

53959

# Automobil Motorsport

II. évfolyam

17

Ára 1 pengő  
(12.500)



*Barish Paik*  
BUDAPESTI KIR. NY. FESZESÉG  
1927 SEP 20.  
ÁTVETTE



325  
11

## DUNLOP PNEUMATIK



FOL. 132. 1-132.

# STEYR



győz Európa legnagyobb  
hegyiversenyében

**Klausenpass  
Semmering  
Tauern  
Gurnigel  
Jánoshegy  
Freiburg**



Próbáljon ki egy

## STEYRT!

Mik az előnyei?

**Olcsó!  
Üzembiztos!  
Kitűnő átlagtartó!  
Pompás hegyászó!  
Kitűnően van rugózva!**

Ha kiskocsit akar, vegyen

### STEYR TYPE XII-öt.

Ha nagykocsit óhajt, vegye meg a

### STEYR TYPE VII-et!

## Magyar Steyr Automobil Részvénytársaság

Budapest, IV., Ferenciek-tere 9

Telefon: Teréz 219—45

## A MAC II. JÁNOSHEGYI VERSENYE 1927.

A

# REX

BENZIN ÉS A

# SUPER-REX-ETHANOL

ÓRIÁSI GYŐZELMÉT HOZTA!



DELMAR WALTER (STEYR)

**REX** benzinnel a nap legjobb idejét futja

URBACH LÁSZLÓ (AJS)

**SUPER-REX-ETHANOL** üzemanyaggal és **REX** olajjal a motorkerékpárok legjobb idejét futja

J. H. SIMPSON (AJS)

**SUPER-REX-ETHANOL** üzemanyaggal és **REX** olajjal az oldalkocsis motorkerékpárok legjobb idejét futja

BALÁZS LÁSZLÓ (SUNBEAM)

SZINI JÁNOS (AUSTRO-DAIMLER) és az összes kategóriagyőztesek **REX** benzinnel és **SUPER-REX-ETHANOLLAL** futottak

**REX** A TÖKÉLETES AUTÓBENZIN!  
A TÖKÉLETES AUTÓOLAJ!

„STEAUA“ KŐOLAJKERESKEDELMI R.-T.

Budapest, V., Nádor-utca 8

# Újabb MÉRAY győzelmek!

## Ujpest város 1927. évi motorkerékpárpályabajnokságai

175 kcm kategória **MÉRAY** I. ERDÉLYI FERENC

## MAC jánoshegyi versenye 1927

175 kcm kategória **MÉRAY** I. ERDÉLYI FERENC

350 kcm oldalkocsi  
kategória **MÉRAY** I. BACHMANN OTTÓ

M É R A Y nyerte az 1927. évben rendezett összes túrautakon és megbízhatósági versenyeken a T E A M - díjat. Ez mutatja legjobban megbízhatóságát, sebességét és üzembiztosságát.

**OLCSÓ**  
**ÜZEMBIZTOS**  
**GYORS**

Minden külföldi gyártmánnyal egyenrangú!

## Méray Motorkerékpárgyár Rt.

Budapest, IV. kerület, Váci-u. 1. Telefon: T. 224-99, 226-65

## A MAC. II. JÁNOSHEGYI VERSENYE

# CASTROL

győz az egész vonalon!  
Delmár Walter (Steyr)  
a nap legjobb idejét

# CASTROL

olajjal futja. 25 kate-  
góriából 22 Castrol-  
győzelem! A verseny  
győzteseinek 88<sup>0</sup>/<sub>10</sub> - a  
használt tehát  
Castrolt!



**Vezérképviselet: Magyar Abroncs- és Kerékgár R.-T.**

Budapest, VI., Jókai-utca 8. - Telefon: Teréz 133-56

## VULKÁN GUMIJAVÍTÓ R.-T. BUDAPEST

VI., RÓZSA-UTCA 90  
Telefonszám: 271-75

Címre ügyeljen!  
Alvállalatunk nincsen

Magyarország legnagyobb és legmodernebbül berendezett pneumatik- és tömlőjavító-üzeme. A javításokért szavatosságot vállalunk!

## AMILCAR

AUTOK



MOTORKERÉKPÁROK  
DELAUNAY-BELLEVILLE  
AUTÓK

Magyarországi vezérképviselte:

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

## 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.

# FORD személy- és teherautóbilok

# FORDSON traktorok és alkatrészek

legnagyobb magyarországi raktára

TELEFON: J. 160-38.

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

Budapest, VII., Rákóczi-út 19. sz.

TELEFON: J. 160-38.

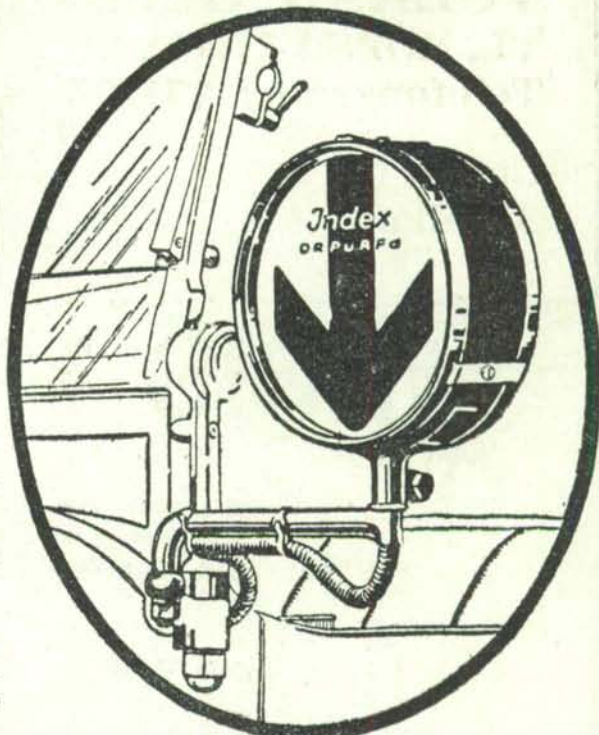
# IRÁNYJELZŐK



## DUNLOP-CORD TÖMÖRGUMI MOTORGUMI

Gyári képviselet

## AUTÓ- FELSZERELÉSEK



# Autocar

Pneumatik és Autó-  
felszerelési Szaküzlet  
BUDAPEST, VI.,

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

### Nagy választékban

# Austro- Daimler

személyautók

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

teherautók, autóbuszok

gyári eladási központja:

Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 9

Telefon: 5-72.

# P u c h

motorkerékpárok,  
kerékpárok



**MÉGIS MI VAGYUNK**  
**A LEGELSŐK ÉS**  
szériakivitelű 2 literes típusunkkal  
**GYŐZTESEK**  
**A JÁNOSHEGYI VERSENYEN**

**(Vezető: Martens Cézár)**

(Turakocsikategória 2 literig)



**MERCEDES-BENZ AUTOMOBIL R.-T.**  
**Budapest, V., Vörösmarty-tér 1.**  
**Telefon : Teréz 229-24**



# Automobil-Motorsport

## FÜGGETLEN KÉPES MOTORSZAKLAP

Megjelenik minden hó 10-én és 25-én

Felolós szerkesztő: DÉVAN ISTVÁN

Heljettés szerkesztő: DÁRDAY-ABRIANI DEZSŐ

Szerkesztőség és kiadóhivatal:

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

Telefon: Teréz 132-64

Postatakarékpénztári csekk száma: 34240.

Előfizetési díjak:

Budapest és vidéken: évi 20 pengő

Ausztáriába: évi 35 szilling

Jugoszláviába: évi 300 dinár

Csehszlovákiába: évi 160 cseh korona

Romániába: évi 1200 lei

A külföldi előfizetéseken a postaköltség is befnoglaltatik.

Hirdetési árak:

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

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

1 mm. 1 hasábon szöveg között — 40 fillér

$\frac{1}{16}$  oldal 10 pengő

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

## Egy kis ABC

Az automobilizmusra és a motorkerékpárra nevelni kell a közönséget! Senki sem lehet azonnal próféta valamely ágazatban, éppen így senkitől sem lehet megkívánni, hogy ha mindjárt érdeklődik is az automobilizmus vagy a motorkerékpár iránt, hogy mindjárt mindent tudjon. Utóbbi időben igen sokszor hallottam ismerőseimtől, barátaimtól és olvasóinktól, hogy nagyon szépek az „Automobil-Motorsport” képei, vannak nagyon jó humoros és elbeszélő cikkei, kitűnőek a forgalmi hírei stb., de bizony igen sok a cikk, verseny-leírás és egyéb hír, amit sajnós, „nem értünk”. Nem tudjuk mi az a kem., nem tudjuk mi az összefüggés  $\frac{1}{2}$  literes 3 literes motor között, nem tudjuk mi a kilométer lancé, mi is az a repülő start, mi az átlagsebesség, egyszóval nincs meg az alap.

Engedjék meg tehát kedves olvasóim, hogy ezúttal egy kis ABC-vel, egy kis alapvető ismertetéssel szolgáljunk. Lesznek, akiknek ez unalmas lesz és mindezt könnyvélkül tudják, lesznek azonban olyanok és igen sokan lesznek, akik azt fogják mondani: „Végre!” Nem a gépészmérnököknek írjuk e sorokat, azok minket is megleckéztethetnének, hanem a tudni és olvasni vágyó nagyközönségnek. Mindenekelőtt egy pár általános kérdéssel fogunk foglalkozni. Nem mélyedünk bele a magasabb matematikába, csupán úgy népiesen igyekezzünk megvilágítani az egyes kérdéseket, amelyek nem-tudása, illetve ismerete nélkül tényleg egyes cikkeket olvasása teljesen illuzórikus.

Kezdjük a gépjárművek felosztásával.

1. A legegyszerűbb motoros jármű a „segédmotoros kerékpár”. Nem más, mint egy bicikli, melyre egy kis motort építünk és annak segítségével haladunk. A motor hengerűrtartalma maximum 100 cm., de lehet ennél kisebb is. (Hengerűrtartalomról lásd később.)

A segédmotort (Hilfsmotor) ma már csaknem egészen kiszorította a motorkerékpár.

2. A motorkerékpár. Egy erős, masszív, két keréken futó nagy dimenziójú kerékpár, hatalmas kerekekkel, beépített motorral és teljesen modern berendezésekkel. A motorkerékpárokat a motorjuk hengerűrtartalma szerint kategorizáljuk. A nemzetközi kategóriabeosztás a következő: 125 cm., 175 cm., 250 cm., 350 cm., 500 cm., 750 cm., 1000 cm. és azon felül. A motorkerékpárok 250 cm. (köbcentiméter) hengerűrtartalomig a könnyű gépek, 350—750-ig a középerőségek, azon felül pedig a nehéz gépek osztályába sorozhatók. Mennél nagyobb a hengerűrtartalom, annál erősebb a motor, annál nagyobb a feljesítő-képessége. A motorkerékpármotorok 1, 2 vagy 4 hengeresek. Legtöbb az egyhengeres, legritkább a négyhengeres. Négyhengeres alig van. Európában csak az FN-, Amerikában a Henderson- és az ACE-gyár ad ki négyhengeres konstrukciókat. Versenyeken minden motorkerékpár csak a saját kategóriájában indulhat. A gyárak rendszerint úgy konstruálják gépeiket, hogy azok mindig néhány köbcentiméterrel a kategóriahatár alatt legyenek, de mindazonáltal a kategória ki legyen használva. Például a Sunbeam egy motorja 347 cm. Ez a 350-es kategóriába tartozik. A kis Jap-motor hengerűrtartalma 246 cm., tehát alig marad el a 250-től. A nagy British-Anzani kéthengerjének űrtartalma 996 cm., tehát alig 4 köbcentiméterrel kisebb az 1000-es határnál. A motorkerékpárt „solo motorkerékpár” néven is hívják.

3. Az oldalkocsis motorkerékpár, angol néven „sidecar”. Egyszerű motorkerékpár, melynek egyik oldalán egy mellékkocsi nyer megerősítést. A mellékkocsinak egy kereke van, azért a sidecar három keréken mozog. Itt a kategóriabeosztás kissé eltér. 350, 600 és azon felül. Ez a hivatalos beosztás. Az 500 cm.-es motor már nagyon szépen elbírja a mellékkocsit.

Tekintettel arra, hogy most már nagyon sokat beszélünk „cm.”-ről, magyarázzuk meg, mi is az? Beszéltem laikusokkal, akik azt gondolták hogy aszerint lesznek osztályozva a gépek, hogy hány liter fér bele a benzintartályba. Hát ez nagy tévedés. Mindenekelőtt tudnunk kell, hogy 1 liter = 1000 köbcentiméter. Minden motorkerékpárhengernek, amiben a dugattyú mozog, van egy bizonyos űrtartalma. Ez az űrtartalom attól függ, mennyi a henger átmérője milliméterekben kifejezve. Ez a motor furata. Sokszor olvassuk, hogy furat (például) 79 mm. Ez tehát azt jelenti, hogy a motorkerékpár egyik hengerének, vagy ha csak egy van, úgy annak az egynek a hengerbélvilága, ahol a dugattyú fel és alá jár, 79 milliméter. A másik ismert szó a löket. Ezt magasságban értjük. Az a távolság, amit a dugattyú megtesz az alsó holtponttól a felső holtpontig. Rendszerint valamivel több, mint a furat, de lehet vele egyenlő is. Hosszúlöketű motoroknál néha jóval több. Például az 500-as kategóriába tartozó Norton-motor furata 79 mm., lökete 100 milliméter. A hengerűrtartalma pedig 490 köbcentiméter. Ezt minden hengernél egy matematikai képlet alapján számítják ki. A képlet a következő:

$$R^2 \times JI \times L \times N$$

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

Ezen képletben R jelenti a rádiust, vagyis a furat felét, természetesen négyzetre emelve,  $JI$  (a  $\pi$ ) jelenti a Ludolf-féle számot, ami egyenlő négy tizedesig kiszámítva 3.1416-al,  $L$  a lökete és  $N$  a hengerek számát. Egy henger ürtartalmát megkapjuk, ha a furat felét centiméterben mérve, négyzetre emelve, megszorozzuk 3.1416-al és ami kijön megszorozzuk a centiméterben mért lökettel. Ez esetben megkapjuk egy henger ürtar-



talmát köbcéntiméterben. Ez tehát az egyhengeres motorkerékpárnál elegendő. Ha a motor kéthengeres, úgy megszorozzuk még kettővel. Ha autóról van szó, ami lehet 4, 6, 8, 12 hengeres, úgy a kijött összeget megszorozzuk annyival ahány hengere van a motorkerékpárnak vagy automobilnak. Ekkor megkapjuk a kérdéses jármű hengerürtartalmát köbcéntiméterekben.

Szolgáljon útmutatásul a következő példa:

A motor négyhengeres. Furata: 100 mm. Lökete: 200 mm.

A furat 10 cm., vagyis ez a henger átmérője. Ennek felét kell vennem, mért a rádius (R) az átmérő (furat) fele. Ez esetben 5 centiméter. Ezt négyzetre kell emelni, ami úgy történik, hogy megszorozzuk önmagával.

$$5 \times 5 = 25$$

Ezt a számot megszorozzuk a  $JI$ -vel, vagyis 3.1416-al, kijön 78.54. A kijött összeget megszorozzuk a lökettel, ami jelen esetben 20. Az eredmény 1570. Ez a szám egy hengernek az ürtartalma köbcéntiméterekben. Literben: 1.570 l. köbcéntiméterekben 1570 cm. Ha meg akarjuk tudni az egész motor hengerürtartalmát, úgy ezt a számot megszorozzuk a hengerek számával, jelen esetben négyvel és megtudom, hogy a motor ürtartalma 6 liter és 280 cm., köbcéntiméterekben 6280 cm. A kategorizálás különösen versenyszempontból fontos, de éppen ilyen fontos a fogyasztás szempontjából. Mennél nagyobb a motor ürtartalma, annál több benzint fogyaszt.

Az automobilon feloszlanak:

túraautomobilokra,  
sportkocsikra és  
versenykocsikra.

A kategóriabeosztás itt minden csoportban egyenlő és pedig a következő: 750 km., 1100 km., 1500 km., 2000 km., 3000 km., 5000 km. és azon felül. Minden automobil csak abban a kategóriában indulhat, melybe hengerürtartalma folytán beleillik. Például a kis négyhengeres Bugatti hengerürtartalma 1496 cm., tehát az 1500 km. vagyis 1.5 literes kategóriába tartozik. Ezzel azt hisszük, a hengerürtartalom kérdését sikerült a legrészletesebben tisztáznunk.

Következzen a versenyek beosztása:

Vannak sebességi versenyek és vannak megbízhatósági versenyek, illetve túrautak. Itt válasszuk széjjel a motorkerékpárt és az automobil. A motorkerékpár megbízhatósági versenyek igen nehéz terepen folynak la olyan helyeken, ahová automobil fel sem tudna jutni. A világ leghíresebb megbízhatósági versenyei az úgynevezett „Hatnapos versenyek“. Ez angol invenció és ők „Six Days Trial“-nak hívják. Aki itt büntetőpont nélkül végigmegy, az nagyon tud. Nálunk Magyarországon az első nehezebb stíli motorkerékpár megbízhatósági versenyt az „Automobil-Motorsport“ rendezte ez év tavaszán, a két husvétii ünnepen. A versenyt a konkurens lapok azonban csak „Husvétii Triál“-nak nevezték. Így a közönség nem igen értesült, hogy ki volt a kezdeményező és a rendező. Az e fajta motorkerékpár megbízhatósági versenyek különböző fékpróbákkal, hegyiprobákkal igen nehezek. Az automobil megbízhatósági versenyek, az úgynevezett túrautak sokkal könnyebb természetűek. Ha több napig is tartanak, mindig rendes terepen folynak le kitünő utakon. Itt a helyezést rendszerint a túraútba iktatott síksebességi és hegyiversenyek eredményei adják.

A sebességi versenyek háromfélék: kilométerversenyek, hegyiversenyek és hosszabb távú gyorsasági versenyek. Ez úgy a motorkerékpároknál, mint az automobiloknál egyforma. Nézzük először a kilométerversenyeket. Ezeknek tudniillik a sporton kívül az a haszna is megvan, hogy segítségükkel a legpontosabb adatokat nyerhetjük motorunk vagy autónk sebességét illetőleg. A kilométerversenyek mintájára bármikor saját autónk sebességét is kontrollálhatjuk. Ez különösen manapság a „tempfrozott tachométerek“ idejét élve, igen fontos. A kilométerversenyek kétfélék. Állóstartos kilométerverseny és repülőstartos kilométerverseny. Utóbbi nemzetközi elnevezésében „Kilométer lencé“-nek nevezik. Abból áll, hogy egy-egy autónak vagy motorkerékpárnak 1 kilométer nekifutás után az idejét egy újabb kilométerre pontosan villamosan segítségével lemérik. Ha tegyük fel a kilométerverseny távja a Budapest—Győr országút 44 és 45-ös kilométerköve között van, úgy a versenyzők a 43-as kőtől indulnak. Ilyenkor a villamos időmérőóra két szalagja a 44-es, illetve a 45-ös köveknél az úttestre keresztben lesz lefektetve. Ha a jármű első kereke át-

halad a mérőszalagon, az óra működésbe jön és amikor másodszer keresztezi azt, működése megszűnik. Így azután század- vagy ezredmásodpereni pontossággal megállapítható a járművek ideje. Lássuk miképpen kapjuk meg ebből az egy időből a kocsim óránkénti sebességét. Előre kell becsátanom, hogy a reális kilométerversenyeknél a versenyzők a távot oda-vissza abszolválják és így az egyik oldalról kapott hátszél, a másik oldalról kapott ellenszéllel egalizálja a helyzetet. Tegyük fel, szél ellen 33,44-re (33 másodperc és 44 század), széllel 31,22-re mentem, akkor a kettő középátlósága vendő. A kettőt összeadjuk, ami 64,66 és ezt megfelezve, megkapjuk a középátlósást, ami jelen esetben 32,33. Mármost miképpen számítom ki a sebességet? Kocsim 1 kilométert, ami 1000 méter, 32,33 század másodperc alatt futotta meg. Meg kell tudnom, hogy 1 másodperc alatt hány métert futott be. Tehát az 1000 métert elosztom 32,33-al. Ez jelen esetben a legpontosabban kiszámítva (4 tizedesig) 30,9310. Tehát kocsim 1 másodperc alatt 30 métert és 931 millimétert futott be. Ha tehát egy másodperc alatt ennyit futott, akkor egy óra alatt annyit fog megfutni, ahány másodperc van egy órában, vagyis 3600-szor 30,931-et. Ezt pontosan megszorozva, kijön 111.349. Vagyis kocsim óránkénti sebessége 111 kilométer és 349 méter.

Ezt a számítást mindenki könnyen felhasználhatja, hogy saját kocsijának sebességét kipróbálja, egyben a gyár vagy a kereskedő által megadott sebességet felülvizsgálja és ami a legfontosabb, „sebességmérő óráját“ kontrollálja. Kimegyünk egy szép, egyenes talajviszonyú országútra, lehetőleg korán reggel, mikor kicsi a forgalom és kikeressünk magunknak két kilométer-követ. Viszünk magunkkal egy stopperórát és azt a vezetőülés mellett ülő barátunk kezelésére bízunk. Jól nekifutunk és egyenlő gázzal egy jó sebességet véve, keresztülfutjuk a kilométert, amit egyben a stopperórával le is mérünk. Ugyanakkor azonban figyeljük, hogy mit mutat a tachométer. A próba megtörtént, a tachométer 95 kilométert mutatott. Megnézem a stopperót, 42,4 mp. Ami azt jelenti, hogy 42 másodperc és 4 tized kellett az egy kilométerre. Azonnal elosztom vele az 1000 métert és ami kijön, megszorozom 3600-al. 84.888 km. Egyszóval a tachométer több mint 10 százalékos esést. Próbálják ki, uram! Meglátják, hogy csaknem minden tachométer esel. Egyik 5, a másik 15 százalékos, még a legnagyobb kvalitásmárkáknál is. A Rolls-Royce tachométerje csupán 5 százalékos esel. Térjünk azonban a tárgyra.

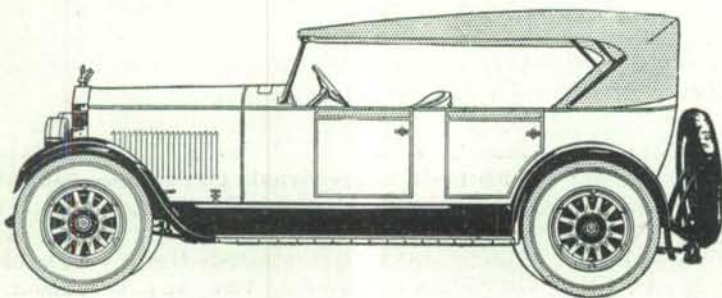
Az állóstartos kilométert hasonló körülmények között rendezik. Itt azonban nincs nekifutás, tehát az eredmény sem adja a kocsi maximális sebességét, mert az időbe a kezdősebesség is beszámítódik, ami pedig jóval kevesebb, mint a végsebesség.

A hegyversenyeket rendszerint nehéz, erősemelkedésű hegyipályákon rendezik. Az indítás itt is egyenként, időre történik. A hegyversenyeknél eredmény szempontjából a sebesség az iránytadó. Itt azonban összehasonlítást vonni szinte lehetetlen. Minden hegyverseny pályája más és más. Lehet, hogy a távolság teljesen egyenlő, de míg egyikben a kanyarok száma 25, addig a másikban csupán 7. Ugyanígy lehet az hogy az egyiknek a startja és a célja közötti magasságkülönbség csupán 250 méter, míg a másiknál a 7–800 métert is meghaladja.

A legnehezebbek és a legtöbb gyakorlatot, kitarást, tudást követelik azok a sebességi versenyek, amelyek hosszabb távon kerülnek lefutásra. A motorkerékpársportban Tourist Trophy néven jelölik őket. Itt a táv rendszerint 2–500 kilométer. A befutandó távolság függ a gépek hengerűrtartalmától, illetve erejétől. Legtöbbet az 500 cm-es motorkerékpárok futnak, egyetértve a 750 és 1000 cm. hengerűrtartalmú gépekkel. A 350-esek már valamivel kevesebbet, míg a 250 és a 175-ösök már jóval kisebb távokat. Az arány körülbelül a következő: 175 cm. 150 km., 250 cm. 200 km., 350 cm. 300 km. és a nagyobb gépek 400 km. Az e fajta Tourist Trophyk teljesen lezárt pályán, egy-egy országúti körön futtatnak le. Egy-egy kör hossza 5–7 kilométertől 25 kilométerig váltakozik. Tegyük fel, egy kör hossza 17 kilométer, akkor a verseny távja rendszeren 20 kör, vagyis 340 kilométer. A kis kategóriák ilyenkor mindig szukcesszive néhány körrel kevesebbet futnak.

