

53959

Automobil Motorsport

BUDAPESTI KIR. ÉRTÉKESÍTŐ
1927 AUG 31.
ÁTVETTE

II. évfolyam

16

38511.

Ara 1 pengő
(12.500)



DUNLOP PNEUMATIK



Szenzációs győzelmek
az európai hegyi derbyben.



VI. Nemzetközi Klausenpass
hegyi verseny.

Delmár Walter

STEYR

új rekorddal győz a sportkocsik között és maximális pontszámmal győz Svájc automobilbajnokságában

Delmár Walter

STEYR

vezet a magyar automobilbajnokságban

Mi a legjobb kiskocsi? A

STEYR TYPE XII.

Mi a legjobb nagyocsi? A

STEYR TYPE VII.

Próbálja ki őket!



Olcsók!
Üzembiztosak!
Kitűnő átlagtartók!
Pompás hegymászők!
Kitűnően vannak rugózva!

A MAGYAR UTAK KOCSIJA A

STEYR!

Magyar Steyr Automobil Részvénytársaság

Budapest IV., Ferenciek-tere 9

Telefon: Teréz 219-45

OPEL

1928-as legújabb **modellek megérkeztek**

Németország legnagyobb automobil-
gyára :::: Napi termelés: 250 kocsi

4/18 HP kétüléses, négyüléses	} legszebb vonalú Phaeton és Pullman- Sedan karosszériák
10/45 HP ötüléses, hétüléses	
12/60 HP hathengeres, hétüléses	

Szenzációs a kis OPEL üzemköltsége, mert 100 km.-t
16 P-vel befuthat a kocsi árának törlesztésével együtt

Garantált benzinfo-
gyasztás: h é t liter
100 kilométerenként

**Kedvező
fizetési feltételek**

||| **Bosch-berendezés**
Négy kerékfék
Ballon-pneu |||

Tegyen próbautat

Vezérképviselet:

VELOX autókereskedelmi r.-t.

Budapest, Dorottya-u. 7. sz. (Hitelbank-palota) Telefon: Teréz 275-78

Ha motorkerékpárt akar venni üzleti célokra, időtöltésből saját kedvtelésre, sportra vagy túrázásra, mindig gondoljon a Sunbeamre. Ha biztos, erős, masszív építésű, gyors és az emelkedést jól bíró gépet akar, úgy a Sunbeammel nagyon meg lesz elégedve. Az 1927-es esztendő megmutatta, hogy a Sunbeam a világ legjelentősebb megbízhatósági és sebességi versenyein egyaránt megállotta a helyét. A Sunbeam egy kvalitásmárka

Nincs még egy motorkerékpár-világmárka, mely 1927-ben úgy a sebességi, mint a megbízhatósági versenyeken, egyaránt úgy megállotta helyét, ahogy a

SUNBEAM

Európa nagy díja 1927. Nürburgring.

Győztes Graham Walcker, 493 ohv. **SUNBEAM**

Olasz Tourist Trophy 1927. Circuito del Lario.

Győztes Arcangeli Luigi, 493 ohv. **SUNBEAM**

200 Miles Brookland Race 1927. 500 kcm.

Győztes R. Gibson, 493 ohc. **SUNBEAM**

Senior Tourist Trophy 1927. Isle of Man.

Team-díj **SUNBEAM**

Svájci Grand Prix 1927. Geneve.

Team-díj **SUNBEAM**

Colmore Cup Trial 1927.

Győztes Alan Watson **SUNBEAM-SIDECAR**

Victory Cup Trial 1927.

Győztes Geo Dance **SUNBEAM**

Magyar sebességi rekord. Balázs László 146'192 km **SUNBEAM**

MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELET
MAGYAR ABRONCS- ÉS KERÉKGYÁR RT.
BUDAPEST VI., JÓKAI-U. 8. TEL.: T. 133-56

Kérjen katalógust!

Dr. ZSÓTÉR BERTALAN
WÉBER OSZKÁR és ERDÉLYI FERENC

MÉRAY

MOTORKERÉKPÁROKON
IMMÁR NEGYEDSZER NYERIK
AZ IDEI MEGBIZHATÓSÁGI VERSENYEK
LEGNAGYOBB TROFEAJÁT, A

TEAM-DIJAT



AUTOMOBIL-MOTORSPORT husvétí versenye

Győztes team: **MÉRAY**

TTC megbízhatósági versenye

Győztes team: **MÉRAY**

KMAC Magyar Túraút 1927

Győztes team: **MÉRAY**

MAC futárversenye 1927

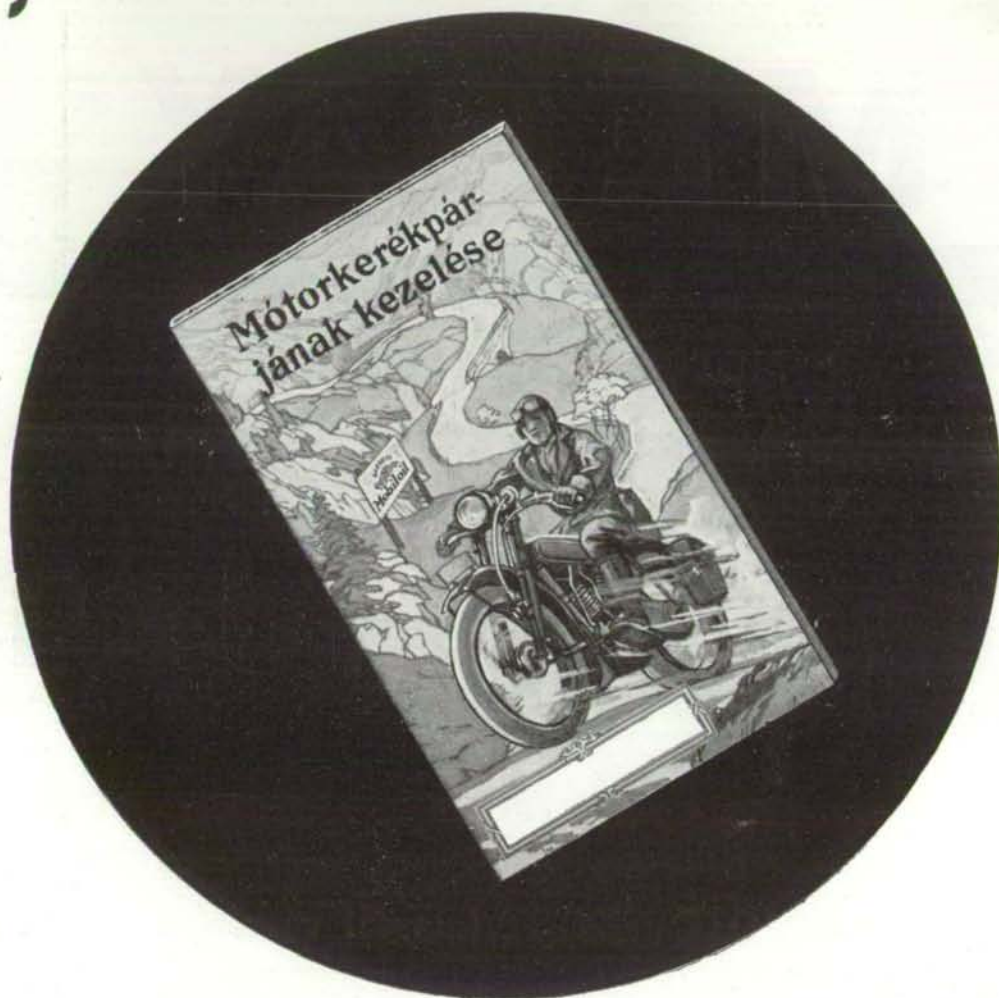
Győztes team: **MÉRAY**

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

Méray Motorkerékpárgyár Rt.

Budapest, V. kerület, Váci - utca 1—3. szám

Egy értékes könyvecske



dijmentesen!

A fent látható könyvecske, amely a leg-hívatottabb szakemberek műve, kimerít minden kérdést, amely egy motorkerékpár üzeménél szóba jöhet. — Ez az értékes könyvecske minden motorkerékpártulaj-donosnak minden kötelezettség nélkül és díjmentesen rendelkezésére áll. — Ha Ön e könyvnek portómentes megküldését ki-vánja, szíveskedjék az oldalt lévő szelvényt kitölteni és a Vacuum Oil Company Rt., Bu-dapest, V., Zrínyi-u. 7. címére megküldeni.



Mobiloil

Vacuum Oil Company R.-T.,
Budapest, V., Zrínyi-u. 7. Telefon: T. 216-24

Kérem, hogy részemre minden kötelezettség nélkül és díjmentesen a „Motor-kerékpárjának kezelése” című könyvecskét megküldeni szíveskedjenek.

Név:

Foglalkozás:

Cím:

Motorkerékpárom típusa:

Rendőrségi száma:

A. M. 27827

Automobil-Motorsport

FÜGGETLEN KÉPES MOTORSZAKLAP

Megjelenik minden hó 10-én és 25-én

Felelős szerkesztő: DÉVAN ISTVÁN

Helyettes szerkesztő: DÁRDAY-ABRIANI DEZSŐ

Szerkesztőség és kiadóhivatal:

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

Telefon: Teréz 132-64

Postatakarékpénztári csekkszám: 34240.

Előfizetési díjak:

Budapesten és vidéken: évi 20 pengő

Austriába: évi 35 szilling

Jugoszláviába: évi 300 dinár

Csehszlovákiába: évi 160 cseh korona

Romániába: évi 1200 lei

A külföldi előfizetésekben a postaköltség is bennfoglaltatik.

Hirdetési árak:

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

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

1 mm. 1 hasábon szöveg között —40 fillér

1/16 oldal 10 pengő

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

Néhány szó az automobilbalesetekről!

Kétségtelenül megállapítható, hogy Magyarországon az autóbalesetek száma hatalmas mértékben növekszik. Olvassuk a nyilatkozatokat pro és contra, melyek az okokat keresik, de bizony egyik sem találja el nézetünk szerint a fején a szöveget. Az autóbalesetek okai nézetünk szerint a következők:

A vezetők nemtudása, gondatlansága, szabálytalan hajtása és a sebesség. Szabad sebesen hajtani. Azt hiszem, az országúton, ha a helyzet olyan, hogy nincs akadály, az útviszonyok kielégítőek, bizony senki sem lesz bolond, hogy 25 kilométeres tempóban hajtson. Eddig nincs baj. De... és itt van az a de, ami a balesetek egy nagy százalékát okozza. Mindenki csak annyira hajtson, csak oly magasra tempózza a sebességet, amely sebességnél tökéletes ura tud maradni kocsijának. Ezalatt azt értem, hogy ha ebben a sebességben valami „hirtelen előre nem látott akadály adódik”, meg tudja akadályozni a bajt. Az autóvezetőnek nagy lélekjelenléttel kell rendelkeznie. Gyorsan kell felfogni az adódó helyzeteket. Ha ez nincs meg, vagy csak csekély mértékben van meg, úgy lassan kell hajtani. Az országúton igen sok körülményre kell figyelemmel lennünk. Döntő szerep jut a kocsik stabilitásának és a fékeknek. Egy Lancia Lambda-val, egy Steyr Type XII.-vel, egy Bugattival nagyobb sebességet engedhetek meg magamnak még a fordulóban is, mint egy magasabb építésű kocsival. Tehát, ha valaki csak annyira használja ki kocsija sebességét, amennyire idegei ezt bírják, már 50 százalékban elejét veszi az esetleges baleseteknek. Ha ugyanakkor betartja a baloldalt, szabályszerűen jelez, lelassít az előzéseknél, nem centiméterre halad el a kocsik és autók mellett, nem előz nagy porban, nem versenyez az országúton, figyelemmel kíséri a jelzéseket, nem vágja a kanyarokat, be nem látott helyek előtt dudál, úgy száz százalékban eleget tesz a kívánalmaknak.

A vezető sohase gondoljon arra, hogy siet. A nyu-

godt 50—60 kilométeres sebesség a legszebb, legkényelmesebb és a legélvezetesebb. Sokan a 45 kilométerre esküsznek, de ez őszintén szólva helyenként lassú. Lassan jársz, tovább érsz! ezt mondja a közmondás. Ez ugyan az autósra nem egészen illik, mert ha lassan akarok járni, nem veszek autót. No, de gyérünk tovább.

A második körülmény a parasztszekerek és egyéb járművek szabálytalan hajtásában keresendő. Nincsenek kivilágítva. A szabálytalan oldalon hajtanak. Minden jelzés nélkül fordulnak be a keresztutakba. Ezek megrendszabályozása, illetve először a megtanítása volna a hatóság kötelessége. Ez azonban, faluban álló csendőrökkel nem oldható meg. Már mult számaink egyikében kifejtettük a mozgó forgalmi rendőrség elvét. „Csak az lát, aki megy!” Ha egy rendőrségi autó, benne civilbeöltözött a szabályokkal tisztában lévő forgalmi rendőrökkel, egy tiszttel lefutna Budapesttől Siófokra és vissza, többet használna a közlekedés biztonságára, mint 100 állóhelyzetben lévő rendőr. Először kidobolni és kiplakátírozni a forgalmi rendet, azután megkezdeni a cirkálást. Egy jó túrakocsi és egy kis benzin. Garantáljuk, hogy két-három hónap alatt erősen redukálódnak az országúti balesetek.

Mondok egy példát. A minap lenn voltam a Balatonon. Szembe jön egy autó. Látva jöveletemet, lassít. Balra, szabályosan az útszélen halad egy egylovas parasztkocsi. Én is lelassítok 35—40 kilométerre. Az út széles, van bőven hely akár négy, egymásmellett haladó járműre. Alig érek 10 méterre a kocsihoz, amidőn az minden jelzés nélkül, anélkül, hogy legalább hátranézett volna, dacára a túlkölésnek (lehet, hogy azt nem hallotta), jobbra fordítja lovát és be akar menni a keresztútba. Hirtelen elkapom a kormányt és minden baj nélkül túl vagyunk. Igaz, hogy majdnem belementem a szemközt lévő kocsiába, igaz, hogy utána három-négy olyan vöblő volt, hogy egy magasabb építésű kocsit menthetetlenül felborul, de megúsztuk. Mit csináljak, szálljak le és verjem el a kocsist? Ilyen esetekre volna a mozgó forgalmi rendőrség, éppen úgy, mint Amerikában. Hiába, ezt be kell hozni előbb-utóbb.

A harmadik tényező, aminek szintén nagy befolyása van a balesetekre, az utak hihetetlen rossz állapota és rossz építése. Sehol annyi bukkanó, számárhát, éles kanyar, beláthatatlan kanyar, mint nálunk, nincs. Nálunk az autók, legyenek bármilyen jók, időnek előtte tönkremennek, szétrázódnak, mert százszorta jobban igénybe vannak véve, mint a külföldön. Sehol olyan rossz vasúti átjárók, mint nálunk, nincsenek. Az országút ahelyett, hogy átvágná a vasutat, „S” betűt tesz meg. Sok bajt okoznak a szűkülő hidak és ugyancsak nagy százalékban járulnak a balesetekhez a „jelzések hiánya”. Itt az idő, hogy azok minél gyorsabb tempóban felkerüljenek a helyükre. A jelzések felállítását pedig nem az államépítészeti hivatalokra, hanem autósemberre kell bízni. Mielőtt egy útszakaszt a háromszögjelzéssel ellát a KMAC, tesék azt lecirkálni és a helyeket kijelölni. Akkor nem fog megtörténni, hogy a háromszög a fordulóban fog díszleni. Nem szabad annyira kényelmesnek lenni.

A rossz utak befolyásának köszönhető az autóbalesetek azon százaléka, amikor az bukás vagy az árokbafordulás, törés, vagy egyéb defekt következménye. A sok lyuk és bukkanó tönkretesz az autót, amelynél azután a tengely- és egyéb törések sokkal könnyebben következnek be. Égető szükség lenne legalább a főutakon a „számárhátas” hidak átjavítására.

Általában a következőkben foglalhatjuk össze a baleseteket meggátoló intézkedéseket:

1. Az utak kijavítása és portalanítása.
2. A bukkanók és számárhátak eltávolítása.
3. A felesleges S-kanyarok kiküszöbölése.
4. Tökéletes jelzések felállítása.
5. A mozgó forgalmi rendőrség felállítása.
6. A parasztszekerek, kerékpárosok megrendszabályozása.
7. A gyalogosok kioktatása és megrendszabályozása.

8. Kutyák és egyéb háziállatok eltávolítása az országútról.

A fentiekhez okvetlenül szükséges a pontos, kiszámított, nyugodt, körültekintő és elővigyázatos vezetés. A dűd indőnkinti használata, a reflektorral való szabályos bánásmód, a felebarátokkal, az autóstársakkal való illemrendszabályok betartása.

Nézetem szerint ha ezek betartatnak és a fentebb említett 8 pontra intézkedés történne, a mai balesetek számát hatalmasan lehetne redukálni.



Az 1927. évi Klausenpass hegyiverseny

Delmár Walter (Steyr) kettős győzelme — Rosenberger (Mercedes-Kompressor) 17:17-el új utvonalekordot állít fel — A „Grosse Bergpreis der Schweiz” győztese Chiron (2 literes Bugatti Kompressor) — Az összes rekordok megdőlték — Rekord közönség és rekordteljesítmények — Franconi (Motosacoche) a leggyorsabb motorkerékpár

Fényes Bugatti, Mercedes-Benz és Steyr eredmények

Augusztus 13—14. Távolság: 21.5 km.

Lezajlott a VI-ik Klausenpass hegyiverseny, melyről elmondhatjuk, hogy a világ legnagyobb és legnevezetesebb hegyiversenye. Az ACS., a kis Svájc automobilklubja megmutatta a világnak, hogy mit lehet elérni precíz munkával hat év alatt. Bár a Klausen mesés szerpentinjei és centrikus középeurópai fekvése nagy mértékben hozzájárult a verseny világnívóra való emelésében, mégis nagy dicséret illeti a svájciakat. Mi, mint az automobilsporttal foglalkozó szaklap megállapíthatjuk, hogy az ACS-től versenyrendezés és előkészítés tekintetében nagyon, de nagyon sokat lehet tanulni. Már hónapok óta szinte naponta érkeztek szerkesztőségünkbe Zürichből az információs és egyéb propaganda levelek, amiből megállapítható volt, hogy olyan szervezői állunk szemben, amilyenél tökéletesebbet még nem látunk. A munka meg is hozta a sikert. Ez évben végre az időjárás is kedvezett a svájciaknak és mindkét napon gyönyörű napsütés fogadta a verseny résztvevőit és a szabad ég alatt tanyázó érdeklődőket. Úgy nézett ki a Klausen környéke, mint valami óriási vigvamtábor. 30.000 ember nézte végig a klasszikus hegyversenyt, 4875 idegen kapott éjjeli szállást a 13-ról 14-re virradó éjjelen Linthalban, ahonnan a verseny kiindult. 3000 automobil és ugyanannyi motorkerékpár állotta végig a Klausen tekervényes útját.

A verseny két részből állott, az úgynevezett nemzeti és a nemzetközi versenyből. Itt a két elnevezés csupán a szabályokra volt értelmezhető. A svájciak ugyanis nem hódoltak be teljes mértékben az AIACR-nek és a túrakocsi, illetve sportkocsi kategóriák tekintetében nem fogadták el az újabb nemzetközi szabályokat. Első napon tehát megrendezték a Klausen-versenyt a régi szabályok szerint, míg a második napon az új előírásokat vették alapul. A dolognak őszintén szólva nem sok értelme volt, mert minden versenyző már ez év tavaszán úgy alakította át sportkocsijának karosszériáját, hogy az a nemzetközi szabályoknak megfeleljen. A versenyen résztvett nagyságuk tehát mindkét napon startoltak.

Reánk magyarokra elsősorban a „nemzeti” verseny bírt nagy fontossággal. Ez volt ugyanis az utolsó futama az 1927. évi svájci automobilbajnokságnak, me-

lyért tudvalevőleg hazánk jelenleg legjobb automobilversenyzője, Delmár Walter is síkra szállt, miután Delmár a zürichi kilométerversenyen, a Jura és Gurnigel hegyiversenyen már három első helyet vívott ki magának, győzelme biztos volt, amit azután a Klausen-versenyben meg is pecsételt. Győzelme a magyar automobilizmus eddigi legszebb fegyverténye. Sikerült neki a Klausenpasson nemcsak a kategóriáját megnyernie, hanem a Hansal (Steyr) által két év előtt felállított sportkocsi utvonalekordot több mint egy perccel megjavítani és a sportkocsik legjobb idejét elérnie. Ideje 18:15.0, ami 70.680 kilométeres mesés átlagsebességgel felel meg. (Hansal-Steyr rekordja 19:38.4 volt.) Delmár ezzel a győzelmével megnyerte Svájc 1927. évi bajnokságát a sportkocsik osztályának 5000 kcm. kategóriájában. Tekintettel azonban arra a körülményre, hogy a Gurnigel versenyben abszolút első, a kilométerversenyben a legjobb volt, még akkor is bajnok lett volna, ha a svájci bajnokság magyar mintára, vagyis az abszolút győzelmekre lett volna bázisozva. Sajnos, Delmár a Klausen sportkocsi utvonalekordnak csak egy napig örülhetett, mert a második napon a Benz-Mercedes-vezető Carraciola csaknem kétszer olyan erős kocsijával 17:43.8-ra (átlagsebesség: 72.750 km.) javította a sportkocsik utvonalekordját. Delmár egyébként a második napon is indult és ismét győzött, maga mögött nem kisebb nagyságokat hagyva, mint a Targa-Coppa Florio győztes francia André Boillot és a szintén Peugeot-vezető Rigalt, akik kénytelenek voltak meghajolni a magyar vezető tudása előtt.

A verseny internacionális tekintetben kitűnően sikerült. Olyan neveket és kocsikat láttunk a Klausenpasson, amelyek minden versenynek megadnák a patinát. Az olasz Campari 2 literes Alfa-Romeo kompresszor versenykocsijával, az immár újra aktivitásba lépett németek Werner, Merz, Carraciola és Rosenberger kompresszoros Mercedes-Benz gépeikkel, a nizzai francia Bugatti-vezető Chiron, a két világhírű francia Peugeot-vezető Boillot és Rigal, a kitűnő Steyr hegyivezető Huldreich Heusser és még számos kitűnő mestere a volánnak, mint a svájci Bugatti-menő, a zürichi Merz és a magyar Delmár Walter. Csupán a két benevezett Delage-

vezető Benoist és Bourlier hiányzott, akiket utolsó pillanatban mőndött le a gyár, elhatározván a Monzában való startolást, bepakolt kocsijait visszarendelven, azokat Monza felé irányította. Természetesen ez sok mende-mondára adott alkalmat és a rossznyelvek azonnal azt lanszírozták, hogy az időközben a Klausenpasson járt Benoist Campari láttára, aki fényes tréningformákat mutatott, jobbnak látta otthon maradni.

A pálya kifogástalan volt, csupán a sík Urnerboden hagyott némi kívánni valót, aminek az eredménye az volt, hogy a szokásos „repülő kilométert” ezúttal nem mérték. Időjárás szempontjából az első nap sokkal jobban kedvezett a motoroknak. Tiszta, de némileg nedves levegő sokkal jobban elősegítette a karburálást, mint a második nap tikkasztó és száraz étherje. Ennek hatása észlelhető is volt az eredményeken, bár ezt némileg az erősen felszántott forduló is elősegítették. Csaknem minden versenyző, aki mindkét napon indult, ugyanazzal a kocsival, rosszabb időket futott ki a második napon.

A versenynek két szenzációja volt. Az egyik a német Mercedes-Benz-vezető Rosenberger új útvonalrekordja az első napon. Rosenbergernek sikerült gróf Masetti Giulio (2 literes Sunbeam) három évvel ezelőtti felállított

17:28.8-as útvonalrekordját 17:17.0-ra megjavítani, ami 74.650 km. átlagsebességnek felel meg. Az eset pikan-tériája, hogy a kocsit, amivel Rosenberger eredményét elérte ugyanaz, amivel Lautenschlager 1914-ben Lyonban a Francia Grand Prix-t megnyerte. A kocsit csupán négykerékfékkel és kompresszorral látták el. Motorjának hengerűrtartalma kb. 4.5 liter volt.

A verseny másik csodálatraméltó eredménye a nizzai Chiron teljesítménye. Chiron, aki alig két éve versenyez Bugattiján, ez évben tűnt fel és különösen a hosszútávú Grand Prixben mutatott kolosszális formát. Chiron el-késve érkezett meg a Klausenra, úgyhogy csupán egyszer mehetett végig a pályán, egy a célhoz tribünrészeket szál-lító teherautomobilon. Másnap startolt és 2 literes Grand-Prix Bugattiján a nap legjobb idejét futva, megverte a már napok óta Linthalban tartózkodó összes kül- és bel-földi versenyzőket, magának szerezvén meg Svájc hegyi Nagy Díját. Teljesítményét növeli, hogy kompresszoros Bugattijának hengerűrtartalma csupán 1998 köbcentiméter volt, tehát ugyanolyan kocsit volt, mint Masetti rekor-der Sunbeam-je.

Jobb áttekintés céljából itt adjuk a két napon külön-külön elért legjobb időket. Első nap.

Rosenberger (Mercedes-Benz)	5000 kcm.	17:17.0	Versenykocsi
Merz (Zürich Bugatti)	3000 kcm.	17:22.4	Versenykocsi
Merz (Mercedes-Benz)	8000 kcm.	17:32.4	Versenykocsi
Carraciola (Mercedes-Benz)	8000 kcm.	17:43.8	Túrakocsi
Werner (Mercedes-Benz)	2000 kcm.	17:46.4	Versenykocsi
Delmár Walter (Steyr)	5000 kcm.	18:15.0	Sportkocsi
Escher (Bugatti)	3000 kcm.	19:05.8	Sportkocsi
Karrer dr. (Bugatti)	2000 kcm.	19:15.2	Sportkocsi
Einsiedel grófnő (Steyr)	5000 kcm.	19:28.4	Sportkocsi

Második nap. (Túrakocsikategória nem volt.)

