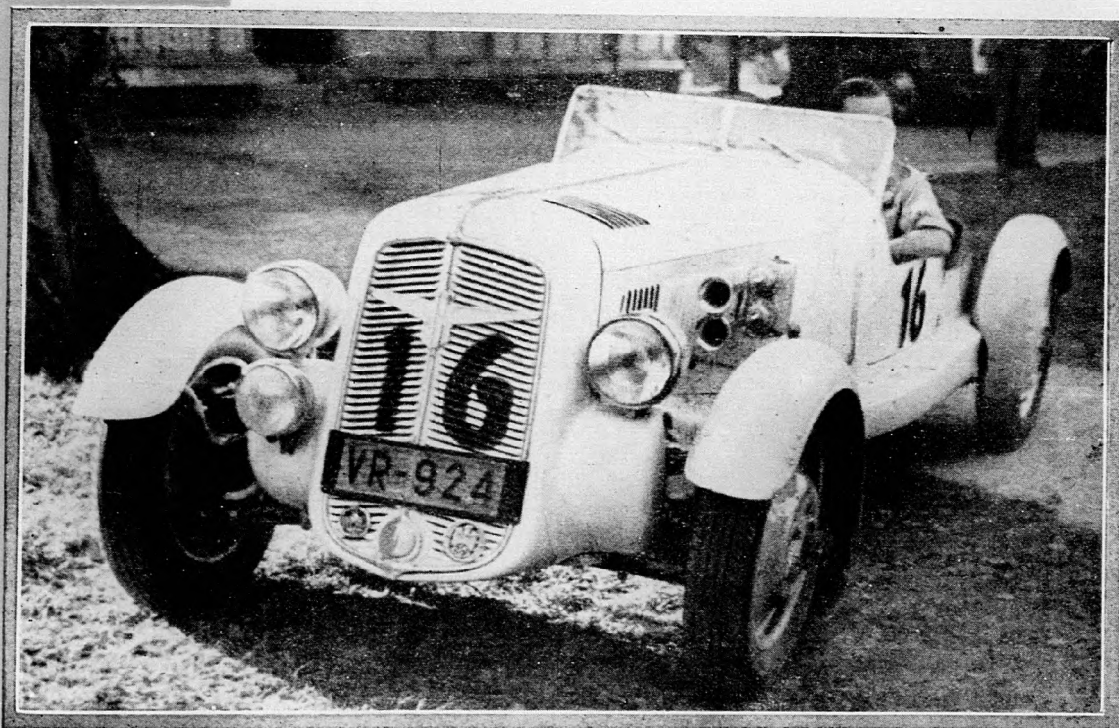


AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉLDÁNYSZÁMÚ MAGYAR MOTORSPORTLAP



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



ADLER

Ritka, nagyjelentőségű sikert vívtak ki az Adler-kocsik a Balaton-Bodensee távversenyen. A Guillaume-Sauerwein-Bossányi összeállítású gyári csapat hibapont nélkül a legnagyobb jópontszámmal nyerte a márka-team díjat. Guillaume a verseny abszolút legjobb eredményét érte el. Ki kell emelni Bossányi Péter sikerét, aki mint az Adler-csapat tagja a legjobban szereplő magyar volt.



„GUMBURIAN“
törvényesen védett

GUMMI ESŐKÖPENY

motorosok részére, igen erős,
fekete gumminozott szövettől,
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.

BALATON — BODENSEE, 1937



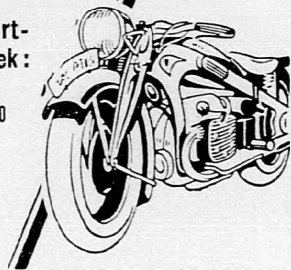
UJABB
NAGY

ZÜNDAPP

győzelem

Csoport-
győztesek:

Hecker KS 500
Magnus KS 500
v. Krohn KS 600

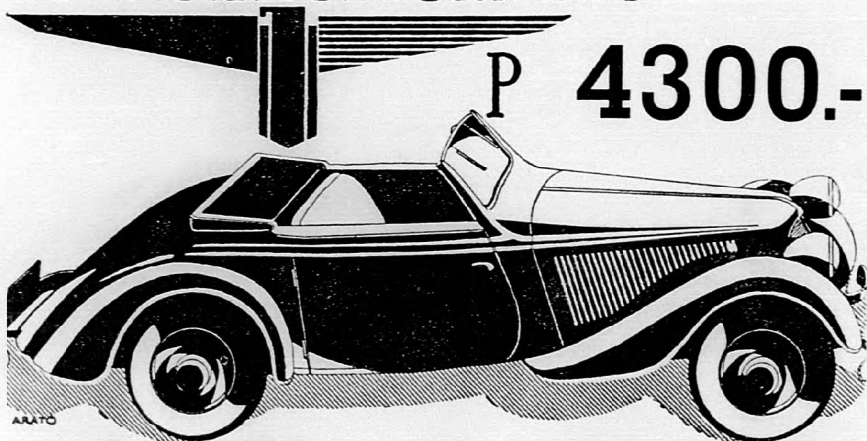


hibapont
nélkül!

Vezérképviselet:

PAJOR IMRE JÓKAI-UTCA 21
TELEFON: 120-228

AZ AUTÓSZEZON FŐESEMÉNYE



ADLER

JUNIOR ROADSTER

VEZÉRKÉPVISELET:

MÉRAY RT Eladás: V., Dorottya ucca 1. Telefon: 1-856-15
Service és javítóműhely: V., Zápolya ucca 15. Telefon: 2-988-88

Előgyujtás

A régi jó békevilágnak jellegzeteségei közé tartoztak azok a díszes prospektusok, melyek feladója az egyik kis német zugegyetem volt. A prospektus potom ezer márkéért doktori címet ígért, nem kellett svindlikurzust sem hallgatni, szigorlatolni, hanem csak írásban válaszolni az „egyetem” által postán elküldött kérdésekre és postafordulával visszaküldeni a — doktori értekezést. Persze az egyezer márkával együtt az adakozó szellemű tudor már kapta is a pergament a Nos rector kezdetű szöveggel és a hatalmas pecséttel, ami feljogosította arra, hogy életfogytiglan nyomassa névjegyére a dr. betűcskéket.

Ma már nem éljük a jó boldog békevilág zökkenő nélküli éveit. És doktori címet sem kaphatunk potyán, illetve ezer márkéért. Ha azonban van másfél-ezer márkánk, akkor ha doktorok nem is lehetünk, magyar válogatott motorversenyzők — annál inkább. Mert mint azt a Balaton—Bodensee távverseny startlistáján láttuk: elég ahhoz a megfelelő gép és elég hozzá a KMAC tagság, hogy valakiből válogatott motorversenyző lehessen. Legfeljebb még vezetői jogosítvány is kell hozzá. És már berukolhatunk a magyar válogatott csapatba.

Tragikomikus és felháborító volt a Balaton—Bodensee válogatott magyar együttesének összeállítása. Két valóban legelsőrendű magyar versenyző mellett olyan harmadik alkotta a csapatot, aki a motorsportletben még az újonc jelleggel sem jutott el és versenyzői „multja” egyetlen versenyt és egyetlen negyedik helyezést ölelt fel. És mégis belekerült a válogatott nemzeti csapatba, amikor nemzetközi viszonylatban is értékes, hosszú évek eredményes multjával rendelkező, valóban kitűnő versenyzők kimaradtak belőle.

Ebben a pillanatban még nem tudjuk, hogy ki a felelős a botrányos esetért. Hogy ki volt az, aki összeválogatta a hármast. Azt azonban tudjuk, hogy az illetőnek vagy illetőknek sürgősen le kell vonniok az eset konzekvenciáit és véglegesen távol kell őket tartani attól a területtől, melyen a magyar motorsport ügyeit intézik: diktatórikus alapon. Motorsportunk amúgyis a züllesztés lejtőjére tévedt, amúgyis nagyon halálos nyavalya győtri. És ha a kellő erőfeszítéssel kiosztott bunkócápa a legegészségesebbet is elszedíti, ugyan milyen hatással van a halálos ágyán fekvőre?

*

Rendeteg baj van a külföldi kocscikkal: halljuk innen is onnan is és főleg hatóságai berkekből. Gyorsan hajtanak, nem tartják be a forgalmi szabályokat és túlzottan használják ki a

büntetlen felelőtlenségnek azt a helyzeti energiáját, melyet a szent idegenforgalom büszsávéval félmjelzett külföldi rendszám tábla biztosít.

Nos: legyünk őszinték. A külföldiek nem hajtanak gyorsabban, mint azt odahaza szokták meg és igrkeznek betartani a közlekedési szabályokat. Arról viszont nem tehetnek, hogy Magyarországon és főleg Budapesten — hogy úgy mondjuk — forgalmi csapdák, speciális forgalmi előírások vannak érvényben, de azt, hogy ezeket a speciális előírásokat jelezzék is: elfeledkeztek az illetékes urak. Vagy talán honnan tudja az a szerencsés hollandi kakacádaráló, hogy a Mussolinirendben tiszta a keresztelés és mimódon kell kerülgetni a járdaszigeteket? Hogyan tudja azt az a francia pezsgőgyáros, hogy a negyvenhatos villamos egyszerre csak elébe vág a Podmanicky utcában anélkül, hogy a befordulást jelezné vagy lassítana? Honnan tudja az angol kokuszdióhámozó, hogy az Andrassy úton és a Rákóczi úton például nem szabad kúrtolni, amikor a kúrttilalmat jelző nemzetközi táblák hiányoznak?

Mi: kénytelenek voltunk betéve megtanulni a budapesti közlekedés fortélyos forsrifitjait, amit azonban a néhány napra Budapestre ránduló külföldiektől megkövetelni dőreség a javából. A külföldi tehát befordul a tiszta keresztelésnél és ha a legtöbb pesti autós nem számolna előre az ilyesmivel, akkor napirenden volnának a bal-esetek.

Tessék végre elhelyezni a jelzőtáblákat, jelezni a tiszta kereszteléseket, jelezni azt, hogy a főkapitány úrnak milyen különleges elgondolásai vannak a járdasziget-kerülgetések felől. Tessék rendet teremteni a gyalogosok kö-

rül, tessék megrendszabályozni a ki-méletlenül hajtó taxisokat, tessék tiszta vizet önteni a pohárba és meglátják az aggodalmaskodó hozzá nem értők, hogy rend lesz a javából a pesti utcán.

*

Ne sajnáljuk azt a pár perc időt és csekély járdaságot, amibe a feljelentés kerül bármelyik útunkba eső csendőrrőrsön, vagy járórnél, ha útközben olyan dolgot látunk, ami jogos felháborodásunkat váltja ki. Segítsünk a derék kakastollasoknak a rendcsinálásban, mert mindenütt ők sem lehetnek jelen. Közérdek, hogy az utakon rend legyen, hisz enélkül minden pillanatban bajba kerülhetünk.

Ha már meg kell osztatunk a községek görbe és szűk főuccájára ültetett betón a rajta élők két- és négylábú társadalomával, igyekezzünk mi is biztosítani és elismertetni jogainkat. Adott esetben talán az is segítene, ha tenyerünkhez igazítanánk egy-egy ködöbáló maszatos ábrázatot, de ez valószínűleg csak taktikájuk módosítására készítetné őket, ellenben a szülőkhöz bekopogtató csendőr plajbásza nyomán bizonyára maradandóbb emlékek kelnének kövesszék lelkében.

Akarjunk mindannyian rendet és már is közelebb jutottunk hozzá!

Sokkal jobb öt percet rászánni a feljelentésekre, mint vasvillával érvelő emberekkel vitába elegyedni. Ne sajnáljuk, ha megbüntetik a rend ellen-ségeit — önmagunknak leszünk hálá-sak érte. Földuljunk csak bizalommal a panasszal, vagy feljelentéssel sürgősen a legelső útbaoos csendőrrőrshez, vagy kakastollas csendőrhöz, s biztosíthatunk, hogy az eredmény nem fog elmaradni, mert a csendőr köteles eljárni minden nála feljelentett ügyben.



A marokkói rendkivül nehéz, 5000 km-es túráversenyen is győztek a Hanomag-kocsik, melyek még a sivatag úttalan útjait is jól bírták.

Campbell vizen: 208.4 km.

Ismét Európáé
a motorcsónakvilágrekord!

Campbell kapitány világrekord kísérleteit a Lago Maggiore tükren teljes siker koronázta. A kitudó angol versenycsónak-konstruktőr, Fred Cooper tervei szerint a Saunders-gyárban épült Blue Bird, Campbell vezetésével két ízben is megdöntötte az amerikai Gar Wood öt éve fennálló 200.299 km-es motorcsónak-világrekordját. Campbell kapitány rekordkísérleteit a Mappo és Gerra között kitűzött 1852 méteres előírt szakaszon végezte. Első rekordja 203.3 km volt, a megismételt kísérlet során azután 208.4 km-re sikerült felőrölnia szenzációs csúcsteljesítményét.

Campbell hajója, a 6,5 m hosszútörzű Blue Bird, kombinált fa- és könnyű fémlémezkonstrukció, melynek farát patkóalakban speciális úszótest övezi. Ezen úszótestben selyemszálakba varrva 36.000 ping-pong labdát helyeztek el. Hátról, ugyancsak az úszótestbe építettek be az újszerű hűtőberendezést is, úgyhogy a hajó teljes hossza 9,37 méter, szélessége pedig 2,87 méter volt. A hajót 2700 lóerős Rolls-Royce repülőmotorral szerelték fel, mely motor az 1931-es győztes Schneider Cup-típus to-

vábbfejlesztett mása volt. Ezen híres motortípus, melynek öse a 800 lóerős Rolls-Royce „Buzzard” volt, az 1831. évi Schneider Cup alkalmával bámulatba ejtette a világot: a 36,5 liter hengertartalmú motor 3200 fordulatonál 2300 lóerőt adott le, ami a motor mindössze 740 kg-os összsúlyához viszonyítva, 0,322 kg/HP fantasztikus súlylőerő számot jelentett. A motorteljesítményt azóta a metallurgia és a kompresszorépítés tökéletesedése, valamint a furatlöketnek 152/167-ről 154,4/167,64 mm-re való növelése révén sikerült 100 oktános speciál üzemanyag használata mellett 2700 lóerőre fokozni. A hajó összsúlya 2100—2150 kg, úgyhogy Fred Coopernek sikerült a hajó lóerősúlyát 1 kg alá szorítani! Hogy milyen biztos számításai voltak Coopernek, mi sem bizonyítja jobban, mint a rekordkísérletek előtt leadott nyilatkozatai, mely szerint a hajó számításai szerint 209 km-es sebességre képes... Cooper nyilatkozatainak különös jelentőséget ad az a körülmény, hogy a propellernek hatásfokának előzetes pontos kiszámítása bizony meglehetősen problematikus feladatot.

