

ÁRA 40 FILL.

H 17. 312

VILÁGOS
14. SZÁM
1936. szept. 1.

AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉLDÁNYSZÁMÚ MAGYAR
MOTORSPORTLAP



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



Magyary Kossa ugyancsak kivágta a rezet az FTC
450 km.-es futárversenyén. Oldalkocsival szerelt 250
km.-es Puch gépével 60-as átlaggal abszolválta a
nehéz utvonalaú versenyt.



ignis
T E R T A
CSILLÁMSZIGETELÉSŰ
GYUJTÓGYERTYA



**Zündapp-ban
egyesülnek az előnyök**

**legjobb
legszebb
legolcsóbb**

Vezérképviselet:

Pajor Imre, Jókai-utca 28

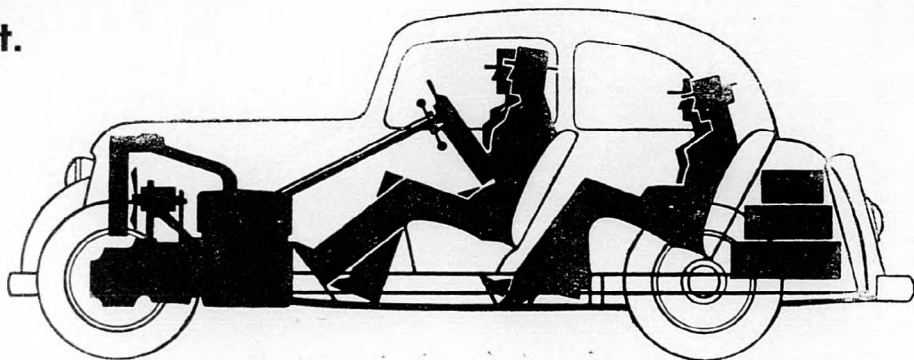
Az igényes közönség döntött:

ADLER

JUNIOR-TRUMPF 1 lit.

TRUMPF 1'7 lit.

Négyen utaznak kényelmesen kofferekkel a kocsi-
ban. Sokat gondolkoztak és sok
kocsit néztek meg, mielőtt
Adlerre esett a választásuk.
Más kocsi mellett nem is
dönthettek volna, hiszen az
Adler utolérhetetlen
gazdaságosságot, üzem-
biztonságot, kényel-
met és elevenséget biztosít.



VEZÉRKÉPVISELET:

MÉRAY RT

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

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

ELŐFIZETÉSI ÁRA EGY ÉVRE 6 PENGÓ
KÜLFÖLDRE 10 PENGÓ.CSAK EGÉSZ ÉVES ELŐFIZETÉSEKET
FOGADUNK EL

AutóMotor

AZ EGYETLEN FÜGGETLEN
MAGYAR MOTORSPORTLAPKIADJA AZ
"AUTO-MOTOR" LAPKIADÓ VÁLLALATSZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL:
BUDAPEST, V., TÁTRA UTCA 4. SZÁMHIVATALOS ÓRA: 9-1-IG
TELEFON: AUT. 1-224-07 és 1-171-68Postatakarékpénztári csekk számla szám: 48.435
Folyószámla: Angol-Magyar Bank

VIII. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1936. SZEPTEMBER 1.

14. SZÁM

Előgyújtás

Végét járjuk hovatovább az ügyvezető idegenforgalmi szezonnak. Még néhány rövid hét és mulhatatlanul eltűnnek az óceánjárót majmóló autókár-zauruszok. A pompás idegen rendszámú autósodák, melyeket a mi adópolitikai svarszükszertárségekkel kiskocsú-kosztra szerényített szemünk talán még jobban megcsodálunk, mint a beléjük szorított fekete olaszokat és negyvenhatos-lábú szöke hollandi babákat, cücsöcipős svájci örömapákát és félreismerhetetlenül férfias székszipilt szerte-emanáló angol misszeket-missziszeket.

Már a Szentistván-napi lepénynyelésen is túl vagyunk, sőt végigszegenyeztük a citadellai túzijátékot is. Ezt az ürhatnám mágnézium-orgiát, melynek Emmerling úron, a szobánforgó túzijátékok készítőjén kívül csakis és kizárólag Kovács-házy tanácsnok úr örvend. A tanácsnok úr ugyanis közel rokon hófóká hajlandósággal viselte a fentemlített túzijátékgáros — készítményei iránt, és éppen ezért évről-évre eltántoríthatatlanul és lebeszélhetetlenül gyermeleg csökönnyösgéggel — játszik a tüzzel.

A bugaci csörkék már csak rövid ideig temetkeznek nyársony végzetű kényszerű tornászmataványaik után idegen gyomrok tragikus mélységeibe. A bugaci csikóslegény néhány hét múlva már nem viaszkozza olyan szívdöglesztőre a selemfényű bajcát, mely olyan mély eredményességgel szántott bőven vérső sebeket a folklorisztikus férfiaság szörzetbeli megnyilvánulásának ellentánnak csak nehezen hajlandó, az idegenként való forgolódás felelőtlenségének erős mákonyától amúgy is duplán mámorosult és a bajusz- emlékek bizsergező újrálmodásait titkos utipoggyászként messzi csudái tűzhelyek melegei felé szállító sokszoros családanyai szíveknek kellős középpontjába.

Még csak néhány hét és már nem folynak végtelen viták föltényes bukterek és norvég egészségügyi fótanácsosok között holmi kövezetvámok problémái körül.

Még csak néhány hét és az a bécsi vírszlágyáros már nem fog gyomorgöresöket kapni a méregtől, mert a Zsigmond-utca császárfürdői szakaszán fel akarja írni a rendőrzert, hogy jobbról előzőtt. Amikor pedig semmiféle jelzés nem adja közhírül ezt a közlekedési különlegességet.

Még csak néhány hét és a müncheni patikus nem fog mérgeiben hét félgrammos aszpirint bekebelezni azért, mert után jobbról előzőtt a Margithídon, megdorgálta őt a rendőr. Amikor pedig sehoh sincsen kiírva vagy jelezve, hogy ez tilos.

Még csak néhány hét és a brugesi szikvizbizományos nem fog dühében pezsenni azért, mert a pesti tiszta-kereszteléséknél nincsen jelzés és ha jóhiszeműen befordul, hát egyszerre három rendőr is vesz irányában repülőstartot.

Még csak néhány hét és a birminghemi metodista prédikátor nem fogja emlegetni az összes szenteket, amikor az orra előtt minden jelzés nélkül átúgja a villamos a Krisztina körúton vagy Podmanický-utcaiban.

Még csak néhány hét és a nápolyi adóvégrehajtó nem fog szeletekre szétmenni a méregtől, amikor éjszaka félháromkor csak úgy tud a méregdrága budai „kiskocsu-mából” szállására jutni, hogy útközben lizenkét lámpanélküli biciklis rendőr fagyaszolja meg gégejében az elfogyasztott borok gőzét.

Még csak néhány hét és a marsellei gramofontú nagykereskedőben nem hegyesednek adáz indulatokat, amikor az Andrássy-úton a Français karszallagos rendőr zamatos kiskunfélegyházi spanyolsággal arról tart neki előadást, hogy dudálni nem szabad. És képtelen azt megérteni, hogy miért nem jelszik az ilyen tilalmat.

Még csak néhány hét és a s'ockholmi tonháljüstölő nem füstöl a dühből, hogy a Tisza István-utca és Vilmos császárt keresztelés forgalmi iránymatató nyila miért akarja őt felkülldeni a szembenlévő ház második emeletére, amikor kis

tízlovos kocsiával még akkor sem jutna fel, ha történetesen az utcáról nyílna nevezett ház lépcsője.

Még csak néhány hét és a zürichi ugorkagyár cégvezetője nem zöldül el az indulattól, amikor hiábavalóan próbál behatolni az Oktogon-téri járdaszívet kerületés jelzés nélkül, de annál körülményesebb tudománybába.

Még csak néhány hét és a emigráns barcelonai egyetemi professzor nem jut szőhoz a csodálkozásból, amikor belekukul abba a problémába, hogy mikor kell és mikor nem kell megkerülni a rendőrt a keresztelésnél. És valami csodás találmányt sejt abban, hogy amikor az egyik keresztelésen délelőtt kötelező a kerületés, délután már nem az. Mert bár tanárunk történelemtudós, amnyi fantáziája még sincsen hogy ráhibázzék a titok nyíjára, mely nem más, minthogy: közben felváltották a rendőrt.

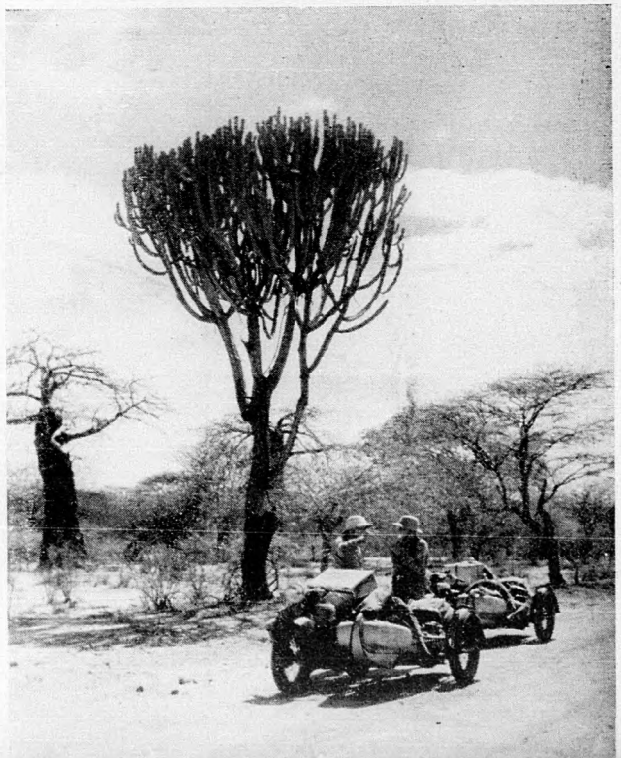
Még csak néhány hét és a török örökös nem fogja örökösen főzni a fejét azon, hogy a budapesti „Behajtani tilos” táblák nagyrésze miért kerül rendszerint olyan helyre, ahol a legnehezebb őket észrevenni.

Még néhány hét és a stuttgarti szólómotoros nem fog különféle indulatszokat puffogni, amikor a rendőr nagyharsányan kiparancsolja a Váci-utcaból annak ellenére, hogy ragályos betegségben nem szenved.

De nem folytatójuk, elég volt pontosan egy tucatra való budapesti-közlekedérendészeti-idegenforgalmi-atrakciót fel-találni.

Prédikálunk az idegenforgalom nagy jelentőségéről. Szimpompás brosürák százezreivel árasztjuk el a külföldet, felragyog a szemünk, ha idegent látunk, de hogy ezek elől az autós idegenek elől elsimítsuk a speciális magyar közlekedérendészeti göröngyöket — nem gondol arra egyetlen illetékes hatóság sem.

Még néhány hét és vége az idegenforgalmi szezonnak. Jön a hosszú tél. Üljenek végre össze azok, akiknek ilyen kérdésekben állvivalójuk van és üljenek addig, amíg meg nem oldoták ezeket a kérdéseket. De aztán nehogy Laticelt rakjanak maguk alá.



Camping paradicsom a Normafánál

Vígán purrog alattam a kis Sun-beam. A svábhegyi nagyszálló után leelőzők egy francia rendszámú poros Renaultot. Most veszem csak észre háromszögű sárga táblájáról, hogy „ö” is a „Camping-tábor” tagja. Amíg azonban a Renault egyszerűen beengedték a kötéllal és két parkórral súlyosbított Camping-paradicsomba, ott a Normafa mellett, addig én csak a bejáratig jutottam. A két cerberus lángpallós híján egy-egy vastag kampóval állt útam végcélja előtt.

— Már pedig ide kevés az úr igazolványa, — szól az egyik hivatalosa komolyságának teljes tudatában — ide külön engedély köll!

Első pillanatban elhatároztam, hogyha kell megmozgatom a legnagyobb protekcióimat. De aztán eszembe jutott, hogy nekem még ma délelőtt kell átlépnem ezt a büvös kaput, mert holnap már vendégeink felszedik sátorfájukat — a szó legnemesebb értelmében — és én üres noteszmal mehetek a Tátara-utca, a redakcióba...

Mivel a „szabál” „szabál”, rövid eszmecsere után megállapodtam a két válogatott kapussal, hogy a közeli vámpülből betelefonálok a KMAC-ba és a dróton érkező engedélyt Somló vámszakaszvezető veszi át és a kapunál majd ő fogja igazolni az üzenet, illetve az engedély validóságát. Ezek után érthető igazolással hívtam fel az Autóklubbot.