Chiron (Bugatti-Kompresszor)	2000 kcm.	17:28.0	Versenykocsi
Merz (Mercedes-Benz-Kompr.)	8000 kcm.	17:31.2	Versenykocsi (17:32.4)
Carraciola (Mercedes-Benz-Kompr.)	8000 kcm.	17:35.4	Sportkocsi
Merz (Bugatti-Kompresszor)	3000 kcm.	17:41.4	Versenykocsi (17:22.4)
Campari (Alfa-Romeo-Kompr.)	2000 kcm.	17:42.0	Versenykocsi
Heusser (Steyr)	5000 kcm.	17:59.4	Versenykocsi
Werner (Mercedes-Benz-Kompr.)	2000 kcm.	18:14.0	Versenykocsi (17:46.4)
Delmár Walter (Steyr)	5000 kcm.	18:28.6	Sportkocsi (18:15.0)
Boillot (Peugeot)	5000 kcm.	19:25.8	Sportkocsi
Weber (Bugatti)	2000 kcm.	19:26.8	Versenykocsi
Einsiedel grófnő (Steyr)	5000 kcm.	19:33.6	Sportkocsi
Thoms (Bugatti)	2000 kcm.	19:45.6	Versenykocsi
Rigal (Peugeot)	5000 kcm.	20:27.4	Sportkocsi

A zárjelben levő számok a három versenyző első na-pon elért időeredményeit mutatják, amiből világosan lát-ható, hogy a második napon mennyivel nehezebb viszonyok között futották le a versenyt. A második napon a kitűnő Mercedes-Benz-vezető Rosenberger nem jutott fel

a célhoz, mert versenyközben karburátorja kigyulladt és fel kellett adnia a versenyt. Ugyancsak balszerencse ül-dözte a Peugeot-vezető Rigalt, aki négy henger helyett csupán három működő hengerrel futott át a célvonalon.

ITALA AUTOMOBILOK

Az olasz detailmunka remekei!

A GYÁR LEGUJABB TIPUSAI ÁLLANDÓAN RAKTÁRON

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

Javítóműhely és alkatrésztár: Budapest, VI., Király-utca 9. — Telefon J. 123-98.

A verseny részletes eredménye a következő:

Az ACS által beküldött hivatalos eredmények alapján. 35.000 néző. 3000 automobil, 800 motorkerékpár. Nevezett 48 motorkerékpár, indult 42, célba érkezett 32. A „nemzeti” versenyre nevezett 68 automobil, indult 59, célba érkezett 52. A „nemzetközi” versenyre nevezett 58 automobil, indult 46, célba érkezett 40. Összesen nevezett 174 egység, indult 147, célba érkezett 124.

Motorkerékpárok 125 km.: 1. Brehm (Moser) 25:21.6. 175 km.: Bourquin (Allegro) 21:32.6. A két DKW gyári vezető, Geiss és Müller harmadik, illetve negyedik. — 250 km.: 1. Divorne (Condor) 20:28.0., 2. Glöckner (NSU) 21:09.8. — 350 km.: 1. Franconi (Motosacoche) 18:23.4. A nap legjobb motorkerékpár ideje. — 500 km.: 1. Frey (HRD) 19:01.4. — 1000 km.: 1. Ceresole (Harley-Davidson) 20:14.6. Oldalkocsis motorkerékpárok 350 km.: 1. Stärkle (AJS) 31:38.4. — 600 km.: 1. Hörler (Scott) 21:16.6. — 1000 km.: 1. Scharrenbroich (Imperial) 23:13.8.

Automobilok I. nap. Túrakocsik 500 km.: 1. Buthe-nuth (Hanomag) 33:09.0. — 1100 km.: 1. Dr. Krewer (Opel) 26:55.8. — 1500 km.: 1. Lamarche (FN) 20:15.8, 2. Kessler (Alfa-Romeo) 20:18.8. — 2000 km.: 1. Binelli (Itala) 24:58.2. — 3000 km.: 1. Nigg (Ansaldo) 21:23.4. — 5000 km.: 1. Gacon (Martini) 20:25.2. — 8000 km.: 1. Carraciola (Mercedes-Benz) 17:43.8. Új Klausen túraköcsi útvonalrekord. — Sportkocsik 500 km.: 1. Hoepfner (Hanomag) 33:12.4. — 1100 km.: 1. Lipman (Salmson) 21:01.2. — 1500 km.: 1. Schneider (Bugatti) 20:04.8. — 2000 km.: 1. dr. Karrer (Bugatti) 19:15.2. — 3000 km.: 1. Escher (Bugatti) 19:05.8. — 5000 km.: 1. Delmár Walter

(Steyr) 18:15.0. A nap legjobb sportkocsi ideje. Új sportkocsi útvonalrekord. Versenykocsik. 1100 km.: 1. Lüning asszony (Fiat) 29:36. — 2000 km.: 1. Werner (Mercedes-Benz) 17:46.4. — 3000 km.: 1. Merz (Zürich) (Bugatti) 17:23.4. — 5000 km.: 1. Rosenberger (Mercedes-Benz) 17:17.0. A nap legjobb ideje. Új Klausen útvonalrekord. — 8000 km.: 1. Merz-Esslingen (Mercedes-Benz) 17:33.4.

II. nap. Nemzetközi verseny. Csak sport- és versenykocsiknak. Sportkocsik 500 km.: 1. Hoepfner (Hanomag) 36:41.0. — 1100 km.: 1. Dugat-Courbevoie (Derby-Kompressor) 20:30.2, 2. Lipman-Paris (Salmson) 21:11.2. — 1500 km.: 1. Kessler (Alfa-Romeo) 20:15.0, 2. Lamarche (FN) 20:26.0. — 2000 km.: 1. Probst (Bugatti) 18:51.6. — 3000 km.: 1. Escher (Bugatti) 19:48.6. — 5000 km.: 1. Delmár Walter (Steyr) 18:28.6, 2. Boillot (Peugeot) 19:25.8, 3. Einsiedel grófnő (Steyr) 19:33.6, 4. Rigal (Peugeot) 20:27.4, 5. Buttikofer (Martini) 21:39.8, 6. Stocker (Lorrain-Dietrich) 21:43.4, 7. Monard (Martini) 22:30.0, 8. Ruoff (Chrysler) 23:45.4. A legerősebb kategória. — 8000 km.: 1. Carraciola (Benz-Mercedes) 17:35.4. Új Klausen sportkocsirekord. — Versenykocsik 500 km.: 1. Buthe-nuth (Hanomag) 26:27.4. — 1100 km.: 1. Ramuz (SARA) 26:20.6. — 1500 km.: 1. Schneider (Bugatti) 20:03.0. 2000 km.: 1. Chiron (Bugatti) 17:28.0. A nap legjobb ideje. Svájc hegyi Nagy Díjának győztese. 2. Campari (Alfa-Romeo) 17:42.0, 3. Werner (Mercedes-Benz) 18:14.0.

A nemzetközi versenyre kiírt csapatgyőzelmet a Mercedes-Benz gyár szerezte meg Carraciola-Merz és Werner által elért 53:20.6-os összidőeredménnyel.

Újpest város motorkerékpárpályabajnokságai

Győztesek: Méray — Guzzi — Sunbeam — Ariel-Ariel. — Kovács Sándor (Ariel) 107.388 km.-es sebességgel nyerte a 10 km.-t — Kaszala csupán egy bajnokságát tudta megvédeni.

Zajos vasárnapja volt az UTE-Stadionnak augusztus 14-én. Ezen a napon rendezte meg az UTE motorkerékpárszakosztálya Újpest város pályabajnokságait, amire bátran ráfoghathatjuk, hogy azonosak Magyarország pályabajnokságaival. A verseny, bár rendezését tekintve sokszor igazán kabaréjelleget öltött, határozottan sikerült. Olyan küzdelmekben volt részünk, ami lázbahozta úgy a hozzáértőt, mint a laikust. Az amerikaiak 2—2.5 kilométeres faburkolatú gyors autodromjai jutottak eszünkbe. Az UTE-Stadionnak, mint most már végleg látjuk, egyetlen baja, hogy kicsi. Ha kerülete legalább 1 kilométer lenne, szédelmes perspektíva nyílna meg előtte. Így is talán a mostani versenyen először kétségkívül egy pár versenyzőnk olyan pályamenői kvalitásokról tett tanúságot, hogy le kell vennünk előttük kalapunkat. Kaszala Károly, Kovács Sándor, Zamecsnik Tivadar és Deli Lajos személyében olyan pályaversenyzőkkel rendelkezünk, akik bizony akárhol, jó, megbízható és gyors gépek birtokában sikerrel vehetnék fel a versenyt, akár Monthléryben, akár a Brooklandon. A fentiek elkeseredett harcai a vezető pozícióért szinte felejthetetlen pillanatokat véstek emlékezetünkbe. Óvások is tarkították a versenyt, amiket azonban hol az egyik, hol a másik fél javára sikerült, annyira-amennyire elintézni. Mindenesetre azt ajánljuk az UTE motorkerékpárszakosztálynak, hogy igyekezzen egy jól összedolgozott rendezőgár-

dára szert tenni. Ez az első feladata egy egyesülésnek. Ad hoc összehívott és a versenyre kölcsönként rendezőgárda sohasem állhat helyzetének tetőpontján. Szidjuk a nagy egyesületeket a rendezési hibák miatt és bizony vasárnap az UTE-Stadionban sem láttunk különbséget. Ezt, bár segítettünk magunk a rendezésben, az objektivitás kedvéért le kell szögeznünk. Nagy baj emellett a pályaversenyeken állandóan kísértő lidércnyomás. A versenyzők teljesen anarchisztikus viselkedése. Ha az egyik megvan sértve, már nem indul. Valamelyik mindig megvan sértve. Egyszer egyik fél a másiktól, másszor a másik. Mondjuk pedig, hogy nagy primadonnák. Ami azonban feltétlenül dicséretet érdemel és kellemesen lepott meg bennünket, a „szép díjazás” volt. Minden kategória első három helyezettje kapott igen szép és a versenyzők nevén szólva „nagy ezüstserlegeket”. Azonkívül igen méltányos volt az UTE-től, hogy az oldalkocsi utasait is díjazta. A Királyi Magyar Automobil Clubot dr. Szelnár Aladár képviselte. Ami a verseny sportbeli részét illeti, annak legkiemelkedőbb eseménye az Ariel-vezető Kovács Sándor fényes futása az 500 km. bajnokságban. Tíz kilométerre elért 5:35.2-es ideje egészen elsőrangú és nem kevesebb, mint 107.388 kilométeres átlagsebességnek felel meg. Egyszerűen megszabadt a szintén 100 kilométeres átlagot futó Delitől. Kaszala ebben a futásban nem indult. A nap kétségkívül leg-

A LANCIA

automobilok magyarországi képviselőjét átvettük.

AZ 1927-ES TIPUSOK MÁR MEGTEKINTHETŐK

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

Telefon: József 159—33

AUTÓÜZEMNAPLÓ

minden automobilistának és motorkerékpárosnak nélkülözhetetlen. Olvassa el ezirányú cikkünket a hírek rovatában. Ára 6 pengő. Levelezőlapra utánvétellel megküldjük.

izgatóbb futama a 350 km. bajnokság volt. Itt a fiatalabbik Zamecsnik, aki már a tavaszi versenyeken is feltűnt, olyan munkát adott a Sunbeam-Speciálgépen induló Kaszálának, amire senki sem számított. Ugyanitt a Zenithen induló Sabrnák is pompás futást produkált. Sajnos, Kovács Sándor, aki ebben a futamban egy ohv. Raleigh-en próbálkozott, már az első körben gyertyadefektet kapott és kiállt a versenyből. A 250-es kategóriában Joó Guzzi-ján feltartva nyerte a versenyt. A Mérayn induló Kaszala gyújtási zavarok miatt a felpályán feladta a küzdelmet. A 175-ös kategória megérdemelt győzelmet hozott a magyar iparnak. Erdélyi kis Villiers beépítésű Méray-ján pompás versenyt futva, megadásra kényszerítette a Puch-vezető Kisst. Az oldalkocsis verseny ismét az Arielnak hozott sikert. Bauer József kitűnő oldalkocsi utasával fél körrel győzte le az AJS-sidecarral induló Billert. Pápai, aki James-sidecaron indult, nem igen volt versenyben. A Jamesnek ez a típusa (kéthengeres odaltvezérelt), bár egyike a világ legüzembiztosabb gépeinek, semmiképpen sem való az UTE-Stadion faburkolatára.

A részletes eredmények a következők:

175 km. 22 kör. 10.000 méter. 1. Erdélyi Ferenc (173 Méray-Villiers) 6:39.6. Átlagsebesség: 90.108 km. 2. Kiss László (174 Puch) 6:49.7. 3. Schüller László (174 Puch) 7:19.8. Indult még: Bauer József (B-Villiers) és Pászth István (Pászth). — Kiss László ugrik ki legjobban, követve Erdélyitől. Kettőjük között páratlanul érdekes párharc fejlődik. Erdélyi az ötödik körben előzi Kisst és előnyét 20 méterről körrel-körre nagyobbítva a 16-ig körig 120 méterre emeli. Onnan feltartva a távolságot, biztosan győz. Schüller, akinek gépe sokkal lassabb volt, mint Kissé, két körrel harmadik.

250 km. 22 kör. 10.000 méter. 1. Joó Gyula (247 ohv. Guzzi) 6:54.6. Átlagsebesség: 86.796 km. 2. Farkas József (247 Ariel) 7:47.8. Indult még Kaszala Károly (246 ohv. Méray-Jap), aki feladta. — Joó ugrik el legjobban a startnál és 150 méter előnyre tesz szert Kaszálával szemben, akinek motorja állandóan kihagy. Joó körönként állandóan hoz Kaszálán, akinek motorja semmiképpen sem akar rendes kerékvágásba jönni. 5000 méternél, amikor Joó már csaknem lekörözi Kaszalát, utóbbi feladja. Innen kezdve Joó feltartva könnyen nyer. Farkas körökkel második.

350 km. 22 kör. 10.000 méter. 1. Kaszala Károly (347 ohv. Sunbeam) 5:54.1. Átlagsebesség: 101.628 km. 2. Zamecsnik Tivadar (344 ohv. Royal-Enfield-Jap) 5:55.9. 3. Sabrnák (344 ohv. Zenith-Jap) 6:32.3. Indult még: Kovács Sándor (Raleigh). — A nap legszebb versenye. A startnál Sabrnák kerül el legjobban, mögötte Zamecsnik. Kaszala kb. gépét. Kovács (Raleigh) ismeretlen okokból már az első körben leáll és nem is tud újra elindulni. A harmadik körben 60 méterrel lemarad. Látszik rajta, hogy nem egészen ismeri Kaszala belejön és állandóan egészen fentvéve a kanyarokat, a 8-ik körben pompás menéssel befogja a vezetőket. A 11-ik körben Zamecsnik utóleri Sabrnákot és Kaszala üldözésére indul. Sikerül is neki újra 10—15 méterre feljönni, de előzni nem tud. Kaszala a végén 50 méterrel győz, míg Sabrnák, aki az utolsó köröket pullolja, két körrel harmadik. A versenyt Zamecsnik megővta a címen, hogy Kaszala akadályozta az előzésben. A zsüri először helyt adva az óvásnak, újrafutást rendelt el, majd később a KMAC kiküldöttjének, dr. Szelnár Aladárnak közbenjárására az óvást elvetette. Dr. Szelnár egy külön díjat ajánlott fel az újrafutásban, ami meglehetősen viharos jeleneteket provokált, amennyiben Kaszala és Zamecsnik a startnál megjelenő Kovács (Raleigh) láttára nem akar-

tak indulni. Erre a különfutamot lefújták. Közben Kovács Sándor 107 kilométeres átlaggal megnyerte az 500-as kategóriát, mire Kaszala és Zamecsnik felállott a különfutamhoz. Természetesen, most már szívesen látták volna a fáradt Kovácsot. A különfutamot azután le is futották, melyben újra Kaszala győzött a startnál alaposan megugrott Zamecsnik ellen 3:00.8-as idővel Zamecsnik 3:01.0-ja ellen. Átlagsebesség: 99.360 km. A párharc egyébként roppant élvezetes volt, csupán a dribliszerű aktusok voltak le sokat a szépségéből. Így azután Kaszala megnyerte a különdíjat, tévedésből azonban a KMAC által a legjobb időre felajánlott ezüstserleget kapta. Így tehát Kovács Sándor, aki Arielnél 107 kilométert futott, rosszul járt. Reméljük, az illetékesek igyekezni fognak a tévedést kellőképpen reparálni.

500 km. 22 kör. 10.000 méter. Két előfutam után a döntőben: 1. Kovács Sándor (490 ohv. Ariel) 5:35.2. Átlagsebesség: 107.388 km. A nap legjobb ideje. 2. Kuseff Miklós (Rudge) 6:25.0. 3. Deli Lajos (Sunbeam). Gyönyörű verseny. Az első startnál Kovács motorja leáll, mire újra indítanak. Deli pompás rüssel tör előre és 7 körön át vezet. Itt Kovács lefogja és lassan elhúz. 15 körnél már 200 méterrel vezet Kovács, amikor Deli feladja és csupán befut. Kaszala védő nem indult, mert gépét a start pillanatára nem tudta rendbehozni.

Oldalkocsibajnokság: Távolság 5000 méter 11 kör. A versenyt, tekintve, hogy 3 nevező volt, két futamban futották le. Az első futamban Biller Lajos (498 ohv. AJS-sidecar) és Pápai István (499 sv. James-sidecar) indultak. Biller ideje 3:59.2. Átlagsebesség: 75.060 km. Pápai ideje 4:00.6 volt. Ezután Biller futott döntőt Bauer Józseffel (Ariel-sidecar). Itt Bauer győzött meglehetősen fölényrel 3:51.2-vel. (Sebesség: 77.832 km.) a 3:58.2-öt futó Biller ellen. Eszerint végeredményben: 1. Bauer József (Ariel) 3:51.2. Sebesség: 77.832 km. 2. Biller Lajos (AJS) 3:58.2. 3. Pápai István (James) 4:00.6.

Érdekesség és összehasonlítás kedvéért közöljük a múltévi eredményeket:

175 km.: 1. Kiss László (Puch) 7:00.8. Átlagsebesség: 84.816 km. Rosszabb.

250 km.: 1. Kaszala Károly (Méray-Jap) 6:11.9. Sebesség: 95.832 km. Jobb.

350 km.: 1. Kaszala Károly (Harley-Davidson) 5:54.2. Sebesség: 100.620 km. Rosszabb.

500 km.: 1. Kaszala Károly (Triumph) 5:37.8. Sebesség: 105.401 km. Rosszabb.

Oldalkocsik: 1. Kaszala Károly (Triumph) 7:03.8. Sebesség: 84.178 km. Jobb.

A múlt évben 5000 méterre rendezett vitéz Kaszala Károly—Giovanni Cocchi-meccs eredménye sem szárnyalta túl Kovács Sándor (Ariel) eredményét. Az első versenyt akkoriban vitéz Kaszala (Triumph) nyerte 2:54.6 alatt 103.096 km. eredménnyel, míg a második versenyben Cocchi győzött (Sunbeam) 2:46.7 alatt, ami 106.910 kilométernek felel meg. Kovács ideje tehát a legjobb eredmény, amit eddig elértek az UTE-Stadionban.

REX-ACME

ANGOL
OSZTRÁK
HOLLAND

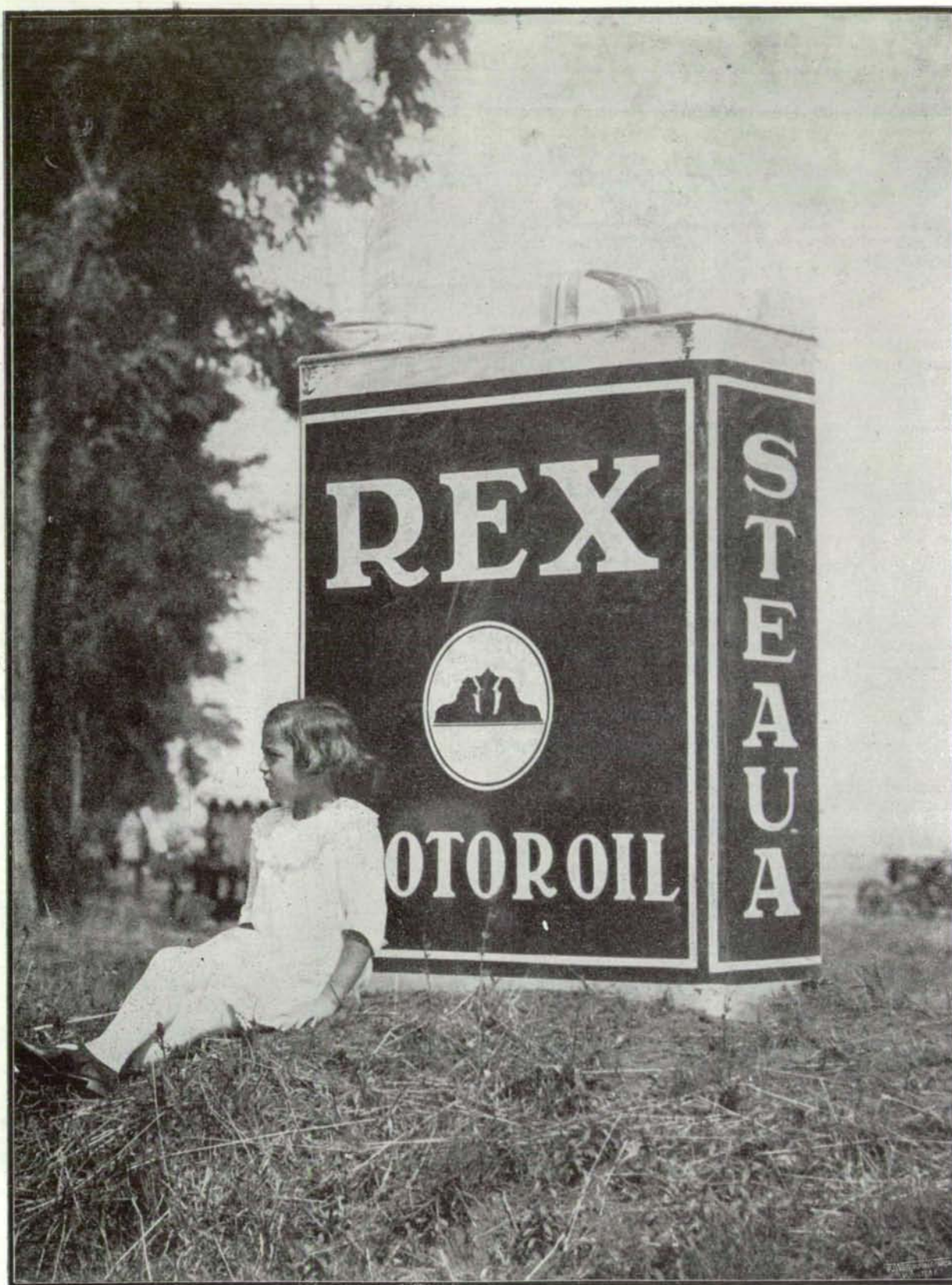
T.T. GYŐZ
-n

175 O. H. V. 1300 pengő, 250 O. H. V.
1700 pengő, 500 S. V. 1880 pengő.

Kedvező feltételek. Prompt szállítás.

Vezérképviselőt:

MARTINEK ISTVÁN, Horthy Miklós-út 80



»STEALUA« KŐOLAJKERESKEDELMI RT.
BUDAPEST V, NÁDOR-U. 8. SZ.

TELEFON: LIPÓT 994-38, 994-39. TERÉZ 43-47, 133-4

TELEP: CSEPEL, PETRÓLEUMKIKOTÓ. TEL.: J. 9-86

Hogyan folyt le az idei Francia Grand Prix?

Százezer ember előtt ismételte meg Benoist győzelmét Delage-jával

Irta: Pierre Gratzner

az „Automobil—Motorsport” párisi tudósítója

A Grand Prix második napjára kisütött a nap és verőfényes idő fogadta a Monthlérybe igyekvő emberek ezreit. Kora reggeltől megindul a népvándorlás a Páris-tól 25 kilométerre fekvő Monthlérybe. Az útvonal feketelik a tömegetől, mindenki a Bugatti-Delage párharcot akarja látni. Egy kilométernyire a pályától már lehetetlen előrejutni. Ember-ember hátán, autók egymás mellett 5—6 sorban, csak lépésben haladnak előre. Olyan az országút, mint egy mozgó hangyaboly. A bejáratok körül szédületes a forgalom. Időnként egy-egy ijesztő berregés hallatszik bentől. Valamelyik versenyző próbálja ki még utoljára motorját. Még csak 11 óra van és a megafon már az „5000-ik” autót jelzi, ami a parkhelyre befutott. (Két-három év előtt Magyarország egész autóparkja.) Az óriási tribünök zsúfolásig tele vannak már emberekkel. A fedett tribün egymaga 20.000 nézőt képes befogadni. Mellette jobbra áll a kisebb tribün, ahol az újságírók elkülönített asztalai állanak. Önkéntelenül a fizika-terem jut eszembe a régi jó időkből. Tizenhat sor pad és asztal, az ajtóknál csendőrök állanak és ide csak a „Presse”-jelvény jogosít. A tribünök felett 4 hatalmas hangszóró állandóan tudatja a jelenlévőket a verseny helyzetéről, míg a szolgálatot teljesítő cserkészek 5 percenként már nyomtatásban hozzák a legfrissebb híreket. Itt van sajtóinformáció. Ha ezt látom, bizony némi leki-csinyléssel gondolok a magyar viszonyokra, ahol mint halom, a Tourist Trophy köreiért könyörögni kell menni az Automobilclubba, de az is hiábavaló, mert nemlétezőt megkapni úgy sem lehet. Itt mindezt tálcán hozzák és mindegyik lap egyformán kapja meg, legyen az hivatalos vagy nem hivatalos. Sorba hozzák az „Information”-t, a versenygépek leírását stb. A verseny egész tartama alatt több mint 100, olyan sürgőnystylusban írt „jelentés” érkezett kezeinkhez.

Velünk szemben emelkedik az időmérő emelvény, a „chronometrage”. Ez egy kétemeletes ház, melynek második emelele verandászerű üvegfalakkal. Ott foglal helyet a bíróság, mely a nagy kör minden állomásával összeköttetésben van. Így azután alig egy perccel az események lezajszódása után már szól a megafon és jönnek az írásos jelentések. Ugyancsak szemben velünk áll az óriási időmérőtábla, melyen minden kocs állása jelezve van. A tábla alatt állanak a depók és a javítóstandok, előttük nagy tömegetől körülvéve az acélszörnyetemek. Szép sorjában áll a 3 Bugatti, a 3 Delage és a 3 Talbot, no meg egy angol Halford-Speciál. A megafon most jelzi a 13-ik ezer autót, nem is szólva a sok ezer motorkerékpárról. Több mint Magyarország egész állománya. A tribünök teljesen megteltek. Több mint 100.000 ember van az autódromban.

Egyszerre hatalmas moraj fut végig a tömegen. Chamberlain és Levin érkeztek meg. Levin fogja startoltatni a mezőnyt. Amerikai pontossággal jöttek, 5 perccel a start előtt. Közben a pályarendőrség motorciklin és autón mindenkit kiszorít a pályából és a gépeket kitolják a starthoz, a pálya közepére. Óriási konsternáció, a Bugattikat kitolják. Mi történt? A hangszóró közli, hogy Ettore Bugatti tekintettel stb. lemondja a versenyt. A vezetők fáradtsága és egyéb okok. Az igazság az, hogy Bugatti megövtá az előző napi versenyt, amikor a mentőautó keresztbeállott és Chiron kénytelen volt egy kör veszteséggel tovább futni. Az óvának nem adtak helyt.