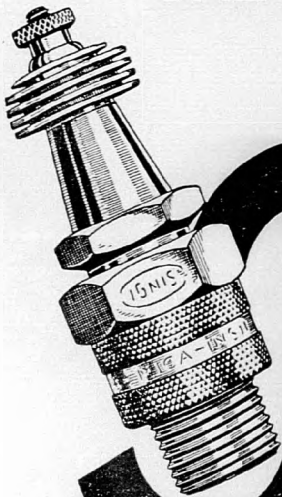
Campbell teljesítménye való egészében akkor bontakozik csak ki, ha vízszapillantást vetünk Gar Wood hajójára, az exvilágrekorder „Mis Amerika X”-re. A hajó négy, egyenként 1600 lóerős Packard-motorja 6400 lóerőt reprezentált a „Blue Bird” 2700 lóerejével szemben. Amíg azonban a 11 méter hosszú, 3,08 méter széles és 7800 kg súlyú Miss Amerika lóerősúlya 1,21 kg/HP volt, addig a Blue Bird lóerősúlyát 1 kg/HP alá sikerült leszorítania a Campbell sikerében osztályrésztes Coopernek.

Mint érdekességet említjük meg, hogy az első hivatalos motorcsónak-világrekordot 1921-ben állította fel 129,63 km-es sebességgel az amerikai Gar Wood. Anglia Segrave révén egyszer, Kaye Don révén pedig háromszor hődította el Gar Woodtól a világrekordot, melyet 1932 szeptember óta az amerikai birtokolt. Az 52 esztendő Campbell, aki 1935-ben elért 484,46 km-es abszolút sebességi autóvilágrekordjának felállításakor ígéretet tett feleségének arra, hogy felhagy az autóvilágrekord kísérletekkel, betartotta szavát: motorcsónakvilágrekordot futott!

NEMZETKÖZI BALATON-BODENSEE TÚRAÚT 1937

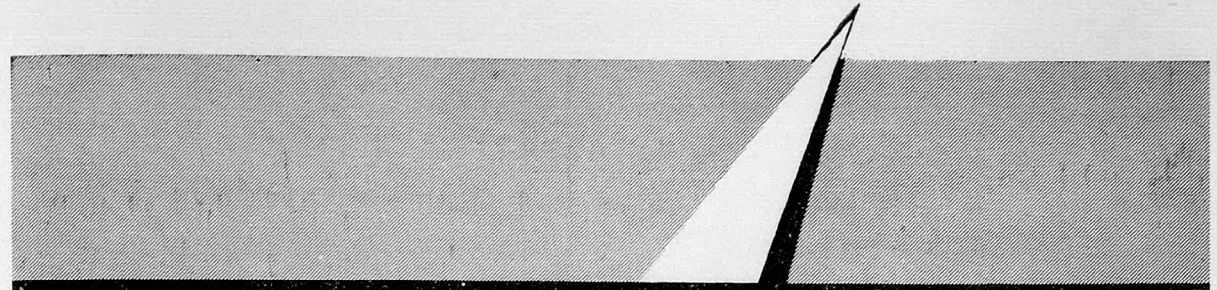
A **főlényes győztes**
Denzel (BMW)

a szológépek legmagasabb
pontszámát érte el
csillámszigetelésü



GYÁRTJA A TELEFONGYÁR RT.
Vezérképviselet: Méray motorkerépgyár rt.
BUDAPEST, V., ZAPOLYA UCCA 15—17.

IGNIS
GYUJTÓGYERTYÁVAL



A magyar autó- és motorkerékpár-
tulajdonosok is igazolják a külföldi
szakértők megállapítását, hogy a:

WAKEFIELD **PATENT**
Castrol
MOTOR OIL

egészen rendkívüli
kenőértékű és
megbízható minőségű

VEZÉRKÉPVISELET:

"FERRO"

VAS-MŰSZAKI- ÉS AUTÓFELSZERELÉSI R.T.
BUDAPEST, V, VILMOS CSÁSZÁR-ÚT 28

Az Ignis-gyertyák idei nemzetközi győzelmi sorozata

A magyar ipar ma már kétségtelenül reprezentatív termékei közé tartoznak a csillámszigetelésű Ignis gyújtógyertyák. Ma már határainkon túl is hétről-hétre növekszik a száma azoknak, akik iparunk eme világviszonylatban is számottevő termékét használják és ennek folytán az Ignis-gyertyákhoz fűződő internacionális versenysikerek tükrében is az Ignis-gyertyák kitűnő minőségét regisztrálhatjuk.

Az Ignis-sikerek nagyrészt megbízhatósági triadokhoz fűződnek, tehát olyan versenyekhez, melyek a praktikus használat végsőig fokozott követelményeiben mutatják be a gyertyák kvalitását.

A győzelmek élhelyén természetesen az angliai Nemzetközi Hatnapos Triad szerepel. Az évad eme legfontosabb megbízhatósági versenyén Demel (BMW) és Bosch (NSU) két aranyéremmel öregbítették az Ignis nimbuszát.

Számos győzelem fűződik a Drei-Bundesländer-Wertungsfahrt révén is az Ignis-gyertyához, míg a póllau hegytriálon 16 aranyérem gazdagította az Ignis győzelmi szériát, mely Demel révén a marburgi körverseny és Loibil-hegyverseny győzelmek révén bővült tovább.

Siker kísérte az Ignis útját az osztrák touring club túraúttján, éppen úgy, mint a Pötschau-Triálon is, míg a Thernerberg-versenyen a nap legjobb idejét futó Demel (BMW) mellett az ugyan-csak Ignis-gyertyát használó Millenkovich (Puch) bizonyult a leggyorsabbnak az elindult 40 Puch-menő előtt.

A Balaton—Bodensee túraúton Demel (BMW) a szológépek legjobb teljesítményét érte el Ignis-gyertyával, míg a minap megtartott Prebichl hegyversenyen az abszolut győztes Demel mellett a Puch- és NSU-menők 11 aranyérem nyertek Ignis-gyertyával.



Balaton-Bodensee verseny, 1937

1030 km. távon ismét a megszokott **BMW** győzelem.
 500 kcm. kategória, **BMW** R-5 győz
 második **BMW** R-5
 600 kcm. oldalkocsival győz **BMW**
 750 kcm. oldalkocsival győz **BMW**
 második **BMW**

Katschbergi hegyversenyen

a nap legjobb idejét
 500 kcm. **BMW** futja

Képviselet:

URBACH, VI., Hunyadi-tér 12

Az autógyárak versenyszályaai gőz-erővel készülnek a jövő évi szezonra!

Beavatott helyekről szerzett információk szerint jövőre bombaszéznra van kilátás: mintegy tucatnyi gyár részvételével számolhatunk az új formula szerinti GP-versenyeken!

Az angol ERA új 2 literes, kompresszoros modelljeivel akarja végig versenyezni a jövő évi GP szezont, Bugatti egy 4.5 literes kompresszornélküli és egy 3 literes kompresszoros típuson dolgozik, Delahaye 4.5 literes kompresszornélküli kocsikat küld tüzvonalba, Talbot egy 3 literes kompresszoros és egy 4.5 literes kompresszornélküli típusal készül a szezonra. Ing. Petit sem nyug-

szik, átkonstruált 3 literes, kompresszoros Sefac-kocsival próbálkozik, míg az autóhegemonia birtokosa, a németek, Auto-Union és Mercedes-Benz kompresszoros, 3 literes modellekkel vészik fel a harcot. Maserati új nyolchengeres, kompresszoros, 3 literes modellen dolgozik, Alfa-Romeo egy 1.5 literes és egy 3 literes, kompresszoros típusat küld a porondra. Fiat pedig... Igen, Fiat állítólag ismét aktivitásba lép és a Scuderia-Ferrari keretében óhajta kocsijait szerepeltetni... Ennyi elég egy lélegzet!

Új rekordok a Szentendresziget körüli versenyen

Szeptember első vasárnapján futottak le a BMYC rendezésében — a Balatoni Sporthét másorába iktatott, de meg nem tartott motorcsónakversenyek he-

lyett — a Szentendresziget körüli verseny.

A tíz kategóriára osztott mezőny kedvező, szélmentes időben startolt el a BMYC Galagonya-uccai klubházától, mely egyben a cél is volt. A startok —10 kategória! — majd két órát vettek igénybe. A 78 km-es táv és a sziget felső vége, mely tele volt ágakkal és hordalékokkal, megritkította ugyan a mezőnyt, de az óvatosak és az alaposan felkészültek jó idővel fejezték be a versenyt.

Részletes eredmények:

Oldalmotorok. Junior 125 kcm: 1. Méry Gy. (Buday) 4:56:10. **Szenior 125 kcm:** 1. Nádasy L. (Istros) 3:25:35. **Junior 175 kcm:** 1. Schön K. (Istros) 3:23:10. 2. Somló J. (Istros) 3:41:25. **Szenior 175 kcm:** 1. Borbás L. (Rapid) 2:56:45, a nap legjobb oldalmotoros ideje. 2. Kálmán J. (Rapid) 3:18:10. **Szenior 250 kcm:** 1. j. Gömbös J. (Istros) 3:07:30. 2. Murányi T. (Rapid) 4:34:10. **Autórd túra 175 kcm:** 1. Dénes E. (Buday) 3:48:20. 350 kcm: 1. Petkov F. (Buday) 3:55:15. **Verseny 500 kcm:** 1. Vermes Z. (Evinrude) 2:30:10. 1000 kcm: 1. Rieger A. (Laros) 1:28:10. **Inbord túra 4000 kcm:** 1. gr. Andrassy M. (Gray) 1:25:55. A nap legjobb ideje!

GENERAL MOTORS —

OPEL

SUPER 6

OLYMPIA

OPEL KADETT

EZ ÉVI EREDMÉNY

700

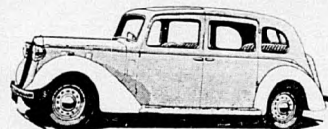
eladott AUTO

VEZÉRKÉPVISELET
 NEMZETKÖZI GÉPKER,
 R. T.
 BUDAPEST

Seljes biztonság! Élnyúzfatatlan anyag!

Legminimálisabb üzemköltségű az angol

AUSTIN



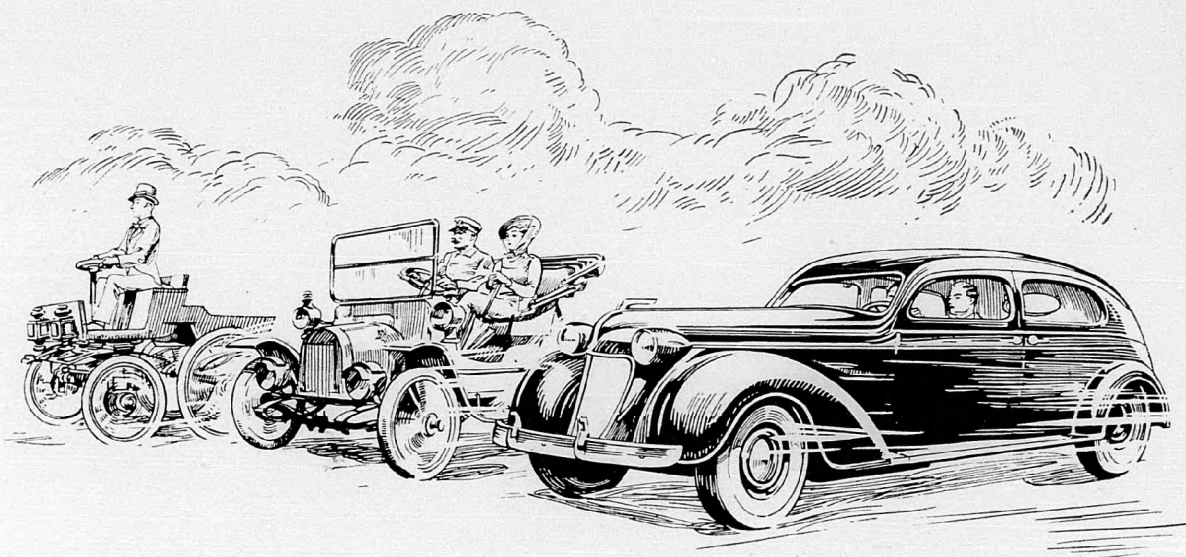
1938-as szenzációs típusai
 750 kcm-től — 2 1/2 literig

Service:

BRUCK

VIII., Tavaszmező-utca 22/a

Telefon: 137-027



Három nemzedék

Nagyapa, apa és fia, három generáció használ Mobiloilt. Tradícióból? Bizonyára, de nem csupán megrögzött vételi szokásból. Az ifúság keveset törődik azzal, hogy valami régi készítményre, inkább azt nézi, mi a legújabb és a legjobb.

Az előállító gyáron múlik, ha a régi készítmény egyben a legújabb és a legjobb is. Ez már a Vacuum Oil Company tradíciója.

71 évvel ezelőtt feladatunk tűztük magunk elé, hogy minden felhasználási célnak legjobban megfelelő kenőolajat állítsunk elő, mert felismertük azt, hogy a legjobb olaj bizonyul használatban a legolcsóbbnak. Sohasem volt okunk arra, hogy ettől a célkitűzéstől és

alapelvtől a legkisebb mértékben is eltérjünk; 71 év tapasztalatai igazolták, hogy helyes úton járunk.

A Vacuum Oil Company ott állott a technika évszázadának bölcsőjénél. Nevével megszámlálhatatlan iparág kifejlődése fonódott egybe elválaszthatatlanul.

A Vacuum Oil Company sok-sokezer kenési problémát old meg évenként; közülük nem egy létkérdés az ipar és közlekedés számára.

A Vacuum Oil Company kezdte meg a kenőolajgyártást és ma már 71 év tapasztalataira támaszkodik. A Mobiloilt az egész világon a minőség és megbízhatóság fogalmát jelenti. Az autósok milliói járnak Mobiloillal, nyugodtan és biztosan.



Mobiloil

ÚJ MOBILOIL — a Clearsol-eljárással készült — a legnagyobb kenőhatást biztosítja — műcsenek kenési zavarok — a gép a legjobb mechanikai állapotban marad — legnagyobb az üzembiztonság.

VACUUM OIL COMPANY R. T. BUDAPEST

HIREK

Magyarországon csak nyilatkozatokat regisztrálhatunk...

Az egyik német szaklap érdekes csoportosításban öleli fel mindazokat az intézkedéseket, melyeket az egyes európai államok az automobilizmus fejlesztése érdekében tettek. Magyarország is szerepel az összeállításban, sőt szerint a következő szöveggel: „Magyarországon egyelőre csak nyilatkozatokat regisztrálhatunk, melyek szerint különböző kormánytiszviselők kilátásba helyezték az eddig erősen elmaradt automobilizmus nagyvonalú kifejlesztését.” Es ebben maradtunk. (Szerk.)

A német Lufthansa az idei év első felében 1.600.000 utast szállított, ami a tavalyihoz képest 25%-os emelkedést mutat.

Az elmúlt évben mind a 22 német gumigyár tetemesen növelte hasznát, annak ellenére, hogy a Buna feldolgozására irányuló berendezések a gyárak számára tetemes elvesztést jelentettek.

Az angol alsó- és felsőház 100 tagjából álló bizottság utazik szeptember végén Németországba, hogy a világ legtekélyesebb autótűrhálózatának építkezését és biztonsági berendezéseit tanulmányozza.

