

AutóMotor

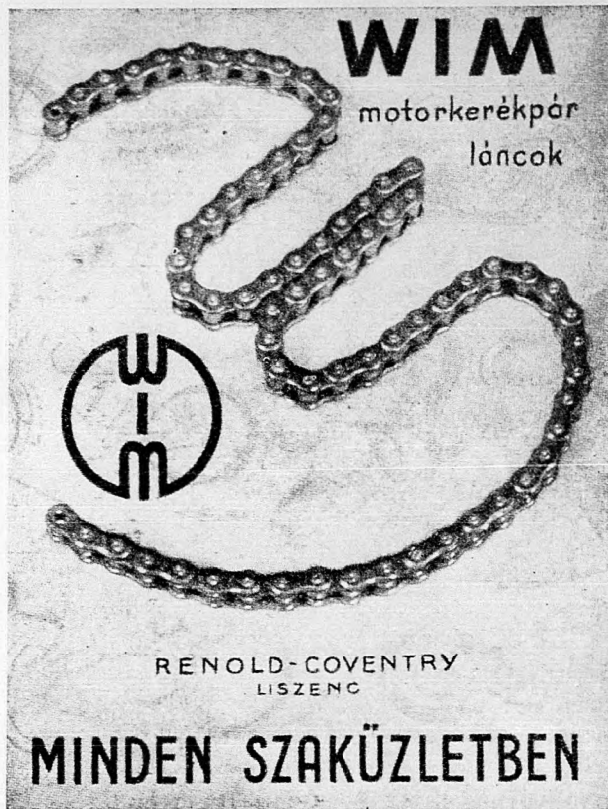


— ZÜNDAPP —

Víz, iszap, sár nem akadály a modern katonai Zündapp motorkerékpároknak, melyek a legnehezebb feladatokat is sikeresen oldják meg.



WIM
motorkerékpár
láncok



RENOLD-COVENTRY
LISZENC

MINDEN SZAKÜZLETBEN

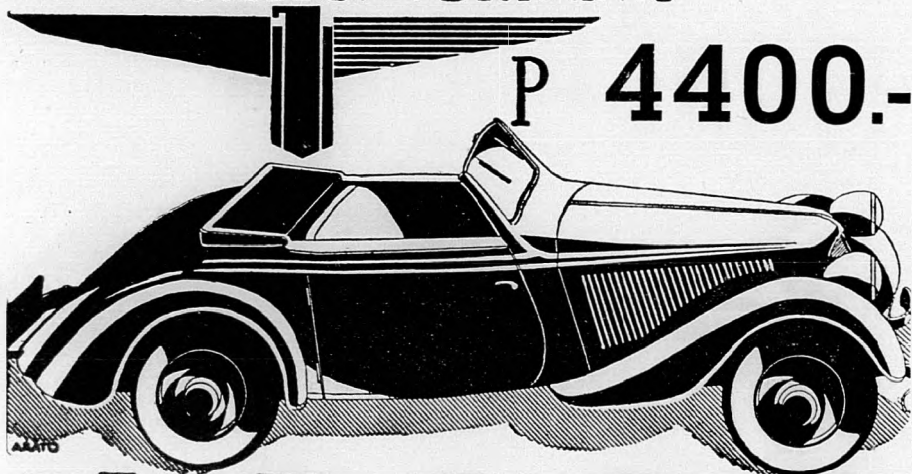
Szabad az út!

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



elektropneumatikus vagy tányérkürt egy vagy több hangra, esetleg hangváltó automatával

AZ AUTÓSZEZON FŐESEMÉNYE



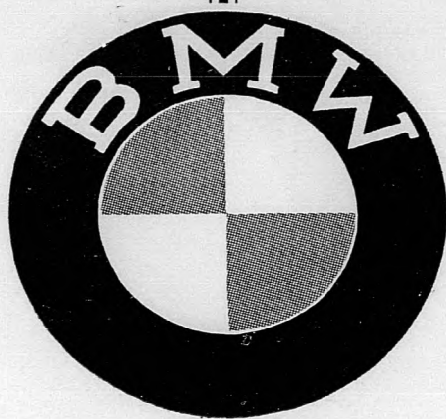
A D L E R
JUNIOR ROADSTER

VEZÉRKÉPVISELET:

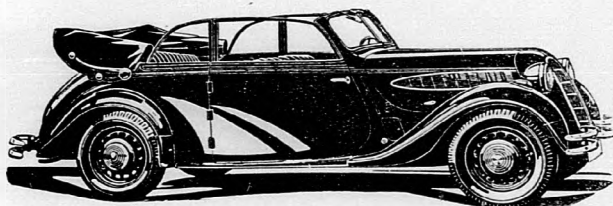
MÉRAY RT

ELADÁS: V., DOROTTYA UCCA 1. TELEFON: 1-856-15

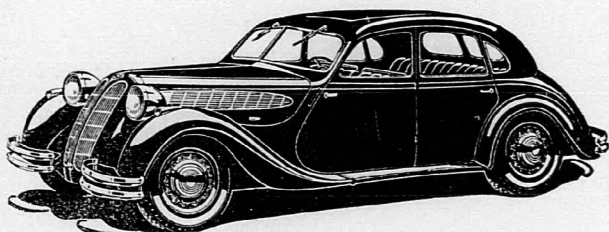
SERVICE ÉS JAVÍTÓMŰHELY: VI., LEHEL UCCA 10. TELEFON: 2-988-88



AZ
AUTÓIPAR
CSÚCSTELJESÍTMÉNYE!



BMW kabriolet

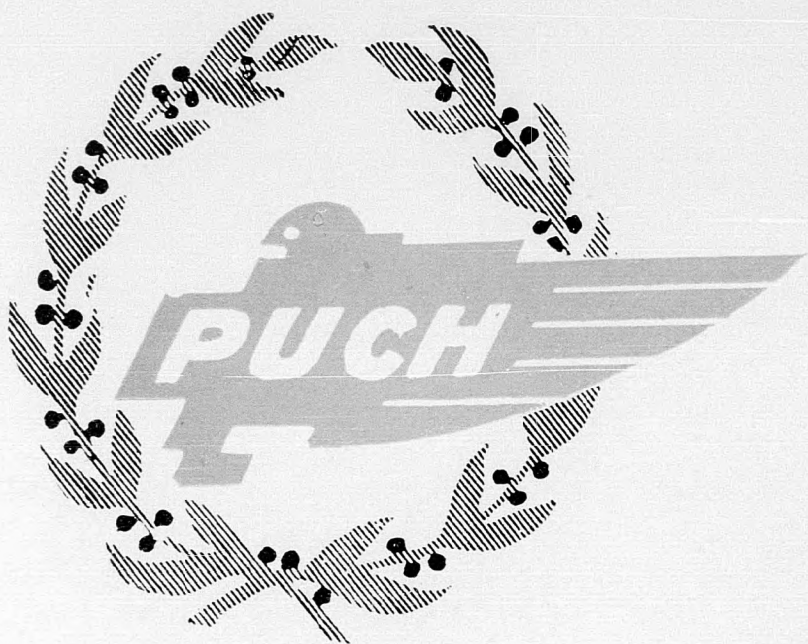


BMW limousine

VEZÉRKÉPVISELET:

MAJLÁTH

BUDAPEST, VI., LEHEL UCCA 2. ÚJ ÜZEMHÁZBAN
TELEFON: 298-366, 298-398



BÁRMELY **PUCH**
TIPUST VÁLASZTJA,
MEGELÉGEDETT
MOTORKERÉKPÁROS LESZ

Utolsó levél Hartmann Lászlóhoz . . .

