

# AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉLDÁNYSZÁMÚ MAGYAR MOTORSPORTLAP



VEZÉRKÉPVISELET:  
BUDAPEST VI,  
LISZT FERENC-TÉR 11.  
1-103-90



## BMW

Jól kiérdemelt győzelmét „üli meg” Wiesengrund Ferenc, aki ötüléses, csukott BMW túrakocsijával kompresszoros sportkocsik előtt ragadta el az abszolút autós győzelmet a Reznicek-versenyen.



„GUMBURIAN“  
törvényesen védett

# GUMMI ESŐKÖPENY

motorosok részére, igen erős,  
fekete gummírozott szövetből,  
különleges, jól bevált szabással

**szabadalmazott**  
**HÁTSZELLŐZŐ**  
**berendezéssel**

(magyar szabadalom 106.097 sz.)  
mely a megizzadást kiküszöböli

Gyártja:

**BURIAN ERNŐ**  
GUMMIKERESKEDELMI RT. ESŐKÖPENYGYÁRA

a gummiköpenygyártás magyarországi megalapítója

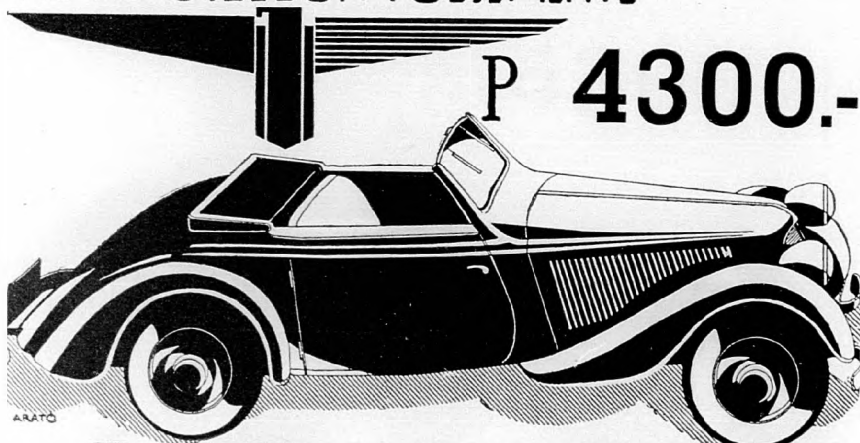
**BUDAPEST, IX.,**  
**Thaly Kálmán ucca 18.**  
**TELEFON: 1-441-66.**

**VEZETÉSBEN,  
MEGBÍZHATÓSÁGBAN**



**F I L M**  
**A JELSZÓ!**

AZ AUTÓSZEZON FŐSEMÉNYE



**A D L E R**  
JUNIOR ROADSTER

VEZÉRKÉPVISELET:

**MÉRAY RT**

Eladás: V., Dorottya ucca 1. Telefon: 1-856-15

Service és javítóműhely: V., Zápolya ucca 15. Telefon: 2-988-88

## Előgyujtás

Úgy voltunk a minap lezajlott Magyar Motorkerékpár Grand Prix-vel, mint nemrég a napsütéssel, hosszú hetek borulása után egyszerre csak kikukkantott a roppant vakító tányér a fellegek mögül, észre sem vettük és már törölgettük is a homlokunkat. A GP is hirtelen jött, meglepetészerűen, mert: senki sem hitt az eljövételében és mindenki már régen bekönyvelte tartozik rovatába annak a rendkívül vastag könyvnek, melynek borítékán egy-egy nagy ká, em, a és cő betű ékeskedik és melynek lapjaiba oly gyakran volt kénytelen bejegyzéseket eszközölni a magyar motorsport.

A Grand Prix: sportsiker volt a javából, hogy nem volt közönségsiker, annak okára később térünk rá. Jó sportot kaptunk, élvezetes, komoly sportot. És ha néha-néha unalmassá is sántult, ha sápkórossá is rokkant a küzdelem, arról olyan körülmények tehetek, melyekért tetemrehíni senkit sem szabad. A magyar motorsport csak hálával és elismeréssel gondolhat azokra, akik ezt a versenyt életre-hívták és főleg arra, aki lelkesedést, munkát, anyagiakat (a saját anyagiait!) áldozott arra, hogy hosszú évek szünete után ismét klasszikus motorsportot fussanak Magyarországon. A magyar motorsport, a sokezer magyar motoros nevében kötelességünknek érezzük megköszönni a versenyt Landauer Eduárd dr. vezértitkárnak, amit annál nagyobb súllyal tehetünk meg, mert köztudomás szerint nemcsak erkölcsiekben, hanem anyagiakban is teljesen függetlenek vagyunk a KMAC-tól.

\*

A Grand Prix — nem volt közönségsiker. Sokkal kisebb jelentőségű sportesemények sokkal sűrűbb ember-tömegeket vonzanak, mert a tömeget meg kell mozdítani. Hiába adjuk a legjobbat és a legszebbet, a hírhedt érdektelenségű magyar közönséget elő kell ürülni azokból a rejtett odvokból, melyekből a mult csalódásai varázsoltak számúra meleg otthont. Kezdenek ki kell mondani: nagyon, rendkívül, szánalmasan gyenge volt a Grand Prix sajtója. Hogy mást ne említsünk, a verseny előtti szombatban megjelent egyik koradélutáni lapban például tájékozódhatott a közönség arról, hogy a Jutagyrá FC mikor mérkőzik háromszázötvendrangú ellenfelével, de hogy magyar Grand Prix lesz: azt legfeljebb sejtette. Ritkák és gyengék voltak a kommunikék, nem volt bennük lendület. És csak muta-

tóba jelent meg belőlük néhány a lapokban. Hol volt a hiba, ki volt a hibás? — nem kutatjuk, csak éppen fájó szívvel szögezzük le, hogy a GP közönségbeli és anyagi sikertelensége főleg, sőt majdnem kizárólag ebben a talajban gyökeresett.

Es hibáztatunk kell a napilapokat is, melyek egyrésze „ejtette” a GP-t. Amikor az ötdrangú kerékpármatadorról hasábokat írt és a cikkeket raját szentelte holmi szépségversenynek. A lapoknak bevételt jelent az autó- és motorsport és ha már érzelmi elemeket nem kerestünk, hát az éremnek erre az oldalára is fel kell hívni azokat figyelmét, akik kiadóhivatali szempontból mérik — sajnos nagyon sovány róffel — az automobilizmussal összefüggő cikkanyagot.

\*

A GP abszolút győztese — nem Karl Gall volt. Hanem a rendőrség. Mely lezárta a pályát már akkor, amikor versenynek és versenyzőnek hírehamva nem volt és ezzel végtelen ingerültségű gyaloglásra kényszerítette a nézőket. Mely a verseny startja előtt lezáratta a külön erre a célra épített átjáróhidakat azzal, hogy a hidakon átjárni csak a verseny előtt szabad, nyilván megelégedve arról, hogy a hidak éppen ezt a célt szolgálták. A rendőrség, mely szokatlan szigorral tartotta távol a közönséget, nem is egy teljesen veszélytelen ponttól, hogy ugyanakkor olyan helyre terelje, ahol egyetlen bukás tömeggázolással járt volna. Mely dicséretes eréllyel állította elő a verseny egyik jegyzőjét, úgyhogy az eredmények körül bizony kis zökkenők mutatkoztak, mely ismét

tevékenyen munkálkodott azon, hogy mindenkinek gyökeresen elvegye a kedvét attól, hogy majdnem odamerészkedjék, ahol motorversenyt futnak.

Nem tudni, hogy mi az oka. De a budapesti rendőrség mintegy révült lázban vonaglik, valahányszor nagyobb tömegekkel áll — szemben. És főleg a motorversenyeken szökken magásra ez a láz. Egy kevés tapasztalat kellene, rövidke kis külföldi tanulmányút. Kirándulás, mondjuk valamelyik nagy német versenyre, ahol negyedmillió tömeg áll sorfalat a pálya körül. Értékes tapasztalatokat szereznének ott azok az urak, akiknek népligeti munkájukért a legjobb akaratlalt sem adhatjuk meg az elégséges kalkulust.

\*

GP tanulságok? Elsősorban: hiába árvák-szegények a magyar versenyzők, hiába szűkölködnek minden támogatás nélkül, hiába nem rendelkeznek megfelelő gépekkel, hiába nincsen alkalmuk a tehetségük fejlesztésére — nem kell miattuk szegyenkeznünk. Jól mentek és megállták a helyüket. Megdöbbentő volt az a magyaros lendület, az a nagy akarás, mellyel a technikai fogyatékoság hátrányát pótolták. Több magyar menő igazolta be azt, hogy megfelelő keretek, megfelelő körülmények között, megfelelő háttérrel és géppel igenis alkalmas arra, hogy nemzetközi viszonylatban is az elsők közé lépjen elő.

Csakhogy: a körülmények, a háttér, a keret, a gép — hiányzik. És enélkül ugyan mit ér mindaz, amit oly nagy örömmel fedeztünk fel ott, azon a ragyogó vasárnapi délelőttön kint a Népligetben.



Az egyik BMW-menő a GP Cordatic-hidja alatt.

# Ne essünk végletekbe az új kocsik bejáratásánál

— mert amilyen ártalmas az új kocsik hajszoalása, éppen olyan káros a sokak által ajánlott „vánszorgás”!

Az új kocsik gazdája bizony zavarban van, amikor elolvassa a gyár által a szélvédőre ragasztott bejárási utasítást, mely szigorúan a lel-kére köti, hogy mit tegyen az első egy-kétezer kilométeren: hogyan járassza be a kocsiját. Vannak gyárak, melyek észszerűen szabják meg a teendőket, vannak viszont olyan utasítások is, melyeken a szakember csak mosolyogni hajlandó, az egyik legnépszerűbb német kis négyhengeres utasítása például azt ajánlja, hogy az első 1000 kilométer maximum negyven kilométeres tempóban szabad csak teljesíteni. Ugyanakkor azonban azt látjuk, hogy a képviselet eladói sokszor vadonatúj modelleken mutatják be a vevőjelölteknek a kocsik képességeit a Svábhengyen anélkül, hogy az különösebb következményekkel járna, legfeljebb a bemutatási kocsik jövőbeni gazdája csikorgatja majd a fogait.

Kinek van igaza: aki negyven kilométert ajánl, vagy pedig aki az új kocsiból is „kivesz” mindent? A felelet: egyiknek sem, mert mind a két módszer káros; aki túl szörmenként bánik a kocsijával, az tulajdonképpen nem is járítja be, nem kopnak be a dugattyúk, a csapágyak stb., elműlik az előírt egy-kétezer kilométer, a kocsik gazdája leszedi: a karburátor plombáját, elkezd „repszteni” a — be nem járt kocsival. Aki pedig minygyárt az elején tapossa lábdeszkáig az akceleratort, az hamarosan nagyra-becsült és gyakori vendége lesz a képviseleti javítóműhelynek. A helyes módszer: az arany középut! Nem erőltetni, nem túlhasználni, nem túlterhelni a motort, másrészt viszont frissen pörgetni, mérsékelt sebességgel haladni és itt-ott néhány száz méteren szabad-járára eresztani.

A bejáratás elmélete változatlan, a gyártási eljárások viszont a multhoz képest alaposan megváltoztak. Néhány évvel ezelőtt, amikor a modern szériagyártás csak egy-két tengeren-tüli gyár munkáját jellemezte: ismeretlen volt az ezredmilliméter pontos-sággal megmunkált alkatrészek. Akkor még minden mozgórész túl „szorosra” méreteztek és az alkatrészek a bejáratás alkalmával koptak be. Ma olyan pontossággal gyártják a motor, a sebességváltó stb. alkatrészeit, hogy már újkorában is akkora hézagok vannak a gép súrlódó részei között, hogy a régi módszerű hosszadalmas

bejáratásra már nincsen olyan mértékben szükség, az új kocsik sokkal gyorsabban „kopik be”. Amellett a legtöbb gyár aránylag hosszabb ideig járátja a kész motort a próbapadon, a motor tehát már kissé bejáratva kerül bele az alvázbá. Különösen a drágább modelleknél járátják hosszú ideig a motort a próbapadon és a kipróbáló munkás keze alatt az országúton.

Az se kerülje el a figyelmünket, hogy egészen más a kiskocsi bejáratás, mint a nagyobb testvéreinek be-koptatása. Amíg a nagykocsi 70—80 kilométeres sebességben csak éppen hogy gurul, motorja legteljebb a felét, vagy háromnegyedét pörgi a maximális fordulatszámra, addig a népszerű egy-másfél literes kocsinak a motorja ebben a tempóban már közel maximális fordulatszámra dolgozik, amíg a nagykocsi tehát nyolcvan tempóban erőlködés nélkül, simán, alacsony fordulatszámra, tehát a bejáratásra legalkalmasabb üzemi viszonyok között végzi munkáját, addig a kiskocsi már erőlködik. Amiből az következik, hogy amíg a nagyobb, mondjuk két-három literes kocsinál a bejáratási időszakban is megengedett az aránylag nagyobb sebesség, addig a kiskocsinál legjobb legalább is az első 1000 km-en nem túlhaladni a hatvanat. Azt azonban sohasem feledjük el, hogy a bejáratás szempontjából a sebes-ség csak másodrendű körülmény, a döntő tényező nem a tempó, hanem sokkal inkább a terhelés és a motor-fordulatszám kérdése! Bejáratás alkalmával tehát kerüljük az emelkedéseket, ne vigyünk felesleges utasokat, ne sokat változtassuk a sebességet, hanem erőlködés nélkül, simán és egyenletesen haladjunk. Az első 4—500 kilométer után már helyvel-közszel néhány száz méternyi távolságon nekiereszthetjük a kocsit, amiből nem származik kár, ellenkezőleg: megrövidítjük vele a bejáratási időt.

Az új kocsik mozgó részeinek is megvan a kellő hézagok, nem szorul a dugattyú, nem feszesek a csapágyak: amíg a motor normális üzemi hőmérsékletnél dolgozik. Ha azonban erőltetjük a tempót, vagy túlterheljük a gépet, úgy beáll a melegedés, a hőokozta tágulás következtében csökkennek a hézagok, elkezd minden szorulni és a melegedés fokozódásával párhuzamosan súlyosbodik a helyzet: meglágyulhat a könnyűtém dugattyúk anyaga, beragadhatnak a gyűrűk és ha nem ügyelünk, besülhet egyik-másik csapágyunk is. Ha azonban csak átmenetileg engedünk meg magunknak rövid távolságon át fokozott tempót, úgy ennyi idő alatt nem állhat elő túlmelegedés, nem származhatik kár, viszont a vidámabban pörgő motor mozgó részei jobban „ágyazódnak” be, főkételesen és gyorsabban járódik be a motor.

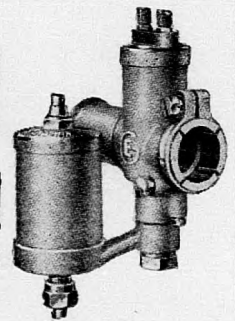
A bejáratásnál fokozott gondot kell ügyelni a kenésre. Az új motor alkatrészeiről ugyanis rengeteg, néha szabad szemmel alig látható fém-részeket válik le, ezt a szennyezést el kell távolítani, aminek egyetlen módja: többször eltávolítani az olajat, utána speciális olajjal öblíteni, majd friss olajat feltölteni. Az olaj kiengedése alkalmával az kimossa a fém-részeket, az öblítő olaj a régi olaj maradékát is eltávolítja, a felesleges és káros szennyeződések nem okozhatnak kárt. A leghelyesebb már az első 500 kilométer után cserélni az olajat, másodsor az első 1000, harmadszor az első 2000 után cserélünk, utána már megállapodhatunk a 2000—2500 kilométerenkénti olajcseréknél. Hogy az olajcserék alkalmával az olajszitákat is alaposan ki kell tisztítani, az magától értetődik, ha pedig a kolloidális grafitot tartalmazó felső kenőolajak valamelyikét használjuk, hogy 1000 kilométerenként a benzinszilát is jól tisztítsuk meg, mert kármennyire is kolloidális, tehát félig oldott a grafit, mégis eldugaszolhatja a finom szitaszövetet. Az még a jobbik eset, ha a szita eldugulása következtében a motor nem kap benzint és leáll, hiszen ezt észre vesszük. Sokkal veszedelmesebb az, ha a részleges dugulás miatt a motor csak kevés benzint kap, alacsonyabbra száll az akadályozott benzínáramlás miatt a karburátor nívója, benzinben szegényebb lesz a gázkeverék és a motor elkezd melegedni. Ami — mint látjuk — halálos ellensége a be nem járt motornak.