A Tourist Trophy-jellegű versenyeket épített pályákon is futják. Ilyenkor inkább a „Grand Prix“ elnevezés illeti őket. Csaknem minden ország rendez évente egy Tourist Trophyt vagy egy Grand Prix-t. Magyarország a Tourist Trophyját minden esztendőben a Zugligetben, a budai hegyekben tartja. Egy kör távja 12 kilométer és a versenyzők húszszor futják végig a távot.

Az automobilversenyek ugyancsak országúton vagy autodromokban folynak le. Tekintettel a nagyobb sebességekre, itt a táv 6–800 kilométer is lehet. A legnevezetesebb versenyei Európának a Targa Florio, a francia Grand Prix, a spanyol Grand Prix, az olasz Grand Premio d'Italia és az évente más-más helyen rendezendő Európa Grand Prix. 1927-ben Olaszország rendezte Monzában, Milano mellett, az ottani autodromban. Az e fajta versenyek rendszerint egy bizonyos hengerűrtartalomhoz vannak kötve, amit a Franciaországban székelő AIACR (Association International des Automobile Clubs Reconnus), magyarul: Elismert Automobilklubok Nemzetközi Szövetsége) határoz el. Jelenleg a Grand Prix-formula 1500 cm. Már jövő esztendőben tetszőleges hengerűrtartalmú kocsikkal vehetnek részt a gyárak a Grand Prix-versenyeken, A

E  
L  
C  
A  
RE  
L  
C  
A  
R

A legszebb  
és lelegegánsabb  
amerikai túrakocsi



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

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

Grand Prixnél a start mindig együttes és az nyeri, aki a távot a leggyorsabban végigfutja.

Olvasóink mindig láthatják az időmeghatározást lapunkban. Távolság 800 kilométer. 1. Robert Benoist (Delage) 5:56:41.2. Átlagsebesség: 145.657 km. Mit jelent ez? Győztes Robert Benoist. A kocsija, amit vezetett. egy Delage volt. Ideje: 5:56:41.2. Ez akképen értelmezendő: 5 óra 56 perc, 41 másodperc és 2 tizedmásodperc. Az átlagsebesség 145.657 km, azt jelenti, hogy egy óra alatt 145.657 kilométert futott be átlagban. Ez nagyon fontos tényező minden kocsira nézve. Hiszen tudjuk, hogy még a túrakocsiknál is azonnal azt kérdezzük, mi a maximális óránkénti sebesség? Ez azt jelenti, hogy ha egy órát futna kitűnő talajon egyfolytában, akkor tegyük fel 110 vagy 125 kilométeres távot volna képes megfutni.

A fentiekén kívül vannak még 12 és 24 órás verse-

nyek. Itt is a sebesség a döntő tényező. A start egyszerre történik és aki a legtöbb kört futja, vagyis a legnagyobb távolságot éri el, az a győztes. Az e fajta versenyek között legnevezetesebb a spanyol 12 órás Grand Prix, valamint a belga és francia 24 órás Grand Prix. Ezzel nagyjában elmondottuk mindazt, ami a laikus olvasót érdekli és aminek ismerete nélkül tényleg keveset ért az „eredmények“ leírásából. Mármost aki aztán állandóan olvassa az eredményeket, lapunkat összegyűjti, beköteti és a következő évben összehasonlítja a múltévivel, az már következtet és lassan egy bizonyos „autóintelligenciára“ tesz majd szert. Kérjük ezúton is olvasóinkat, hogy kérdések alakjában intézzenek hozzánk sorokat, mindazon kérdésekben, ahol ninesenek egészen tisztában a dolgokkal, amikor is mi azonnal a tőlünk telhető legjobb magyarázattal fogunk szolgálni.

## A MAC II. jánoshegyi versenye

**Delmár Walter (Steyr-Sport) a verseny abszolút győztese — Urbach László (348 AJS) egy másodperccel győzte le a világhírű angol AJS-gyári vezetőt, Jimmy Simpson — Dacára az esőnek és ködnek tizenhét kategóriából tizenkettőben megdöntötte az 1926. évi rekord — Az évad leg-tökéletesebben rendezett és legszebben díjazott hegyiversenye**

*Az „Automobil-Motorsport“ kiküldött tudósítójától.*

Az 1927. évi meglehetősen zajos versenyszézon egyik legszebb és határozottan legprecízebben megrendezett hegyiversenye zajlott le szeptember 4-én. Ezúttal a „hagyományos“ napsugár, mely a szezon többi versenyét jellemezte, elmaradt és helyette eső és köd fogadta a meeting 76 benevezett versenyzőjét, akik alig néhány kivételével starthoz is állottak a MAC motorsportosztályának immáron másodízben megrendezett hegyiversenyén. A 4230 méter hosszú hegyiút mindkét oldalát, nemkevésbé a jánoshegyi kilátó alatti célvonal környékét, dacára a kedvezőtlen időjárásnak, ellepte a nézők hatalmas serege. Különösen a két hajtűforduló környéke volt hangos a rutinos versenyzők és szigorú kritikusok tömegétől. A nagy érdeklődés főképpen Jimmy Simpsonnak, a Szigetország eme kiváltságos tudással megáldott versenyzőjének szólt. A Tourist Trophy és Grand Prix-versenyek hőse eljött Budapestre. A MAC-nak sikerült tehát először, hogy egy igazi angol klasszisversenyzőt bemutasson a magyar közönségnek. A babér itt elsősorban Urbach Lászlót illeti. Ő volt az, akinek sikerült Simpsonat már a Nürburg-Ringen rábírnia, hogy Budapestet felkeresse. Jutalmul nem kisebb ajándékot kapott, mint azt a másodpercet, amivel sikerült neki a világ egyik leggyorsabb menőjét, a félelmetes Isle of Man körrekordert legyőznie. A hazai levegő, a magyar föld ezúttal mit sem von le győzelméből, hiszen Simpson egy olyan klasszis-versenyző, akinek igazán egészen mindegy, hogy ismert, avagy kevésbé ismert terepen indul.

Az idei jánoshegyi verseny sportszempontból óriási fejlődést mutat fel. Dacára annak, hogy sem a túrakocsik, sem a sportkocsik, sem a szóló motorkerékpárok útvonalrekordját nem sikerült javítani és csupán az oldalkocsis csoport legjobb ideje javított meg, mégis határozott fejlődésről számolhatunk be. Míg a múlt évben 50 induló

közül hárman (Delmár, Urbach, dr. Feledy) futottak 4 percen belül, addig az idei versenyen már ugyanez 6 versenyzőnek sikerült. A 4:10-es határt a múlt évben 6 versenyző futotta belül, most tizenkettő. És mindezt ködös, esős időben, csúszós pályán. Levonhatjuk tehát a következtetést, hogy a magyar autós- és motorosgárda egy év alatt nemcsak megnövekedett, hanem hatalmas fejlődésen ment keresztül.

Automobilvezetőink közül Delmár Walter (Steyr) Szini János (Austro-Daimler), lovag Haupt Károly (Bugatti) és Szmick Viktor (Salmson) állanak időben a táblázat élén. Mindannyian elsőrangút produkáltak. Nemkevésbé kitűnően forgatta a kormányt Balázs László (Amilcar), aki mint ezúttal kitűnt, a volánnak éppen oly nagymestere lesz, mint a motociklinek. Szép időt ért el még Heteés Sándor (Bugatti), valamint Dietl Hubert (Amilcar), aki ezúttal a túrakocsik legjobb idejét abszolválta.

A motorkerékpárosok közül ismét Urbach László, ez a kivételes tehetséggel és nagy tudással megáldott versenyzőnk excellált. Négyyszer indult és háromszor győzött, ezúttal nem kisebb nagyságot verve meg, mint a világhírű angol Jimmy Simpsonat, akinek vigasza csak az lehet, hogy ugyanazzal a géppel (AJS) érték meg, mint amilyen ő maga is futott. Legszenzációsabb azonban Urbach teljesítménye az oldalkocsiversenyben. Itt sikerült neki 498 km. ohv. AJS-sidecarral jobb időt elérni, mint a múlt évben 990 ohv. Brough-Superior-Jap-jén. A motorosaink közül kitűnő időket értek el kivülről Balázs László (Sunbeam), akinek belemenős stílusa a csúszós pályán nem tudott úgy érvényesülni, mint annakidején a Guggerhegyen, amikor a nap legjobb idejét futotta. Fényes tanúságot tettek tudásukról még Hild Károly, aki ezúttal először vonult fel Douglas-színekben, valamint Deli Lajos (Sunbeam), aki megmutatta, hogy nemcsak a fapályán

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

mestere gépeinek. Kitűnően szerepelt Wolfner László, aki dacára az autóvolán mellé kalandozásának, még mindig számottevő motorversenyzőnk. Dicséret illeti még meg motorosgárdánkból Paull Józsefet (Norton-sidecar), Kovács Andort (BSA), Hummel Endrét (Velocette), Wéber Oszkár (Méray), Meggyessy Zoltán (Chater-Lea), Starczky Géza (Sunbeam), Kübek József (Super-X), valamint a kis gépeken induló Joó Gyulát (Guzzi) és Erdélyi Ferencet (Méray-Villiers).

A kategóriák keretein belül 18 kategóriából tizenkettőben sikerült versenyzőinknek jobb eredményt elérni, mint a múlt évben, ami szintén tanubizonyosága a nagy javulásnak, melynél sohasem szabad megfeledkeznünk az időjárásról. Baleset, Istennek hála, nem történt, csupán Wolfner András báró csúszott meg Bugatti-kompresszorjával a köhídnál, de sem neki, sem gépének különösebb baja nem történt. A versenyt azonban a nagy idővesztés folytán fel kellett adnia.

A rendezés egyszóval mondhatni „tökéletes” volt. Igen sok kiváló rendező nevét kellene felsorolnunk, akik mindannyian mintegy láncszeme voltak annak a kitűnően működő mechanizmusnak, melynek irányítása a MAC motorosztályának kiváló ügyvezető-elnöke, Máty Dezső alezredes és Iványi Gusztáv szakosztályi titkár kezeiben összpontosultak. A verseny megrendezésében a lelkesedés és tökéletes amatőr-szellem érvényesült. Kitűnt, hogy igenis vannak ideálok, melyekért lelkesednünk kell, amely lelkesedés elmarad, eltűnik, szertefoszlik, mihelyt az üzleti szellem lép előtérbe. Az a lelkesedés, az a nemes ideálokért való küzdelem, ami az 50 éves MAC-ot jellemzi, teljes egészében kidomborodik az alig egy éves multa visszatekintő motorosztály működésében. És ez a szellem, amely naggyá tette a Magyar Atlétikai Clubot, ugyanígy naggyá és hatalmassá fogja tenni a motorosztályt is.

Beszámolónk nem volna teljes, ha még a díjazásról néhány szót nem szólnánk. A MAC motorosztályának vezetősége itt mutatta ki fogaféherét. A nehéz gazdasági viszonyok dacára olyan díjazással lepte meg a versenyzőgárdát, amilyenre eddig példa a magyar versenyek történetében nem igen volt. Ami pedig külön kiemelendő, „az egyenrangúság”. A minden más versenyen mostohagyermek motorkerékpáros itt megkapta azt, ami neki tudása és eredménye után kijárt.

Nézzük a verseny részletes eredményét:

Szóló motorkerékpárok. 175 km. A) csoport: 1. Erdélyi Ferenc (174 Méray-Villiers) 4:49.4. Átlagsebesség: 52.596 km. 2. dr. Zsótér Bertalan (Méray-Blackburne) 5:06.2. B) csoport: 1. Nagy Imre (Puch) 5:41.2. Kategóriarekord: Puch János (Puch) 4:27.5 1926.

250 km. A) csoport: 1. Urbach László (247 AJS) 4:08.0. Átlagsebesség: 61.380 km. Új kategóriarekord. Óvás alatt. Döntő fórum a Királyi Magyar Automobil Club sportbizottsága. (Külföldön az illető ország motorkerékpárszövetségének tanácsa.) 2. Wéber Oszkár (246 Méray-Jap) 4:31.6. 3. Joó Gyula (247 Guzzi) 4:49.2. B) csoport: 1. Lukavetz Ferenc (Rex-Acme-Blackburne) 5:03.2. 2. Pálinkás Pál (Nova-Blackburne) 5:14.8. 3. Linzbauer Katalin (Matchless) ideje 5:43.5.

350 km. A) csoport: 1. Urbach László (AJS 348) 3:46.0. Átlagsebesség: 67.356 km. 2. Hummel Endre (348 Velocette) 4:23.9. 3. Zamecsnik Tivadar (344 Royal-Enfield) 4:50.6. B) csoport: 1. Meggyessy Zoltán (348 ohc. Chater-Lea) 4:32.3. 2. Sabrnák Ottó (344 ohv Zenith-Jap). 3. ifj. Roll Oszkár (AJS) 4:49.3.

500 km. A) csoport: 1. Balázs László (Sunbeam) 3:54.6. Átlagsebesség: 64.908 km. 2. Hild Károly (Douglas) 4:00.8. 3. Deli Lajos (Sunbeam) 4:02.0. B) csoport: 1. Nagy István (BSA) 4:49.5. 2. Valentiny Károly (Guzzi) 4:57.1. 3. Bácskai Imre (Norton) 9:21.4. Kategóriarekord: Urbach László (AJS) 3:41.4.

500 km. felüli motorkerékpárok. A) csoport: 1. Wolfner László (Zenith-Jap) 4:08.9. Kategóriarekord. Átlagsebesség: 61.164 km. 2. Kübek József (Super-X.) 4:46.1. 3. Bauer József (Ariel) 5:09.2. B) csoport: 1. Molnár Ferenc József (Ariel) 5:03.1. 2. Goldfarb Emil (New-Imperial) 5:11.6.

#### Oldalkocsis motorkerékpárok.

350 km. A) csoport: 1. Meggyessy Zoltán (Chater-Lea) 4:59.0. Új kategóriarekord. Átlagsebesség: 50.904 km. 2. Bachmann Ottó (Méray-Jap) 5:18.2.

600 km. A) csoport: 1. Urbach László (AJS) 3:56.7. Kategóriarekord. A nap legjobb oldalkocsis ideje. Új oldalkocsis útvonalrekord. Átlagsebesség: 64.332 km. 2. Paull József (Norton) 4:22.7. B) csoport: 1. ifj. Uhry Imre (Norton) 4:58.6.

600 km. felüli kategória. A) csoport: 1. vitéz Kaszala Károly (Henderson) 5:07.9. Átlagsebesség: 49.428 km. 2. dr. Bezsilla Nándor (New-Imperial-Jap) 5:34.4.

Túraautomobilok. 1100 km.: 1. Dietl Hubert (Amilcar) 4:51.3. Átlagsebesség: 52.272 km. 2. vitéz Kaszala Károly (Rover) 5:13.6. 3. László Andor (FIAT) 5:51.9. Dietl eredménye új kategóriarekord.

1500 km.: 1. Kelemen Lajos (FIAT) 5:06.5. Átlagsebesség: 49.680 km. Új kategóriarekord.

2000 km.: 1. Martens Cézár (Mercedes-Benz) 5:15.7. Átlagsebesség: 49.096 km. 2. Horváth Aladár (Minerva) 5:44.6. Új kategóriarekord.

# ITALA AUTOMOBILOK

*Az olasz detailmunka remekei!*

A GYÁR LEGUJABB TIPUSAI ÁLLANDÓAN RAKTÁRON

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

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

## Jánoshegyi verseny 1927.

**AJS**  
ismét fölényvel  
győz.



Urbach László

350-es **AJS** szériagépen  
a nap legjobb motorkerékpárídejét futja.



Urbach László

500-as **AJS** szériagépen  
a nap legjobb oldalkocsiídejét futja.



J. H. Simpson

350-es **AJS** szériagépen  
a nap második legjobb idejét futja.



Urbach László

250-es **AJS** szériagépen  
kategóriarekordot fut és legyőzi a 350-es  
kategória összes résztvevőit.



Hasonló gépek raktárról  
azonnal szállíthatók.

Dezérképviselő:  
**Majláth**  
Ul., Hunyadi-tér 12

3000 km.: 1. Iványi Gyula (Lancia-Lambda) 4:51.6.  
Átlagsebesség: 40.096 km. 2. Horváth Aladár (Minerva)  
3. dr. Rein István (Studebaker) 5:45.4.

3500 km.: 1. bilkei Gorzó Nándor (Crossley) 6:08.5.  
Átlagsebesség: 41.292 km.

*Sportkocsik.* 1100 km.: 1. Szmick Viktor (Salmson)  
4:07.0. Új kategóriarekord. Átlagsebesség: 61.632 km.  
2. Balázs László (Amilcar) 4:21.0. 1500 km.: lovag  
Haupt Károly (Bugatti) 4:05.6. Új kategóriarekord.  
Átlagsebesség: 61.992 km. 2. Bäümel Mihály (FIAT)  
4:43.9. 2000 km.: 1. galgóczi Heteés Sándor (Bugatti)  
4:24.8. Átlagsebesség: 57.312 km. Új kategóriarekord.  
3000 km.: 1. Szini János (Austro-Daimler) 3:55.0. Új  
kategóriarekord. Átlagsebesség: 64.800 km. 3000 km.  
felül: 1. Delmár Walter (Steyr) 3:45.1. Átlagsebesség:  
67.608 km. A legjobb sportkocsi idő. Az összes gépjár-  
művek legjobb ideje.

1. Delmár Walter	4380 Steyr	S	3:45.1
2. Urbach László	349 AJS	M	3:46.0
3. J. H. Simpson	349 AJS	M	3:47.3
4. Balázs László	493 Sunbeam	M	3:54.6
5. Szini János	299 Austro-Daimler	S	3:55.0
6. Urbach László	498 AJS	O	3:56.7
7. Hild Károly	494 Douglas	M	4:00.8
8. Deli Lajos	493 Sunbeam	M	4:02.0
9. lovag Haupt Károly	1492 Bugatti	S	4:05.6
10. Szmick Viktor	1096 Salmson	S	4:07.0
11. Urbach László	247 AJS	M	4:08.0
12. Wolfner László	509 Zenith-JAP	M	4:08.9
13. Balázs László	1078 Amilcar	S	4:21.0
14. Paull József	588 Norton	O	4:22.7
15. Kovács Andor	493 BSA	M	4:22.8
16. Heteés Sándor	1998 Bugatti	S	4:24.8
17. Hummel Endre	348 Velocette	M	4:23.9
18. Wéber Oszkár	246 Méray-Jap	M	4:31.6
19. Meggyessy Zoltán	348 Chater-Lea	M	4:32.8
20. Stareczky Géza	493 Sunbeam	M	4:39.4
21. Bäümel Mihály	1440 FIAT	S	4:43.9
22. Kübek József	750 Super-X	M	4:46.1
23. Sabrnák Ottó	344 Zenith-Jap	M	4:46.5
24. Joó Gyula	247 Guzzi	M	4:49.2
25. ifj. Roll Oszkár	348 AJS	M	4:49.3
26. Erdélyi Ferenc	174 Méray-Villiers	M	4:49.4
27. Nagy István	493 BSA	M	4:49.5
28. Zamecsnik Tivadar	344 Royal-Enfield	M	4:50.6
29. Dietl Hubert	1072 Amilcar	T	4:51.3
30. Iványi Gyula	2120 Lancia-Lambda	T	4:51.6
31. Stanzel Gyula	348 Rex-Acme	M	4:54.2
32. Valentiny Károly	499 Guzzi	M	4:57.1
33. ifj. Uhry Imre	588 Norton	M	4:58.6
34. Meggyessy Zoltán	348 Chater-Lea	O	4:59.0
35. Ausländer István	346 Jap	M	5:02.9
36. Molnár Ferenc József	557 Ariel	M	5:03.1
37. Lukavetz Ferenc	248 Rex-Acme	M	5:03.2
38. dr. Zsótér Bertalan	172 Méray-Blackb.	M	5:06.2
39. Kelemen Lajos	1440 FIAT	T	5:06.5
40. vitéz Kaszala Károly	1301 Henderson	O	5:07.9
41. Bauer József	516 Ariel	M	5:09.2
42. Goldfarb Emil	680 New-Imperial	M	5:11.6
43. Wéber Oszkár	750 Méray-Jap	M	5:12.7
44. Szilner József	348 Chater-Lea	M	5:13.6
45. vitéz Kaszala Károly	1100 Rover	T	5:13.6
46. Pálincás Pál	249 Nova-Blackb.	M	5:14.8
47. Martens Cézár	1988 Mercedes-Benz	T	5:15.7
48. Tarján Antal	680 Méray-Jap	M	5:18.0
49. dr. Bezsilla Nándor	600 HRD-Jap	M	5:18.1
50. Bachmann Ottó	346 Méray-Jap	O	5:18.2
51. Wollemann Istvánné	300 New-imp.-Jap	M	5:20.6
52. Asztalos János	249 Cotton-Blackb.	M	5:29.5
53. dr. Bezsilla Nándor	680 New-imp.-Jap	O	5:34.4
54. Koppány Miklós	493 Sunbeam	M	5:34.4

55. Wittenberg József	348 AJS	M	5:35.8
56. Mayer György	348 AJS	M	5:40.7
57. Linzbauer Katalin	248 Matchless	M	5:43.5
58. Horváth Aladár	2000 Minerva	T	5:44.6
59. dr. Rein István	2300 Studebaker	T	5:45.4
60. László Andor	990 FIAT 509	T	5:51.9
61. Lünsdorf Ferencné	344 Ardie-Jap	M	5:59.7
62. Hevesi Gusztáv	346 Méray-Jap	M	6:05.3
63. bilkei Gorzó Nándor	3198 Crossley	T	6:08.5
64. Pothárn József	246 Méray-Jap	M	6:19.8
65. Bácskai Imre	490 Norton	M	9:21.4
66. Baumgarten	172 Sun-Villiers	M	12:15.4

Nem futott be a célba:

Urbach László 498 AJS.

Lantai Ede 490 HRD-Jap sidecar.

Krizsanovics László 498 D-Rad sidecar.

Posztobányi István 498 AJS-sidecar.

Báró Wolfner András 2300 Bugatti 8 kompresszor sportkocsi.

76 nevező      71 induló      66 befutó.

A táblázatban feltüntetett jelzések magyarázata:

M = Motorkerékpár.

O = Oldalkocsis motorkerékpár.

T = Túrakocsi.

S = Sportkocsi.

## A Tauern hegyiverseny

**Delmár Walter ismét a nap legjobb automobilidejét futja — Gróf Schlick (Austro-Daimler) a versenykocsik győztese — Karl Gall (750 ohv. BMW) a nap legjobb idejét futja**

Mult hó 21-én került eldöntésre Salzburg közelében a Tauern hegyiverseny. A pálya, mely Untertauern-ből vezetett a hegycsúcs legmagasabb pontjához, 10.2 km. hosszú, a magasságkülönbség a start és a cél között 800 méter. A pálya általában igen meredeknek mondható. Átlagos emelkedése 7.5 százalék, helyenkint azonban eléri a 21 százalékot is.

A versenyen ezúttal ismét a legkitünőbb magyar úrvezetőnek, Delmár Walternek sikerült a legjobb automobilidőt elérnie és sportkocsijával ezúttal is megverte a versenykocsikat. Ideje 8:4.6 mp., vagyis kerek másfél perccel jobb, mint Lanner eddigi rekordja, 9:34, amit annak idején egy A. F. kocsival ért el. A motorkerékpárok között a teljesen német gyári BMW-vezetővé vedlett, volt osztrák New-Gerrard motoros, Karl Gall futotta a nap legjobb idejét és 7:5.2 mp.-es idejével Eberan-Eberhorst (Matchless) eddigi 8:40 mp.-es rekordját nem kevesebb, mint 1:34.8 mp.-el javította meg.

A verseny nevezése egyébként elég gyengén sikerült, amennyiben csupán 16 automobil és 15 motorkerékpár jelentette indulását.

A részletes eredmények a következők:

A részletes eredmények a következők: Túrakocsik 1500—2000 kem.-ig: 1. dr. Koffer (Ballot) 14:8.8. 3000 kem.-ig: 1. Voigt (Tatra) 13:01.8. 5000 kem.-ig: 1. gróf Arco-Walley (Steyr) 9:55.6. 9000 kem.-ig: 1. Josef Sigl (Gräf & Stift) 9:22. Túrakocsi-rekord. Sportkocsik 1100 kem.-ig: 1. Adolf Seier (Gröfri) 11:49.6. 2. P. Heidinger (Perl) 13:32. 3000 kem.-ig: Karl Stuek (Austro-Daimler) 8:43.2, 2. Cerri (Austro-Daimler) 9:57.2. 5000 kem.-ig: 1. Delmár Walter (Steyr) 8:04.6, új útvonalrekord, 2. br. Mayer-Meinhof (Steyr) feladta. 8000 kem.-ig: 1. Miksa schauenburg-lippeí herceg (Mercedes-Benz) 8:12.1. 3000 kem.-ig: 1. gróf Schlick (Austro-Daimler) 8:52.8.