Kedves Lacikám!

Ne haragudjál, hogy csak most, el-késseten küldöm Neked soraimat. Most, amikor nem pörög már a villanyóra örökké vágató mutatója és ráérsz, nagyon ráérsz. Hiszen befutottál a célba és amikor az utóbbi évek nagy testi és lelki fáradságait végre amúgy isten-igazában kipihenheted, minden bizony-nyal tudsz majd Magának szakítani néhány percet, hogy átfussad ezeket a sorokat. Hiszen nem kell már terveket szőned, nem kell versenykocsijaiddal bajlódnod, nem kell vigyáznod az indító zászlaját és ha délutánonként egy kis tereferére ülsz össze öreg bajtársaidal és a nagy csaták hősi elcsendesültjeivel együtt derülsz az örökké vidám Bernd Rosemeyer mókái: talán más színben, talán enyhültebb árnyalatban látod mindazt, amiről együtt oly sokat beszéltünk és ami olyan nagyon fáj Neked. És megbékélt, megbocsátó szívvel gondolsz azokra, akiknek türelmetlen irigysége, roppant önzésük étvágya Benned akart izes falatra lelmi. Ne törődjél velük, akik felett ma magasabban állsz, mint valaha. Akiken túl a hősi halál megdicsőülésében oly magasságokban szárnyalsz, akár a nemes sas a földalatti sikkátora torkában megbújó ürge felett.

És bocsáss meg nekik, akik — félre-ismertek. Akik nem eszméltek reá a Benned lobogó lángra, melyet a sport-szereteted rózsája táplált és akik rettegtek nyitott szemmel belenézni abba a tükörbe, melyből a Te közmondásos és néha bizony kíméletlen szókimon-dásod kendőzetlen, igazi képüket verte vissza. És akiktől nem járt ki Részedre az, amit mint a magyar automobil-sport nemzetközi zászlóhordozója meg-érdemeltél volna.

Tudom jól, hogy mennyit küzdöttél, mennyit fáradtál, mennyit kínlódtál, mennyit tervezgettél, mennyit kockáz-tattál, amíg odakerült Neved azok so-rába, akik a nagy Grand Prix ver-senyek színpadának állandó és népszerű szereplői. Nem állt mögötted gyár, nem állt mögötted vagyon, csak a lelkesé-d és a tudásod vitt, vitt előre. És tőbben kapaszkodtak bele fékező buz-galmukban pályafutásod szekerébe, mint ahányan Veled együtt markolták meg feszülő izmukkal annak küllőit, hogy segítsenek azt előbbre vinni. Mert hosszú volt az út, amíg kerek tíz esztendő alatt az ismeretlen távra-venyzőből — Hartmann László lett.

Emlékszel, milyen nagy örömmel mutattad meg annakidején első Bugatti versenykocsidat, azt a négyhengeres, másféliteres kompresszorost. És milyen ragyogó arccal számoltál be arról, hogy sikerült megkapnod a nagy nyolchengeres Bugattit, mellyel annak-idején a Guggeren, a Hármashatár-hegyen ragadtattad tapsra azokat, akik oly szeretettel figyelték fejlődésedet. Emlékszel még arra a napsütéses dél-előttre Táton, amikor az első nemzet-közi rekordodat futottad, amikor egy-szerre csak félrefordultál, hogy ne lás-suk a szemedben ragyogó örömköny-nyet. Emlékszel a magyar bajnoksá-gokra és első nagy Grand Prix szerep-lésedre? Amikor bizony nem akartunk hinni a szemünknek, akármekkora be-tűkkel is szegőlte a világsajtó, hogy ennek a szegény kis Magyarországnak a szülőtte is beállhatott abba a sorba, ahol a Caracciólák és Nuvolarik, a Brauchitschok és Rosemeyerék, a Stuckok és Briviok mellett bizony oly keveseknek jutott ki a startszámból. Hogy örültünk, amikor a Freiburgi rek-ordnapon, a Nürburg Ringen, a Ma-saryk versenyen készült fotókon át lát-tuk azt a magyar trikólót, melyet a Te tiszteletedre húztak fel az árbocra ma-gasan.

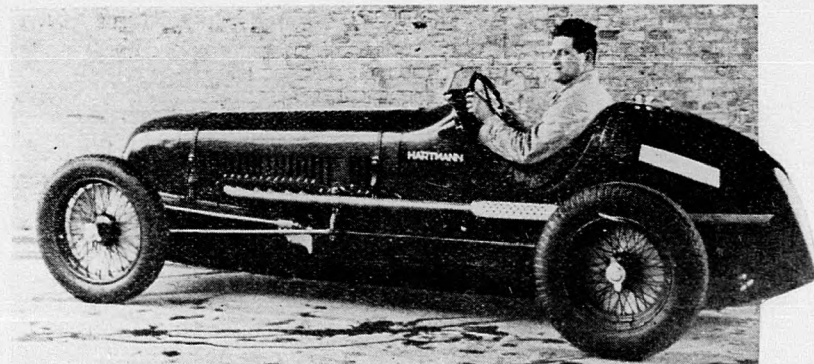
Milyen büszkéek voltunk Reád, am-ikor tavaly meghívást kaptál Dél-Afrikába és amikor a johannesburgi napilapokban ott olvastuk a Hungari szót és a Hartmann László nevet. És amikor néhány héttel ezelőtt a nagy olasz lapok közölték a Tripolis Grand Prix nevezési listáját, melyben ott sze-repelt a Te neved is — bizony nem is gondoltunk arra, hogy messze Hazád-

tól, messze idegen földrészen, elhagya-tottan, testvértelenül fogsz utolsót só-hajtani... De tudom és érzem, hogy ha nem is lehettünk testileg Melletted, utolsó pillanatodig érezted, hogy ag-gódó szívvel ott szorongunk kórházi ágyad mellett mindnyájan, akiknek annyira hiányzik a Te mélyen dörgő basszushangod és akik utolsó pillana-tunkig híven fogjuk megőrizni a Te emlékedet.

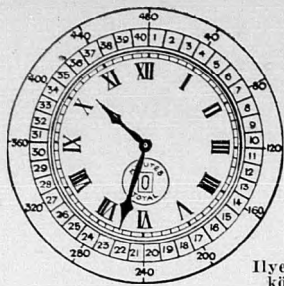
Sokat, nagyon sokat ajándékoztál a magyar autósportnak és sokat, nagyon sokat vettél el tőle, amikor oly hirte-len tört derékba magasan ívelő pályá-futásod. A gyóni rekordnapok, a hegyi-versenyek olyan sívárok lesznek Né-lküled. És sívárok lesznek az eredmén-ylisták is, mert hiszen úgy mentél el, hogy nem hagytál a magyar autó-sportnak olyan helyettest, aki magasra emelhetné azt a zászlót, melyet a vég-zet csavart ki a kezedből. Talán jobb is így, ha kettőzötten érezzük a nagy veszteséget...

