

ÁRA 40 FILL.

MODERN VERSENYKOCSIK

VIII. ÉVFOLYAM

12. SZÁM

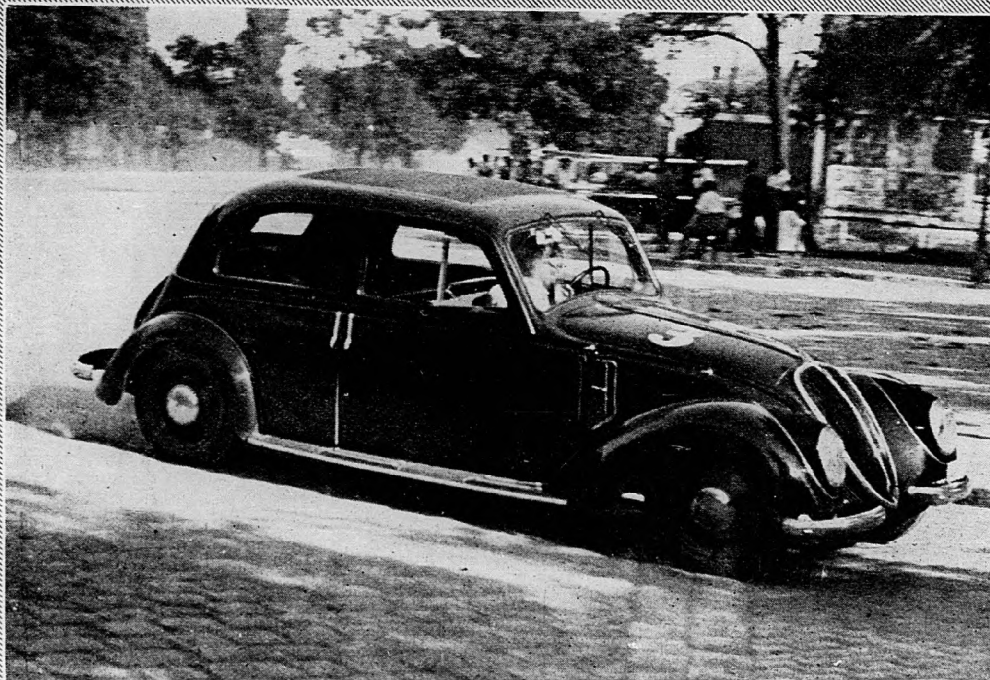
1936. aug. 1.

AutóMotor

A LEGNAGYOBB DÉL-
DÁNYSZÁMU MAGYAR
MOTORSPORTLAP



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



FIAT

A kecskeméti gyorsasági körversenyen a Fiat versenyzők háromszoros győzelmet arattak. A nagyszerűen szerepelt Fiat Balillák mellett a képen látható Wilhelm is győztesen vitte célba „1500“-as Fiatját.

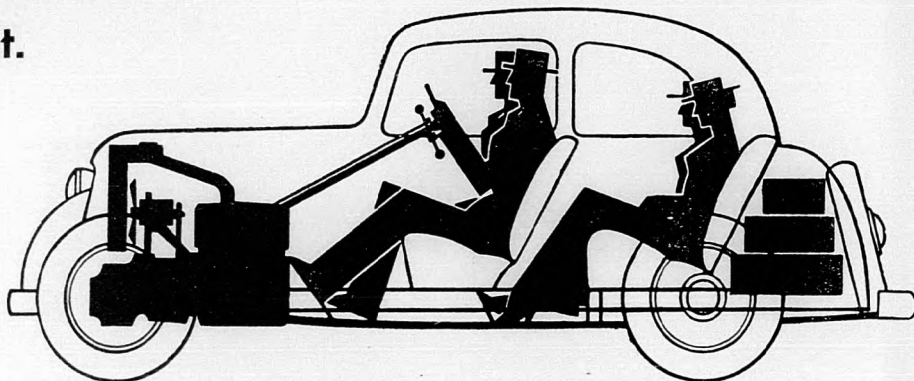


Az igényes közönség döntött:

ADLER

JUNIOR-TRUMPF 1 lit.

TRUMPF 1'7 lit.



VEZÉRKÉPVISELET:

MÉRAY RT

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

Megérkezett az

NSU-D Quick

a legolcsóbb kismotoros=kerékpár

100 kcm. — 55 km/óra — 2 l/100 km. — adó havonta P 1. —
15 W Bosch világítás — 7½ liter benzintartály — 2 sebesség

P 600.-

Ha megtekinti — megvásárolja!

Vezérképvislet: **BIRÓ JENŐ, VI., Liszt Ferenc-tér 2.** Telefon: 1-280-96.

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 MOTORSPORTLAP

KIADJA AZ
"AUTO-MOTOR" LAPKIADÓ VÁLLALAT

SZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL:
BUDAPEST, V., TÁTRA UTCA 4. SZÁM

HIVATALOS ÓRA: 9-11G
TELEFON: AUT. 1-224-07 és 1-171-08

Postatakarékpénztári csekk számla szám: 48.438
Folyószámla: Angol-Magyar Bank

VIII. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1936. AUGUSZTUS 1.

12. SZÁM

Előgyújtás

Elkészült az új balatoni műút. Ezentúl nem kell a Balatonhoz igyekezőnek Budafokon eltérni a rugót és Tétényben elharapni a nyelvet. Vágathat kedvére a tükörsíma új betonon, ahol — legfeljebb a nyakát törheti. A szó szoros értelmében.

A minap kint jártunk az új balatoni szakaszon. Szombaton délután. Amikor a víkendre sietők lepnek el makadámot, betont, topekat olyan sűrű rajban, mint a nők maharadzsaérkezéskor a korzót. A rengeteg újszerű autós — nagyrészkül negyedével ezelt az autónak csak a szagát ismerte — olyan hibbant repeszteket rendez, olyan vágógasztó bravurokat halmoz, hogy az igazi autósok kedve kerekedne karikásostorral szétverni közöttük. Szörnyű végignézni, mit művel a sok részmagzsoló, hogyan veszélyezteti a saját és a többi betonkopátó nyakát. Az új balatoni országúton csupa Navolari és Caracciola vágat, mindenki versenyez, mindenki deszkáig tapossa a gázpedált és — egyikük se tud vezetni. Isteni csoda, hogy eddig még nem történt tömegszerencsétlenség, úgy látszik Szent Krisztof összes halaszthatatlan ügyeit subadobva, kizárólag az új balatoni országutat vigyázza. Derék családapák, akik nemrég még a konflisra is felve ültek, úgy repesztenek, mintha összes hitelezőik repülőgépen üldöznék őket, apacsinges jampecsek a tánclokál helyett az új balatoni úton faralgtatják körül nem is szívük hölgyét, hanem a fordulót. Az új út első makadámszakaszának fordulói végig fel vannak tépve, úgy tornyosulnak a kivágott kőcek a fordulóban, mint nemrég a Népligetben, a Mercedesek és Auto-Union versenykocsik háromszáz lóerő nyomán.

Sürgős intézkedést kérünk. Csendőröket, rendőröket, gyepestereket. Meg kell fékezni a szerencsétleneket, akik még nem tudják azt, hogy milyen következményekkel járhat vakmerőségük. Addig kell beavatkozni, amíg nem késő. Nem csak akkor, amikor már — bedől a ház.

Ankétot tartottak a minap a belügyminisztériumban a kerékpáros rendszámok ügyében. Az anketén résztvett és felszólalt Schimanek Emil professzor úr, a KMAC alelnöke. A professzor úr, aki a magyar automobilizmusnak közbeesítésben álló vezető személyisége — a kerékpár rendszámok rendszere ellen szállt fel, mert szerinte a rendszámok bevezetése súlyos csapást mérne úgy a munkásosztályra, mint a fellendülőben lévő kereskedelmi és ipari ágazatra.

Amidőn a legteltesebb mértékben elismerjük a professzor úr érdemeit és személyének értékét, meg kell állapítanunk, hogy Schimanek öméltsága felszólalásával ezáltal nem tett jó szolgálatokat a magyar autósokközönségnek.

Minden autós és motoros jól tudja, hogy mit jelent a biciklis a városi és országúti forgalomban. Mit jelent a cikázó péklegény, a szabályokat ismerő, de be nem tartó filmpendülő, a szabályokat nem ismerő és be nem tartó ebédkihordó. A hidon „legyező”, befordulást nem jelző, hirtelen irányt változtató és az életveszélyes helyzetek után gúnyosan vigyorgó biciklis suhanc. Akinek mindent szabad, mert rend-

száma nincsen, olyan rendőr pedig nem akad, aki gyalogszerrel szaladna utána, hogy nyakoncsipje.

Hogy mit jelent a kerékpáros, azt mindenki tudja, aki sajátkezűleg forgatja a kormánykereket vagy markolja a kormányrudat és aki sajtószájúlag mondja el naponta tízszer is a kolelező miatjánkoi, melyet a kerékpáros okozta keserves pillanatok után szokás halkkan, de annál nagyobb áhítattal elrebegni.

Minden tisztelőtünk a professzor úré, ki nyilván megfelekedett minderről. Aki, ha ezeket a sorokat elolvassa, minden bizonynyul igazat ad nekünk. És belátja, hogy az az évi másfélpengős „teher”, mely a rendszámkozás és a lopás elleni biztosítás révén sujtaná a kerékpárost, nem olyan nagy, mely kereskedelmi és ipari érdekeket komolyan sértene, mely abban a bizonyos talban annyit nyomna, hogy felérne a kerékpárosok okozta rengeteg súlyos és halálos balesettel.

A motorszakmában újabban felette divatosak a tisztesség-telen verseny miatt és szédelgő feldicsérésért indított perlek. A cégek fizetnek, mint a kötes, az ügyvédek pedig esténként hálaajohászt adresszálnak az ég felé, mert a pereskedésben nincsen nyertes, csak — ők. Azt mondják, hogy például Szegő Lszó doktor úr, az efajta pórtatvarok eddig még meg nem koronázott fejedelme, direkt négy kilót és harminc dekát hízlalt, amióta sokoldalú működésének széles horizontú színhelyét a düznik és héblük világára is kiterjesztette.

A motorosok perlekedését úgy látszik az ügyesek, helyesebben a törhetetlen, illetve szülánkmentes ügyesek is megirigyelék és igyekeznek egymásnak nem törhetetlen fejét beverni. Az egyik törhetetlen ügyes az autókállításon kárakott a standjára néhány sárga és hólyagos szélvédődarabot azzal, hogy ez nem az ő gyárimánya. Es mivel hogy rajta kívül csak a konkurencia hoz törhetetlen ügyet forgalomba, még a vak is látta, hogy mire ment ki ez a furcsa menőver. A kiállítási propagandafogás következménye per lett, melynek eredménye elé örömteli érdeklődéssel néznek az — ügyvédek.

Nemrég érdekes motorossal találkoztunk. Nagy felleghajtó köpenyegbe burkolva ülte meg szológépét és amint odaült a benzinkúthoz, a külkezelő dicsérességekkel köszöntötte. Töltötte a benzint és amint levette sapkáját, hogy gyöngyöző homlokát megtörölje — kiült az a tonzurája.

A főtisztelendő úr — mert római katolikus felszentelt pap ült a nyeregben — bizony riadtan nézett körül, amíg a benzintöltés művelete folyt. Es csak nagynehezen volt hajlandó nyilatkozni:

— Sajnos, mi csak titokban motorozhatunk. Civilben. És közben küzdenünk kell a lelkiimeretünkkel. Mert a motor-kerékpározás primási interdiction alatt áll, római katolikus papnak nem szabad motorra ülnie.

Aki már járt a Nyugaton és látta a széles karimájú francia abbékat, a rózsásarcú angol reverendeket biciklizni, motorozni, ez sehogyan sem érti azt, hogy miért tilalmazza az egyház a motorkerékpárt Magyarországon. Szerény véleményünk szerint a motorkerékpározás nem deklasszifikál, nem csorbítja a reverenda iránti tiszteletet, nem csökkenti a papi hitattal szemben érzett tiszteletet. Nem gondolhatunk másra, minthogy valami régi, korszerűtlen rendelkezésről van szó, mely — sürgős revízióra szorul. Mély tisztelettel kérjük tehát a bíboros hercegprimás úr ömencináciáját, hogy ezt a kérdést vegye sürgősen megfontolásra és — mentse fel a motorkerékpárt a primási átok alól.

Az „Autó-Motor” legközelebbi száma augusztus 15-én jelenik meg!

Amikor a GP versenykocsi 300 körül vágat!

Hogyan fejlődött és hová vezet a nemzetközi GP „üzem”?

Már az autóversenysport óskorában kezdődött el az illetékesek nem minden-napi fejtörése: hogyan szabályozzák, *hogyan uniformizálják a versenyszabá-lyokat*, hogyan hozzák közös nevezőre a világ minden táján megrendezett nagy nemzetközi erőpróbákat? A verseny-sport irányítói jól tudták, hogy szigo-rú szabályokkal kell korlátok között tar-tani a sebesség büvévőszinását, csakhogy sajnos a sporthatóságok nem tudtak ki-fogni a tervezőkön, hiába születettek sorra a sebességkorlátozó szabályzatok,

lönféle GP modellek, melyekről nemrég még álmodni sem mertünk.

