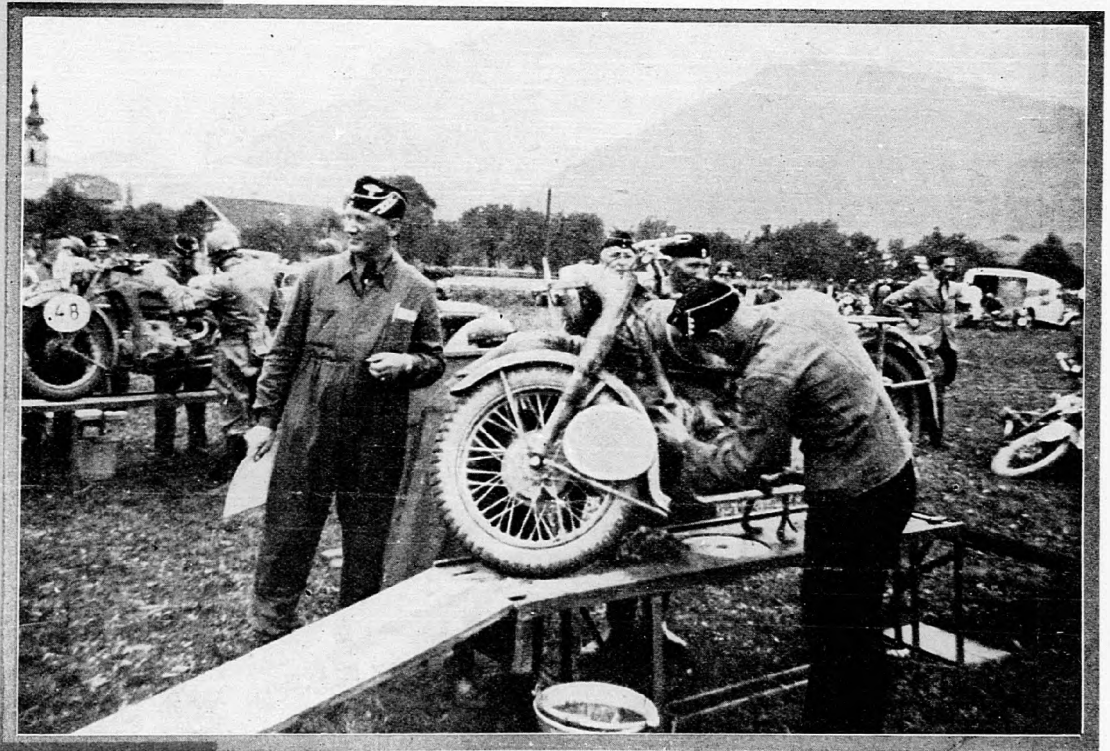


AutóMotor



BMW — aranyérem!

A Hatnapos Triál záróakkordja a résztvevő gépek felülvizsgálása volt, amit külön erre a célra készült padokon végeztek el. Képünkön éppen Kozma Endre BMW-jén regisztrálják a plombák sértetlenségét, ami a sokszoros magyar bajnokot az értékes aranyéremhez juttatta.

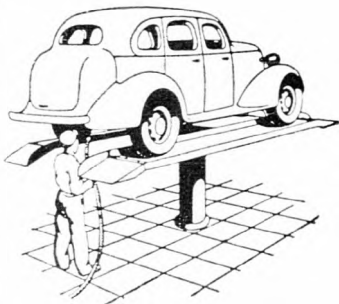




Ugyan ki akarná sajátmagát megnyírni?

Végeztesse szakemberrel kocsija kenését

Kocsijának rendszeres és szakszerű kenése megtakarítást, kényelmet és biztonságot jelent. Emellett a költségek igen alacsonyak.



Tegyen próbát ott, ahol
ezt a jelet
látja:



SHELL KŐOLAJ R.T. BUDAPEST
SHELL KÜLÖNLEGES KENŐSERVICE

Előgyújtás

Megszoktuk már, hogy napilapjaink jobb sorsra érdemes hasábjaitak különös előszeretettel szentelik a motor-kerékpár-balesetek vértagyaszító feltárlásának. Úgy véljük, nem csalódnunk, amikor megállapítjuk azt, hogy ezen haszontalan magvetés a szenzibilisebb lelkületű olvasók táborában máris kövér kalászba fakadt. A nyájas olvasó számára széles ívben az úttestre zuhanó motoros nyomdafesték-illatú meséje sikeres rezonanciát ébresztett a minap egyik reggeli lapunk „Ezt írja az Olvasó” című rovatában, ahol stilszerűen a nyájas olvasóknak egyik kevésbé nyájas változata főrmédt rá Bánfalvy Szilárd úr személyében ez-ideig szokatlan tónusban, bántó általánosítással a tízezernyi magyar motoros gárdára, melynek ma oly sok tagja katonazubbonyban üli meg motorját. „Megfordultam egy motoros után...”, ez a főrmédvény címe, megszületésének pedig egyetlen indító rugója, hogy Bánfalvy Szilárd urunk nyilván egyéb, a magyar nemzet számára hasznosabb elfoglaltság hiányában csakugyan megfordult egy motoros után...

A Bánfalvy Szilárd úr „hátra arca!” nyomán megindult tollforgatás kétes értékű eredményét elolvasva, őszintén sajnáljuk Bánfalvy urat merész elhatározásáért, miszerint megfordult egy valódi, élő motoros után! Mert képzeltük csak el, mit látott? No, nem azt, amire első pillanatban gondolunk, távolról sem azt! Sőt éppen az ellenkezőjét! Ő a szóbanforgó motoros „arcélet” pillantotta meg! Ez a pillantás azonban elég volt Bánfalvy Szilárd lélekbuváró szemének ahhoz, hogy írásban fektesse le véleményét: Szerinte motorosunk

„nem volt humanista műveltségű lélek. A testtartásában és arcéleben, a tekintetében és a fogai fölött feszülő alsó arcfél áruló ridegségében“

derék megfigyelőnk az ú. n. sofőr típust fedezte fel!

Anélkül, hogy az esetleg valóban nem humanista műveltségű lélek arcéleben taglalásába bocsájtkoznánk, le kell szögeznünk, hogy például a robogó vonatból előre kitekintő Bánfalvy urunk arcvonásainak humanista jellegét is minden bizonnyal alaposan összekuszálná a légáram, melynek a motoros arca kétségtelenül jobban ki van téve, mint például az ucca közepén morfondírozó gyalogosé... Ennek leszögezése mellett pillanatig sem vonjuk kétségbe azt, hogy a motorosok zöme ú. n. kisember, aki azért jár motoron, mert teendői elvégzésére szüksége van a gyors közlekedési eszközre, autóra pedig nincsen pénze, annak ellenére sem, hogy az autók már „be-létszkelődtek” Bánfalvy úr bizonyára nem irigylésreméltó „kedélyvilágába”, sőt, — lepődjünk meg! — legmagasabb megbocsátását is „kiérdemelték”! Ezzel szemben a motorkerékpár számára „módfelett ellenszenves jelenség” továbbra is,

„a zakatoló gépek élharcosa, a gépkultúra szájakodó, levegőt és stílust rontó, gázoló és tapintatlan reklámja“.

melynek vezetője, szószó szerint idézünk:

„korlátoltságában és együgyűségében a legnagyobb veszedelmét jelenti az emberi kultúrának“.

amint „arcátlan fölényel” néz végig rajta... Már mint Bánfalvy urunkon! Pedig az a motoros, akinek bőrruhája vagy overallja beteghez siető orvost, munkára menő mérnököt, vagy kenyeret tisztességes munkával megkereső iparost, vagy gyári munkást takar, még nem is ismerhette humanista Bánfalvy urunk konkluzióját:

„Ez az embertípus az, amely a civilizáció nyomán tenyésztett ki és legnagyobb ellensége a kultúrának“.

