

ÁRA 40 FILL.

Á G. P. VERSENYKOCSIKRÓL

VILÉVFOLYAM

13. SZÁM

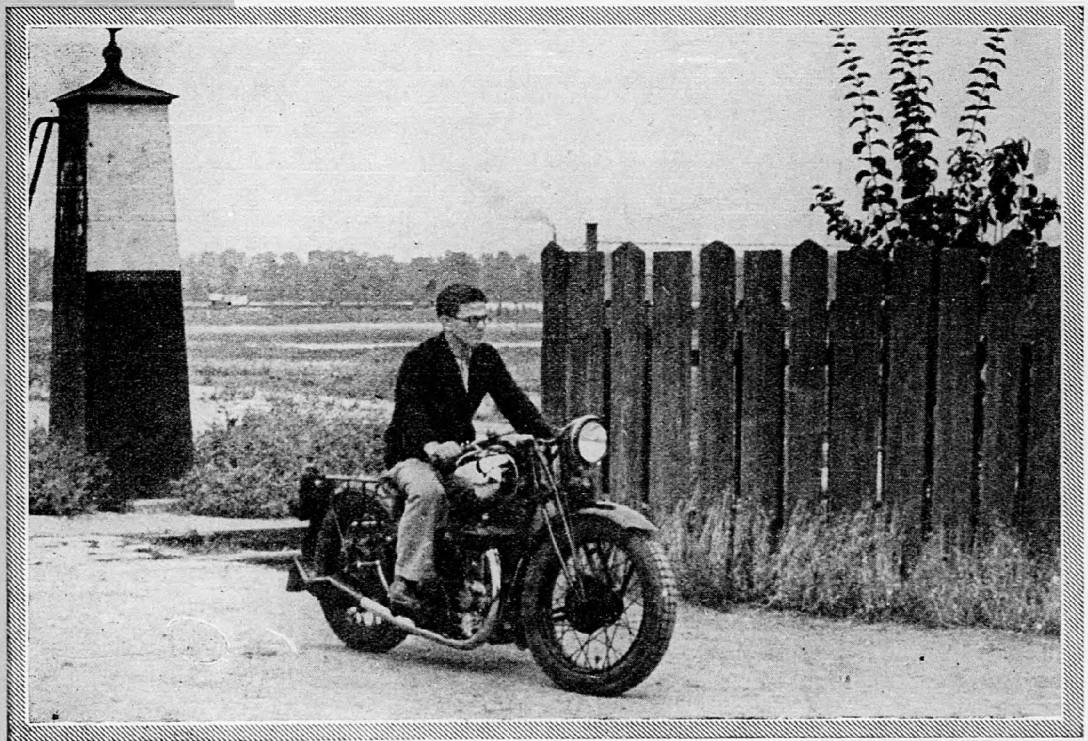
1936. aug. 15.

# AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉL-  
DÁNYSZÁMU MÁGYAR  
MOTORSPORTLAP



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



## MÉRAY

*Mérayék immár teljesen elkészültek új 500-as modell-  
jeikkel. A bejárás alatt álló gépek első szériája most  
kerül piacra!*



# WIM

motorkerékpár  
láncok



RENOLD-COVENTRY  
LISZENC

## MINDEN SZAKÜZLETBEN

# ZÜNDAPP

kardános

az 1936-os év

## győztese



Vezérképviselőt:

## PAJOR IMRE

VI., Jókai ucca 28

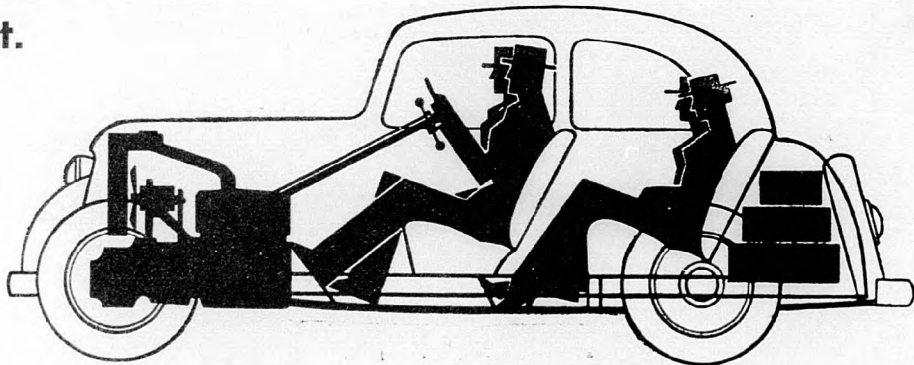
## Az igényes közönség döntött:

# ADLER

JUNIOR-TRUMPF 1 lit.

TRUMPF 1'7 lit.

Négyen utaznak kényelme-  
sen kofferekkel a kocsiban.  
Sokat gondoltak és sok  
kocsit néztek meg, mielőtt  
Adlerre esett a választásuk.  
Más kocsik mellett nem is  
dönthettek volna, hiszen az  
Adler utolérhetetlen  
gazdaságosságot, üzem-  
biztonságot, kényel-  
met és elevenséget biztosít.



VEZÉRKÉPVISELET:

# MÉRAY RT

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

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

ELŐFIZETÉSI ÁRA EGY ÉVRE 6 PENGÓ KÜLFÖLDRE 10 PENGÓ.

CSAK EGÉSZ ÉVES ELŐFIZETÉSEKET FOGADUNK EL

# AutoMotor

AZ EGYETLEN FÜGGETLEN  
MAGYAR MOTORSPORTLAP

KIADJA AZ  
"AUTO-MOTOR" LAPKIADÓ VÁLLALAT

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

HIVATALOS ÓRA : 9—1 JG  
TELEFON: AUT. 1-224-07 és 1-171-68

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

VIII. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1936. AUGUSZTUS 15.

13. SZÁM

## Előgyújtás

A hivatalos német kimutatás szerint az elmúlt évben nem kevesebb, mint 102.831 új motorkerékpár került forgalomba a harmadik birodalomban. Százkettőezernyolcszázharmincegy fővel szaporodott a motorosok milliós tábora — Németországban. És ha végigbongésszük a hivatalos statisztika számoszlopait, úgy megállapíthatjuk, hogy évente vagy 30—35 százalékkal emelkedik a német országutakra kerülő motorkerékpárok száma.

Nálunk? Nálunk raffinált művészettel, roppantul hatékony és szokatlan elevenségű intézkedésekkel ölik a motorkerékpárt, melynek hovatovább irmgaja sem marad meg. Adók, vegyztarúk, fantasztikus vámok, behozatati korlátozások: ugyan ki tudná hiánytalan csokorba kötni mindazt a tövist, mely Magyarország egy-egy motorkerékpár, egy-egy motoros élete útját szegélyezi?

És ki vállalkozna arra, hogy megelevenítő hűséggel adjon helyszíni közvetítést arról az útról, melyet a motorkerékpár megtesz, amíg megnyílnak előtte Magyarország vámorompói. Vagy talán beszéljünk a vég'elen előszobázásokról, megalázó lakájkódásokról egy-egy hivatali almaharadza előtt ott, ahol a behozatati engedélyeket adják, vagy sokkal inkább — tagadják meg. Mert a motorkerékpár behozatala Magyarországra nemcsak engedélyhez van kötve, hanem szigorú és zsurugi kontingens örködik, hogy az engedélyezett 150—200 gépnél több ne léphesse át a határt. Amíg fényképezőgépet, töltőtollat, kölni vizet és egyéb hasonló jókat vonatszámra lehet behozni, addig a motorkerékpár útjába árhághatatlannal vizesárkokat vont a rövidlítés.

Beszéljünk a fantasztikus motorkerékpár átdadókról? Arról, hogy a nagyobbjajta oldal kocsis motorkerékpár kétszer-háromszor annyi átadót fizet, mint a vele azonos hengerűrtartalmú, négy személyes automobil? Hogy az európai kultúra nagyobb dicsőségére nemcsak a fővárosban, hanem a vidéki városokban is vannak uccák, melyekből a motorkerékpár ki van tiltva?

Mi — őszintén valljuk — azt hisszük, hogy a motorkerékpár-ellenes hatósági intézkedések szülőapja nem a rosszindulat, hanem inkább a rövidlítés. Kétségtelen, hogy a rövidlítés megbocsáthatóbb, mint a rosszindulat, hatásait tekintve azonban, nincsen sok különbség, hogy kit, illetve mit vallhat apjának a — torzszülött.

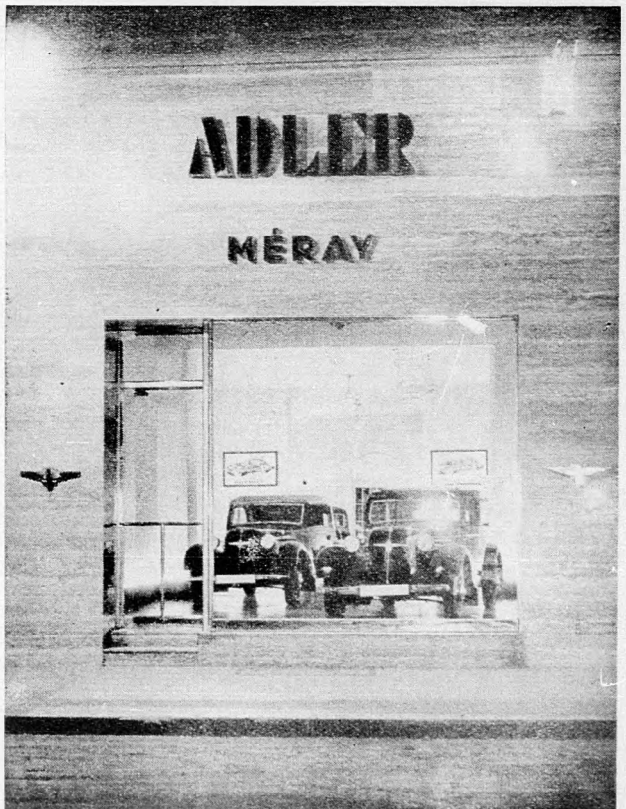
Nézzünk egy kicsit körül Európában. Vessünk egyetlen pillantást arra a kétoldalnyi képsorozatra, melyet lapunk más helyén közlünk és mely a motorkerékpárt mutatja be a világ legmodernebb hadseregének szolgálatában. Bőngésszük végig az olasz képeslapokat, melyek hasábjain ott látjuk az alig 14—16 éves kis Balillákat, amint motorkerékpáros századúkkal vonulnak fel. A francia, angol, belga lapokban is akad látnivaló, nemrég román fényképet láttunk. Röviden: egyetlen ország nincsen Európában, mely be nem látta volna, hogy a motorosítás a népek nagy létküzdelmében ma elsőrendűbb feladat, mint valaha.

Mit látunk a nyugaton? Vezetői jogosítványmentesség, adómentesség, állami támogatás könnyíti meg a motorkerékpár megszerzését és üzembentartását. A cél: legyen minél több motorkerékpár, minél nagyobb motorkerékpár park álljon az ország rendelkezésére. Nálunk a cél: pusztuljon ki a motorkerékpár!

Sajnos ezt a célt már nagyon is megközelítettük. Az elmúlt években álg került motorkerékpár Magyarországra, a régi motorpark nagyrésze ócskavassá vált, a magyar motoriparón már régen végrehajtották a halálos ítéletet, a nagy nemzeti vagyont reprezentáló motorállomány nagyrésze leállítva rozsdásodott. Sikerült kipusztítani a motorkerékpárt, sikerült megakadályozni azt, hogy lépést tarthassunk nemcsak a nyugattal, hanem a környező államokkal is.

Nem hinnők, hogy az illetékesek előtt idegen lenne az a gondolat, mely nagy nemzeti érdekek szolgálatát látja a minél tágabb keretű magyar gépjárműparkban. Elképzelhetőnek tartjuk, hogy azok, akik állásuknál és hatalmuknál fogva felelősei a magyar előjövendőnek, ne látnák tisztán az utat, melyet követnünk kell, nem annyira a szavak, hanem inkább a tettek labirintusában. Vagy talán lehetséges volna: nem ébredtek még annak a tudatára, milyen erőt kölcsönöz az ország motorosítás? Es talán arra sem terjedt még ki a figyelmük, hogy a tömegeket rá kell nevelni a gépjárműre és ez csak úgy sikerül, ha nem kapcsolják ki a motorkerékpárt, hanem utat engednek a természetes folyamatnak, mely a motorkerékpáron, a szóló, majd oldal kocsis gépen át vezet az automobilhoz? Hogy csakis így lehet hozzáértő, a szükséges szakértelemmel felvértezett tiszteket, szászereket nevelni. Mert ha nagyfontosságú, hogy sok legyen a gépjármű, talán még nagyobb fontosságú az, hogy még többen legyenek, akik hozzáértéssel, szeretettel, szakértelemmel tudjanak velük bántani.

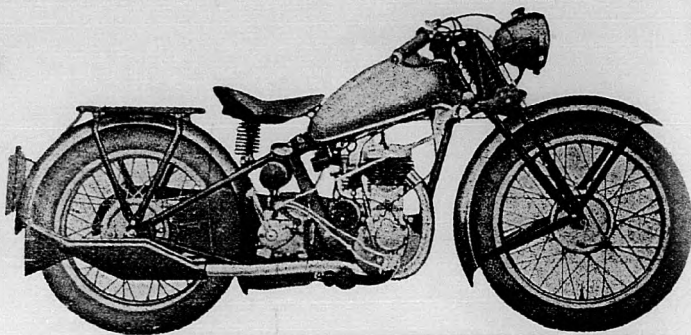
Nincs szükség csodákra, nincs szükség csodaszerekre. Csak egy kevéske kis hatósági jóindulatra. Csak arra, hogy azok, akik kezükben tartják a döntést — nézzenek egy kicsit körül. Vegyék egy kicsit fontolóra a kérdést és ha belátják, hogy hamis utakon haladtak: igyekezzenek jóvátenni, ami történt. Es ne ragaszkodjanak csökönyös merevséggel azokhoz a téveszmékhez, melyek az évek során dogmákká kövesedtek.



Fényárban úszik este a Dorottya uccal új Adler szalon.