Az 1927. évi  
**Francia GRAND PRIX**  
(Monthléry)

**Spanyol GRAND PRIX**  
(San-Sebastian)

**Európa GRAND PRIX**  
(Monza)

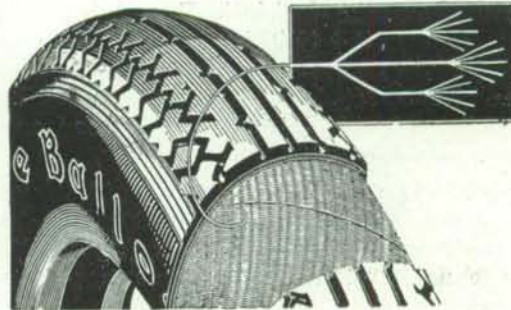
**GYŐZTESE**  
**Róbert Benoist**

# DELAGÉ

Magyarországi vezérképviselőt:

**REIMAN**

Budapest V, Vörösmarty-tér 3.



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, Desseffy-u. 29. Tel.: 289-86, 144-71

## Albrecht királyi herceg lett a Magyar Athletikai Club motorsportosztályának díszelnöke

Álgya-Papp Sándor szakosztályi elnök — Közel 300 főnyi előkelő közönség előtt osztották ki a MAC Jánoshegyi versenyének remek díjait

Szerdán, f. hó 7-én este 8-kor ünnepélyes díszlakoma volt a MAC margitszigeti klubházában, melynek során kiosztásra kerültek a Jánoshegyi verseny remekbekészült díjai is. A díszvacsora főjelentősége azonban egy nagy-érdekességű és rendkívül örvendetes ténymegállapításban rejlett. A lakoma második fogása után felállt Kelemen Aurél elnök és szünni nem akaró taps és éljenzés közepette bejelentette, hogy Albrecht királyi herceg, a kiváló autósportsmen elvállalta a MAC motorsportosztályának díszelnöki tisztét és személyesen is részt kíván venni annak irányításában és vezetésében. Erős meggyőződésünk, hogy Albrecht királyi herceg, aki minden motorsportnak legmelegebb barátja és művelője, új díszelnöki méltóságában, mint eddig is, hozzá fog járulni ahhoz, hogy a magyar motorsport helyes és fejlődésképes irányba terelődjék. Elnökül a szakosztály Álgya-Papp Sándor tábornok, honvédelmi államtitkárt választotta meg.

Mély csendben állott fel szólásra Albrecht királyi herceg, hogy Kelemen elnök szavaira válaszoljon. Üdvözölte a megjelenteket, kedvesen, közvetlen modorban köszönte meg az iránta megnyilvánuló bizalmat, majd a KMAC jelenlevő tagjaihoz fordulva kifejtette, hogy a MAC motorsportosztálya nem óhajt rivalizálni a Királyi Magyar Automobil Clubbal, annál is kevésbé, mert a két alakulat irányai is merőben különböznek egymástól. Végetérni nem akaró zúgó taps fogadta a királyi fenség szavait, melyek végeztével Muzsa Gyula dr. üdvözölte a győztes vezetőket és átadta a szót Máry Dezső alezredeknek, a motorsportosztály elnökének. Ezután Iványi Gusztáv százados, szakosztályi főtitkár olvasta fel a győztesek listáját, míg a díjak kiosztását Albrecht királyi herceg személyesen végezte. Mindenkihez volt egynéhány kedves szava és tökéletes hozzáértést eláruló tónusban érdeklődött a versennyel összefüggő eseményekről.

A díjakról külön fejezetet illene írni. A pompás serlegek és érmek nem csupán óriási értékükkel, hanem művészi kivitelükkel és díszítésük ízléses elgondolásával is kellemes feltűnést keltettek. Elsősorban meg kell emlékeznünk a vándordíjakról, melyek kivitel és érték szempontjából egyaránt legelsőrendűt nyújtottak. A terem jobb oldalán elhelyezett díjak között feltűnést keltettek még a győzteseknek a díjakon kívül járó arany és ezüst érmek, melyek mindegyike egy-egy idealizált autót, motorkerékpárt és motoresónakot ábrázolt. Művészi elgondo-

lásuk és remek kivitelük a Berán-testvérek elsőrendű munkáját dicsérik.

Albrecht királyi herceg szakosztályi díszelnökké választása óriási jelentőséggel bír. Azzal, hogy elvállalta a MAC motorsportosztályának díszelnöki tisztét, mintegy bebizonyította a Magyar Athletikai Club ezen alakulatának komolyságát, elismerte, hogy a páratlanul agilis Máry Dezső alezredek vezetésével a legteljesebb mértékben meg volt elégedve. A MAC motorsportosztálya ezen ténnyel jelentőségben egyenrangúvá vált az összes többi magyar automobil és motorsport klubokkal és alakulattal.

Erős meggyőződésünk továbbá, hogy az a megkezdett irány, mely ahhoz a célhoz vezet, amit Máry Dezső alezredek, szakosztályi elnök és Iványi Gusztáv százados, szakosztályi főtitkár maguk elé tűztek, önzetlen, fáradhatatlan és vissza nem riadó munkálkodásuk folytán rövid időn belül a tökéletes megvalósuláshoz vezet.

A megjelent előkelőségek közül a következők neveit sikerült feljegyeznünk: Albrecht királyi herceg őfensége, Belitska Sándor altábornagy, a KMAC társelnöke, Álgya-Papp Sándor tábornok, honvédelmi államtitkár, a MAC motorsportosztályának elnöke, Muzsa Gyula dr. főrendiházi tag, a MAC társelnöke, dr. Tomcsányi min. tan., a belügyi kormányzat képviselőjében, Köhler tábornok, a m. kir. honvédelmi miniszter képviselőjében, Megay tábornok, Wassel Károly altábornagy, Máry Dezső alezredek, a MAC motorsportosztályának elnöke, Balázs Béla Hugó kormányfőtanácsos, Déghy Ödön dr., a KMAC igazgatósági tagjai, báró Kazy Gábor, a Touring Club elnöke, ifj. Hüttl Hümér, az Aero-szövetség képviselőjében, Lamprecht Ferenc alezredek, az OTT képviselőjében, Bangha Béla vezérkari ezredek, vitéz Thuróczy ezredek stb.

Külön meg kell emlékeznünk a díszvacsora fényesen sikerült rendezéséről is. Az automobilon, melyek jóformán Magyarországon még soha nem látott számban vonultak fel az előkelő szigeti sportklub sportpályájára, acetilénvilágítás mellett helyeztettek el a legnagyobb rendben. Színes lampionok, acetilénfáklyák, lobogó gázlángok járultak hozzá az ünnepélyes est fényének emeléséhez. Egy bizonyos, hogy a MAC Jánoshegyi versenye az utána következő ünnepi vacsorával együtt nemcsak hogy a teljes siker jegyében folyt le, hanem a magyar automobilizmus fejlődésében is új határkövet jelentett.

**LAURIN & KLEMENT**

7/20 és 7/23 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.

**MÜLLER** mérnök

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



MINDEN MÁS AUTÓ **GÖRDÜL**  
 a 6 heng. HUDSON-ESSEX **SUHAN!**

**BARDI**

*Kossuth Lajos-utca 6. szám*

# SCINTILLA

*az óceánrepülők mágnese  
 a Klausenversenyen is győz!*

**6 első díj!**

Nemzeti verseny

Túrakocsik

Kat. 1500 cm<sup>3</sup>: I. Lamarche, F. N.-kocsin  
 Kat. 5000 cm<sup>3</sup>: I. Gacon, Martini-kocsin  
 Gacon nyeri a svájci kategóriabajnokságot

Sportkocsik

Kat. 2000 cm<sup>3</sup>: I. Dr. Karrer, Bugatti-kocsin  
 Kat. 5000 cm<sup>3</sup>: hölgydíj I. Einsiedel grófnő,  
 Steyr-kocsin

Nemzetközi verseny

Sportkocsik

Kat. 2000 cm<sup>3</sup>: I. Probst, Bugatti-kocsin  
 Probst nyeri a svájci kategóriabajnokságot

Versenykocsik

Kat. 5000 cm<sup>3</sup>: I. Heusser, Steyr-kocsin

Vezérképviselet és beépítőüzemek: Urner és Berkovits, Budapest, Pozsonyi-út 4-f.

# V. Gran Premio d'Europa

Győztes: Robert Benoist (Delage). 2. Morandi (OM). 3. Cooper—Kreis (Miller-Special)

Zuhogó esőben 144.928 km.-es átlagsebességgel nyerte a francia Delage-vezető Benoist Európa legjelentősebb versenyét — Kitünően debütált az OM — Az amerikaiak súlyos veresége

Monza, 1927 szeptember 4.

A Passo Stelvion (Stilfser Joch) és az Ortler lábánál Suldenben eltöltött fél-fél nap, útiprogramunkat teljesen felborította. Szombat reggel helyett este érkezünk a Como-tó partján fekvő Leccoba, ahol az éjet töltöttük. Tudatosan nem futottunk be Milánóba. Először, mert nem tudtuk biztosan, kapunk-e lakást, másodszor, mert okulva ismerőseim tanácsán, akik óva intettek, hogy a Grand Prix napján Milánóból induljunk a 11 kilométeres rövid útra Monzába, az éjszakát Leccoban töltöttük. A forgalom ugyanis ilyen nagy versenyek délelőttjén Milánó és Monza között oly nagy, hogy az autók az aránylag rövid 11 kilométeres útat rendszerint lépésben futják végig és a gyönyörű Stefánia-útszerű sétány abszolválására néha több óra véteik igénybe. Hét órakor már talpon voltunk. A rövid 35 kilométeres távolságot hamar ledaráltuk. Fájdalmas csupán az volt, hogy a mesés, verőfényes 4 nap után szemetelő esőre ébredtünk. Mire a monzai királyi park egyik mellékbejárójához érkezünk, bizony már alaposan esett. Jegyeink, tekintettel a késői érkezésre, nem voltak s így csupán a SIAS (Societa Incremento Automobilismo e Sports) levelével, melyben tudatja, hogy a jegyek milánói direktiójánál átvehetők, tudtuk igazolni jogunkat, hogy a versenyt végignézhessük. A dolog meglehetősen gyorsan ment. Gaál Gedeon gépészmérnök barátunk, aki perfekt olasz, hamarosan megértette magát és a következő percben már egy zöld karszalagos pályabiztos ugrott fel kocsinkra, hogy zavartalanul juthassunk be a „Stampa tribünre”. Bizony innen már nem haladtunk oly gyorsan, mert befutva a főútra, a Milánóból jövő autók százaival találkozva, csak lassan haladhattunk. Az érdeklődés határozottan nem volt oly nagy, mint gondoltuk. Nem láttuk azt az embertömeget, amit a régi fotográfiaikon láttunk, amikor még a „Marca nazionale”, a FIAT és az Alfa-Romeo főlénye alatt láttunk. Legföljebb 30—40.000 ember és kb. 2—3000 automobil lehetett a pálya belsejében. Kilencre már ott ültünk mindannyian a starttal és az eredményhirdetőtáblákkal szemben lévő főtribünön. A tribünjegyek ára, aszerint, mennyire feküdtek a céltől, 50 és 150 líra között ingadozott, ami 150.000—500.000 magyar korona között mozgott. Az Európa Grand Prix, az igazat megvallva, nagy fiaskóval végződött. A Bugattik nem indultak és a nagy garral beharangozott amerikaiak óriási csalódást keltettek. Bordino új, mesés Fiatjával csak az 50 kilométeres Gran Premio Milánóban startolt, a két OM pedig nem volt elég gyors, hogy a most egészen elsőrangú Benoist győzelmét megakadályozza. Voltak a versenynek így is szép pillanatai, de azokat is nagyban elrontotta a folyton erősödő eső, ami időnkint felhőszakadás-szerű jelleggel bírt és nagyban rontotta a versenyzők egyébként kitünő átlagjait. Tíz óra előtt pár perccel jelent

meg az első Grand Prix-aspiráns. Minoia vörös OM-jét tolják ki a szerelők. A zene rákezd az olasz királyhimnuszra. Mindenki feláll és levett kalappal hallgatja végig a szép aktust. Utána mindjárt a másik OM tűnik fel. A fiatal olasz Morandi fogja vezetni. Egyszerre hatalmas zúgás vonul végig a tribünön. A zene a Marseillaise-t játsza. Ismét felállunk. A tribün együtt énekel a zenével. A favorit Benoist világoskék alacsony Delage-kocsiját hozzák a startvonalra. Benoist mellette lépked és karjával integetve köszöni meg a közönség szimpátiájának megnyilvánulását. Elegáns magas ember, az ismert francia tiszta fehér autórúhában. Jönnek az amerikaiak! A zene az amerikai nemzeti himnuszt játsza. A szemre pompás három fehér kocsit most tolják be a boxokból. Souders (Duesenberg) az indianapolisi győző s két szintén világnagyság, az amerikai Peter Kreis és Earl Cooper. Lerohanunk a korláthoz. Pompásan néznek ki az amerikai versenykocsik. A test egészen keskeny, minden, ami rajta van olyan, mintha a skatulyából húzták volna ki. Egy kis hadihajó benyomását kelti, amit a matrózok éjjel-nappal tisztogatnak. Minden fényes nikkal, fekete és fehér zománc. Még a startszám is különös gonddal van a kocsikra festve. Az elsőkerékmeghajtásos Millerek gyönyörűek, a Duesenberg mintha kissé magas volna. Halotti csendben áll fel a hat kocsí. Cooper egyik pneujába még most is pumpálják a levegőt. Kreis Millerje nem akar begyulladni. A starter, a minden idők egyik legjobb vezetője, Felice Nazzaro felemeli zászlaját. Izgatott pillanat. Kreis Millerjét hátratólják és újra be akarják tolni. Az óramutató pont tizet mutat és nincs kegyelem. Az eső a jelentőségteljes pillanatra való tekintettel eláll. Nazzaro leinti a startot. Benoist Delage-ja mint a nyil ugrik el. Óriási klassziskülönbség. A Duesenberg és Minoia nagy késéssel együtt indulnak. A közben beugrasztott Kreis-Miller szintén elindul Cooper után, de már többszáz méter késéssel. Morandi motorja a start pillanatában leáll és csak 2 perc múlva tud elindulni. A start oly rossz volt, hogy nem tudtunk egy pillanatot elcsípni, amikor a fényképezőgép távlatába legalább két versenyző gép essen oldalról nézve. Alig ócsudunk fel, Benoist már megtéve a 4 kilométeres belső kört, 180 kilométeres sebességgel elrohan a tribünök előtt. A nedves pályán felcsapódó víz a kocsí nyomán a kerekek felett a levegőben egy hosszú ködszerű fátyolt alkot, ami valóban misztikussá teszi az amúgy is félelmetes látványt. Ez volt a legjobb ismertetőjele a gyorsan futó kocsiknak. Sajnos, igen kevésnél figyelhettük meg. Már az első körben meglepetés éri a nézőket. Kreis Millerjét hiába várjuk. Mint később megtudjuk, motordefekt miatt feladta. Ezért ugyan kár volt Amerikából áthajózni. A mezőnyben egyedül két ember tud, illetve mer menni. Benoist és Morandi. Minoia, mint a tribünön az olasz ujságírók is meg-

**A LANCIA** automobilon magyarországi képviselőjét átvettük.

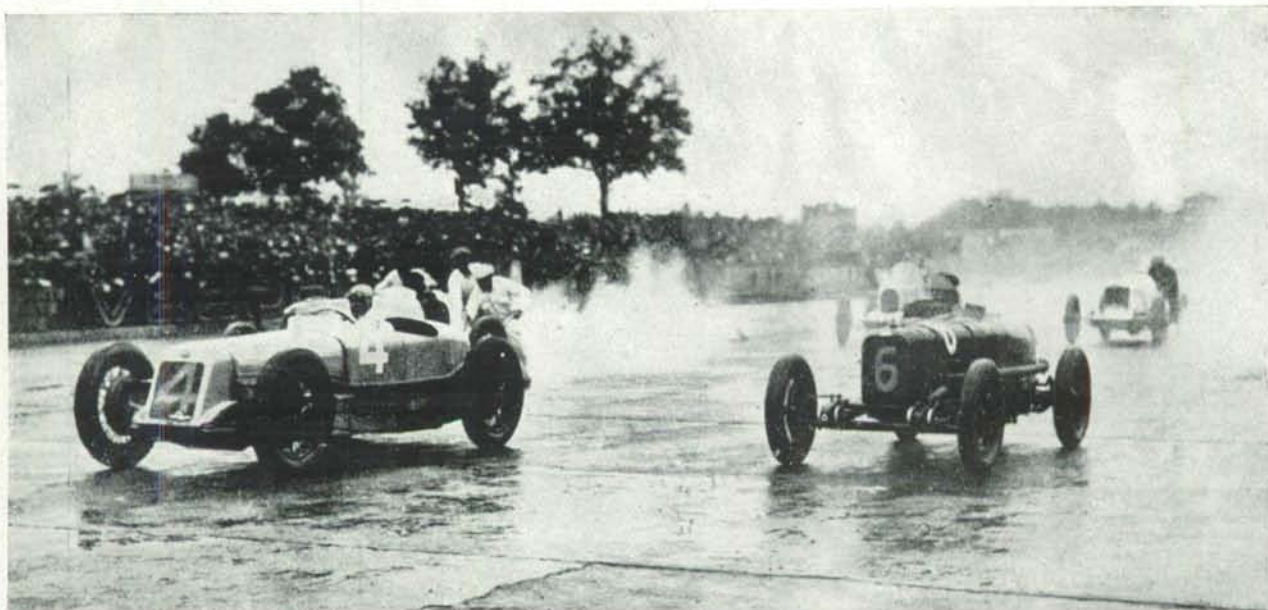
AZ 1927-ES TIPUSOK MÁR MEGTEKINTHETŐK

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

Telefon: József 159—33

jegyzik, már öreg és nem reszkíroz. Ezt mi is tudjuk. A Svábhegyen is lassan ment, mert kissé csúszott a pálya. Minoia csak akkor megy, ha száraz az idő. Ha esik, nagyon okosan, csak annyira megy, amennyire kockázat nélkül lehet. Ő nem akar az automobilizmus mártírja lenni. Azt átengedi másnak. Kreis kiválása folytán a teljesen széthúzódtott mezőny 5 emberre apad. Az amerikaiakról

kat jegyzik fel, a többi mind írásban kapják pontosan. Ezalatt az újra megindult eső tovább ömlik. Mindenütt esernyők és átázott emberek. A 10. körnél a helyzet csak annyiban változik, hogy Benoist nem törődve az esővel, gyorsítja iramát. Előnye Souders felett már teljes három perc. Morandi egy percre megáll a boxoknál, valamit piszkál a gépén és azután továbbmegy a kissé megszaladt



A Gran Premio d'Europa startja. A 4-es a rögtön élre álló Benoist (Delage), a 6-os Minoia (OM). Mögöttük az amerikaiak. Leghátul a startnál állva maradt Morandi (OM).

megállapítjuk, hogy a nekik szokatlan pályaviszonyok folytán nem mernek menni. A Duesenberg és a Miller hangja sem olyan, mintha menne, pedig 200-on felül is mennek. Csak a kompresszor sívítását halljuk, a motor erőteljes kipuffogása, ami Benoist, Morandi motorját jellemzi és Minoiánál is némileg hallatszik, a két amerikaiánál teljesen hiányzik. Morandi a startnál veszített hátrányát gyönyörűen ledolgozza és az ötödik körben a 123-as átlaggal köröző Coopert az olaszok vad éljenrivalgása mellett behozza közvetlenül a tribün elé.

A verseny állása 5 kör (50 km.) után a következő:

1. Benoist (Delage) 20:30.6. Sebesség: 146.268 km.
2. Souders (Duesenberg) 21:35.0. Sebesség: 138.955 km.
3. Minoia (OM) 23:18.6.
4. Morandi (OM) 23:21.8.
5. Cooper (Miller-Special) 24:16.2. Sebesség: 123.621 km.

Morandi ezalatt teljesen felzárkózik Minoia mögé és a két olasz a Minoia által diktált iramban veszi üldözöbe a második helyen fekvő amerikaiat. Morandi bár előzhetné márkatársát, Minoiát, úgy látszik gyári utasításra mögötte marad. A leggyorsabb kört a negyedikben Benoist futotta 3:57.2-vel, ami az esős időt tekintve kitünő 151.760 km. átlagsebességnek felel meg. Az organizáció kitünő, bár egyöntetűen megállapítjuk a Nürburgringről ismerős ujságírókkal, hogy nem olyan tökéletes, mint a németeknél. Itt is 10 percenkint jönnek a frissen lehúzott és pontos eredmények. Itt is kijár a Pressenek a pompás tízóraí, úgy, hogy a lapok tudósítói csupán az impresszió-

Minoia üldözésére. Az első 100 kilométernél a helyzet a következő:

1. Benoist (Delage) 40:41.6. Sebesség: 147.441 km.
2. Souders (Duesenberg) 43:47.4.
3. Minoia (OM) 45:55.2.
4. Morandi (OM) 47:41.2.
5. Cooper (Miller) 47:56.2.

A 12-ik körben újabb csatlódás. Souders Duesenberg-jével a boxoknál megáll, majd kiszáll, kocsiját pedig a mechanikusok kitolják. A jelentés szerint a nagy eső állandóan vízzel tölti meg karburátorját. A jelentés olaszul így hangzott: „Souders si ritira per invazione dell'acqua nel carburatore”. Kissé furcsa és gyanús volt. Úgy látszik, megelégette a haláltáncot. Tizenöt körnél a helyzet nem változik. Benoist átlagát 147.937 kilométerre emeli, kétszer körözve le az OM-vezetőket és négyszer az amerikai Coopert. A tizenhatodik körben Kreis felváltja a már alig menő Coopert. A verseny meglehetősen unalmas. Lemegyünk a tribünről és dacára a nagy esőnek, megyünk kanyarokat nézni. Kerítéseket átmászva és bőrig ázva jutunk el a Porta de Lesmóhoz, a Monza-autodrom már sok vért látott leghíresebb kanyarodójához. Egy órán át figyeljük az egyes versenyzők munkáját egy hatalmas fa lombjai által védve. Benoist kanyarvétele félelmetes. Száz kilométeren felüli iramban veszi a legnehezebb kanyarokat. A Delage remekül fekszik, fékei csodálatosak. Míg a többiek már többszáz méterrel a kanyarok előtt elveszik a gázt, addig Benoist ezt legfeljebb 50—100 méterrel a forduló előtt teszi, amikor a visításig igénybevett fékei által lassítja iramát. A két OM-vezető, Minoia és Morandi elég

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

szépen mentek. Különösen utóbbi egypár igen szép kanyarvételt produkált és ha az OM-ek gyorsabbak lettek volna, úgy feltétlenül jobb időt tudott volna elérni. Kreis a kanyarban egy külön szám volt. Szinte neveltséges lassan vette a fordulót, a gázt már 3—400 méterrel előbb teljesen elvéve. Közben a verseny folyt tovább. Már csak négyen mentek. Benoist átlagja is romlik, mert az eső szaka-



Robert Benoist, aki 1.5 literes Delage-versenykocsijával megnyerte az 1927. évi Európa Grand Prix-t és vele az 1927. évi világbajnokságot.

datlanul erősödik. A versenyzők folyton a szemüket törlik. Mindannyian védőüveg nélkül futnak. Morandi előzi a boxoknál többször megálló Minoiát. A 250 kilométernél, a verseny felében a helyzet a következő:

1. Benoist (Delage) 1:42:23.8. Sebesség: 146.484 km.
2. Morandi (OM) 1:58:15.2.
3. Minoia (OM) 1:59:41.2.
4. Kreis (Miller) 2:07:03.0.

Visszafelé jövet a lesmoi kanyaroktól, pompás látványban volt részünk. Láttuk Benoist benzinfelvételét. Főlényes nyugalommal, egy negyedórás előny birtokában, megállt a boxnál. Lelki nyugalommal kiszállt. Először rágyújtott egy cigarettára, mialatt a mechanikusok már öntötték be az üzemanyagot a tartályba. Néhány falatot evett és utána egy poharat ürített ki, majd körülsétálta a kocsit, meghúzogatta a fékzinórokat, megérintette a fékpofákat, hogy nem-e meleg, minden kerekét erősen

megrázta, hogy nem-e mozognak, majd újra a legnagyobb lelki nyugalommal beül a kocsijába, amit az ottlévő mechanikus egyetlen rántásra beindított és mint a kilőtt nyíl, a tribün előtt a közönség óriási tapsvihara mellett elszágul-dott. Nyugodt, elegáns munka volt. Bezzeg San-Sebastianban, ahol Bugatti-vezetők, Materassi és Chiron voltak a nyakán, nem lehetett ilyen könnyen csinálni.