A Chinában futó 1200 Diesel-teherautó 95%-a német gyártmány.

A minap érkezett meg az első, 102 darabos álló Fiat-szállítmány Amerikába. A torinói gyár egyelőre Texasban óhajtat intenzív üzleti tevékenységet kifejteni, eladási szerződéseit azonban fokozatosan az egész USA területére ki akarja terjeszteni és legalább évi 3000 kocsira kontemplálja eladási lehetőségeit. A gyár Amerikába Balilla-típusait exportálja.

Az USA autókonzunkturájára jellemző, hogy a képviselők raktárán tartott 1937-es modellek száma, a nagyobb eladási forgalom ellenére 12%-kal kevesebb, mint tavaly ilyenkor.

A francia versenykocsi bajnokságot Raymond Sommer nyerte meg Dreyfus előtt.

A német motorkerékpár bajnokságot Kluge (250 DKW), Fleischmann (350 NSU) és Gall (500 BMW) nyerte.

A januári montekarlói esilagtúra propozíciói már munkában vannak. Újításszámba megy, hogy a esilagtúrán jövőre csakis csak két kocsi vehetnek részt 1,5 l hengerűrtartalomig 2, azoufelül legalább 4 fős helylyel. A túra franciaországi zárószakaszát is megváltoztatták és egy beiktatott körkúrt magas átlagú sebességi próbát futtatnak a versenyközzel. Előreláthatólag a montekarlói zárópróbákön is változtatásokat fognak eszközölni.

Chrysler 2,5 millió dollár költséggel saját acélművet helyez üzembe.

Franciaországban rendeletileg köteleztek minden olyan jogi személyt, akinek legalább 10 teherautója van üzemben, hogy a kocsi-park 10%-át, egyes tartományokban 20%-át generatorgázra vagy más beföldi üzemanyag használatára állítsák be.

Az amerikai autópár jövő esztendőben 7 típust egész, illetve félautomatikus sebességváltóval hoz piacra.

* A motorszakmába vágó két ötletes találmányt jelentett be a Szabadalmi Bíróságnál az egyik kaposvári előfizetőnk. Az egyik a motoros jármű (autó, motorkerékpár stb.) üzemközbéli kezelésének leegyszerűsítésére és a sebességváltó megóvására szolgáló „Egyszerített sebességváltógáz- és kuplungvezénylő”, míg a másik, a motorkerékpár kormányúszerelem való alátámasztására szolgáló beépített emelő és zár szerkezet, amivel pl. egy 160 kg-os motorkerékpár 3 kg erővel stenderre állítható és a szerkezet a benne lévő beépített zárral becsukható, minekfolytán a motorkerékpár a tolvajok ellen védett.

* Vennénk hasznát, de jókarban lévő kislögyasztású gyorssterkerkocsi (üzleti autót) egy tonna hordképességgel. Ajánlatokat Nagykanizsa postafiók 104. kérjük.

* Generáljavított, léghűtéses, kétszemélyes Morgan áron alul eladó. Ottenreiter keztyűs, Petöfi Sándor ueca 3. udvarban.

Amerikában új eljárásokat szabadalmaztattak acélnak alumíniummal történő bevonására. Az időjárással kitűnően dacoló anyag úgy lemez, mint huzal formájában állítható elő. Az autókönstrukció terén nagy jövőre hivatott anyag neve: alumíniumacél.

Az USA-ban az elmúlt évben odahaza 38.500 személyt ért halálos szerencsétlenség, míg autóbalesetből kifolyólag 37.800 halálos balesetet regisztráltak a statisztika. Mint látható, az otthonmaradás sem egészen veszélytelen.

A német műrepülő-bajnokságot az Amerikában tartózkodó bajnok Hagenburg távollétében Lochner nyerte meg Biecker 1332 tpusú gépen, az ugyanolyan masinákön repült Falderbaum és Friedrich előtt.

Ausztráliában az elmúlt évben 10.655 új gépjárművet helyeztek üzembe. Ebből személykocsi volt 4464, teherkocsi 590 és motorkerékpár 5366 darab. Az idei év első felében forgalomba helyezett új gépjárművek száma a tavalyi 6011 darabbal szemben elérte a 8581 darabot!

Az Európa-Amerika közötti angol kísérleti repülésök egyik vezetője, a „Caledonia” nevű repülőhajó kapitánya jónátékonyul sorsjátékön részt és a sors iróniája folytán, mint kétszeres öccsreálponit — egy tízperces körrepülésre nyert szabadjegyet...

A japán közlekedési minisztérium autobuszokön kötelezővé tette a Diesel-motorok használatát.

Az orosz autótűljádonosoknak még ez évben új kocsikat kell vásárolniok, melyek árát két év alatt tartoznak kifizetni. Erdékes válfaja ez a diktatórikus intézkedésnek.

A hoekenheimi körpalya az Avus után a leggyorsabb német körkúrtnek számít. Ezt bizonyítják azok a fantasztikus átlagok, melyekkel a legutóbbi versenyt nyerték. A 250-es csoportban Kluge (DKW) 131 km-es, a 350-esben Fleischmann (NSU) 139 km-es, az 500-asban pedig Ley (BMW) 155 km-es átlaggal győzött márkatűrsa Gall előtt, aki 159 km-es átlaggal a nap leggyorsabb körét futotta. Az oldalkecsis versenyök sorában Schumann (DKW) és Kahrmann (DKW) triumfáltak 125,3, illetve 125,7 km-es átlaggal.

Csaknem végzetes kimenetű baleset érte az amerikai Clevelandban vendégszerelő német műrepülő matadort, Hagenburg grófot. Hagenburg hanyattfektetett géppel alig egy méter magasságban, mintegy 200 km-es sebességgel száguldott a föld felett tova, amikor a zsifolásig tett tribunok közönségének legnagyobb rémületére a gép feszítőhuzaljai súrolták a földet és a masina 100 méteres esés után pozdorjává zúdodott. Hagenburg esodák-esodájára csak jelentéktelen sérüléseket szenvedett és sajnálkozott rajta, hogy a kölöcsönép tönkment. A vakmerő pilóta szerint a balesetet tartószíjainak meglazulása idézte elő. A közönség viharosan ünnepelte az Amerikában még soha nem látott vakmerő mutatványok hősét, aki rövidesen megismétli nagy sikerrel a mutatást.



CORDATIC

A TÖKÉLETES AUTÓPNEU

Puch-közlemények

Hogyan és mikor zsírozzuk és tartjuk karban — a Puch 250 R, S4 és 500 VI. modelleket?

A gráci Puch-gyár a napokban adta ki azt az új kenési és karbantartási utasítást, mely a 250 R, 250 S4 és 500 VI típusú Puch-modellekre érvényes. A Puch-művek magyarországi telepe minden új Puch-tulajdonost ellát ezzel a táblázattal, a régi Puch-tulajdonosoknak viszont ezen közlemény útján hozza tudomására. Éppen ezért ajánlatos ezt az utasítást megőrizni és annak alapján elvégezni a szükséges kenési és karbantartási munkálatokat, amivel gépünk zavartalan üzemét biztosítjuk és élettartamát hosszabbítjuk meg.

A kenési és karbantartási utasítás a következő:

Menelközben: Valahányszor benzint tankolunk, győződjünk meg róla, hogy elegendő olajunk van és ha szükséges, töltsük fel az olajtartányt.

Minden 500 km után: Az elsővillát zsírpuskával lekenni a kerékállvány rugóját bezsírítani, a láncot megvizsgálni, szükség esetén feszíteni és vastag olajjal átkenni.

Minden 1000 km után: Akkut megvizsgálni, ha alacsony a sav szintje, úgy desztillált vízzel feltölteni. (A helyes savszint: a folyadék 30 milliméterre legyen a betöltő nyílások alatt.) Olajszintet a sebességváltóban megvizsgálni.

A fékeket és baudeneket, különösen a kupplungbaudent beállítani.

Gyertyát, benzin- és légszűrőt tisztítani, az utóbbit jól beolajozni.

Néhány csepp olajat: a rugólapokra, a lábtek pedál-tengelyére, a fék és sebességváltó rudazat csuklóira, a hengeren levő kis szabályzóra, az olajzás szabályzójának csuklóira, a kéziszabályzó csapágaira, a baudenek kilépési pontjaira, a hátsókeréken levő kupplunghuzal rugójára, a nyereg csapjaira.

A fékcsapágákat, sebességmérő meghajtást és első kerékagyat mérsékelten puskával lezsírítani. A hátsó tengelyen levő kupplungemelőt zsírítani és kevés zsírral ellátni a kézikapcsoló (váltókar) szegmenseit. Láncot leszedni, mosni és olvadé, nem forró zsírral kenni.

Minden 2—3000 km után: Hengerfejet kikormozni, amihez le kell szerelni a hengerfejet és a kipuffogócsövet. Elsővillát vizsgálni és szabályozni.

Minden 5000 km után: Alapos kikormozás a henger le szerelésével, ugyanakkor a dugattyúgyűrűket, a dugattyú-csapcszeget, forgattyútengelyt vizsgálni. A forgattyúházat öblítő olajjal tisztítani. Megvizsgálni a gyújtásmegszakítót és a dinamo szénkeféit. A megszakító kenésére szolgáló filc-betétet bezsírítani. Minden csavart és anyát meghúzni.

Minden 10.000 km után: Kerékagyakat szétszerelni és zsírítani. Kupplungot tisztítani, vizsgálni és csapágókat zsírítani. Fékeket tisztítani, vizsgálni és a megfelelő helyeket lekenni. A kormányfej csapágóit zsírítani. A drégnífet és fénytompító kapcsolót szétszedni és zsírítani. Olajcsere a sebességváltóban. Baudeneket átvizsgálni. Gyújtást-világítást átvizsgálni és különösen a kábeleket és érintkezéseket felülvizsgálni.

Pneukat leszerelni, kerékabroncsokat tisztítani, rozsdamentesíteni és a hibás részeket átlakkozni. Pneukat átvizsgálni, tömlőket sikkporral átörzsölni.

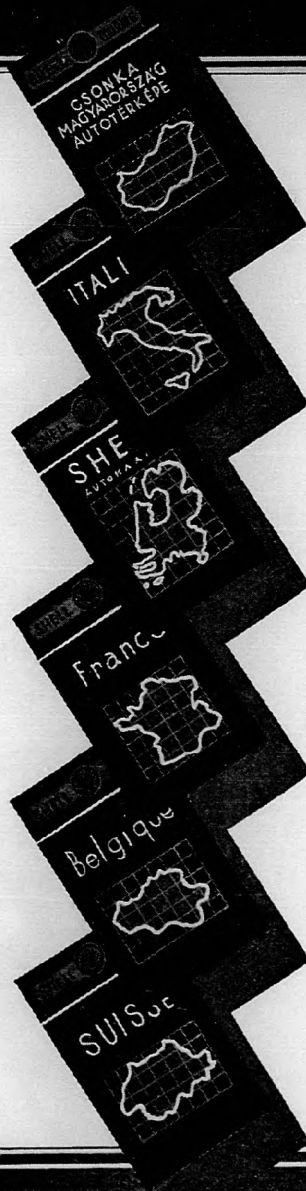
Kipuffogódobot kitisztítani (kiégetni).

Fontos! Ha a gépet vízzel mostuk, vagy ha hosszabb ideig motoroztunk esőben, úgy utána az egész gépet minél előbb le kell zsírítani!

Felhívás a Méray-Puch 200 tulajdonosokhoz!

A Méray-Puch 200 modelleknél előfordulnak esetek, amikor a gyertyaslussz okozója nem a helytelen hőértékű gyújtógyertya, vagy a túl erős olajkeverék által okozott túl-olajozás, hanem a hiba a kondenzátorban keresendő. Felhívjuk tehát a Méray-Puch tulajdonosokat arra, hogy ismétlődő olajslusszok esetén keressék fel a Puch-művek fióktelepét (Budapest, Lehel ucca 25), avagy a legközelebbi körzetképviselőt, ahol a hibás kondenzátort természetesen díjmentesen kicserélik.

Autokirándulásain
nélkülözhetetlen



EGY PÉLDÁNY ÁRA 2 PENGŐ
SHELL KŐOLAJ RÉSZVÉNYTÁRSASÁG
B U D A P E S T



A megelégedett

MÉRAY-PUCH

tulajdonosok százai hirdetik ezen típus abszolút megbízhatóságát, stabilitását, csekély üzemköltségét, magas teljesítőképességét

és élvezik azt a zavartalan örömet, melyet a fáradhatatlan

MÉRAY-PUCH „200”

biztosít tulajdonosának

STEYR-AUSTRO DAIMLER-PUCHMŰVEK
MAGYAR KERESKEDELMI RT.
Lehel-utca 25

MÉRAY
MOTORKERÉKPÁRGYÁR RT.
Zápolya-utca 15-17

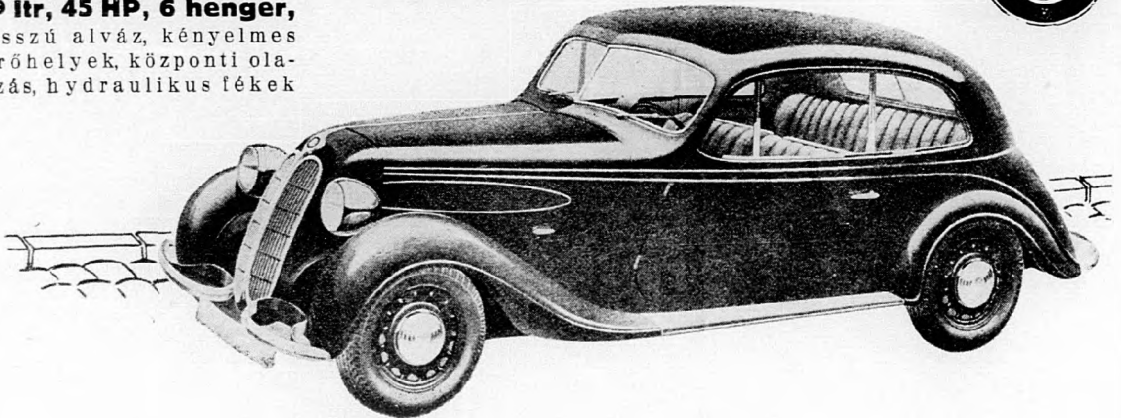
MEGÉRKEZETT A LEGÚJABB 1938. MODELŰ

BMW

**MEGBIZHATÓSÁG,
KVALITÁS**



1.9 ltr, 45 HP, 6 henger,
hosszú alváz, kényelmes
férőhelyek, központi olaj-
ozás, hidraulikus fékek



VEZÉRKÉPVISELET: **MAJLÁTH**

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

ALACSONY ÁR,
KEDVEZŐ FIZETÉSI
FELTÉTELEK

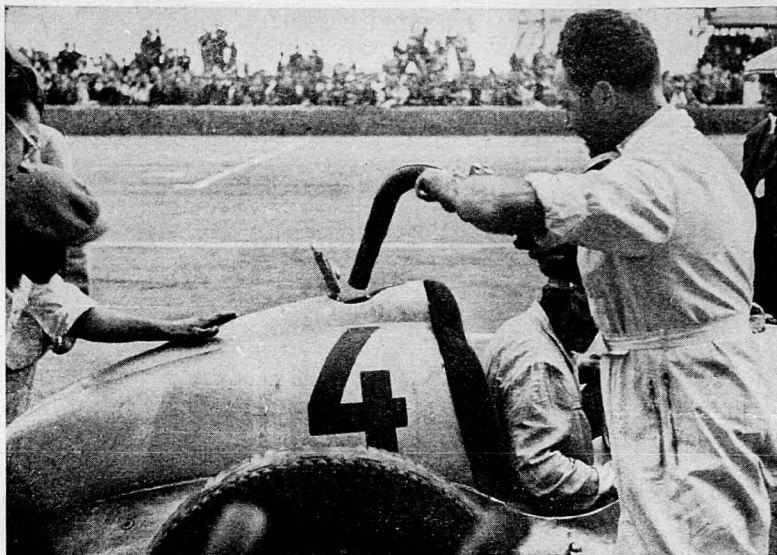
Caracciola

nyerte az olasz
Grand Prix-t!

