

AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉL-
DÁNYSZÁMU MAGYAR
MOTORSPORTLAP



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



PUCH

Hogy mit jelentett a kettős Puch győzelem a Nemzetközi Hainaposon, azt minden be-számolónál hivebben mutatja be ez a kép. Az egyik győztes hollandi amatőr Puch menő még a lábát is égnek emeli, olyan mély a vizesárok



Nemcsak kenésre, hanem szerkezeti karbantartásra is kiterjed a

METROPOLE SERVICE

új bérletrendszere

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 szövetből, különleges, jól bevált szabással

szabadalmazott

HÁTSZELLŐZŐ

berendezéssel

(magyar szabadalom 106.097 sz.)
mely a megizzadást kiküszöböli

Gyártja:

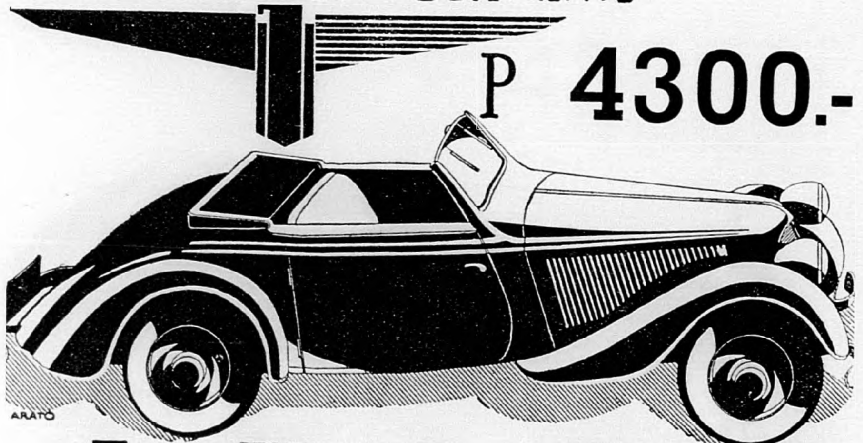
BURIAN ERNŐ
GUMMIKERESKEDELMI RT. ESŐKÖPENYGYÁRA

a gummiköpenygyártás magyarországi megalapítója

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

AZ AUTÓSZEZON FŐESEMÉNYE

P 4300.-



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

Rettenetes rendet vágott a Halál az elmúlt hetekben a motorsportok katonáinak glédájában. Előbb Delius, a fiatal német Auto-Union versenyző és Pigorini, a világhírű olasz első klasszis, most pedig Jimmy Guthrie, az angolok és itálán a világ legjobb, legeredményesebb motorkerékpárversenyzője lépett be azon a mindig szélesre tárt kapun, melyen át az út az egyéni megsemmisülésen keresztül a halhatatlanság magaslataihoz vezet. A legmegdöbbentőbb kétségtelenül Guthrie, a nagy „J. H.” hősi halála volt. Mert Guthrie volt az a versenyző, aki soha semmit nem kockáztatott, aki úgy rózta a köröket, mint a legsvájcbi óra, aki egymásután sorozatosan nyerte a Man-szigeti Tourist Trophykat, aki sohasem bukott, aki: ideális versenyző volt. És aki halálában is hű volt önmagához, saját hibáján kívül érte a halálos baleset, blokkrozott a motorja, megperdült pompás 500-asa, a többi már csak fájdalommal döbbenet volt.

Az autó- és motorsportok igazi szakértői már régen látják, milyen egészségtelen irányokba vezet az út. Angol TT-ken 140-es átlagot futnak és alig van nagyobb sebességű motorkerékpár és autó GP 130-on alul. És tudjuk, hogy mit jelent ez a gyakorlatban? Milyen tébolyító sebességeket kell kifejteni ahhoz, hogy ezek a szédítő átlagok megszülessenek? Hogy minden fordulóban, az egyesek minden méterén száz halál leselkedik a volán, a kormányrúd hőseire? Hogy a sport már kezd az örület birodalmába behatolni, kezd modernizálni, de örök irtózatú gladiátorjátékká fajulni, melynek azonban nem a régi cézárak birodalmának kardos kocsmasöpredéke esik áldozatul, hanem a ma sportembereinek legjava? Vagy talán olyan sok Guthrie, Deliusunk van, hogy odadobhatjuk őket a panem el circensés örökké éhes fenevadjának?

Az AIACR és a FICM-nek feladata megálljt parancsolni az örületnek és céltudatos beavatkozással leszállítani a sebességek szintjét, vagy a legrosszabb esetben lehetetlenné tenni a fokozódást. Olyan Grand Prix formulákra van szükség, olyan motorkerékpár kategorizálásra vagy megszorításra, mely mellett fejlődhet a konstrukció, fejlődhet a sport. Mert szerintünk — és ezt a véleményünket minden józanul gondolkodó igazi sportember is osztja — az a cél, hogy a sport virágozzék, nem pedig az elesett versenyzők koszorúinak éke.

Olyan egyszerű a kérdés megoldása. Nincsen szükség komplikált formulákra. Csak éppen szigorúan korlátozni kell az elfogyasztható üzemanyag

menyiségét. Ha majd az lesz a szabály, hogy a versenyek száz kilométerre a motorkerékpároknak nem szabad több üzemanyagot fogyasztaniok, mondjuk 5 liternél, úgy nem lesznek kompresszorok, nem lesznek kétszázton felüli tempók az egyesekben és nem lesznek nekrológok. De fejlődni fog a konstrukció, takarékosabbak lesznek a szériagépek és a sport ismét az lesz, aminek megadták, férfias, izgalmas, kemény vetélkedés. Ember küzdelme emberrel és nem gép küzdelme géppel. És nem kegyetlen haláltánc. Mert ma — sajnos — határozottan az.

*

Mert a sebesség örületének nincsen határa. Legújában Eyston kapitány vágyik abszolút világrekordbabérokra. Gépe már készen van. Két motorja hatezer lóerőt (!) képvisel, az alváz hossza több mint tíz méter és nem kevesebb mint nyolc kereke van. Elméletben Eyston kocsija — mely az egyik wolverhamptoni gyárban a minap készült el — 400 mérföldes, tehát 640 km-es sebességre képes.

Sikerül Eyston világrekordja? Könyvnyen lehetséges. És ugyan mi előnyét látja majd annak a 640-nek az emberiség? Talán hozzájárul ez a 640 ahhoz, hogy jobb legyen a ma autója, hogy többen vehessenek maguknak autót, hogy hozzátérhetőbb legyen a gépjármű a legszélesebb rétegek számára? Annyi bizonyos, hogy Eyston kapitány a világ egyik legünnepeltebb sportembere lesz. Aki talán megkapja a bárói rangot és a Wakefield gyár évi ezerfontos járadékát. Talán a Daily Mail felmond Campbellnek és helyette majd Eystonnak fizet mamuttszélet-

díjat, hogy a szerény „négerék” által írt cikkelyeket a Capt. George Eyston névvél szignálhassák. Ez mind valórujja a halálmegvetően romantikus-színű és lehetséges. És nyilván ez a rúgója a halálmegvetően romantikusnak látszó, valójában pedig sajnos oly túllengően prózai, de halálos vállalkozásnak.

*

Negyvenkilenc különböző tilalmi és forgalmi jelzőtáblát olvastunk meg a Margithidon és kapcsolt részein. Ember legyen a talpán, aki kiismeri magát ebben a szörnyű kavardásban, mely felett oly édes nyugalommal lengedezik a forgalmi rendőrhatóságok árnya, mint az úr szelleme a habok felett. Szinte ordít minden tábláról, minden intézkedésről, hogy azok akiknek osztályrészül ez a nem is olyan szórakoztató feladat jutott: nagyrészt az íróasztal mellől „szabályozták” göröcsös tohuvaobuha a Margithid és környéke forgalmát.

A legzsenidlisabb intézkedés az volt, hogy leparancsolták a Szent István (Lipót) körútról a Margithid felé irányuló átvonuló forgalmat. És betelerték a Rothermere uccába. Ahol aztán szinte naponta kapja derékon a forgalom szegény argonautái a sikátorjából elővágató kékre festett autobuszközellenség, mely mintha tüzes taptó volna a karburátorjában, úgy vágat végig a Szemere uccán. Pedig milyen egyszerű lett volna például egyetlen szál rendőrt odastrázsáltatni erre a közveszély-pontra. Akkor az a szegény Balilla nem lehetne volna ki acéllékelt ott a minap és vezetőjének még mindig ép volna a teste-lelke.



Két aranyérmert nyertek a holland Puch-menők a Hatnapos Triálon. Képünk az egyik aranyérmes Puch-menőt ábrázolja a Donington-Parkban lefutott sebességi versenyen.

Autós segits magadon —

Ha defekt ér utól...

(Folytatás)

KERÉKSERE HARMADRENDŰ ÚTON?

Vannak gumik, melyek előszeretettel „szedik” a szöveget, vannak pneuk, melyek sérületlenül siklanak át szerencsés esetben a jancsiszögön. De azt a gumit, mely ellenáll a sajnos olyan gyakori patkószegnek: még nem találtak fel. Az ember szép kényelmesen (?) halad valamelyik másodvagy harmadrendű úton és csodálatos ösztönnel pontosan kikeresi azt az útsávot, melyen ott rejtőzik a gumi elsőszámú közellensége, a lovához hűtlenné vált patkószeg. A szeg kerülhetetlenül befúrja magát a gumiba, kilyukasztja a tömlőt, a kocsi elkezd rázni: gumidefekt.

A harmadrendű földutak arról nevezetesek, hogy az év egyik felében mocsaras agyaggal vannak borítva, az év másik felében pedig laza homokos por a felületük. Végeredményben tehát mindegy, hogy a defekt az év egyik vagy éppen a másik felében ért utól, mert amint elkezdjük csavarni a kocsiemelő kurbliját: a kocsi csak nem akar emelkedni, viszont a kocsiemelő talpa annál mélyebben fúródik be. A mocsárba vagy a laza porba, aszerint, hogy — mint említettük — az év egyik vagy másik felében volt szerencsénk megismerkedni azzal a patkószeggel. Maradjunk csak a tárgyánál: a kocsiemelő rövidnek bizonyul és éppen annyival emel rövidebbet, mint amennyi a talpából befészkelte magát a sárba vagy porba. Valami kellene, amit ilyenkor a kocsiemelő talpa alá lehetünk. Valami kis, kéttenyérnyi deszkadarab, de hát ilyesmi a legkövérebb alföldi talajban sem terem meg. A minden hájjal megkent autós szerszámládjában mindig akad ilyesmi, a hájkenés nélkül szükölködő autósoknak sem kell azonban zavarba jönnie, ha véletlenül elolvasta ezt a cikket. Egyszerűen kiszedi azt a lábdeszkat, mely az akku fölött van elhelyezve. Ezt a deszkát a kocsiemelő talpa alá teszi és akkor is sikerül felemelnie a kereket, ha a defekt nem Cegléd és Kecskemét között érte utól, hanem tetszés szerint a mazúri mocsárban vagy akár a Szaharában.

Még valamit: az első mindig leszerelni a pótkereket és odakészíteni, még mielőtt hozzáfognánk a defektes kerék anyáinak lazításához. A pótkerék néha nehezen jön le és ha rángatjuk a kerékkehúzó kurblijt, úgy leránthatjuk a kocsit az emelőről. Ami rendkívül kellemetlen következményekkel jár olyankor, amikor a defektes kerék már le van szerelve. Vannak ugyan marhaerős emberek, akik ilyenkor fel tudják emelni a kocsit, de vagy nincsen kéznél az ilyen marhaerős, vagy pedig az a segéderő hiányzik, aki, miközben a saját marhaerőnk működik: odabakolja az emelőt a felémelt kocsi alá.

MOTORFÉK — OLAJSLUSSZI!

Az öreg, szakállas vizsgálótató bácsik ott a Mosonyi utcában ragaszkodnak ahhoz, hogy a vizsgáló úgy hadarja, mint a vizitolyás ezt az áriát: meredek lejtőn lefelé elsőt vagy másodikat kapcsolunk, kikapcsoljuk a gyújtást és a motorral fékezve ereszkedünk alá. Valami van ebben, elméletileg nagyon helyes ez a tétel, különösen akkor, amikor a vizsgálótató bácsik képtelenek kikapcsolni agy-tekercseik rejtkeiből azokat a régi emlékeket, amikor még az autó elnevezés alatt Panhard Levaseur-öket és egyhengeres Sizaire-öket értettünk és a hatásos fékrendszer, valamint a magas hőértékű gyertya még ismeretlen fogalom volt.

