

10-137
ÁRA 40 FILL.

GRAND PRIX BESZÁMOLÓ

VII. ÉVFOLYAM

10. SZÁM

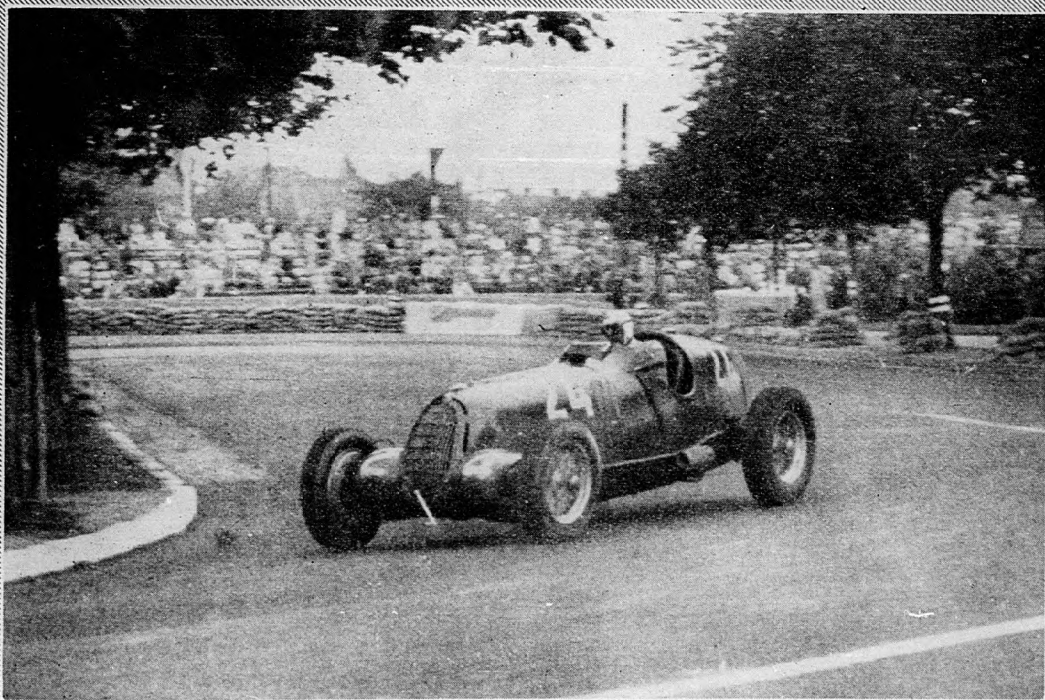
1936. július 1.

AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉLDÁNYSZÁMÚ MAGYAR
MOTORSPORTLAP



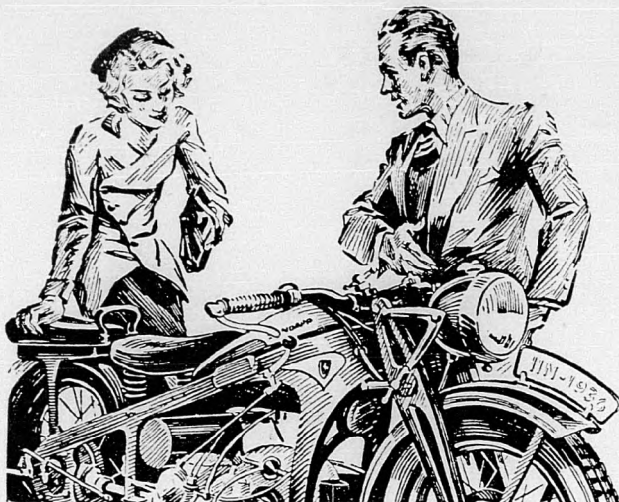
VEZÉRKEPVISELET:
BUDAPEST VI,
LISZT FERENC-TÉR 11.
10-3-90.



Nuvolari (Alfa Romeo) győz a magyar GP-n!

Nuvolari, a már-már veterán olasz versenyző, mint a Scuderia Ferrari éllovasa, győztesként került ki Alfa Romeo kocsijával a magyar GP feledhetetlen küzdelméből. A hajdani bajnokmotoros elemében érezte magát a 250 km-es táv 1100 fordulójában és megmutatta, hogy az okos erőbeosztás, a megfontolt taktika és a kivételes fordulótechnika mire képesit.





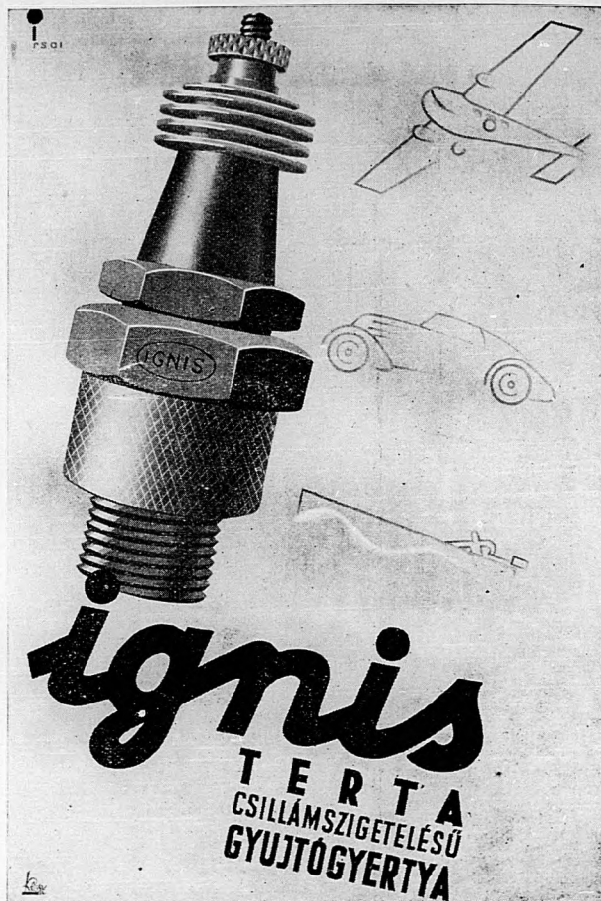
Szeretet és elismerés a Zündappnak

Tízezer kilométereken át zajtalanul suhan a kardános Zündapp, — sima blokkmotorján még a por sem marad, — ruganyos vajpuháságú sebességváltója a biztonságot és elasztikusságot nyújtja.

Zündapp a tökéletesség!

PAJOR IMRE VI, Jókai u. 28. Tel. 2-202-28

Előnyös részlet. Gépcseré.



ignis

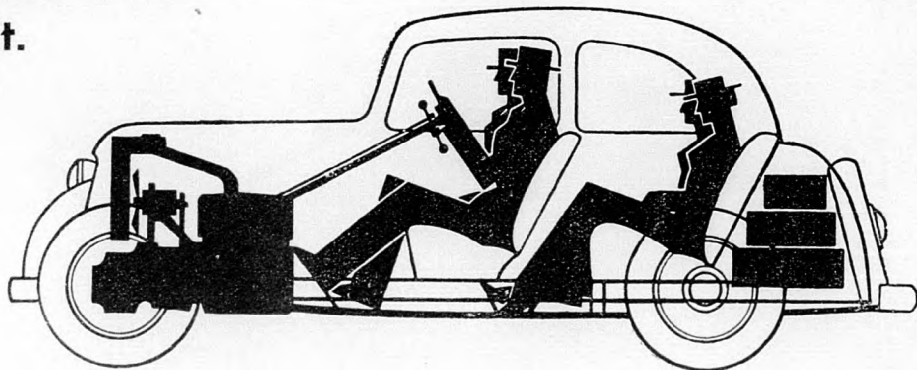
T E R T A
CSILLÁMSZIGETELÉSŰ
GYUJTÓGYERTYA

Az igényes közönség döntött:

ADLER

JUNIOR-TRUMPF 1 lit.

TRUMPF 1'7 lit.



Négyen utaznak kényelmesen kofferekkel a kocsiban. Sokat gondolkoztak és sok kocsit néztek meg, mielőtt Adlerre esett a választásuk. Más kocsi mellett nem is dönthettek volna, hiszen az Adler utolérhetetlen gazdaságosságot, üzembiztonságot, kényelmet és elevenséget biztosít.

VEZÉRKÉPVISELET:

MÉRAY RT

BUDAPEST, V., ZÁPOLYA U. 15. TELEFON: 2-988-88

OKTÓBER, NOVEMBER, DECEMBER, JANUÁR, FEBRUÁR ÉS MÁRCIUS HÓNAPOKBAN HAVONTA EGYSZER, 15-ÉN

ELŐFIZETÉSI ÁRA EGY ÉVRE 6 PENGÓ
KÜLFÖLDRE 10 PENGÓ.CSAK EGÉSZ ÉVES ELŐFIZETÉSEKET
FOGADUNK EL

AutóMotor

AZ EGYETLEN FÜGGETLEN
MAGYAR MOTORSZPORTLAPKIADJA AZ
„AUTO-MOTOR” LAPKIADÓ VÁLLALAT
SZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL:
BUDAPEST, V. TÁTRA UTCA 4. SZÁM
HIVATALOS ÓRA: 9—1.IG
TELEFON: AUT. 1-224-07 és 1-171-68Postatakarékpénztári csekkzámla szám: 48.438
Folyózámla: Angol-Magyar Bank

VIII. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1936. JULIUS 1.

10. SZÁM

Geyer!... Meinen Rock!...

Hej ha én is közletem lehetnék... — ezt sóhajtotta sok lelkes budapesti fiatalember, amint ott látta a GP résztvevőit, a Mercedes-Benz és Auto-Union versenyzőit azokban a vészeshangú, félelmetesen vonító versenyautó lövedékekben, melyek kerekeiket vérfagyasztóan túlpörgetve, faralgtavobőve fúrták bele magukat a kánikulától vastag népliget levegőbe.

Hej, hej, bizony hej. Mert ugyan hol az a pesti fiatalember, aki valaha is tartott volánt a markában, valaha is tekert egyet a dregriffen és — nem minden vágya autóversenyzővé. A Grand Prix-ek hőisévé lenni. Mert ugyebár — a világ legboldogabb embere az autóversenyző. A hírnév, a dicsőség dézsából ömlik feléje, vagontételben szededegeti a borostyánt. Hetenként, kéthetenként egyszer odaül a kormánykerék mellé, lefutja azt a néhány kört. Utána a vállán hordozza a tömeg, mindenhol ott látni az arcképét, a Mancik és Lyák álmaiban a Ramon Novarrók csak a háttérben kapnak szerény helyet, amíg a versenyző, a premiér plánból csalja ki a szívből jövő sóhajokat. A versenyzőhöz dől a babér, dől a pénz, mindenki a tenyerén hordja és a csillagokat csak azért nem hozzák le a részükre, mert azok tudvalevőleg egy kissé magasan vannak.

Igen, ilyen képet mutat az a rózsaszínű szemüveg, melyen át Pesti Fiatalember látja a Nagy Autóversenyzőt.

A valóságban azonban egészen mást látunk, ha sikerül egy kicsit belenézni a dolgok velejébe.

Mert az autóversenyzés akármilyen dicsőségteljes és jövedelmező foglalkozás — igen, foglalkozás — is, a legkeményebb megpróbáltatás és a legnehezebb munka. Nem az állandó életveszélyre gondolunk, nem a műtőszobák jódintúrájára, nem a törött csontok nyújtására szolgáló modern kínzószámokra gondolunk. Mert ez nem más, mint az autóversenyzés, a GP üzemből való működés — rezsitétele.

Arra az emberfeletti, kemény, idegromboló, agyroszvasztó, lélekölő munkára gondolunk, melyet a gyárak és a versenyistállók megkövetelnek — igen, megkövetelnek a legridegebb formájában — attól, akinek szerződést adnak és mint versenyzőt alkalmaznak. Arra gondolunk, hogy a versenyzőnek nem lehet önálló gondolata, önálló akciója, mereven kell ragaszkodnia ahhoz, amit részére a Versenyzőtálya vezető Ófelsége előír. A versenyző utasításra győz, utasításra kap ki, utasításra előz, utasításra hagyja magát előzni, utasításra segíti hozzá márkatársát a győzelemhez, utasításra áldozza fel magát szükség esetén, utasításra hajszolja halálra az ellenfelet csak azért, hogy kiválasztott márkatársa részére előkészítse a győzelemhez szükséges talajt. A versenyző ma gép, sokkal inkább gép mint az a félelmetes masina, mely a maga 300 lóerejével vonít, hogy étvágyát kielégítse a százkilométeres felfalásával.

Nehogy bárki is félreértsen bennünket. Nem akarunk bályányokat dönteni, hiszen nálunk talán senki sem nézte nagyobb tisztelettel, nagyobb megilletődéssel, mondhatni nagyobb megmagasztalással az emberfeletti embereknek a munkáját, aki azon a népligeti vasárnapot mutatták be a magyar közönségnek azt: mi az autóverseny. Csak éppen kötelelességünknek érezzük azt, hogy a maguk meztelen valójában mutassuk be

a helyzetet, hogy ezzel sokszáz, talán sokezer pesti fiatalembert zökkentsünk vissza céltalan ábrándjaik világából a rideg, de jótékony valóságba.

És minden kommentár nélkül írjuk le azt, amit a GP egyik tréningnapján volt alkalmunk tapasztalni.

A pálya körül lázas érdeklődő tömeg. A háttérben motorhang, hosszú líbasorban vonul fel a Mercedes-Benz versenyzőtálya. Hatalmas teherautók, gyomrukban azok a híres ezüst szivarok, melyek látára százezrek jönnek izgalomba.

A teherautók megállnak. Magas, jöltáplált, középkorú úr száll ki az egyik pompás, hatalmas személyautóból. Neubauer főmérnök, a Mercedes-Benz versenyzőtálya főnöke. Atyaistene. Es nekiereszti a hangját. Öblösen, őrmesteresen, vésztjósloán harsog, a Népliget virányain kukacozó fekete-rigók is ijedten menekülnek:

— *Bagasse, Kerle* — visszhangozzák az istenítéletet a versenyre felállított alkalmi fabodék. És árad, dagad, fortisszimózik az áldás. És akinek a vezényszó szól, sápadtan, szótlánul hallgatnak. Haptákban.

Hát persze, hiszen nem a versenyzőknek szólt, hanem csak a szerelőknek ez a szörnyű fejmosás — szinte halljuk az olvasó megkönnyebült ellenvetését.

Vége a tréningnek. Neubauer újra kiereszti a hangját. Ujra felüti a fejét a régen elfelejtett kaszárnyahangulat. És miután jól kibőmbölte magát, harsányan odakiált az egyik szerény fiatalembernek:

— *Geyer!!!... Meinen Rock!!!* — és a szerény fiatalember szótlánul ugrik egyet a Rock, a kabát felé. Leakasztja a szőgről és majdnem hogy pukkedlit nem vág, amint odanyújtja Neubauer őfelségének.

(Ez a Geyer a Mercedes-Benz csapat tartalékversenyzője. Aki ma még nem nagy név, de talán jövőre ugyanaz lesz, mint ma Caracciola, Brauchitsch és a többiek.)

— *Geyer!!!... Meinen Rock!!!* — Szimbolum és sokaknak talán hideg zuhany ez a három német szó.



A Vacuum Oil Company Rt. legújabb, hazai tájainkat propagáló vignettáján a festői Lillafüredet mutatja be. Így fogja Lillafüred képe a vendégautók szélvédőin és csomagjain egész Európát bejárni.



A GP mezőnye Rosemeyer (Auto Union) vezetésével kilő a startutáni hajtfordulóból!

Nuvolari (Alfa Romeo) győzött az 1100 fordulós népligeti versenyen. 2. Rosemeyer (Auto Union), 3. Varzi (Auto Union)

Az I. Magyar Grand Prix vasárnapján tízezrek szorongják körül a népligeti versenypálya 5 kilométeres körét. A fordulokat, melyekből oly bőven kijutott a népligeti círküitnek, a tribünöket tarka nézősereg szállja meg, a tikkasztó hőségben szorongva várják az „öt perc múlva start”-ot jelentő ágyulóvést.

A starthelyen, a Símor uccai egyenes közepén széles piros-fehér kockás vonal jelzi a start- és célvonalat, mögötte az úttestre felfestett startszámozott fehér kockák várják a versenykocsikat. Amott a depóknál lázas sürgés-forgás. Csak a Mercedes-Benz depó csendes: előtte titkosan, ponyvával letakarva várja a

három, diadalt-diadalra halmozott ezüstös gépcsoda a startot. A depolegénység Neubauer mérnök parancsait lesi, a versenyzők, a monacói bukása óta bícegő Caracciola, a balszerencséséről híres bellemenős Brauchitsch és a világos kékbe öltözött, elegáns francia Chiron esendések: akárcsak a ponyvák alatt pihenő kocsik, 4 literes, 8 hengeres motorjaikkal, melyek jóval több, mint 300 lóerőt reprezentálnak. Mercedes-Benzék startra készek, a kékruhás szerelők elvégezték munkájukat a depóhoz beosztott barna cveralos Continental-ember is felülvizsgálta már a gumikat, a légnyomást...