## Grätzin

Karburátorok

## Hajot

olajpumpák



motorkerékpárokhoz  
a legtehetősebbek

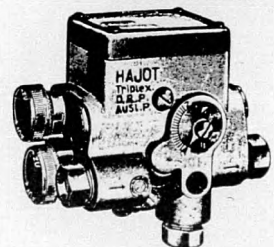
Vezérképviselőt:

### M. A. K.

MOTOR- ÉS AUTOKELLÉK R.-I.

Budapest, Jókai ucca 11.

Telefon: 12-68-34.



## Indian Motocycles

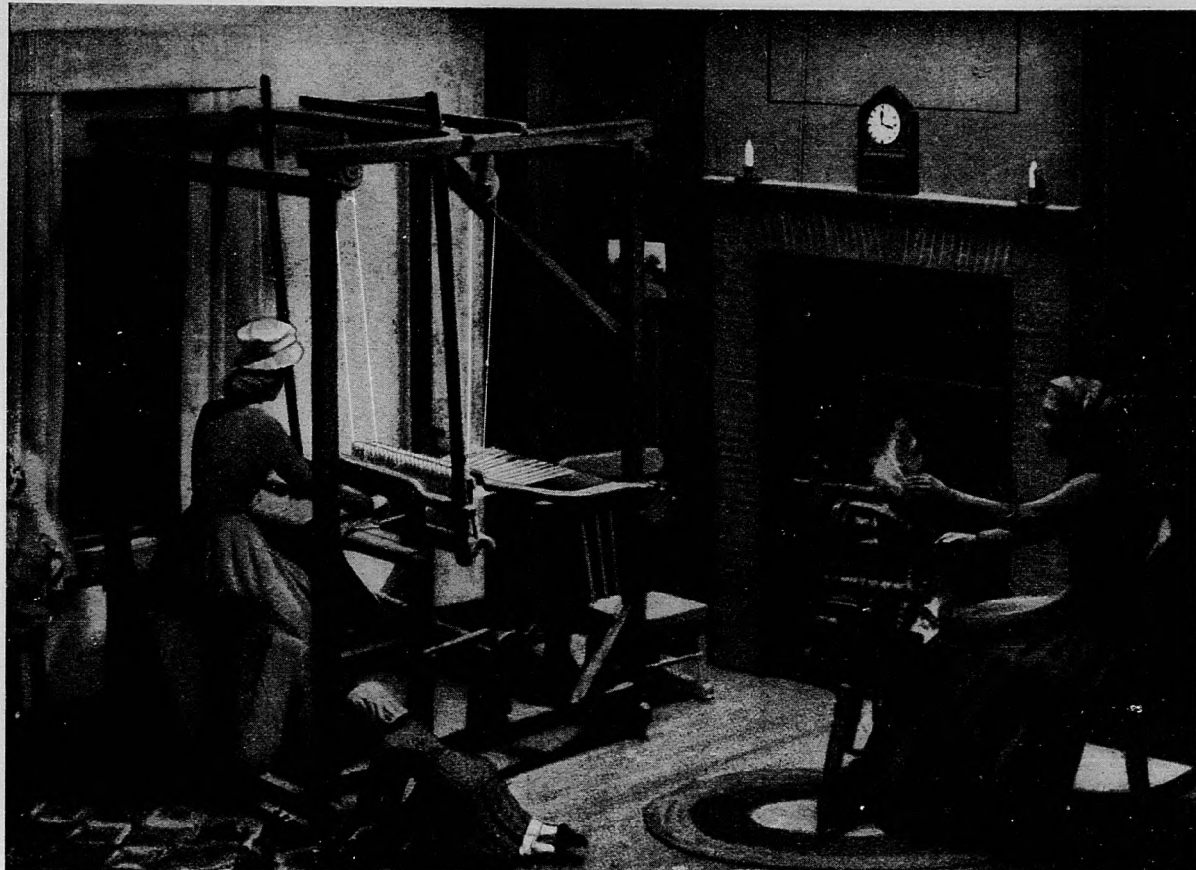
magyarországi ve-zérképviselőt:

ifj. SEIFRIED HUGÓ

Budapest, VI., Forgách-utca 10-14. sz.

Telefon: 292-992. Gyári alkatrészek. Javítóüzem.





## Egyszer volt, hol nem volt...

„Egyszer volt, hol nem volt...” így kezdte néha a nagymama elbeszélését a szövőszék mellett, mellyel „a régi jó idők” egész romantikáját varázsolta sokszor elő. Egyszer volt...

Nekünk, a ma embereinek a szövőgépek kattogó üzeme oly természetes, mintha ez volna a világ leg-egyszerűbb dolga.

A szövőgépeket mégis csak akkor lehetett használni, ha találmánynak tekinteni, mikor helyes kenésüket is megoldották, mikor a Vacuum Oil Company fáradhatatlan kísérletek árán oly orsóolajat állított elő, mely a gyártás meggyorsított menetének is megfelelt.

A Vacuum Oil Company ott állott a technika évszázadának bölcsőjénél, nevével számtalan iparág kifejlődése forrt egybe elválaszthatatlanul. A kísérletek és próbálkozások végeláthatatlan sora, melyeknek segítségével minden géphez mindenkor a legjobb olajat állította elő, volt az, amit a Vacuum Oil Company a technika évszázadának fejlődéséhez nyújtott.

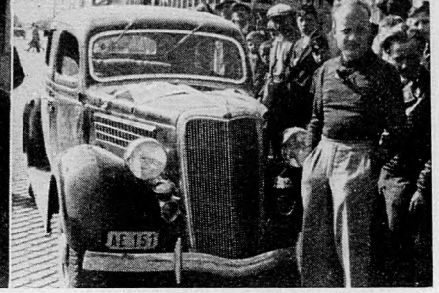
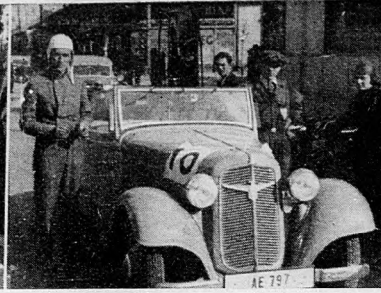
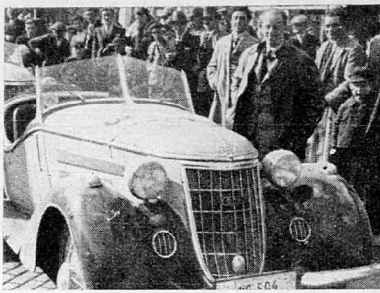
Az automobilipar részére is a Vacuum Oil Company állított elő különleges olajat, az Új Mobiloilt, melyet az egész világon mint a minőség és megbízhatóság fogalmát ismerik. Az autók milliói járnak Mobiloival, nyugodtan és biztosan.



# Mobiloil

ÚJ MOBILOIL — amely Clearsol-eljárással készül — gyakorlatilag lerakódásmentes — nem okoz szelepperagadást vagy dugattyúgyűrűbesülést — tökéletes a kompresszió — hevesebb a javítási költség és magasabb a teljesítmény.

VACUUM OIL COMPANY R. T. BUDAPEST



Akik kivágták a rezet a Reznicek-versenyen: Hess (Wanderer), Bossányi (Adler) és gr. Festetics (Ford).

## A KAC Turaversenye

Május első vasárnapján rendezte meg a KAC ezidei Reznicek-vándordíjas túraversenyét, mely mint az idei bajnoki kampány első pontszerző versenye népes mezőnyököt vonzott startjához. A túráút szabályzata kemény feladat elé állította a verseny résztvevőit, akiknek az 540 km-es versenytávot 60 km-es átlaggal kellett lefutniok. Különösen nehéz penzumot rótt a versenyzőkre a mátrai hegyszakasz, ahol az amúgy is nehéz szerpentinekben kigyvzó útszakaszt nagy por és vasárnapi autóbuszforgalom is nehezítette. A mátrai szakasz mindenesetre gondoskodott róla, hogy a már hagyományos holtverseny-özönből az elmúlt évekkel ellentétben, ne ként köbcenti hengerirtartalom döntse el a Reznicek-vándordíj védelmét, hanem az a valóban legjobb teljesítményt elért versenyzőnek jusson osztályrészul. A vándordíj ezidei nyertese Kozma Endre (500 BMW) valóban rászolgált a trofeára, a mezőny egyetlen hibapontmentes befutója volt, aki a mátrai szakaszt az előírtnál 81 másodperccel rövidebb idő alatt abszolválva ismételtelen tanujelét adta kiváló képességeinek. Kozma mellett a verseny másik hőse Wiesengrund Ferenc (2.0 l BMW) az automobil kategóriák abszolút győztese volt, aki kétségtelenül élete legjobb teljesítményét produkálva négyüléses, csukott BMW-túrákosiján bravuros menésével kompresszoros sportkocsik elől hódította el az abszolút autógyőzelem babérait! Kozma és Wiesengrund kimagasló teljesítménye azonban nem homályosíthatja el azon versenyzők sikerét sem, akiket nem kíméltek a versenyen ezúttal szokatlan bőségben hulló büntetőpontok. A verseny rendkívül nehéz volt, minden befutótól komoly sportteljesítményt kívánt ebben leli magyarázatát az a körülmény, hogy a 38 elindult versenyző közül csak 23 futott a célba. Különösen kedvezőtlen volt az arány a motorkerékpárosok táborában, ahol az elindult 28 versenyzőnek pontosan a fele vészett el az útvonal Scylla és Charibidisei között...

Mint az eredménylistából kitűnik, egyes kategóriák motoroswerben indult versenyzői a végosztályozásban kategóriamásodíkok lettek, ahelyett, hogy kategóriagyőztesek lettek volna. Erre vonatkozólag idézzük a versenypropozíciót: „Bár-

mely kategóriában egyedül indult versenyző eredménye csak akkor értékeltek elsőnek, hogy ha teljesítménye nem rosszabb bármely egyéb kategóriában leggyengébb eredményt elért első helyezett ered-

km-t lerövidített a távból. Ha az óvásnak helyt adnak, úgy Kesjár 250-es Puch-győzelme mellett ugyancsak 250-es Puch-menő Hambach kerül a 350-es csoportban is az élre, mely körülmény azután az idézett szabály alapján más eltörlődásokat is okozhat. Ime az eredmények:

### SPORTKOCSIK:

1500 km felett. 1. h. Biró J. (Alfa Romeo) 57 bp., 2. Hess E. (Wanderer) 66 bp., 3. br. Köhner Augustza (Wanderer) 424 bp. — 1500 km-ig. 2. Singer I. (Skoda) 1901 bp.

### TURAKOCSIK:

2000 km felett. 1. gr. Festetics E. (Ford) 187 bp., 2. Kovács K. (Hanomag) 347 bp. — 1100 km felett. 1. Wiesengrund F. (BMW) 12 bp. Az automobilok abszolút győztese! 2. Wilhelm S. (Fiat) 185 bp. Oderwald feladta. — 1100 km-ig. Bossányi P. (Adler) 594 bp.

### MOTORKERÉKPÁROK:

250 km-ig. 1. Kesjár J. (Puch) 507 bp., 2. Anders E. (Rudge) 799 bp., 3. ifj. Kovács J. (Puch) 1238 bp., 4. Magyary Kossza L. (Puch) 2611 bp. Döry, Zúkavecz, v. Buda, ifj. Szűcs, Gutsely, Gíresis és Domján feladta. — 350 km-ig. 1. dr. Zsótér B. (Triumph) 344 bp. Ovárs alatt. 2. Hambach L. (Puch) 1755 bp. Lang és Baicsy feladta. 500 km-ig. 1. Kozma E. (BMW) 0 bp. A verseny abszolút győztese! 2. Balázs A. (BMW) 100 bp., 3. Martinek I. (Gilera) 200 bp., 4. e. Mlínkó Zs. (Zündapp) 260 bp., 5. Andó A. (Zündapp) 263 bp., 6. Ujj L. (Sunbeam) 1101 bp., 7. Róvid S. (Rudge) 4368 bp. Csulyba, Zamecsnik és Bachmann I. feladta.

OLDALKOCSIS MOTORKERÉKPÁROK:  
600 km felett. Pathó Gy. (BMW) 1461 bp. — 600 km-ig. Kugler feladta.

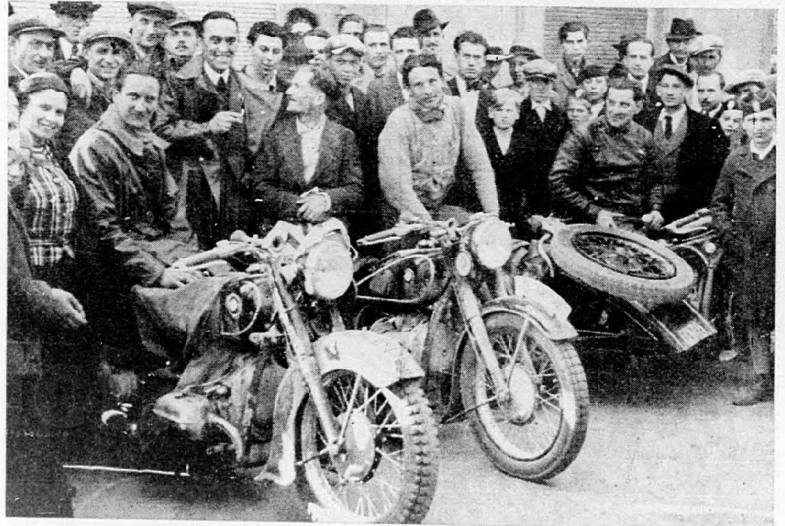
KLUBKÖZI CSAPATVERSENY:  
Automobilok: 1. KMAC II. csapata, Bossányi, Festetics, Wilhelm (594+187+185) = 966 bp. A KMAC I. csapata szétesett.

Motorkerékpárok: A KMAC I. és II., valamint a KAC I. és II. csapatai szétesettek.



Kesjár János (Puch) 250-es kategória győztese volt az ünneplés középpontja.

ményénél.“ Megjegyezzük, hogy a 350-es csoportban Zsótér első helyét megóvták, mert állítólag 30



A győztes BMW-gárda, balról-jobbra: Balázs, Kozma, Pathó.

# Tippek, tanácsok, távoli túrára!

Mire gondoljon a motoros a nyári túra előtt?

Túrázáshoz elengedhetetlen a jó és részletes térkép. Ha külföldre utazunk, ne elégedjünk meg a szokásos úttalajzokkal, hanem szerezzünk be olyan részletes térképet, mely az érdekes látványok is felhívja a figyelmet, mint például a francia Michelin-térkép.

\*

Jónéhány nappal indulás előtt állítsuk össze mindannak a listáját, amit magunkkal akarunk vinni. A lista nyomán pedig szerezzünk is be mindent. Idehaza olcsóbban végezhetjük el a beszerzést és túráközben nem lesz gondunk. De különben is mit törjük majd a fejünket valahol Pádubán, hogyan is hívják a nadrággombot — olaszul.

\*

Este minél korábban nézzünk éjjeli szállás után, mert ha azt túl későre halasztjuk, úgy fáradtan már az első hotelnél megállapodunk. Ahol talán sokkal jobban „megvágunk”, mint néhány kilométerrel odább.

\*

A motoros túrázásnak az a nagy előnye, hogy nem vagyunk a városi szálláshoz kötve. Így nem kell feltétlenül Velencében éjszakázunk fejünkét húsz líráért, amikor — mondjuk — a szomszéd Mestrében tíz líráért sokkal jobb szobát és — kevesebb szűnyogot kapunk. Reggel azután vígan elmotorozhatunk a lagunák városába.

\*

Külföldön legalább tízféle üzemanyag létezik. Adunk egy egyszerű tanácsot. Mindig a legolcsóbbat vegyük. Így sok pénzt takarítunk meg és a legrosszabb üzemanyag sem hitványabb, mint a szeszkartell nagyobb dicsőségére motalkóvá mocskolt hazai üzemanyagunk.

\*

A jó állapotban levő pneu — a legjobb befektetés túra előtt. Nincsen bosszantóbb, mint messze idegenben gumit foltozni. Viszont az sem utolsó tipp: az elrongyolt gumit javítás helyett eldobni és újat venni — külföldön. Ahol a gumit ugyan nem jobb, mint idehaza, viszont — azt mondják — olcsóbb.

\*

Túrára vigyünk magunkkal fényképezőgépet. És amikor izzadtan pucol-

juk a slusszoz gyertyát, nem árt, ha a Manó elraktartja a kis masinát. Majd, ha télen elővesszük a képet és nézegetjük, akkor érezzük majd igazán, hogy milyen boldogok is voltunk szurkos kézzel a negyvenfokos kánikulában.

\*

Aki messzire megy és nemcsak lekében, hanem gyomrában is magyar, az vigyen magával negyedkiló jó szegedi paprikát, mellyel a legízletesebb kosztot is hazaivá nemesíthetjük. Aki nem fél a fináncról, az vigyen magával legalább egy liter valódi barackpálinkát, ez külföldön nemesebb „valuta”, mint akár a dollár.