És ha nem is leszel ott az őszi ma-gyar versenyeken, ha nem is sívít fel versenykocsid motorja, mégis ott fo-gunk Téged látni. És amikor a verseny-kocsik kategóriájára kerül a sor: de sokan fogunk egy-egy rejtett könnyet elmorzsolni a szemünkben...

Kedves Lacikám! Búcsúom Tőled. És ha ott, magasan, a fellegek felett néha eszedbe jutnak az elmúlt idők, gondolj Te is olyan szeretettel reánk, mint amilyen hűséggel gondolt most Reád a Te öreg barátod. Aki még min-dig nem tudja, nem akarja tudomásul venni azt, hogy nem nyílik a szerkesz-tőség ajtaja, nem jelenik meg többé a küszöbön vállas alakod, nem vihánc-ol Előtted a poráz végén az a két kormosképző drótszűrű skót és nem tár-gyalhatjuk meg együtt az autósport sok szenzációját, sok pletykáját. Mert tudom, hogy volna még mondanivaló, hiszen nekem is volna. De hagyjuk ezt későbbre, amikor majd — találkozunk.



Az utolsó kép Hartmannról és a kis Maseratiról.

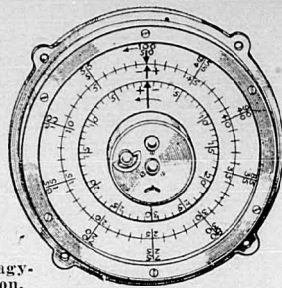


Így már nem nehéz betartani az átlagsebességet!

Hogyan alakíthatjuk át óránkat átlagmérő műszerre?

Ilyen átlagellenőrző órát házilag is könnyen készíthetünk magunknak.

Ez a különleges „átlag-óra” nagyszerűen bevált az Alpenfahrton.



Az átlagsebesség kérdése nemcsak a túráversenyzőt érdekli, akinek ellenőrzőállomástól ellenőrzőállomásig kell betartania az előírt sebességet. Az átlag kérdése a hosszútávú túrázót is érdekli, aki pontos beosztást készít magának arról, hogy egy-egy nap alatt mekkora távolságot akar befutni.

Az átlagbetartás legegyszerűbb segédeszköze az időbeosztásos térkép, melyet úgy készítünk el, hogy az egyes községek, városok mellé beírjuk magunknak a pontos áthaladási időpontot és így mindig tisztában vagyunk azzal, hogy késésünk van, vagy pedig időt tartalékolunk. Az időbeosztásos térkép mégsem felel meg a céljának tökéletesen, mert csak akkor jelent pontos átlagellenőrzést, amikor a térképen jelzett és áthaladási idővel jelzett helységhez érünk. Amellett kissé körülményes a térkép előkészítése és ha valahol véletlenül defektus vagy egyéb ok miatt nagyobb késésünk van, úgy az egész időbeosztási helyzet felborul.

Igen célszerűek és pontos áttekintést, tájékozódást nyújtanak az úgynevezett átlagellenőrző órák, melyek minden percben megmondják, hogy késésünk van, vagy pedig időtartalékunk. Ilyen műszert magunk is készíthetünk, nem kell hozzá más, mint egy nagy számlapú pontos időóra, körző és vastag fehér papíros.

Az óra számlapjának kerületéhez illesztjük oda a kartonból vágott és előzetesen beosztott tárcsát. Ábránkon például negyvenes átlagra beosztott tárcsát látunk, de tetszés szerint készíthetünk bármilyen átlagellenőrzésre szolgáló tárcsát. A tárcsára annyi beosztást rajzolunk, amilyen kilométer-átlagot akarunk tartani, hatvanas átlag

esetén hatvan vonást (tehát minden percre egy-egy vonás jut). Az ábrán bemutatott negyvenes átlagra szolgáló tárcsa negyven egyenlő távolságra levő vonalra van beosztva, tehát minden másfél percre jut egy-egy vonal. A tárcsa külső szélére pedig olyan beosztást készítünk, hogy a kívánt kilométerátlag (az ábrán negyvenes átlag) a kismutató egy-egy órányi haladásával essék egybe. Tehát az egyeshez 40, a ketteshez 80, a hármashoz 120-as jel kerül stb. Ha — mondjuk — hatvanas átlagra szolgáló tárcsát készítünk, úgy az egyeshez 60, a ketteshez 120, a hármashoz 180 stb. kerül.

Indulásnál a kilométeróra napitejésmény mutatóját nullára állítjuk, az óránkat 12-re. Menetközben nem kell mást tennünk, mint összehasonlítani a kilométeróra által jelzett megtett kilométereket azzal a kilométerszámmal, mely az óra nagymutatójával esik egybe. Ha például — az ábra szerint negyvenes átlagra beosztott műszert vegyük alapul — bizonyos idő után azt látjuk, hogy a kilométerszámlálónk 38 kilométeres megtett utat jelez, viszont az óra nagymutatója a 34-esre mutat, úgy azonnal tudjuk, hogy négy kilométer előnyben vagyunk. A tárcsa külső körén levő órabesztás a kismutatóra vonatkozik, a kismutató az első órában a negyvenesre, a másodikban a nyolcvanasra stb. mutat, ezt mindig hozzá kell adni a nagymutató által jelzett kilométerszámhoz.

Túráversenyen legjobb az ellenőrző-állomásokon nullára állítani a kilométerjelzőt és 12-re az órát, így sokkal áttekinthetőbb az ellenőrzés és nem csúszhat be hiba.

Vannak különleges átlagellenőrző-órák, így például a német Alpenfahrton

résztevéő egyik-másik kocsin láttunk ilyen műszert. Az ilyen speciális műszer komplikáltabb, mert amíg belső tárcsája az óra percmutatójához van pakcsolva, addig külső tárcsáját a kilométermérő óra hajtja meg megfelelő áttétellel. A belső tárcsa nyíla feketére, a külső tárcsáé vörösrre van festve és amíg a kocsi tartotta az ötvenes átlagot, addig a két nyíl egymásra-mutatva forgott. Ha a sebesség túlhaladta vagy alatta maradt az előírt átlagnak, úgy a két nyíl egymástól el-távolodott, a vezetőknek ilyenkor nem volt más dolga, mint úgy fokozni vagy csökkenteni a sebességet, hogy a két nyíl ismét összemutasson.

MEGJELENT Széll dr. négy nyelvű magyar útikalauza

Az idegenforgalom örvendetes felélénkülése komoly feladatokat ró az illetékes hatósági szervekre és automobilklubokra, melyek nagy apparátussal készültek fel a külföldi autósok megfelelő fogadtatására. Ebben munkájukban kétségtelenül nagy segítségükre lesz Széll Sándor dr. tb. szolgabíró, régi idegenforgalmi szakember szerkesztésében megjelent „Universal Guide” című autós útikalauz, mely négy nyelven ismerteti Budapest és a vidék nevezetességeit és érdekességeit. A 10.000 példányban megjelent könyv első kiadását a közeljövőben újabb kiadás fogja követni. Az izléseesen kiállított, szépen illusztrált és ötletes, praktikus tartalmú könyvecske az automobil klubok, valamint idegenforgalmi szervek útján kerül szétosztásra az ideérkező autósok között, akiket az Universal Guide német, francia, angol és olasz nyelven lát el az egész országra kiterjedő hasznos információkkal. Meggyőződésünk, hogy autós vendégeink ugyanolyan szeretettel fogadják a könyvecskeket, mint amilyen szeretettel és hozzáértéssel gondolt azt Széll Sándor dr. összeállította.