**AZ ÚJ 350-ES**

**MÉRAY**



**már raktárról kapható**

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

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

**ÁRA P 1550.—**

teljes felszereléssel, 30 Wattos  
Bosch világítással

**MÉRAY Motorkerékpárgyár Rt.**  
Budapest, V. Zápolya ucca 15. Telefon: 2.988-88

## **A legmodernebb felszerelési cikkek**

**vezérmű és dinamóláncok,  
tömítések,  
ventilátorszijak,  
gyújtási alkatrészek,  
olaj és benzinszűrők stb.**

**az összes új típusu német és olasz autókhoz**

**Motor és Autókellék r. t.**

Budapest, VI., Jókai utca 11.

Telefon: 1-183-65

# MIT „TUD” A FIAT 500?

## Alaposan kipróbáltuk a torinói gyár legkisebb típusát

Teljes őszinteséggel meg kell vallanunk — az ember rendszerint előítéletekkel megrakodva ül a kormánykerék mellé, amikor arról van szó, hogy megállapítsa: mit teljesít, mit „tud”, milyen kválításokkal, milyen „egyéniséggel” bír ez vagy amaz az újkonstrukció. És különösen akkor fokozódik ez az előítélet, amikor merőben új elgondolások, merőben szokványan műszaki megoldások alapján megszületett típus kerül az ember alá.

Amikor egyik ismerősünk alig 2000 kilométert futott, tehát még teljesen be nem járt Fiat 500-át vettük „bonckés” alá, ez az előítélet valahogyan nem jelentkezett. Részen azért, mert a Fiat 500 — mint alább kiderül — egyáltalában nem újkonstrukció, részben pedig az is sokat nyomott a latban, hogy a Fiat gyártól az utóbbi két évtizedben megszoktuk, hogy csakis alaposan átgondolt, kipróbált, minden ízében át meg átdolgozott modellek előtt nyitja meg az utat a vevőközönség felé.

Hogy a Fiat 500 nem újkonstrukció, azt néhány pillantás elárulja. Motorja, ez a kis, alig 600 kcm-es négyhengeres, mondhatni kisebb testvére a tüzön-vizen át minden próbát kiállt *Balilla* motorának, hogy alumínium hengerfejet kapott, az csak emeli a konstrukció komolyságát. Alvázmegoldása viszont a bevált Fiat 1500 tapasztalatait használja, amit főképpen a független elsőkerék rugózás bizonyít. Amiből nyugodtan felállíthatjuk a tételt: a Fiat 500 nem más, mint a *Balillából* és az 1500-ból összegyurt, tehát mindkét konstrukció előnyeit hasznosító tipikus kiskocsi, melynek szülőapja a tervező mérnökön és a Fiat műveken kívül a — gazdasági helyzet.

Igen, a gazdasági helyzet által parancsolt takarékoság jegyében született a Fiat 500, mellyel a torinói gyár olyan típus bocsátott útjára, mely nevétségesen olcsó, 3000 pengőn aluli árával, filléres üzemköltségével, az öt litert 100 kilométerre alig meghaladó fogyasztásával hivatva van autómobilként adni annak a kezébe, akinek a saját autó eddig csupán vágyálma volt. A Fiat 500 hivatva van új réteget motorosítani, új százakat, új ezreket toborozni az automobilizmus táborába, így tulajdonképpen nemzeti célt szolgál, mert hiszen minden hivatalos álláspont ellenére is józan logikával megállapítható, hogy *Mercutio* szű motorosítása ma, a népek nagy versenyében nemcsak kívánatos, hanem egyenesen parancsoló erejű szükségessé-rőség!

Ezekkel a gondolatokkal eltelve fogtunk hozzá a kis csukott-kétüléses alapos kipróbálásához. Utunk első része természetesen sűrű

### városi forgalomban

vezetett, kifelé a szokásos próbaterepre, a budai hegyekre.

A vídaman purrogó és a gázpedálra szokatlan élenkéséggel reagáló kis motor direktben is meglepő mozgékonytágot kölcsönzött a két személlyel terhelt kocsinak. Hála a gumiba ágyazott motornak a csakis igen alacsony fordulatszám régiókban jelentkező vibráció alig volt észrevehető és a kis motor nagy rugalmassága lehetővé tette azt, hogy 30 kilométtren aluli tempóban is nemcsak rángatás nélkül, *simán* haladhattunk direktben, hanem óvatos gázadásra a gép minden erőlködés nélkül



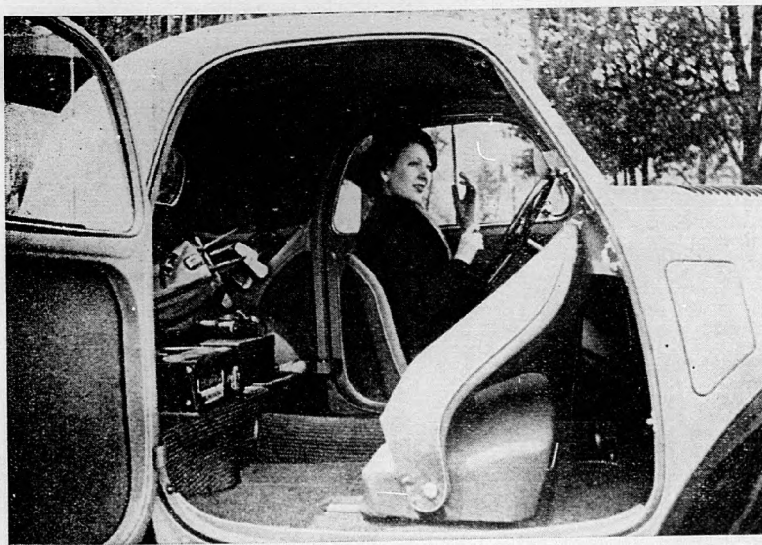
A FIAT „500” nagy ajtó kényelmes beszállást biztosítanak

akcelerált ki. A városi forgalomban ébredtünk annak tudatára, miért oldotta meg a Fiat ilyen szokatlanul rövid, kéjméteres tengelytávval legkisebb modelljét. A rövid tengelytáv következtében a *legszűkebb mellékútban is reverzálás nélkül lehet megfordulni*, ugyanakkor kigyó módjára lehet előzmi, egerútát keresni a sűrű forgalomban, ami igen figyelemreméltó előny. A Fiat 500 *kapcsolása* síma és vajpuha, a sebességváltókar lágyan működik, minden „trükk” nélkül lehet visszakapcsolni, hála a motor élenkéségének.

Harmadikkal kihuzajva igen sok nagy amerikai kocsit sikerült a forgalomban faképnél hagyni, a könnyű önsúly a motor kis hengerűrtartalma ellenére *jó gyorsulásban* jut kifejezésre és ami a legfontosabb: a leghirtelenebb felgyorsítás alkalmával sem lehet észlelni „keménységet”, erőlködést.

A sűrű városi forgalomban erősen kifejezésre jutottak a Fiat 500 *hidraulikus fékeknek* előnyei. A fékpedál egészen lágy letaposására is azonnal reagálnak a jól kiegyenlített fékek, minden csikorgás, minden hang nélkül lehet pillanatok alatt megállítani a gépet, akár 60 km-es tempóból, tehát olyan sebességből, melyre városi forgalomban csak rendőrmentes útvonalakon kerülhet sor. *Kerékblokkírozást erőlyes fékezésre sem tapasztaltunk*, még felcsozott üttesten sem, amivel együtt jár az is, hogy a kiskocsi gyakorlatilag faralásmentes.

Az Andrassy-útnak a Vilmos eszárút és az Opera közötti szakaszán volt alkalmunk első ízben tapasztalni a Fiat 500 *függetlenül kirugóztott első kerekeknek* hatását. Az Andrassy-útnak ez a szakasza *igen rossz állapotban van*, erősen gerinces és kevés az olyan nagykocsi, mely keréktáncolás, kellemetlen dübörgő hangtűnemények nélkül jár rajta át. A Fiat 500-nál hála az egy mástól független első kerekeknek még azt a dobóló hangot sem hallottuk,



Bőséges férőhely: két személy és rengeteg pedgyász fér el a FIAT „500”-ban

mely egyes lengőtengelyes kocsiánál is jelentkezik.

Hogy miképp viselkedik a Fiat 500 kapaszkodós terepen, azt a

### Svábhegyen

próbáltuk ki. Megfelelő lendülettel vágunk neki az Istenhegyi-útnak, harmadikkal könnyen tudtuk tartani a 40–50 kilométeres tempót és minden sebességsökkenés nélkül értünk fel az úgynevezett kútfordulóhoz, ahol alkalmas volt próbára tenni a kocsi stabilitását is. Bár ezt az erősen kapaszkodó, meglehetősen meredek fordulót vagy 50 km-es sebességben vettük, karosszéria-emelkedést, kényelmetlenséget nem éreztünk és a fordulóban levő bukkanón is egészen simán jutottunk át. Az útkaparó utáni enyhébb lejtőn — miután harmadikkal kihazartuk a gépet — kényelmesen haladtunk direktben és az volt az érzésünk, hogy az Istenhegyi-úton is egészen jól vitté volna a negyedik a gépet. Az Adalak előtti nagyon meredek kapaszkodón sí-

mán visszakapcsoltunk harmadikra, élénk tempóban jutottunk fel a svábhegyi templomig és ha kedvünk kerekedett volna, kényelmesen megelőzhattük volna az előttünk kapaszkodó, három személlyel terhelt és ugyancsak „repesztő” másfél literes kocsi, melynek gyártmánya maradjon örök titok.

### Sikon

az új szegedi országúton próbáltuk ki a gépet, közvetlenül Soroksár után. Alól helyből végigkapcsolva mind a négy sebességet, rövid idő alatt benne volt a gép a 75 km-es tempóban, de mivel a gép nem volt még egészen bejáratva, nem erőltettük az iramot. A 75-öt — melyet stopperrel mértünk — alig háromnegyed gázzal futottuk ki, amiből az következik, hogy a Fiat 500 valóban képes arra a 85 km-es sebességre, melyet a gyár ígér és mely bőven elegendő ahhoz, hogy hosszabb turán is tartassuk a hatvanas átlagot.

Nagy tempóban a kocsi stabilitása semmi kívánni valót nem hagyott, ami

annál meglepőbb volt, mert hiszen a kétméteres tengelytáv sem sejtet túlzott stabilitást. Hogy a gép mégis meglepően jól feküdt, annak titka nyilván a független rugózásban rejlik, sem ki-gyózást, sem bölintést nem tapasztaltunk (hidraulikus lökhárítók) és a gép eleresztett kormány ellenére sem tért el az egyenes útból. A vezetés nagy tempóban sem volt fárasztó, a gép jól reagált a legkisebb kormányunkára.

A próbautóból a következő tapasztalatok lehet lezúrní: a Fiat 500 nemcsak a sík terepen állja meg a helyét, hanem meredek útakon is.

Élénk, mozgékony, stabil, könnyen kezelhető, rugalmas, jól kapaszkodó, jól kirugózott, tekintélyes végsebességgel rendelkező, jól fékezhető, nem fárasztó kiskocsi, melynek tágas karosszériájában két felnőtt személy és igen sok poggyász kényelmesen fér el. A menetközben is állítható ülések a leghosszabb lábú utasnak is kényelmes fűrészhellyel szolgálnak, a karosszéria (preselt acél) zajtalan.

### Dőrttrekk-vasárnap Szegeden

Augusztus első vasárnapján rendezte a szegedi KEAC a szezonban már második nagyszerű nemzetközi salakpályaversenyét. A vidéken talán még soha nem látott népes mezőny megnyugtató látványt nyújtott és komoly utánpótlást hozott felszínre. A jövő legszebb ígérete a fiatal nyíregyházi Gál, aki nem egyszer komolyan megszorította a málnuk ismeretlen angol stílusban brodszeioldó csehslóvák Sztaniszlávot is. A délelőtti tréningben biztosan mozgó Zamecsniket a főverseny előfutámban Schusztter tette harc képtelenné, amikor a Sztaniszlávot előzni akaró „Zami”-ba hátulról belefutott. A peches Zamecsnik — aki minden kétséget kizáróan megvédte volna a magyar motorosok becsületét — sérült villájával kénytelen volt átadni a biztos első helyet a hihetetlen gyors Jáwa-menőnek. De Zamecsnik az ezt megelőző 350-es futamból is kénytelen volt kiválni benzincsődugulás miatt a starttól alig ötven méterre. Pieber és Bócz eredményein erősen meglátszott a tréningben történt bukások hatása. A jó eredmények a pálya kitünő állapotával magyarázhatók, mert az előző napi esőzések elsőrendű állapotba hozták az egyetemiek 600 méteres pályáját.

#### Részletes eredmények:

**Kezdők versenye, 5 kör.** 1. Gál M. (Rudge). 2. Majsai M. (Velocette). 3. Bischof I. (Rudge). 4. Hrabanek I. (Puch). 5. Pénzváltó J. (Sarolea). 6. Bócz L. (Moto Gazzi). **Főverseny 250 kcm-ig.** 1. J. Sztaniszlav (Jáva). 2. Anders E. (Rudge). 3. Kesjár J. (Rudge). 4. Pieber E. (Puch). 5. Kiss László (Puch). 4. Majsai M. (Velocette). Hét induló. **Főverseny 350 kcm-ig.** 1. Schusztter V. (Rudge). 2. k. Kiss L. (Puch). 3. Holtversenyben Bischof (Rudge) és Majsai M. (Velocette). **Főverseny kategória különbség nélkül Szeged város vándordíjért:** 1. J. Staniszlav (Jáva). 2. k. Kiss László (Puch). 3. Gál M. (Rudge). 4. Gutschy K. (K).

## Sporthoz, turához:



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

Vezérképviselőt:

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



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

### Motorkerékpár kisautó csónakmotor

**K. BAUER TIBOR GYÖZŐ**

**B.S.A. Super X-**  
alkatrészek, speciális javítóműhely.

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

# Amíg a Cordatic kerékre kerül

A rohamosan fejlődő autópár a gyorsjárású teherkocsik és autóbuszok révén, melyek az autóközlekedés céljaira épült utakon néhány év előtt még nem is álmodott sebességgel száguldanak, nehéz feladat elé állítja a pneuipart. A városok közötti megállás nélküli forgalomban rendszerint a teherbírás határáig igénybevett autóköpenyben a deformációs munka következtében melegfelődés áll be, mely a gumi rossz hővezetési képessége miatt a köpeny belsejében 100° C körüli hőmérsékletet idéz elő. Különösen kedvezőtlenek természetesen a fenti szempontból a nyár meleg napjai, amikor a köpeny felülete kevésbé hűl és kísérletek bizonyítják pl., hogy a futófelület kopása, amely szintén nagy mértékben a köpeny melegezésének függvénye, körülbelül megegyezik akkor a kánikulai napon, mint ugyanannyi km-t futva egy fagyos téli napon. Körülbelül ugyanilyen mértékben szenved a pneu többi gumialkatrésze, a betétek közötti rétegek és a futószövet gumígyazása is.