\*

Esténként nem árt vagy negyedórát szentelni a gépnek. Egy kis átnézés, egy kis zsírás és mehetünk vacsorázni. Reggel nem ajánljuk ezt, hacsak a fürdő előtt nem vállalkozunk erre a kissé piszkos munkára.

\*

Túrafotografusok! Ne feledjük el, hogy a legszebb tájról is csak akkor kapunk élvezhető tájképet, ha valami van az előtérben. Akár fa, akár ház vagy bokor, akár tehén, akár tiri, akár kecske, akár rendőr — mindegy. Persze a legszebb akkor a kép, ha az előtérbe a gépünket állítjuk.

\*

Külföldön is olcsóbb menüt enni vendéglőben, mint a la carte étkezn. Nem árt a pincérrel elmagyaráztatni, hogy mit kapunk, nehogy rántotta helyett ecetben főtt polipot hozzon. És ha valami ízlik, úgy írjuk fel a nevét. Hogy másnapra el ne felejtjük.

\*

Mindig vigyünk magunkkal elegendő meleg ruhaneműt, mert az időjárás néha igen kegyetlen tréfákra hajlandó. Nagyon fontos a vízmentes gumikabát és a gumicsizma, enélkül okos motoros nem indul külföldi túrára.

\*

Sohase csináljunk magunknak kilométerizált túraprogramot. A túra egyik célja a pihenés. Ha pedig szigorú túratervhez kötik magunkat, úgy a pihenés helyett munkára vállalkozunk. És különben sem tudjuk, hogy hol tudjuk betartani az előzetesen kitervelt átlagot.

AUTO UNION  
HÁROM  
REMEKMŰVE



**AUDI FRONT**

Tökéletesen megoldott  
elsőkerék meghajtás



**H O R C H**

A kényelem és  
az elegancia szimboluma



**WANDERER**

az ideális városi és turagép  
luxus adómentes

Vezérképviselőt:

**HESS ERVIN**  
AUTÓKERESKEDELMI  
ÉS IPARI Kft.

I., Mészáros-utca 15  
Telefon: 150-090

Városi bemutató:  
V., Mária Valéria-utca 1.  
Telefonszám: 181-259

Autóbaleseteknél a **sérülések 70%-át üvegszilánkok okozzák!**

**MEGVÉDI A BIZTONSÁGI ÜVEG**

25%o engedmény a biztosítási díjakból,  
ha biztonsági üveg van a kocsiban.

**Több éves garanciát ad**  
a magyarországi vezérképviselőt

**FORGÓ és TÁRSA**

Üvegkereskedelmi és Építőipari R.T.

BUDAPEST, VII., DOHÁNY-U. 16-18.

**TELEFON: 1-384-70.**

Angliában törvény kötelez minden autóst BIZTONSÁGI ÜVEG alkalmazására.



# PUCH-közlemények

(Hétről-hétre egyre nagyobb szeriákban kerülnek forgalomba a Méray-Puch „200” típusú magyar népmotorkerékpárok, melyek olcsó árakkal és egészen rendkívüli kvalitásukkal olyan rétegeket kapcsolnak bele a magyar motor-sportba, melyek eddig még csak nem is gondoltak arra, hogy régi vágyukat megvalósíthassák és motorkerékpártulajdonosokká lehetnek. Ilyen körülmények között érhető, hogy a Méray-Puch tulajdonosoknak nagyrésze újonc a motorkerékpársportban, úgyhogy kettősen fontos az, hogy őket olyan tanácsokkal lássuk el, melyek nélkülözhetetlenek és melyek ismeretében úgy kezeljék a gépüket, mint ahogyan azt az megérdemli. Rövidesen megjelenik a hivataltól Méray-Puch instrukciós könyvecske, addig is folytatásokban közöljük a már több mint száz főre szaporodott Méray-Puch „200” tulajdonossal mindazt, amire szükségük lehet.)

## Hasznos tudnivalók a MÉRAY-PUCH „200” üzembehelyezésénél!

Az új gép átvételénél elsősorban győződjünk meg arról, hogy az akkumulátor kellőképpen fel van-e töltve sávvá és árammal. Ha nincsen, úgy azonnal töltsük fel és a visszaszerelésnél ügyeljünk arra, hogy a telepet helyesen kössük be, tehát a telep mínusz (—) sarkát a motorkerékpár testéhez kapcsoljuk és ne fordítva, ami tönkretetheti a telepet.

Csavarjuk ki a sebességváltón levő túlfolyó csavarját (1-es számmal jelezve az ábrán) és miután kicsavartuk az olajbetöltő nyílás zárócsavarját (2), itt addig töltünk be vastag motorolajat, amíg az az 1-es számmal jelölt túlfolyón el nem kezd kifolyni. Többet semmiesetre sem szabad betölteni! Ne feledjük el, hogy a kupplungházon levő, 3-as számmal jelölt csavar nem betöltőnyílást zár, hanem légzőnyílást, itt tehát semmi körülmények között sem szabad olajat betölteni! Megjegyezni kívánjuk, hogy az eddig leírt munkálatokat a Puch- és Méray-telepek szervisz-szervezete a gép átadása előtt elvégzi, a lelkiismeretes motoros azonban győződjék meg arról, hogy a munkát valóban el is végezték. Ami azért sem árt, mert megismerkedik az említett részekkel.

Használatbavétel előtt a gépet alaposan le kell zsírozni, különösen akkor, ha hosszabb ideig állt raktáron. A zsírozás is a szervisz-szervezet feladata, de nem árt, ha átvételénél mégis külön lezsíroztatjuk a gépet, már csak azért is, hogy megtanuljunk, hol vannak a zsírozásra szolgáló nipplik.

Vizsgáljuk meg a pneuk légnyomását. A helyes légnyomás a következő: első kerékben 1.0 atmoszféra, hátsó keréken — ha utas nélkül motorozunk — 1.0—1.25 atm., ha viszont szócisztát viszünk a pótülésen, úgy a hátsó kerék légnyomását 1.75 atmoszférára pumpáljuk. Nagyon fontos a helyes légnyomás betartása. Ha a nyomás túl alacsony, úgy a gumink erősen kopik, ha meg túl nagy, úgy a gép ráz, ami nem válik sem a gépnek, sem a vezetőnek a javára.

Nem árt meggyőződni arról, hogy a lánc helyesen van-e megfeszítve, a fékek jól vannak-e beállítva, jól van-e beállítva a fényszóró stb., a legjobb a zsírozás után felhívni erre a szervisz figyelmét és mindent alaposan átnézteni.

A Méray-Puch „200” motorjának kenése az abszolút üzembiztonság kedvéért keverékkel van megoldva. Szándékosan mellőzte a tervező a cirkulációs olajozást, mert hiszen a Méray-Puch „200” népmotorkerékpárnak született, olyan gépnek, mely a teljesen laikus kezében is elpusztíthatatlan, a keverékolajozás következtében a vezető nem hibázhat a kenésnél, mert az a keverékkel automatikusan van megoldva. A helyes keverékarány: 1:20, azaz egy liter Mobiloil D húsz liter benzinhoz vagy motalkóhoz. Öt liternyi üzemanyaghoz tehát pontosan egy negyed liter olajat keverünk. Ha gépünket különösen erősen vesszük igénybe, erősen kapaszkodós terepen motorozunk utassal a pótülésen, úgy a keverék arányát fokozhatjuk 1:15-re, tehát öt liter benzinhoz vagy motalkóhoz egy harmadliternyi Mobil-

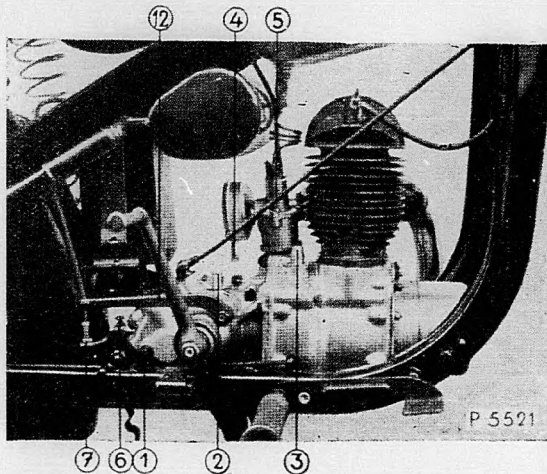


Michelin Stop

LAMELLÁS PNEU  
NEM CSÚSZIK, NEM FAROL

oil D olajat keverünk. Bejáratásnál, tehát az első 1000 kilométernyi út alkalmával nem árt 1:20 helyett 1:15 arányú keveréket használni! Utána áttérhetünk a normális 1:20 arányúra.

A keveréket legjobb külön kannában elkészíteni, öt-litereként. A kannába betöltjük a negyed vagy erősebb arányú keverék készítésénél a harmadliternyi Mobiloil D-t, hozzá töltjük a benzint vagy motalkót és utána jól össze-rázzuk a bedugaszolt kannát. Ha kanna nem áll rendelkezésünkre, úgy kivételesen megengedett az is, hogy a keveréket magában a benzintartányban készítjük el. Ilyenkor először betöltjük az olajat, utána minél gyorsabb tempóban bezubogtatjuk a benzint vagy motalkót. A bezúduló üzemanyag máris erősen elkeveredik a benzinnel, ha ráadásul valami pálcikával forgató, kavarázó mozgást végezve keverjük a tartány tartalmát, úgy félperc múlva teljesen egynemű keverék lesz a tartányban.



Figyelem! A Mobiloil D-t kizárólag plombált egy-, két-vagy öliteres kannákban vásároljuk! Csakis a plombált kannákban levő minőség szavatolt, a garázsokban megtörténhet, hogy Mobiloil D helyett valami hasonló színű padlóolajat adnak el nekünk a Mobiloil D árért.

Indítás előtt nyissuk ki a benzincsapot, zárjuk a légszűrőn levő forgótollat (4) és nyomogassuk meg újrunkal az úsztatót (5), — másképpen svimmelőnek is hívják motoros nyelven, — amíg bőven el nem kezd csorogni az üzemanyag. A kapcsolókulcsot nyomjuk be a fényszűrőn levő helyébe, bekapcsoljuk a gyújtást. Most győződjünk meg róla, hogy a sebességváltókar szabadonfutáson — freilaufon — áll, tehát az első és a második sebességállás között, a 0-val jelzett helyzetben. A gázsabályozót körülbelül egyharmad gázra állítjuk és erőlyesen rálépünk az indítópédálra. A motor az első vagy második rugásra beindul, ha már életre kelt és pörög, úgy azonnal nyissuk a 4-es számmal jelzett forgótollat, melynek üzemkőzben mindig nyitva kell lennie és csakis azt a célt szolgálja, hogy a motor indításnál benzinben dús keveréket kapjon.

## Az új gép bejáratása

Az új gépet legalább 1000 km-en át óvatosan és gyéngében be kell járítani, a helyes és gondos bejáratástól függ, hogy a gép hogyan fog viselkedni a további 50—100.000 kilométer alatt. Direktben, tehát harmadik sebességben ne haladjuk túl az 50 km-es sebességet, de lassabban, mint 25-tel se haladjunk. Legalább is az első 300 km-en ne vigyünk utast és ne kapaszkodjunk hosszú meredekekre. A bejáratáshoz legalkalmasabb a sík, jőfelületű és hosszú egyenesekkel bíró úttest, ahol egyenletes, 35—40 km-es tempóban motorozunk. A legokosabb a géppel lerándulni a Balatonhoz, Budapest—Siófok—Budapest: ez legyen az első kirándulásunk, ha ezzel végeztünk, akkor már a bejáratás első fázisával végeztünk is.

Ha a bejáratási időszakban emelkedést veszünk, úgy idejében kapcsoljunk vissza, haladjunk lassan és semmiesetre se adjunk félgáznál többet a kapaszkodón.

Bejáratásnál ne haladjunk túl direktben az 50-et, második sebességgel a 25. elsővel az óránként 12 kilométeres tempót! Es semmiesetre se haladjunk hosszabb ideig indirekt sebességgel, tehát elsővel és másodikkal! Teljes gázt adni az első 1000 kilométer alatt szigorúan tilos!

SHELL SE

AEROSHELL



VÉDI MOTORJÁT!

# V. MAGYAR GRAND PRIX

Ragyogó sportsiker jegyében zajlott le motorsportunk ünnepnapja a Népliget 5 kilométeres, szélesreteremtett kőrén, ahol a KMAC V. Magyar Nagydíjas motorsportjának immár hosszú évek óta fájdalommal nélkülözött körverseny keretében adott motoros gardánk találkozott Ausztria prominens versenyzőinek és a német extraklasszis néhány legelőkelőbb képviselőjének. Mondanunk sem kell, a miting távolról sem találta virágzásának teljében az egykor oly eredményes magyar motorsportot, de — nem is ez volt a cél! A KMAC és lelkes vezértitkára, Landauer dr. ezzel a magyarral versenysportba, fel akarták tární előtte ismét azokat az utakat, melyek egyedül vezethetnek el a régi diadalok nyomán nyílt perspektívák megvalósításához!

A verseny eredménymérlege, mely bizony mostohán adott csak helyet a magyar sikereknek, nem okozott csalódást. Legjobbainktól hosszú esztendő letargiája után nem is várhattunk többet, mint amit megtettek. Minden dícséretet megérdemlő lelkesedéssel vetették magukat a számukra reménytelen küzdelembe, melyet gyári versenyzők és gyári versenygépek áttörhetetlen falánkkal szemben kellett megvívniuk. Alulmaradtak a hareban, mert hosszú évek semmittevése nem fejlesztette őket Gall, Bodmer, Kahrman vagy Winkler klasszisára, nem érthették túl azok motorját, a béklyókba kötött motorkerékpárkereskedelem pedig nem ültethette őket kompresszoros BMW vagy DKW gépesodákra. És mégis küzdöttek derekasan, a jobb körülmények között versenyző osztrákokkal szemben megállították a sarat és hogy egyetlen kategória-győzelemre sem tellett, abban bizony Fortuna istenasszony is ludasnak érezheti magát...

A közönség ámulva és bámulva esodálta a német gyári gépberek kiforrott stílusát, bravúros menését, sajnos, azonban az erők megoszlása

és Bodmer korai kiállása küzdelem nélküli körözgetéssé tette a „nagyok” versenyt. Mert az extraklasszis gép-gép melletti küzdelemmel adósa maradt a verseny a közönségnek, mely így nem is láthatta a klasszis-menők esüesteljesítményét! A klasszis-menők, ha csak ninesenek nagyon sokan a mezőnyben, a táy első felében rendszerint a maguk módja szerint ugyan, de csak

amennyiben a rendezőség nem tudja, a kiesésekre is számítva, megfelelő számú klasszis-versenyző startját biztosítani, úgy az egyes kategóriák versenyt rövidlebb, mondjuk a finn GP mintájára, 50 km-es távon, kategóriánként külön-külön futtassa le. Ez a megoldás a táy rövidsége folytán starttól a célig tartó küzdelemet eredményez, egyes versenyzők két kategóriában is startolhatnak, a mezőnyök nem nyúlnak el, be lehet iktatni egy sportkoesi futamot is, a verseny nem válik unalmassa, könnyebb biztosítani a közönség-sikert, mely — valljuk meg — versenyeink Achilles sarka, legsebezhetőbb pontja, a rendezőség igyekezetének kerékkötője!

A versenyt fél tíz órakor az oldalkocsis gépek futama nyitotta meg, majd ennek befejezte után, 11 órakor, 30—30 mp-es időközökben indultak a szoló-kategóriák. A verseny pompás Bosch-sikereket eredményezett, az összes győztes és helyezett Bosch-gyertyával futott. Szép sikert arattak a Cordatic-gumik is, a magyar versenyzők zöme Cordaticcal startolt, közülük Kozma és Lukavecz értékes sikerekkel gazdagították a magyar gumimárkához fűződő versenysikereket.

A verseny részletes lefolyásáról a következőkben számolunk be:

## Kahrman (DKW old.) lelépte ellenfeleit az oldalkocsis gépek versenyében

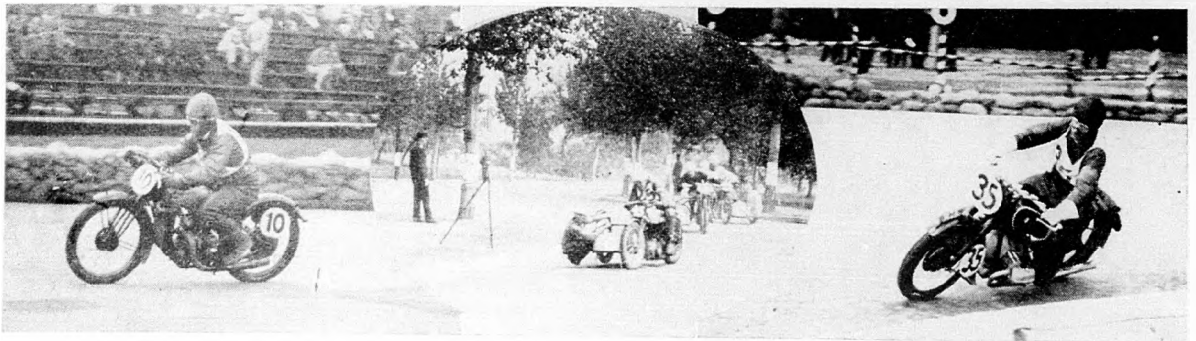
Táv: 20 kör = 100 km.