Csődátatosképpen régi autósrokkák is belesznek a hibába. Kikapcsolják a gyújtást és a motorral fékezve ereszkednek le hosszú kilométereket. És amikor leérnek a lejtő végére és ismét bekapcsolják a gyújtást, a motor csak nem akar újra beindulni. Azon egyszerű okból kifolyólag, hogy a gyertyák szépen elolajozódtak. Átközódás és fogaknak csikorgatása hallatszik, mert a gyertyapucolás nem szórakoztató és nem tiszta időtöltés.

Ha csak rövid lejtőről van szó, úgy bátran használhatjuk a motorféket, a gyújtást azonban ilyenkor se kapcsoljuk ki. Ha a lejtő nagyon meredek és nagyon hosszú, úgy fékeinket olyképpen segíthetjük, hogy rövid darabon kikapcsoltsuk a gyújtást és a kupplungot kinyomva, feltúrúratjuk a motort, hogy a gyertyákat felmelegítsük és elkerüljük a gyertyaslusszt.

Ne felejtjük el, hogy az alacsony fordulatszámú motorok és az alacsony hőértékű gyertyák korszaka lejárt. A régi jó időkben — amikor a vizsgálótató bácsik még gyakorlatilag is vezettek — olyan gyertyákat szereltek a „hideg” motorokba, hogy azok csak zöldsütőtörtkőn kaptak olajslusszt. Ma a négyezres túraszámok korszakát éljük és már hideg motornak számít az, amelyik a 175-ös hőértékű Bosch-gyertyát szereti. A magas hőértékű gyertya nagyon könnyen kap olajslusszt, amikor hideg. Tanulság: elméletben és főleg vizsgán csak fékezünk bátran a motorral, a gyakorlatban azonban csak végszükség esetén.

HEJ, AZ A FREILAUFDÜZNI!

Az üresjárat-fúvóka — közönségesen, ékes magyarsággal, freilaufdüzinek nevezik — természeténél fogva igen kis furattal bír. És mivel minél kisebb valamilyen lyuk, annál könnyebb eltönni: nem tartozik a ritkaságok közé, hogy eldugul. Elég valami kis piszokszemcse a motalkóban, valami kis forrasztócinin-rögöcske, mely a tartány belsőjéből került elő, a kisufratú fúvóka eldugul.

Ha a fúvóka dugul el: azonnal észrevesszük, mert a motor köpköd és leáll, ha az üresjárat-fúvóka dugul el: nem mindig vesszük észre, különösen olyankor nem, amikor hosszú túrán állandóan „mozgunk” anélkül, hogy megállnánk és újra indulnánk. Mert ha az üresjárat-fúvóka eldugul, úgy a motor beindítása nagyon nehezen megy, csak akkor sikerül, ha indításnál gázt is adunk. Ha tehát azt látjuk, hogy a motor nem akar lassú túrában járni és csak akkor indul, ha gázt adunk, úgy máris rátapintottunk a hiba forrására. Sokkal kellemetlenebb az ügy, ha a dugulás olyankor áll elő, amikor állandó mozgásban vagyunk: az üresjárat-fúvóka ugyanis nemcsak indításnál és lassú túránál látja el gázzal a motort, hanem rendszerint kiegészíti a fúvóka által adagolt mennyiséget. Ha tehát dugulás következtében kikapcsolódik, úgy a motor benzinben gyengye keveréket kap és — melegszik.

Az üresjárat-fúvóka kitisztítása két perc kérdése. A legjobb, ha megkérjük a szerviz atyamesterét, hogy mutassa meg a düznik pucolásának módját, mert aki egyszer látta, az bármikor elvégezheti egymaga is kint az országúton ezt az egyszerű műveletet.

(Folytatjuk)

AZ ÚJ

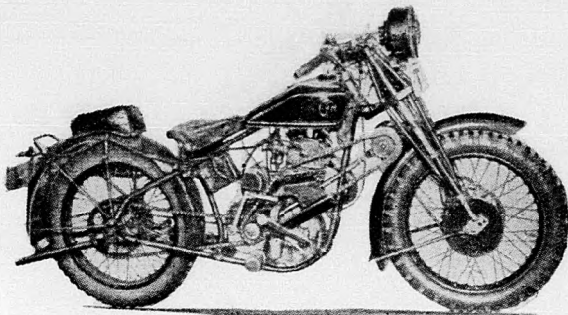
HANSA

MINŐSÉG!

GYŐZŐDJÖN MEG EGY PRÓBAÚTON

BÁRDI

V., KRESZ GÉZA-UTCA 15
VOLT ÜGYNÖK-U. T.: 11-96-43



TÁNK? Vagy közlekedési eszköz — a kétkerékmeghajtású motorkerékpár?

Egész Európa (Magyarország kivételével!) régen elismerte a motorkerékpár felmérhetetlen hadászati jelentőségét és ennek megfelelőleg nemcsak a nyugati, hanem a bennünket környező államok hadseregeiben is jelentős szerepük van a motorkerékpáros osztagoknak. Részen mint gyors, könnyű és felette mozgékony offenzív egységek illeszkednek bele a fegyveres erő nagy „zenekarába”, részben pedig a felderítés, a hírszerzés, az összekötőszolgálat céljait szolgálják.

A motorkerékpárnak katonai létjogosultságát az adja meg, hogy az összes járműtípusok között a legjobban bírkozik meg a terepnehézségekkel, könnyen győzi le a legjárhatatlanabb utakat és ugyanakkor igen jelentős sebesség kifejtésére is alkalmas.

Katonai körökben már régen dolgoznak annak a problémának megoldásán, melynek célja olyan terepbíró motorkerékpárt alkotni, mely a tankkal is felveszi a versenyt, tehát a szó gyakorlati értelmében nem ismer terepakadályt. Így született meg a legújabb csodabogár, a kétkerékmeghajtású motorkerékpár.

Az első, gyakorlatilag is jól használható megoldás dícsősége a svédké. J. E. Stormark mérnök mutatta be nemrég katonai körök előtt átalakított FN motorkerékpárját, mely aránylag egyszerű megoldásokkal úgy van átalakítva, hogy motorja nemcsak a hátsó, hanem egyúttal az első kereket is meghajtja. Stormark konstrukciója igen egyszerű, a sebességváltó lánckerék kettős, az egyik lánc a hátsó kerékhez vezet, a másik lánc pedig a kormányfej alatt elhelyezett kardáncsuklón és tetszés szerint zárható differenciálon keresztül újabb láncsal hat az első kerékre. A sebességváltóra szerelt külön berendezés pedig lehetővé teszi azt, hogy egyetlen karmozdulattal az áttételi arányt a felső lehet csökkenteni, úgyhogy a gép első sebességgel teljes gázzal csak 5—6 km-es sebességre képes.

A kísérletek alkalmával kitűnt, hogy a Stormark-modell akár 30—35%-os emelkedést is könnyen bír, tehát a szó szoros értelmében a „falra” is fel tud mászni, ugyanakkor a legmélyebb, iszapos, havas, jeges talajon is jól kapaszkodik, mert hiszen mindkét kereke húz. A legérdekesebb a konstrukcióban az, hogy az első kerék meghajtása egyetlen szabályozómozdulattal kikapcsolható, úgyhogy a kétkerékmeghajtás csak akkor lép működésbe, ha azt a terepnehézségek szükségessé teszik.

A sikeres kísérletek eredményeképpen a svéd hadsereg rövidesen áttér a Stormark rendszerre és tárgyalások folynak az angolokkal is, akik gyarmati csapataikat akár-
jék kétkerékmeghajtású motorkerékpárokkal felszerelni.



ENGLEBERT

SUPERGRIF

hajlékony, mozgékony bordál a nedves, síkos utak veszélyeit 100%-ban kiküszöbölik

RÓNA GYÖRGY

ENGLEBERT pneumatikgyár magyarországi eladási telepe

BUDAPEST, U. HOLD-UTCA 25.

TELEFON: 125-473, 113-448.

A. D.

MAGYARORSZÁG AUTOTÉRKÉPE

LEGMODERNEBB HAJTOGATÁSI RENDSZER — KÖNNYŰ KEZELÉS

AZ EGÉSZ CSONKAORSZÁG EGY LAPON

UGYANEbben
A RENDSZERben
KAPHATÓ

FRANCIAORSZÁG

HOLLANDIA

SVÁJC

BELGIUM és

OLASZORSZÁG

TÉRKÉPE IS



**KAPHATÓ SHELL KUTAKNÁL,
KÖNYVKERESKEDÉSben, GARÁZSOKBAN**

ARA **2** PENGŐ

Dörttrekk - nap Szolnokon

A vörös Tommy az Ön páholyába spricceli a salakot! — ordítják az öles plakátok — Londonban. A KAMC szolnoki osztályának augusztus első vasárnapjára hirdetett salakpályá versenyplakátja ilyesmit nem ígérhetett, mert a SZAK-pályán még nincs páholy, igaz ugyan, hogy a derék szolnokiak könnyen segítettek magukon. A pályát környező házak tetőcserepeit kiszedve, kitiűnő nézőtérre alakították át a padlásokat...

Délután 1/3-kor már hosszú sorokban tolongtak a nézők a pénztár előtt, annak ellenére, hogy az ólomszürke ég kiadós esővel ígérte elrontani a különben jó salakot és mire a versenyt bevezető, felette unalmas kerékpárversenyt lefutották, már 3000 motorkerék-



A szolnoki salakon: (balra) Gaál (Rudge) és kecskeméti Kiss (DKW) harea, (Jobbra) startol a mezőny.

párversenyre éhes néző szorongott a salak körül.

A délelőtti tréning alapján a tehetséges fiatal Gaál András volt a favorit az osztrák-abesszín Tellától vásárolt Rudge-jén. A start előtt beszélünk Gaál Bandival, a verseny hőisével.

— Két öreg SV-motorért cseréltem ezt a még öregebb Dörtrek-motort. Gyakran csodálkoztam már magam is, hogy miből telik nekem erre a szép, de sajnos részemre drága sportra. Havonta 80 pengőt kapok otthonról és ebből kell élnem és motort tartanom. Rádadásul állatorvostanhallgató is vagyok... Most képzelheti, mi marad egy-egy versenyre.

Mi azonban tudjuk, miből tud így gazdálkodni ez a rokonszenves sportember. Sportszeretetéből. Nagy kár, hogy olyan ritkán van alkalmunk a salakon látni.

A 400 méteres pályát ötször körözték kategóriánként. A 250 és 350-es kategóriát egymás között intézték el a helyiek, több izgalommentes előfutam után. A kezdők versenye már több látványt kínált, persze ez nem annyira a versenyre vonatkozott, mint inkább a „versenygépanyagra”. Mindenesetre merész gazdái voltak úgy az öreg, rokkant ezres AJS-nek, mint a ballongumikkal szerelt Gillet-nek. Na, de ez a „szám” is lebonyolódott minden különösebb zavar nélkül. A közönségnek pedig tetszett.

Az oldalkocsik üldözési versenye elvesztette érdekességét, mikor Kugler (Zündapp) motorjának gyertyakábele lezuant. A félkörnyi hátrányát már nem tudta ledolgozni, bár sokat kockáztatott. Annál több izgalmat és szép sportot hozott a főverseny. A pechszériától üldözött Gaál és a jó formát mutató kecskeméti Kiss (DKW kompr. 175 kcm) öldöklő iramú párharca mindhárom előfutam alatt ritka szép küzdelmet hozott. Már ezért is érdemes volt ezt a bemutatóversenyt megrendezni. Elismerés és dicséret illeti a rendezés szíriusz rektorát, Pápay Gyulát, aki nem a legrozásabb körülmények között igyekszik a motorsportunknak új területeket szerezni. Reméljük, fáradságos munkája nem lesz eredménytelen. A szürkületbe nyúló versenyt gimkánával fejezték be. Utána a sok szép díjat Fábry Dezső százados osztotta ki a győzteseknek. Részletes eredmények:

250 kcm. kategória: 1. Réti (Puch), 2. Schermann (Rudge), 3. Kovács (Puch). 350 kcm. kategória: 1. Bergendi (Puch), 2. Demjén (Rudge), 3. Stadler (Ariel). Kezdők versenye: 1. Sági J. (Gillet), 2. Martinek (Gilera), 3. Réti (AJS), 4. Kovács (Puch). Oldalkocsik üldözési versenye: 1. Zaymus Gy. (BMW), 2. Kugler (Zündapp). Főverseny végeredménye: 1. kecskeméti Kiss L. (DKW kompr.) 13 pont, 2. Kiss L. (Puch) 10 pont, 3. Gaál A. (Rudge) 6 pont, 4. Zsotér B. dr. (TWN) 5 pont. A nap legjobb idejét Gaál futotta 2:30.8 mp. alatt.