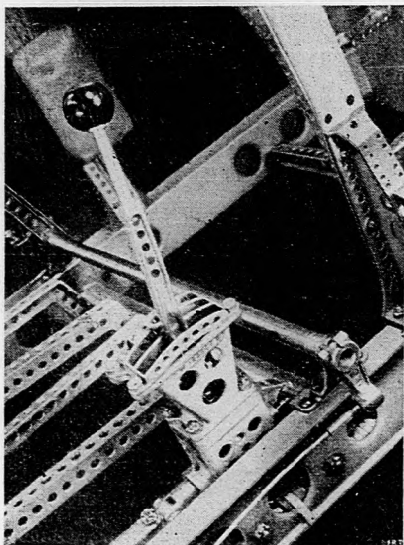
Az idei év végéig még érvényben levő versenyszabály, mely a nagy nemzet-közi erőpróbákra maximális 750 kilós kocsisúlyt ír elő — 1934-ben született. A jó nemzetközi sporthatóságok ugyanis azt hitték, hogy ilyen könnyű súly mel-lett képtelenség lesz tovább fokozni a sebességeket. Hát nagyot tévedtek, mert már az új szabály első évében, 1934 végén olyan sebességek adódtak, melyek mindenkit elképesztettek. 1935-ben pe-dig újra ugrottak a sebességek, a né-met versenykocsik Grand Prix, tehát hosszútávú beállításban *elérték a 300 kilométeres sebességet* és sprint, azaz egészen rövidtávú beállításban *320-as tempóra* is képesek voltak, tehát a 750 kilós kis versenykocsik — melyek súlya alig haladja meg az átlagos kiskocsit, — mint például a csukott Balilla. DKW stb. súlyát — olyan borzalmas sebeség-gel fűrták bele magukat a levegőbe, melyre nemrég még csak a soktonnás, többezer lóerős speciális világrekord-szörny volt képes.

Ami nemrég még elképzelhetetlen volt — valóra vált. Az idén akadt olyan GP győztes kocsi, mely *500 kilométernél is hosszabb országúti versenyt 220 kilo-méteres átlagsebességgel futott be*, köz-ben a leggyorsabb kört kerek *240-es se-bességgel teljesítette!* Szinte borsózik az embernek a háta. Mert a GP-ket nem speciális pályákon futják, hanem nagyrészt közönséges országúti körö-kön, ahol fordulók, hajtúkanvarok van-nak, ahol helyenként emelkedik és lejt az út, ahol sokszor falvakon, városokon át vezet az út. Akinek már bizsergett a háta, amint a GP sebességekhez képest vánszorgásnak beillő 120-as tempóban feszítette neki karizmaikat a volánnak va-lahol a bécsi országúton és aki büszkén mondta be barátainak a negyedfélórás Budapest—Bécs menetidőt — az tudja csak megérezni ezeknek a szupersebes-ségeknek igazi és fanyar ízét!

Félelmetes látvány a teljes iramban vágató GP kocsi

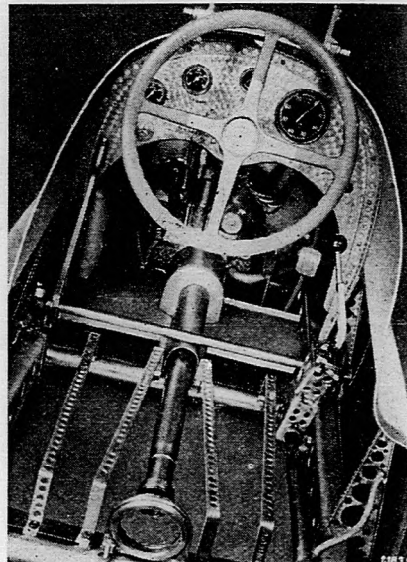
A teljes gázzal vágató modern Grand Prix kocsinál félelmetesebb látványt ne-héz elképzelni. Messze-messze az úton egyszerre feltűnik egy pontocska... A

puskagolyó sebességével lő felénk, sűrő, zokogó, fájdalmas és folyton erősbő-dő vinnyogó hang jelzi a közeledtét... Már itt is van... A hang erősbödik, az ember füle, agya szinte beleszerkeszt... A másodperc töredékéig látjuk a fehérbe öltözött, nagy pápaszemmel felszerelt vezetőt, amint szinte emberfeletti erővel rángatva a vadul táncoló kormánykere-ket villan el... Mire eszmélünk, már el is tűnt a látomás, csak a motor mély bömbölése, a szél harsány sivitása, a



Igy már megérjük, miért nyom csak 750 kilót a 400 lóerős Mercedes versenykocsi.

a versenygépek sebessége ijesztő iram-ban fokozódott merőben egészségtelen magaslatozig. Hiába kísérleteztek hen-gerúrtartalom, üzemanyagfogyasztási, súly stb. korlátozásokkal, a konstruktó-rok és a különféle könnyű, de annál el-lenállóbb ötvözeteket előállító vegyészek mindig tudták a módját annak, hogyan fokozzák a korlátozó intézkedések elle-nére is a sebességet. És ma már ott tar-tunk, hogy egy-egy Grand Prix-n olyan *észvesztő sebességek adódnak*, olyan fantasztikus sebességekre képesek a kü-



Súlymegtakarítás! A Mercedes versenykocsin több a lyuk, mint az ementáli sajton.

kompresszor éleshangú vonítása bizo-nyítja, hogy az álomkép — valóság volt... És a Grand Prix versenyző merev szemmel, összeszorított álkap-csokkal folytatja küzdelmét a géppel, szinte harcolnia kell, hogy egyenesben tartsa vadul faraló-csuszamló gépét, melynek kerekei vitustáncot járnak a tükörsíma, de ekkora sebességben egye-netlen úttesten.

Talán mindössze *egy tucatnyi* olyan vezető van széles e világon, aki a teljes gázzal vágató modern GP versenyko-

A NÜRBURGRING GYŐZTESEI:

1. Rosemeyer (Auto Union)
2. Stuck (Auto Union)



BOSCH-GYERTYÁVAL

csit vezetni tudja, aki 300-as tempóban is úr tud maradni a száguldó acél felett!

És mégis aránylag olyan kevés a baleset. Aminek az az oka, hogy a GP versenykocsik stabilitása szinte tökéletes, hála a jó súlyelosztásnak és főleg a függetlenül rugózott kerekeknek. A legkomolyabb veszedelem — és erre a laikus aligha gondol — az oldalszél. A 750 kilós GP kocsik ugyanis akármilyen stabil, akármennyire is jól fekszik, mégis úgy kigyúzik nagy sebességben, úgy hajladozik el az egyenes iránytól, mint a nádszál a szellőben. Ilyenkor elég egy hirtelen oldalirányú szélroham, mely a könnyű gépet kisodorja az útról. Oldalszél, hirtelen szélroham okozta a rokonszenves francia Guy Moll halálos balesetét is 1934-ben.

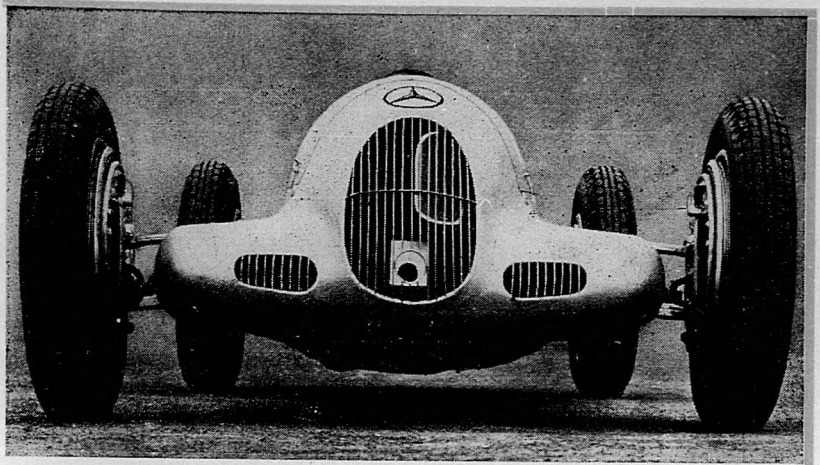
A GP kocsik sebességváltója — dísz?

A 750 kilós súlyhatár arra készítette a tervezőket, hogy minél nagyobb és erősebb motorokat és minél könnyebb alvázakat teremtsenek. Az Auto-Union versenykocsik például hatliteres, tizenhathengeres motorokkal vannak felszerelve, a Mercedes motorok 4 literesek, Alfaék 2.3 literről szintén négy literre fokozták motorjaik hengerűrtartalmát. A hengerűrtartalommal együtt fokozódott a lóerőteljesítmény is. A GP kocsik legalább 300 lóerőt teljesítenek, de vannak közöttük, melyek motorja meghaladja a 400 lóerős teljesítményt, tehát alig két kilónyi kocsisúlyra jut egy lóerő. Ez a fantasztikus súly-lóerő arány azt eredményezi, hogy sebességváltóra már alig van szükség, a GP kocsik a versenyeken végig direkttel haladnak és csak egészen kivételes alkalmakkor kapcsol vissza a versenyző. Amíg a közelmúltban még megszokott volt, hogy a versenykocsik vezetője fordulót után végigkapcsolta összes sebességeit és hallhattuk a jölméret megszokott akceleraló motorhangokat, addig ma kapcsolás hangját csak a legkritkábban hallani.

Az Alfa Romeo gyár például ma már összes versenygépeit háromsebességű váltókkal szereli fel négysebességű helyett, így robusztusabb, de könnyebb váltókat szerelhet. És hiába vannak négy, sőt ötsebességű váltókkal felszerelve a német kocsik, az elsőt és másodikat mondhatni sohasem használják. Még az olyan tekervényes pályán sem, mint például a monakói Nagydíj körén, ahol forduló-fordulót követ. A korszerű GP kocsit nem is lehet elsővel teljes gázzal kiereszteni, amint a vezető ráadja elsőben a gázt, akármilyen kemény és jól tapadó is a talaj, a kocsi a legkisebb kormányjátékra körülfaragna, a sokszáz lóerő annyira túlpörgeti a kerekeket a kocsi könnyű súlya következtében.

Hiszen éppen ezért művészet a GP kocsit nagy sebességben vezetni! Akármilyen jó is a talaj, akármilyen jó a pneu rajzolata, a meghajtott kerekek állandóan túlpörögnek, ezért kell a versenyzőnek állandóan harcolnia, hogy egyesben tartsa a kocsiját, ezért kell úgy dolgoznia a karjaival, mintha azok fáradhatatlan hajtókarok volnának, hogy a túlpörgő kerekek miatt szinte pillanatonként megfáradó, megcsúszó gépet egyesben tartsa.

Amikor a magyar GP után megkérdeztük Nuvolarit, hogy milyen érzés a



A korszerű GP-versenykocsinak igen kicsiny a homlokfelülete, teljesen áramvonalazott feltűnő széles a nyomtáva és olyan alacsony, hogy szinte a földön csúszik.

GP-alfát vezetni, a nagy olasz versenyző találon csak ennyit mondott:

— *Ismeri azt az érzést, mely a hirtelen nedvessé vált aszfalton, vagy az agyagos úton fogja el a vezetőt. Amikor csak félve mer gázt adni, annyira túlpörögnek a kerekek, annyira csúszik a gép? Nos, ez az érzés végigkíséri a versenyzőt az egész GP távon. Akármilyen száraz, akármennyire is „tapad” az úttest, az ember állandóan nedves aszfalton halad. Csak hogy szerencsére ehhez hozzá lehet szokni, illetve hozzá kell szokni!*

Ki a jobb GP versenyző?

Mint mondtuk alig egy tucatnyi olyan versenyző létezik, aki teljes sebességben is ura tud maradni a Grand Prix versenykocsinak. Ezek mindegyike ki tudja hozni a kocsijából azt, ami benne van és a korszerű GP kocsik egyikében mondhatni ugyanannyi van, mint a másikban. Mi az oka annak, hogy bár a gépek egyformák és a vezetők tudása között sincsen lényeges különbség, mégis az egyik vezető eredményesebb, mint a másik? A laikus joggal azt hiszi, hogy a versenyeken a gyorsabb me-

nő győz. Elméletben helyes ez a feltevés, a gyakorlatban nem! Mert a versenyen a hosszútávú GP-t az nyeri meg, aki tartani tudja ugyanazt a magas átlagot, mint az ellenfelei, közben azonban a legjobban tud takarékoskodni a pneuval. Az állandóan túlpörgő, faraló hátsó kerekek elképesztő iramban fogyasztják a pneu gumianyagát. Minden egyes akceleralás után fekete gumi-sáv marad az úttesten, minden egyes akceleralás és fékezés után vékonyabb és vékonyabb a versenykocsik gumijának amúgysem túl vastag futófelülete. Ma ismeretlen az olyan hosszútávú GP, melyen a versenyzők ne kényyszerülneek többszöri pneuserére. Aki jobban takarékoskodik a gumijával, beéri kevesebb gumicserevel. És nagyon sok versenyt veszítettek el az éllovasok, amikor szinte behozhatatlan vezető pozícióban kellett leállniok a depóban gumit cserélni. Igaz, a gumicsere alig tart tovább 40–50 másodpercnél, de ennyi idő alatt a gumijával takarékoskodó ellenfél megfutja a maga két kilométerét. Amit behozni nagyon-nagyon nehéz.

A gumival való kényyszerű takarékos-

Sporthoz, turához:

METZELER



Henne 246 kilométeres abszolút motorkerékpár világrekordját is METZELER gumival futotta

Vezé két viselet:

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



Félelmetes látvány a söpörve-faralva végtató GP-kocsi. A képen egy 16 hengeres Auto-Union látnak a magyar GP-pálya egyik Cordatic-hídjá alatt.

ság az oka annak, hogy a GP kocsikat vezetőjük lehetőleg simán, faralás és pörgetés nélkül viszi át a kanyarokon, hogy ma már ismeretlen a forduló utáni észnélküli faralva-akcelerálás, mely a régi jó időkben annyira megdobogtatta a versenyrukkerek szívét és főleg — fülét.

Milyen a modern GP versenykocsi?

A korszerű GP-kocsik megtestesítője a német Auto-Union és Mercedes-Benz versenymodell. Mindkét típus a német kormány felhívására született azzal a céllal, hogy elhódítsák az olaszoktól megingathatatlan látszó fölényüket. A Mercedes GP-kocsi az 1934. évi francia GP-n jelent meg először — abban a pillanatban elhangzott a többi GP-kocsi halálos ítélete. A percekkel előbb még büszke versenykocsiknak látszó egyéb modellek kiérdemesült benzínbárkákká váltak. A Mercedes-kocsi nem nyerték meg első versenyüket, ki-

sebb gyújtás, karburátor stb. zavarok jelentkeztek, de egy-két hónappal később megszűntek ezek a hibák és az ezüstszíni német kocsik megkezdtek legendás diadalsorozatukat, versenyt nyertek verseny után.