DEDICS TESTVÉREK

autójavító specialisták

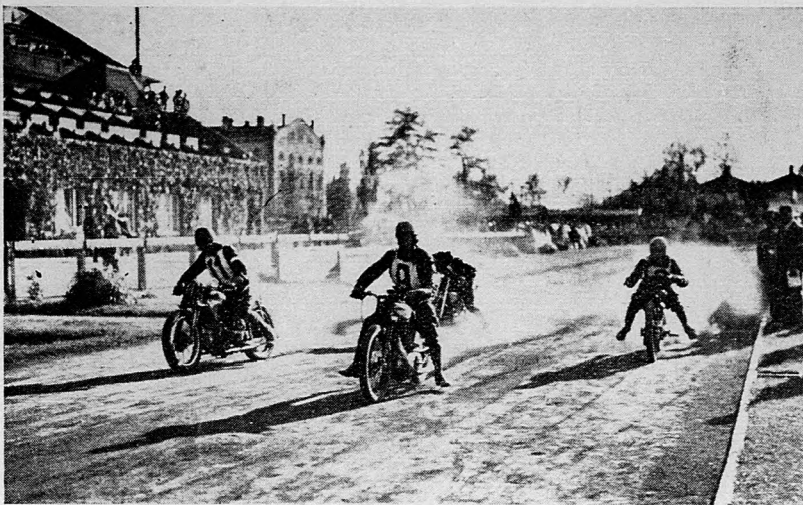
HENGER ÉS FŐTENGELY KÖSZÖRÜLÉS

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



a legújabb világrekordok karburátorja

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



Start!...

SPORT-ÉS KÖZÖNSÉGSIKER A JAVÁBÓL - EZ VOLT ABSZKRT DÖRTTREKK VERSENYE

A dörttrekk-versenyekkel való próbálkozás nem újkeletű Magyarországon, sokan igyekeztek feltörni ezt a kemény diót, mely mindeddig ellenállt a legkeményebb agyaraknak is. A legnagyobb probléma a pályahiány volt, nem állt rendelkezésre olyan pálya, mely megfelelt volna a dörttrekk-sport követelményeinek, melynek köre rövid, fordulói szélesek és ami a legfontosabb, a tribünről teljesen áttekinthető. Az üetópályán eszközölt próbálkozások kudarcba fulladtak, mert a közönség mitsem látott és amikor mindenki azt hitte, hogy a salakpályasport végleg meghalt Magyarországon, mielőtt megszületett volna: jött a BSZKRT fiatal motorosztálya és saját pályáján — melynek fordulói kiszélesítették — megrendezte szűzversenyét. Tegyük hozzá, teljes sport- és — 3000 főnyi néző a tanuja — közönségsikerrel. A BSZKRT nem hozott egzotikus abszint és jugoszláv salakzsonglort, kizárólag a magyar gárda tagjait bocsátotta rajthoz és csodák csodája:

a magyarok között is akadt jóegyhány, aki úgy bródszeidolt, mint valami hamisítatlan ausztráliai faralómester a londoni Crystal Palace pályán.

Sajnos, a magyarok közül csak keveseknek volt megfelelő gépük, így történt, hogy például Zamecsnik nem tudott tudásához méltóan szerepelni, a hosszú és országúti versenyre épült kompresszoros Puch mindenre való inkább, mint bródszeidolásra. Viszont Gaálnak és Majsaynak saját építésű speciális dörttrekk-gépe volt, sőt Gut-schy régi James kéthengeresére is egy kis jóakarattal ráfoghattak a dröttrekk-jelleget és a speciális gépek meg is állták helyüket. Gaál győzött is a fősza-mban, a BSZKRT vándordíjban és az 500-ban csak azért maradt talonban, mert karburátorjának úszója makacs-kodott és gépe nem kapott benzint. A nap hőset azonban nem a győztesek között kell keresni, hanem a kezdők sorában. Domján Károly volt a verseny nagy meglepetése, széria Méray-

Puch 200-asán egészen valószínűtlenül jól ment és spriccelt el olyan erősebb géppel ellátott „krekkek” előtt, mint például Mlinkó Zsigmond.

A verseny egyes futamait részletesen tárgyalni — felesleges. Nem mértek időt, pontozásos alapon dőlt el több futam után a győzelem kérdése, a futamok tömege gondoskodott arról, hogy a közönség egy pillanatig se unatkozzék és különösen a futamok rövid voltának köszönhetően, hogy állandóak voltak a küzdelmek, mert a versenyzők kénytelenek voltak rajttól a célig minden erejüket és tudásukat latba vetni.

Bukás is volt elég. És ismét beigazolódott, hogy a salakpályabukás nem veszélyes. A versenyző, miután túlforgaltatta a gépét, elfekszik, nekicsúszik a szalmazsáknak, feláll, nyeregbe ül és továbbbrog. A fontos csupán az, hogy jól telibe találja a szalmazsákokat még akkor is, ha — különös tekintettel az eucharisztikus kongresszusra — a rendezőség kissé takarékoskodott a strózsákokkal.

A verseny tanulsága? Érdemes belefeküdni a dörttrekk sportba. Érdemes versenyeket rendezni, érdemes áldozatot hozni, mert a salaksportnak igenis van talaja Magyarországon. A salak-sport rajongóinak tervszerű munkával kell megforgatniok a talajt és hovatovább nálunk is sorozatosan lehet majd megrendezni azokat a versenyeket, melyek ma már az egész művelt nyugaton a legnagyobb népszerűségnek örvendenek.

A BSZKRT versenyének részletes eredményei egyenként a következők voltak:

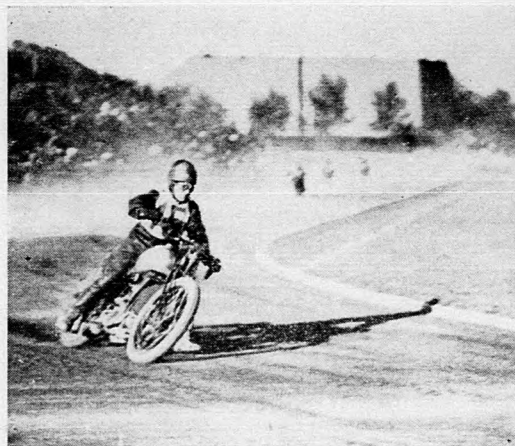
Kezdek verseny 250 kem-ig: 1. Domján K. (Méray-Puch), 2. Kovács J. (Puch). — **500 kem-ig:** 1. Hans Hahn (Zündapp), 2. Stadler Gy. (AJS).

Haladók pontversenye: 1. Stadler Gy. (AJS), 2. Domján K. (Méray-Puch), 3. ifj. Kovács J. (Puch), 4. Mlinkó Zs. (Puch).