A
vámok
csökkenése folytán
az



teherautók és autóbuszok
árát is
mérsékeltük



Austro—Daimler Konzern
magyarországi eladási központja
Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 9.
Telefon: Teréz 205-72.

amire a kedélyes olasz azzal felelt, hogy egyszerűen kitolta gépeit a porondról és egyszerűen tönkretette a verseny érdekességét. A hangszóró szavát elnémítja a 100.000 ember füttyszava. Az egyébként népszerű olasz, egyszerre Franciaország legnépszerűtlenebb embere lett. Hiába Ettore Bugatti kemény gyerek és nem hagy magával kukoricázni.

A pálya most már üres. Mindegyik kocsit mellett ott áll a vezetője és két mechanikus, akik még az utolsó símitásokat végzik. Ott látjuk Benoist, Bourliert és Morelt Delage-jaikkal, Divót, Williamst és Wagnert a Talbot mellett és Eystont Halfordjával.

„Egy fehér zászló leng Levine kezében, majd hirtelen lecsap, ijesztő, velőtfagyasztó berregés hallatszik és már eltűntek a gépek a fordulón. Egyedül Wagner nem tud mindjárt megindulni, de végül az ő gépe is dühös berregésbe csap és csend lesz egy időre. A hangszóró felkéri a nézőket egy percnyi hallgatásra, emlékül a pályán szerencsétlenül járt Ascari, Breton és de Courcellere.

Öt perc múlva már jönnek az első gépek: Divo szédületesen rohan el 180 km-es tempóban, mögötte szorosan egymás mellett Benoist és Williams, alig 30 méterre. Utána a többiek. A 2-ik körnél nincs változás, csak Eyston angol gépe világosan gyengébb a többinél.

Wagner, aki 3—4 percet késett, rettenetes sebességgel hajt és igyekszik késését behozni. A 4-ik körnél Benoist és Williams elhagyták Divót, ki így a harmadik helyen van. Utánuk jönnek Bourlier, Wagner, Morel és végül Eyston. A következő körben Benoist új körrekordot állít fel 128 km-es átlagsebességgel. A 6-ik körnél Benoist és Williams egy körrel utóléri Eystont, ki megáll és gyertyát cserél.

A 9-ik körnél Benoist, ki most szédületes tempóban halad, egy körrel van Wagner előtt, míg Eyston 3 kör késéssel rohan el a tribün előtt. Williams, ki második helyen volt, megáll és kereket cserél. A 10-ik körnél Divo második helyen van, 39 mp-el Benoist mögött.

Benoist a 14-ik körnél újra rekordot javít (129.500 km.) és így elnyeri a leggyorsabb körért járó 1000 frank díját. A verseny most nem változik a 20-ik körig: első Benoist, második Divo, harmadik Bourlier, majd Wagner egy kör késéssel. William kettővel, Morel kettővel és Eyston hét körrel marad el. (Egy kör 12.500 km.) Egy-másután megáll Bourlier, Eyston, Williams és Divo egy percre és vagy gyertyát, vagy gumit cserélnek. A 23-ik körnél Divo megáll és nem tud újra elindulni, gépe rossz szul berreg, majd egészen megáll, eltört egy szelepe... és a versenyt feladja... a közönség óriási moraja között, ki a verseny favoritját látta Divóban.

A 300-ik kilométer után Benoist első 2 óra 18.29 mp-el, 129 km. 511 m. átlaggal. Bourlier második és Wagner, ki minden fordulónál életét kockáztatja, olyan vadul halad, harmadik helyre nyomul.

Dacára annak, hogy Benoist először megáll 3.30 mp-

re és teljesen új felszerelést cserél: 4 kerék, gyertyák, benzin stb., mégis előnyben van és előnye állandóan nagyobodik. A sebességek a tribünök előtt szédületesek. Benoist mögött a többiek 3, 6, 7 és 10 körrel maradnak el. Ekkor érkezik a köztársasági elnök és a közönség egy percre elfelejti a verseny izgalmát a Marseillaise hangjai mellett.

Ettől kezdve a verseny monotonná válik. A 45-ik körnél hirtelen megszólal a hangszóró: Wagner, ki hetedik helyről a harmadikra jött fel, az egyik fordulón leállt és kurbli hiányában nem indulhat el... A közönség rettenetesen tombol, majd szétszedi a vasbetontribünt...

Még egyszer megszólalt a hangszóró: Benoist annyira előnyben van, hogy ha egy véletlen szerencsétlenség nem történik, első lesz. Ettől kezdve százezer torok üdvözlí a 6. számú kocsit, amint állandóan növekvő sebességgel rohan el a tribün előtt...

Az utolsó körhöz érünk, a nap kezd leáldozni, hat óra lesz, a hangszóró éppen hetedszer inti a nézőket hidegvérre, nehogy elárassza a pályát a győztes körül, mikor még hat kocsit tovább fog versenyezni.

A tribünön mozgolódnak, a szolgálatot végző cserkészek fokozottabb sebességgel rohannak tribünről-tribünre a jelentésekkel, két kis leány ijesztően nagy csokorral áll a pálya szélén és a zenekar csendben próbálgatja a Marseillaise első taktusait, mikor megszólal a várva-várt „jön”... egy döntőbíró sárga zászlóval integet, de Benoist olyan szédületes iramban jön, hogy lehetetlen leállnia, csodálkozva néz, majd egy lendülettel beröpkül a belső körbe, mindenki tombol és tapsol, de senki nem megy le a pályára, ami óriási fegyelem 100.000 franciától! Végül megérkezik a kis körön és megáll a tribünnel szemben. Úgy, ahogy van, bemutatják a köztársasági elnöknek, ki egy szép serleget, a Grand Prix-et, stande pede átadja neki. A zene még nem hangzott el, mikor Bourlier megérkezik, majd utána Morel. A többit leállítja a rendezőség.

Megérkezik az utolsó jelentés:

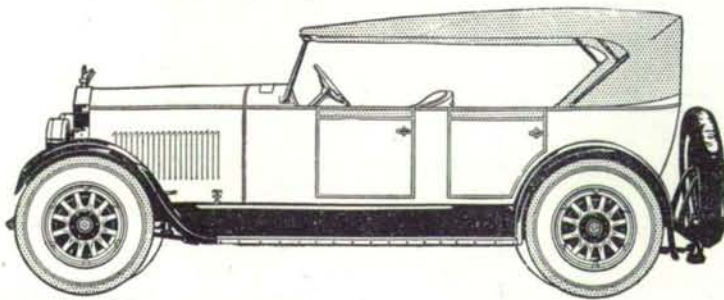
1. Robert Benoist (Delage) 600 km. 4 óra 45.41 $\frac{1}{2}$ mp. (átlag 126 km. 012 m.).
2. Bourlier (Delage) 4 óra 53.55 $\frac{3}{5}$ mp. (átlag 122 km. 429 m.).
3. A. Morel (Delage) 5 óra 11.31 $\frac{2}{5}$ mp. (átlag 115 km. 550 m.).
4. Williams-Moriceau (ki a fél időben helyet cserélt W.-el) Talbot 2 körrel marad el.
5. Eyston (Halford).

Így végződött az idei Grand Prix a Delage-gyár szép győzelmével...

Az óriási tömeg csak nehezen oszlott el, mindenki a győztes Benoist akarta látni, de ő már a verseny végén a Párisi-úton haladt hazafelé autójában... de már nem ő vezetett!

A nap már eltűnt a láthatár mögött, mikor az utolsó párisi elhagyta a pályát...

ELCAR



ELCAR

**A legszebb
és legelegánsabb
amerikai túrakocsi**



**Vezérképviselőt:
Budapest, Szabadság-tér 18
Telefon: Teréz 159—93**

DELMÁR WALTER (Steyr) az 1927. évi

svájci automobilbajnokságot

Bosch-gyertyával

és

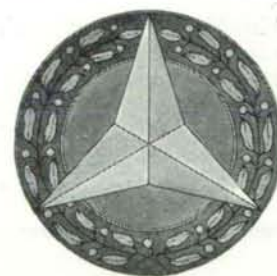
Bosch-mágnessel**nyeri**

Az 1927. évi Spanyol Grand Prix-t

BENOIST (Delage)

Bosch-mágnessel**nyeri**

És mégis a legelsők vagyunk!

*Csináljon egy próbauat az új*

Mercedes-Benz

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

Telefon : T. 29-24

Budapest, D., Vörösmarty-tér 1.

Telefon: T. 140-70

Németország Nagy Díja

Az új Mercedes-Benz-ek kitűnő szereplése — Merz (6789 kcm. Mercedes-Benz) 102 km.-es átlagsebességgel a nap legjobb idejét futja és győz a 3 literen felüli kocsik kategóriájában — Juneck asszony (2000 Bugatti) a mannheimi Baader diszkvalifikálása folytán győz a 3000 kcm.-es kategóriában — Urban-Emmrich (1500 Talbot) a kiskategória győztese

A Nürburgring, a németek legújabb és legnagyobb-szerű „Prüfungsstrecke”-je újra nagy versenyek színhelyévé vált. Csak nemrégiben került eldöntésre itt a motorkerékpárok „Európa Nagy Díja”, melyen az angolok ismételtelen bebizonyították, hogy a motorkerékpárversenyzés terén jelenleg verhetetlenek. A most eldöntésre került „Német Sportkocsi Nagy Díj” viszont — dacára, hogy főleg hazai vezetők között került sor a küzdelemre — a német automobilipar óriási fejlettségéről tett tanúságot. A 3 literen felüli kategóriában győztes új Mercedes-Benz-kocsik, közel 7 literes hengerűrtartalmukat figyelembe véve is, elsőrendűt nyújtottak és a hét indult kocsik közül négy futott be győztesként és helyezetteként kategóriájában. Ellenfelük, a jóval kisebb hengerűrtartalmú Steyr-kocsi, egy percig sem tudott a 220 lóerős, kompresszoros monstrumokra veszedelmes lenni.

Az 1500-tól 3000 kcm-ig terjedő kategória, mely már jóval nemzetközibb társaságot mutat fel, mint a nagy-kategória, a szimpatikus cseh növeztő, Juneck asszony győzelmét hozta, aki ezen a rendkívül nehéz pályán végleg bebizonyította, hogy egyenrangú a legjobb férfivéztőkkel. Az 1500 kcm-ig terjedő kategóriát a Talbot-vezető Urban Emmrich biztosan nyerte a 8 hengeres, 1.5 literes Bugattit vezető Willy Cleer előtt.

A szép idő folytán óriási számban megjelent közönség előtt vasárnap, augusztus hó 17-én állottak fel a „Grosser Preis von Deutschland” résztvevői a Nürburgringen, hogy a világ egyik legnehezebb pályáján mérkőzzenek meg a győztesnek járó pálmáért. A verseny össz-távja minden kategória számára egyenlően 58 kör, vagyis 508.752 km. volt, ami azt jelentette, hogy a vezetőknek közel 1000 kanyart kellett a legszédítőbb iramban vennie és számtalan lejtőt és meredek kapaszkodót maguk mögött hagynia. A kocsikban mechanikus helyett ezúttal egy 60 kg. súlyú homokzsák foglalhatott helyet.

Már a startnál nagy érdeklődés kíséri az unter-türkheimi Mercedes-Benz-művek új 7 literes sportkocsi-jait, melyek alacsony építésükkel és széles nyomtávú stabil külsejükkel az érdeklődés homlokterében állanak. A gyár által benevezett 5 versenykocsi kormányánál nem kisebb nagyságok foglalnak helyet, mint a Targa Florio győztes Christian Werner, a többszörös rekorder Rudolf Caracciola, W. Walb, Rosenberger és Merz, akik a Mercedes-

színek jelenlegi legkitűnőbb képviselői. Mellettük mint magánvezetők: Max Schaumburg herceg (6789 Mercedes-Kompresszor) és a berlini Paul v. Guillaume (4850 Steyr) állanak még starthoz.

Sokezer szem megmerevedve figyel a starter zászlájára és amikor az lecsap, nyolc kolosszus, összesen 1600 lóerő örvénylő bombölése hasítja át az izgalmakkal teli levegőt. Mindjárt kiválik a tömegből Rosenberger és sivitó kompresszoros Mercedesével hajmeresztő tempóban rohan el a szemhatáron. Három perccel később startoltatják a 3000 kcm.-es kategória résztvevőit, közöttük a világ jelenleg legkitűnőbb hölgyvezetőjét, Juneck asszonyt. Az erősen favorizált Juneck-nén kívül még két 2 literes, 8 hengeres és egy Grand Sport 2300 kcm.-es Bugatti startol. Előbbieket F. Baader és Kappler, utóbbit gróf Kalnein kormányozza. W. Werner 6 hengeres O. M.-je és a párisi P. Clause Bignan-já zárja be a sort. A kiskategória résztvevői Urban-Emmrich (4 hengeres 1500 kcm. Talbot) Görper (1038 kcm. Opel), W. Cleer (1500 kcm. 8 hengeres Bugatti), Henny de Joncy (1098 B. N. C.), P. Reich (1104 Pluto) és egy 1478 kcm.-es Hag Gastell, újabb három perc elteltével indulnak. A közönség érdeklődése természetesen azonnal a legnagyobb kategória résztvevőire irányul, akik alig 10 perccel az utolsó versenykocsik indulása után ismét feltűnnek a fordulóban. Már hallatszik a kompresszorok vészes sikoltása és alig 30 másodperc múlva szédítő tempóban halad át a célegyenesben Rosenberger (Mercedes-Benz), egynéhány száz méterrel követve Carraciola (Mercedes-Benz) által. A többiek messze hátul. Az egyetlen résztvevő kompresszornélküli Steyr, természetesen nem képes a Mercedesekkel lépést tartani és egyetlen esélye abban rejlik, hogy előbbiek defekt folytán feladják a versenyt. A kisebb kategóriák résztvevői kisebb hengerűrtartalmú kocsijaikkal lassúbbak és így a közönség jórésze csupán az éllvasok küzdelmét figyeli. Izgalommal várják a második kör eredményét. Újból Rosenberger tűnik elő elsőként sarkában Carraciola-val. A további sorrend azonban már sokat változott. A 7-es startszámú Werner (Mercedes-Benz) az ötödik helyről felnyomult a harmadikra és Merz (Mercedes-Benz) a hetedik helyről az ötödikre került. A negyedik és ötödik kör nem hoz változást, csupán Merz dolgozza fel magát a negyedik helyre. Rosenberger és Carra-



és

Indian

motorkerékpárok



Magyarországi vezérképviselet:

Budapest, V., Vilmos császár-út 66.

Telefon: T. 128-29.

Autóizzók és autóvilágítókellékek minden kocsinhoz, minden formában és minden feszültségben a legnagyobb választékban Reich Miklósnál VI., Vilmos császár-út 45. Telefon: T 144-72 és T 272-67.

ciola ádáz harcot vív. Már csak 30 méter választja el őket egymástól. Mindketten merész menők és a végsőkig kockáztatnak. Közeleg a krízis. A megafon tudára adja a meglepett közönségnek, hogy Werner egymásután javítja a körrekordot. 104, 105, majd 107 kilométerre emelkedik az átlagsebesség és Werner, a veterán Mercedesmenő nemsokára az élre kerül. Ekkor váratlan esemény történik. Kappler Bugattijával teljes gázzal veszi a kanyart, kirepül a pálya szélére és többször a tengelye körül megfordulva legurul az emelkedésről. A közönség mármár odatódul, újabb baleset veti előre árnyékát. Ekkor jön Carraciola csigatempóban. Elromlott a sebességváltójában egy jelentéktelen alkatrész és ezért kénytelen a versenyt feladni. Közben kiderül, hogy Kappler balesete nem olyan súlyos, mint amilyennek látszott. A kitűnő vezető csak könnyen sérült meg, míg mechanikusa sértetlen maradt. A balesetet az idézte elő, hogy a kocsik akcelérátor-pedálja megakadt és így Kappler nem volt képes idejében levenni a gázt. A verseny folytatódik. Werner az élen, követve Rosenbergertől és Merztől. A helyzet most körről-körre változik. Rosenberger ucvancsak sebességváltó defektus miatt Carraciola sorsára jut... fel kell adnia a versenyt. Az ő gépén is egy kis, a sebességváltó rögzítésére szolgáló rugó fáradt ki és ezért a jelentéktelen defektusért fel kell áldoznia a könnyen elérhető győzelmet. Most Merz kerül az élre és a 10 s 12-ik körben ő vezeti a mezőnyt. A 13-ik körben Werner ismételtén magához ragadja a vezetést, de nemsokára szemmel láthatólag elfárad és megáll, hogy frissítőt vegyen magához. Ezalatt a rendkívül szívósan és egyenletesen futó Merz megelőzi és most már a verseny végéig az élen marad. Másodiknak Werner fut be, követve a szintén Mercedes-Benz-vezető Willy Walb-tól.

A nagy kategória versenyének végével a közönség érdeklődése a verseny iránt lényegesen csökken. Érdeklődést a versenybe csupán Juneck asszony kitűnő szereplése hoz, aki az utolsó körök egyikében 99 km.-es átlagsebességgel kategóriájának legjobb körét futja. Végül másodikként fut be a német Bugatti-vezető Baader mögött, akit azonban a versenyszabályokba ütköző szabálytalanság folytán diszkvalifikálnak. Mikor Junecknél az ujjongó tömeg vállára kapva körülhordozta a pályán, bizonyára örült annak, hogy a verseny előtti napon egyik versenyzőtársa tiltakozott az ellen, hogy őt, — mint az egyetlen növeztető, — a 9-ik kör után leváltásák. Így legalább osztatlanul örülhet a győzelemnek. A kiskategóriában ezalatt Cleer (Bugatti) és Urban (Talbot) folytat elkeseredett küzdelmet, melyből végül is a kitűnő Talbot-vezető került ki győztesként.

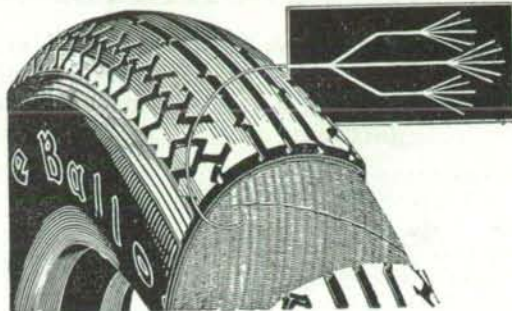
A verseny részletes eredményei a következők:

Táv az összes kategóriák számára 18 kör (1 kör 28.264 km., össztáv: 508.752 km.).

3000 kcm.-en felüli kategória: 1. Merz (6789 kcm. Mercedes-Benz Kompresszor) 4:59:35.6. Átlagsebesség: 102 km. 2. Christian Werner (6789 kcm. Mercedes-Benz Kompresszor) 5:02:54.6. Átlagsebesség: 101 km. 3. Willy Walb. (6789 kcm. Mercedes-Benz Kompresszor) 5:10:49.4. Átlagsebesség: 98.4 km. 4. P. Guillaume (4850 kcm. Steyr) 6:10:24.4.

1500 kcm.-től—3000 kcm.-ig terjedő kategória: 1. Baader (1996 kcm-es Bugatti) 5:34:14.6. Átlagsebesség: 91.6 km. (diszkvalifikálva). 2. Juneck asszony (1994 Bugatti) 5:40:07.6. Átlagsebesség: 89.9 km.

750 kcm.-től—1500 kcm.-ig terjedő kategória: 1. Urban—Emmrich (1500 kcm-es, 4 hengeres Talbot) 6:00:32. Átlagsebesség: 84.7 km. 2. Cleer (1500 kcm-es 8 hengeres Bugatti) 6:07:11. Átlagsebesség: 82.4 km.



Az úgynevezett „gum-dipping” eljárás útján minden egyes cordszál kétszer van gumiban átitatva és ez magyarázza meg a

Firestone

pneumatik rendkívüli ellenállóképességét és felülmúlhatatlan tartósságát

DÉNES ÉS FRIEDMANN R.-T.

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

TTAC túraútja 1927 KMAC Guggerhegyi versenye 1927

**1100 kcm.
túrakocsikategóriában**

győztes

Anton Gazda

GROFRI



**Vezérképviselő: Wollemann és Társa,
Budapest IV, Veress Pálné-utca 19**

Milyen kocsikat láttam külföldön?

Ausztria, Németország, Belgium, Svájc, Franciaország és Olaszország
automobil- és motorkerékpárforgalma

Milyen kocsikat láttam és milyen motorkerékpárokkal találkoztam legtöbbször? Ezzel a kérdéssel már többen ostromoltak meg hazajövetélem óta. Úgy látszik, a kérdés aktuális és többeket érdekel, tehát nagyjában, annyira, amennyire vissza tudok emlékezni, leírom. Tekintettel arra a körülményre, hogy egyes vidékeken egyes jól bevezetett márkák uralkodó számmal bírnak, az egész ország automobilállományára a látottakból következtetést vonni nem mindig lehet. Mivel azonban útnak rendszerint fővonalakon és rendszerint az országok szívében futott keresztül, a látottak mégis kihatással bírnak az összallományra.

Kezdjük először az automobillal és mindenekelőtt Ausztriával. Wien—Linz—Passau, majd visszafelé Landeck—Innsbruck—Zell am See—Graz. Mint látható, elég nagy távolság. Találkoztunk is igen sok kocsival. Ausztriában határozottan a Steyr vezet. A legtöbb kocsit, amit láttunk, Steyr-Type VII., és Steyr-Type XII. volt. Jóval kevesebb, de azért igen sok volt az Austro-Daimler. Érdekes, hogy Wien és Passau közti vonalon négy 3 literes Daimler Sportkocsival találkoztam. A fentiek mellett igen sok kis Grofrit láttam. Úgy látszik, ezek nagyon beválnak odakünn. Határozottan kevés amerikai kocsit figyeltem meg. Inkább német Mercedest és Benzét láttam néhányat.

Németország. Opel, Opel és Opel. Az általam megtett Passau—Nürnberg—Köln-vonalon alig mentem 1—2 kilométert, hogy kis Opel ne láttam volna. Városokban és a városokhoz közelebb eső vidékeken szinte hemzsegték. Ezenkívül igen sok a Mercedes és a Benz, de csodálatosképpen még a régi modellek. Új Mercedes-Benzet még igen keveset láttam. Itt is láttam Steyrt és Austro-Daimlert, különösen az Ausztriához közelebb eső vidéken igen sokat. Németországban mintha valamivel több lett volna az amerikai.

Belgium. Minerva, FN és Excelsior. Mindhárom belga gyártmány. Szinte hemzsegték az országutakon. Mint már régebbi cikkeimben is írtam, Belgium országútjain olyan a forgalom, mint nálunk jó időben a Rákóczi-úton, vagy az Andrásy-úton. Érdekes, hogy a Minervákon sehol sem látni a nálunk oly divatos Minerva-fejet. Az éppen olyan specialitás, mint a Sunbeam-Talbot, amit Budapesten raknak fel a kocsik hűtőjére. De míg előbbi csak egy ismeretelő és határozottan emeli a kocsik külsejét, addig utóbbi egy egyszerű szemfényvesztés és nem egvéb. mint a közönség félrevezetése, magyarul... Belgiumban már nagyon sok a francia kocsit. Legtöbb a Renault.

Franciaország. A forgalom óriási. Itt igazán mindenféle gyártmányt láthatunk, természetesen francia kocsikat 99 százalékban. Imitt-amott, különösen Párisban fel-fel-tűnik egy-egy hatalmas Rolls-Royce, Sunbeam, esetleg néhány nagyobb fajta amerikai kocsit, mint a Stutz, Lincoln, Packard. Természetesen a Citroen, Peugeot és a Renault vezetnek. Ezek ezrével futnak. A nagy és elegáns

kocsik közül határozottan a legtöbb Panhard-Levassort láttam. Úgy látszik, most ez a divatmárka. Az elegáns kocsik a Delage, a Voisin, a Panhard-Levassor és a Hispano-Suiza. A kis kocsik között több az Amilcar Sportkocsi.

Svájc. Itt igazán nem igen lehet automobilisztikus megfigyeléseket tenni. A kocsik 70 százaléka, amit láttam, idegen számmal futott. Svájci számmal pedig láttam német, francia, belga és amerikai kocsit, éppen úgy, mint osztrákot és olaszt. Svájc volt a legnemzetköziesebb ebben a tekintetben.

Olaszország. Fiat, Fiat, Fiat. Ez határozottan a legtöbb. Nem volnék objektív, ha nem ezt írnám. Különösen az 503 és az 519, no meg a Fiat legjobb típusa a régi 501-es. Csaknem ugyanezt lehet írni a Lancia-Lambda-ról. A Lancia-Lambda óriási mértékben terjed. Sok OM-et láttam és néhány Bianchit. Mivel azonban Olaszországban csak északon jártam és ezúttal még Milánóban sem voltam, tehát ez az elterjedésre vonatkozólag nem egészen fedi a valóságot. Milánóban például annak idején, két évvel ezelőtt határozottan konstatáltam, hogy a Bianchi és az OM vezet, míg Rómában, azt mondják az ottjártak, hogy nagyon sok az Isotta-Freschini.

Az automobillal végezvén, térjünk át a motorkerékpárokra. Itt mindenekelőtt ki kell jelentenem, hogy a motorkerékpár nincs minden országban elterjedve. Magyarországon és Ausztriában, no meg Németországban és Olaszországban láttam igazán sok motorkerékpárt. Belgium, Franciaország, ahol az autó óriási többségben van, motorbiciklistát alig láttam. Ugyanezt mondhatjuk Svájcra. Ott is, dacára nagyon fejlett motorkerékpár-iparának, aránylag igen kevés a motoros. Ausztria kétségkívül vezet. Legtöbb a Harley-Davidson, de látni ott mindent, főleg azonban angol márkákat. A kis Puchokra talán ugyanazt mondhatjuk, mint az Oelra. Ausztriában csaknem minden sarkon látni egyet. Németországban a német gyártmányok a BMW, a DKW, a Zündapp NSU és a D-Rad vezetnek, de itt már igen sok a külföldi márka is. A német motorkerékpáros nemzet, éppen úgy, mint az angol, osztrák és a magyar. Az olaszról azt lehet mondani, hogy motorozik, de ha autó kínálkozik, azonnal sutba vágja a motort. A nagyvárosokban alig látni külföldön motorbiciklit. Ebben Budapest és Wien a specialitás. Belgium úgy látszik csak exportra gyártja az FN-t, Saroleát, mert alig láttam odakünn. Ha jól emlékszem, a Brüsszel-Ostende-vonalon egyet sem láttam. Olaszországban csak Guzzit figyeltem meg. Ennek különben egyszerű oka, hogy a tavak körül jártam csupán és ott van Como mellett a Guzzi-gyár is.

Amit még érdemesnek tartok felemlíteni, hogy a külföldön látott motorok 80 százaléka hátsóüléssel volt felszerelve és csaknem mindeniken ott ült az elmaradhatlan női nem egy bájos képviselője, de láttam igen sok olyan motorgyilkost is, ahol a vezetővel együtt hárman ültek a gyenge kis gépen.

