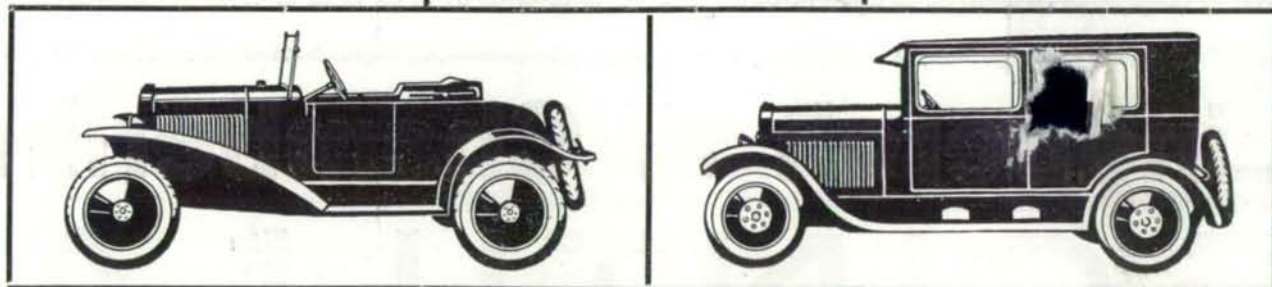
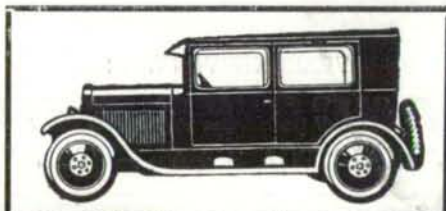
Budapest, V., Pozsonyi-út 4/F

Telefon: Lipót 972-63

4/20 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.**

A  
MAGYAR  
TOURIST  
TROPHY  
GYŐZTES



KIÁLLÍTÁSI HELYSÉG:

BUDAPEST, VI., LISZT FERENC-TÉR 7  
TELEFON: LIPÓT 922—23

Minden  n felül áll  
a 2 literes

BALLOT

Királytengelyes motor  
Servo-Dewandre négykerékfék



Magyarországi vezérképviselet:

WILHEIM SÁNDOR BUDAPEST V., JÓZSEF-TÉR 11

**MAGYAR TÚRAÚT 1927**

FŐLÉNYES



GYŐZELEM

**6** BUGATTI a startnál és a célban is **6**

Báró Wolfner András . . .

a Túraút abszolút győztese **214·8** ponttal

Gróf Széchenyi Miklós . . .

a Túraút abszolút 2. helyezettje **205·5** ponttal

Dr. Feledy Pál . . . . .

a Túraút abszolút 3. helyezettje **203·2** ponttal

Báró Liphay Antal . . . . .

a Túraút abszolút 4. helyezettje **198·1** ponttal

Galgóczi Heteés Sándor . . . . .

a Túraút abszolút 6. helyezettje **186·0** ponttal

A Magyar Túraút bebizonyította, hogy a **BUGATTI** a magyarországi útakon is éppen úgy megállják helyüket, mint a külföldön

MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELET:

**GRÓF SALM HERMANN ÉS RÓZSAHEGYI ISTVÁN**

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