Az oldalkocsis Grand Prix nagy favoritja a 600-as kompresszoros DKW nyergében startoló Kahrman, aki maeskaügységű utasálg jelenleg a kontinens egyik legjobb oldalkocsis versenyzőjének számít, bravúros fölényrel bánt el a GP jó erőket reprezentáló mezőnyével. Kahrman az 1000 km-es



Mire jó a gramofontöltésér? Hogy Zamecsnik pillanatok alatt töltse fel segítségével pompás Zündappját.

„sétálnak”, kivárára mennek, nem forszírozózzak túl a tempót, hiszen ha a verseny bevezető fázisában egyik-másik konkurrensük kiesik (amire mindig számítanak is), úgy könnyen megspórolhatják maguknak, ami számukra természetesen kellemelebb, a gép-gép melletti késhegyre menő esatát. Eppen ezért volna célirányos,



Balról: Lukavecz (Puch) hősi küzdelemet folytatott hétéves, régi gépén. Középen: Izgalmas jelenet az oldalkocsis gépek versenyéből. Elöl Patho (NSU), mögötte Mach (Saroleah), hátul Abt (Norton). Jobbról: Kozma (BMW).

# B. M. W. FOLYTATJA IDEI DIADALÚTJÁT!

KEZDŐK VERSENYE, 1937: Absolut szőlőgyőztes Balázs Ádám R. 5 500 kcm. B. M. W.  
KAC BAJNOKI VERSENY, 1937: A verseny **egyedüli** büntetőpont nélküli – absolut győztese Kozma Endre, R. 5, 500 kcm. B. M. W.

## GRAND PRIX, 1937:

Absolut győztes Karl Gall,  
500 kcm., B. M. W. kom-  
pressoros

Absolut második Kozma  
Endre, 500 kcm., R. 5 szé-  
ria B. M. W.

A gyári versenygépek tapasztala-  
tain felépült normál B. M. W. moto-  
rok ismételten bebizonyították  
elsőbbségüket a magyar utakon is.

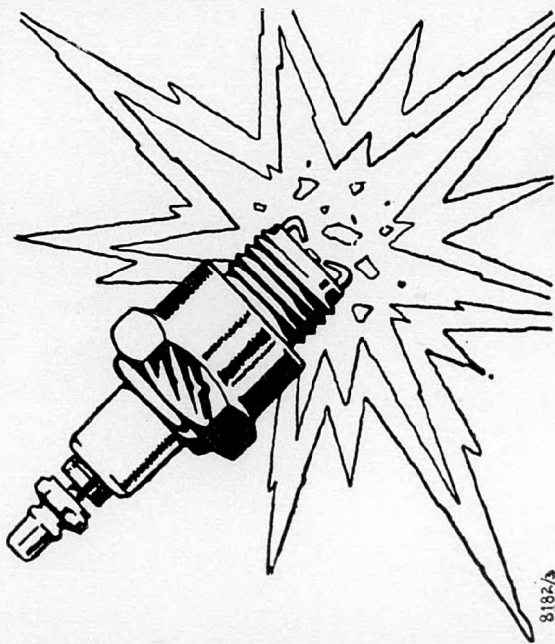
Kérjen magyarul ismertetést

**URBACH,**  
VI., Hunyadi-tér 12



## MAGYAR MOTORKERÉKPÁR NAGYDÍJ 1937

AZ ÖSSZES KATEGORIÁK ELSŐ HELYEZETTJE MIND



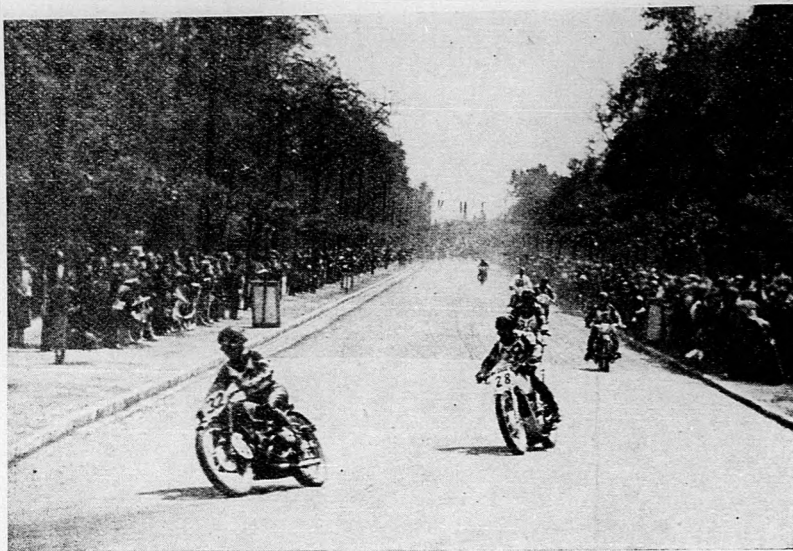
# B O S C H

## gyertyával győz

A megbízható BOSCH gyertyák a mindennapos használatban is világszerte közkedveltek.

Jó tanács: 15.000 km. után egy sorozat új BOSCH gyertya és a motor valósággal megfiatalodik.

A B O S C H ajánlási táblázat alapján bármely szaküzlet szállítja a motorjához megfelelő típust.



Start után az első hajtűben vágta a mezőnyt. Elöl Gall, mögötte Bodmer.

Oldalkocsis kategóriában indult, mely kategória elsőnek startolt. Kahrmann így a kezdő körökre iszta, előzetes pályát biztosított magának, bár a táv negyedében már befogta a 30 másodperccel később startolt 600 kem-es kategória ereghajtóit és könnyűszerrel követte le összes ellenfeleit. Az Auto-Union-DKW exponens hallatlan fényét legjobban az egyes versenyzők leggyorsabb köreinek összehasonlítása tükrözi vissza: Kahrmann minden megszorítás nélkül futott legjobban köröknek, a 10 mp-el jobb ellenfeleinek küzdelemben futott legjobban körökben.

Az 1000-es oldalkocsis kategória eredményei a következők (zárójelben a leggyorsabb körök):

**Győztes:** H. Kahrmann (DKW) 1:11:05.76 mp. A nap legjobb oldalkocsis ideje. Átlaga 84.6 km (3:27.11 mp).

**Kiestek:** H. Medvenitsch (JAP) a 3-ik körben, (4:01.52 mp).

Szép küzdelmeket, de végül is irreális eredményt hozott a 600-as oldalkocsis kategória versenye. A mezőny félperere rá indult, hogy Kahrmann DKW-ja nyergében ágyugolyó módjára ellőtt a starttól. Rajt után a bécsi FN menő Abarth diktálja az iramot, Pathó jó második helyen fut, a 3-ik helyet Abt foglalja el új királytengelyes Nor-

tonjával. A táv negyedében Mach felnyomul a két magyar mögé. A trió most egymás nyakán robova, izgalmas pozícióharcok árán zárkózik fel a kategóriaelső Abarthoz. Mach Abt leelőzése után már Pathót támadja, az tarokkozó motorral Abt mögé esik vissza... Abt erősít, már Mach nyakán van, előzi az osztrákot és körről-körre hozva csakhamar Abarth sarkába küzd fel magát. Izgalmas percek: Abarth besült motorral kiáll: Abt vezet a kategóriában! Az öröm nem tart sokáig, a 17-ik körben a már biztos győztesnek látszó Abt nyilván szerelési hiba miatt elveszíti villaacsapszegét, fának fut! Baj, sérülés szerencsére nem történik, de a már biztosnak látszó győzelemnek — fuccs! A pályát mégis Mach ragadja el, Abt erkölcsi győzelmét azonban kategóriájában elért legjobb körideje is realizálja!

Ime az eredmények (zárójelben a leggyorsabb körök):

**Győztes:** G. Mach (Saro'lea) 1:15:06.30 mp. Átlaga 79.8 km (3:37.76 mp), 2. Gódy L. (AJS) 14 körrel (3:40.11 mp).

**Kiestek:** Abt I. (Norton) a 17-ik körben, (3:36.81 mp); K. Abarth (FN) a 11-ik körben, (3:37.39 mp) és Pathó Gy. (NSU) a 9-ik körben, (3:38.81 mp).

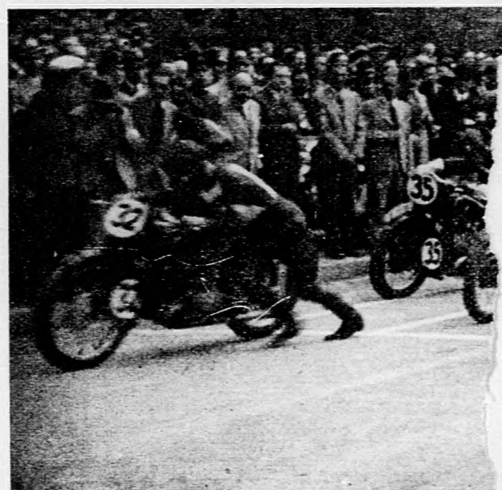
Abt elkövette azt a hibát, hogy

kollíziója után gépét kitolva a pályáról, feladta a versenyt és ezzel második helyét a győztes Mach célbafutásáig 14 kört lefutott Godynak engedte át. Ha Abt nem adja fel a versenyt és gépével a pályán marad, úgy 13 befejezett körével a második helyet foglalhatta volna el.

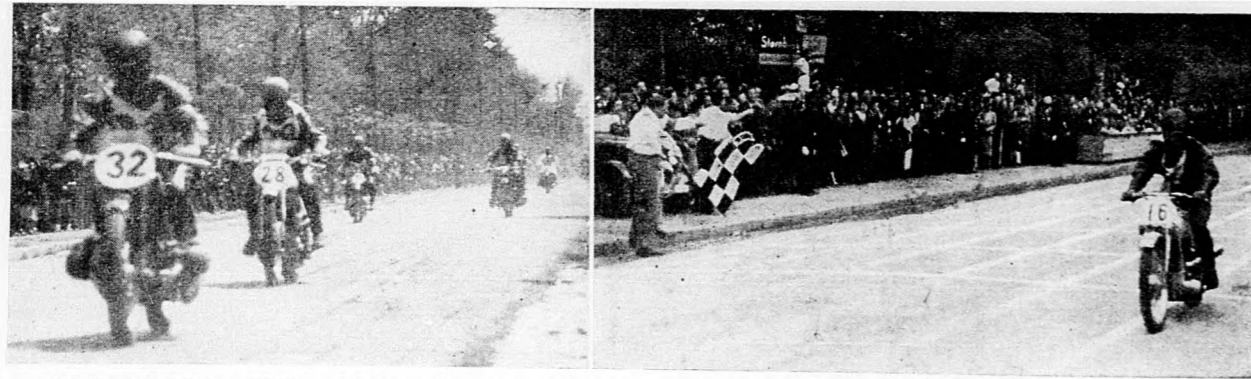
## Winkler (DKW) könnyen nyerte a 250-es kategóriát

Táv: 35 kör — 175 km

Startnál Novotny és az S4-típusú széria Puch nyergében startoló Raschner megy el legjobban a vonaltól, Anders fekszik a 3-ik helyen, míg a futam nagy favoritja, a kompresszoros DKW nyergében induló Winkler kényelmesen indul útra. Mögötte Lukavecz, Kesjár, Fessl, majd Bohmann iramodnak a távnak. A 3-ik körben már Lukaveczet látjuk az élen, Winkler mögötte nyargal, majd Novotny és Anders zárják le az élesoport sorrendjét. A következő körök már teljes valóságban tükrözik vissza az erőviszonyokat: *Winkler sít az élen, a két régi kompresszoros Puch nyergében startolt Lukavecz—Novotny kettős adáz párviadalban egyre jobban leszakad az élvonastól, míg a mezőny többi tagja szóhoz sem*



Startolt Gall (32) és Bodmer (28) körükön át heves harcot vívott egymással. Jobbról: Winkler, aki 250-es DKW-gépén a nap második legnagyobb sebességét futotta, győztesen vonit be a célba.



Balról: Gall (32) és a DKW-menő Bodmer (28) körükön át heves harcot vívott egymással. Jobbról: Winkler, aki 250-es DKW-gépén a nap második legnagyobb sebességét futotta, győztesen vonit be a célba.

lem felé, a két Puch-menő Lukavecz és Novotny azonban késhegyre-menő küzdelmet vívnak a 2-ik helyért. Fortuna az osztráknak kedvez, Lukavecz motorja lelassul kissé, de nem hagyja magát! A fordulókban való forszírozott tempó bukást eredményez, de Lukavecz oda sem hederítve letörött lábtartójára, pillanatok alatt ismét nyeregbe ugrik és lábtartó nélkül futva is megvédelmezi 3-ik helyét.

A futam eredménye a következő (zárójelben a legjobb körök):

**Győztes:** W. Winkler (DKW) 1:51:51.57 mp. Átlaga 93.8 km. (3:03.52 mp), 2. F. Novotny (Puch) 32 körrel (3:11.24 mp), 3. Lukavecz F. (Puch) 31 körrel (3:15.73 mp), 4. E. Anders (Rudge) 31 körrel (3:28.88 mp).

**Kiestek:** T. Raschner (Puch) a 25-ik körben, (3:31.34 mp); K. Bokmann (De'la Gnom) a 11-ik körben, (3:36.37 mp); H. Fessl (Puch) a 4-ik körben, (3:37.69 mp) és Kesjár J. (Puch) a 3-ik körben, (3:51.43 mp).

A kis Winkler fejével kimagaslott a mezőnyből, elsősorban természetesen abszolút fitt gépe révén. A 6-7 esztendő kompresszoros Puch-masínak nyergében startoló Lukavecz és Novotny tudásuk legjavát nyújtották ugyan, de azt, amit a technika haladása 6-7 esztendő alatt belebabonázott Winkler masínájába, emberi erővel természet-



500-asok! ny (29), zma (35), 7).

sen nem lehetett behozni. A két Puch-menő mindenesetre ékes bizonyítékát szolgáltatva annak, milyen előrehaladott, korukat megelőző



Balról Zamecnik, aki széria Zündappján is megállta a sarat. Középen: Kahrmann (DKW) és utasa munkában. Jobbról: Abt (Norton), akit a fatális balszerencse fosztott meg a győzelemtől.



Lendül a zászló: startolnak a 600-as oldalkocsik. Az első sorban Abarth FN (38), Abt Norton (39) és Pathó NSU (45).

konstrukciós elvek öltöttek testet Marcelino gráci boszorkánykonyhájában... Ezek a masínák a maguk idejében méltán uralták a versenypályákat! Sajnos, a gráciak közben teljesen visszavonultak a sebességi versenyektől, sporttevékenységük ma úgyszólván kizárólag a megbízhatósági versenyben aratja a jól megérdemelt babérokat.

Külön fejezet illeti az osztrák Raschner teljesítményét, aki teljesen normál-széria Puch S4 modelljével valóban huszárosan verekedte végig a versenyt. Gépe a tankolásnál kigyulladt, a tüzet a Vacuum Oil Co. Rt. közelben tartózkodó emberei fojtották el. A snájdíg osztrák fiút ez a baleset nem zavarta meg abban, hogy égett gépével tovább ne fusssa köreit, a megérdemelt helyezéstől azonban elesett, miután a tüzeset folytán annyi időt veszített, hogy nem tudta a helyezéshöz szükséges köröket abszolválni.

## A bécsi Deimel (Velocette) győzött a 350-es csoportban

Táv: 40 kör — 200 km

Az egykor legfrekvenciáltabb 350-es kategória versenyt csekély érdeklődés kísérte, aminek talán éppen

az volt az oka, hogy a mezőny osztrák indulói között mindössz egyetlen magyar versenyző állt starthoz, Czulyba, aki egy a két vizelet által 500-as BMW-ből általa kított „350-es” masina nyergébe vette fel a harcot. Czulyba vállalkozását nem kísérte szerencse, az osztrákok mellett kevés vizet zavart, végül is szerencsés kimeneteli hatalmas bukása folytán a verseny feladására kényszerült. *Az érdek telen versenyt a mezőny leggyorsabbja Deimel nyerte meg, aki győzelmének realizását a kategória leggyorsabb körével is igazolta.* Deimel mellett Link és Faltner voltak a mezőny legjobbjai, akik, sajnos, a motoros-sors rendelkezése folytán nem vehettek részt a végküzdelemben.