A Scuderia Ferrari depója felé foko-

zott figyelem fordul. Két héttel ezelőtt Barcelonában a Scuderia 12 hengeres Alfáját vezette diadalra Nuvolari, múlt vasárnap a Nürburgon Rosemeyer (Auto Union) revansot vet a „campionissimo”-n, ma — talán megint ő van soron... Mialatt a meggyipiros Alfákon szorgoskodnak a szerelők, Tadinivel, Nuvolari mai partnerével beszélgetünk:

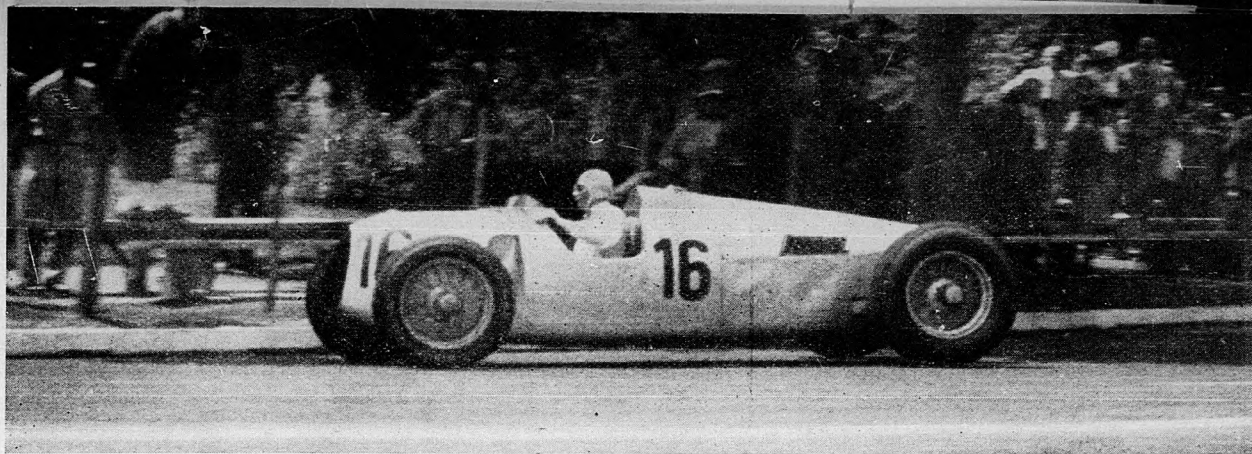
— *Hígyjék el, sohasem tudunk bizonyosat mondani verseny előtt. Annyi eszerényi apróság játszhatik közre... Mi küzdünk a legjobb tudásunkkal... Néha sikerül, néha nem... Egyet azonban elárulhatok: ezt a kacskaringós pályát Nuvolari számára építették! Figyelje meg, hogyan dolgozik...*

Amott áll a „campionissimo”: alacsony, sovány, erősen fekete ember, a sárga selem trikó most sem hiányzik róla, vékony csontos kezek, szürös szemei, fürgé, nagy energiát sejtető mozdulatai valami macskaszzerűséget juttatnak eszünkbe. A koromfekete haj közéd már sok ezüst vegyül: Nuvolari közeledik az 50-ik évhez...

A Scuderia standján megtudjuk, hogy az istálló ezuttal a 3.8 literes, 300 lóerős, 8 hengeres Alfákat állítja sorompóba a 12 hengeresek helyett, miután a ligeti círküit kanyargós útvonalára ezeket megfelelőbbeknek tartják. Természetesen ezek is a legújabb típusú versenymasinák, bár jóval magasabb építésűek a német kocsiknál. A független felfüggesztésű kerekkel, melyekkel a németek másfél esztendővel ezelőtt hatalmas betörést hajtottak végre, a versenykocsiépítés terén, ma már az Alfa Romeokon is polgárjogot nyertek. Odébb sétálva, a két angol Alfa Romeo privátversenyző depójánál azonban szemléltetően tűnik élénk az az út, melyen Alfa Romeo a merev tengelytől mai független, kerékfelfüggesztési módjához jutott el. Az egyik angol, Martin zöld Alfája még fixtengelyes konstrukció, Dobson kocsija azonban már az ú. n. átmeneti típus, mely akkor



Élzik a hideg limonádé a Grand Prix győzelem után, Nuvolari nagyot húz a termoszból, kísérfje, a szép olasz grófnő magyaros fejkendőben mosolyog.



Rosemayer (Auto Union) „söpör” az egyik enyhe fordulóban. A hajdani motorversenyző ma a GP versenysport legnagyobb ígérte.

született meg, mikor az olaszok követve a német példát, a fixtengelyes kocsit függetlenül rugózott kerekű masinára alakították át.

Amott van Hartmann standja! A ki-tünő magyar bajnok ezuttal a mezőny egyetlen másfélliteresét, a Maserati gyár új, kis hathengeresét viszi starthoz. A paprikavörös masina független kerekű konstrukció, mindössze 650 kg súlyú, maximális sebessége pedig 220 km körül mozog.

Háttra van még az Auto Union stand! A kocsik a tréningeken szerzett tapasztalatok alapján acélszítából készült kis, felhajtható kavicsvédőt kaptak. Két kocsin — ez lesz a Rosemayeré — még hegesztenek... A depó pompásan fel van szerelve, minden csupa rendszer, a kocsikon az Auto Union legjobb szerelői dolgoznak... Valóságos kis mintaműhely! Maga Porsche dr. a kocsik zseniális konstruktorja is elismeréssel legelteti szemét rajta... Rosemayer számára az úgynevezett tartalékkocsit készítik elő miután a tréningen is ezzel futotta a leggyorsabb kört. A versenyzők közül Stuck és Rosemayer fehérbé vannak öltözve, Stuck örökös jókedvét ezuttal sem hagyta otthon, felesége „die Paula” egy kazettába szerelt tucatnyi stopperórával foglalatossodik, az olasz Varzi két selyemtrikóban a depódobogó szélén ülve esendekedik. Mikor az esélyek iránt érdeklődünk, elmosolyodik:

— *Ha én erre választ tudnék adni, akkor most nem autóversenyző volnék, hanem — jósno...!*

Olyan meggyőző erővel mondja azt, hogy lehetetlen benne kételkedni.

De a depólegénység nemcsak a versenykocsik sorsát viseli szívében, hanem a versenyzők kondícióját is: narancstól jégbehűtött pezsgőig mindent tankolhatnak itt a versenyzők, ha már a rövid, 250 km-es versenytávon a kocsiknak nincs is szükségük üzemanyaguk kiegészítésére és kerékre.

Közeledik a start ideje. A megafon a Deutschland-dalt, a Giovinezzát, az angol és magyar Himnuszt közvetíti. A versenykocsikat szerelők tolják fel a starthelyre, a számukra a legjobb tréningkörök alapján kijelölt startkocskába. Előre két Auto Union torpedó kerül. Kettesével sorakoznak a kockák, jobb oldalon az első kapja Rosemayer: övé volt a leggyorsabb tréningkör. Mellette márkatársa, Stuck foglal helyet a második leggyorsabb tréningkör alapján. Azután Rosemayer mögé jön Brauchitsch, mellé Nuvolari. A versenyzők starthely-

beosztása startszámokkal és leggyorsabb tréningkörökkel a következőképpen fest:

●	10	Hartmann (Maserati)	3:10,56 mp	●	6	Martin (Alfa Romeo)	3:02,51 mp
●	28	Tadini (Alfa Romeo)	2:47,52 mp	●	4	Dobson (Alfa Romeo)	2:53,21 mp
●	18	Caracciola (Mercedes-Benz)	2:40,34 mp	●	20	Chiron (Mercedes-Benz)	2:49,55 mp
●	22	Brauchitsch (Mercedes-Benz)	2:39,57 mp	●	14	Varzi (Auto Union)	2:43,12 mp
●	16	Rosemayer (Auto Union)	2:38,15 mp	●	24	Nuvolari (Alfa Romeo)	2:40,08 mp
●	12	Stuck (Auto Union)	2:39,83 mp				

Impozáns képet nyújt a startvonal előtti Bosch szalagokkal díszített hídról a startkész mezőny. A versenyzők feszült figyelemmel lesik a Bosch-hídon felállított startóra mutatóját, hogy a startjel pillanatában kezdetét vegye a tömegstartok legizgalmasabb fázisa, a tumultuozus pozícióharc, a szabad út megszerzéséért a kizdelem...

Start után Rosemayer az élen!

Mikor eldördül a startot jelző ágyúlövés, pokoli robajjal lő el a mezőny a starthelyről. Az ezüstös és vörös masinák zúgva-bögzve iramodnak neki a pár száz méteres startegyenesnek, melynek végén hajtókáru várja őket. A start páratlanul izgalmas, olajfüstös hangorkánjából szinte lehetetlen kihámozni a pontos sortrendet, csupán azt látjuk, hogy az élen négy ezüstös német kocsit vágja magát elsőnek a fordulóra... Nyomukban egy meggyipros Alfa... Már kilönek az éllóvasok a hajtűből, hogy nyomban ellenkező irányú fordulóba vágjanak át... Az ember szinte remeg az izgalomtól, amint figyelmet megfizetve írja az éllóvasok startszámát: 16, 12, 22, 18, 24, 14... Kik is vannak hát az élen? Rosemayer (Auto Union), Stuck (Auto Union), Brauchitsch (Merc-Benz), Caracciola (Merc-Benz), Nuvolari (Alfa Romeo), Varzi (Auto Union)... Brrr... Rosemayer

van az élen, de Brauchitsch diktálja a tempót! Két kör és Stuck negyedik helyre esik vissza, majd a kis kört a nagy körrel összekötő S fordulóban Nuvolari is elébe kerül... Pedig a „campionissimo” nem veszi át az éllóvasok örületes kezdését és a vezető triótól egyre jobban leszakad. Három német van az élen: Rosemayer, Brauchitsch és „Karacs”, az Auto Union és Mercedes-Benz menők valósággal gyilkolják egymást, túlhajtott tempót mennek, ami azonban a köridőket nézve, nem jut kellőképpen kifejezésre, hiszen a kocsik még teljes üzemanyagkészletük birtokában tetemes hőtálllyal futnak, de a fordulóvételeknél is erős hendikep jelent. A vezető trió a 8-ik körben már külön versenyt fut, hiszen a negyedik helyen fekvő Nuvolari 20 másodperc választja már el az éllóvasától! „Karacs”-nak azonban nem elég gyors a tempó, intetet Brauchitschnak: előzni akar! Brauchitsch maga elé engedj ugyan a második helyre márkatársát, de ergvidejüleg átveszi tempóját is. Az Auto Union depó látva a konkurrencia szándékát, erősfittet Rosemayerrel az iramot, aki a 9-ik körbe kezdve, már lekörözi Hartmann.

A verseny a 10-ik körében (50 km) a következő a helyzet:

1. Rosemayer (Auto Union) 27:50,37 mp. Átlag 109 km.
2. Caracciola (Mercedes-Benz) 27:31,57 mp.
3. Brauchitsch (Mercedes-Benz) 27:38,71 mp.
4. Nuvolari (Alfa Romeo) 27:54,88 mp.
5. Stuck (Auto Union) 28:15,57 mp.
6. Varzi (Auto Union) 28:39,98 mp.
7. Chiron (Mercedes-Benz) 28:56,54 mp.
8. Tadini (Alfa Romeo) 29:30,71 mp.
9. Martin (Alfa Romeo) 29:35,02 mp.
10. Dobson (Alfa Romeo) 29:42,12 mp.
11. Hartmann (Maserati) 34:33,30 mp.

Caracciola átveszi a kommandót!

A 11-ik kört még az Auto Union élharcos, Rosemayer fejezi be elsőnek, de a következő körben már Caracciola, Rosemayer, Brauchitsch sorrendben fut az éltrió, mely a 15-ik körben már közel 30 másodperccel szökött meg Nuvolariól, akit Stuck, Varzi és tarokkozó motoristával Chiron követ. Tadini meglepően hátul fekszik és a sereghajtók esonortába számít. Stuck sem tetszik ma, tréningkörétől messze elmarad. Varzi mintha szív nélkül menne, bár meg kell állnótanunk a pletykák alapján, hogy szívét nem a magyar GP nélkül vesztette el... A helyzet a 20-ik körig nem sokat változik. Chiron leadl, Nuvolari pozíciója hátszélvint javul, az éltrió gyilkolja egymást és főleg egymás motoristát...

A verseny 20-ik körében (100 km) a következő a helyzet:

1. Caracciola (Mercedes-Benz) 54:30,55 mp. Átlag 110 km.
2. Rosemayer (Auto Union) 54:32,05 mp.
3. Brauchitsch (Mercedes-Benz) 54:36,21 mp.
- 4.

(Balra)

(1) A GP Mercedes-Benzek motorja mestermű a javából, a képen jól látszik a nagy kettős vezérműbüttyöntengely elrendezése. — (2) Nuvolari start előtt idegzsongatóul grammofoánt hallgat, mellette Comn, Bazzi, a Scuderia Ferrari műszaki főnöke, a híres „Bimotore” szülője. — (3) Rosemeyer, Auto-Unionja mellett, a képen jól látni a far-motor nagy hűtőbordás kompresszorát. — (4) Porsche doktor, az Auto-Union versenycsoegis világ-hírű konstruktorja a legnagyobb hőségben sem vette le kalapját, tőle balra Hess Ervin. — (5) Az Auto-Union versenycsoegisba csak úgy lehet beülni, ha előbb levezik a kormánykereket.

Nuvolari (Alfa Romeo) 54:52,38 mp. 5. Varzi (Auto Union) 56:18,72 mp. 6. Stuck (Auto Union) 57:46,18 mp. 7. Tadini (Alfa Romeo) 58:13,61 mp. 8. Martin (Alfa Romeo) 58:44,85 mp. 9. Dobson (Alfa Romeo) 58:54,82 mp. 10. Hartmann 1:06:00, 08 mp.

Rosemeyer ismét az élen, Nuvolari offenzívában...!

A huszadik körtől kezdve, egyre javul Nuvolari helyzete, körönként másfél másodpercet dolgoz le hátrányából. Fogy az üzemanyag, könnyebbek lesznek a kocsik... A 21-ik körben Delius, mint tartalékvezető, leváltja a karfájdalmaira panaszkodó Stuckot, Nuvolari offenzíva természetesen folyik tovább: az Auto Union és Mercedes-Benz depók erősítést jeleznek versenyzőiknek az utasításra reagál is az éltrió, egy-két körön át meg is akad Nuvolari előnyomulása, de „Karaes” meghajszolt kocsija megbosszulja magát, egyre lassul, a 26-ik körben Rosemeyer elébe kerül, a következő körben már 7 másodperccel fekszik Rosemeyer mögött, márkatársa, Brauchitsch a sarkában van, Nuvolari pedig 3 másodpercnyire közelítette meg. Még egy kör és Caracciola, a verseny nagy favoritja tarokkozó motorral Nuvolari mögé esik vissza, hogy a következő körben a depónál sebességváltó zavarok miatt végleg feladja a versenyt... Brauchitsch látva a ráharuló feladatot, orozslánként küzdve veri vissza Nuvolari előzési kísérleteit: a gyorsabb szakaszokon megugrik az olasztól, aki viszont nagyobb ruina folytán a fordulós szakaszokon van fölényben. A 30-ik körben azután siker koronázza Nuvolari ostromát, aki lapunk más helyén részletesen tárgyalta módon előzi a járdára került Brauchitsch-ot, Brauchitsch csak 2 perces hátránnyal folytathatja a versenyt, míg Nuvolari most már mindent beleadva veszi üldözőbe az élvovas Rosemeyer-t.

A verseny 30-ik körében (150 km) a következő a helyzet:

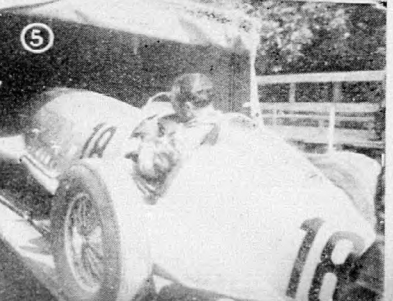
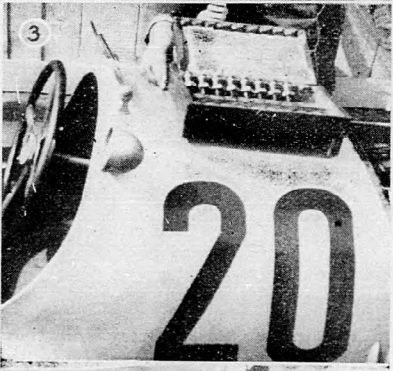
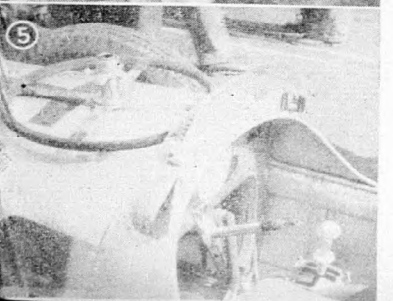
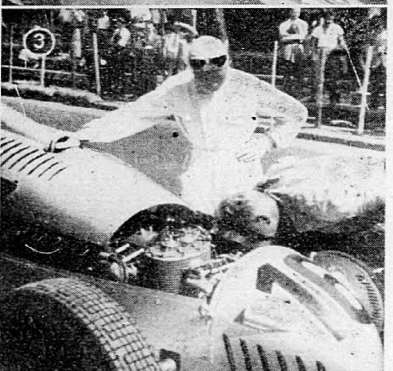
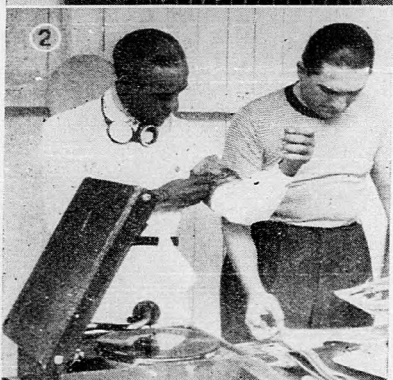
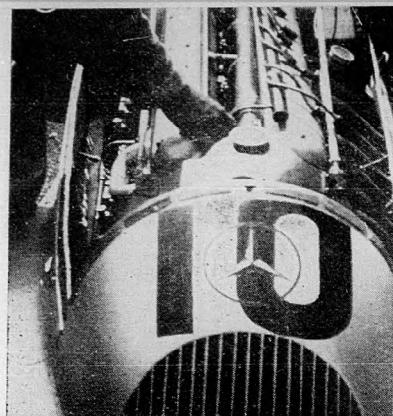
1. Rosemeyer (Auto Union) 1:21:14,58 mp. Átlaga 111 km. 2. Nuvolari (Alfa Romeo) 1:21:22,51 mp. 3. Brauchitsch (Mercedes-Benz) 1:23:27,11 mp. 4. Varzi (Auto Union) 1:24:02,16 mp. 5. Tadini (Alfa Romeo) 1:26:22,29 mp. 6. Martin (Alfa Romeo) 1:28:07,60 mp. 7. Stuck-Delius (Auto Union) 1:28:38,91 mp. 8. Dobson (Alfa Romeo) 1:28:49,04 mp. 9. Hartmann (Maserati) 1:36:59,76 mp.