Az országút nem packett...



de Zündappal úgy érzi, mintha az lenne, — erről az olajlőkhárító gondoskodik. A Zündappnak sok ilyen kiváló tulajdonsága van. Leghelyesebb, ha a vezérképviselőnél vagy bármely vidéki városban levő Zündapp képviselőnél próbaúttal győződik meg a Zündapp nagy **főtényérőt!**

250 kcm ZÜNDAPP

áca P 1080.-

Nagy világítással, villanykürttel, kézikürttel, számszámkészlettel 18 havi részlet.

MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISÉLET.

PAJOR IMRE

VI., Jókai-utca 21. Telefon: 120-228

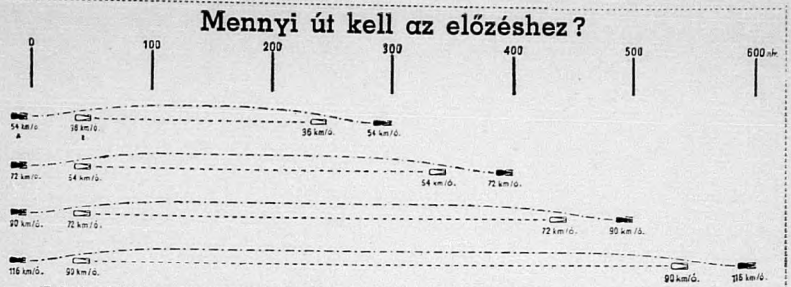
ZÜNDAPP



Előzésnél

elővigyázat!
elővigyázat!
elővigyázat!

A kezdő autós azt képzei, hogy az előzés pusztán az idegek kérdése. És mivel a kezdő autós idegei rendben vannak, hát előznek és előznek, ahol csak lehet és leginkább ottan, ahol nem lehet. Megfigyelhetjük, hogy főleg a kisebb kocsis vezetői szeretnek előzni, különben is csodálatos, de igaz, hogy a Balillák, Adler Juniorok és Fiat 500-ak vezetői valami érthetetlen okból kifolyólag mindig úgy sietnek, mintha valaki tüzes taplót dugott volna a — karburátorjukba. És mivel mindig sietnek: mindig előznek. Anélkül, hogy az előzés technikájával tisztában lennének és tudnák, hogy az



Fekete színű: az előző kocsi. Fehér: az előzött kocsi. Ki hinné, hogy ha az előző kocsi 116-tal, az előzött 90-nel halad, úgy az előzéshez kerek 600 méteres szabad út kell

előzés kint a nyílt országúton nem is olyan egyszerű dolog, különösen ha az a másik „nem hagyja magát”.

Mert előzni hagyni senki sem szereti magát, ahhoz, hogy az előtünk haladó kocsit megelőzzük: szinte elképesztő módon kell gyorsabbnak lennünk, ha az előzést olyan rövid úton akarjuk lebonyolítani, hogy abból veszély ne származzék. Amellett az, akit meg

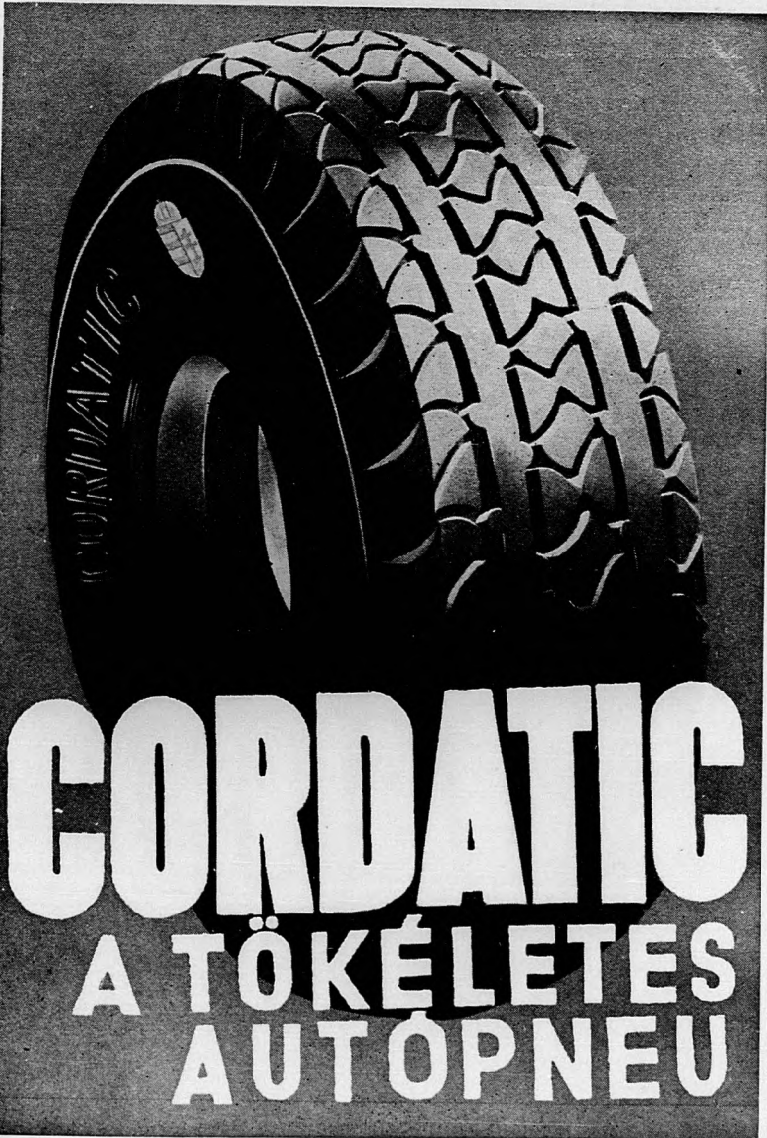
akarunk előzni, ritkán olyan udvarias, hogy egészen leterjen az út baloldallára, inkább az út közepetájián halad és az őt előzött arra kényszeríti, hogy teljesen a szabálytalan útfélre vágjon át, megkockáztatva, hogy valami szembejövő járműnek vágtaessen neki.

A gyakorlott autós tudja jól, hogy nincsen annál eszlenebb dolog, mint a megelőzni szándékoltnak szorosan a nyomában haladni és csak közvetlenül mögötte jobbra tartani. A gyakorlott vezető már akkor kezdi simán az út jobboldalára „vinni” a kocsiját, amikor az előzni szándékoltat már 50 méterre közelítette meg. Nem veszi el a gázt, nem kénytelen fékezni, hanem simán purrog el a megelőzött előtt, hogy csak akkor térjen vissza az út baloldalára, amikor az előzöttet már legalább 50 méterrel elhagyta.

Az előzést csak akkor hajtsuk végre, ha gépünk lényegesen gyorsabb, mint az előtünk haladó, ellenkező esetben nagyon hosszú út és felette hosszú idő kell az előzéshez, ami veszélyeket rejt.

Ha az előtünk haladó sebessége például 72 kilométer és mi 76 kilométerrel haladunk, úgy nem kevesebb, mint egy perc és negyven másodperc kell ahhoz, hogy az előzést végrehajtsuk, ami távolságban több mint két egész kilométert jelent. És ugyan hol találunk olyan két kilométert, ahol nem jön szembe semmi és ahol az egész terepet belátjuk.

A nagyrészt sokfordulós és belátatlan magyar utakon már az olyan előzés is veszélyes, ahol 200 métert kell megtennünk a szabálytalan oldalon, 400, 600 méteres előzési manőverek pedig — öngyilkosságszámba mennek, hacsak nem a bécsi vagy szegedi országútról van szó. Ha a két kocsi sebessége között nem lényeges a különbség, úgy — józan ésszel — nem szabad előzni. Nem is hinnék, hogy ha — például — az előzni szándékolt kocsi sebessége 36 kilométerrel, tehát igen lassan halad, mi pedig ennél lényegesen gyorsabban, 54 kilométeres tempóban mozgunk, úgy még így is több mint 300 méteres szabad útra van szükségünk. Ha meg 72 kilométeres tempót teljesít gépünkkel az előtünk 54 kilométeres tempóban haladót akarjuk előzni, úgy kerek 400 méterre (!) van szükség. Hát még akkor, amikor mindkét kocsi gyors, a miénk 116-ot megy, az „ellenfelé” csak 90-et. Az előzéshez ilyenkor nem kevesebb mint 600 méteres szabad út kell! Pedig a két kocsi között óriási a különbség, annyit, mint a Balilla és mondjuk a Steyr Super sebessége között. És azt se feledjük el, hogy amikor mindent beleadva előzünk, olyan sebességet érünk el, melyben a féktávolság hihetetlen módon megnövekszik!



CORDATIC

A TÖKÉLETES AUTÓPNEU

Hallott már róla:

Hogyan működik a villamos jelzőkürt?

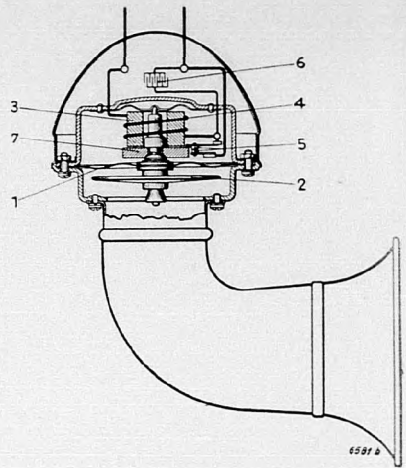
Modern gépjármű ma már elképzelhetetlen villamos jelzőkürt nélkül, melynek nem az az előnye a kézikürt felett, hogy hangosabb, hanem pusztán az, hogy egyetlen gombnyomásra ad hangot, tehát szükség esetén sokkal kevesebb idővesztéssel adhatunk vele jelzést. Minden autós és motoros jól tudja azt, hogy mit jelent az, amikor a gép előtt sétáló vagy táncoló gyalogos figyelmeztetésére nem kell levenni a kezét a volánról vagy a kormányrúdról abból a célból, hogy a kézikürt gumilabdáját nyomogassuk, hanem a kormány eleresztése nélkül nyomtunk egyet a Bosch-kürt gombján. Mindenki tudja ezt, kivéve azokat az urakat, akik csendrendeletekkel ejtik bámulatra a világot, enyhítő körülményül szolgál számukra viszont az, hogy gyakorlatilag nincsenek tisztában a kézi- és villanykürt közötti különbséggel és ami a legfontosabb: nem gépjárművezetők. Mert ha maguk is

vezetnének kocsit, úgy sohasem tiltották volna el a kúrthasználatot a főútvonalakon és nem számíték volna a villanykürtöt a belvárosból.

A villanykürt működése igen egyszerű és legjobban példával magyarázhatjuk meg. Ha nagyobb négyyszögletű bádoglepot egyik sarkán megfogunk és rázzuk, úgy az mennydörgésszerű hangokat ad. Minél gyorsabb a mozgás, annál magasabb a hang. Ugyanígy dolgozik a Bosch-kürt, melyben kis bádognembrán van elrejtve, mögötte nagyteljesítményű elektromágnessel. Ha a dudu nyomógombját megnyomjuk, áram szalad át az elektromágnes drótekercsén, a mágnes villámszerű gyorsasággal magához rántja azt a léggyvasdarabkát, melyhez a membrán van hozzákapcsolva és így természetesen szintén mozgást végez. Az elektromágnes áramkörébe kis megszakító van bekapcsolva, mely abban a pillanatban működésbe lép, amint a mágnes magához rántotta a vasdarabot, az áram megszakad, a membrán eredeti helyzetébe tér vissza csak azért, hogy a következő töredékmásodpercben újra magához rántsa az újra áram alá kerülő elektromágnes — akárcsak a villanycsengőnél. Ez a játék elképzelhetetlen sebességgel folyik, a membrán igen gyors rezgésbe jut és erős hanghullámokat gerjeszt, a hangot a dudu kúrtszerű toldaléka fokozza, bár a legújabb konstrukcióknál a kúrtszerű toldalék teljesen hiányzik.

A villanykürt által szolgáltatott hang színezete, ereje, nemessége nagymértékben függ a kürt konstrukciójától, a membrán nagyságától, a megszakító szerkezet műszaki megoldásától, ez az oka annak, hogy nem minden villanykürt egyformán jó és hogy a közismert Bosch-kürt még mindig elérhetetlenül tölti be a vezetőserepet.