A futam eredményei a zárójelben közölt legjobb körökkel a következők:

**Győztes:** H. Deimel (Velocette) 2:13:13.73 mp. Átlaga 90.1 km. (3:02.83 mp), 2. H. Pöhl (Velocette) 34 körrel (3:37.73 mp).

**Kiestek:** Czulyba M. (BMW) a 11-ik körben, (3:16.40 mp); F. Arthaber (Saro'lea) a 9-ik körben, (3:30.86 mp); F. Link (Norton) a 7-ik körben, (3:03.94 mp) és F. Faltner (Saro'lea) az 5-ik körben, (3:10.19 mp).

**MAGYAR MOTORKERÉKPÁR NAGYDÍJ 1937**

# **KETTŐS DKW DIADAL!**

KAHRMANN (DKW) az oldalkocsis verseny

## **ABSZOLUT GYŐZTESE!**

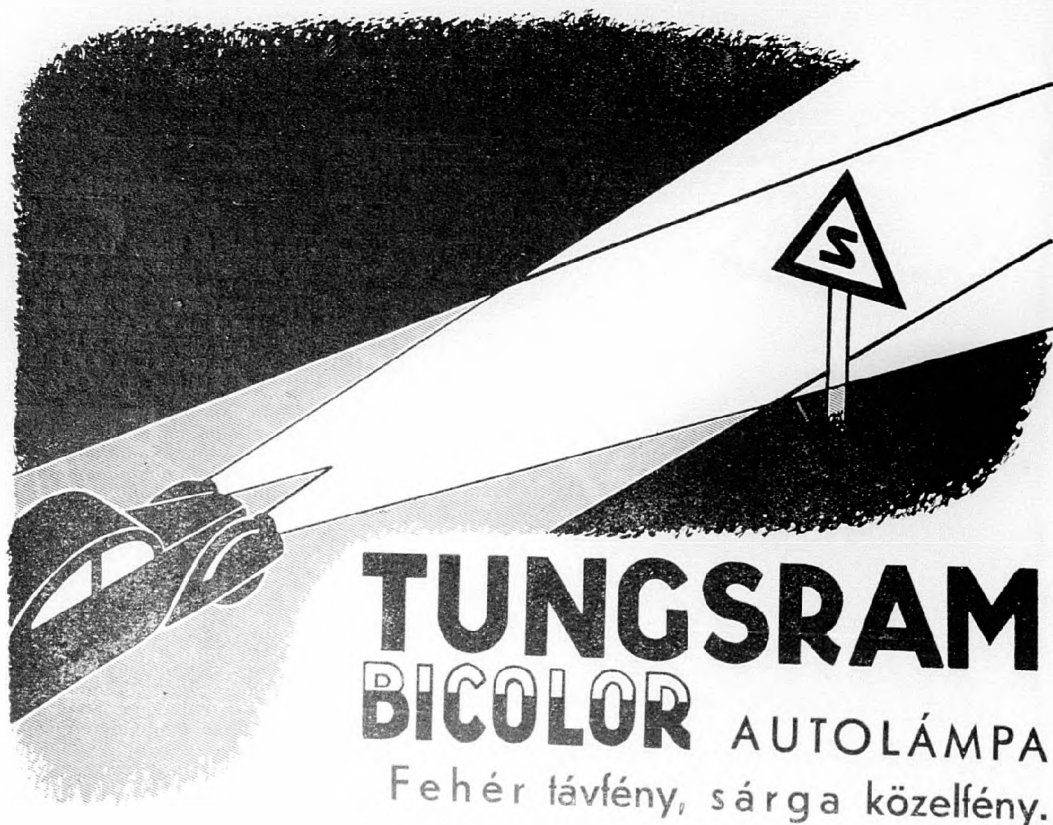
WINKLER (DKW) a 250-es kategória

## **GYŐZTESE**

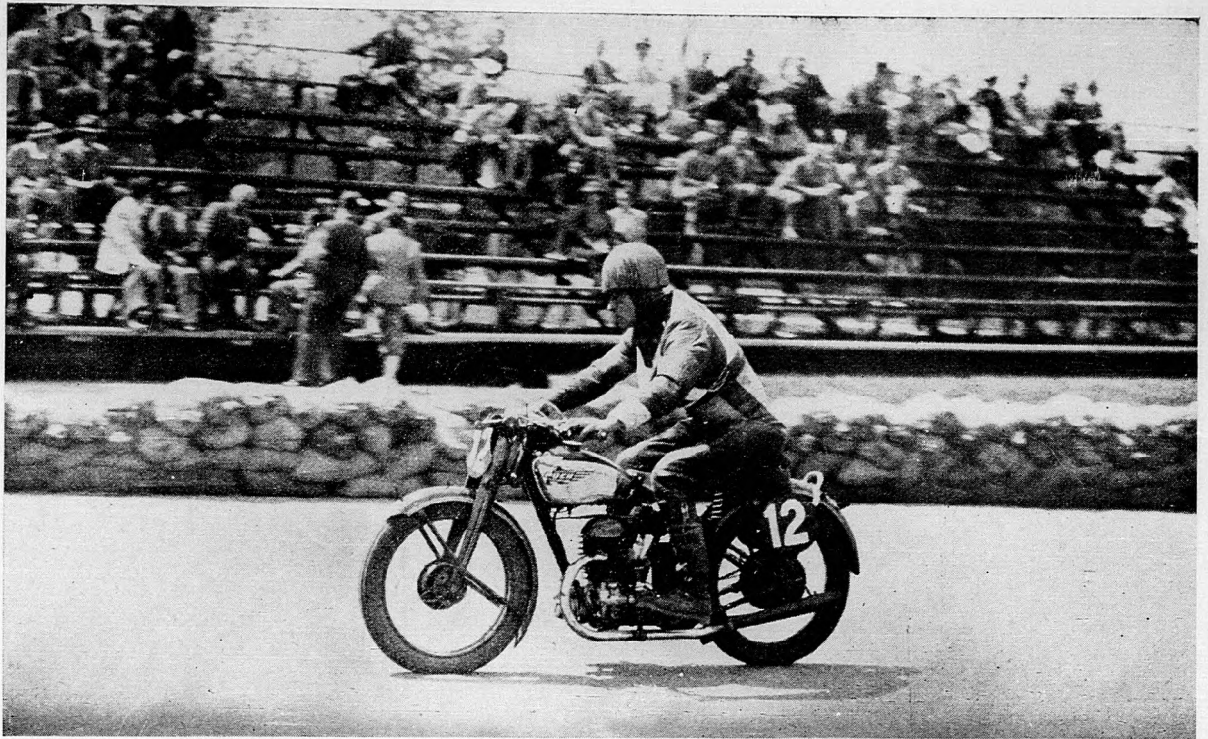
**A NAP MÁSODIK LEGNAGYOBB  
SEBESSÉGÉT FUTJA!**

Ez az eredmény méltó a világ legnagyobb motorkerékpár-gyárához

VEZÉRKÉPVISELET: **MAJLÁTH**, GR. ZICHY JENŐ-UTCA 17.



**TUNGSRAM**  
**BICOLOR** AUTOLÁMPA  
Fehér távfény, sárga közelfény.



Theo Raschner szeria S. 4 típusú Puch-gépén is megmutatta, hogy családi gépen is lehet jól szerepelni a nagy versenyeken. Az előkelő helyezettől csak az fosztotta meg, hogy gépe tankolásnál a depóban kigyulladt és csak hosszas időzés után tudta folytatni a versenyt.

## Gall (BMW) a gyors Bodmer (DKW) kiállása után könnyű diadalt aratott az 500-as kategóriában

Táv: 50 kör = 250 km.

Start! Elsőnek Gall éri el a hajtűt, nyomában Bodmer, majd Martinecz, Zamecsnik, Czerny, Mlinko, Roigk és a startnál megkésétt Kozma — Andó kettős zúg végig a startegyenesen. Mire a mándodik körbe yág bele a mezőny, már tiszta kép tárul a közönség elé: Gall és Bodmer mellett a többiek szóhoz sem juthatnak! A két nagyágyvú messze az élen nyargal, Gall megy elől hátra-hátra pislantva, Bodmer a sarkában. A magyarok közül Kozma van frontban, bravurosán megy a 4-ik körben, tetemes starthátránya ellenére már a bécsi Roigk mögött negyedik helyen fekszik. A két német éllavasra természetesen nem lehet veszélyes, hiszen gyárilag előkészített szupersport gépe még mindig legalább 40 km-rel lassabb a németek 200-as tempóra képes kompresszoros versenygépeinél! A 3-ik körben Gall mintegy 100 méternyire megugrik riválisától, de Bodmer is erősit és az 5-ik kört gép-gép mögött fejezi be akét favorit. A tempó erősebb, nehéz volna eldönteni, vajjon Bodmer szorítja-e Gallt, avagy a BMW-menő akarja lerázni nyakáról a DKW-kreket? A párviadalból azonban a nap leggyorsabb köre

születik meg: Gall 105.3 km-es átlaggal futja le 5-ik körét, melyet Bodmer — sajnos — nem fejezhet be: kiállásra kényszerül! A verseny ezzel elveszíti érdekességét, Gallt depója óvatos menésre inti, nincs szüksége rakkolásra, sétálva is sorra

Kozma a harmadik helyre, míg a két teljesen szériagépen startoló Zündapp-menő, Zamecsnik és Mlinko, a 4., illetve 5-ik helyet foglalják el. Ujabb mozzanat Roigk leállása, melynek révén egy-egy helyvel előbbre rukkolt a magyar trió. Hosszú, izgalmaktól és pozícióharcoktól mentes körözgetésből születik meg a végeredmény (zárójelben az egyes versenyzők leggyorsabb köridejei): Győztes: K. Gall (BMW) 2:28:44.25 mp. A nap legjobb ideje! Átlaga 100.8 km. (2:50.93 mp.) 2. Kozma E. (BMW) 46 körrel (3:05.60 mp.), 3. Zamecsnik T. (Zündapp) 44 körrel (3:12.98 mp.), 4. e. Mlinko Zs. (Zündapp) 42 körrel (3:17.60 mp.), 5. H. Roigk (Husqvarna) 42 körrel (3:05.66 mp.).

Kiestek: Andó A. (Rudge) a 13-ik körben. (3:13.28 mp.); K. Bodmer (DKW) az 5-ik körben. (2:56.48 mp.); F. Czerny (AJS) az 5-ik körben. (3:19.97 mp) és Martinecz R. (Rudge) a 3-ik körben (5:06.80 mp.).

A győztes Gallt a magyar GP-n kivételes tudása teljében látta viszont hosszú évek után a magyar közönség, melynek alkalma volt eme világklasszist reprezentáló versenyző pályafutását és fejlődését kezdetől fogva magyar versenyeken regisztrálni. A sors úgy hozta, hogy Gall minden küzdelem nélkül, könnyen, a maga módja szerint „sétálva” nyerte versenyét és mégis az a fölüeny nyugalom, biztonság, az az elegáns testtartás, mellyel megüli pompás kompresszoros BMW-jét, amint fordulóban beledül gépébe, avagy a gyors szakaszokon elnyúlik azon, amint a sebesség észrevétlenül idomítja testtartását, mind-mind izeltöt adtak abból a stílusból, mely előtt már a Guthrievel az élen felvonuló Norton-istállónak is meg kellett hajolnia...

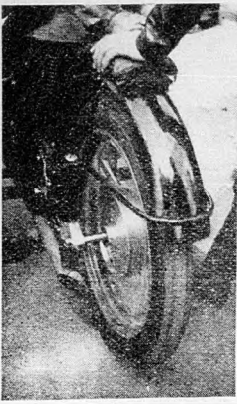


Dr. Landauer Eduárd vezértitkár volt a GP tetbevalósítója.

körözi le ellenfeleit. Bodmer kiállása folytán Roigk kerül a második,

**Főtengely köszörülések precíz gépeken: Solymossy és Társánál**

Budapest, VIII., Tavaszmező-u. 6



Hogyan születik az abszolút győzelem?

Batról: Kerékállványon járta melegítik be a motort. Középen: A meleg hengereket borsókkal védik a kihűlés ellen.

Jobbról: Karl Gall kiöblíti száját és már győzelem felé robot a pompás BMW.

Mint érdekességet említjük meg, hogy a 350-es győztes átlaga jelenképpen elmaradt a 250-es győztes DKW-menő Winkler 93.8 km-es átlagsebességtől.

Ugyanazt a magasiskolát, melynek egyik legkiemelkedőbb német képviselője Gall, mutatta be néhány körön át az új német versenyzőgárda legfiatalabb nagyrágyúja,

*Bodmer* is, akinek korai kiállása páratlanul izgalmasnak ígérkező párviadaltól fosztotta meg a közönséget. Tudása legjavát vitte a küzdelemben *Kozma Endre* (BMW), számára azonban sokkal lassúbb gépével nem maradt más hátra, mint besülettel végigstatisztálni a fordulókban jobb bedöntést lehetővé tevő, magasabb építésű, sokkal gyorsabb

kompresszoros masina nyergében futó nagyszerű márkatársa, Gall mellett.

Külön fejezet illeti a Zündappmenőket, *Zamecsniket* és *Mlinkót*, akik valóban mindazt elérték, amit csak elérhettek! Köztudomású, hogy a Zündapp-gyár sebességi versenygépeket nem készít, sőt ebből a szempontból annyira konzervatív, hogy még magas dugattyúkat sem szállít a gépekhez. Sokan igyekeztek is lebeszélni a képviselőt a startból, mondván, hogy a közönség laikusrésze nem fogja tudni értékelni a normális, szériagépek eredményeit, az erősen felpiszkált, magas dugattyús, speciális verseny vagy szuper-sport gépekkel szemben. A két Zündapp-menő valóban minden helyezési remény nélkül indult el, csupán annak demonstrálására, mit tudnak produkálni teljesen szériabeállítási gépeikkel. A siker nem maradt el. Sebesség dolgában persze nem tudták felvenni a versenyt a gyári gépekkel szemben, de óraműszerű pontossággal róva köreiket, a legcsekélyebb üzemzavar nélkül a 3-ik és 4-ik helyet foglalva el, fejezték be a versenyt. Sőt, Zamecsnik leggyorsabb köre a széria-gépek magas sebességi képességeiből is izeltőt adott.

*Eyston* a Mentlery autodromban, saját Diesel-motoros órerekordját 169.905 km-re srófolta fel. Eyston sikeres rekordfutamát hat hengeres AEC-nyersolajmotorral szerelt áramvonalba szabott „Black Magic”-jával hajtotta végre.

A Continental gumigyár nagyszerűen sikerült tavalyi üzletéve alapján részvényeire 12%-os osztalékot fizet.

Az Adler-gyár forgalma az utolsó üzletévben 80.5 millió márká volt.

Az angol Dunlop-gyár gumiból készült sármentőkkel folytat sikeres kísérleteket.

Az Auto Union üzleti forgalma az utolsó üzletév folyamán 181 millióról 222 millió márkára szökött fel. A koncern 21.000 munkással dolgozik.

Az Opel-gyár a tavalyi üzletév folyamán 120.852 személy- és teherautót gyártott, szemben az előző üzletévre eső 102.293 darabbal. Az export a tavalyi üzletévben 15.705 darabra emelkedett 11.306 darabról. A gyár munkáltszáma 20.360, tavaly 18.318. A gyár forgalma 125.49 millió márkára emelkedett.

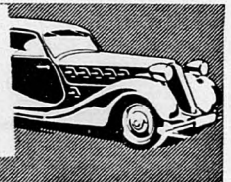
A monzai autodromot a szezon végeztével átépítik.

# HANSA

A LEGSZEBB  
VONALAK



SIMA, RÁZÁSMENTES  
SUHANÁS

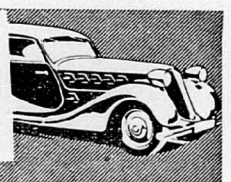


# HANSA

A LEGSZEBB  
SZINEK



ZAJTALAN, ZÖRGÉS-  
MENTES  
KAROSSZÉRIA



KRESZ GÉZA - UTCA 15  
Nyugati p. u. mellett. T.: 119-643

# BÁRDI

# HALLJUK A GYŐZTESEKET

Még javában áll a tánc, bőgve köröznek az 500-as és 350-es masinák, amikor régi ismerősünkkel, a kis sovány DKW-krekkal, a 250-es győztes Winklerrel beszélgetünk. Vitézül állja a fotósok rohamát, kedvesen mosolyog jobbra-balra.