Közeledünk a vége felé. Minoia többször áll meg a boxoknál és nehezen indul újra, úgyhogy Kreis, aki egyébként mintha kezdene belejönni, erősen megközelíti. Benoist utolsó körét futja. Az amerikaiak valamit jeleznek a boxoknál. Valószínűleg azt, hogy csupán 2 perccel fekszik az olasz Minoia mögött. A következő percben Benoist győztesként rohan el utoljára félelmetes sebességgel a tribün előtt és befutva a belső kört, pár perc múlva már ott áll a boxoknál. Megnyerte Európa 1927. évi Nagy Díját és vele valószínűleg a világbajnokságot. Hozzá tartozói összevissza csókolják. Kocsiját kitolják, ő maga pedig csakhamar eltűnik a boxok mögött. Dacára vízmentes ruhájának, bőrig ázva szállt ki a kocsiból, a fáradság legkisebb jele nélkül. Tulajdonképpen vége a versenynek és mégis most jön a verseny legszebb pillanata, az első küzdelem. Peter Kreis, mintha kieserélték volna, kocsija is egészen más. Megjött a hangja. A kompresszor sívításába egy egészséges, erőteljes hang vegyül. Kreis front-drive Millerje, mintha egy metamorfózison ment volna keresztül, megújódott. Még öt köre van és be kell hoznia Minoiát, megmenteni a csillagos lobogó becsületét. Legalább helyre behozni az egyetlen megmaradt amerikai kocsit. Minoia előnye körről-körré csökken. Kreis 180 kilométeres sebességben rohan el a tribünök előtt. A kompresszor sívít. A hátrány csökken. Az olaszok mind csendesebbek lesznek. Ők is élvezik a gyönyörű versenyt. Minoia már csak 400 méterrel fekszik Kreis előtt. Még két kör. Most jönnek el ismét előttünk. A Miller még mindig gyorsul, hangja mind szebb és erőteljesebb lesz. Kreis kezdi nem sajnálni a gázt. Még 200 méterrel fekszik az olasz mögött. Befordulnak az utolsó körbe. A túloldalra, amikor egy pillanatra feltűnnek a versenyzők, már Kreis van elől és a célegyenesben már 200 méterrel vezet. A közönség maga is megéljenzi, bár látszólag nagyon fáj neki az eset. Kreis a végén 20 másodperccel veri Minoiát. Az eset érthetetlen. Mi volt az amerikaiakkal? Nem akartak menni, vagy nem tudtak? Félték? Vége a nagy versenynek. A vége szép volt. Azonnal elővesszük a ceruzát és kiszámítjuk Kreis utolsó öt körét. Pompás volt. 21:02.0. Ha Kreis elejétől végig ilyen tempót futott volna, úgy csupán csekély három perccel kapott volna ki Benoist-tól. Hogy mi volt a titka az amerikaiak gyenge szereplésének, az talán örök rejtély marad Monzában.

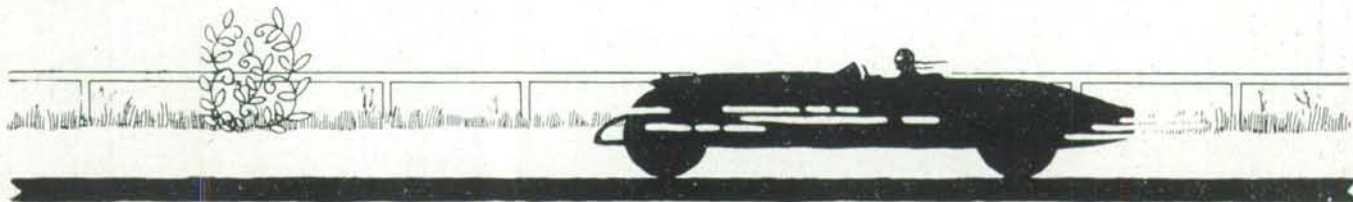
A verseny végeredménye tehát a következő:

1. Robert Benoist (Delage) 3:26:59.8. Sebesség: 144.928 km.
2. Morandi (OM) 3:49:32.6.
3. Cooper-Kreis (Miller-Special) 4:02:05.8. Sebesség: 123.919 km.
4. Minoia (OM) 4:02:28.6.

Vége! A néparadat kifelé igyekszik. Mi átvágjuk magunkat és megyünk a boxok mögé. A zárt udvarba csak trükkkel jutunk be, mintha rokonunkat keresnénk. Materassit keressük, mondjuk az ajtónál álló őrnök. Bejutotunk. Ott állunk a versenylovak kellő közepén. Most emelik fel a FIAT hűtőjét. Ott látjuk Bordinót. Eppen mutatja az amerikaiaknak a motor belsejét. Magyarázza, hogy a Grand Prix d'Európában még nem indult, mert nem volt még idejük meggyőződni, hogy kibírja-e a motor az 500

kilométert. Maggi gróf kajánul nevet mögötte. Azt gondolja magában, hogy nem. Kreis, Cooper és Souders nagyon nézik a mesés konstrukciót. Ennél alacsonyabb versenykocsit eddig nem építettek. Egy olasz mérnök konstruálta, de Bordinónak is sok benne a keze. A motor 12 hengeres V-alakban. Az elsőtengely és a fékek olyanok, mint a Bugattikon. A kocsi tiszta együléses, de nem olyan keskeny, mint az amerikaiaké. Pedig Bordinó két évig volt odakünn, de úgy látszik, nem hiába. Utána a már előbb is említett Duesenberget és Millereket nézzük meg egészen közről. Remek konstrukciók. Szokatlan volt nekik a pálya

mint halljuk és különösen az, hogy száraz időben treniroztak és az eső váratlanul érte őket a versenyben. Az amerikai kocsik startolni nem tudnak, mert odakünn minden repülőstarttal megy és így a sebességeik másképen vannak beállítva. Az OM-ek magasak és formájuk határozottan csúnya, azért jól mennek és első debüjük nagyon jól sikerült. Már késő délután volt, amikor elhagytuk a boxokat, illetve az egyes gyárak csukott területét, ahol azt hiszem késő estig is el lettünk volna, de menni kellett, mert az idő pénz és három nap alatt Budapesten kellett lennünk és közben még a Lidón fürödni is akartunk egyet.



## „Ecco Bordino“

**A Gran Premio di Milano — Az új 12 hengeres FIAT fényes szereplése — Bordino-Campari-Maggi-Materassi óriási küzdelme 50 kilométeren — Davrincourt és Cirio szerencsés kimenetelű balesete**

Zuhogó eső. A monzai királyi park pályáján nyomott a hangulat. A közönség, dacára a rossz időnek, végeláthatatlan tömegben tódul a pálya bejáratai felé. A sajtópáholy a világ összes számottevő lapjainak munkatársait hordja a hátán. Egy olasz rendőr dühöse, néz az égbe és nem bírva visszatartani, kifakad: sacramento... Csodás autók, óriási Rolls-Royce-ok, remek Alfa-Romeo cabriolettek, rengeteg Lancia-Lambda és Fiat. Sok álversenykocsi, melyről már száz kilométerrel lerí, hogy merész ívelésű motorfedelük alatt szerény, kisfordulatú motorocskák rejlik. Felülünk a sajtópáholy, a tribuna d'honore, számunkra fenntartott helyére. Szemben velünk az eredményhirdető tábla, egy óriási óra perc- és másodpercmutatóval, mely a startjel megadásakor megindul és jár mindaddig, míg csak a győztes át nem halad a célvonalon. Tőle jobbra egy fekete tábla, melyre időnkint ráírják a verseny közben előfordult és érdeklődésre számot tartó eseményeket. Sok szomorú adatot adott már tudtára ez a tábla a közönségnek. Reméljük, most nem kerül sor erre. Baloldalt a körszámláló, mely feltünteti, hogy kik indulnak és hogy kinek mennyi köre van még befutandó.

Egy negyed óra múlva kerül eldöntésre az előbb leírt környezetben a Gran Premio di Milano. A SIAS idén, hasonlóan, amint a múlt évben, az Európa Nagy Díjat külön óhajtott megrendezni, de tekintve, hogy azon csupán hat kocsi állott starthoz, félve a kudarcától, egy napra vont össze a két nagy versenyt. Ennek volt köszönhető nagyrészt, hogy dacára a zuhogó esőnek, közel 100.000 főnyi közönség leste izgatottan fél 9-kor Milano város Nagy Díjának startját. Felvonul az olasz katonazenekar és a célbírótság elfoglalja helyét. A verseny az idén 50 kilométeres távon kerül eldöntésre, szemben a tavalyi 400 kilométerrel, ami csak hozzájárul ahhoz, hogy izgalmasabbá és gyorsabbá tegye. Már jönnek is az 1100 km-es kategória résztvevői: a híres, rutinizott Salmson-vezető, Clerici, majd ugyancsak Salmsonon Davrincourt és Lipman, továbbá a jőnevű Amilcar-vezető Zampieri és a BNC-vezető Seujaq. Az olasz Zampieri megéjlenzik és már emeli is a starter a zászlót, hogy megadja a startjelet. A gépek begyujtanak, csak a kis BNC nem akar semmiáron megindulni. Tolják előre, tolják hátra, végre rekedt kattogással az is megindul. A zászló lecsap és a kisgépek pokoli zaja teljesen elnyomja az izgalmat csak fokozó,

a startjel megadásakor megszólaltatott sziréna. A start után mindjárt a Salmson-vezető Clerici ugrik az élre, míg Zampieri, az olaszok tippje, mint utolsó hagyja el a vonalat. A vezetők eltűnnek a kanyarban. Feszült érdeklődéssel lesi mindenki, hogy ki tűnik fel először a belső kanyarban. Egyszerre megelégedett morgás csap fel az ezertorkú közönségből: Zampieri alacsony Amilcar-ján megelőzve összes versenytársait, körülbelül 200 méterrel elsőnek jön ki a kanyarból. Belerohan a célegyenesbe, egy tompa kattanás, kapcsolt és máris 130 kilométeren felüli tempóban rohan el a tribünök előtt. Clerici, Lipman és Seujaq, sorrendben követik a többiek, míg Davrincourt (Salmson) már nincs köztük: a híres és már sok áldozatot követelt lesmoi kanyarban kirepült a pályából, de szerencsére sérülés nélkül úszta meg a komolyan látszó balesetet. A kis BNC gyengén megy és a második körben kihagyó motorral leáll. Vezetője szomorúan száll ki kocsijából: kiesett a további versenyből. Minden selejtező futamból ugyanis csak az első 3 helyezett juthat a délután 4 órakor lefutandó döntőfutamba. Végül a kis Amilcar, mely hasonló külsejű a most olyan szenzációsan szereplő Delage-okhoz, 122 km-es kitűnő átlaggal biztosan nyeri versenyt. Utána Clerici és Lipman következnek, de Salmson-jaik lényegesen lassúbbnak bizonyultak, a minden valószínűség szerint kompresszoros, 4 hengeres Amilcarnál. Zampieri leggyorsabb köre 127 km-es átlagú volt, míg a magasabb építésű és kevésbé stabil Salmsonok 115 km-es „kicsi” átlaggal voltak kénytelenek megelégedni.

Szünet következik, mialatt a közönség mindinkább szaporodik. Az első futam nem nagyon érdekelte a publikumot, mely sokkal gyorsabb kocsikhoz és sokkal híresebb nevekhez van szokva. Közben már hozzák is a lefutott versenyéről szóló nyomtatott leírást, melyet minden egyes újságíró ingyen megkap.

Hirtelen nagy zaj kerekedik, emberek rohannak a korláthoz, a tribünökön felállanak, lökdösi egymást, üvöltöznek. Nem értjük, mi történhetett. A pálya aluljáróján egyszerre meglátunk egy tökéletesen lapos, alacsony, piros kocsit, benne egy fehér motorruhás vezetővel. Ecco Bordino, evviva Bordino, halljuk és már értjük is: Bordino, a legrégebb és legkitűnőbb olasz versenyvezetők egyike, a marca nazionale, az új Fiat-tal befutott a pályára, hogy egynéhány próbakört



Robert Benoist (Delage) az 1927. évi Európa Nagy Díj győztese. Kitünően látható a Delage feltűnő alacsony építése.

fusson, mielőtt starthoz áll, 5 év óta először a monzai autódromban. Pillanatok alatt a pályán terem és már el is tűnik a fordulóban. Alig 4 perc múlik el, mikor egyszerre csak éles berregés hasítja keresztül a levegőt, és mintha ágyúból lötték volna ki, rohan el a nagy egyenesben a tribünök előtt, közel 200-as tempóban Bordino. Közben felállnak a starthoz az 1500 kcm.-es és a 2000 kcm.-en felüli kategória résztvevői. Bordino lassít és szépen beáll a sorba. Ellenfelei nem számítanak. Serboli Chiribirije régi és lassú, Cirio 1500 kcm. kompresszornélküli Bugattija nem ellenfél Bordino és Fiatja számára. A másfél literes kategória résztvevői mögött egy-néhány méterrel állanak fel Bona (Bugatti), Maggi (Bugatti), Probst (Bugatti), Nuvolari (Bugatti), Materassi (Bugatti), Rosti (Bugatti) és Campari (Alfa-Romeo), akik a 2 literes selejtező futamban döntik el azt, hogy ki küzdhet meg a Nagy Díjért járó döntőfutamban? A kiskategória elstartol, Bordino mindjárt az élre kerül és végig vezetve megnyeri a versenyt. A 2 literes kategóriában már komoly küzdelem fejlődik. Nem csoda, hiszen a startnál nagy nevek vannak, melyek komoly tudást, hallatlan merészséget és a végsőkig való kockázatát jelentenek. A starter zászlaja lecsap, pokoli berregés és mintha kirepítenék, azonnal conte Maggi rohan az élre, 2 literes, kompresszoros Bugattijával, követve Campari, Bona, Materassi, Nuvolari és Rosti-tól. Utóbbi a teljesen hátul lévő Probst és Alverával együtt már a startnál lényegesen lassúbbak. Maggi sapka nélkül hajt és haja a levegő óriási szívóhatásától csúcsba formálódva húzódik utána. Előnye az első kör után már 4—500 méter. Campari dühösen és elszánt arckifejezéssel ül a volán mögött és látzólag bosszantja Maggi hatalmas megugrása. Most azonban már második helye is bizonytalanná válik. Materassi felnyomul melléje és bár a hosszú egyenesben alkalma nyílna öt előznie, Bugattija semmivel sem gyorsabb az Alfánál és kénytelen a harmadik hellyel megelégedni. Nuvolari, aki nem bírja az éllavasok szédítő iramát, nagyon lelassít és kétségbeesetten nyomogatja olajpumpáját. Mint rövidesen megtudjuk, olajcsöve törött el és kénytelen feladni a versenyt. A többiek kilométerekkel hátrább fekszenek. Az ötödik és utolsó körben Maggi biztosan vezet és Campari elkeseredett küzdelem után, csupán méterekkel, harmadik helyre utasítja

Materassit. Győztes Conte Aimó Maggi (2 literes Bugatti-kompresszor) 20:35 mp. alatt, 145.746 km-es óráátlaggal, míg Campari (Alfa-Romeo-kompresszor) alig 2 és kétötöd mp-el később száguld át a célvonalon. Közte és Materassi (Bugatti) között a különbség viszont csupán kétötöd mp. Utánuk sorban a három Bugatti-vezető, Bona, Probst és Rossi haladnak át a célon. Az eredményki hirdetés óriási szenzációt hoz. Ugyanis Bordino 1.5 literes Fiat-jával 50 km.-re 20:04 mp.-et futott, ami 149 km-es átlagnak felel meg, szemben a 2 literes kategória győztesével, Maggival, akinek átlagsebessége csupán 145.746 km. A közönség örömmámorban úszik, hiszen Bordino 152 km-es leggyorsabb köre lényegesen jobb a Maggi által elért 150 km-es maximális átlagnál, a közönség lassan megnyugszik és lázasan tippelgetni kezdi a döntőfutam esélyeit. A Gran Premio d'Europa kerül most lefutásra. Az 500 kilométeres verseny első 5 köre szintén beleszámít Milánó város Nagy Díjába, vagyis az Európa Nagy Díj résztvevőinek első hármá, akik az első 50 kilométeren vezettek, szintén résztvehetnek a döntőfutamban.

Délután 4 órakor került eldöntésre Milánó város Nagy Díjának döntőfutama. A kevés küzdelmet hozott Gran Premio d'Europa után minden figyelem ezen verseny felé fordul. Az emberek, nem tudni honnan, mihla megkészsereződtek volna és alig tudunk visszajutni a teljesen elbarikkádirozott sajtópáholyba, Az eső eláll, az idő kissé derültebb és a pálya kezd felszáradni. Izgatott várakozás. Ki fog starthoz állani? Benoist nem indul! Érthető, hiszen Európa Nagy Díjának megnyerésével 1927. év automobil-világbajnoka lett és így nem fontos számára Milánó városának Nagy Díja. Lassan tolják a starthoz az egyes kocsikat. Hármasával állanak fel. Az első sorban Bordino—Maggi—Campari, a második sorban Pete Kreis (Cooper-Speciál), Materassi és Cirio (Bugatti), míg leghátul az Amilcar-vezető Zampieri és a két Salmons-vezető Clerici s Lipman. A verseny döntőfutama hasonlóan az előfutamokhoz, 50 kilométerre megy és a startjelre az egész gomolyag egyszerre vág neki a pályának. Óriási izgalm. Az emberek felállanak, mindenki mindent akar látni. Pont 4 óra. A 100.000 ember egyetlen szisszenés nélkül figyeli a startrakész kocsikat. Felice Nazzaro puhakalapban és bő raglánban kilép a pályára, kezében a zászlóval. Az ünnepé-



A Gran Premio di Milano döntőjének startja. A balszélen Campari (Alfa-Romeo). Elöl Maggi gróf (Bugatti). Az előtérben a 31-es Materassi (Bugatti), 32-es Nuvolari (Bugatti).

lyes alkalomra öt, az olaszok büszkeségét, számtalan elkeseredett verseny győztesét kérték fel starternek. Az óramutató 4-et mutat. Az óriási versenyóra mutatói még mereven állanak helyükön. Nazzaro felemeli a zászlót. A motorok begyuladnak. Pete Kreis front drive Cooper-je nem gyullad. Nazzaro tartja a zászlót. A Cooper nem gyullad. A többi kocsi szédületes hangja betölti a levegőt. Az izgalom elviselhetetlenné válik. Végre. Az oldalról kurblizó amerikai mechanikusnak sikerült megindítania a makacs motort. Csurog róla a verejték. Ugyanebben a pillanatban Nazzaro megadja a startjelet és a sziréna elbőgi magát. A publikum libabőrös. Azonnal Maggi tör az élre, egészen közel hozzá Campari, Bordino, Materassi. Mint egyetlen sóhaj szakad fel az emberek kebléből a megkönnyebülés. Pedig csak most kezdődik. Pete Kreis egynéhány méter után leáll, — kár volt az erőlködéséért. A mechanikusok kitolják a pályából. A kiskategóriák volt győztesei most nem számítanak. Senki sem kíváncsi az időelőnyvel startoló Salmson és Amilcarokra. Egy kérdés lebeg mindenki szeme előtt! Ki fog elsőnek jönni a belső fordulóban. Még hátra van a lesmoi kanyar! Jönnék! Szédületes tempóban rohannak el az árnyak a park túlsó végének egyenesén. Még nem lehet felismerni őket. Végre. A belső, kevéssé emelt kanyarból Campari bukkan ki elsőnek, régi, de kitűnő Alfa-Romeójával. Vad iramban veszi a fordulót. Egészen fenn a korlát mellett. Itt centiméterekről van szó. Utána 40 méterrel — szinte rossz nézni — egymás nyakán Bordino, Materassi és Maggi. Campari bevág az egyenesbe. Maggi,

Materassi és Bordino felfejlődnek egyvonalba és kerék-kerék mellett rohannak a szédületes tempóban. Újra eltűnnek a pálya alsó végén. Jönnék a kiskocsik. Szinte észre sem veszik. Most kell jönniök a nagyoknak a külső fordulóban és utána a tribünök előtti nagy egyenes! Újra hallani a pokoli berregést. Campari közel 200 méterrel vezet, utána még mindig együtt 200 kilométeres tempóban, egymástól alig 20 centiméterre Maggi, a mindent kockáztató, passzióból versenyző úrvezető, Bordino, minden idők egyik legjobb gyári vezetője és Materassi, aki utoljára, ezelőtt egy hónappal fordult fel San-Sebastian-ban. Ellőnek a tribünök előtt. Így még nem láttunk ma menni kocsikat. Egyszerre kétségbeesett feljajdulás. Odanézünk. A pálya felső végén egy porfelhő. Utána semmi. Emberek rohannak. Kínos percek. Cirio, Cirio hallatszik. Senki sem tudja, mi történt, csak egy egészen biztos. Valamelyik derék vezető kirepült a kanyarból és most talán összetört tagokkal hever a pálya mellett. Ott egy árok van... halljuk. Teljes gázzal szaladt akkor... A mentőautó csak most indul. Végre megtudjuk. Cirio 1.5 literes Bugattijával túlságosan benn vette a kanyart, jobbkereke egy víztócsába rohant, a felcsapó víztől nem látott, hirtelen visszarántotta a kormányt, de oly szerencsétlenül, hogy a kocsija a túlerős párirozástól felrohant a pálya szélére és onnan bele a pályát szegélyező árokba. Már jelenti is a tábla. Cirio felfordult. Nem súlyos. Csupán az arcán vágta össze a szélvédőüveg szilánkjai.

Tovább folyik a verseny. Még tart a szörnyű bizony-

MAGYARORSZÁGON CSAK 1 ELEGÁNS

TELEFON: TERÉZ 213—90

# AUTÓ ÚRVEZETŐ ISKOLA

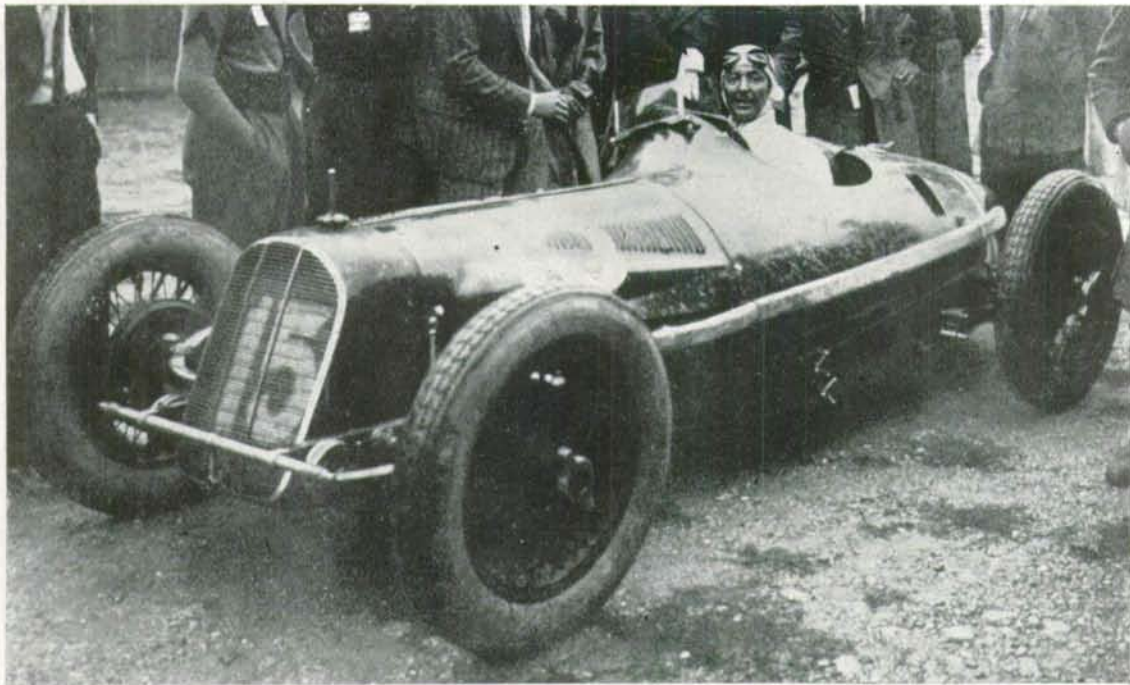
(HÖLGYEK ÉS AMATŐRÖK RÉSZÉRE)

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



ALLANDÓ FELVÉTELEK

„VIKTORIA ÚRVEZETŐ ISKOLA“  
VI. VÖRÖSMARTY-UTCA ÖTVENHAROM



*Pietro Bordino, a monzai autodrom hőse, aki az új 1.5 literes FIAT-on megnyerte a milánói nagydíjat.*

talanság. Így ez tovább nem mehet baleset nélkül. Hárman állandóan egyvonalban. Az egyenesben egyenlő gyorsak. Természetesen, itt valamelyik csak úgy törhet ki és mehet az élre, ha a fordulóba jobban szalad bele, mint a másik. Már eddig is mindent kockáztattak. Mi van hát még hátra? A belső kanyarban, ismét egészen a szélén, Campari jön, utána két méterrel Bordino. A többiek sehoh. Most Bordino gyorsít. Hajmeresztő látványnak vagyunk szemtanui. Bordino a forduló alsó részére szalad. Már egyvonalban vannak. Campari most veszi észre. Milliméterekre vannak egymástól. Campari mindent belead. Éppen hogy eljön kereke a korlát mellől. Mindhiába. Bordino behajtott fejjel, biztos kézzel tartja kocsiját. Az egyenesben már ő van elől. Vollgáz. El-

húz Campari mellől. Most jön Maggi és Materassi. Az élen lévő két gyári vezető, a két régi mester, egymás között intézte el az elsőség kérdését. A 3-ik körben Bordino 200-as tempóban rohan el a tribünök előtti nagy egyenesben, közel 300 méteres előnnyel. Most látni csak, hogy mire képes Zerbe mérnök szenzációs konstrukciója, az új négyütemű, 12 hengeres, kompresszoros Fiat. Campari után Materassi, majd Maggi. Bordino jön ismét a belső kanyarban. Határozottan a legszebben és legmerészebben veszi. Előnye már behozhatatlan. 500 méterrel utána rohan Campari, majd Materassi és Maggi. Vége a versenynek. A közönség tombol. Újra a Fiat és újra Bordino. Evviva... marcia reale... valami hideget érzek homlokomon. Letörlöm a verejtéket.