Lang 3 méterrel második

Livornóban ismét összeomlottak az olasz reménységek! Pedig az olaszok a 7218 méteres, fordulós livornói pályán erős favoritként indították Nuvolarit, de titkos reménységeik között volt az egyesztendei pihenés után redívivus Varzi is. A tippek nem váltak be, a német kocsik és német versenyzők, mint a szezon összes versenyein, ezúttal is verhetetleneknek bizonyultak és a Caracciola—Lang kettős győztesen, gép-gép mellett futott célba!

Start után nyomban Caracciola vette át a kommandót Varzi, Lang, Rosemeyer és Nuvolari előtt, de a 3-ik körben már a tempót egyre fokozó Lang nyomult az élre és a 10-ik körig 4 mp előnyre tett szert Caracciolával szemben és 7 mp-re húzott el Rosemeyertől, akit Brauchitsch, Nuvolari és Varzi követték. A 11-ik körben a közönség lelkes biztatásai között Nuvolari ment rohamra, fel is nyomult a 4-ik helyre, de többre már nem teltt neki sem... A 21-ik körben ismét Caracciola vette át a vezetést, míg Nuvolari kerékcseréje folytán alaposan visszacsúszott. Az éllova-



Tankolás 20 mp! Üzemanyagot töltenek Lang kocsijába.

sok tovább fokozták a tempót, Nuvolari megelégette a rakkolást, helyét Farinának adta át. A 33-ik körben a gép-gép mellett robogó Caracciola—Lang kettős 135.905 km-es átlaggal a nap leggyorsabb körét futotta. A 361 km-es, 50 körös verseny eldőlt, a Caracciola—Lang kettős Livornóban verhetetlen volt!

Íme a végeredmény:

1. Caracciola (MB) 2:44:34 mp. Átlaga 123,3 km., 2. Lang (MB) ugyanazon idővel, 3 m-el hátrább, 3. Rosemeyer (AU) 2:46:19 mp., 4. Seaman (MB), 5. Müller (AU), 6. Varzi (AU), 7. Nuvolari—Farina (Alfa-Romeo), 8. Trossi (Alfa-Romeo), 9. Stuck (AU) 10. Belmondo (Alfa-Romeo).

A verseny győztese és hat első helyezette Bosch-gyújtással, Continental-gumival és Bosch-gyertyával futott.

Autószépségverseny és gymkhána Balatonfüreden

A Balatoni Sporthét keretébe iktatott autószépségversenyt, mely Balatonfüdőváron került megrendezésre — elmosta az eső. A pontozás során Matasaru pompás Horch kabrióléja érte el a legmagasabb pontszámot, kétségtelenül a mezőny legszebb kocsija volt. Részletes eredmények:

Kabriólek: 1. Matasaru (Horch) 337 p., 2. Adam K. (Adler) 264 p., 3. Szombathelyi Blanka (Adler) 236 p.

Csukott kiskocsik. 1. Sebők (Fiat 1100) 256 p., 2. Bruck B. (Austin) 230 p., 3. Vigh J. (Fiat 1500) 249 p.

Csukott nagykocsik. 1. Delmár W. (Alfa Romeo) 295 p., 2. Hahn Arturné (Ford) 238 p., 3. Sugar D. (Opel) 220 p.

Sportkocsik. 1. Kohner Augusztá (Wanderer kompr.) 264 p., 2. Kovács B. (Alfa Romeo) 222 p.

Oldalkocsis motorkerékpárok. 1. C. Csapó L. (BMW) 331 p.

A szépségversenyt gymkhána követte. Az ötletes ügyességi próbákkal Rajna (Fiat-Balilla) birkózott meg legjobban. Szombathelyi Blanka nyugodt, rutinos vezetőnek bizonyult.

A balatoni csillagtúra

A KMAC a Balatoni Sporthéttel kapcsolatosan nemzetközi csillagtúrát is hirdetett Balatonföldvárra, melynek keretében 34 jármű futott célba. A csillagtúra főbb eredményei a következők voltak:

Külföldiek: 1. Eddy Krompholz (Lancia Augusta) Bern, 2. Sauerwein (Adler) Brezgen, 3. Guillaume (Adler) München.

Magyar motorosok: 1. Csapó L. (BMW) Szeged, 2. Magyar M. Csepel.

Magyar autósok: 1. Herczegh T. dr. Nagyléta, 2. Boronkay L. Kutas, 3. Fodor I. Törökszentmiklós.

T.

O L A J Kft.

„Speedoil“ magyarországi vezérképviselete
Budapest.

Szives tudomásukra hozom, hogy a Balaton-Bodensee nemzetközi megbízhatósági versenyen, amely Austria legnehezebb hegyi útjain 1060 km.-en hat hágón vezetett keresztül, 1 l.-es Adler Junior kocsimmal győztesként végeztem.

A versenyen motorom állandóan a maximálison felül volt igénybe véve, mégis semmi nemű zavarom nem volt. Meggyőződésem szerint ehhez nagymértékben hozzájárult az Önök által forgalomba hozott „Speedoil“, melynek kiváló tulajdonságainak köszönhető, hogy motorom elasztikusabb és szívósabb lévén, ezen 20 órai óriási megerőltetést minden zavar nélkül kiállotta.

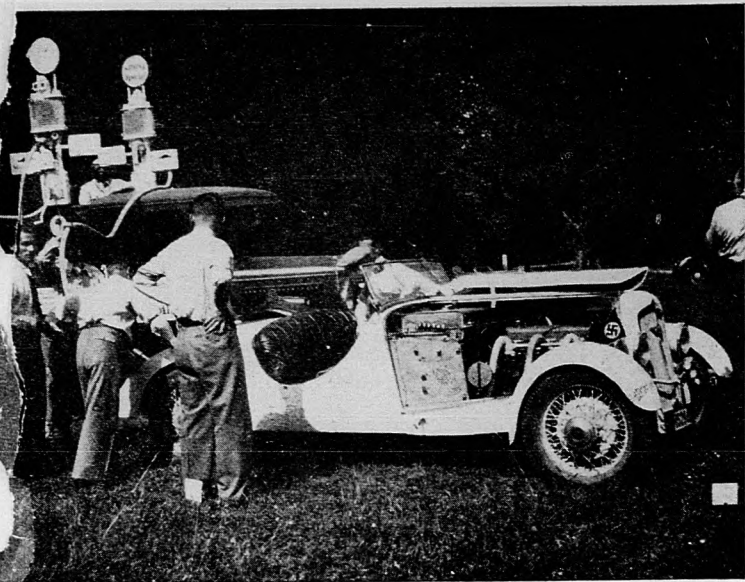
Miért is kérem Önöket, hogy a „Speedoil“ iránti megelégedésem legmesszebbmenő kifejezését fogadni sziveskedjenek.

Maradok

kiváló tisztelettel

Bosch

Budapest, 1937 szept. 15-én.



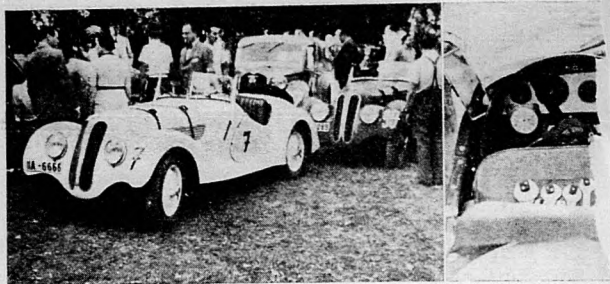
Tankolnak a Hanomagok.

Szeptember 9-én hajnali 3 órakor vaktó reflektorfényben 82 autómobil és 10 motorkerékpár sorakozott fel a Balaton-Bodensee túraút balatonföldvári startjánál, hogy nekivágjon a Vasváron, Rábatúzesen, Grácon, a Packstrassen, Weisskirchenen, Tarnswegen, a hírhedt Katschbergen, Dölsachon, a Grossglockneren, Brixenen, Innsbruckon és az Arlbergen keresztül Bregenzbe vezető több mint 1000 kilométeres útvonalnak. A versenyzők a távot igen magas átlagokkal tartozták lefutni. Az autómobilok számára az illető jármű löerősúlya (kg/LE) alapján írta elő a propozíció a betartandó standardát, mely a túraszakaszon 49—59 km között, a vasvári 2 km-es síkpróban 88—135 km, a katschbergi 5 km-es hegypróban pedig 22—64 km között variált. A szolókés oldalkocsis motorkerékpárok két-két kategóriája számára a túraszakasz átlag standardjai 46—52 km között, a síkpróban 90—106 km, a hegypróban pedig 45—60 km között nyert megállapítást. A túraszakaszon az átlagsebesség betartását közbeeső kontrollállomások ellenőrizték, minden megkéselt percért annyi büntetőpontot kaptak a versenyzők, ahányadik késétt percről volt szó. A sík- és hegypróba minimális követelményeinek eléréseért minden versenyző 20 jó pontot kapott, minden további mp teljesítménytöbbletért 1 jó pont járt. A befejező műszaki átvétellel kapcsolatban került sor a gyorsítási, fék- és hátramenet próbára, melyet löerősúly, illetve a motorkerékpároknál hengerűrtartalom szerinti csoportonként változó idő alatt kellett abszolvdniok a versenyzőknek. A próba abból állt, hogy a járművel a starttól 120 m-re levő vonalnál meg kellett állni, majd 20 métert hátramenettel kellett megtenni előírt időn belül. Az előírt idő túllépése 15 büntetőpontot jelentett.

Mint említettük volt, a mezőny hajnali 3 órakor startolt el — nem éppen a legjobb hangulatban. Ok: A hajnali start folytán éjjel 2 órai felkelésre kárhoztatott versenyzők zöme este 9 órakor még a műszaki átvétel után téves intézkedés folytán helytelenül felállított járművek tologatásával volt elfoglalva. A nem éppen dicséretes kezdet, sajnos, úgy az útvonalon, mint a zöld asztal-



Walz (250 Puch volt a motorkerékpáros mezőny legjobban szereplő tagja, maximális pontszámmal).



(Balról): A BMW-k a start előtt. (Középen): Az üléstámlák hátánál, egy F

BALATON-BODENSEE

Nagyszerűen szerepelt az Adler team Guillaume (Adler), Walz (Puch), Den

tette a koronát. Célzunk a „válogatás” „felelősségteljes” „munkájára”, melylyel a versenyen induló magyar nemzeti motorkerékpár-csapatot összeállították. Összeállították vagy összeállították? A szövetségi kapitány vagy a válogató bizottság? Egyik sem, mert ilyesmit a ritkán ülésező nemzeti sportbizottság alkotmánya nem ismeri! De azért válogat, az a titokzatos harmadik, amelyiknek szelleme oly sikeresen idézi elő motorsportunk pangását... Mi történt? A titokzatos válogató — nem nagyon válogatott! Kozma és Pathó mellé harmadiknak az ég világát semmivel sem menthető módon a teljesen kezdő jóbaházi Döry Antalt osztotta be Magyarország nemzeti motorkerékpár-csapatába és a válogatásnál a nemzeti ügy rovására olyan versenyzőket mellőzött, akik mögött már komoly verseny-múlt áll! A sokat hangoztatott klikk-rendszer eme ténykedése fölöslegessé tesz minden kommentárt, legfeljebb arra volnánk kíváncsiak, hogy miképpen fogja a magyar sportszellem legfőbb öre, az OTT, kommentálni ezeket a furcsa tüneteket, melyek alkalmassak arra, hogy legnagyobb mértékben veszélyeztessék azt az építőmunkát, melyet Landauer dr. vezértitkár oly dicséretes lendülettel indított el! A magyar csapat kiesett: éppen j. Döry miatt, aki 10 km-rel a start után kiállott. Elfordul. Éppen ezért nem is a válogatót csapat szereplését bíráljuk, hanem a — „válogatást”!

A verseny maga a különféle győzteseknek olyan dzsungeljétt eredményezte, melyre csak a következőkben citált propozíció tud némi világosságot deríteni! Ime:

„Kategória-győztesek azok a résztvevők, akik a versenyt büntetőpont nélkül fejezték be és a síkpróba s hegypróba alkalmával a legmagasabb számú jópontra tettek szert. A kategória-győztesen kívül a kategóriák második és harmadik helyezette is értékeltek.

Csoport-győztesek azok a résztvevők, akik a versenyt büntetőpont nélkül fejezték be.

Második helyezettek csoportonként azok a versenyzők, akik legfeljebb 10, harmadikok, akik 10-en felül, de legfeljebb 40 büntetőpontot kaptak.

Azok a résztvevők, akik 40 büntetőpontnál többet kaptak, befejezték a versenyt.”

Ime a végeredmény:

I. Kategória: Autómobilok.

Kategóriagyőztes (1. csoportban): Wangen-



mint szerszámállvány az Adleron. (Jobbról): Egy Ford a start-előtt. (A felvételek magyar Rex-lemezre készültek.)

hét Hanomag csapat — Egyénileg W) és Kraus (BMW) végzett az élen

heim (Hanomag) 132 jp., 2. Rohricht (Hanomag) 128 jp., 3. Haerberle (Hanomag) 121 jp.

Kategóriagyőztes (2. csoportban): Guillaume (Adler) 325 jp. A verseny abszolút legjobb eredménye! 2. Krickl-Rheinthal (Tátra) 304 jp., 3. Bossányi P. (Adler) 282 jp.