— Az ügyel foglalkozó Sátorú házon kívül van — hangzik a kellemetlen válasz — de kapcsolom Heller titkár urat. Fél perc mulva boldog tulajdonosa voltam a belépési engedélynek. Egész eredeti volt ez az engedély, nagy táská logott az oldalán és enyhén raccsolt. Jobban vigyáztam most Somló szakaszvezetőre, mint a japán úszók Csik Ferire. Most már büszkén fordultam be a szépen fellobogozott kapun, hiszen mögöttem ült az engedély...

A rangjától megittasodott parkőr most már barátságosabb hangon adta tudomásomra, hogy „tenap is itt járt egy német újságíró inajt Bécsből” és szép tempóban beszélni kezdett, mint akinek már nagy gyakorlata van az interjú adásban, de nagyott csodálkoztam, amikor minden válasz nélkül az egyik lombos fa felé indultam, amely alatt egy furdónadrágos férfi vad indián táncot lejtett. Odaérve látom, hogy ezt a koreográfiai műveletet a dús zöld lombok közül lehulló mester-séges hideg zuhany okozza.

— Un moment monsieur — mondom elfulladt hangon és gyorsan skicelem ezt az üdítő látványt. Csak most érek rá, hogy megfigyeljem ezt a titokzatos furdósobát. A vastag ágra akasztott vízszák, a zuhany rezervoárja, melyet egy spárga egészít ki, mely a „csapot” működteti. Alig ocsudok fel a meglepetésből már újabb esemény köti le a figyelmemet. Az egyik hatalmas limuzin még hatalmasabb nyitott csomagtartójánál egy hölgy szorgoskodik pizsamában — mert itt mindenki „könnyen” van öltözve, helye-

sebben vetkőzve. Közelebb érve látom ám, hogy a pizsamás hölgy a legszabályosabb konyhában főz. Igenis főzött, hogy mit azt nem tudtam megállapítani, az illata után gulyásnak tippeltem. Amott egy úr nagymosást végez, rosszalólag veszi tudomásul, hogy le akarom rajzolni. Két házzal, vagyha úgy tetszik két sátorral odább egy fiatal hölgy vasal az árnyatadó modern sátor terrasz alatt. A szomszédban egy angol szeladon az angol ábre tanítja a Latice-matracon heverő mademoisellel. Mindketten természetesen furdóruhában. És ennek az egész mozgalmas képnek a tengelyében a konyha áll. A kényelem már másodrendű kérdés. A nézelődés után megszólítom az egyik lengeruhás urat, mondjon el egyet-mást az Autó-Motor olvasóinak.

— Az Automobile Camping Club de France ezer tagot számol. A KMAC meghívására ebbe a csodásan gyönyörű országba. Ausztrián, Német és Olaszországon keresztül érkezünk meg... arra a mesetóra...

Nem jut eszébe a Balaton neve. Kiszegítem.

— Oui oui Balaton. Itt találkoztunk! — ugyanis mi nem otthonról jövünk. Sokan lementek a Hortobágyra, Mezőkövesdre — ezeket a neveket a KMAC Camping programjából olvassa. — Minden évben két-három hónapot töltünk így: kevés utazással és sok táborozással! Azt kérdezi, van-e Campingnak híve? Tavaly például 1300 személy campingelt Páris mellett, ez volt eddig a legnagyobb Camping.

— Mi a Camping?
— A legtalálébb, ha azt mondom, vissza a természethez egy csipetnyi kultúrával, kérem győződjön meg szavaimról — és máris belémkarolt a lyoni konzervatorium igazgatója, hogy megmutassa „kastélyának terméit”. Ne



haragudjon, de még nagy rendtelenség van! — szabadkozik.

Nehéz lenne betübe önteni mindazt, ami ebben a lakókocsiban látható volt. Tulzás nélkül felsorolhatnám egy konyhafelszerelés, sportárúüzlet árjegyzékét. Természetesen ide tartozik még az obligát két felcsapható fekvőhely, a tükör, szekrény, ventilátor, rádió és még nagyon sok minden, amit már nem tudtam feljegyezni. Mint később megtudtam, ez az 52 boldog ember a Normafa mellett, nem a frankmilliomosok közül került ki, mindegyik dolgozó ember, főleg intellektuel, kereskedő.

Irígykedő szívvel hagytam el ezt a szívet-lelket vidító sátorvárost.

— Jövöre újra találkozunk, maguknál minden olyan gyönyörű — mondta őszinte elragadtatással búcsúzásnál monsieur Eduard Monfort az ACCF alelnöke.

Hazafelé azon gondolkodtam, (mint nagy költőnk) de jó lenne, ha — jövöre már a Magyar Camping Club látná vendégül ezeket a kedves idegeneket!
— ergyé —

Sporthez, turához:

METZELER



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

Vezérképviselet:

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

Intimitások — a legszeccsziósabb GP kocsiról, az Auto-Unionról!

A nagy nemzetközi versenyeken szereplő és a nemzetközi Grand Prix formulának megfelelő versenygépek közül kétségtelenül az Auto-Union a legrendkívülőbb és legszeccsziósabb.

Két év előtt születtek az Auto-Union modellek. Apjuk Porsche doktor, a világhírű versenykocsi-konstruktőr, anyjuk, a német kormány hatalmas *szubvenciója*, mely állítólag több milliónyi márkára rugott. Az újszülött rövid néhány hónap alatt felcseperedett, betörtést csinált és ma versenyről-versenyre, Grand Prix-tól Grand Prix-re győzelmet arat.

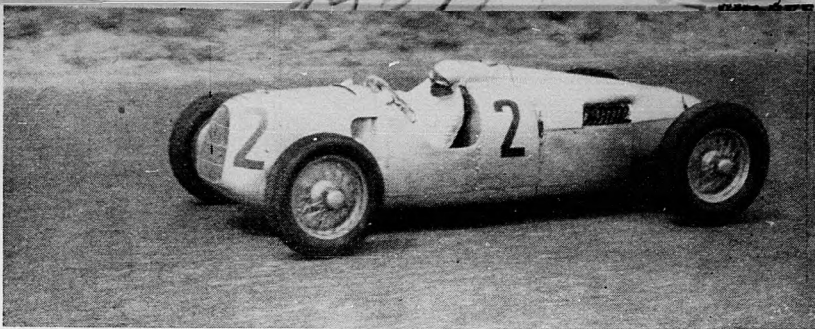
Amikor vagy három év előtt Porsche doktor megkapta a megbízást: tervezzen olyan versenykocsit, mellyel felül lehet szárnyalni minden eddigit — rögtön tisztában volt azzal, hogy felesleges és céltalan volna mélyebbre taposni az eddigi konstrukciók agyonjárt ösvényét. *Egészen újat, egészen forradalmi, egészen valóságimént produktált.* És — fején találta a szöveget.

Porsche doktor tisztában volt azzal, hogy mivel ultrasebességekkel kell számolnia, olyasmit kell tető alá hoznia, olyan gépet kell megteremtenie, mely aránylag könnyen kezelhető és a legfantasztikusabb sebességnél is *sziklaszilárd stabilitással* fekdűjék. Talán jobban megértjük a dolgot, ha arra gondolunk, hogy a GP-formulának megfelelő kocsi súlya maximálisan 750 kiló lehet: üzemanyag, hűtővíz és pneuk nélkül, tehát nem lehet nehezebb, mint amennyit a mai tipikus kiskocsi nyom. Ugyanakkor ennek a kocsinak olyan stabilnak kell lennie, hogy *300 kilométeren felüli sebességben is* életveszély nélkül legyen kezelhető.

Függetlenül rugózott kerekek és helyes súlyelosztás

A kitűnő német konstruktőr két irányban kereste és találta meg a problémát megoldását. Gondoskodnia kellett arról, hogy a hatalmas iramban vágatató pehelykönnyű versenykocsi ug-rálás és zökkenés nélkül bírja le a kisebb ütegyenlenségeket: tehát *független rugózással* oldotta meg mind a négy kereket. Hogy pedig a súlyelosztás minél tökéletesebb legyen, szakított minden hagyománnyal, *hátra* szerelte a motort és a vezetőt annyira *előre* költöztette, hogy annak lábai szinte elérik a kocsi orrát.

Az Auto-Union versenykocsi motorja tizenhat hengeres, *kettős V* sorban elhelyezve, a függőszelepek majdnem vízszintesen elrendezett rövid nyomórudakon át kapják vezérlésüket. A vezérműtengely legfelül közepén fekszik, szinte csodája ez a darab a mechanikának, mert hiszen nem kevesebb mint 32 szelepet kell nyitnia és zárnia. A legújabb típusú motor pontosan *hatliteres*, gyökeres súlymegtakarítással sikerült ugyanis annyit lefag-ragni, hogy a régi ötliteres motor helyébe hatliterest tudtak szerelni. Ez a kompresszoros hatliteres motor pedig



Az Auto Union vezetője szinte a kocsi orrában ül.

nem kevesebb mint kereken 400 *fék-lóerőt* teljesít!

A hűtő a megszokott helyen elől fekszik. Hogy azonban megtakarítsák a hűtő és a hátul fekvő motor közötti kettős csővezeték, a hűtővizet nem külön csövekben, hanem az erre célra különlegesen kiképzett *csőalvázon* át *circuláltatják!*

Egészen különleges lökhárítók fokozzák a stabilitást, a fékek hidraulikusak és ami a legérdekesebb: az első kerekek torziós rudakkal vannak kirugóztatva, hátul pedig kereszttrugókat találunk.

A vezető a kocsi orrában ül

A hűtő mögött közvetlenül az üzemanyag- és olajtartály talál helyet, a vezető háta mögött, közvetlenül a motor előtt tartalékirtartány vannak. A vezető így egészen elől ül, mondhatni, a kocsi orrában foglal helyet, ugyanakkor sokkal alacsonyabban ülhet, mint akármelyik más kocsiban, mert *ülés nincsen kardántengely*, mely az ülés tetszőleges süllyesztését akadályozná.

A karosszéria könnyűfém „csontváz”-ra támaszkodik, papírvékony alumínium lemez az egész, veszedelmesen hasonlít a repülőgép-technikában használatos megoldáshoz. A kerékbronzok könnyűfémből, a motor forgattyúháza szigorú titok pecsétjével pecsétjével zárt fémötvezetből készült. A hűtő teljes egészében kézimunka, csodálatos darab és minden tartozékával együtt *nem nyom többet 12 kilónál!* A pedálok, a kézifék és sebességváltó karja szinte játékszernek tűnik fel, a kézifék karja például annak ellenére, hogy duralumíniumból készült, nem vastagabb, mint a közönséges ceruza.

Miért nem gyors az Autó-Union a fordulóban?

A nagyon alacsony ülés és a kocsi hosszú „farka” miatt, bizony csodálkoztak a versenyzők, amikor először ültek bele Porsche doktor csodakonstrukciójába, nem tudták azzal az eleganciával és sebességgel belelendíteni a

kocsi farát a fordulóba, mint ahogyan ezt megszokták. Ugyanakkor azonban azok a versenyzők, akik motorkerékpárról szálltak át az Auto-Unionra abból a célból, hogy őket a gyár kipróbálja — nagyszerűen megállták a helyüket. A furcsa kocsi egészen újfajta vezetői technikát követelt, amit sokkal gyorsabban és tökéletesebben sajátított el az újonc, mint a sok vihart látott régi versenyző. Talán ez az oka annak, hogy például Rosemeyer, aki motorkerékpárról rándult át versenykocsira, versenyről-versenyre csépeli el régi rutinos versenytársait?

Mindazonáltal tény, hogy az Auto-Union versenykocsi *nem olyan mozgékony* erős fordulóban, mint például a Mercedes: amit különben a magyar Grand Prix versenyen is láthattunk. Viszont amíg az Auto-Union lassú a fordulóban, annál gyorsabb egyenesben, annál jobban löki ki a fordulóból és hosszú építésénél fogva, annál stabilabban fekszik a legészvesztőbb sebességben is. Caracciola, a híres Mercedes-Benz versenyző, állítólag baráti körben egyszerűen bevallotta, hogy stabilitás szempontjából a Mercedeseket nem lehet összehasonlítani az Auto-Unionokkal. Már pedig ki tudja ezt jobban megítélni, mint Caracciola. És ugyanakkor, amikor az Auto-Union GP-kocsi sorra nyeri versenyeket, a fiatal *Rosemeyer* sorra „viszi” a nagy Grand Prix-ket: *már készül az új Auto-Union*. Igaz, ez a modell nem országúti versenyésre készült, hanem az lesz a feladata, hogy megjavítsa *Malcolm Campbell* abszolút sebességi világrekordját. A „hiper-versenykocsi” műszaki adatairól még nem hallani semmit, csupán annyit tudni, hogy súlya az egy tonna körül lesz, tehát valószínű, hogy a mostani alváza kerül valamivel nagyobb, talán 7—8 literes, esetleg ennél is nagyobb motor. Ami *több mint 200 lóerő* pluszt jelent. Hat-száz lóerő pedig párosulva a könnyű súllyal, a tökéletes áramvonalazással és stabilitással elegendőnek látszik arra, hogy megközelítse az 500 kilométeres sebességet.