**Rossz utaknak legmegbízhatóbb kis kocsija**

az angol **MORRIS** autó!

**Tartós angol munka!  
Ára meglepően olcsó!**

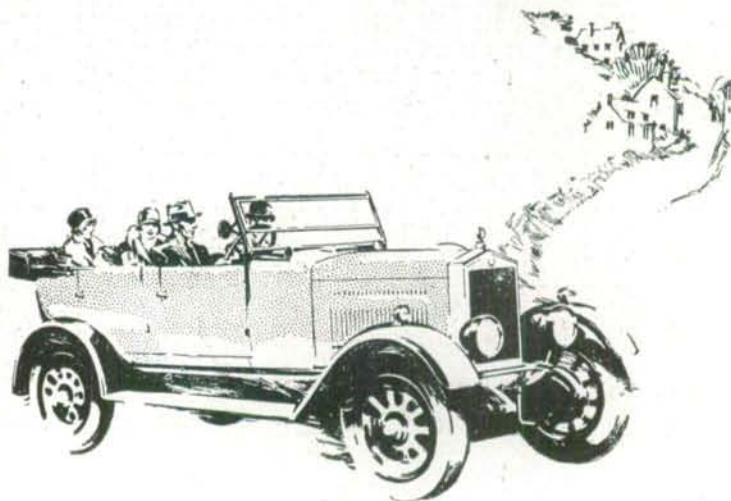
**Kérjen ajánlatot  
vagy látogassa meg mintatermünket!**

**Vezérképviselőt:**

**Fehér Miklós Gépgyár Rt., Budapest**

Igazgatóság: V., Váci-út 80.

Városi mintaterem: IV., Kossuth Lajos-utca 8.







*Képünk egy angliai weekend-et mutat be. Előtérben a pompás 600 kcm. Douglas-sidecar, mellette békésen halásznak boldog tulajdonosai. A képet a Douglas-gyár havonta megjelenő folyóirata, a „Con Rod” engedte át lapunknak!*

**MAGYAR ÁLTALÁNOS GÉPGYÁR, MÁTYÁSFÖLD**

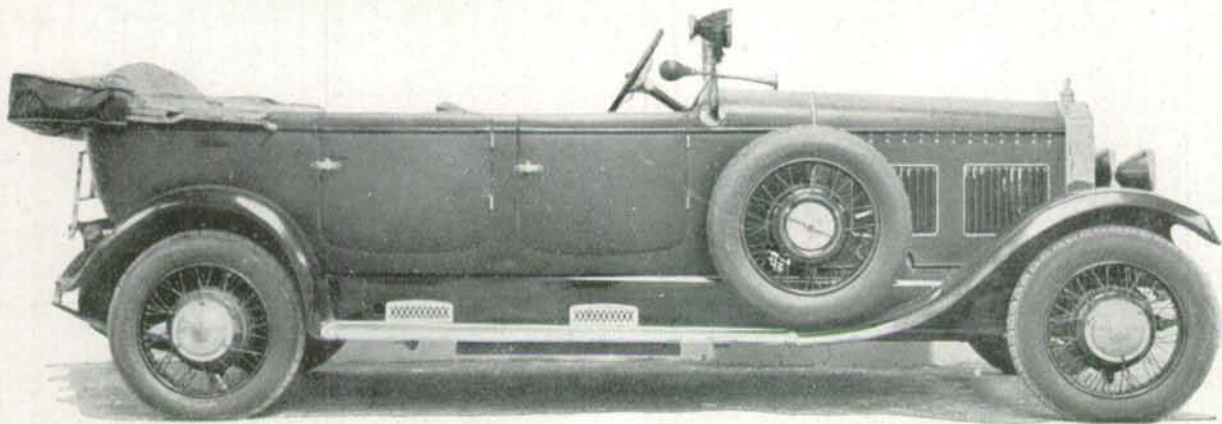
**10.500 PENGŐ  
(131,250.000)**

**AZ ÚJ HATHENGERES**

**2**

**LITERES**

**MAGOSIX**



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

# Szakszerűség—Sportszerűség

Nagy Pál Sándor okl. gépészmérnök

A sajtóban, társaságban minduntalan hallani le-sujtó és kellemetlen kritikákat a motorosokról. Támad-ják cikkeikkel, rendeletekkel, idősebb urak és hölgyek mély megvetéssel beszélnek róla, apák eltiltják fiaikat, — amennyiben tehetik. Öntudatlanul is felvetődik a kérdés, miért mindez a nagy ellenszenv, ez a harag. Mert az mégis elismert tény, hogy a motor ma már gazdasági tényező, gyors és olcsó közlekedési eszköz, tehát a mai korban szükséges és ki nem kerülhető valami.

Ha félretesszük elfogultságunkat és kimegyünk az utcára vagy kimegyünk az országútra, megkapjuk a feleletet. Azért, mert a mai motorostársadalom jelen-tékeny része kíméletlen, fegyelmezetlen, sőt egyenesen durva és neveletlen. Bár — szerencsére — ezt csak a kisebbik részéről lehet elmondani, mégis uralják a látszatot, mert ha száz motorkerékpár elmegy csendben az ablakom előtt és csak egy ver fel a nyugalmamból, akkor az az egy fog emlékemben maradni és nem a száz, amelyet nem vettem észre. Nagyon kényes tehát ez a probléma a százalékos megoszlásra. A közönség — aki alatt mindenkit értek, aki bárminemű vonatkozásba is kerül a motorossal — ezerszemű kritikus, aki mindig csak a hibákat keresi és azok tárgyalásában könnyör-telen.

Mi magunk is motorosok vagyunk és nem azono-sítjuk magunkat azokkal, akik állandóan kellemetlen-kednek a többi földi halandónak. De a motoros bajtár-siasság felfogását oda is kiterjesztjük, hogy igyeke-zünk felfedni mindent, hogy magukra eszméljenek ki-átkozott kollégáink és az egész motorostársadalomról elháríthassuk az általában meg nem érdemelt rossz véleményyt.

Az ifjú motorosgárda nagyrésze helytelenül érte-lmezi a sportszerűséget. Tulajdonképpen nem viselkedik sportszerűen, hanem a versenyzők allűrjeit utánozza. A szakember szemével megállapíthatjuk, hogy ezt is csupán igen kis területen és nagyjából ott, ahol a versenyzés egyébként igen fontos és nemes céljainak engedményeket tesz a társadalom.

Kezdve mindjárt az elsőn, — a nyitott kipuffogón. Nagyjából feltűnési viselkedés az oka, — ami ritkábban vérmérséklet. — nagyjából illetlenségéből fakad. Mindenesetre a jónevelés hiánya. Mert igen is, kellemetlen a lárma, még magának a motorosnak is, kíméletlenség és meg nem engedhető kielégítése gye-rekes elképzeléseknek. Az ilyen pöfögő fiatalember már Delmárnak képzeletét vagy Simpsonnak. Meg-engedi magának azt a luxust, hogy a város forgalmas utain Tourist Trophyt rögtönözzön. Nem veszi figye-lembe, hogy az utcákon anyák vannak kisdedeikkel, akik valóságos idegsokkot kapnak a mellettük elrohanó motorkerékpár lármajától. Nem törődik a felvert por-al, ami a kicsinyek tüdejébe kerül. Ő szerencsésen meg-úsztá a esecsemőhalandósági százalékot, már nem kell félnie. Ugyanilyen ő az országúton is. Ha előtte pa-rasztsekér halad, szélvészfént süvít el mellette, nem mulasztván el, hogy épp a lovak mellett nyissa rá a gázt. Azt még látja, hogy a lovak ágaskodnak, de a többire már nem kíváncsi. Behúzza a füleit és szelel onnan, mert hátha emberhalál történt és akkor esetleg meg is lincselhetik. Lehet-e akkor esodálkozni ha ellenséges indulatú parasztokról hall az ember? Ha vannak lelketlen motorosbetyárok, akiknek drágább egy másodperc ideje, mint egy csomó vérbelijének életbiztonsága? Targyilagosaak akarunk lenni, nem pe-dig elfogultak. Van a parasztnak rengeteg hibája, osto-

rozzák is erősen. De van igazsága is. Neki is joga van az úthoz. Dühöng a motoros is, ha a paraszt nem tér le az útról, hogy előzni engedje. Ez a primitív paraszt bosszúja, de persze esetleg teljesen ártatlan másikkal szemben.

Jellemzi az előbb leírt motorostípust a versenyzési fáz. Állandóan, mindenkivel versenyez. Különösen autó-val, amelyet magasabbrendű közlekedési eszköznek titokban elismer. Egy-egy verseny után falkaszámra tűnnek fel az ilyen vadak. Hangos tőlük a város és sze-gény tőlük az életbiztonság. A rendőrség valósággal tehetetlen. Kijönnek a szigorú rendeletek és az utasí-tások a rendőrlégénységhez. Ennek megint csak azok isszák meg a levét, akik tulajdonképpen nem vétkesek, mert amazok akasztófára való kedvességgel szelelnek el a biztos úr ceruzája elől.

Érdekes csoportja a motorosoknak a strammfiú. Cézári mozdulatokkal száll nyeregbe és strammul be-vágja a „sebességet“. Hatalmasan túráztatja a motor-ját, majd „elereszi a kupplungot“. A gép óriásit ugrik, a kereke megesúszik, a jármű elfarol. A nézők ijedten elugranak és ő kielégült ábrázattal, irtózatos lármával elviharzik, sűrű füstöt és „ingerlő Castrol-szagot“ hagyva maga után.

Hogy ebben mi a strammság, azt nem tudom. De azt tudom, hogyha a mozdonyvezető így indítaná a vonatot, úgy közvagyon rongálásáért, életveszélyes ténykedésért súlyos börtönt kapna és mesterségének nem értéke miatt állását vesztené.

Az ilyesminek a magyarázata az intelligencia hiánya. Az illető teljesen alkalmatlan annak megérté-sére, hogy a mai motorkerékpár szerkezete rendkívül bonyolult és kényes. Képtelen megérteni azt, hogy a tervező mérnökök szívük melegét fektették a tervezet-kebe és magas ideálokat igyekeztek megvalósítani. Nem érzi az ilyen vandál, hogy a gép súlyának csök-kentése érdekében minden alkatrész az üzemből előforduló terhelésekre és erőhatásokra van méretezve és hogy ügyelni kell arra, hogy azok túllépését minden tudásával megakadályozza. Az ilyen ember követel a gépétől. Pedig a gép csak a természet törvényeinek engedelmeskedik. A túleröltetett, agyonkínzott gépet szidja, ócsárolja. Majd, belefáradva erőben és pénzben a meddő küzdelembe, egyszerre csak átvág az ellen-táborba és ajkbiggyesztve beszél a motorozás ostoba voltáról. Leszól gépeket és márkákat, mint egy nagy. Ő már mindezen túl van. Őt már nem lehet ilyen szá-márságokkal izgalomba hozni. A kezdők rosszat sejtve hallgatják. Mélabús előérzetek fojtogatják a társasá-got. Hősünk pedig fölényes mosollyal kivessi az egyik újone kezéből a gépet, felül rá, begyújt és falrengető dörgéssel belerohan a kerítésbe vagy a gázlámpába. Persze éppen csak elfelejtette megnézni, hogy hol van a lábfelek. A nagy fölényeskedésben erre már nem ter-jedt ki a figyelme. A mentegetődzéssel hamar kész. A gép az ostoba! Bután van a fék elhelyezve! A gáz-szabályozót alig nyitotta ki és a gép máris elugrott! Még a gép tulajdonosa is hibás, a remegő „mazsola“, hogy miért nem figyelmeztette a gép sajtóságaira. A „mazsola“ is megkapta mazsolaságának első bünte-tését. Viheti javítani az új masináját. Ha ki is javít-ják, a plezurok nyomai megmaradnak mementóként.

Ha mérnökember ilyen típusal társaságban talál-kozik és szakdolgozról folyik a beszélgetés, el kell, hogy képedjen azon a felületes tudáson, sőt tudatlanságon, amit tapasztal. A gép főbb részeit még csak ismeri az illető, de mindegyik működéséhez valami babonás kép-

◆  
◆  
◆  
◆

**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,**  
zsirócsapszegek minden kivitelben. Dugattyúcsapok edzve és köszörülve. Nyerszelepek, zsiróprések.

N a g y r a k t á r !



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

**O.E.C.**

**ANGOL DUPLAVÁZAS MOTORKERÉKPÁROK**

Magyarországi vezérképviselőt: Lábassy-Léle Mezőgazdasági Ipar- és Gépgyár Részvénytársaság, Törökszentmiklós.  
Budapesti firendeltség: Ardó József, VI., Vilmos császár-út 42.  
Kedvező fizetési feltételek. Kérjen árajánlatot.

zelgést fűz. Feltűnően folyékonyan szavalják az árjegyzékek és prospektusok tartalmát. A kereskedelemben kifejlesztett kifejezések csak úgy röpködnek a levegőben. Hall az ember szimpatikus, stramm megoldásokról, remek fekvésekről, jó dülésekről és fogásokról, egészséges kipuffogásról, cseppalakú tartályról, háromszög-vázról. (Rendszerint  $\frac{1}{2}\%$  tudja csak, hogy mi a háromszög-váz.) Követelik a neolog irányok indokolatlan túlzásbavitelét (pl. 50 cm. nyeregmagasság), mert akkor (szerintük) a gép „stabil” stb. Minden szavukból csak úgy dül a technikai félműveltség.

Ezeket az embereket lehet legtöbbször látni az országtúton kulesok és pumpa nélkül. kétségbeesve kunyerálni ragasztót, szerszámot, segítséget. Az ilyenek visznek fel 175 cm.<sup>3</sup>-es motoron 70 kilós hölgyeket a Szechenyi-hegyre hátul a pótnyergén. Az ilyen motoros felejt el a carterből időnként az olajat leengedni és a cartert kimosni az ilyenek fogy el a benzinje feleúton, de viszont van sebességmérője napi és összkilométermutatóval, van „sucher”-je (az akkumulátor ellenben éppen el van romolva) és van kormányórája. Van olaszszizmája és van bukósisakja és járattja az összes lapokat, a híres versenyzőket mind ismeri és természetesen leszólja őket, vagy kedvenceit az égis magasztalja. Ugyanígy van egyes motorkerékpármárkával. Minden ítéletében szélsőséges.

Nyugateurópai utam alkalmával tapasztaltam, hogy ott ez a típus erősen visszafejlődött, mondhatni eltűnt. A technikai alaptudományok ismerete ott annyira általános, hogy az ilyen vadhajtások kinövése nem kap tápanyagot és televény területet. Ott nem lehet árjegyzékből szavalni, mert nem hallgatja meg senki. Ott a motor nem cél, hanem eszköz. Ott a motor szerszám közlekedési eszköz, épp úgy, mint nálunk a villamos. És ahogy nálunk a villamosvezetők nem dumálnak a kocsijukról, úgy ott a motorosok sem.

Ennek a neveletlen, félművelt, garázda és pöffeszkedő típusnak el kell tűnni. És a többi motorosnak oda kell hatni, hogy ez a rassz minél hamarabb kipusztuljon. Ők a motorosok igazi ellenségei, mert a motorostársadalom ellen kihívják mindenki ítéletét és ellen-szenvét.

A katonaságnál megpokrócoztuk azt a társunkat, aki miatt az egész üteg büntetés alá került. Épp úgy meg kell pokrócozni az ilyen motoros Sobri Jósákat és Max Lindereket.

Pár szóval szeretnék rámutatni arra, hogy mi a sportszerűség a motoron. Ezt ugyanis csak elvéve tudja valaki. Pedig igen egyszerű a dolog. Általánosságban a sportszerűség akkor áll be a motorozásban, amikor a tudást a maximumig fejlesztettük, a gép ismerete, tulajdonságainak kihasználása és a vele való bánásmód értelmében, és az adott viszonyok között kihozzuk a gépből a maximális teljesítményt. Megtartjuk a mértéket a gép erőltetése szempontjából, tehát nem kínozzuk, strapáljuk a motort, a sebességváltót, a kerekeket. Ugyanakkor az illemtankönyvet is betéve tudjuk és gondolunk a gyermekszobában tanultakra.

Ha nemcsak a nadrágunk van kivasalva, hanem a felfogásunk is, az utcán járó embertársainkról való gondolkodásunk is kifogástalan.

A legutolsó jassznak is lehet divatos selyemnyakendője és ezüstgombos sítapalcája és lehet OHV speciálgépe. És be is képzelheti magának, hogy ő egy második Delmár. Hol vannak ők Delmártól? Még az autóbusszofför is mérföldekkel jár előtte strammság és sportszerűség dolgában — és illelmisség szempontjából.

Kik kerülnek állandóan a főkapitányságra, kiknek a jasszava hallatszik folyton a rendőrség túlszigorú kezelése ellen? Az övék! Panaszkodnak, hogy utcai esa-

vargókkal, tolvajokkal egyszobába esukják őket. Hát nem utcai csavargók ők és nem tolvajok? Nem ők lopják el a megbecsülést a többi, rendes, ildomos és tapintatos motoros elől?

Ha a főkapitány úr csak egy kicsikét rokonszenvez a motorosokkal, úgy az ilyen „motorosokat“ kétszeresen ítéltesse el.

Ki kell gyomlálni őket!

## A Magyar Athlétikai Club díjat alapított a szezon versenyein legjobban szerepelt MAC tagok részére

A Magyar Athlétikai Club motorsport osztályának választmánya 1927. évtől kezdve, díjazza azon két motorkerékpár és egy automobilversenyzőt, akik a motorsportosztály által megjelölt versenyeken a club színeiben indulva a legjobb pontegységet érték el. A két motorkerékpáros és egy automobilvezető számára kiírt díjak a következő feltételek mellett nyerhetők:

A tekintetbe jövő versenyeket és azok pontértékét a választmány a sportbizottság javaslata alapján minden év március hó 31-ig meghatározza és közzé teszi.

A kijelölt összes versenyeken való részvétel nem kötelező.

A versenyek különbözőképp pontoztatnak, amely pontozás az illető évi versenyek megtartása előtt szabatik meg.

A minden évben közzétett pontozási táblázat szerint elért pontszámokat összeadva (külön a motorkerékpárral és külön az automobilval elért pontok) és elosztva az azonévi motorkerékpár, illetve automobilversenyek számával, kapjuk az illető versenyző azévi pontegységének számát. Amennyiben valaki egy versenyben két vagy

Akinek nem inge, nem veszi magára — és meg vagyok győződve, hogy velem együtt még vagy kétezer motoros gondolkodik hasonlóképen.

Végül még becsánatot kell kérnem hazánk koszorus bajnokától, hogy az ő nevét hoztam, — habár antipoláris alapon — vonatkozásba a mi ifjainkkal, de erről inkább ő tehetne, mert az ő népszerűsége az egyik legfőbb vadítója motorosainknak.

több ízben indult, úgy 1—1 gépjárműnemen csak a legjobb eredménye pontozandó.

Minden kategória egyformán értékeltetik.

Díjazásra, illetve pontozásra csak azon versenyzők eredményei vehetők figyelembe, kik a MAC színeiben indulnak és nevezésüket előzetesen a MAC motorsport osztályának bejelentették.

Egyenlő pontszám esetén 1. a többszöri indulás (ennek csak a célba való befutása számít, feladott verseny nem), 2. a nagyobb köbtartalom, 3. értékelési sorrend szerinti indulás dönt.

Oly esetben, ha egyazon vezető hol automobilval, hol motorkerékpárral vett részt a versenyekben, mindkét járműnemen kiszámított pontegységeinek összege adja azon pontokat, melyek alapján a díjazásra tekintetbe jön.

Ilyenkor a motorsportosztály választmánya az indulásokat tekintetbe véve dönt, hogy motorkerékpár vagy autódíjat kap-e az illető.

Az 1927. évre tekintetbe jövő versenyek és azok pontértékelése:

### Motorkerékpárversenyek pontértékelése

Helyezés	Automobil és Motorsport szerkesztősége megbízhatósági versenye	TTC motorkerékpár túraúja	KMAC IV-ik nemzetközi Tourist Trophy	KMAC nemzetközi túraút	MAC I. országos futárversenye	TTAC országos túraút	KMAC II. nemzetközi Guggerhegyi versenye	MAC II. országos Jánoshegyi versenye	KMAC VIII. nemzetközi Svábhegyi versenye	KMAC ügyelőpályaversenyek	KMAC téli megbízhatósági versenye
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
I.	8	6	10	8	8	8	5	5	5	4	8
II.	6	4	8	6	6	6	3	3	3	2	6
III.	4	2	6	4	4	4	2	2	2	1	4

### Automobilversenyek pontértékelése

Helyezés	KMAC nemzetközi túraút	MAC I. országos futárversenye	TTAC országos túraút	KMAC II. nemzetközi Guggerhegyi versenye	MAC II. országos Jánoshegyi versenye	KMAC VIII. nemzetközi Svábhegyi versenye
	1	2	3	4	5	6
I.	8	8	8	5	5	5
II.	6	6	6	3	3	3
III.	4	4	4	2	2	2

A Magyar Athlétikai Club által létesített díjazás nagymértékben hozzá fog járulni ahhoz, hogy a klub motorsportosztályának tagjai az eddiginél is to-

kozottabb mértékben résztvegyenek az automobil és motorkerékpárversenyeken és így az automobilizmus szempontjából is kitűnő propagatív jelleggel bír.

## Hogy áll a kompresszoros motorkerékpár ügye?

Hogy a kompresszor alkalmazása a motorkerékpárokra mennyire fog tért hódítani, azt ma még senki sem jósolhatja meg. Tény azonban, hogy a sok előítélet, amit a kompresszor alkalmazása ellen felhoztak, megdőlt már. Magassági repülőgépek motorjainál a kompresszor szükségessége ma már elvitathatatlan. Üzembiztonságát pedig az autómotoroknál eléggé bebizonyították a szériában épülő kompresszoros Mercedes és Bugatti-típusok. Érdemes lesz alkalmazhatóságát a motorkerékpár-építésben közelebbről szemügyre vennünk.

Közismert tény, hogy a motorok növekvő fordulatszámánál a henger töltése mind rosszabb és rosszabb lesz. A kompresszióütem kezdetén még mindig vacuum van a hengerben, pedig elméletileg ott már atmoszférikus nyomásnak kellene uralkodnia. A rossz töltést, mint tudjuk, a gázok tehetetlenségi ereje és a szívóvezetékben fellépő surlódások okozzák. Ez a jelenség kisebb kompresszióvégnomást és ezzel munkavesztést okoz.

Első kísérletek ezen hátrányos jelenség leküzdésére a versenyzők által felszerelt tölcserforma szívócső-toldalékok voltak. Ezek a menetiránnyal szemben szerelve, nagyobb sebességeknél bizonyos pótló nyomást szolgáltatnak és ezzel javították a töltést. Valami nagy eredményt azonban ezekkel a primitív holmikkal nem lehetett elérni.

A dolog lényéből adódik, hogy mechanikus-kompresszorokkal az első kísérleteket versenygépeken végezték. Ismeretes a német Viktória és a D. K. W. kompresszoros kísérletei, melyekhez számos nevezetes versenyeredmény fűződik. Kevesebben tudják, hogy két vezető angol motorkerékpárgyár — érdekes, hogy éppen a szemközt fekvő kéthengeresek képviselői — a tavalyi Olympián kompresszoros típusaikat is bemutatták, amelyek azóta kereskedelemben is kerültek. A 350 ccm. S. V. Douglas és az 500 ccm. O. H. V. Coventry-Victor volt ez a két motorkerékpár. Igaz, hogy magas árak kimondottan luxus sportgéppé avatja őket, de ez egyelőre jól van így, hiszen még nincs kimondva az utolsó szó a kompresszor alkalmazásáról.