Hogy a korszerű GP kocsival megismerkedjünk, lépünk közelebb azokhoz a Mercedes versenykocsikhoz, melyek a magyar GP-n is szerepeltek. A versenygépek alváza nem vas vagy acél, hanem a könnyű súly elérése céljából szinte *agyonfurkált könnyűfém*. Elöl hátul *függetlenül rugózott kerekek*, a független rugózás akkor is a talajon tartja a kerekeket, amikor a kocsi a legvadabban táncol. Elöl vízszintesen elhelyezett *tekeresrugók*, melyek a tengelybe vannak elrejtve, hátul *kereszt-rugózás*.

A soros-nyolchengeres motor hengerűrtartalma pontosan 4100 köbciméter, a hatalmas centrifugál-kompresszor

két karburátoron át préseli be a hengerekbe robbanó gázkeveréket, a porlasztók mélyen vannak elhelyezve a motorblokk mellett, a kompresszor szintén egészen alacsonyan van elhelyezve, egészen lent van a hűtő mögött, szívótorka a hűtőn át szippantja a friss levegőt. A hengerblokk külön látványosság, a hengerek fala alig 2—3 milliméter vékony, és tulajdonképpen nem összefüggő blokkot képeznek, hanem egyenként állnak.

Az alváz annyira alacsony, hogy szinte a földön csúszik. A gyönyörűen legömbölyített és áramvonalidomú karosszéria *papírvékony duralumíniumból* készült, a gépháztető annyira ráfekszik a motorra, hogy közötté és a királytengelyek tokja között alig két centiméternyi szabad tér van. A *sebességváltó a hátsó tengelyen* van, a fékek hidraulikusak.

Az egyetlen ülés nagyon kényelmes, vastagon párnázott a háttámlája és a kartámasza, szinte *karosszélmek* tűnik. Az üzemanyag-tartály a vezetőülés mögött van tulajdonképpen a kocsi fara van tartánná kiképezve, hozzáfodomul a vezető fejéhez és hátához.

A gép teljes egészében kézimunka, hogy a gyárnak egy-egy GP-kocsija mibe került, arról legendák vannak elterjedve, a gyár viszont nem nyilatkozik. Becslés szerint egy-egy gép előállítás költsége közelebb van a 200.000 pengőhöz, mint a 100.000-hez, de az is lehetséges, hogy még ennél is többé van. A gyár mérsémen fizet rá, mert hiszen hallatlan összegű startpénzeket fizetnek a versenyzendők az MB-csapatért, állítólag a Mercedes-kocsik már amortizáltak is magukat. És arról sem szabad elfeledkezni, hogy a versenyzés reklám, emlegetik a gyármányt, ami propagandát jelent akkor is, amikor minden józan autós nagyon is tisztában van, hogy a GP kocsinak annyi köze van a szériagyártmányhoz, mint a Magyar Touring Clubnak a... — de hagyjuk a sportpolitikát.



COLYGRAPHIT

a kolloidális és tökéletes szer autók, motorkerékpárok és egyéb járművek ápolására.

Rozsdamentesít

Megakadályoz rozsdásodást és kenőanyag is egyuttal.

Old erősen berozsdásodott és megszorult csavarokat, szorosan összeillesztett csapszegeket, szelepeket, dugattyukat, kormozódást és o'ajlerakódást.

Behatol a legkisebb részbe, ahová egyébként más kenőanyaggal nem lehet hozzáférni **Grafitozva** a rozsdásodásnak kitett fémrészeket úgy, hogy sem port, sem piszkot nem köt le.

Nyikorgásokat kerosszériánál, féknél azonnal megszüntet.

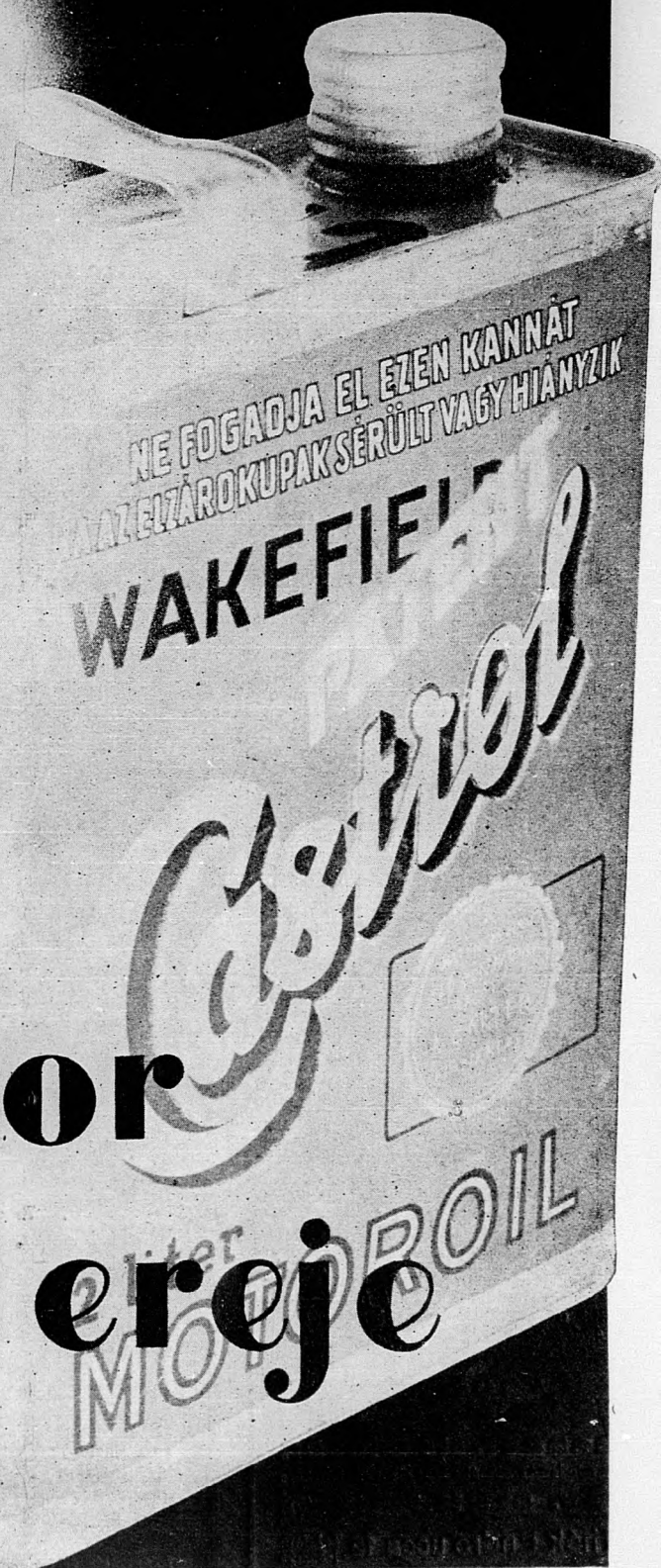
Keni anélkül, hogy leszerelésre volna szükség a jármű rugóit a motor és kerékpár láncait.

Puha rugózást eredményez! Emeli az üzembiztonságot! **Megakadályoz rugótöréseket!**

Kérje díjtalan bemutatását!

Vezérképviselet és lerakat:

Stein József Budapest, XI., Bercsényi-u. 12.
Telefon: 2-597-69.
Kapható minden szaküzleiben!



**a motor
éltető ereje**

EGY MOTOROS KALANDJAI

1.2

Megvallom, kissé szórakozott vagyok. Nem a koromon és az idegeimen múlik, talán kissé túl sok mindenre kell gondolnom ahhoz, hogy pont arra gondoljak, ami hasznos és időszérű. Minden olyan holmit, ami nincs hozzáműve, avagy kötözve, elhagyok. Ez már így van; tekintetem is réveteg kissé s innen ered barátomnak, dr. Finom Embernek az a finom megállapítása, amellyel oly nagy sikere volt közös társaságunkban:

— Na, neked se volna való a... mondjuk az autóvezetés.

Nem sértő szánlékkal mondta; igaz a is volt, talán a maga szempontjából; sose gondoltam arra, hogy autót vezessek. Ez a kijelentés azonban tüske gyanánt fúródott a tudatomba.

— Talán, — kérdeztem epésen, — arra se tartasz alkalmasnak, hogy... izé, motorkerékpárt vezessek?!

Barátom rémülten mosolygott.

— Pláne! — kiáltotta.

Ezért vettem egy kis 200-as Zündapopot. Csak ezért.

2.

Innen kezdve minden programszerűen folyt le. Csakhamar vizsgára jelentkeztem. Ugy a vizsgán, mint a pótvizsgán azért buktam el, mert figyelmen távoli dolgokra szegeződött. Szakértelmem páralannak bizonyult, a vizsgáztató szerint. Ugyanis azt mondta:

— Az ön szakértelme páratlan. De én csak a párosokat engedem át.

Az elindulásnál nem jeleztem, hogy indulok, de viszont nem is indultam el. Először azt hittem, hogy elfelejtettem kinyitni a benzincsapot; de aztán kiderült, hogy ellenkezőleg: még tegnap elfelejtettem bezárni s így elfolyt az üzemanyag.

A második vizsgánál elfelejtettem jelezni, hogy megállok; de viszont megállni is elfelejtettem. Arra tértem magamhoz, hogy egy úr bejött az üzletbe és megkérdezte, mibe kerülök?! Ugyanis a kirakatban voltam.

3.

Ma már bizonyos fensőbbeséggel humorról gondolkodom mindezekre. A vizsgát — sikerrel — rég leteltem s óriási túrákat bonyolítottam le már. Barátom, a Finom Ember, teljesen leégett jóslatával.

Nagyobb túráim közül említésre méltó az első, amikor Kőszegre mentem, de Debreceenbe értem el, mert fordítva tartottam a térképet. Kisebb-nagyobb bajok származtak abból, hogy pusztá szó-

Irta:

ASZLÁNYI KÁROLY



rakozottságból a nyílt országúton lassítottam, míg a fahokon teljes gázzal rogtam végig.

Utolsó balesetem története igen tanulságos. Több ízben megfigyeltem, hogy felocsolt, síkos úttesten elfelejtetek lassan menni és általában mindig elfelejtetek fékezni. Egy ilyen síkos úton felfordultam a hirtelen fékezéstől.

4.

Elfelejtettem elfelejteni.

5.

Még csak azt akarom elmondani, hogy miért hagytam abba a motorozást. Ennek már semmi köze a szórakozottsághoz, csupán okulásul számomra.

Egy szép napon völégény lettem. Ezt nem kell magyarázni, más is volt már völégény; a Nap fényesebben süt, a madarak dalolnak s az ember nem tud kijönni a fizetéséből.

Egy szép napon egyedül motoroztam Keeskemét felé. S szembe jött velem egy másik motorkerékpár, mintha fantóm lett volna, pedig motorkerékpár volt.

Villogó szemű hölgy vezette szédületes tempóban, lenge pilóta-kosztümében, elragadtatót arckifejezéssel.

Mögötte, a pótülésein ült a férfi. Már ez magában is megdöbbentő látvány volt, férjiszem számára.

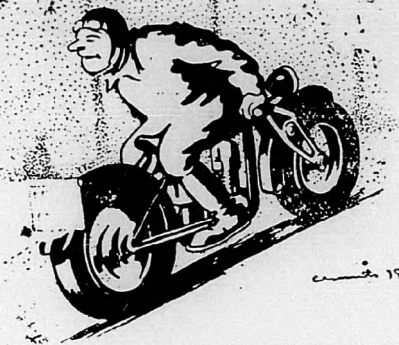
De ez a férfi két pótkereket cipelt a nyakán, hátáról tömött hátizsák lógott, bal hóna alatt esernyőt szorongatott, a jobb alatt középnagyságú kizsitáskát. Láttam elsuhanó, rémült arcát s verejtékező homlokát. És öngyúsága vidáman adagolta a gázt.

6.

Akkor elhatároztam, hogy vagy nősülök, vagy a motorkerékpár. Ez a kép üldözött ébren és álmomban. És végül eladtam a motoromat.

7.

Bár inkább a menyasszonyomat adtam



volna el. Most éppen azon gondolkodom, hogy visszaveszem a kis Zündapopot, hogy lényegesen kevesebbet fogyaszt 100 kilométerre, mint a menyasszonyom; de sokkal megbízhatóbb...

A Nürnbergringen lefutott 500 km-es Német Grand Prix Rosemayer (Auto-Union) nyerte 131.7 km-es rekordtálgal Stuck (Auto-Union) előtt. Részletes tudósítás következő számunkban.

Azok, akik az Olympiász alkalmával felkeresik Berlint, ne mulasszák el meglátogatni a most megnyitott „Deutschland-Kiállítás”-t, melynek keretében a német gazdaság, ipari és kulturális élet mellett az ország egyéb látványosságai is imponáns képből bontakoznak ki a grandiózus kiállítási városban, mely egész Németországot feltárja látogatói előtt.

Hans Winkler, a jeles müncheni DKW menő, aki a magyar közönségnek is volt alkalma egyik TT-versenyünk 500-as kategóriájában megcsodálni, a Vogelsberg melletti gyorskörversenyen halálos bukás áldozata lett, Winkler ezúttal 250-es masina nyergében startolt és már a startkört sem fejezhette be...

Lehoux f. A deauvillei autóverseny is halálos áldozatot követelt. Farina Alfája és Lehoux ERA-kocsija teljes sebességgel kollidáltak: mindkét kocsi felborult, az ERA kigyulladt és a romhalmazból már csak Lehoux megszenvedett holtteste került elő. Farina, aki tavasszal is súlyosan bukott, ezúttal is súlyos sérüléseket szenvedett.