Mint minden mechanikai szerkezet, a villanykürt is romlásnak van kitéve és bizonyos — bár minimális — karbantartást igényel. A leggyakoribb a kürt hangjának gyengülése vagy megváltozása. A hibán nagyon könnyen lehet segíteni a villanykürt testén levő állítócsavar segítségével, mellyel a membrán és az elektromágnes közötti



Ez a híres Bosch-villanykürt konstrukciója! 1 membrán, 2 rezgőtányér, 3 elektromágnes, 4 drótekeres, 5 megszakító, 6 kondenzátor, 7 lágyvas fegyverzet.

távolságot szabályozhatjuk és ezzel befolyásolhatjuk a hang színezetét és erejét. A bedillítés igen egyszerű, az állítócsavart addig próbálgatjuk különböző állásokban, amíg a legmegfelelőbb hangot nem kapjuk, utána az állítócsavart az ellenanyával rögzítjük.

Milyen deiktusok lehetségesek a villanykürtnél? Ritkán bár, de előfordul, hogy a membrán megreped. Ilyenkor a kürt gyenge, kerepelő hangot ad. Egyedüli segítség új membránt szerelni. Néha a megszakító platina érintkezői égnek össze, különösen akkor, ha a szikraképződés érdekében beiktatott kis kondenzátor sérült meg. A megszakító javítását a legjobb szakemberre bízni, aki az érintkező csavarokat tisztára és simára reszeli, ha nagyon égettek, úgy felújítja.

A Bosch-kürt lényeges része rezgőtányér, mely a membrán előtt foglal helyet és a kürt hangját nemesíti. A tányér nagyságának stb. változtatásával különböző hangokat lehet bedillíteni. Ha tehát gépünk — mint újabban szoktak — két kúrtozt szerelünk, ügyeljünk arra, hogy a két dudának más és más legyen a zenei hangja, a legjobb a két kúrtozt vásárláskor együtt próbálni annak megállapítására, hogy a két hang a kellő harmóniába olvad össze.

A villanykürt természetesen kenést nem igényel, de mivel exponált helyen van, könnyen rozsdásodik. A legjobb tehát a kúrtozt évente szétszedetni, eltávolítani a rozsdát és kitisztítani belőle a port és piszkot.

Firestone
HIGH SPEED
PNEUK

a vezérképviseletnél:
PNEUMATIK ÉS GÉPJÁRMŰKELLÉK
BEHOZATALI KFT.
IV., VÁRMEGYE-U. 7 ♦ TELEFON: 18-24-01
Ügyvezető: Vajda András
TÁVIRATCIM: FIRESTONE

Indian
Motocycles
magyarországi vezérképviselete:

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

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

LICSÁJER JÁNOS
BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ
ÉS JAVITÓÜZEME

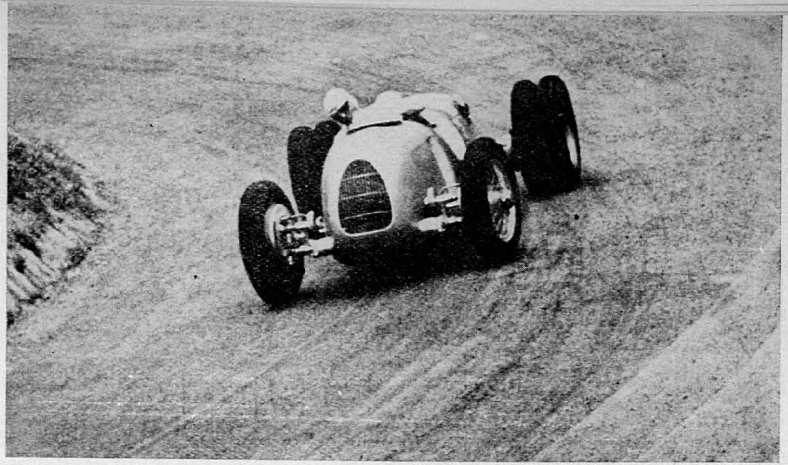
Specialista az autórugók gyártásában
Telefon: **1-463-51**
MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCSIKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON

BUDAPEST, VIII., Thék Endre u. 14.
Telefon: **1-463-51**

Stuck (Auto-Union) ma is a „hegyek királya“

A Freiburg mellett lefutott Schauinsland hegyverseny Stuck győzelmét eredményezte, aki diadalával beigazolta azt, hogy még ma is méltó a „hegyek királya“ címre, melyet tíz évvel ezelőtt diadalt-diadalra aratva vívott ki magának. Stuck ismét elemében volt, szédítő stílusban vitte célba a 12 km-es útvonal 85 fordulóján át az Auto-Union hátul ikerkerekekkel szerelt „hegykocsiját“ és 8 p. 11 mp-es idejével, csaknem 2 mp-cel utasította a 2-ik helyre rövid alvázú GP-kocsin startolt márkatársát, Rosemeyert és 7 mp-cel verte a Mercedes-Benz éllvas Caracciolát, akit 10 mp. hátránnyal a másik Mercedes-Benz csatlós, Lang követte. A 3 literes versenykocsi kategóriában Hartmann aratott új Maseratija volánjánál 9 p. 13.8 mp. idővel győzelmet az ugyancsak Maseratival indult Festetics előtt, aki 9 p. 21.3 mp. idejével a svájci Simonet-t (Alfa) előzte meg több mint 2 mp-cel.

A sportkocsik két főcsoportban startoltak. A kompresszornélküli sportkocsi-kategóriák legjobb idejét erős konkurenciában a 2 literes BMW-team éllvasa, Illmann érte el 9 p. 02.9 mp. idővel és a BMW-sikereket csak öregbíti az a tény, hogy a kompresszornélküli sportkocsik abszolút osztályozásának első négy helyét a BMW-versenyzők foglalták el. A kompresszoros sportkocsi-kategóriák abszolút győzelmét Tadini (Alfa-Romeo) érte el 8 p. 58.6 mp-es idővel Wimmer (Bugatti)



Stuck (Auto-Union) a Freiburg hegyrekord-pálya egyik fordulójában. Figyeljük meg a hátsó ikerkerekeket.

előtt, aki 9 p. 05.1 mp. idővel végzett.

Az oldalkocsi motorkerékpárok versenyében Braun (DKW) 9 p. 11.2 mp-es rekordidővel győzött Faistenhammer (Douglas), a kupplungzavarokkal küzdő Schumann (DKW) és a tengelye körül megfordult Kahrmann (DKW) előtt. Braun a pálya felső szakaszain közben futotta rekordját, egyik fordulóban oly hirtelen kellett lefékeznie, hogy csaknem elveszítette oldalkocsi-utasát.

A motorkerékpárok csoportjában Kluge (250 DKW) és az ezúttal 8 p. 23.1 mp. idővel Fleischmann-t verő Mellmann (350 NSU) kategóriagyőzelmei mellett a nap legjobb motorkerékpárideje Bodmer (DKW) nevéhez fűződik, aki 8 p. 21.7 mp. alatt vitte győzelemre az Auto-Union-szériát. Győzelmét bizo-

nyára megkönnyítette márkatársa, Mansfeld bukása, mely behozhatatlan, értékes másodperceket rabolt el a favorittól.

A versenynek nem kedvezett az időjárás és éppen akkor, mikor a versenykocsik startjára került a sor, eleredt az eső, mely a pálya kétharmadát feláztatta és ha az utolsó kilométereken jobb is volt a helyzet, az útvonal közepén helyenként oly sűrű volt a köd, hogy a 120.000 főnyi publikum egyes fordulóiban alig-alig látta a versenyzőket... Így azután elmaradtak a „nagy“ idők és rekordok...

Stuck, a verseny abszolút győztese Bosch gyertyával, Continental gumival, Bosch gyújtással és Jurid fék- és kupplungbetétekkel aratta diadalát.

AUTO-UNION KONSTRUKCIÓ,



Kvalitás, teljesítőképesség,
megbízhatóság és takarékoság a

WANDERER népszerűségének titka.

Audi-Wanderer-Horch vezérképviselőt:

HESS ERVIN

Városi bemutató:

BUDAPEST, V., MARIA VALÉRIA-UTCA 1.

Telefon: 181-259

AUTÓKERESKEDELMI ÉS IPARI KFT.

Budapest, I., Mészáros-u. 15.

Telefon: 150-090



Írta: BIRÓ JENŐ

Gáz: Pincér! Pincér!
Pincér (odajön): Tessék parancsolni!

Gáz: Mondja, van maguknak egy szelet kőkemény marhahúsuk?

Pincér (csodálkozva): Minek Gáz úrnak kőkemény marhahús?

Gáz: Az előbb hozott nekem egy szelet tortát... azt szeretném szétörni vele!

Pincér (sértődötten): Kérem, nekünk nincs kőkemény marhahúsunk!

Gáz: Ezt a cikket csak tortában tartják? Mindenesetre vigye vissza ezt a desszertikét, mert evvel nem lehet megenni!

Pincér: És mit hozzak desszertikés helyett?

Gáz: Egy desszertbaltát!

Pincér (dühösen el).

Ragya (bejön a kávéházba): Jónapot, Gáz úr!

Gáz: Szolgálja, Ragyám, szolgálja... Hogy van, hogy van?

Ragya: Rosszul! Rettentő pechem volt tegnap... Autózni voltam a feleségemmel...

Gáz: Nagy pech!

Ragya: Micsoda? A pechet még el se mondtam!

Gáz: Dehogy nem! A feleségével volt autózni!

Ragya: Hát képzelje, a pech még csak ezután jött!... Hegyről jöttünk lefelé, egyszerre a fékek felmondták a szolgálatot, mindketten kiestünk a kocsiból, nekiesztünk egy fának, a feleségem összetörté az arát...

Gáz: Nna, azért nem volt nagy kár!

Ragya: Hogy-hogy?

Gáz: Már úgyis repedezett volt!

Ragya: Várjon csak... Megvizsgáltam a kocsit és láttam, hogy az egyik első és az egyik hátsó fék megszakadt... Ma reggel autózni két új potát kellett csináltatnom!

Gáz: Kettőt? Hiszen csak a nagyságos asszonyt tört össze!

Ragya: Hallja, ha maga olyan lapos lenne, mint amilyen hülye, kávéba lehetne aprítani macsaznek!... Maga még nem látott potát?

Gáz: Dehogy nem! Ha magára nézek, most is látok!

Ragya: Az autón nem látott még potát!

Gáz: Ott is! A múlt héten láttam magát kocsin!

Ragya (üvöltve): Azt kérdezem, hogy kerékpotát látott-e már?!

Gáz: Ha magára nézek, azt is látok... Elég kerek a potája!

Ragya: A keserves mindenségét magának, most nem az én potámról van szó!

Gáz: Tudom! A nagyságos asszonyról! Csak azt nem értem, miért kellett mingyárt két újat csináltatni!... De kitaláltam!

Ragya: Nos?

Gáz: Egy rezerva potát is csináltattott!

Ragya (tajtékozva): Maga állat, azért kellett kettőt csináltatni, mert kettő tört össze!

Gáz: Hogy-hogy kettő?

Ragya: Úgy, hogy az első potája is összetört és a hátsó is!

Gáz: Júj... a hátsó is?

Ragya: Darabokra!... El kellett dobni az egészet, mit szól hozzá?

Gáz: Hát... bár ebben nem vagyok egészen illetékes, de szerintem se ártott eldobni!

Ragya: És sajnos, az első is használhatatlanná vált... azt is eldobtam!

Gáz: Mondja, mit dekázik?... En a maga helyében az egész nagyságos asszonyt eldobtam volna!

Ragya: Megörül! Miért?

Gáz: Mert új korában se volt egy legényálmom, de így... kitarozott potával...

Ragya (a haját tépi): Júj, Istenem, én fogok egy tojást, a fejéhez vágom és nokkedlit szagatom magából... En nem a feleségemnek csináltattam új potát, maga barom!

Gáz: Igaza is volt!... Egy ilyen elkracholt hölgyet kár restaurálni!... Viszont akkor miféle potákról mesélt nekem?

Ragya: A fékpofákról!... De maga sose érti meg az embert!... Mondja, hogy bir valaki ilyen hülye lenni?

Gáz: Úgy, hogy sokat van magával együtt!

Ragya: Viccelni azt tud, amikor anynyi baja van az embernek... Mert azt még nem is mondtam, hogy a baleset alkalmából egy köpenyem kilyukadt!

Gáz: Pech! Most odaadhatja egy szabónak bestopolni!

Ragya: Hülye! A köpenyt nem stoppolják, hanem hegesztik!

Gáz: Ez a legújabb?... Nézze, nekem itt hátul ki van szakadva a nadrágom... ezt menniért hegesztenék be?