LAURIN & KLEMENT

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

14/50 l. e. szelepnélküli
hathengeres

SKODA—HISPANO—SUIZA

25/100 l. e. szelepes, hathengeres.

SZEMÉLYKOCSEK

**LAURIN & KLEMENT
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG**

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

MÜLLER mérnök

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

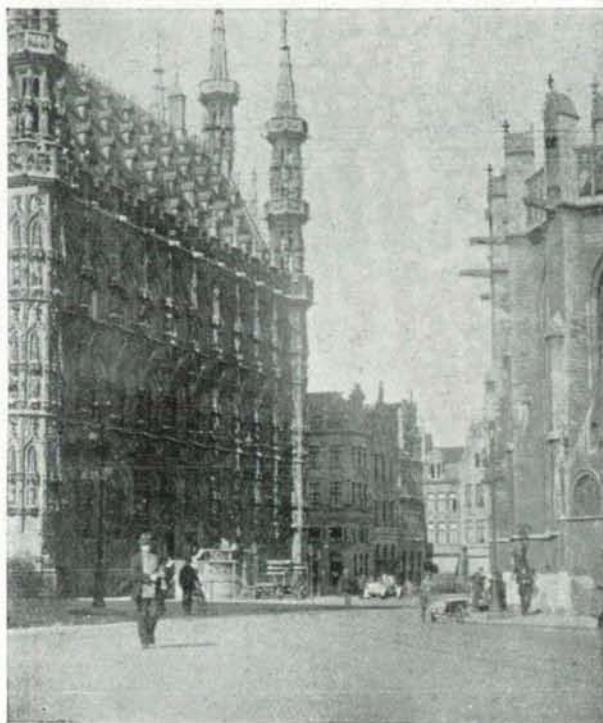
Képek 4000 kilométeres európai útamból

1,5 literes Bugatti túrakocsin a Nürburgringen és Európa hat nyugati országában

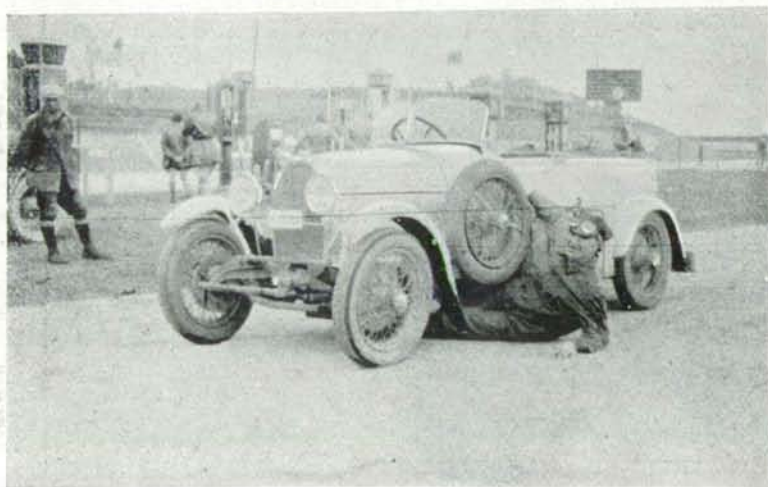
Nagy Pál Sándor és Déván István felvételei



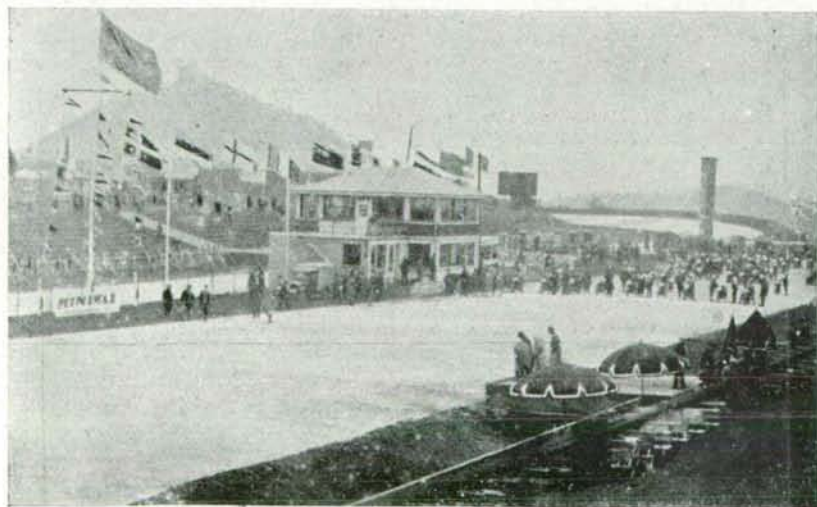
A hirdetőablak a Nürburgringen.



A brüsszeli városháza.



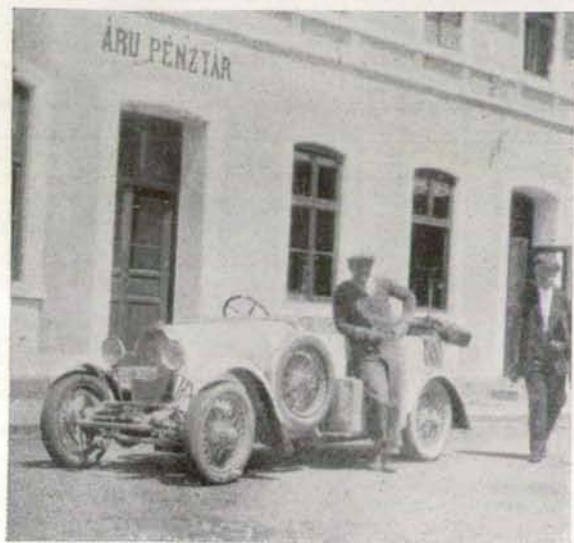
Kocsikenés a Nürburgringen a Grand Prix előtti tréningnapon.



Az „Európa Grand Prix” egyik futamának startja a Nürburgringen.



Szélmalom a belga-holland határon.



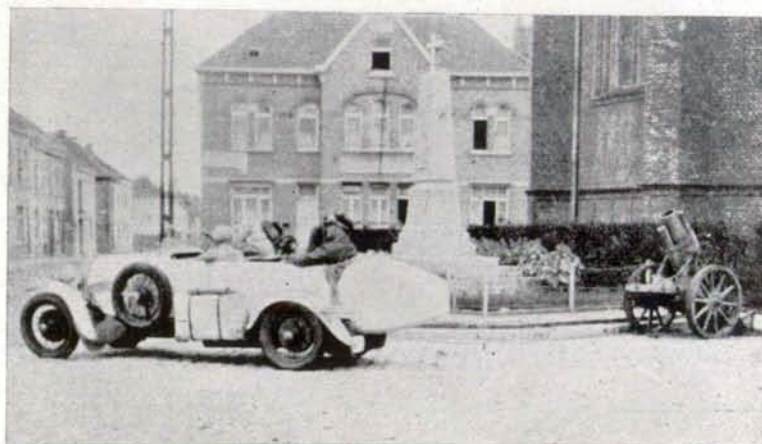
Ismét otthon Szt. Gotthárdon



Az innsbrucki diadalút előtt.



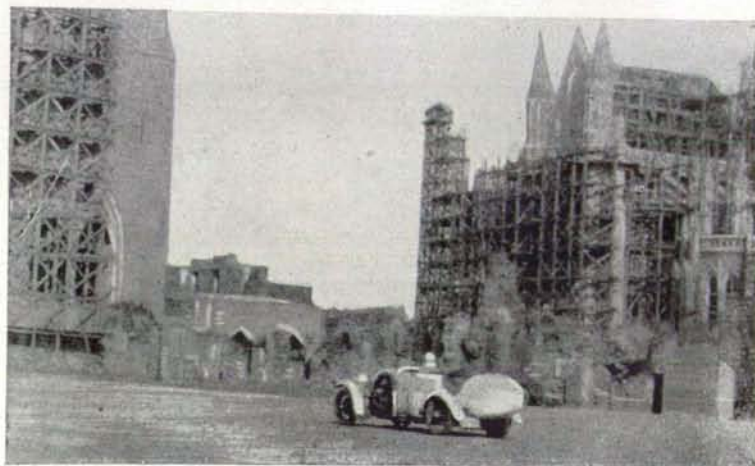
A Gotthárdi hágóról lejövet a hóhatár alsó végénél



*Dixmuiden egyik terén a háborús emlék előtt.
Jobboldalt egy zsákmányolt német mozsár*



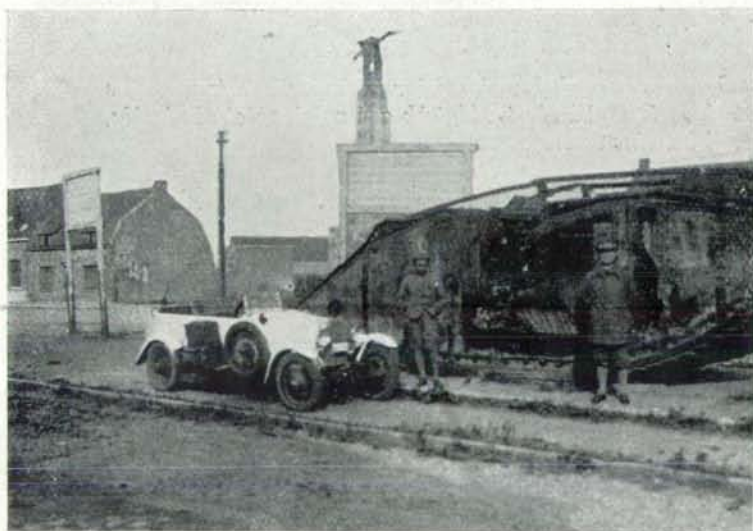
Az olasz-osztrák határ a Reschen-Scheideggen

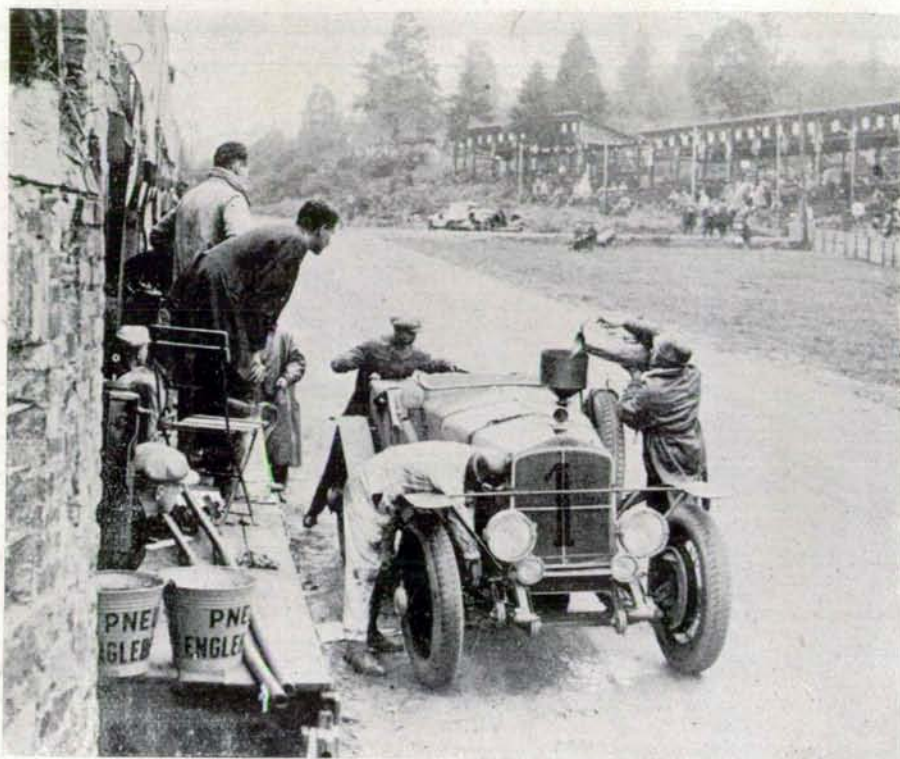


*A teljesen szétlőtt Ypern főterén.
Az újjáépítés alatt lévő yperni dóm és városháza.*

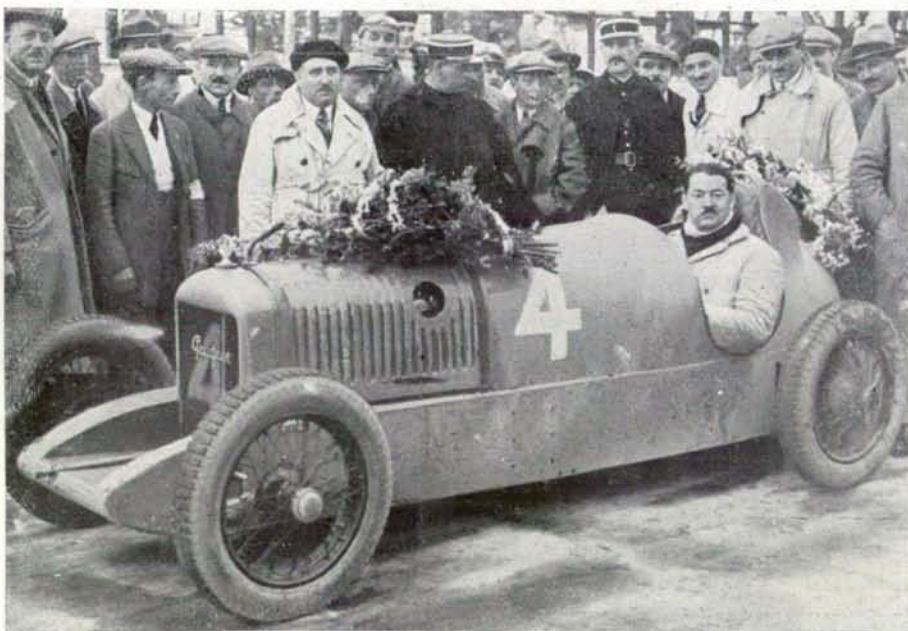


Baloldali képünk az Adda völgy (Tirano-Bormio) egyik kis faluját mutatja be. Felső jobboldalon az Innsbruck-Wörgl műút egy festői részlete tárul elénk. Alatta a Gott-hárd-hágó szerpentinjei, majd a Grimsel egyik alagútját mutatjuk be. Baloldali középső képünkön Nieuport egy háborus emléke látszik, előtte egy hatalmas szétlőtt angol tankkal. Baloldali alsó képünkön egy kedélyes gumiszerelés folyik a Como-tó melletti olasz országúton.





Sénéchal, a kiváló francia konstruktőr és versenyző ezúttal egy belga Excelsior kormányánál megnyerte a Circuit de Francorchamps-on rendezett Belga 24 órás Grand Prix-t. Képünk azt a jelenetet ábrázolja, amikor Sénéchal a depóknál benzint és olajat vesz fel



André Boillot (Peugeot) a Cup Comission Sportive győztese. A versenyt a Linas-Monthléry autódromban tartották meg az ACF Francia Grand Prix előtti napon. A verseny nem tisztán a sebességre ment, hanem a benzin- és olajfogyasztás is limitálva volt.

Chrysler „Imperial 80”

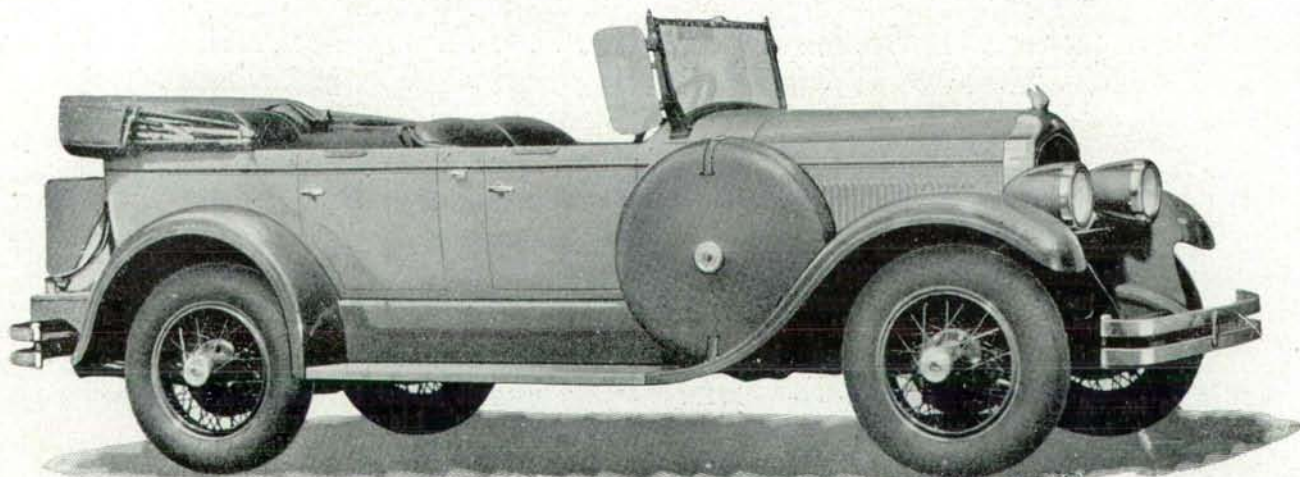
A Chrysler-automobilok megjelenése a világpiacra, ezelőtt kb. négy évvel, határozott forradalmat idézett elő. A hűtőpaláston elhelyezett szárnyas hűtőcsavar alig néhány hónap alatt tökéletes diadalt aratott és a Chrysler-kocsi ma kétségkívül egyike a legkeresettebb amerikai gyártmányoknak. Ha keressük az okát annak, hogy miképpen váltak oly rövid idő alatt oly hallatlanul népszerűvé a Chrysler-automobilok, könnyen találunk rá magyarázatot. Az első piacra került Chrysler-modell, a Type 70, már olyan kiválóságokkal bírt, melyeket megjelenésének idején talán egy más hasonló kocsi sem volt képes felmutatni. Az amerikai kocsik minden ismertetőjelét fokozottan magán hordotta és szokatlanul jó teljesítménye, laikus és szakértőt egyaránt bámulatba ejtett. A csodálatos elasztikusság, melynek folytán minden emelkedés és minden tempó kapcsolás nélkül volt befutható, az amerikai kocsiknál szokatlanul nagy maximális sebességgel párosult. A remekül rugózott alváz fékei a legnagyobb tempóból is játszi könnyedséggel állították meg a száguldó kocsit és gyorsítóképesége számos sokkal nagyobb hengerűrtartalmú gépnél is jelentékenyebb volt. Mindehhez járult a Chrysler-kocsik elsőrendű izléssel felépített karosszériája, melyek remek fényezése a Chrysler-gyár tervezőmérnökeinek kiváló szépmérzékét dicsérte. Ezek voltak nagyjából az ismertetőjelei az új Chryslernek és ezek járultak hozzá a Chrysler-kocsik óriási népszerűségének megalapításához. Azóta a gyár mind nagyobb szériákat állít elő és gyártási programjába felvett még két kisebb, valamint egy nagyobb típust is. Az amerikai kocsik közül feltétlenül a legtökéletesebb és legsikerültebbek egyike a Type „Imperial 80”, a legnagyobb hathengeres Chrysler. A Chrysler-gyárnak ezen jubileumi kedvenc típusa, melynek megszerkesztése és előállítását alkalmával pénz és fáradságot nem kíméltek, nálunk még eléggé ismeretlen. A következőkben részletesebben fogjuk ismertetni, mert modern konstrukciója és különleges kényelmi berendezése a laikus előtt szinte meglepetésszámba megy. Hogy mit jelent egy ilyen automobilban utazni, arról csak az alkotóhat magának fogalmat, aki megpróbálta, különösen, ha előtte már más kocsiban is megtette ugyanazt az utat. A Type „Imperial” mindazt nyújtja, amit ma automobil nyújthat és nyugodtan állíthatjuk, hogy szerkesztésben tökéletesebbet és modernebbet aligha találunk az automobilpiacon.

Már az alváz építésénél is különös gondot fordítottak az abszolút biztonságra. A rugóvégek, eltérően a szokásos elrendezéstől, nem csapszegek által, hanem közbeiktat-

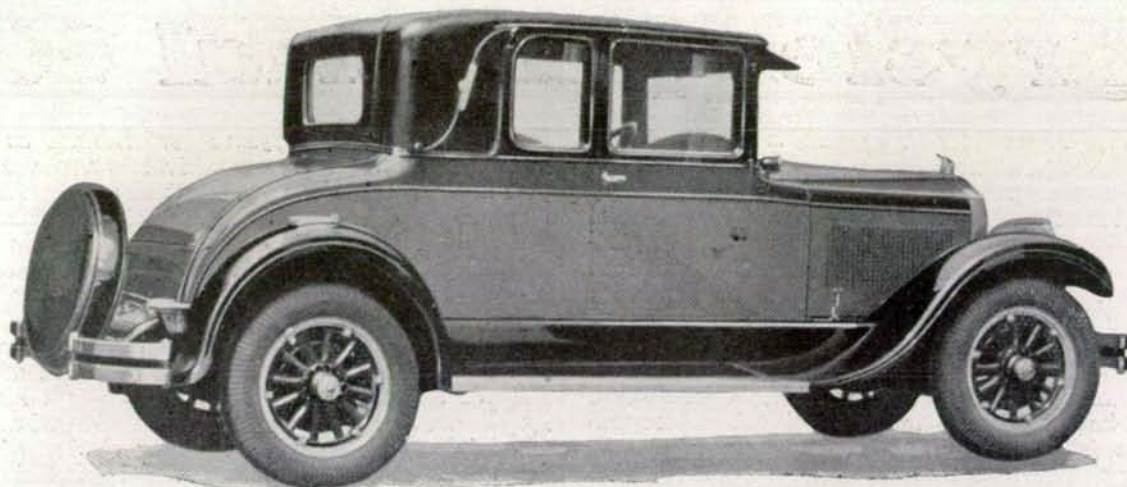
tott gumitömbökbe ágyazva erősítettnek az alváza. A guminak tudvalevőleg rendkívül nagy a rezgés csillapító hatása, úgyhogy az említett elrendezés által mindenféle rugórezgés, erősebb lökések és a rezonancia-jelenségek kellemetlen hatásai távolmaradnak az alvázról. A gumilökhárítók tökéletesen be vannak tokozva fémdobozokba és így módon mentesek az esetleges olaj stb. káros befolyásától. Mint autótaxikon végzett kísérletek mutatják, ezek a gumialkatrészek csupán több, mint 60.000 kilométer út után szorulnak kicserélésre és így a legellentállóbb csapágyakat alkotják. Érdekes kísérletek bizonyították, hogy nehéz teherautomobilok hasonló gumilökhárítóberendezéseket eredménnyel használtak több, mint 100.000 kilométeren keresztül. Óriási előnyük továbbá az, hogy ezen csapágyak nem szorulnak kenésre és lökés gátló hatásuk folytán nagyban hozzájárulnak a kocsi tökéletesen zajtalan tételéhez. A rugók oly módon vannak az alváza felerősítve, hogy a kocsinak nagy sebességek alkalmával is nyugodt járást biztosítanak. A Chrysler „Imperial 80” valóban semmilyen tempónál sem farol és mindig biztosan fekszik az úton. Tekintve, hogy az első rugók a legpontosabban párhuzamosan állanak egymáshoz, könnyen felveszik az első kerekek fékhatását, anélkül, hogy oldalról irányuló erőhatásnak lennének kitéve. A Chrom-Vanadium-acélból készült rugók rendkívül hosszúak és megterhelve meglehetősen kinyújtott állapotba kerülnek. Mind a négy rugón Watsonian-rendszerű stabilizátorok foglalnak helyet, melyek eltérően az általánosan használt lökhárítóktól, a lökés nagyságának megfelelően, erősebben vagy gyengébben csillapítják a rugó lengést. A rugókat és a lapok között elhelyezett kenőréteget egy a rugólapokra kapcsokkal felerősített bőrburok védi a bepiszkolódástól.

Az alvázon nem találjuk meg a most mind több automobilgyár által használt központi olajozást. A Chrysler-gyár mérnökei nem elégedve meg a centrális alvázkenés túlságosan sok és gabalyodott csőrendszerével, igen egyszerű módon oldották meg az alváz kenésének kérdését. Egyrészt a minimumra redukálták a kenendő részeket, másrészt pedig nagyűrtartalmú olajkupakkal látva el a kenendő helyeket, elérték, hogy az „Imperial 80” alvázat legfeljebb minden évben egyszer kell átkenni.

Érdekes módon oldották meg a motornak a vázba való erősítését. A motor első része mereven van a vázba építve, míg hátul a karterkarok gumilapok közbejöttével erősítettnek a vázhoz. Ennek az elrendezésnek ismételtén az a célja, hogy a kocsit lehetőleg tökéletesen meg-



Nyitott Chrysler „Imperial 80”.



Csukott Chrysler „Imperial 80” Roudster Cabriolet.

szabadítsák minden vibrációtól, rengéstől és zörgéstől. Egyszerű módon meggyőződhetünk ezen elrendezés hatásáról. Tegyük kezünket — mialatt a motor kb. 1000 perccenkinti fordulattal jár — először a karterkarokra és utána az alvárra. Rögtön érezni fogjuk, hogy míg az előző esetben tisztán észlelhető volt a vibráció, addig az alvázon, mely a gumialátétek folytán szigetelve van a motortól, semmi rezgést sem érzünk. A gumialátétek itt is teljesen tokozva vannak és az alváz keresztartóira lesznek felerősítve. Hogy a motornak az esetleges rendkívüli gyorsítás alkalmával fellépő forgató nyomatékát, mely a karosszériában kellemetlen zörejek okozója lehet, attól távoltartsák, egy különleges forgatónyomaték tompító berendezést konstruáltak, mely egyesegyedül a Chrysler „Imperial 80” kocsin található meg hasonló formában. A motor felsőrészéhez mereven erősített kar, egy a szerelékfalra elhelyezett fékpofákkal ellátott berendezést mozgat, mely teljesen hasonlóan az alvázon elhelyezett lökésgátlókhoz, megakadályozza, illetve tompítja a motor-
nak a merőleges irányból történő minden kilengési kísérletét. Maga a motor is számos érdekes konstruktív vonást mutat fel. Kidolgozása feltétlenül egyenrangúvá teszi a jelenleg kapható legkiválóbb gépekkel. Az egyenként 88 mm. furatú és 126 mm. löketű hat, egy blokkba öntött henger összértartalma 4.596 liter. A motor effektív teljesítménye 92 lóerő. A hengerek belül gondosan polírozottak és az egyes robbanóterek egymáshoz viszonyítva a legpontosabban kidolgoztatnak.