Németországban júniusban 50.610 új gépjármű került forgalomba, 28 százalékkal több, mint tavaly júniusban.

Brazília nagy díjjal 225 km-es távon az olasz Pintacuda (Alfa Romeo) nyerte egy versenyen Hellé-Nice ismert francia hölgyvezető kocsija a közönség közé futott: négy halott, 37 sebesült...

Hatvan eszteadeje annak, hogy két német mérnök, Otto és Lange az első belső elégési, négytűmű motort szabadalmaztatták.

Németországban az idén a 2—2.5 liter hengerűrtartalmú kocsik a legkelendőbbek, míg a gyáruk exportjának zömét a kiskocsik teszik ki, melyek exportja a tavalyi év első feléhez viszonyítva 62 százalékos emelkedést mutat.

Melrose, a jeles ausztráliai távrepülő, 23 éves korában halálos baleset áldozata lett. Melrose a tragikus véget ért Kingsford-Smith tanítványa volt, aki főleg a london—ausztráliai vonalon hajtott végre számos pompás fegyvertény.

Epülnek az autótutak! A holland utágyi miniszter németországi tanulmányútja után úgy nyilatkozott, hogy a holland autótulálozat kitépése teljesen a német utak mintájára fog megtörténni.

A 11-ik nemzetközi autókongresszus szeptember 28—október 3-ika között kerül megrendezésre Berlinben. A kongresszuson az olasz Dino Alfieri miniszter fog előkölni.

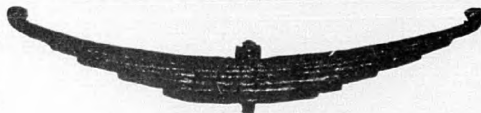
Licsájer János budapesti autórugógyártó és javítóüzeme

Specialista
az autórugók
gyártásában

Telefon:
1-463-51

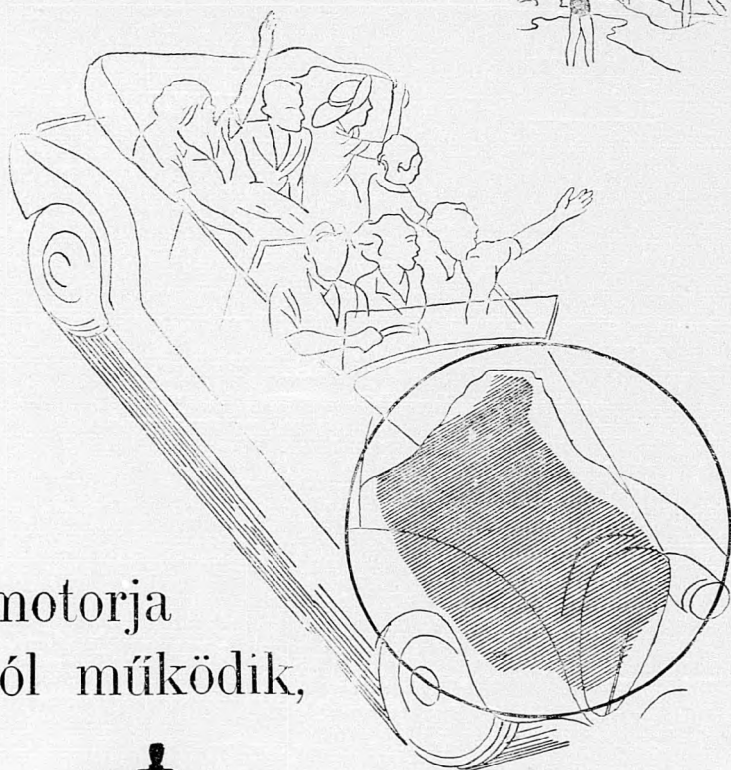
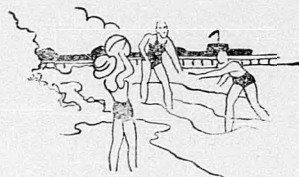
Budapest,
VIII. Thék
Endre u. 14.

Telefon:
1-463-51

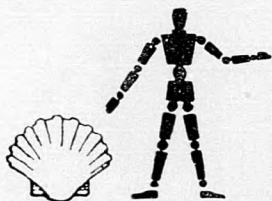


Mindenféle gyártmányú kocsikhoz kész rugók rakiáron

Nyugodtan élvezheti a
kirándulás örömeit, mert...



motorja
jól működik,



Ügyeljen a védjegyre!

amíg

SHELL

olajat

használ!

Néhány forgalmi jótanács - motorosok számára

Hogyan fordulunk be helyesen mellékutról főútvonalra.
Problémák a villanyrendőr alatt.

Ebben a cikkben ugyan hiába keresünk szenzációs újdonságokat, sokan lesznek, akik unottan legyintenek: *ismerem, mindezt*. Lesznek azonban, akiket megfontolásra készítetnek az elmondottak és a jövőben alkalmazni fogják az itt leírt módszereket.

A legtöbb motorosnak megvan a saját „egyéni” forgalmi stílusa, mereven ragaszkodik az elveihez, nem figyeli mások hogyan csinálják és nem idézi meg saját magát egy kis lelki-klinikára annak eldöntésére, hogy vajjon az alkalmazott és beidegzett módszer valóban helyes. Pedig sokkal okosabb dolog, ha alkalmilag, amikor gyalogszerrel rójuk a flasztort egy kissé körülnézünk, hogy megfigyeljük motorostársaink „taktikáját” és ha valami ügyeset látunk: *igyekezzünk utánózni*.

Itt van mindjárt a mellékutról a főútvonalra való helyes befordulás problémája. Nyugodtan állíthatjuk, hogy tíz motoros közül ha egy akad, aki észszerűen és logikusan végzi ezt a műveletet, hogy nemcsak a saját, hanem a többi járművezető biztonságát is — biztosítsa.

E sorok írója a minap tanuja volt egy úgynevezett *klasszikus befordulásnak*. Az utánzásra érdemes motoros 350-es szőlőgépen ült és nem volt abból a fajtából való, mely miatt annyian átkozzák joggal a motorosokat.

Motorosunk — akinek útját a vázlatban szaggatott vonal jelzi — mérsékelt, legfeljebb 35 kilométeres sebességgel haladt a mellékutcának baloldalán alig egy méterre a járdaszegély mellett. Amint közeledett a főútvonalhoz, vagy tíz méterrel a keresztezés előtt fékezett, visszakapcsolt, majd kissé jobboldali irányban vette útját, de csak annyira, hogy az utca jobboldali térfelét nem érintette. Sebességét annyira csökkentette, hogy amikor elérte a keresztezés torkolatát *nyugodtan nézhetett körül* jobbra és balra, hogy meggyőződjen arról, hogy vajjon milyen jármű közeleg. A főútvonal üres volt, csupán jobbról közelgett egy autó, de elég messze volt ahhoz, hogy ne befolyásolja a helyzetet. Motorosunk elegáns ívben kormányozta be gépét a főútvonalra oly módon, hogy majdnem *közvetlenül a járdaszegély mellett* haladt.

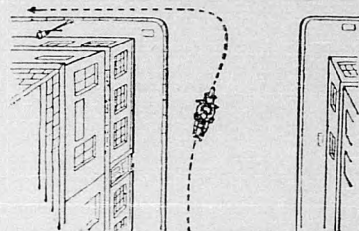
Hogy miért utánzásra méltó ez a módszer? A legtöbb motoros a befordulás előtt nem távolodik el a járdától, így „vágni” kénytelen a fordulót és akárhogy is mesterkedik képtelen úgy befordulni, hogy ne hajtson be erősen a főútvonal közepe felé.

Különösen nedves és csúszós időben válik be jól ez a befordulási stílus. Nemcsak minden hirtelen irányváltotatás és vele együtt megcsúszás kerülhető el a segítségével, hanem egyben le-

hetővé teszi azt, hogy az úttestnek a járda melletti domborulatát kihasználjuk és ezzel mintegy *emtfordulóban haladjunk*.

Néhány szó a villanyrendőről

Aki rászán vagy félórát és odaáll valamelyik forgalmasabb „villanyrendőr” mellé, az nagyon értékes tapasztalatokra tehet szert. A „verklit” kezelő rendőrök legnagyobb része semmi érzéket sem mutat ugyanis a féktávolságok iránt. Unott egykedvűséggel vágja át zöldről sárgára a lámpát és nem gondol arra, hogy a keresztezés torkolatától ebben a pillanatban alig 3—4 méterre kocogó motoros a legnagyobb jóakarral sem képes azonnal megállani,



A szaggatott vonal mutatja a mellékutról főútvonalra szabályosan beforduló motoros útját. Igyekezzünk utánózni ezt a helyes és célvezető módszert!

mert a féktávolságot, a mozgó testek eleven erejét nem főkapitányi rendelvek, hanem a fizikából ismert tényezők befolyásolják. Ha a motoros ilyenkor *hirtelen fékez*, úgy talán hasraesik, ha behajt a sárgába, úgy gyakran nemcsak betéplapba kerül a dolog, hanem néhány zamatos rendreutasfást is elkönyvelhet. Arra nem igen van remény, hogy a közlekedési rendőrök felettesei egy kis *népszerű fizikai tanfolyamot* rendezzenek a derék kákarzalagosoknak, gondolkodni kell tehát azon, hogyan segítsünk magunkon.

A helyes módszer a következő. Jóval a villanyrendőr előtt, még a keresztezés torkolatától vagy tíz méterre fékezünk le, a keresztezéshez lassú iramban érkezzünk és ha a forgalmi lámpa még mindig zöldet mutat, úgy *akceleralva igyekezzünk túljutni* a rendőri ka-leidőszkopon. Kétségtelen, hogy a mögöttünk haladó jármű vezetője nem fogja kitörő örömmel üdvözoelni ezt a forgalmi módszerünket, mely azonban mégis célvezető, mert hiszen ha a lámpa pont abban a pillanatban sárgul el, amint a fémgombokkal vagy kockákkal kirakott torkolathoz érünk, lassú tempónkból pillanat alatt állhatunk meg.

Megkerülni, vagy nem kerülni

Kétféle típusú rendőrt ismer a magyar, azt, aki ragaszkodik és azt, aki nem ragaszkodik a kerületéshez, amikor nagy ívben fordulunk be keresztezésnél. Sajnos a főkapitány úr még mindig nem látta el megfelelő jelvény-nyel a kárendőröket, hogy az árva motoros előre tudja, hogy kerületős, vagy nem kerületős szerzetel van dolga. Így aztán gyakran megtörténik, hogy az ember megkerüli az atyafit, aki erre lenézően holmi ringlispielt emleget, mert az ipsze a nemkerületősök kasztjához tartozik. Ha viszont úgy emlékszünk, hogy a keresztezésen álló nagybajuszú barátunk a nemkerületők hitét vallja és nem motorozzuk körül, hamarosan kiderül, hogy nem emlékeztünk jól az arcára és bár hasonlított arra a bizonyos nemkerületetőre, mégis a kerületetés híve. És már kéri is a betélapot.

A helyes eljárás: *mindig és mindenkor „körülrajongani” a rendőrt*, ha nagy ívben fordulunk be keresztezésen. Inkább nézzel le bennünk a derék kékkabátos, inkább emlegesese a ringlispielt, ezt eltérni olcsóbb, mint kifizetni a büntetőparancsot. Legfeljebb annyival könnyíthetünk lelkiismeretünk terhén, hogy hangosan odaszólunk neki: *szabáll az szabáll...*

A német TRIUMPH-ot még kell nézni!



200 kcm, felszereléssel P	980.—
200 „ luxus felsz.	1290.—
350 „ „ „	1520.—
500 „ „ „	1870.—



Kérjen ismertetést:

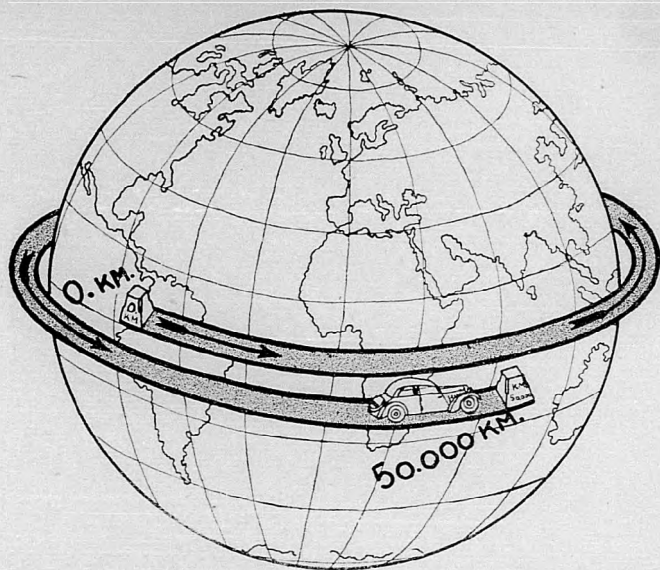
URBACH,
HUNYADI-TÉR 12.

Vétel előtt meg kell nézni KOPPÁNYINÁL a

Victoriát és a Hercules

motorkerékpárokat. Árak 695.- P-től. DESSEWFY UCCA 47.

Egy és egynegyedszeri utazás a föld körül!



50.000 kilométer

(2 évi) garancia a

DKW

elsőkerék meghajtás rendszerű autó-motorokra

DKW

a leggazdaságosabb **klisautó.**

„Reichsklasse 600” négyszemélyes csukott Limousine modell, fogyasztás 100 km.-ként 6 liter ... P **3980'—**

„Front. Limousine 700” négyszemélyes, 90 km. sebesség, fogyasztás 100 km.-ként 6—7 liter ... P **4250'—**

Meisterklasse-Limousine ... P **4600'—**

Meisterklasse-Cabriolet ... P **4800. —**

Kedvező fizetési feltételek!

Kérje legújabb magyar szövegű ismertetőnket!

