

# AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉL-  
DÁNYSZÁMU MAGYAR  
MOTORSPORTLAP



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



## FIAT „Balilla 1100”

Gyors, egyenletes tempóban nyeli a kilométereket, stabil, szinte tapad az útesthez, vezetése valóban élvezetet jelent... Próbálja meg Ön is!



Nemcsak kenésre, hanem szerkezeti karbantartásra is kiterjed a

# METROPOLE SERVICE

uj bérletrendszer

12.000 km.-re szóló bérlet ára közp. alvázkenésű kocsiknál:

1½ liter hengerűrtartalomig ... P 65.-  
1½ - 2½ liter hengerűrtartalomig P 76.-  
2½ literen felül ... P 92.-

## Váltson bérletet

ezzel biztosítja kocsija állandó tökéletes kondícióját és mentesül a karbantartás minden gondjától. Külön speciális karosszéria gyorsjavító osztály. Sérülések kijavítása, fényezést is beleértve, 2-3 óra alatt elkészül.

## METROPOLE SERVICE

VI., LEHEL UCCA 25. SZÁM. TELEFON: 2-923-40

„GUMBURIAN“  
törvényesen védett

# GUMMI ESŐKÖPENY

motorosok részére, igen erős, fekete gummirozott szövettel, különleges, jól bevált szabással

**szabadalmazott**

**HÁTSZELLŐZŐ**

**berendezéssel**

(magyar szabadalom 106.097 az)  
mely a megizzadást kiküszöböli

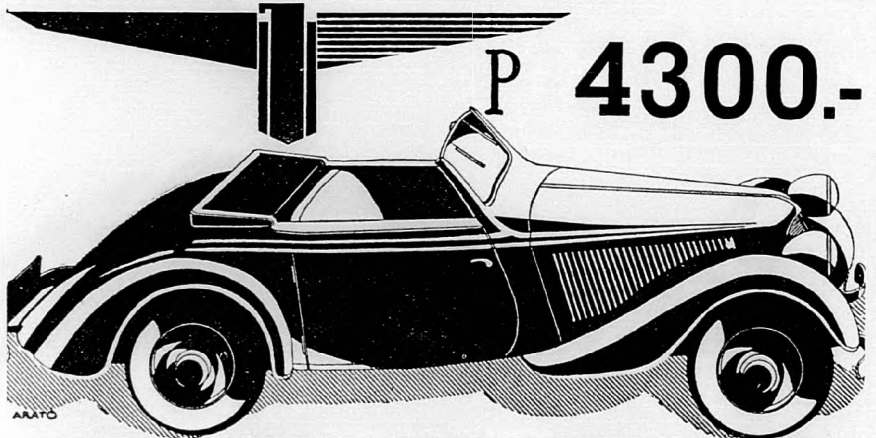
Gyártja:

## BURIAN ERNŐ GUMMIKERESKEDELMI RT. ESŐKÖPENYGYÁRA

a gummiköpenygyártás magyarországi megalapítója

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

AZ AUTÓSZEZON FŐESEMÉNYE



# ADLER 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

Kétségtelen, hogy az egyes minisztériumok rendkívüli népszerűségnek örvendnek az autósok és motorosok körében. A pénzügyminisztérium az utadóval, a vámokkal édesgette magához a benzinivők szívét, a belügyminisztérium a különféle rendőri szabályokkal hozza a szokásosnál szaporább dobogásba ugyanezeket a nemes szerveket. A kereskedelemügyi minisztérium eddig — mosiohagyomány volt, legalább is mi eddig nem hallottunk arról, hogy nyiltszíni taptot kapott volna. Most megkapta. Mégpedig szív-ből és őszintén tapsolták meg. Ott a Balaton partján, ahol az FTC versenyének résztvevői egy kis jótékony balatoni fürdőszéhez jutottak a kereskedelemügyi minisztérium jóvoltából.

A minisztérium ugyanis a verseny előtt négy nappal szigorú hangú leiratot intézett a rendezőséghez azzal, hogy a Balatonföldvár körüli szakaszt csak 15 kilométeres átlaggal szabad teljesíteni az ott folyó útépitések és az igen rossz állapotban levő utak miatt. Az FTC igen helyesen leszállította a hatvanas átlagot tizenötöre. És amikor a mezőny odaért a „veszélyes” szakaszra, hát kiderült, hogy az már több mint egy hete készen van és olyan tükörsima az aszfaltja, hogy a gárda legnagyobb része nem hatvan-, hanem kilencvenkilométeres átlaggal futott be Földvárra. Es mivel így vagy kétórás pihenőre nyílt alkalom, hát szépen besétáltak a Balatonba, ahol vidám fürdőzés közben rögtönöztek nyiltszíni taptot az útépitések felől kitünően informált minisztérium tiszteletére.

Még csak annyit. Reméljük, a jövő évi balatoni versenyen már megengedik a hatvanas átlagot. Mert számíthatunk arra, hogy az útépités befejeztéről beszámoló akta addig megjárja a bürokrácia terebélyes tündértjét. Bár az is lehetséges, hogy addigra — újra elkezdik a szóbanforgó szakaszon az útépitést.

\*

Fellesszük a kérdést: az országúti motoros csendőrség működése csupán arra szorítkozik, hogy vásárnaponként razziaszerűen igazoltassák a gépjárművezetőket és a kötszercsomagok iránt érdeklődjék? Mert sajnos ott, ahol csendőrré mulhatatlanul szükség van: nem találkozzunk a derék kakastollasokkal, illetve a kakastoll nélküli motoros járóőrökkel.

Pilisvörösváron rajvonban állnak

az 5—10 éves parasztyerekek és központi zúdítanak az elhaladó autókra. Cifra rokolyás, piroszposztság parasztlányok kiáltanak át egymáshoz az út egyik oldaláról a másikra, hogy: van-e kű? A szegedi országúton, Kecskemét környékén, azzal szórakoznak a parasztyerekek, hogy amikor kifáradtak a kődobálásban, hát obszécen jeleneteket rögtönöznek és exhibicionista mutatványokkal bizonyítják a sokat emlegetett őserőt.

Az exhibicionista jelenetek undorítóak, a kődobálás életveszélyes. És ami a legmegdöbbentőbb, a gyerekek mögött ott állanak a szülők, akik nyilván szórakozást találnak kölykeik ügyességében és családottság ül ki az arcukra, amikor a kő csak a sárhányót találja el, nem pedig a szélvédőt vagy az ablakok egyikét. Esetleg a bennülők fejét szemét.

Csendőrt nem látni. Ugyilátszik azzal vannak ilyenkor elfoglalva, hogy a kötszerládák után kutatnak és a vezetői jogosítványokat vizsgálják. Pedig a bécsi és a szegedi út nemzetközi vonal, innen áramlik Magyarországra az autós idegenforgalom.

Nem kellene mást tenni, mint fülönfogni a kődobáló és disznókodó taknyosok — szüleit. És szigorú büntetést kiszabni.

Ha az országúti csendőrség vásárnaponként ezzel foglalkozna a kötszerdobozazzik helyett: rendkívül értékes munkát végezne. Különösen akkor, ha ilyen alkalmakra civilben vonulná-

nak ki a járóőrök. Nem pedig messziről látható egyenruhában.

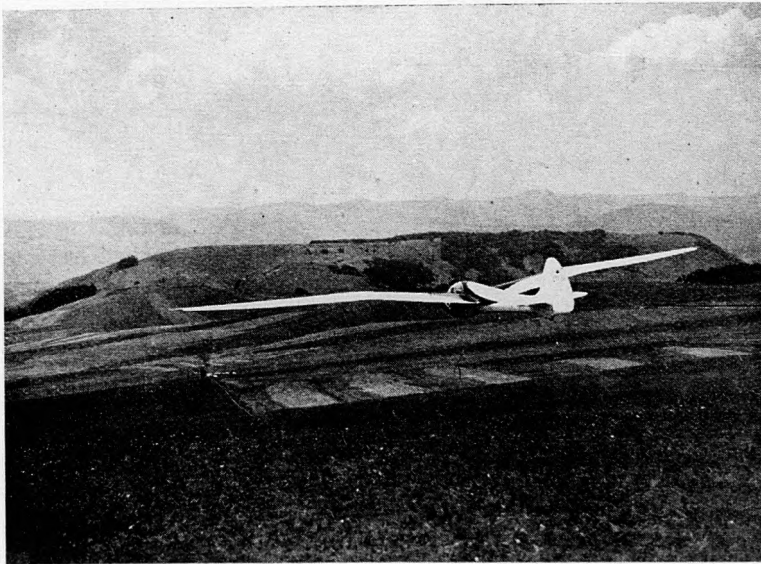
\*

Gyalázatosak a guggerhegyi és egyes rózsadombi utak. Tengelytörés fenyegeti azt, aki kimerészkedik a guggerhegyi kiátlóhoz. Feneketlen gödrök, ugratók, orvul támadó szakadékok fogadják azt, aki elég könnyelmű ahhoz, hogy kirándulást tegyen erre a hegyvidékre. Az utakat nem javítják és hagyják tönkremenni. A törökveszi út például jó volt, de elmosta a felhőszakadás és azóta hozzá sem nyúltak. Amikor kisebb javítással még meg lehetett volna menteni.

Es közben gombamódra szöknek ki a villák, családi házak a földből. Melyek autóval rendelkező tulajdonosai elkeseredetten kénytelenek tudomásul venni azt, hogy ennek a városrésznek közlekedése nem jelent problémát azoknak, akiknek az ügy hatáskörükbe tartozik.

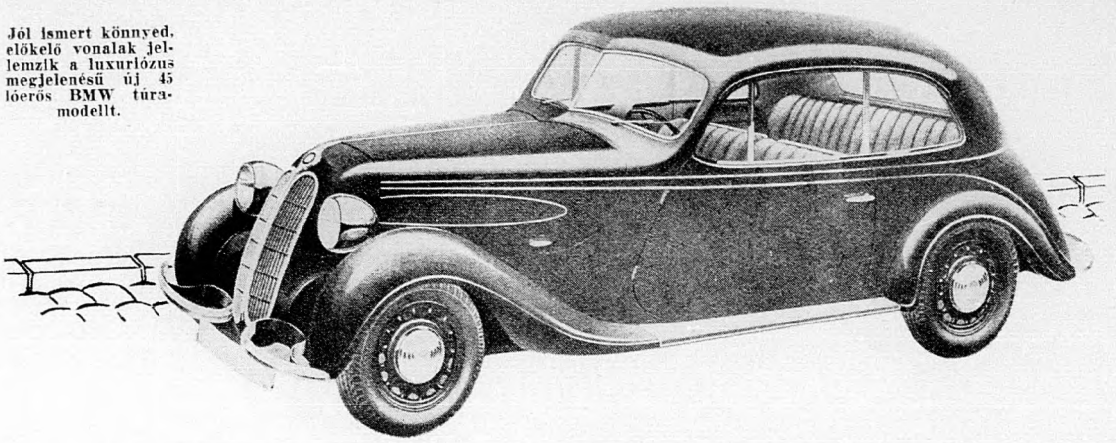
\*

Örömmel és büszkeséggel vagyunk tanui nap-nap után annak, hogy az őrszemes rendőrök milyen udvarias készséggel bánnak azokkal az autósokkal, akiknek a gépén — külföldi rendszám van. Lám-lám, tud a pesti rendőr udvarias lenni, ha akar. És kérjünk: miért nem akar, ha történetesen nem külföldi, hanem magyar rendszám gazdájával áll szemben?