1. CSOPORT 1500 KCM FELETT.
Csoportgyőztesek (ex aequo): Wangenheim (Hanomag) 132 jp., Rohricht (Hanomag) 128 jp., Haerberle (Hanomag) 121 jp., Wencher (BMW) 87 jp., Sandzell (BMW) 82 jp., Mühl-Eckart (BMW) 71 jp., Delmár W. (Alfa Romeo) 69 jp., Wessely (Steyr) 66 jp., Sauerwein (Adler) 58 jp., Hartmann (MB) 58 jp., Wiesengrund F. (BMW) 51 jp., Brendel (MB) 51 jp., Pachernegg (Steyr) 51 jp., Breitner (Steyr) 24 jp., Zipper (Alfa Romeo) 23 jp., Gs. Veth (Steyr) ill. Eyth (Steyr) ismeretlen pontszámmal. — **Második helyezettek** (ex aequo): Schweder (Ford) 4 bp., Frau Plesson (BMW) 6 bp. — **Harmadik helyezettek** (ex aequo): Schaumburg-Lippe (BMW) 15 bp., Aro-Zinneberg (BMW) 25 bp. — **Befutott:** Kuchwalek (Tátra), Judem (Peugeot), Scholle (Hanomag). — **Feladta:** h. Bíró J. (Alfa Romeo), Rosmini (BMW), Tóth (Steyr), Kraus (MB).

2. CSOPORT 1500 KCM-IG.
Csoportgyőztesek (ex aequo): Guillaume (Adler) 325 jp., Krickl-Rheinthal (Tátra) 304 jp., Bossányi P. (Adler) 282 jp., Rübelt (Steyr) 248 jp., Fleischmann (Tátra) 178 jp., Hanstein (Hanomag) 170 jp., Meinecke (Hanomag) 169 jp., Glöckler (Hanomag) 149 jp. és Hunger (Lancia) ismeretlen pontszámmal. — **Harmadik helyezettek:** Wilhelm S. (Fiat) 15 bp., Fuchs (Steyr) 15 bp., Blaimschein (Fiat) 21 bp. — **Befutott:** Retter (Steyr) 45 bp. — **Feladta:** Kallós J. dr. (Lancia), Fischer (Steyr) és Knoll (Steyr).

II. Kategória: Motorkerékpárok.

Kategóriagyőztes: Walz (250 Puch) és Denzel (500 BMW) holtversenyben 140 jp.
2. Kozma E. (BMW) 132 jp., 3. Hecker (Zündapp) 120 jp.

3. CSOPORT 250 KCM FELETT.
Csoportgyőztesek (ex aequo): Denzel (BMW) 140 jp., Kozma E. (BMW) 132 jp., Hecker (Zündapp) 120 jp., Seltam (BMW) 107 jp., Mundhenke (BMW) 101 jp., Wleek (BMW) 100 jp., Magnus (Zündapp) 96 jp., S. Drax (BMW) 94 jp., Sensburg (DKW) 65 jp. — **Második helyezett:** Gmelch (BMW) 3 bp. — **Befutott:** Kreuslehner (Zündapp) 162 bp., Pechler (Sunbeam) 184 bp. — **Feladta:** Kirkovits (BMW), Jóbaházy Döry A. (BMW), Doelter (Zündapp), Reitz (Rudge), e. Mlínkó Zs. (Zündapp).

4. CSOPORT 250 KCM-IG.
Csoportgyőztes: Walz (Puch) 140 jp. — **Második helyezett:** E. Beranek (Puch) 10 bp. — **Harmadik helyezett:** Th. Beranek (Puch) 16 bp. — **Befutott:** Beyer (NSU) 66 bp., B. Beranek (NSU) 66 bp., Basch (NSU) 78 bp., Spitz (Victoria) 151 bp., Jakubetz (Victoria) 200 bp., Bauer (Victoria) 212 bp., Mellenkovich (Puch) 213 bp. — **Feladta:** Janisch, Wagner és Spiller (Puch).

III. Kategória: Oldalkocsis motorkerékpárok.

Kategóriagyőztes: Kraus (BMW) 158 jp., 2. Krohn (Zündapp) 131 jp., 3. Steinberger (BMW) 75 jp.

5. CSOPORT 600 KCM FELETT.
Csoportgyőztes: Heinberger (BMW) 75 jp. — **Második:** Frener (BMW) 6 bp. — **Befutott:** Pathó Gy. (BMW) 77 bp. — **Feladta:** Grünberger (Puch).



„50 Steyr” az Iselsbergen.

6. CSOPORT 600 KCM-IG.
Csoportgyőztesek (ex aequo): Kraus (BMW) 158 jp., Krohn (Zündapp) 131 jp. — **Második:** Willig (NSU) 10 bp. — **Harmadik:** Vorderwinkler (BMW) 36 bp.

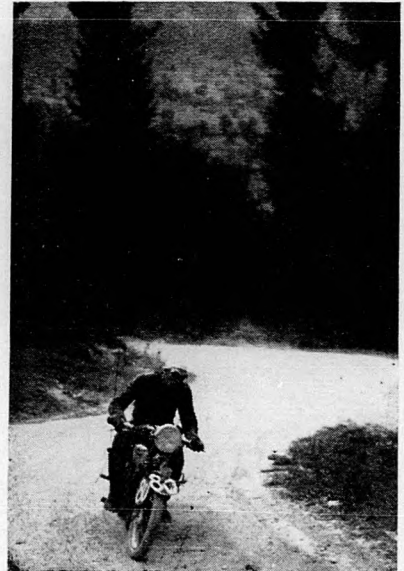
Nemzeti csapatverseny.

Győztesek (ex aequo): Németország mtkp. csapata (Kraus, Drax, Seltam) és Ausztria autósapata (Wessely, Hunger, Rübelt). — A magyar csapat (Kozma, Pathó, j. Döry) Döry kiállása folytán szétesett.

Márka-csapatverseny.

Győztesek (ex aequo): Adler, Hanomag I., Hanomag II. team. — **Befutott:** NSU csapat 70 bp. és Victoria csapat 134 bp.-al.

A verseny abszolút legjobb eredményét Guillaume érte el Adler-kocsin, ugyancsak az Adler-team érte el a márkacsapatok értékelésében is a legnagyobb pontszámot. Mint Guillaume és Sauerwein mellett az Adler-csapat harmadik tagja, Bossányi Péter is részese volt a pompás Adler-sikernek, egyénileg is abszolút 3-ik helyen végzett és mint legnagyobb pontszámot elért magyar versenyző fejezte be a versenyt. Úgy Bossányi, mint a győztes



Beranek (Puch) a tekervényes Iselsberg-szakaszon.

Adler-csapat valamennyi tagja Valvoline XRM olajat használt a Katschberget magában foglaló hat osztrák hágón át vezetett rendkívüli motorteljesítményt kívánó túraúton.

Pompásan szerepelt a két gyári Hanomag-csapat is, mindkettő jópontokkal gazdagon megrakodva a márkateam-értékelés első helyét foglalta el holtversenyben az Adler-csapat. A magyar autósok közül kitűnően szerepelt Wiesengrund csukott BMW túrakocsijával, aki Delmárral (Alfa-Romeo) holtversenyben, mint hibapontmentes csoport-győztes hagyta el a prondot.

A szolókés motorkerékpárok csoportjában nagyszerűen szerepeltek a Puchmenők: a 250-es kategóriában más, mint Puch-menő, nem tudott helyezést elérni, a gráciak éllovasa, Walz pedig S4 Puch-gépén a nagykategóriában győztes Denzellel (500 BMW) holtversenyben a szolókés legmagasabb pontszámát érte el. Ismét egy értékes trófea a Puch-gyár diadalsorozatában! A magyar szolókés között egyedül Kozma érkezett célba, BMW-gépén az abszolút 2-ik helyet sikerült elfoglalnia. Versenyéről a következőket mondotta:

— Szép volt a verseny, de meg kellett dolgozni a sikerért. A magyar útszakaszon kifogástalan útjelzéssel szemben Ausztriában — könnyű volt eltévedni. A vasvári lanszé eredményeit károsan befolyásolta az erős ellenszél, a Katschbergen a szembejövő forgalom okozott sok galibát, ezért volt aki kétszer is startolt. Délután öt órától eleredt az eső, én szerencsére keveset áztam, mert fél hétkor, tíz percre az első autós után, mint első motoros futottam be Bregenzbe. A legnagyobb elismeréssel kell megemlékeznem kitűnő Cordatic-gumijaimról, velük abszolvdáltam összes bajnoki futamaimat is és sohasem hagytak cserben! A Balaton-Bodensee versenyen is leghűségesebb segítőtársam volt a Cordatic, mely a meredeken jól kapaszkodik, fordulóban tapad, esőben nem csúszik...

Az oldalkocsis kategóriában a „Six Days-Fahrer” BMW-menő Krauss érte el a legjobb pontszámot a vele holtversenyben csoport-győztes Krohn (Zündapp) előtt. Pathó (BMW) ezúttal a „befutottak” listáján szerepel.

Tíz lóerővel a világ teteje felé

IRTA
Herbert Tichy

AMIKOR A MAHARÁDZSÁNAK NINCSEN EVŐESZKÖZÉ

A harmadik éjszakát igen előkelően, mint a Dewa-si maharádzsa vendégei töltöttük el, sajnos, vendéglátó gazdánk nem tudott létezésünkről, ami azonban egy cseppet sem hatott kellemetlenül. Késő délután evickéltünk a sáros, rettenetesen elhanyagolt országúton, felülről pedig csak úgy szakadt a nyakunkba a szűnni nem akaró zápor. Késésgbeesve kémelettünk valami fedél után, amikor a távolban kastélyszerű épületet fedeztünk fel. Piszkosan és fáradtan szálltunk le a gépről. Örömkre nagyon barátságos hindu sietett elénk, kiderült, hogy a kastély a dewasi maharádzsa palotája és a barátságos hindu őfenségének titkára. A derék titkár azonnal meghívott bennünket és felajánlotta a kastély egyik vendégszobáját és még bocsánatot is kért azért, hogy őfensége — aki a kashmiri hegyekbe rándult tigrisvadászatra — nem tud bennünket személyesen üdvözölni.

A dewasi kastély fenséges szépségét és romantikus báját szinte le sem tudom írni. Mint valami mesevár, pihen a végeláthatatlan, üdén zöld réten, az udvarán szelídített medvék és antilopok játszadoznak, pávák rikácsolnak. Furdán giccses és cigányosan színes egyenruhákba öltözött fegyveres szolgák sűrögnek-forognak és lázasan lopják a napot. Egyiküknek például más foglalkozása sincsen, mint az udvaron elhelyezett művészi becsű gongon fakalapáccsal elütni az egyes órákat. A gongozást olyan hihetetlenül fenséges és jelentőségteljes mozdulatokkal kíséri, mintha valami hatalmas istenségnek mutatna be áldozatot...

Pompás vacsorát tállaltak elénk. A titkár úr azonban zavarban volt. Rövidesen kiderült, hogy őfensége a tigrisvadászathoz nemcsak a puskáit vitte magával, hanem az összes dísz evőeszközt is. Nem volt más hátra, mint

kés és villa helyett a kezünket használni. Ennek ellenére, vagy talán éppen ezért volt olyan szép ez az este a dewasi maharádzsának ebben a paradicsomi tündéerkertjében.



Indiában ritkán van hid ottan, ahol hídnak kellene lennie. Az út folyón vezet át és nyomát csupán a kerekvető kövek mutatják.

utasom karjai mint valami barna és rosszillatú polip csápjai fonódtak a nyakam köré. Meglepetten néztem hátra és azt látom, hogy mögöttünk földre szegzett szarvakkal, vészjóslóan fujtatva rugtat felénk a tehénfajzat egyik jólfejlett példányra, ráadásul nem iteni „széria” tehénről volt szó, melynek szarvai hátrafelé kunkorodnak, hanem egészen speciál típusról, jól fejlett, előrehajlóan hegyes dárdaikkal a bosszúszomjától ráncos homlok fölött és alig egy méterre a visítő hindu szolgál

AMIKOR A TEHÉN BOSSZÚT ÁLL.

De nincsen öröm öröm nélkül... Dewasban ugyanis majdnem végzetesen ért utól a tehének bosszúja, meggyőződésem ugyanis, hogy a tehénekkel szemben elfoglalt barátságatlan álláspontra szobeszed tárgyát képezhette a derék szarvas-szentek körében és az a vad tehén, amelyik Dewasban megkergetett, nyilván úgy jutott a szerepéhez, hogy a Szent Tehének Nagy Zsinatán kisorsolták erre a fontos megbízársra.

Úgy történt a dolog, hogy benzint kellett töltenem és mivel a tankállomás a legközelebbi bazárban volt és nehéz volt odatalálnom, hát a barátságos titkár által kölcsönadott egyenruhás szolgával a szócíuszülésen purrogtam a kul felé. A komplikált vásárlással hamarosan végeztünk és lépésben baktattunk elsősor a bazár ijeszítően gödrös kövezetén nagynehezen kerülve ki az üzletkötésekben elmerült indusok hangos hadát. Egyszerre csak halálordítás harsogott fel közvetlenül a tülem mellett és

hátától... Bele elsősor a teljes gázt és olyan ügyességi terepversenyt futottam a mély gödrök, fakirok, apró gyermekék és banánhegyek között, mintha csak a hatnaposon lettem volna. A tehén — sajnos — előnyben volt, elsősorban sokkal jobb volt a terepismerte, amelleit nem félt attól, hogy büntetőpontokat kap azért, hogy szétgázol banánt és fakirt, neki — mint szentnek — itt ugyanis mindent szabad, amit rólam, szegény európai jövevényről állítani könnyelműség volna. A futam holt-

Gractsin

a legújabb világrekordok karburátorja

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

versennyel végződött és megtartva méteres előnyömet, kecmeregtem ki a nyílt országútra, ahol tehát őszintesége már határozott hátrányban volt és el is maradt. De ott volt a kevésbé veszélyes, de annál kellemetlenebb hindu, aki úgy üvöltött a hátam mögött, mint nyáron ült volna és semmi rábeszélésre sem volt hajlandó lefejteti a halálfelelem veritékétől gusztagustalan és egyébként sem túl higiénikus karjait addig, amíg jól bokán nem rugtam.

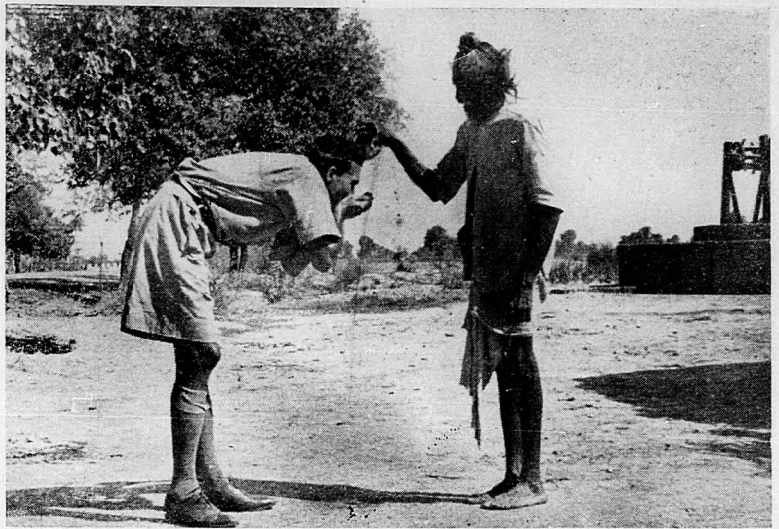
NEM MINDIG SEGÍT A HALANDZSA.