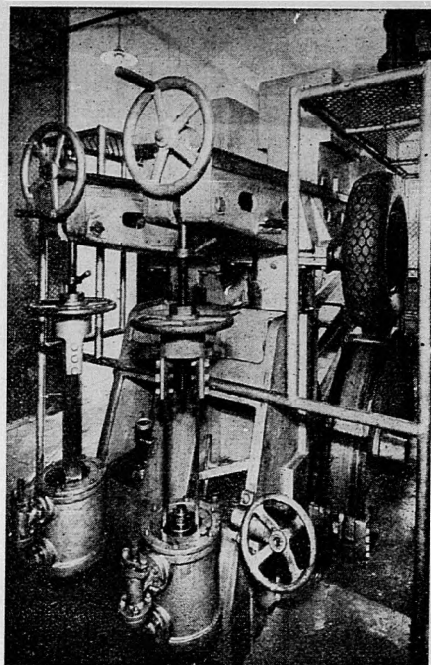
A fenti pár szó után nyilvánvaló, hogy a ma gumitechnikusanak valóban feladata magaslatán kell állania, ha az eddigi amúgy is nehéz igénybevételek mellett még 100° C-on felüli, a gumianyagokra már romboló hatással bíró melegéssel is meg akar birkózni.

A megfelelő profil, mintázat és anyagelosztás mellett főképpen a gumianyagok minősége az, amely lehetővé tudja tenni, hogy a pneu ellenálljon a fokozott

igénybevételnek, ezért olyan anyagok kerülnek felhasználásra, amelyeknél a melegfelődés kismértékű és amelyeknek fizikai tulajdonságait az elkerülhetetlenül fellépő melegezés károsan nem befolyásolja.

A laboratóriumban végzett anyagvizsgálatok biztos utmutatást adnak a megfelelő anyagok kiválasztására, azonban hogy azok a pneumatikban hogy fognak viselkedni, arra csak a kísérleti anyagokból felépített köpeny futtatása ad választ. Ezen célra két mód áll rendelkezésre. Az egyik, mely a legkézenfekvőbb, próbafuttatások autókön, amely elengedhetetlen minden újítás bevezetésénél. A másik pedig a próbagumiknak úgynevezett próbagépeken való járatása, amely célra megfelelően konstruált robusztus gépek állnak rendelkezésre. Ezeket különféle sebességgel az utat helyettesítő és különféle méretű akadályokkal ellátott dob felett forog a pneumatik és a gép felépítése olyan, hogy a legnagyobb óriásköpeny terhelését, sőt a normális terhelés duplájának megfelelő több tonnás keréknyomásokat is elő lehet állítani.

A rendesnél nagyobb terhelések az éjjel-nappal szakadatlan futás természetesen a pneu minden rejtett hibáját kihozzák, azonkívül pedig minden egyéb megfigyelésre is alkalmasnak. Hogy csak egyet említsünk, könnyen keresztülvihető például a köpeny belsejében fellépő hőmérséklet mérése, mely célra

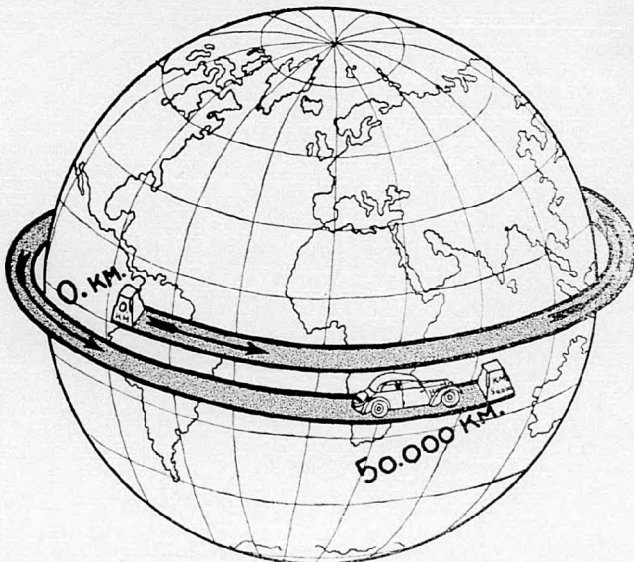


Cordatic a próbagépen

különleges elektromos műszerek szolgáltatnak.

Az ilyen gépeken futott köpenyek mintájára készített Cordatic nyugodtan adható a fogyasztó kezébe, mert annak teljesítményét a próbaköpenyek megbízható eredménye százszázalékosan garantálja.

## Egy és egynegyed szeri utazás a föld körül!



# 50.000

kilóméter

(2 évi) garancia a

# DKW

elsőkerék-meghajtás rendszerű autómotorokra

# DKW

a leggazdaságosabb kisautó.

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

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

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

Meis'e klasse-Cabriolet ... .. P **4800.—**

Kedvező fizetési feltételek!

Kérje legújabb magyar szövegű ismertetőnket!

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

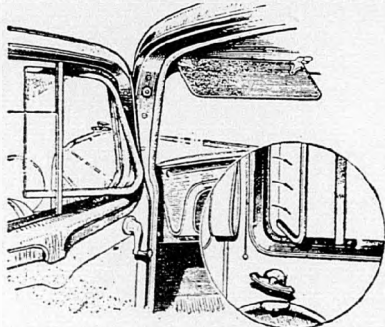
# TÖBB LEVEGŐT!...

## Hogyan védekezünk a hőség ellen és hogyan tartjuk hűvösen a kocsit belsejét?

Legutóbbi számunkban részletesen foglalkoztunk azzal az igen fontos problémával: műszaki szempontból hogyan készülünk fel a kánikulai napokra és hogyan óvjuk meg motorunkat a túlmelegedés és annak káros hatásai ellen. A forróság azonban nemcsak a motort, nemcsak az autó mechanikai berendezését befolyásolja, hanem alaposan leveszi a lábáról az autóst is, aki ha nem is forr fel, mint a hűtővíz, viszont igen gyakran a gutaütés határára hágog. A forróság ellen az autósoknak kétszeresen kell védekeznie, mert elég egyetlen pillanatra ellátni — és máris megtörténhet a katasztrófa. A nagy forróság kábitóan hat, almosítja a vezetőt, akinek érzékervei eltompulnak, ítélőképessége csökken, nem reagál a megszokott gyorsasággal — csupa olyan tényező, mely a felvetett probléma minél részletesebb megvitatását igen fontossá teszi.

### Tartsuk hűvösen a kocsit

A kocsit belsejét igyekezni kell hűvösen tartani, amit csak úgy érhetünk el, ha állandó és bőséges szellőzést gondoskodunk. A legtöbb modern csukott kocsin megtaláljuk mindazt, ami a szellőzés céljait szolgálja, mind általánosabbá kezdenek válni azok a kis üveg-  
ből készült levegő irányítók, melyek az



A kétrészes ablakok állítható áramlat-irányítói nagyszerűen szellőztetnek. A szélvédőre szerelt kékszíni fényvédő jó szolgálatot tesz, amikor szembe süt az alacsony járó Nap.

ablaküvegek elülső részéből vannak kiképezve és tetszés szerinti szögben állíthatók be. Egy kis kísérletezgetés után könnyű megtalálni azt az állást, mely a legalkalmasabb arra, hogy állandóan friss levegőt juttasson a karosszéria belsejébe. Természetesen arra is ügyelni kell, nehogy légáramlat helyett erős huzat képződjék, mert hiszen köztudomású, hogy nyáron lehet a legjobban meghűlni és a nyári nátha a legkellemetlenebb.

Sajnos igen sok az olyan kocsit, melyen ezt a nagyszerű szellőző berendezést nem találjuk meg. Ilyenkor úgy segítünk magunkon, hogy az első ablakokat egészen kitárjuk, a hátsó ablakok tüvegjét pedig csak annyira eresztjük le, hogy felül néhány centiméteres szabad légréteg támadjon. A kocsit haladása következtében az ablak

mellett elvágató szél szívó hatást gyakorol és biztosítva van a levegő cirkuláció.

### Nyitott kocsin húzzuk fel a tetőt!

Trópusi melegben — akármilyen furcsán is hangzik — a nyitott kocsit akkor a leghűvösebb, ha becsukjuk, illetve felhúzzuk az amerikai tetőt. Ha tehát erősen tűz a nap, azonnal húzzuk fel a tetőt, természetesen az oldalfalakat nem szereljük fel. A legtöbb levegőt azok az amerikai tetők adják, melyek hátsó felületén felgombolható lebernyeg van: az oldalt betetőző friss levegő hátul eltávozik és állandó gyenge légáramlás éri a vezetőt és utasokat.

Ha hosszabb időre leállítjuk a kocsit, mindig húzzuk fel a tetőt. Az erős napsütés nagyon árt a kocsit bőrözésének, mely nyáron alatt úgy átforrósodik, hogy égeti az ember kezét. A legforróbb a valódi és a műbőr, a szövetanyaggal borított ülés és háttámla sokkal langyosabb.

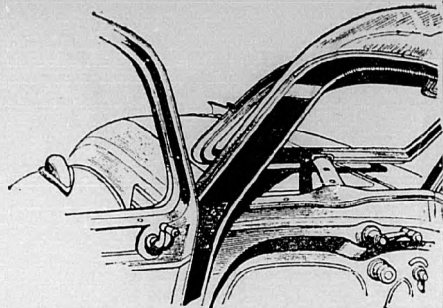
### Hogyan védekezünk a motor melege ellen?

A motor melegeit termel, mely a légáramlat folytán felmelegíti a gépház és a karosszéria belseje között levő válaszfalat. Amellett a kipuffogócso is melegít, de melegszik a sebességváltó is, forróbb napokon a vezető nagyon is érzi ezt a meleg-ráadását. A legcélszerűbb megoldás az, ha kétoldalt a gépház tető és az ajtók közötti karosszéria felületekre. Ezek a kis kürtök nyithatók-zárthatók, tehát kényelmesen szabályozhatjuk a légáramlást. Egyszerűbb megoldás az egyetlen kürt, melyet felül szereltünk, közvetlenül a gépház tető mögé. A haladás következtében a kürtön betödul a légáramlat, megkerüli a szerelékfal alsó szélét és kiszellőzteti a motort által termelt meleget.

A szellőző kürtök nyitása előtt feltétlenül poroltassuk ki jól a karosszéria belsejét, ellenkező esetben por-számum képződik, mert a légáramlat felkeveri a lábdéskákön összegyűlt port.

### Nyitott vagy zárt szélvédő?

A legtöbb kocsit szélvédője nyitható, sőt vannak olyan megoldások, melyek a szélvédő teljes felcsapását engedik meg, vannak viszont kocsik, melyeknek szélvédője teljesen zárt. Melyik a jobb megoldás? A tapasztalat azt mutatja, hogy amilyen kellemetlen a teljesen zárt szélvédő, annyira ártalmas a nyitott megoldás. Ha a szélvédőt teljesen felcsapjuk, úgy az első percekben szinte feléledünk, amint a finom, hűvös légáramlat simogatja az arcunkat. Csak hogy alig egy óra múlva az ember azt érzi, hogy az arca ég, erősen ki van fújva, a füle zúg a légáramlattól és az arcának csapódó porszemcsék és legyek fájós nyomokat hagytak. A legjobb

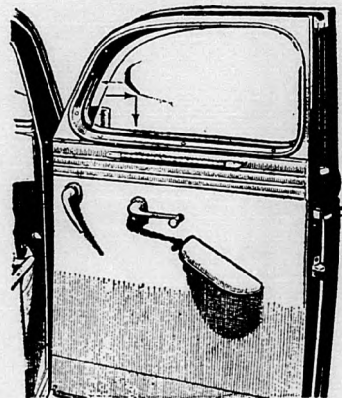


A szélvédőt sohasse nyissuk egészen, hanem csak néhány centiméteres rést állítsunk be.

megoldás: csak annyira nyitni a szélvédőt, hogy egy-két centiméteres rés támadjon. Ilyenkor éppen elegendő levegő kerül a kocsit belsejébe, gyenge áramlat szellőzteti a karosszéria belsejét és egésznapos túra után sem fogjuk fájlalni az arcunkat.

Sokan abba a hibába esnek, hogy felgyúrt inguiban ülnek a kocsiban. Kétségtelen, hogy ez a megoldás kényelmes, de csak addig, amíg az ember karkjai le nem égnék. A hosszujjú ing tehát elengedhetetlen, de azt se felejtjük el, hogy erős napsütésben a vékonying nem véd tökéletesen a légés ellen.

Ha Nappal szemben haladunk, feltétlenül vegyünk fel zöld vagy szürke védőszemüveget, vagy pedig szereljünk napvédő ellenzőt a szélvédőre. Ha ezt az óvatossági rendszabályt elmulasztjuk, úgy igen kellemetlen fejfájás, sőt gyengébb napszúrás lehet az eredmény.