Licsájer János budapesti autórugógyártó és javítóüzeme

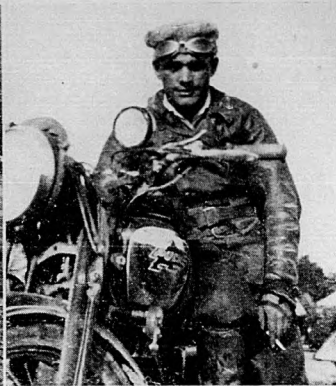
Specialista
az autórugók
gyártásában

Telefon:
1-463-51

Mindenféle gyárimányu kocsikhoz kész rugók raktáron

Budapest,
VIII. Thék
Endre u. 14.

Telefon:
1-463-51



Balról: Kovács Kálmán (Adler Trumpf) a Dobogókő egyik Festői fordulójában. — Középen: Lukavecz (Puch) nemcsak győzött, hanem nagyszerű időt is futott a hegyversenyen. — Jobbról: Komlóssy (BMW) „repszta”.

Le a Balatonhoz! — Fel a Dobogókőre!

Augusztus 16-án szép sikerrel rendezte meg az FTC balatoni futárversenyét, mely a magyar bajnokság harmadik pontszerző futama volt. Már a kora reggeli órákban mozgalmas élet uralkodott a Budaörsi-úti starthely környékén. Félhétkor vágtat neki az autós résztvevők a 450 km-es versenytávnak, mely Siófok, Keszthely, Balatonfüred, Veszprém és Tata érintésével vezetett Pilisszentkeresztre, ahonnan hegyverseny keretében futottak be a résztvevők a Dobogókői menedékháznál lévő célba. Az autók után startoltak a motorkerékpárosok. Különös érdeklődés kísérte Magyary Kossát, aki nem kisebb feladatra vállalkozott, mint hogy 250 km-es, oldalkocsis (!) Puch gépén fussa végig a 60 km-ben előírt átlag nehéz feltételű versenyt.

Pilisszentkereszt volt az utolsó ellenőrző állomás itt volt a dobogókői hegyverseny startja. Holtversenyek esetén a bajnokság szempontjából ez a próba volt hivatva a helyezések eldöntésére. Az óvatos rendezőség, Walter Józseffel és Veres Jánossal az élen intézkedett, hogy az aprójszágokat és kutyákat tereljék be az udvarokba. A derék kisbíró ki is doboltatta, hogy: *jön a „puffbicig!”*

Félkétórákor már együtt volt majd az egész mezőny, várják a hegyverseny startját. Zamecsnik (500 Zündapp) a verseny favoritja szomorúan meséli, hogy 120 km-t tévedt, Tata helyett — Győrbe érkezett. Rajta kívül még vagy öten eltévedtek. Szent Kristóf jókedében Mellinger kinevezte Loreleynak, aki szerepéhez híven téves útra csalta a motorosokat. Ott kezdődött ez a szomorújáték, hogy Mellinger, kinek utasa rosszul lett, orvoskeresés közben a kapott útbaigazítás alapján letért az országútról, az időközben felzárkózott Zamecsnik leelőzte az orvost kereső Mellingert, aki hiába kiabált utána: „Zami” nem hallotta meg! Ugyan így járt Komlóssy, Pieber, Pathó és Hambach is, de ezek még idejében észre vették a tévedést és visszafordultak.

Két óra után lezárták a kanyargós, helyenként rossz állapotban levő útat és kezdetét vette a 11,5 km-es hegyverseny.

A hegyverseny hőse Hess Erwin volt, aki kompresszoros, 2 literes Wanderer sportkocsijával 70,35 km-es át-

lagot ért el a kanyargós hegyiszakaszon és fölényesen verte a BMW-sportkocsit vezető gr. Festeticset, akit a turakocsik legjobb idejét futó Delmár (Alfa Romeo) is megelőzött 69,2km-es átlagával. A többi autókategóriában Wilhelm (Fiat „1500”) és az 1000-es Adlerével brillírozó Bossányi voltak a leggyorsabbak. Hess Erwin pompás szereplése kellemes meglepetés volt, biztos kanyarvételeit, pompás kihúzásait örömmel volt nézni. Annál több számat keltett Számossy Gyula szereplése, aki hasztalan ígyekezett, Detrája jóval kisebb hengerűrtartalmú kocsi mögött, a nap legyöngébb idejét futotta. A motorosok táborából Egerváry Mlinke vitte el a pálmát, 75,85 km-es átlaggal, a nap legjobb idejét futva, míg az oldalkocsis gépek legjobb átlagát 68,8 km-el Pathó érte el. Az egyes kategóriák leggyorsabbjai Czulyba (350 Velocette) és ördögös Lukavecz Feri voltak, utóbbi 71,1 km-es pompás átlaggal vitte célba 250-es Puch masináját.

Kalapot le a büntetőpontmentes győztesnek — Hess (Wanderer), Delmár (Alfa), Fesztetics, Martinek (Glera), Kesjár (Rudge) és Lukavecz

(Puch) — előtt, de — a legnagyobb elismerés illeti Magyary Kossát is, aki saját közel 100 kilójával és azonkívül oldalkocsival is súlyosbított 250 km-es (!) Puchját győztesen vezette célba. Boldogan meséli:

— *Ez volt az első versenyem és az első Puchom, noha eddig már 13 motorkerékpárt fogyasztottam el. Ugy megy ez a motor kérem, mint egy sárkány, pedig az út kétharmad része gyaluzatos állapotban volt. Közben kaptam egy gummidefektet is, de mi ez ennek a Puchnak — beszélgetés közben simogtja a tankot — nem csak behoztam az idővesztéseket, hanem még marad időm fröcsözni is az ellenőrző állomásokon. Tudja kérem, hogy a fröcs gyógyszer, én csak tudom — mondja meggyőző hangon — gyógyszerész vagyok. Hibapontjaimat itt kaptam a cél előtt 300 méterrel! A gyertyám megmaccsolta magát és mire lecsavartam a megfelelő Bosch, már egy sereg pont bírókosa voltam, hiszen minden másodperc késés egy pontot jelentett. Nem azért kérem, mert nekem Puchom van, de a Puch — ezt már a körénk sereglét közönségnek mondta — a legjobb motorkerékpár!*

A verseny részletes eredményei a következők: (Zárójelben a hegyiszakaszon elért km-átlagok.)

Szólógepek 250 kcm-ig. 1. Lukavecz F. (Puch) és Kesjár J. (Rudge) holtversenyben 0 bp.-tal (Lukavecz 71,1 km, Kesjár 61,7 km). 2. Melzer E. (Puch) 24 bp. (65 km). 3. Hrabanek J. (Puch) 64 bp. (64,15 km). 4. Pieber E. (Zündapp „200”) 57 bp. (54,25 km). — **350 kcm-ig.** 1. Kugler J. (Motococche) 5 bp. (65,75 km). 2. Czulyba M. (Velocette) 28 bp. (67,15 km). 3. Hambach M. (Zündapp) 79 bp. (56,65 km). — **500 kcm-ig:** 1. Martinek I. (Glera) 0 bp. (70,2 km). 2. Egervári Mlinke Zs. (BMW) 26 bp. (75,85 km). 3. Komlóssy B. (BMW) 34 bp. (75,80 km).

Oldalkocsis gépek, 350 kcm-ig. 1. Magyary Kossá L. (Puch „250”) 392 bp. (40,8 km). — **350 kcm-en felül.** 1. Pathó Gy. (BMW) 20 bp. (68,8 km). 2. Zaynus Gy. (BMW) 41 bp. (59,25 km).

Sportautóbilok 2000 kcm-ig. 1. Hess E. (Wanderer) és gr. Fesztetics E. (BMW) holtversenyben 0 bp.-tal. (Hess 70,35 km, Fesztetics 68 km).

Túraautóbilok 1100 kcm-ig. 1. Bossányi P. (Adler) 60 bp. (55,2 km). 2. Nemes L. (Fiat) 102 bp. (52,25 km). — **2000 kcm-ig.** 1. Wilhelm S. (Fiat) 9 bp. (59,25 km). 2. Kovács K. (Adler) 36 bp. (57 km). 3. Számossy P. Gy. (Detra) 197 bp. (46,7 km). — **2000 kcm-en felül.** 1. Delmár W. (Alfa Romeo) 0 bp. (69,2 km). 2. Mellinger Gy. (Steyr) 46 bp. (59,7 km).

Autósteam. 1. KMAC A) csapata (Delmár, Wilhelm, Bossányi) 69 bp.

Motorkerékpáros team. 1. KMAC csapata (Martinek, Lukavecz, Pathó) 20 bp.

Vegyes team. 1. FTC csapata (Nemes, Kesjár, Kugler) 107 bp.

**Motorjának
minden alkatrészét
gyártja a
Magyar fogaskerék,
autó-traktoralkatrész és
gépgyár kft.**

**Budapest, VIII., Nagytemplom-u. 34.
Telefonszám: 14-61-55**

**Henger és főtengely köszörlés
Pontos munka
Mérsékelt árak
Gyors kiszolgálás**



**a motor
éltető ereje**

Motoros bajtárs?

Hallottál róla hogy...

— igen sok szülő motorkerékpár stabilitását erősen növelhetjük, ha a nyeret minél *hátrább állítjuk*. Erdemes tehát ezzel is megpróbálkozni.

— az oldalkocsis gép sokkal jobban kormányozható, sokkal jobban „fekszik” nagy tempóban, ha a normálisnál rövidebb *felső villaplatnikát* szerelünk. A rövidebb villaplatni növeli a keréktávot, tompább szögben fekszik az elsővilla, ez az oka az egésznek. Csak aztán vigyázat, jó anyagból legyen az a két villalemez, mert a villaplatnitöréssel néha nyaktörés jár együtt.

— hiába szerelik fel olyan magasra lábtartókat a vészmaszolák, hogy annál „versenyzőbbnek” mutassák magukat. A minél *alacsonyabban* beállított lábtartó a legkényelmesebb, a legkevésbé fárasztó.

— minél nagyobb és súlyosabb az első villára szerelt reflektor, annál gyengébb a gép kormányhatósága, mert a reflektor — *kirugózatlan súly*. Sokan szeretik a kormányukat mindenféle csecebecsékkel, hátrapillantó tükrökkel, villanykürttel és egyébekkel felszerelni. Az okos motoros minden feleslegességet eltávolít a villáról és a kormányról, amivel erősen fokozza gépének stabilitását és kormányozhatóságát.

— csúszós-latyakos úton az *elsőfék* biztonságosabb, mint a hátsó. Ami természetesen nem jelenti azt, hogy hirtelen és erőteljesen használjuk. A helyes módszer: egy kissé erősebben és előbb fékezni az elsőfékkel, mint a hátsóval. Különösen akkor fékezzünk csúszós úton óvatosan, amikor fordulóban be van döntve a gép!

— csak az a gép „kormányozza önmagát”, melynek *vonalban* vannak a kerekai. Ha tehát láncos feszítünk, úgy mindig egyformán húzzuk meg a láncfeszítő csavarokat. Ha véletlenül elmulasztottuk ezt és hátsó kerekünk nem áll vonalban, úgy rögzess be a műhelybe, ahol léccel és egyéb kellékekkel percek alatt vonalba állítják.

— ha hosszabb útat kell megtennünk esős időben, úgy célszerű kilométerenként enyhén *fékezni*. A legjobban tokozott fékbe is bejut egy kis nedvesség, az átnedvesedett fébetét pedig nem fog úgy, mint a száraz. Ha itt-ott fékezzünk, úgy a fékezés következtében melegszik a fék és a hő megszáritja annak belsejét. Annál fontosabb megfogadni ezt a tanácsot, mert különösen csúszós időben fontos, hogy jók legyenek a fékeink.

— különösen a szülő „araversenyzőknek és az országúti „gyorsmotorosoknak” ajánlhatjuk azt, hogy az első kerekre valamivel kisebb *pneuméretet* szereljenek, mint a hátsó kerekre. A nagyméretű első pneu mint kirugózatlan súly károsan befolyásolja a stabilitást és a gép kormányozhatóságát.

Természetesen nem szabad túlzásba esni, ha hátul 3,50-es a gumi, úgy elől a 3,25-ös vagy a 3,00-ás teszi meg.

— ha a pneu szélének *rajzolata* számára kopott, közepén azonban még aránylag ép a gumianyag, úgy ennek oka az, hogy túl puhán járunk, nincsen elég nyomás a pneukban. Ha tehát ezt az egyenlőtlen kopást észleljük, pumpáljuk fel keményebbre a gumikat, nehogy vászonörést és esetleg durchdefektet kapjunk.