Ragya: Maga barom, a nadrágot nem lehet hegeszteni!... De sajnos, ez

esetben az én köpenyemet se lehetett, mert egy patkószeg egészen keresztül-vágta!

Gáz: Patkószeg?... A köpenyét?... Magára lépett egy ló?

Ragya: Miért lépett volna rám egy ló?

Gáz: Szimpátiából!... Másképpen hogy került a köpenyébe a patkószeg?

A ló biztosan nem vágta magához!

Ragya: A patkó ott hevert az országúton...

Gáz: És hol volt a ló?

Ragya: Hagyja már békében azt a lovat, mert virslikbe szagatom! Mit tudom én, hogy hol volt az a ló?...

Biztosan legelt valahol a mezőn!

Gáz: Meztőláb?... Egy kultúrló?... Az ki van zárva!

Ragya: Hát a patkó mégis ott hevert az országúton... En átgurultam rajta.

Gáz: Minek gurult maga az országúton?... En menni szoktam!

Ragya: De én autóval voltam!

Gáz: Ertem! Kiesett a kocsiból!

Ragya: Dehogy esem ki!

Gáz: Akkor hogy gurult át a patkón?

Ragya: Nem én gurultam át rajta!

Gáz: Akkor meg hogy került a patkó a köpenybe?

Ragya: Úgy, hogy belefűrődött... Erre egy rettenetes durranás...

Gáz: Mi durrant?... A köpenye durran?

Ragya: Az esze tokja!... Az a réz durrant, ami a köpeny alatt van...

Gáz: Jó, jó, nem kell magyarázni, értem én... Biztosan megjed!

Ragya: No hallja, amikor egy ilyen melk nagy patkószeg befűrődik...

Gáz: És melyik részébe fűrődött bele?

Ragya: Hogy-hogy melyik részébe?... Hát alul! Most eldobhatom...

Gáz: És vehet magának egy másik übercihert!

Ragya (összezsacajja a kezét): Gáz úr, ez már nem is hülyeség, ez már szemfényvesztés! Nem az én köpenyem ment bele a patkószeg!

Gáz: A nagyságos asszonyéba?... És még azt mondják, hogy a patkószeg szerencsét hoz... Nincs igaza a közmondásnak!

Ragya: De mennyire nincs... Egy pneut eldobhatok, két féket meg kellett csináltatnom...

Gáz: Nincs igaza a közmondásnak!

Ragya: A feleségem legalább két hónapig nem hagyhatja el a szanatóriumot...

Gáz: Vissza az egész! Akkor az a patkószeg mégis szerencsét hozott!

Nézze meg

alaposan,

hogyan veszi a választása

VICTORIÁ-RA

log esni.

A legmegbízhatóbb, legtartósabb, legkényelmesebb német gép.

Árak 695.- pengőtől

SUNBEAM, NORTON, VICTORIA vezérképviselet

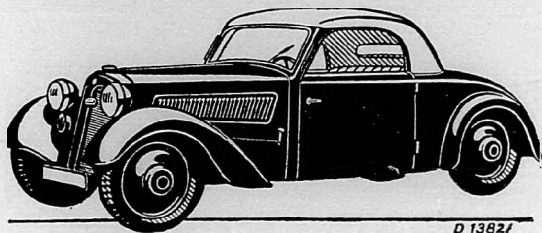
KOPPÁNYI, Desseffy-u. 47.

DKW

„ROADSTER CABRIOLET”

legújabb modell, eredeti gyári karosszériával

P 3680.-



Ugyanazzal az 50.000 kilométeres (2 évi) motorgaranciával, amely minden DKW-FRONT modelle

érvényben van, ugyanazzal a szolid kivittel és tökéletes üzembiztonsággal, ugyszintén teljesítménnyel, mely a magyar autós közönség által már közismert.

VEZÉRKÉPVISELET:

MAJLÁTH

új üzletházban:

VI., Lehel-utca 2.

TELEFON: 298-366, 298-398.



BOSCH

Szabad az út!

Országúti sebesség mellett sem érheti baleset, ha távolbaható, erőshangú jelzőberendezéssel nyit utat kocsijának. Minden körülmények között megbízható, egyetlen gombnyomásra azonnal megszólal a

BOSCH

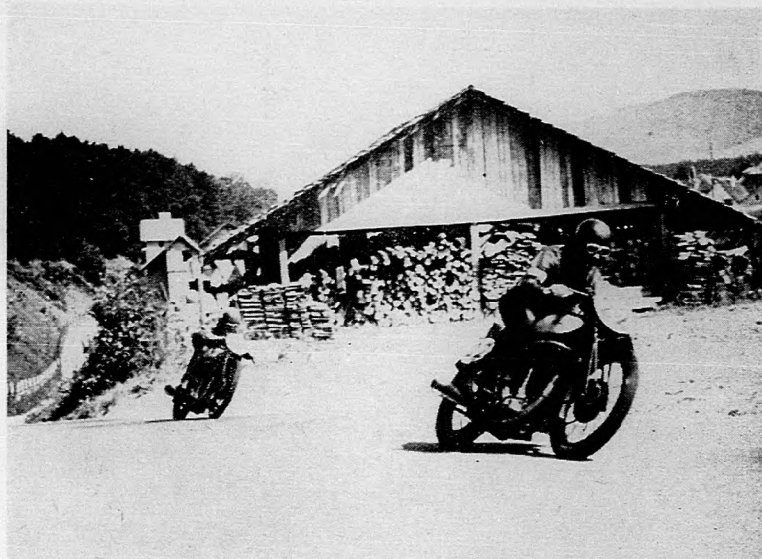
ELEKTROPNEUMATIKUS
VAGY TÁNYÉRKÜRT
egy vagy több hangra, esetleg hangváltó automatával

Szakszerű szerelés a BOSCH-házban,
vagy a legközelebbi BOSCH-szolgálatnál

Az élvos Guthrie halálos bukása után Gall lett a Német

G.P. győztese

Kluge (250 DKW) megverte a Guzzi-menöket, Tenni és Sandri!



Az utolsó győzelem! J. H. Guthrie, a motorsport nagy halottja, utolsó győzelmére viszi Nortonját a berni Európa G. P.-n. mögötte márkatársa: White.

A Holland, majd az Európa GP idegtesztítő küzdelmei után óriási érdeklődés kísérte a Német Grand Prix lefolyását, mely a Hohenstein körúton mintegy 250.000 néző előtt került lefutásra. A verseny fájdalmas záróakkorddal ért véget, az élen futó Guthrie gépe az utolsó körben hirtelen leblokkolt: Guthrie bukott és kórházba szállítása után behalt sérüléseibe.

A pokoli hőségben nem jól sikerült start után vágott neki a két favorit, Guthrie (Norton) és Gall (BMW) a távnak. Gall mégis keresztül vereszi magát a mezőnyön és elsőnek fejezi be a startkört Frith (Norton), Ley (BMW) és Guthrie előtt. A harmadik körben Guthrie veszi át a kommandót Gall előtt, akivel szemben a zárókörökig több mint 2 perces előnyt sikerül szereznie, harmadik helyen a Guthrie által lekörözött Mannsfield, majd Bodmer és S. Woods zárják az élcsoportot, míg Ley kupplungzavarok miatt kiáll, de hiányzik a másik Norton-menő angol Frith is, Fleischmann pedig olajhűtő sérülése miatt kerül talonba. Mannsfieldet szemmeláthatólag bántja a cél előtt öt körrel történt lekörözése, most már ragad Guthriehoz, akinek az utolsó körig sem sikerül leráznia a DKW-menőt. Guthrie utolsó köréből azután csak — Mannsfield jön vissza. Guthrie bukása után Gall nyeri a versenyt, mely a világ legjobb motorkerékpárversenyzőjének utolsó versenye volt... Így ment el 40 éves korában örökre a „fliegender Schotte”, a repülő skót, mint ahogy a németek ezt a tetőfőtálgip sportembert nevezték. Találón írja az egyik német lap: „gyászolják a győzelmet”...

A 250-es kategória versenye óriási küzdelem után Kluge (DKW) győzelmét eredményezte, akinek sikerült átöröme a Guzzi-falanxot és az ideai angol TT győztes Tenni elől elragadnia a pálmát. DKW most készült el forgótalattyús gépével és ez az ördögös masina startolt a célig biztosan sakkban tartotta a félelmetes összeállításban felvuló Tenni—Sandri—Stanley Woods—

Guzzi-csapatot. Pedig Kluge tankolása és gyertyacseréje két ízben is az éltre juttatta a Guzzi-menöket, a fantasztikus gyors új DKW azonban még a Guzikkal szemben sem ismert behozhatatlan hátrányt... Új DKW nyergében egyedül Kluge startolt, Winkler még a régi versenygépet vitte ütközetebe. Kluge leggyorsabb körátlagja 127,6 km volt!

A 350-es kategória a két Norton-menő, Daniell és White révén az angolok fölényes diadalmát eredményezte.

Íme a verseny végeredményei:

250 kem-ig: 1. Kluge (DKW) 2:29:30.4 mp. Átlag 121,6 km. 2. Tenni (Guzzi) 2:30:11.1 mp. 3. Sandri (Guzzi) 2:31:05 mp. 4. Winkler (DKW). 5. Ginger Wood (Excelsior). 6. Petruschke (DKW).

350 kem-ig: 1. Daniell (Norton) 2:47:52.3 mp. Átlag 123,9 km. 2. White (Norton) 2:47:53.3 mp. 3. Fleischmann (NSU) 2:51:07.2 mp. 4. Mellors (Veloceette). 5. Riehnov (Rudge). 6. Thomas (Veloceette).

500 kem-ig: 1. Gall (BMW) 2:35:44.4 mp. Átlag 133,4 km. 2. Mansfeld (DKW) 2:38:20.2 mp. 3. Bodmer (DKW). 4. Herz (DKW). 5. Knees (NSU). 6. Rührschmok (Norton).

Majoros sikere a zürichi repülőversenyen

A zürichi nagyarányú repülőversenyek utolsó két napján a miting fénypontja, a katonai gépek számára kiírt sebességi rajrepülés, majd a rajkötelekben végzett műrepülőverseny került sorra. A sebességi rajrepülőverseny győzelmét biztos fölényrel a Budapesten is megcsodált 640 lóerős, Jumo 210 motorokkal szerelt BFW Me 109 típusú együléses vadászgépeket repülő német raj nyerte meg 58:52,7 mp idővel a 60:54,4 mp-et repülő csehek (750 HP Avia B-534 együléses), a 63:31,1 mp időt elérő franciák (860 HP Hispano—Devoitine 510 együléses), a 67:01,4 mp-et repülő belgák (860 HP

Hispano—Fairay Fox kétüléses) és két svájci raj előtt.

Nagy meglepetéssel végződött a csapatos műrepülőverseny, melynek során a Novák hadnagy vezetése alatt 7 gépből álló cseh század 243 ponttal biztosan verte a 9 gépből álló híres olasz századot, mely Remondino kapitány vezérlete alatt 233 pontot ért el a franciák és három svájci század előtt. A cseh század pompásan repülve, behozta a két géppel többet indító olaszok 30 pontos startelőnyét.

A svájci lapok a legnagyobb elismeréssel írnak Majorosról, aki a bemutató repülések során a miting legkisebb műrepülőgépével (mélyszárnyú Klemm) kápráztatta a közönséget. Különösen földközelségben repült rollin-szériája keltett méltán feltűnést.

DEDICS TESTVÉREK

autójavító specialisták

HENGER ÉS FŐTENGELY KÖSZÖRÜLÉS

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

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: 12-96-87

Tíz kőerővel a világ teteje felé

IRTA
Herbert Tichy

(Messzi egzotikus világ... India, Perzsia... Idegen tájak, idegen emberek... A messzi Kelet csodálatos, romantikus, rejtélyes, fűszeres levegője... Ahová annyian vágyakoznak és oly kevesen jutnak el... Ide vezet bennünket gondolatban Herbert Tichy, a világhírű osztrák motoros, akinek szívesen érdekes útleírását kizárólagos joggal, folytatásokban közli az Autó-Motor. Herbert Tichy amolyan modern világcsavargó, aki nem ökrösszekéren, nem tevehátán, nem karavánhoz csatlakozva tapossa messzi országok messzi ösvényeit, hanem motoron kalandozza be az egzotikus világot hűsleges S4 Puch szolögépével, mellyel sok olyan területet járt be, ahol előtte fehér ember még gyalog sem jutott el. Amikor átadjuk a szót Herbert Tichynek, örömmünknek adunk kifejezést, hogy olvasóinkat megismertetjük ezzel a csodálatosan modern — éppeszal.)