Nesze neked szegény motoros! Szerencse, hogy ez csak Bánfalvy uramék véleménye, akik nem tudják, hogy a nyugati államokban több millió motorkerékpár fut, mely a kisemberek olcsó közlekedési eszköze, hűséges kenyér-

kereső bajtársa, kultúrát fejlesztő túrpartnerere, a hadseregeknek pedig fontos harci segédeszköze!

Nem, a korszerű szociális érzékkel átitott Bánfalvyak ezt nem akarják tudni! Már pedig, ha Bánfalvyéknak nem tetszik a motorkerékpár, úgy jöjünkban áll minden egyes motorkerékpáros részére autót, esetleg repülőgépet vásárolni, avagy az őserdőbe elvonulni, ahol a motorosok nyilván nem fogják kiadós töprengéseiket megzavarni... Egyik áldozatkész motorkerékpár kereskedőnk, a Bánfalvyak élharcos egyénisége, Bánfalvy Szilárd úr részére máris hajlandó a nemes cél érdekében a minél távolabbi útra egy jól nevelt motorkerékpárt bocsájtani nb. rendelkezésére!

Szerencsés utat tehát jó Bánfalvy Szilárd! Addig azonban, amíg útra nem kél, kérjük, ne forgolódjon az úttesten motorosok után, mert a következő motoros, akinek útjátában háttal állva ügyeleg, majd meg találja még mondani önnök véleményét az uccán bámész-kodó, figyelmenlten gyalogosokról... Azi pedig nem kívánjuk Önnök igen tisztelt Bánfalvy úr, úgyis mint nyájas olvasó!

*

A KMAC és a magyar motorsport célkitűzései csak a legtrikább esetben fedik egymást. Ennek megfelelően, ami balszerencse a motorsportnak, az szerencse a — KMAC-nak... Úgy látszik már az Apponyi-téren sem titkolják ezen visszás együttélést és a KMAC a tihanyi körverseny lemondását a cégeknek tudtal adó levélét is ennek az állapotnak figyelembevételével emígy vezette be: „Van szerencsénk...” — már mint tudomásul hozni a verseny lemondását! Mint mondottuk, motorsportunkra a vis majorok és vis minorok súlyos csapást, a KMAC-ra pedig szerencsét hoztak... Valóban szerencsés a KMAC: vis major folytán mentesülve az alibiként rákényszerülő versenyrendezésektől, a motordörgéstől mitsem zavartatva végezheti el többek között a tavalyi bajnokság — díjkiosztását!

De siessen ám vele! Mielőtt megjön a — miniszteri biztos!

HORVÁTH JÁNOS

IX, SZVETENAY U. 4
TELEFON: 132-756

„TRIO“

ÁUTÓ- ÉS GÉPJAVÍTÓ

AUTÓ- ÉS GÉPALKAT- RÉSZEK GYÁRTÁSA

A WERNDL-PUSKÁTÓL A STEYR-KOCSIIG



HETVENÖT
ESZTENDŐS
A STEYR-GYÁR

A 18-ik század végén, mikor Steyr városának kovácsai belekóstoltak a kézifegyver-gyártás fortélyos tudományába, valamennyiök közül kitűnt Leopold Werndl, aki szorgalmával és hozzáértésével csakhamar Steyr legelismertebb fegyverkovácsává küzdötte fel magát. Fia, Josef Werndl találta fel 1867-ben a hátültöltő puská legegyszerűbb és egyben legmegbízhatóbb típusát, a híres „Werndl-puskát”.

Az elmúlt évszázad második felében Steyr szállította a fegyvereket Német, Francia- és Magyarországnak, Romániának, Szerbiának, Görög- és Törökországnak, Montenegrónak és Portugáliának, a tengeren túl Chilének, Kínának és sok más államnak. Steyr lett csaknem az egész világ fegyverkovácsa, a steyri munka világhírt szerzett!

Steyr sikerének titka két okban rejlett: a precíz munkában és a generációról generációra szálló kifinomult anyagismeretben, melyhez az egyes nyersanyagok kívánta célszerű megmunkálási mód kidolgozása járult hozzá. Az összes alkatrészek mérete és minősége feltétlen hajsziára azonos volta, az egyes alkatrészek azonnali kicserélhetőségének lehetősége, a gondos és precíz munka, ez volt Steyr fegyveriparának kezdetől fogva átütő sikert aratott alapelve!

Es e téren ma sem változott semmi! A fegyvergyártásban jól bevált alapelveket alkalmazzák Steyrben az automobil- és kerékpár-gyártásban is. Pre-

ciózios pontosság a munkában, a nyersanyagok gondos megválasztása kellett szánynya a szállóigét: Steyranyag — fogalom!

Steyr azonban féltve őrzi nimbuszát: a kocsik alkatrészei csaknem utolsó darabig a Steyr-gyárban készülnek.

A Steyr-kocsik hazája az országot, mely egyben legelőszérűbb próbapad-juk is! Aki járt már az erdős Stájerország gyönyörű völgyeiben, aki megmászta már Karintia, Salzburg és Tirol alpesi hágóit, mindenütt találkozott Steyr-kocsikkal, melyek hála erőtartalékuknak, a legnagyobb könnyedséggel gyűrték le az alpesi utak szinte elképzelhetetlen meredélyeit!

Steyr dicsőségére válik, hogy mint Európa egyik legelső automobil gyára, már 1918-ban hathengeres kocsit épített. Es ha már a multban kalandozunk, emlékezzünk csak vissza a híres Steyr „Typ XII.”-re, mely a Steyr lengőten-gely szériában történő beépítése révén méltán került az 1926-os esztendő autókiállításain az érdeklődés középpont-jába! Es emlékezzünk csak vissza Dr. Porschenak a Steyr-gyár közeléké-ben végzett munkájára, a Steyr „Typ XXX.”-ra, melyet már 1932-ben ú. n. „Feringang”-al építettek meg... Azután jött 1934 forradalmasító szenczácója, a 32 lóerős, 4 hengeres Steyr „100”, mint a szériában épülő áramvonal-karosszériák úttörője...

Gyártási csúcsteljesítmény-számba megy az évtizedek praktikus tapasztalataiból született Steyr „220”, nem-

különbén a Steyr „50” nyomdokain épült Steyr „55”, a legkorszerűbb kiskocsikonstrukció, mely tágas férőhely-vel és magas teljesítményével a közép-kocsit képviseli a kiskocsik — árkaté-góriájában!

Steyr munkálkodása az autókonsztrució fejlődésének lépcsőjén az első szé-riában gyártott hathengeres motorral, a Steyr lengőtengely és az áramvonal-karosszéria szériában való alkalmazása révén kétségtelenül fontos lépcsőfok-okat jelentett.

A legsúlyosabb világgazdasági vál-ság éveiben, mikor az autópár oly súlyos napokat ért meg, Steyr gyű-mölcöző munkaközösségre lépett az Austro Daimler—Puch-gyárakkal, melyek 1934 január 1-én mint az egykori Ausztria legnagyobb gépjármű gyárai, egy konszernbe tömörültek.

A békegazdálkodásra való áttéréskor az Austro Daimler-gyár a gépkocsi-építés terén szerzett értékes tapasztala-tait ismét felhasználva, a 25 lóerős könnyű kocsitól a híres 120 lóerős ADR-ig, olyan kocsitípusokat hozott ki, melyek méltán keltettek világszerte osz-tatlan elismerést.