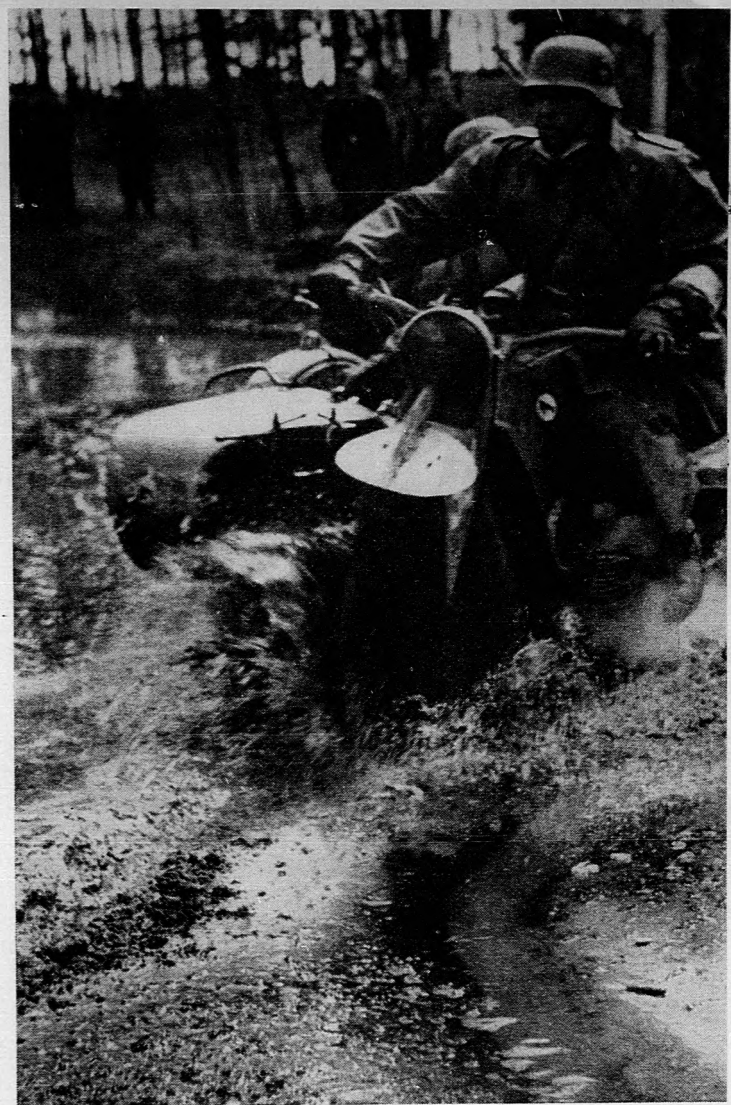
Főversenyzők döntőfutama 250 kem-ig: Holtversenyben 1. Szücs L. (Puch) és K. L. (Puch), 3. Zamecsnik T. (Puch), 4. Anders E. (Rudge). — **350 kem-ig:** Holtversenyben 1. Zamecsnik T. (Puch) 8 pont és Kiss L. (Puch) 8 pont, 3. ifj. Szücs L. (Puch) 5 pont, 4. Anders E. (Rudge) 3 pont. — **500 kem-ig:** 1. Gut-schy K. (James) 5 pont, 2. Gaál A. (Rudge) 4 pont, 3. Majsay M. (Rudge) 3 pont, 4. Zamecsnik T. (Puch) 2 pont.

Oldalkocsis motorkerékpárok versenye: 1. Aht I. (Norton), 2. Gut-schy K. (James), 3. Gódy L. (AJS).

BSZKRT S. E. Motorszakosztály vándordíjának futama: 1. Gaál A. (Rudge), 2. Gut-schy K. (James), 3. Majsay M. (Rudg), 4. ifj. Szücs L. (Puch).



Balról: „Zami” bródszeidol, jobbról: Domján a kis Méray-Puch 200-on.



SZÜKSÉG VAN MOTORKERÉKPÁRRÁ?

ZÜNDAPP A NÉMET HADSEREGBEN

A modern hadsereg elképzelhetetlen motorkerékpár nélkül. A fürge minden ágában felbecsülhetetlen jelentőségű. A németek felismerve csapattesteik harckészségének növelésére állandósították a legnehezebb katonai terepversenyeket. Képsorozatunk katonai Zündapp-motorkerékpárosokat mutat be, izelítőt adva a gépre hátruló feladat

minden akadályt lebíró, üzembiztos motorkerékpár a harcászati jelentőségét és motoros képességeit a legnehezebb katonai terepversenyeket. Képsorozatunk katonai Zündapp-motorkerékpárosokat mutat be, izelítőt adva a gépre hátruló feladat

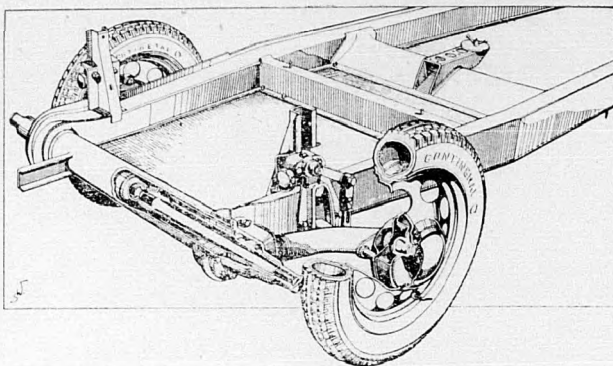


Hogyan működik a torziós rugózás?

A torziós rugózás ma már teljes polgárjogot nyert az autómobiltechnika és mindennapos az olyan autókönstrukció, melyben rugóköteg helyett torziós rudat találunk. A torziós rugózás lényegével és megoldásával, valamint működésével csak kevesen vannak tisztában, éppen ezért közérdekűnek tartjuk azt részletesen ismertetni.

Ha rugalmas acélrudat egyik végén rögzítünk és a másik végét kissé meghajlítva elengedjük, úgy a rúd rezgésbe jön és hangot ad. A rezgést a rugalmasság okozza, az acélrúd éppen úgy rugózik, mint az ismert laposrugó köteg. De rugózni képes az acélrúd egészen más irányban is: amikor a tengelye körül csavarjuk el és engedjük el ismét. A hossz-tengely körüli elcsavarodás okozta rugózást nevezzük torziós rugózásnak, melynek gyakorlati alkalmazását régen ismerjük az automatikus ajtó-csukó szerkezeteknél.

Hogy a torziós rugózás előnyeit megismerjük, foglalkozunk először a szabványos rugólap-köteg tulajdonságaival. A laposrugó-köteg igen jól rugózik, viszont a rugólapok között fellépő surlódás következtében csak aránylag erősebb behatásokra reagál. Rövid, lökészerű, kis erőbehatásokra a laposrugó-köteg rosszul reagál és mivel ilyenkor a rugózás elmarad, a lökések és rezgések az alvázra és karosszériára adódnak át. Mindenki ismeri a gyakorlatból azt a kellemetlen doboló hangot, melyet olyankor hallunk, amikor keramiton haladunk és elmarad, amikor ismét aszfalt- vagy betonútra érünk. A keramitkockák között levő egyenetlenségek olyan rövid és gyenge erőbehatással vannak a laposrugó-kötegre, hogy az arra reagálni nem képes és a doboló hang arra vall, hogy a rugók nem veszik fel a rezgéseket.



Torziós rugózás az Adler-Junior Trumpton.