*

Előtte az Indiai óceán egyhangúan E szürke, megdöbbentő víztömege, mely szinte átmenet nélkül olvad bele a szürkület bággyasztó tónusába. Keletre vérvörös csik bámulja magát a habokban, a vörös szín lassan sárgul, világosodik. A nap kíváncsian dugja ki véres tányérját a horizont fölé... Néhány perc és a tenger, a Lloyd Triestino óriáshajója pompás reggeli fürdőt vesz a felkelő nap életet adó sugaraiiban. Elgondolkodva állók a hajó tatjában, megbűvölve a csodálatos látványtól. És inkább sejttem, mint látom azt a vékony földcsíkot ott a láthatár szélén... Az ott már India...

Lassan emelkedik ki India csodavilága a tajtékzó habokból. Már körvonalakban látom Bombay kikötőjének dokkjait, épületeit. Elérzékenyülök és ajkamra tolul a nagy kérdés: ugyan hová vezet az utam? Talán Tibet jeges fennsíkjaira, Nepal áthatolhatatlan öserdeibe, Afganisztán kopasz hegy-óriásaira, ahol még uralkodik a verbosszú iratlan törvénye? Elgondolkodva bámulom a tarajos habokat és álmodásomból a hajókürt vésztijszó bögése ébreszt fel...

Bombay... Milyen kellemes ellentéte Génunak, ahol behajóztunk. Síma, tükrös utak a génuai „aszfalt” után. Különböző is elhatároztam, hogy ha valaha halálos ellenséggem akad a motorosok között, hát ajánlani fogom nekik Génudt. Ahol az aszfalt csak anyagára nézve aszfalt, viszont hegyeket és szakadékokat mímel, melyek különösen a villamosoknak mentén tornyosulnak sohasem tapasztalt magaslatokba. Ha esik az eső, úgy az ember gépe, mint a részeg, csuszka és ember legyen a lábátartóján, aki öt percet kibír bukás nélkül, mert a nem motoros

közlekedési alkalmatlanságoknak nincsen érzékük az ilyesmi iránt és nem érdekli őket az, hogy az árva motoros nem a saját jószántából tántorog az út egyik oldaláról a másikra.

Hárman hajóztunk ki Bombayban, hogy néhány hónapban át mint az országutak csavargói éljük a cigányok szabad életét. Itt van elsősorban Chatter Kapur, fiatal hindu diák, aki a lahorei egyetem hallgatója. Egyik őse angol volt, így egyesül benne a hindu passzivitás az angol kalandvágygal. Ájtatos hindu mamája — aki cseppet sem lelkesedett útkért — sokszor hajtogatta: Chatterlet fogja rotáni az a szőke keresztény.

Az a szőke keresztény: jómagam vagyok, pillanatnyilag Ázsia rejtelmének lelkes vadászja. Hármasszövetségünk harmadik tagja a derék 250-es, S4 típusú sport Puch, melyet külön erre az útra adaptáltunk, így például akkora tartányt kapott, hogy 26 liter benzint fér bele, legalább 800 kilométert tudunk tehát megtenni üzemanyagfelvétel nélkül. Műszaki szempontból a gép teljesen széria, csupán a 13-as motorlánckerék helyett szereltem 12 fogú, a gép így lassúbb, de a kisebb áttétel következtében nagyobb a húzóképesége. Ázsiában — mint kitűnik — ugyanis nem a sebesség fontos, hanem az erő. Erő pedig van ebben a kis motorban. Amiből sohasem lehet elég, mert hiszen szóciumom mellett még kerek 80 kilónyi terhet pakolunk fel és a tartány felett levő koffertben még fró-gép számára is kellett helyet csinálni.

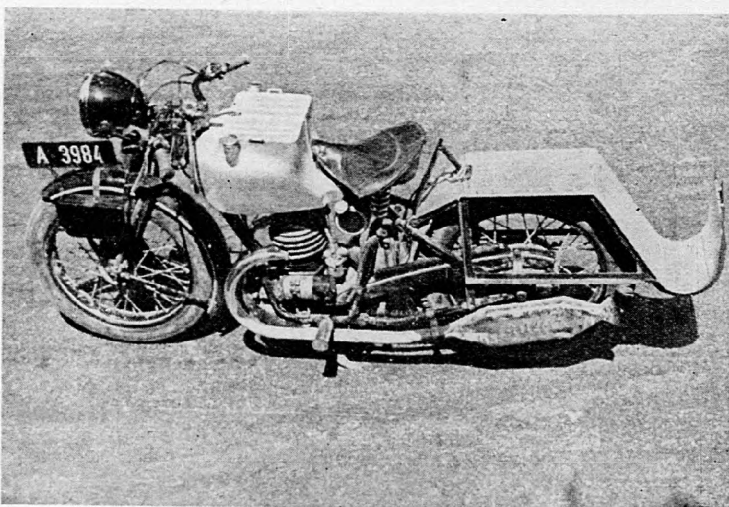
A Western India Automobile Association tisztviselője, akinél Bombayban jelentkeztünk, fejcsóválva vizsgáلتa hármasunkat.

— Természetesen megpróbálhatják — mondta — és eljuthatnak Delhibe. Talán. De éppen most a monszun járja. Az utakon helyenként félméteres a víz, a folyók hordalékfákat raknak keresztbe az utakon, a vihar sziklákat görget az útjukba. De hát ha nagyon akarják, hát megpróbálhatják. En mindenestre határozottan lebeszéltem az urakat.

Ami azt illeti, túlságosan biztatónk nem látszott az ügy. És úgy döntöttünk, hogy próbátra indulunk Poona-ba. Ez a város 250 kilométerre fekszik Bombaytól és nemcsak egyeteméről híres, hanem arról is, hogy éjjel egy-két órára annyira csökken ott a hőség, hogy az ember nem izzad, ha járattja szorgalmasan a ventilátort.

A Poona-ba vezető út első szakasza a tengerparton vezet. Jobbra-balra oldal palmák, melyeket a monszun orkánja úgy hajlítgat, mintha nádszálak volnának. Közben szinte percenként vízuhatagokat seper a szél az aszfaltra. A csukott autók természetesen a legnagyobb lelkinyugalommal haladnak ebben a keserűen sós vizesében. Nekünk már nehezebb a helyzetünk. Teljes gázzal igyekszünk átvergni a veszélyes zónákat és amikor azt hisszük, hogy megúsztuk a bajt, akkor szakad a nyakunkba a végzet. Néhányszáz liter sós víz seper át rajtunk pestöl és olyan vizesen hagyjuk el Bombayt, mint valami ázott úszkár.

Hamarosan rájöttünk, hogy Indiában nem lehet a nedvesség ellen védekezni és a legjobb feladni a küzdelmet. Az ember vígan halad a rettenetes forróságban, consztszáraz az út. Néhány kis felhőske vitorlázik szendén az égen, örvendünk a szép időnek. És még ki sem mondjuk azt, hogy milyen szép az idő, már kitér a felhőszakadás. Az embernek ideje sincsen ahhoz, hogy felvegye a gumikabátját, máris bõrig ázik. A felhőszakadás után az ember rájön, hogy ravaszággal segíthet magán, nem veszi le a kabátot, mert hiszen percek múltán ismét jöhet az áldás. Csakhogy néhány perc múlva az ember éppen olyan vizes lesz, mintha

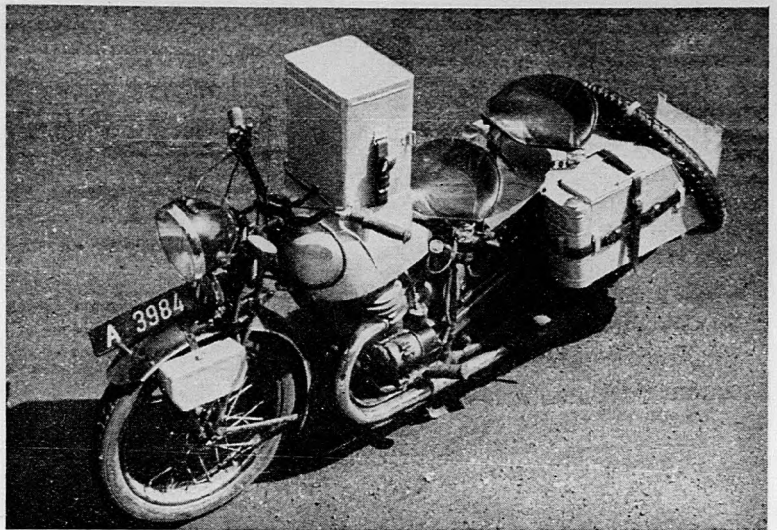


Bemutatjuk Herbert Tichy hű 250-es S4 típusú Puchját: ázsiai kiadásban. A hátsó csomagtartó úgy van megoldva, hogy a csomagokat tépére alatt lehet lekapeszolni.

tuss alá állt volna, úszik az izzadságban. Annyi hasznunk azonban mindenestre van, hogy szabadon választhatunk az ég és a saját nedvességünk között. Csak éppen szárazon nem maradhatunk...

Kínlódvá kapaszkodik gépünk a 500 méter magas fennsíkra vezető meredek és kegyetlen úton Poona felé. Kissé enyhül a hőség, ritkábban zuhog, kezdjük magunkat kissé emberebbül érezni. Furcsa és ütökzatos teremtményekkel találkozunk az úton, fakirokkal, akik hamuvai kenik be magukat és majdnem egészen pucérok. A fakirok sötét pillantásokkal kísérik útunkat, egyébként veszélytelenek — az indiai tehenekhez képest. A teheneket Indiában tudvalevőleg szentként tisztelik, mindenki eteti, becézi, kényezteti őket. Ugylátszik, hogy a tehenek maguk is hisznek a saját szentséges mivoltukban, ennek tudható be, hogy az indiai tehenek határozottan szemtelenebbek az otthoniaknál. Szinte le sem lehet írni azt a lekicsinylően és kihívóan pimasz ábrázatot, amivel szembenéznek az emberrel, miután tíz percig harsogott a duda. Az egyetlen segítség ösztöneikkel szemben a jól irányzott oldalbarágás, a derék tehenek az eftaja szentségtörésre megsértődnek és eloldalognak. A pásztorok nem is hederítenek az istentelenségre, egészen biztosan meg vannak győződve, hogy a legközelebbi reinkarnációban lelkek majd valami tarka tehén bőrébe fog vándorolni és ezt a tarka tehenet a gazdája majd naponta jól elagyabugálja.

Az Európában oly nagy hírnévnek örvendő Poona-i női egyetem határozott csalódást kellett. Vagy hatvan fiatal leányt zsúfoltak össze legfeljebb



Tichy gépe teljesen menetkész. A tartanyon levő ládában még írógép is van. A pótülés alatt kétoldalt csomagok és pót benzintartály talál elhelyezést és még az első kerék mellett is van kis koffer.

indiai értelemben véve kényelmes otthonba, ahol a mi középiskolai anyagunkkal egyenértékű tudományt tömik a fejükbe. Amellett sportolnak, tennisznek és tornásznak. Európai szemmel nézve, kicsinyes és jelentéktelen a Poona-i női egyetem, indiai szempontból azonban szinte forradalmi jelentőséggel bír és nagy szerepe van a hindu nő emancipációjának kivívásában.

Néhány napot töltöttünk csak Poona-ban és szombaton indultunk ismét vissza Bombayba. És mivel a weekend

Indiában is szombaton kezdődik és vasárnap estig tart, hát csak természetes, hogy az eső is szombaton délben eredt el és zuhogott vasárnap estig. A szótarban sajnos hiányzik az a szó, melylyel az indiai esőt jellemezni lehetne. Egyáltalában nem eső, de nem is felhőszakadás, inkább égi áradat. A víz akkora tömegekben zúdult alá, hogy — éjszaka haladtunk — a fényszóró alig másfél méterre világította meg a terepet, az út vágató folyamává vált és ahová csak láttunk: víz és víz mindenütt. (Folytatjuk.)



ÚJABB VILÁGSIKER!

NEMZETKÖZI HATNAPOS TRIALON KÉT HOLLAND AMATŐR VERSENYZŐ

PUCH S4 GÉPEN KÉT ARANYÉRMET NYERT

HÖHENSTRASSENFAHRT 1937.