Nuvolari és Rosemeyer párharc

A harmincas körök a verseny legizgalmasabb körei. A 32-ik körben Rosemeyer még 4 másodperccel vezet Nuvolari előtt, aki rövid kocsijával az éles fordulókban szembeötölő előnyben van a nagy sebességekre épült, hosszú Auto Union kocsiban küzdő élvovással szemben. A 33-ik körben a Nuvolari által szorongatott Rosemeyer a Simor uccai egyenes végében levő hajtűben másodszor akarja lekörözni Tadinit, aki a for-

(Jobbra)

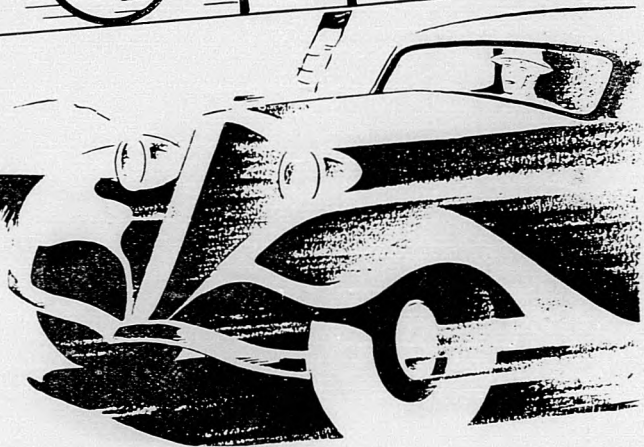
(1) Akárcsak az autobusz gumija, akkor a német kocsik hátsó Continental abroncsa. Figyeljük meg az érdekes hosszú nyomásmérőt, mellyel a szerelő éppen az atmoszférákat ellenőrzi. — (2) Aki elindult és aki célba jutott: ugyanazzal a kocsival — a „nagy” Stuck és a „kis” Delius. — (3) Minden versenycsoegishez bársonyokba rejtett gyertyagarnitúrát tartottak készletben. — (4) Nuvolari kiszáll a győztes Alfából. Mint régi motoros, a „mastro” nem fél a levegőtől és le-hajtott szélvédővel futotta a versenyt. — (5) Így gurítják ki a versenycsoegisokat a teherautóból.





HÜSITI

A Shell motorolaj a legnagyobb 'hőségben is hűti a motort. Akármekkora a hőség, akármilyen nagy is a sebesség: nem hígul el és kenőképességét maradéktalanul tartja meg, tehát a legmostohább körülmények között is megbízható. A világ minden autósja jól tudja hogy a



SHELL MOTOR OLAJ

legjobban ken

LO 10

T I Z K É R D É S T

kell magában feltennie, mielőtt motorkerékpárt vásárol!

1. Melyik motorkerékpár válik be a magyarországi sík és hegyi utakon egyaránt?

A gráci PUCH-MŰVEK 1899 óta állanak fenn és azóta építik a szerkezetet, állandóan tökéletesítve motorkerékpárjaikat. Az ezen idő alatt forgalomba helyezett sok tízezer PUCH gép minden tapasztalata egyesül az új 1936. évi modellekben! A PUCH márka speciális előnye, hogy úgy sik, mint hegyi terepen egyaránt kifünően beválik!

2. Mily magasak az üzemköltségek?

Mérvadók: a pótalkatrészek, valamint üzemanyag árai. A mai benzin és olajárak mellett PUCH 250-es gép költsége szőlóban 2 személyre 2·2 fillér, PUCH 500-nál szőlóban 3·5 fillér 500-as oldalkoosival 4·2—5 fillér üzemkilométerenként! Szíveskedjék ezen adatokat egyéb gyártmányok üzemköltség táblázatával összehasonlítani.

3. Hol szerezhetők be az alkatrészek?

Az évtizedes munkával kiépített eladási szervezet biztosítja, hogy eredeti PUCH gyári alkatrészek az ország minden részében kaphatók. Egyébként postai rendelésnél minden alkatrész 24 órán belül a gyári fióktól postán beszerezhető.

4. Két- vagy négy-ütemű legyen a motor?

Négyütemű motoroknál a gázt mozgó szelepek, kétütemű motoroknál fix csatornák vezérlik. Kétütemű gépeknél nincs szükség szelepekre, szeleprugókra és himbákra és clesnek a nyomórúdak, vezérműbüttyök síb. is. PUCH motorok üzeménél csupán a dugattyúk, hajtókar és lendítőmeg van mozgásban. Kevés a mozgó rész, tehát kevés az üzemzavar.

5. Mit jelent a préselt acélváz és a valóságos blockmotor?

A rugalmas csöváz egymaga nem tudna ellentállni a sok helyüft igen rossz magyar viszonytáságainak. A préselt acél tartórész adja csak meg a PUCH váznak minden versenyen felül álló szilárdságát. A sebességváltó a motorral van összeépítve és így nincs szükség a motor és sebességváltó közötti láncmeghajtásra. PUCH motorok préselt acélvázal és blockmotorral készülnek!

6. Melyik motorkerékpár tudott a föld legtávolabb eső vidékeink is nehézség nélkül magas teljesítményeket elérni?

Max Reisch PUCH 250-es szériagépen 13.000 kilométer utat tett meg defekt nélkül, sivatagokon és dsungeleken át, a Böhmer-féle expedíció északfoki útját világszerte ismerik, Taubennestler Afrikát, Wiese mérnök a perzsa fennsíkot járta be, legutóbb pedig Böhmer egész Afrikát átszelte Fokvárostól Kairóig Szudánon át. Mindezen teljesítmények a PUCH márka kiválóságát fényesen bizonyítják.

7. A vásárolt gép megtartja-e értékét?

A PUCH motorok értékállóak! Értékcsökkenésük évente alig 10—15%!

8. Új vagy használt gépet vegyek?

Meggondolandó, hogy használt gépek — még hogyha megbízható helyről származnak is — hamarabb szorulnak javításra az új motoroknál. A javítási költségek idővel többre szaporodnak, mint amennyit az új és használt gép közötti árkülömbőség kitesz. Régi modellek értékcsökkenése is nagyobb. Új Puch motorokra gyári garancia van és értéküket megtartják.

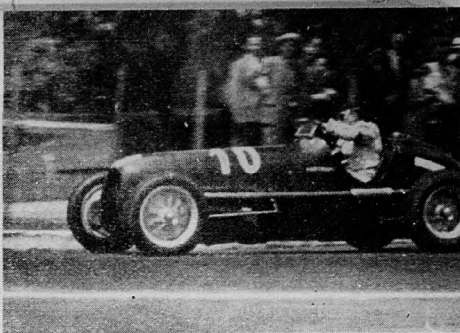
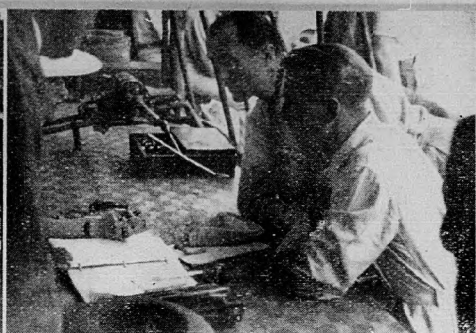
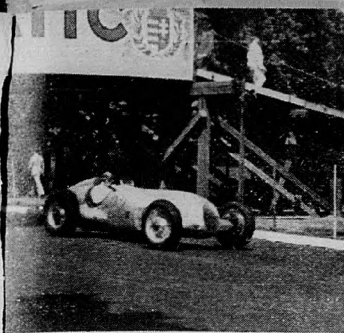
9. Mik az ujtások az 1936. évi PUCH modelleken?

A PUCH 250/S4 és 500/L típusoknál az új kivitelű préselt acélvilla szeriaszerüen, szinkronizált differencial rugózással kerül beépítésre, ami eddig el nem ért stabilitást és kényelmet eredményez. Kérjen bővebb felvilágosítást az UJ 800-AS PUCH-ról!

10. Melyik motor a legolcsóbb?

Az a motor a legolcsóbb, amely minőségben és teljesítményben a legtöbbet a legalacsonyabb ár mellett nyújtja. A PUCH gépek a legalacsonyabb árákért a legjobb minőséget és teljesítményt nyújtják.

PUCH-MŰVEK FIÓKTELEPE Budapest, VI
Lehel u. 25.



Batról: Brauchitsch (Mercedes Benz) a Cordatic híd alatt. — Középen: Utolsó instrukciók start előtt a depóban, az asztallapon az érdekes Bosch ünitódó, melyet a versenykocsik motorját pörgetik életre. — Jobbról: Hartmann (Maserati) kis másfélteresével természetesen nem számíthatott eredményre.

dulóban oly ravaszul manőverezik a német előtt, hogy az időt veszít anélkül, hogy az előzést végre tudná hajtani. Rosemeyer idővesztése folytán a rakokoló Nuvolari közvetlen a nyomába kerül, a következő körben pedig a pálya kisköréből a nagykörbe átvézető nyújtott S kanyarbar a kifaraló Rosemeyert belülről előzve, átveszi a vezetést. *Nuvolari az üzemanyagfogyasztás folytán mintegy 100 kilóval megkönyvedett kocsijával mesteri menést produkál*, tem póját a magát pompásan tartó meghajszolt Rosemeyer már nem tudja maradóktalanul átvenni, úgy hogy a negyvenedik körben Nuvolari előnye 6 másodpercre növekszik. A harmadik helyen futó Brauchitsch mögött a mezőny helyzete mítsém változik, csupán Martin adja fel a 32-ik körben a küzdelmet.

A verseny 40-ik körében (200 km.) a következő a helyzet:

1. Nuvolari (Alfa Romeo) 1:47:43,05 mp. Átlaga 111,4 km.
2. Rosemeyer (Auto Union) 1:47:49,35 mp.
3. Brauchitsch (Mercedes-Benz) 1:50:51,86 mp.
4. Varzi (Auto Union) 1:51:43,42 mp.
5. Tadini (Alfa Romeo) 1:54:25,21 mp.
6. Stuck-Delius (Auto Union) 1:57:38,14 mp.
7. Dobson (Alfa Romeo)
8. Hartmann (Maserati).

Nuvolari győztesen kerül ki Rosemeyerral vívott párvialdából!

A verseny utolsó tíz körében Nuvolari tovább fokozza az iramot annál is inkább, mivel Rosemeyer a hátralevő tíz kört véve alapul, még mindig veszélyes közelségben tanyázik. *A 41-ik körben Nuvolari 2 p. 35,68 mp.-nek megfelelő 115,8 km-es átlaggal a verseny leggyorsabb körét futja*, Rosemeyer jól tudja, hogy ellötte puskaporát, nem is fokozza hát az iramot, csupán a két utolsó körben megy az eredmény szépítésére és 13 másodperccel Nuvolari mögött, mint kitűnő második fejezi be a versenyt. Nuvolari tehát revansot vett az Eifel-győztesen, egy hét előtti legyőzőjén! A mindig peches Brauchitschot ezúttal sem hagyta el balszerencséje, a 47-ik körben biztos 3-ik helyen karamboljánál megsérült kormányvonórúdjá miatt a verseny feladására kényszerült.

A végeredmény a következő:

1. Nuvolari (Alfa Romeo) 2:14:03,46 mp. Átlaga 112 km.
 2. Rosemeyer (Auto Union) 2:14:17,69 mp.
 3. Varzi (Auto Union) 2:16:47,33 mp. 49 körrel.
 4. Tadini (Alfa Romeo) 2:14:11,99 mp. 47 körrel.
 5. Stuck-Delius (Auto Union) 2:14:57,70 mp. 46 körrel.
 6. Dobson (Alfa Romeo) 2:15:57,00 mp. 45 körrel.
 7. Hartmann (Maserati) 2:17:05,22 mp. 44 körrel.
- Feladták: Chiron (Mercedes-Benz) a 19-ik, Caracciola (Mercedes-Benz) a 29-ik, Martin (Alfa Romeo) a 32-ik és Brauchitsch (Mercedes-Benz) a 47-ik körben.

Koszorúzzák a győztest, lefutották az I. Magyar Auto Grand Prix!

A leggyorsabb körök

A verseny három leggyorsabb körét Nuvolari (Alfa Romeo) futotta. Es pedig

- a 41-ik körét 2 p. 35,68 mp idővel
- a 33-ik körét 2 p. 36,03 mp idővel
- a 40-ik körét 2 p. 36,43 mp idővel.

Mint érdekességet, közöljük valamennyi versenyző leggyorsabb körét:

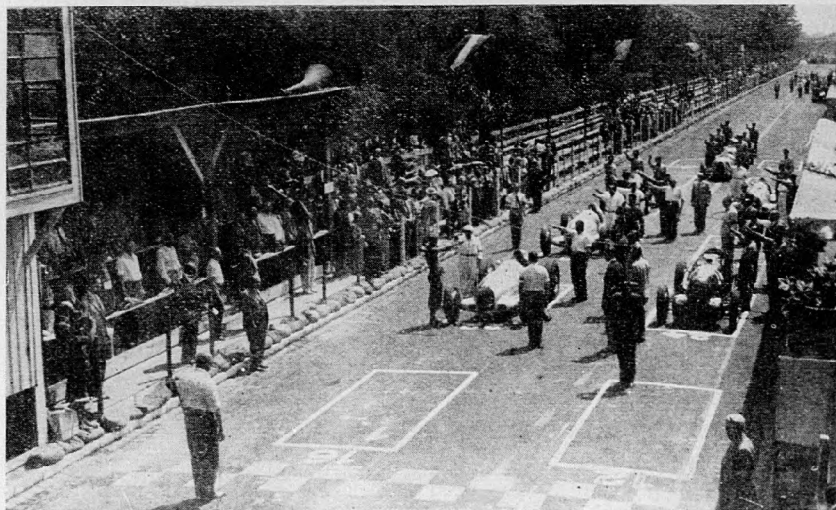
	mp
Rosemeyer (Auto Union)	49-ik köré 2:36,79
Brauchitsch (Merc.-Benz)	28-ik köré 2:37,10
Caracciola (Merc.-Benz)	24-ik köré 2:39,85
Varzi (Auto Union)	27-ik köré 2:44,54
Stuck (Auto Union)	17-ik köré 2:45,12
Tadini (Alfa Romeo)	37-ik köré 2:45,17
Chiron (Merc.-Benz)	9-ik köré 2:49,90
Delius (Auto Union)	36-ik köré 2:51,29
Martin (Alfa Romeo)	15-ik köré 2:53,14
Dobson (Alfa Romeo)	18-ik köré 2:53,71
Hartmann (Maserati)	31-ik köré 3:00,89

Mint érdekességet említjük meg, hogy Stuck közel 6 másodperccel, Varzi pedig csaknem másfél másodperccel maradt el tréningben futott leggyorsabb körétől.

„Többet észel, mint erővel!”

Tagadhatatlan, hogy a német márkák, Mercedes-Benz és Auto Union késhegyig menő harcából a ravasz taktikus, Nuvolari húzott egyedül hasznot. A német márkák nyomban a start után megkezdtek gyilkos küzdelmeket, *holott a kocsik akkor még teljes üzemanyagkészletük folytán tetemes holt súlyal futottak, éppen ezért a rakokolás ellenére sem lehettek a német kocsik a nagyobb sebességüket érvényesíteni nem engedő kanyargó pályán gyorsabbak*. A németek tehát az első 20 körben ügyszólván hájba gyilkolták egymást, az ádáz hájsza később nagyon megbosszulta magát. Nuvolari saját bevallása szerint ez volt az oka

annak, hogy az első 20 körben leszakadt a gépet nem kímélve rakkoló éltrítőtől, majd üzemanyagsúlya egyre csökkenvén, szinte automatikusan javultak körrei és a kisebb holt súlyal bíró kocsival kisebb fáradsággal tudta leggyorsabb körét kifutni, mint a verseny első 20 körét nagyobb üzemanyagsúlyal végig-rakokoló németek. De az erősen kanyargós pálya is a jeles Alfa Romeo menőnek fekiadt a legjobban, *a német kocsik tetemes sebességi plusza a népigeti cirkuken kihatászatlanul maradt*. A fordulóknak kétségtelenül az Alfák feküdtek legjobban, a gyors pályákra épült Auto Union torpedók főleg az éles kanyarokban voltak hátrányban. Eppen ebben rejlik az egyik oka Nuvolari győzelmének, ezért nem tudta, Rosemeyer sem feltartóztatni a „campionissimo” offenzíváját. Ide a fitt Mercedes-Benzek kellettek volna, elsősorban Caracciola, aki nagy technikájával és rutinjával utolsó körig teljesen nyitotta tehette volna a küzdelmet. Sajnos, a két év óta oly sok győzelmet arató Mercedes-Benz-menőket ezúttal páratlan balszerencse kísérte, amely körülmény páratlanul izgalmas végküzdelemtől fosztotta meg a publikumot. Rosemeyernek még egy szokatlan hendi-keppel is meg kellett küzdenie: Pesten vásárolt új kesztyűje túlkeménynek bizonyult, a varráskor csupa hólyagot törték tenyereibe, annyira, hogy még a versenyt követő napon sem tudott kézbe-fogni semmit.



Start előtt! Vigyázba merevedik mindenki, játsszák a himnuszt!



Arra való a sebességváltó, hogy használjuk!...

Írta: Lukavecz Ferencz.

Az ember néha olyan egyszerűnek látszó kérdésekkel találkozik, hogy nem is tud reagálni azonnal megfelelően. Csak törli a fejét és hamarosan rájön, hogy a nevelésesen egyszerűnek látszó kérdés valóban nem is olyan egyszerű. Eppen így jártam a minap, amikor a Frontharcos-verseny után egyik újmotoros és az újoncok minden romantikus lelkeségével ékes barátom azt a pokolian egyszerű kérdést szegezte felém: „Hogyan, miért és mikor kell kapcsolni?” Bevallom őszintén, hogy egy kicsit soká gondolkodtam, hogy kielégítő választ adhassak. Addig gondolkodtam, amíg a választ cikk formájában megírtam. Az ember ugyanis olyan régen motorozik, olyan automatikusan kereskedik a sebességváltó körül, hogy bizony gondolkodni kell, mielőtt felelne a kapcsolással kapcsolatos hámas kérdésre. Kíváncsi újmotoros barátomat főleg az izgatta, *harmadikkal vagy negyedikkel haladjon forgalomban kissé szupersport hajlamú ohévés ötszázasával, amikor 35–40 kilométernél nagyobb tempót mennie nem lehet. Huzassa lassú túrában direktben, vagy pedig kapcsoljon harmadikat és hagyja inkább kissé pörögni azt a motort?*

Azért van a sebességváltó, hogy használjuk!

Gondolkodjunk csak egy kicsit. Ha harmadikkal haladunk — illetőleg ha váltóknak három sebessége van: másodikkal — úgy a motor négy különböző sebességváltó fogaskereken át hajtja meg a hátsó kereket, míg direktben a fogasok szabadon forognak és nem közzölnek munkát. Ebből levonhatjuk a következtetést, hogy indirekt — tehát harmadik, illetve második — sebességgel haladva a sebességváltó jobban kopik, a fogasok jobban igénybe vannak véve, mint amikor direktben vagyunk. Az érem másik oldala: ha túl lassan haladunk sokat direktben, úgy időnek előtte kell dugattyúkepeléssel számolnunk és hamarabb is kerül a sor hengerfűrésra. Amellett a motor lassú túrában ríngatászerűen dolgozik, ami erősen terheli a transzmissziót, a láncot, a lánckerekeket. És mivel az egyik oldalon csupán a sebességváltó fogasok és csapok állnak, a másikban pedig a motor, a transzmisszió, tehát lényegesen nemesebb és nemességüknél fogva drágább részei a motorkerékpárnak: a józan ész az indirekt sebességre adja le szavazatát.