— *Hát igen, szép volt a verseny, de könnyűnek igazán nem mondható ez a kanyargós pálya! De hát Istenem, ilyen is kell!* — állapítja meg derűsen.

— *Kit tart jónak a magyarok közül?*

— *Lukavecz* — mondja némi gondolkodás után — *igen rutinos menő.*

— *Hány éve versenyez?*

— *Tizenkilenc éves koromban indultam először startszámmal a hátamon, azóta tizennégy év múlt el. Egy kompresszoros DKW-t megszegyenítően nagyot sóhajtottam...*

— *De zsufozva a leggyönyörűbb sportsikerekkel!* — fejezi be a mondatot Meurer főmérnök, a zschopaniai versenytisztítóje.

— *Hol találhatnánk Kahrmannt?*

— *Rögtön jön* — mondja Meurer versenytisztító — *a szomszéd csillapítja. De már itt is van!*

Ennek a kétméteres szöke germának is feladjuk a kérdéseket.

— *Mit is tudnék mondani* — kezdi a beszélgetést szerényen. — *sajnálom, hogy nem volt ellenfelem, de ettől függetlenül, nehéz volt a pálya. Négyháztízven kanyar bizony igénybe veszi úgy a vezetőt, mint az utast. A DKW-ról nincs beszélnivalóm. Úgy megy, ahogy akarom. Az utasomról is csak a legjobb mondhatom. Jó iskolában tanult, Möritzrel versenyzett. Velem csak két éve dolgozik, az elődje tíz évig volt a versenytársam, amíg egy szerencsétlen bukásnál átmotorozott szegény bajtársam a tejútra...*

Újabb fényképezés attak vet véget a beszélgetésnek.

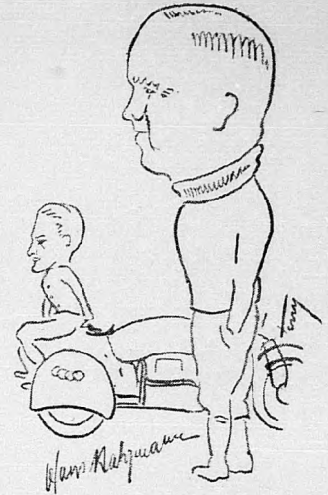
— *Találkozunk még az idén?*

— *Reméljük, hogy az őszi hegyi versenyekre le fogunk rándulni.*

— *A vizionlátásra!* — búcsúznak.

Mire a vastag embergyűrűn átjutunk, már az osztrák himnuszot recsegik a hangszórók. A jónövésű Deimelt ölelgetik az örömmámorban úszó osztrák kolónia tagjai. A szemüvegfedte részt kivéve az egész arca szurtos. Olajos kezeivel fürgén bont egy hatalmas narancsot, közben mindkinek van hozzá szava. Simogatják ahol érik, csuklót szorongatják és az előbb említett fényképezsek pergőtüze egészíti ki a kaotikus képet.

— *Győzelemre* — mondja két elhúzott motorbőgés között — *nem számítottam. A tréningen szétment a motorom és egész reggelig dolgoztunk rajta. Köszönettel kell megemlékezniem egyik magyar versenyző támogatásáról, aki a hiányzó*



Kahrmann (DKW) az abszolút oldalkoecsis győztes elkápráztatta a közönséget.



Nagyszerű férfi lesz Gallból, még nőtlen. De már most „befogja” a száját. Igaz, hogy „felesége”, BMW asszonyág, annál hangosabb.

alkatrészeket rendelkezésemre bocsátotta és így lehetővé tette számomra ezt a nehéz győzelmet. A versenyről csak annyit: nehéz és hosszú volt, mint... — a világ-háború!

Kitörő hahotában olvad fel a feszült hangulat. Az osztrák sógorék öröme különben is érthető, hiszen Deimel Mach oldalkoecsis győzelmére duplázott rá!

Utolsó köreiket futják a félliterek. A kedélyek kezdenek lecsillapodni, még egy kör és az V. magyar GP abszolút győztese, Karl Gall biztosan nyeri a magyar versenyszerezen legérdekesebb versenyt.

Már felharsan a Horst Wessel dal és a győzelmi árbóca lassan kúszik a német loboqó. Mikor a himnuszot befejezik, magabiztos lép-

tekkal megindul a depója felé az ujjongó nézők sorfala között BMW-ék nagygyűjűja, Gall, a gépember.

— *Azonnal* — int felénk — *csak előbb kiöblítem a salaktól és portól a számot.*

Két perc múlva már biztos fedezékben, védve mindentől és mindenkitől, folyik a beszélgetés.

— *Mindenekelőtt kérem, írja meg* — mondja megbántott önérettel, — *nem 35 éves, hanem csak 32 vagyok. Így. Most pedig állok rendelkezésére.*

— *Ilyen nehéz, fárasztó verseny után, hogy jutott épen ez a kérdés az eszébe?*

Tagadólag rázza a fejét.

— *Téved, a verseny nem volt nehéz. A német motorsport fejlettsége mellett ez a verseny könnyűnek mondható, mindamellett minden magyar versenymek van valami zamatja, mondhatnám — gondolkozik a hasonlaton — paprikásak! Például itt van a GP ötven köre, tudja, hogy elszédíti ez az embert. Akár egy ringlispil... — fűzi hozzá.*

Kicsit elgondolkozik, majd jelentőségteljesen mondja:

— *Kozma tud és szemtelenül megy, sokat kockáztat, mindennek ellenére a helyzete reménytelen volt. Egyetlen komoly konkurenciam Bodmer volt, amíg ki nem esett.*

— *Indul az angol T. T.-én?*

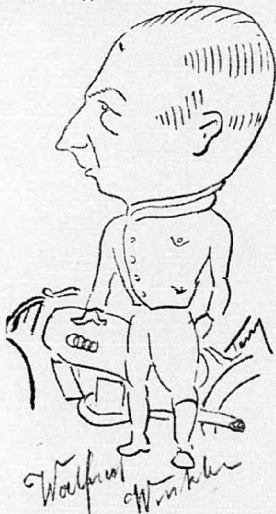
— *Igen. Látja kérem ez igazán nehéz verseny! 60 km-es pályát nem lehet megjegyezni. A sok kanyart kifalnak szegélyezik, melyek a fordulók belátását nehezítik...*

Sajnos a hívek megtalálták a rejtékhelyünket, be kell fejezni az érdekes beszélgetést.

— *Nem tölem függ, hogy mikor jövök újra önökhöz* — mondja a búcsúzásnál, — *pedig szerelem a magyarokat és főleg — huncutul kaesint — Pestet.*

— *A mielőbbi vizionlátásra.*

— *erqyé* —



Winkler (DKW) a 250-es kategória „hélium” súlyú győztese.

**Dugattuk készítése precíz gépeken: Solymossy és Társánál**

Budapest, VIII., Tavaszmező-u. 6

## KILOMÉTERJELZŐK

sebességmérők, autórak javítóműhelye

TELEFON: **Schwarz Testvérek**  
szakorósok, Budapest, VI.,  
Podmaniczky ucca 59. sz.

## Időszaki vizsgára

gépe legyen rendben.

Nem gond,  
mert nálam fillérekért  
vehet minden gyártmányú  
motorkerékpárhoz

## használt alkatrészt.

Komplett motorok ipari  
célokra is raktáron

## REICHFELD GÉZA

V., VISEGRÁDI-U. 11.a.  
TELEFON: 127-906

## Kilométerjelzők,

## autóműszerek

## javítása

**STERN RICHÁRD**  
Lehel ucca 10a.  
TELEFON: 2-921-35

## B I Z A L O M

dolga a motorkerékpárjavítás

## FRÜHWIRTH LENDER SÁNDOR

javítóműhelyében olcsó, gyors és jó  
munkát kap. Kérdezze meg vevőimét

Dessewffy-u. 26. Telefon: 12-44-36

## HUSZÁR GYÖRGY

Autó-motorkerékpár  
alkatrészek és lánc- VI., JÓKAU-I. 1  
technikai szaküzlet. (Aradi-u. sorok)  
TEL.: 1-244-11.

Motorkerékpárláncok, JAPmotoralkatrészek, Bur-  
man, Sturmey, Moss, Hurt sebességváltóalkat-  
részek, DUREX dugattyú, dugattyúgyűrűk, sze-  
lepek, tömitések, mindennemű alkatrészek nagy  
raktára.

„CYKLON” vulkanizáló  
melegfolt vezérlésviselete.

# HÍREK

Stueck a tripoliszi GP után hosszabb ameri-  
kai túrára indul. Stueck Auto Union kocsijá-  
val először Delamerikában, Rio de Janeiro-  
ban áll starthoz, ahol találkozik a Brivio-  
Pintacuda Alta Romeo áttörelével. Stueck a  
verseny után Eszakkamerikába hajózik át,  
ahol az átépített Roosevelt-Raceway július  
5-én a Vanderbilt Kupáért áll starthoz. Stueck-  
ot távollétében az európai versenyeken az  
Auto Union által szerződöttet Fagioli fogja  
helyettesíteni. A Mercedes-Benz színeket  
Amerikában a Roosevelt-Eledeu, hír szerinet  
Lang és Seaman, Alta Romeo pedig a Nu-  
volari-Trossi-Farina trio fogja képviselni.

Mindössze 49 éves korában, meghalt Ke-  
nelm Lee Guinness, regmúlt idők legendás  
harcosa. Egyik kimagasló fegyvertényét  
1909-ben hajította végre, amikor fivére, Alger-  
non társaságában a hirhét 200 lóerős, 8 hen-  
geres, ohv. Darraq volánjánál, a hosszú éve-  
ken át hiába ostromlott 200 km-es abszolút  
sebességi világrekordot állította fel. Kenelm  
Lee Guinness neve halhatatlan marad a mo-  
torsport történetében: a világhírű angol  
KLG-gyertyák neve kezdőbetűit jelentik.

A Mille Miglia mintájára megrendezett  
Milano-Taranto közötti 1283 km-es motor-  
kerékpár sebességi verseny abszolút győzel-  
mét a Guzzi-memó Sandri szerezte meg 104.013  
km-es átlaggal, márkatársa, Pigorini előtt,  
aki 7 perccel később futott célba. A győztes  
Sandri a Milano-Bologna szakaszon 151  
km-es átlagot ért el. A 250-es csoportban  
Nello Pagani (Guzzi) grözött 82 km-es átlag-  
gal, míg a 350-es gépek versenyéből Rosetti  
(Norton) került ki gröztesen 91,5 km-es átlag-  
gal.

Az USA államaiban 26 millió automobil  
van forgalomban.

A május 30-án lefutásra kerülő Avus  
Grand Prix-t óriási érdeklődés előzi meg. Az  
átépített Avus ma a világ leggyorsabb auto-  
dromja, melyen Brauchitsch-tréningben, 12  
hengeres Mercedesével, 275 km-es körátlagot  
futott. Az Auto Union új, aramvonalba  
szabott Avus-modelljét Roseneyer mutatta  
be a pályán, aki 276,2 km-es körátlaggal  
„kezdt”, de néhány kör után már 283 km-es  
körátlagot futott!

Uj magassági világrekordot állított fel a  
Roma melletti Montecallo repülőtérről star-  
toló Mario Pozzi Caproni gépével. Pozzi  
15.655 méteres magasságot ért el és megdön-  
tötte az angol Swain 15.223 méteres magas-  
sági rekordját. Pozzi rekordjavítása során  
észlelt legnagyobb hideg 54 C fok volt.

## GRAND PRIX

Pompázó nyár van, ünnepléssel  
Telik meg minden, a légtel s a fák  
Illatot szórnak, a szívemben száz dal  
Repdesik: érzem a benzín szagát.

Lent áll a célnál, prűsköl sok táltos  
Versenygép fénye csillog a napban...  
Gépfegyverzajban fűtöt okád most...  
(Start izgalomban ideg szétpatann.)

Zúgnak a gépek, sülvítve futnak,  
Bámulat döbben rá minden arca.  
A Gép és Ember indul most útnak,  
Idegek indulnak ötvenszer harca.

Sírnak a gépek, füstöl a ballon.  
Örjít a tempó, száz halál lesken.  
Remeg a szivem; hangjukat hallom.  
Hogy mennyidörögnek az egyesben.

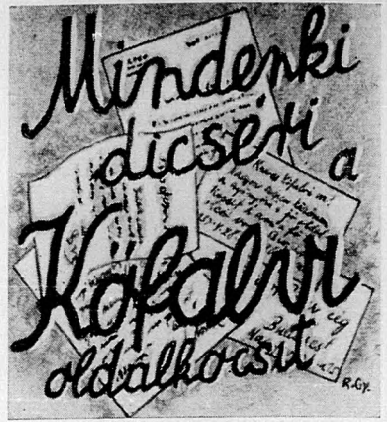
Izgalmas órák mámora ránk száll,  
Szédít a harc és örjít a látvány.  
Benzingőzt iszik fű, fa, virágszall —  
S a friss úttesten csillog a kátrány.

Messzről feltűnt egy gép, mint fátoly,  
Még allg látszik s pillanat alatt  
Oly nagyra nő, hogy halálra gázol.  
(Ne ugorj hátra, már tovazaladt!)

Sír a kompresszor, izzik az aszfalt,  
A tahométer bűsz táncát ropja  
S két gép izgalmas tusája csak tart,  
Mint a halálnak próbagaloppja.

Robog és illan, felhőt kavarna,  
Szikrát okádvá bűmből száz motor  
Es te ott állsz, meg vagy zavarva,  
Mesék világát éled s álmodol.

TURANYI GEZA



LEGYEN ÖN IS  
MEGELÉGEDETT. VEGYEN  
KŐFALVI-NÁL  
OLDALKOCSIT  
VIII., Nagyfuvaros-utca 15  
Telefon: 1-383-97

Autókesztyű... P 6.80

kocsimosóbőrök és szivacsok  
a legnagyobb választékban

OTTENREITER  
KESZTYŰS ÉS BŐRÁRUK

Petőfi Sándor-utca 3. Telefon: 189-7-81.

Minden darab OTTENREITER minőség



Motorkerékpárok javítását

jókarban tartását, átalakítását meg-  
bízhatóan, legolcsóbban végzi

STEIN ÁRMIN, VIII., Tavaszmező-utca 24

Opel LÁSZLÓ ANDOR B. T.  
GENERAL  
MOTORS hivatalos ja-  
vító üzeme.  
V., Révész-u. 5. T.: \*2-988-33.

\* Automobil és motorszakma minden  
ágában (műszaki és kereskedelmi) nagy  
gyakorlattal rendelkező szakember állású  
változtatna. „Perfekt” jellegre a szerkesz-  
tőség továbbítja a leveleket.

Henger köszörülések precíz gépeken: Solymossy és Társánál  
Budapest, VIII., Tavaszmező-u. 6

# Ők ketten...

**Ragya** (bejön a kávéházba): Jó napot, Gáz úr!

**Gáz:** Szolgálja, Ragyám. Hogy van, hogy van? Szép kocsiban láttam ma délelőtt.

**Ragya:** Nem az enyém... Úgy volt, hogy megveszem, de nem vettem meg.

**Gáz:** Milyen kocsit volt az?

**Ragya:** Rolls-Royce.

**Gáz:** Igaza van, ha nem vette meg. Ha már vesz, vegyen az ember jót.

**Ragya:** Megörült? Kell annál jobb?

**Gáz:** Akkor miért mondta, hogy rossz?

**Ragya:** En nem mondtam.

**Gáz:** Júj, de hazudós. Azt mondta, hogy egy rossz Royce-on ült.

**Ragya:** Az Istenért... nem rossz! Rolls! Rolls!

**Gáz:** Hogy mondja?

**Ragya:** Hát hogy betűzzem le magának... Rolls... úgy mint: én rollok, te rollsz.

**Gáz:** Először is ne tegezz! Másodszor, én még az életben nem rolltam!

**Ragya:** Mondja, hogy férhet ilyen kis fejbe ekkora butaság?

**Gáz:** A magáéban hogy fér el?

**Ragya:** Maga nem fog velem kikezdeni, mert én olyan csipkésre verem, hogy elmehet szekrénycsíknak!

**Gáz:** Ne dühöngjön, inkább meséljen valamit!

**Ragya:** Azt már meséltem, hogy pünkösdkor indulok a concours d'élegance-on?

**Gáz:** Pünkösdkor indul?... És mikor érzézik meg?

**Ragya:** Hülye! Concours d'élegance, az egy szépségverseny.

**Gáz:** Maga szépségversenyen indul? Ragyám! Evvel a krumpliorral? Hiszen magának olyan ó-lába van, hogy hátulról úgy néz ki, mint egy egykerekű bicikli!