A robbanótér L alakú, alulról vezérelt szelepekkel. Hosszú, laboratóriumban folytatott kísérletek előzték meg alakjának megállapítását. A nagyfelületű szívószelep chromnikkel acélból, a tulipánalakú kipuffogószelep chrom-silizium-acélból készült. Különös gondot fektettek a kipuffogószelep alapos hűtésére, melyet éppen a tulipánalak alkalmazásával véltek elérni. A tulipán nagy tányérja ugyanis igen vékony és így a blokkal való érintkezés közben — mely a kipuffogószelep egyetlen hűtési lehetősége — annak átadja melegét. A tányér alatt lévő nagyobb keresztmetszetű rész viszont a szelep szárának a meleget csak kis részben adja át és ilyenformán megakadályozza a szelepszárnak a vezetékbe való bedagadását és az időelőtti kopást. Ezek mind olyan részletek, melyekre csupán hosszas megfigyeléssel és türelmes tanulmányozással lehetett rájönni. A motor hatásfokának növeléséhez a gondosan kiképzett robbanótérre és szelepelhelyezésen kívül hozzájárul még a tökéletes hűtés is. A Chrysler „Imperial 80” hengerblokkjának minden henger között a vízréteg legkisebb szélessége 12.5 mm. A szeleplécek, hengerfalak, beeresztő nyílások stb. mind bőségesen méretezett hűtőpalásttal vannak körülvéve, miáltal a 92 lóerős motor, még teljes erejének huzamos időn keresztül való leadása ese-

tén is, kifogástalan hűtésben részesül. Természetes, hogy a ki és beömlő torkok, szelepek méretezésük és tökéletes megmunkálásuk folytán a lehető legideálisabb gáz ki- és beömlési lehetőségeket produkálják. Különös figyelmet érdemelnek a dugattyúk, melyek Chrysler patentjét képezik. A dugattyú összetétele olyan, hogy az a hőmérséklet emelkedésével a henger fúratával egyenes arányban távolul, miáltal a lehető legjobb hatásfok mellett minimális a kopás és a besülés veszedeleme. Míg minden más automobil, illetve motorkerékpármotorban a dugattyú egyetlen részből áll, addig a Chrysler „Imperial 80” dugattyújának tetejét az ú. n. dugattyúköpenytől egy Invar-acélbetét választja el. Az egynemű fémből készült dugattyúnak a gyűrűk feletti részén rendszerint jelentékeny játékot hagynak, mely sokszor addig a részig terjed, melyben a gyűrűk hornyai vannak beesztergályozva. Természetesen ez szükséges is, mert különösen a dugattyúcsapszeg csapágjának merevítői olyan melegmennyiséget adnának át a dugattyúfalnak, hogy az mértéken felül felmelegednék és esetleg berágódnék. A Chrysler „Imperial 80” dugattyújának Invar-acél betéte, mely a felső részt a dugattyúköpenytől tökéletesen elválasztja, lehetlenné teszi, hogy a dugattyú felfekvő felülete a túlságos melegfelvétel folytán kitáguljon, mert mint egy szigetelő, — meleg át nem eresztő anyag — működik a dugattyútető és alsó, felfekvő része között. Az Invarfém, az összes fémek közül a legkisebb tágulási együtthatóval bír, mindaddig is gyakran használták szeizmográfok és óráingák készítésénél. Ezen igen csekély melegvezető képességénél fogva lehetővé vált, hogy mint dugattyúanyag felhasználva, a dugattyú és henger közötti játék beállításánál a közt 0.0015” vegyék. A motorok megvizsgálása és a dugattyú, valamint a henger polírozása után ezt a távolságot, mint végleges beállítást a gyárban hihetlennül kicsire, 0.0025”-ra veszik. Ezért ajánlatos az új kocsi-
val — mindaddig míg a dugattyúk „helyesen” bejárnak —, vagyis kb. 800 km.-en keresztül, 45 kilométernél nem nagyobb sebességgel haladni.

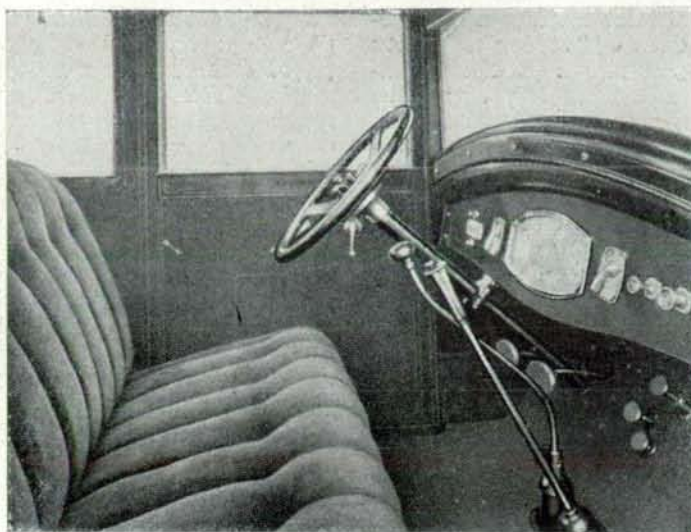
Az Invarbetét, fecskefarok megerősítéssel van a speciálöntvény dugattyúanyagba erősítve és így — figyelembe véve a kicsiny melegvezető képességet — nem állhat elő azon eset, miszerint a két különböző fém a meleg-tágulásuk különfélesége folytán merev érintkezését elveszítve meglazuljon. A dugattyúkhöz tartozik még, hogy azok a nyugodt járást biztosítandó, a legpontosabban kiválasztatnak és kiegyensúlyoztatnak. Röviden, egyik dugattyú a másiknál legfeljebb 1/100 fonttal lehet könnyebb vagy nehezebb, ellenesetben újra munkálják.

A hajtórudak acélból készülnek és egyensúlyozásuk szintén a legnagyobb gonddal történik. A főtengely meg-

munkálására, kiegyensúlyozására és csapágyazására különös gondot fordít a Chrysler-gyár, tekintve, hogy az általánosan elismert nézet szerint ez az automobilmotor egyik alapvető fontosságú alkatrésze. A tapasztalat szerint bizonyos fordulatszámánál, függetlenül a motor erősségétől, a főtengely, ha az egyes főcsapágyak egymástól túlságosan messze esnek, rezgésbe jön, illetve áthajlik. Ez okból a Chrysler „Imperial 80” főtengelyét 7 helyen ágyazták, vagyis minden egyes henger mindkét oldalán találunk egy csapágyat. A kiegyensúlyozást, mely a hajtórúdfejek súlvánál figyelembevételével történt, minden egyes főtengelykaron elhelyezett ellensúly végzi, vagyis mindenik kar függetlenül a másiktól külön-külön is ellensúllyal bír.

Könnyebben érthető a dolog, ha mindegyik kar ellensúlyát egy lendkerékhez hasonlítjuk, mely szerint tehát összesen 12 ellensúlyozó lendkereket találunk a Chrysler „Imperial 80” főtengelyén. Ezen berendezés, a csapágyak sűrű volta és a tökéletes kiegyensúlyozás megakadályozza, hogy a főtengely lengésbe jöjjön. Önként felvetődik a kérdés, hogy a hét főtengely-csapágy nem növeli-e túlságosan mértékben a súrlódást. Erre nézve elég ha megemlítjük, miszerint a Chrysler „Imperial 80” fehérfémmelel kiöntött bronz főtengely-csapágiai oly pontosan vannak megmunkálva, hogy a főtengely behelyezhető a csapágyakba, mindennemű utólagos tusírozás stb. nélkül. Ily módon elérhető volt, hogy a főtengely egy 0.001” átmérőjű olajrétegen dolgozhasson. Az új főtengely, csapágyába való helyezése után, oly könnyen jár, hogy azonnal kézzel forgatható. Böven elegendő bizonyíték ez a megmunkálás pontosságára nézve. *Hogy a kiegyensúlyozás a lehető legtökéletesebb legyen, még egy csupán a legmodernebb és legdrágább kocsikon található mechanikai lengéscsillapító (anti-vibrátor) berendezést is találunk a főtengely elején*, melynek műszaki ismertetését, annak hosszadalmasságára való tekintettel mellőzzük. Csupán megemlítjük, hogy említett berendezés nem a kiegyensúlyozást célozza, melyet a kitűnően kiválasztott ellensúlyok vannak hivatva elvégezni, hanem a torziós lengések csillapítására szolgál. Azonkívül pedig semmiféle kezelést és utánállítást nem igényel. A Chrysler „Imperial 80” tökéletesen kiegyensúlyozott főtengelye egyik főtényezője a kocsiszerűen lágy, lökésmentes járásának. A motor olajozása nyomásalatti körfolyós. A dugattyúcsapszegek olajozásánál különös gondot fordítottak arra, hogy a dugattyútető ne kapjon olajat. Erről egy olajelválasztó gyűrű gondoskodik. A hajtórúd egy összekötő nyíláson keresztül kapja az olajat az üreges főtengelytől, mely azután a hengerfalakat és dugattyúcsapszegeket ken. A hajtórúd bronzcsapágyában fixen megerősített dugattyúcsapszeg csupán a csapágyfémmelel bélelt dugattyúszemcsapágyakban forog. Az olajat egy a szerelékfalán elhelyezett és kitisztítható szűrőberendezés szűri. Így minden káros anyag, mely a motor belső részeinek gyors kopását idézné elő, attól távolmarad.

A három előre- és egy hátramenettel bíró váltómű egylemezes szárazlamellás kupplungon keresztül nyer meghajtást. A kupplung rendkívül könnyű és szintén kiegyensúlyozott. Tekintve, hogy az aszbesztfonatok egyenesen a nagy acéllemezbe vannak beleerősítve, még a leg-



Csukott Chrysler „Imperial 80” belseje.

nagyobb igénybevétel esetén sem szenved kopást. Így nem kell félni attól, hogy a kupplunk kiég, vagy elpusztul, mielőtt még az új kocsi tulajdonosa megtanult volna vezetni. *Emeli a motor határfokát a nagy gonddal megalkészített hűtő- és előmelegítőberendezés.* A víz hűtésére egy a kocsis elején elhelyezett nagyfelületű és minden hőmérsékletnél egyenlő megbízhatósággal működő vízhűtő foglalt helyet. Ízléses, gótikus stílusú fedője, a rajta lévő szárnyas hűtődíszrel együtt könnyen levezethető. *Hogy a hűtővíz a motor beindítása után azonnal elérje a szükséges hőmérsékletet, szolgál a kocsin található ún. „Aquastat”.* Ezen szerkezet célja, hogy a motor hűtővizének cirkulálását a motor megindulásakor egy bizonyos ideig automatikusan szüneteltesse, miáltal a motornak különösen hideg időben, nem kell jelentékeny ideig nagyobb energiavesztéssel dolgoznia. Az „Aquastat”-ban elhelyezett alkohol tágulása szabályozza a víz körfolyását megszüntető illetve átengedő szelepet. A hűtővíz cirkulálását centrifugál vízszivattyú végzi, mely könnyű hozzáférhetőség szempontjából a blokk tetején, elöl foglal helyet. A hűtés célját szolgáló levegőáramot ékszíjjal meghajtott hatágú ventilátor állítja elő. A szíjak utánállítása csavaranyája segítségével egynéhány másodperc alatt elvégezhető.

Mind az „Aquastat”, mind pedig a később részletezendő előmelegítő- és beindítóberendezésnek megvan az az óriási jelentősége, hogy hideg idő esetén, nem kell a motort hosszú ideig elzárt főlevegő nyílással, vagyis túlgazdag benzinkeverékkel járatni, ami a karterben lévő olaj megfagyását és ebből eredő súlyos zavarokat idézhet elő. Ezen jelenséget megakadályozandó, a Chrysler-gyár mérnökei még egynéhány jelentékeny újítást végeztek a porlasztás kérdésében is, melynek segítségével sikerült az említett olajhigulást a lehető legkisebb mértékre szorítani. A motornak hideg időben, túlgazdag benzinkeverékkel való beindítása és járatása esetén ugyanis, a kísérletek szerint a legjobb márkájú olaj is annyira megfagy a beszívott és el nem porlasztott benzintől, hogy minden kenőképeségét elveszíti. Áll ez különös mértékben a dugattyú és hengerfal között lévő olajrétegről, melynek hiánya, vagy kenőképtelensége drága javításokat tehet szükségessé. A Chrysler-Stromberg porlasztó levegőbeszívó nyílásának egy kis rekeszében foglal helyet a bemelegítőberendezés. A motor leállásakor visszamaradt benzingőzök itt felgyülemlelnek és újraindításnál az indítógomb megnyomásakor egy ellenállásdróttal körülvett és ily módon izzásba hozott aszbesztkanóc hatása folytán minyáért elegendő mennyiségű bezingáz keletkezik, melyet a motor beszívhat és így könnyen, jóformán a főlevegő fojtása nélkül megindulhat. Különösen elmésen van megalkészítve a szabályozható előmelegítőberendezés is, kombinálva a kettős beeresztő nyílással, mely berendezés, az említett beindító fűtőkészülékkel és „Aquastat”-tal együtt lehetővé teszi, hogy a motor a legrövidebb idő alatt és minden hőmérsékletnél az olajhigulás veszedelme nélkül legyen beindítható. Ilyen tökéletes berendezés, amellyel, hogy nagyban emeli a kocsis gazdaságosságát, sohasem fog gondot okozni gazdájának, még a leghidegebb téli idő esetén sem, hogy vajjon megindul-e motorja! Főleglegessé teszi továbbá ezen berendezés a nem túlságosan ízléses hűtővédő zsalugátereket is. Az esetleges

fojtást a Chrysler-Stromberg-porlasztón nem a levegő-nyílás elzárásával végezzük, hanem egyszerűen az úszótű megemeléssel. Azonkívül utánállítható a porlasztó mindennemű fajsúlyú üzemanyag számára. A porlasztó az üzemanyagot a tartályból nyomásalatti szívókészülék segítségével kapja. Hogy esetleg az üzemanyagban fellelhető tisztátalanságok ne okozzanak düzni-dugulást, ami már sok bosszúságot okozott nem egy autósoknak, a Chrysler „Imperial 80” konstruktörjei nem feledkeztek meg egy elmés benzinszűrőkészületről sem. A benzinszűrőkészülék alján foglal helyet egy üvegcsésze, melyben a benzinen található esetleges víz és tisztátalanságok felgyülemlenek. A csészét — ha látható benne a szenny — egyszerűen levesszük, megtisztítjuk és utána visszahelyezzük. Ezenkívül még egy szűrőt találhatunk a benzintáplálókészülék azon részén, melyből a benzincső a porlasztóba indul. Ily módon szinte lehetetlen egy úgynevezett „düzni-defekt”.

A gyújtást Remy-dinamóval kapcsolatos akkumulátor szolgáltatja, melynek elosztója a hengerblokk felső részén foglal helyet. A kocsi minden részén tapasztalhatjuk, hogy nem takarékoskodtak annak megépítésénél. Az első tengely speciális Chrom-Molybdén acélból készült, és hogy minden irányban egyenlő szilárdsággal bírjon, körátmérőjű. Az erőátvitel a banjótípusú hátsó tengelyben elhelyezett, erőse méretezett differenciálhoz, a már említett kiegyensúlyozott kupplungon, sebességváltón és kardántengelyen keresztül történik. A differenciál fogaskerekek a legkitűnőbb Chrom-Vanadium-acélból készülnek és fogazásukat legújabb rendszerű — hibamentesen működő — fogvágógépeken nyerik, miáltal rendkívül zajtalan járásúak. A fogaskerekek edzését is nagy körültekintéssel végzik. Az olajban való lehűtés előtt a fogaskerekeket először keretbe szorítják, hogy minden esetleges elhúzódnak elejét vegyék. A differenciál egyetlen fedőlap eltávolításával könnyen hozzáférhető. A rendkívüli erőki-fejtésekre és nagy, 120 km-en felüli sebességekre képes motor természetesen kitűnően megalkotott fékeket is kíván. A Chrysler „Imperial 80” hidraulikus olajfékei minden tekintetben tökéletesek. Az egész fékszerkezet igen egyszerű. Az alvásban elhelyezett központi dugattyú, melyet lámpedállal hozunk működésbe, nyomást gyakorol egy olajjal töltött hengerre, miáltal a hengerben foglalt olaj négy részcsovezeteken eljut a négy keréken elhelyezett fékekhez. Mindegyik fékdobban két dugattyú fut, két fékdobhengerben, melyek vége a fékszalagokkal emeltyük segítségével van összekötöttesben. Már most, ha nem gyakorolunk nyomást a központi hengerben futó dugattyúra, nem uralkodik nyomás a vezetékekben és a visszahúzó-rúgók távartartják a fékszalagokat a dobtól. Ha pedig nyomást gyakorolunk a pedálra, a központi dugattyú nyomást gyakorol a folyadékra, mely egyenletesen elterjed a vezetékekben és összehúzza a fékszalagokat a fékdobokon. A fék rendkívül hatékony és emellett, tekintve, hogy elmarad, mindennemű csukló csapág, csapszeg, csavar, rudazat, tökéletesen zajtalan. A kiegyenlítés is teljes, mint minden hidraulikus féknél. Ugyanis egyik fékdobra sem gyakorolhatunk nyomást mindaddig, míg az összes fékdobokon fel nem fekszenek a szalagok. Ennek

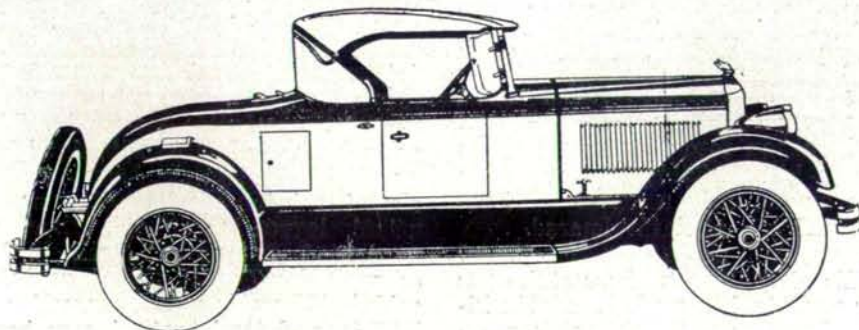
magyarázata azon fizikai törvény, mely szerint egy folyadékra alkalmazott nyomás minden irányban egyenletesen terjed tova. Amikor a fékpedált felengedjük, a visszahúzó-rúgók folytán a hengerekben visszafelé mozgó dugattyúk a folyadékot ismételtelen visszaszállítják a főhengerbe. A fék feltétlen megbízhatósággal működik s nem kell tartani attól sem, hogy a nyomás folytán a vezetékek valamelyike kilyukad. A kísérletek alkalmával, melyeket minden egyes kocsi fékszerkezetén külön végeznek, a vezető által produkálható normális 50 kg-os nyomással szemben 250 kg-os nyomást gyakorolnak a szerkezetre, melyet ilyenformán tökéletes biztonságra próbálnak ki. Az egész fékberendezés további előnye, hogy csupán egy helyen igényel kenést.

A kormány, mely félig önzáró rendszerű, a kocsi baloldalán foglal helyet.

Hosszúra nyulnak a Chrysler „Imperial 80” minden egyes remekül átkonstruált szerkezeti részét bemutatni az olvasónak és így azokból csupán a fenti részleteket ragadtuk ki. Aki a kocsit közelebbről megtekinti, bizonyára talál rajta még sok érdekes újítást és szerkesztési különlegességet. Ehelyett álljon meg itt egy néhány szó a kocsi külsejéről. A nyitott 7 üléses túrakocsi felépítése és vonalozása egyaránt a legkitűnőbb benyomást kelti. A karosszériák dukóztak és igen ízléses színösszeállításúak. Mindenekelőtt feltűnik a beszállásnál a nagyméretű ajtók, melyek méretezése a legkényelmesebb belépést teszi lehetővé. A kocsi hátsó részén a remek valódi bőrrel bevont főüléseken 3 jól megtermett ember helyezkedhetik el a legnagyobb kényelemmel. Általában előkelő tágasság jellemzi ezt a feltűnően elegáns automobilt. A pótlések — ha szabad annak nevezni — kényelmes támlásszékek alakúak és felállítva sem zavarják a hátulülők lábait. A nemkevésbé tágas és kényelmes vezetőülés előtt foglal helyet a díofaburkolattal ellátott nagytárolójú kormány.

A vezetőtől balra foglal helyet a magasan elhelyezett és ezáltal könnyen hozzáférhető fékkar, mely a csupán szükség esetére szolgáló kardánfékre hat, mellette a váltómű kapcsolókarja. A lámpedálok a kupplung, négykerékfék és gáz szabályozására szolgálnak. A kormányon nyert elhelyezést továbbá a gyújtás és gáz-emeltyű, valamint az elektromos kürt és fényszórók kapcsolója. A szerelékfal műszereinek belső kivilágítását a szerelékfalon elhelyezett kapcsolóemeltyűvel hozhatjuk működésbe.

A szerelékfalon találhatjuk a legfinomabb és legdrágább automobilműszerek egész légióját. A motor minden része valósággal a vezetőülésből ellenőrizhető. Megtaláljuk itt többek között a kilométerórát, a szélvédőüvegen az elektromos ablaktörlőt, órát, szivar-gyújtót, az elektromos benzinnívóórát stb., stb. A kocsi felszereléséhez tartozik többek között egy kb. 12 liter ürtartalmú pótbenzintartály is. A csukott modellek fűtésellátva kerülnek eladásra. Természetesen ezen is megtalálhatjuk mindazt, ami egy elsőrendű csukott automobil luxusszerelési cikkeihez tartozik.



Chrysler „Imperial 80” Roudster.

Bátran állíthatjuk, hogy nagyon kevés piacra kerülő automobil rendelkezik olyan konstrukciós kiválóságokkal, mint a Chrysler „Imperial 80”, mely éppen ezért különös érdeklődésre tarthat számot azok körében, akik egy minden részében tökéletes, minden célnak megfelelő és elsőrendű külsejű automobilt óhajtanak.

A Chrysler „Imperial 80” adatai

Hengerszám 6.

Furat 88 mm.

Löket 126 mm.

Hengerűrtartalom 4.596 liter.

Olajozás magasnyomású körfolyós szűrővel és hűtéssel.

Hűtés Thermostat-tal szabályozott, centrifugál-szivattyús.

Elektromos felszerelés Remy dynamó és indító-motor, akkumulátor.

Gyújtási időpont beállítás félautomatikus.

Kupplung száraz, egylemezes.

Sebességek száma 3 előre, 1 hátra.

Hátsóhid fél lebegőrendszerű, Banjo-típus.

Fékek Lockheed-rendszerű, hidraulikus négykerékfék és kézi pótfék a kardánon.

Elsőkerék tengely csőkeresztmetszetű, Chrom-Molybdän acélból.

Rugózás elől és hátul félelliptikus.

A kocsi teljes hossza 4790 mm. beleszámítva a lökhárítót.

Pneumatikok 30.6×20 méretű ballon.

Az 1927. évi Francia Motorkerékpár Grand Prix

Győztesek: Norton, Velocette, Crabtree-Jap
Monet-Goyon

Augusztus 7-én futották St. Gaudens Pyreneus hegységbeli városka mellett „Circuit de Cominges” körön az 1927. évi Francia motorkerékpár Grand Prix-t. Nagy nevek, de meglehetősen kevés számú versenyző vett részt a klasszikus versenyben. A start a Garonne-folyó melletti kis Valentine faluban volt, ami arról nevezetes, hogy ott született a világháborúból ismert francia tábornok, Foch marsall. A circuit hossza 18 angol mérföld, vagyis 28.926 km. volt, javarészt hosszú egyenesekkel és néhány erősebb hajtókanyarral. A favoritok, mint Woods, Simpson, Porter és mások mind buktak és feladták a versenyt. Kitűnően futott az angol Norton-vezető Craig és a Velocetten-futó Longman, akik mindketten 100 kilométeren felüli átlaggal nyerték kategóriájukat. A verseny leggyorsabb körét általános bámulatra az angol AJS-vezető, G. E. Rowley (498 ohc. AJS) futotta 14:50.0-es idővel, ami 112.276 km. átlagsebességgel felel meg. A Sunbeam-vezető Walcker ezúttal második lett az 500-as kategóriában. A versenyben a franciák részéről egy pár igen érdekes beépítés indult. A Monet-Goyon gépek például mind királytengelyes svájci MAG (Motosacoche) motorokkal voltak beépítve, míg Perrotin Terrot-jában egy ohc Chater-Lea motort figyelhattunk meg. A volt Terrot-vezető Durand ezúttal egy új francia konstrukcióval, egy kétütemű kis 172 km. géppel startolt „La France” névvel, de a gép nem mutatott semmi különös formát.

A részletek a következők:

175 km. Távfolság: 248.976 km.: 1. Sourdöt (Monet-Goyon-Villiers) 3:01:40. Sebesség: 82.220 km., 2. Du-

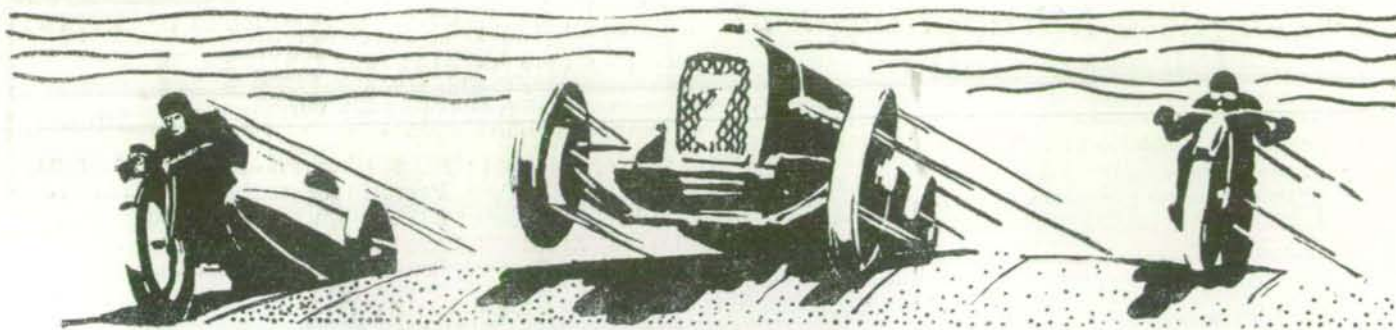
rand (La France) 3:14:38, 3. Rapeau (Rochester) 3:58:30. — 250 kcm. Távfolság: 278.640 km.: 1. S. A. Crabtree (246 ohv. Crabtree-Jap) 3:00:30. Sebesség: 91.723 km., 2. Coulon (246 ohv. Terrot-Jap) 13 másodperccel, 3. G. Davison (Levis) 3:25:20. — 350 kcm. Távfolság: 304.330 km.: 1. F. A. Longman (Velocette) 2:57:31. Sebesség: 102.820 km., 2. Boetsch (Magnat-Debon) 3:21:19, 3. Perrotin (Terrot-MAG) 3:52:43. — 500 kcm. Távfolság: 331.968 km.: 1. Jim Craig (490 ohc. Norton) 3:10:55.4. Sebesség: 106.570 km., 2. G. Walcker (Sunbeam) 3:15:24, 3. Gausorgues (Monet-Goyon-MAG) 3:23:13.