Felédhetetlen kép a Wasserkupperól: Az egyik lengyel versenyző gépe a magasba lendül, a képen jól látható a munkája végezetten aláhulló vontató gumiszalag.

Jól ismert könnyed, előkelő vonalak jellemzik a luxurlózus megjelenésű új 45 lóerős BMW túramodellt.



# Az új 45 lóerős BMW túramodell Budapesten

Szakkörökben már régóta híre járt, hogy a BMW-gyár 2 literes, 50 HP modellje mellé rövidesen teljesen új köntösben hozza ki átdolgozott, 1,9 literes, 45 lóerős modelljét, melyet úgy árkalkuláció, mint gazdaságosság, kényelem és komfort, nemkülönböztetve teljesítmény szempontjából az úgynevezett középkocsik slágerének szánt a gyár.

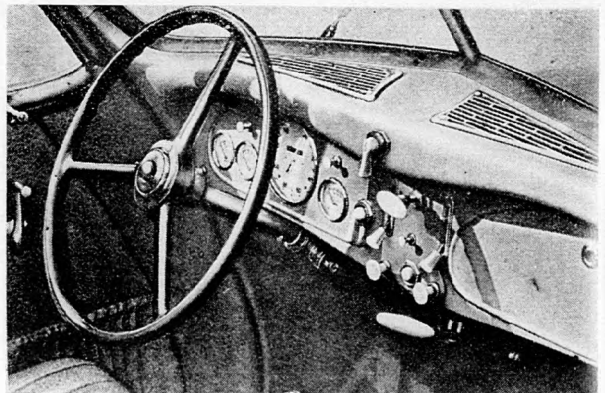
Az új széria első Budapestre került példánya mindenben igazolta azokat a nagyigényű várakozásokat, melyeket a szakközönség a tradicionálisan elkötelező kvalitásárut termelő BMW-gyárral szemben jogosan támasztott. Az új BMW-modell az eddig gyártott 45 lóerős típus gondos továbbfejlesztése, melynek során a gyárnak sikerült az egy-kategóriájú modellek sorában páratlanul álló bőséges férőhelyet teljes összhangba hoznia a BMW-kocsikra hagyományosan jellemző fűrgességel, utólréhetetlen elevenséggel.

A kocsik külső megjelenésében megtevesztően hasonlít a luxurlózus, 2 literes, 50 lóerős modellre. A 2,75 méterre növelt tengelytáv ügyes kihasználása rendkívül kényelmes férőhelyeket biztosított az utasok számára. Ugyanakkor azonban a BMW-konstruktőrök, akik a lóerősúly, azaz a motor teljesítmény egy lóerejére eső kocsisúly csökkentésének valóságos zsonglőrei, — ebben a ténnyben összpontosul a BMW-kocsik egyedülálló teljesítménye, — ezúttal is csillogtatták művészetüket. Az új 45 lóerős, 1,9 literes, 6 hengeres motorral szerelt ötüléses limuzin bámulatos gyorsulási képessége mellett 120 km körüli végsebességre képes! A meglepő teljesítmény magyarázata: a konstruktőröknek a 990 kg-os kocsisúly alapján 22 kg-ra sikerült leszorítaniok az új modell lóerősúlyát! Mondanunk is fölösleges, ez a rendkívül kedvező lóerősúly az üzemanyagifogyasztás terén is áldásosan érezteti hatását: a kocsik 100 km-re mindössze 11—12 litert fogyaszt! Ennél olcsóbban aligha lehet azt a kényelmet és azokat az üzemi tulajdonságokat élvezni, amelyeket az új 45 lóerős BMW túramodell nyújt utasainak!... Külön említést érdemelnek a kocsik megbízható olajfékei, melyek nagyban elősegítik a kocsik teljesítményképességének maradéktalan kihasználhatóságát, általuk a kocsik 30 km-es tempóban 5 méteren belül lestoppolható.

De nem csupán a vezetés biztonsága és a kocsik teljesítménye avatták élményé próbautunkat az új 45 lóerős túramodellel, hanem rengeteg apróság szellemes megoldása, mely mind a konstruktőrök körültekintő, gondos munkáját

dicséri. Célszerűen áttételezett sebességváltó, lágyan és folyamatosan ható fékek, bámulatos gyorsulási képesség, rendkívüli stabilitás és snájdig vonalak a BMW-kocsik és velük eme új típus jellemző sajátosságai. Eppen ezek a tulajdonságok nyitották meg a BMW-kocsik számára az angol piacot, hol tudvalevőleg Frazer Nash BMW név alatt találnak gazdára a szigetország válogatós autós inyenecsei között.

Amennyiben az új 45 lóerős túramodell konstrukciós részleteibe is be akarnánk pillantani, úgy először az ezerszer bevált alváz érdemel figyelmet. A karosszéria-alvattal egybeépített torziómentes keretváz lengőtengelyes elsőkerék-felfüggesztésével úgy gyors egyenesekben, mint fordulókat utakon rendkívüli stabilitást biztosít a kocsinak, mely limuzin és kabrióle típusokban kerül piacra. A külső forma, teljesítmény, konstrukció, anyag és kidolgozás méltó a BMW tradíciókhoz. A kocsik gazdaságosságával és feltétlen megbízhatóságával és méltányos árával azon választékos vevőréteg számára készült, melynek az átlagkocsik képességeit messze meghaladó igényei eddig csak a reprezentatív modellek szűk, kis birodalmában lehettek kielégülést.



Az új 45 HP BMW modell szerelékfalja. Van rajta elektromos elárta-rettagyújtótól lezárható kesztyűtartóig minden. Különösen élmés megoldás a szellőző-berendezés, két háromszögformájú rácsan át darázsmentesen áramlik be a friss, hűsítő légáram.

# Német Grand Prix

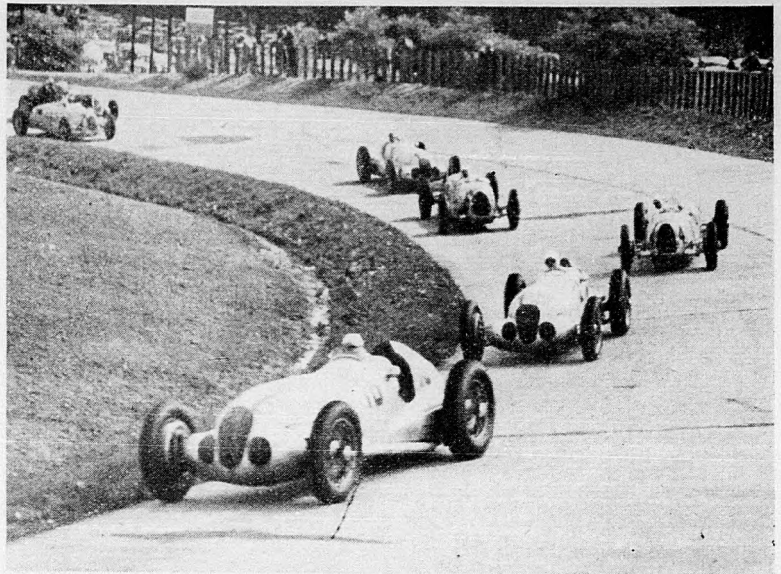


Delius †

Háromszázezer néző előtt állott a starthoz a Nürburgringen a német Grand Prix 26 főből álló mezőnye, mely pokoli robajjal vágott neki az 502 kilométeres versenytávnak. A startkört Lang (Mercedes-Benz) fejezi be elsőnek, márkatársa, Caracciola előtt, míg

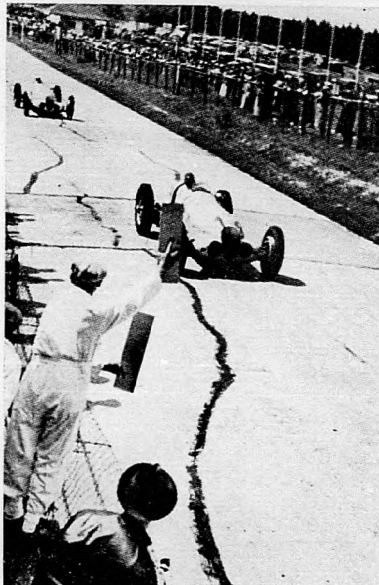
a féltelmetes Auto-Union torpedók Rosemeyer vezérlete alatt lassan zárkóznak fel a nagy offenzívára az éllovasokhoz. Mialatt Sofietti a depónál áll, Rosemeyer már a harmadik helyen fekszik!... Már Caracciola sarkában van!... Most előzi a Mercedes-menőt! Rosemeyer második!... Fantasztikus iramot diktál!... Az éllovas Lang kétségbeesetten menekül üldözője elől, de — hiába! Rosemeyer 137,8 km-es átlaggal a nap leggyorsabb körét vágja ki — még csak a 2-ik körben vagyunk! — és a harmaidk kört már az élen futva kezdi meg!... Mögötte, kissé lemaradva, az MB-trió: Caracciola, Brauchitsch és Lang rakkol, kétségbeesett igyekezettel akarva megakadályozni a tavalyi győztes és Európa-bajnok Rosemeyer idegfejesítő szökését... Rosemeyer stílusa ezekben az izgalmos pillanatokban senkit sem hagyott kétségben afelől, hogy az általa vezetett Auto-Union torpedó ebben a mezőnyben nem akadhat legyőzőre, hacsak... Hacsak Fortuna istenszszony bele nem avatkozik a dologba. Mint ahogy történt!

Rosemeyer nem sokáig futott az élen. Egy szegélykőnek futva, gumi-defektust kapott, a megfáradó kocsinakisodródott egy támfalnak, a bal hátsó kerék szárnyacsavarja úgy szétroncsolódott, hogy a szerelők a depónál csaknem 3 perccig dolgoztak, míg a kereket le tudták szerelni... Három perc utántig elég volt ilyen mezőnyben a verseny elvesztésére! Ezt maga Rosemeyer is tudta, mégis szembezállott a lehetetlennel: a 10-ik helyre esve vissza, öldöklő hajtóvadászatot



A német GP mezőnye a start után: Lang (MB), Caracciola (MB), Rosemeyer (Auto-Union), Müller (Auto-Union), Brauchitsch (MB), Hasse (Auto-Union) és Nuvolari (Alfa-Romeo).

kezdt az élre került MB-trióra. A küzdelem reménytelenné látszott, hiszen az átkonstruált Mercedes-Benz-kocsik,



A győzelem felé futó Caracciola és Brauchitsch depójuk előtt

melyeknél a kompresszor a motor és gázosítók közé került, lényegesen gyorsabbak lettek elődjeiknél. És Rosemeyer küzdött tovább, úgyszólván egyedül az MB falanx ellen, annak ellenére, hogy az Auto-Union balszerencse sorozata folytatódott: Stuck kompresszor-defektus áldozata lett, Müller előzésnél egy hídkorlátnak futva került talonba, a 7-ik körben pedig bekövetkezett az Auto-Union üldöző balszerencse-sorozat legfájdalmasabb eseménye. A Seamant (Mercedes-Benz) előző Delius (Auto-Union) kollidált amannak kocsijával, de amíg az angol még le tudott stoppolni, Delius kocsija lezuhant a töltésen és a nálunk is oly jól ismert kis Delius kórházba szállítása után behalt sérüléseibe.