— a legnagyobb szamárság *felcsérvélni* az első és hátsó pneut olyankor, amikor a hátsó már erősen megkopott, az első pedig még aránylag ép. Sokkal fontosabb az, hogy az első gumi kapaszkodjék jól a szológépen, mint a hátsó, ellenkező esetben erős elsőke-

rék megcsúszások örömeiben lesz részünk. A legjobb megoldás: elől-hátul ép gumival járni.

— ha nagy tempóban vagyunk kénytelenek mélyebb *gödörön* vagy egyéb országúti egyenetlenségen áthaladni, úgy a legokosabb felállni a lábtartókra és felemelni legnemesebb testrészünket a nyeregből. Ha ezt nem tesszük meg, úgy a nyereg feldob, önkéntlenül belekapaszkodunk a kormányba és csúnya voblit kapunk.

— a közlekedési kódex szerint a főútvonalon haladó járműnek előnye van a mellékúton haladóval szemben — *ülkeresztelésen*. Csakhogy — erre a bal eset után lehet csak hivatkozni a bírárság előtt, a hangsúly az után szón van.



CORDATIC

Ajánlási táblázat

Sok regényt és értekezést irtak már arról a témáról, hogy mily módon nőtte ki magát korunk egyik legnagyobb hatalmává a petróleum. Nem akarunk tehát elmélyedni ebben a kérdésben, csak megállapítjuk: az automobilizmus ugyanannyival szolgált hozzá ennek a hatalomnak a kifejlődéséhez, mint amennyit — nyert tőle. Egymáshoz nőttek, elválaszthatatlanul.

Valóban nagy hatalom a petróleum. Egy-egy nagyobb vállalat, mint például a Shell, egész viágrészeket behálóz a maga kitűnően megépített szervezetével. Olajforrásait megtaláljuk éppúgy Amerikában, mint Perzsiában, Indiában, vagy Romániában. Kereskedelmi szervezete feloleli úgyszólván földünk minden városát, fő- és mellékútvonalakat, hajózást és mezőgazdaságot, a motoros üzemek minden fajtáját. A pazarul berendezett oceánjárókon éppúgy használják a Shell-termékeket, mint az eldugott kis falvakban, a petróleumlámpásokban.

Egy ilyen hatalmas arányú vállalat csak akkor lehet életképes, ha gyártmányainak megbízhatóságához kétség nem fér. A vevőt nem lehet becsapni se hangzatos reklámokkal, se ügyes ügynöki rábeszéléssel, a vevő — meglepően hamar — kritikát gyakorol a vásárolt áru felett s legközelebb már csak a tapasztalat, a bizalom a döntő.

Ezzel nagyon is tisztában vannak a Shell világ-cég vezetői. A bizalom mindennél többet ér, a bizalmat jó áruval kell kive-rekenni és megtartani. Mérnökök és vegyészek hadserege dolgozik éjt nap-pallá téve azon, hogy a Shell-gyártmányok minőségét javítsa.

Automobilisták minduntalan találkoznak az u. n. „Shell Ajánlási Táblázat”-tal. Az angliai központban 30 mérnök dolgozik állandóan azon, hogy ennek az igénytelennek tetsző kis füzetnek adatai kibővíljenek. Minden új kocsitípust gondosan megvizsgálják munkaviszonyok, kompresszió-arány, fordulatszám, a felhasznált anyag minősége szempontjából leszűrt eredmények alapján megállapítják: melyik olajfajta a legalkalmasabb a motor számára, különválasztva a nyári és téli üzemet.

Nem kis munka az Ajánlási Táblázat összeállítása — vegyük csak azt figyelembe, mennyi rengeteg új típust hoznak évente forgalomba a gyárak!

És az eredmény? Csodálatos dolog, hogy az automobilista nagyközönség mennyi nemtörődömséget tanúsít ezzel a kérdéssel szemben, ami pedig a motor nyugodt üzemére és élettartamára döntő kihatással van. Az Ajánlási Táblázatban legtöbbször nem látnak mást, csak egy kis „reklámfüzetet” és az olajat így szokták kérni a kutaknál: Van valami rendes olaja?

Valami rendes olaj — uraim, kocsitulajdonosok, sofőrök, úrvezetők, gondoljuk meg: valami rendes olaj, ez a kifejezés hálátlanság a motorral szemben. A ruhánkra vigyázunk, peccsés te ne legyen, meg ne áz-zen, ki legyen kefével — csak pont a motorral nem törődünk, amitől pedig sokkal többet kívánunk és ami sokkal többre kerül?

És aki már egy lépéssel tovább megy és Shell-olajat vásárol — vajjon hányan tudják azok közül, mit ír elő kocsijuk számára az Ajánlási Táblázat? Pedig a dolog nem mindegy és nem hiába van többféle típusú Shell-olaj.

Egy eset jut eszünkbe, a közelmúltban történt külföldön: valaki panaszt tett a Shell-központra, hogy ő állandóan Shell-olajat használ, mégis baj van a kenéssel. Lehetetlen, volt a mérnökök válasza. A Shell presztizskérdést csinált a dologból, mérnökök szálltak ki, kipróbálták a kocsit, tényleg zavarok voltak. Mintát vettek az olajból és a laboratórium hamarosan kimutatta, az illető a legforróbb nyárban, augusztus derekán — téli olajat használt a motorjában...

A példa drasztikus, de nagyon jellemző. És aki valóban gazdaságos üzemet akar elérni a kocsijával, annak csak egyet ajánlhatunk: csakis az Ajánlási Táblázat alapján kiválasztott Shell-olajat öntsön a motorjába.

Az Ajánlási Táblázat kiterjeszkedik persze a többi szerkezeti részekre is, megmondja, mit kell használnunk a sebességváltómű, a kupplung, a differenciál kenéséhez. Mert ezeket sem szabad a lelkiismeretes autósnek elhanyagolnia, nem szabad megvárnia, míg a fogaskerekek „morgással” jelzik a kenőanyag hiányát, mert a morgás már — kopás.

És aki még jobban szíven viseli kocsijának sorsát, forduljon bizalommal valamelyik service-hez, vagy a központ mérnökeihez. Szolgálatkészségben túl tesznek egymáson a Shell emberei. Sok értékes dolgot tudhat meg az előrelátó kocsitulajdonos és sok bajt megelőzhet.





Kerékesere? A Steyr 50-be beépített Vigot kocsimeleivel gyerekjáték a kocsii felemelése.

Ha az úgynevezett ultramodern autótípusokat kategorizálni kezdjük, hamarosan ráeszmélünk arra, hogy két egymástól merőben eltérő klasszist különböztethetünk meg. Kétféle ultramodern automobil létezik ugyanis, az egyiknél a tulkorszerűség nem egyéb *öncélnál*, a másiknál viszont — *eszköz*. Nos a Steyr 50, ez a szokatlan külsejű és konstrukciójú kisautó az utóbbi csoportba tartozik. A híres patinás Steyr művek, az osztrák fegyvergyár ugyanis nem azért teremtett külön megjelenés és konstrukciós megoldás szempontjából *merőben újat*, hogy ezzel mint elkápráztató vevőfogó lehetőséggel operáljon, hanem ellenkezőleg azért, mert az ideális kisautóhoz vezető úton tornyosuló problémák megoldására ez a külső forma, és a belső konstrukció mutatkozott a legcélravezetőbbnek.

Hogy a Steyr gyár 50-es típusával valóban problémákat oldott meg, azt

Colygraphit!

Van-e ki e nevet nem ismeri? Kivánságra bemutatja: STEIN J. Bercsényi ucca 12. Telefon: 2-597-69.

az is bizonyítja, hogy kerek két *esztendőig* tartott, amíg sikerült maradéktalanul megfelelni a feladatnak. Két éven át folyt a konstruálás és ki-próbálás munkája, ami annál megnyugtatóbb, mert a gyáraknak igen nagy része — tisztelet a kevés kivételnek — rendszerint rövid hónapok alatt jön ki az új típusal és ahelyett hogy házilag próbálná ki az újkonstrukciót, inkább a *vevőre bizza ez*. A vevő pedig gyakran nagyon is *ráfizel* erre a mindinkább elhatalmasodó gyártási „politikára” és csak sovány vigaszt talál abban, hogy a gyár, illetve a képviselő az „elkonstruált” alkatrészek helyében díjmentesen ad cseredarabokat, csak éppen a hazavontatás költségeit nem hajlandó viselni.

A Steyr-Austro Daimler-Puch-művek által próbára rendelkezésünkre bocsátott 50-es típus mindennapi használatban közel 6000 kilométert futott, karrierjének legnagyobb részét, mint bemutatókocsit teljesítette, ami tekintettel a bemutatóutaknál szokásos nyúzásokra, legalább 15.000 kilométeres normális üzemnek felel meg.

A motor beindítása és bemelegítése szolgált az első meglepetéssel. Lassújárásban a motor hangját egyáltalá-

Nagy stabilitás, rendkívül tágas férőhely, elevenséggel párosult hegymászóképeség és csodálatos könnyedség a legsűrűbb forgalomban — ez jellemzi a Steyr 50-et!

ban nem hallani, úgyhogy az ember hajlandó volna újra indítani, ha az o'ajnyomásmutató nem jelezné azt, hogy a motor él. Ugyanakkor a *legcsekélyebb vibrációt sem érezni*, az egymással szembe fordított két kéthengeres blokk abszolút kiegyensúlyozottságot ad, a legelső kismotornál lassú és közepértúrában észlelhető kellemetlen vibráció, rángató rázkódás a legkülönbözőbb fordulatszámregiókban sem jelentkezik. A motor villámgyorsan reagál a gázpedálra minden „gondolkodás” nélkül pörög meg és nagy fordulatszámánál sem válik kellemetlenné a hangja.

Utunk első része Budapest egyik legelhanyagoltabb részére vezetett, a Budafoki-útnak az összekötő híd előtti szakaszára, melyet 20—30 centiméter mély gödrök tarkítanak, ideális ez a terep — rugózási próbához. Hála a függetlenül rugózott négy keréknek, a Steyr 50 nagyszerűen állta meg a helyét és közepes, 45—50 km-es iramban *simán gördült át* ezen az autó-charibdiszen anélkül, hogy tulzolt keréktáncolást, kellemetlen rázást, vagy doboló hangot hallottunk volna. A rendkívül lágy kormány a legmélyebb bukkanó ütését sem vette át, a kocsii megtartotta a gránátölészerű árkok között is egyenes útját — eleresztett kormányon.

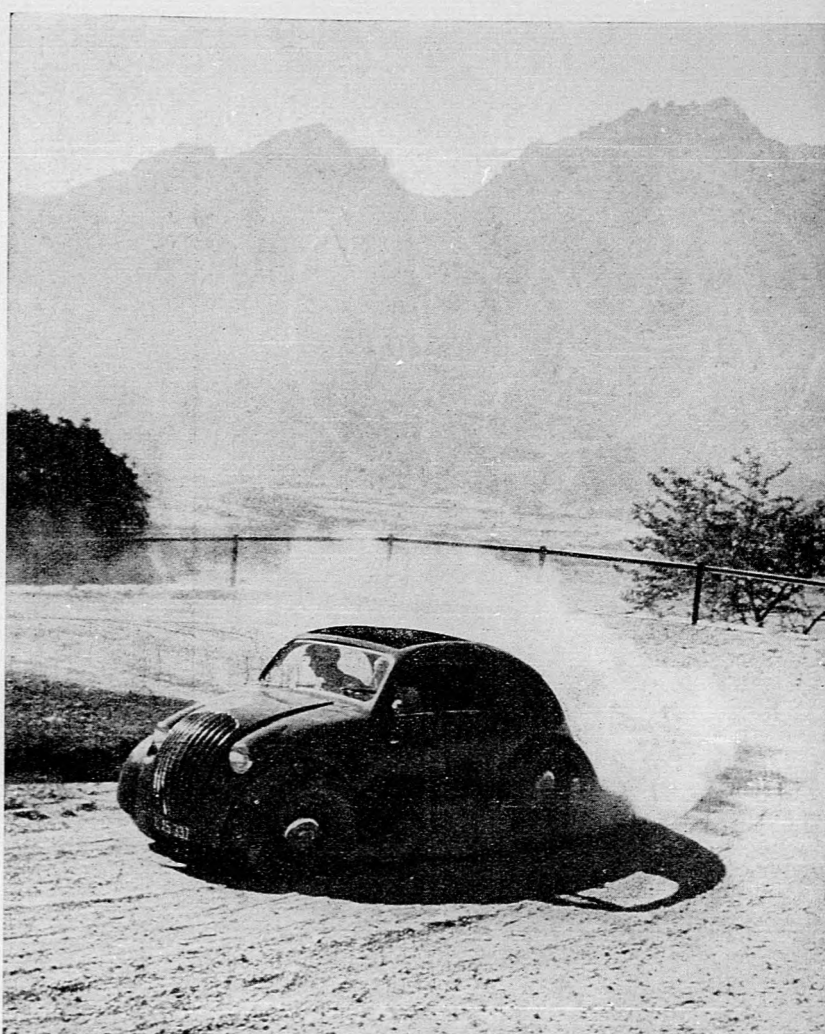
Következő állomások: a hírhedt *Budafok-Tétény* szakasz. A rettenetes állapotban levő macskaköves úton is lágyan rugózott a kocsii, a hírhedt budafoki bukkanót nyugodtan vehettük hatvanas tempóban anélkül, hogy ez a kocsit megdobta, kellemetlen érzést okozott, vagy éppen kárt tett volna a rugókban. A legfeltűnőbb az volt, hogy a legrosszabb szakaszokon sem éreztünk *bólintást*, amire pedig a kocsii aránylag rövid tengelytávja — 225 cm — miatt el voltunk készülve. Hogy a bólintás — mely egynéhány kiskocsinak oly kellemetlen velejárója és igen gyakran *elsőrugó törést* eredményez — elmaradt, azt nemcsak a független kerékfüggesztésnek írható a számlájára, hanem annak is, hogy a Steyr 50-be épített lökhárítók bár lágyak, ugyanakkor mégis nagyon hatékonyak.