MAJLÁTH, Budapest, Gr. Zichy Jenő-u. 17

ignis
T E R T A
CSILLÁMSZIGETELÉSŰ
GYUJTÓGYERTYA

WIM
motorkerékpár
láncok

RENOLD-COVENTRY
LISZENC

MINDEN SZAKÜZLETBEN



A hat hengeres lengőtengelyes

WANDERER

az ideális városi és turagép. Tökéletes rugózás. Luxusadómentes

Havi autódó P 7.—

A nyolc hengeres

HORCH

elöl, hátul lengőtengely, a kényelem, elegancia és üzembiztonság szimbóluma!

A hat hengeres

AUDI

a nagyteljesítményű lengőtengelyes, elsőkerékmeghajtásos városi és turakocsi

Vezérképviselet:

Hess Ervin, I. Mészáros-u. 15

Tel.: 1-500-90

1740 új gépiármű került forgalomba az év első felében

A Magyar Autókereskedők Országos Egyesülete ezidei első félévi eladási statisztikája szerint az idén 1351 személyautó, 106 teherkocsi, 35 különleges célokra szolgáló automobil és 248 motorkerékpár került forgalomba.

A személykocsi eladási statisztikában az első helyet természetesen ismét a Fiat-gyár kintő produktumai foglalják el 279 eladott kocsival, bár ehhez a kvantumhoz még hozzá lehet számítani mintegy 70 darab „500“-as típust is, mely eladások kötlevelei az első félévben születtek ugyan meg, de a kocsi csak július 1-e után vizsgáztak. Második helyet 249 egységgel Opel foglalja el, míg Adler az első negyedévben elfoglalt hatodik helyéről 123 egységre rugó eladásaival immár a harmadik helyre nyomult fel D. K. W. (91), Mercedes-Benz (80), Steyr (76) és Wanderer (55) elé. Szép számmal vannak képviselve a statisztikában az angol kiskocsi Austin (24) és Morris (15) is, feltűnő, bár érthető az elegáns Bianchi kocsik (20) előretörése, míg az Alfa Romeo (14) és Horch (9) eladásoknál figyelembe kell vennünk azt, hogy ezen kocsi bizony az árkategóriák felső régióba tartoznak. Összegezve az elmondottakat az idei év első felében 1351 személyautó került forgalomba, szemben a tavalyi 869 darabbal és az 1929. évi 1412 darabra rugó csúcseladással.

Sajnos, távolról sem ilyen rózsás a helyzet a teher- és különleges célt szolgáló autókénál, bár az idei 141 darab a tavalyi 78 darabbal szemben feltétlen a javulás képét tárja elénk, de hol marad ez még az 1929. évi 575 darabos eladási kvantumtól?

A lassu fellendülés képe tárul elénk a motorkerékpárok eladási statisztikájából. Nyuljunk csak vissza néhány évre! 1933. első felében — ez volt a mélypont — 126 motorkerékpárt adtak el, 1934-ben 155-re, tavaly már 188-ra növekedett az eladási kvantum, mely lassú emelkedés az idén már 248 darabot eredményezett. De hol van még ez az 1928. év első félévi 1976 darabra rugó rekord eladásától? A statisztika élén, mint az már megszokottá vált, ismét a gráci Puch-gyár páratlan népszerűségnek örvendő gépei állanak 89 darabot kitevő eladásokkal, a német élmárkák, a Zündapp 52 darabra és a B. M. W. 30 darabra rugó eladásai előtt. Negyedik helyen szerepel Méray (16), míg ötödik helyen bukkanunk az első angol márkára: BSA (7). A magyar piacon újonnan megjelent márkák közül főleg Victoria (6); TWN (6), Coventry Eagle (5) és Ardie (2) eladásai biztatnak kedvező kilátásokkal, pláne, ha figyelembe vesszük azt, hogy a két utóbbi márka csak a második évtizedben kapott képviselőt.

A járművek származási helyét vizsgálva a személykocsiknál első helyen áll Németország 829 darabbal Olaszország (357), Ausztria (79) és Anglia (45) előtt. A motorkerékpárok származási helyét kutatva ugyancsak a német ipar termékei álnak az élen 105 drb-bal Ausztria (89), Anglia (26) és Magyarország (25) előtt.

INDIAN Motocycles

magyarországi
vezérképvisellete
ifj. SEIFRIED HUGÓ



Budapest, VI., Foigácz ucca 10-14.
Telefon: 2-913-24, 2-929-92.
Gyári alkatrészek. Javitőüzem.

Modern automobil

nagy teljesítménynél
nagyobb az igénybevétel!



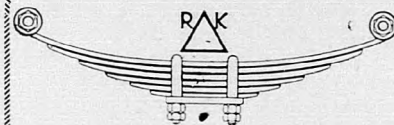
„KLINGER”

fékbetét
rézbeszövés nélkül
formába sajtolva



„KLINGER”

kuplunglamella
rézbeszövés nélkül



„KLINGER” rugóközlap

OPTALIT

könnyűfém dugattyú



„101”

csapágyfém
foszforbronz hüvelyek — rudak



Vanadium- extra

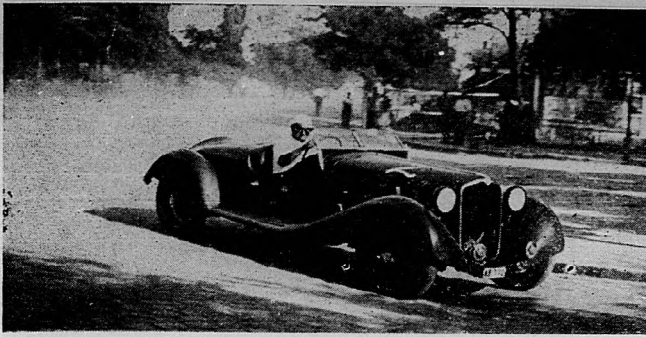
automobil szerszámok

Üzembiztonságot nyújtanak

Vezérképviselét:

Fodor Mihály és Társ

Budapest, VI., Jókai ucca 6. sz.
Tel.: 1-234-24, 1-238-19



Delmár (Alfa-Romeo) belenevet a lencsébe: győztesként veszi a célkanyart!
Kerekein Cordatic. —



Szelnár dr. elindítja a mezőnyt Kecskeméten.

Delmár (Alfa Romeo) volt a leggyorsabb Kecskeméten!

A körrekorder Festetics futotta a sportkocsik legjobb idejét! — Háromszoros Fiat kategória győzelem!

Hosszú autós-motoros kolonn kigyóztott le a fővárosból a kitűnő tranzverzális úton át Kecskemétre, hogy szemtanúja lehessen a KAMC sok igyekezettel megrendezett autós körversenyének, mely a város főútvonalain került lefutásra. Útközben pompás szolgálattal tett a naptól tüzes betonon portyázó Cordatic-szervisz, mely híven gondoskodott a netán bajbajutottaktól...

*

Az alföldi metropolis főterén javában áll a „Hirös Hét“, a rotyogó bográcsok körül a rekkenő kánikulában és fáradhatatlanul nyüzsgő az embertömeg... A starthelyen már sorakoznak a versenyzők, a közönség hátraarcot csinál a vásári bódéknak és feszült figyelemmel várja a startot...

Elöl a verseny- és sportkocsik állnak. Önkéntelenül elmosolyodik az ember, mikor Kozma négyülékes, csukott Fiat-Balillájával, mint egyetlen „versenykocsi“ áll starthoz. Magyarazat: a kocsi szériában gyártott, felülvezérelt motorja miatt sportkocsinak minősítették, mire Kozma az ítélet méltó koronájáért — versenykocsinak indul... Így

legalább az is lesz a versenyen! Sportkocsi három áll a vonalhoz: Festetics galambszürke kocsija elől, Feledy György régi sport Balillájával és Singer szemrevaló piros MG-jével a második sorban. Túrakocsi pontosan öt darab indul: elől Delmár vörös, nyitott Alfa Romeója és Wilhelm csukott Fiat „1500“-a, mögöttük egy sorban Kovács Kálmán (Adler Triumph), Nemes (Fiat-Balilla) és Soós (Lancia).

A verseny lefolyása? A startkört hatalmas porfelhőtől kísérve Festetics fejezi be elsőnek, míg a félperces hátránnyal indított túrakocsik csoportjából a kiugró Delmár veszi üzőbe a mezőnyt és a 6-ik körben már átveszi a kommandót Festeticstől, akit a nagyszerűen menő Kozma követ. Az élespont helyzete a továbbiakban mitsem változik, az elnyuló éltrió messze a mezőny előtt kalandozik, Wilhelm ádáz harcra vív Kovács Kálmánnal, aki a 19-ik körben 4 mp-re közelíti meg, de a zegyik fordulóban leáll a motorja, újra kell indítania, ami által sok időt veszít. A 25-ik körben a túrakocsik befejezik 100 km-es versenyüket, Delmár (Alfa Romeo) 78,5 km-es

átlaggal győzve, a nap leggyorsabb idejét futja, míg Wilhelm (Fiat 1500) a versenykocsi kategóriában tovább futó Kozma csukott, négyülékes Fiat-Balillája által lekörözve nyeri kategóriáját. Nemes (Fiat-Balilla) ellenfél nélkül futva jó idővel győz az 1.1 l-es túrakocsikategóriában, míg Soós Lanciaja motordefektussal marad az útszélén...

A sport- és versenykocsik 50 kört (100 km) futottak. Festetics imponáló stílusban fut célba és 80,5 km-es átlaggal a verseny leggyorsabb körét futja. Singer kategóriagyőztes, Kozma versenykocsigyőztes.

Egyes versenyzőket a rendezőség túlhamar intett le, miáltal nincs időeredményük, mely körülmény az eredmények realitását ugyan nem veszélyezteti, de a bajnokság szempontjából vitákra adhat alkalmat. Ime a részletes eredmények:

Versenykocsik (50 kör = 200 km): 1. Kozma E. (1,0 Fiat) 2:44:32,72 mp. Átlaga 73,1 km.

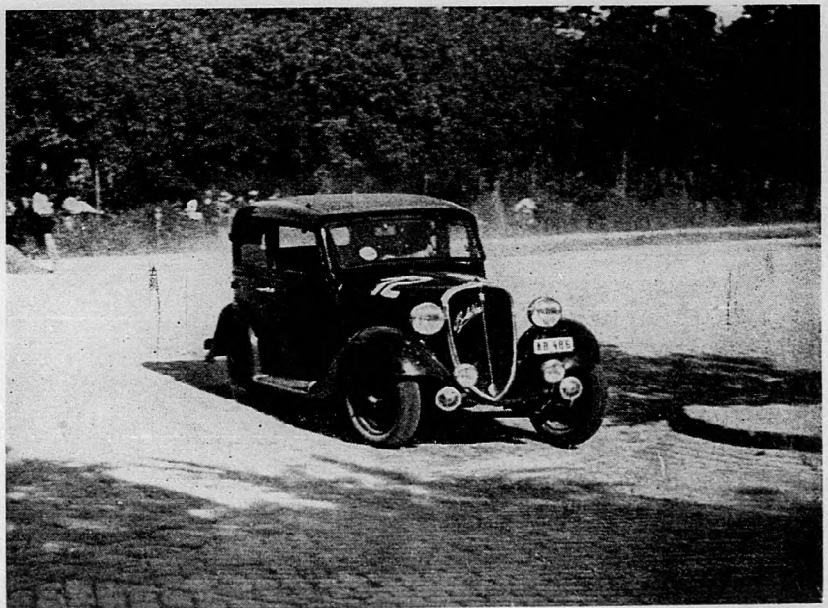
Sportkocsik (50 kör = 200 km) 2 1-ig: 1. gr. Festetics E. (2,0 BMW) 2:35:50,15 mp. Átlaga 77,4 km. — 1.1 1-ig: 1. Singer I. (1,0 MG-Midget) 46 körrel. Indult még Feledy Gy. (Fiat).

Túrakocsik (25 kör = 100 km) 2 1-en felül: 1. Delmár W. (2,3 Alfa Romeo) 1:16:32,03 mp. Átlag 78,5 km. Indult még Soós G. (Lancia). — 2 1-ig: 1. Wilhelm S. (1,5 Fiat) 1:25:50,63 mp. Átlag 69,8 km. — 2. Kovács K. (1,7 Adler) 23 körrel. — 1.1 1-ig: 1. Nemes L. (1,0 Fiat) 22 körrel.

Mint érdekességet, közöljük a négy leggyorsabb versenyző legjobb köridejét: Festetics 2:58,82 mp. Átlag 80,5 km. Delmár 2:59,57 mp. Átlag 80,1 km. Kozma 3:11,41 mp. Átlag 75,2 km. Wilhelm 3:19,78 mp. Átlag 72,1 km.

Start előtt: Kamarás Károly sportbiztos sokat dolgozott a verseny sikere érdekében.

Kozma Endre szenzációsan szerepelt Fiat Balillájával, lekörözte Wilhelmét. Kerekein Cordatic.



Előny? Hátrány? — a könnyűfém hengerfej

Közel tíz éve, hogy a könnyűfém dugattyú polgárjogot nyert a gépházatechnikánál, azaz ma már ritka az olyan motor, melynek hengereiben öntöttvas dugattyúk járnak fáradhatatlan utjukat. A könnyűfém dugattyú ciónyei ma már közismertek, a könnyűfém súly, a jobb hővezetőképesség olyan tulajdonságokkal ruházták fel, melyek egyszerűen mellőzhetetlenné teszik.

A könnyűfém nemcsak dugattyú formájában állja meg a helyét, hanem ideális anyaga a hengerfejnek is, mégis csodálatos, hogy mind a mai napig nem tudott polgárjogot nyerni és kevés kivétellel még mindig a vas a hengerfejek sztoandard anyaga. Csak igen kevés gyár ad motorjához alumínium hengerfejet és legtöbbször csak mint külön rendelésre szállított extra felszerelést. Pedig a könnyűfém hengerfejek csakis előnyei vannak, hátrányok nélkül. Lényegesen emeli a motor teljesítményét, több erőt, nagyobb sebességet, jobb hegyászóerőt enged kiesikarni a motorból és ami talán ugyanilyen fontos: ha nem is óriási, de mégis határozottan számottevő mértékben csökkentette az üzemanyagfogyasztást.