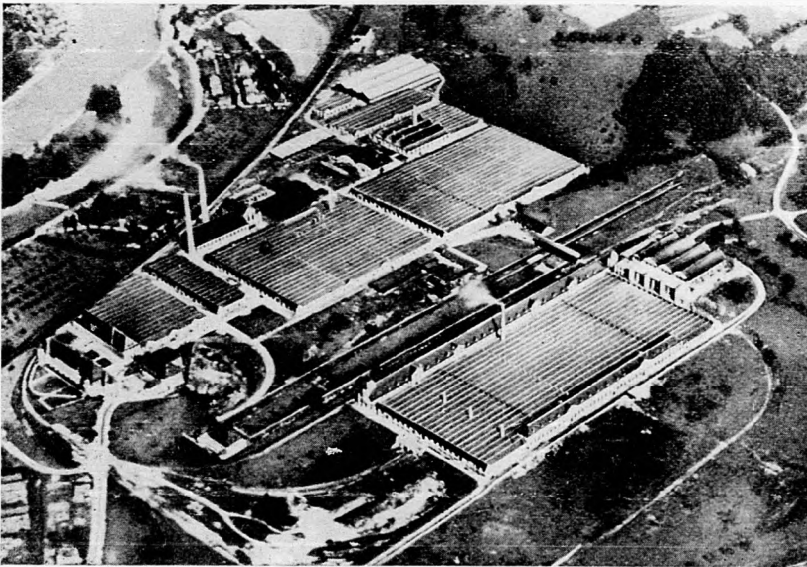
Az Austro Daimler-gyárral párhuzamo-san a Johann Puch által 1899-ben alapított gráci Puch-művek is csata-sorba állították felkészültségüket és Közép-Európa motorosítása terén való-ban hervadhatatlan érdemeket szerez-tek.

A Johann Puch által alapított kerék-párgyár már a század első évében, 1901-ben felvette gyártási programjába a motorkerékpárok előállítását. A 2.5 lóerős egyhengeres masinát 1906-ban kéthengeres típus követte, mely ver-senysikerei, főleg az 1906. évi Gordon Bennett versenyen a legerősebb angol és francia konkurrencia fölött aratott győzelmé révén világhírré tett szert.

Az 1923-ban szabadalmaztatott iker-dugattyús Puch konstrukció révén a gráciak a háborút követő években is megállták helyüket, a versenypályákon és országutakon egyaránt, a legerősebb nemzetközi konkurrenciával szemben is.

Senki sem vonhatja kétségbe, hogy az S4 típusú 250-es Puch-modell ma a világpiac leggyorsabb és legmegbíz-hatóbb kompresszornélküli kétütemű masinája. A 200-as Puch-modellek igénytelen, olcsó üzemük révén ezeket és ezeket kapcsoltak be a motorizá-cióba.

A Steyr—Daimler—Puch konszern gyártási produktumainak bírlatánál mindig a hagyományos megállapításra jutunk: ezek a kocsik és motorok, melyek a technikai fejlődés legmagasabb fokán születtek meg, mindig magukon viselik a tradicionális steyri munka utólréhetetlen minőségének évszázados patináját!



A Steyr-gyár madártávlatból nézve.



mindenütt az országban

A minimalist line drawing of a landscape. On the left, a tall, thin tree with a cloud-like top stands vertically. A winding road curves from the bottom left towards the right, with a small car icon on it. The drawing is composed of simple black lines on a white background.

VACUUM OIL COMPANY R.T.



Pompás sikereket fejezték be a Zündapp-menők a 2365 km-es Hatnapos Triált. Képünkön a 600-as oldalkocsis Zündapp-menő Grenz „repsz” az erdők-hegyek ülén a győztes úton az aranyérem felé.

HOGY IS VOLT CSAK...?

Ma Endre elmondja a Hatnapos Triál elvonulásán át a németek győzelméig

színeink szegélyezték. Gépvételnél a masinák bekerültek a sátorgarázsokba, ahonnan csak 15 perccel a start előtt lehetett kitélni őket, a napi program lefutása után mindig ugyanoda kerültek vissza.

— Startnál magukat a versenyzőket is volt alkalmam alaposabban szemügyre venni. Hiányos felszerelésünk, főleg a ruházatban, volt szembeötölő, bár az egyik angol zoknijában és felcipőben, de mindenesetre vízhatlan overalban vágott neki a triálnak! A reggelenkénti elstartolás mindig percenként, kettővel történt, előtte 15 perccel megafon szólította az egyes versenyzőket és igen kellemesen lepott meg, mikor gépet a vonalhoz állítva, a megafon barátságosan magyarul rámköszöntött: „Jó reggelt kívánok!”

— Az előirt átlagok 50 km. körül mozogtak, kivéve az utolsó napon lefutásra kerülő Autobahn-szakaszt, ahol 80-as átlagot kellett 6 nap megpróbáltatásai közepette lehervadt gépeinkből kihozni! Ez a szakasz volt egyébként 1 ó. 20 p. idejével a leghosszabb kontrollszakasz, az ellenőrzőállomások átlagban 1—1 óra körüli távolságokba működtek, de azért volt 8 perces szakaszunk is! A terepszakaszok nehézségeit nem lehet elég hűen leírni: láttunk árkokban gépeket szétnyílni és gombócszerűen összegyűrődve... Nem volt versenyző, aki ne szerelt, ne dolgozott volna útközben... Az egyik olasznak lezuant lánceburája felébe hasította gumiját: ott tördelte kezét az árokszélen, szörnyen kétségbeesve hajtogatta: Duo punto...! Duo punto! Csak két pontja volt és most oda minden!... Másutt egy szétnyílt hátsókerék borzongatott: a küllő nélkül maradt kerék kiesését csak a — sárhányó akadályozta meg!... Láttunk olyan versenyzőt, akinek a gép kormányán végzett spontán kézenállását a 6-ik nap terepszakaszán, tornaünnepélyen frenetikus taps jutalmazta volna. Volt itt súlyemelés, dagasztottuk a mocsarakat, bujósoktunk az erdők fái között, másztunk fát és falat, olyan akadályversenyt varrtak a nyakunkba, hogy életünk végéig sem felejtjük el! Voltak esők is, de ebben, legalább is hírhedt salzburgi viszonylatban, aránylag szerencsések voltunk! A versenyzők teljesítményével vetekedett a zárókocsi teljesítménye: ez a kétüléses Opel terepjáró sportkocsi volt az egyetlen autó, mely két oldalán fehér zászlókkal a verseny teljes útvonalát méterről-méterre végigfutotta! „Alle Achtung!” — mint ahogy a német mondja...

— Az ötödik napon Tirolban kalandoztam és soha nem fogom elfelejteni, mennyi drukkot állottam ki a szögdefektek rémcitől... Rengeteg volt a szeg az úton, ezek azonban nem négylábúaktól, hanem a derék tirolek bakancsaiból származnak... Dícséretére válják kitűnő Continental gumijainak, annak ellenére, hogy 6—8 szeg is hűztam ki hátsó gumimból, egyetlen egyszer sem kellett gumidefekt miatt szerelnem. Az első három versenynapon igyekeztem, gyorsan menve, időt tartalékolni, amire annál inkább szükség volt, mert a rossz úton, gyári utasításra, fantasztikus magas guminyomáson futva, úgyszólván az ületből kirándult teljesen szériamasinámom utána kellett húznom a csavarokat. A

Itt ülünk megint a kávéházi asztalnál Kozma Endrével, ahol nem is olyan régen az Európa, majd Svéd Grand Prix izgalmas élményeiről számolt be. Akkor internacionális mezőnyben elért előkelő helyezések, ma? — a Hatnapos Triálban ugyancsak BMW gépen nyert aranyérme követel nyomdabeszédet és — dupla nyakokat! Amit utolsó eséppig ki is érdemelt és ki is — ivott.