Visszafelé az új balatoni úton, a budai-orszi szakaszon vezetett az útunk. A pompás betonúton a gép másodikkal indulva szinte pillanatok alatt benne

volt a hatvanas tempóban és a kilométeróra tüje meglepő gyorsan kuszott fel a 88—90 kilométerig. Stopperrel ellenőrizve megállapítottuk, hogy sebességünk teljes gázzal pontosan 85 kilométer volt, *elismerésreméltó teljesítmény egyliteres és aránylag nehéz, nagy négyüléses karosszériával szerelt kiskocsinál*. Nagy tempóban rendkívül kellemes volt a kocsii kezelése, sziklaszilárdan feküdt, a kormányt elég volt egy ujjal tartani. A *Diósd* előtti enyhe fordulót teljes gázzal vettük annak megállapítására: hogyan viselkedik a kocsii fordulóban. Sem karosszéria-kihajlást, sem pedig faralást nem észleltünk, annak ellenére, hogy a *fordulót korán sem 85 km-es tempóra építették*.

A hegyiprobákat a *Guggeren* eszközöltük. A Gugger alján levő templom előtt kezdtük ráadni a gázt, a kocsii harmadikkal könnyen érte el a hatvanas tempót és direktre kapcsolva vígan *akecelerált* az első jobbhajtűig, elérve a több mint 70 km-es tempót. A hajtűben — melyet harmadikra visszakapcsolva, de bőséges gázzal vettünk, természetesen megfaralt a kocsii, ami azonban annak tudható be, hogy az úttestnek ez a része *erősen laza*. A Gugger csúcsáig vezető rövid, de meredek egyeneseket összekötő hajtűk kiválóan alkalmasak voltak stabilitási próbákra, egyiket-másikat folgáz-másodikkal vettünk, amikor is a kocsii kissé megfaralt anélkül, hogy ez kellemetlen érzéssel járt volna.

A Steyr 50-re azt mondják, hogy az *Alpesek kiskocsija*. Mivel Alpesek Budapesten nincsenek kéznél, alpesi útnak kellett kinevezni a környék legmeredekebb szakaszát a Naphegy-utcat. A Naphegy-utcának a lőtér felé eső torkolatától *álló starttal* indultunk neki, a kocsii nagyszerűen húzott és akcelerált, mire a meredek végére értünk beleadhattuk a harmadikat, olyan lendületet nyertünk. „*Repülő starttal*”, tehát vagy *ötvenes* tempóban érve harmadikkal a meredek lábához a gép *iramvesztésig nélkül* csúszott fel és csak igen kismértékben kellett *növelni* a gázadagot, hogy a gép a meredek tetejéig megtartsa az *ötvenes* tempót. Meg kell jegyezni, hogy a kocsiban a vezetőn kívül még két, szintén eléggé „nehéz” utas ült, a három személy



A Steyr 50 hihetetlen stabilitása nemcsak az egyenesekben mutatkozik, hanem az éles fordulóknál is.

megfelelő négy normális testsúlyú utas terhelésének.

Városi forgalomban végeztük a rugalmassági próbákat. *Húsz kilométeres* tempóban minden *rángatás*, minden *vibráció* nélkül haladtunk direktben, bár ebből a tempóból kissé ügyeskedve és a gázzal csinján bánva lehetett csak gyorsítani. Ha azonban fél gondolattal gyorsabban haladtunk a húszas tempónál, gázadásra minden erőlködés nélkül, könnyed elevenséggel ugrott meg a kocsii. A feletie lágy és könnyen járó, aránylag nagyra áttételezett kormányal élvezet volt a sűrű városi forgalomban manőverezni, a rövid tengelytáv viszont lehetővé tette azt, hogy a legszűkebb mellékutcában is kényelmesen lehetett megfordulni.

Bár nem tartozik szorosan a próbához: nem mulaszthatjuk el, hogy a Steyr 50 *férőhelyéről* ne írjunk. A Steyr 50 kívülről kiskocsii, kicsiny a motorja, kicsiny a súlya. *Befogadó-képessége viszont túlhaladja sok közép-kocsii utasterét*: ez a Steyr 50 egyik legnagyobb erénye. A motort ugyanis annyira előre építették, hogy az utasok bátran kinyújthatják a lábait, ugyanakkor úgy az első, mint a hátsó ülések a két tengely közé esnek, ami

a helyes súlyelosztás, a kényelmesség és rázásmentesség szempontjából életbevágó fontosságú. Az ülések meglepően szélesek, szükség esetén három személy is elfér a hátsó üléseken, amit a kocsii rendkívül nagy, 1520 mm-es szélessége magyaráz meg.

Összefoglalva: a Steyr 50 a nagy-kocsii kényelmét nyújtó kiskocsii, mely *nyolcliteres fogyasztással ugyanazt nyújtja, mint sok 16—18 literes fogyasztó nagykocsii*. *Virgona, eleven, nem fárasztó, úgynevezett kellemes kocsii, melynek kormányja mellett a vezető, — akinek még sohasem volt Steyr 50 a kezében — percek alatt hozzáadomul a géphez. Rugózása, stabilitása kitűnő, megbírózik a legrosszabb utakkal. Kapcsolása egyszerű, fékei progresszívek és hatékonyak. Nyugodtan állíthatjuk, hogy a Steyr 50 mindenben megfelel annak a szintnek, mely a Steyr kocsikat jellemzi évtizedek óta.*

A legjobb biztosítás a COLYGRAPHIT
Felvilágosítással STEIN J. cég szolgál, Bercsényi-utca 12. Telefon: 2-597-69.

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

MOTOROLA
LARDOLINE
RICIT

WIM
motorkerékpár
láncok



RENOLD-COVENTRY
LISZENC

MINDEN SZAKÜZLETBEN

Igy módosul egy régi közmondás:
MÁS HASZNÁN TANUL AZ OKOS

A legmegegyőzőbb versenyeken hűen
szolgáltatta úgy a motorokat, mint a
versenyzőket a népszerű

SPEEDOIL

Az ésszerű következtetés azt bizonyítja, hogy
a SPEEDOIL sokkal többet ér, mint amennyi-
nyibe kerül.

Ha jó volt a SPEEDOIL Magyar
Kossa Lászlónak (250 km. oldalk. Puch), Ne-
mes Lászlónak (Fiat Baliilla), Bossányi Péter-
nek (Adler), Komlóssy Bélának (BMW), Kesjár
Jánosnak (Rudge), Zsujmussz Gyulának (BMW),
Me'czer Edének (Puch) az FTC 450 km.-es
balatoni futárversenyen, úgy minden bizonnyal
Önnek is megfelel.

**Legyen okos és
használjon Ön is**

SPEEDOIL-t

Mindenhol kapható

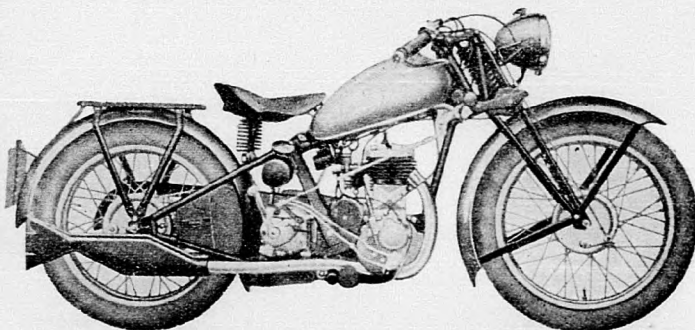
AZ ÚJ 350-ES

MÉRAY

már raktárról kapható

ÁRA P 1550.—

teljes felszereléssel, 30 Wattos
Bosch világítással



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

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

MÉRAY Motorkerékpárgyár Rt.
Budapest, V. Zápolya ucca 15. Telefon: 2-988-88

Ismét Rosemeyer!

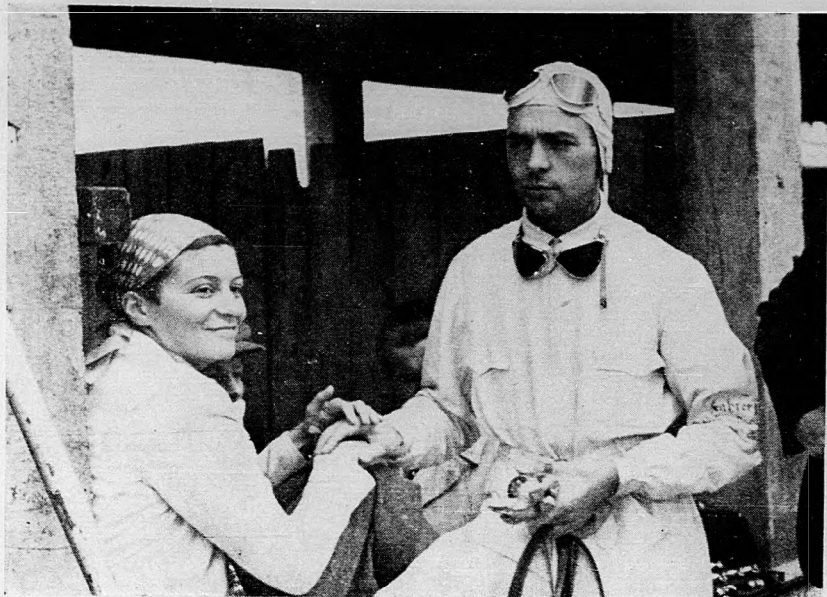
Az Auto-Union krek diadal-
utjának legújabb állomásai a
Coppa Acerbo és a svájci Grand Prix

Rosemeyer: két évvel ezelőtt még
DKW színekben mo'orkerékpáron
aratta diadalaít, tavaly a volán mellé
ült és sikerült megnyernie a szezon
utolsó autócsatáját a cseh G. P.-t. Az
idén? Az Eifel-verseny és német G. P.
után megnyeri a Coppa Acerbot, pár
hétre rá pedig a svájci Grand Prixn,
az idén immár negyedik nternacionális
diadalát aratja. Ez Rosemeyer!

Coppa Acerbo:

A közönség Nuvolari győzelmét
várta, az Auto-Union Varzit for-
szírozta, mégis Rosemeyer győzött

Herr Stumme és Dietrich Continental
lédék versenymenzserei ugyancsak
gondterhel arcot vágta, amikor Pe-
scarában start előtt 45 fokos talaj hő-
mérsékletet mértek. A 25 km-es cir-
kuit két, együtt 15 km-es egyenesével,
majd az Abruzzokban kanyargó hegyi-
szakaszával erős próbára vette a ver-
senyzőket, gépeket és gumikat egy-
aránt. Startnál a tréningek leggyor-
sabbjai Varzi (Auto Union) és a két
12 hengeres Alfa vezető Nuvolari és
Brivio indultak az első sorból, míg a
másik két Auto Union menő Rosemeyer
és Delius a második sorból indultak. Az
Auto Union taktikusai ezáltal Nuvola-
rira bízták a tempót de Varzi vigyá-
zott rá. Néhány gyors kör után az
Auto Union depo rohamra küldi Var-
zeit, a támadás azonban nem sikerül,
mert egy a Nuvolari kerekéi által föl-
pörgetett kő széttöri Varzi szélvédőjét,
aki oly erősen fékez, hogy jobb hátsó
kerekén defektust kap, lassan gurul a



Start előtt még Rosemeyernek, az Auto Union élharcosának is szüksége van felesége biztatására.

depóhoz és keréksere után a 6-ik hely-
re esve vissza folytathatja csak a ver-
senyt. Most Rosemeyeren a sor! Bernd
nekirugaszodik és az ötödik körben át-
veszi a vezetést. Körökön át együtt
megy Nuvolarival, az egyenesekben el-
fut tőle és az olaszok a hegyi szak-
szokon mindent bele kell adnia, hogy
együttmaradhasson a nyilván fárasztá-
sra menő Auto Union krekkel. A 8-ik
körben, tehát a táv felében Nuvolari
tankot és kerekét cserél. Rosemeyer a
9-ik körben áll a depóhoz: a verseny
eldőlt! Rosemeyernek nincs szüksége
kerékszerére, a Continental köpenyek
az erős tempó és hőség ellenére is kifog-
ástalanok! Rekordtanolás, azután
hajrá! „Bernd“ kerek két perccel feks-
zik Nuvolari előtt, aki a 11-ik körben
feladja a versenyt. Végeredmény:

1. Rosemeyer (Auto Union) 2:57:57.4 mp. Átlag
139.2 km. 2. Delius (Auto Union) 3:04:18 mp. 3.
Varzi (Auto Union) 3:05:01.3 mp. 4. Brivio (Alfa
Romeo) 3:05:06.4 mp. 5. Ruesch (Alfa Romeo). —
12. induló.