Az Auto-Union-krekk, Rosemeyer valódi versenyzői nagysága azonban éppen ezen balszerencse-sorozat sötét árnykaiból bontakozott ki a legimpozánsabban. Körrel-körre előbbre rukkolvá, az Alfa-Romeo-menők éllovasa, Nuvolari elé kerülve, a 3-ik helyen fejezte be versenytét alig egy perccel Caracciola mögött, aki a verseny egyik fázisában mintegy 3 perccel nyargalt a 10-ik helyen futó „Berni” előtt...

A verseny magyar indulói félsikerrel szerepeltek. Hartmann az utolsó pillanatban kézhez kapott, új Maserati-kocsijával nem fejezte be a versenyt, míg a Festetics-fivéreknek sikerült a 10-ik helyre behozniuk Maseratjukat. A kezdet-kezdetén ez is elég! Sőt: dícséretes teljesítmény.

Íme a verseny eredményei:

1. Caracciola (MB) 3:46:00,1 mp. Átlag 132,2 km., 2. Brauchitsch (MB) 3:46:46,3 mp., 3. Rosemeyer (Auto-Union) 3:47:01,4 mp., 4. Nuvolari (Alfa-Romeo) 3:50:04,2 mp., 5. Hasse (Auto-Union) 3:51:25,1 mp., 6. Kautz (MB) 3:52:10,3 mp., 7. Lang (MB) egy körrel, 8. Ruesch (Alfa-Romeo) egy körrel, 9. Evans (Alfa-Romeo) 3 körrel, 10. Festetics (Maserati) 3 körrel, 11. Marinoni (Alfa-Romeo) 4 körrel. — Huszonhat induló, 11 helyezett!

A verseny első három helyezetteje és a helyezettek nagyrésze Bosch-gyertyával, Continental-gumival és Bosch-gyújtással aratták sikerüket.

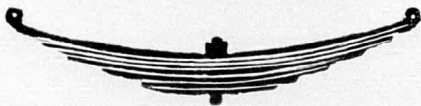
## LICSÁJER JÁNOS

**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**

# Modern karosszériát!

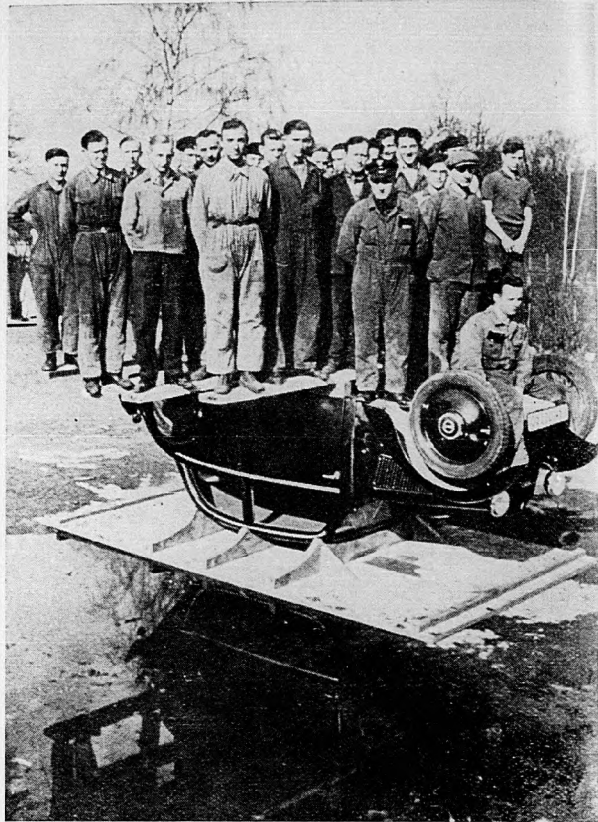
Milyen legyen a korszerű kiskocsi karosszériája?

A míg a közép- és nagykocsi karosszériájának tervezése alig okoz nehézséget a konstruktőrnek, annál több feladat megoldása szükséges a tipikus kiskocsi karosszériájának megteremtésénél. A közép- és nagykocsinál a nagy motorteljesítményre való tekintettel másodrendű kérdés a súly és csupán a külső csin, valamint a kényelem szempontjait kell figyelembe venni.

Égészen más a helyzet a kiskocsinál, ahol a karosszériának nemcsak formásnak, nemcsak kényelmesnek kell lennie, hanem egyben könnyűnek is, hogy a kocsi súlya összhangban legyen az egy liter körüli motor teljesítményével. A kiskocsi nem bírja el az úgynevezett „láthatatlan” utasokat, „akik” mint a karosszéria súlynövelő részei foglalnak helyet láthatatlan módon a kocsiiban és emelik a fogyasztást, csökkentik a gyorsulást és sebességet, növelik a féktávolságot.

A kiskocsi karosszéria súlycsökkentésének azonban gátat szab a felhasznált anyag minősége. A fémlemezanyag vastagságát nem csökkenthetik a megengedett legkisebb méret alá, mert ez a felépítményt túlságosan gyengítené és az ellenállóképesség, a megbízhatóság és a szükséges merevség rovására menne.

Ideális kiskocsi karosszéria-anyag a repülőgépipítésnél használt anyagból és alkalmazott módszerekkel gyártott fa-alapanyagú megoldás, mely hihetetlenül kis súly mellett igen nagy ellenállóképességű és szinte elpusztíthatatlan. Az ilyen megoldás természetesen merőben különbözik az ismert, fából épített karosszériáktól és különlegessége éppen a felhasznált anyag természetében és az anyag felhasználásának módjában rejlik. A repülőgéptechnikából kölcsönvett módszerek és építési irányelvek felhasználásával sikerül olyan hihetetlen könnyűsúlyú, amellet ellenállóképes karosszériát megteremteni, mely az összes követelményeknek megfelel. A felhasznált repülőgép-fa különleges anyaga és impregnálása — melyet ugyancsak a repülőgéptechnikából vettek kölcsön — lehetetlenné teszi a faanyag korhadását, mechanikai szilárdságának csökkenését.



Mit bír ki a repülőgép-fa karosszéria? Ki hitte volna hogy ennek a kis DKW-nak karosszériája ezt a szinte hihetetlen megterhelést is elbírja.

## NEMZETKÖZI HATNAPOS VERSENY 1937

A VILÁG LEGKLASSZIKUSABB VERSENYÉN

# ZÜNDAPP

## ÚJABB MINDENT ELSŐPRÓ SIKERE!

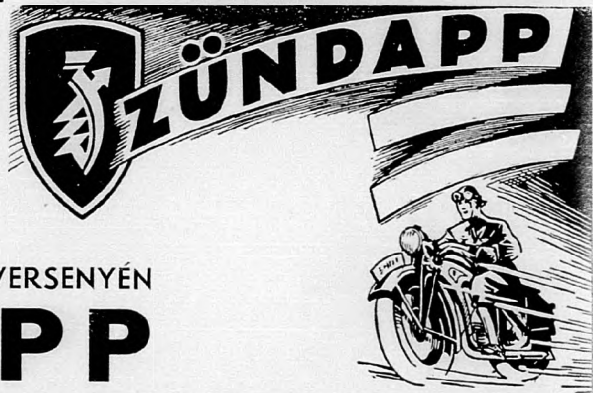
### 12 ZÜNDAPP A STARTNÁL

### 11 ZÜNDAPP A CÉLBAN

Ebből **9 aranyérem**, 2 bronzérem és nyeri a FICM nagy aranyérmét mint győztes gyári csapat.

DB 250 ZÜNDAPP raktárról szállítható. Ára P **1080.—**. Hosszú részlet.

Vezérképviselő: **PAJOR IMRE**, VI., Jókai-utca 21. Telefon: 120-228



## Buch a statisztika élén!

A motorkerékpárok félelmi hazai statisztikája szerint az év első felében összesen 372 motorkerékpár került forgalomba. A statisztika élén természetesen most is a gráci Puch-gyár produktumai állanak 154 darabbal, míg a 2-ik helyet 60 darabbal az év második negyedében piacra hozott Méray-Puch-gyártmányok foglalják el a behozatali nehézségekkel küzdve 41 darabot forgalmazott Zündapp-gyártmányok előtt, melynek hazai beépítéséi csak a statisztika után, júliusban kerültek első ízben vizsgára. A statisztika élén a továbbiakban BMW (33), DKW (13), Victoria (10), TWN (9), Ardie (8), NSU és SHB (7—7) darabbal szerepelnek. Erdemesnek tartjuk megemlíteni, hogy a forgalomba került Puch-motorkerékpárok száma a Méray-Puch-gyártmányok nélkül is csaknem eléri a többi — szám szerint 23 — márkák összes forgalmát.

## Németek nyerték a rhöni vitorlázóversenyeket

A vitorlázó repülés hazájában, a felsőbajorországi Rhön-hegységben megrendezett vitorlázó versenyeket az idén internacionális keretek között tartották meg. A verseny propozíció értelmében a résztvevő országok 5—5 versenyzővel képviselhetették magukat a mítingen és ennek megfelelően hét ország fiai gyűltek egybe a Waserkuppenen.

Íme, az eredmények:

1. Dittmar (német) 1662,5 pont, 2. Hoffmann (német) 1427 pont, 3. Späte (német) 1325 pont, 4. Sandmeier (svájci) 1127 pont, 5. Schmidt (német) 1116 pont, 6. Hanna Reitsch (német) 1104 pont, 7. Baranowsky ( lengyel) 815,5 pont, 8. Zabsky ( lengyel) 730,5 pont, 9. Baur (svájci) 667 pont, 10. Mynarski ( lengyel) 577,5 pont.

A versenyeknek nem kedvezett az idő, ez a körülmény a csúcsteljesítményeken is meglátszik. A legjobb időtartameredményt az osztrák Frena érte el 19 ó. 1 p. idővel. A legjobb távolsági teljesítmény egyaránt 351 km-rel a két német, Dittmar és Hanna Reitsch mellett a lengyel Mynarski nevéhez fűződik, míg a legnagyobb magasságot, 3295 métert, a lengyel Zabski repülte.

## Magyar sikerek a zürichi repülőversenyen

Tizennégy európai ország részvételével, óriási sikerrel rendezték meg a zürichi repülőversenyeket, az idei szezon egyik legjelentékenyebb és kétségtelenül leginternacionálisabb aviatikai sporteseményét.