Miért fokozza az alumínium-fej a teljesítményt?

Hogy a könnyűfém hengerfej szerepét és hatásait megértsük, vessünk gondolatban egy pillantást a motor belsőjébe. A robbanótérben összepréselt robbanó gázkeveréket a dugattyú koronája, a hengerfej és a szelepek tányerái határolják, ezeken a felületeken át kell kisugározni a hőt. A motor teljesítményét viszont a többi tényező figyelmen kívül hagyásával főképpen a kompresszióarány szabja meg, minél erősebben préseljük össze a gázkeveréket annak felrobbanása előtt, annál nagyobb lesz a motor teljesítménye. A kompresszióarány emelésének azonban egyéb tényezők mellett főleg a robbanótérben uralkodó magas hőmérséklet emeli gátat, a magas kompresszióarány fokozott hőfejlesztéssel jár, ha ezt a hőt nem tudjuk kisugároztatni, nem tudjuk elvezetni, úgy menthetetlenül beáll a melegedés és a detonációs kopogás.

Az alumínium egyike a legjobb hővezetőknek, megértjük tehát, hogy ha hengerfejünk alumíniumból készült, úgy a robbanótérben képződő hőt jobban vezeti el, mint az öntöttvas hengerfej, tehát a könnyűfém hengerfej alkalmazása a kompresszióarány emelését teszi lehetővé anélkül, hogy túlmelegedés és kopogás állna elő.

A laboratóriumi és fépkadkísérletek alkalmával kitűnt, hogy az átlagos alulvezérelt, öntöttvas hengerfejjel ellátott motor 1:6 arányú kompresszióját bátran emelhetjük 1:7-ig, ha alumínium hengerfejjel szereljük fel. Ez az aránylag erős kompresszióarány emelés a teljesítményt lényegesen befolyásolja, a fépkadkísérletekből kitűnt, hogy közel 10%-os a lóerőteljesítmény emelkedése, ami sebességben, hegyászóképességben, gyorsulásban

nagyon is érezhető különbséget jelent.

A könnyűfém hengerfej üzemanyagot takarít meg

Minél magasabb a kompresszióarány, annál jobban használja ki a motor az üzemanyag energiáját. Ha tehát alumínium hengerfejet szerelünk az öntöttvas alkatrész helyébe, és ugyanakkor bizonyos mértékben emeljük a kompresszióarányt, úgy a motor fogyasztása csökken. Ez a fogyasztásbeli különbség főleg nagy tempóban kifejezett. Mint tudjuk a fogyasztás nagy mértékben függ a terheléstől, a fordulatszámától és a sebességtől, nem mindegy, hogy azt a bizonyos egyszáz kilométert ötvenes, vagy nyolcvanas tempóban tesszük meg, nagy sebességben ugyanis a motor aránytalanul többet

Voltam a kecskeméti világversenyen

Irla: Bíró Jenő

Kecskeméten jártam kérem Versenyen a „hírös héten” Mert versenyt rendezett a Kómac Ez volt a „Grand Prix de Bugac”.

Volt ott név minden fajta „Short”-ba és lenge magyarba És hogy milyen volt a pálya Hadd mondok el szép sorjába.

Négy kilométer volt körbe Kis buckába, nagy gödörbe Hepe-hupa egyik fele, Mig a másik hupa-hepe.

Víz az nem volt, de volt tenger Mert portengert nyelt az ember S kapott a hasonlat végett Por-tengeri betegséget.

Ott volt Festetich és Delmár S a többi sem maradt el már Elindult vagy kilenc koci Vadonatvén, nagy és kicsi.

Zökkentek és zötvörögtek A söröngvökön pörögtek A homokban hason csúsztak Másutt levegőbe úsztak.

Volt egy Lancia egy édes Testvérek közt kétszázéves Hűsz körje el csak úgy jutott Hogy köében mankóval futott.

Volt egy M. G., mi magyarul Azt jelenti „Mindjárt Gurul” Hogyba kurblizzák a palik Nem kell soká, csak félnapig.

Volt B. M. W. és volt Alfa Söt volt egy Balilla fajta Túrákoesi henevezve Versenygépek kinevezve.

No, de hocsákk mi ezt meg Hisz ez nem volt csak a kezdet Jövöre már betonpályát Épít Kecskemét — meglátják.

Betonból lesz minden göröngy Megoszolva akár a gyöngy Minden bucka direkt esuda Betonból a hepe-hupa.

Betonból az emelt kanyar Betonból a lenge magyar Betonból lesz a portenger S beton nyelhet majd az ember.

De ha ez nem is jön létre Mégis „elmék” Kecskemétre Ha versenyt rendez a Kómac Éljen a „Grand Prix de Bugac”

fogyaszt, mint mérsékelt túrasebességben. Ha motorunk öntöttvas hengerfejet alumínium alkatrészszel cseréljük fel, úgy teljes gáz adása nélkül is kifuthatjuk ugyanazt az átlagot, melyre vashengerfejjel csak teljesgázzal voltunk képesek, tehát azonos átlag mellett lényegesen kisebb lesz a fogyasztás.

Az alumínium hengerfejekhez felhasznált speciális könnyűfém ötvözetek ma már teljesen megbízhatóak és a könnyűfém régi hibája, a hő okozta deformálódás ma már ismeretlen tüdőmény.

Egészen természetes, hogy ha vas hengerfej helyett könnyűfém alkatrészt szereltetünk, bizonyos megfontolásokat kell végezni. Először is nem szabad nyaklódás nélkül emelni a kompresszióarányt, legfeljebb 15%-kal. Ha azonban motorunk kompresszióaránya vashengerfejjel már eleve magas volt, mondjuk túl volt az 1:6 arányon, úgy a 15 %-ot is le kell farnagi, mert ez 1:7, 1:7.25 aránynál feljebb menni csak akkor szabad, ha benzín helyett benzolkeverék üzemre határozzuk el magunkat. Igen sok mai kiskocsi meglepően magas kompresszióarányú, amit a kompresszióarány növelésénél figyelembe kell venni. Alumíniumhengerfejet egyébként csakis olyan motorra szereljük, mely mechanikai szempontból tökéletes állapotban van. A magasabb kompresszióarány és fordulatszám fokozza az alkatrészek terhelését, ha a motor erősen kopott, úgy ezt a nagyobb terhelést alig őrizza meg üzemzavar nélkül.

Autójavitók, műhelyek, rugókészítők figyelmébe

Eredményes, tökéletes javítást **TOLEDO ACÉLOK** alkalmazásával érhet el.

TOLEDO ACÉL vegyen minden alkalommal, minden célra. Automobilacélok speciális nagy raktára

TOLEDO ACÉLHÁZ

Budapest, V., Visegrádi ucca 47/a. (Wahrmann u. 15.) Tel.: 2-924-01.

Motorkerékpár kilsautó csónakmotor

K. BAUER TIBOR GYŐZŐ

B.S.A. Super X-

alkatrészek, speciális javítóműhely.

VI., Izabella-u. 98. Telefon: 1-209-12.

VÁSÁR!

Áruházi választék a létező összes méretű használt minőségi motorkeverékpárból, vásári áron.

Ne sajnálja a fáradságot, jöjjön el és válassza ki az Ön motorját.

REICHFELD GÉZA

VI., Rózsa u. 90. Tel. 1-242-85



PUCH KÖZLEMÉNYEK

Hogyan nyilatkozik a PUCH motor- kerékpárokról egy olyan vevő, aki éveken át a gyártmány kü- lönböző típu- sait használta ?

T.

*Steyr--Austro-Caimler--Puch-
művek Magyar Kereskedelmi r. t.*

Budapest.

Az utóbbi időben mind gyakrabban volt alkalmam Puch motor-kerékpár tulajdonosoknak elismerő nyilatkozatait olvasnom és én magam sem szeretnék azok közé tartozni, akik megfelelkeznek a Puch-gépeket megdicsérni.

Már azért is hivatva érzem magam, hogy hálás és megelégedett dicséretemet Önökkel közöljem, mert hiszen az utóbbi négy év alatt több Puch-gép boldog tulajdonosának vallhattam és vallom magamat. Arra most nem óhajtok kitérni, hogy összeköttetésünk tartama alatt mennyi előzékenységet és kulantériát tapasztaltam az Önök részéről. Ami pedig az általam Önöktől vásárolt 1932-es turatípust illeti, vagy pedig 1934-ben vásárolt 250-es szuper sportgépük teljesítményét bírálva, csak annyit közölhetek Önökkel, hogy ezen gyártmányaik teljesítő-képessége éppen annyira felülmúlhatatlan volt, mint az elmúlt évben vásárolt 500-as oldalkocsis luxus Puch, melynek megbízhatósága ma már közismert és mely minden eddig tulajdonomat képezett más gyártmányú motorkerékpár hasonló tulajdonságait felülmúlta.

Bírálatomat teljes elfogulatlan-sággal közölhetem Önökkel, mert mielőtt Puch-vevő lettem, számos



Mit bir ki a modern motorkerékpár ?

Hogy a modern motorkerékpár milyen ellenállóképes, mennyire ellenálló időjárás és erőművi behatásoknak, azt csak az tudja, aki foglalkozott ezzel a problémával, mely igen nagyfontosságú akkor, amikor a motorkerékpárt a hadsereg szempontjából vizsgáljuk. Az osztrák hadsereg és csendőrség az utóbbi időkben erős motorosítási folyamaton ment keresztül, az illetékes körök felismerték a motorkerékpár nagy jelentőségét a honvédelem szempontjából.

A katonai motorkerékpárral szemben egészen különleges követelményeket állítanak fel, a legfontosabb: a hadsereg és a csendőrség motorkerékpárjának mindenkor és minden körülmények kö-

zött megbízhatónak kell lennie, kánikulai hőségben, ömlő záporban is meg kell állania a heiyét.

A katonai motorkerékpár megbízhatóságának és ellenállóképességének ritka próbája volt az a kísérlet, melyet az osztrák csendőrség végzett a napokban. Wickenhauser őrmester 250-es Puch motorkerékpárján nagy iramban, több mint hat méter magasból ugratott bele a bécsi Dunacsatornába. A gépre erősített bója segítségével a gépet azonnal kihúzták és néhány perces szárítási munka után Wickenhauser ismét vígan motorozott a Duna fenekéről előbuvárolt gépen.

olyan gép volt birtokomban, melyek megközelítőleg sem rendelkeztek annyi jótulajdonsággal, mint az Önöktől vásárolt Puch-motorjaim.

Nem mulaszthatom tehát el hogy nb. Cégiüknek a nekem eladott gépek üzembiztonságáért, teljesítő-képességéért és a lebonyolítás-sal kapcsolatos előzékenységéért,

köszönetemet ne nyilvánítsam abban a reményben, hogy a legközelebb megvásárolandó 800-as típusuk hasonló halálra fog kötelezni cégükkel szemben.

Budapest, 1936 VII/14.

Kiváló tisztelettel
Giréth Károly hírlapíró,
Budapest, Sándor u. 15. I. em. 23

Az Adler-team megnyerte a belga Király-Díjat

Huszonegy órás verseny keretében rendezték meg sportkocsik részére az idei belga Grand Prix-t a 14.875 km-es Spa-Francorchamps cirkuiten. A benevezett kocsik két főcsoportban startoltak, aszerint, hogy kompresszorral szerelve, avagy anélkül indultak a versenyen. A versenyt rendező belga autókлуб elsősorban a széria-gyártmányú sportkocsik teljesítményét kívánta honorálni akkor, amikor a verseny fő trófeáját, a Király Díjat a kompresszor nélküli kocsik számára írták ki, melyek a hétköznapi kereskedelmi forgalomban kapható üzemanyagokkal voltak kötelesek indulni. A Király Díjat három főből álló márkacsapat számára írták ki, melynek tagjai az egyes kategóriák számára előírt magas átlagokat legjobban megközelítették, illetve túlélték. A Király Díj ilyen módon a 2 literes csoportban indult áramvonalba szabott Adler—Autobahn Triumpf-csapat zsákmánya lett a Fiat team előtt. Az Adler-

kocsik a Sauerwein-Orssich, Guillaume-Löhr és Bötzkjes-Schaumburg-párok vezetésével úgyszólván libasorban 100 km-en felüli átlaggal győztesen futottak le a 24 órás versenyen, a kategóriagyőztes Sauerwein-Orssich-pár pláne 103.368 km-es átlagot ért el. A kompresszor nélküli kocsik 1.1 I-es kategóriájában egyénileg a Gardini-Egger (Fiat) pár 92 km-es, az 1.5 I-es csoportban a Wood-Headlam (Aston-Martin) ket-tős 106 km-es, a 4 I-esben a Mongin—Sebeque-pár (Delahage) 121 km-es, a 4 literen felüli kategóriában pedig a Seaman—Clifford (Lagonda) pár 117 km-es átlaggal győ-zött. A kompresszoros kocsik versenyét a Sommer—Severi (Alfa Romeo) pár nyerte 125 km-es átlaggal. A verseny 34 indulója közül 18 érkezett célba. Az Adler-csapat kitünő teljesítményt nyújtott, mikor azonban a biztos diadal mosolygott feléje, a győzelem tudatá-ban mérsékelte az iramot.

István (Gilera) áll az élen 7 ponttal, míg mögötte Komlóssy Béla (BMW) 5, Zamecsnik Tivadar (Zündapp) és Bartal György (BSA) egyenként 4 ponttal, végül a második bajnoki versenyen 250 km-es gépéről 500-asra átnyergelt Peiber Ernő (Zündapp) 3 és ifj. Gódy László ugyancsak 3 ponttal következnek. Ebben a kategóriában a küzdelem szintén teljesen nyílt, kitünő vezetők és igen gyors, modern gépek állanak egymással szemben s így a végeredményt előrelátni nem lehet. Valószínű csak az, hogy a bajnokság az első négy versenyző valamelyikének zsákmánya lesz.