A három első helyezett Bosch gyer-
tyáka és Bosch gyújtást használt.

Svájci Grand Prix:

Rosemeyer Caracciólával vívott
párharc után 162 km-es rekord-
átlaggal nyerte az 508 km-es
versenyt.

Tizennyolc versenykocsi veti magát
a távba. Caracciola (Auto Union) és
Rosemeyer (Auto Union) öt kör után
200 méterrel fekszenek Nuvolari (Alfa
Romeo) előtt az élén, akit a pompásan
menő Lang (Mercedes Benz) szoron-
gat. Miközben Nuvolari lassanként a
6-ik helyre esik vissza. Caracciola és
Rosemeyer soha nem látott aiganikus
párharcot vívnak. A 9-ik körben Rose-
meyer az élre nyomul, az átlaga most
mintegy 165 km., de nem elég neki:
meg akar ugrani Caracciólától! Nuvola-
ri szemmellőhatólag nem akar bele-
avatkozni a Rosemeyer—Caracciola élet
halál harcba. A 10-ik körben Rose-
meyer 167 km-es körrekfordot fut, a
14-ik körben pláne 170 km-re srófolja
fel a körrekfordot és egyre jobban el-
húz Caracciólától, akit most már a de-

póból rohamra indított Varzi is szoron-
gat. Fantasztikusan gyorsak az Auto
Union torpedók! A 24-ik körben Rose-
meyer 27 másodperccel vezet Caracciola
előtt, Nuvolari már nincs versenyben
a 29-ik körben pedig „Karacs“ végzeté
is beteljesül: eltörik a hátsótengely-
merekvítés! Feltáv: Rosemeyer vezet
Varzi előtt 50 mp-el, Lang 35 mp-el
3-ik, Brauchitsch 15 mp-el negyedik!
Azután kerekeket cserél Rosemeyer: 36
másodperc alatt! Fantasztikus! Hogyan
dolgoznak ezek a szerelők! Az Auto
Union diadal biztos. Még egy kísérlet:
Fagioli átveszi Lang kocsját. Brau-
chitsch már kiállott, Fagiolinak nincs
szerencsége: pneudefekt erősen vissza-
veti. Rosemeyer és Varzi mögött Stuck
jön be harmadiknak. Hasse pedig az
5-ik helyre hozza be a negyedik Auto
Union kocsit. Így:

1. Rosemeyer (Auto Union) 3:09:01.6 mp. Átlag
161.777 km. 2. Varzi (Auto Union) 3:09:54.2 mp. 3.
Stuck (Auto Union) 4. Fagioli-Lang (Mercedes-
Benz). 5. Hasse (Auto Union).

Mind az öt első helyezett Bosch gyer-
tyát, Bosch gyújtást és Continental
gumit használt.

Hat liter 100 km-kénti fogyasztás mellett
hatalmas teljesítményt
csak az angol

Austin

kisautó biztosít.

Modern üzletembereknek
nélkülözhetetlen.

Vezérképviselet:

BRUCK, Jókai-utca 21

**Autójavítók, műhelyek,
cugókészítők figyelmébe**

Eredményes, tökéletes javi-
tást **TOLEDO ACÉLOK**
alkalmazásával érhet el.

TOLEDO ACÉL vegyen
mindent alkalommal, minden
célra. Automobilacélok spe-
ciális nagy raktára

Toledó Acélház

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

Szereti Ön a kocsját? Ha
igen, úgy használjon Ön is

COLYGRAPHIT-öt

Az eredmény több, mint meglepetés!
STEIN J., Bercsényi ucca 12. Telefon.

Körversenyeket hegyiversenyek helyett

A „Circuito“, a „Strassenrundrennen“ lassanként mindenütt kiszorítja az automobil- és motorsport hőskorából származó hegyiversenyeket. Ez a jelenség bizonyára feltűnt mindenkinek, aki valaha is foglalkozott valamilyen formában az automobil- és motorsporttal, sőt sokan bizonyára fel is tették magukban a kérdést, hogy miért van ez így? Hogy miért van egész Európában a hegyiversenyeknek az országúti körversenyekkel szemben olyan nehéz helyzetük és miért szorultak háttérbe?

Nem könnyű erre a kérdésre feleletet egy mondatba összefoglalni, mert olyan sok tényező játszik szerepet e kérdés körül, hogy nehéz lenne e szűk helyen valamennyit tárgyalni. Mindenesetre megkísérlem, hogy az automobil- és motorsport ezen folyamatban levő átalakulását megmagyarázzam, miközben azt különféle szempontokból megvilágítom. Tehát lássuk először műszaki szempontból. Az automobil- és motorkonstruktőr számára valamely országúti körverseny jobb és alaposabb vizsga, jobban mondva próbalkalom, mint a hegyi verseny, mivel alkalmasabb arra, hogy a gyártmányokon az alapos észleletek kapcsán újításokra és konstrukciós javításokra serkentsen. Ahhoz, hogy valamely műszaki újítást alapos kemény próbának vessenek alá, a hegyi verseny rövid, hiszen a gép maximum 10–15 perces üzemben tartása alatt az automobil vagy motorkerékpár sem

miféle műszaki szerve nem próbálható ki üzemi megbízhatóság, tartósság, még kevésbé anyagkísérlet tekintetében. Ezzel szemben az országúti körverseny sokkal nagyobb próba a konstruktőr számára, hiszen itt konstrukciót nemcsak rövidke percek, hanem hosszú órákon át kell a versenyzőnek váll-váll mellett küzdelemben csúseteljesítményben igénybe vennie.

Továbbiakban rá kell mutatnom arra, hogy a versenyzésben egyre dominálóbb szerephez jutó pneuipar is jobban rokonszenvez a hosszútávú országúti körversenyekkel, mint a hegyi versenyekkel, már csak azért is, mert az előbbieknél rendkívül nagy és mondhatni, sokszor döntő szerepe van a jobb pneumatikának. Kitűnő példa erre a Continentalék nagy előretörése, újszerű, versenygumi konstrukciójuk révén. A pneukérdés sokszor döntő jelentőségére a tavalyi német GP világit rá legjobban. Mint visszaemlékezünk, Brauchitsch feltartva vezetett Mercedes-Benz kocsijával, de öt kilométerrel a cél előtt pneuzakadással kénytelen volt kiengedni kezeiből a biztos győzelmet: nem cserélt gumit. Azóta bizony a versenyek igen gyakran arra mennek, hogy ki tud végigmenni pneucserére nélkül! A hegyiversenyen ilyen szempont teljesen figyelmen kívül marad, hiszen úgyszólván alig látható a pneu felületén, hogy felszaladt egy hegyre.

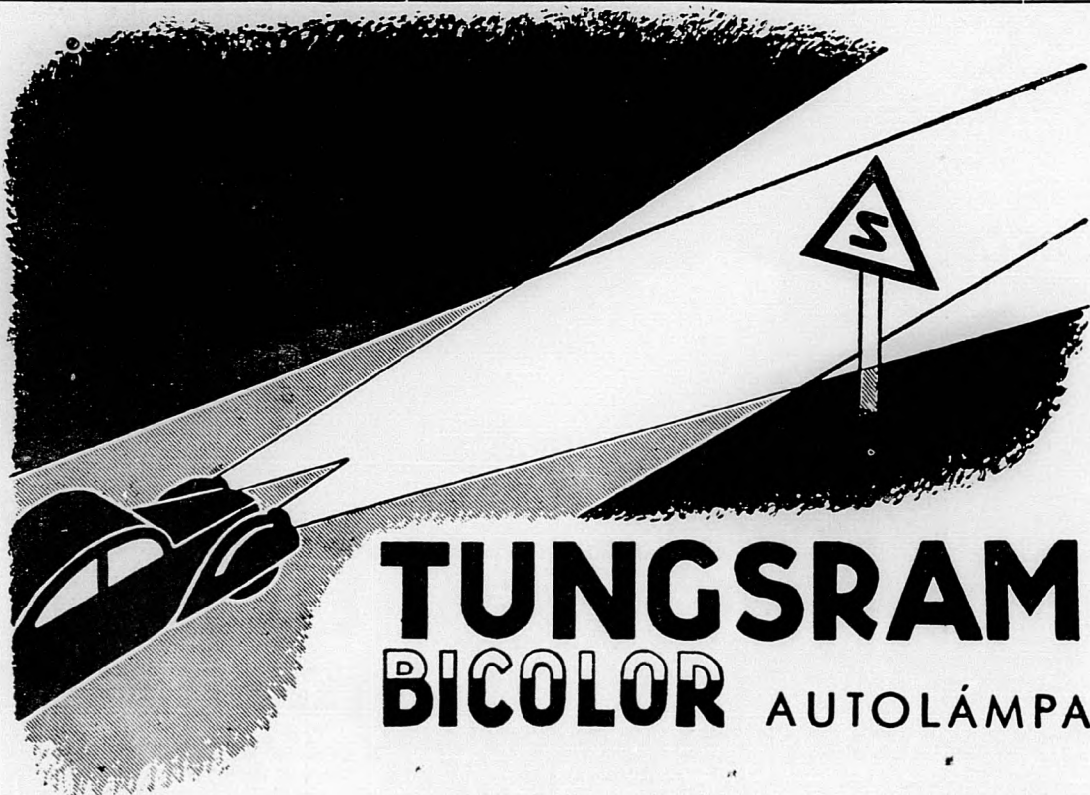
Röviden összefoglalva végeztem a műszakival és most rátérek a pénzügyi szempontból való vizsgálatra. A versenyrendezés előkészületeiben a pénzügyi rész mindig igen nagy sze-

repet játszik, olykor a legelsőt. A saját zsebéből, vagy kasszájából senki sem fizet szívesen rá. Már pedig a közönség is a körversenyekhez vonzódik, ott többet, a szó szoros értelmében versenyt lát, szemben a hegyiversenyekkel, melyeken csak egyszer, röpké pilanatokra láthatja kedvenceit, anélkül, hogy a szó szoros értelmében vett versenyt láthatna.

A hegyiverseny rendezésre alkalmas útvonalak rendszerint távolabb esnek nagyobb városoktól (Budapest itt kivétel!), ilymódon gyakran éppen a távolság az, ami a látogatottság, vagyis a fizető publikum hiányát előidéz. Nem csekély feladat az sem, hogy a hegyi terepen minden megjelenő nézőt számon lehessen tartani, illetőleg jegy megváltására lehessen kényszeríteni. országúti körversenyek megrendezésénél ez valamivel könnyebb és egyszerűbb feladat. Először is az országúti körverseny színhelye megválasztásánál függetlenek a rendezők a hegyvidéktől s így majdnem mindig a város közvetlen szomszédságában, sőt magában a város területén futtathatják le a versenyt, ennek folytán eleve és majdnem biztosíva van a tetemes bevételi lehetőség mivel a nézők feletti ellenőrzés is könnyebben megoldható. Aki nem fizet, azt nem érzetik be!

Világos, hogy az utóbbiakban tárgyalt körülmények az országúti körversenyek számára vastkosabb pénzügyi kitűzését teszik lehetővé, mint a hegyiversenyen, ennek folytán a versenyzői körök is az országúti körversenyek iránt mutatnak fokozottabb érdeklődést.

Martinek István.



TUNGSRAM BICOLOR AUTOLÁMPA

Fehér távfény, sárga közelfény.

Három

DKW

kiskocsi legyőzte

India eddig meg nem járt úttalan dsungeleit és őshegységeit!