A torziós rugózás ezzel szemben a legkisebb behatásra is jól reagál és rugózik, viszont a rugókötegnél gyengébb az öncsillapodása, ami azonban a gyakorlatban igen könnyen lehet korrigálni: hatékony és jól beállított lökésátlókkal, melyek a torziós rugózást tökéletesen tudják csillapítani.

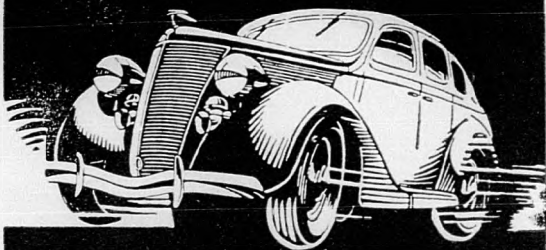
A torziós rugózás gyakorlati megoldása igen egyszerű. Nem más, mint hosszú acélrúd, melynek egyik vége az alváz tetszőleges pontján rögzítve van, a másik vége kar segítségével kapcsolódik a kerékhez. A torziós rúd két vége hosszirányú barázdákkal van ellátva, ezek a barázdák illeszkednek bele a fix és a kerékhez kapcsolódó felfüggesztési ponthoz, úgyhogy a rúd igen gyorsan cserélhető és elő-feszülése igen egyszerűen állítható be.

Nagy előnye a torziós rugózásnak — eltekintve a menet-tulajdonságokra gyakorolt kedvező befolyásától — az is, hogy igen könnyen tisztán tartható, semmiféle kezelést nem igényel és percek alatt kicserélhető. Tetszés szerint alkalmazhatunk vastagabb vagy vékonyabb, gyengébb vagy erősebb torziós rudat, amivel a rugózást keményíthetjük vagy lágyíthatjuk.

A torziós rugózás nemcsak a mindennapi használatban állja meg a helyét, hanem a versenykocsikon is fényesen bevált. Így a német Auto-Union versenykocsikon is, ahol a torziós rugó a csőidomban kiképzett kereszttartóban foglal helyet és erősen hozzájárul az AU versenygépek utóérhetetlen stabilitásához és menettulajdonságaihoz.

FORD V-8

világszerte kipróbálva



ERŐ · ELEGANCIA · GAZDASÁGOSSÁG

HAHN ARTHUR ÉS TÁRSAI

BUDAPEST, VI. ANDRÁSY-UT 10. TEL.: 11-36-19

KÖDBEN, PORBAN,
ESŐBEN, HÓBAN
EGYARÁNT TISZTÁN
LÁT, HA AUTÓJÁRA

BNG

**REFLEKTOR-
ÜVEGET
SZERELTET**

VILÁGSZABADALOM!

PÁRJA: P 25.-

**BNG VEZÉRKÉPVISELET: BUDAPEST, IX, VIOLA UCCA 48
TELEFON: 13-70-10**



**Kilóméterjelzők, sebességmérők,
autó- és stopperórák javítóműhelye és raktára
óra- és finommechanikai ipar**

SCHVARCZ TESTVÉREK

Aranyéremmel kitüntetve
Budapest, Podmaniczky ucca 59. Telefon: 12-96-24

Háromszoros német győzelem Tripoliszban

Hartmann és Siena katasztrófája

Világszerte óriási érdeklődés előzte meg az idei tripoliszi Grand Prix-t, az új GP-formula hivatalos debütjét. Sajnos, a verseny technikai sikerébe fájdalmas ürmön is vegyült, a versenyzősors ezúttal közvetlen körülményből ragadta el áldozatát. Az olasz Siena mellett tragikus baleset áldozata lett sokszoros versenykoesibajnokunk, Hartmann László, kinek személyében a magyar autósport internacionális viszonylatban első és egyetlen reprezentánsát veszítette el...

Maga a verseny rácafoltt azokra, akik a páui főpróba után a német kocsik több esztendősi diadalútjának végét, illetve a francia Delahaye-kocsik előnyulását várták. Az Auto Motor már a páui versenybeszámolóiban keretében lezárta azt a nagyon is kézenfekvő véleményét, miszerint a gyors körversenye-

iramra küldött, a 3-ik körben 219.530 km-es sebességgel a verseny leggyorsabb körét futja ugyan, de a következő körben már Brauchitsch nyomul az élre, míg a harmadik helyet a pompásan menő Trossi (Maserati) foglalja el. A 9-ik körben Siena Alfája valószínűleg szélnyomás következtében a szegélyárokba fut, majd a levegőben egy 30 méternyire álló arab házba zuhan bele: a ház összedül, Siena halott... 10-ik kör: most Lang fut az élen, Trossi a második helyre nyomul fel Brauchitsch és Farina elé. Trossi mindent belead a küzdelemben, túlhajtja kocsiját, ami csakhamar meg is bosszulja magát: sebességváltó defektussal kénytelen feladni a versenyt. A 13-ik körben következik be az 1.5 l-es csoportban indult Hartmann tragikus balesete. Farina előzői akarja Hartmann, de az erős ol-

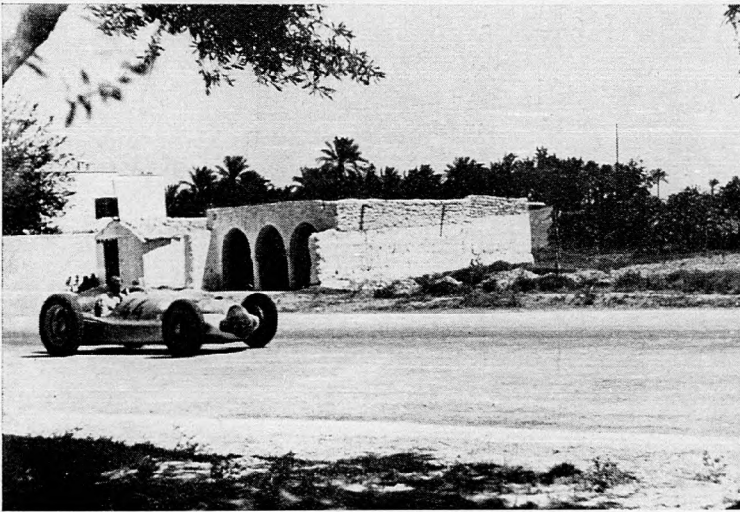


Jól esik a tripoliszi hőségben Langnak a nyakába öntött vödör hideg víz, a kerekein Continental.

A másféltéres kocsik versenyt a motorkerékpáros exvilágrekorder Taruffi (Maserati) nyerte meg 166,8 km-es átlaglag márkafársai, Rocco, Lurani és Bianco előtt.