Az oldalkocsis motorkerékpárok 600 km-ig terjedő kategóriájában Lender Sándor (Puch) ellenfél nélkül 5 ponttal vezet, míg a 600 km-nél nagyobb oldalkocsik között szép küzdelem ígérkezik az élen álló Pathó Gyula (BMW), 5 pont és a második helyen fekvő Abt István (BMW) 4 pont között. Nem esélytelen indulója a bajnokságnak a 3. helyezett Zaymusz Gyula (BMW) sem, aki igen erős konkurenciában is 3 pontot tudott eddig összeszedni. Az eddigi eredmények alapján igen erős küzdelmek várhatók a következő bajnoki futamokon, melyek közül a legközelebbi augusztus hó 16-án kerül megrendezésre.

A magyar motorkerékpár-bajnokság állása

Erős küzdelem jellemzi az 1936. évi motorkerékpár-bajnokságot, mely az első két futam után a következőképpen áll: A 250 km-es kategóriában: 1. Pieber Ernő (Zündapp) és Lukavecz Ferenc (Puch) holtversenyben egyenként 5 ponttal. 2. Kesjár János (Rudge) 4 ponttal, míg a harmadik helyen Melczér Ede (Puch) áll 3 ponttal. Ebben a kategóriában a küzdelem teljesen nyílt, a bajnokot megjósolni egyelőre nem lehet. A 350 km-es kategóriában Czulyba Mihály áll az élen Velocette gépével.

Czulyba a bajnokság eddig lefutásra került mindkét futamán, a KAC Reznicek vándordíjas versenyén és az Országos Frontharcos Szövetség 24 órás túraúttján győzött kategóriájában és így eddig összesen 10 pontra tett szert. Második ebben a kategóriában Hambach László (Zündapp) 6 ponttal. 3. Kugler József Motosacoche) 4 ponttal, míg a 4. helyen egyenként 4—4 ponttal Gutschy Károly és ifj. Láng Károly (Zündapp) állanak.

Igen erős a küzdelem az 500 km-es kategóriában, ahol az elmúlt évben nagy balszeressével küzdött Martinek

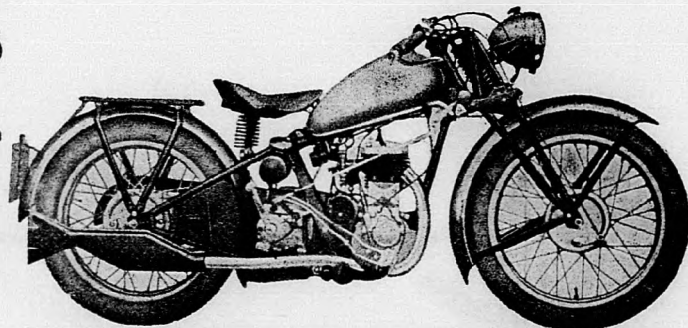
A világ motorkerékpár állományának egy harmada Németországban van forgalomban, ahol a motorkerékpárok száma hatvanezerrel származik túl az egymilliót! A második helyet Franciaország (!) foglalja el 542 ezer darabbal, míg az egykor vezető Angliában 420 ezerre esett vissza a motorkerékpár állomány. Az U. S. A. területén 150 ezer motorkerékpár van forgalomban, Jelen kimutatás alapján tehát Németországban 68 személyre jut egy motorkerékpár.

A világon forgalomban levő motorkerékpárok száma az utolsó tíz esztendő alatt megháromszorozódott.

AZ ÚJ 350-ES

MÉRAY

már raktárról kapható



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

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

ÁRA **P 1550.—**

teljes felszereléssel, 30 Wattos Bosch világítással

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

Igy látja egy amatőr úrvezető...

Két hete sines, hogy alkalmunk volt gyönyörködni a volán művészeinek tudásában, a Grand Prix nézőkaréjából. Borzalom; a csontember állandó embereknék. De mi áll ugyanennek az éremnek a másik oldalán. A dicsőségen és tekintélyen kívül sok-sok csengő arany. Ez utóbbiért érdemes is, így gondolják az akcelerátor tudósai. Így a profik.

Kíváncsiak voltunk egy amatőr úrvezető véleményére. Így esett választásunk az egyik leghivatottabbra, Kovács Kálmánra.

A fagyfaltszínű házaival oly tempóban épülő új Lipótváros egyik félígkész, malterzagú márványpalotájának kapualjában beszélgettünk az építész úrral, Kovács Kálmánnal, mindenről és semmiről. Az autósport fellendítéséről, a sportbékéről, a hibákról. Ő az igazi sportember, aki ki zárólag sportszeretéből, — szavaival élve sportrajongásból áll a startvonal elé, félredobva minden egyéb érdeket. De nem utolsó sorban jellemző Kovács Kálmán felfogására, hogy egy második vagy harmadik helyet is megbecsül és soha nem próbálja ezt olcsó, de célját soha nem tévesztő kifogásokkal „szépitgetni.” Beszélgetésünket a sűrűn jelentkező munkavezetők akasztják meg. Utasításokat ad, villámátorgyalásokat folytat.

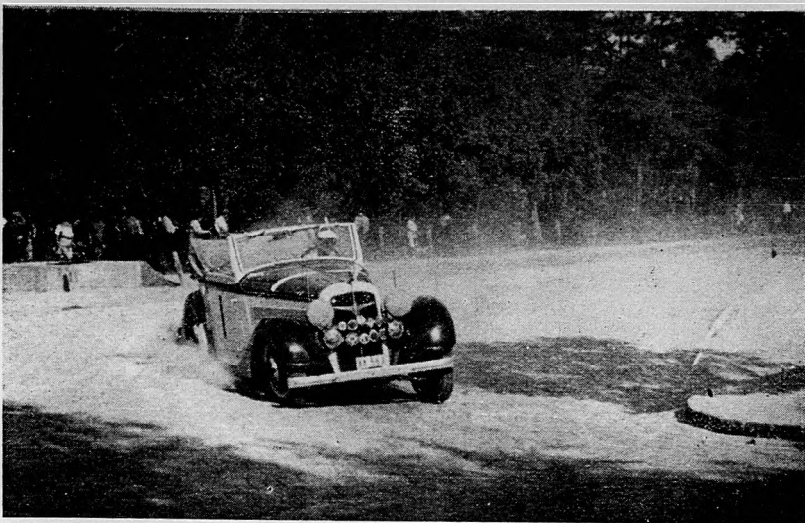
— Ne haragudjon, — mentegetőzik — ma szombat lévén, egy kicsit több a munkám, de az Autó-Moziornak mindig szívesen szakítok időt.

— Milyen az amatőr helyzete a profival szemben — érdeklődünk két telefoncsengés között.

— Igazságtalan — hangzik a lakonikus válasz.

— Miben látja az autósport fellendítését?

— Én több tényezővel képzelem a segítségét. Ezek közül első helyre az autóképviseltek versenyránti érdeklődését állítom, — rövid gondolkodás — előző kérdésére is ezzel válaszolhattam volna. A képviseltek mereven elzárkóznak minden támogatástól. Kérem, én erkölcsi támogatást gondoltam — teszi hozzá gyorsan — van egy-egy kiválasztott és ez nemcsak az anyagi, hanem az erkölcsi támogatást is felfalja. Az évi üzemanyag- és karbantartási költségem 3500—4000 pengő körül mozog. Ugyanakkor a kiválasztottnak egy fillérjébe sem kerül, sőt. Ez mind nem lenne baj, de amíg én két évig versenyzem egy kocsin, addig a profi mindig a legutolsó típusú kocsin startol. Talán még ezt is kiheveri az amatőr, de amikor verseny előtt tanácsért, esetleg karburátor-beállításért jelentkezik a képvisetnél, akkor máris észrevehető a nemtörődömség. — Fáradtan legyint. — Allítom, hogyha a profik... külön kategóriában indulnának, úgy nem öt, hanem huszonöt amatőr is starthoz állna. Mert így csak meddő szélmalomharc az egész.



Portfelhőt kavarr Kovács Kálmán Adler Trumpfja, amint vezetője belefarraltatja a kecskeméti körpályára egyik nehéz foduójába. Kerekein Cordatic.

— Kit tart jó autóversenyzőnek?

— Hartmann... Kozma... Festetics, de ki tudja, hogy mennyi vezetőképesség van elásva és az előbb mondottak miatt viem is tudnak a felszínre jutni.

— Mióta versenyez?

— 1934 októberében kezdtem az autóval, de már 1927 és 1928-ban is versenyeztem motorkerékpárral. Adlerommal meg vagyok elégedve, de mivel kocsimat először sporthoz vettem és csak aztán a munkához — amihez tökéletesen meg is felel, de versenyre már nem olyan gyors, mint az ideai sport-kocsik, bár a stabilitásban fölötte áll ezeknek. És hogy további kellemeset is mondjak, minden dicséretet megér a magyar Cordatic gumí. A Frontharcos tíraut előtt vettem egy garnitúra Cordaticot, a verseny után lefutottam 4000 kilométert és még a kecskeméti verseny után sem volt látható a legkisebb kopásnak a nyoma. Apropos, Kecskemét. Több ilyen sebességi versenyt kellene rendezni az unalmas óráversenyek helyett, úgy a nézők, mint a versenyzők érdekében. És ha már ennél a versenyzől tartok, újra vissza kell térnem a hibák sarkalatos pontjára, a képviseltek föltényes nemtörődömségére. Az Adlerom nem futotta ki azt, ami benne

volt. Nem volt ilyen versenyre beállítva. Hiába rohantam 70—80-as tempóval a kanyarokba, amikor nem bírta úgy az egyeneseket, mint a többiek. Ennek ellenére gyönyörű volt ez a verseny.

— Melyik versenyhez fűzi még szép emléket?

Rövid gondolkodás után — az 1935. Frontharcos Steyr 100-al, Dobogókő, Hármashatárhegy Adlerral, de volt már úgynevezett meleg versenyem is, az ideai frontharcos éjszakai szakaszán felmondták reflektorjaim a szolgálatot. A zuhogó esőben inkább csak sejtettem, mint láttam az utat. Egyszer csak egy éles fénynyaláb söpört végig mögöttem. Szerencsémre az utolsó pillanatban, mert pontosan az árok szélén robogtam... na de ez nem is érdekes.

— Jobban örülne, ha pénzdíjaknak lennének a versenyek?

Egy pillanatig sem gondolkozik, derűs szemé felcsillannak. — Egy kis serénynek jobban tudok örülni, mint... mondjuk, ötezer pengőnek.

— Mi a távolabbi célja?

— Tovább sportolni és bajnokságot nyerni saját erőmből.

Igy az amatőr úrvezető.

— ergyé —



Koenig

Eredeti PUCH
alkatrészek raktára
PUCH javítóműhely

Budapest, VI., Dessewffy-ucca 26. Telefon: 1-214-00



Előrelátó Ön?

Gondolt-e már arra, hogy egy-két év múlva javításra szorul a legjobb motorkerékpár is?

Az **ARDIE** alkatrészek olcsók.

Ha előrelátó, úgy a motor kiválasztása előtt kér egy alkatrész árjegyzéket.

az **ARDIE** alkatrészek olcsóbbak, ezért is vegye a legrégebbi német motorkerékpárgyár készítményét

az **ARDIE-t!**
K. BAUER TIBOR
 VI., IZABELLA-U. 98.
 Telefon: 1-209-12.

Fotóamatőr csak



filmet használjon
 Legolcsóbb! Legjobb!
 8 felv. 26 sch. Ára P 1'20
 Kapható minden jobb szaküzletben.

Guthrie (Norton), White (Norton) és Geiss (DKW) nyerte a holland T.T.-t, melynek leggyorsabb körét Ley (BMW) futotta

A hohlensteini Europa GP után hat nappal ismét tűzvonalba állottak Europa legjobb motorkerékpár versenyzői, akik a holland Tourist Trophy keretében ütköztek meg a 17,3 km-es gyors Drenthe cirkuin.

A 250-es csoportban a DKW menők beigazolták, hogy az Európa GP babérait egyedül a balszerencse ragadta el tőlük: a két DKW-krekk Geiss és Winkler startolt a célig az élen nyargalva játszi könnyedséggel nyerte versenyt az Európa GP-győztes Tyrell-Smith (Excelsior) előtt, akit a 128,9 km-es körrekordot futó Geiss 124,8 km-es összátlagával kerek hét és fél perccel előzött meg. A 350-es kategória a gépgép mellett 132,9 km-es rekordátlaggal célba futott pompás Norton-kettős White és Frith zsákmánya volt, győzelmüket Newman (Velocette) és a belga Charlier (FN) csak megnehezítették, de kétsége pillanatig sem teheték. Az 500-as kategóriában rendkívül heves volt a küzdelem. Start után Müller és Steinbach a két német DKW-menő fekként az élen a Norton-krekk Guthrie előtt, aki a 2-ik körben az éltre küzdötte magát. Müller azonban elemében volt, ragadt az angolhoz és a 4-ik körben ismét átvette a kommandót, bár Guthrie előtt csakhamar meg kellett haljnia, aki irtózatos tempót diktálva, a 9-ik körig 20 mp-es egérrúra tett szert. Müller a 9-ik körben tankolt, de néhány gyors kör után megint csak 30 mp választotta el Guthrietől, aki végül is 137 km-es átlaggal biztos győzelmet aratott, míg Müller az utolsó előtti körben kénytelen volt feladni 2-ik helyen a versenyt. Ugyanebben a körben márkatársa, Steinbach, az 5-ik helyen adta fel láncszakadás miatt a küzdelmet. Pompás versenyt futott a BMW vezető Ley is, aki a verseny elején balszerencséje miatt a 20-ik helyre esett vissza, hogy végül is egyik rekordkört a másik után futva — leggyorsabb kör-átlagja 146 km! — „Ginger” Wood (Norton) előtt a második helyen fejezte be versenyt.