Nemrégiben tért vissza Németországba az a három DKW-kocsiból álló India-expedíció, mely Paul Hartlmeier müncheni filmoperatőr vezetésével bebarangolta India eddig autóval meg nem járt úttalan őserdőit és hegyvidékeit. Az expedíció Bombayból, India fővárosából indult és 18.000 km-es útja keresztül-kasul szelte ezt a titokzatos országot, mely lépten-nyomon a legnagyobb nehézségeket gördítette a három DKW-kocsi útjába. Igen gyakran tengelyig érő felázott homokon, Európában elképzelhetetlen trópusi hőségben, törmeléken hegyi utakon vezetett az expedíció útja, melynek során 71 olyan folyón kelt át a DKW-karaván, melyben a víz a kocsikon 80 cm magasra ért fel. A legnagyobb nehézsége: az ilyen átkeléseknél a víz alatti hegyes sziklák okozták, melyek a kocsik kormányozhatóságát olykor teljesen lehetetlenné tették. Nem egyszer olyan dsungelekben vezetett át az út, ahol először útalt kellett vágni, ahol a lakosság autót még soha nem látott. Az expedíció céljának megfelelően, leérve a kiépített utakra, az ismeretlen Indiát kereste fel, gazdag fotózálmánya meghaladja a 3000 darabot. A felvételek között igen sok — Indiában még nem készített — színes főográfia is van.

Az expedíció most készülő útleírása felette érdekes olvasmánynak ígérkezik és valószínű éposza lesz az Indiát járt elsőkerék-meghajtásos DKW-kocsinak, melyek a legmostohább körülmények és egész hihetetlen megerőltetések mellett is megállották helyüket, legyőzték a trópusi hőseget, az úttalan dsungelek és őshegységek ezernyi akadályát!



Mára elég volt! A DKW-expedíció az őserdő indái között megkezdte a táborverés előkészületeit.



Érdekes találkozás Banswaraban. India tradicionális teherhordó állata az elefánt érdeklődéssel nézegeti a DKW-Frontokat melyeket a „középg előkelőségei” is megbámulnak.



Zupp! Így ment ez nap-nap után - a nagyszerű terepjáró DKW masinának meg se kottyantak a patakok és gázlok.



Az indiai utakat sokszor 30 cm. mély por földi melyet évszázadok a zebu-talyigák vágtak a terepbe. A DKW Front ezzel a nehézséggel fölülményesen megbirkózott.

AIR FRANCE

repülőgépei
4 világrézben,
87 városban,
29 országban
naponta 40.000 kilométert repülnek.
Utas, csomag, posta.



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

Kilométerjelzők

sebességmérők, autórak javítóműhelye
Schwarz Testvérek szakorások
Budapest, VI., Podmaniczky-u. 59. Tel. 1-296-24.

Autó és szántómotor főtengelyek és hengercsiszolások

és minden e szakmába vágó alkatrész készítése
PEDICS TESTVÉREK

Thék Endre ucca 15. Telefon: 1-303-45

INDIAN Motocycles

magyarországi
vezérképviselete
ifj. SEIFRIED HUGÓ

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



Az Alpenfahrton egyedül a DKW- team végzett hibapont nélkül!

Hetvenkét kocsí állott Luganóban a svájciak által megrendezett ezidei nemzetközi alpesi túraút startjához. Magyar részről egyedül Kozma Endre startolt montecarlói csilagtúra győztes Balillájával, sajnos, ezúttal nagy balszerencse üldözte és a Klausen-szakaszon hátsókerékdefektus folytán kénytelen volt feladni a versenyt.

A hat napos rendkívül megerőltető túraút céljába, Interlakenbe 64 kocsí futott be, melyek közül 17 büntetőpontmentesen Gletscher-Pokalt, 6 aranyplakettet, 4 ezüstplakettet és 25 bronzplakettet nyert. A verseny fő úrofeái a gyári csapatok számára kürt Alpenpokalok az egyetlen büntetőpontmentes DKW-csapat (Trägner, Weidauer, Krämer) mellett a 3 l. kategóriába 8 hengeres Fordokat vezető hollandok (2 bp.), a 3 literes kategóriában a Hanomag-csapat (182 bp.) és a 2 literes csoportban az Adler-csapat (47bp.) birtokába kerültek. A mezőny zöme németekből és angolokból rekrutálódott, de a holland, svájci és francia színek is méltóan voltak képviselve.

Elly Beinhorn, Rosemeyer felesége a minap Berlinből Damaskusba repülve megfordult Mátyásföldön, ahol közben szellőzést végzett. A kitűnő hölgypilóta másfél nap alatt tette meg a 2700 km-es utat.

Louis Blériot, az aviatika halhatatlan érdemű előharcosa 64 éves korában Párisban meghalt. Blériot volt az, aki elsőnek repülte át a La Manche csatornát.

A magassági repülés női világrekordját a francia Maryse Hitz állította fel nemrégiben. A kitűnő hölgypilóta 14.300 méteres magasságot ért el Potez-gépevel.

Angliában a minap tartották meg a veteránok ezévi versenyét, melynek pozíciói értelmében csak 1915 előtt forgalomba került járművek állhattak starthoz. A 31 főnyi mezőny 5 kivételével végigfutta a távot. A legöregebb jármű egy 1898-ban készült háromkerékű volt.

A német gépjárműipar az idei év első felében 228.000 egységet gyártott, ami a tavalyi esztendő ugyanazon szakához viszonyítva 24 százalékos emelkedést jelent.

A Ford Stoewes fúziós tárgyalások meghívtak. Legújabb hírek szerint Adler részéről mutatkozik érdeklődés a stettini Stoewer-gyár iránt, bár Frankfurtban előfűl a híradás.

Addis Abebában, Abesszinia fővárosában 40 motorkerékpár van forgalomban. Márkák szerint: 8 BSA, 7 FN, 6 DKW, 3 Automotor, 2-2 Terrot, Bianchi, angol Triumph, Indian és Raleigh, továbbá 1-1 Aleyen, Gillet, Husqvarna, Harley és Zündapp.

A London közelében épült gatwicki repülőtér érdekessége, hogy a köralakú állomásépület a tér közepén nyert elhelyezést. Az épület alagutakkal közelíthető meg.

Az Amerikai New Orleansban a rendőrség megkérte, hogy az autók mindenkor igazolni tudják fékük hatékonyságát. Az igazolványokat 300. megfelelő fékvizsgáló berendezéssel felszerelt garázs hivatott kiállítani. Akinek az igazolványi nines rendben -- huszonötöt fizet dollárban.

Ausztriában mintegy 108 ezer gépjármű van forgalomban. A személyautók száma kb. 30 ezer, a motorkerékpároké 35 ezer.

A londoni motorkerékpáros Olympia-Show november 2-án nyílik meg.

Németországban a közlekedési kthágásokért kiszabott büntetéseket a jövőben bevezetik a vezetői jogosítványba. Ezúton is gátat akarnak szabni annak a közlekedési baleset áradatnak, mely például július utolsó hetében 155 halottat és 4017 sebesültet, augusztus első hetében 149 halottat és 3793 sebesültet jelentett.

Hollandiában a múlt évben 13 százalékkal csökkent a gépjárművek száma. Ok: megadoztatták az autót!

Ford és General Motors saját gumigyár üzembe állításának gondolataival foglalkozik, hogy ezáltal elkerülhető legyenek az akroni gumicentrum sztrájkjai miatt gyakori szállítási nehézségek.

Chiron, a jelez francia versenyző aki a Nürburgringen bukott, immár teljesen felépült sérüléseiből.



AZ AUTO UNION

versenygépeinek
főlényes megoldásai élnek tovább
a konzernhez tartozó gyárak
kocsijaiban

AUDI

HORCH

WANDERER

**Az elegancia és
üzembiztonság
megtestesítője**

Vezérképviselők:

Hess Ervin, I. Mészáros-u. 15

Tel.: 1-500-90

Városl bemutató szalon:

V., Mária Valéria-utca 1. sz.

Tel.: 1-812-59.

Jön a Puch-Volksmotorrad!

A Gráci Puch gyár mérnöke és kísérleti osztálya megfeszített munkában töltötte el az idei szezont, mely munka gyümölcse a kora tavasszal piacra kerülő Puch-Volksmotorrad lesz!

Marceiino mérnök a Puch-gyár zeniális vezérkonstruktőrije ismét hatalmas meglepetéssel szolgált: a *Puch-Volksmotorrad* 200 km-es motorjából a mostani 250-es motorok 7 és fél lóerős teljesítményét sikerült kihoznia. Az üzemben rendkívül elasztikus kétütemű motor *préselt vázba* van beépítve és főleg ennek tudható be hogy a *gépet 75 kilós súlyban sikerült kihozni*, mely körülmény a nagyteljesítményű motor révén meglepő elevenséget és akcelerálást biztosít a pompás kiállítású masinának. A gép pillanatok alatt kiszerezhető kerekkel és az összes Puch típusokon standardizált szinkronizált differenciál rugózású préselt villával luxuriosus kivitelét meghazudtoló oleos áron — meglepetés lesz! — kerül piacra.

A gyár jövő évi gyártási programjában is ott találjuk az idei 250-es.

500-as és 800-as típusokat, míg a *másik bombaként ható meglepetéssel a hétpecsés titokként őrzött 400 km-es modell fog szolgálni*. Erről azonban egyelőre fejvesztés terhe mellett tilos a gyárban bárkinek is beszélni.

Wagner főszereelő január 1-én véglegesíti a budapesti Puch-műhely vezetését, miután cége a bécsi műhelyből Budapestre helyezte át. A Puch tulajdonosok bizonyára nagy örömmel fogadják a hírt, hiszen Wagner főszereelő budapesti tartózkodása alatt valamilyen lelkiismeretes, valóban képzett szakembert ismertek meg személyében.

Böhmer, az Afrikát sikeresen átszelt Puch-expedíció vezetője az őszi folyamán ellátogat hozzánk is és Győrött, valamint Budapesten fog veifetté képes előadást tartani az expedíció kalandos útjáról, melyből olvasóink cikksorozat keretében már ízelítőt kaptak. Böhmer előadása iránt érthető érdeklődés nyilvánul meg, az előadás pontos terminusát annak idején közölni fogjuk.

Vigyázat! Központi műhelyeinkbe behozott Puch-gépek javításánál tapasztaljuk, hogy a gépeken gyakran talál-

ni más műhelyek által beszerelt alkatrészeket, melyek noha Puch márkajelzéssel vannak ellátva, mégsem eredeti Puch alkatrészek. Felhívjuk ezért a Puch tulajdonosok figyelmét, ha valakinek a beszerelt alkatrészek eredetiségét illetőleg gyanuja volna, hozza be gépét központi üzemünkbe, hogy az esetleges márkabitorlást megállapítva, a szükséges lépéseket megtehessek. Intjük a Puch tulajdonosokat, hogy amennyiben idegen műhelyben dolgoztainak, a szükséges póialkatrészeket szerezzék be központi üzletünkben (Bp. Lehel-u. 25.), nehogy kellemetlen meglepetéseknek legyenek kitéve.

A bécsi Puch-műhely sportklubja nagyszabású sportünnepélyt rendezett, melyen úgy a bécsi, mint a gráci igazgatóság teljes számban megjelent. A sportünnepélyen idegen üzemek alkalmazottai is résztvettek, a legtöbb pontot azonban a Puch javítóműhely személyzete érte el.

A 250/S4 típusú Puch-masinak egyik legújabb pompás fegyvertényüket a minap lefutott Alpensee Fahrton érték el, ahol Martinak 66.5 km-es átlaggal nagy konkurrenciában az összes résztvevő motorok között a legjobb átlagot érte

FTC bajnoki balatoni futárversenye

Olvassa el a beszámolóban a versenyeredményeket és újból csak arra a meggyőződésre juthat, hogy a

250-es

PUCH

nemcsak a legmegfelelőbb, de a legteljesítőképesebb motorkerékpár is!

PUCH MŰVEK FIÓKTELEPE, Budapest, VI., Lehel-utca 25

Ezt írja egy sokat tapasztalt motoros

Folyó év májusában vettem egy ol-dalkocsis 500 cm-es alulvezérelt Ardiét. Ket és fél hónap alatt közel 10.000 kilométert hagytam magam mögött. melynek 2/3-ad része orosz vidéki utból áll.

Hosszú motoros mult után felelősség-gel merem állni, hogy az Ardiehez fűzött túlzott követelmény imet 100%-ig beváltotta. Így bátran merem ajánlani minden motoros sportlásamnak.

Budapest, 1936. augusztus 20

SOVODY ERNŐ

ARDIE

K. Bauer Tibor Győző

Vl. Izabella-u. 98. Telefon: 1-203-72

ALKATRÉSZEK autó hoz, motorkerek-párokhoz és felszerelések

MÁVAG-MERCEDES-BENZ-hez

BAK GYÖRGY

Vl. Jókai tér 7. Tel. 1-120-46.

Ma legjobb a

TEMPÓ borotvapenge

Nagybani eladás: Bpest,

VIII, Kertész ucca 42-41.

Minden autós szereti a tempót.

MORRIS AUTÓK

új szállítmánya beérkezett.