Hogy mekkora az a minimális sebesség, mellyel a gép nyúzása nélkül haladhatunk, arra nem lehet rideg szabályt felállítani. A kissé gyakorlott motorosnak maga a gép árulja azt el. Az ember megérzi, hogy mennyi az a legkisebb fordulatszám, mely mellett a motor még „jól érzi” magát és mikor következik el az a pillanat, amikor a motor ríngatása, ridegsége, erőlködése azt parancsolja, hogy vissza csak azzal a sebességváltóval! A sebességváltót a konstruktőrök és gyárak nem azért építik, hogy az díszül szolgáljon, hanem azért, hogy azt használjuk. Minél szorgalmasabban. A korszerű sebességváltó

Mikor kell visszakapcsolni? — Miért megy néha nehezen a kapcsolás? — Miért oly fontos, hogy jól legyen beállítva a kupplung?

annyra túl van méretezve, annyi visz-zalést, annyi nyúzást kibír, hogy annyit használhatjuk, annyit kapcsolhatunk, amennyit csak akarunk, illetve amennyit csak megkövetel a motorunk.

Manapság a legtöbb motoros azt képze-li, hogy az előgyújtás-szabályzó csak arra való, hogy egy héblivel több kerül-jön a kormányra. Az bizonyos, hogy ma már nem olyan életbevágó szabályzó-szerv mint hajdanán, amikor gázsza-bályzót és előgyújtást lehet mondhatni szimultán játszásban kellett használni, mert a kettő kiegészítette egymást. A régi jó idők motorkerékpárján a gyorsításhoz nem volt elég gázt adni, ha-nem fokozatosan több előgyújtást is, ma a legtöbben csak arra használják az előgyújtás-szabályzót, hogy indításhoz állítsanak be utógyújtást, nehogy a kikstarter a „visszabeszélő” motor ha-tására felcsúszlizza őket a harmadik emeletre. A mai modern motor nem olyan érzékeny előgyújtásra, mint 10–15 év előtti öse. ha viszont lassú túrában akarunk haladni direktben anélkül, hogy motorunk erőlködjön és kopog-jon, úgy nem árt belevonni a játékba az előgyújtás-szabályzót is és szépen visszavenni egy kissé a gyújtást. Ez sí-mábbá, rugalmasabbá teszi a motort és — a simább üzem következtében — ki-méli nemcsak a dugattyút és hengert, hanem a transzmisszió minden szervét is egyúttal.

Néha nehezen „jár” a kapcsoló.

Ha nem azért ülök motorra, hogy azt kipróbáljam, tehát alaposan megnyú-zzam: mindig ügyelek arra, nehogy túl-túráztassam. Különösen indirekt sebes-ségben ügyelek erre, de talán még en-nél is jobban örökdedem attól, hogy

MORRIS AUTÓK

uj szállítmánya beérkezett. Az uj 1^{1/2} literes kocsik is megjöttek. Áramvonalas kiállítás. Minőségileg külön klasszis az angol MORRIS. Fogyasztás minimális. Az 1 literes kocsi a legjobban bevált kis kocsi Magyarországon. — Kérje árjegyzékeinket. Előnyös csere, h o s s z u r é s z l e t.

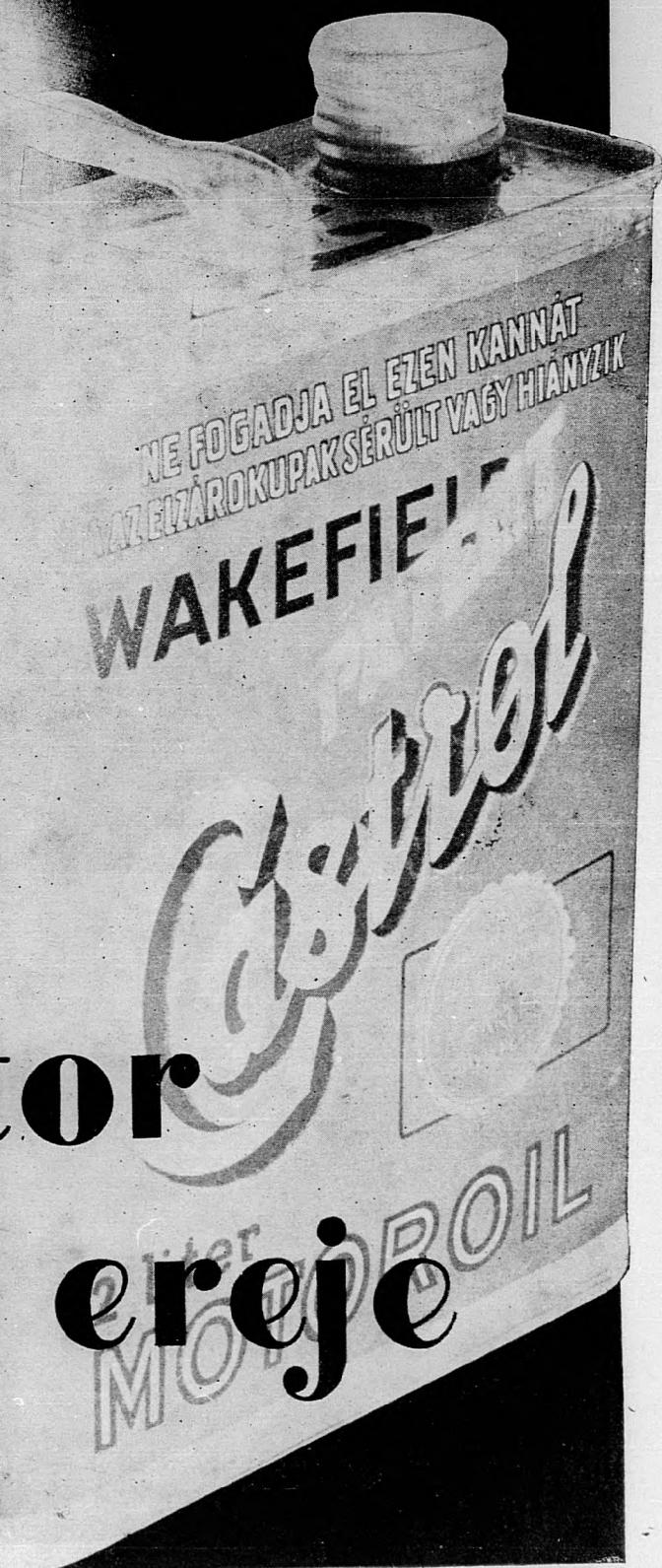
Vezérképviselet:

DEMÉNYI ÉS FIA
Akadémia-utca 19.

olyan lassú túrában pörgessem a mo-tort, hogy a gép kintődjék. Az ember azonnal megérzi — természetesen ehhez némi gyakorlat és érzék kell — ha túl magas vagy túl alacsony a fordulatszá-m és ennek megfelelőleg kapcsol. Aki ezt a szabályt betartja — és két-szeresen betartja hegyes-völgyes tere-pen — annak gépe kétszer annyi ideig ro-g „élni”, mintha ész és kímélet nél-kiül nyúzná!

Sokszor jöttek hozzám motorosok azzal a panasszal, hogy gépük kapcsolása nem a legkönnyebb és legsimább fele-dat, ennek folytán inkább kevesebbet kapcsolnak. Ha az ember lelkiismeretes és nemcsak tanácsot ad, hanem meg is nézi a gépüket, úgy a legtöbbször azt találja, hogy vagy (a) a kupplungjuk nem „emel ki”, azaz nem szünteti meg teljesen a kapcsolatot a motor és a há-tsó kerék között, vagy pedig (b) rosszul van beállítva a hátsó láncuk. Nagyon fontos, hogy a kuplung jól emeljen ki, ellenkező esetben lehetetlenség simán, recsegés és ríngatás nélkül kapcsolni. Ugyanez vonatkozik a hátsólánc beállítá-sra, ha a lánc túl laza vagy túl fe-szes, úgy ennek igen rossz hatása van a kapcsolásra. Ha kuplungunk többrü-gös rendszerű, úgy csak játszadozunk egy kicsit azokkal a rugókkal, állítgassuk őket, lazítgassuk és feszítgassuk ad-dig, amíg a kuplung kiemelésére a la-mellék egymástól pontosan párhuzama-s távolodnak anélkül, hogy egyikük is szögben feküdjön a másikkal és a kuplung kiemelésé ellenére is tapad-na. Ot percbre kerül ez a munka és csodá-kat képes varázsolni.

Néha azért nehéz kapcsolni, mert a sebességváltóban nem beleváló kenő-an-yag van. A gyárak nagyrésze elég helytelenül vastagabb, zsírszerű olajat ajánl. Teszi ezt még pedig azért, mert a vastagabb kenőanyag nem verődik ki a váltóból, tehát kevésbé precíz tömíté-s esetén is tiszta marad kívülről a se-bességváltó. A tiszta zsírszerű igen merev olaj nem jó sebességváltóba, erő-sen lefelezi a fogasokat és könnyen le-centrifugálódik róluk. Legjobb közép-vastag motorolajat használni, ha vál-tóknál könnyű zsírral van feltöltve, úgy öntsünk csak hozzá bátran közönséges motorolajat. Nagyon jó megoldás ne-gyedni-harmadnyi motorolajjal keverni azt a speciális könnyű sebességváltó-zsír-t, mely külön erre a célra nyúlásra, tapadásra van kigyártva. Sokan közön-séges sarga zsírt, az úgynevezett to-vottzsírt keverik olajjal és ezt töltik be a sebességváltóba. Az ilyen keverék többet árt, mint használ, a két külön-nemű anyag sohasem keverődik, mert hiszen a tovtottsír nem is zsír, hanem tulajdonképpen szappan. Különösen az olyan gépeknél ügyeljünk, melyek első-lánc olajfürdőben szalad és kuplung-juk nem száraz, hanem olajos rend-szerű. Az ilyen gép láncfürdőjébe hig motorolaj, vagy még inkább egyharmad résznyi pertóleummal hígított olaj való. Az ilyen pertóleummal kevert olaj igen jól ken, emellett nem ragadhat be a kuplung, ami szintén igen gyakran oka a nehéz kapcsolásoknak.



**a motor
éltető ereje**

Rövid négy hónap alatt
1500 jármű használja a

SPEEDOIL-t

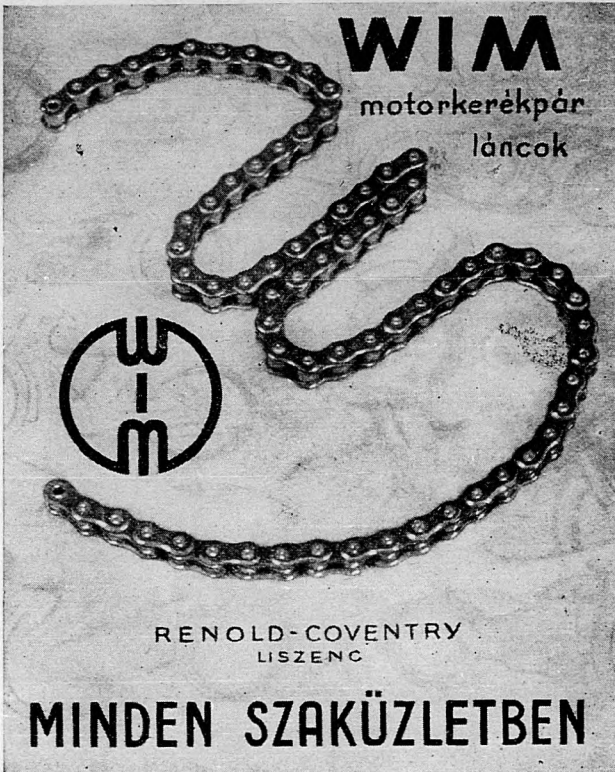
a legtökéletesebb alkalikus hengerkenő olajat

Autósok! Motorosok!


A motor élettartamát meg lehet sokszorozni
az idő előtti kopás elhárításával!

**A közöny pénzébe kerül,
tehát használja a SPEEDOIL-t**

Kapható minden képviselőnél és a szaküzletekben!



WIM
motorkerékpár
láncok



RENOLD-COVENTRY
LISZENC

MINDEN SZAKÜZLETBEN

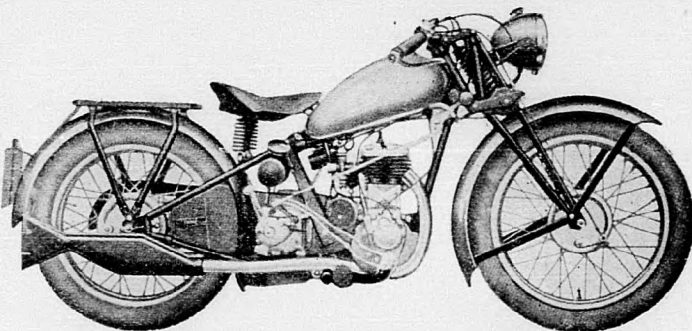
AZ ÚJ 350-ES

MÉRAY

már raktárról kapható

ÁRA P 1550.—

teljes felszereléssel, 30 Wattos
Bosch világítással



Krómozott áramvonal-tank, olajban futó tokozott lánc,
utolérhetetlen stabilitás

12 év óta szakadatlanul üzemben levő
Méray motorkerékpárok bizonyítják
azoknak utolérhetetlen tartósságát!

MÉRAY Motorkerékpárgyár Rt.
Budapest, V. Zápolya ucca 15. Telefon: 2-988-88

Mi kell a győzelemhez?

Akarni kell és sokat gondolkodni —

— mondja a magyar GP győztes Nuvolari

Huszonnégy óra múlt el a Nagy Nap óta. Az előkelő dunaparti hotel terraszán ül velem szemben a „maestro”. A Mester. Mert Tazio Nuvolarit világszerte úgy ismerik, mint a Mestert. Mint a volán és a győzelem mesterét. Kemények a vonásai, cserzett az arca, egy kevés fáradtság ül rajta. A szellő néha belekap özszülő hajába, melyben néha érdekes, vékony, mozgékony, ideges ujjak számtanak. Ezek a kezek valahogyan külön élnek. Az arc kímért, nyugodt, tempós, megfontolt, az ujjak külön élnek és ami ideg ebben az ideg nélküli emberben megmaradt, az ezekben a beszédes vonagló ujjakban ad magáról életjelt.

Jobbján, az asztalfőnél fiatal hölgy ül, feltűnően hasonlít Lupe Velezre, az amerikai filmsztárra. Az éjfékete hajú szépség olasz grófnő, elmaradhatatlan árnyéka a világhírű versenyzőnek. A társaságot Commendatore Bazzi és Rác László, az ismert magyar Alfa képviselő egészíti ki.

Szűken vagyunk az idővel. A bőröndökkel zsúfolásig megrakott nagy túraautó már a bejárat előtt áll. Őt ni kell gyorsan a vasat.

— Hát nem volt könnyű a verseny — magyarázza nyugodtan Nuvolari — viszont nem volt a legnehezebbek közül való, a barcelonai például fásaszóbb és nehezebb volt. A magyar pálya? Nagyon szép és nagyon érdekes. Nagyszerű lenne, ha jövőre is ugyanezen a pályán és ugyanilyen keretek között rendeznék a versenyt. Az az 1100 forduló nekem való eset, megszoktam a fordulókat még motoros koromban. A Larion, a Királydíjon és a többi retentő nehéz olasz pályán.

— De nemcsak a verseny volt nehéz, hanem speciálisan az én helyzetem is. Tavalyi nyolchengeres Alfámmal hátrányban voltam a sokkal nagyobb német kocikkal szemben.

— Mekkora a nyolchengeres Alfa motorja? — teszem fel a kérdést.

— 3800 köbcéntiméter a hengerűrtartalma, háromszáz lóerőt ad le — közben ceruzával firkálja a fehér abroszra a német kocsi adatait — látja, ennyivel volt kisebb és gyengébb az én 24-es startszámom.

A következő kérdés szinte kínálkozik:

— Hogyan nyerte mégis a versenyt?

— Hm. Nehezeket kérdez, csak nem akar autóversenyző lenni — teszi hozzá mosolyogva. — De ha akarja, hát elárulom a nagy „titkot”. Kettő kell a győzelemhez. Nagyon kell akarni és nagyon kell gondolkodni. De mindenképp előtt akarni kell. Tudom, hogy az ellenfél is akar, de én még jobban akarok. És ez az akarati keresztülsegít sok mindenben, ez tartja az emberben a lelket, ez erősíti az önbizalmat, ez táplálja az idegeket olyankor, amikor minden egyes idegszálla olyan nagyon szükség van.

— És gondolkodni is kell. Képzeld csak el — magyaráz —, hogy mi történt volna, ha én a verseny elején avatokozom bele a németek öldöklő harcába,

A 160 liternyi üzemanyagom súlytöbbletével, mely nemcsak a sebességet csökkentí, hanem mint tömeg növeli a centrifugális erőt. Mely a gépet vízsi, vízsi ki irgalmatlanul a fordulóból. Ha az első körökben belekezdtem volna a komoly menésbe, úgy ma nem velem, hanem Rosemeyerrrel csinálna interjút, — humorizál.

— Megvártam, amíg a fele üzemanyagom elfogyott. Es közben utalkodni kellett magamon. A legfontosabb a



Nuvolari magyaral üdvözlí az „Autó.Motor” olvasóit

versenyzésnél az önuralom — mondja oktató, tanáros hangon —, az embernek vissza kell tartania magát. Ez az önuralom van olyan feladat, sőt nehezebb, mint a legféltelenebb vágatás. Visszatartottam magamat, pedig olyan nagyon nehéz volt, de sikerült. És ezzel meg is nyertem a versenyt. Az egyre könnyebb, a fordulóknak egyre jobban viselkedő kocsival körrel-körre közelítettem meg az egymást gyilkoló németeket. Az ő idegeiket felőrölte a

gyilkos küzdelem. Az én idegeim frissen maradtak. Azt hiszem ezzel mindent elmondottam.

Commendatore Bazzi szólalt meg: — Ez a verseny volt egyike legszebb és legmegérdemeltebb győzelmeinek — mondja — gyönyörűen mentél — fordul Nuvolari felé és kedélyesen hátha-veregeti.

Most fogas kérdést adok fel: — Ha valamelyik német istállótól kapna szerződési ajánlatot, kötélnék állna?