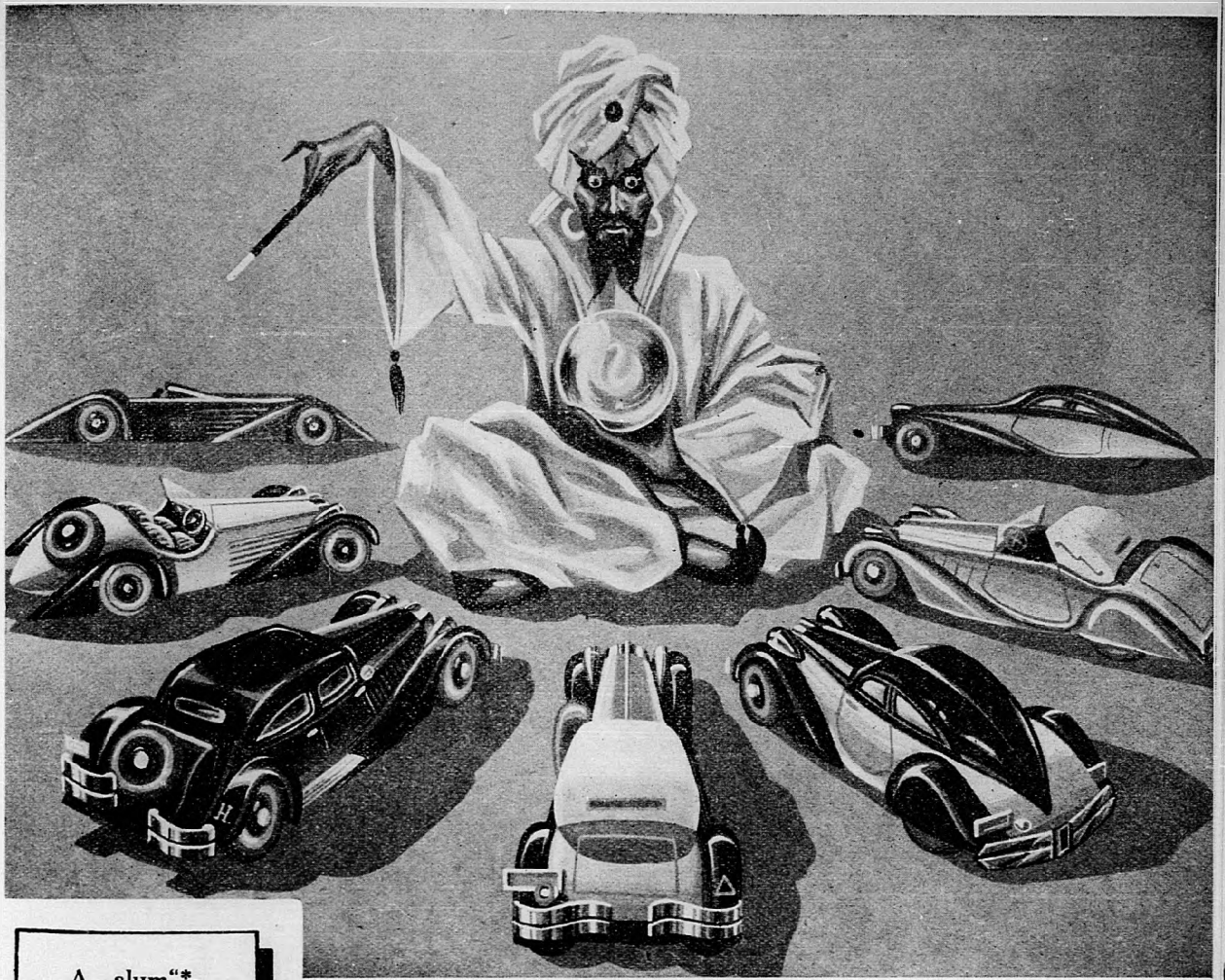


Ha az ablakot nem zárjuk egészen, hanem kis rést hagyunk, egy a mozgó kocsit mellett elsurranó légáramlat szívó hatására jól szellőzik a kocsit belseje.

Ha az erős napsütés következtében megfájdul a fejünk, vagy szédülünk, tehát a napszúrás tünetei jelentkeznek, úgy igyunk minél több vizet, annyit, amennyit csak elbirunk, ez a legjobb védekezés. Hogy azonnal álljunk le és meneküljünk a hűvös árnyékba, azt nem is kell hangsúlyozni.

Ha egésznapos túrán vagyunk, úgy délelőtt csak mérsékelt enyédeljünk és csak könnyű ételket kerüljünk az asztalra. Aki teli gyomorral kel fel az asztaltól, az egy órával később ólmosan fáradt és álmos lesz!

Sokan elfeledkeznek arról, hogy a Föld forog. Odaállítják a kocsit az árnyékba és nem gondolnak arra, hogy a Nap állása változik és talán már nyugodóra múlva tüzes kohó váltja fel az árnyékot. Az árnyékos hely kiválasztásánál legyünk tehát mindig tekintettel a Nap állására.



A „slum“-  
nélküli olaj!

Az új Mobiloil  
„slum“-mentes!

• „Slum“ egy új angol szó a motorolajból származó különböző lerakódások kifejezésére. A „slum“ kifejezés a következő szavakból keletkezett: **sludge** (iszap) és **gum** (ragacs)



## Mit hoz a jövő?

Jót vagy rosszat? Bármit mond is a jóslat, annyi bizonyos, hogy minden gépjármű részére jó jövőt biztosít az ÚJ MOBILIL!

ÚJ MOBILIL az egyetlen autóolaj, mely a „Clearsol“-eljárással készül — nem tartalmaz kenést nem nyújtó anyagokat, kiadósabb, gazdaságosabb és a kocsit vagy a motorkerékpár élettartamát évekkel meghosszabbítja.

# Új Mobiloil

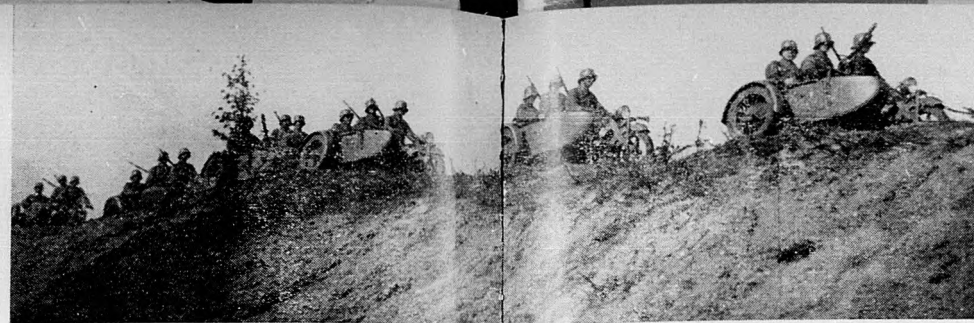
a „tisztá” autóolaj

BEJEGYZETT VÉDJEG

VACUUM OIL COMPANY R.T. BUDAPEST

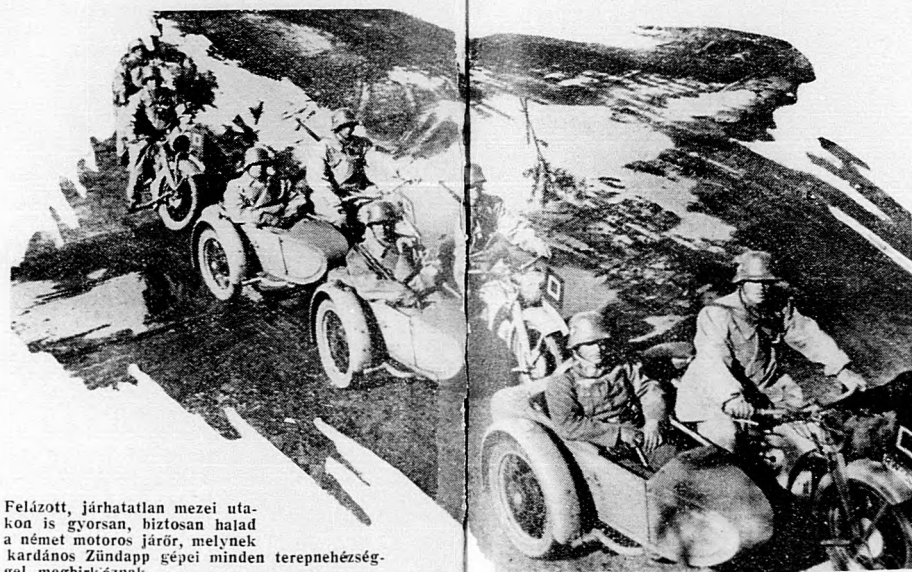


Berlin: a Führer születésnapjára kivonult katonai motorkerékpáros csapatok egy része. Impozáns képet nyújt az oldalkocsis BMW masinák parádés glédája.



Uttalan-utakon felvonuló német motoros csapat oldalkocsis BMW gépeken.

# SZÜKSÉG VAN MOTORKERÉKPÁRRÁ?

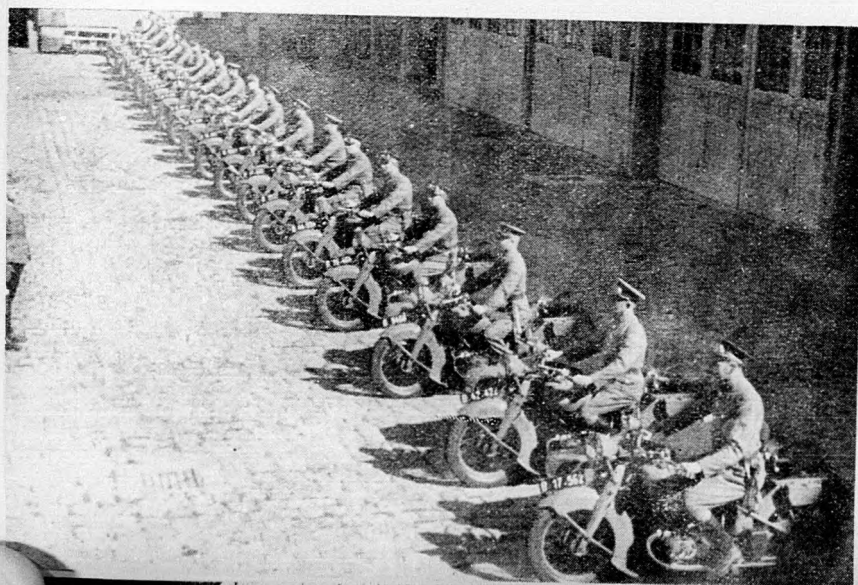


Felázott, járhatatlan mezei utakon is gyorsan, biztosan halad a német motoros járőr, melynek kardános Zündapp gépei minden terepnehézséggel megbirkóznak.

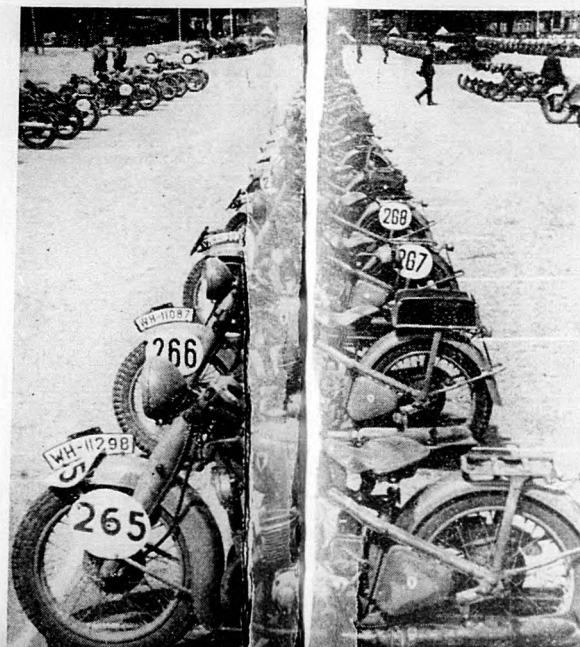


Berlin: Végláthatatlan oszlopokban vonulnak fel BMW gépeiken a német motoros csapatok a Führer születésnapján rendezett katonai díszszemlére.

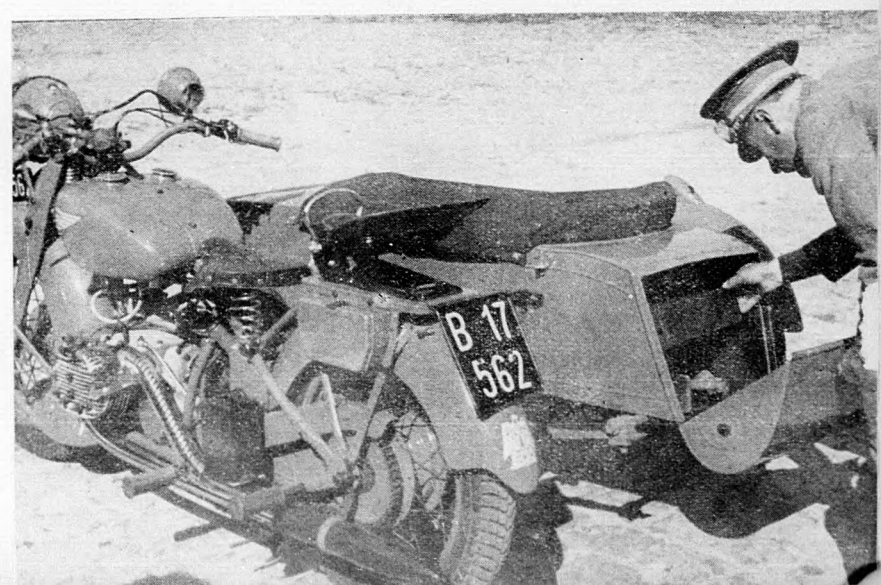
A német hadsereg motoros osztagai és megbízhatósági versenyeken. Ez a szakasz katonai DKW szőlőmotoros kerékpár a páratlanul nehéz keletporoszországi triálra támaszkodva meg a sarat.

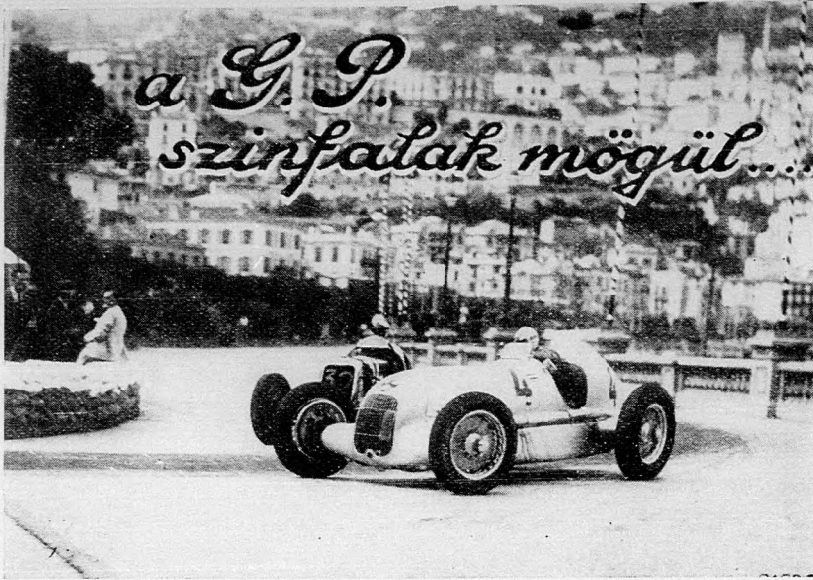


Az osztrák motoros csendőrséget 800-as Puch masinákkal szerelik fel. A gráci gyár hétről-hétre hatalmas szériákban elégíti ki a hadsereg és csendőrség rendeléseit.