A „Kolberg-verseny” (Német T.T.)

Győztes: BMW, BMW BMW, OK-Jap, DKW

Július 30—31-én folyt le a „Kolberger Bäderrennen”, amit ma a németek a Tourist Trophy jelleggel ruháztak fel. Eddig a német TT. az Eifel-Rundfahrt volt. Tekintettel azonban arra a körülményre, hogy most az Eifel-hegységben áll a Nürburgring, az Eifel-Rundfahrt megszűnt. A versenyben összesen 66 gép indult. A külföldet a kitűnő angol vezető, Ashby és az immár BMW gyári vezetővé importált osztrák Karl Gall képviselték. A verseny legjobb idejét ezúttal a német BMW-menők érték el, akik ma Németországban olyan quintettel rendelkeznek, amit egy gyár sem mondhat el magáról. Bauhofer, Henne, Köppen, Steltzer és Gall valóban mindig igen erős együttest képviselnek. Talán egyedül az angol Norton-gyár dicsekedhet hasonló ötös csapattal (Bennett, Woods, Craig, Shaw és Denly), bár ez mintha kissé erősebbnek látszana. A versenyelőtti utolsó tréningnapon sajnálatos baleset történt. A kitűnő BMW-vezető, Bauhofer, az idei Targa Florio győztes, aki egyébként az Európa Grand Prix-n is bukott a Nürburgringen, egy autó porába kerülve bukott és a karját törte. Ez a baleset azonban nem gátolta meg a BMW-vezetőket, hogy három kategóriát ne vigyenek haza Münchenbe. Mindhárom győztes BMW-vezető 100 kilométeren felüli átlagsebességgel nyerte versenyét. Az angol Ashby biztosan nyerte kategóriáját. A részletes eredmény a következő: I. kör 27.698 km. Távfolság a 350, 500, 750, 1000 kcm. kategóriákban 332.380 km., a 175 és 250 kcm. versenyben 221.580 km. 175 kcm.: 1. Friedrich (DKW) 2:43:06.2. Sebesség: 81.220 km., 2. Henkelmann (DKW), az Európa Grand Prix győztes, 2:49:35, 3. Wittig (Neander) 2:55:30. — 250 kcm.: 1. Ashby (OK-Suprême-Jap) 2:32:18.6. Sebesség: 87.453 km., 2. Tennigkeit (N. S. U.) 2:37:29, 3. Hensch (Würtembergia) 2:43:06. — 350 kcm.: 1. Ernst (AJS) 3:40:47.3. Átlagsebesség: 89.764 km., 2. Ihle (Schüttorf) 3:42:28.2, 3. Engler (HRD-Jap) 3:58:18. — 500 kcm.: 1. Karl Gall (BMW) 3:14:28. Átlagsebesség: 103.231 km., 2. Schlutius (BMW) 3:29:32, 3. gróf Bismarck (BMW) 3:33:33.1. — 750 kcm.: 1. Henne (BMW) 3:08:47.3. A nap legjobb ideje. Átlagsebesség: 105.562 km., 2. Klein (DKW) 3:43:22, 3. Niemeck (BMW) 3:44:03. — 1000 kcm.: 1. Köppen (BMW) 3:11:58.1. Sebesség: 104.214 km., 2. Heck (Harley-Davidson) 3:23:28.2, 3. Gigenbach (Bayerland-Jap) 3:32:51.4.

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



A II. Jánoshegyi verseny

1927 szeptember 4.

Szeptember 4-én futják immáron másodízben a Szépjuhászné-vendéglőnél lévő starttól az Erber-vendéglőhöz a Pozsonyhegyre, illetve a jánoshegyi kilátó aljáig a II. Jánoshegyi versenyt. A pálya kitűnő állapotban várja a versenyzőket, a díjazás szempontjából pedig egyenesen pazar lesz a MAC második Jánoshegyi versenye. Sport-szempontról csaknem minden jeles magyar versenyző starthoz áll a klasszikus hegyiversenyen. Így a pályarekorder és szenzációs külföldi sikerei után hazatért Delmár Walter első indulása Budapesten a Jánoshegyen lesz. Mellette a magyar automobil- és motorkerékpársport legjobb képviselői, mint Szini János, gróf Széchenyi Miklós, dr. Feledy Pál, továbbá legjobb motorkerékpárosaink, mint Balázs László és Urbach László már leadták nevezéseiket, úgyhogy a verseny sikere tökéletesen biztosítva van. Az első nevezési zárlatig 20 motorkeréknár és 10 automobil nevezése áll a rendezőség előtt, de ismerve a magyar versenyzők lassú, illetve rendetlen munkáját, el lehetünk készülve, hogy majd csak a második nevezési zárlatra jön össze az a kontingens, amit várni lehet. Részünkről 40—50 indulóra számítunk.

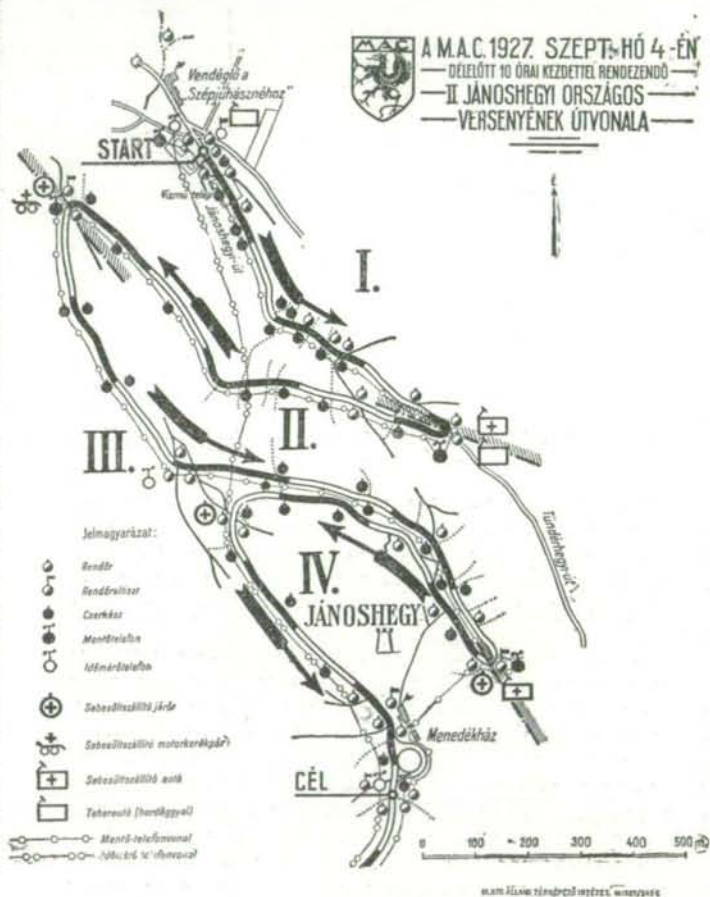
Az eddigi nevezések érdekessége a három nőversenyző indulása. A multévi versenyeken is már szépen szerepelt Wollemann Istvánné, valamint a Guggeren kitűnő időt kifutott Linzbauer Katalin mellé most egy újabb növeztő, dr. Bezilla Nándorné áll, aki férje New-Imperial sidecarján száll be a versenybe. Urbach László ismét három géppel indul, míg riválisa, Balázs, szintén két kategóriában áll ki. Sajnos, három nevezett versenyzőnk, Kovács Sándor, Zamecsnik Tivadar az UTE-pályán történt bukásuk folytán nem indulhatnak, bár utóbbi addigra valószínűleg helyrejön. Kétséges a Bugatti-vezető Heteés Sándor indulása is, aki a napokban egy tréningen a Jánoshegyre felvezető úton valósággal felborult kocsijával, de szerencséjére semmi különös baja nem történt. Kocsija azonban harcképtelen lett. Valószínű indulók még a két Wolfner. András báró Bugatti kompresszoros kocsiján, míg László Steyr sporton és régi, de még mindig kitűnő Zenith-Japjén is elindul.

Mindenesetre a rekordokért nagy harcok lesznek és ha az időjárás kedvezni fog, úgy valószínűleg minden rekord a multé lesz.

A versenyre eddig 2 vándordíj és 20 tiszteletdíj érkezett be. A díjak legtöbbje mesés ezüstserleg és művészi kivitelű bronzszobor. Ezúttal a MAC motorosztálya új plakettekkel lepi meg a verseny győzteseit és helyezetteit. Tiszteletdíjat adományoztak eddig vitéz Horthy Miklós Magyarország kormányzója, József főherceg tábornagy, a magyar királyi honvédfőparancsnokság, a m. kir. honvédelmi miniszter úr, a Magyar Fiat Művek, Balogh Arthur, Nyegrus Gyula, a Magyar Ruggyantaárugyár Rt., Lugossy Géza és József, Libik Albert, Dán Adrián és fia János, Berán Nándor, Pastéka András, Schütz Pál és

Távolság: 4230 méter

Csarada György. A fentiekén kívül a napokban érkezik meg a belga Minerva-gyár gyönyörű díja, amit speciálisan a MAC Jánoshegyi versenyére adott a nagy belga gyár, továbbá még 10—15 díj.



Itt adjuk a multévi Jánoshegyi versenyen felállított rekordokat:

Motorkerékpárok:

Urbach László (498 ohv. AJS) 3:41.4 mp. Sebesség: 68.779 km.

Oldalkocsis motorkerékpárok:

Urbach László (980 ohv. Brough-Superior-Jap) 4:01.8 mp. Sebesség: 62.977 km.

Túrakocsik:

Delmár Walterné (1816 Steyr) 4:44.8 mp. Sebesség: 53.469 km.

Sportkocsik:

Delmár Walter (4380 Steyr) 3:33.4 mp. Sebesség: 71.358 km. A nap legjobb ideje. Jánoshegyi útvonalrekord.

Szükséges-e kikupplungozni fékezés előtt?

Akármennyire hangoztatják egyesek, hogy „természetesen igen”, ez a kérdés legalább is megérdemli a részletebb megbeszélést. Egyesek támaszkodva éveken keresztül szerzett vezetői gyakorlatukra, a legnagyobb határozottsággal hiszik, hogy ebben a kérdésben adott igenlő feleletük feltétlenül helyes is, noha csupán megszokáson alapul.

A legtöbb vezetőiskola, a legtöbb automobilszakkönyv megemlíti, hogy: fékezés előtt a gázt levesszük és a kupplungot kiemeljük. Hogy a gázt levesszük, az természetesnek látszik, tekintve, hogy csak úgy tudunk fékezni, ha lábunkat a gázpedálról áttesszük a fékpedálra. Hogy a kupplungot egyidejűleg kiemeljük, az nyilván azon érzésnek köszönhető, miszerint a kocsí lassításánál a fékezendő szerveket elválasztjuk a hajtószervtől, azon hitben, hogy ily módon juthatunk legelőbb a nyugalmi állapothoz.

Mindennek dacára egyszerű megfontolás és a praxisban való kísérlet után rájöhettünk arra, hogy előnyösebb fékezésnél a motor, sebességváltó és hátsótengely közötti kapcsolatot fenntartani, vagyis a kupplungot „bennhagyni”. Egy véghezvitt kísérlet bizonyította például, hogy egy kocsí, amely 80 kilométeres sebességgel haladt, a kupplung kinyomása után 300 méteren keresztül még 50 kilométeres órasebességgel futott, míg bennhagyott kupplung esetében ugyanezen kocsival végzett hasonló kísérletnél a „kifutási sebesség” csupán 50 kilométer volt óránként. Ebből nyilvánvalóvá lesz az, hogy a kupplung ki nem emelése esetén a kocsí lényegesen jobban lassul, hála a kompresszió kifejtette ellenállásnak és az egyes géprészek súrlódásának. Ha azonban a kocsí rendkívül hatékony Servo-fékberendezéssel bír (pl. olvannal, melynek fékezőereje meghaladja az „m/sec²-ot”), akkor előállhat hirtelen és erős fékezésnél az az eset, hogy a motor gyorsabban forog, mint a lefékezett hátsókere-

Az „Automobil-Motorsport” klséi

FREUND J.

cinokgrafiai műintézetében készülnek.

Budapest V., Kálmán-u. 15. V. em.

keken keresztül áttételezett kupplung. Ennek folytán lassulás helyett gyorsulás áll be a kupplung bennhagyása esetén. Ez az eset azonban ritkán fordul elő, mikor is az előzetes, illetve a fékezéssel egyidejű kupplungkinyomásnak van helye.

Eltételezve tehát a rendes körülmények között a kupplung ki nem emelése folytán előállott fékhatásnövekedéstől, még a hátsó kerekek egyidejű blokározásának veszedelem is csökken. Mert ha mindkét hátsó kereket blokározni akarjuk, úgy a fentemlített esetben, a motort is teljesen le kell fékeznünk, ami bár lehetséges, de mégsem fordul elő olyan könnyen.

Tekintve, hogy különösen lucskos utakon a hátsó kerekek könnyen blokároznak, a bennhagyott kupplungon keresztül történő fékezéssel az ezzel járó kellemetlen és sokszor veszedelemes mellékhatásokról is megszabadulunk. Még egy előnye ezen eljárásnak, hogy ha nem akarunk megállni, hanem csak lassítani, akkor az újból bekövetkezett gyorsítás lényegesen símábban megy végbe, mint ha fékezés előtt a kupplungot kiemeltük volna.

A „Német Rekordnap”

Momberger (2.3 literes Bugatti-Kompresszor) 193 km.-el a nap legjobb idejét futja. — Delmár Walter (Steyr) fényes szereplése. — Alfter (980 Zenith-Jap) 187.793 km.-rel a leggyorsabb motorkerékpár. — Pompás Mercedes-Benz, Bugatti, Steyr- és Opel-eredmények

Augusztus 7-én zajlott le Freiburg mellett a már szokásossá vált német rekordnap, ami eredményeiben már kezdi megközelíteni a francia „Journée des Records”-ot. Ha ugyan Arpajonban már jóval a 200 fölé vitték a maximális teljesítményeket és Freiburgban még nem érték el a 200-at, az mitsem von le a német rekordnap eredményéből, mert viszont itt jelen esetben oly sok jó eredményt halmoztak össze, ami a versenyt egyenesen szenzációssá tette. Minket magyarokat elsősorban Delmár Walter eredménye érdekel. Delmár és kocsijának, a 4.5 literes Steyr-Sportnak szisztematikus és fokozatos javulása pompás. Rövid egy év alatt 144 kilométerről 174 kilométerig vitte fel kocsijának sebességét. Ez olyan teljesítmény, amit respektálni kell.

Ezúttal a világmárkák egy pár fényes eredményt produkáltak. Első helyen kell említenem a Bugattikat. Momberger 193 km.-es teljesítménye 2.3 literes kocsijával kitűnő, bár Campari múltévi 198 kilométerét nem tudta túlszárnyalni. Ugyanígy kitűnő dr. Karrer (Bugatti) 185 km.-es eredménye is. Meglepetésként hat a Mercedes-Benz versenykocsik és sportkocsik mesés átlagsebessége. A Targa Florió-győztes Werner 2 literes Mercedes-Benz kompresszorral 184 kilométerig vitte, míg Kimpel ugyancsak Mercedes-Benz a sportkocsik között abszolválta a legjobb időt, három kilométerrel verve Delmárt. Tekintetbe kell azonban vennünk, hogy míg Delmár motorja csak 4.5 liter hengerűrtartalmú, addig Kimpel Mercedes-Benzje jóval az 5 liter felett volt. Gyönyörű eredményt ért el még dr. Ulrich kis 1100 kcm. Opel-Sportjával, aki 124 kilométerig vitte. A kitűnő Steyr-vezető Huldreich Heusser, ezúttal nem elégitett ki. Tőle többet vártunk.

Égészen elsőrangút produkáltak a motorosok. A svájci Alfter angol Zenith-jével kolosszális sebességeket ért el. Szólóban 187.793 km.-ig, oldalkocsival 159.645 km.-ig



Tengelyek, carterek, kazánok, motorhengerek, alumíniumtárgyak stb. speciális

HEGESZTÉSE

jótállással. Lokomotív vörösréz tűzszekrény hegesztése
Budapest, V. kerület, Dráva-utca 5. sz. Telefon: Lipót 909—88.

jutott. Alig maradt el tőle honfitársa Blickensdorfer, aki ugyancsak JAP beépítésű Brough-Superioron 186.721 km.-t futott. A motorkerékpáreredmények közül még kiemelendő Frey (HRD) és Franconi (Standard) teljesítménye.

A részletes eredmények a következők:

Motorkerékpárok 125 kcm.: 1. Schätzle (DKW) 45.26 mp. 79.540 km. — 175 kcm.: Müller (DKW) 33.00 mp. 109.090 km. — 250 kcm.: 1. Gerlach (Standard) 29.54 mp. 121.662 km. — 350 kcm.: 1. Franconi (Standard) 24.24 mp. 148.392 km. — 500 kcm.: 1. Frey (HRD) 25.46 mp. 141.398 km. — 750 kcm.: 1. Theissen (Tormax-Jap) 25.18 mp. 142.970 km. — 1000 kcm.: 1. Alfter (Zenith-Jap) 19.17 mp. Sebesség: 187.793 km. 2. Blickensdorfer (Brough-Superior-Jap) 19.28 mp. Sebesség: 186.721 km.

Motorkerékpárok oldalkocsival. 600 kcm.: 1. Goehler (Imperial) 32.51 mp. Sebesség: 110.735 km. — 1000 kcm.: 1. Alfter (Zenith-Jap) 22.55 mp. Sebesség: 159.645 km.

Sportkocsik. 500 kcm.: 1. Hoepfner (Hanomag) 49.96 mp. Sebesség: 75.432 km. — 1100 kcm.: 1. dr. Ulrich (Opel) 28.97 mp. 124.266 km. — 2000 kcm.: 1. Kappeler (Simson-Supra) 29.96 mp. 124.352 km. — 3000 kcm.: 1. Escher (Bugatti) 22.37 mp. 160.929 km. — 5000 kcm.: 1. Delmár Walter (Steyr) 20.66. Sebesség: 174.334 km. — 5000 kcm. felül: 1. Kimpel (Mercedes-Benz) 20.29 mp. 177.472 km.

Versenykocsik. 500 kcm.: 1. Bauer (Hanomag) 40.15 mp. Sebesség: 89.663 km. — 1100 kcm.: 1. Financo (Scap) 29.04 mp. Sebesség: 123.966 km. — 1500 kcm.: 1. dr. Karrer (Bugatti) 22.03 mp. Sebesség: 163.413 km. — 2000 kcm.: 1. Werner (Benz-Mercedes) 19.55 mp. Sebesség: 184.143 km. — 3000 kcm.: 1. Momberger—Frankfurt a. M. (Bugatti) 18.69 mp. A nap legjobb ideje. 193.029 km. 2. dr. Karrer (Bugatti) Zürich 19.42 mp. Sebesség: 185.375 km. — 5000 kcm.: 1. Huldreich Heisser (Steyr) 21.49 mp. Sebesség: 167.597 km.

Motorkerékpár-képviselések

Zenith-Jap Vezérképviselet: VII., AKÁCFA-UTCA 7	Chater-Lea Vezérképviselet: Szántó László, Budapest VI. kerület, Andrásy-út 34. sz.	BSA Schmalcz József Auto-palota Budapest, VII., Dohány-u. 22
JAMES Bruck Nándor és fiai Budapest, VIII., József-körút 10.	HRD Lantay Ede Budapest, VI., Révay-utca 14.	COTTON LANTAY EDE Budapest, VI., Révay-utca 14.
Velocette LANTAY EDE Budapest, VI., Révay-utca 14.	PEUGEOT LANDY FERENC Budapest, VI., Vörösmarty-u. 51/a.	RUDGE Bruck Nándor és fiai Budapest, VIII., József-körút 10.

Automobil-vezérképviseletek

Hotchkiss

AUTO-PALOTA

Schmalcz József

Budapest, VII., Dohány-u. 22

Telefon: T. 125-68

DONNET-ZEDEL

AUTO-PALOTA

Schmalcz József

Budapest, VII., Dohány-u. 22

Telefon: T. 125-68

BALLOT

Wilheim Sándor

Budapest, V., József-tér 11

Telefon: Teréz 76-09

FORGALMI HIREK

A fényszóró és a felírás. (Krizsanez kapitány úr figyelmébe!) Ismét igen sok panaszos levél érkezik be hozzánk autós és motorkerékpáros körökből, hogy a rendőrlégénység megállítja az autókat és motorokat a vámon kívül, ha a fényszórót használják. Tökéletesen igazuk lenne a rendőröknek, ha ott világos volna. De hogy lehet világosság a vámon kívül, amikor a vámon belül sincs. Különösen Budafoke—Nagytétény és a gödöllői útszakaszon fordultak elő az utóbbi napokban tömeges felírások. Kérjük a közlekedési ügyek vezetőit, has-sanak oda, hogy ott, ahol olyan sötétek az utak, legyen az Budapest közvetlen közelében, hogy ott veszély nélkül közlekedni nem lehet, engedjék meg a fényszóró használatát, illetve ne akadályozzák meg, mert tudomásunk szerint a rendelet a vámon kívülre nem vonatkozik.

*

Hogy milyen dzsungel van a rendeletek terén, arra a következő eset jellemző. A minap egy rendőr megállít egy automobilistát, hogy dobja el a cigarettáját, mert rendelet van rá, hogy a vezetőnek nem szabad cigarettázni. Mi eddig hasonló rendeletet nem ismerünk, de lehet, hogy van. Igen kérjük, hogy az államrendőrség küldje meg nekünk az efajta rendeleteket, hogy azokat leközlhessük.

*

Csak a minap kaptuk meg az államrendőrség közlekedési ügyosztályától az „Alagút” új rendjét. Konstataálnunk kell, hogy az abban foglaltakat az államrendőrség közegei egészen helytelenül értelmezik. Tanúi voltunk az alagútban már több felírásnak, amikor személyautó előzött egy konflikt és a személyautót felírták. A rendeletben külön ki van emelve, hogy csupán személyautónak nem szabad személyautót előzni, más mindent lehet, ennek folyományaképpen motorkerékpáros, oldalkocsis és személykocsi minden más járművet előzhet. Kérjük tehát a Lánchíd és környéke közlekedési rendőrségének vezetőit, hogy őrszemeiket ilyen irányban oktassák ki. (Lásd az új rendelet idevágó pontját.) A motorkerékpárosokat és automobilistákat pedig figyelmeztetjük, hogy ezentúl vigyék magukkal a rendeletet és mutassák meg az illető őrszemeknek. Ez ugyan keveset fog használni, de azért mégis némileg fedve vagyunk.

*

Kardlapozó közlekedési rendőr. (Krizsanez kapitány úr figyelmébe!) A minap este fél kilenc óra táj-

ban a Fő-utcán haladtam gépkocsimmal, amidőn a Lánchídhöz értem, arra lettem figyelmes, hogy a keresztezésnél álló K-rendőr (Szám: 1757.) kirántja a kardját és egy a hidon, a Fő-utca felé ereszkedő kerékpárosra rácsap. A kard olyat szikrázott, akár egy ménló patája a kövezeten. Természetesen azonnal leszálltam és átszaladtam az eset színhelyére, amikor megdöbbenéssel tapasztaltam, hogy a kerékpáros lapunk munkatársa, Krisz Ferenc okl. gépészmérnök. A világ legcsendesebb embere, nem vétett még életében senkinek. Egész nap tanít egy soffőriskolában és este hazaigyekezik édesanyjához. Üres óráiban egy budai cserkészcsapat vezetője. Kultúrember, aki feltétlenül megérdemelte a kardlapot. (!?) Hogy miért volt a 1757-es biztos úr olyan szigorú, azt nem tudjuk, de bűne az volt, hogy lámpája nem égett. Természetesen azonnal igazoltatták, de ez nem használt, mert a szigorú 1757-es bekísérte, mint valami rablógyilkost, dacára, hogy társa, a 1696-os ezt nem tartotta szükségesnek. (Nagyon derék, józan ember, akit dicséret illet.) Részünkről jogosulatlan fegyverhasználat és hivatalos hatalommal való visszaélés miatt megtettük a jelentést az államrendőrség főkapitányánál és a m. kir. törvényszéknél. Fenti eset határozottan ártott a rendőrségnek, mert a csoportosuló 30—40 ember mind élénken pertraktálta az esetet. Reméljük, a gyorsan lobbanó 1757-es megkapja méltó büntetését.

*

Megtörtént a lehetetlen. Megjavították a budai Hunyady János-utat és megtörtént a lehetetlen. Három keresztben épített kőátjáró eltűnt, három bukkanóval kevesebb van Budapesten. Egy még bennmaradt, de reméljük, a kerület derék főtanácsosa szerét teszi majd annak is, hogy az is kikerüljön. Tehát mindent lehet. Nem lett belőle közgyűlési interpelláció, nem kap fegyelmet a főtanácsos és rend van. Három bukkanóval kevesebb. Jól esik ez nekünk, mert ebben mi is ludasok vagyunk. Éljen Eperjessy Béla, a kerület műszaki főtanácsosa. Nemsokára tesszük nála tiszteletünket újabb bukkanók érdekében.

*

Megírtuk, annakidején, hogy a taxiszfájra idején egy soffőr belefutott kocsinkba hátulról. Csodálatos, de még máig sem kaptunk ebben az ügyben idézést. Az eset az Oktogon-téren történt, június közepén. A taxivállalat pedig késik a kárt megfizetni, mert azt mondja,

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



majd ha megítéli a rendőrség a taxisoffőr hibásságát. Némileg különös az eset. No de várunk. Máskor 10 nap alatt már ott az idézés és ha nem fizetünk, eljönnek értünk reggel 5-kor.

A „Felügyelet nélkül hagyott vasútkeresztezések” Franciaországban évente hatalmas áldozatokat követelnek. A legújabb kibocsátott hivatalos statisztika szerint:

1922-ben	20 szerencsétlenség	52 halálessettel
1923-ban	72	42
1924-ben	60	39
1925-ben	74	55
1926-ban	70	59

Érdekes, hogy Franciaország, mely egyes esetekben annyira vigyáz az életbiztonságra, jelen esetben bizony nem igen mutatja azt az elővigyázatot, amit el lehetne várni. Magyarország ebben az irányban elég jól áll. Hiszen már évek óta nem volt példa vasút és automobil összeütközésére.