A főverseny eredményeit összehasonlítva a tavalyi eredményekkel, láthatjuk, hogy az új formula szerinti 3 literes Daimler Benzek csupán árnyalattal lassabbak a tavalyi 6 literesekkel szemben. Lang idei leggyorsabb köre 219.530 km. volt, szemben Stuck (Auto Union) tavalyi 229.234 km-es rekordkörével. Ha a leggyorsabb köröket figyelemmel kísérjük, úgy meg kell állítanunk, hogy a DB versenykocsik a Delahayekkel szemben mintegy 10 százalékos sebességi pluszsal rendelkeznek, ugyanakkor eme tropuszi melegben, fellelte nehéz körülmények között lefutott 524 km-es versenyben állóképességüknek is 100 százalékos bizonyítékát adták, amivel egyetlen ellenfelük sem dicsékedhetett. Meglepően gyorsaknak bizonyultak a 3 literes kompresszoros Maseratik, míg Alfa Romeo három különböző 3 literes kompresszoros modellel próbálkozott kevés sikerrel. Érdekességgéppen említjük meg, hogy Alfák egy kétkompresszoros 8 hengeres, egy kétkompresszoros 12 hengeres és egy négykompresszoros 16 hengeres modellel állítottak starthoz. Utóbbi két 1.5 literes, 8 hengeres motor V-alakú összeépítése.

A győztes DB-esapat Continental gumit és Bosch gyertyát használt.



Brauchitsch, a hírhedt Melhalla-kör egyik jellegzetes szakaszán, kerekein Continental.

ken az új formula 3 literes kompresszoros kocsijai — egymás között fogják elintézni a győzelem kérdését és a kompresszor nélküli 4.5 literes masinák, mint a Delahaye, az ilyen szupergyors versenyekben nem sok vizet fognak zavarni. Megállapításainkat mindenben fedte a tripoliszi GP kimenetele, mely a 3 literes kompresszoros kocsik kirívó fölényét dokumentálta a 4.5 literes kompresszor nélküli masinák felett.

Start után Lang veszi át a vezérletet márkatársa Brauchitsch, Farina (Alfa) és Caracciola a DB-team záróembere előtt. Lang, akit Neubauer mérnök

dalszil folytán kollidál vele és mindketten buknek. Farina sérülései jelentéktelenek, szegény Hartmann azonban belső sérülései mellett gerinctöréssel kerül kórházba, ahol másnap, anélkül, hogy eszméletét vissza nyerte volna, belehalt sérüléseibe.

A táv felében, 20 kör után a három német menő: Lang, Brauchitsch és Caracciola nyargal az élre, míg a Delahaye expositúra az „Ecurie Bleue” versenystálló elharcosa, Comotti az élőlovos Lang mögött több mint két perccel a 4-ik hellyel kénytelen beérni a két Alfa-menő Biondetti és Sommer, illetve Dreyfus (Delahaye) előtt. A verseny tulajdonképpen már a féltávnál eldőlt, az 524 km-es versenytáv második felében lényegbevágó eltolódás már nem történt. Ezt igazolja a végeredmény is:

1. Lang (DB) 2:33.17, 1 mp. Átlag 206.100 km, 2. Brauchitsch (DB) 2:37.55, 6 mp., 3. Caracciola (DB) 2:38.20, 7 mp., 4. Sommer (Alfa Romeo) 2:46.52, 8 mp., 5. Dreyfus (Delahaye) 2:58.08.

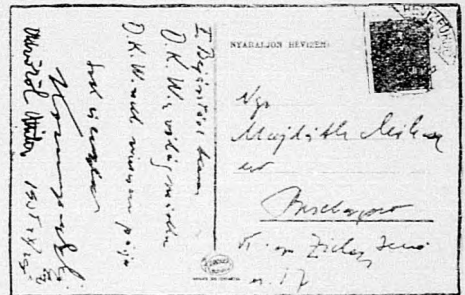
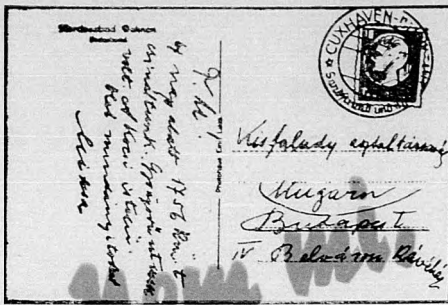
Fényképét vezető jogosítványhoz, azonnal, 2 darab rendelésnél, **darabja 48 fillér**
FOTO PÁRISI, Párisi Nagy Áruházban

**Kilométerjelzők,
autóműszerek
javítása**

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

Henger köszörülések precíz gépeken:

Solymossy és Társánál
Budapest, VIII., Tavaszmező-u. 6



ERKEZETT
1936. okt. 15. Budapest, 1936. október 14.

Kedves Májláth Ur!

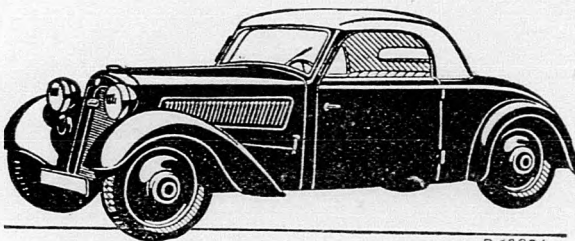
Ez elmúlt napokban megváltam második D.K.W. kocsi-
csintól. Ennek soha nem törték fel engem, hogy helyi referenciát ad-
jak azokról a D.K.W. kocsikról, amelyeket eddig használtam. Mégis
most, amikor 2CC sz. Meisterklasse típusú kocsitól megváltok, szűk-
ségét érzem, hogy Önöknek ezeket a soro-
kat átnyújtsam.

Gépkocsimmal több mint 63.000 kilométert jártam
be. A kocsit nyüzte, kíméletlenül kezeltem, használtam télen-nyá-
ron, éjjel-nappal és olyan erős üzemben tartottam, hogy szinte meg-
kellott volna a kocsitól azt az ápolást és kezelést, melyet egyé-
ként minden gépkocsis meg kíván.

A legutóbbi D.K.W. kocsim mindezek ellenére tö-
kéletesen levizsgázott megbízhatóságáról, beszünetelhetőségéről, és
üzembiztonságáról. A 63.000 kilométer abszolút alatt a gépkocsi-
nak soha motordéfektje nem volt. De többet is mondhatok arról a
kocsi hosszú üzemeltetésénél, egyetlen egyszer sem mondta fel a
szolgálatot. Voltak olyan időszakok, amikor egy héten belül több
mint 2500 kilométert futottam le. És ebben a kivételes iramban is
derékasan megállta a helyét és hűséggel szolgálta a gazdáját.

Ken mulasztatom el, hogy tapasztalataimról Ön-
ket értesíten. Amikor ezeket a soro-
kat átnyújtom, felhatalmazom
Önket egyedül és kizárólag saját elhatározásomból - hogy ezeket
a soro-
kat a D.K.W. kocsi-
vételre iránt érdeklődő ügyfeleknek bár-
mikor felmutassák.

Hiváló tisztelettel
Warszowski



Roadster Cabriolet

D 13821

P 3680.

50.000 km (kétévi) motorgaranciával.