Az osztrákok a 800-as katonai Puch-gépeket lengőtengetelyes Porges oldalkocsikkal szerelik fel. A 800-as Puch-ok főleg gyors beindulásuk, kifünő akcelerálásuk és lágy villarugóságuk révén vívták ki a katonai szakkörök elismerését.





A Grand Prix versenysport az elmúlt két-három évben merőben megváltozott, nemcsak a nemzetközi formulának megfelelő mai GP versenykocsi mutat egészen más képet, mint a három év előtt tisztességgel elszenderült elődje, hanem egészen új feladatokat várnak a Grand Prix versenyzőre is, akinek vezetői technikáját a korszerű GP kocsik műszaki sajátosságai teljesen megváltoztat-  
tak.

A közelmúltban a GP versenyzővel szemben támasztott követelmények legfontosabbika az volt, hogy képesnek kellett lennie úgynevezett *villámkapcsolásra*, lehetőleg — *kupplung nélkül*. Es anélkül, hogy a kupplung nélküli kapcsolás következtében „salátát” csináljon a sebességváltójából.

Az elmúlt évek GP versenyzője majdnem jánuszfeji ember volt. Kétféle kellett néznie: *előre* az útra és kicsit *lefelé*, a fordulatmérő számlapjára. A fordulatszám-mérő volt a GP versenyző iránytűje a GP sivatagjában, meredten kellett figyelnie a vadul táncoló szereklépfalon vadul táncoló mutatót. És ha a mutató a megengedett *maximális fordulatszám alá* libbent jelezve azt, hogy a motor már nem adja le maradéktalanul a benne rejlő lőerőket, a versenyzőnek azonnal vissza kellett kapcsolnia amíg a fordulatszám megint nem emelkedett addig az értékig, mely a motor szétrepülése nélkül még megengedhető volt.

A hosszú egyenesekben, a legpikánsabb fordulóknál, a kapaszkodókon, egyszerűen mindenhol ügyelni kellett arra, hogy a motor lehetőleg *mindig* a maximális fordulatszámra pörögjön. Hogy ez csak úgy volt lehetséges, hogy a vezető minden hajtó után, minden komolyabb kapaszkodón végigkapcsolta, végigskálázta a sebességváltójának minden fokozatát — azt csak természetesen tarthatjuk.

A híres Monakó GP-n, melynek útvonala Monte-Carlo utcáin át vezet és kereken 1000 fordulóval van tarkítva — orgiáit ülte a sebességváltó. A versenyzők tönkrefáradva futottak a célba, idegileg és testileg roncsosá kikészítve, hólyagos, nyers kézzel, mert hiszen a sebességváltót folyton használni kellett, *Lord Howe*, a híres angol

versenyző akkoriban kikísérletezte, hogy ha a Monte-carlo körön végig kupplung nélkül kapcsolja Bugattiját, úgy körönként vagy öt másodpercnyi előnyt tud szerezni. A felfedezés után az egész mezőny kupplung nélkül kapcsolta végig a versenyt és a verseny utáni héten kinek a jobb, kinek a bal keze — aszerint, hogy melyik oldalon volt a sebességváltó karja — így be volt fáslizva, mint a legszak-szerűbben aszalt egyiptomi mumia.

De multak az évek és csendben, de annál felforgatóban megjelent a modern GP kocsi. Ócskavassá váltak máról holnapra a legbüszkébb Bugattik, Delageok, Maseratik, Alfák és társaik és ócskavassá vált ráadásul mindaz, amit vezetői technika szempontjából idegeztek, gyakoroltak be pokoli munkával a Grand Prix versenyek hősei. Amit évek munkájával fokoztak művészeté, mindaz feleslegessé, elavulttá vált. Caracciola, Nuvolari, Stuck és társai bizony kénytelenek voltak *újra beülni az elemi iskola padjaiba*, miután nemrég még a Grand

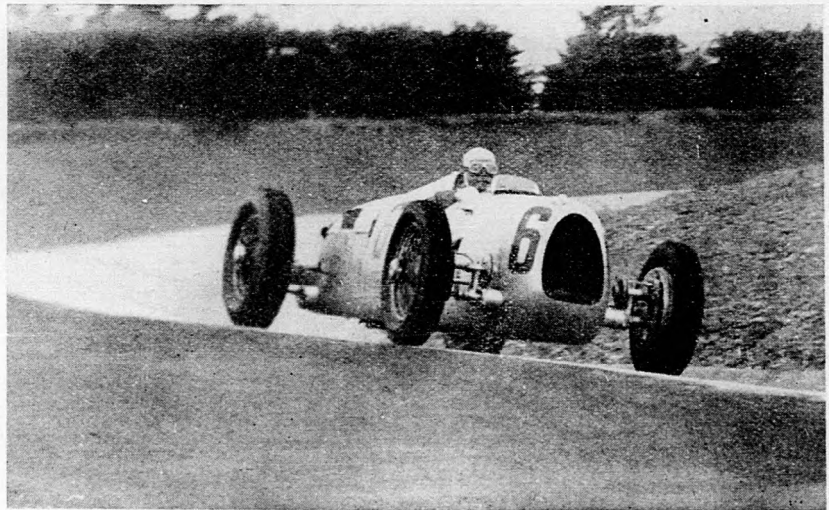
Prix versenyzés egyetemi professzorai között emlegették a nevüket.

**A mai GP kocsi: tul gyors**

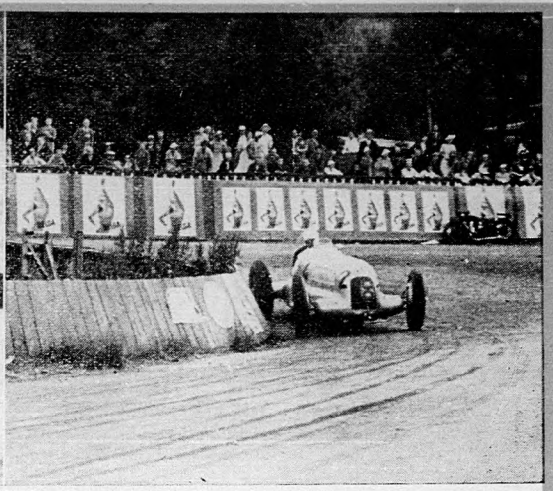
Ujra ki kellett tanulni a „mesterséget”! A GP versenyzők alig ültek be a modern versenykocsiba, arra ébredtek, hogy az új masinák túl gyorsak, hogy csak igen ritkán nyílik alkalom teljes gázra és a legtöbb európai versenykörön olyan sebességek váltak lehetségessé az alig 750 kilós, tehát Ballányi súlyu, de 3—400 lóerős gépekkel, mely sebességek nemrég még a Daytona Beach és a több ezer lóerős világrekordmasztodonok részére voltak fenntartva.

A mai GP versenyző — nem kapcsol, csak a legrikább esetben, mint például a nagyon tekervényes Nürburg Ring pályán. A motorok hatalmas lőerőtéljesítménye, de igen könnyű súlya olyan lőerő-súly arányt eredményezett, melyen van mit csodálkozni. Amíg a közelmúltban a jelszó az volt, hogy *lábdeszkáig az akcelérátorpedállal és végigskálázni a sebességváltón*, addig ma ugyancsak póruljára az a GP versenyző, aki fokozott *óvatosság nélkül* nyitogatná karburátorjának, vagy inkább karburátorjainak fojtószelepét. Hirtelen gázadásra a kocsi egyszerűen keresztbe farolna és olyan bródszeidolási venné kezdetét, melyre Zamecsnik és társai szoktak olyan nagyon büszkék lenni, de ami bizony nagyon *veszélyes mutatóvány* — versenyautón. Hirtelen gázadásra a modern GP kocsi a legkényesebb talajon is úgy megpörgeti a kerekeit, hogy a gépet egyenesben tartani alig lehet, az eredmény nemcsak alapos idővesztés, hanem egyúttal igen gyors gumikopás. Az idővesztés még valahogyan be lehet hozni, de mivel a modern GP versenyzés legelső parancsolata úgy szól, hogy: *Takarékoskodjál a gumiddal, nehogy abronconson fuss a célba* — csinján kell banni a pneukkal.

Manapság, amikor a legtöbb GP kocsi sebessége majdnem egyforma és amikor legtöbb GP versenyző vezetői művészete is majdnem egyforma: a versenyeket inkább a depókban lehet megnyerni, mint a versenyútvonalon. A versenyzők és versenyszályvezetők



Rosemeyer a Nürburg Ring hírhedt „ringlipil” fordulójában. Az első kerekek egészen „kirognak”, amit a független rugózás tesz lehetségessé. Figyelemreméltó: a hátsó kerekek futófelülete egészen lekopott, már ki is látszik a vászon



(Balról) Hiába minden drill, a gummicseré és tankolás idővesztését jelent. Az ellenfél ezt egyeseken ki is használja, már kapja a gyorsításra buzdító jelzést depósától. (Jobbról) Ma már nem faralnak és sepernek a fordulókban: simán gurulnak át rajta. Mint azt Caracciola mutatja be a belga Nagydíjas versenyen

lagnagyobb gondja: csökkenteni az *üzemanyagfogyasztást*, hogy minél kevesebbszer legyen kénytelen a kocsit megállani tankolni. A mamuttartányokkal való kísérletezést be kellett szüntetni. A hatalmas tartányban <sup>15</sup>tyegő hatalmas mennyiségű és súlyú üzemanyag ugyanis nagyon károsan befolyásolja a kocsit stabilitását. A tartányt máshol, minő a gép farában elhelyezni alig lehet, a nagy hátsó túlsúly nemcsak rontja a stabilitás szempontjából oly szükséges egyenletes és helyes súlyelosztást, hanem olyan mértékben is növeli a centrifugális erőt, hogy a fordulókát *nagy tartánnyal* csak sokkal *óvatosabban* lehet venni, mint kisebb tartány és kevesebb üzemanyag esetén. Ennek az érdekes körülménynek iskolapéldája volt a magyar GP, melyen Nuvolari például csak akkor tudott igazán „menni”, amikor annyi üzemanyaga fogyott el, hogy kocsijának túlterhelt fara már nem „lógott” és nem vitte kifelé víz-

szatarthatatlanul az Alfát a fordulókban.

A másik nagy probléma a pneu. Aki vadul akcelerál, aki faralja a fordulót, aki túl vehemensen fékezik, az hamar elkészül pneujeival. Le kell állania gumicserére, közben a „gyengédebb” módszerekkel operáló ellenfél annak ellenére fut be előbb a célba, hogy végig lassúbb volt.

Ez az oka annak, hogy a mai GP versenyző lehetőleg végig direktben hagyja sebességváltóját: ez üzemanyagot, pneut takarít és — győzelemhez segít.

A mai GP versenyző — miközben végigharcolja kocsiját a pályán — nem törődik a sebességváltóval. Két keze ríkákn válik meg a kormánykerékől, mert hiszen munkája a kormányzás mellett csupán a *gázadásra és fékezésre* szorítkozik.

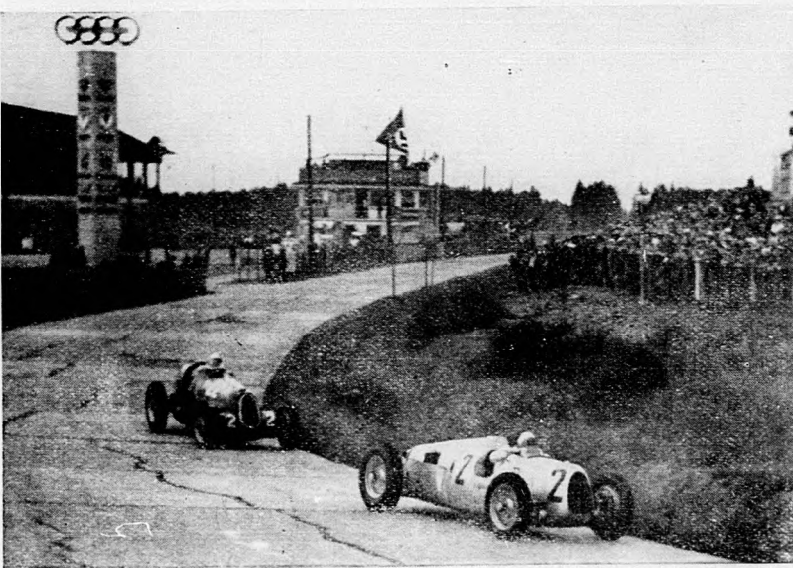
Ha igaz az az elmélet, hogy a mai GP-ket a depókban lehet megnyerni: igaz az a tétel is, hogy a *GP-t a fékek*

*nyerik*. A modern GP kocsit vezetője nem azzal szorítja le körüdejeit, hogy erőteljesebben akcelerál, hanem *ellenkezőleg* azzal, hogy *később* fékez. Ez fordulónként néhány töredékmásodpercet jelent, amivel végeredményben értékes másodperceket lehet lefaragni. És ne feledjük el, hogy a *GP-ket másodpercekkel nyerik vagy veszítik el!* Amíg a multban abban a pillanatban, amikor a depóban megjelent a versenyosztályvezető jelzése, hogy: Gyorsában — a vezető nagyobb hirtelenséggel lépett rá a gázpedálra, vadabban kapcsol, vészesebben pörgötte — *faraltatta* ki kocsiját a fordulókából, hogy behozzon néhány másodpercet. Ma? Egyszerűen valamivel később *fékez* a fordulók előtt, amivel nem terheli túl a motorját, de ami — éppen olyan veszélyes módszer.

#### A modern GP kocsit — az Andrásy uton

A nem is olyan régi és nem is olyan jó időkben lehetetlenség volt lassu turában járni a versenykocsit. Allandóan bőgtetni kellett a motort, ellenkező esetben a gyertyák azonnal *elolajozódtak*. Start előtt szinte elképzelhetetlen volt, hogy a kettős rendekbe fejlődött versenykocsik motorjait ne bőségsek ütemesen a szerelők. Ma? Betöltik az előmelegített olajat, az alacsony hőértékű melegítő gyertyákkal járálják vagy öt-tíz percig a motort. Utána kiszedik a gyertyákat, becsavarják a nyolc vagy tizenhat igen magas hőértékű versenygyertyát és — leállítják a motort. Néhány másodperccel a startjel elhangzása előtt megforgatják a kurblit, vagy a hordozható Bosch villamos indítómotorral rántják be a motort, a vezető beül a gépbe és a motor lassan turázik. Az indító magasra emeli a zászlót, a startóra mutató közeledik a hatvan másodperc felé, a vezetők gázt adnak. Amikor a zászló lecsap a vezetők éppen annyi gázt adnak, hogy túlzott kerékpörgés nélkül löhessenek ki a startvonalról, visszahúzzák a kuplungot és már úton is vannak, hogy azt a néhány száz kilométert észvesztő sebességgel falják fel.