Megindul a beszéd. Az aranyérem még a máskor szükséges Bandi barátunkat is szónokká avatja. Lelkes, színes szavak szárnyán szállunk vissza Salzburgba, a 2365 km-es „nagy triál” kiindulópontjába, a gépvételhez, ki a salzburgi városrész főterére, a hatalmas sátorgarázsokhoz, ahol Európa triálversenyzőinek elitje adott egymásnak randevut.

— Megkapó képet nyújtottak a gépvételnél a sárgatáblás zöldesszürke színű BMW masinák glédába sorakoztatott tucatjai, a pompás sportkocsik, nemkülönbön a terepjáró autók rajai, melyek mind a rendezőség rendelkezésére állottak. Így azután már lehet rendezni! De ment is simán minden, maga Hühnelein tábornok két napon is kijött a legrosszabb terepekre!

— A gépvételnél kétféle plombával látták el a masinák alkatrészeit. Drótplombát használtak például hengerchúzás kísérlete ellen, míg a piros festékjelzéssel még a transzformátorok kieserését is lehetett jelölni. Hiszen a verseny végén a piros festékjelzést reagens folyadékkal kenték be, mire az lékes színt játszott... Nem lehetett „hamukálni”...

— Érdekesség a gépvételnél? Az alig fél méter nyomtávú angol oldalkocsis gépek mellett legjobban egy Puch-masinára szerelt Burges-hangtompító ragadt meg, melynek nyílása három fecskefarokban végződött. Csendes és mégis erőteljes hangja volt a motornak! Általában? Az angolokat sok praktikus felszerelés jellemezte, de mindenről meglátszott az egyéni kivitelezés, a házi barkácsolás bélyegét rögtön fel lehetett ismerni. Ugyanez állt az olaszokról is azzal a különbséggel, hogy a találmány, amit csak lehet, piros színen vonultak fel a versenyre! A németek praktikus konstrukcióit mindig bizonyos egyöntetűséggel párosult pedáns gyári munka jellemezte. Minden ország versenyzői más-más színű startszám táblával indultak, a mi vörös tábláinkat nemzeti

»E.W.« irányjelző
OLCSÓ
MEGBIZHATÓ
MINDENÜTT KAPHATÓ

Képviselet: **Ungár Gyula Budapest**
 VI., Horn Ede-u. 18. Telefon: 112-541

A Zündapp-menők aranyérmekkel megakadályozták be a szezon legnehezebb megbízhatósági versenyét, a Hatnapos Triált. Képünkön a hibapontmentesen aranyérmet nyert Zündapp vezető Zimmermann látjuk a Triál egyik köves terepszakaszán



verseny második felében természetesen ezzel már nem kellett bajlódnom és a rettenetes útvonalok közepette kibukkanva a fenyveserdőkből, egyre több és több pillantást reszkirozhattam a hófödte sziklaóriások, havasi legelők, zúgó patakok feledhetetlenül csodás világának!

— Egészen különös szint vitt természetesen bele a versenybe az egyre fokozódó politikai feszültség. A verseny folyamán természetesen mísem látszott, de a napi penzumok befejezése után, internacionális csoportok verődtek össze a világ sorsának megvitatására... A 3-ik napon „megbízható értesülések” robbantották fel a bombát: Az angolok le fogják vonulni! A 4-ik napon hiába vártam startpartneremet, egy Arles angol: nem jött... Egyedül startoltam! A létkör izzó volt, nőttön-nőtt a feszültség: az 5-ik napon a mindössze 4 hibaponttal terhelt angol nemzeti csapat sem jelentkezett a startnál... Aznap, Tirolból jövet, szembetalálkoztunk az angolokkal: Stráje felé tartottak... Pedig a Führer háború kitörése esetére, kísérettel szabad elvonulást biztosított számukra... Ezzel a BMW és DKW menőkkel rekrutálódott hibapont nélkül álló német nemzeti csapat meg is nyerte a versenyt, mint hogy az olasz nemzeti csapat oldalkocsis menője egy főben akaratlanul megfűrődve, késése miatt büntetőpontokat kapott.

Halljunk azonban valamit a magyar versenyzők szerepléséről is!

— Hát igen. A miénk: Lukavecz új, bejáratlan géppel indult, slusszkábele csúszott ki a lámpafejéből és 38 km. lefutása után feladta a versenyt. Döry is balszerencsével küzdött, mindössze három és félórán át volt versenyben. Még pechebb volt Pathó Gyula, akinek a 4-ik napon mindössze 2 ponttal terhelt, oldalkocsis kimererülő esővei törtek el. Érdekes, ugyanígy járt az olasz Luigi Güera is! Az oldalkocsis menőket illetőleg, mint már mondtam, legjobban az angolok imponáltak, akik alig fél méter nyomtávú oldalkocsis masináikkal roppant fürgén mozogtak a nehéz terepeken is. És ami érdekes, utasaik alig-alig dülnek...

Kozma Bandi legizgalmasabb versenymozzanata iránt érdeklődünk:

— Volt egy pár...! Egyiket azonban sokáig nem fogom elfelejteni... Mikor az egyik forduló előtt rosszul becsültem a féktávot... És a szakadék elkezdett közeledni... Nyomtam a féket...! A szakadék torka élesen tárogott felém... Mi lesz?... A gép csúszott... Fékt!... Végre! Megálltam! Első kerekem már lent volt az útról... És ott az a vékonyacska fa, melyet már kiszemeltem magamnak, hogy végszükség esetében elkapjam... Szerencsére nem került rá a sor! De melegen lett!

— Akadt még egy kritikus, bár kevésbé veszélyes szituáció is. Börnadragom egyik szép napon tiért és célnaért, tehát szabóért kiállott... Elvittem. Este azonban hiába vártam vissza. Mi lesz? Hajnalban start, most 9 óra, fél 10, 10... Sehol semmi... Végül is magam hoztam el...

Erdeklődünk, hogyan bírta a hat nap megerőltetéseit?

— Ment minden simán, annak ellenére, hogy idehaza azt beszéltek, hogy nem fogom végig bírni a strapát. Hát mégis végig bírtam! Sőt, a 4-ik nap 470 km-es penzumáról hazatérve, még hasznos kirándulást is tettem a 6-ik nap legnehezebb terepszakaszát megtekinteni...

... És a rendezés?

— A rendezésről külön fejezetet! Ilyent még nem láttam! A verseny útvonalán 3—400 méterenként az SA és NSKK állított őrsemeket, ahol ezen alakulatokból nem volt elég, ott az

asszonyokat is beosztották... Néző rengeteg volt, különösen a pikánsabb helyeken... Eppen azért, ahol nézőgomolyagot láttunk, ott már lassítottunk is, tudva, hogy valami ravasz meglepetés vár ránk!... A rendezőség a legjáratlanabb hegyi szakaszokon is pontos áttekintéssel rendelkezett a verseny fölött: a tág kilátást biztosító megfigyelőhelyekre beosztott őrsemek az útvonal minden részét áttekinthették... Igy, mikor Pathó oldalkocsija szét ment, pillanatok alatt ott volt a segítség, noha Pathó a környéken egy lelket sem látott... A rásziti sorompóknál bizottságok kontrollálták a versenyzők esetleges, a leeresztett sorompó folytán előálló késedelmét, melyet természetesen az eredményszámításnál is figyelembe vettek... Érdekes volt a rendezőség megafonos iradokocsija, nemkülönbön a posta moggó kirendeltsége a starthelyen, ahol még telefonfülkék is állottak rendelkezésre... Pompásan voltak felszerelve a Shell és Mobilol töltőállomások, ahol az olajkiszívóktól kezdve minden kéznél volt!