A verseny részletes eredményei a következők:

250 km-ig (18 kör = 311,4 km): 1. Geiss (DKW) 2:23:04,3 mp. Átlag 124,8 km. Rekord. 2. H. Winkler (DKW) 2:29:59,2 mp. 3. Tyrell Smith (Excelsior) 2:30:38,1 mp. — 19 induló, 8 befutó.

350 km-ig (20 kör = 346 km): 1. White (Norton) 2:29:18,1 mp. Átlag 132,9 km. Rekord. 2. Frith (Norton) 2:29:18,4 mp. 3. Newman (Velocette) 2:31:17 mp. 4. Charlier (FN). 5. Thomas (Velocette). — 29 induló, 11 befutó.

500 km-ig (24 kör = 415,2 km): 1. Guthrie (Norton) 2:53:33,1 mp. Átlag: 137 km. Rekord. 2. Ley (BMW) 2:58:33,3 mp. 3. G. Wood (Norton) 3:01:30,1 mp. — 22 induló, 7 befutó.

A versenynek két nálunk is jól ismert bécsi résztvevője volt Illichmann (Alpha) és Cerny (AJS) személyében, akik azonban a gyors háromszög-pályán az utolsó helyektől sohasem tudtak megszabadulni.

Eyston, az amerikai „Salt Flats”-on tanyázó jeles angol versenyző „Speed of the wind” nevű speciálkocsijával 261,517 kilométerre srofolta fel saját, tavaly felállított 256 km-es órerekordját, Eyston sikerrel ostromolta meg Denly társaságában a 24 órás világrekordot is, melyet 13 közbenső világrekord felállítását követően 239,821 km-es átlaggal adott át a multnak. Eyston és Denly rekkenő hőségben végrehajtott kísérletük során órákig váltogatták egymást a volánánál.

Hat liter 100 km-kénti fogyasztás mellett hatalmas teljesítményt csak az angol

Austin

kisautó biztosít.

Modern üzletembereknek nélkülözhetetlen.

Vezérképviselőt:

BRUCK, Jókai-utca 21

DRÁGA a villamos JÁRJON motoron

Javíttasson

GOLDMANN-nál

Budapest, VI., Ó ucca 47.

Bármilyen gyártmányú motorkerékpárt

olcsón, gyorsan, garanciával **JAVITOK**

Olajok és eredeti alkatrészek raktáron.

Uj és használt gépek olcsón, előnyös fizetési feltételekkel. Douglas és AKD képviselőt.

Cserépfalvi, Lovag ucca 2. Tel.: 1-159-57

Csuszik a volán, ez már ok **BOK**

Meggátolja ezt a BOK bőrvonatot a kormányára. Díjmentes próbadarab.

Autó, motor **kesztyűket** legjobban

OTTENREITER-nél szerzi be

Petőfi Sándor u 3. (udvarban) T. 1-897-81

ALKATRÉSZEK autó,hoz, motorkerékpárokhoz és felszerelések

MÁVAG-MERCEDES-BENZ-hez

BAK GYÖRGY

VI., Jókai tér 7. Tel: 1-120-46.

MOTOROLAJ

LARDOLINE

RICIT

200 km-t futott FZ ol-dalmotor ajándékron **ELADÓ**
FRISS A. VI, Jókai-tér 8, II.

Mi újság?

— Az FTC augusztus 16-án rendez meg autók és motorkerékpárok részére 470 km-es távon az összes résztvevők számára egyöntetűen 60 km-ben előírt útlaggal bajnoki futárversenyét. A verseny startja reggel 6 órakor lesz az új balatoni úton a Kamara-erdőnél, ahonnan a versenyzők Siófokot áthaladva, a Balaton megkerülésével Veszprémbe, majd Tatatóvárosra át a bécsi útra futnak, hogy végül is az élespart dőlben 2 óra körül elérje a Dobogókőn lévő célt. A verseny nevezési zárata augusztus 12-én van.

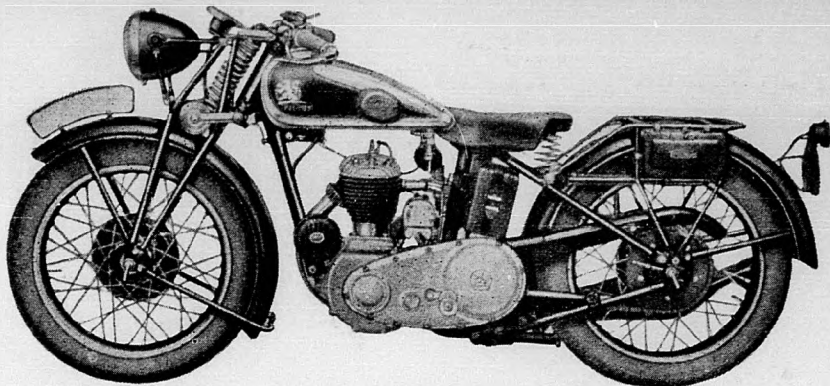
— *Milyen verseny lesz még augusztusban?*

— Augusztus 2-án a KEAC és KAMC emléklapoktúrárt rendeznek. Ugyanaznap délután a KEAC salakpályaversenyt is rendez.

Augusztus 9-én rendez a BMYC a hagyományos Budapest—Vác mótorecsónak versenyt.

— *Más hír, Hébli úr?*

— Akad! a Vacuum Oil Co. rt. tisztviselőinek sportegyesülete július 25-én avatta fel gyönyörű új „Vajda Árpád üdülőjét” a népszigeti Dunaparton. Ugy a dunai terasz, mint a park fényárban úszott, amikor a száz főt meg-



A pompás vonalú 500-as TWN masina ára Bosch felszereléssel és sebességmérővel 1870.— P. Valóban olcsó.

haladó sportkedvelő tisztviselői kar avatási lakomáját ülte.

— *Hallom, kirándulást szervez az angol Austin-klub Budapestre?*

— Ugy van! Az angol autóstársadalom érdeklődését országunk már régóta vonzza, egyre máásra keresik fel a „bju-tifil” Budapestet. Most értesültünk arról, hogy az angol Austin Klub, mely Anglia legnagyobb autós márkaklubja, bejelentette egyik csoportjának budapesti látogatását. Augusztus 3-án érkeznek Budapestre az angol Austinosok, számszerint mintegy negyvenen, hogy a nálunk is elszaporodott Austin-tulajdonosokkal felvegyék a baráti kapcsolatot.

— *De mi az, Hébli úr, hogy gyalog jár?*

— ?... Ja, vagy úgy! Szerkesztő úr már megszokta, hogy éktelen nyikorgással, zörgéssel, csikorgással érkezem kocsimmal a Tátra-utcába, de a tegnapi nappal megszűnt ez a muzikális állapot!

— *Eladta talán azt a négykereki verklit?*

— Ellenkezőleg, csak még most tartom meg igazán. Ugy történt, vettem egy kisüveg grafitos csodaszert és egy kis kezelés után beállott ez a paradiicsomi állapot. Sorra vettem a rugókat, fékrudazatot, kormányművet, a megrokkant, rozsdás karosszériát és mindazokat a pontokat, ahol csak befészkelheti magát ennek az idegesítő zajnak a forrása! A siker 100%-os. Még csak annyit, hogy Coligraphitnak hívják ezt a csodaszert. De ha már a gourmand dolgoknál tartok, beszámolok még a TOLEDO ACELHAZ-ról is. Kizárólag az igényes acélfogyasztók részére épült a Visegrádi és Wahrmann-utcák sarkán ez az üzletház, mely külsősegeiben is magán viseli azt a modern szellemet, mely a felfelé ívelő automobiliparnak megfelel. A számtalan fajta és az automobil szerkezetében felhasználásra kerülő nemesacél mellett egész kiváló különlegességét képezik a készen edzett „autórugó acélszalak”, melyeket beépítésre kész állapotban árusítanak.

— *Brávó, Hébli úr, ma elemében van.*

— Köszönöm a bókot és ezért hálából még elárulom K. Bauer Tibor Győző cég titkát. Az Ardie-vevők nemcsak azért veszik meg ezt az egyre népszerűbb motorkerékpárt, mert jó, hanem azért is, mert a leleményes főnök megmutatja a vevőnek az alkatrész árjegyzéket. Ezek után — ha a motoros tétovázott is — úgy aláírja a kötlevelet, mint a vöcsök. A titok nyitja: a hihetetlen olcsó alkatrészek. Mielőtt búcsúznék, még egy kis

közönlivalóm lenne. A Veres és Senei cég a gruvizáson — gumi futófelületi mintavágáson — kívül csúszásmentesítő recézéssel is foglalkozik. Az általuk végzett recézés szinte láthatatlan, ennek ellenére a fékhatás és a csúszásmentesség tökéletes.

— *Hallom, Kozma indul az Alpenfahrtton?*

— Ugy van! Abt István társaságában kelt útra montekarli győztes Fiat-Balilláján Kozma Bandi. Első útjuk Torinóba, a Fiat-gyárhoz vezet, majd résztvesznek a svájci Alpenfahrtton, ahonnan Németország bekalandozása után térnek vissza.

— *Az egész szakma tele van a „slum” szó magyarázatával! Szóljon hozzá, Hébli úr!*

— Új szó ez egy a rég felismert és hatásaiban félelmetes fogalomra! A „slam”, gyűjtőmegjelölése mindazon izapos és ragacos lerakódásnak, melyek üzemközből az autólajban képződnek. Szerencsére az elnevezéssel együtt jár ezeknek a zavaró tényezőknek kivonása az olajból. Ma már végre van „slummentes” olaj, az „új Mobiloil”, melyből a „Clearosol”-eljárással az összes slumanyag kivonatot. Az új Mobiloil slummentessége biztosítja a kisebb olaj- és üzemanyagfogyasztást, a jobb kompressziót, de számottevő más előnyeivel is előnyben részesül az új Mobiloil.

Az eladási statisztika
második helyén
egy év alatt
a kardános

ZÜNDAPP



Vezérképviselő:

PAJOR IMRE

VI, Jókai ucca 28

ZÜNDAPP

Felélős szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ.

AIR FRANCE

repülőgépei

4 világrészben,

87 városban,

29 országban

naponta 40.000 kilométert repülnek.

Utas, csomag, posta.



AIR FRANCE

BUDAPEST, YÖRÖSMARTY TÉR 2

Telefon: 1-827-23

GLADIATOR PENGE VEZET!

Kilométerjelzők

sebességmérők, autórak javítóműhelye

Schwarz Testvérek szakórások

Budapest, VI., Podmaniczky-u. 59. Tel. 1-296-24.

Megérkeztek a legújabb típusu

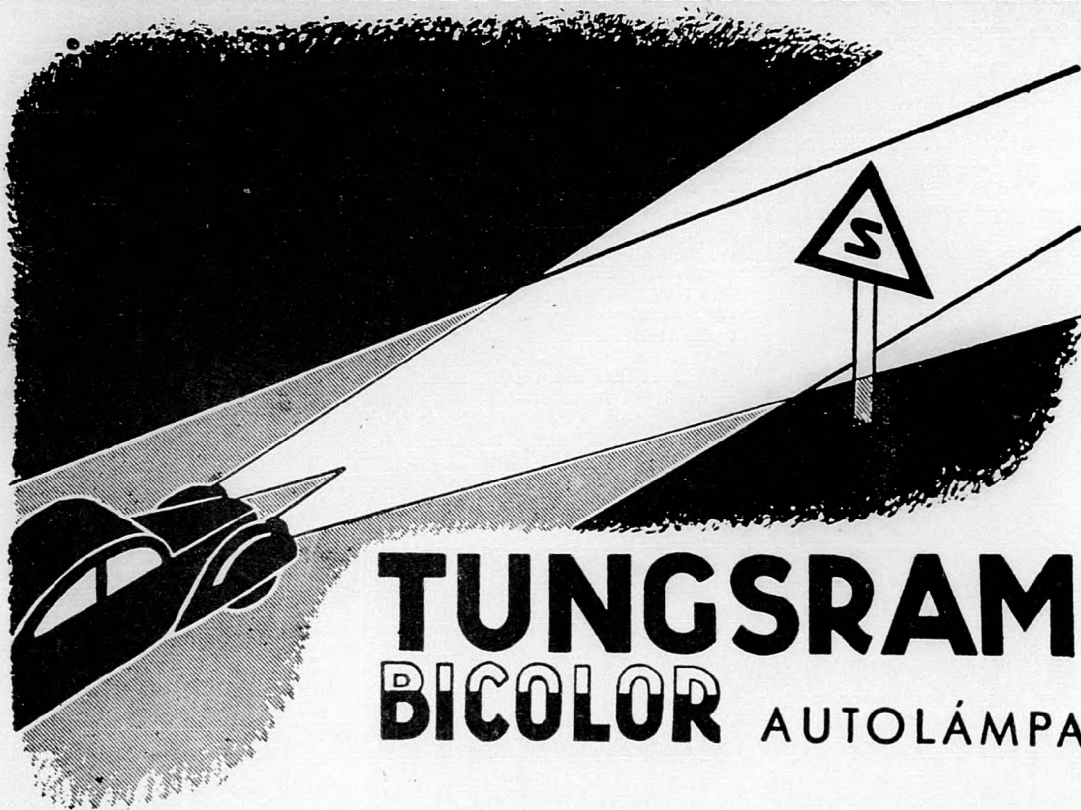
ERŐSITETT

JOHN BULL

**MOTORKERÉKPÁR
KÖPENYEK**

Tekintse meg és kérjen árajánlatot

BIRÓ JENŐ VI. LISZT FERENC TÉR 2



TUNGSRAM
BICOLOR AUTOLÁMPA

Fehér távfény, sárga közelfény.