A modern versenykocsival — akinek kedve kerekednék hozzá — nyugodtan *végig lehetne korozni az Andrásy-úton*, anélkül, hogy az akár a közönségnek, akár az éberfülü rendőrnek fel-



A modern versenykocsit független kerékrugózása óriási stabilitást eredményez. Figyeljük meg képünkön a Stuck (Auto Union) mögött vágott Nuvolari Alfájának első jobb kerekét, amely szinte „beállt” a fordulónak

tünnék Lassu turában aránylag zajturában lehet vele haladni anélkül, hogy gyújtászavarak jelentkezzenek vagy akár szabálytalanul működnek a motor. Láthattuk a magyar GP-n, amikor Tadini Alfája a verseny után szépen elkocsizott a pályáról, kevesebb hanggal, mint mondjuk a Bíró János féle „dögleszű” kék Alfa, kevesebb szenzációval, mint amennyit akár melyik motoros vészmazsola kelt a pesti utcán.

Signor Jano, a világhírű Alfa Romeo konstruktőr legutóbb úgy nyilatkozott, hogy a modern versenykocsinak éppen olyan könnyen kezelhetőnek, éppen olyan rugalmasnak kell lennie, mint a legtaxibb taxinak. És ne csodálkozzunk azon, hogy bár az Auto Union, a Mercedes és Alfa Romeo GP motorok fordulatszámja a percnként hatezerrel kacérkodik, csekély 500 turában tudják lépésben vinni direktben a kocsit. Amire — félreértéseket kérjük elkerülni — csak a legtrikább esetben képes a mai szabványos kisautó.

### Vagyont kereshet, aki jobb gumit talál — a guminál

A modern versenykocsi legsebezhetőbb pontja a pneu. Hiába emelték a löeröket, a stabilitást, hiába a független rugózás, a technika sokezer apróbb-nagyobb raffinériája, a gumi — gumi marad. Tökéletlen, haszontalan ez az anyag a versenykocsi szempontjából, de egyelőre jobbat nem ismerünk. És nincsen remény arra sem, hogy a guminál alkalmasabb és ellenállóbb pneuanyagot lehessen találni, pedig ez volna a modern kornak talán legígéretesebb felfedezése.

A tripoliszi Melhalla körön — mely nagyrészt egyenesekből tevődik össze és melynek legélesebb fordulója is bírja a 110-es tempót — például Varzi 220 km-en felüli rekordkört futott, izzó hőségben! Hogy a gumi ezzel az igénybevétellel nem képes dacolni, az nem szorul magyarázatra. Itt csak az segít: mindent beleadni, menni, mint a megvadult ördög és ugyanakkor gyakran cserélni a gumit. Itt aztán eldőlt, hogy melyik gumi a jobbik gumi, az Alfák például tavaly kénytelenek voltak sorban kiállni, mert az első két órában csekély 14 ízben kellett leállaniok gumit cserélni. Az idén kedvezőbb volt a helyzet, átlagban kilenc körűt bírt ki egy-egy hátsógumi garnitúra.

Aki nem ügyel a gumira, az máris elveszítette a versenyt. Iskolapéldája volt ennek a tételnek Brauchitsch esete az Eifel versenyen. A derék Manfréd azzal szórakozott, hogy megpróbált mindent beleadni. Alig öt kör után egyszerűen elfogyott a gumija, vászonig reszelte le pneuját, pedig körülátlaga nem haladta túl a 125 körűt se-

bességet. Tavaly meg azért veszítette el a német GP-t, mert egyik hátsó gumija az utolsó öt kilométert nem bírta ki!

### Hidraulikus fékek

A mai GP kocsik kivétel nélkül olajfékekkel vannak ellátva és igen ritka a fékhiba. Azt azonban senki sem tudja, hogyan bírja ki a fékrendszer azt, hogy órákon át 200—300 kilométeres vágatásból csökkentse le az iramot — de kibírja. Természetesen egészen speciális fortélyokat találni a mai versenykocsik fékrendszerében. A legleleményesebb az Alfa fékrendszer. Itt a vezető kezeügyében nagy csapat található, mellyel tetszés szerint lehet fokozni az első vagy hátsó fékek hatékonyságát, a vezető tehát menetközben egylítheti ki a fékrendszert. Minden versenykocsi gyors fékállító berendezéssel van ellátva és bizony hosszabbtávú versenyeken háromszor-négyszer sor kerül a fékek állítására, annyira fogy a fékbetét. A külön fékhűtőberendezések mindennaposak, levegőörkok irányítják a hűtő légáramlatot a fékekre, ha nem hűtenék a fékeket, úgy a frikciós hatást kifejtő betétanyagok percek alatt kásával égnének.

A mai GP kocsi kormányműve is egészen más, mint régen. Amíg nemrég még igen nagyra áttételezték a kormányt, addig ma az áttétel igen kicsiny. Aminek az a magyarázata,

hogy a kigyózó kocsit csak úgy lehet egyenesben tartani, ha a vezető állandóan játszik a kormánykerékkel. Ha ugyan játéknak lehet nevezni a kormánykeréknek ezt a görcsös, szinte állandó rángatását, ide-oda tépését. A kormány áttételének akkorának kell lennie, hogy a kormány a kerék kis elfordítására is reagáljon, ellenkező esetben nem volna olyan emberi kar, mely félköröket forgatva a kormányon tudna végigcsinálni egy-egy hosszútávú versenyt.

A mai GP versenytechnika: a hirtelen robbanásszerű akcelarásioknak végtelen sorozata, csak a nagyon hosszú egyenesekben marad rajta hosszabb ideig a gáz. Folyton játszani kell a gázzal, hogy a kerékpörgést kormány munkával kombinálva benne maradjon a versenykocsi az egyenesben. A modern versenykocsit irtózatossal sebessége miatt többszáz méterrel a forduló előtt le kell fékezni, a versenyző nyugodtan belegurul a fordulóba, hogy utána ismét kilőjjön. Elmúltak azok az idők, amikor forduló előtt az volt a jelszó, hogy vissza elsőre vagy másodikkra és a forduló után végig kellett bögni a motort a sebességváltó skáláján. Ma egyetlen elnyújtott vonítást hallani a régi sztakkató helyett, amikor a versenyző óvatosan és elővigyázatossal adja rá a gázt a fordulóból kirobbanó gépre.



## 1·8-2·7 Volt

Ha a feszültség rendszeres ellenőrzésére mérő műszerünk nincsen, bizzuk az akkumulátor gondozását szakemberre. A szakértő megmondja mikor kell új, erős

## BOSCH telepet

vennie.

# BOSCH

**Bosch Róbert kft.**  
akkumulátor service

az ország minden nagyobb városában

### URVEZETŐK, HÖLGYVEZETŐK csak „Viktória autósakiskolában”

tanulnak, mert egyetlen, ahol 1936-os típusú Adler, Balilla, stb. autók oktatnak, okleveles gépészmérnökök és garanciával vizsgáztatnak. Egyetlen, ahol 5000 méteres a tószakfilm bemutatást nyer. Részletfizetés. Kérjen díjtalan tájékoztatót legmodernebb „Viktória autósakiskolától” Andrassy-ut 2. Telefon: 1-208-14



## 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.

**TUDJA-E MÁR ŐN**  
hogy mi a  
**COLYGRAPHIT?**  
Bemutatja: Stein J., Bercsényi u. 12

**SECURO**  
**GÉPMŰHELY**  
magnagyobbított  
üzeme  
V., Kresz Géza ucca 28  
TELEFON: 29-17-82  
Autó-motor alkatrészek!  
Henger-főtengely  
köszörlés!

## Magyarok az olimpiai repülőcsillagturán

A nyugati határok felé futott az Olympiai fátylás staféta azon a reggelen, amikor a BSE két jeles sportrepülője, Buzay Árpád és Majoros János 80 lóerős Klemm gépekkel, valamint a Légügyi Hivatal három, ugyancsak 80 lóerős Bücker—Jungmann gépe elstartolt Mátyásföldről az olimpiai repülőcsillagturára, melynek célja a Berlin melletti rangsdorfi új sportrepülőtér volt. A magyar résztvevők a csillagturára ú. n. nemzetközi csoportjában indultak, melyben az osztályozás olyan formula alapján történt, hol a megtett távolság mellett a motorlőerő és a gép utasainak száma is kombinációba került, ugyanakkor viszont az átlagssebesség figyelmen kívül maradt. Rangsdorfbán a berepülésre kitűzött két óras idő alatt 47 masina landolt. Ugy a résztvevő pilóták, mint gépeik szempontjából tarka látványt nyújtott ez a minden kézeletlen felül internacionális mezőny, hiszen az 57 gépre rúgó nevezési lista osztrák, francia, belga, lengyel, magyar, angol, holland, svéd, cseh, olasz, csilei, görög, jugoszláv japán, román, spanyol és svájci résztvevőkből rekrutálódott. A befutók sorában ott volt Henry Deterding is, a Shell kőszern aviatikáért lelkesedő fiatal vezére. Az osztályozás első két helyét a cseh Praga „Baby“ pilóták, Fuksa és Polma foglalták el 1445, illetve 1097 ponttal, ami a kis, 2 hengeres, 40 lóerős, két-két személlyel repült masináktól igen szép teljesítmény. A magyar Buzay—Majoros pár a 6-ik helyen végzett, viharos időben berepült Budapest—München—Stuttgart—Brüsszel—Amsterdam—Hamburg—Königsberg—Varsó—Lipese—Berlin 3600 km-es viszontagságos úttal 682 pontot tudtak gyűjteni, noha kilyukadt tankjuk megjavítása drága 6 óras kényszerpihenőt igényelt. A Légügyi Hivatal három gépe: Szapary Zoltán, Csukás Kálmán és Derzsy Sándor vezetésével (kísérők: Telbitz Imre, Schirke Jenő és Békássy István) mindvégig rajkötelékben repülve 540 ponttal a 8-ik helyen végzett.

Az olimpiai csillagturára német tüzáraknak 154 indulója közül 109 előírászerűen fejezte be útját, mely Németországot szelte keresztül-kasul és az osztályozás alapját a közbelső leszállások száma képezte. Minél eldugottabb és kisebb helyeken szállott le valaki, annál több pontot kapott. Az olimpiai csillagturára sikert két szomorú baleset zavarta meg: az egyik cseh gép a Harz fölött lezuhant és utasai halálra zuzták magukat, ugyancsak halálos baleset áldozatt lett egy német gép megfigyelője is.

A 100.000 dollárral dotált, október 12-én első ízben megrendezendő Rhode-Island-i (U. S. A.) autóversenyen a Scuderia Ferrari négy 12 hengeres Alfa Romeót állít starthoz. Az angol ERA menők szinten indulnak, míg az Auto-Unionnal és Mercedes-Benznel még folyamatban vannak a tárgyalások. Az újdonság erejével hat, hogy a 400 mérföldes versenyben 160 és 240 mérföldnél neutralizált kényszerpihenőket iktatnak be.

Német szakkörökben felmerült a gondolat, hogy az átlagssebesség mértékéül szolgáló km/óra megjelölés helyett a „Benz“ nevet használják. A fizikában lépten nyomon találkoznak a kutatók neveinek mértékegység elnevezésül való felhasználásával. Hogy ne is emitsünk másokat, mint gróf Volta (Volt), André Ampère Joulé Watt és Hertz...

## Felhívás!

Egy megszűnt cég nagy használt motorkerékpáralkatrész raktárát megvettem. Minden típusú motorkerékpárhoz olcsón adok használt, de jó alkatrészt.

## Reichteld Géza

VI., Rózsa ucca 90  
Telefon: 12-42-85



Csuszik a volán, ez már ok **BOK**  
Meggátolja ezt a  
20%o engedménnyel vegyen BOK bőrbevonatot a kormányára.  
Díjmentes próbadarab.  
Autó, motor **kesztyűket** legjobban  
**OTTENREITER-nél szerzi be**  
Petőfi Sándor u 3. (udvarban) T. 1-897-81

MOTORKERÉKPÁROK javítását, átalakítását, karbantartását, megbízhatóan, legolcsóbban végzi **Stein Ármin**  
VII., TAVASZMEZŐ UCCA 24. SZ.

## AIR FRANCE

repülőgépei  
4 világrészben,  
87 városban,  
29 országban  
naponta 40.000 kilométert repülnek.  
Utaz, csomag, posta.



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

## INDIAN Motocycles

magyarországi  
vezérképviselete  
ifj. SEIFRIED HUGÓ

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



## GLADIATOR PENGE VEZET!

### Kilométerjelzők

sebességmérők, autórak javitóműhelye

**Schwarz Testvérek** szakórások  
Budapest, VI., Podmaniczky-u. 59. Tel. 1-296-24.

### Autójavitók, műhelyek, rugókészítők figyelmébe

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

**TOLEDO ACÉLT** vegyen minden alkalommal, minden célra. Automobillacélok speciális nagy raktára

### TOLEDO ACÉLHÁZ

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

Autó és szántómotor

### főtengelyek és hengercsiszolások

és minden c szakmába vágó alkatrész készítése

### DEDICS TESTVÉREK

Thék Endre ucca 15. Telefon:  
1-303-45

## Marelli Lucas

vezérképviselet és  
service állomás, eredeti elektromos  
alkatrészek kizárólagos eladása.  
Javitunk bármely gyártmányú és  
rendszerű autóelektromos világítás-  
és gyújtásberendezést garanciával.

### TÓTH ÉS STERN

autóelektromos világítás- és gyuj-  
tásberendezések precíziós üzeme

Budapest, V, Visegrádi u. 50. T. 290-373

**COLYGRAPHIT itt,  
COLYGRAPHIT ott,  
COLYGRAPHIT mindenhol**

Bemutatja: Stein J, Bercsényi u. 12.