Nuvolari nem érti meg azonnal, vagy talán nem akarja rögtön megérteni a kérdést. Hát persze, erre nem lehet csak úgy rávágni a feleletet. Egy kicsit gondolkodni kell. Mint versenyközben. Összeráncolja a homlokát, majd élenken gesztikulálva mondja:

— Ha az Alfa Romeo gyár, illetve a Scuderia Ferrari abba hagyná a versenyzést, úgy talán fontolóvá tennék egy ilyen ajánlatot, de amíg az Alfa versenyez — nagyon határozott a hangja — addig nem versenyzek más gépen. Két évvel ezelőtt próbálkoztak a németek, de nekik is ugyanezt mondtam — szinte látszik, örül, hogy alkalma van erről a nemcsak érdekes, hanem egyben pikáns kérdésről is kifejtene a véleményét.

Megkérem az olasz bajnokot, hogy írjon néhány emléksort a magyar sportközönség számára. Az udvarias Nuvolari Bazzitól kér fényképet és diktálásomra magyar nyelvű emléksort ír a fotóra. Ha hibásan is, de magyarul.

Bazzi sürget. Indulni kell. Bucsuóul megkérdem, hogyan tetszik neki Budapest?

— Sokkal szebb és nagyobb, mint képzeltem volna. Budapest világváros. Amit nemcsak forgalma, élete, kiterjedése bizonyít, hanem az is, hogy a Gundel előtt — érdekes, hogy a nevet így megjegyezte — lezárt kocsimból kilopták a fényképezőgépet. Ahol ilyen gyakoroltan bánnak el a más autójával, ott sok az autó. A világvárosi kultúrának pedig mi a legfontosabb kelteke: a sok autó. De ez a kis eset — teszi hozzá engesztelő hangon — mitsem von le a városukról szerzett kellemes benyomásaimból.

Beszállás. Búcsú. Viszontlátjuk valaha Magyarországon Tazio Nuvolarit? —ergyé-

Licsájer János budapesti autórugógyártó és javítóüzeme

Specialista
az autórugók
gyártásában

Telefon:
1-463-51

Mindenféle gyártmányu kocsikhoz kész rugók raktáron

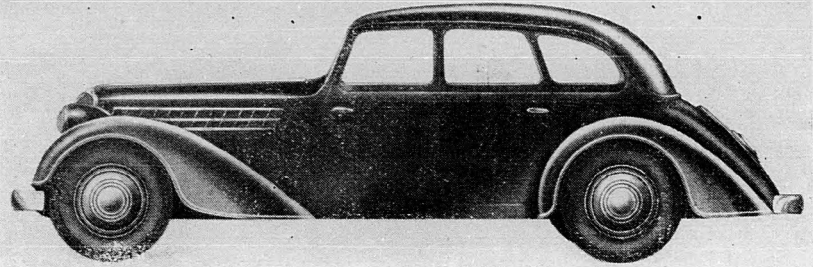
Budapest,
VIII. Thék
Endre u. 14.

Telefon:
1-463-51

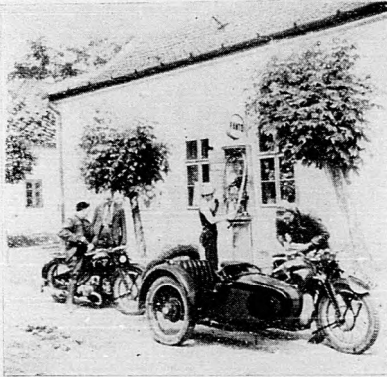
A Méray rt. uj belvárosi szalonjában mutatja be az Adler Szuper - Trumfot

A magyar automobilizmus izmosodásának újabb dokumentuma tárul elénk a Dorottya uca 1. szám alatt, ahol a ma nap nyílt meg a Méray rt. fényűzően berendezett Adler autószalonja. A fényárban fürdő Adler-szalón méltán veszi fel a versenyt a nyugati metropolisok: Páris, London és Berlin látványosság-számba menő híres autószalonjaival. A magyar autóstársadalom örömmel üdvözlí az Adler-autók új, reprezentációs otthonát, hiszen esalhatatlan jelét látja benne annak, hogy a magyar automobilizmus kontaktusban maradt a nyugattal, nem szakadt el tőle és ha kisebb lépésekkel is, de nyomon követi Nyugateurópa automobilizmusának szédítő fejlődését és méltó keretek között kapcsolódik be a ma már kultúrnívót is jelentő automobil tér foglálásába. Az Adler-szalón páratlanul álló világitási effektusa az elegáns vonalú luxuriosusan kivitelezett Adler-kocsikat még csábítóbbá teszi és bizonyosak vagyunk felőle, hogy aligha akad autós, aki a magyar autókerekeskedelem eme legújabb látványosságát meg ne látogatná. Az Adler-szalón megnyitása a szerencsés véletlen folytán összejött az Adler-gyár 1936. évi sláger-típusának a Super Trumf-nak megjelenésével, mely típus hivatva van közep-kocsiparkunk bővülését hatásosan elősegíteni.

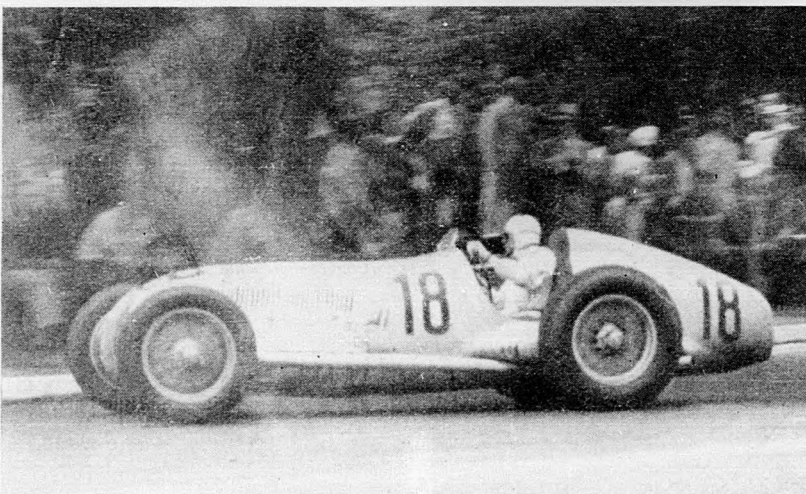
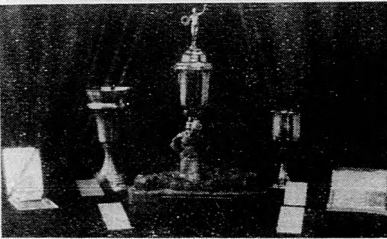
A Frontharcos Túraút legtöbb díját a diadalmas Zündapp-versenyzők vitték haza. Középen Bornemisza miniszter díja, melyet az abszolút oldal-kocsis győztes nyert meg.



Az 1700-as Adler Szuper Trumf, az Adler új modellje merőben új vonalakat kapott, szélesebb, hosszabb és erősen hasonlít a nagy Diplomat-típusra.



Krohn (Zündapp), az 1200 km-es Frontharcos Túraút győztese verseny előtt bejárta az útvonalat.



Caracciója (Mercedes Benz) rakkol, A képen nagyszerűen látszik a pompás versenykocsi alacsony, kompakt építése. Figyeljük meg a tökéletes áramvonalkontúrokat és az első és hátsó Continental pneuk közötti jelentős nagyságkülönbséget.

Apróságok a nagyvilágból

Németországban májusban 54.442 gépjármű került leállításra, 11 százalékkal több, mint áprilisban és 32 százalékkal több, mint tavaly májusban.

A francia Chenard-Walker gyár fizetési zavarok miatt leállította üzemét...

Az idei nagy autókiallítások dátuma: Párisi Szalón okt. 1-11-ig, Olympia Show (London) október 15-24-ig, Milánói Szalón okt. 28-tól nov. 8-ig és New Yorki Szalón nov. 11-18-ig.

Babl, az Auto Union 600-as oldalkocsis DKW versenyzője az Eifel verseny tréningjén bukott és kórházba szállítása után meghalt.

A stockholmi repülőkiállítás egyik érdekessége a 12 m fesztávú Aeronca-Jap masina volt, mely 40 lovas motorjával 140 km-es sebességre képes, repülőóránként 11 liter benzint fogyaszt, beszerzési ára alig 10.000 pengő és így a világ legolcsóbb motoros repülőgépeinek számít.

A német közlekedési miniszter megállapítása: a kiértékelést tiltó rendeletek elleneknek a jogszabállyal, mint ilyenek tehát megengedhetetlenek, hiszen amenny is hatástalanok.

Az évek óta stagnáló francia autópárbans is beközöntött a konjunktúra. Az év első negyedében 39 ezer kocsi került forgalomba Franciaországban, szemben a tavalyi 3 első évnegyedre eső 39 ezer autóval.

A 71 esztendő Sir Henry Deterding, a Royal Dutch és Shell Corp. vezére nemrégiben vált el feleségétől, Sir Deterding a minap egy 39 esztendő német hölgygel kötött házasságot.

Már kezdődik...! Az idei francia autó Grand Prix-t, mely tudvalegőleg június utolsó vasárnapján kerül lefutásra a Monthleryben, kizárólag sportkocsik számára írták ki, mely kiírások értelmében a kocsikon kötelezők a teljes sárhányók. Igen ám, de a sárhányók megakadályozzák azt, hogy a vezetők verseny közben figyelemmel kísérjék a gumik állapotát, mely körülmény fontoságáról fölülséges bővebben szólni. Az érdekeltek most előterjesztést tettek a francia autókлубnak oly irányban, engedtesék meg a sárhányókon ablakoskakat „fenétre” vágni, melyeken át a versenyzők a vezetőlésből kontrollálhatják a pneuk állapotát. Figyeljük meg, hogy szűtik meg az ablakos sárhányó a mindig forradalmi — Franciaországban...

Franciaországban törvény készül, hogy a kilenc évnél régebben forgalomban lévő autók, illetve a négy keréket nélkülvő kocsik vonassanak ki a forgalomból.

Hollandiában 45.345 motorkerékpár, az előző évhez képest 934 darabbal több van forgalomban. Ezzel szemben az autók száma — 88.293 — a tavalyihoz képest 1735 darabra rugó visszaesést mutat.

Braziliában Rio de Janeiro nagy díját 279 km-es távon Coppoli (Bugatti) nyerte meg 3 óra 55 $\frac{1}{2}$ perces idővel. Az olasz Pintacuda vezetői pozícióban röviddel a cél előtt a verseny feladására kényszerült.

A legkiválóbb olasz konstruktőrök olyan versenykocsi tervét dolgoznak, mely képes lenne a németektől visszahódítani a GP-hegemóniát.

Motorkerékpár kísautó csónakmotor

K. BAUER TIBOR CYŐZŐ

B. S. A. -

Super X.-

alkotrészek, speciális javítóanyagok.

VI. Izabella-u. 98.

Telefon: 1-209-12.



PUCH KÖZLEMÉNYEK

Fontos tudnivalók az 500-as Puch tulajdonosok részére!

Igen gyakran tapasztaltuk, hogy a szőlőben vásárolt és utóbb oldalkocsival kapcsolt 500-as Puch-gépek gazdái ugyanazt a sebességváltó láncereket használják oldalkocsizhoz, melyet szőlőüzemhez szereltünk. Az oldalkocsis üzemben a nagyobb terhelés miatt kisebb áttétel szükséges, ellenkező esetben nemcsak a gép gyorsulása, húzóereje, hegymászóképesége csökken, hanem erős túlterhelés is lép fel. Nyomatékosan felhívjuk tehát azokat, akik szőlő 500-as Puchjukhoz utólag oldalkocsit szerelnek, hogy

kisebb fogszámu sebességváltó láncereket szereltesse nek gépükre! A háromsebességes 500-as modellhez oldalkocsizüzménél 17 fogas, a négysebességeshez pedig 14 fogas láncerek való oldalkocsizüzménél.

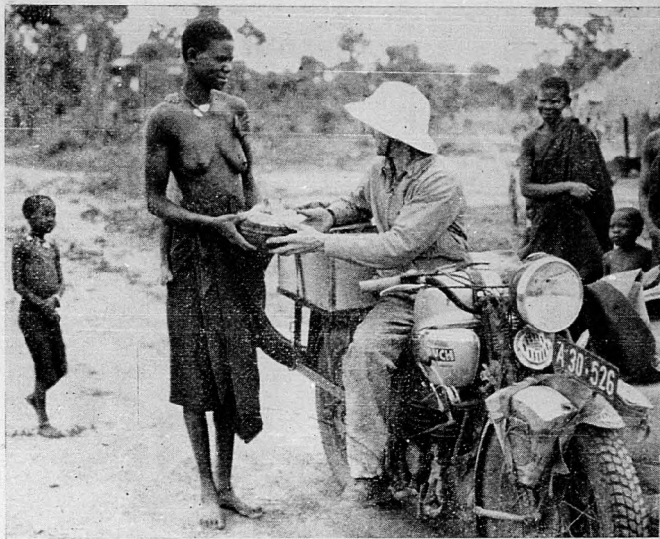
Az 1935-ben szállított 500 V- és L-típusú Puch motorkerékpárok egy részében

szítá

va behegesztve a karterből a robbanótérhez vezető átáramló csatornába. Utóbb azt tapasztaltuk, hogy ezek a szíták idővel eldugulnak és csak nehezen tisztíthatók. A részben eldugult, ennek folytán elszűkült szíták a motor teljesítményét csökkentik, azt ajánljuk tehát, hogy kormozás vagy egyéb javítás esetén a szítákat távolítsassuk el. Ha azonban szíták nélkül használjuk a gépet, úgy hibás karburátor beállítás esetén felléphet az a kellemetlen pattogó hang a karburátorban, melyet általában úgy hívnak: visszaköpés. Célszerű tehát a szíták eltávolítása alkalmával az új

könnyen kiszerezhető és tisztítható szítákat beépíteni

erre a célra kérjük a hengereket hozzánk beküldeni. Javító-műhelyünk a nekünk köszörelésre beküldött hengerek fix szítáit külön megbízás nélkül is minden esetben új típusú,



„Hol vegyek én egy banánt...?” A Puch Afrika-expedíciót banánnal kínálják a néger hölgyek.

kiszerezhető szítákkal cseréli ki.

Ujabbban az 500 V- és 500 L-típusoknál

új típusu főfúvókákat

alkalmazunk. A régebbi kivitelnél a fúvóka kónikus részénél, tehát ott, ahol a fúvóka a középső vastagabb részből átmege a felső vékonyabb csőbe: három kis furatocska volt található. Az új kivitelnél a vastagabb középső rész felül nyitott cső, melynek közepében helyezkedik el a vékony cső az üresjárat fúvókéval. Az alsó részen keresztben pontosan kalibrált, 0,95 milliméter átmérőjű furat van, mely a főfúvóka szerepét játssza. A régebbi fúvóka érzékenyebb volt elpiszkolódással és eldugulással szemben, ami panaszokra adott okot. Azt ajánljuk tehát, hogy a régi fúvókátípust távolítsuk el és szereljük be az új fúvókát.



Magyarország nagydíjában

1. BOSCH gyújtással

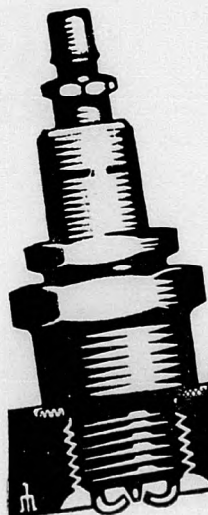
(Nuvolari, Alfa Romeo)

2. BOSCH gyújtással és BOSCH gyertyával

(Rosemeyer, Auto Union)

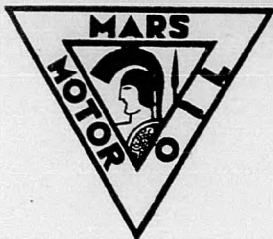
3. BOSCH gyújtással és BOSCH gyertyával

(Varzi, Auto Union)



BOSCH

az a berendezés, amely a mindennapos használatban is legjobban bevált.



MARS LOWCARBON

olaj

szén és korommentes

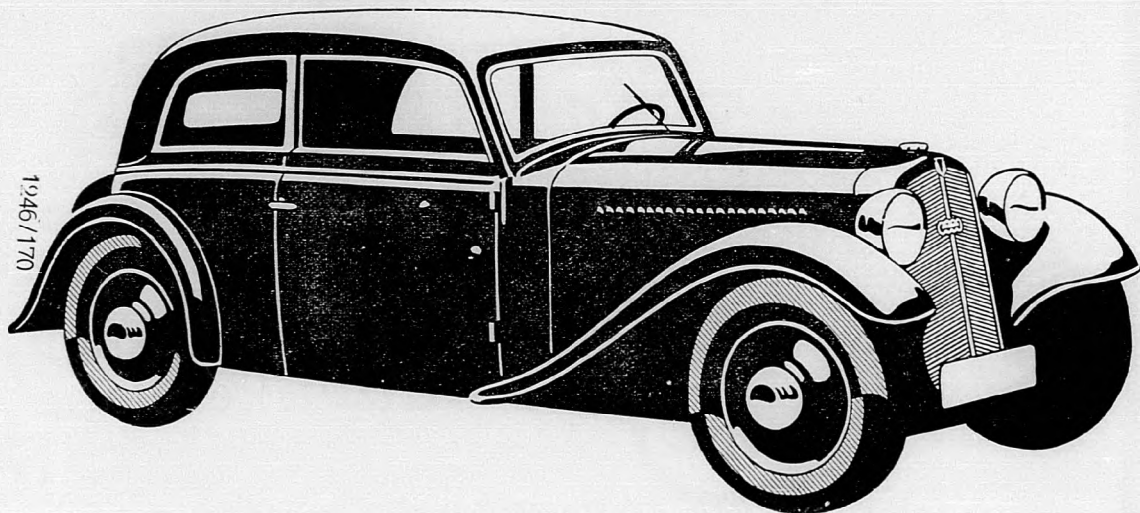
Mindennemű Benzol-keverékek

GHILLÁNY

I., CORVIN-TÉR 5. (Fő-utca). – Telefon: 1-570-16.

DKW

az Auto Union világhírű gyártmánya



a legmegerőltetőbb turákra is megfelel. Négyszemélyre kényelmes karosszéria, sebessége 90 km.

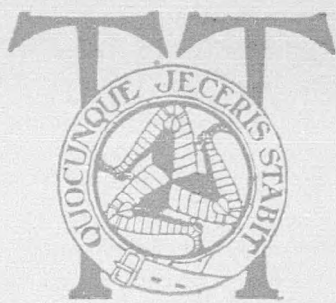
üzemanyag költsége

kilométerenként 3 és ½ fill.