Az új 1 1/2 literes kocsik is megjöttek.

Áramvonalas kiállítás. Az 1 literes kocsik a legjobban bevált kis kocsik Magyarországon. — Kérje árjegyzékeinket. Előnyös csere, hosszú részlet.

Vezérképvislet:

DEMÉNYI és FIA
Akadémia-utca 19.

Motorkerékpár kiséautó csónakmotor

K. BAUER TIBOR GYŐZŐ

B.S.A. - Super X.

alkatrészek, speciális javítóműhely.

Vl. Izabella-u. 98. Telefon: 1-209-12.

Mi újság?

— Szeptember 6-án és 7-en kerül le futásra az 1936. év legnagyobb és legsúlyosabb feltételű túraúta, a Bodensee-Balaton több, mint 1000 km távú, nemzetközi megbízhatósági verseny. A túra szept. 6-án startol a Bodensee melletti Bregenzből és a versenyzők az Ariberg hágón, Innsbruckon, Kitzbühelen, Thurnpasson keresztül a Grossglockner felé veszik útjukat, majd Spittal a D-n keresztül érke- el a wörthli tavaj. Innen Klagenfurton és St. Andrán át következik a Pauckhöhe megmászása, majd Grazon és Heiligenkreuzon áthaladva, Szentgotthárdnál lépnek magyar területre. Körmend és Zala- bér hátrahagyása után Keszthelynél ér- nek a túra résztvevői a Balaton part- jára, majd a siófoki célba.

A túra iránt Középeurópa automo- bilista körében rendkívül nagy érdeklő- dés nyilvánul meg, úgy, hogy az elő- jelek szerint másfélszáz autó és motorkerékpár áll szeptember 6-án Bergezen- ben a startvonal elé.

— *Balatonai sportélet?*

— Szeptember 6-7-én a KMAC em- lékjelvény turát rendez a balatonai sport- hét keretében Balatonföldvárra automo- bilok és motorkerékpárok számára. Ugyancsak Balatonföldváron rendezi meg a KMAC szeptember 8-án autó- és mo- torkerékpár szépségversenyt.

— *Motorsónakverseny?*

— Szeptember 3-án este 6 órakor van a BMYC Budapest-Baja—Siófok verse- nyének nevezési zárata. Mint a multban, úgy az idén is megrendezi ez az agilis klub eme szép és érdekes versenyét. A 314 km-es távot smét két részben fu- ják: szept. 9-án Bajáig (172,5 km), 7-én Siófokig (114 km.) Mint a Balatonai Sport- hét kiemelkedő eseményét szept. 8-án rendezi a BMYC Siófokon motorsónak sebesség versenyét. Minden kérdésben részletes felvilágosítást nyújt a KMYC tit- kársága kedd, csütörtök, péntek d. u. 4-6-ig. Apponyi tér 1.

— *Tud valami szakmai hírt Hébl úr?*

— Tessék csak jegyezni. A német bi- rodalmi posta újabb 85 darab oldalkocsis 600-as sw. Victoriát helyezte üzembe. Ez aztán megelegedés. Újabb hír. Az ugyancsak német Ardie-gyár értesítése a magyar képvisletet, hogy az 1937-es típusok minden változtatás nélkül kerül- nek le a munkaszalagokról. Indoklás: úgy a megelégedett vevők ezrei, mint a megbízhatósági versenyek igazolják a mai konstrukció tökéletességét.

— *Más sportesemény?*

— A Somogy megyei Automobil Klub szeptember 8-án esillagtúrát rendez Ka- posvárra. A esillagtúrát az Országos Frontharcos Szövetség kaposvár főcso- portjával karöltve rendezik annak zászló- avatási ünnepségével kapcsolatban. A zászlóavatáson részt vesz József főher- ceg is. A esillagtúra befutása szeptember 8-án délelőtt 9 és délután 1 óra között történik meg és minden beérkező meg- kapja az erre a célra alapított művészi bronz-plakettet. Tiszteletdíjat kap to- vábbá az a klub, amelyik a legtöbb be- nevezett gépjárművel érkezik be, vala- mint azon klub, amelynek a esillagtúrára benevezett tagjai startuktól a célig szá- mítva légvonalban az összkilométer tel-



az elismert legjobb kardános motorkerékpár

URBACH, HUNYADI TÉR 12

Hiába kísérletezik, ame- rikai motorkerék- páriját szakszerűen és

olcsón csak ná- lam javíthatja

REICHFELD GÉZA

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

NEM DICSERJÜK a **VICTORIA-t**, de kérjük Önt, hogy **nézzze meg!**

Ára P 650-tól

Koppányi, Dessewffy ucca 47.

URVEZETŐK HÖLGYVEZETŐK csak „Viktória autószakiskolában”

tanulnak, mert egyetlen, ahol 1936-os típusu Adler, Balilla, stb. autókön ok- tatnak, okleveles gépészmérnökök és garanciával vizsgálótnak. Egyetlen, ahol 5000 méteres a tőszakfilm bemu- tatást nyer. Részletfizetés. Kérjen díj- talan tájékoztatót legmodernebb „Vik- tória autószakiskolától” Andrássy-ut 2. Telefon: 1-208-14.

Alig használt

BMW

1 1/2 literes, hathengeres, limousine

becserélés folytán jutányosan eladó.

Majláth, gr. Zichy Jenő u. 17.



Szegény Bartal Gyurist nem látjuk többé a versenyeken: a minap összeütközött egy szekérral és a helyszínen meghalt.

jesítményben a leghosszabb utat tették meg. Tiszteletdíjat kap még az a beérkezett versenyző, aki Kaposvártól legtávolabbról indul. A nevezési határidő már lejárt ugyan, de nevezni a célba való beérkezéskor is lehet, ez esetben a nevezési díj 5 pengő. A csúlagtúra beérkezésének napján rendezik Kaposvár „Ünnepi Nap”-jának utolsó napját, melynek programjában virágkiállítás, képműkiállítás, gyümölcskiállítás, (bor kóstoló) 44-es ezrednap pályaverseny és országos állat-exportvásár lesz.

— Jó nyerge és pótülése van Hébdű úr! Persze Laticel!

— Természetesen Szerkesztő úr! Hiszen a Laticel-párnázatnak a köztudatba áment előnyeje a motorkerékpáron is szíves fogadtatásra találta. A motorkerékpáros turázás kényelmetlenségeit valóságos eltüntetési a Laticel motorkerékpárnak, melyből éppen olyan jó nyereg mint pótülés is készül. A Laticel rugalmassága megkíméli utasát a fáradtságtól, légáteresztő volta megakadályozza az ülés felmelegedését, hiszen a párna milliónyi szivacszerű sejtje révén állandóan szellőzik.

— Hallom Cserépfalvi mérnök nagy autójavító üzemet és szervicet helyez üzembe?

— Ugyvan. A komoly szaktudása és szolid üzletvitele révén közismert autószerelő Zápolya-utca 26. sz. alatti műhelyházat modern autójavító műhelynek és szervicéállomásnak rendezi be. Az üzemet modernül felszerelt gépműhely egészíti ki. A cég motorkerékpár javító-műhelye, mint motorkerékpár-szervice Lovag u. 2. sz. alatt továbbra is üzembelen marad és mint kompletten felszerelt szervicéállomás raktáron fogja tartani a legkeresettebb alkatrészeket, felszerelési cikkeket, gumikat és olajakat is. A Zápolya ucai Cserépfalvi-autószervecé átalakítási munkálatai már befejeződtek, míg a tágas, világos munktermeknek a legmodernebb munkarendszernek megfe-

lő berendezése folyamatban van úgy, hogy 1—2 héten belül újabb nyugati típusú álló autójavító-műhellyel fog gazdagodni az ilyesmiben nagyon is szűkös kódd fővárosunk.

— Mi hír a Zündapp-berkekben?

— A Zündapp vezérképviselő Pajor Imre cég örömebe öröm is vegyül. Öröm: a cég közel 70 Zündappra rugó idei eladásával az eladási statisztika jó második helyét foglalja el, noha az egész szezon folyamán behozatali nehézségekkel küzdött, üzletében eladatlan gépe schasem volt. Öröm: a cég kénytelen már most befejezni a szezont, miután több behozatali engedélyt az idén már aligha kaphat. A Pajor-céget felette súlyosan érintik az állandó behozatali nehézségek, melyek nélkül az idén könnyen 100 Zündappal gazdagíthatna volna motorparkunkat.

— Halljunk valamit még Hébdű úr a „slum-meutes új Mobilóiról!

— A megnevezésközött kávénak föle és alja van — utóbbiból olvassunk ki a rossz nyelvek szerint hasonlóképpen mindenfélét a nénikék. De a legjobb autójavítóban is vannak nem kívánatos kocsz-, iszap- és gumiszertü maradványok. Ebből az üledékből természetesen semmi jót sem lehet kiolvasni, legfeljebb kompresszióvesztést, kopásokat és üzemzavarokat! Ennek az üledéknek a neve: slum, mely szó az angol sludge (iszap és gum) (gumi) összevonásából ered. A szóképzésre az az eljárás szolgáltatott alapot, mely ezeket a slumképzőket az olajból, mint a kávénak alját és fölét valóssággal „kiszűrte”. Ez az eljárás a „Clearsol”-eljárás és a slummentes olaj, melyet ezúton készítenek, az új Mobilóiról. Ebben nincs már olyasm, ami az olajvezetékeket és dugattyúgyűrűket beragasztja, ami a surlódásmenetséget befolyásolja, — mert slummentes!

— Mi uszág versenyzünk körében?

— Lukavecz Ferenc, a budapesti Shell Köolaj Rt. kötelékében vállalt állást. Mondanunk sem kell, Lukavecz a töle



Sok nézője van ennek a plasztikus Mobilóiról — N. S. Ú. kirakatnak. Természetesen Bíró Jenőnél látható.

megszokott eredményességgel látja el új hivatalát, amiben kétségtelenül nagy előnyére vannak műszaki képzettségén kívül gazdag gyakorlati tapasztalatai, melyeket a Shell-vevőkörzség javára gyümölcsösíthet.

Felölés szerkesztő és kindó: KRAVER JENŐ.

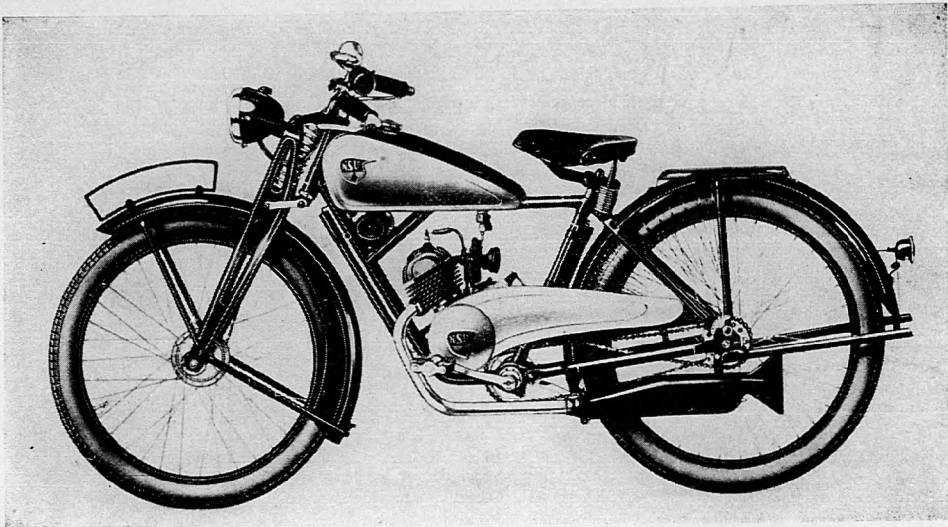
Koenig

Eredeti PUCH
alkatrészek raktára
PUCH javító-műhely
Budapest, VI., Desseswffy-uca 26. Telefon: 1-214-00

Szept. 1—15-ig **mágnesjavítás: 30% engedménnyel**

POLUS-SIRIUS Rt. AUTO accumulator és elektromos
SCINTILLA-VEZÉRKÉPVISELET Budapest, V, Bálvány u. 12

Service



NSU-D-QUICK

tökéletes kismotorkerékpár

Főelőnyei:

Elpusztíthatatlan, 100 kcm-es, 2,75 HP teljesítményű kétütemű motor levehető hengerfejjel,

Üzemanyagfogyasztás 2 liter 100 km-re. Sebesség 55 km.

A motorral egybeépített 2 fokozatos sebességváltó a kormányrudról működtethető, tehát a vezetőnek menetközben pillanatra sem kell eleresztenie a kormányt.

A gáz dréhgriffel adagolható.

Ezernyi versenyben kipróbált paralellogram rugózású villa. — 15 wattos világítás

Vezérképviselőt:

Biró Jenő alkatrész és pneumatik raktára

Budapest, VI, Liszt Ferenc-tér 2