Búcsút véve Dewastól vígan baktatunk az országúton és minden várakozásunk ellenére csak este áztunk borig egy rövid felhőszakadás jóvoltából. Csuromvizesen néztünk szállás után, ami nem volt könnyű feladat, mert a kis faluban, Kolarasban sem vendéglőt, sem Bungalowot nem találtunk, kénytelenek voltunk tehát a bennszülöttek vendégszeretetéhez fellebbezni. Aránylag tiszta bennszülöttet nem volt könnyű találni, mert a kevésbé tiszták sem merészkedtek ki az utcára a szűnni nem akaró zuhatag miatt. Végre meglettük az emberünket, aki aránylag bizalomgerjesztő képpel és ruházattal rendelkezett. Chatter megkezdte a tárgyalásokat, az indus viszont csak arra volt kíváncsi, hogy milyen kaszhoz tartozunk. Chatter becsületesen bevallotta, hogy szerénységem keresztény, amitől a hindu olyat ugrott, mintha égő öngyújtót csuszattunk volna a nadrágja alá.

A második kísérletnél már ravaszabbak voltunk, Chatter kinevezett brahminnak, aki Kashmirból való, ezek között ugyanis akad halványbőrű és szőke példány és ami ennél is fontosabb, kashmiri nyelven — azt hittük — itt senki sem tud egy szót sem. Már már minden rendben levőnek látszott és biztosítva volt a szállás, amikor odasomfordált egy idegen hindu és elítem ismeretlen nyelven kezdett halandzásni. Segélykérően néztem Chatterre, de minden hiába volt, pont az az ember tudott kashmiri nyelven és persze kiderült, hogy európai vagyok. Nem volt más hátra, mint sátrat verni az iskolaudvaron, a vallásos hinduk, mint valami csodaállatot vizsgáltak messziről és elkerültek, mint a leprást...

HONVÁGY.

Nasik Indore és Gwalior irányában közeledünk Agra felé... Agrában egész délelőttöt szántunk arra, hogy India legszebb építkezési csodájában, a Tadsch-Mahalban gyönyörködjünk. A napok egyhangú darálásban telnek,



Vízívás — hindu etikett szerint...

naponta közel 300 kilométer a penzum, ami tekintettel a rossz utakra, nem kis teljesítmény. Sietünk. Pedig ráérnénk és vehetők a dolgot kényelmesebben is, de már unjuk az állandó esőt és egészen közönséges honvágy fog el. De szeretnék végre hegyeket látni, havat taposni és friss levegőt szívni. Es néha néhány német szót váltani, mert Chatter csak angolul tud és az a néhány német szó, melyet káromkodva kiáltok pázsatorok és tehenek felé: visszhang nélkül hal el. Sietni kell... Mert ott a távolban, a Himalája hegység gyönyörű bungalójában él Johanssen erdősz és családja, ahol két évvel ezelőtt olyan feledhetlen hetet töltöttem. Minél jobban közeledünk észak felé, annál jobban vágyódom a hegyeket és Johanssen mamát látni. Mert Johanssen mama nagyon jól ért hozzá, hogyan kell hűsítő borogatásokat rakni az össze-vissza sebesedett lábakra...

Az utolsó napon több mint 400 kilo-

méter tettünk meg Delhin és Ambalán keresztül, zuhogó esőben, de reményekkel eltelve... Lassan kapaszzkodik a derék Puch a ködbeborított hegyi utakon kétezer méter magasra.

Sárosan, véresen, csuromvizesen értük el a Vaikuth tanyát és hogy még nagyobb legyen az örömem, hát éppen születésnapja volt Johanssen mamának. Torta és ital, meleg fürdő, német szó... Ki tudná leírni boldogságomat? Néhány órával később a nehéz Himalája bortól mámorosan hallgattam a gramofónt, mely bécsi dalokat játszott és csak azért nem vállalkoztam rövid holdfénysetára a legszőkebb Johanssen leánnyal, mert a párdúcok itt nagyon kíváncsi természetűek és nagyon étvágyukban bizony még az ablakon is bekukucskálnak.

Hat napon át vergődünk Bombayből Solamba vízen, mocsarakon át. Végtelen hosszúnak tűnt fel ez az idő.

(Folytatjuk)

DEDICS TESTVÉREK

autójavító specialisták

HENGER ÉS FŐTENGELY KÖSZÖRÜLÉS

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

és alkatrészgyártás TELEFON: 1-303-45

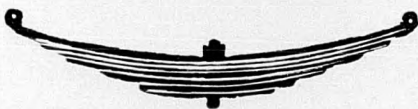
LICSÁJER JÁNOS

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

Motorkerékpárok

javítását, jökárbantartását, őszi nagyjavítást, megbízhatóan, legelősebben vegez

Stein Ármin
Budapest, VIII., Tavaszmező-utca 24

FIGYELEM! MEGJELENT!

VIKTÓRIA AUTÓSZAKISKOLA III. kiadásában

Autóvezetők és Motorosok kézikönyve,

mely kezdőknek és szakembereknek nélkülözhetetlen, mert tartalmazza a legújabb technikai újításokat. Beművelésük a legutolsó készülési szabványokat. 5 PÉNGŐS DÍJTALAN UTALVÁNY.

Kapnító minden könyvkereskedésben. — ÁRA 8 PÉNGŐ
Megren Viktória autósakiskolában Andrássy-út 2.
T. e. l. 120-814.

Korán sötétedik..

most kell arra ügyelnie, hogy kocsija az elő-
írással világító- és jelzőberendezéssel rendel-
kezzék.

**BOSCH stopszámlámpák, hármaslámpák,
áramvonalas fényszórók, amerikai fény-
szóróbetétek, intókarok, időkapcsolók,**

**stopkapcsolók, számlámpa-
automaták, kapcsolók**

tartós és olcsó típusok mellett nagy
választék luxus kivitelből is. Szak-
üzletekben kérje kifejezetten azt a
felszerelést, melynek védjegye:



BOSCH

Ismeri már az elektropneumatikus
BOSCH-kürtőt? Erdemes kipróbálni!

HANOMAG
mindig
mindenhol
győz

Lerakat: Andrassy-út 20
MODERN SZERVISZ:
Cserei-u. 8-10. Telefon: 297-633



**BALATON-BODENSEE
TÚRAÚT 1937**

Az összes szoló motorkerékpárok legjobb
eredményét maximális pontszámmal

250-es PUCH S4

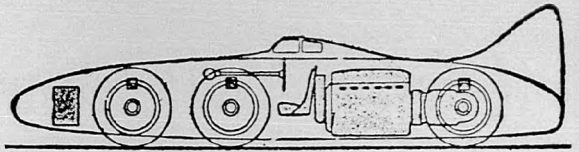
érte el.

A 250-es kategóriában kizárólag

PUCH

géppel érhet el helyezést.

Hétezer lóerős,



hetvennégyliteres motor, hétezerkilós súly és hat-százkilóméteres sebesség – ez Eyston kapitány legújabb világrekordszörnyének „névjegye”!

Birmingham, szeptember hó.

Birmingham és Wolverhampton között mondhatni nincsen országút, a két hatalmas ipari centrum szinte egymásba folyik. És mégis egyórás útba kerül, amíg az ember Birminghamból eljut a wolverhamptoni Queens Road egyik mellékutcájába, ahol hónapok óta szorgalmasan és titokban fűrnak-írnak valami csodaszörnyön: Eyston kapitány fantasztikus világrekordkocsiján.

— Eyston has great chances, Eystonnak nagy esélyei vannak — magyarázta útközben barátom, Mr. Willis, aki lehetővé tette a ritka élményt, születés közben látni azt az autózaurszt, mely valószínűleg rövidesen kivégzi Malcolm Campbell 484.6 km-es sebességű abszolút automobil világrekordját.

A wolverhamptoni gyár inkább kisebb műhelynek látszik, az udvar végén hatalmas üvegtetejű épület, rajta hatalmas plakát: **Keep out: Tilos a bemenet!** Mr. Willis előtt — és előttem — azonban kinyílnak a szigorúan zárt ajtók, csak éppen becsületszóra kell kijelentem, hogy fényképezőgépem nincsen nálam. Mert az Eyston-féle világrekordkocsiban két példány is van annak a híres R-típusú Rolls-Royce repülőmotorok, mely mint az angol Royal Air Force vadászgépeinek erőforrása, hétpesés katonai titok.

A világrekordkocsi: ijesztő látvány. Mintha csontvázat öltöztetnének, most emelik rá a karosszériát az alvázra. A gép hossza közel tíz méter, ha három Balillát állítunk sorba és mellé az Eyston-féle kocsit, úgy a világrekordszörny még mindig lófejell hosszabb.

Mr. Clarke, az üzem művezetője magyaráz:

— A két motor összesen 73.164 kcm hengerűrtartalmat és hétezer lóerőt reprezentál. A komplett gép súlya keréken hétezer kiló, a súlylőerő-arány tehát rendkívül kedvező, hiszen egy kiló súlya egy lóerő esik. A gépnek tehát ijesztő lesz a gyorsulása.

— Konstruktív szempontból forradalmi a transzmisszió megoldása. Mindkét motornak külön-külön kuplungja van, ahonnan két tengely vezeti a meghajtást a háromsebességű váltón át a hátsó kettős ikerkerékig. A hátsó kerekek egymástól függetlenül vannak felfüggesztve.

— Az első kerekek megoldása merőben újszerű. Négy első kerék viseli a kocsi elejének terhet, egymás mögött két tengely fekszik, mindkét tengelyre két kerék van felfüggesztve. Mind a négy kerék természetesen kormányzott, amiről rendkívül komplikált szerkezet gondoskodik. Az első kerekek konstrukciója egyébként hasonlít az elsőkerék meghajtású kocsik megoldásához, az első kerekektől rövid kardánok vezetnek az alvázhoz, csak hogy ezek a kardánok nem a meghajtást szolgálják, hanem a fékekhez vezetnek. Hogy a kerekek kirugózálan súlyát és ezzel a centrifugális erő csökkentsék, a fékeket nem helyezték el a kerekeken, hanem azok az alváz hosszartóin belül vannak és külön ventilátorok szolgálják a hűtésüket. Nem szabad elfelejteni, hogy a remélte hatszázkilóméteres tempóban a kerekek fordulatszáma irtózatosan nagy, lehetetlenség tehát súlyos térdobokkal terhelni a vérszenes pörgő kerekeket.

— A két motor valamivel a vezetőülés mögött helyezkedik el két oldalt, az üzemanyagtartályok a kocsi orrán vannak. Óriási tankokra volt szükség, mert teljes gázzal kerék harminc liter üzemanyagot fogyaszt a két motor — percenként, a 180 literes tank tehát éppen háromperces futamra elegendő üzemanyagot fogad be.

— A karosszéria tökéletesen áramvonalidomú, hátul hatalmas stabilizáló sík biztosítja a jó úttartást. A kerekek teljesen a karosszérián belül helyezkednek el, a pneukat különleges eljárással gyártották és teljes gázzal ki fogják bírni a tízkilóméteres vágatást. Egyébként darabonként 100 tontha (2500 pengő) kerülnek, minden futamban cserélni kell a nyolc kereket, ha tehát egy-egy futamra tízkilóméteres

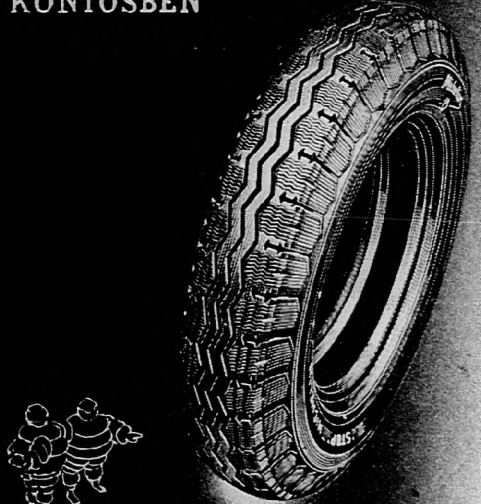
távot számítunk, úgy a „gumifogyasztás” egy kilométerre kerek kétezer pengőre rüg. (I)

— Eyston egyébként a napokban utazott Utahba, Bonnevillebe, ahol a Sóstó kiszáradt tükreán készíti elő a pályát, a kocsit majd ott veszi át. Ha a pálya megfelelő, úgy a kísérletekre hamarosan sor kerül, de rengeteg függ az időjárástól, mert a hosszú hetek munkájával simára gyalult pályát a néhányperces zivatar teljesen tönkretelheti. A kocsi és a pálya, Eystonról nem is beszélve: alkalmas a hatszázkilóméteres sebesség kifutására, ha szerencsénk lesz, úgy rövidesen megszületik az új abszolút világrekord.

Indulunk hazatételre. És mire a távolban feltűnik a birminghami gyárnegyed kürtöregeloge, már kissé kihevertük az izgalmak látványosság impresszióit. És nem tudunk szabadulni attól a gondolatától, hogy amikor az ilyen világrekordkíséreltet nem szolgálja sem a technika, sem a sport, sem a fejlődés célját, ugyan mire való szézezeket, emberéletet kockáztatni csak azért, hogy az automobilnak még jóakarattal sem nevezhető csodaszörnyrel hatszázkilóméteres sebességet érjenek el. Amikor régen megállapított tény, hogy hamis nyomokon halad az, aki soktonnás szárazföldi Zeppelinekkel próbálkozik akkor, amikor a német országúti versenykocsik, tehát igazi, a forgalomban is használható autók már vesélyesen közel járnak az óránkénti 400 kilométeres sebességhez.

K.

RÉGI BARÁT-ÚJ MODERN
KÖNTÖSBEN



Michelin Stop

Firestone

HIGH SPEED PNEUK

a vezérképviselőnél:

PNEUMATIK ÉS GÉPJÁRMŰKELLÉK
BEHOZATALI KFT.

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

Ügyvezető: Vajda András

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

Ragyogó

VICTORIA

teljesítmény

a Balaton-Bodensee túraúton

3 250-es VICTORIA a startnál,

3 250-es VICTORIA a célban

100⁰/₁₀-os megbízhatóság!

KOPPÁNYI

Victoria, Sunbeam,

Norton vezérképviselő.

Dessewffy-u. 47



LÁSZLÓ ANDOR B. T.

GENERAL

MOTORS hivatalos

javító üzeme.

V., Révész-u. 5. T.: *2-989-33.



DÁVID

S Á N D O R

L I P Ó T V Á R O S I

G A R A G E

Feltétlen

megbízható

KÖZP. FŰTÉS — ÜZEMANYAG

V., CSÁKY-UTCA 57.

TELEFON: 291-893.