Motorjára **50.000 kilométer** 2 évi garancia

ÁRA: **3.980**

MAJLÁTH, VI., Gróf Zichy Jenő-utca 17



Győztesek: Guthrie (500 Norton), Frith (350 Norton) és Foster (250 New-Imperial)

Az idei Man szigeti angol Tourist Trophy versenyek felő irányuló érdekfőzés főleg a következő kérdésekre vonatkozott. 1. Megszorítják-e a Velocette-menők a Norton-exponenseket? 2. Hogyan fog beválni a rugózó hátsóvilla? 3. Hogyan fognak szerepelni a 250-es DKW-gépek? És a 350-es NSU masinák? 4. Hogyan fognak beválni a kompresszoros új, négyhengeres AJS-ek és a túlkomprímált egyhengeres HRD masinák.

Az érdekes kérdésekre a versenyek megadták a feleletet. És pedig: 1. A Velocette menők a 350-es csoportban a Nortonok komoly ellenfeleinek bizonyultak ugyan, de győzelmeiket pillanatig sem tehetők kétségesek. Nem így az 500-as csoportban, ahol Woods Velocette csak a legádázabb küzdelem után szorult minimális differenciával a tréningben bukott Guthrie (Norton) mögött; a második helyre. 2. A rugós hátsó villával egyre gyakrabban fognak találkozni. Hódít, mert bevált! 3. A kontinentális versenyeket domináló 250-es DKW gépek beváltották a hozzájuk fűzött reményeket, a körrekordot futó Woodst (DKW) kimondott balszerencse fosztotta meg a már biztosnak látszó d'adaltól. A másik DKW-menő Geiss, 3 másodperccel szorult a 3-ik helyre, de ő is régi rekordon belül végzett. Itt emlékezzünk meg a német Steinbach és Fleischmann szerepléséről, akik NSU gépeiken a 350-es csoport 5-ik és 6-ik helyét foglalták el. A németek szereplése meglepetésszámba megy hiszen pályáismeret dolgában a 60 km-es IOM körön nagy hendikkel startoltak az angol menőkkel szemben, akik úgy ismerik a pályát, mint a tenyerüket. Fordulók előtt hátsószárra tudják, hol kell fékezni kezdeni, azt elvenni... Nincs szükségük korrekcióra, nem látszanak a gázal... 4. A négyhengeres kompresszoros AJS-ek nem voltak elég gyorsak, hangjuk azonban féltelmes volt. A túlkomprímált 5 darab HRD masinák egymás legyek módjára tüntek el a versenylől.

A hét körös, 425 km-es versenyek folyása és eredménye a következő:

A tavaly még amatőr Frith (350 Norton) ugyancsak elbánt a profikkal Junior TT-n!

Start után a Norton krekk. Guthrie van az élen, midonsült TT-menő márkatársa a tavaly még örömmotoros grimsbyi kőfaragó Frith előtt, akiben Nortonék éles szeme a jövő emberét fedezte fel. Mőcsőtük két Velocette menő Thomas és Mellors nargal. A két német NSU menő, Fleischmann és Steinbach már az első körben az éles csoportban fekszik. Elöl 2 Velocette üldöz 2 Nortont! És azután meglepetésszerűen elmarad az egyik Norton: Guthrie! Mint később kiderül, leugrott az első lánc, melyet a pályát elhagyva, szerelt vissza. És már itt az újabb hír: Guthriet idegen segítség igénybevétele miatt — egy pályabiztos megtölte — diszkvalifikálták. Márkatársa Frith azonban megvédte a Norton babérokat, a felnyomult White pe-

Leggyorsabb körök: Woods (500 Velocette), Frith (350 Norton) és Woods (250 DKW).

hátrány. De nem így volt! Woods kiesett, elfogyott az üzemanyaga! A vibráció folytán eltörött üszótúje! A üzemanyaga kifolyt anélkül, hogy észrevehető volna... Így született meg a legizgalmasabb IOM-verseny végeredménye:

1. Foster (New Imperial) 3:33:22 mp. Átlaga 119,52 km. Rekord! 2. Tyrell Smith (Excelsior) 3:38:34 mp. 3. Geiss (DKW) 3:38:37 mp. 4. Fairweather (Cotton). 5. Manders (Excelsior), 6. Corfield (Excelsior). — 32 induló.

Leggyorsabb kör: Woods (DKW) 122,606 km. átlaggal. Rekord!

Guthrie (500 Norton) ádáz küzdelem után győzött a körrekorder Woods (500 Velocette) ellen a Senior TT-n!

A Senior TT beigazolta a rugós ház hallatlan fölényét a merev ház fölött. Az első négy helyet a rugós házú Norton és Velocette gépek foglalták el, csak azután következett tetemes differenciával az első merevvázás masina. A versenyt a hatalmas tréning-bukásából gyorsan felépült Guthrie nyerte meg Craig esszerű dirigálása mellett. Woods emberei szintén elhelyezkedtek a cirkuiten, hogy irányítsák „Stanley“ tempóját, akit az előző napi 250-esek versenyé szemmel láthatólag megviselt. Egyenletes tempójának ezúttal nyomát sem láttuk, egyszer 139,1 km-rel szenzációs körrekordot futott, hogy azután 33 másodperccel veszítsen egyetlen körben Guthrievel szemben. A német Steinbach DKW a 3-ik körben kénytelen volt 6-ik helyét feladni. Végeredmény:

1. Guthrie (Norton) 3:04:43 mp. Átlaga 138,05 km. Rekord! 2. Woods (Velocette) 3:05:01 mp. 3. Frith (Norton) 3:07:35 mp. 4. White (Norton). 5. Pope (Norton), 6. Goldberg (350 Velocette). — 20 induló.

Leggyorsabb kör: Woods (Velocette) 139,1 km. átlaggal. Rekord!

dig a 2-ik helyet és biztosította a Norton színeknek. Végeredmény:

1. Frith (Norton) 3:17:46 mp. Átlaga 128,97 km. Rekord! 2. White (Norton) 3:23:16 mp. 3. Mellors (Velocette) 3:26:22 mp. 5. Steinbach (NSU) 3:29:29 mp. 6. Fleischmann (NSU) 3:29:50 mp. — 24 induló, 17 befutó.

Leggyorsabb kör: Frith (Norton) 131,866 km. átlaggal. Rekord!

A körrekordot futó Woods (250 DKW) a Lightweight TT-n balszerencséje miatt esett el a már biztosnak látszó győzelemtől!

A 250-es kategóriában tréningeredménye alapján kétségtelenül favoritként startolt a Woods-Geiss-Steinbach DKW-trió. Az első kört Woods fejezi be elsőnek, Geiss a második, Foster (New Imperial) a harmadik, Tyrell Smith (Excelsior) a negyedik. Steinbach már a startkörben kiesik... Pech! Izgalmas a verseny! Geiss gyertyát cserél: 6-ik helyre esik vissza! Woods is gyertyát cserél: Foster veszi át a vezetést! A 4-ik és 5-ik körben azonban ismét Woods nyargal az élen. Tankolás után Geiss is a 3-ik helyre nyomul fel. Azután újra a gyertyák: Woods pár másodperccel az élre kerülő Foster mögé esik vissza. Geiss is értékes időt veszít gyertyacseréje miatt. A favorit továbbra is Woods, hiszen gyors DKW-ja számára pár másodperc egy kör alatt nem behozhatatlan

Féktől függ

a turaut biztonsága, ezért szereltesen

KLINGER FÉKBETÉTE!

Ha erős iramban vett kanyar után hirtelen lemenő sorompóra bukkan

ha figyelmetlen gyalogjáró az utolsó pillanatban fut keresztül az uttesten

ha szerpentines, meredek hegyi uton szekér állja el az utját,

akkor lépjen a fékre és kocsija simán, farolás, kerék blokkrozás és fékcsikorgás nélkül, biztosan áll meg az akadály előtt.

Egyenletes, elasztikus és erős fékhatás az

RAK KLINGER formába sajtolt fékbatét ismerető jele.

Vezérképviselőt:

Fodor Mihály és Trsa Budapest, VI. Jókai u. 6 Tel.: 1-214-34 és 1-238-19

Autós segits magadon!

TUDNIVALÓK A KÁNIKULÁBAN!

Mire ügyeljünk, amikor a hőmérő higánya a 30-as fokhoz közeledik?

Hogy télen mi az autós teendője, hogyan védekezzék a hűtővizsgálat és hasonló jök ellen. Arról éppen eleget olvashatunk. Viszont annál kevesebbet hallani arról: *mi a teendője, amikor a hőmérő higánya közeledik a plusz 30 fokhoz és az autós csak azért nem lög-gatja a nyelvét, mert azt az illem szabályai tiltják.* Nagyon kevesen vannak, akik előkészülnek a nyárra, aminek az az oka, hogy a *hőség okozta zavarok sokkal ritkábban és szerencsére sokkal enyhébbek, mint a fagy okozta kellemetlenségek.* Mégis célszerűnek látszik ezzel a témával is foglalkozni és főleg meg is fogadni mindazt, amit itt elmondunk.

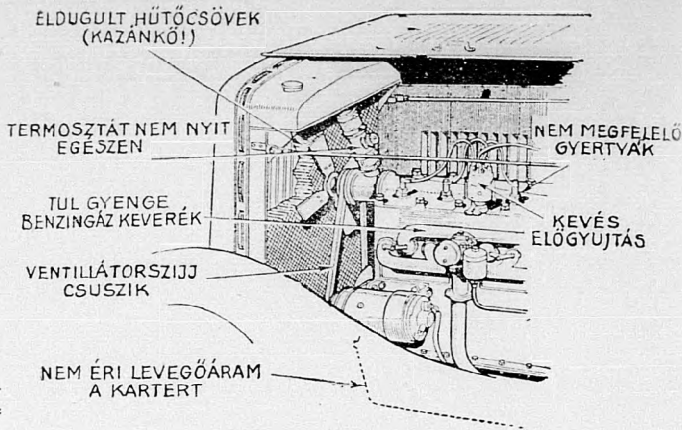
A leggyakoribb tipikus kánikulai üzemzavar a *túlmelegedés*, tehát ket-tős gondot kell fordítani a hűtőrendszer hatékonyságára. Néhány egyszerű művelet, szabályozás célhoz vezet és sok bosszúságtól mentesít. Így például célszerű megvizsgálni a ventilátorszi-jjat és ha az meglazult: megfeszíteni. Különösen ott fontos ez, ahol a venti-látorszíjj egyúttal a vízpumpát is meg-hajtja, ha a szíjj laza nemcsak a venti-látor nem teremt megfelelő légáram-latot, hanem a *vízpumpa sem cirkulál-tatja a hűtővizet olyan tempóban, mely a jó hűtéshez szükséges.* Arra is ügyeljünk, hogy a ventilátorszíjj ne legyen olajos vagy zsíros. Ilyenkor ugyanis a szíjj csúszik még akkor is, ha a legfeszesebbre van beállítva. A ventilátor csapágóját kenjük tisztessé-gessen és a *vízpumpa csapágójait spe-ciális hőálló zsírral töltjük fel*, olyan minőségű kenőanyaggal, melyet a forr-ponthoz közelálló hőmérsékletű víz sem olvaszt meg.

Ha a hűtővíz felforr?

Nyáron gyakori a hűtővíz-forrás, kü-lönösen, ha kocsink erősen terhelve da-rál hosszú meredekeken. A hűtővíz fel-forrásának leggyakoribb oka az, hogy a hűtőben a hengerek vízköpenyében szilárd lerakódás: *kazánkö képződött.* A kazánkö eltávolítására speciális ké-szítményeket kapni. Jól bevált a Va-cuum Oil Co. által forgalomba hozott *Radiator Flush*, mely néhány hasonló célra szolgáló készítménnyel szemben nem tartalmaz olyan maró anyagokat, melyek nemcsak a kazánkövet oldják, hanem a hűtő finom forrasztásait is. Ha el akarjuk kerülni a kazánkö lera-kódást, úgy ne használjunk a hűtő fel-töltésére vízvezetéki, úgynevezett ke-mény vizet, hanem *esővizet*, vagy pe-dig forralással és utána lehűtéssel *lú-gyított vízvezetéki vizet.*

Nyáron gyakrabban töltjük fel a

hűtőt vízzel, mert a hűtővíz hamarabb fogy. Célszerű minden reggel feltölteni a hűtőt, hosszú túrán pedig legalább 2-300 kilométerenként csavarjuk le a hűtősapkát annak megállapítására, hogy nem szorul vajjon az feltöltésre. Ha a hűtővíz menetközben felforr, ritkán vesszük észre, különösen akkor, ha a kocsi tempót megy. A gőz ugyan-is — ha a forrás nem túl erős — a hűtő *túlfolyó csövén távozik* és a for-rást csak akkor árulja el az ismert fűvő-fortyogó hang, amikor a kocsi-t leállítottuk. Ha megállapítottuk, hogy a hűtővíz forr, azonnal álljunk le és *nehogy hozzányúljunk a hűtősapkához!* Inkább gyűjtsünk cigarettára, miután a kocsival árnyékos helyre vonultunk és a hűtősapkát csak akkor csavarjuk ki, ha a hűtővíz kissé lehűlt és a nyo-más megszűnt. Ellenkező esetben ugyanis könnyen *forróvíz gejszirt kap-hatunk az arcunkba*, ami fájdalmas és veszélyes égési sebekkel járhat!

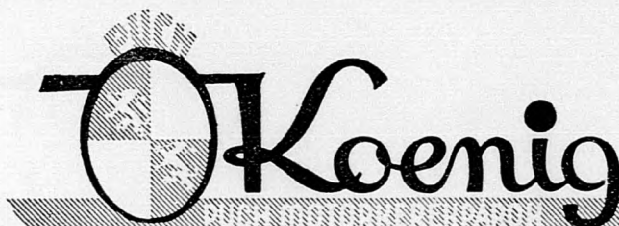


Hol keressük a motor túlmelegedésének az okát?

Sok autósnak az a szokása, hogy ha túlmelegszik a hűtővíze, leereszt belőle és friss hideg vizet tölt be. Ez sajnos még mindig divatos szokás *katasztró-fális következményekkel járhat*, a hi-deg víz nagyon könnyen megrepesztheti a hűtőt vagy még inkább a henger-blokkot. Ha tehát túraközben hűtővi-zünk egyrésze elforr és fel kell tölteni a hűtőt, úgy mindig várjunk legalább egy félórát, vagy ha nagyon sietünk, úgy forró vízzel pótoljuk az elveszített hűtővizet!

Mi okozhat túlmelegedést?

Nehogy azonban azt higgyük, hogy a túlmelegedést mindig a hűtőrendszer tökéletlen működése okozza. Számtalan más tényező is lehet a túlmelegedés okozója. Normális hőmérsékletnél a gyengébb túlmelegedést nem vesszük észre, ha azonban nagy a forróság, úgy a hűtővíz felforrása máris figyel-meztet. A túlmelegedést okozhat a roz-



Eredeti PUCH
alkatrészek raktára
PUCH javítóműhely
Budapest, VI., Dessewffy-ucca 26. Telefon: 1-214-00

HASZNÁLT

HARLEY,
RUDGE J. A. P.,
BLACKBURNE,
D. K. W., A. J. S.,
MÉRAY, MOSS,
BURMAN,
STURMEY, LU-
CAS BOSCH

alkatrészek olcsó árban

Ha szakértőnél javíttat, nemcsak a motorja, hanem a zsebe is örül

Harley, DKW, javítóműhely

Használt motorkerékpárokból nagy választék. Magyarország legnagyobb használt motorkerékpár és alkat-rész raktára. — Motorkerékpárokat készpénzért veszek

REICHFELD GÉZA
Rózsa ucca 90 Tel.: 1-242-85.

szul beállított. *kevés előgyújtás*. A túl gyenge keverékre beállított *karburátor*, vagy ellenkezőleg a túl zsíros, tehát a benzínben túl gazdag a beállítás. Ilyenkor a robbanó keverék nem gyullad meg egyszerre, hirtelen, hanem fokozatosan ég el, ami melegebbé okoz. Néha a *meg nem felelő gyújtógyertya* is lehet okozója a melegedésnek, igen gyakran a motor állapota is lehet hibás, a kopott szelepvezetőkön vagy egyéb helyen beáramló úgynevezett *hamis levegő* hígítja fel túl gyengére a hengerek töltését: ha motorunk feltűnően melegszik úgy nem árt a fentebb említett veszély-pontokat alaposan megvizsgáltatni.

Amikor a motor a forróságtól nem kap benzint

Azoknál a gépeknél, melyeknek benzintartánya alacsonyabban van elhelyezve, mint a karburátor és az üzemanyag nyomás alatt vagy szivással kerül a tartányból a karburátorba, gyakran megtörténni rendkívüli forróságban, hogy a motor egyszerre csak elkezdi köpködni és benzínhiány miatt leáll. Ennek a tümenénynek az az oka, hogy a szivattyú és a benzintartány közötti csövezetekben elpárolog a benzín, a szivattyúba *benzín helyett benzingőz*

kerül és a pumpa képtelen dolgozni. Ilyenkor a legcélszerűbb néhány percig várni ahelyett, hogy az öndíndítót nyúznók. Leggyakrabban az olyan gépeknél észleljük ezt a kellemetlen tümenényt, ahol a benzínvezeték igen közel fekszik a forró kipuffogócsőhöz. Ha az üzemi zavar gyakran jelentkezik, úgy a legjobb megoldás vastagabb csővel felcserélni a benzínvezetékét és azt úgy vezetni, hogy távolabb legyen a motor vagy kipuffogócső forróságtól.

A korszerű, nagyon alacsonyra épített gépeknél a kipuffogócső nagyon közel fekszik a lábdeszákhoz, ami kellemetlenül melegíti a karosszériát, ami forró napokon nagyon kellemetlen. A legjobb az ilyen kipuffogócsövet *aszbeszt-színórral körületekenni*, az aszbeszt ugyanis jó hőszigetelő. Ráadásul jó ilyenkor külön szellőztető ajtócskát szerelgetni oldalai a karosszériának közvetlenül a gépháztető mögötti részére, hogy az ajtócskán beáramló friss levegő kiszellőztesse a kipuffogócső okozta kellemetlen meleget.