Jelenleg kétféle alkalmazási módját ismerjük a kompresszoroknak. Az egyik esetben a kompresszor csak akkor lép működésbe, amikor a motor már elérte teljesítménygörbéjének tetőpontját és a kompresszor a már esni

kezdő teljesítményt egészíti ki erőpótlásával. Tehát a motor csak egy bizonyos időponton túl kap járulékos teljesítménynövelést. A másik esetben a kompresszor állandóan működik és így már az alacsony fordulatszámoknál is ad teljesítménynövelést és gyorsítást.

Nagy fordulatszámú motoroknál, ha csak valamelyesen használható hengertöltést akarunk elérni, kénytelenek vagyunk meredek bütyökprofilokat és nagyon erős rúgókat alkalmazni, hogy a szelepek gyors nyitását és zárását elérhessük. Ez azonban újabb surlódásokat és súlyokat, tehát erővesztést és kisebb élettartamot jelent. A kompresszor alkalmazása lehetővé teszi, hogy újra normálissal helyettesítsük ezt a túlhajtott szelepmunkát.

Amit tehát a tervező mérnökök eddig a különböző szelepfarmakkal, a szelep korábbi nyitásával, illetve későbbi zárásával akartak elérni, elvégzi a kompresszor, amely akkor lép működésbe, amikor a teljesítmény esni kezd, vagy mint a másik rendszerrel, már elejétől fogva működik.

Magasabb kompresszióvégnomás elérésére próbálkoztak a domború felületű dugattyúkkal kicsinyített kompresszióterekkel is. Ezzel azonban feladták az ideális kompresszióterformát, amely t. i. legkisebb felületet kíván és a gyújtás számára kedvező formát. Szóval, mint látjuk, minden előnnyel együtt járt a megfelelő hátrány is. Könnyen megérthető, hogy a kompresszorral, ha csak éppen atmoszféranyomásra tölt is, minden fordulatszámánál jelentősen javul a helyzet.

Ami a kompresszor elhelyezését illeti előnyös, ha a porlasztó és a szívószelep között van. A porlasztás és ezzel a motor termikus hatásfoka így jobb, mintha a kompresszor a porlasztó elé kerül. Az utóbbi esetben nem szabad elfelejtenünk, hogy a porlasztó úszóháza és a kompresszor között külön nyomáskiegyenlítésről kell gondoskodnunk, mert különben a porlasztócsőben lesz a levél.

A kompresszor állandóan dolgozik, holott a szívószelep csak időnkint nyit. Szükséges tehát, hogy a kompresszor és a szelep közé kielégítő térfogatú kiegyenlítő tartályt szereljünk. Jó hűtésről is gondoskodnunk kell, nehogy a nyomás következtében felmelegedő keverék rontsa a motor töltési fokát és ezzel csökkentse a teljesítményt. Ezen tartályt el kell látnunk egy szeleppel, amely a kívánt nyomásra szabályoz. Ezen szelepen keresztül kifújó gázokat, — hogy veszteséget ne okozzanak, — csővezetékén keresztül újra a porlasztó, illetve a kom-



és

# Indian

motorkerékpárok



Magyarországi vezérképviselőt:

Budapest, V., Vilmos császár-út 66.

Telefon: T. 128-29.

presszor elé kell vezetni. Végül is biztosítószelleppel kell védenünk a tartályt és kompresszort, a hibás gyújtások és visszavágások romboló ereje ellen. Rugalmas tengelykapcsolóval kell védenünk a nagy fordulatszámú (20.000 és még e fölött) kompresszort a hirtelen fordulatszámváltozások által okozható törésektől.

Mindenesetre előnyösebbek azok a kompresszorok a motorkerékpárüzemben, amelyek alacsonyabb fordulatszámmal, rendszerint a motor fordulatszámával járnak. A nagy fordulatszámú kompresszorok gondozása, nevezetesen olajozása sokkal kényesebb és ezért nem igen jöhet szóba alkalmazásuk a motorkerékpárépítésben.

Hátránya a kompresszornak a tökéletlen szabályozhatósága, ami különösen hátrányos a hirtelen fordulatszám-változásoknál, tehát a motor fojtásánál, illetve az accelerálásoknál és üzemanyagvesztést okoz.

Mindebből láthatjuk, hogy a laikusok irtózása a kompresszortól teljesen indokolatlan. A nem nagy túltöltéssel dolgozó kompresszor csak javára válik a többhengeres motoroknak.


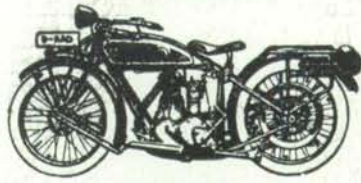
Krisz Ferenc  
okl. gépészmérnök.

## Miért jobb a gyors kocsi túrázás szempontjából?

**Kell-e 100 kilométert menni egy túrakocsinak?**

A minap egyik olvasónkkal találkoztunk Budapest egyik utcáján. Tudatta velünk, hogy vett egy kiskocsit és a legközelebbi napokban egy 3-4000 kilométeres közép-európai kirándulásra indul. Megkért minket, hogy állítsunk össze neki egy kis útitervet. Meg is tettük. Itt volt azután a baj. Tudva, hogy a kiskocsi, melynek sebessége 70, esetleg maximum 75 kilométer, az utat 30-35 kilométeres óraátlagokat véve — bizony kissé hosszú időre kontempláltuk. Olvasónk semmiképpen sem akarta elhinni, hogy ő csak 30-35 kilométeres átlagsebességgel fog tudni haladni. Hiába magyaráztuk meg neki, hogy sok a hegy és a kiskocsi ilyenkor nem olyan gyors, ő váltig azon a véleményen volt, hogy kocsija kifutja a 70-75 kilométert, tehát rosszabb átlagot, mint 45-50 kilométer nem fuhat. Hiába volt minden, az útiterv rossz volt, olvasónkat meggyőzni nem tudtuk.

Pedig igazunk volt. Higyjék el olvasóim, hogy va-

**D-Rad vezérképviselő!**

**APART AUTÓ R.-T.**

**Budapest, VI., Andrássy-út 37.**

**Telefon! T. 289-44.**

laki egy közép-európai túrán 45-50 kilométeres átlagot tudjon kifutni, nem elég egy 75 kilométeres maximális sebességgel rendelkező kocsit, oda egy 100-110 km. sebességet játszva futó kocsira van szükségünk. Miért? Mindenekelőtt, ha kocsink ki is futja a 75 kilométert, azt csak helyenként, jó úton, jó viszonyok mellett teszi meg és bizony nem egy órán, esetleg egy félnapon keresztül, hanem legfeljebb 5-10 percig. Ez a sebesség ugyanis oly sok és a kiskocsit annyira megerőltető, hogy ha azt hosszabb ideig erőltetjük, könnyen csapágykifolyás és más bajok keletkezhetnek. Ha azonban kocsim maximális sebessége 100-110 kilométer, akkor azt a bizonyos „kényelmes“ 60-70 kilométeres túratempót minden veszély nélkül akár órák hosszat is kibírom futni. Ugyanezt a 75 kilométer maximális sebességű kocsival biztosan csak 45 kilométerről tudom elmondani. Már pedig ahhoz, hogy valaki hegyes-völgyes terepet is beleértve 45-50 kilométeres átlagot tudjon kifutni, ahhoz helyenként kell menni nemcsak 75. de bizony, ha a viszonyok megengedik, 80-85 kilométerrel is. Kivételt képez, ha egyszer-egyszer egy olyan 20-25 kilométeres egyenes szakasszal találkozunk, ahol a perces (60 km. óránkénti sebesség) kilométerek könnyen peregnek le. Ilyenkor mondjuk, hogy esszük a kilométereket.

Most gondolkozzunk egy kissé. Jönnek az állandó hegyek! Mit gondolnak olvasóim, milyen átlagot fog ilyenkor kifutni a kiskocsi? Nem többet, mint 15-20 kilométert, sőt az is szép lesz tőle. A nagykocsi azonban itt is tartani fogja a 35-40 kilométert. Ilyenkor kissé belenyomjuk felfelé a gázt, amit azonban a kiskocsinál hiába teszünk meg. És mindezt a mi kedves „kiskocsitulajdonos“ olvasónk nem akarta elhinni.

Ne gondoljunk azonban, hogy egy kiskocsival nem mehetünk túrázni. Igenis mehetünk, de ne kívánjunk tőle olyan átlagokat, mint egy nagy hathengeres, hatülékes nagykocsitól. Egy kiskocsival a napi 250-300 kilométer bizony igen szép teljesítmény. Nem is szabad többet megtenni vele. Ilyenkor azonban vagy toldjuk meg a szabadságunkat egy héttel, vagy tegyük kisebb túrát. A sebesség forszírozása egy túrán úgy a kocsira, mint a saját egészségünkre csak káros lehet. Fogadjuk el alap gondolatképen, hogy legfeljebb a kocsit maximális sebességének kétharmadával haladjunk huzamosabb ideig. Ha tehát maximális sebességünk 90 kilométer, úgy legfeljebb 60 kilométerrel. Ennél a sebességnél, ha a kocsinál minden rendben van, baj sohasem fog történni.

**MAGYAR WAGGON- és GÉPGYÁR RT.**



**GYŐR**

Telefonok. 201. 202. 203

**BUDAPEST**

V. Deák Ferenc-utca 13

Telefonok: I. 213-00, L. 179-41

**RÁBA**

**3 ÉS 5 TONNA HORDKÉPESSÉGŰ**

**Teherautók**

**Autóbuszok**

A magyar utaknak legjobban megfelelő autó



**Speciál- és**

**Pótkocsik**

A magyar utaknak legjobban megfelelő autó

Szolid kivitel, gazdaságos üzem, előnyös árak és feltételek. Ajánlati felhívások cégünkhez címzendők. Képviseletünk nincs.

## Az első túrám!

Minden embernek vannak vágyai, melyek után fut, melyekért küzd s melyeket ha elért boldog. De csak rövid ideig. Mert csodálatos, de ilyen az emberi természet, új vágyai támadnak.

Tekintve, hogy én is az emberek közé számítva magamat, nekem is volt, illetőleg van egy vágyam. Nem kerletek sokáig, ez a vágyam a túra. Túra, amely kizárólag motoros járművel bonyolítottassék le. Ha 1700 körül élnék, úgy igényeim bizonyára a deligance-nak megfelelően módosulnának. Már gyermekkoromban éltem-haltam a túráért, bár voltak évek, amikor azt hittem, hogy a túrát is éppen úgy mérik a „Zalaba” vegyeskereskedésében, mint a promenclit. Később azonban rájöttem a szó tulajdonképeni nemes értelmére s azontúl egész életemre összekovácsolva éreztem magamat a „túra” fogalmával. Sajnos, a sors csak az utóbbi években ajándékozott meg gazdag motortulajdonos barátokkal és ennek megfelelően vérmezebb reményekkel, melyek mind az előbb említett összekovácsolással voltak szoros összefüggésben.

Az idő úgy hozta magával, hogy söröző kompániánk egy igen szeretett, de határtalan flegmájáról ismert honvédekadémikus tagja a Kenyérmező-táborban tartózkodjék. De nemcsak a nagygyakorlat miatt, hanem bizonyára azért, hogy én meglátogathassam. Végre itt az „első túrám” — gondoltam — s máris akcióba kezdtem.

Felkerestem egy boldog „Sunbeam sidecar”-hoz címzett barátomat, aki hajlandónak mutatkozott... öccsével (fejfel magasabb nála) együtt résztvenni a túrán. Bravó, kiáltottam savanyú mosollyal. A savanyú mosoly értelmének megfejtését az olvasóra bízom. Nem baj. Kettő már

van. Igaz, hogy nem mondotta bizonyosra, de az a Sunbeam olyan ütőkártya, amely a többiek berántásába igen előkelő szerepet fog játszani. Rohantam a másik barátomhoz, akit a fenti hasonlatnak megfelelően a Méray-Jap-hez lehetne címezni. Ő eleinte vonakodott, de a Sunbeam neve varázsszerként hatott s barátom szintén benevezett... szólóba. Bravó, kiáltottam még savanyúbb mosollyal. Három személy biztosítja a túra sikerét. De nem nyugodtam. Mint a villám csaptam le harmadik motortulajdonos barátomra, elősorolva a túra összes előnyeit, az út prima mi voltát, nem feledkezve meg az esztergomi sör európai híreről sem. De mindez nem használt. Egy órai szakadatlan rábeszélés után eszembe jutott a varázsige. Jön Géza is a Sunbeammal, — suttogtam kaján mosollyal. Ja úgy??!! Akkor megyek. Barátom meg volt főzve, egyben kijelentette, hogy engem is elvisz, ha segíték megcsinálni a gépét. Egy félóra múlva a felismerhetetlenségig összekelve csiszoltam a szelepeket.

Időközben eszembe jutott, hogy minél többen leszünk annál jobb, bocsánatot kérve tehát barátomtól, olajos képvel, de lélekszakadva repültem „Longestroke Sunbeam” nek nevezett barátom lakása felé. Nem volt otthon. Bejártam fél Budapestet, de végül is megtaláltam. Ő is megígérte, hogy eljön. Teljesen kifáradva értem haza. Összes pénzem a villamosra ment, de mit bántam, hiszen gyönyörű túra állt előttem.

Előre élveztem a friss levegőt, a síma utat, a motorok egyenletes dübörgését. Előre meghatároztam az indulás és az érkezés időpontját, szinte láttam akadémikus barátom meglepett arcát s hálát rebegetem a Mindenhatónak, hogy ilyen hatalmas szervező erővel áldott meg!

Pedig a nehézségek csak most jöttek. Másnap „Sunbeam sidecar” barátom kijelentette, hogy ő csak délután

# 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



indul, ezzel szemben „Samum ohv.” barátom ragaszkodott a reggeli induláshoz. A túrát bomlás fenyegette. Megrémültem, most amikor minden megvolna robbanjon szét a társaság? Nem engedhetem. Nagy nehézségek árán közös megbeszélésre hoztam össze a túra résztvevőit a „Bukott motoros”-ba, ahol 5 korszó sör árán a feleket sikerült közös nevezőre hoznom. Az indulást másnap d. e. 10 órára tűztük ki.

Boldogságom arra a bizonyos sokat emlegetett tetőpontra emelkedett.

Holnap viszontlátlak ős Esztergom, komisz utaidal, ökrös szekereiddel, egyszerű, de műveletlen gyermekeiddel — sóhajtottam.

Azonban ábrándozásaimat sűrűn kellett félbeszakítanom, hogy a társaság egyik, vagy másik tagját — hja, a

magyar átok — kibékítsem. Rohantam, lépcsőt másztam, összes pénzemem az anyai rohamsegéllyel együtt elvillamoskáltam, de végül mégis elérkezett a nagy nap.

Kellően felöltözködve, szemüveggel, porköppennyel el látva jelentem meg a start színhelyén, ahonnan a társaság két új motoros taggal gyarapodva indult el pontosan a meghatározott időben — — én nélkülem!... Ugyanis barátom motorjának szelepemelő hibája, talán megtudva, hogy engem fog hibálni, eltörött és én itthon maradtam.

Ime! Ez az én első túráim története, melyből nekem csak annyi elégtétel maradt, hogy egész délután pokoli vihar dühöngött és hazaérkező vidám motoros barátaim inkább hasonlítottak egy szakszerűen kiöntött ürgecsaládhoz, mint komoly kultúremlékekhez.

*Ifj. Fekete Géza.*

## A régi autós lomtárából

Lomtárat fedeztem fel s még hozzá saját garázsomban! Mai napig tökéletesen elfelejtkeztem róla és csak alkalomadtán kerestem fel, ha egy vagy más felesleges tárgyamtól meg akartam szabadulni. A sok lim-lom között botorkálva, egyszerre csak egynéhány ládára akadtam. Kiürítettem őket és önkéntelenül elmosolyodtam tartalmukon, melyek pedig még nem is olyan régen az autóm nélkülözhetetlen felszerelése közé tartoztak. Mikor hosszú álmukból felzavartam őket, eszembe jutott az idők változása. Milyen nehézségekbe ütközött húsz év előtt az automobilizálás. Mennyi fáradtságba került és mennyi lelkesedés kellett ahhoz, hogy valaki „praktikus” automobilista legyen. Most veszem észre, hogy magam is már vagy húsz esztendeje vagyok automobilista és meghatottan tartom kezemben a nekem olyan kedves tárgyakat, — mielőtt azokat a szemétdombra juttatom. Hadd elevenedjenek fel még egyszer utoljára a kedves emlékek, hadd meséljenek valamit a régmúlt jó időkről, hiszen sokan vagyunk még, akik ezeket használtuk és velem együtt jóakarátu mosollyal fognak visszaemlékezni az autó gyermekkorára.

A régmúlt idők boldog (?) autótulajdonosának igen sok gondot okozott motorjának begyújtása. Az önindító távollétével tündöklött, a porlasztás és gyújtás gyermekkorát élte és bogarasak voltak mindketten. Erősebb kocsigat bekurblizni herkulesi munka volt és a kurbilizási kísérletek — hála a fix előgyújtásnak — eléggé veszélyes sportot nyújtottak. A motor hajlamos volt a visszavágásra és a „visszavágásmentes” kurbli bizony főleg csak papiroson létezett. A bekurblizás megkönnyítésére különféle dekompreszor berendezéseket alkalmaztak, melyek leggyakrabban elől, a hűtőn keresztül nyúló karral voltak működtethetők. Mindamellettt gyakran előfordult, hogy a kurbli rettenetes erővel visszavágott. Később a kart védősínnel látták el, hogy a sérülésektől megóvják, mely szíjjakkal volt felesatolható és a kéz számára csuklóval volt látva. E kiváló védőszerkezet, mely feltétlenül a lovagi karpáncél modern utóda volt, egészen könyökig terjedt és tényleges védelmet nyújtott. Párisban, ahol először látott napvilágot, mint igen fontos újdonságot emle-

gették. Gondoljuk csak el, milyen mulatságos volt a régi autós, amint védősínnel felszerelve, igen gyakran kifelé fordított prémöltözletben, felvette a harcót a sárkánnyal. Mennyivel tovább vagyunk ma. Egyetlen gombnyomás a starterre a legerősebb motort is észhez téríti és ami ma gyermekjáték, ahhoz valamikor különleges testierő és nem kis ügyesség kellett. Aránylag igen soká tartott, míg a különböző acetilén, sűrített levegő stb. önindítók megjelentek, a kicsi, de annál erősebb elektromos önindító előhírnökeül.

Az autós, mikor gumidefektnél kilyukadt tömlőjű kerekét egynéhány perc alatt kieseréli a pótkerékkel, bizony sokszor nem is sejtí, milyen rettegést réme volt a régi autósoknak a gumidefekt. Akkoriban még nem ismerték a levehető és kieserélhető abroncsokat és a szabad országúton kellett szerelni. A régi úrvezetők között léteztek egészen komoly gumiszerelő művészek, akiknek csodálatos tehetségét messziről hirdette kezük állapota. Hát bizony, tűző napban vagy egy jó kis országtúti esőben szerelni, birkózni a sáros, sikos pneumatikkal nem volt tréfadolog. Kényelmetlen, meggömbült háttal kellett lenyúzni a gumit az abroncsról. És azután jött a felfújás rabszolgamunkája. A rabszolgákat felszabadítandó, divatba jöttek a sűrített levegővel töltött vaspalaekok. Szeleppel, manométerrel és hosszú gumicsővel felszerelve és szépen kék-sárgára lakkozva, fatokban állottak a koesi felhágóján, nagyság szerint 5—10 vagy 16 pneu felfúvására készen. Csupán 16—20 kg.-ot nyomtak darabonként és ha kiürültek, vissza kellett szállítani őket a töltőállomásra. A cordszövésű és alacsony nyomású pneumatikok ismeretlenek voltak és a rövidéletű acélníttes köpenyek ülték győzelmüket. A gumifogyasztás természetesen nagy volt és ez maga után vonta az éjjel-nappal való gumiszerelés kínjait. Az első valódi megoldást a Stevney-abroncs feltalálása hozta. Ezt tekinthetjük a levehető kerekek és abroncsok előfutárjának. Ezt az abroncsot a defektos kerék küllőihez lehetett erősíteni négy tartóval, melyek közül kettő mozgatható volt. Az elmozdulást oldalirányban egy küllőszíj volt hivalva megakadályozni. Így a lyukas és a felfújt tömlőjű kerekek

**R. Pennsol motor oil**  
a legkételetesebb amerikai autólaj

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

békésen szaladtak egymás mellett, mint ikerkerékek. Sáros, csatagos időben azután a Stepney-abroncs, amely természetesen a sárhányón kívül futott, kiadósan lefröcskölte a gépkocsit és utasait sárral és vízzel. Ez ellen is volt azonban segítség. Nagy darab lakkbőrből készült sárhányótoldalékok fityegtek kapesokkal fel erősítve a Stepney-kerék felett.

Különböző berendezésekkel próbálták elriasztani a szögeket a gumiba való fúródástól. Még mikor csak lazán ültek a gumi tetején, már illett volna beleakadniok a sárhányó kapesáin rájuk váró láncokba, hogy kihuzassák magukat.

Sok ilyen, ma már nevetséges készülék volt hajdanában látható.

Hogy az egykori „gépkocsi“ minden tekintetben tökéletes legyen, felszerelték szép, nádból fonott bot- és esernyőtartóval is a sárhányóját. A valóságban ezek mint őrlőgépek működtek és a beléjük helyezett ernyők és botok súlyosan sérülten kerültek újra az áldott napfényre. Egyáltalán nagyon előkelő volt a kocsi lépesőjét a legkülönbözőbb rendeltetésű és legváltozatosabb alakú skatulyákkal felszerelni. Úgy, hogy nem egy, a tulajdonosa szerint tökéletesen felszerelt kocsi, alig lehetett beszállni. Voltak ott remek fényezett mahagóniskatulyák a szerszámok részére, eleségkosarak, mosdótálak, mind olyan dolgok, amelyeket akkor a kényelem szempontjából nélkülözhetetlennek tartottak.

A hiányos, sőt néha teljesen hiányzó utcai fegyelem megkövetelte, hogy az autókat a legkülönbözőbb jelzőkészülékekkel szereljék fel. Ezek ébresztették az alvó kocsisokat és figyelmeztették kellő távolságról a gyalogjárókat. A tartozékpiaé valósággal hemzsegett a sok mechanikus dudától, kipuffogó-fütyülőktől, szirénáktól és trombitáktól. Érdekes volt például a hatágú labdaskürt, mely betehető hengerek segítségével egész

**Chenard**  
&  
**Walcker**

Személy-  
automobilok

Nyitott és csukott  
karosszéria

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

10 tonnás  
tehervontató  
**TRAKTOR**

60% megtakarítás  
normális teherautóval  
szemben

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

Kedvező fizetési felté-  
telek

Nagy raktárkészlet

**Róka és Tsa**

**Automobil Részvénytársaság**

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

Az összes nagy világvversenyek igazolják a

**CHAMPION**

**gyújtógyertya  
abszolút fölénység**

**DÉNES ÉS FRIEDMANN RT.**

VI, Dessewffy-utca 29. — Tel.: 289-86, 144-71

dalokat és indulókat játszott. Két különlegesen jellegzetes zajesinálót még találtam ócskaságaim raktárában. Az egyik „Gabriel kürtje“ büszke nevét hordja és kb. egy méter hosszú csőből áll. Lábpedállal működtethető, szelepen betóduló kipöfögő gázok szólaltatták meg a csőben levő mélyhangú sípot. A síp hangja elég kellemes volt és mint figyelmeztetőjel is jól bevált. A másik nevét a Boa Constrictor-tól vette. Ez egy hosszú rézesőből állott, mely szörnyű piros nyelvet öltő kigyófejét festőien hajtotta a sárhányóra. A tartozék-iparnak egy napjainkban biztatóan a megoldáshoz közeledő problémája a világítás. Régi jó időkben beérték petróleumlámpákkal, melyek nem titkolták a fiakkerlámpához való rokonságukat. A rázkódások következtében gyakran ellobbantak, illetőleg kialudtak. Igaz ugyan, hogy legtöbbször csak akkor, mikor valóban szükség volt rájuk. Figyelemreméltó, hogy milyen sokáig megmaradtak ezek mint oldallámpák, az acetilén-fényszórók mellett. A sebességnek a növekedése nagyobb fényhatást kívánt. Ekkor átvették az uralmat a karbidlámpák és fejlesztők, melyek összeépítve vagy külön-külön kerültek piacra. Hogy ezek mik voltak, azt csak azok tudják, akik végigélték a bosszúságoknak azt a végtelen láncát, amely büntetőparancsokból és vak sötétségben való szerelésekből állott. Eldugult, tömítetlen vezetékek és égők, kormos reflektorok, elpattant lencsék, „megfulladt“ fejlesztők, finom acetilénsgaz voltak az autósok örömeinek forrásai. A karbidlámpa reflektortól támogatott fénye nem volt éppen valami kiváló s ezért megpróbálták hatótávolságát tükrök és üveglencsék rendszerével megnövelni s ez meglehetősen érdekes formákhoz vezetett.