A Zürichbe hirdetett nemzetközi repülőcsillagtúra 53 indulója közül 42 érkezett meg a célba, közülük 38-an értek el helyezést. A győzelmet a francia Clement szerezte meg Taupen-gépen — 68 km-es átlaggal berepült 756 km-rel, — hála a pontozási rendszernek. A magyar Buzay, aki kis Klemm-gépével 1479 km-es utat tett meg 137,6 kilométeres átlaggal, a 7-ik helyen végzett. A legnagyobb távot a 4-ik helyezett német Polte tette meg 2356 km-rel, ugyanő érte el 205,2 km-rel a legnagyobb átlagot, ő végezte a legtöbb közbeeső leszállást (11) és ő repült át a legtöbb (10) országot is.

A műrepülőversenyek során a német Hagenburg (Bücker Jungmeister) brillírozott, ő szerezte a legtöbb pontot is.

A német Achgelis füstnyomokká végzett hajmeresztő partere műrepülését óriási tetszés kísérte, éppen úgy a FIAT-gépekkel dolgozó olasz repülőszázad csapatos műrepülését is, bár meg kell állapítanunk, hogy a svájciak már sokat eltanultak déli szomszédaitól... A műrepülőversenyek során az egyik versenyben Majoros János is elindult és 50,90 pontjával a 9-ik helyet foglalta el. Ezen versenyt a svájci Hörning nyerte 94,15 ponttal.

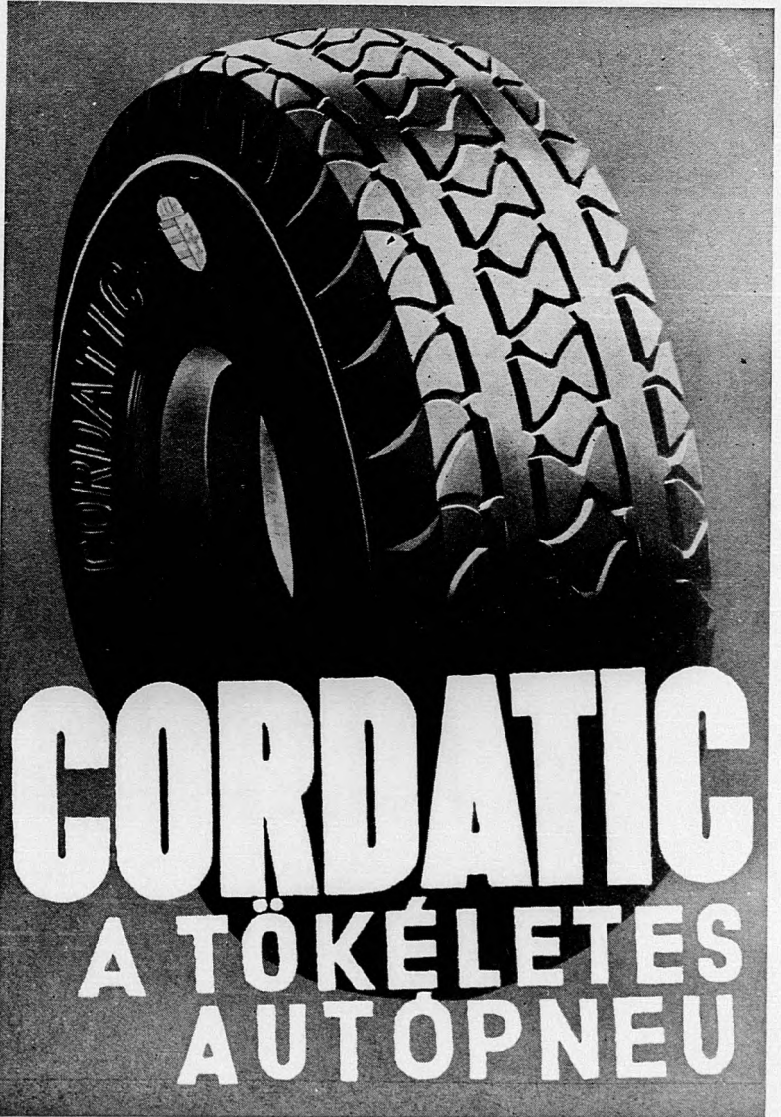
Az 50,5 km-es zárt körön, négykörös, azaz 202 km-es távon lefolyt gyorsasági versenyt a német Franke 640 lóerős Junkers-Diesel-motorral szerelt Messerschmitt 109 gépével 409,64 kilométeres átlaggal nyerte meg a gyenge angol konkurencia ellen.

A katonai gépek alpesi sebességi körrepülését az együléses gépek csoportjában a német Seidemann óriási fölényrel nyerte a legerősebbnek bizonyult cseh konkurencia előtt, míg a többüléses gépek versenyt a Milch tábornokkal kiálló két DB, egyenként 950 lóerős motorral szerelt Dornier 17 típusú négyaszemélyes harci gép nyerte a belgák ellen.

Az emelkedő és bukórepülést a német Franke nyerte DB 950 lóerős Messerschmitt gépen, honfitársa, Schürfeld és a csehek ellen. A magassági repülésben a francia Michy—Pécourt pár győzött 860 lóerős, Hispano motorral szerelt Mureaux 113 gépen. A sport- és túragépek megbízhatósági versenyt a lengyel Przisiecek nyerte meg 130 lóerős, Gipsy-motorral szerelt háromüléses RWD 13 gépen.

A versenyeken nagy balszerencse üldözte a német mesterrepülőket, Udet-et, aki 950 lóerős, Daimler-Benz-motorral szerelt Messerschmitt gépen mindkét startja alkalmából kényszerleszállást hajtott végre.

A zürichi repülőversenyek legnagyobb technikai szenzációja a Fieseler 156 magasszárnú masina volt. Ez a legújabb német konstrukció, mely 180 km-es sebessége mellett egy helyben lebegni is képes, valósággal sarokba szorítja fel- és leszállási képességeivel is az u. n. csavarszárnas repülőgépeket. Fieseler forradalmasított!



# 6 napos Trial



Ez a pompás felvétel a Hatnapos Triál egyik gázlóláról készült, amikor a FICM nagy aranyérmert nyert NSU team egyik tagja „átúsztat” a tengelyig érő vizen.

Az Angliában megrendezett Nemzetközi Hatnapos Triál legfőbb trófeáját Albion csapata nyerte meg a németek előtt és ezzel a szigetország ismét a maga számára biztosította a jövő évi Six Day Trial megrendezésének jogát. A Nemzetközi Troleáért vívott harc csak az utolsó percekben a sebességi próbában dőlt el, amikor a Rowley (350 AJS), Brittain (350 Norton) és Waycott (600 Velocette old.) összedállítású angol nemzeti team Brittain révén 10 mp. időelőnyhöz jutott az ugyancsak hibapont nélkül végzett Maier (500 BMW), Stelzer (500 BMW) és Kraus (600 BMW old.) összedállítású német csapattal szemben. A versenyt az angolok taktikai fogása döntötte el: szolomonőket 350-es gépen indították, melyek a sebességi próbában pontosan egy óra letorgása alatt 18 kört tartoztak lefutni, szemben a pályára kissé nehéz német 500-asok számára előírt 19 körrel, melyet azok 1 ó. 1 p. 37 mp. alatt tartoztak lefutni. Az ezen ideális időkel szemben elért időmegtakarítás döntötte el az ideit „nagy Triál” sorját. A sebességi próba lefolyása mindvégig feletté izgalmas volt. Őt „bemelegítő” kör után Maier vette át a kommandót és egyre jobban elhúzott Brittaintól, de mesteri menése sem bizonyult elégségesnek ahhoz, hogy a 350-es angol géppel szembeni időhendi képjét ledolgozza. Ugyanígy járt az öreg Stelzer is, aki viszont Rowleyt nem tudta lerázni. Igaz, hogy Kraus főlényesen bánt el az angol oldalkocsinóval, Waycottal, de — hiába! Az International Trophy Angliában maradt!

A németeket az Ezüst Vázáért (vezető nemzetisége szerinti csapatverseny)

vívott küzdelemben sem kímélte a balszerencse. Teamjük egyik tagja a sebességi próbában bukott és az idővesztés egy holland csapatot juttatta győzelemhez. Német vizgász: a hollandok BMW-gépeken futottak...

## A nagy Trial — számokban...

A németek eme pechesen elvesztett két trófea mellett azonban másútt is bőségesen kárpótolták magukat. A triál 213 indulója közül 126-an szereztek arany-, 22-en ezüst- és 21-en bronzérmert, a 77 német induló közül pedig 59 arany-, 7 ezüst- és 4 bronzérmert szerzett. Rezümé: az angolok, akik a triálon 20 versenyzővel többet indítottak, mint a németek, am azok 59 aranyérmével szemben csak 52-t tudtak szerezni, a németek közül 9, az angolok közül 25 versenyző esett ki. Még nagyobb volt a németek sikere a FICM nagy arany medallionjával dotált gyári csapatversenyben, ahol az 5 medallion közül BMW (2), Zündapp és NSU révén 4-et a németek nyertek el. Ezen teljesítmény értékét fokozza az a körülmény, hogy a FICM-medallionért sikraszállt

25 gyári csapat sorában 13 angol csapatból csupán egyetlenegy, a Norton szerezte meg a medalliont.

## Az útvonalról...

Az angolok — nyilván nemzeti csapatuk könnyű versenygépei érdekében — aránylag könnyű útvonalon rendezték meg a triált olyannyira, hogy a csaknem hat napon át szakadó eső sem tudta az utakat tönkretenni. Így azután a büntetőpontok is úgyszólván kivétel nélkül súlyosabb defektusokból eredő késedelmek következményei voltak, az átlag betartása zavartalan menet esetén sohasem lehetett problematikus. Különösen a németek találták könnyűnek a verseny útvonalát, nekik még élénk emlékezetükben volt a néhány hét előtt megrendezett Mittelgebirgsfahrt háromnapos pokla. A 400 km-es napi zenamuk, mint az a ki-esésekéből kitűnik, főleg a könnyebb építésű angol gépeket lizedelték meg és bizony a triál záróakkordjáig igen sok masina ért meg a „generáljavításra”. Mi sem bizonyítja ezt jobban, minthogy a befejező sebességi próbában 16 addig hibapont nélküli versenyző ismerkedett meg defektusok folytán a büntetőpontokkal. A németek itt sem mulasztják el regisztrálni a tényt, hogy közülük csak egyetlenegy versenyző kapott a sebességi próbában könnyebb motordefektusból kiolyólag néhány büntetőpontot.

## A márkákról...

Az eredménylistát tanulmányozva, felette érdekes statisztikai összehasonlításokat tehetünk. Azon gyármányok teljesítményeit vizsgálva, melyek színeit legalább öt versenyző képviselte a triálon, arra a megállapításra juthatunk, hogy az egyes márkák indulóinak átlag kb. 80%-a szerzett arany-, ezüst- vagy bronzérmert. Ebben a kategóriában találjuk az Ariel, Jawa, New Imperial, Norton, NSU, Panther, Rudge és Triumph gyárakat. Kiemelkedik ebből az átlagból a BMW és Zündapp gyár, melynek 36, illetve 12 indulója közül 92% tejezte be éremmel díjazva a triált. Royal Enfield 7 versenyzője 100%-os sikert ért el, míg mind a négy elindult Velocette-menő aranyérmert nyert. A triálon 29 márka szerepelt.