Aldrighetti (Gilera) nyerte Monzában a Sebességi Trofeát

Háromszázkilométeres távon futották le a monzai autodromban a nemzetközi sebességi troféáért kiírt versenyt, mely az olasz motorosok főlényes győzelmeit eredményezte. Az olaszok megismételtek tavalyi győzelmi szériájukat és újólag bebizonyították, hogy monzai oroszlanbarlangjukban az idegenek számára nem terem babér. Az 500-as csoportban a négyhengeres kompresszoros Gilera-Rondine vezető Aldrighetti ragadta el a pálmát 169 km-es átlaggal a két Guzzi-menő Tenni és Sandri előtt, míg Gall (BMW) több mint 2 percel maradt le a 4-ik helyen a győztes mögött, az ötödik helyet pedig Woods (Guzzi) foglalta el. A verseny leggyorsabb körét, 177.340 km-es átlaggal, Aldrighetti futotta. A 350-es csoportban az angol Mellors (Velocette) 143 km-es átlaggal kerek perccel verte a Norton-menő német Hamelöhlet, míg a 250-es kategória versenyét a 143.6 km-es átlaggal gép-gép mellett célba futó Guzzi kettős, Paçani és Tenni nyerte Kluge (DKW) előtt.

Be kell jelenteni a segédmotoros kerékpárokat

Belügyminiszteri rendelet jelent meg a minap a forgalomban tartott kerékpárok kötelező bejelentéséről és ez a rendelet magában foglalja a „gépjárműnek nem minősíthető segédmotoros kerékpárokat” is. A bejelentések legkésőbb október 25-ig eszközlendők a rendőrszobákban, illetve a községi előjáróságokon október 7-től kezdve díjtalanul kapható űrlapok felhasználásával. Az október 25-e után üzembe helyezendő és e rendelet körébe tartozó járműveket üzembehelyezésük előtt szintén be kell jelenteni. A rendelet célja, hogy a hatóság a közúti közlekedési rend fokozottabb biztosítása érdekében tájékozódhasson arról, hány kerékpár és segédmotoros kerékpár vesz részt az ország területén a közúti forgalomban.

A Kispesti AC házibajnoksága

September első vasárnapján tartotta meg a Kispesti AC házi megbízhatósági bajnoki versenyét 280 km-es távon. Az útvonal: Kispest, Budapest, Hatvan, Gyöngyös, Parád, Eger, Füzeshabony, Jászberény, Nagykáta, Monor, Kispest volt. A verseny rendkívül komoly feltételű volt, mert a KAC májusban megtartott országos bajnoki versenyének legnehezebb részét foglalta magában és ugyanolyan feltételekkel, vagyis 60 km-es átlagsebességgel kellett a versenyzőknek a távot abszolválniuk. A versenyen csakis a KAC tagjai vehettek részt. A versenyt a következők futották le eredménnyel:

1. Czulyba M. (500 BMW), 2. Kovács K. (2.3 Hanomag), 3. Anders E. (250 Rudge), 4. Bontz I. (350 Calthorpe), 5. Lichtler G. (350 AJS), 6. Ujj L. (350 Sunbeam), 7. Kirres Gy. (350 DKW old.).

A verseny döntő része Gyöngyös—Eger közötti mátrai szerpentin út volt, melynek eredménye adta meg a nagyobb részt holtversenyben beérkezett versenyzők szelektálását.

MOTORJÁNAK

minden alkatrészét gyártja a

MAGYAR FOGASKERÉK, AUTÓ-TRAKTORALKATRÉSZ ÉS GÉPGYÁR KFT.

BUDAPEST, VIII., NAGYTEMPLOM-U. 34

TELEFONSZÁM: *14-61-55

Henger és főtengely köszörülés

Pontos munka. Mérsékelt árak.

Gyors kiszolgálás.

Kilométerjelzők,

autóműszerek

javítása

STERN RICHÁRD Lehel ucca 10a.

TELEFON: 2-921-35

B I Z A L O M

dolga a motorkerékpárjavítás

FRÜHWIRTH LENDER SÁNDOR

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

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

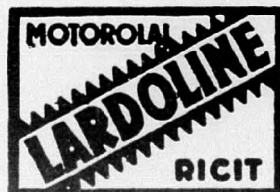
Indian
Motocycles

magyarországi vezérképviselőte:

ifj. SEIFRIED HUGÓ

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

Telefon: 292-992. Gyári alkatrészek. Javítóüzem.



MORRIS

A U T Ó K

ÖSSZES TIPUSAIT
RAKTÁRRÓL
SZÁLLÍTJA

DEMÉNYI és FIA

VI., GR. ZICHY JENŐ-U. 17

119-843

SERVICE, ALKATRÉSZRAKTÁR

saját üzemházban

AZ EREDETI
PENSYLVANIAI

VALVOLINE

AUTÓ ÉS CSÓNAKMOTOR

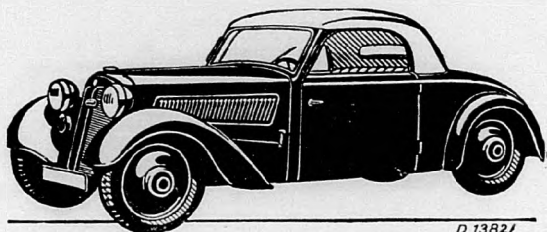
OLAJ

MAGASTELJESÍTMÉNYŰ GÉPEK
KENŐANYAGA
GAZDASÁGOS, ÜZEMBIZTOS

AMPLA IPARI ÉS KERESKEDELMI KFT.
BUDAPEST, V., ARANY JÁNOS-UTCA 12 — TEL.: 125-778

DKW

„ROADSTER CABRIOLET”



D 13824

legújabb modell, eredeti gyári
karosszériával

P 3680.-

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

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

VEZÉRKÉPVISELET:

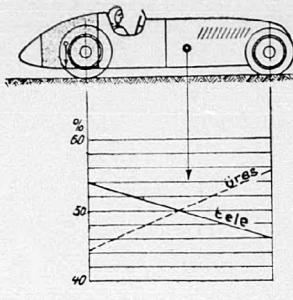
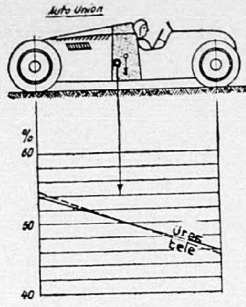
MAJLÁTH

új üzletházban:
VI., Lehel-utca 2.

TELEFON: 298-366, 298-398.

von Eberan beszél

.. az Auto-Union torpedókról ..



Hogyan változik az üzemanyag fogyasztával a tengelyekre ható terhelés aránya?

A középtartányos versenykocsi hátsó és első tengelyére teli tartánynál ugyanaz az 54%, illetve 46% kocsisúly jut, mint üres tartánynál. A hátsó elhelyezett üzemanyagtartány viszont teli tartány esetében a hátsó tengelyre eső 54%, illetve az első tengelyre jutó 46% terheléssel szemben üres tartánynál éppen a megfordított súlyelosztást eredményezi: a hátsó tengelyre csaknem 56%-ra emelkedik.

eső súly kb. 44%-ra csökken az első tengelyre eső súly viszont

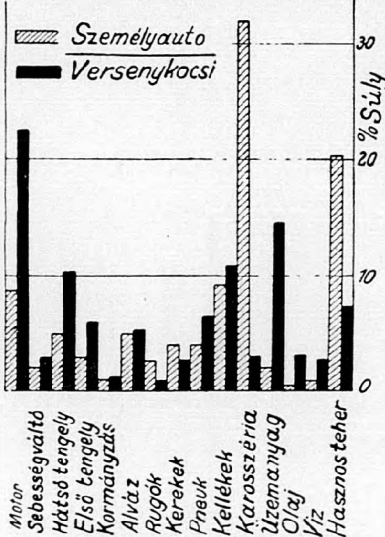
Bécs. Az autotechnikai társaság előadása. Az előadói pódiumon Eberan von Ebenhorst mérnök az Auto-Union versenymenendezere avatja be hallgatóit a farmotoros Auto-Union versenytörpedókra át a versenykocsiépítés rejtelmeibe. A közönség feszült érdeklődéssel figyeli az érdekes ábrákhoz fűződő magyarázatot:

— A jelenlegi GP-formula, mely a kocsisúlyt vezető, üzemanyag, víz, olaj és gumik nélkül 750 kg-ban maximálta, utolsó óráit éli. A konstruktőr számára a régi formula kétségtelenül nagy szabadságot engedélyezett. A karosszériát illetően is csak az a megkötés állt fenn, hogy az együléses kocsiszekrénynek legalább 850 mm. szélesnek és 250 mm. magasnak kellett lennie. Ha a formulának a konstrukció fejlődésére vonatkozó hatását vizsgáljuk, úgy az eredményt a legtalálékonyabb a következőképpen jellemezhetjük: amíg az átlagos középkategóriájú személykocsi súlya menetkészen 1350 kg-ra tehető, motorja pedig 50 lóerőt ad le, addig az 1150 kg üzemű tavalai versenykocsi motorja kb. 450 lóerő leadására képes. Más szóval: a személykocsi teljesítménye 27 kg/LE, a versenykocsié 2,45 kg/LE, vagyis, amíg a személykocsi egy lóerejére 27 kg kocsisúly esik, addig a versenykocsi egy lóereje alig 2,45 kg kocsisúlyal — „játsszik”... Itt a teljesítmény, az gyorsulás és végsebesség titka!

— De hagyjuk a múltat! Jövő évtől kezdve új GP-formula lép élebe: a hengerűrtartalmat kompresszoros motorok számára 3 literben, kompresszornélküliek számára pedig 4,5 literben maximálták. A kocsisúlyra vonatkozó előírások gyakorlatilag a jelenleg is érvényben levők maradtak bár, de a kocsisúlyt minimálták. Az új formula értelmében kis, egész 667 cm-es kompresszoros és 1000 cm-es kompresszornélküli kocsik is elindulhatnak a GP-versenyeken, természetesen ezek súlyát megfelelő alacsonyban minimálja az új GP-formula. Ezen kiskocsik lóerősúlyát a konstruktőrök hozzávetőleges, előzetes számításai mintegy 7 kg/LE-re teszik, szemben a formula engedélyezte kereten belül építhető legnagyobb kocsik 3,7 kg/LE-re tehető lóerősúlyával, mely tény már eleve kizárja azt, hogy

a kisebb kocsik a siker reményével bocsátkozhassanak bele a GP-küzdelmekbe. Mint érdekességet említem meg, hogy az idei versenykocsiknál 2,2 kg/LE-re sikerült leszorítanunk a lóerősúlyt, ez az adat összehasonlítva a jövő évi kalkulációval, máris sejtetni enged az 1938-as GP-kocsik teljesítményének lehetőségeit...

Hogy mit várhatunk az új GP-formu-



Érdekes kép tárul felünk, ha az 500 lóerős Auto-Union versenykocsi egyes alkatrészeinek súlyát összehasonlítjuk valamely 50 lóerős személykocsi ugyanazon alkatrészének súlyával.

látó? — Eberan mérnök máris megmagyarázza.

— Nyilvánvaló, hogy a nagyteljesítményű versenykocsik főként kisebb kollégáikkal szemben csak azokon a pályákon domborodhat ki, melyek igen magas átlagsebességek kiútását teszik lehetővé. A freiburgi hegyi versenyen például gyakorlatilag teljesen közömbös, vajjon a motor csúcsteljesítménye 300 lóerő-e vagy talán eléri az 500 lóerőt is... Úgy sem lehet kihasználni az új formula, habár technikai szempontból meghátrálást jelent, szá-

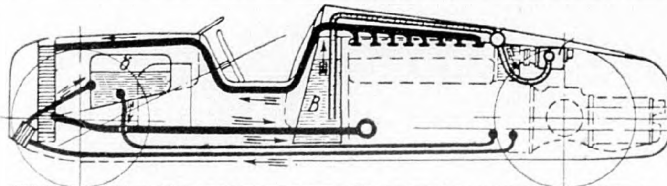
mos versenypályán ismét lehetővé fogja tenni azt, hogy a küzdelmeket a vezetők merészsége mellett fokozott mértékben a motorteljesítmény döntse el!

Azután az 1934/37. típusú Auto-Union torpedókat búcsúztatja Eberan mérnök, miközben érdekes bepillantásokat nyújt a titokzatos konstrukciók rejtelmeibe.

— Az Auto-Union versenykocsik a legtöbb versenykocsi-típussal ellentétben négy esztendőn át úgyszólván semmi lényegbe vágó változtatáson sem mentek át. Porsche dr. első pillanában szeszesszónák látszó konstrukciói évek folyamán beigazolták szülőapjuk bámulatos technikai előrelátását. A négy év előtti 4,3 literes alapkonstrukció hengerűrtartalmát az évek folyamán 6 literre emelték fel és sikerült a motorok teljesítményét 500 LE fölé fokozni! A kocsik meghajtott szerveit a megnövelt teljesítménynek megfelelően átdolgozták, a hátsó keresztirongást súly- és aerodinamikai szempontok érdekében torziós rudazattal cserélték fel. A legtöbb változtatást a karosszérián végeztük: az első GP-kocsik 280 km-t futott, mely sebességet 1935-ben áramvonal-limuzin megoldással 380 kilométeres csúcsebességre tudtuk fokozni. Az idei Avus-kocsink 380 km fölött ment!

Eberan mérnök most az Auto-Union kocsik sematikus keresztmetszet-rajzát veszi bonckés alá. Feszült figyelem kíséri szavait... Most sok mindenről lehall a lepel...

— A 200 liter befogadóképességű üzemanyagtartály a vezetőülés mögött, a kocsik közepében nyert elhelyezést. Így a versenykocsi üzemanyag-súlycsökkenés nem változtatja meg a tengelyekre ható terhelések viszonyát. A tank mögött nyert elhelyezést a 16 hengeres V-motor a négyfokozatú sebességváltóval. A karter, hengerfejek, a kompresszor- és sebességváltók a súlycsökkentés érdekében jó hővezető silícium és elektron ötvényből készült. A hűtőbordák egyben merevítőbordák szerepét töltik be. A hajtókarak görögök, illetve tölcsérsapájként, a főtengecs siklócsapágyakban végzik munkájukat. A forgattyúháza illesztett hengerhüvelyek cserélhetők. A hengerfejek a forgattyúházzal együtt képezik a szívócartert, melynek első végén biztonsági szelepet találunk. A motor mögött elhelyezett vertikális kompresszor ezen át „préseli” a hengerekbe a keveréket. Minden hengernek egy-egy szívó és kipufogó szelepe van, utóbbiak hibák és nyomórudak közvetítésével a közepén elhelyezett felső vezértengelyről nyerne működését, míg a szívószelepek működtetését a vezértengely speciális emeltyúk közbeiktatásával közvetlenül végzi. A vezértengelyt a hátsú beépített királytengely hajtja meg, mely egyúttal a beiktatott közvetítő kerek révén



Az Auto-Union versenykocsi vázlatos keresztmetszete.