**Ragya** (ordít): Maga állat, ez nem férőképes verseny!

**Gáz:** Női? És maga azon indul? Ragyám, ha magából Miss Európa lesz, én lenyelem magát városi bundában!

**Ragya:** Gázom, ha a butaság vízzé válna, Noé már építhetné is a bárkát!

**Gáz:** Mely esetben magát nem venné fel a bárkába.

**Ragya:** Miért nem?

**Gáz:** Mert az űristen meghagyta neki, hogy minden állatból kettőt vegyen fel. Magából pedig csak egy van a világon.

**Ragya:** Hát pedig én juszit is megmagyarázom, hogy mi az a concours d'élegance! Az az autók szépségversenye... A benevezett kocsik elvonulnak a zsűri előtt és a legszebbek szalagot kapnak.

**Gáz:** A maga kocsija milyen?

**Ragya:** Buick.

**Gáz:** A zsűri elől?

**Ragya:** Ezt nem értem.

**Gáz:** Kérdelem, hogy a zsűri elől bújlik-e?

**Ragya:** Nem bújlik, maga keserves tinó, hanem Buick... „cő” betűvel.

**Gáz:** Ertem én! Cő betűvel bújlik!... Biztosan azért bújlik a zsűri elől, mert nagyon csunya!

**Ragya:** Ellenkezőleg! Nagyon szép! Elegáns vonalú, szép sárga... Olyan, mint a vaj!

**Gáz:** Akkor azért bújlik!

**Ragya:** Miért?

**Gáz:** Mert fél, hogy a vaj elolvad a napon!... Pünkösdkor meleg van!

**Ragya:** Dögölj meg! Ebben az életben nem fogja megérteni!... Hát azt hallotta, hogy a Ford egy úgynevezett „könnycsepp”-el jön ki a piacra?

**Gáz:** Könnycseppel megy ki a piacra?... Persze, már előre sír, mert tudja, hogy megdrágult a kelkáposzta!

**Ragya:** Maga bűbánatos rinocerosz, nem igazi könnycseppről van szó!

**Gáz:** Krokodilus-könnyek? Krokodilus-könnyek?

**Ragya:** Nem! Ezt a Ford fogja gyártani.

**Gáz:** Minek a könnyet gyártani?... Én csak magára nézek és máris sírok!

**Ragya:** Hallja, ha maga olyan illatos lenne, mint amilyen hülye, elmehetne kvarglinak! A „Könnycsepp” egy Ford-féle készítmény, amelyet száz dollárért fognak árulni... Én is veszek egyet!

**Gáz:** Ne örüljön meg! Száz dollárt ad egy könnycseppért? Ragyám, én pengőért sírok magának egy liter!

**Ragya:** Majd sír ingyen is, mert olyan laposra verem, hogy flusszpapír lesz magából!... Hát nem érti meg, hogy az egy autó, amelyik csak olyan, mint egy könnycsepp?

**Gáz:** Hogy-hogy olyan?... Olyan nedves? Ez esetben majd nem lehet ráúlni, mert könnyes lesz az ember nadrágja!

**Ragya:** Nem nedves! Hiszen acélból készül!

**Gáz:** Mi célból?

**Ragya:** Acél lémből.

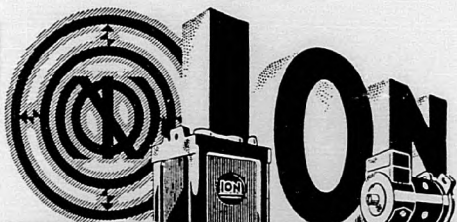
**Gáz:** Acél könnycsepp, olyan nincs! Képzelve, hogy magának kis drótszegeket kellene sírni! Egy vér lenne a könnycseppje!

**Ragya** (ordít): Ki beszél itt sírásról? Hát már ilyen egyszerű dolgot sem tud megérteni?

**Gáz:** Mit ordít?... A Ford kiment a piacra és aprószegeket sírt, mert drágább lett a kelkáposzta! Ertem én!

**Ragya** (felborítja az asztalt): Hallja, maga piszok! Én csak annyit mondok magának, hogy...

**Gáz:** Tudom, hogy mit akar mondani, de én azt juszit sem várom meg.



AUTO ACCUMULATOROK  
AUTO VILLAMOS BERENDEZÉSEK  
KÉSZÍTÉSE ÉS JAVÍTÁSA

ALTEBACH FERENC ION ACCUMULATOR ÉS GÉPÜZEM BUDAPEST VI. Ó-UTCA 46 TELEFONSZÁM: 11-80-11

AZ ION  
accumulátorokat

a biztos start,  
zavartalan üzem  
és tartósság jellemzi!



Autó- és motorkerékpár-accumulátorok javítása.

CSEREAKCIÓ.

Autó-dinamó, gyújtómagnes és gyújtótekercecsek készítése és javítása.

ELEKTROMOS SERVICE.

# Új árjegyzékünk megjelent

Kérje — kapja!

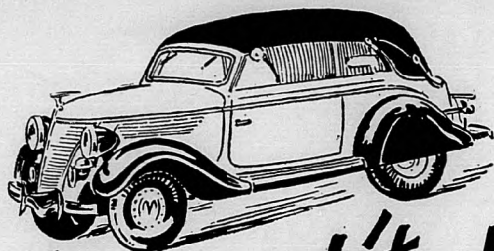
**DIJTALAN**



IV., Károly-körút 28.

VI., Andrássy-út 31.

VII., Rákóczi-út 80.



## A luxusadót eltörölték!

Most már vehet kedve  
szerint erős jó autót!  
Próbálja meg a 8 hengeres

**Ford** kocsit

FŐKÉPVISELET:

**HAHN ARTHUR ÉS TÁRSAI**  
VI. ANDRÁSSY-ÚT 10 • TEL.\*1-136-19.

# 1937 évi magyar Grand Prix 2 Zündapp a startnál 2 Zündapp a célban



A két normál széria  
Zündapp-ot a befutás  
után eljenző tömeg veszi  
körül.

MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELET:  
**P A J O R I M R E**

Az erős nemzetközi versenyben az  
500 kcm kategóriában **3-ik**  
Zamecsnik, **4-ik** Mlinko.  
Ez az eredmény fényesen bizonyítja  
a Zündapp gépek **üzembiztonsá-**  
**gát.** A két Zündapp gép **alacsony**  
dugattyúkkal, teljes széria kiállítás-  
sal óramű pontossággal rótták a köreit.  
A Zündapp gyár speciális verseny-  
gépet nem készít és a túragépeken  
elért sebességi eredményei  
annál jelentőségteljesebbek.

Ha **megbízható** és **gyors**  
túragépet kíván, csak **kardános**

**ZÜNDAPPOT** vehet

VI., Jókai-utca 21.  
TELEFON: 120-228.

# A németek letarolták a tripoliszi GP babérait!

Lang (Mercedes-Benz) az élen, nyomában az Auto-Union-falanx — Hartmann (Maserati) mint legjobb privátmenő, 13-ik lett!

Az 524 km-es tripoliszi Grand Prix az idei GP versenyszezon megnyitó eseménye volt, kimenetelét világszerte a legnagyobb érdeklődés kísérte. A gyors Mellaha-cirkuit tribünjeit és nézőterét a perzselő melegben mintegy 70.000 főnyi publikum szállotta meg, a festői öltözékek tarka egyvelege színpompás képpen nyüzsgött az afrikai napütésben.

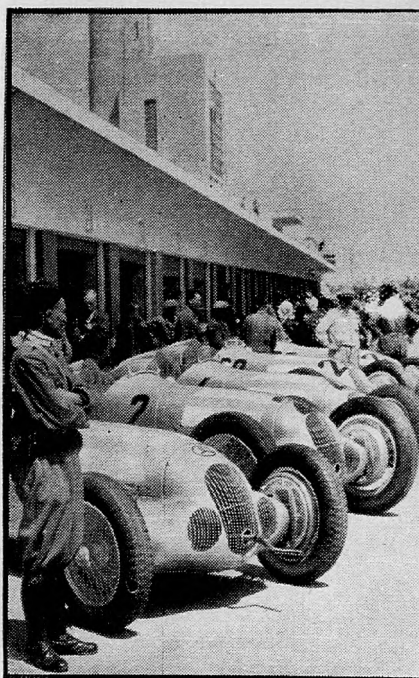
Balbo marsall startjelére a német falanx zárt csoportban nyomban átvette a kommandót. Caracciola, Rosemeyer és Stuck nyargaltak az élen, egyedül Hasse szakadt le kissé az élcsoporthól, aki a startnál megkésített. Nuvolari bele sem melegedhetett az örült iramú küzdelembe, gyújtási zavarai miatt már a 3-ik körben másfél percet veszített. A 4-ik körben már Rosemeyer diktálta az iramot, befogva a kiskocsik sereghajtóit. A cirkuit napsütésben izzó felületén azonban gyilkolta a gumikat és amíg Rosemeyer kereket cserélt, „Caratsch” törtétt az élre, míg Nuvolari depójánál feladta a versenyt. A németeknek könnyű volt a dolguk, az első olasz Farina kerek perc hátránnyal futotta versenyt. A svábhegyi versenyeikről nálunk is jól ismert, akkor még oldalkocsis Standard menő Lang már a miting harmadában megmutatta oroszláncörmeit: nyu-

godd, egyenletes tempóban az élcsoporthoz közvetlen közelébe küzdötte fel magát. A 15-ik körben Rosemeyer, Brauchitsch, Stuck, Fagioli sorrendben fektet az élcsoporthoz, de az utolsó német versenyző, Hasse is tetemes előnnyel vezetett az olaszok éllovasa, Farina előtt. A tempó a verseny második felében sem esökkent, kiséideig még Rosemeyer futott elől, de mikor újlag kerekeket cserélt, Lang végérvényesen magához ragadta a vezetést. Brauchitsch hűtőjét egy kő bevette: kénytelen volt feladni a versenyt, melynek végeredménye a következő volt:

1. H. Lang (Mercedes-Benz) 2:27:57.77 mp. Átlag 213.225 km. Utvonal rekord! 2. Rosemeyer (Auto Union) 2:28:07.32 mp., 3. Delius (Auto Union) 2:29:17.55 mp., 4. Stuck (Auto Union) 2:29:39.59 mp., 5. Fagioli (Auto Union) 2:29:42.58 mp., 6. Caracciola (Mercedes-Benz) 2:29:53.02 mp., 7. Seaman (Mercedes-Benz), 8. Hasse (Auto Union).

A győztes Lang, nemkülönben a teljes Auto Union és Mercedes-Benz gárda Bosch gyertyákkal, Continental gumikkal és Bosch gyújtással aratta diadalát.

A versenyen startolt Hartmann László is, aki mint legjobban szerepelt privátmenő, 13-ik helyen végzett 3.7 literes Maseratijával az öldről konkurenciájában. Hartmann szereplése megkapta méltó elismerését: verseny után meghívták a berlini Avus Grand Prixre!



Csatasorban a Mercedes-Benz kocsik.

## Kiírták a magyar motorcsónak-bajnokságot

A minap jelent meg a magyar motoresónak-bajnokságok kiírása. A bajnokságot a KMAC Nemzeti Sportbizottsága oldalmotorok, autóbordok és inbordok számára írta ki hengerűrtartalomra való tekintet nélkül. A bajnokság pontszerző versenyei lesznek a Csepelsziget körüli verseny, a Wien—Budapest távverseny, a Budapest—váci verseny, a balatoni sebességi verseny, a Budapest—Baja—Siófok távolsági verseny és végül a Magyar Nemzeti Rekordnap. A bajnoki értékelés a három osztály mindegyikében, az egyes osztályokon is, hengerűrtartalomra való tekintet nélkül elért idők sorrendjében a propozícióban lefektetett értékelési táblázat szerint történik, amely táblázat szerint az egyes versenyeken elért helyezések versenyenként más-más pontszámot eredményeznek. Így például, hogy a minimumot és maximumot állítsuk szembe, a Budapest—váci verseny győztese csak 30 pontot kap, ugyanakkor a Budapest—baja—siófoki verseny győzelmét 320 pont koronázza. A bajnokság aspiránsai azonban nemcsak a bajnoki pontversenyeken találhatnak pontszerzési lehetőséget, hanem minden meglévő magyar rekord megjavításáért még külön 50—50 ponttal javítják bajnoki esélyeiket. Hangsúlyozzuk azonban, hogy a bajnoki kampány során csupán 1—1 oldalmotoros, inbord és autóbord bajnokság kerül kiírásra, melyek elnyerése minimális pontszámhoz van kötve.

## Az LZ „Hindenburg” katasztrófiája

Világszerte óriási megdöbbenést keltett a „Hindenburg” katasztrófiája, mely tudvalevőleg a kikötésnél érte a lakehursti repülőterén a világ legnagyobb léghajóját. Az egyelőre rendelkezésre álló adatok túlnyúlóan hiányosak ahhoz, hogy a katasztrófa okai belőlük megállapíthatók legyenek. A kipuffogó esővekből kipattanó szikra aligha idézhette elő a tragédiát, hiszen a Diesel-motorok kipuffogó esővéből esetleg kipattanó szikrák közel sem elég izzóak ahhoz, hogy a külső burkot átűssék avagy azt egyáltalán veszélyeztethetnék. A gáz-töltés öngyulladása ugyancsak kizárt-

nak mondható, hiszen a hidrogén normális nyomás mellett csak 580 C foknál gyullad meg. Fennmarad még a villámcsapás lehetősége és az amire kulturrepber meborzadva gondol, hogy a léghajó tragédiáját esetleg bűnös kezek munkája idézte volna elő. Szó lehet természetesen rinyázatlanságról is, mindezek azonban csak feltevések. A tragédia valódi okát a munkában levő vizsgálóbizottság van hivatva kideríteni. Itt jegyezzük meg, hogy az USA-parlament a katasztrófa hatása alatt megszavazta az egyedül az USA területén lelhető héliumgáz kivételének engedélyezését, mely körülmény végre lehetővé fogja tenni a gyulekony hidrogéngáz-töltés kiküszöbölését.

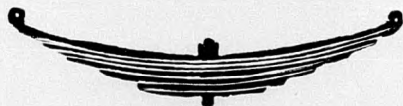
## LICSÁJER JÁNOS

BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ  
ÉS JAVITÓÜZEME

Specialista  
az autórugók  
gyártásában

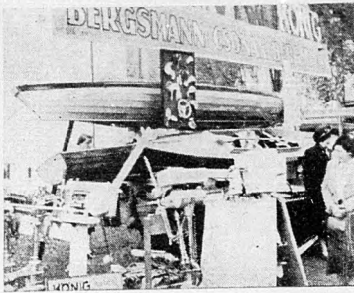
Telefon:  
1-463-51

MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCSIKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON



BUDAPEST,  
VIII., Thék  
Endre u. 14.

Telefon:  
1-463-51



All a vásár a Bergsmann-standon.

## Motorcsónakok a Nemzetközi Vásáron

Semmi újat nem hozott az idei Város a motorcsónakiparban. A jól bevált tavalyi típusokon apróbb javításokat láttunk, de ami az általános komoly érdeklődést megindította, inkább az árkalkulációban keresendő. A piacot két régi számottevő cég képviselte. Az egyik a magyar König-motorokat gyártó Bergsmann cég volt, aki az összes típusú König-motorok mellett a világhírű svéd Archimedes és az olasz Laros motorokat is bemutatva. Nagy érdeklődést keltett a négyszemélyes, farmotorral szerelt hajó, melynek ára komplett szereléssel 1000 pengő. Oldalmotoros hajót 700 pengős áron kínál a cég, a mahagoni luxushajó ára motorral 1500 pengő. A magyar Königet modernebb kivitel és különleges automatikus billenő szerkezet jellemezte.

\*

A motorcsónak szakma másik reprezentációja a jól ismert Istross-motorokat gyártó Paulini Testvérek cég. Sok cso-

dálója akadt a 175 km-es farmotorral szerelt siklóhajónak. Pauliniék csak ezen a típuson változtattak. Külön olajozással oldották meg a magas fordulatszámú motor kenési problémáját, a többi modell változatlanul várja a szezont. Régi áron — a fémárak emelkedése ellenére — régi minőségben mutatták be a 100, 125, 175 km-es oldalmotorokat és a 175 km-es, valamint a magas fordulatszámú 350 és 500 km-es farmotorokat.

## Budapest—Páris: 23.5 óra alatt!

Érdekes fogadásról beszélnek autókörökben, melynek eredménye, ha nem is hivatalos rekord, de igen jelentős csúcsteljesítmény. Egyik ismert fiatal arisztokrátánk, a közismert sportember, gróf Szapáry László fogadott az itt járt skót nemessel, Mr. Daw Thompsonnal, hogy hathengeres Hansa tűrakocsiján a Budapest—Páris távot — beleértve minden vámidőzést és egyéb kényeszerű leállást — 24 órán belül teljesíti.