## Stuck kontra Campbell

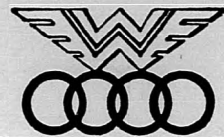
Az Auto Union verseny-konstruációs osztályán beavatott helyről származó értesülések szerint a Campbell-féle 484 km-es abszolút sebességi autó világrekord megdöntésére készülődnek. A hiper versenykocsi súlya, mellyel *Stuck rohamozná meg a fennálló rekordot*, üzemenkész állapotban sem haladja meg a 10 mázsát, miáltal a gumik igénybevételére nagy mértékben redukálódik. A rekordkísérlet előkészületeinek legnagyobb szenzációjául kétségtelenül az a körülmény ígérkezik, hogy a rekordotromot a Reichsautobahn egyik hosszú egyenesén óhajtják lefolytatni, szemben a Campbell-féle kísérletek terepéről szolgáló daytonai, majd saldurói fővennyel. Befentesek szerint a hiperversenykocsi aerodinamikaiag tökéletes karoszeriával indul rekordstromra.

**Guthrie (500 Norton),  
Mellors (350 Velocette) és Geiss (250  
DKW) voltak a belga G. P. hősei**

A Namur melletti kanyargós, hegyes-dombos Floreffe cirkuiten futották le az idei belga Grand Prix, mely a momentán erőviszonyoknak megfelelően a 326,5 km-es távon 135,2 km-es átlaggal *Guthrie (500 Norton) abszolút győzelmét eredményezte*. Guthrie rugózott, hátsóvillás Nortonjával fölényesen nyerte versenyt márkatársa, White előtt, akit a harmadik helyen Steinbach követett gyors DKW-je nyergében. A gyors belgákat balszerencse üldözte: Milhoux (FN) harmadik helyét motordefektus miatt adta fel. „Grizzly“ (Sarolea) pedig a tankolásnál vesztett sok időt, bár így is a negyedik helyen kötött ki. *A 350-es csoportban* 296 km-es távon Mellors (Velocette) győzött 123,7 kmes átlaggal, mivel a nagy fölényrel vezető Norton krekk. Frith gumidefektusa folytán a verseny feladására kényszerült. A 2-ik és 3-ik helyet elfoglaló Renier (FN) és a svéd Güllich (Husqvarna), bár pompás versenyt futottak, nem veszélyeztethették Mellors győzelmét. *A 250-es csoportban* 272 km-es távon starttól a célig vezetve Geiss (DKW) győzött 117,2 km-es átlaggal márkatársa, Winkler előtt. A DKW-kezdés diadalát a népes mezőnyből még csak megnehezíteni sem tudta senki annál is inkább, mivel a gyors Husqvarna menő Sunnquist csakhamar talonba került túlhajszolt motorjával. *A 175-ös kategória* 245 km-es távon Terigi zsákmánya lett 95 km-es átlaggal. Ebben a körülményben azonban a kategória 108-as átlaggal legjobb körét futó Winkler (DKW) balszerencséjének is része volt, aki fölényes vezető pozícióban került talonba.

Brook angol pilóta 39 lőérés, 2 hengeres Praga motorral szerelt Praga-Baby kis repülőgépén a 15 ezer km-es london-fokföldi távot 14 napon belül, 135 repülőóra alatt tetta meg 100 km-ként 9,4 liter benzinfogyasztással.

A német műrepülőbajnokságok során a tavalyi bajnok, Stör ismét megvédte bajnoki címét, felülzárnyalt BFW gépevel bemutatott egyik teljesen újszerű figurája óriási hatást kelteit. A 14 főnyi mezőnyből a zsúri, melynek sorában Fieseler is helyet foglalt, a második helyet Hagenburgnak (Focke-Wulf-Stieglitz) ítélte oda Frankle (Bücher-Jungmeister) előtt, Achgells (Focke-Wulf-Stösser) a második helyet motordefektus miatt kénytelen volt feladni.



A hat hengeres lengőtengelyes

# WANDERER

az ideális városi és  
turagép. Tökéletes  
rugózás. Luxusadó-  
mentes

Havi autóadó P 7.—

A nyolc hengeres

# HORCH

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

A hat hengeres

# AUDI

a nagyteljesítményű  
lengőtengelyes, első-  
kerékmeghajtásos  
városi és turakocsi

Vezérképviselet:

Hess Ervin, I. Mészáros-u. 15

Tel.: 1-500-90

# Rosemeyer!

**Rosemeyer (Auto Union) rekord-  
átlaggal nyerte az 500 km-es német  
G. P.-t márkatársa Stuck előtt**

**I**zgalmas startkép: húsz kocsi dübörög a Nürburgring starthegyén. A kékes olajfüstbe burkolódzó ezüst, sötét, vörös, kék, zöld és narancs színű kocsik előtt éppen most vált át a startlámpa vörösről — sárgára: még 15 másodperc... Fül-süketítő bőmbő... Zöld! Hajrá!...

Brauchitsch (Merc.-Benz) pár méter után a második sorból indulva az élre tör, Stuck (Auto Union) van a nyomában, mintha össze lennének kötve, úgy húznak ki a startfergetegből... De a forduló után az ellenegyenesben már Lang, a Mercedes-Benz „utanpótlás” nyargal a második helyen Stuck és a harmadik startsorból előrenyomuló Rosemeyer előtt, akit „Karaccs” és a Mercedes vezető olasz Fagioli követ. Zár: menetben következnek az új, 12 hengeres Alfa Romeo trio: Nuvoletti, Dreyfus és Brivio, majd Chiron (Merc.-Benz) és az egykori Adler hosszútáv menő Hasse (Auto Union) után a sereghajtók, köztük Wilmille (23 Bugatti), Trossi (Maserati), Seaman (Maserati), a startnál nehézségekkel küzdött Delius (Auto Union), Severi (Alfa) és a többiek...

...A távoiban már látni a hegyen lefelé zúgó élcsoportot, 350.000 néző újong: *na, német kocsi fut az élen!* Azután három olasz... Brauchitsch fejezi be elsőnek a startkört, Rosemeyer már a nyakán van, a beérkező telefonjelentésekből kitűnik, hogy „Berni”-nek ma jó napja van: utólréhatetlen a fordulókban! Kár, hogy az ember nem állhat ott egyidejűleg a cirkuit mind a 150 „kurnijában...” Lang kitűnő 3-ik helyen fekszik, Caracciola, Stuck és Nuvoletti előtt, akit Fagioli, Chiron, Dreyfus, Brivio, Hasse és Delius követnek. Elsőnek Brauchitsch kényszerül fegyverletételre, aki ismét beigazolta, hogy ő a legpechesebb versenyző... Most már Rosemeyer száguld az élen, híven az Auto Union versenyvezetőse utasításának: *mindent bele!* Stuckot, a másik kerekét viszont tartaléknak tartogatja az Auto Union. Utasítása: *az élcsoportban futva, Nuvoletti vigyázzni!*

A 3-ik kör van soron! Rosemeyer a tiszta pályán 137.6 km-es szenzációs körrekordot futva, megugrik a mezőnytől. Perreg a film: Dreyfus öt gyertyáját cseréli a deponán, Wilmille már kész, Seaman fékdefektussal kerül talonba, Caracciola kocsiján is dolgoznak, egy kört megy még, azután kiáll. Mercedes-Benzeknek rossz napjuk van, de érthető. A kocsikat ugyanis átkonstruálták, az új motorok nehezebbek, a súlyt máshol kellett megspórolni, hogy a 750 kg-os súlyhatár alatt maradhassanak. Az új kocsik futnak ugyan már, de — még nem kőszek! Helyesebben, még nem fittak.

Féltáv! 250 km-nek megfelelő 11 kör van Rosemeyer mögött, aki 2 perc előnnyel vezet a mezőnyt! Pedig elővigyá-



A német G.P. hősei: középen áll babérkoszorúval Rosemeyer (Auto Union) mellézte a 2-ik helyeztet márkatársa Stuck és zsebrevágott kézei, civilben Porsche dr. az Auto Union zseniális konstruktőre

zatossági okokból a 8-ik körben már kerekeket is cserélt. Akkor átmenetileg Lang került az élre, de a következő körben ismét másodikként futott depójához: kerékesere, a kocsi a közönség füttykoncertje közben Caracciola veszi át... A közönség azt hiszi, hogy Langot „Karaccs” javára leléptették, pedig nem ez történt: Lang a verseny elején eltörte kisujját és olyan fájdalmat voltak, hogy kénytelen volt kiszállni a kocsiból. Őt kötik az orvosok, de Lang most sem nyugszik, Brauchitsch helyrehozott kocsijában folytatja a versenyt. A táv felében a következő a sorrend:

1. Rosemeyer, átlaga 133,3 km. 2. Stuck, 130,8 km. 3. Nuvoletti, 130,6 km. 4. Chiron, 130,2 km. 5. Caracciola (Lang kocsijában) 130,1 km. 6. Fagioli. 7. Hasse. 8. Brivio. 9. Delius. 10. Trossi. 11. Lang (Brauchitsch kocsijában). 12. Severi.

Most Stuck cserél kereket és Nuvoletti elfoglalja a második helyet, míg Stuck a Lang kocsijához futó Caracciola mögé kerül a 4-ik helyre, aki azonban két kör után másodszor is kiáll. A szépen menő Chiron a negyedik helyen bukik, sérülései szerencsére nem veszélyesek. A 15-ik körben Nuvoletti motordefektus miatt kénytelen feladni második helyét, míg Rosemeyerrel elővigyázai osam még egyszer kereket cseréltetnek. Érdekes ez az előrelátás: Rosemeyernek, akit a mezőny leohanására, rekordkörökre szemeltek ki,

a 8. és 15-ik kört jelölték ki kerékesereül. Stuckkal viszont, akit végigmenésre küldtek, csak egyszer, a 12-ik körben cseréltek kereket. Az elgondolás logikus: a rekordkörök jobban emésztik a gumikat, akceleralás, fékezés...!

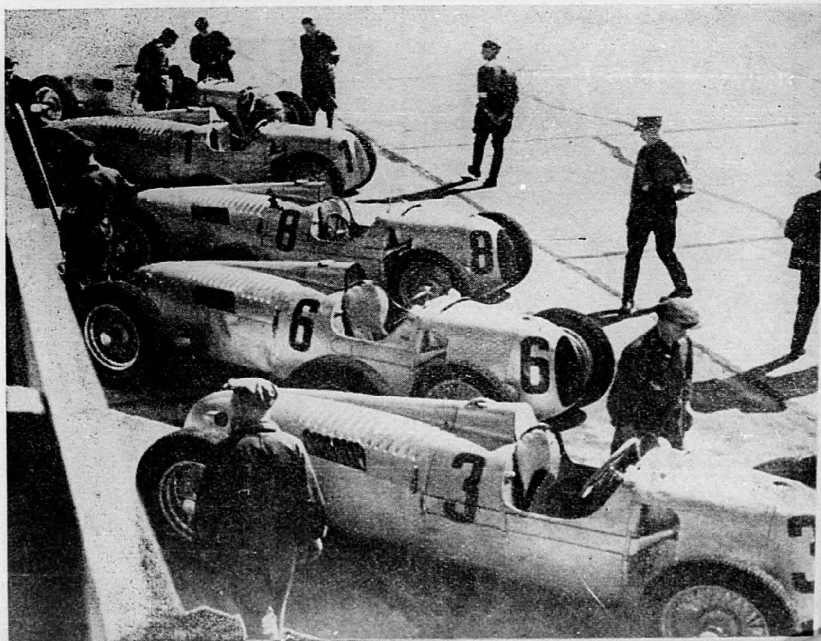
Nuvoletti kiállása után Rosemeyer is csökkent a távot. A verseny eldőlt. Rosemeyer, a mezőny legjobbjá győzött. Ma verhetetlen volt! Es illeltek hozzá Hühnlén üdvözlő szavai:

— *Maradjon továbbra is az a sport-szerető, szerény ember, mint amilyennek most ismerjük. Az az ember, aki jobban örül sportteljesítményének, mint a jellen-gős ömepeltetésnek. Ha ilyen marad, úgy sportkarrierjét biztosan kezében tartja!*

Íme a végeredmények:

1. Rosemeyer (Auto Union) 3:48:39,3 mp. Átlaga 131,65 km. 2. Stuck (Auto Union) 3:52:36,2 mp. Átlag 129,5 km. 3. Brivio (Alfa Romeo) 3:57:00,5 mp. Átlag 127 km. 4. Hasse (Auto Union) 3:59:13,1 mp. Átlag 125,9 km. 5. Fagioli—Caracciola (Merc.-Benz) egy körről. 6. Delius (Auto Union) egy körről. 7. Brauchitsch—Lang (Merc.-Benz) egy körről. 8. Trossi—Seaman (Maserati) egy körről. 9. Sommer (Alfa Romeo) három körről. 10. Cholmondeley—Topper (Maserati) négy körről.

A győztes körrekorder Rosemeyer, valamint a 2-ik, 4-ik, 5-ik, 6-ik és 7-ik helyezettek mind Continental gumit és Bosch gyertyát használtak.



Start előtt: kilövése ré az öt Auto Union-torpedó

# A Budapest-Váci motorverseny

Augusztus 9-én került lefutásra a budapest-váci pontszerző motorosok versenyének a BMYC és a Váci Sport Egylet rendezésében. A kilenc órára kiírt műszaki átvétel — két-három versenyzőt kivéve — úgy a versenyzők, mint a műszaki bizottság távolmaradása miatt később szünetelt. Féltil felé kezdett csak benépesedni a népszüneti vízieszkész telep környéke. A cserkész csónakház nagyméretű tutajja kicsinek bizonyult a műszaki átvételhez, akiknek nem jutott hely a tutaj mellett, azok ott köröztek addig, még csak egy hely fel nem szabadult. Csodálatos véletlennek tudható be, hogy ebben a szokatlan nagy forgalomban nem történt semmi baj.

Annak ellenére, hogy ez a verseny csak a nagymotorosoknak volt bajnoki futama, mégis 25 oldalmotoros állt start-hoz. Ez az élénk érdeklődés a rövid 27 km-es távnak tudható be. Az elstartolt 42 hajóból 35 érkezett a váci célba.

## Részletes eredmények:

**Oldalmotorok 125 kcm-ig.** 1. Wachsmann F. 1:14:10 mp. 2. Kemény P. 1:17:50 mp. 3. Paulini A. 1:22:20 mp. — **175 kcm-ig.** 1. Hevesi E. 1:02:00 mp. A legjobb oldalmotoros idő. 2. Borbás L. 1:12:05 mp. 3. Rubányi V. 1:15:50 mp. — **250 kcm-ig.** 1. Szász A. 1:14:10 mp. 2. Kiss B. 1:14:30 mp. 3. Bartos B. 1:19:10 mp.