Az olajat is hűteni kell

Nagyon fontos különösen nyáron, hogy olajunk ne forrósodjon túl. A túl forró olaj ugyanis *erősen hígul és kenőképessége erősen csökken*. Természe tesen nyári, tehát vastag olajat használjunk, de a legvastagabb olaj is elhígul, ha túlforrósodik. Hogy az olajunk túl forró, azt elárulja az *olajmanométer*, mely a normálisnál kisebb nyomást mutat. Az olaj túlforrósodását azzal akadályozzuk meg, hogy szabad utat engedünk a hűtő *légáramlatnak* a *karter körüli*, gyakran *tisztítjuk az olajsűrőt* és ha a manométer rendkívül alacsony nyomást jelez, úgy megállunk és várunk egy kicsit, úgy *az olaj hűljön*. Kapni speciális olajhűtőket, de ezek felszerelését csak annak ajánljuk, aki nem retten meg a vagy száz pengős kiadástól.

A sebességváltóban és a differenciálban levő kenőanyaggal is törőd-jünk, a forró napok beköszöntésekor csurgassuk ki a régi, híg olajat öblítsük a sebességváltót és differenciált ki tisztára és a *nyárra előírt, vastagabb olajat töltsük fel*. Ha ugyanis az olaj túlmelegszik, úgy erős elhígulása következtében nemcsak rosszul ken, hanem a tökéletlen tömítéseken át könnyen el is csurog.

A nagy forróság néha a *fékek*nél is érezteti a hatását. A hőség következtében a fékdob nem hül, kitágul és a fékek különösen a rosszabbul hűtött hátsó fékek hatékonysága csökken. Ha tehát a nagy forróság, úgy meredek lejtőn ne guruljunk le fékezve, hanem kapcsoljunk harmadikat vagy másodikat és motorfékekkel ereszkedjünk le.

A gép túlmelegedését megfelelő vezetési technikával is megakadályozhatjuk. Ha indirekt sebességgel darálunk fel falgázzal, vagy ellenkezőleg direktben huzatjuk lassan meredekre a kocsit: mindkét esetben túlmelegedés lép fel.

Hogyan viselkednek a pneuk kánikulában?

Általános az a hiedelem, hogy meglebben a pneuk belső nyomása erősen emelkedik. Ez igaz is, csak hogy a nyomásnövekedés olyan mérsékelt, hogy a gyakorlatban alig vehető észre, nagy hibát követ el az, aki a forró napok

beálltával levegőt ereszt ki a gumijai-ból. Nyáron ugyanis célszerű *valamivel keményebb gumival járni*, mert a nagy forróság következtében a gum amúgy is sokkal erősebben kopik, mint télen, ha tehát ráadásul puhább gumival járunk, úgy *hamar elfogyaszjuk a futófelületünket*. Nyáron a meleg következtében a gum puhább, a száraz utakon felgyűlt por és homokszemcsék erősen koptatják a pneut, ilyenkor tehát kétszeresen fontos a helyes belső nyomás ellenőrzése és a pumpa minél gyakoribb használata.

A legújabb kutatások szerint a pneuk gumianyagát az ibolyántúli sugarak erősen megtámadják. Amiből azt szűrhetjük le, hogy *ne hagyjuk a kocsit feleslegesen a tűző napon állni*. Az erős napsütés nemcsak a guminak, hanem a karosszériának is árt, keressünk tehát parkírozáshoz árnyékos helyet.

A modern kor legjobban bevált kiskocsija az

AUSTIN

100 kilométeren
6 liter fogyasztás

BRUCK,

Budapest, Jókai u. 21

Frontharcos turaut 1200 km

24 óra alatt 1200 km, a motorkerék-pár legnagyobb erőpróbája

K 800 Zündapp

az oldalkocsis nagy kategória

egyetlen

befutója és az oldalkocsik

abszolút győztese

PAJOR IMRE VI, Jókai u. 28

SEBESSÉGMÉRŐK KILOMÉTERSZÁMLÁLÓK, autóórák, autóműszerek szakszerű javítása

ÓRAGYÁR, Tömő-u. 26.

AIR FRANCE

repülőgépei
4 világrészben,
87 városban,
29 országban

náponta 40.000 kilométert repülnek.

Utas, csomag, posta.



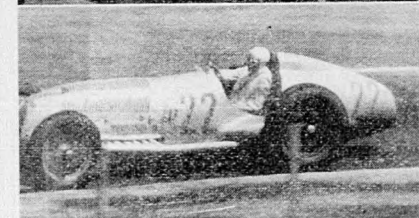
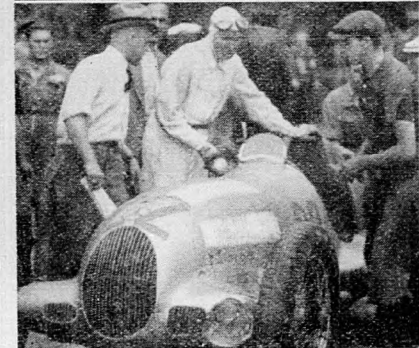
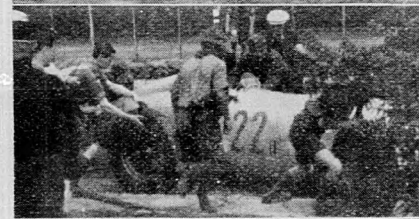
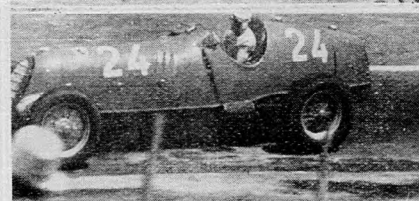
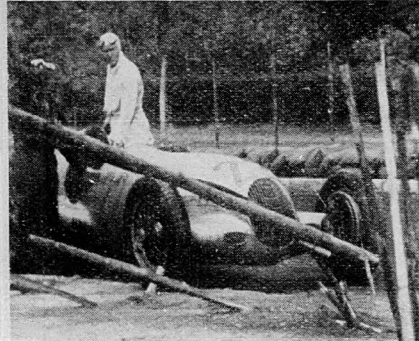
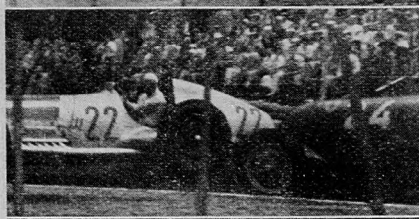
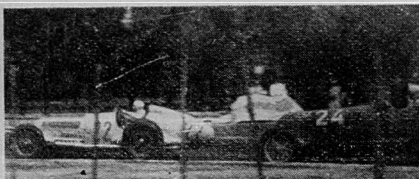
AIR FRANCE
BUDAPEST, VÖRÖSMARTY TÉR 2
Telefon: 1-827-23

Minden zsebnék, minden igénynek talál megfelelő gépet a

Sunbeam, Victoria HERCULES

képviseletné:

Kóppányi, Dessewity u. 47.



Amikor néhány másodpercig mindenkinek a torkában dobogott a szive

Fotografálta és írta: DRAGOS JENŐ

A Grand Prix versenyzés nem tartozik az úgynevezett kisasszony-sportok közé! Férfias és életveszélyes ez a sport, hiszen minden pillanatban ott leselkedik a versenyzők feje felett a katasztrófa réme. Egyetlen téves mozdulat, egyetlen melléfogás, egyetlen tizedmásodpercenyi idegindiszipozíció és — vége mindennek. A GP-ken napirenden vannak az izgalmas pillanatok, amikor egyetlen töredékmásodperc dönti el nemcsak a siker, hanem az élet vagy a halál kérdését is.

Egy izgalmas pillanat volt Brauchitsch és Nuvolari emlékezetes kollisionja a minap lefutott magyar Grand Prixen, melyet különös szerencse folytán sikerült összes fázisaiban lerögzítenem, hogy egészen rendkívüli ritkasági fotóriportban számolhassak be a szerencsésvégi karambolról a magyar autós közönségnek.

Az előzmények? Elkészeregett harcot vívtak a németek, Caracciola és Brauchitsch életre-halálra üldözte a vezető Rosemeyert Nuvolari, a világhírű olasz a negyedik helyen — pullott, Caracciola kiált, Nuvolari ezzel a harmadik helyre lépett előre és — támadásba indult Brauchitsch ellen. A továbbiakról pedig hadd számoljon be a fényképezőgép esalhatatlan lencséje...

1. Szorosan Brauchitsch 22-es startszámú Mercedes-Benz kocsija nyomában száguld Nuvolari, a 2—4-es számú Alfa-Romeon. A két versenyző között alig 2—3 méter a térköz.

2. Néhány méterrel odébb, Brauchitsch faralva vágja a fordulót, Nuvolari a nyomában, Brauchitsch egy kissé keresztbe pörgött, Nuvolari tartja az irányt szorosan a járda mellett és nekiereszti az Alfa orrát a Mercedes farának, Brauchitsch kétségbeesetten néz hátra... Katasztrófa?...

3. Szerencsére nem történt baj, Brauchitsch kocsija csak gyenge lökést kapott, kivágódott a járdára, neki a fának, Nuvolari lélekjelenléte kiharcolta kocsiját az életveszélyes helyzetből, Brauchitsch búsan nézi a kocsiját.

4. Nuvolari — mintha csak semmi sem történt volna — vágat tovább, immár második helyen Rosemeyer után.

5. Brauchitsch kocsiját kitolják a pályáról, cserkésznek, katonák, szorgoskodnak a kocsijáról.

6. Brauchitsch vizsgálja sérült gépét. A képen jól látni, hogy a bal első kerék mellett csúnya ütést kapott a gép, egészen behorpadt az áramvonalidoma, de a hűtő előtti védőrács horpadása is elárulja, hogy az ütés nem volt csekély.

7. Brauchitsch újra úton — mintha mi sem történt volna. — Sajnos, mint — utóbb — kiderült, a karambol következtében megsérült a kormány vonórúdja, Brauchitsch biztos harmadik helyét kénytelen volt feláldozni.



A hat hengeres lengőtengelyes

WANDERER

az ideális városi és turagép. Tökéletes rugózás. Luxusadómentes

Havi autódó P 7.—

A nyolc hengeres

HORCH

elől, hátul lengőtengely, a kényelem, elegancia és üzembiztonság szimboluma!

A hat hengeres

AUDI

a nagyteljesítményű lengőtengelyes, elsőkerékmeghajtásos városi és turakocsi

Vezérképviselet:

Hess Ervin, I. Mészáros-u. 15

Tel.: 1-500-90

Légi piknik

== Icta: Bicó Jenő ==

Hát ez valami gyönyörű szép dolog! A légi piknikről van szó, amelyet nálunk rendeztek meg és amelyről a magyar sajtó napokon át hasábokat írt. A tudósításokból mindent megtudunk, csak egyetlen egy dolgot nem: hogy tulajdonképpen mi is az a légi piknik.

Hogy mi az a piknik, azt mindenki tudja. Aféle batyusból, amelyre urambátyámék összehordják az enni-inni valókat, kiki tehetsége szerint, az egyik húst, a másik tésztafélélt, a harmadik bort... a vendéglátók a lakást adják és a hajnali káposztalevest. Ez a piknik. De mi az, hogy légi piknik? Nyilván ugyanez a — levegőben.

Szinte látom lelki szememmel a székesfehérvári repülőtérrel, ahová megérkeznek a légi piknik résztvevői. Berregés hallatszik. Karcú sportgép landol a betonra, kiszáll belőle J. C. H. P. Williamson, U. S. A. és egy nagy szelet roast-beef-et tesz az asztalra, a hozzávaló mustárt B. X. J. Hose őrnagy szállítja Indiából. Johann Peter Lindermayer, Wienből, egy pár bécsi virsli-t hoz, amelyhez a „Gerle“ szögedi paprikás szajtot röpit. „J. am Mr. Lindbergh!“ mondja egy szőke, nyurga, szalmakalapos fiatalember és szerényen egy doboz lecsó-konzervet és néhány csirkecsontot tesz az asztalra. Megérkezik pompás Bristol-gépével Mr. Lodge, éppen abban a pillanatban, amikor lent tetőfokára lép a hangulat és egy holland repülő lelkesen énekl, hogy „Korcsmárosné, száz itce bort, száz szál gyertyát ide az asztalra!“ — Mr. Lodge zsebébe nyúl és prompt cassa szállítja a száz szál gyújtó gyertyát. Hírlapírók érkeznek: a „Warm Shoes of Winter“ munkatársa, aki mellényzsebéből előszedi az elmaradhatatlan hírlapi kacsát, a Hortobágy felől csikósok, gulyások és egyéb pörkölték érkeznek, berregve landol egy belga repülő, egy frankfurti tormával, egy párisi ecettel, olajjal, egy nápolyi szelettel, egy zaimi ugorkával, egyszóval teljes a piknik-hangulat.

Erthető is a mai rossz világban! A nyomorogó sportrepülők egyikének se te-lik, hogy önállóan nagy vendégséget adjon, tehát összehordják az enni-valót. A B. C. Johnson, Ausztráliában, meghallja, hogy légi piknik készül. „Ejnye!“ — mondja sóváran. — Székesfehérvárott piknik lesz? Hiszen akkor ott potyán lehet vacsorázni!“ — és gyorsan vásárol néhány hordó benzint és hip-hop! itt terem.

Nagyon üdvös lenne, ha ezt a piknikügyet a motorsport egyéb ágazataira is kiterjesztenék. Így például a csillantárak résztvevői magukkal hoznák hazájuk termékeit és itt megkapnák azt, ami náluk nincsen.

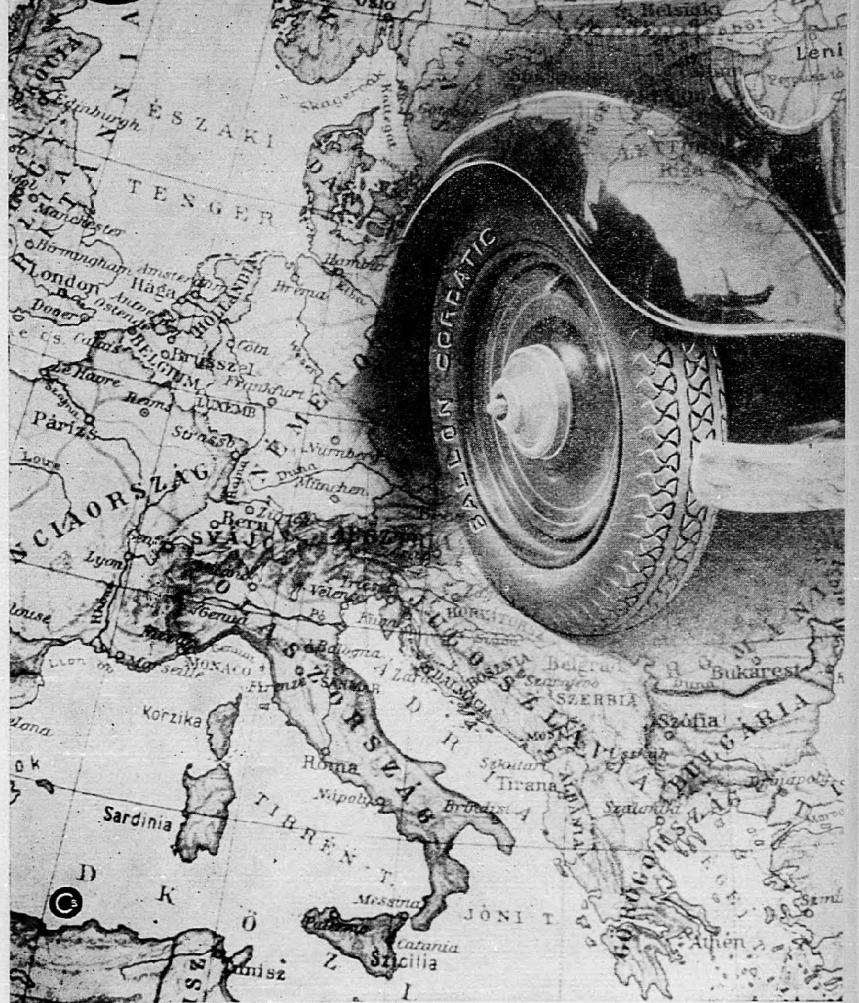
Hozhatnának például külföldről jó országotakat, cserébe itt kapnának port, káhyt és sarat.

Hozhatnának olcsó benzint, cserébe kapnának drága motalkót. — Kitiinó üzlet! (Nekünk.)

Hozhatnának vámentes motorokat, cserébe kapnának egy megtelt behozatali kontingenszt.

Hozhatnának egy pénzügyi szakembert, aki belátja, hogy az adómentesség

CORDATIC



felldülni jelentene, iparnak, kereskedelemnek, szofförnek, mindenkinek — cserébe adnánk az összes leállított nagykocsik rendszámait.

Hozhatnának készpénzzel vásárlókat, cserébe megkapnák az összes behajthatatlan részletfizetőket.

De hozhatnának magukkal messzi, boldog hazájukból jölet, szabad szellemet, területi egységet, esonkita'lan határokat, belátást, megértést és igazságot — cserébe vigyék innen magukkal vendégszeretetünk híret, megpróbáltatásaink és derűs, bizó kedélyünk, tehetőségünk, erőlkifejtésünk híret, mint drága zsákmenyt és vigyék magukkal buszuzó kívánságainkat, hogy a legközelebbi légi pikniken messzibb határoktól szálljanak a levegőben országunk felett.

Szeptember közepén kerül megrendezésre a 10.000 fonttal (3000 mérföldes (11.200 km) London—Johannesburg repülőverseny, mely az územben tartott menetrendszerű légi postavonalon kerül elődöntésre.

Peter Riedel, a jeles német vitorlázó repülő és közlekedési pilóta nagy teljesítményű vitorlázógépeivel, a „Sperber“-rel a svédországi Malmöből startolva a Sundon át Kopenhágába vitorlázott. Útja tengertől-ti szakaszán nagy segítségére voltak a sirályok, melyek pontosan megmutatták az emelkedésre alkalmas termik-zónákat. Riedel korcsalkoto útja mintegy öt óráig tartott.

Anglia 37 motorkerékpárjára összesen 275 t-pust hoz piacra.

A Bol d'Or, a 24 óráig francia verseny motorkerékpáros lögyöztese Craet (Gillet-Herstal) lett 80,2 km-es átlagnak megfelelő 3090 km-es rekord-távval. Figyelemreméltó volt Mancourant teljesítménye a 125-ös csoportban, kis Sachs-motorjával 24 óra alatt 1396 km-t tett meg, ami 58 km-en felüli átlagnak felel meg. Az oldalkocsis gépek lögyöztese Gillet (F. N. Bernandet) 1789 km-t tett meg.