**JURID FÉKBETÉT**  
**ELETÉT VEDI**  
**MÉGBIZHATÓ**  
**ÉS TARTÓS**

**VEZÉRKÉPVISELET:**  
**SZILÁRD BÉLA BUDAPEST**  
**VI. NAGYMEZŐ U. 15**

# PÁRISI MOZAIK

## ANNO 1937

A párisi vilákiállításban autószerzőpontból csalódtam. A kiállítás elnevezése — A Technika és a Művészetek Kiállítása — után ugyanis több autószerzőpontot vártam, mint amit a kiállítás nyújtott. Annál inkább meglepett ez, mivel a kiállító nemzetek általában nem voltak köve a kiállított anyag kiválasztása szerzőpontjából, ami különben sok pavillon összevisszaságán meg is látszott... A szorosán vett kiállítás autóanyaga a következő volt: Az orosz pavillon diszhelyén szerepelt a két orosz autótípus. Az egyik a nyolchengeres Buick, a másik az „A” Ford alvázának kópiája, ezeket az alvázakon azonban modern áramvonalú és az elképzelhető legnagyobb luxussal kiállított karosszériákat láttam a kommunizmus „elvéinek” minél szembevetőbb kidomborítására. Néhány adat: hétdampás rádió, ágygáta alakított ülések, beépített mosdó és kályha stb. Az oroszok rendkívül büszkék ezekre a „saját konstrukciójú” kocsikra, melyekből naponta állítólág 250—300 darab készül, míg a pavillon személyzete a látogatók figyelmét a valóban izléses formákra külön is felhívja. Tény az, hogy ha a pesti uccán találkozánk e kocsikkal, alapos fejtevést okozna — a gépházterő kinyitása nélkül — annak a megállapítása, vajjon milyen márkájú kocsit láttunk. Szerepelt még az orosz kiállításon néhány jó autómódel: szánautójuk és általában-utakra való hernyótalpas teherautójuk külön érdekességek. — A németek világrekorder Mercedes-versenykocsijuk egyik példányát állították ki a pavillon diszhelyén. Egyéb autószerzőpontok a német pavillonban a Reichsautobahn különböző szakaszainak modelljei, megfelelő statisztikák (a statisztikák dominálnak egyébként minden pavillonban!) kíséretében és a Buna-müumi gyártási folyamatának szemléltető bemutatása. — Az olasz pavillonban igen jó helyen látható a falbasüllyesztett Fiat 500 metzet; egyéb autószerzőpontot nyújt né-

hány Fiat-alkatrész a gyártás különböző periódusaiban. Ezzel tulajdonképpen végeztünk is a kiállítás autószerzőpontjaival, mert ezenkívül a különböző nemzetek csak autótípjait és sínautóbuszjaik modelljeit állították ki.

\*

A kiállítás legértékesebb része a Palais de la Découverte (a feltalálások csarnoka), mely a Grand Palais kilenczített részét foglalja el. Ebben az épületben tartják meg egyébként az októberben megnyíló Autószerzőpont minden évben és tekintettel arra, hogy a vilákiállítás legalább novemberig nyíva marad, a jó franciák egyelőre nem tudják, hogy mi lesz az idei „Salon de l'Automobile” sorsa. Az épület középső nagytermében, mely hosszú évek óta Renault és Citroen helye, a világ legnagyobb szikrainduktorát állítják ki, mely mennydörgéshangú, méteres szikrákkal ijesztgeti a látogatókat. Ez a szenzációs kiállítás egyébként elméleti és nem alkalmazott tudományokkal foglalkozik, részben mindenki által üzembehelyezhető kísérletek, részben a francia tudomány legnagyobb nevei által hetenként többször tartott gyakor-

lati előadások útján (pl. látogatásom alkalmával éppen Madame Curie tartott előadást komoly szakemberekből, háziasszonyokból és iskolásgyermekből álló igen vegyes, de lelkes publikum előtt) s így az autóra mindössze egy — nem túl gazdag — terem jutott.

\*

A kiállítással kapcsolatos óriási vurstliban, a Parc des Attractions-ban egy mesterséges tavon valódi benzintorral meghajtott csónakot vezethet a publikum. Az egymásba ütközött motorcsónakokat deréki erő gumi halázcizmákkal felszerelt személyzet választja „à la Dodgem” egymástól szét.

\*

A kiállítás belső közlekedését akkumulátoros vontatóból és öt, egyenként négy személyes kocsiból álló sinnedküli villamosok, méregdrága, villamosüzemű, igen furge hatszemélyes taxik és — ami a legturcsább — szintén taxaméterrel ellátott háromkerékű, rikkszerű tolszések látják el. Az ötkocsis villamosvontatok állandóan körbe szaladnak a kiállítás területén, de sehol sem állanak meg, a taxiba pedig legfeljebb egyszer száll az ember, mivel utána még ebédre sem igen marad pénze. A Szajján, a kiállítás teljes, kb. 8 kilométeres hosszában „vedette”-eknek nevezett, igen gyors és csinos, az összes utasoknak egyformán jó kilátást biztosító, természetesen Diesel-motoros nagy motorhajók tömege sza-



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

Megjöttek az új **200-as**

# MÉRAY-PUCH GÉPEK

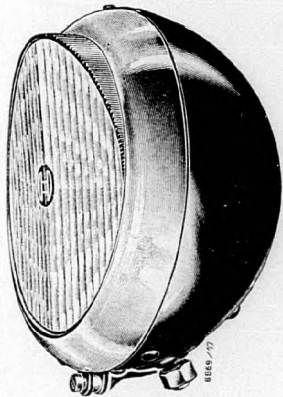
## Valami hiányzik autójáról...

egy kiegészítő fényszóró, amely középen és mélyén a hűtő elé szerelve szélesen a koci előtt világít. Útkanyarban lehetetlen enélkül jól tájékozódni. Azonkívül díszére válik minden kocsinak a rendkívül tetszetős kivitelű

# BOSCHKANYAR-FÉNYSZÓRÓ

Kétféle nagyságban, 120 és 170 mm tűkörátmérővel, továbbá olcsó és luxus-kivitelben minden jobb autófelszerelési üzletben kapható.

Ára P. 28.—tól P. 50.—, izzólámpa és szerelés nélkül.



ladgál. Néhány ilyen hajó megvétele a kiállítás után — amikor információk szerint ezeket azonnal eladják, mivel a Szajján normális időkben nincs létjogosultságuk — egyszerű szolgáltatot tenne a magyar idegentorgalomnak.

\*

A világiállítás kapcsolatos nagy idegentorgalomra egyébként közlekedési szempontból is jól felkészültek a franciák. Egy év óta a közlekedési lámpák terén néhány ügyes újítást alkalmaztak, így az úttestbe süllyesztett jelzőlámpákat, melyek feleslegessé teszik azt, hogy a vezető nyakát meرزtse és ennek ellenére se lássa meg napsütésben a lámpa színét. A kevésbé forgalmas helyeken a publikum által bekapszolható közlekedési jelzőlámpákat találunk, amelyekkel a párisi gyalogosok — ellentétben a pestiekkel — nem élnek vissza és csak

olyankor kapcsolják be, ha látják, hogy az autó messze jön csak és bőven lesz ideje lassítani. Ha mindehhez hozzávesszük még a nagyszerű párisi rendőrök mentalitását és temperamentumát, mellyel sokkal inkább gyorsításra, mint lassításra ösztökélik a sokkal inkább saját invenciójuk és judiciumuk, mint a szigorúan vett szabályok által belölyösölt vezetőket, valamint — last not but least — azt, hogy a kiállításra elűntették az összes 10 kocsból álló 30 méteres párisi és környéki villamosokat (melyekre már csak néhány, még fel nem szedett sín emlékeztet), ami hallatlan előnyt jelent a párisi közlekedés szempontjából, akkor plauzibilissé válik előttünk a járműmennyiség különbsége ellenére a párisi és pesti közlekedés tempódifferenciája. Kontrasztképpen itt írok a pesti Margithid vicces illusztrált feliratáról, mely szerint a „gyorsforgalom”: villamosok és személyautók a

vágányon „bonyolódik” le, szerintem inkább össze. Nota bene: a pesti villamos átlagsebessége a BSZKRT szerint a leggyorsabb körüti vonalon 12,7 km!

\*

A francia automobilizmusra jellemző a vasutak új intézkedése, amely szerint, ha egy hatagú társaság legalább 500 km-nyi távolságra utazik (akár harmadik osztályon), úgy ugyanazzal a gyorsvonattal magával viheti díjmentesen az autóját is, ami azt jelenti, hogyha valamely nagy család pl. a Rivierán akarja használni kocsiját, de únja már az odavezető, egyébként gyönyörű és nagyszerű utat, úgy az autót csak a célnál váltja ki a „pakk-kocsi”-ból.

\*

Citroen — és valószínűleg a többi nagy gyár is — külföldiek számára külön kiállítási service-t rendezett be, a külföldi kocsinak a párisi vámtól a szállodájához (amit kívánatra előre megszerez) legközelebb eső garázsba való kisérsével, vagy vezetésével kezdődik a „service” (solört persze lehet rendelni előre, vagy telefon felhívásra azonnal küldenek) és igen intelligens, idegenvezetőnek is bellő, nyelveket beszélő, programokat összeállítani tudó sofőrök kölcsönzésén át, a kocsinak a párisi tartózkodás teljes tartama alatt való ellátásával folytatódik. Citroen egyébként a legnagyobb csendben, minden reklám nélkül dolgozik, igen szép sikerrel. Elsőkerék-meghajtású kocsijaiból több mint 400 ezer darab szalad már, momentán 280 a napi produkció és 800 a napi eladás, úgyhogy kb. 35.000 előre eladott kocsi leszállításával tartozik a képviselteknek, mivel Michelinék, akiknek mentalitása teljesen átalakította a gyárt, nem engedik, hogy a — bár tartósnak látszó — konjunkúra miatt a munkáslétszámot emeljék, miután a mai francia szociálpolitikai intézkedések mellett a munkásokat azután nem lehetne „kizecelni”. Technikailag 750—800 kocsit tudna naponta produkálni a gyár, amely nagy sikert ért el Diesel-motoros teherautóival s öszre kihozza — diszkréció mellett közlöm — bevált személyautótípusait is Diesel-motorral, 100 km-enként 6 liter olajfogyasztással és változatlan sebességgel.