A. WAGNER **PUCH GÉPEN**

A MOTORKERÉKPÁROK

ABSZOLUT GYŐZTESE

HIREK

Erdekes, jelentőségeltjes cégbejegyzésről számol be a német sajtó. A „német kiskocsik előkészítő társulat” félmillió márká alap-tókével alakult meg, ügyvezető dr. Porsche, a „Volkswagen-konstruktör” és Werlin igazgató, aki tudvalegleg egykor a budapesti Puch-képviselőt képviselőjében működött, ma a Daimler-Benz konzern igazgatója.

Az elmúlt évben 40.000 dieselmotoros autóból gyártottak a világon, mely kvantum felét Németország, harmadát Anglia állította elő.

Németországban is dühöng a feltalálási láz. Az elmúlt 60 évben kerek 21.000 autótalonat-készítőt találmányt szabadalmaztattak és negyven énnyi találmány szabadalmaztatását utasították vissza a szabadalmi bíróságok.

A párisi taxisofőrök önvédelmi okból tesztelték fegyverviselési engedélyért folytatást.

Az osztrák rendőrség felszólította a hölgyvezetőket, hogy szűk szoknyában és magas-sarkú cipőben ne üljenek a volánhoz, mert a baleseti statisztikák értelmében az ilyen öltözködés károsan befolyásolja a vezetés biztonságát.

London városa mindazokat az ürvezetőket és sofőröket, akiknek jogositványa legalább tíz esztendő és közlekedési balesetből kifolyólag még büntetve nem voltak, aranyéremmel tünteti ki.

Az angol kormány a kerékpárosok számára vezetői jogositvány bevezetését tervezi. Ezen jogositványok díját kerékpárutak építésére fordítanák.

Olaszországban, legalább egyelőre, a faszéngenerátor üzem — megbukott! Hiába részesíti az állam messzemenő adókedvezményben a faszéngenerátor üzemű teherautókat és automobilokat, számuk sehogy

sem akar emelkedni. Ok: a faszéngenerátor nem kielégítő teljesítmény.

Stuck (Auto-Union) a Turbie hegyi versenyen aratott győzelmével végleg megnyerte a verseny értékes vándordíját, melynek elnyerése háromszori győzelemhez volt kötvé. Stuck a 6 km-es hegyipályán 3:31 mp-es rekordot állított fel. Igen jól szerepelt a legkisebb kocsikategóriában régi ismerősünk, Baumer, aki Austinját 4:01.3 mp-es remek idővel vite célba.

Az amerikai motorkerékpár-gyárak eladásai 31 százalékkal emelkedtek.

Az USA jövőre teljesen európai mintára állítja át autóverseny-sportját és ennek megfelelően már az indianapolisi GP is az új európai GP-formula (kompresszor nélkül) max. 4900 km., kompresszorral pedig max. 3000 km. hengerűrtartalom) szerint kerül megrendezésre.

Campbell kapitány a közeli napokban megrohmozza az amerikai Gar Wood abszolút sebességi motorosának világrekordját. Campbell rekordisérteit a Lago Maggiore tükren dhajtja lefolytatni saját elgondolásai szerint épült hajójával, a „Bluebird”-el, melynek számára Locarnóban külön hangárt építettek.

Pigorini †. Súlyos veszteség érte az olasz motorsportot Pigorini, a jeles Guzzi-versenyző halálával, aki a római GP-n bukott és a helyszínen belehalt sérüléseibe. Pigorini a néhány hét előtt Bernben megnyert zett Európa GP 500-as kategóriájában az angol Norton menők, Guthrie és Frith mögött a 3-ik helyen végzett és mint ilyen, a verseny legeredményesebb kontinentális szereplője volt.

Erdekes pillantást nyerhetünk a fegyverkezés költségeibe a következő híreskből. Az USA 354 darab „Wright Cyclone” repülőgépmotort rendelt, darabonként 9000 dollár árban. A motorok a már megrendelt 177 darab kétmotoros Douglas bombavető számára készülnek, melyek ára több mint 11½ millió dollár!

A „Detroit Free Press” híradása szerint a Ford-gyárban 86.889 munkás áll 90 centes órabérral — több mint 7 dollár napibér! — alkalmazásban. A 75 centes órabériminimot csak 5598 munkás kapja, míg az 1 dolláros maximumot 5431 munkás élvezi. Természetesen 5 napos, 40 óras munkahétről van szó.

A KAC rókavadászata

A Kispesti AC motorosai minap rendezték meg motorkerékpáros „rókavadász” versenyüket, melyben a „róka” szerepét vállaló oldalokocsis motorkerékpáros a versenyzők előtt három órával indult el titkos célja felé. A „róka” által színes festékekkel, szerpennel és konfettivel jelzett úton át elsőnek Hambach László (Puch) csípte el a ravaszdit, majd Steinbock Imre (Velocette) és Martinek István (Gilera) akadt még rá a róka pilícsabai búvóhelyére. A versenynek mindössze három befutója volt, a „róka” Budapest, Budakeszi, Zsáméck, Szomor, Bajna, Sárísp, Máriahalom és Tinnye községeken át vette útját a starttól 95 km-re eső pilícsabai „odujába”.

Délafrükában több az autótulajdonos, mint az — adófizető! Fokvárosban minden jövedelmi adó fizetésére kötelezett polgárra 3.5. Rouxvilleben 4.2 személyautó esik.

Az amerikai Nash-gyár kívánságra biztonsági üvegből készült tetővel szállítja limuzinjait.

Francia technikusok a Mont-Blanc alatt építendő 12 km-es autólágút gondolatával foglalkoznak. (A Simplon-alágút hossza 19. a Gotthárdé 15 km.)

A francia Hispano-Suiza-gyár bejelenteti, hogy az új szociális terhek annyira megdrágították minőségi munkára alapított autógyártásukat, hogy az automobilgyártásról kénytelenek végkép lemondani. Tekintettel a gyár minőségi motorgyártására, a francia állam most társként lépett be a vállalkozásba, hogy a hadicélok szempontjából fontos repülőgép-motorosztály fenntartását akár ráhuzás árán is biztosítsa.

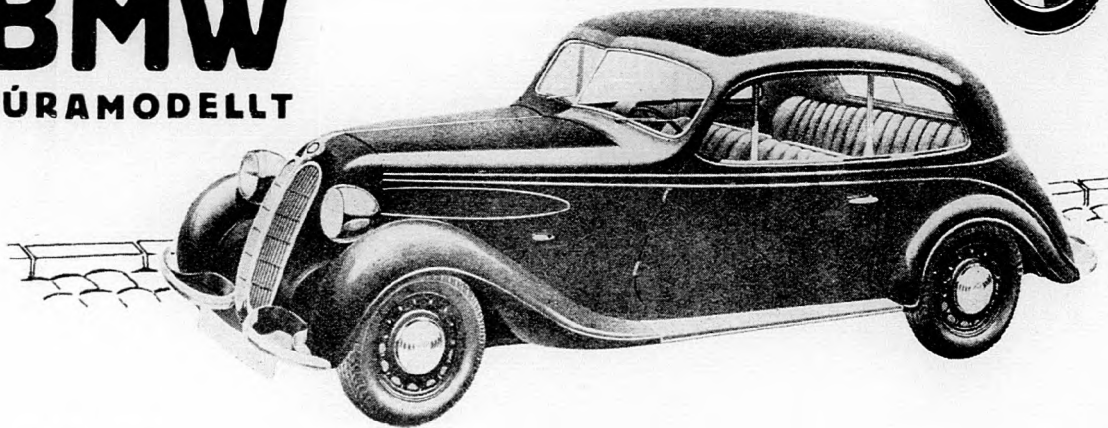
Az új Alfa-Romeo versenykocsik állítólag már az augusztus 22-i svájci GP-ben start-hoz állanak Bernben.

SOKAN VÁRTAK ERRE A KOCSIRA!...

Jöjjön tekintse meg az új 45 HP

BMW

TÚRAMODELLT



A KÉPVISELET ÚJ ÜZLETHÁZÁBAN:

MAJLÁTH

BUDAPEST, VI., LEHEL-UTCA 2. TEL.: 298-366, 298-398

VÉGRE BRAUCHITSCH IS...!

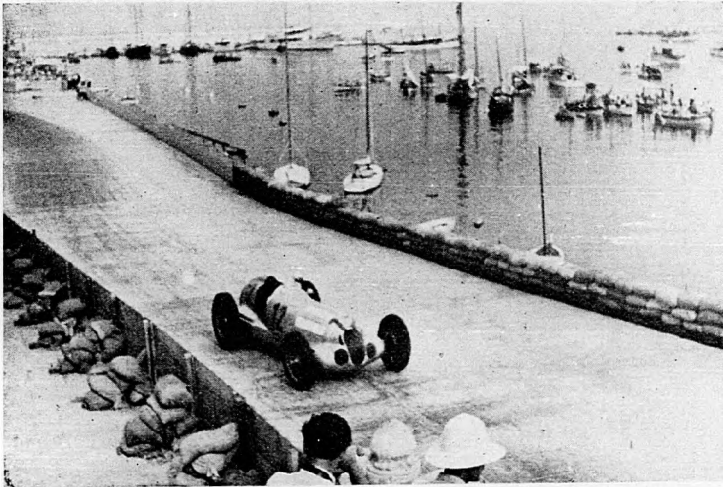
A monakói GRAND PRIX-t hatalmas küzdelem után az utóbbi évek legpechesebb versenyzője, BRAUCHITSCH nyerte meg

Brauchitsch! Ki ne hallott volna már erről a szimpatikus megjelenésű fiatal német versenyzőről, aki mindig ott rohogott a GP-csatakélcsoportjában, küzdött mint az oroszán, de amíg honfitársainak, Rosemeyernek, Stucknak, Caracciolának és utóbb Langnak, a szegény kis Deliusnak, sőt az alig esztendőös „utánpótlás” Hassanak is kijutott a német győzelmi szériákból, addig Brauchitsch-hoz mostoha maradt a sors. Évekkel ezelőtt, mikor még a modern német versenykocsik nem

vid kocsit kívánó kanyargós, szűk pálya. A 19-ik körben „Bernd” elszámitja magát, kocsija az egyik fordulóban megpördül, kifarol a pályáról és annyira megsérül, hogy az AU-krekké kénytelen kiállni. De „Bernd” csak 20 körön át nézi a versenyt, a 40-ik körben már Stuck kocsijában ül! A 46-ik körben Brauchitsch veszi át a tankoló Caracciolától a kommandót, de „Karaccs” nem hagyja magát: 107.492 km-es átlaggal új körrekordot fut és a 60-ik körben ismét Brauchitsch



A monakói G. P.-útvonal egyik tipikus részlete.



A monakói GP-pálya festői részlete: Kautz nem a kecses vitorlásokat nézi, hanem defektust javít Mercedes-Benz torpedóján.

léteztek, aratta Brauchitsch az Avuson áramvonalba burkoltt, kompresszoros Mercedes masztodonjával utolsó, legendás győzelmét az akkor Alfa-Romeo vezető Caracciola ellen. Azóta csak a küzdelemből jutott ki a része, a rakolásból, míg az ünneplést másoknak kellett átengednie. Két év előtt a nürburgringi német GP-n már biztos győztesként nyargalt a cél felé, mikor kilométerekkel a cél előtt cafatokra szakadt gumija miatt ismét elesett a mármár biztosnak látszó győzelemtől... Brauchitschot joggal nevezték a legpechesebb autóversenyzőnek... Rászolgált. Talán most megtört a jég!

*

Pokoli hőségben startolt a mezőny, az útvonal mentén meredező sziklafalakat százezres közönség lepte el. Start után nyomban Caracciola és Brauchitsch futnak az élen, nyomukban Rosemeyer, majd a fiatal Kautz, Stuck, Hasse, Zehender, szóval a német falanx, utána a többiek. A második körben Hasse kiáll, kocsija megfordult, miközben vállá megsérült. A 80 körös, 318 km-es verseny 10-ik körében az élvonalon „Karaccs” 8 mp-cel fekszik Rosemeyer előtt, a hosszú Auto-Union torpedókat erősen meghendikeppell a rő-

orra elé nyomull! „Karaccs” öröme azonban nem tart sokáig, hűtővizet

kell pótolnia és Brauchitsch most már verhetetlen marad!

Az indulók sorában ott volt Hartmann is, akit azonban üldözött a balszerencse. Hasse bukása miatt kollidált annak kocsijával, de tovább ment és a 8-ik helyet foglalta el. Az 50. körben, tankolás után, a 2.3-es Maserati motorja nem akart beindulni és mivel a szabályok értelmében a kocsit nem volt szabad megtölteni — Hartmann kiállt.