Demuyter, a jeles belga léggömbös merész tervekkel foglalkozik. Charles mérnök társaságában nyugat-keleti irányban át akarja repülni léggömbbel az Atlanti óceánt! A merész léghajósok 10.000 köbméteres ballonjukkal Amerikából akarnak startolni és a kelvőző keleti szelek szárnyán remélik elérni a norvég partokat.

A rhóni vitorlázórepülőversenyek során bemutatott egy 2,5 m fesztávolságú vitorlázórepülőgépmodellt, melyet a beszállított háromszéves vendékszállék segítségével rövidhullámú adóállomárról irányítottak. A modellt a legnagyobb precizitással végezte el a földről kapott utasításokat. Ez volt a világon az első ilyenirányú kísérlet.

Repülónap

Mátyásföldön

Június 14-én rendezte meg óriási érdeklődés közepette a Légügyi Hivatal a mátyásföldi repülőtérén a nagyszerű repülónapot, olasz katonai repülők közreműködésével. Már korán délután megindult a város. A gödöllői országúton végeláthatatlan autó és motorkerékpárkígyó cammog. A levegőben kiégett kuplungszag terjeng. A Kerepesi úti Hév-állomáson esendően ölik egymást az emberek. Közelharc a jegyért, helyért, közben agyforraló hőség. Mi lesz itt hazafelé?

Az átélt szenvedésekért azonban kárpótlást nyújtottak a levegő művészei.

A kormányzó megérkezése után vitéz dr. Kenesse Waldemár légügyi főfelügyelő üdvözlö a 11 olasz vendéget, hogy utána kedvetét vegye a legpazarabb légi színjáték. A program első száma a repülőgéppel vontatott vitorlázó gépek indulása és amíg a vitorlázó gépek a „Bendegúz” és „Karakán” elérik a kívánt magasságot, bemutatják a csörlő vontatást is. A hátsó részével bakon álló autó vontatja, illetve emeli a magasba a 250 m. távolságban álló vitorlázó gépet oly módon, hogy az autó egyik levegőben lógó hátsókerekére szerelt dobra erősített vontató acélsodronyt a nagy sebességgel forgó dob feltekeríti. Mire a harmadik csörlő-vontásos gép földet ér, megjelenik a repülőtér felett ezer méter magasságban Stef Tiborral a „Bendegúz.” Kikapcsolja a vontatókötelet, szinte egy helyben látszik lebegni. Nagyszerű dugóhúzóval kezd. Ügyesebbnél-ügyesebb produkiókkal ejti ámulatba az óriási közönségkaréjt. Közben megérkezik a „Karakán” is, a többszörös rekordter Rötter Lajossal. Bukfenc-sorozatban kezd, dugóhúzó, perdülés, majd megcélazza a gép orrával a repülőtér és egy pompás zuhanó-repüléssel fejezi be utolsó mutatványát.

Három 100 lovas WM. magyar sportgép indul most ékrajkötelékben. 8—900 m. magasságban külön válnak és mindegyik külön légtérben végzi elismerésre méltó gyakorlatát. Bukófordulat, orsó, (rolling), amikor a gép vízszintes irányú hossz tengelyű forgást végez. A közönség esodálattal adózik a magyar pilóták ügyességének. Az ismét rajkötelékbe fejlődve földet érő repülőket nagy tapsvihár fogadja.

HUSZÁR GYÖRGY

Autó-motorkerékpár alkatrészek és lánc-technikai szaküzlet VI., JÓKA!-UCCA 1.
(Aradi-ucca sarok) Telefon: 1-244-11.

Motorkerékpárláncok, JAP motoralkatrészek, Burman, Sturmev, Moss, Hurt sebességváltó-alkatrészek, DÜREX dugattyú, dugattyógyűrűk, szelepek, tömítések, mindennemű alkatrészek nagy raktára.

„CYKLON” vulkanizáló

melegfolt vezérképviselése



Reggel Tempelhofban: utasszállító gépek várják az indulást. Elöl a Lufthansa legújabb Junkers express-gépe, mögötte a holland KLM Douglas gépe, majd a Lufthansa 52-es hárommotoros Junkers utas gépei.

Most következik a nap főeseménye. Tíz, egyenként 600 lóerős Fiat-Caproni együléses vadászgép emelkedik a levegőbe két rajkötelékben. Hatezer lóerő pokoli zenéje tölti be az óriási repülőtér. Nagy sebesség páratlan ügyesség és fegyelmzetttség jellemzi az olasz vendégek minden gyakorlatát. Csak az amerikai repülő-filmekben láttunk hasonlót. Az olaszok mutatványa közben elstartol egy Fokker öt ejtőernyőgéppel. Húsz pernyi légi akrobatika után kétszáz ezer tenyér tapsorkánája fogadja Itália fiait.

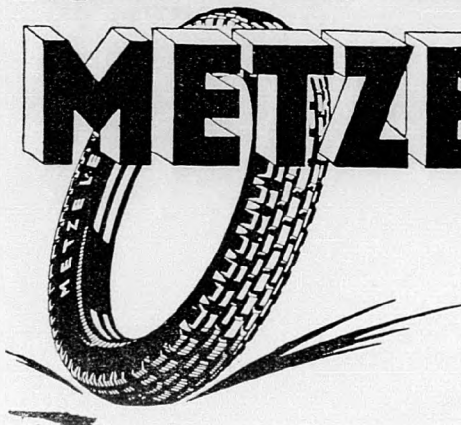
Amíg a „Kaposvár” az öt ejtőernyős-pilótával eléri az 1900 m. magasságot, addig az előbbi három magyar gép ballonvadászattal szórakoztatja a közönséget. Végre feltűnik a Fokker, a repülőtér légkörén kívül. A magasság már olyan nagy, hogy a kinyírt pilótákat inkább csak sejteni lehet, mint látni. Az új rendszerű német ejtőernyők 30 méter

szélesek, 12 méter hosszú kötélén himblóznak a bátor repülők. Az ejtőernyő sebessége 5 méter másodpercenként, azaz egy perc alatt 300 métert zuhannak. Innen letről is látható ez a szokatlan sebesség. A pilóták nem a repülőtérre érnek földet, a közönség meg befejezettek tekinti a versenyt, megindul a minden elsőpró ember-oceán. A délutáni közlekedési botrányokat — ha lehet — mégjobban betetőzi a fejlettség. A rendőrség lovasattakkokkal kísérletezik — eredmény nélkül. A szomorú emlékü 1918-as forradalom tumultuozus jelenetei jótékonyági garden-partyvá zsugorodtak ehhez a közlekedési botrányhoz köpest...

A Légügyi Hivatal pompás vasárnapal ajándékozta meg a közönséget, a rendőrség azonban — sajnos — ismét megbukott. Közlekedési szakértőivel együtt...

Sporthoz, turához :

METZELER



Henne 246 kilométeres abszolút motorkerékpár világrekordját is **METZELER** gumival futotta

Vezérképviselése:

Telefon: 1-253-36. Szilárd Béla, VI., Nagymező ucca 15.

Bármilyen gyártmányú motorkerékpárt

olcsón, gyorsan, garanciával **Javítok**
 Olajok és eredeti alkatrészek raktáron.
 Új és használt gépek olcsón, előnyös fizetési feltételekkel.
Douglas és AKD képviselő.
Cserépfalvi, Lovag ucca 2. Tel.: 1-159-57

INDIAN Motocycles



magyarországi vezérképviselete **ifj. SEIFRIED HUGÓ**
 Budapest, VI., Forgách ucca 10-14.
 Telefon: 2-913-24, 2-929-92.
 Gyári alkatrészek. Javitóüzem.

Kilométerjelzők

sebességmérők, autórak javítóműhelye
Schwarz Testvérek szakórások
 Budapest, VI., Podmaniczky-u. 59. Tel. 1-296-24.

MÉGIS UJ! ÉS MÉGIS MAGYAR!

KISSM. ANTALÉSFIA
MOTORKÖZPONT

VI. KER. YÖRÖSMARTY-U. 45. SZ. TEL.: 1-143-38 **BUDAPEST**



VI. ARADI-UTCA 26.

1936. évi szencziója az igazi magyar motorke-
 rékpár, saját motorral. Négy sebességgel. Kézi
 és lábkapcsolással. BOSCH villanyberendezéssel.
 Akkumulátor gyújtással. **Arban, minőségben
 meglepetés.**
 Külföldi mintájú speciális motorkerékpár al-
 katrészyártó üzemünkben készítünk az összes
 gyártmányokhoz **alkatrészeket külföldi
 anyagból garanciával.** Generáljavítások
 legolcsóbban. — Precíz gépeinkkel hengerek
 köszürülése P 350-től Dugattyuk készítése P 380.
**Kérje postán díjmentes alkatrész ár-
 jegyzékünket.**



Autómobil-
 gok és spirál-
 rugók gyártá-
 sa és javítása — Kész rugók raktára.
BÁN LÁSZLÓ
 V., VÁG UCCA 5. — TELEFON: 2-911-21.

ÁRAM:

- (alanti gépek raktárról szállíthatók)
 100-as HERCULES F & S motorral
 világítással. P 695 —
 350-es OHV HERCULES sport, Bosch
 berendezés, vill. kürt, tachométer
 4 sebesség, lábkapcs. P 1690 —
 200 as VICTORIA luxus felszerelés-
 sel, olajfürdős zárt láncokkal,
 lengőnyeréggel P 1310 —
 350-es VICTORIA P 1760 —
 500-as OHV SUNBEAM P 2520 —

KOPPÁNYI, Dessewffy u. 47.

Mi újság

— A Kispesti Athletikai Club Auto-
 mobil- és Motorsport Szakosztálya jú-
 lius 5-én (vasárnap) Tata-Tóvároson ren-
 des csillagtúrát rendez. A csillagtúra
 sikere már eddig sem kétséges, miután
 a leadott nevezések száma már megha-
 ladta a 100-at, ami annál értékesebb,
 ment a nevezések között csaknem minden
 automobil- és motorsporttal foglalkozó
 egyesület tagjainak nevezését ott látjuk.

— *Hol, merre járt Héblé úr az e-múlt
 héten?*

— K örsetámon találkoztam a turázó
 motorosok népszerű „Balbó“-jával. Tö-
 rök Bélával, aki örömtől sugárzó arecal
 mesélte, hogy pompás Tornaxát bece-
 rélte egy mégpompásabb, legmodernebb,
 könnyűfémhengeres longstroke Sunbeam-
 ra. Más. Speedoiléknál érdekes kimuta-
 tást láttam a Speedoil-t használó autó és
 motorkerékpár márkákról. Szinte csodá-
 latos, hogy ilyen rövid idő alatt ilyen
 sok benzínuszító ismerte fel a Speedoil
 előnyeit. Ujra más. Péter-Pálkor Jeru-
 santam Dugasz barátom új, 500-as Ardie-
 ján Siófokra. Kellemes meglepetéssel
 szolgált a derék furik. Mindössze 3.5 li-
 tert ivott. Ez aztán a józan motorkerék-
 pár!

— *Más hír a BMYC frontján?*

— Az Amerikai Motoresónak Szövet-
 ség gróf Andrassy Mihályt. a BMYC
 elnökét. és gróf Szapáry Antal, a mi-
 nap a Szövetség tiszteletbeli alelnökeivé
 választotta. Az Amerikai Motoresónak
 Szövetség méltányolni akarta ezzel a
 kitüntetéssel gróf Andrassy Mihálynak,
 a Nemzetközi Unió brüsszeli konferen-
 ciáin való eredményes szereplését, ami-
 kor is a motoresónak sport fejlesztése ér-
 dekében tett indítványait az amerikaiak
 a maguk részéről minden egyes esetben
 elfogadták és azokat meg is valósítot-
 táák. Gróf Szapáry Antal azért érte
 a kitüntetést, mert a magyar és az ame-
 rikai motoresónaksport-kapcsolatok ki-
 építése érdekében több ízben kinn járt
 Amerikában és eredményesen szolgálta
 a két nemzet sportszövetségeinek ügyeit.
 Az Amerikai Szövetség, amely két és
 fél millió hajóbarkkal rendelkezik. át-
 íratában közzölte még azt is, hogy
 1937-ben tagjai minden valószínűség
 szerint, több hajóval ellátogatnak Ma-
 gyarországra és részt fognak venni a
 „Duna kék szalagjéért“ Wien—Buda-
 pest között folyó versenyén.

— *Más hír?*

— A modern kismotorkerékpár bámu-
 latos teljesítőképességét bizonyította a
 brandenburgi terepverseny, melyen a
 hiünetőpont nélkül aranypaizsot nyert
 Victoria-csapat egyik tagja egy 150
 km-es Victoria nvergében nyert hiba-
 nont nélkül aranyméret a felette nehéz
 terepversenyen. Hasonló sikerrel szere-
 neltak a Victoriák a keletnémetországi
 trálón az oldalkocsis kategóriában. 2
 arany és 2 ezüst érmet nyertek és ezzel
 olnyerték a kategóriáikban nyert aranv-
 érmek felét és ezüstérmek kétharmadát.

ALKATRÉSZEK autókhoz, motorkere-
 párokhoz és felszerelések
MÁVAG-MERCEDES-BENZ-hez
BAK GYÖRGY
 VI., Jókai tér 7. Tel. 12-0-46.

Felolós szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ

MOTORKERÉKPÁROK javítását,
 átalakítását, karbantartását, megbizha-
 tóan, legol-
 csóbban végzi **Stein Armin**
 VII., TAVASZMEZŐ UCCA 24. SZ.

*Nem éri
 meglepetés, ha*

ARDIE-t
 vesz

Legrégibb német motorkerékpárgyár

Olcsó! Megbízható! Gyors!
 K. BAUER TIBOR GYÖZŐ
 Izabella ucca 98. Telefon: 1-209-12

KEZTYŰT

autóhoz, motorhoz,
csak OTTENREITER-TŐL
 vegyünk, mert megbízható és olcsó.
 Készít — Javit
 V., Petőfi Sándor ucca 3. (udvarban).

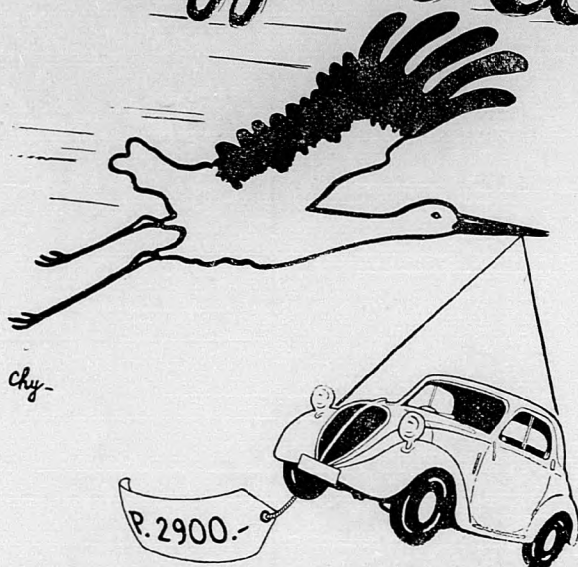


Budapest, VI., Ó ucca 47
GOLDMANN SÁNDOR
 Használt alkatrészek
 Vétel, eladás, cse-
géljavítóüzem
Motorkerékpár és

Autó és szántómotor
**főtengelyek és
 hengercsiszolások**
 és minden e szakmába vágó alkatrész készítése
ÖZV. DEDICS FERENCNÉ
 Thék Endre ucca 15. Telefon: 1-303-45

**GLADIATOR
 PENGE
 VEZET!**

megjött a kis

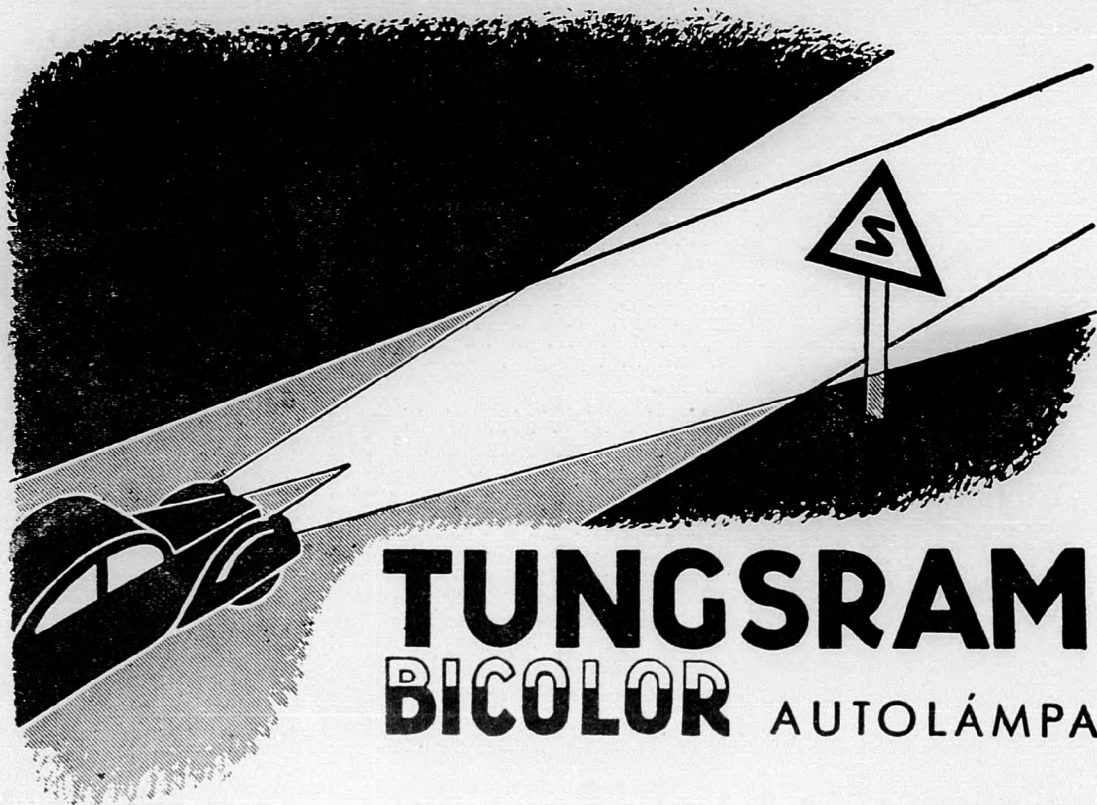


FIAT 500

2 ülés, 4 henger, lengőtengely, 570 cm³, 5½ l. fogyasztás, 85 km sebesség

Service:
VI., Aréna-ut 61. T. 2-988-20

Eladás ..
IV. Váci-utca 1-3, T. 1-828-48



TUNGSRAM BICOLOR

AUTOLÁMPA

Fehér távfény, sárga közelfény.