DÓCZI LAJOS

**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

**Z Ü N D A P P**

**VIDÉKI ALKÉPVISELŐT KERES**

**JÓKAI-U. 21.**

**PAJOR IMRE**

**DEDICS TESTVÉREK**

autójavító specialisták

**HENGER ÉS FŐTENGELY KÖSZÖRÜLÉS**

**Edzett fogaskerék VIII., THÉK ENDRE UCCA 15. SZ.**

**és alkatrészgyártás TELEFON: 1-303-45**

**Firestone**  
**HIGH SPEED**  
**PNEUK**

a vezérképviseletnél:

**PNEUMATIK ÉS GÉPJÁRMŰKELLÉK**  
**BEHOZATALI KFT.**

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

Ügyvezető: Vajda András

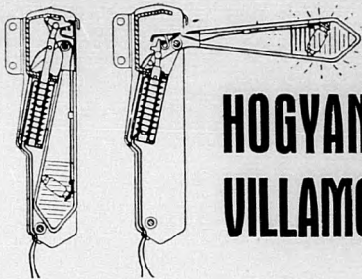
T Á V I R A T C I M : F I R E S T O N E

**AZ AUTÓK** elektromos berendezésének speciális javítója a  
**V A R T A - H Á Z B A N**

Akkumulátorok kezelése és javítása. Mágnes-dinamó, elosztó, gyertyák, kábelvezetékek, reflektorok, kürtök, irányjelzők, stoplámpa, ablaktörlő stb. javítása

**SCINTILLA service**  
eredeti gyári alkatrészek

**Polus-Sirius Művek RT.**  
Budapest, V., Bálvány-u. 12. Telefon: 111-351  
111-352



Hallott már róla:

## HOGYAN MŰKÖDIK A VILLAMOS INTÓKAR?

A mai korszerű autó már el sem képzelhető villamosirányjelző nélkül és rendőri előírás teszi kötelezővé minden olyan csukott kocsira, melynek vezetői ülése a baloldalon van. Az első villamosirányjelzők, az úgynevezett indexek nem feleltek meg a céljuknak, a forgó nyílal el látott kivilágított tárcsán csak közvetlen közelből volt látható, hogy a nyíl melyik irányba mutat. A villamosirányjelző mai formája az intókar, a vörös színű, kivilágított és aránylag hosszú mutatószerű kar, mely már nagy távolságból esalhatatlanul jelzi, ha a kocsit vezetője be akar fordulni.

Az intókar lényeges alkatrésze a tekercs. Ez hengeres, igen sok drótmennel körületekercselt, de belül üres cséve, mely fixen van rögzítve. A henger belsejébe lágy vasból készült rúd illik, ez a rúd csukló közbejöttével van összekapcsolva a tulajdonképpeni intókarral, mely nem más, mint vörös celluloiddal burkolt, bádogból készült idomdarab, melynek belsejében kis villamos izzókörte van elrejtve.

Mindnyájan emlékszünk még a fizikából arra, hogy ha dróttekercsen áram halad keresztül, úgy a tekercs mágnessé válik és nagy erővel rántja magába a lágyvasvasdat, a vele csukló közbejöttével összekapcsolt intókar ilyenkor függőleges helyzetéből vízszintes állásba lendül, ugyanakkor az intókarba rejtett villamosizzó is áramot kap és világít. Ha az irányjelző kapcsolóját alapállásba hozva, kikapcsoljuk az áramot: a tekercs elveszti mágnességét, a külön erre a célra szolgáló visszahúzó rugó és az intókar önsúlya a kart eredeti függőleges állásába hozza vissza és mivel a kontaktus megszűnik, kialszik az intókarba rejtett izzó fénye.

A csuklószervezeteknek lényeges része a zár, mely

megakadályozza azt, hogy az intókar akkor is elmozduljon, ha a tekercs nincsen áram alatt. Ha ez a zár nem volna, úgy éles fordulóban a centrifugális erő hatására az intókar kilendülne, ami kellemetlen félreértésekre adna alkalmat, mert hiszen az intókar ilyenkor éppen az ellenkező irányú irányváltoztatást jelezn.

Az intókar — mint minden mechanikai szerkezet — karbantartást igényel. Különösen akkor fontos ez a karbantartás, amikor az intókar szerkezete aránylag kevésbé van védve és acélból készült alkatrészei az eső és nedvesség, a kocsimosó vizsugarainak hatására könnyen elrozsdásodhatnak. Az intókar ilyenkor beragad és nem működik, legtöbbször nem lendül ki, vagy ha kilendül: nem hajlandó visszatérni alapállásába az áram kikapcsolásakor.

A rozsdásodás ellen úgy védekezhettünk, hogy a belső szerkezet csuklóját, zárját és főleg az intókar tengelyét legalább kéthetenként csontolajjal megkenjük. A szerkezethez könnyű hozzáférni, bekapcsoljuk az irányjelzőt, az intókar kilendül és az olajos csontal minden további nélkül elhelyezhetjük a kenésre szoruló helyeken a szükséges egykét csepp olajat. Feltétlenül hig csontolajat használjunk, a vastag motorolaj erre a célra alkalmatlan! Ügyeljünk arra, nehogy túl sok olajat használjunk, mert ha az olajban úszó tengelyre, alkatrészekre por rakódik, úgy vastag gyurma képződik, melyet nemcsak nehéz eltávolítani, de annyira fékezheti az intókar mozgását, hogy az nem fog vízszintes helyzetbe kilendülni, vagy visszatérni az alapállásba.

Az intókar tokjában kis gumiütőkötőt találunk. Ennek az a célja, hogy az intókar csattanás, lökés nélkül térjen vissza alapállásába. Ha ez a gumiütőkötő megkeményedett, vagy pedig elfogyott, úgy a helyére visszaugró intókar olyan csattanással tér „haza”, hogy a benne rejtett izzó vékony szálcakája elszakadhat. Ha tehát gyakran ég ki az intókar izzója, úgy vizsgáljuk meg a gumiütőkötőt, néhány fillérért kapunk újat.

Nagyrítván előfordul, hogy az intókar külső erőművi behatás következtében kissé elgörbül és surlódik a tokjával. A surlódást azonnal elárulja: ahol az intókar széle a tokjával surlódik, ott elkopik a fényezése. Ha tehát kopási nyomot találunk, úgy célszerű az intókart gyengéden visszagörbíteni addig, amíg az úgy lendül ki a tokjából, hogy azt sehol se érintse.

Nemcsak a MAGYAR  
a NÉMET igazság is **3**



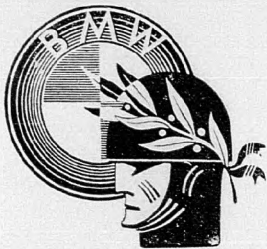
# AUDI HORCH WANDERER

Vezérképvisolet

**HESS ERVIN** AUTÓKERESKEDELMI ÉS IPARI Kft.

I., MÉSZÁROS-UTCA 15. TELEFON: 150-090.

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



## Hatnapos verseny 1937

### 36 BMW induló közül

- 30 aranyéremmel győztes
- 2 ezüst érem
- 1 bronz érem

**BMW** győztese a nemzetközi **Silversonak**.

## FTC verseny

- Absolut szülő győztes  
500 kcm. **BMW**
- Absolut mellékcocsi győztes  
750 kcm. **BMW**

Nem véletlenek, hanem a kimagasló felény szabályszerű követelményei a fenti eredmények, amelyek a kardinális **BMW** gépeket a magyar utak vitathatalan legjobb motorjává teszik.

Kérjen ismertetést a képviselőtől!

# URBACH

VI., Hunyadi - tér 12

Minden modellt raklarról szállítok.

**MIELŐTT  
MOTORKERÉKPÁR-  
ALKATRÉSZT vesz**  
saját érdekében nézze meg

**HASZNÁLT ALKATRÉSZRAKTÁRAMAT  
REICHFELD GÉZA**  
V., VISEGRÁDI UTCA 11a.  
Új telefonszám: 127-906  
NAGY VÁLASZTÉK HASZNÁLT MOTOROKBAN

## KILOMÉTERJELZŐK

sebességmérők, autórak javitóműhelye  
**TELEFON: Schvarcz Tesvérék**  
szakácsok, Budapest, VI.,  
**1-296-24** Podmaniczky ucca 59. sz.

# HÍREK

## Balsikerrel szerepelt Martinek a Köfenstrassenfariton

Ausztria eddig kétségtelenül legnehezebb háromnapos triáljának startjánál 38 automobil és 28 motorkerékpár jelent meg, de a célt csak 21 autó- és ugyanannyi motorkerékpárversenyző érte el. A triál egyetlen magyar résztvevőjét, Martinek Istvánt (Gilera) balszerencse üldözte és már az első napon a verseny feladására kényszerült.

Angol híradás szerint jövőre befejezett tény a Scuderia Ferrari liquidációja. Az Alfa Romeo-gyár ismét „háziközébe” veszi a versenyzést, míg Ferrari versenykoesi-építészre határozta el magát. Egyik mérnöke, Colombo, jelenleg egy 1500 kcm-es 8 hengeres versenymodellben dolgozik.

Gronow, Jumasehev és Danilin orosz pilóták Moszkvából startolva az Eszaki Sarkon át a kaliforniai San Jacinto városkára repültek közbelső leszállás nélkül. Az oroszok 62 óra alatt lettek meg kb. 10.800 kcm-es utjukat és vele megdöntötték a francia Coulos és Rossi négy év előtti felállított Newyork-Hayak (Syria) közötti 9100 kcm-es távolsági non stop rekordját. Az oroszok rekordrepülésüket egy 12 hengeres, 900 lóerős motorral szerelt AXI-25 típusú, mélyszárnyú géppel érték el, mely mintegy 8000 liter üzemanyagot vihetett magával.

A nemrégiben beharangozott új Alfa Romeo versenykoesik immár startra készültek. Az 5,5 literes masinák tulajdonképpen a jelenlegi 12 hengeres modellek továbbfejlesztésének tekinthetők 16 hengeres változatban, melükül, hogy a motor megnagyobbítása a koesik mozgékonyaságot károsan befolyásolta volna. A koesik augusztus 15-én mennek át a tüzpórában, amikor is a Copia Aerbán az Auto-Union team: Rosemeyer, Stuck és Fagioli vagy Hasse lesz az ellenfélük, de számolnak Mercedes-Benz részvételével is.

A Spa mellett lefutott belga motorkerékpár Grand Prix a nagy kategóriákban Guthrie (500 Norton) és White (500 Norton) biztos győzelmet eredményezett, akik a németek távollétében lépték be a mezőnyt. Használó könnyű német győzelme születtek meg a kiskategóriákban Winkler (250 DKW) és Petruschke (175 DKW) révén. A nap legjobb idejét futó Guthrie kategóriáján 416 kcm-es távjan 139,75 kcm-es átlaggal ért el. Vazsi, mióta az Auto-Union nem ajtította meg vele szerződését, szinte elűnt a porondról és már-már ügylázott, mintha a kivételes képességű versenyző búsult mondot volna a versenypornak. Most örömmel regisztráljuk a hírt, hogy Vazsi San Remóban mindössze 1862 méteres városi körúton, 30 körös távon, 1,5 literes Maserati-koesin, 97 kcm-es átlaggal pompás győzelmet aratott, sőt a leggyorsabb kört is 5 futóta 100,48 kcm-es átlaggal!

Josef Möritz 7. Alig 41 éves korában, operációból kitévőlag, hirtelen meghalt a magyar közönség előtt oly jól ismert müncheni önkéntes versenyző Josef Möritz, aki sportkarrierje során az Európa-bajnoki címet is megszerezte.

Az elmúlt év kőolajtermelése meghaladta a 245/4 millió tonnárt (1955-ben: 226,57). Az élen az USA produkciója áll 149,6 millió tonnával, majd Oroszország 27, Venezuela 23, Románia 8,7, Iran 8,33 és Irak 3,96 millió tonnával következnek a listán.