A Puch-menők szerepléséről érdeklődünk:

— Puchéknak a Hatnapos Triál évek óta nagyon jól fekszik, erről ékesen tanuskodnak a triál analízisei. Mi sem természetesebb, hogy a gráciak az idén tovább ápolták a hagyományokat: a Puch-menők nagyrésze ismét aranyéremmel fejezte be a versenyt!

— Ami magát a versenyző mezőnyt illeti, valóban klasszis versenyzőgárda gyűlt össze. Aki nem volt odavaló, vagy akinek gépe elhamarkodott, gondatlan szerelés folytán valamilyen erendelő hibában szenvedett, már az első napon kiesett. A BMW-gyáriak erősen reklamálták távolmaradásomat a német GP-ről, de hát hiányzott a guba!

Kozma Bandi mint a Hatnapos Triál büntetőpontmentes befutója, aranyéremmel tért haza Salzburgból. Ő az első magyar versenyző, akinek az 500-as kategóriában aranyérmet sikerült nyernie, miután a másik aranyérmes magyar, Lukavecz Ferenc gépen a 250-es kategóriában szerezte meg pár évvel ezelőtt az — aranyérmet!

Ime a nemzetközi csapatverseny eredménye:
 Nemzetközi Trofea: 1. Németország (Seltsum 500 BMW), Salzburg 250 (DKW), Föhler 250 (DKW) és Müller-Mayerhofer 600 (BMW old.) 0 ponttal; 2. Olaszország 43 ponttal; 3. Anglia 804 ponttal.

Autórugók és spirálrugók
BÁN LÁSZLÓ V., Vág ucca 5. — Telefon: 291-121.
 Gyártás és javítás, kész rugók minden márkához raktáron.

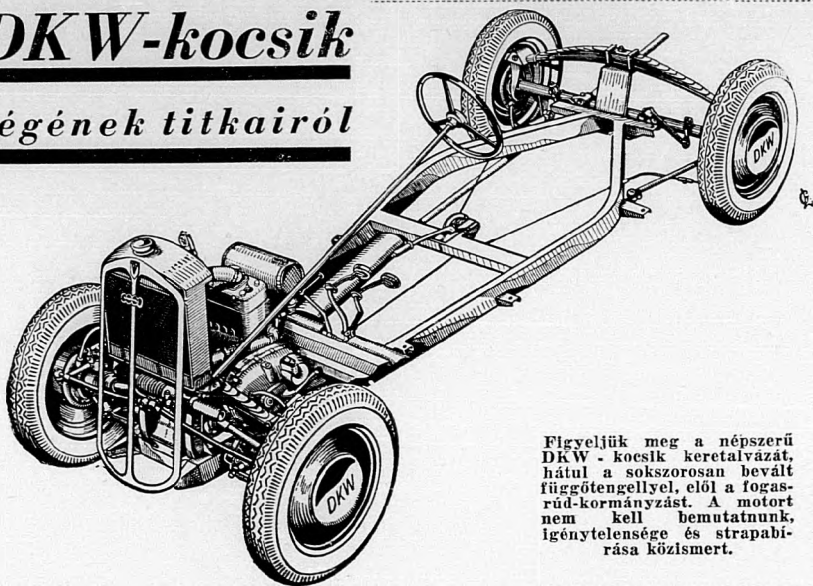
KASSAI Új és használt motor-kerékpárok eladása.
ZÜNDAPP SPECIÁLIS javító üzeme.
 VI., Ó ucca 42. T. 110-792

Beszéljünk a DKW-kocsik

páratlan népszerűségének titkairól

Mi a DKW autók népszerűségének titka? A válasz igen egyszerű. Az Auto Union vaskövetkeztességgel valósította meg azt a konstrukciós elvet, hogy az egyszerű műszaki megoldás egyben tökéletes üzembiztonságot is jelent. Ezért kapott kétütemű, szinte elpusztíthatatlan és karbantartást alig igénylő, rendkívüli élettartamú kéthengeres motort, ezért egyszerűsítették kombinált önindító-dinómóval az elektromos berendezést és valósították tettebe mindazt, ami a DKW-t DKW-vá teszi. Ha az abszolút üzembiztonsághoz a 90 km-es iramban is a hét literen aluli fogyasztás takarékoságát, a kisautóról merőben szokatlan hosszú tengelytávot, a független elsőkerék rúgóaszt, a hátsó függőtengelyt és az ezekből adódó szinte utólérhetetlen stabilitást és úttartást, az elsőkerék-hajtás különleges megoldásának köszönhető abszolút kanyarbiztonságot tesszük hozzá, már nagyrészt behatoltunk a DKW-autók „titkába”. Részletes technikai ismeretést cikkünk keretén belül adni nem lehet, tehát széles vonalakban jellemezzük mindazt, ami a DKW-nak sajátja.

A kéthengeres, kétütemű Schnürle-rendszerű ellenőblítéses kétütemű motorról nem kell szólni, hiszen rendkívüli teljesítőképessége és elpusztíthatatlansága közismert. Annál inkább érdemel figyelmet a torziómentes keretváz, mely könnyű súlya mellett egészen rendkívüli merevségével tűnik fel és a multiban alkalmazott centrális szekrényvázal szemben kényelmes, sík kocsipadlózat kiképzését teszi le-



Figyeljük meg a népszerű DKW - kocsik keretvázát, hátul a sokszorosan bevált függőtengellyel, elöl a fogasrúd-kormányzást. A motort nem kell bemutatnunk, igénytelensége és strapabírása közismert.

hetővé. Igen érdekes a DKW elsőkerék-hajtásos kocsik független elsőkerék-felfüggesztése és új rendszerű kormány szerkezete, az a fogasrúdmegoldású kormánymű, mely nemcsak kinematikusan helyesen vezeti a kerekeket, hanem lehetetlenné teszi a kormányholtjáték kifejlődését.

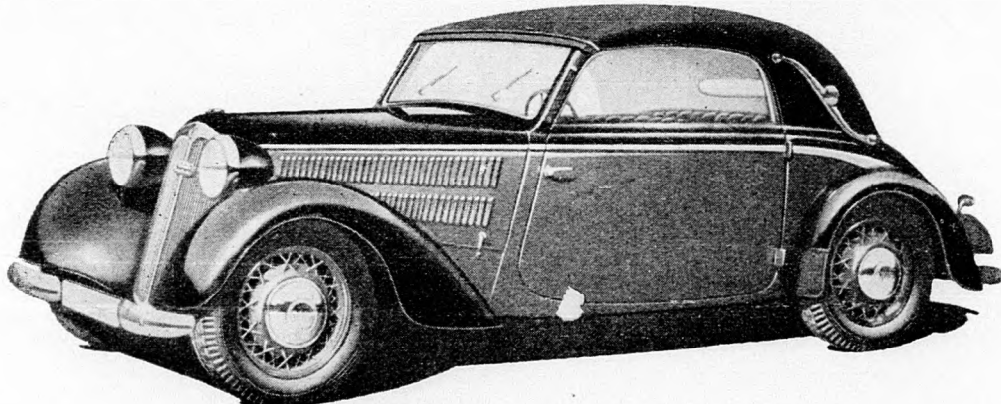
A DKW-kocsik új fékjei a Perrot-rendszer alapján épültek, ez a megoldás azt biztosítja, hogy a túlméretezett fékbetétek teljes egyenletességgel és egész felületükben egyszerre hatnak a fékdobokra, úgyhogy aránylag gyenge pedálynymásra is beáll az erős fékhatás.