A Miskolc—lillafüredi műút. A Miskolcon megjelenő „Reggeli Hírek”, mely kétségtelenül a vidék legjobb napilapja és állandó automobil és motorkerékpárvonatot tart fenn a legmodernebb alapon, hatalmas cikkben kel ki az alig egy hónapja megnyitott Miskolc—lillafüredi műút állapotát illetően. „Diósgyőr, mely a műút révén határozottan belekerült az országos forgalomba, — írja a Reggeli Hírek — a leghatározottabban ellensége a jó útnak. Egy hónap leforgása óta még egyszer sem öntözték az új utat, azon még csak nem is söpörtek, de megállapítható, hogy az új műút lett Diósgyőr szemétdombja. Ha tovább is ilyen közönnyel viselkedik Diósgyőr az új út iránt, úgy csakhamar megtörténik, hogy tönkremegy.” Ügylátszik, a vidék is tudatára ébredt már az utak karbantartásának. Üdvözljük a kitűnő miskolci sajtót, mely hasonlóan a mi eivünkhez, lándzsát tör az utak érdekében.

56.771. szám. fk. I. 1927. A m. kir. állami rendőrség budapesti főkapitánysága. Rendelet. Az Alagútban való közlekedést a 424—1892. számú kgy. szabályrendelet szabályozza. A gépjárművek számának legutóbbi időben történő rohamos szaporodása következtében az Alagútban is oly nagy mértékben emelkedett a forgalom, hogy az akadálytalan szabad közlekedés lebonyolítása csak a fent idézett kgy. szabályrendeletben foglalt intézkedéseknek a kiegészítésével biztosítható. Addig is, amíg Budapest Székesfőváros törvényhatóságának előterjesztése alapján módjában lesz a több, mint 35 év óta érvényben lévő kgy. szabályrendelet a jelenlegi közlekedési kívánalmaknak megfelelően kiegészíteni, a gyalog- és járműveken közlekedő nagyközönség személy- és vagyonbiztonságának megóvása, valamint a szabad közlekedésének biztosítása céljából az 1881. évi XXI. t.-c. 7. és 8. §-ai alapján a következőket rendelem el: I. A gyalogközlekedésről: 1. A gyalogosok mindig a menetiránynak megfelelő jobboldali gyalogjárón kötelesek haladni. A gyalogjáróról a kocsitüstre lelépni tilos. 2. A gyalogjárón megállni, csoportosulni, vagy a közlekedést akadályozni tilos. 3. A kocsitüsten gyalogosok nem közlekedhetnek. Azok a gyalogosok, akik félkézzel hordható poggyásznál nagyobb terhet visznek magukkal, az Alagutat nem vehetik igénybe. II. A járműközlekedésről: 1. Reggel 7 órától este 9 óráig az Alagútban teherjárművekkel, kézikocsival, taligával és kerékpárral közlekedni tilos. Ezen idő alatt a kerékpárt kézzel sem szabad az Alagúton átvezetni. 2. Ez a rendelkezés nem vonatkozik: a) két- és háromkerekű motorkerékpárokra, b) az olyan üzleti kihordó gépkocsikra, amelyeknek hasznos terhelése 1500 kg.-nál nem nagyobb, c) a posta és gyorszállító vállalatok lófogató és gépjármű teherkocsiaira. 3. a) az Alagútban a gépkocsi-vezetők csak kézikürttel jelezhetnek, b) személyszállító gépkocsival személyszállító gépkocsit megelőzni tilos. Aki e rendeletet ellen vét, az az 1881. évi XXI. t.-cikk értelmében kihágást követ el és az idézett törvénycikk 8. paragrafusa alapján a 63.800—1926. I. M. rendelet értelmében 40 pengőig terjedhető pénzbüntetéssel, behajthatatlanság esetén megfelelő tartamú elzárással büntetendő. Ez a rendelet azonnal hatályba lép. Budapest, 1927 augusztus hó 12. Szeszlér Hugó helyettes főkapitány.

Értesítjük mindazokat, akiket illet, hogy Szendrő közéből Rudabánya felé vezető Szendrő—Szuhog—rudabányai th. közúton a Boldván át vezető Boldvahíd átépítése miatt a forgalom elől elzárattott.

Felhívandó a figyelem arra, hogy Rudabányára az út nem Szendrő közén, hanem Sajókaza, Felsőnyárad és Felsőkelecsény községeken át teendő meg.

Miskolci m. kir. államépítészeti hivatal.

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

Hírek

A világ egyik legöregebb automobilja. Az egyik angol napilapban a minap a következő hirdetés volt olvasható: Eladó egy 1825. évben gyártott, belső kormányos, csukott Standard-Piccadilly automobil. Ára 125 angol font. Tekintettel arra, hogy a kocsi valószínűleg egyike a világ első automobiljainak, az angol kormány, mint múzeális ereklyét, a kocsi megvételét magának tartotta fenn.

Az Ardie-képviselő, mely financiai okokból már kétszer megszűnt, most ismét felújulni szándékozik. Ezúttal a Német-Magyar Kereskedelmi R.-t. Budapest, V., Nádor-utca 24. sz. vette át a képviselő pénzügyeinek rendezését és vezetését. Az Ardie-Jap motorkerékpárok igazán már megérdemelnék, hogy nyugodt otthonhoz jussanak, különösen Magyarországon, ahol Tourist Trophy győzelme óta a lehető legjobb hírnévnek örvendenek.

A turini „FIAT” gyár is nevezett az Európa-bajnokságra, bár őszintén szólva nem sok reményünk van, hogy induljon is. A két 1.5 literes kocsi vezetője Maserati és a jeles olasz vezető, Bordino lenne. Hír van arról, hogy a FIAT-gyár ezúttal viszi először versenybe új modelljét, amit már két év óta próbálnak ki Turinban. Ez a motor egy egészen különös konstrukció. Egy 12 hengeres 1.5 literes motorról van szó, ahol az összes hengerek egy blokkban vannak. Tulajdonképpen csak hat henger áll fenn, mert minden hengerben 2 dugattyú mozog, tehát kettős hengerekkel állunk szemben. Mindkét dugattyúrendszernek külön tengelye van. Mindkét tengely fogaskerekek útján egy főtengellyel van összefüggésben. Természetesen a motor kompresszorral is el van látva. Forrásunk szerint még nem biztos, hogy a FIAT-művek ezzel az új konstrukcióval szállnak sikra, annyi azonban bizonyos, hogy az utolsó évek legérdekesebb motorjával állunk szemben. Minden ellenkező hírek szerint a motor négyütemű és állítólag kitűnő hatásokkal dolgozik. Majd elvállik szeptember 4-én.

A napokban az alant közölt levelet kaptuk. Nem első és nem is utolsó. Mivel azonban hangja és tartalma a legpregnansabban is megvilágítja a mai helyzetet, közlésre adjuk olvasóinknak. Többet ér ez a levél nekünk 15 oldal hirdetésnél. Ez a megbecsülés és tisztelet jele. Egyik vidéki előfizetőnk küldte be nekünk.

Kedves Automobil Motorsport!

Régóta különös figyelemmel olvasom az Automobil Motorsport bizonyos irányú cikkei s ezzel kapcsolatban volna egy indítványom. Ne sajnálja az Automobil Motorsport egyes példányait és küldje el azokat ingyen

azok címére, akiket illet, küldje el úgy, hogy a lap az illető cikkénél legyen összehajtván, az illető cikk piros ceruzával aláhúzva. Jó lesz az egyeseknek a reggelije mellé. És aztán előre a megkezdett úton, mert az Automobil Motorsport útja az igazság, az önzetlenség, a hivatottság és az igazi automobilszeretet útja. Előre bátran, mert igenis ostromozni kell és az igazságot meg kell írni. A bojkott-mumust is éppen az igazság fogja megfojtani. Mert én azt hiszem, hogy nagyon sokan vannak, akik úgy gondolkodnak, mint az Automobil Motorsport és azt hiszem, hogy ezek mindig többen lesznek.

Most egyik első dolog lenne az illetékes helyen eljárni, hogy a csendőrséget ne használják fel az automobilizmus ellen. A csendőrség nem arra való, annak ezer más és sokkal fontosabb feladata van. Ezt úgy értem, hogy az, amire most újabban felhasználják, t. i. hogy kiállítják a falukba autókat felirogatni, az igazán fölösleges munka, mert javítani semmin se javít, de elkeseredést szül és a mi kiváló csendőrségünk tekintélyét rontja.

Egyelőre tehát tölem csak ennyit, nagyon elfoglalt ember vagyok s bizonyára ennyit se írtam volna, ha meggyőződése nem diktálta volna mindezt. Maradok tisztelettel, Magyaragencs, augusztus 17. Szücs Ervin.

Legújabb versenyeredmények: Coppa Montenero. Livorno. Olaszország. Távoleség: 225 km. Abszolút győztes: Emilio Materassi (2 literes Bugatti-Kompressor). Részletes eredmények: 1100 kcm.: 1. Zampieri (Amilcar) 3:08:47. Átlagsebesség: 71.510 km., 2. Tassara (Derby) 3:18:10. — 1500 kcm.: Marano (Bugatti) 2:59:46. Sebesség: 75.095, 2. Borzacchini (Maserati) 2:59:53. — 2000 kcm.: 1. Materassi Emilio (Bugatti) 2:47:18. Sebesség: 80.693 km., 2. Nuvolari Tazio (Bugatti). 3:49:00, 3. Cortese (Itala) 3:02:27. — 2000 kcm. felül: 1. Bertocci (Alfa-Romeo) 3:26:11. Átlagsebesség: 65.553 km. Leggyorsabb kör: Materassi (Bugatti) 16:34. Sebesség: 81.488 km.

Augusztus 28-án futották le első ízben az Osztrák Motorkerékpár Nagy Díjat egy 6 órás sebességi verseny keretében. A kör hossza 10.075 méter, ami nagyrészt egyenes és csupán 3 hajtókanyarból, 3 S-kanyarból és 3 igen könnyű kisebb kanyarból áll. A verseny Wien mellett a Vösendorf—Hofallée—Biedermannsdorf—Laxenburgerallée—Vösendorf háromszögön lesz lefutva. A versenyre 40 nevezés érkezett, köztük a német BMW-vezetők és a DKW-menők, valamint az összes Puch-vezetők. A verseny eredményét jövő számunkban közöljük.

REX
BENZIN

A
Cyklop
garage-ban
éjjel-nappal
kapható

REX
MOTOROIL

A hatóságok és a benzinkútak. Bár az ország benzinkútakkal való ellátása lassan-lassan állandóan javul, mégis a benzinvállalatok részéről nagy a panasz a hatóságok lassúsága és okvetetlenkedése ellen, amelyek egy-egy újabb benzinkút felállításánál megtörténnek. Egy-egy újabb kút iránti kérvény elintézése minimum 1 év. Legyen az engedélyező város, kisváros, falu, megye, vagy magános. A hatóságok nem tudják megérteni, avagy nem akarják megérteni, hogy a benzinkútak mennyisége egyúttal egy ország kultúráját jelenti. Itt a szabad versenyt megakadályozni nem szabad. Mennél több a kút, annál olcsóbb lesz a benzin. Mennél több a kút, annál magasabb a kultúra. A leglehetősebb kifogásokkal élnek a hatóságok egyes helyeken az engedély meg nem adása esetén. „Szűk az utca, zavarja a korzón sétálókat”, „már egy van és többre nincs szükségünk” stb. Utóbbi a leggyakoribb. Szolnokon például van egy kút. Itt ezideig senkinek sem sikerült újabb kút engedélyhez jutni. A kút kezelője, mint tudvalevő, a szolnoki polgármester veje. Azzal is érvelnek egyes helyeken, hogy a benzinkútak tűzveszélyesek. Érdekes, ami az egész Amerikának és Nyugat-Európának nem tűzveszélyes, az a mi kis Magyarországonk egyes kisvárosainak tűzveszélyes. Igazán el kell hogy neveljük magunkat. Külföldön egyes városokban egymás mellett áll 3—4 különböző vállalat kútja, Párisban 10—12, de nálunk 2 már túl sok egy helyen. Egy kis jóakarattal itt is lehetne segíteni a bajon. A benzinkút nem biztosít előjogokat.

Előtörőben a Mercedes-Benz. Bizonyára feltűnt olvasóinknak, hogy a Mercedesek és a Benzek a fúziót megelőzően nem igen indultak versenyeken. Ennek oka abban rejlett, hogy a két gyár minden idejét a belső ügyek megszilárdítására fordította, de egyben megkezdette csendben és lassan a munkát. Porsche, a Mercedes-Benz-gyár konstrukciós osztályának és versenyszakosztályának vezetője az utolsó két évet nagy munkában töltötte el. A munka eredménye most kezd kibontakozni. Carraciola és Merz biztos és szenzációs győzelmei a Nürburg-Ring megnyitóversenyben, valamint a Német Nagy Díjban voltak ezen munka első nagyobb gyümölcsei. A Mercedes-Benz kompresszorok, melyekről már a nagyvilág azt mondta, hogy bizony nem képesek sebesség szempontjából vetekedni a francia és angol kocsikkal, alaposan rácáfoltak a mende-mondára. A freiburgi kilométernapon a Werner által futott 184 kilométeróra a 2 literes versenykocsi-kategóriában sejtetni engedte, hogy a Mercedes-Benzek sebesség dolgában is megérették már arra, hogy a következő év Grand Prix-jén megjelenhessenek. És tekintettel arra, hogy a jövő évben a limit megszűnt és nincsenek többé 1.5 literre limitálva a résztvevő kocsik hengerűrtartalmai, nagyon lehet, hogy a németek egy 3 literes versenykocsival fognak kijönni a porondra. Annyi bizonyos, hogy fejlődés tekintetében a Mercedes-Benzek már régen elérték az európai követelményt és valószínűleg rövidesen ott látjuk őket megint a Targában és a nagy díjakban.

A Freiburg mellett a Feldberg hegyversenyben 12 kilométeres távon, 750 méter magasságkülönbséggel és 150 nehéz kanyarodóval lefutott hegyverseny legjobb idejét Rosenberger (Mercedes-Benz) futotta. Ideje 10:10 mp. Sebesség: 70.797 km. Rosenberger idejét nagy hengerűrtartalmú versenykocsin érte el. A nap második legjobb idejét Merz (Zürich) érte el 2.3 literes Bugattin 10:17.6-al, míg harmadik Werner lett 2 literes Mercedes-Benzben 10:38 alatt. A sportkocsik között Carraciola (Mercedes-Benz) 10:23-al, míg Delmár Walter (Steyr) 11.04 mp. alatt szintén biztosan nyerte kategóriáját, újabb dicsőséget hozván a magyar sportnak. A motorkerékpár-kategóriák legjobb idejét Bussinger (AJS) futotta 10:50.61-el.

A 6 napos 1000 mérföldes skót megbízhatósági versenyen ismét a JAMES győzött a csapatversenyben. Ezen a téren a JAMES mondhatni le-



DOUGLAS

mindenütt

V E Z E T

Vezérképviselő

VI. kerület,
Podmaniczky-
utca 18.

győzhetetlen. 1924 óta minden évben, akár angol, akár skót, vagy nemzetközi 6 napos 1000 mérföldes versenyt futnak le, a JAMES mindenütt az élen halad és kenterben győz. Figyelembe véve a nehéz terepet, amelyen angol lelkiismeretességgel ezeket a megbízhatósági versenyeket rendezik, nem lehet ezeken az eredményeken átsiklani anélkül, hogy e kiváló minőségű angol motorkerékpár nagysikerű teljesítményéről meg ne emlékezzünk. Egyébként a Motor-Cycling június 29-iki számában is nagy elismeréssel méltatja hosszú cikk keretében a JAMES motorkerékpárok kiváló konstrukcióját. A JAMES a nevezetesebb idei versenyeken többek között 91 aranyérmét és két Team-Prixet nyert.

Megérkeztek az új Chater-Lea motorkerékpárok. A világhírű angol Chater-Lea, melynek híre különösen W. D. Marchant világrekordjai folytán lett ismeretes, nem régen Budapesten is képviselést nyert, ezuttal immár másodszor. Az új képviselő nagy ambícióval látott a kitűnő angol gyártmányok népszerűsítéséhez. Egyik kitűnő talentumos menőnk, Meggyessy Zoltán máris megvette az első királytengelyes (ohc) Chater-Lea (olvasd: Cseter-li) gépet és a jövőben ezzel fog versenyezni. A Chater-Lea az angol elite-márkákhoz tartozik. Alacsony, stabil és típusainak megfelelően rendkívül gyors. Az új Chater-Lea modellek az Andrássy-út 34. sz. alatt láthatók.

Nagy az elkeseredés egyes kiskocsi behozatali cégek körében a rettenetes magas karosszériavámok ellen. Például ha meggondoljuk, hogy a kis 500 km. német Hanomag karosszériájának váma ugyanannyiba kerül, mint egy nagy 6 üléses luxuskocsié. Igazán nem értjük, miért nem érvényesül a méltányosság a vámok kivetésénél. Egy kis kocsit, mint a Hanomag, melynek ára alig haladja meg egy oldalkocsis motorkerékpár árát, erősen szenved a karosszériavám határozottan indokolatlan kivetése miatt. Ezek volnának azok az esetek, amikor a Királyi Magyar Automobilklubnak kellene interveniálni az illetékes hatóságoknál. Ilyenkor kellene minden súlyát igénybe venni.

Az új autódadó. Amint illetékes helyről értesülünk, a kereskedelemügyi miniszter úr a gépjárművek közötti adójáról szóló törvénytervezetet mindjárt az őszi ülészek kezdetén a törvényhozás elé kívánja terjeszteni. Minthogy a tervezet adóalapul a gépkocsit magát jelöli meg, a fizetési kötelezettség pedig azt terheli, akinek nevén a gépkocsi a törvényben megjelölendő napon a nyilvántartásban szerepel, a gépkocsitulajdonosok saját jól felfogott érdekükben cselekszenek, ha a gépkocsi tulajdon-változását az előírt alakításoknak megfelelően az illetékes rendőrhatalóságnál minél sürgősebben bejelentik. Az adókivetési előmunkálatok ugyanis már legközelebből megindulnak, ennél fogva kellemetlenségek elkerülése végett kívánatos, hogy a szóbanforgó bejelentések minél hamarabb megtéssenek. Amennyiben t. i. a gépjármű tulajdonának átírása meg nem történt, ámbár az elidegenítési ügylet különben teljes joghatállyal jött létre, az adó a nyilvántartásban szereplő, vagyis a korábbi tulajdonosra fog kivetetni és a kivetés elleni felszólamlás nem lesz figyelembe vehető.

A Rudge-gyár magyarországi vezérképviselése, a Bruck-cég, a napokban érdekes küldeményt kapott. A Rudge-gyár ugyanis elküldte a f. hó 18-án megnyílt vasipari kiállításra a Rudge-motor és sebességváltó kereszttetszeit, melyeket eddig féltve őrzött és csak hosszas kapacitálás után bocsátott magyar vezérképviselőre rendelkezésére. Roppant ügyes megoldás folytán egy forgatókar segítségével pontosan megfigyelhető úgy a motor, mint a sebességváltó működése. Érdeklődésükön felül ezek a kereszttetszetek működésük precizitásával igazolják a Rudge-motor kifogástalan konstrukcióját.

„A modern automobil”. Streihammer Antal műszaki tanácsos, az állami gépjárművezetői tanfolyam tanára tollából immár annak III. bővített kiadása jelenik meg. A gépjárművek rohamos térfoglalásával lépést tart az idevonatkozó műszaki irodalom is, mert aránylag rövid időközökben merül fel egy-egy új kiadás piacra hozásának szüksége. Az előttünk fekvő legújabb kiadás előnyösen tűnik ki azáltal, hogy szakítva a katalógus-szerű leírásokkal, a gépjárművek általános működési elveinek megvilágítása után, általánosan elfogadott részleteket és típusokat tárgyal; és csupán a gyakorlatban előforduló, kezelési tennivalókkal, zavarok felkutatásával, a karbantartás és üzemi dolgokkal foglalkozik; emellett súlyt vet a jövedelmezőségi és pénzügyi szempontok kidomborítására is. Egyszóval a gyakorlatból és tisztán a gyakorlatnak szól. Mindenkinél, aki gépjárművekkel valamelyes vonatkozásban áll — és ez alól ma már alig tudnánk kivételt mondani — a könyvet, a tárgykörnek egyszerű, világos, áttekinthető és emellett szakszerű kezelése miatt melegen ajánlhatjuk.

BSA asztaltársaság. Jellemző a BSA motorke-rékpárok nagy elterjedésére, hogy a közelmúltban Budapesten asztaltársaságot alapítottak. A BSA motorosok minden csütörtökön este tartják összejöveteleiket az V. ker. Szabadság-kávéházban. Az asztaltársaság tagjai természetesen más márkájú motorost is szívesen látnak körükben és egyesülésük célja a bajtársi szellem ápolása és kiépítése.

„Autó Üzemnapló”. Már mult számunk egyikében megemlékeztünk, hogy Breuer B. Armand, okleveles gépészmérnök, törvényszéki hites szakértő egy igen praktikus könyvet szerkesztett, mely mondhatni, minden automobilistának nélkülözhetetlen. A keménykötésű, 20 cm. magas és 15 cm. széles, két újjnyi vastag könyv általános és üzemi részből áll. Az általános részben lévő nyilvántartási oldalak a következő alcímeket viselik: A) A gépjármű adatai. B) A tulajdonosok jegyzéke. C) a vezetők nyilvántartása. D) A kézi szerszámok jegyzéke. E) Az átvételkor számbaveendő felszerelések. F) Tartalék alkatrészek. II. Üzemi rész. 1. Üzemi előírások. 2. Tömlők. 3. Köpenyek. 4. Évi gumi számadás. 5. Üzemanyag-fogyasztás. 6. Kenőanyagfogyasztás. 7. Különböző anyagok fogyasztása. 8. Javítások. 9. Garage és chauffeur. 10. Különböző kiadások. 11. Az autótartás évi költségei. 12. Országúti túranapló. A könyv terjedelme 100 oldal, kitűnő erős papíron. A kitűnő segédkönyv, mely igazán minden motorke-rékpárosnak és automobilistának szinte nélkülözhetetlen, mátlól kezdve szerkesztőségünkben is kapható. Ára 6 pengő, amihez a portóköltség járul. Levelezőlapon megrendelhető szerkesztőségünkben.

A kistarsai Nova-gyár mint tudjuk, sajnos megszűnt. Az ott alkalmazásban lévő kitűnő motorosaink új hazába vándorolnak. Hild Károly, egyike a legnépszerűbb és legjobb motorke-rékpárosainknak, a budapesti Douglas képviseletnél talált otthont. Mint értesülünk, már a Jánoshegyi versenyen indul is egy ohv. 500 kcm. Douglas-on. A Nova-gyár másik kiváló exponense Kovács Andor, aki szintén több klasszikus versenyen képviselte sikerrel a Nova színeit, a budapesti BSA képviseletnél nyert alkalmazást. Ő is fog versenyezni. Részére már útban van egy 500 kcm. ohv. BSA. Mint látjuk, a jó szakembereket, a jó munkásokat mindenütt szívesen fogadják. A jól megalapozott hírnév sohasem árt, csak használ.

Materassi esete a Spanyol Grand Prixben. Olvasóink emlékeznek még, hogy Materassi, a kiváló Bugatti-vezető a Spanyol Grand Prix 31-ik körében egy szerencsétlen véletlen folytán, dacára vezető pozíciójának, kiesett a versenyből. A „Schweizer Sport” egy szemtanú elmondása alapján a következőképpen írja le az esetet, ami különösen Robert Benoist-ra, a kiváló Delage-vezetőre vet nagyon jó fényt. Mint emlékeztet, a két kiváló vezető a starttól kezdve szé-duletes versenyt futott. Hol egyik, hol a másik volt elől. A 31-ik körben Materassi vezetett 100 méterrel Benoist előtt, aki mint a macska várta a pillanatot, hogy újra előzhessen. Materassi úgy látszik, mindenáron győzni akart, mert bízva kocsija nagy stabilitásában, oly merészen vette az Ori-

SKF



Zajtalan svéd SKF automobilesapágák.

Küpgörgős-, hengergörgős- és golyócsapágák. Az összes „Ford”-csapágák. Speciális golyócsapágák a Citroën, Chevrolet, Fulck, Fiat, stb. autókhoz. Angol zoll méretű speciális motorke-rékpárcsapágák.

Magyarországi vezérképviselet:

GREINITZ-PIRKNER

Vaskereskedelmi és Ipari Rt.

BUDAPEST, IX., ÜLLŐI-ÚT 55. SZÁM


Kérjen árajánlatot!

SKF
kellő helyre
kellő
csapágyat

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


foló kacskaringós medre melletti kanyarodókat, hogy kocsija sokszor az országút egyik oldaláról a másikra vágódott és csaknem minden kanyarban súrolta a védőgátakat. Benoist a leírhatatlan nyugalom. Kocsija kitűnően akcel-rál és fékei fantasztikusan fognak. Biztosan követi az olaszt. Materassi ismét túl gyorsan rohan bele egy kanyarba. Vért-fagyasztó pillanatok következnek. Kocsija súrolja a védő-gátat és hátulja kifarol az árokmélyedésbe. Kocsija egy pil-lanatig oldalt csúszik előre. Materassi elrántja a kormányt, amire nekifarol a másik oldalnak, azt kb. 40 méteren sú-rolja, miközben az aluminium kerekének csavarja nekiütődik egy kőnek és a következő pillanatban a kocsik nekifut a kőfalnak és a szó szoros értelmében előre felborul. Materassi kirepül, de csodálatosképpen az utat szegélyező fűbe esik és semmi baja sem történik. Mit tesz Benoist, aki csupán 2 másodperccel van Materassi mögött. Hirtelen egy porfelhőt lát. Tudja, hogy valami történt. Teljes erejével fékez, mi-közben kétszer megfordul saját tengelye körül. A követ-kező pillanatban szétfoszlik a porfelhő és Benoist ott áll pár méternyire sértetlen ellenfele mellett. Pár szót váltanak, majd a Delage, mint az ágyú kilő, elrohan a tribünök előtt és kezével megnyugtatóan integetve, félelmetes iramban ro-han tovább, a most már biztos győzelem felé. Materassi a következő halálkandidátus. Figyelembeveendő, hogy ez az eset közel 130 kilométeres „átlagsebességű” körök egyiké-ben történt.

Z
Ü
N
D
A
P
P




EXCELSIOR

HECKER JAP-MOTOSACOCHE
175, 250, 300, 350, 500, 750 kcm.
MOTORKERÉKPÁROK



Vezérképviselőt
Vigh Jenő, Budapest V, Honvéd-u. 2

NÉMET
T
R
I
U
M
P
H



RALEIGH motorkerékpár

1927. évi
Colmore Cup trial:

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

Vezér-
képviselőt: **APART AUTO R.-T.**
Budapest, VI., Andrassy-út 37. Telefon: T. 289—44



„TEVES“

dugattyúgyűrűk,
zsírzócsapszegek minden kivitelben. Dugattyúcsapok edzve és köszörülve. Nyerszelepek, zsírzóprések.

N a g y r a k t á r!

Vezérképviselő: Balogh Arthur okl. gépészmérnök, Budapest, V., Lipót-körút 27. szám.
Telefon: 295—39



ANGOL DUPLAVÁZAS MOTORKERÉKPÁROK

Magyarországi vezérképviselőt: Lábassy-féle Mezőgazdasági Ipar- és Gépgyár Részvénytársaság, Törökszentmiklós.