Jelentős javítását jelentette a karbidvilágításnak az acélpalackokban szállítható acetiléngáz. Ez „autógáz“ néven gyorsan kiszorította a fejlesztőket. Hosszú útnál nem csekély súlyt jelentett a megfelelő mennyiségű acélpalack, ezt a hátrányt azonban szívesen elnézték többi előnyéért. Száraz és tiszta gázt adott és a vele táplált égők nem hajlottak a lobogásra és kormozásra. Különösen nagyigényű és fényéhes autósok számára raffinált berendezés állott rendelkezésre, hasonlóan a „Drummond“-féle mézfényhez.

Látjuk tehát, hogy mennyi ravasz-sággal, fejtöréssel próbáltak kielégítő megoldásokat teremteni olyan dolgokban, amelyet a modern technika játszi könnyedséggel old meg. Némely ilyen „segédberendezés“ ápolása több munkát és fáradságot kívánt, mint a voltaképeni autóé. Ilyen szép dolgokkal kísérelték meg akkoriban megkönnyíteni az autós életét. Hiába, a felhasznált munka nem érte meg az eredményt. A javítások csak pillanatnyi előnyöket nyújtottak. Az úrvezetőt a szükség rövidesen többé vagy kevésbé mechanikussá vagy szakemberré tette. En azonban jobban meg vagyok elégedve a mai állapottal és azért — szemétdombra a régi dolgokkal.

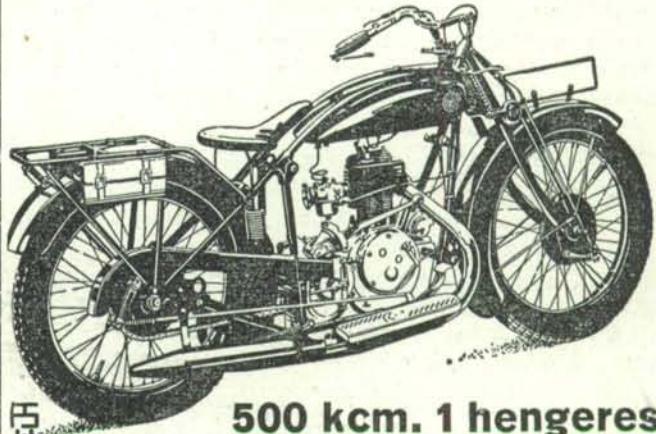
## Ismét Anglia csapata nyerte a Nemzetközi hatnapos versenyt

G. E. Walcker (493 Sunbeam), L. Crisp (349 Humber) és F. W. Giles (498 AJS-Sidecar) voltak a tagjai Anglia győztes csapatának — A nemzetközi serlegért való küzdelemben Anglia nőcsapata lett az első.

Az erősen tagolt és sziklás partokkal övezett Cumberland és Westmoreland tengerparti grófságokban fekszik Ambleside. Ez a kis város világhíres hely volt augusztus 15—20. között. Kiindulópontja az 1927. évi „International Six Days Trial”-nak a hatnapos nemzetközi motorkerékpárversenynek. Az ideai „Six Days” kétségkívül az eddig rendezett hatnapos versenyek legnehezebbje volt és nagy követelmények elé állította a gépeket. Erőpróbája volt ez a verseny nemcsak a konstruktőröknek, de éppen úgy a pneumatikgyáraknak, a lánc, valamint a sebességváltó és minden egyéb alkatrész gyártóinak. A legraffináltabban kiválasztott útvonal Ambleside kiindulóponttal és céllal mindennap Anglia legmagasabb hegycsoportjában a Cambria-Mountains-en vezetett keresztül. Meredeken emelkedő völgyek, a legnehezebb kötörmelék talajú hágók, tengerszemek között vitt keresztül az út. A vidéket méltán nevezik az „Angol Svájc”-nak. Európa legcsapadékosabb területe. A terep hihetetlen nehézségeit százszeresen emelte az állandó eső. Nap-nap után szakadó esőben startoltak a versenyzők, ami eddig még egy reliability triálon sem történt meg és az erősen felázott talajon szinte hihetlent produkáltak. Egyes utak csaknem járhatatlanná váltak és amit a versenyben résztvevő gépek mutattak megbízhatóság szempontjából, ugyanezt produkálták a versenyzők tudásukat illetően. Hegynek fel, hegynek le, távol a kitűnő makadám és bitumen útaktól vezetett az útvonal, nagyrészt keskeny mélyútakban, gyalogösvényeken és sokszor teljesen elhagyott úttalan-úttakon. A hatnapos verseny Ambleside központtal nagyszerűen meg volt oldva. Könnyű volt az átlagkiszámítás mindennap és a versenyzőknek nem kellett csomagokat magukkal cipelni és megkíméltettek, hogy az esős, nedves időben megérkezésük után a lakáskeresésre pazarolják idejüket egy nagy részét.

A nemzetközi hatnapos verseny elbírálása két főcsoportba oszthatik. 1. Előírt napi átlagok pontos betartása, nemcsak az egész napra, hanem az egyes etappokra is. 2. A külön hegyi és fékpróbákon elért eredmények elbírálása. Ez lényegében ugyanúgy történik, mint az Automobil-Motorsport által rendezett husvétli triál alkalmából. A non-stop és fékszszakaszokon bírák állanak, akik a versenyzőket pontozzák hibáik nagysága szerint. Mindenki egy bizonyos számú jóponttal indult és ebből vonattak le a büntetőpontok. A díjazás egyénileg a következő: Ha nincs többje, mint 10 büntetőpontja, úgy aranyérmes, 50 esetén ezüstérmes, ezt meghaladó büntetőpontszámmal bronzérmes nyert. Ha összes jó pontjait elvesztette, akkor csupán az emlékérmes kapja. A verseny főszáma a két nagy nemzetközi serleg. Az egyiket az a nemzeti csapat nyeri, aki az illető ország által készített gépeken éri el a legjobb pontszámot, míg a másikat az a csapat, melynek tagjai tetszőleges gyártmányú gépeken indulnak. Aki az előbbi viszi haza, jo-

# N · S · U



500 kcm. 1 hengeres  
**MOTORKERÉKPÁR**

3 sebesség. — Lánchajtás.  
Oldalkocsihasználatra is alkalmas.

Vezérviselet:

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

## Autófelszerelések

Felszerelési  
különlegességek

## Ford alkatrészek!



**MICHELIN PNEU**  
legversenyképesebben



## Nagy József

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

Telefon: 21-97

**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.**

gosult a Six Days Trialt a következő évben ismét saját hazájában megrendezni.

Eddig még egy évben sem keltett a verseny olyan nagy érdeklődést, mint az idén. 125 indulóból, 10 hollandus, 2 belga, 5 német, 3 dán, 3 svéd, 1 ausztráliai, vagyis összesen 24 külföldi indult. A többi mind angol volt. 93 egyhengeres és 32 kéthengeres startolt. A leg-erősebben frekventált kategória az 500-as volt, ahol nem-kevesebb, mint 45 gépet láthattunk. Résztvett a verse-nyen 6 nő is, akik mindannyian csodálatosan tartották magukat mindvégig.

Az első napon 125 indulóból, 121 ért el a célt. A második napon, az első napi terep ellenkező oldalról lett befutva. Dacára, hogy az időjárás valamivel jobb volt, nagyon sokan szereztek büntetőpontokat. Az eső ugyanis javarészt elmosta a jelzéseket és igen sokat eltévedtek, ami által büntetőpontokat szereztek. Sok baj volt a vízi átkeléseken, az úgynevezett „Watersplash”-eken, ame-lyek a folytonos esőben erősen megdagadtak és helyen-ként a tartány magasságáig is nőttek. Így azután víz ke-rült sokszor a mágnesbe és a karburátorba, melyeknek kitisztítása folytán egyesek nagy idővesztéseket szen-vedtek. A második nap végén az angolok büntetőpont nélkül vezettek a nemzetközi versenyben a svédek 26 és a németek 51 pontjával szemben. A harmadik és negye-dik napon napsütés, eső és felhőszakadás váltották egy-mást. Kiderült, hogy a svédek büntetőpontja tévedés volt és miután az angolok a negyedik napon 7 büntetőpontot szereztek, Svédország vezetett. A németeknek ekkor már 70 büntetőpontjuk volt. A másik csapatdíjban az angol hölgyek csapata vezetett a svéd csapattal holtversenyben, akik ugyanazzal a Husquarna team-el indultak, mint a nagy Trophyban. Az ötödik napon a svéd Malmberg 22 büntetőpontot szerzett és ezzel eldőlt a verseny sorsa. A hatodik nap már nem változtatott a helyzeten.

Az International Six Day-nyertese tehát ismét Anglia lett és most egy újabb évig kell várni, míg ismét megpróbálhatják, hogy az angoloktól elhódítsák a nagy díjat. A következő évben 1928-ban, eszerint ismét az angolok rendezik meg a versenyt. A végeredmény a kö-vetkező:

1. *Anglia csapata:* L. Crisp (349 Humber) 5 büntetőpont, G. E. Walcker (493 Sunbeam) 0 büntetőpont, F. W. Giles (498 AJS sidecar) 5 büntetőpont. Összesen 10 büntetőpont.

2. *Svédország csapata:* G. Göthe (550 Husquarna) 20 büntetőpont, Y. Ericsson (550 Husquarna) 14 büntetőpont, B. Malmberg (992 Husquarna sidecar) 77 büntetőpont. Összesen 111 büntetőpont.

3. *Németország csapata:* Heinrich Rossner (175 DKW) 20 büntetőpont, Hermann Rossner (175 DKW)

300 büntetőpont, G. Weichert (500 DKW sidecar) 26 büntetőpont. Összesen 346 büntetőpont.

A nemzetközi ezüstserleget az angol nőcsapat: L. Mac Lean (348 Douglas), Majorie Cottle (348 Douglas) 5 büntetőpont és Edith Foley (494 Triumph) nyerték, összesen 5 büntetőponttal, Rudge-gépeken versenyző dánok ellen, akik kitűnően szerepelve, csupán 7 büntetőpontot szedtek össze. Harmadik Anglia férficsapata lett (Francis-Barnett, Matchless, Norton sidecar) 39 büntetőponttal, negyedik Svédország 111 büntetőponttal, ötödik Hollandia (Harley-Davidson, Rex-Acme és BSA) 305 ponttal, hatodik a német csapat 340 ponttal, míg a hetedik és nyolcadik helyre a hollandus B és C csapat jutott.

Nézzük mely versenyzők, illetve gépek végeztek büntetőpont nélkül.

Az alanti táblázatba a csapatban szerepeltek nin-csenek felvéve.

Francis Barnett, indult 2, 1 aranyérem.  
Dunelt, indult 3, mind feladta.  
Excelsior indult 3, 3 aranyérem.  
New-Imperial indult 3, 2 aranyérem, 1 feladta.  
P. & M. indult 4, 3 aranyérem, 1 feladta.  
AJS indult 3, 3 aranyérem.  
Douglas indult 4, 4 aranyérem.  
Harley-Davidson indult 2, 2 aranyérem.  
Humber indult 3, 3 aranyérem.  
Levis indult 1, 1 aranyérem.  
Montgomery indult 4, 3 aranyérem, 1 feladta.  
Raleigh indult 3, 3 aranyérem.  
Rex-Acme indult 1, 1 feladta.  
Royal-Enfield indult 5, 2 aranyérem, 1 ezüst, 2 feladta.

Velocette indult 2, 1 aranyérem, 1 feladta.  
Ariel indult 4, 4 aranyérem.  
BSA indult 5, 4 aranyérem, 1 feladta.  
D-Rad indult 1, 1 ezüstérem.  
Gillet indult 2, 1 arany, 1 ezüstérem.  
James indult 5, 4 aranyérem, 1 feladta.  
HRD indult 1, 1 aranyérem.  
Matchless indult 3, 3 aranyérem.  
Norton indult 3, 2 aranyérem, 1 feladta.  
Rudge indult 7, 6 aranyérem, 1 feladta.  
Sunbeam indult 4, 4 aranyérem.  
Triumph indult 4, 4 aranyérem.  
Husquarna indult 2, 1 aranyérem, 1 ezüstérem.  
Scott indult 5, 3 aranyérem, 1 ezüst, 1\* feladta.  
Brough-Superior indult 1, 1 aranyérem.

Az „Automobil-Motorsport” kiiséli

**FREUND J.**

élnkograllai múltintézetében készülnek.

**Budapest V., Kálmán-u. 15. V. em.**

**Autóruházat**

Berendezett toilette- és étkezőböröndök.

**Weszely István**

Budapest, IV. kerület, Váci-utca

**9**

## FORGALMI HIREK

Sokat írtunk akkoriban a Budapest—Szentendre útról. Most valamelyest tűrhető állapotban van. Egyik olvasónk, kinek a Duna kies partján van a villája, valahol Leányfalu felé és naponta bejár onnan a hivatalába, érdekes eseteket mesélt a szentendrei műút építésére vonatkozólag. Amikor a Budakalász—Pomáz közötti részt csinálták, két nagy vizeshordóskecsi volt a munkákhoz irányítva. Napokon keresztül figyeltem, hogy a pomázi patakból vizet szállító kecsik hová viszik a vizet. Ebben az irányban megdöbbenő tapasztalatra jutottam. Az egyik kecsi vitte a vizet az útjavításhoz, ellenben a másik kecsi lekanyarodott a főútról. Egyik napon kilestem a dolgot és kisült, hogy a másik kecsi a kertekhez viszi a vizet, locsolni a veteményeket. Hogy kinek a kertjébe vitte, azt nem sikerült megtudni, de ha az illetékeseket érdekli, talán az is megtudható. Elég egy kecsi víz is az útépitéshez, köt az eléggé. Győr és Ótvevény között még annyi sem volt. Egyik napon reggel megfigyeltem a henger munkáját. Ügylátszik, postamunkája volt. 300 métert hengerelt le reggeltől délután 4-ig. Az előírás szerint egy darabon 160-szor, igen, egyszázhatvanszor kell átmenni a hengernek. Igazán kíváncsiak vagyunk, hány hengerelést kapott az a bizonyos 300 méter. Érdekes azonban, hogy mérnököt hosszú utaim alatt egyszer sem láttam oda-kiinn.

Ugyancsak a leányfalusi olvasónk meséli a következőket: Mikor a Szentendrére vezető utat javították, az aquincumi töltés környéke valahogyan kimaradt a javításból. A követ, ami már ott volt, egy napon elvittek és másnap az utat gépekkel felszántották és újra lehengerelték. Természetesen az útjavítás eme „magyarországi” módja nem vált be és egy pár hét múlva a lyukak és gödrök száma megkétszereződött. Ma újra hordják a követ és most csinálják azt, amihez már egy hónap előtt ott volt a kő. Annyi bizonyos, sok idejük van azoknak, akik ezt az utat csinálják, mert a követ ide-oda hurcolják. Most olajozzák az utat és az új rész majd ebből is kimarad, mert új utat olajozni nem lehet. Azaz hogy lehetni mindent lehet, de fogantatja nincs. Mikor tanulnak meg már nálunk utat építeni?

A Wien—Budapest út kitünő voltáról szólott egész nyáron a fáma. Tényleg jó volt, sőt ma is jó. Menjünk ki azonban az óbudai keramiton, mely isteni jó állapotban van és haladjunk át a vasúti síneken. Ismét kezdődik a régi gödrös bécsi út. Tessék most azonnal hozzálátni és megcsinálni, különben megint ott leszünk, ahol

Az 1926. évi Magyar Tourist Trophy győztes

# ARIEL

12—14 havi részleire.

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

Az árakban a luxusadó bennfoglaltatik.

**Ariel-vezérképviselet:**

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

# REX-ACME

ANGOL  
OSZTRÁK  
HOLLAND

# T. T. GYŐZ

175 O. H. V. 1300 pengő, 250 O. H. V.  
1700 pengő, 500 S. V. 1880 pengő.  
Kedvező feltételek. Prompt szállítás.

**Vezérképviselet:**

**MARTINEK ISTVAN, Horthy Miklós-út 80**

voltunk egy év előtt. Legalább a Budapest—wieni országutat tartjuk rendben, hogy a nyugatról jövő külföldieknek kitöröljük a szemét.

Egy kis útpikantéria. Valahol a VI. kerület egy eldugott részén nyílik az Aréna-útból egy mellékutca. Szaboles-uteának hívják. Jelentéktelen kis utca volna, ha nem volna ott a Pannonia-Petra benzín- és olajváltó központja és töltőállomása. Nekünk automobilistáknak azonban egy jelentékeny hely Budapest forgalmában. Hát kérem, ez a Szaboles-utca direkt mintaképe az elhanyagolt utcáknak. Oda naponta bejár jó egy-néhány teherautó, jó egy-néhány személykocsi és motorkerékpár benzint tölteni, amiknek vezetői mindennap átkot szólnak azokra az emberekre, akik a VI. kerület utcáinak állapotáért felelősek. Ez a Szaboles-utca egy gödör. Úgy fest, mint egy kisebb haretér, melynek gránátöléseireit a kis gyalogsági ágyúk készítették ki. A haladás csak a legszigorúbb lépésben történhetik. Csodálkozunk a Pannonia-Petra urain, akiknek, azt hisszük szintén nem kerülne sokba, csak egypár jó szóba és a VI. kerület főurai megcsináltatnák azt a kis 200 méteres darabkát az Aréna-úttól a benzintöltő-állomás bejáratáig. Kíváncsiak vagyunk, mikor lesz az meg.

Éljen Cegléd! A minap Cegléden keresztül vitt az utunk. Öszintén szólva, majd leestem az ámulattól. Az első magyar város, melynek rendes, szép és széles utcáin, főterén hatalmas nagy táblákat találtam, melyeken nyíl „Budapest felé” felírás díszlett. Éljen Cegléd és álljon mintaképül a többi magyar városnak. Egy kis Nyugat a Balkánon. Öszintén szólva, nagyon jól esett. Ha a Cegléd—kecskeméti kitünő műút is az ő érdemük, úgy le a kalappal Cegléd előtt.

Tudatjuk olvasóinkkal, hogy Esztergomban, az érseki székhelyen, rövid időn belül szintén megindul az útépités. Esztergom ugyanis mindjárt Székesfehérvár után jön útjainak hihetetlen rossz állapota miatt. Székesfehérváron már részben elintézték a kövezést és ma már csupán a Balaton felé vivő rész van balkáni állapotban. Ez ugyan érthető is, minek jöjjön az a sok budapesti még jó úton a Balatonra, nem elég, ha vizet kap odalenn. Most azután Esztergom is sorra kerül. A primásnak kellett meghalnia, hogy az ország urai észrevegyék, hogy Esztergomban balkáni a kövezet. Az esztergomi kövezet is azért olyan rossz, mert ott szedik a legtöbb vámot. Esztergom mindjárt Székesfehérvár után jön. A kétpengős rekord azonban, azt hisszük, örökre Székesfehérváré marad, Szegény Magyarország.

Egy csoda, amin elmosolyodtunk. A minap Esztergomban voltunk. Megnéztük a gyönyörű bazilikát. A bazilikához egy meglehetősen rossz, kaeskarings út vezet fel. Az egyik derékszögű kanyarnál, mely meglehetősen el van dugva, mit gondolnak tisztelt olvasóim, mit láttam? Egy árva fehér KMAC háromszögjelzést. Nagyon jót nevettem az eseten. Hiába, leleményes emberek vannak az Automobil Clubban. A primás temetésére nosza gyorsan felvittek egy háromszöget, úgy-hogy az ország ottlévő urai tudomást szerezzenek, hogy bizony a KMAC már jelzi az utakat. Most merjen valaki egy szót szólani. Még Esztergomban a bazilika-kertben is van háromszög. „Da legst dich nieder.“ Most már többet egy szót se. Most már csak a Hunyady János-úti hajtókanyarból hiányzik a háromszög és akkor készen van Magyarország.

Mi lesz a budakeszi-úttal? Igazán szegény és gyalázat, ami Budapesten történik. A tavasszal nem javították meg a budakeszi-utat a Tourist Trophy-verseny előtt, mert azt mondták az illetékes mérnöki hivatalban, hogy a nyáron bitumenezni fogják. Most itt az ősz és a budakeszi-út olyan, hogy istenkísértés rajta menni. Szegénye a fővárosnak, különösen ha megdölgödjük, hogy ez a budakeszi szanatóriumok egyetlen közlekedési útja. A szanatóriumhoz pedig csak automobilon vagy autóbuzson közlekednek az emberek. Nincs az illetékesekben egy kis könyörület a betegek iránt, hiszen ha valaki ezen az úton autót felvagy lejön, az beteg lesz, ha eddig nem volt. Uraim, mi lesz a budakeszi úttal? Most nem a motorkerékpár-verseny érdekében emelünk szót, arra könnyen azt lehet mondani, hogy szükségtelen, de a székesfőváros tüdőbeteg emberei érdekében, akik Budakeszin gyógyítatják magukat. Ajánljuk a budakeszi utat a székesfőváros polgármesterének megtekintés végett.

A „Normafa-út“. Budapestnek kétségtelenül legforgalmasabb autókirándulójátja a Svábhegyről az Istenhegyre vezető Normafa-út. Csaknem minden idegen, aki Budapestre jön, tölt egy estét a jánoshegyi Erber-vendéglőben. A Jánoshegy — hiszen mindenki tudja — Budapest egyik legszebb része és különösen mióta időnként kivilágítják, még a pestiek is tudomást szereznek róla, hogy létezik közvetlen közelükben egy olyan kincs, mint a Jánoshegyet övező gyönyörű erdő. Hát uraim, most csodálkozzanak. Ezen a Svábhegy—Jánoshegy közötti 4 kilométeres útszakaszon nemkevesebb mint 4, azaz „négy“ olyan bukkanó van, ami vetekszik a magyar országutak legpikánsabb bukkanóival. Négy vízfolyócsatornáról van szó, amelyek ezt a 4 kilométert a szó szoros értelmében elrontják. Igazán nem tudom, volt-e már a polgármester úr a

Jánoshegyen? Én úgy tudom, a tanácsnokok közül sokan még vadászni is járnak fel, egyszer egy évben. Csodálatos, hogy ez még senkinek sem tűnt fel és senki sem szorgalmazta, hogy ezt a négy vízátterest, mely feltétlenül lépésre való lelassítást követel az autó vezetőjétől, de még így is olyat dob, hogy ha csukott kocsi-ban megyünk, beleverjük a fejünket a tetőbe — átépít-sék. Nem vagyunk sportellenesek, hiszen azt mindenki tudja, de logikusan mondhatjuk, ha a Tourist Trophy útvonalán, a Mátyás király-úton, a Béla király-úton ki tudták szedni az ottani 5—6 hatalmas vízátterest és csatornázni tudták, miért nem tehetnék meg a legfrekventáltabb útvonalon, a Normafa-úton. Magától erre nem tud rájönni az illető kerület mérnöki hivatala. A TT-körön kiszorgalmazta az Automobil Club. Jól tette. Itt azonban a józan észnek kell kiszorgalmaznia. Ügylátszik azonban, amint a budakeszi-utat nem tartják fontosnak megcsinálni, éppen úgy nem fontos a Normafa-út bukkanóit eltávolítani.

Egyik jeles automobilistánk meséli a következőket: A minap jöttem Bécs felől. Győr és Ótvevény között javították az utat. A hatalmas henger dolgozott, víznek azonban semmi nyoma sem volt. Megkérdeztem az ott dolgozó munkásokat, akik kijelentették, hogy kört a homok víz nélkül is. Így csinálnak Magyarországon utat. Ajánlom az esetet a kereskedelmi miniszter úr figyelmébe.

A m. kir. állami rendőrség budapesti főkapitánysága.  
59.204—1927. fk. I. szám.

#### HIRDETMÉNY.

A közúti gyalogközlekedés szabályozása tárgyában 1923. évi december hó 15-én kelt 11.420. fk. kih. 1923. számú főkapitányi rendelet kivonatosa a következőket tartalmazza:

1. A kocsíúttestnek a gyalogközlekedés céljaira történő indokolatlan felhasználása s a kocsíúttesten való céltalan ácsorgás tilos.

2. Bárminemű, akár állóhelyzetben, akár haladásban levő járműről, a kocsíúttesten leszállani nem szabad.

A leszállás csakis a gyalogúttest mellett megállított járműről és csak a gyalogúttest felé történhetik.