A DKW-k hátsó kerekeinek úgynevezett függőtengely-rendszerű felfüggesztése annyira bevált, hogy a legdrágább kocsikra is kölcsönvették. A hátsó függőtengely, az elsőkerék-hajtás, az első kerekek különleges, független felfüggesztése a titka annak a kivételes stabilitásnak és kanyarbiztonságnak, melyről a DKW-k híresek. Mely lehetővé

teszi azt, hogy az enyhébb kanyarokat szinte teljes gázzal vehetjük és hogy a kis DKW annál jobban fekszik a kanyarban, minél több gázt adunk. Innen adódnak azok a magas utazási átlagok, melyek révén a DKW vezetője sokkal nagyobb esútsébségségű kocsikat is maga mögött hagyhat.

A tökéletes utazási kényelem fokozására szolgálnak a rendkívül nagyméretű, 5,00–16 méretű ballonpneuk, a túlméretezett gumik és a tökéletes rúgózás eredményezik azt, hogy a kis DKW csússzebségségben is képes abszolút simán sikkani a legelhanyagoltabb utakon, ahol a legtöbb nagykocsi is csak lépésben, dőcögve tud tovavergődni.

Ez a magyarázata a DKW-modellek nagy népszerűségének, ennek nyilváníthatjuk azt, hogy nemcsak nálunk, nemcsak Európaszerte, hanem még távoli egzotikus vidékeken is a DKW-k lágyan purrogó kétütemű hangja tölti meg az országutak levegőjét.



A DKW luxus-kabriólé pompás vonalait mindig megcsodáljuk.

HIREK

A Shell vezérigazgatójának kitüntetése

A Kormányzó Ur a miniszterelnök előterjesztésére Waldmann Bélának, a Shell Kőolaj Részvénytársaság vezérigazgatójának, a Magyar Vöröskereszt Egylet érdemkeresztjét adományozta. Waldmann Bélának, aki egyébként az olasz Korona-rend tisztikeresztjének is tulajdonosa, ez már a második kormányzói kitüntetése. Az egész kőolajszakmában méltán kelt örömet ez a kitüntetés, amely szakmának Waldmann Béla egyik legkiemelkedőbb szaktekin-télye.

Az Ulster GP az angol Tourist Trophy után a szigetország legjelentősebb motor-kerekpár versenye, melynek kimenetelét vi-lágszerte osztatlan érdekelték kísérni. Az idei Ulster GP az 500-as kategóriában, a BMW-menők távollétében Serafini (Giler) könnyű győzelmét eredményezte a Norton-menő Frith előtt. A nap nagy meglepetése Rusk pompás szereplése volt a négyhengeres AJS nyergében! Rusk elsőként abszolválta 100 mérföldön (160 km) felüli átlaggal az Ulster-kört, amiért külön díjat is tűztek ki. Sajnos, a kitűnő ir versenyző villadefektussal kiállásra kényszerült, pedig a gyors Gilerá-lyal való párharca sok izgalmat ígért... A 350-es csoportban az angol Velocette-menők, Woods és Mellors vezettek a Fleischmann-Wünsche DKW-kettős előtt, mikor Mellors láncra 160 km-es tempóban leugrott: gép és versenyző vagy 100 métert gurult, felel-metes összevisszaságban, Mellorsnak azon-ban, csodák-csodájára, hajaszála sem gör-bült meg. Végül is Woods győzött Fleisch-mann és Wünsche előtt. — A 250-es kategó-riában a DKW-k távollétében Martin (Excelsior) győzött márkatársa, Adam előtt.

A szeptember 17-ére kiírt bécsi autó GP-t lemondták, miután a Prater-körpályára erre az időre nem készülhet el teljesen.

Svájcban tavaly 23 szintben való ország-út-vasút keresztvezőtestet küszöböltek ki meg-felelő alul-, illetőleg felüljárók építésével. Követendő példa!

Nyujorki autósalon: október 15-22.

Rio de Janeiro nagy díjára az Auto Union Nuvolarit és Müllert, Daimler-Benz pedig Caraccioliát nevezte. A verseny október 7-én lesz megtartva.

Bécsi laptársunk érdekes próbát végzett. Ötven gépjárműtulajdonost „interjúoltak” meg arra vonatkozólag, hogy milyen lég-nyomású gumikkal járnak? Az ellenőrző próba eredménye azután lesújtó volt: kide-rült, hogy 31 esetben túl alacsony, 6 esetben túl magas volt a légnyomás és csak 13 eset-ben volt minden rendben!

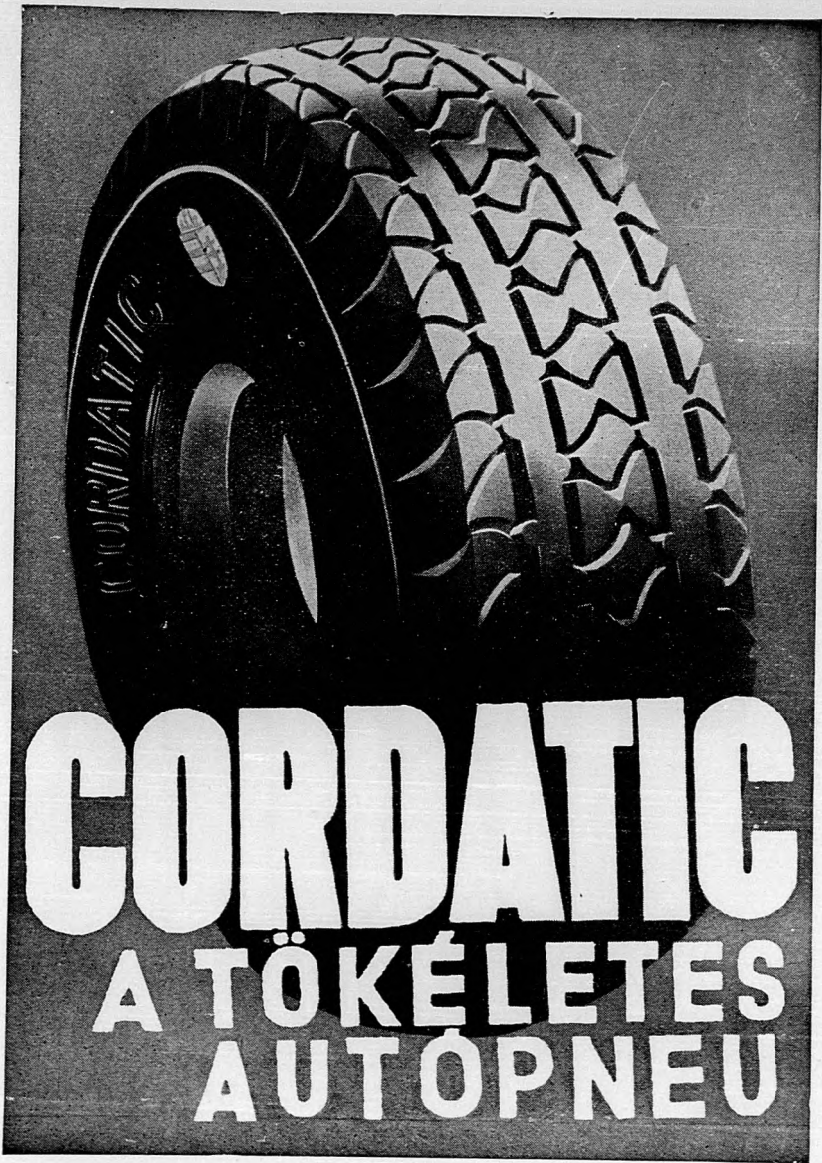
Már Svédország is atakar térni a jobbra-hajtásra.

A német birodalmi autótűk üzemanvag-tyoltó állomásainak személyzete részére tan-folyamat nyitottak. A jövőben tehát a RAB-kükezelőnek képesítésre van szüksége!

Amerikai statisztikusok szerint az ameri-ka kocsitulajdonosok negyedrésze nő!