Budapesti kirendeltség: Ardó József, VI., Vilmos császár-út 43.

Kedvező fizetési feltételek. Kérjen árajánlatot.

Kepes Ferenc, a kitűnő magyar motorkerékpáros, aki tudvalévően a TTC Budapest—Szeged túraútfutójáról hazajövet, pneudefekt következtében bukott és súlyos agyrázkódást szenvedett, már túl van minden veszélyen. A kitűnő motoros egyébként fenegyereknek bizonyult, amennyiben kétnapi eszméletlen állapot után a harmadik napon már vígan nevetgélt és ha orvosai nem kényserítették, már vígan motorozna.

Főszerkesztőnk, Déván István és helyettes szerkesztőnk, Dárday-Abriani Dezső folyó hó 31-én Milánóba utaztak, hogy megtekintsék a szeptember 4-én Monzában lefutásra kerülő Európa Grand Prix-t. Következő, szeptember 12-én megjelenő számunkban olvasóink már a legrészletesebb tudósításokat kapják a szezon legnevezetesebb versenyéről, ahol az amerikaiak csapnak össze az óvilág legjobbjával. A Miller-Duesenberg-Delage-Bugatti-OM és Fiat versenykocsik küzdelme feltétlenül az évad legklasszikusabb versenye lesz. Olyan neveket találunk a nevezési úrlapokon, mint Saunders az Indianapolis G. P. ezévi győztese, Earl Cooper és Peter Kreis, az USA legjobbjai Bordino, Maserati, Materassi, Conelli, Dubonnet, Chiron, Benoist, Bourlier és Morel, valamint Morandi és mások. Ez tehát egy olyan verseny lesz, amely feltétlenül megkívánja, hogy szerkesztőségünk személyes jelentése után informálja olvasóinkat.

1928-ra újra országúton futják a Francia Grand Prix-t. Emlékezetes még előttünk a Francia Nagy Díjak hallatlan nagy sikere, amikor azokat az országúton futották. Emlékezetesek még a Dieppe, Lyon, Mans, Strassburg, Tour melletti gyönyörű versenyek. Most három évig pályán Monthleryben és Miramasban futották a Nagy Díjat, mondhatni igen kevés résztvevővel és kevés sikerrel. Ez a tény arra az elhatározásra bírta az ACF vezetőségét, hogy újra a vidéken valamelyik országúti körön rendezze meg a versenyt. A franciák valószínűleg az ACM (Automobile Club du Midi)-et fogják megbízni, hogy a Circuit de Cominges (Pyreneusok)-körön rendezze meg már 1928-ban a Grand Prix-t.

„Grand Prix Bugatti”. A Bugatti-gyár, mely az utóbbi években óriási sikereket ért el a versenyek terén és szériaversenykocsijai egész Európában elvannak terjedve, elhatározta, hogy kiírja a Bugatti Grand Prix-t, ahol csak amatőr Bugatti-vezetők vehetnek részt saját versenykocsijaikkal. A verseny mely sok százezer frank díjjal lesz honorálva, valószínűleg a Circuit de la Sarthe-on lesz Le Mans mellett, ahol annakidején a francia Grand Prix is megtartották.

A Coppa Acerbo-t, mely Pescara mellett egyike az olasz versenyévé legnagyobbnak versenyneve, 510 kilométeren a kitűnő sokszoros Grand Prix nyertes olasz Campari nyerte 2 literes Alfa-Romeo-jával. Campari az 510 kilométert nehéz terepen 104.219 km. átlaggal futotta. Az ő nevéhez fűződik a leggyorsabb kör is 112.998 km. átlagsebességgel.

A Skót hatnapos verseny. Augusztus első napjainban zajlott le az angol versenyek egyik legnehezebbje, a klasszikus „Scottish Six Day Trial”. A verseny távja Skócia legvadabb hegyes vidékein, úttalan úton vezetett keresztül. 95 versenyző állott starthoz, ebből 78 érkezett be. A 78 versenyzőből harminchatan, tehát majdnem a fele jutott „ezüstserleghez”. Tizenkilencen nyertek aranyérmét, 18 ezüstérmét és 5 bronzérmét, amiből kitűnik, hogy az angolok minden beérkezett versenyzőt díjaznak ilyen nagyszabású és nehéz versenyben. A legnagyobb speciáldíjak a csapatdíjak (Team Prizes) ezúttal a Douglas, James és a Triumph között oszlottak meg. A Douglas ezidén immár harmadszor nyeri a szülő csapatdíjat 350 kcm.-ig, kitűnő side valve túragépeivel. Csapata C. H. King, V. C. King

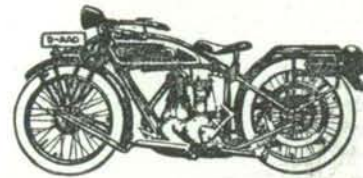
és E. W. Spenzer nagy fölényrel vitték haza a szép trófeát. Szinte mint megszokott tény kell regisztrálnunk a James győzelmét az Unlimited (tetszőleges hengerűrtartalmú gépek) kategóriában. Az 500-as kéthengeres James-ek most már évek óta csaknem minden 6 napos versenyben favoritként indulnak és győztesként érkeznek. A csapat tagjai a régebben a Brooklandon is ismert Kershaw, valamint Kimberley és Lidstone voltak. A sidecar teamdíj ezúttal a kitűnő Triumph-csapat zsákmánya lett (Evans, Shepherd, Edmond). Az egyéni díjak közül a legjobb kis gép Price (249 Dunelt) lett. A nem gyári vezetők szőlődíját Dick (498 Triumph), míg a sidecar-díjat Wilson (497 Ariel) vitte haza. A legjobb növezető büszke címet Louie Mc Lean (Douglas) érdemelte ki. A gyárak közül az Ariel, a BSA, a Douglas, a James, a Norton, a Raleigh, a Royal-Enfield, a Rudge, a Sunbeam és a Triumph szerepeltek a legszebben.

Új motorkerékpárgarage. Új motorkerékpárgarage alakul a közeljövőben a Dunaparton a D-Rad képviselő terjedelmes helyiségeiben. Az új garage kitűnő centrikus fekvésénél fogva (V., Rudolf-rakpart 10.) kitűnő alkalmat fog nyújtani a Lipótváros motorkerékpárosainak. Az új garage vezetését Gecső Jenő okl. gépészmérnök vállalta, ami maga is garancia arra, hogy a vállalat jó kezekben nyugszik. A garage-mester a magyar motorosok nesztora, Zájác Zózsef lesz. Hír szerint egy motorkerékpár vagy sidecar havi garage-díja 25 pengő lenne, míg heti két petróleummosás külön díja 10 pengőre rúgna. A garage iránt érdeklődőket már most szívesen látja a vállalat és előjegyzi őket arra az időre, amikor a garaget megnyitja.

Az új típusú oldaltvezérelt 350 kcm. Douglas úgy látszik egyike az 1927-es esztendő legjobb típusainak. Ez a modell nálunk az Automobil-Motorsport tavaszi versenyén mutatkozott be, ahol két vezetője a legjobb helyeken végzett. Azóta volt alkalmunk a 350-es Douglasok külföldi eredményeit is figyelemmel kísérni és leszögezhetjük, hogy ezek a kitűnő konstrukciók a legnehezebb külföldi 6 napos versenyeken is szenzációsan megállották a helyüket. A Douglas eredményekre azonban most a skót 6 napos verseny tette rá a koronát, ahol 11 Douglas (kivétel nélkül 350 kcm. sv. motor) indult és 11 futott be a célba. A tizenegyből 7 kapott ezüstserleget, 1 aranyérmet és három ezüstérmet, köztük Mrs. Mac Lean, aki mint a legjobb növezető külön nyerte a Ladys Cup-öt. Az egész versenyben 95 versenyző indult. Ebből 78 futott be a célba. A 78 versenyzőből 36 kapott „ezüstserleget” és ebből a harminchat versenyzőből 7 Douglas volt. 11 Douglas a startnál, 11 a célban. 100 százalékos eredmény. A fenti eredményen kívül pedig megnyerték a gyári „team Prize”-t.

Fényes Sunbeam-eredmények. Az utolsó években az AJS, a Norton, a Rex-Acme, a Velocette és más angol gyárak alaposan ráfeküdtek a versenyekre és bizony új gyors típusaikkal csaknem minden nagy versenyen biztos győztesként futottak át a célon. A Sunbeam bizony kénytelen volt hosszú ideig csak a helyekkel megelégedni. Wolwerhamptonban azonban nem voltak restek és dolgoztak, mígnem a múlt év őszén a szerencse csillaga ismét felkereste a Sunbeam-et. Varzi Achille

Eladó
A MILCAR-Sportkocsi
3 üléses, 4 keréktékes. Futott:
9000 km.-t. Igen jó állapotban.
Tulajdonosnál meglekinthető. Cím a Szerkesztőségben.



D-Rad vezérképviselet.

APART AUTÓ R.-T.

Budapest, VI., Andrássy-út 37.

Telefon! T. 289-44.

Az 1926. évi Magyar Tourist Trophy győztes

ARIEL

12-14 havi részleteire.

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

Az árakban a luxusadó bennfoglaltatik.

Ariel-vezérképviselet:

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

Csukott, 2-3 üléses, alig használt kis autó, kitűnő állapotban eladó! Cím:
Schüller László V., Nádor-utca 8. (Steaua)

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

megnyerte a Nemzetek Nagy Díját Monzában. Tavasszal két nagy megbízhatósági versenyben sikerült az első helyre jutni. Alan Watson Sunbeam sidecarral megnyerte a Colmore Cup-öt, míg Geo Dance a Victory Cup-ben győzedelmeskedett szóló gépén. Az idei év tehát jól kezdődött és még jobban folytatódott. Graham Walcker a Nürburgringen megnyerte az Európa Grand Prix-t, a Sunbeam-vezetők az angol Senior TT-ben megnyerték a „team”-et, Arcangeli győzött a Circuito del Larióban, az olasz Tourist Trophyn, Gibson megnyerte a Brookland 200 Miles 500-as kategóriáját. Egy szóval a Sunbeam ismét visszanyerte a sebességi versenyeken azt a pozíciót, amit néhány év előtt kivívott magának. Kíváncsiak vagyunk a további fejlődésre.

Most futják a „Nemzetközi hatnapos versenyt”. A motorkerékpársport ünnepi hete folyik most Angliában, immáron harmadszor. A nemzetközi 6 napos versenyt, az „International Six Days Trial”-t mindig az az ország rendezi, amelynek csapata győz. Négy év előtt Svédországban az angolok győztek és azóta győznek folyton és a verseny rendezése mindig Angliára esik. Az idei versenyre, akárcsak a múlt évben, a németek is neveztek. Három 172 km. német DKW indul. A svédek egy nehéz Husquarna team-el akarják megállítani az angolok sorozatos győzelmét. Anglia ezidei csapata igen jó nevekből áll. Graham Walcker (493 ohv. Sunbeam), F. W. Giles (498 ohv. AJS sidecar) és L. Crisp (349 Humber). Összesen 125 versenyző nevezett. A 175 km. csoportban 5 Francis-Barnett és 3 DKW. A 250-esek kategóriájában 11 nevezés között a túlsúly Excelsior, New-Imperial, Dunell és Levis. A 350-ben 4 Douglas, 3 Montgomery, 3 Harley-Davidson, 4 Raleigh, 4 Royal-Enfield, 2 Velocette, 1 BSA, 2 AJS, 2 Humber és 1 Cotton nevezett. Az 500-ban csaknem minden márka képviselve van. HRD, James, Sunbeam,

Triumph, AJS, BSA, Matchless, P. & M., Ariel, Rudge, Zenith, Norton, OK és egy D-Rad. A 750-ben csak Scott és a svéd Husquarnának mérkőz össze erejüket, míg az 1000-ben két Brough-Superior és egy AJW indul. Nehéz terep, nehéz viszonyok, szigorú szabályok. Aki itt nyer, az nemcsak tud, de a gépe is jó. Eredmények jövő számunkban.

Elmarad a „Dunántul” és az „Automobil-Motorsport” által rendezendő pécsi megbízhatósági verseny. Az Automobil-Motorsport szerkesztősége értesítette a Pécssett székelő „Dunántul” szerkesztőségét, hogy az október 9—10-re tervezett kétnapos automobil és motorkerékpár túraút rendezésében aktív részt venni ez időszereint képtelen túlságos elfoglaltsága miatt. Szerkesztőségünk a terminus szabaddátétele iránt már a Királyi Magyar Automobil Clubnál mint motoros és autós fenhatóságnál is eljárt. Majd talán jövőre!

Argentiniában az utolsó évben megkétszereződött az automobilok száma, ami jelenleg 200.000 darabot tesz ki. A délamerikai köztársaság tehát minden 55 lakosára esik egy gépkocsi. Az automobilok 97 százaléka északamerikai eredetű.

Lapzártakor értesülünk, hogy Delmár Walter külföldi útja utolsó állomásán a Radstadt mellett, a Salzburger Automobil Club által rendezett Tauern hegyi versenyen is győzött. A versenyt ezúttal nem, mint a múlt évben 20, hanem csak 10 kilométeres távon rendezték. Az abszolút legjobb időt Delmár Walter futotta 8:04.0 alatt Steyr-sportkocsiján. Delmár ezúttal akárcsak a Gurnigel versenyen, a versenykocsikat is megelőzte.

Risztics és Edzard (Junkers) világrekord-repülésénél, az első amerikai Zeppelin-repülésnél és Amundsen Északsarki repülésénél

Bosch-mágnessel

és

Bosch-gyertyával

érettek el a világraszóló eredmények

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

Delmár Walter hazaérkezett. Augusztus 23-án kedden érkezett meg Delmár Walter sikeres külföldi útja után. Megnyerte a svájci bajnokságot, győzött Freiburgban a sík- és hegyversenyen, valamint mindkét napon a Klausenpasson. A Királyi Magyar Automobil Club vezetősége, valamint jóbarátai Budapest határában fogadták a szimpatikus magyar sportférfit. A KMAC nevében Balázs Béla Hugó mondott beszédet. Ott láttuk Wolfner Lászlót, Balázs Lászlót, dr. Hajós Imrét, dr. Schmidt Gyulát, Vadász Miklós és Manó Józsefet, azonkívül a hivatalos sajtó is megjelent Lindner Ernő, az „Autó” szerkesztője révén, valamint Méray-sidecarján a legjobb magyar fotóriporter, Munkácsy. A KMAC egy szép kék-sárga szalagos babérkoszorút helyezett a kiváló versenyző sok dicsőséget hozott „Steysportkocsijára”, majd egy félórás beszélgetés után egy Amilcar, egy Bugatti, egy Delage és két Steyr kíséretében vonult be a megkoszorúzott „Delmár-Steyr” a várhoz és onnan az Apponyi-térre, a Királyi Magyar Automobil Club helyiségei elé. Útközben természetesen mindenki felismerte Delmárt és a járókelők meleg óvációjában részesítették.

Newyorki automobilszállítás. A Newyersey-i pályaudvarokat gőzkompok kötik össze Newyork 23-ik utcájával. Ezek közül egyesek csupán gépjárművek és utasaik szállítására használatnak. Hogy mekkora az autóforgalom a két part között, arról fogalmat alkotunk magunknak az esetben, ha megtudjuk, hogy 1925-ben 12,500.000 autót szállítottak át a kompok, ami napi 30.000 gépkocsinak felel meg. Minden egyes autószállító gőzkomp 47 méter hosszú, 15 méter széles, és 46 autó szállítására alkalmas. Az autók a fedélzetén ötös sorokban állanak. Jelenleg még hat hasonló gőzkomp készül, hogy a mindinkább növekedő forgalomnak eleget tehessenek.

24 órás verseny nyersolajmotoros automobilonk részére. Érdekes verseny kerül eldöntésre ez év szeptemberében az indianapolisi versenypályán. A 15.000 dollár jutalommal díjazott versenyen csupán nyersolajmotoros automobilonk vehetnek részt.

Rövid hírek

Két hatalmas 1000 kcm. OEC-Temple sidecar van ma egy világkörüli úton. A gépek vezetői a kisázsiai homokpusztákban óriási viharba kerültek, de minden baj nélkül megúszták és folytatták útjukat. — **Szeptember 3-án** futják az Ulster Grand Prixt. Eddig 60 nevezés érkezett, köztük nem kisebb nagyságok, mint Stanley Woods és Craig (Norton), Walcker (Sunbeam), Crabtree (Crabtree-Special), Dixon (HRD), Johnston és Colgan (Cotton). — **Az idei nemzetközi 6 napos versenyre** az angolokon kívül, svéd Husquarna és német DKW-menők adták le nevezéseiket. A fentiekben kívül a belgák is indulnak Gillet-en. Igen sok kontinens-versenyző nevezett angol gépeken. — **A szeptemberi—októberi** nevezetesebb motorkerékpár versenyterminusok. Szeptember 3. Ulster Grand Prix (Anglia), szeptember 11. Nemzetek Nagy Díja (Monza), szeptember 24. Brookland-bajnokságok. — **Oktober 31-én** nyílik meg a híres Olympia Motor Cycle Show, a világ legnagyobb motorkerékpár kiállítása Londonban. Tart november 4-ig. — **A Welsh Tourist Trophyt**, amit a pendinei homokon rendeztek meg Délangliában, a szőlóban Tommy Spann, a sidecarban C. F. Edwards nyerték, mindketten Brough-Superioron. A kategóriákban 250 kcm. Stephens (New-Imperial), 350 kcm. Thomas (Velocette), 500 kcm. Dixon (HRD) győztek. — **Az angol Arbutnot Trophyt**, amit évente kiírnak a legjobb tengerészti és altiszt részére és a versenyben csakis a haditengerészet kötelelébe tartozók indulhatnak, Hutchinson nyerte 497 Arielen, míg az altisztek versenyében Kay lett az első 498 AJS-gépén. — **A San Sebastianban** lefutott Grand Prix mindkét győztese: Materassi (Bugatti) és Benoist (Delage) gépei Boschmágnissal voltak felszerelve. — **Lengyelországban** 3022 motorkerékpár fut. A gépek legnagyobb részét angol gyárak termékei. — **Óriási az angol motorkerékpárexport** Indiába. 1926. év áprilisával szemben, amikor 425 gépet küldtek át hajón az ázsiai angol gyarmatokra, az idei év több mint 300 többletet mutat. — **Július 29-én** A. Denly 588 kcm. Norton-jával megjavította az 50 mérföldes sidecar rekordot Brooklandban. Ideje 21:47.68 volt, ami 137.650 km. sebességnek felel meg. — **Az angolok** lassan, de biztosan kezdik megszokni a kilométeres számítást. A lassú de biztos áttérés jele, hogy az angol nagy lapok, mint a Motor Cycle és a Motor Cycling, ma már a kilométersebességeket is jelzik és a mérföldet km-be is átszámítják. — **Szeptember 4-én** lesz a francia „Journée des Rekords” Arpajonban. Hír szerint nagy angol invázió lesz és nagyon jó eredményekre számítanak. — **C. T. Ashby** ismét indult Németországban OK-

Suprém-e-en. Japbeépítésű gépével ezúttal a kolbergi fürdőversenyt kereste fel, ahol a 250 kcm. kategóriát nyerte meg. Ashby a 222.800 km-t 2:32:18 alatt futotta meg. Úgy a második, mint a harmadik helyet német gépek foglalták le. — **„Djounn”** néven új belga motorkerékpárgyár alakult. A Djounn-nak háromszög váza van és angol Jap-motort épít be. Váza igen érdekes kettős. — **Sokat olvasunk az angol lapokban „BP. Spiritről”.** Csaknem az összes angol nagy versenyeket BP. spirittel nyerik. Mint értesülünk a BP egy-ugyanazon vállalat, mint a Budapesten oly kitűnően bevált „REX”-benzin. — **A világrekorder** Sunbeam-kolosszussal most az angolok a kontinensen házalnak. Minden nagyobb versenyre elviszik és kicsit járatják a népek. Legutóbb Divó mutatta be a Francia Grand Prix után Monthlérben. — **Az olasz automobilbajnokságban** Materassi Emilio (Bugatti) vezet 6 ponttal, Nuvolari 3 és Bona, Caliri, Zampieri 1—1 pontjával szemben. — **A bajor hegyibajnokságot**, amit a 2.6 km. hosszú, 17 százalékos átlagos emelkedésű Böbingerbergre futottak Gigenbach (980 kcm. Bayerland-Jap) nyerte 2:06.7-es idővel, ami 76.342 km. átlagsebességnek felel meg. — **Szeptember 11-én** lesz a 15-ik Semmering-remmen. — **Új világrekordok.** S. Worters és C. S. Staniland egy 246 kcm. Excelsior-Jap-gépen megjavították a Ghersti, Prini és Saetti (Guzzi) által tartott öt világrekordot a 250-es kategóriában. A rekordok színhelye Brookland volt. 100 angol mfd. Átlagsebesség: 131.67 km. 200 angol mfd. 128.65 km. Ezenkívül sikerült megjavítani a 2, 3, 4 órás rekordokat, 128, 124 és 122 km. átlagsebességeket érve el. — **Denly** a kiváló angol Norton-vezető egy 588 kcm. ohv. Nortonnal megjavította a Ghersti által tartott 2 órás rekordot a 750-es kategóriában 295.86 km-t futva, ami 147.93 km. eredménynek felel meg. — **Miss Gwendolyn Adams** egy hidegvérű angol miss 346 ohv. New-Imperial Jap-motorján egy európaútaazást tesz. A kiindulás július 16-án Hook hollandiai városkából történt. A miss jelenleg Olaszországban van és minden baj nélkül futja a távokat. Maga szerel, maga javít.

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

PAIGE automobilonk: Apart Autó RT., VI., Andrásy-út 37.

Autófelszerelések
Felszerelési
különlegességek
Ford alkatrészek!

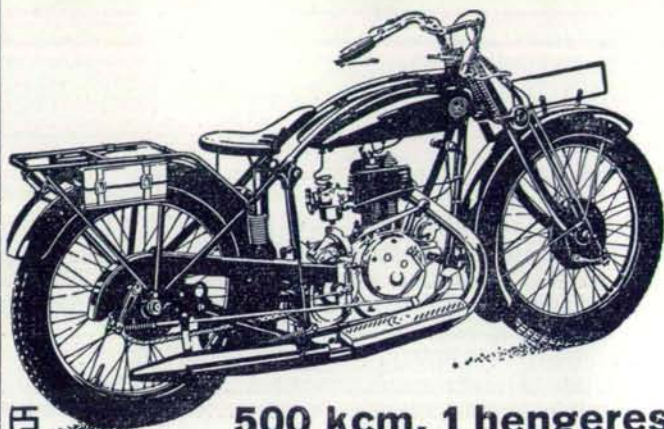


MICHELIN PNEU
legversenyképesebben



Nagy József
Budapest, VI. ker., Andrásy-út 34. sz.
Telefon: 21-97

N · S · U



500 kcm. 1 hengeres
MOTORKERÉKPÁR

3 sebesség. — Lánchajtás.
Oldalkocsihasználatra is alkalmas.

Vezérképviselő:
Reé László, Budapest, IV., Hajó-utca 8-10
Lenck Sámuel utóda Varga Ferenc, Sopron.

Francia Grand Prix 1927, Monthléry. Győztes: Robert Benoist

De l a g e

Spanyol Grand Prix 1927, San-Sebastian. Győztes: Robert Benoist

De l a g e

Vezérképviselő: Reiman Budapest, V., Vörösmarty-tér 3

MAGYARORSZÁGON CSAK 1 ELEGÁNS

TELEFON: TERÉZ 213—90

AUTÓ ÚRVEZETŐ ISKOLA

(HÖLGYEK ÉS AMATŐRÖK RÉSZÉRE)

van, ahol okl. gépészmérnökök oktatnak külön termekben, mindenkit egyénileg, kívánsága szerinti időben, legmodernebb autókön. Legrégibb, legmegbízhatóbb törvényszékileg bejegyzett cég.



ÁLLANDÓ FELVÉTELEK

„VIKTORIA ÚRVEZETŐ ISKOLA”
VI, VÖRÖSMARTY-UTCA ÖTVENHÁROM

LAURIN & KLEMENT

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

14/50 l. e. szelepnélküli
hathengeres**SKODA—HISPANO—SUIZA**

25/100 l. e. szelepes, hathengeres.

SZEMÉLYKOCSIK**LAURIN & KLEMENT
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG**

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

Verseny-és tiszteletdíjak*Mindennemű ezüstdíjak legszebb kivitelben, legolcsóbb árban**Az ország legtöbb sportegyletének szállítója***Toch Manó arany-ezüstműves***Budapest, IV., Városház-utca 16. — Saját műhely***R. Pennsol motor oil***a legökényetesebb amerikai autóolaj***Blumenthal Testvérek, VI., Váci-út 26. Tel.: 144-53****Az összes óceánrepülések****SCINTILLA***mágnessel történetek*

Vezérképviselő: Urner és Berkovits, Budapest, V., Pozsonyi-út 4/f.

FORD személy- és teherautómodellek
ORDSON 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.

NORTON
NEW-HUDSON
ROYAL-ENFIELD

angol
világmarkák
magyarországi vezérképviselte.



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.

AMILCAR

AUTOK



MOTORKERÉKPÁROK DELAUNAY-BELLEVILLE AUTÓK

Magyarországi vezérképviselte :

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

350-500 kcm-es 2 és 4 ütemű motorokat **16¹/₂** millió koronától (1320 P)

raktárról azonnal szállítja

Gillet, Moto Guzzi, Saroléa

Képviselet:

PETRÁKOVITS TESTVÉREK

IV. kerület, Királyi Pál-utca 8. sz. — Telefon: József 431–93.

**MAGYAR
TÚRAÚT
1927**



**Abszolút győz-
tes: báró Wolfner
András (Bugatti)**

Chiron 2 literes Bugatti-Kompresszor versenykocsival

Abszolút győztes

**Európa legnagyobb hegyversenyén
a Klausenpasson**

és nyeri a „Grosser Bergpreis den Schweiz“-ot.

MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELET:

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

BRENNABOR

*a modern német automobil-
gyártás legnépszerűbb kocsija
megérkezett Budapestre*

TÍPUSOK:

6/25 HP 4 hengeres

10/45 HP 6 hengeres

1½t. gyorsteherkocsi

Vezérképviselő:

FÁBRI B.

*Budapest, VI. ker., Andrássy-út 61.
Telefonszám: 159-75*

MAGYAR ÁLTALÁNOS GÉPGYÁR, MÁTYÁSFÖLD

**10.500 PENGŐ
(130,000.000)**

AZ ÚJ HATHENGERES

2

LITERES

MAGOSIX



**GYÁRI ELADÁSI KÖZPONT:
MÉRAY MOTORKERÉKPÁRGYÁR R.-T. BUDAPEST, IV., VÁCI-U. 1-3**