A szeptember 5-ére tervezett Pan American-Cup autóversenyt a Vanderbilt-Cup tapasztalatai alapján lemondták, mert a derek amerikaiak nem akarnak többé olyan versenyi rendezni, ahol a zenkik a németek és olaszok mellett csak a stálisták szerepelt létszámúak. Ez a Paris-Newyork-tengety.

A felszámoló svájci Motocnecha gyárat új pénzeszoport vásárolta meg és helyezte ismét üzembe.

A Morris-gyár munkásai osztálykban részecsültek. A gyár vezetősége 112,000 fontot osztott szét egyenlő arányban a gyár alkalmazottai között. Mindenki 16 fontot kapott, kb. 350 pengőt!

Az amerikai Firestone gumigyár Basel melletti főktelepe az elmúlt napokban immepelte háromméves fennállását. A Pratteli fők 150,000 darab svájci Firestone gumival öregbilités Európában a harmadik legves mátrba visszatérítő Firestone-pneumatik jó hírelt.

# BIZALOM

dolga a motorkerékpárjavítás

## FRÜHWIRTH LENDER SÁNDOR

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

Dessewffy-u. 26. Telefon: 12-96-87

## Anglia és Németország

lejobb, legtartósabb, legmegbízhatóbb motorkerékpárjai a

## SUNBEAM és VICTORIA

Kérjen ajánlatot:

**KOPPÁNYITÓL**  
BUDAPEST, Dessewffy-utca 47



## Indian Motocycles

magyarországi vezérképvisellete:

ifj. SEIFRIED HUGÓ  
Budapest, VI., Forgách-utca 10-14. sz.  
Telefon: 292-992. Gyári alkatrészek. Javitóüzem.



## KESJÁR JÁNOS

zománczó és duccozó  
címfestő, reklámtervező, mázoló

BUDAPEST,  
VII., Rózsa-utca 38/a.  
TELEFON: 135-669

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



\* Motorkerékpár cég keres eladót. Részletes ajánlatot a kiadóhivatalba.

Felelős szerkesztő és kladó:  
KRAMER JENŐ  
Általános Nyomda, Könyv- és Lapkladó Rt.  
Nyomdáért felelős: Dr. Uj István,

# Balaton- Dobogókő

Július utolsó vasárnapján az FTC Balatoni Futárversenye gyűjtötte startjához a magyar versenyzői gárdát, hogy a 450 km-es verseny keretében ütközzön meg az ideai motorkerékpár- és túrakocsi bajnokság pontjaiért. A versenyzők a Budaörsi-úti starthelyről Siófok, Keszthely, Balatontüred, Veszprém, Tatatóváros és Piliessenkereszt, mint időellenőrző állomások érintésével tartoztak befutni a Dobogókőn levő célba. A propozíciók az egész távon, mint pedig az egyes ellenőrző állomások között betartandó átlagot, az összes kategóriákra egységesen 60 kilométerben írták elő. Minden megkezdett perc késést egy büntetőponttal sújtotta a rendezőség.

A verseny befejező és holtversenyek esetén döntő fázisa a dobogókői hegyverseny volt. A mezőny éle a koradélutáni órákban érkezett meg a Dobogókő lábánál levő pillisszentkereszti starthelyhez, ahonnan 7,3 kilométer hosszan, 350 méter magasságkülönbséget legyőzve, kanyarog fel a turisztikailag remek fekvésű útvonal a hegytetőn levő célhoz.

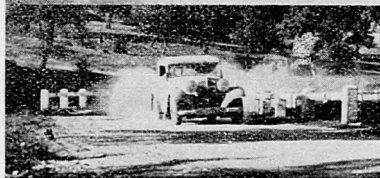
## FEL A DOBOGÓKÖRE!

Már a hegyverseny startjánál kiderült, hogy a Balatont megkerült és a Bakonyon átvergődött mezőny elég szép számmal szedett fel hibapontokat, mely körülmény azután a hegyversenynek a helyezésekre való döntő befolyását erősen csökkentette. Egyedül az 500-as szolókatégória ígért parázs végküzdelmet, melyben Kozmával (BMW) és Mlinkóval (Zündapp) az élen öt versenyző állott hibapontmentes holtversenyben. Döntött a hegyverseny: Kozma BMW szupersportgépén 4 p. 39 mp. idővel a nap legjobb hegyverseny idejét futva megelőzte Mlinkót, aki Zündapp sportgépével a nap második legjobb idejét érte el, a nap harmadik legjobb idejét futó Martinek (Gilerá) előtt.

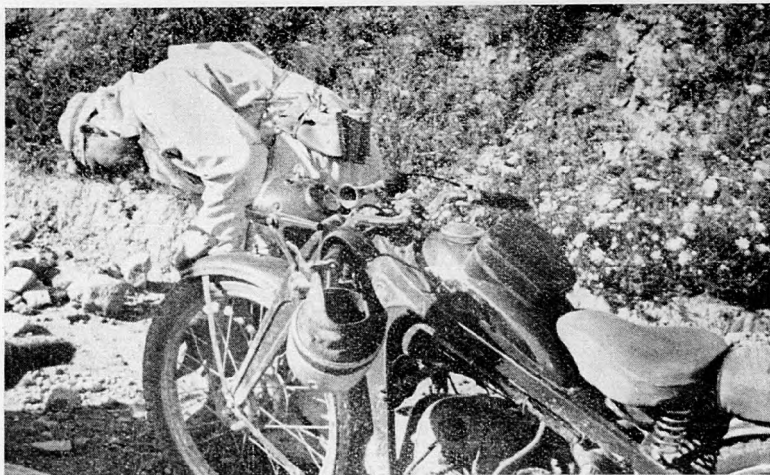


A 250-es kategória hibapont nélküli győztese, Lukavecz Ferenc, meglegedetten állapítja meg a hegyverseny startja előtt, hogy Puch SI gépének Cordatikkal szerelt kerékén nyomot sem hagytak a rossz út megpróbáltatásai. Több szem többet lát: Bossányi segít Lukavecznak.

Íme, a verseny végeredménye (zárójelben a dobogókői hegyversenyen elért átlagsebességek):



A Dobogókő két autós hőse: (fent) Kovács Kálmán (Hanomag), (alul) az 1100-as kategória hibapontmentes győztese, Bossányi (Adler).



Mlinkó meglegedetten konstatálja a Dobogókő alján, hogy gépe tip-top áll ki a hegyversenyre.

## SZOLÓMOTORKERÉKPÁROK.

**250** kem-ig: 1. Lukavecz F. (Puch) 0 bp. (74,2 km), 2. Anders E. (Rudge) 1 bp. (69,1 km), 3. Kesjár J. (Puch) 5 bp. (59,1 km), 4. Lichtler G. (Puch) 5 bp. (56,45 km), 5. Hrabanek I. (Puch) 8 bp. (33,09 km), 6. Kovács J. (Puch) 18 bp. (62,2 km), 7. Szücs L. ifj. (Puch) 25 bp. (65,7 km).

**350** kem-ig: 1. Hambach L. (Puch) 0 bp. (62,3 km).

**500** kem-ig: 1. Kozma E. (BMW) 0 bp. (85,95 km), 2. Mlinkó Zs. (Zündapp) 0 bp. (80,6 km), 3. Martinek I. (Gilerá) 0 bp. (78,2 km), 4. Dory A. (BMW) 0 bp. (73,75 km), 5. Czulyba M. (BMW) 0 bp., 6. Knöbel I. (BMW) 7 bp. (69,3 km), 7. Toperczer A. (Méray) 130 bp. (71,5 km).

**500** kem felett: 1. Péznváltó I. (BSA) 0 bp. (74,35 km).

## OLDALKOCSIS MOTORKERÉKPÁROK.

**600** kem-ig: 1. Kugler J. (Zündapp) 2 bp. (68,1 km).

**600** kem felett: 1. Pathó Gy. (BMW) 0 bp. (71,15 km), 2. Zaymus Gy. (BMW) 0 bp. (61,85 km).

## TÚRAAUTOMOBILOK.

**1100** kem-ig: 1. Bossányi P. (Adler) 0 bp. (59,45 km), 2. Rajna E. (Fiat) 16 bp. (50,65 km), 3. Gutsehy K. (Adler) 22 bp. (55,8 km).

**2000** kem-ig: 1. Wilhelm S. (Fiat) 0 bp. (66,7 km).

**2000** kem felett: 1. Kovács K. (Hanomag) 2 bp. (66,2 km).

## MOTORKERÉKPÁR-CSAPATVERSENY.

L. KMAC csapata (Kozma, Martinek, Lukavecz) 0 bp., 2. FTC csapata (Hambach, Mlinkó, Kesjár) 5 bp.

Mint az eredménylistából kiderül, a verseny 24 beutója közül mindössze tizenketten fejezték be hibapontmentesen a versenyt, mely körülmény fényt vet a verseny nehézségeire. A 250-es szolókatégóriában kiemelkedik Lukavecz (Puch) győzelme, aki mint kategóriája egyetlen hibapontmentes befutója, legerősebb ellenfelei, Anders (Rudge) és Kesjár (Puch) fölötti győzelmére tőle elvárt pompás hegyverseny-idővel duplázott rá. Nagyszerűen szerepelt márkatársa, Hambach is, aki 250-es Puch-gépével huszárosan, hibapont nélkül nyerte a 350-es kategóriát a bajnokság felé vezető úton. Pathó (BMW) hibapontmentes oldalkocsis győzelmét márkatársa, Zaymus ellen a hegyversenyen a legjobb oldalkocsis idővel biztosította, míg a 1100-as túrakocsi-kategóriában Bossányi (Adler) nem elégedett meg hibapontmentes biztos győzelmével, hanem a hegyversenyen is kivágta a rezet!

# Miért ne üljön kényelmesen a szóciusz-utas?



Az olcsó kiskocsi versenye majdnem halálos csapásban részesítette az oldalkocsis motorkerékpárt, hiszen abból az összegből, melybe egy jó angol, német vagy amerikai oldalkocsis motorkerékpár kerül: két- vagy négyülékes kiskocsit lehet vásárolni. Természetesen nem szabad elfelejteni, hogy a jóminőségű és nagyobb kaliberű oldalkocsis motor teljesítmény, sebesség, hegymászás stb. szempontjából messze maga mögött hagyja az átlagos kiskocsit, de hát a kiskocsi — mégis csak autó. Kényelmes, vízmentes, tiszta: és ezért az előnyökért szívesen áldoznak a legtöbben sebességet és teljesítményt.

Az olcsó kisautó versenye a szólmotort nem érintette, legfeljebb a nagyobb gépek iránti érdeklődést csökkentette és így előtérbe kerültek a kis 200—250 cm-es olcsó gépek, melyek karbantartási és üzemi költségei majdnem a nullával egyenlők, 100 kilométerre megelégszenek 2—3 liter motorkóval és beszerzési áruk olyan alacsony, hogy a részletek fizetése a legkisebb jövedelmünk sem jelent megterhelést. A kis szólmotor a legolcsóbb közlekedési és sporteszköz és még olcsóbbá válik, ha ketten használják, hiszen alig hárompengős üzemanyagköltséggel ketten is lerándulhatnak rajta a Balatonra, beleértve a visszafelé megtett utat is. Ez az oka annak, hogy a kismotor nagy karrier előtt áll és hála a gőzerővel megindult höniggyártásnak, sohasem remélt mennyiségben kerül forgalomba.