A német népautógyár egy népeket vagy néptraktort is fog gyártani. Döntés erre vonatkozólag még nem történt, tény azon-ban, hogy Porsche dr. két modellen is dol-gozik!

Az egyik angol gumigyár hosszas kísérle-teket folytatott a gumik sima úttesten nagy sebességnél jelentkező sívító hangjának le-küzdésére. Megállapítást nyert, hogy a vo-nító hangot a szabályos, egyöntetű futó-felület okozza. A gyár által konstruált sa-bálytalan átlomu futófelület kiküszöböli a vonító hangot.



CORDATIC

A TÖKÉLETES AUTÓPNEU

Érdekes adatok láttak napvilágot John Cobb világrekord-kocsijáról, melyet a kö-zelműltben 594 km-es abszolút sebességi vi-lágrekordot állított fel. A kocsii üzemanvag-fogyasztása 100 km-re csekély 282 liter, vagyis 100 literrel 35 km-et lehetne meg-tenni. A 3 tonnás, tökéletes áramvonalba szabott kocsii légellenállása a 500 km-es se-bességnél nem több, mint egy normális li-muzin légellenállása 100 km-nél. A gumik mérete teljes sebességnél 2 1/2 cm-mel növekszik, a két, egyenként 12 hengeres Napier-motor 24 hengerében percenként 30.000 ex-plozió megy végbe, a kerekek másodpercen-ként 45-öt forognak, a gumik egy perc alatt 100 C fokra hevülnek fel, miközben kb. 12 tonnányi centrifugális erő hatása alá ke-rülnek.

A román kőolajtermelés az idei év első felében 200.000 tonnával csökkent.

Egyes országokban még mindig sok nehézséget gördítenek a vezetők józonsítvány meg-szerzése elől. Svédországban például két ke-zesről is kell gondoskodni, míg Norvégiá-ban a józonság igazolását kívánják meg.

A BMW-krekk Meier állapota annyira ja-vult, hogy néhány héten belül ismét nye-regbe szállhat.

A Steyr-gyár kerekműve a régi Német-ország területén felfalja a nyolcszorosára emel-kedti.

A szlovákiai gépjárművek SO-jelű ország-jelző táblát kaptak.

729 méteres híd a Rajna fölött. A német-birodalmi autótűk a pfälzi tartományban Viernheim és Frankenthal között szelik át a Rajnát. A hidépités máris folyamatban van s a következő év végéig teljesen elkészül. Ezzel azután Kaiserslauternig az egész pfälzi szakasz szervesen belekapcsoló-dik a birodalmi autótűk hálózatába. A Reichsautobahn új rajnai hídja a maga 729 méteres hosszúságával a legnagyobbak közé tartozik. A hidfők és pillérek tömör kö-épitmények, a híd dereka 308 méter hosszúságban acélból készült. Újításszámba megy, hogy a két ellentétes irányú autópálya kö-zötti sáv, a hidon járdánál és kerekpárosok-nak úttestül szolgál. A hidfökon autópár-kozó helyeket létesítenek.

SCHUSZTER VILMOS

VIII, TISZA KÁLMÁN TÉR 26. TEL. 140-352

MORRIS+M.G.+WOLSELEY

SPECIÁLIS JAVÍTÓMŰHELYE. ALKATRÉSZEK. OLAJOK

BENZIN TIHAMÉR ÉS A

GURULÓ WEEKEND-HÁZ

ÍRTA: BIRÓ JENŐ

Benzin Tihamér, a kitünő úrvezető, mesélte nekem:

— *Fettem, kérlek, egy guruló weekend-házat. Tudod, olyat, amit az autójához kapcsol az ember. Van benne ágy, szék-rény, főzhely és van benne egy jó kis nő is. Ez utóbbit nem a gyár szállította. Magánúton kellett beszereznem. Aránylag könnyen sikerült...*

— *Tavaly még, ha weekendre mentem, vonaton fejeztem be az utat még akkor is, ha autón indultam el. Mielőtt a fejembe nem verted, hogy szigorúan be kell tartani a közlekedési szabályokat, én voltam az, aki állandóan karambolt csináltam (anélkül, hogy billiárdoztam volna) és ha félnapos távra mentem, sohasem érkeztem vissza csak 8 napon túl — gyógyuló sérülésekkel. A kocsim állandóan generálban volt és így régigszendtem a weekendi vonatutazás összes örömeit.*

— *Legjobb eset volt, ha nem késtem le az indulást, mert taxin robogtam a pályaudvarra. Miután a sofőr végigdicsérte összes felmenő rokonaimat és a rendőr felvette a nacionálét, sikerült felkapaszkodnom az egyik zsúfolt kocsira. II. osztályú ülőhellyel jogom volt állni egy III. osztályú kocsifolyosóján, miközben úgy összeprésettek egy kövér hölgygel, hogy a végén csak operációval tudtak szétválasztani bennünket. Még így is vita volt, mert az orvosok összetévesztették az ő lábát az én derekammal. A folyosón toltak, löktek, taszigáltak. Egy náthás úr az arcomba tüszentelt. Egy másik letaposta a tyúkszememet. Egy kisgyerek a nadrágomba törölte az orrát, miattal kedves mamája rámesett és benyomta két bordámat. Letépték a nyakkendőmet és fél nadrágomat úgy, hogy short lett belőle, mire izzadtan, fáradtan megérkeztem. Akkor kezdődött a hajszja lakás után. Miután a portás leányának házasságot ígértem, sikerült kapnom egy különbejáratú fürdőkádát. Azt is meg kellett osztanom egy kövér tojáskereskedővel. Miután ketten nem fértünk el egyszerre a kádban, felváltva aludtunk. Tíz percig én, tíz percig ő. Még el sem aludtam, máris át kellett adnom a helyet. Közben a zuhanyból állandóan a fejemre esőpöngött a víz...*

— *Az étkezés külön fejezet. Rendeltem egy bécsiszeletet. Ugy látszik, tényleg Bécsből hozták, legalább is annyi ideig kellett várni rá. Az árba mindenestre beleszámították az atiköltség árát is. A tésztát, amit ebédre rendeltem, vacsorára megkaptam, de a saját és gyümölcsöt már csak másnap reggelire szolgálták fel.*

— *Bánatomban megismerkedtem a strandon egy nővel, fél óra múlva szerelmet ralloitunk egymásnak. Este a bárba kellett vinnem, sőt a Kaszinóba is. Persze, vesztett az édes. Jó csomó pénzembe került, hogy a kicsikének szerencséje volt — a szerelemben. Ezekután hétfőn fáradtan és összetörve megérkeztem Pestre és két napig kellett fekdőnom, hogy a weekend-pihenés fáradalmait kiheverjem...*

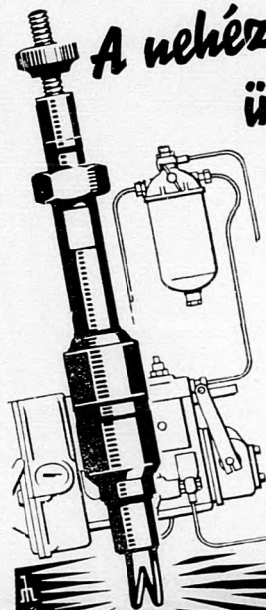
— *Ezzel szemben a guruló weekend-házzal az ember akkor indul, oda megy és ott áll le, ahol és amikor akar. Nincs tolongás és nincs vonatfolyosó. Nincs betört borda, letépt nyakkendő. Útca leszem még az utat és a bordáim is épen maradnak. Pocsékfalra és Mucsafüred között, az erdőszélen, nincsen bár és nincs jätékkaszinó. Nincs még szálloda sem, tehát nem kell a hölgy számlahátralékát kifizetnem, amivel a fürdőhelyen szórakozottságból mindig adós marad. Az összekapható fürdőkádát nem kell megosztanom semmiféle tojá-*

skereskedővel, az ebédre nem vár az ember, hanem főzi. Már mint a jelenlévő nőt. A nő viszont az ebédet főzi.