**Autórdó 175 kcm. verseny kat. 1.** Dr. Feledi S. 1:06:50 mp. 2. Paulini N. 1:30:10 mp. — **175 kcm-es túra kat. 1.** Sulyk Gy.-né 1:30:50 mp. m. o. — **250 kcm. verseny kat. 1.** Agoston J. 1:34:00 mp. m. o. — **350 kcm. verseny kat. 1.** Petyerity J. 1:00:10 mp. m. o. — **500 kcm. verseny kat. 1.** Klein D. 0:28:00 mp. A nap legjobb ideje! 2. Jimmel F. 0:32:50 mp. 3. Vermes Z. 0:34:00 mp. — **500 kcm-es túra kat. 1. v. Simon**

## HUSZÁR GYÖRGY

Autó-motorkerékpár alkatrészek és lánctechnikai szaküzlet VI., JÓKAI-UTCA 1. (Aradi-ucca sarok) Telefon: 1-244-11.

Motorkerékpárlánccok, JAP motorkerékpár, Burman, Sturmey, Moss, Hurt sebességváltó-alkatrészek, DÜREX dugattyú, dugattyugyűrűk, szelepek, tömítések, mindennemű alkatrészek nagy raktára.

## „CYKLON” vulkanizáló

melegfolt vezérképveleto

## Bármilyen gyártmányu motorkerékpárt

olcsón, gyorsan, **JAVITOK** garanciával

Olajok és eredeti alkatrészek raktáron. Új és használt gépek olcsón, előnyös fizetési feltételekkel. Douglas és AKD képviselet.

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

L. 0:32:30 mp. — **660 kcm verseny kat. 1.** Dán F. 0:30:50 mp. — **660 kcm-es túra kat. 1.** Szilágyi I. 0:43:35 mp. m. o. — **1000 kcm. túra kat. 1.** Rieger A. 0:34:30 mp. m. o. — **1500 kcm. in-bord verseny kat.** Szécsi P. benzintankserülés miatt feladta.

## Nuvolari (Alfa Romeo) nyerte a Coppa Cianot

A Livorno melletti 7 km-es cirkuiten megrendezett rövidtávú körverseny Nuvolari révén az Alfa Romeo színek diadalát eredményezte, mely siker értékét fokozza az a körülmény, hogy a versenyen az Auto Union is képviseltette magát a Varzi, Rosemeyer, Stuck trióval. Nuvolari 1:44.40 mp-nek megfelelő 120.382 km-es átlagával immár ötödször nyerte meg a Coppa Cianot. Nuvolari után az ugyancsak Alfa Romeo vezetők: Bivio és Dreyfus érkeztek célba, míg a 4-ik helyre Stuck futott be Rosemeyer kocsijával! Stuck kocsija röviddel start után defektust kapott és később vette át Rosemeyer kocsiját. Varzi defektus áldozata lett, de Nuvolari is két kört veszített a verseny elején, amikor kocsiján a depónál dolgoztak. A „camp'onissimo” azonban behozta hátrányát, nagy ellenfelei elvérezték és győzelmét 123.771 km-es rekordkörrel is realizálta.

## Kezdő motorosok a Dunán!

Augusztus első vasárnapján nagyszerű motorosokversenyt rendezett a BMYC kezdő versenyzők számára. A verseny 28 indulója közül 11 érkezett célba. Részletes eredmények a következők:

**Oldalmotorok 100 kcm-ig.** 1. Balogh K. 1:45:05 mp. — **115 kcm-ig.** 1. Györfly M. 1:32:40 mp. 2. Schenes S. 2:29:10 mp. — **125 kcm-ig.** 1. Szárazgat P. 1:30:30 mp. 2. Mittermayer Ö. 1:24:00 mp. 3. Weidinger V. 1:33:50 mp. — **175 kcm-ig.** 1. Benda A. 1:19:25 mp. 2. Szász A. 1:57:05 mp.

**Autórdók 175 kcm-ig.** 1. Sulyk Gy.-né 1:30:30 mp. — **500 kcm-ig.** 1. Simon L. 49:00 mp. A nap legjobb ideje. **660 kcm-ig.** Eperjesy K. 56:35 mp.

Rosemeyer (Auto-Union) maximális pontszámmal nyerte meg Németország ezidei autóbajnokságát: mindkét pontszerző versenyt úgy az Eiffel, mint a német G. P-t megnyerte! A lista második helyén Stuck (Auto-Union) szerepel 5 ponttal. Érdekes, hogy az első öt hely közül négyet az Auto-Union-versenyzők — Rosemeyer, Stuck, Delius és Hasse foglalták el.

Henry Ford, az amerikai autókirály betöltötte 73-ik életévét.

Berlinben a szédítő tempóban szaporodó gépjárműállomány valóságos garázsrizist idézett elő: egyszerűen nincs garázhely! A hatóságok úgy igyekeznek ideiglenesen segíteni a bajon, hogy egyes utcákat lezárták az átmenő forgalom elől és parkoló utcáknak minősítették őket.

Az elmúlt évben a világ automobil termelését 5,2 millió darabra becsülik. 1932-ben 2 millió autót, a krízist megelőző 1929-ben pedig 6,3 millió kocsit gyártottak. Az elmúlt évben gyártott kvantum forrészese 80%-kal természetesen az USA. második helyen Anglia, harmadikon a Franciaországot megelőző Németország áll.

## Olimpiai és világrekord



az a kényelem, megbízhatóság, teljesítmény és zajtelenség melyet **Önök** az **olajfürdő**s,

teljesen tokozott erőátviteli lengőnyerges

## VIKTORIÁK

nyujtanak.

Modellek: 100 kcm-től 600 kcm-ig.

### Raktárról kaphatók:

200 kcm. luxus felszerel. P 1310.—  
3-0 " " " " P 1760.—

## KOPPÁNYI

VI., DESSEWFFY-UTCA 47.

Minden motoros vágya teljesült!  
Megjött a

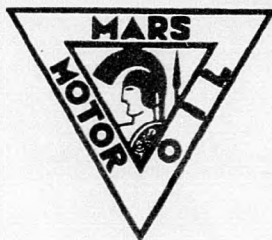
# COVENTRY EAGLE

az angol motorkerékpáripár legmodernebb alkotása.

250 ccm. Villiers motorral, nagy világítással  
P 1250.—

BRUCK, JÓKAI U. 21

ALKATRÉSZEK autókhoz, motorkerékpárokhoz és felszerelések  
**MÁVAG-MERCEDES-BENZ-hez**  
**BAK GYÖRGY**  
VI., Jókai tér 7. Tel. 1-120-46.



# MARS LOWCARBON olaj szén és korommentes Mindennemű Benzol-keverékek GHILLÁNY

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

# Mi újság?

— Augusztus 17-én van a Hatnapos Trial nevezési zárata, sajnós a magyar résztvevők benevezése iránt még semmi intézkedés nem történt...

— *Hallom „Zami” külföldre indul?*

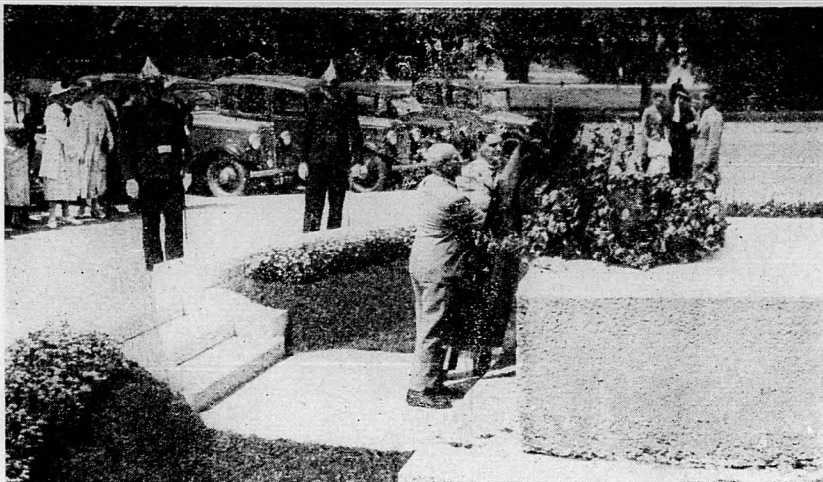
— Zamecsnik Tivadar augusztus 23-án a németországi Teterowban indul füves hegyiterepen rendezett körversenyen. „Zami” a verseny után Svédországba hajózik át, ahol a Malmö mellett lefutásra kerülő svéd Grand Prix 350-es kategóriájában áll starthoz Rudge gépével.

— *Hogyan zajlott le az Austin klub látogatása Budapesten?*

— Az angol Austin klub Budapestre ellátogatott tagjait a magyar Austin klub tagjai nagy szeretettel fogadták és kaulozták a főváros nevezetességeinek megtekintésénél.

Az ilyen látogatások horderejét az első pillanathban talán fel sem lehet mérni, pedig miként a terebélyes fa is kis magvaeskből nő oly óriásivá, úgy ilyen kis klubközi szívélyes látogatásból nő tovább az a baráti kapcsolat, mely az angol-magyar megértés és közeledés nagy munkáját van hivatva kiterbélyesíteni.

Sok közös vonás van az angol és magyar jellem között, mindkettő konzervatív hajlamú, csak mérsékelt haladásra hajlamos nemzet, mindkettőnek ősi alkotmánya a messze multba nyulik vissza és gondoljunk csak arra, hogy az angol Magna Carta megjelenésével majdnem egyidőben születik meg a magyar Aranybulla is. Mindkét nemzet a nemzeti hagyományoknak hűséges őrzője, ez a konzervatív szellem nyilvánul meg az angolok minden életnyilvánásaiban is, még az automobilizmus terén is, mert az angol az, amely a legkevésbé hódol be a



Bruck Béla az angol Austin csapat vezetőjével megkoszorúzza a Hősök Sírját

divatos formáknak és merész újításoknak és nem a formát, hanem a lényegét nézi, még az autója megválogatásában is.

Ez magyarázza azt a mély meghatórást is, amely az angol Austin klub látogatóinak lelkét elfogta, mikor a magyar Austinosok a Szabadság téren az irredenta szobrok lényegét elmagyarázták és megértették, hogy miért van az országzászló félárbóca eresztve. Ez a meghatódottságuk csak fokozódott, mikor a Hősök sírját néma kegyelettel megkoszorúzták.

— *Halljunk még néhány apró szakmai hírt Héblí ár!*

— Szolgáltára! Elfogytak a Sunbeamek, ez évre még két darabra van behozatali engedélyre a képviselőnek. Jó lesz tehát szietni, mert ezekre a gépekre is már több érdeklődő van! Más, az öv. Dedics Ferencő cég ezentúl Dedics Testvérek név alatt folytatja több évtizedes munkáját, mellyel oly sok megérdemelt elismerést váltott ki rendelői köréből. Ismét más. A Securo gépműhely új helyiségében, új gépekkel felszerelve áll rendelői szolgálatára. A cég hatalmas méretű hengerfűró gépével ezentúl már saját üzemében végzi az összes hengerköszörülési munkákat.

— *Mi hír a Deményi cégnél?*

— A minap kaptak értesítést az angol Morris-gyártól, hogy a gyár valamennyi típusát teljesen változatlanul viszi át jövő évi gyártási programjára. Újításra nincs szükség írják, a típusok nagyszerűen beváltak, ezt igazolják a megelégedett Morris tulajdonosok!

— *Érdekes Firestone ujdonságokról hallottunk?*

Az amerikai Firestone-gyár, amely az újszerű légrugózással lepte meg az autós világot, egy újabb szabadalommal gazdagította a gummikoptatók seregét. A Fireston az egyedüli gyár, mely vulkanizálni tudja a gumit a fémmel. Ebből kiindulva, olyan tömlőket szerkesztett, amelyben a megszokott fémszelep helyett gumiba ágyazott szelep van. Számtalan előnye mellett, — gondoljunk csak a szelep-kiszakadásra, ami az új Firestonnál lehetetlen, — nem drágább, Nem utolsó sorban említésre méltó ennek a fekete tömlőnek speciális belső anyaga, amely tökéletesen pőrümentessé teszi a gumit. Ez azt jelenti, hogy egyszerű helyes légnymás után nem enged ki semmi levegőt. Az így kapott állandó helyes légnymás plusz 25 százalékos kilométerteljesítményt biztosít.

Dr. Diószeghy Miklós † Súlyos veszteség érte a bpesti VI. kerületi rendőrkapitányságot, a kerület egyik leghitelesebb tisztjének, dr. Diószeghy Miklós halálával. A közszeretetten s köztisztletben álló rendőrtanácsos rövid betegeskedés után 51 éves korában hagyta itt szomorú családját és lesújtott barátait. Akinek csak egyszer dolga volt a szaktudásáról, humánus felfogásáról és vidám kedélyéről híres rendőrtiszttel, az átérzi ennek a veszteségnek a súlyát. Az autóstársadalom komoly értéket veszített dr. Diószeghy Miklósban.

Felelős szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ.

**Próbálja ki Ön is**

**COLYGRAPHITOT**

Bemutató: Stein J., Bercsényi u. 12.

# ARIEL

marad a vezető világmárka.

Minden márka jó, de a legjobb mégis az ARIEL.

**5%-os szezonvégi ármérséklés**

Kérje árjegyzékeinket!

**ARIEL a legszebb és legjobb motorkerékpár**

Vezérképviselőt:

**DEMÉNYI ÉS FIA**  
AKADEMIA-UTCA 19. szám

**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 gyárimányu kocsikhoz kész rugók raktáron

1 FSAI

**Ignis**

**T E R T A**  
**CSILLÁMSZIGETELÉSÜ**  
**GYÚJTÓGYERTYA**

K. W.

K Ö N T U D O M Á S U  
H O G Y

**Firestone**  
a pneumatik  
szerkesztés  
mesterműve

Vezérképviselő:  
Pneumatik és Gépjárműkellék Behozatali Kft.  
Ügyvezető: **VAJDA ANDRÁS**  
Budapest, IV. Vármege u 7. Tel. 18-24-01.  
Tavirat: Firestone.

**TUNGSRAM**  
**BICOLOR** AUTOLÁMPA

**Fehér távfény, sárga közelfény.**