Sok motorosnak azonban fogalma sincsen arról, hogy a szóciusz-utas sorsa nem mindig a legkellemesebb és ha a pótülés rendszere, elhelyezése, felszerelése rossz, úgy az utas igen hamar kifárad. Ez annál súlyosabb, mert semmi oka sincsen annak, hogy az utas ne üljön éppen olyan kényelmesen, mint a vezető. Csak éppen egy

kis kísérletezését kell elvégeznünk és máris segítünk a hibákon.

Eltekintve néhány motoros-kékszakálltól, az utas személye hosszabb-rövidebb ideig nem változik, nem nehez tehát a pótülés elhelyezését és méreteit hozzá idomítani szóciuszunk anatómiai ismérveivel és megtáldálni azt a helyzetet, mely a legkevésbé fárasztó. A legjobb, ha magunk győződünk meg arról, hogy milyen érzés a pótülésen ülni, tehát kérjük fel egyik barátunkat, hogy vezesse a gépet és pattanjunk mögéje a pótülésre. Félórás út után pontosan tudni fogjuk, hogy pótülésünk jó, avagy fárasztó.

## AZ ELSŐ: A KÉNYELMES ÜLÉS

A szóciusz kényelme nagyrészt attól függ, hogy a pótülés elsőrangú minőségű és az ülés, lábtartók síb. helyzete a legjobb legyen. Sokan azt képzelik, hogy ha a sárhányóra valami miniatűr, kis üléscecskét szerelnek és valahol felrakják a két lábtartót, úgy máris kiszolgálták az utast — hát nagyot tévednek. Nagyon gondosan kell kiválogatni a pótülést és a legjobb, ha a beszerzésnél állandó utasunkat is magukkal visszük, akinek beleszólást kell engedni az ülés kiválasztásába. Ne befolyásoljon bennünket az, hogy a nagyobb kaliberű pótülés nem feltétlenül jó, hanem a károsan befolyásolja gépünk „vonalát”. A pótülés legyen terjedelmes, puha, jól kirugózott, borítása lehetőleg gumból készüljön és inkább nyereg alakú legyen, mint szögletes.

A lábtartók nagyon szélesek, legyenek és igen fontos, hogy a végükön széles karimák legyenek, ami a lábak lecsúszását gátolja meg.

A legjobb pótülés és a legjobb lábtartó is fárasztó, ha felszerelésük helytelen, ha úgy vannak felrakva, hogy természetellenes testtartásra kényszerítik az utast. A legjobb úgy felszerelni

a pótülést, hogy az minél közelebb legyen a vezető nyergéhez, aminek az a célja, hogy az utas súlya a két kerék közé essék, ami a stabilitást igen kedvezően befolyásolja és rendkívül növeli Mancsi biztonságérzetét, ha kezeit a derekunkon pihentetheti.

Az utas lábtartói rendszerint rossz helyzetben vannak felszerelve. Igaz, hogy a gépek egyrészen a vázkonstrukció akadályozza azt, hogy a lábtartók a legjobb testtartást biztosító helyzetben legyenek feltéve, de egy kis találékonyság ilyenkor is segít.

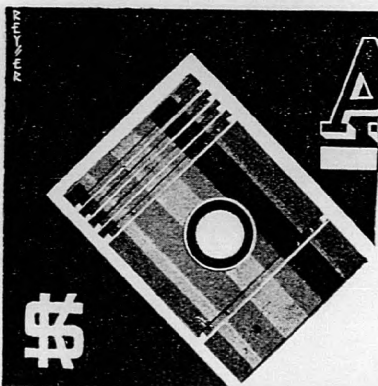
A lábtartók akkor vannak a legjobb helyzetben felszerelve, ha pontosan az ülés alatt fekszenek, hogy rossz, gödrös úton haladva, átvehessék az utas testsúlyát. Nagyon fontos, hogy a pótülés utasa szükség esetén állhasson a lábtartókon, különösen akkor, ha ugratóhoz közeledünk. A pótülés olyan típusú legyen, hogy bizonyos fokú kapaszkodást tegyen lehetővé és hogy az utas a legrosszabb úton, akcelelársánál, hirtelen fékezésnél ne csuszáljon előre és hátra.

## A KIPUFFOGÓCSÖVEK

A legszebb kirándulás örömeit is tönkreteszi, ha Mancika harisnyái vagy kánikula esetén csupasz lábacskaifülságos közelségbe érnek a kipuffogócsövekhez. Ha a kipuffogócsövek ilyen veszedelmeket rejtegetnek, úgy a legjobb védőlemezeket felszerelni, melyek belső felületére nem árt aszbesztlemezt rögzíteni, mert nincsen annál kellemetlenebb, mint amikor az ember lába lassan, de biztosan sül.

Természetes, hogy ha utast viszünk, úgy a rendszeren magasabb nyomásra kell felpumpálni a gumikat és meg kell táldálni az aranyközéputat a petyhüdt és a kökeményre feltűjt pneumatik között. Amihez nem kell más, mint jó nyomásmérő.

Befejezésül: ha a pótülésen utast viszünk, úgy ne cigarettázzunk. Nem kívánhatjuk ugyanis utasunktól azt, hogy kitörő örömmel fogadja az arcába vágódó hamut és füstöt. Es azt, hogy ha szóciusszal motorozunk, kettősen kell ügyelnünk és fokozott figyelmet tanusítani; nem kell hangsúlyozni. Nem árt figyelmeztetni az utast, mielőtt fékeznünk, mielőtt ugratóra érünk, mielőtt befordulunk, hogy mindenre előkészülhessen, ami a biztonságot erősen fokozza.



# ALUSIL

DUGATTYÚK

Kiváló tulajdonságai:

1. Magas szakító szilárdság.
2. Jó csúszóképesség.
3. Nagy keménység és kopási szilárdság.
4. Kis hőátgúlás.
5. Jó hővezetőképesség.
6. Csekély súly.

280 az új típus

Vezérképviselő: SZILÁRD BÉLA  
BUDAPEST, VI., NAGYMEZŐ-UTCA 15

## Mi újság, Hébli úr?

— A Kispesti Athletikai Club Automobil- és Motorsport Szakosztálya augusztus 8-án (vasárnap) rendezte meg motoros „rókavadász”-versenyét. A verseny érdekessége, hogy a versenyzők — autósok és motorkerékpárosok — előre nem ismert terepen mennek a „róka” szerepét vállaló jármű után, amelyik két órával a versenyzők startja előtt indul és az általa szabadon választott utakon, helyenként festék- és szerpentinjelzéseket hagy maga után, amiknek nyomán kell őt követni. Győztes az a versenyző, aki leghamarabb éri utol, vagy találja meg búvóhelyén a „rókát”. A KAC-nak ezen versenyre íránt az autós- és motorostársadalomban igen nagy érdeklődés mutatkozik.

— *Mi hír a Zündapp képviseletnél?*

— Arra a hírre, hogy a képviselet, legyőzve a behozatali nehézségeket, ismét szállítóképes, állandóan tele vannak a képviselet helyiségei érdeklődőkkel. És miután az érdeklődőből lesz a vevő, nem esodálkoztunk azon, hogy júliusban mintegy 30 Zündapp-gép talált gazdát és került forgalomba.

— *Van-e még valami hasonló jó híre, Hébli úr?*

— A Stern Richárd-cég elkészült az első széria saját konstrukciójú kilométerjelző és sebességmutatóval. Ez az egyszerűnek látszó hír a

magyar ipar tekintélyét van hivatva növelni, ugyanis a Stern Richárd-cég készítménye — a legutolsó oszvarig — itt készült Magyarországon. Az állam járt elől jó példával, amikor nagyobb megrendelést adott a Lehelúti üzemnek. Remélem a példa ragadós lesz.

— *Valami statisztika? Érdekes-e?*

— Akad! A minap jelent meg az év első felében hazánkba belépett, külföldi rendszámú gépjárművekről egy érdekes kimutatás, melyből kiderül, hogy az első félévben 20.388 külföldi gépjármű lépte át határainkat, szemben a tavalyi ugyanezen időszak 18.632 gépjárművel. A fejlődés örvendetes!

— *Más hír?*

— Immár háromnegyed esztendeje futnak ismét a magyar utakon a Michelin-pneumatikok, mely idő mindenben alátámasztja azokat a messzemenő várakozásokat, melyeket a szakközönség a lamellás Michelin Stop tipussal szemben támasztott. A forszírozott használatban álló gumik természetesen kopásuk ellenére is megőrzik — hála a két szélen futó lamella-sávnak — a rájuk annyira jellemző eredeti eszűszásmertességet.

— *Az Urbach cégnél?*

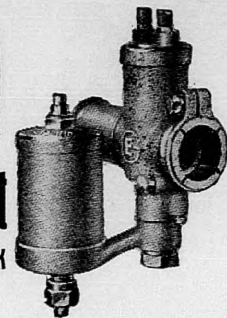
— Urbach László cége örömmel közli, hogy az új német kereskedelmi megállapodás alapján újra raktárról tudja szállítani a kardános BMW-eket és a remekbe készült német Triumphokat. Van Pesten egy 23.000 km-t futott Triumph, melyet gazdája, mint új gépet aposztrofál.

### Grätzin

karburátorok

### Hajot

olajpumpák



motorkerékpárokhoz  
a legtükéletesebbek

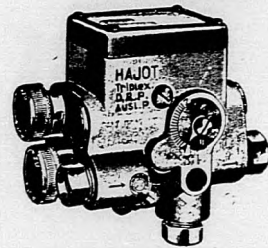
Vezérképviselet:

## M. A. K.

MOTOR- ÉS AUTOKELLÉK R.-T.

Budapest, Jókai ucca 11.

Telefon: 12-68-34.



LUKAVECZ FERENC ÚR

FTC bajnoki  
„Balatoni Futárverseny” 1937  
**Kettős PUCH diadal!**

**PUCH S4 GÉPEN**  
HIBAPONT NÉLKÜL GYŐZ  
a 250-es.

HAMBACH LÁSZLÓ ÚR

**PUCH GÉPEN**  
HIBAPONT NÉLKÜL GYŐZ  
a 350-es kategóriában



TAVASSZAL...

# MARS-oil LOWCARBON

Nr. 100 vagy 125-ös

OLAJCSERE-SERVICE DÍJMENTES

KÉPVISELET:

## GHILLÁNY MIKLÓS

II., CORVIN TÉR 5. TELEFON: 1-570-16, 1-514-80

# STURMEY

SEBESSÉGVÁLTÓ ALKATRÉSZ

# BURMANN

SEBESSÉGVÁLTÓ ALKATRÉSZ

# J A P MOTORALKATRÉSZEK

# JOHN BULL PNEUMATIK

VEZÉRKÉPVISELET: **BIRÓ JENŐ**

MOTORALKATRÉSZ ÉS KERÉKPÁRKERESKEDÉS

Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 2. Telefon: 128-096