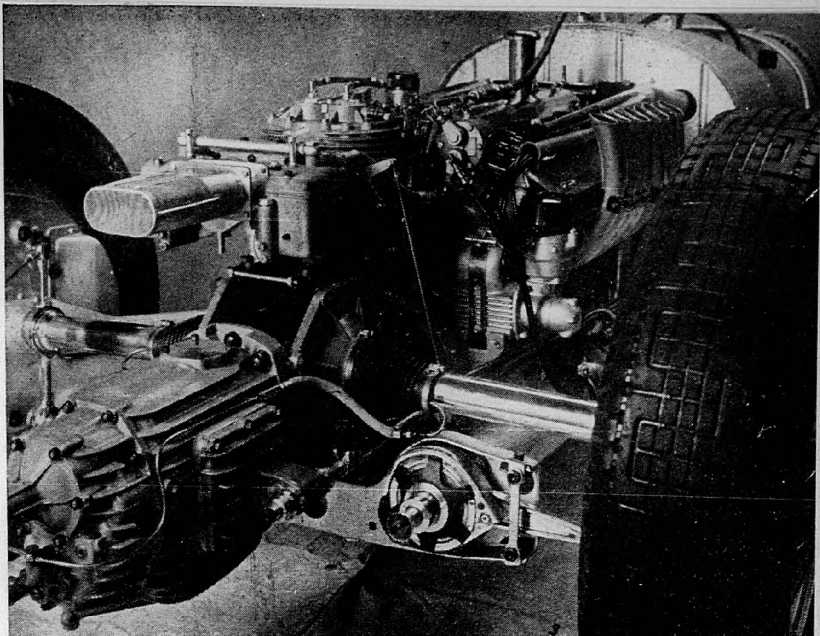
a kompresszor folytonos meghajtásáról is gondoskodik.

— Olajban futó többlemezes kupplung, keresztartókkal merevített cső-hosszartókból álló torziómentes váz, hátul a két hosszartóba ágyazott torziós rudazat, elől a kerék síkjába eső rugozó hatást biztosító dörzslökhárítókkal kombinált speciális torziós rudas megoldás (torziós rúd az első keresztartó-ban!) jellemzik az alvázat.

— Az első és hátsó kerekekre függetlenül ható, duplex kiképzésű hidraulikus szervófékek hatalmas méretű, jól hűtött bimetalikus fékdobokra hatnak. A víz- és olajhűtő a kocsí orrában, a légáramnak legjobban kitett helyen nyert elhelyezést.

Természetesen szóba kerül a gumikérdés is, még pedig az áramvonal-karosszériával kapcsolatban:

— Hangsúlyozom, — mondja Eberan mérnök, — hogy a versenykocsikkal elért rendkívüli sebességek nem utolsó sorban a versenykocsí-karosszériáknak a szélcsatornában végzett gondos tanulmányozásával függenek össze. Az aerodinamikus megoldás eszközei a karcsútörzsű együléses versenykocsiknál merőben elütnek a túrakocsiknál látottaktól, ahol a kerekek „aerodinamikus karosszálása” révén jelentős légellenálláscsökkenést érhetünk el. Az ideális áramvonalidom a kocsí homlokfelületének jelentős súlytöbblettel járó oly mértékű megnagyítását vonja maga után, hogy alkalmazását, tekintettel a motorhoz való nehéz hozzáférhetőségre



Végre alaposan szemügyre vehetjük a 16 hengeres Auto-Union versenymotort! Elöl az üzemanyagtartály, mögötte a motor, a kompresszor, végül a sebességváltó

és a gyors kerékcseré akadályozására, csak speciális esetekben választhatjuk. Tudjuk jól, milyen fontos szerep jut a gyors kerékcserének a hosszútávú versenyeken, ahol a gumik élettartama a meghajtóteljesítmény és sebesség fokozásával rohamosan csökken. A Nürburgringen végzett kísérletek eredményeivel dokumentálók: a körátlagnak 120 km-ről 10%-kal 132 km-re való

emelése a motorteljesítménynek 140-ről 370 lóerőre való 256%-os fokozását követeli, miközben a gumik élettartama 600 km-ről 225 km-re csökken...

Eberan mérnök előadása óriási tetszést aratott. Méltó szavakkal búcsúztatta el négy esztendő legendás hőseit, az Auto-Union torpedókat és sejtette azt a munkát, mely az 1938-as verseny-masínak bölcsője körül folyik...

AUTO-UNION KONSTRUKCIÓ,



Kvalitás, teljesítőképesség,
megbízhatóság és takarékoság a

WANDERER népszerűsége- nének titka.

Audi-Wanderer-Horch vezérképviselőt:

HESS ERVIN

Városi bemutató:

BUDAPEST, V., MÁRIA VALÉRIA-UTCA 1.

Telefon: 181-259

AUTÓKERESKEDELMI ÉS IPARI KFT.

Budapest, I. Mészáros-u. 15.

Telefon: 150-090

Mi ujság, Hébli úr?

— *Milyen versenyeket tartogat még az őszi?*

— Október 3-án kerül sor a Nemzeti Motorosónak Rekordnapra, mely a csepeli Dunaágban autóbord- és inbord-verseny és túrahajók részére kerül megrendezésre. Október derekán rendezik a Frontharcosok is dobogókői hegyivensenyüket, majd október végén a hősök csillagtúráját. A gyóni magyar rekordnap és — remélhetőleg — a Hármashatárhegyi verseny fejezik be az idei szezont.

— *Nit tud Hébli úr a Victoria-gyár Autobahn-kísérleteinek eredményéről?*

— Sokat. A gyári kísérletek során az új 200-as modellekből 94 km-es átlagsebességet hoztak ki 300 km-re egyszerű polirozással és karburátor-beállítással. Most már piacra hozták ezeket a kétütemű Victoriákat, ilyen sport-kiadású motorokkal. Külön meglepetés a sportmasinák olcsó ára.

— *Hallom, nagy az öröm a Zündapp-képviseletnél?*

— De mekkora! Pajor Imrének kis leánya született!

— *Ismeri-e Hébli úr a Bosch irányjelző-kikapcsolót?*

— Hogyne, Szerkesztő úr! Ajánlom is mindenkinek, hiszen bekapcsolva felejtett intókkal gyakran látni kocsikat. Pedig ez a kis gondatlanság súlyos következményekkel járhat. Téves jelzés folytan a vezető sohasem bizonyos, hogy nem kerül-e összeütközésbe más járművel, vagy a közlekedési rendőrrel! Ezért jó az irányjelzőkhöz időkapcsolót alkalmazni, amelynek óraszerkezete a bekapcsolástól számított kb. 10 mp.-en belül az intókart önműködően visszaállítja. Így teljesen ki van zárva, hogy feledékenységből az intókkal esetleg téves jelzést adjunk. A Bosch időkapcsoló könnyű szerrel a kézikapcsoló helyére illeszthető és ára mindössze P 16.—. Olyan kocsikon, melyek állandóan városban közlekednek, a Bosch időkapcsoló nélkülözhetetlen felszerelési kellék.

— Szerkesztő úr! Egy tévedést kell helyreigazítanom!

— *Tessék, Hébli úr!*

— Hartmann László a svájci

Grand Prixen nem 10-ik lett, hanem 9-ik és megnyerte a legjobban szerepelt „Privatfahrer” díjat. Az eredetileg tévesen kiadott eredményt a svájci autóklub illetően helyesbítette. Hartmann különben meghívták a januári délafrikai versenyekre és népszerű bajnokunk biztos indulója a három fokföldi erőpróbanak.

— *Mi ujság?*

— Akad! A Morris-képviselet javítóműhelyének angol vendége volt a minap Mr. Armstrong, a Morris-gyár service-technikai szakértője 10 napot töltött Budapesten és az összes üzemben levő Morris-kocsit átvizsgálta. Mr. Armstrong a javítóműhely munkájáról a legnagyobb elismeréssel nyilatkozott és örömeinek adott kifejezést afelőtt, hogy a jövőben felévenként fog látogatni Budapestre, hogy a gyár, képviselet és vevők közötti kapcsolatot elmélyítse.

— *Hallom, Opelék az idén már messze túlhaladták a 700 darabos cladást?*

— Ugyvan, Szerkesztő uram, de nem véletlen műve az, hogy ebben az évben már eddig is több, mint 700 Opel-kocsit vásároltak, miáltal 3 év alatt kerekken 1500 Opel-kocsi került Magyarországon a vezérképviselő Nemzetközi Gépkereskedelmi

rt. útján a közönség birtokába. Beigazolódott, hogy az Opel-kocsik elsőrendűek s kitűnően megállják helyüket a legrosszabb terepviszonyokon, homokon, egyiken, bakhátakon egyaránt. A kocsi műszaki kiállítása és tartóssága a legfokozottabb igényeket is kielégíti. Azok, akik a „Super 6” kocsival hatalmas túrákat abszolvtáltak, egyhangú elragadtatással beszélnek 2.5 literes felülvezérelt motorjáról. Az „Olympia”, melyből egyedül 500 darab fogyott el 2 év alatt, a középosztály jól bevált kocsija lett, a „Kadett”, pedig gazdaságos üzeménél, modern berendezésénél fogva egyike lett a legnépszerűbb 1 literes kocsiknak.

— *Mit tud Hébli úr a Shell-piknikről?*

— Nagy sikerrel kollégiais hangulatban folyt le a Shell Kőolaj rt. tisztviselői karának piknikje, melynek keretében a vállalat igazgatói és tisztviselői kara alkalmat talált sportképességének bemutatására is. Óriási tetszés közepette zajlott le a piknik sportprogramja, mely köztévhízáson, stafétafutáson, akadályversenyen és gymkhanán át az igazgatóság 100 méteres távra kiírt hendiájában érte el csúcsponjtját! A program rengeteg trófára adott alkalmat, közpéljük csak el, mikor a folyószámla-osztály stafétája az el-



S. O. S! Muráti Lili motorkerékpár iránt érdeklődik. Eppen egy pompás Zündappal kacérokodik.

Öntözött, csúszós úttesten csak

recézett

gumival jár biztosan

RECÉZTESSE
PNEUMATIKJAIT A

CYKLOP

GARAGEBAN

VII., Kertész-utca 24.

adási-, főkönyv- és finomító stafétával csapott össze, avagy mikor az „erős nem”, mint oly gyakran, ezúttal a kötékhúzásban maradt alul a „gyenge nem” képviselőivel szemben... Mint mondtuk, a verseny fénypontja az igazgatóság hendikeppje volt. A programban Gyurkovich, dr. Pucher és Szegő urak 5-5, Waldmann, Kertész és Legena urak 10-10, Novák, Ernuszti, Zimonyi és Szemere urak pedig 15-15 méter előnyt kaptak. Ki volt a győztes? Tessék megkérdezni Mérő úrtól, aki a starter tisztét látta el és szívesebben látta volna, ha a versenyt Shell-bites úton futották volna le, avagy Král, Salamon és Bornemissza uraktól, az érdekes futam célbírától...!

— *Hová siet úgy, Hébli úr?*

— Viszem be a kocsimat Jurkó és Róna szerviz-telepére karbantartásra. Nagyon meg vagyok velük elégedve, a Nagy ménmök vezetése alatt dolgozó szerviz lelkiismeretes, precíz és olcsó munkát végez. Evi 60 pengőért havonta egy vízes és petróleumos lemosással összekötött nagy zsírozást és egy kis zsírozást végeznek el a kocsin, de a szükséghez képet megpuccolják a gyertyákat, gyújtást kontrollálnak, sőt a fékeket is utánaállítják! A pontos kiszolgálás eredménye: ma már mintegy 1000 kocsi jár a Junkó és Róna céghez karbantartásra és keresi fel a cég kitűnő javítóműhelyét.

Felelős szerkesztő és kiadó:
KRAMER JENŐ
Általános Nyomda, Könyv- és Lapkiadó Rt.
Nyomdai felelős: Dr. UJ István.

Hartmann nem indult, Festetics Ernő (Maserati) futotta a nap legjobb idejét Kecskeméten!

A motorkerékpárok legjobb idejét Kozma (BMW) futotta.
„Sebes” (Alfa Romeo) a legjobb sportkocsi.

Szép sportsiker jegyében folyt le a KAMC kecskeméti körversenye, melynek futamait izgalmas küzdelmek tarkították. Az 500-as szülő csoportban Kozma (BMW) erős ellenfélre talált újdonsült márkatársa, a kecskeméti Kiss László személyében, akit csak akkor tudott lerázni, mikor az kupplungbowden-szakadás miatt visszaesett. Bravurosan szerepelt Lukavecz Ferenc 250-es Puch-gépével, aki az első körben gyertya-defektus miatti félkörös hátrányát ragyogó menéssel hozta be és nyerte meg kategóriáját. Az oldalkocsis versenyek során Pathó (BMW) győzött a javarészt balfordulós pályán baloldali oldalkocsival hendikeppelt Abt (Norton) ellen. Ime a részletes eredmények:

Versenykocsik (20 kör, 80 km): 1. gr. Festetics E. (Maserati) 53:21:71 (89,6 km) legjobb köre 93,2 km. A nap legjobb ideje és útvonalrekord.

Sportkocsik (20 kör, 80 km), 1500 kem felül: 1. Sebes G. (álnév) (Alfa Romeo) 56:34:58 (84,9 km) leggyorsabb köre 87,9 km. 1500 kem-ig: 1. Király J. (Bugatti) 15 körrel 53:50.08. 2. Gaál F. (Bugatti) 14 körrel 55:57.62. gr. Festetics M. (Alfa Romeo) feladta.

Túrákocsik (10 kör, 40 km) 2000 kem: 1. Kovács K. (Hanomag) 32:10.56 (74,5 km). 1500 kem-ig: 1. Wilhelm S. (Fiat 1500) 32:20.61. 1100 kem-ig: 1. Rajna E. (Fiat Ballila). A túrákocsik legjobb köre: Wilhelm 75,7 km.

Szülőmotor-kerékpárok (10 kör, 40 km) 500 kem: 1. Kozma E. (BMW) 28:05.36 (85,5 km), 2. kecskeméti Kiss L. (BMW) 28:46.04, 3. Mar-

tinek I. (Gilera) 29:34.74, 4. Dóry A. (BMW) 30:14.92 (9 kör), 5. Gebauer O. (Zündapp) 32:49.50 (8 kör). A legjobb kör: Kiss László 86,9 km. 350 kem: 1. Steinboeck I. (Velocette) 32:45.44 (73.03 km), 2. Hambach L. (Puch) 34:27.90 (9 kör), 3. Städer Gy. (Ariel). A legjobb kör: Steinboeck 76,05 km. 250 kem: 1. Lukavecz F. (Puch) 32:36.28 (73.06 km), 2. Anders E. (Rudge) 32:47.28, 3. Hrabanek I. (Puch) 33:53.80 (9 kör). A legjobb kör: Lukavecz 81,03 km.

Oldalkocsis motorkerékpárok (5 kör, 20 km): 1. Pathó Gy. (BMW) 15:09.72 (79,2 km), 2. Abt. I. (Norton) 15:34.76, 3. Zaymus Gy. (BMW) 17:40.7. — A legjobb kör: Pathó Gy. 480,9 km.

A versenyre a következő számunkban még visszatérünk.

**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**



TAVASSZAL
NYÁRON
ŐSZEL
TÉLEN

= **MINDIG**

**MARS-oil
LOWCARBON**

OLAJCSERE-SERVICE DÍJMENTES

KÉPVISELET:

GHILLÁNY MIKLÓS

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

FIAT



NOBLESSE OBLIGE

Központ, Service és eladás: VI., ARÉNA-ÚT 61. TELEFON: 298-820

Mintaterem: IV., VÁCI-UTCA 1. TELEFON: 182-848