Szapáry gróf a napokban indult neki a nagy útnak és fogadását fölényesen nyerte, a Budapest—Páris távot 23 óra és 30 perc alatt teljesítette, beleértve minden megállást, tehát kerek felőrával gyorsabban, mint amennyit a fogadás írt elő. A dolog érdekességéhez tartozik az is, hogy Szapáry gróf ellenőrző utasa maga a fogadás vesztese, Mr. Thompson volt, aki érthető izgalommal kísérte a száguldást és minden bizonynyal megkönnyebbülten fizette ki a célbafutás után a fogadás díját, az 5000 pengőt.

A Budapest—Páris táv 1600 km, az elért átlag tehát 68 kilométer óránként!



Pauliniék standja, előtérben a 175-ös Istrosszal szerelt versenyhajó.

## Mi ujság, Hébli úr?

— Óriási érdeklődés kíséri az OFSz május 29. és 30-iki bajnoki versenyét, az V. Froutharcos Túrautaut. A 3 km-es meesei hegyiversennyel tarkított, az egész országot beszőző 1285 km-es versenyútvonalat a 29-én a budapesti Hősök teréről reggel 6 órakor startoló versenyzők a verseny első 11 órájában 60 km-es, az éjszakai menetnél pedig 50 km-es átlaggal tartoznak lefutni. A verseny rendezőbizottsága dr. Szelnár Aladár, a verseny főintézőjének vezetésével mindent kidolgozott, hogy az idei 24 órás verseny méltó folytatása legyen az előző éviéknél. A verseny résztvevői május 30-án, vasárnap reggel 6 órakor érkeznek vissza Jászberény felől Budapestre és az ország minden tájáról hozott virágokat ünnepélyes keretek között helyezik le a Hősök Emlékövére.

— Más sportesemény májusban?

— Lesz! A Budapesti Motor Yacht Klub május 27-én 10 órai kezdettel a Gubaesi-híd felett elterülő Duna-ágban a 175 km-es verseny- és túrautautard, továbbá a 125, 175 és 250 km-es kismotoros kategóriák számára „Magyar Nemzeti Rekordnapot” rendez. A mitingre vonatkozó propeziókkal készséggel szolgál a BMYC titkársága, mely nyári állomáshelyét már az Újlaki rakpartnak a Galagonya uca magaságában fekvő állomáshajójára helyezte ki. (Telefon: 16-22-19.)

— Látta-e már Hébli úr a Szilárd-cég Michelin árjegyzékét?

— Ez csak természetes. Szerkesztő úr! És természetesen az is, hogy az összes Michelin-méreteket táblázatosan összefoglaló, szaksterüen összeállított árjegyzék, mely az egyes méretek tengelyenkénti maximális teherbírása mellett légnyomás-táblázatot is közöl, már izléses kiállításával is minden tekintetben méltó a Michelin névhez. A Michelin-gyár méret- és típusgazdagsága, melyet az új árjegyzék felsorakoztat, a vevőközönség előtt bizonyítja, hogy a Michelin-gyár gyártási programja a legszélesebb vevőrétegek számára biztosította a Michelin-minőség nyújtotta előnyök élvezetét. A Szi-

## DEDICS TESTVÉREK

autójavító specialisták

HENGER ÉS FŐTENGELY KÖSZÖRÜLÉS

Edzett fogaskerék VIII., THÉK ENDRE UCCA 15. SZ.  
és alkatrészgártás TELEFON: 1-303-45

**Koenig**

BUDAPEST, VI, JÓKAI-UTCA 28. (HORN EDE-UTCA SAROK)

Megjötték az új **200-as**

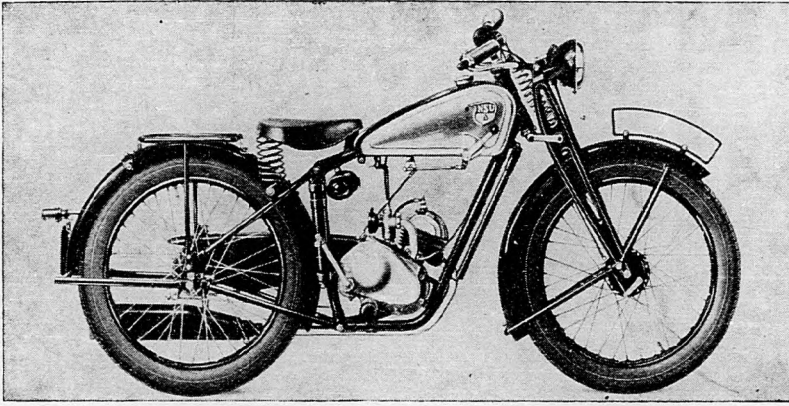
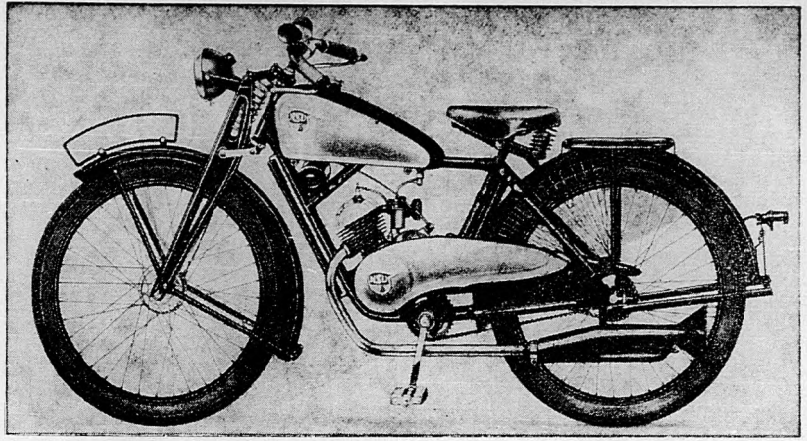
**MÉRAY-PUCH** GÉPEK

Hengerfej köszörülések precíz gépeken: **Solymossy és Társánál**  
Budapest, VIII., Tavaszmező-u. 6

# NSU

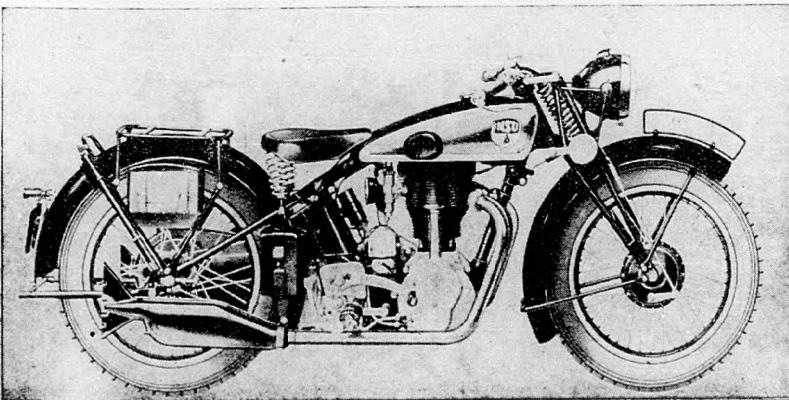
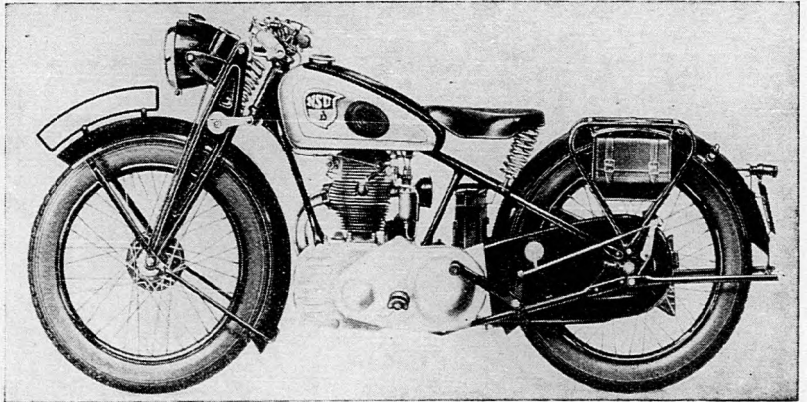
## 1937. ÉVI UJDONSÁGAI

A 100 km-es NSU-Quick 2.75 HP teljesítménye 55 km-es sebességet garantál. Fogyasztása 100 km-re 1.8 liter, sebességváltója a kormányrúdról működtethető, 15 Wattos világítással van szerelve.



NSU-Pony a kétütemű, 100 km-es modell, mely a motorral blokkba épített 3 fokozatú sebességváltóval, berügóval és belső expanziós fékekkel kerül forgalomba.

A 251 OSL-modell teljesen tokozott könnyűfém hengerfejjel és tokozott hátsólánccal kerül piacra. Lábkapcsolás és négyfokozatú sebességváltó jellemzik a modellt.



NSU 351 OSL és 501 OSL a közkedvelt, nagyteljesítményű 350-es és 500-as masina. Könnyűfém hengerfej, tokozott szelepek és hátsólánc, lábkapcsolás, négy sebesség és pompás világítás egészítik ki a modellt.

NSU vezérképviselőt:  
**BIRÓ JENŐ**  
alkatrész- és pneumatikraktára  
LISZT FERENC-TÉR 2

lárd Béla cég (VI., Nagymező-u. 15.) szakszerű prospektusát a lapunkra hivatkozó olvasóinknak díjmentesen küldi meg.

#### — Légi hírek?

— Június 6-án lesz a szolnoki repülőnap, melyet 15 motoros és öt motornélküli gép részvételével rendeznek meg. Hatalmas érdeklődésre tarthat számot a légelhárító tüzeresség, a géppuskás gyalogság, valamint a polgári légóttalmi szervek közös együttműködésével tartandó légvédelmi, illetve légtalmai bemutató. Az óriási érdeklődéssel várt repülőnapot modellrepülőgépverseny egészíti ki.

#### — Mi hír a szakmában?

— Közfeltűnést keltettek az utóbbi hetekben nagyarányban fellendült Hansa eladások. A Hansa-autók képvisellete, a Bárdi József cég rövid idő alatt már 25 Hansa-kocsit adott el vevői osztatlan elismerésére. A negyedszáz új Hansa-tulajdonos a legnagyobb meglepéssel nyilatkozik az újjendésű Hansa-kocsik gyönyörű kiviteléről, kiforrott, modern konstrukciójukban rejlő rázástmentességükről. A képviselőt elsőrendű szervisz-telepet tart fenn, mintatermét a Hansa-érdeklődők állandóan látogatják.

#### — Új versenykiírás?

— Az is akad! A tolvármegyei AMC tragikus körülmények között elhunyt fiatal tagja, a szép sport-sikereket aratott Bartal György emlékére június 20-án reggel 7 órai kezdettel kb. 410 km-es távon hegyi-versenyyel kombinált megbízhatósági futárversenyt rendez autók, szoló- és oldalkocsis motorkerékpárok számára, mely verseny a magyar motorkerékpárhajóknak is pontszerző versenyeként szerepel. A verseny startja a paks-kölesdi törvényhatósági út 22,6 sz. kilométer jelző kövénél lesz, innen Dunaföldvár, Fadd, Püspöknádasd, Szászvár, Dombóvár, Kaposvár, Daránypuszta és Tamási érintésével futnak be a versenyzők Szekszárdra, ahol a Garay téren lesz a cél. A hegyi verseny a püspöknádasdi hegyen kerül lefutásra. A versenyzők az útvonalat 60 km-es átlaggal tartoznak befutni, az átlag betartását négy közbeeső ellenőrző állomás is kontrollálja és minden megkezdett pere késés egy hibapontot jelent. Aki az 50-es átlagot a verseny egész útvonalára nem tudja betartani, a versenyző kiesik. Minden helyezett „Bartal György emléklapoktet” kap, a hibapontnélküliek aranyozott, 20 pontig ezüstözött, a többiek bronz kivitelben. A helyezett szoló-motorkerékpárok vezetői kategória-különbőség nélküli Barta Aurél pénzdíjait nyerik és pedig: az abszolút első 1000 P-t, a második 500 P-t és a harmadik 200 P-t. Holtverseny esetén, bármely csoportban, a hegyi verseny eredménye döntő. Az álló startos 4, 6 kilométeres hegyi verseny távjának első 4 km-e emelkedő, sík és lejtő, utolsó 600 métere pedig szerpentines emelkedő szakaszt foglal magában. A verseny nevezési zárlista június 10-én van. Nevezések, propozíciók

a TAMC titkári hivatalánál, Bonyhád.

#### — Látta-e Héblí úr a Nemzetközi Vásáron a gazdaabroncsot?

— Hogyne, Szerkesztő úr! A Magyar Ruggyantágyár gazdaabroncsa nagy figyelmet keltett, mert aránylag nem nagy költséggel valószínűsíti meg a nehézkes, nyirkó maiparasztszekérrel szemben a golyócsapágyas, tömör gumiaabroncsos járműnek a gondolatát. Ezek azután nem gyilkolnak úgy az utakat!

#### — Mit tud a dunai síklóhajójára totok ügyében mondani?

— Hamburgban kitűnően sikerültek a magyar síklóhajó vontatási próbái. A konstruktor Bartha Szabolcs és Scharber igazgató, a Ganz hajógyárának főnöke, a kedvező eredményt már közölték a magyar síklóhajózás finanszírozására vállalkozó tőkeesoporttal, mely rövidesen megalakítja a Magyar Síklóhajó Rt-t.

#### — Van-e még valamilyen híre a Nemzetközi Vásárról?

— Ritka üzleti kitüntetés érte a szép oldalkocsijáról híres Kőfalvit. A Nemzetközi Vásáron megteztettek a kiállított oldalkocsik egyik külföldi kereskedőnek és rögtön rendelt néhány különböző formájú oldalkocsit. Mint Kőfalvi mondja, olyan óriási érdeklődés mutatkozott a vásáron, hogy az egész szezonra zsúfolva lesz munkával.

#### — Igaz-e, Héblí úr, hogy egy 200-as Ardie-val ketten Angliába motoroztak a koronázásra?

— Tegnap jött K. Bauerékhoz egy levél, melyet Londonból kelteztek. Feladója több elragadtatással írt a kis Ardie-ről, mint — a Coronationról.

#### — Szakmai hírei elfogytak már?

— Ejnye, Szerkesztő úr, ilyesmit feltételezni rólam? Itt van mindjárt a Licsájér rugóüzem híre, a jőhírű Licsájér-rugókat a kurens márkához beszerelésre kész állapotban tudja a cég szállítani. Más, Frühwirth Lender Sándor Dessewffy uccai helyisége kiesinek bizonyul, új helyiséget csak az erősen induló szezon miatt nem tud változtatni. Megint más, Koppányi a behozatali nehézségekre panaszodik, az új típusú kis 200-as Victoriák iránt mutatkozó érdeklődést nem tudja kielégíteni. Annak ellenére, hogy ez a típus még egészen fiatal, már anynyi meglegedett gazdával dicsőíthet, amire büszke lehet úgy a gyár, mint a képviselő. Más, Reichfeld cég Visegrádi uccai új nagy helyiségében külön raktárt rendezett be a használt motorkerékpáralkatrészek számára, a kiszolgálás folyamatosabb lett és a hatalmas készlet így jobban áttekinthető. Reichfeld felismerte az idők szavát, a kispénzü embereknek akar alkalmat adni az olcsóbb motorkerékpár üzemeltetéséhez. De most már visszavonhatatlanul megyek.

— A viszontlátásra június 1-én.

Felől szerkesztő és kiadó:  
KRAMER JENŐ  
Általános Nyomda, Könyv- és Lapkiadó Rt.  
Nyomdaiért felelős: Dr. Uj István.

## Raktárról azonnal szállíthatjuk az

angol motorkerékpár  
ipar büszkeségét, a

# R U D G E - t

és a  
modern préseltvázás  
250 kcm-es

## COVENTRY-EAGLE-t

BRUCK NÁNDOR és FIAI  
VIII., TAVASZMEZŐ-U. 22. TELEFON: 1-370-27

# Firestone

## MOTORKERÉKPÁR-PNEU ÚJ TÍPUSAI

a vezérképviseletnél:

PNEUMATIK ÉS GÉPJÁRMŰKELLÉK  
BEHOZATALI KFT.

IV., VÁRMEGYE-U. 7 ♦ TELEFON: 18-24-01

Ügyvezető: Vajda András

T Á V I R A T C I M : F I R E S T O N E

# ARDIE

## K V A L I T Á S

## MOTORKERÉKPÁROK

## 1937 TÍPUSAI

### RAKTÁRUNKRA

### BEÉRKEZTEK

K. BAUER TIBOR GYŐZŐ  
VI, IZABELLA-U. 98. TEL.: 120-912

**Henger hüvelyezések precíz gépeken:** Solymossy és Társánál  
Budapest, VIII., Tavaszmező-u. 6