Amidőn e rendeletre emlékeztetek, szükségesnek tartom a Székesfőváros nagyközönségét az alábbiakra figyelmeztetni:

A gépkocsik számának szaporodása következtében a közúti gyalogközlekedés jelenleg sokkal nagyobb elővigyázatot igényel, mint a múltban. A közlekedést szabályozó hatóságok eredménytelenül korlátozzák a balesetek megelőzése céljából a gépjárművek szabad forgalmát, hogyha a közönség a szükséges óvatosságot elmulasztja akkor, amidőn a gyalogjáróról lelép és az úttesten áthalad.

**350—500** kcm-es 2 és 4 ütemű **16<sup>1</sup>/<sub>2</sub>** millió koronától  
motorokat **(1320 P)**

raktárról azonnal szállítja

**Gillet, Moto Guzzi, Saroléa**

Képviselet:

**PETRÁKOVITS TESTVÉREK**

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

Megállapítást nyert, hogy a legtöbb közlekedési baleset nem a járművezetők, hanem a gyalogjáró közönség vigyázatlansága folytán következett be.

A közlekedési balesetek száma csak úgy lesz csökkenthető, ha az úttesteken a közönség mindenkor a kevésbé veszélyes útkereszteléseknél halad át, a legrövidebb utat biztosító derékszögben. E helyeken ugyanis a járművek csak csökkentett sebességgel haladhatnak át s itt a rendőrhatalósági ellenőrzés is fokozottabb.

Ezzel egyidejűleg tudatom, hogy a vezetésem alatt álló testület közegeit utasítottam, hogy a gyalogosok testi épiségének védelmére, főként az útkereszteléseknél, az eddigi-

nél is fokozottab gondot fordítsanak s a gyalogosoknak e helyeken való átkelését megfelelően biztosítsák.

Szeszlér Hugó  
helyettes főkapitány.

\*

Értesítem, hogy a Tarcal—tokaji törvényhatósági közúton Tarcal község átkelési szakaszán út és hídépítések kezdettek meg, miért is egy hónapon belül ott az automobilközlekedés nem ajánlatos.

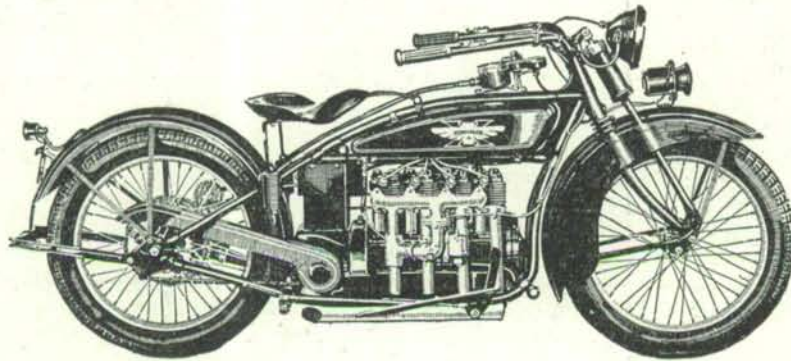
Szerencséről Tokajba Bodrogkeresztúron át lehet akadálytalanul eljutni.

M. kir. államépítészeti hivatal.

## A Henderson motorkerékpárok

A közelmúltban vezérképviselést nyertek Budapesten az amerikai Henderson-gépek, melyek az Excelsior Motor Mfg. & Supply Co. Chicago USA gyártmányai. A Henderson-motorkerékpárok, melyek Magyarországon nem ismeretlenek, tudvalevőleg négyhengeres motorral bírnak. Az amerikai metropolisok rendőrségének nagyrésze éppen Henderson-gépekkel vannak ellátva, ami egymagában garancia azok minőségére vonatkozálag. A

bír, mely utóbbi különösen oldalkocsi használatánál rejt magában nem jelentéktelen előnyöket. A lendkerékbe épített kupplung, hasonlóan az automobilokhoz, a bal lábtartó mellett elhelyezett pedállal működtethető. A motorkerékpár baloldalán elhelyezett sebességváltókar mellett megtaláljuk a fogas szegmenssel ellátott kézifékkart, mely a lábfejjel egyetemben tökéletes biztonságot nyújt. Különös gondot fordítottak a motor zajtalanítá-



négyhengeres, léghűtéses, 68.18 mm. furatú és 88.9 mm. löketű, 1301 kcm.-es motor, mely a rendkívül erős és jól rugózott kettős bölcsővázban függ, egészen különleges élvezetté teszi a motorkerékpározást. A kényelmes, remekül rugózott nyereg, a 26×3.85 méretű Firestone-ballonabroncsok, a tökéletesen kiegyensúlyozott és simán működő négyhengeres motorral egyetemben a legnagyobb kényelmet nyújtják, amit motorkerékpár csak nyújthat. A Henderson-sebességváltómű 3-előre és 1 hátramenettel

sára. A kipuffogó gázok zaját hatékony hangtompító csökkenti, míg az alulvezérelt szelepek tokozottak, ami egyszersmind megakadályozza, hogy bepiszkolódhassanak és vezetékük kicsiszolódjék. A bütöktengelyt meghajtó fogaskerekek harántfogásúak és szintén zörejmentesen működnek.

A motor mind a négy hengerének hűtése kielégítő. A Henderson-gyár szériamodellje az Indianapolis-St.

## Automobil-vezérképviselések

### 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

Louis útvonalat rögzített első sebességgel, oldalkocsival és utassal mindvégig 30 kilométeres átlagsebességgel, be- melegedés nélkül abszolválta. Ezáltal megcáfolta a konkurrens cégek állításait, miszerint a motor hűtése nem kielégítő. A kísérlet egy ú. n. non-stop menet volt, vagyis a motort a 268 mérföldes út alatt egyetlen egyszer sem állították le.

A Henderson-motorkerékpárok felszerelése is mintaszerű. Teljes elektromos világítóberendezés, mely áll: fényszóró, városi lámpa, hátsó számlámpa, műszertábla- megvilágító lámpa és elektromos kürtből, minden Henderson-géphez szállítható. A műszertáblán megtaláljuk az elektromos kapcsolókon kívül a sebesség- és kilométermérőt és

az olajmanométert. A gépek igen ízléses kék alap, arany sávok, krémszínű abroncsok, színezéssel kerülnek forgalomba. A Henderson-gépek kiváló tulajdonságai közé tartozik elsősorban kitűnő teljesítményük. Mondanunk sem kell, hogy a gépek szólóban és oldalkocsival is minden kívánt sebességet elérnek és hatalmas erőtöbbletüknel fogva minden emelkedést játszi könnyedséggel és direkt sebességgel vesznek. A Henderson-gépeket tönkretelhetetlen- ségük és hatalmas erejük mintegy predesztinálja a rossz magyar utakon való használatra. A Henderson-gépek képviselőjét a Greinitz & Pirkner cég (Budapest, IX., Üllői-út 55.) szerezte meg, mely már évek óta foglalkozik a híres svéd golyóscsapágyak, az SKF magyarországi vezérkép- viselésével.

### **Motorkerékpár-képviseletek**

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



A nemzetközi jelzések iránt érdeklődött egy olvasónk. Miután az eset közérdekű és esetleg másokat is érdekel, itt adjuk a legjobb tudásunk szerint a nemzetközi jelzéseket, amit a kocsik hátsó bal sárhányóján láthatunk. D=Németország, USA=Északamerikai Egyesült Államok, A=Ausztria, B=Belgium, BR=Brazília, GB=Anglia, GBZ=Gibraltár, GBY=Málta, RC=Kína, CO=Kolumbia, C=Kuba, DK=Dánia, DA=Danzig, ET=Egyiptom, E=Spanyolország, EW=Észtország, SF=Finnsország, F=Franciaország, G=Guatemala, GR=Görögország, H=Magyarország, I=Olaszország, LR=Lettország, FL=Lichtenstein, LT=Litvánia, L=Luxemburg, MA=Marokkó, MEX=Mexikó, MC=Monaco, N=Norvégia, PA=Panama, NL=Hollandia, PE=Peru, PR=Perzsia, P=Portugália, PL=Lengyelország, RM=Románia, SHS=Jugoszlávia, SM=Sziám, S=Svédország, CH=Svájc, CS=Csehszlovákia, TR=Törökország, US=Oroszország. — Bizony ezekből még igen keveset láttunk Magyarországon.

**Mi jobb?** Teherautókról van szó! Mi jobb, a tömörgumi vagy a felfújt gumi. Kipróbálták, hogy egy 25 km. órasebesség mellett futó teherautó tömörgumival 9.1 méternél jutott nyugvóhelyzetbe, míg felfújt pneubroncsokkal már 5.4 méternél megállott. A modern teherautó tömörgumival már el sem képzelhető.

**Az Ariel-motorkerékpárok** az utóbbi időben igen tevékeny részt vesznek a versenyekben. A híres Angolországban megrendezett Six Days Trialban három Ariel vett részt és mindhárom aranyérmes nyerve futott be, büntetőpont nélkül. Ugyancsak első helyen végeztek az Arielek a Norköpingben lefolyt nagy nemzetközi versenyen is, amihez járul még az Arielgépek budapesti sikere a legutóbbi UTE-Stadion pályabajnokságokban. Mint látjuk tehát, az Ariel nemcsak egyike a legjobb túragépeknek, hanem mint gyors gép is megállja a helyét.

**Újabb roham a világrekord ellen.** Amikor tavasszal H. O. D. Segrave a hatalmas „Mystery“-jével, vagy a „Hush-Hush“-sal, amint nevezték a Floridában lévő Daytona-Beach előtti homokon, a Sunbeam-gyár által készített kolosszussal 327 kilométert futott, mindenki azt gondolta, hogy hosszú időre nyugton hagyják a világrekordot. Nem úgy lesz. A dúsgazdag maharadzsa, Djelaleddin, aki már több e fajta gép építését finanszírozta, most az olasz Foresti mérnökkel próbálkozik és egy új, 400 lóerős gépet építtetett. Foresti először a pendinei homokon fog kísérletezni, ahol Campbell is oly sikerrel futotta 280 kilométeren felüli rekordját. Mi, őszintén szólva, nem sok sikert jósolunk az olaszoknak.

**Újabb Continentál-sikerek.** A világ leghíresebb hegyversenyén, a Klausenpasson, augusztus 13. és 14-én a híres Mercedes-Benz-vezetők, Carraciola, Merz, Rosenberger és Werner által vezetett kocsik mindannyian Continentál-ábrosokkal voltak felszerelve. Így tehát most úgy a versenykocsi, mint a túra- és sportkocsi abszolút útvonalrekordját Continentállal felszerelt Mercedes-Benz-gépek tartják.

**1928-ban szabad formula szerint rendezik meg a francia Grand Prix-t.** A verseny terepe valószínűleg megint az országúton lesz. Úgy látszik, a Monthléry-autodrom nem bír a gyárrakra nézve nagy vonzerővel.



DOUGLAS

mindenütt

V E Z E T

Vezérképiselet

VI. kerület,  
Podmaniczky-  
utca 18.

Az Olympia Show-ra utazó magyar motor-kerékpárkereskedők figyelmébe! A budapesti angol követség kereskedelmi titkára értesíti lapunkat, hogy angol cégek budapesti vezérképiselei, akik az október 31-én kezdődő és november 5-ig tartó Olympia Show-t meg akarják látogatni, ingyen vizum iránti igényüket az angol követségen (I., Werbőczy-utca 1) minél előbb jelentsék be.

**Svájcban** 1927 júliusában 6,855.335 frank volt az autóbehozatalra kifizetett pénzösszeg. 1926-ban, vagyis a múlt évben, ugyancsak júliusban, 1,830,002 frankkal több volt az idegen autókra kiadott pénzösszeg. A 6.8 millió az egyes országok között a következőképpen oszlik meg:

Németország	367.291 frank
Ausztria	44.505 frank
Franciaország	1,585.792 frank
Olaszország	1,198.730 frank
Belgium	263.122 frank
Hollandia	120 frank
Angolország	286.233 frank
Svédország	1.140 frank
Kanada	10.000 frank
Egyes. Államok	3,098.042 frank
	<b>6,855.335 frank</b>

Az Északamerikai Egyesült Államok vezetnek. De nemcsak számban, hanem összességben is. Az USA-gyárak ugyanis annyit szállítottak július hónapban, mint a többi összes országok együttvéve. Németország szállításai erősen emelkednek, különösen személykocsikban. Anglia csupán motorkerékpárokat exportál a Svájcba. Svájc exportja is nőtt. A múlt év júliusában 195.698 frank értékűt adott el Helvécia, most, 1927-ben, 507.570 frank árát. Ennek java Spanyolországba és Délamerikába ment. Európában különösen a Motosacoche-motorokat veszik, úgyszintén a Scintilla-mágnes hódít napról-napra.

**A Baule francia fürdőhelyen rendezett kilométerverseny** legjobb idejét Bourlier futotta egy régi típusú Delage versenykocsival, 17.8-at érven el, ami 202.247 kilométernek felel meg. Ugyanezzel a kocsival annak idején Thomas 234 kilométert futott. A nap második legjobb idejét ugyancsak Delage futotta. Bourlier egy 1.5 literes Grand Prix-moddal 19.5 másodpercet ért el, ami 180.904 km.-nek felel meg. Szenzációs volt a Gouthe (Salmson) által futott 20.6 mp., ami 179.131 km.-nek felel meg.

**Nagy József is kibővíti alkatrészüzetét.** Az ország automobil- és motorkerékpárállományának szaporulata legjobban az alkatrészkereskedők forgalmára kihatással. Több az autó, több pneumatik és több felszerelés kell. Erre való tekintettel egyik legrégebbi felszerelési cégünk, Nagy József, VI., Andrassy-út 33., a tavasz folyamán szintén új, nagyobb üzlet-helyiségbe költözik. Hogy hozzá, azt még csak a jövő fogja megmondani. Az óriási Michelin-Stockkal, valamint hatalmas felszerelési raktárral bíró cégnek a mostani keretek már szűkek bizonyulnak.

**A Tauern-versenyben,** ahol tudvalevően Delmár Walter érte el a legjobb időt az autók között, a wieni Kral Gall egy 500 kem. BMW-motorkerékpáron a nap legjobb idejét futotta. Míg Delmár sportkocsin 8:04.6-ot futott, addig Gallnak a 10 kilométer megtételére 7:05.2-re volt szüksége. Gall átlagsebessége 86.400 km. volt.

A Nemzetek Nagy Díját, melyet eredetileg 1927 szeptember 11-én kellett volna lefutni Monzában, szeptember 18-ára halasztották el. Az elhalasztás oka ismeretlen. A versenyben hatalmas angol gárda indul, mely itt akarja viszonozni a TT látogatást az olaszoknak.

**Wéber Oszkár**, aki a MAC jánoshegyi versenyében a 250-es kategóriában a második helyet foglalta le, megóvta a győztes Urbachot, tekintettel arra, hogy Urbach László 250 km. AJS-gépen indult, amit a gyár szériában nem hoz ki, tehát a verseny feltételeinek nem felelt meg. Ha a KMAC helyt ad az óvásnak, úgy a kategória első helyezettje Wéber Oszkár lesz, Méray-Jap-gépén. Ez esetben a kategóriarekord további tulajdonosa is Hild Károly (Nova-BI.) marad, 4:08.2-vel. Mint utána járunk az esetnek, a tény az, hogy Urbach egyik 350 km. AJS-gépét a hengerbe való betét illesztésével 247 köbcentiméterre alakította át, mely gép így a szabályoknak megfelel. Viszont azonban — mint azt a szabályokban megnéztük — a szériaszabály különösképen csak automoblokra illik, mert alvázról beszél. A versenyszabályok 3. szakasza azt mondja: „Cégek csakis oly autót és motorkerékpárokat nevezhetnek, amelyeket bárkinek a bejelentett (katalógus) áron eladni hajlandók. Ezt az árat a nevezésnél meg kell adni.” Kérdés már most, megadta-e Majláth Mihály a nevezéskor az árat és hajlandó-e eladni a 247 km. AJS-t. Igazán kíváncsiak vagyunk a döntésre, mely ezúttal meglehetősen komplikált ügy.

A német Bosch-cég az 1927. évi francia Grand Prixben és a spanyol Nagy Díjban újra öregbítette sikereit. Az összes Delage-kocsik, valamint a Bugattik Bosch-mágnessel voltak felszerelve. Bosch-mágnest láttunk Benoist és Materassi kocsiján. Az új Klausen-rekorder Benz-Mercedese, Chiron Bugattija, valamint Delmár Walter Steyrje, a túra- és sportkocsirekorder Carraciola Benz-Mercedese, mind Bosch-mágnessel voltak ellátva. Olyan eredmények ezek, amelyekhez hasonlókat egyik gyár sem tud felmutatni a nagy automobil-világversenyek során.

A Klausen-Pass hegyversenyen elért eredmények között a hat első helyet a SCINTILLAGyárnak sikerült lefoglalni és az óceánrepülések mágnestípusa fényesen bevált a klasszikus hegyversenyen is. Hat első díj világosan mutatja, hogy a legkiválóbb vezetők használják a Scintillagyártmányokat, melyek kiváló teljesítményükkel naponta gazdagítják az elért sikerek hosszú listáját. A hat elsődíjat a következő kocsik nyerték: A Nemzeti-versenyben, túraköcsi kategóriában: 1500 km.-ig 1. Lamarche, FN-kocsin; 5000 km.-ig 1. Gacon, Martini-kocsin. Gacon nyeri a svájci kategóriabajnokságot. Sportkocsi kategóriában: 2000 km.-ig 1. dr. Karrer, Bugatti-kocsin; 5000 km.-ig, hölgydíj: Einsiedel grófnő, Steyr-kocsin. A nemzetközi versenyben: sportkocsi kategóriában 2000 km.-ig 1. Probst, Bugatti-kocsin. Probst nyeri a svájci kategóriabajnokságot. Versenykocsik 5000 km.-ig: Heusser, Steyr-kocsin.

Újabb Bosch sikerek. A szeptember 4-én lefolyt Európa Grand Prix győztese, Robert Benoist Delage-kocsiján ezúttal is Bosch-mágnest használt. Ugyancsak Bosch-mágnessel volt felszerelve a győztes FIAT és a két OM kocsin is. A San Sebastian Grand Prixben győztes Bugattik szintén Bosch-mágnessel voltak szerelve.

# SKF



Zajtalan svéd **SKF** automobilesapágák.

Küpgörgős-, hengergörgős- és golyócsapágák. Az összes „Ford”-csapágák. Speciális golyócsapágák a Citroën, Chevrolet, Buick, Fiat, stb. autókhoz. Angol zöl méretű speciális motorkerékpárcsapágák

Magyarországi vezérképviselő:

**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

FELHÍVÁS. Székely Ferenc a Douglas-motorkerékpárok budapesti vezérképviselője kiutazik az ezidei Olympia Show-ra Londonba és onnan egy Douglas sidecarral tér vissza. Keres útitársat. Érdeklődni Budapest, VI., Podmaniczky-u. 18. szám alatt lehet.

## AUTÓÜZEMNAPLÓ

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

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

!

1927.  
MAC II. jános-  
hegyi versenye



!

1927. évi  
semmeringi  
verseny

Lovag Haupt Károly (Bugatti)  
győz az 1.5 literes sportkocsi-kategóriában

Galgóczi Heteés Sándor (Bugatti)  
győz a 2 literes sportkocsi-kategóriában

Gróf Széchenyi Miklós (Bugatti)  
győz az 1-5 l.-es versenykocsi-kategóriában

Báró Wolfner András (Bugatti)  
győz a 3 literes sportkocsi-kategóriában

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*

TIPUSOK:

6/25 HP 4 hengeres  
10/45 HP 6 hengeres  
1½ t. gyorsteherkocsi

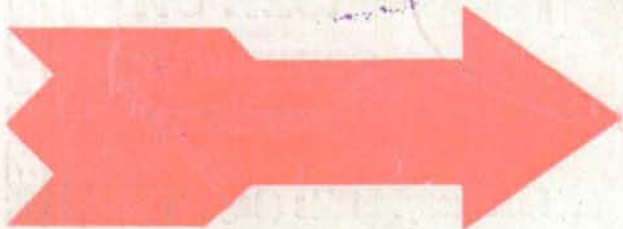
Vezérképviselő: **FÁBRI B.**

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

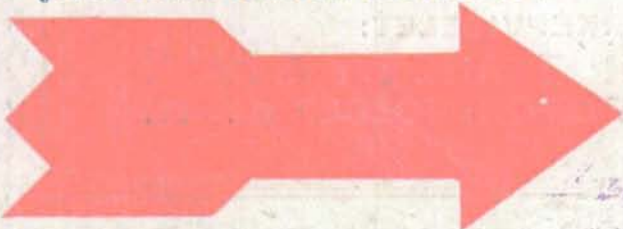
A

# SPHINX BENZIN

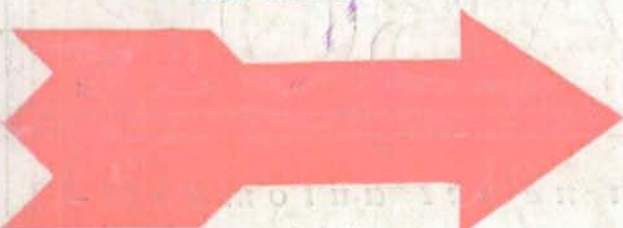
legújabb versenyeredményei



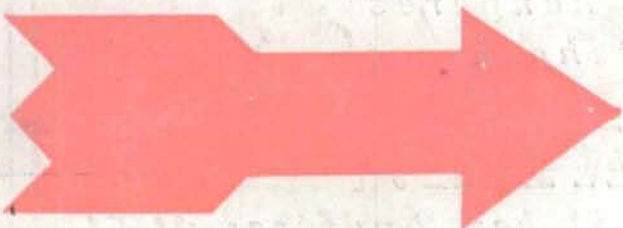
Dr. Feledy Pál úr a Semmering hegyi versenyen kategóriájának első helyét és a motorkecpárok második legjobb idejét SPHINX BENZIN-nel érte el



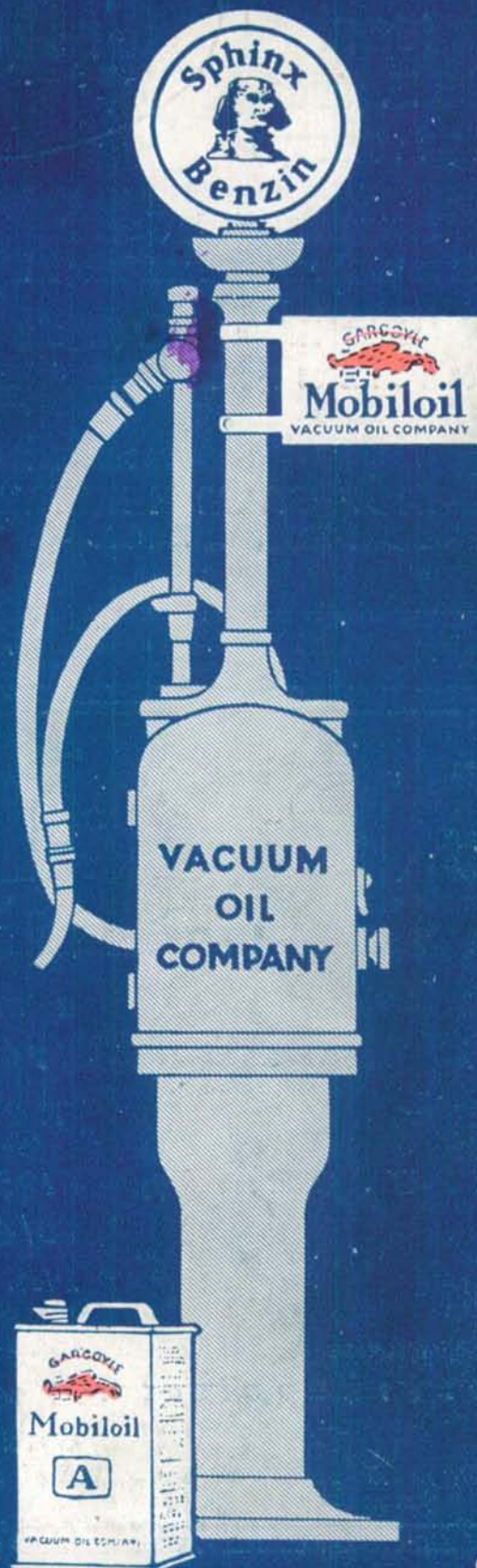
Delmár Walter úr az ausztriai Tauern hegyi versenyen, mint abszolút győztes, a nap legjobb autóidejét SPHINX BENZIN-nel érte el



A TTC Szeged-budapesti megbízhatósági túraút résztvevői 99%-ban SPHINX BENZINT használtak



**Vacuum Oil Company R.-T.**  
Budapest, V., Zrinyi-utca 7



G+K