— *Ha az ebéd jól sikerül, a weekend folytatódik. Az én eszemben az ebéd rémes volt, tehát beállt a szakítás. És itt jöttem rá a weekend-ház legnagyobb előnyére. Nem volt veszekedés a nővel, nem volt egy hangos szó sem. Egyszerűen lekapcsoltam. Még csak nem is a nőt. A weekend-kocsit. Arról nem tehetek, hogy véletlenül a nő is bennmaradt. Hogy mi történt azután, nem tudom. Önagsága bizonyára visított és jelenetet csinált, de én azt már, hál' Istennek, nem hallottam.*

— *Száz kilométeres sebességgel vígan robogtam az autómon Budapest felé...*

Mégis csak hasznosak a technika vívmányai.



**A nehéz
üzemviszonyok**

melyek között a Diesel-motorok általában dolgoznak, megbízható felszerelést, tehát BOSCH-berendezést igényelnek. BOSCH szivattyúk, nyersolaj-szűrők és BOSCH izzófejes gyertyák a jó Diesel-motor elengedhetetlen kellékei.

BOSCH

Alkatrészraktár: Diesel-szivattyú service:
BOSCH RÓBERT k. f. t.
Budapest, V, Váci út 22. Telefon: 292-338

DEDICS TESTVÉREK

autójavító specialisták

HENGER ÉS FŐTENGELY KÖSZÖRÜLÉS

Edzett fogaskerék
és alkatrészgyártás

VIII., THÉK ENDRE UCCA 15. SZ.

TELEFON: 130-345

OPEL BUICK

EREDETI ALKATRÉSZEK

JÁRITZ-tól

Jókai u. 20. T. 119-033, 114-965, 327-946

Nuvolari (Auto-Union) győzött Belgrádban Brauchitsch (Merc.-Benz) előtt!

Mintegy 50.000 néző övezte a belgrádi Kalimegdán körül szeszélyesen kanyargó 2794 méteres körpályát, melynek utburkolata azonban sok kívánni valót hagyott hátra. A motorkerékpárok, sport- és versenykocsik számára megrendezett miting a német ipar diadalútja volt.

A motorkerékpár-futamok során a 250-es csoportban Breznik (DKW) győzött 8 körös távon 92 km-es átlaggal, a 350-es kategóriában 10 körös távon Diska vitte diadalra 103,8 km-es átlaggal gyors NSU-ját, míg az 500-as gépek versenyét 12 körös távon Jurcic (BMW) nyerte meg 104,7 km-es átlaggal.

A sportkocsi-versenyben a 2 l-es kategória 112 km-es átlaggal a német Briem (BMW) zsákmánya lett, a 3 l-es csoportban az olasz Calciani (Alfa-Romeo), a 3 l-en felüli kategóriában pedig a német Langen (Stoewer) győzött.

A versenykocsik küzdelmét lélegzelvisszafojtóan izgalmas verseny után Nuvolari nyerte meg 50 körös távon 130,7 km-es átlaggal Auto Union torpedóján, míg a Merc.-Benz-vezető Brauchitsch 130,4 km-es átlaggal a második helyen végzett, Müller (Auto Union) előtt.



Folyik a verseny!...

(Dr. K. Leibach rajza.)

Gáldi (DKW) nyerte a siófoki ügyességi versenyt

A KMAC a Balatoni Sporthét keretében augusztus hó 27-én, vasárnap, Siófokon nagyszerű automobil- és motorkerékpár ügyességi versenyt rendezett. A hat különféle feladtból összeállított verseny komoly próbára tette a résztvevők ügyességét és lélekléleletét. A nagyszámú közönség előtt pompás időben lefutott ügyességi verseny részletes eredményei a következők:

Automobilok: 1. Gáldi M. (DKW) 58 jó pont, 2. Dr. Szabó K. (Adler Triumpf-Junior) 56 jó pont, 3. Sárgodi F. (Ford-Taurus) 41 jó pont, 4. ifj. Szücs L. (Opel-Kadet) 39 jó pont, 5. Varga L. (Peugeot) 39 jó pont, 6. Török I. (DKW) 37 jó pont, 7. Fekete P. (Fiat-Balilla) 34 jó pont, 8. Dr. Tóbiás K. (Austin) 33 jó pont, 9. Szatmári J. (Fiat) 31 jó pont, 10. Horváth I. (Fiat) 30 jó pont. — Indult összesen 19 automobil.

A hölgyvezetők között a legjobb eredményt Dr. Sümeghy Istvánné (DKW) érte el.

Motorkerékpárok: 1. Lénárt I. (NSU) 48 jó ponttal, 2. Szücs L. (NSU) 36 jó ponttal, 3. Dr. Rendek K. (NSU) 19 jó ponttal, 4. Huszti K. (Népmotor). — Indult összesen 5 motorkerékpár.

Elmarad a Tihanyi Motorkerékpáros Körverseny

Kaptuk az alábbi értesítést: „A Királyi Magyar Automobil Club szeptember 9-ére és 10-ére tervezett Tihanyi Motorkerékpáros Körversenye, a kivételes állapotokra való tekintettel, bizonytalan időre elmarad. Ugyanígy az ezévből tervezett rendezmények továbbiakig elmaradnak.“

Csillagtúra Siófokra

A KMAC a Balatoni Sporthét alkalmából csillagtúrát rendezett Siófok céljára. A résztvevők szombaton, 26-án és vasárnap, 27-én futottak be a siófoki Központi Szálló előtt elhelyezett célba. A külföldi versenyzők közül győzött E. J. Baumgarten (Stoewer-Arcona), aki Berlinből indult. A magyar résztvevők közül a Máriapócsról indult vitéz dr. Herczegh Tibor (Adler) győzött. Második Tandari István volt, aki kis NSU motorkerékpárján Budapestről indult.

SEBESSÉGMÉRŐJÉT

megjavítja: **ÓRAGYÁR**, Tömő ucca 26

Packard-Nash

Hivatalos szervice

ERDŐS TESTVÉREK

automobiljavító- és karosszéria-üzem

AUTÓKARBANTARTÁS

VI., JÓKAI UCCA 34. TEL.: 129-672, 125-580



Felelős szerkesztő és kiadó:
KRAMER JENŐ

Általános Nyomda, Könyv- és Lapkiadó Rt.
Bpest. Nyomdaiért felelős: Dr. Új István.



Trade Mark: **TIMKEN**

RENOLD IPARI-ÉS MOTORLÁNCOK Kft.

BUDAPEST, VI., LOVAG UCCA 18. TELEFON: 113-913

FIAT 1100/L szállító kocsi

P 5.900'—



650 kg teherbírás * Nagy
rakterület * Olcsó üzem

Aréna-út 61. Tel. 298-820. Dorottya ucca 2. Tel. 182-428.

ARIEL MOTORKERÉKPÁROK

VEZÉRKÉPVISELETE

B.-VILLIERS

125 KCM.-ES KÉT KIPUFFOGÓCSÖVES MOTORKERÉKPÁROK

STURMEY, BURMAN, JAP ALKATRÉSZEK

RENOLD, COVENTRY, WIM MOTORKERÉKPÁRLÁNCOK

Mindennemű motorkerékpár-alkatrészek raktára

BIRÓ JENŐ, BUDAPEST, VI, LISZT FERENC TÉR 2. TEL.: 128-096