A verseny eredményei a következők:

1. Brauchitsch (MB) 3:07:23.9 mp., átlaga 101.815 km.
2. Caracciola (MB) 3:08:48.2 mp.
3. Kautz (MB) két körrel.
4. Stuck-Rosemeyer (AU) három körrel.
5. Zehender (MB) három körrel.
7. Sommer (Alfa) öt körrel.
8. Ruesch (Alfa) nyolc körrel.
9. Pintacuda (Alfa) 13 körrel.

A verseny öt első helyezettje Bosch gyertyákkal, Continental gumival és Bosch gyújtással érte el sikerét.



Hartmann László (2.3 Maserati) a Monaco G. P. startjánál

Mi ujság, Hébli úr?

Az őszi versenyszezon előkészületei javában folynak már. A KMAC az osztrák autókлубbal karöltve rendezti meg szeptember 9-én 1000 km-es Balaton-Bodensee megbízhatósági versenyét. A Balatonföldváról startoló versenyzők magyar területen egy három kilométeres repülőstartos sík, a Katschbergen pedig egy 5 km-es állóstartos hegyversenyt futnak. Az autók sport és túrakocsi jellegre, illetve hengerűrtartalomra való tekintet nélkül, egyetlen kategóriában indulnak, a számukra előírt átlag 49–50 km között lesz, míg a 250 km-en aluli és felüli szülőkategóriák átlaga 48–52, a 600 km-en aluli és felüli oldalkocsis gépek átlaga pedig 46–50 km között lesz. Nevezési határidő augusztus 24. nevezni a KMAC-nál lehet (Apponyi tér 1).

— Időrendben a KMAC szeptember 19-i nemzetközi körversenye következik sorra Kecskeméten, mely autók, motorkerékpárok részére a város belterületi útvonálán kerül lefutásra. A versenyre olasz, német és osztrák menők helyezték kilátásba részvételüket, magyar részről az élgárda élén Hartmann, a Feste-tics fivérek és Delmár startjával számolnak.

— Következnek október 17-én a Frontharesok II. Dobogókői hegyversenye, mely a magyar autó és motorkerékpár bajnokság pontszerző versenye. A verseny távja 7 km, mely az ország egyik legszebb vidékén vezet keresztül. A start és cél közötti magasságkülönbség 350 méter. A verseny útvonala közel van Budapesthez, így Pomázon, mint Vörösváron át könnyen megközelíthető. A versenyre az útteket jókarba hozzák. A Frontharesok a dobogókői hegyversenyt a régi, híres svábhgyi versenyek utód-



Helyezigazítás. Lukavez Ferenc, a Balatoni Futárverseny 250-es kategóriájának büntetőpont nélküli győztesének S4 típusú Puch-gépe Continental-pneumatikkal volt felszerelve.

jául szeretnék kifejleszteni, hogy a halódó magyar motorsportot életre keltsék, előbbre vigyék.

— *Más hírek?*

— Akadnak. Így Pápai István, a régi idők eredményes versenyzője és TT győztese egy 250-es Zündapp nyergében ismét részt fog venni a megbízhatósági versenyeken. Aprópo versenyzés! Mlinko Zsigmond Zündapp gépével biztos indulója a Balaton-Bodensee versenynek!

— *Autótérkép?*

— Örsényi János autótérkép sorozatából a minap jelent meg az első lap, mely 1:200.000 léptékben az 1-es számú Budapest—Wien útvonál és környéke autótérképét tárja a túrázók elé. Az elsőrangú kiállítású térkép ügyes kilométrizálást, magyar, német és angol nyelven rövid útvonalismertetést (Wien, Köpöcsény, Magyaróvár, Moson, Győr, Komárom, Tóváros és Budapest helységtérképeit is közli). A térkép ára 1 Pengő.

— *Túrahírek?*

— Eber István szóló K 500 Zündapp gépével, Esztorozságot megjárva, 5000 km-es túrát abszolvált. Mint mondja, gépéhez csak a benzintöltéskor nuult bozzá — azt is ritkán... Más, Pietro Lazzari 250-es Zündappjával kétszemélyes Grossglockner túrát bonyolított le egyetlen gumidefekttel. Ismét más, Rütterschmidt Endre a tavalyi kezdők versenyének győztese nagysikerű osztrák, német, olasz túrát bonyolított le Zündapp KS 500 gépével — hibapontmentesen!

— *Egyik előfizetők címét kér, ahol alkatrészeket csináltathatna négyéves Indianjába, magának, Hébli úr, biztosan van címe.*

— A legjobb tanácsom: ifj. Seifried Hugó cég az Indian motorok képviselője. A derék Indian nem érdemli meg, hogy silány utánzattal pótolják kopott részeit. Legjobb az eredeti alkatrész. A képviselő címe: VI., Forgács uca 10–14. Még csak annyit, a képviselőnek nagy szerviz üzeme van.

— *Köszönöm, Hébli úr, de most mondja el, milyen határozatot hozott a BMYC a legutóbbi sportbizottsági ülésén.*

— Szívesen. Ime. A Balatoni Sporthét keretében rendezendő motorsónakverseny elmarad, helyette

* Műhelyben és irodában teljesen perfekt, érettségizett fiatalember nagy üzemi gyakorlattal elhelyezkedne. „Szervisz” jeligére a kiadóhivatalban.

Marelli Lucas

vezérképviselő

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

TÓTH ÉS STERN

autóelektromos világítás és gyújtásberendezések precíziós üzeme

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

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

Motorkerékpárok javítását
jókarban tartását, átalakítását megbízhatóan, legolcsóbban végzi
STEIN ÁRMIN, VIII., Tavaszmező-utca 24

Geacetsin

a legújabb világrekordok karburátorja

VEZÉRKÉPVISELET:
M. A. K.
MOTOR- ÉS
AUTÓKELLÉK RT.
Budapest, Jókai-utca 11
Telefon: 126-834

RENDELJE MEG

PROSPEKTUSÁT, VAGY AZ
ÜZLETÉBEN SZÜKSÉGES
BÁRMELY KERESKEDELMI

nyomtatványát

AZ

ÁLTALÁNOS NYOMDA
KÖNYV- ÉS LAPKIADÓ
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG-NAL

BUDAPEST, VI., NAGYMEZŐ-UTCA 3
TELEFONSZÁM: *124-299

KILOMÉTERJELZŐK

sebességmérők, autórak javító műhelye
TELEFON: **Schvarcz Testvérek**
1-296-24 szakorvosok, Budapest, VI.,
Podmaniczky ucca 59. sz.

Kilométerjelzők,

autóműszerek

javitása

STERN RICHÁRD
Lehel ucca 10a.

TELEFON: 2-921-25

KESJÁR JÁNOS

zománczó és duccozó
c/mfestő, reklámtervező, mázoló

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

Koenig

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

Megjötték az új **200-as**

MÉRAY-PUCH GÉPEK

megrendezi szeptember 6-án a
szentendrei sziget körüli versenyt.
Indulás és cél a BMYC állomás-
hajójánál lesz.

— *Mi hír a Bárdi cégnél?*

— Rengeteg bámulójuk van az új
Citroen modelleknek, melyek már
megerkeztek a céghez. A francia
Citroen autógyár tudvalevőleg az
elmúlt évben a francia állam tulaj-
donába ment át. A francia állam
társul véve magához a világhírű
Michelin pneumatik gyárat, e két
hatalmas faktor karöltve, valóban
oly elsőrangú új géptípusokat ho-
zott forgalomba, amelyek a mostani
világkiállításon általános és
méltányos feltűnést keltettek. Ezen
géptípusok nemcsak kis üzemből-
ségeük, tehát rendkívüli gazdasá-
gosságuknál fogva, nemcsak igen
kecses formájuk, tetszetős külse-
jük, szolid kivitelük folytán örven-
denek általános kedveltségnek, de
főként azon tulajdonságuknál fog-
va, mellyel úgyszólván egyedül-
állóak, hogy a legnagyobb férohely-
lyel rendelkeznek, tehát minden
célra kiválóan alkalmasak, a leg-
több kényelmet biztosító gépkocsik.

— *És mi hír a Bárdi cég másik
képviseleti márkája körül?*

— Az 1937—38 típusú Hansa-
gépkocsik előnyei u. m. hosszú al-
vázuk, kitűnő súlyelosztásuk, zse-
niálisan megépített első tengelyeik
révén, kitűnő fekvésük, abszolút
üzembiztosak és erősök, sáros uta-
kon is biztosan veszik a legvesze-
delmesebb kanyarokat is. Mindezen
tulajdonságok, a súlytalan nagy-
teljesítményű motor, a létező leg-
jobb hidraulikus fékek, a tökéletes
szerkezet predestinálják ezen gép-
kocsikat a rossz magyar utakra.
amiről a Hansa-tulajdonosok szá-
mos elismerőlevele is tanuskodik.

— *Más híre nincs?*

— Dehogyan nincs! Itt van pél-
dál a Hatnapos Trial nagy Metz-
ler sikere! A német résztvevőknek
több mint a fele Metzler gumini
aratta sikerét, köztük a német
nemzeti csapat, mindkét ezüstváza
team és a 11 klubcsapat közül 8
team! Az 51 német aranyérmes ver-
senyző közül 28-an Metzler gumini
győztek!

— Viszont olvasásra szeptember
1-én!

Felelős szerkesztő és kiadó:
KRAMER JENŐ

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

Mégis új!

Mégis magyar!

K.M.B.

Az igazi magyar motorkerékpár Saját
motorral. Négy sebességgel. Kézi- és
lábkapcsolással **1250** — P. BOSCH
villanyberendezéssel Akkumulátor
gyújtással **1450** — P. Használtakat
magas áron becserelelünk.
Speciális külföldi min áju motorkeré-
páralkatrészgyártó üzemünkben bár-
milyen alkatrészek raktárról félárban
Precíziós gépeinkkel hengerek közös-
rűlése P 3.80-tól. Duzgatyuk készítése
P 3.50. Generáljavítások legolcsóbban.

Postai megrendelések azon-
nali leggodosabb ellátására.

MOTORKÖZPONT

Vörösmarty-utca 45, KISS

Kérje postán díjmentes
a k a t r ész árjegyzékünket.

MIELŐTT

MOTORKERÉKPÁR- ALKATRÉSZT vesz

saját érdekében nézze meg

HASZNÁLT ALKAT- RÉSZRAKTÁRAMAT REICHFELD GÉZA

V., VISEGRÁDI UTCA 11/a.

Uj telefonszám: 127-906
NAGY VÁLASZTÉK HASZNÁLT MOTOROKBAN



Szavatolt vizmentes

BILGERI

motorcsizma, golyóerő-
varrás, „Waterproof” bőrből

Hátréti motoros félcipő,
golyóerő varrott, zsíros bagaró
bőr, végig bőrrrel bélelve

Spor- és uccai cipőkülönleges-
segek olcsó árban!

„TURÁN” SPORTCIPŐÜZEM

PODMANICZKY-UTCA 49. Telefon: 122-353.

ifj. TERNÓCZKY JÁNOS

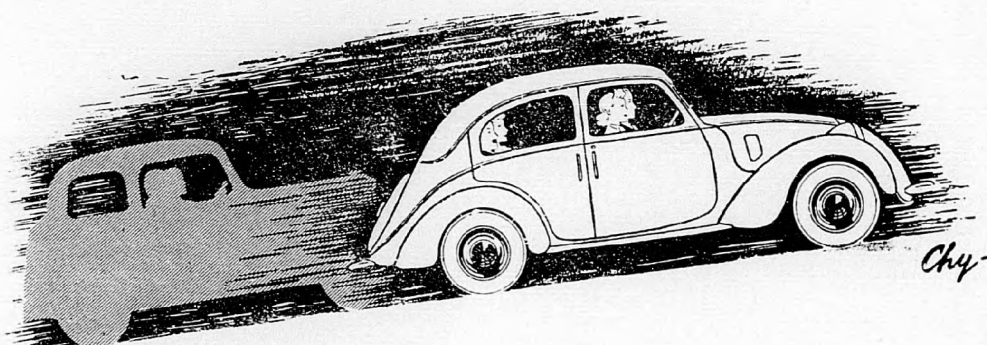
„A címre kérem ügyelni!”

MOTOROLA
LARDOLINE
RICIT

FIAT

Itt az új

BALILLA
1100...



FELÜLMÚLJA AZ EDDIGIT!

LENGŐTENGELY – FELÜLVEZÉRELT – 32 HP
– 105 KM – 9 LITER. 2 PÓTKERÉKKEL 5400 P

Központ, Service és eladás:

VI., ARÉNA-ÚT 61. TELEFON: 298-820

Mintaterem:

IV., VÁCI-UTCA 1. TELEFON: 182-848