VEZÉRKÉPVISELET:

MAJLÁTH, BUDAPEST, LEHEL UCCA 2

HIREK

Gall revansot vett Meieren

Meier, az újdonsült BMW-krekk, meglepészerű Ellenriede győzelme után fokozott érdeklődés kísérte a hamburgi városligetben lefutásra került motorkerékpárversenyt, melyben Meier revansot adott márkatársának, Gallnak. Az 500-as kategóriában megütőző két BMW menő a starttól kezdve ádáz küzdelmet vívott egymással, mely küzdelem során néhány körön át Meier vitte a vezérszámot, noha erős torokfájása és láza kétségessé tette indulását. A 303 km-es verseny második felében azután Gall száz csatában megérdemelt rutinja győzedelmeskedett a meghendikepelt „kezdő” fölött és 135 km-es győztes átlagára csaknem 140 km átlagú körrekordjával duplázott rá. A 250-es kategóriában Kluge (DKW) 122,2 km-es átlaggal győzött márkatársai ellen, míg a 350-es csoportban 115,3 km-es átlaggal az újdonsült NSU-krekk Bodner győzött. A sportkocsik versenyét a 118,4 km-es átlagot futó Heinemannal az élükön a 2 literes BMW-menők uralták. A sportkocsik versenye bővelkedett az izgalmakban: az utolsó körben a két élvosvas Heinemann és Langen gép-gép mellett robogtak, a 300 méterrel a cél előtti fordulóban mindkét gép keresztbe farolt, a döntő szituációt Heinemannnak sikerült gyorsabban parioznia és másodperctöréddel győztesként futott célba. A nap legjobb idejét futó Gall Metzeler gumikat és Bosch-gyújtást használt.

Az Auto-Union tavaly 66.806 autót és 58.176 motorkerékpárt gyártott.

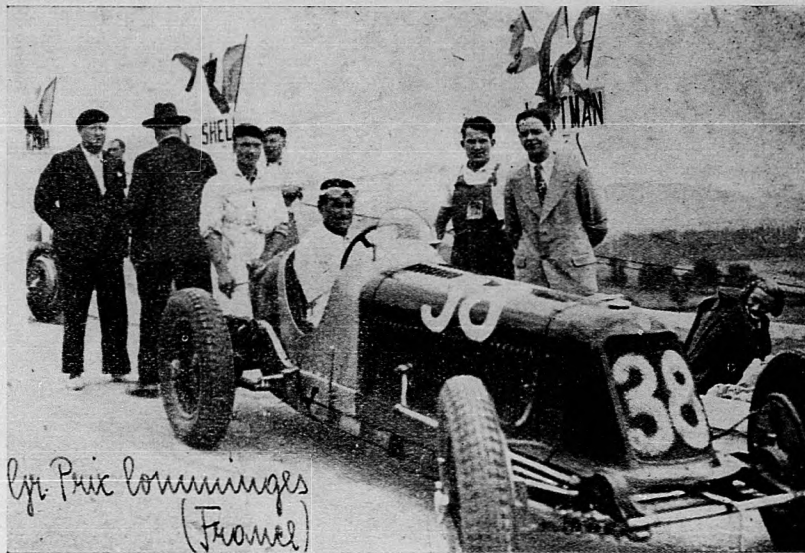
A Steyr-Daimler-Puch konzern munkáltságszámát az Anschlusk óta beállított több mint másfélszer munkással elérte a 8000-es létszámot.

A Talbot-gyár, mely hat darab 4,5 literes versenykocsit készített elő a szezonra, most lázas sietséggel 3 literes, 16 hengeres, kompresszoros versenykocsikon dolgozik, melyeket a július 3-i francia Grand Prix-n szeretne első ízben starthoz állítani. A Talbot-team kapitánya Etanclin lesz.

Az USA-beli Michigan államban új ipartelep épült, mely évente mintegy millió kiló szintetikus gumit fog termelni.

Az Eifel versenyt a németek lemondták és így a Nürburgring egyetlen attrakciója a német autók GP lesz, melyet motorkerékpárversenyek fognak megelőzni. Az Eifel verseny lemondását az a tény indokolja, hogy az Auto-Union új versenykocsijaival még nem készült el, hasonló a helyzetet a Talbot gyárban is, míg az Alfa-Corse szintén közölte a verseny rendezőségével, hogy a legutóbbi tapasztalatok alapján a kocsik bizonyos átalakításokra szorulnak, melyekkel a verseny terminusáig a gyár nem tud megbirkózni.

Duisburgban egy benzínmotoroskával szerelt modellrepülőgépet 10,41 percet maradt a levegőben, 27 km-es távolságot tett meg és 3000 méter magasra emelkedett.



Amikor Hartmann Laci még a világot járta... Jobbról a felesége.

Az Egyesült Államok autógyarai az idei év első negyedében 619.000 kocsit állítottak elő, mely mennyiség a tavalyinak a fele.

Anglia Newcastlben rendezkedik be a mesterséges gumi gyártására.

A németek az év első negyedében 266.000 font értékben exportáltak Angliába autót, szemben a tavalyi 36.000 fonttal. A 230.000 fontos német exportgyarapodással szemben az amerikai gyárak angolai exportja 140.000 fonttal csökkent.

A május 7-i Brooklands versenyen bekövetkezett tömegbúknásnál szenvedett sérülései folytán meghalt T. M. Jamieson mérnök is, a kitérő 1,5 literes ERA versenykocsik konstruktőre. Jamieson az Austin gyárban kezdte pályafutását, majd lelkes angol diákok támogatásával megépítette az ERA kocsikat, melyekkel az általa irányított ERA versenystálló tagjai sok nemzetközi sikert arattak.

Németországban nem kötelező többé a — benzinszita.

Az Auto-Union versenyzostályva szorgalmasan kutat utánpótlás után. A közelmúltban Feuerissen vezetésével egész expedíció járt a Nürburgringen, ahol a kiszemelt Bigalke, Zimmermann és Hanstein mellett a két motorkerékpáros-krekk, Kluge és Winkler is, „vizsgáztak”. Az első próbanapon a versenyzők csak a start és célhely előtti betonpályán próbálkoztak, hogy a kocsikat megszokják. Erdekes, hogy a versenyzők körületei a betonpályán szinte hajszálnyira egyeztek! A további próbákban, hír szerint, Kluge és Bigalke szerepeltek legjobban.

Németországban a szintetikus gumi feldolgozása immár széles keretek között folyik. Mint értesülünk, a Continental-gyár eddig már mintegy 100.000 darab Buna-köpenyt gyártott és igen kedvező gyártási és üzemi eredményeket ért el a cordszövetil használt műselyemfonttal is.

Olasz híradás szerint az Alfa-Corse nem foglalkozik tovább az új versenykocsi-formula szerint épült GP-kocsikkal, azokat nem is indítja többet és a jövőben csak sportkocsiversenyeken vesz részt. Vajon mi igaz ebből?

A stókholmi motorklub 25 éves fennállása emlékére rendezett versenyen az oldalocsis osztályban a 9 indulóból célbafutó 3 versenyző élén Krohn (Ziindapp) győzött, míg a szolomonok hőse Hedelin (DKW) volt.

A német autóexport a tavalyi esztendő eredményei alapján Amerika és Anglia után a harmadik helyet foglalja el Franciaország és Olaszország előtt.

A sportkocsik számára kiírt 500 km-es antwerpeni GP 2 literes felüli kategóriájában Mazaud (Delahaye) győzött 132,6 km-es átlaggal, míg a 2 literes kategóriát Roese (BMW) nyerte meg 122,4 km-es átlaggal.

Stelzer, a BMW gyár jeles triálménője, akit TT-versenyző korából a magyar közönség is jól ismer, végleg visszavonult a versenyzéstől. Stelzer oszlopos tagja volt a hatnapos triálonak a német nemzeti csapatnak. Stelzer továbbra is a BMW gyár kötelékében marad, mint vezetője annak az osztálynak, mely a privátmenők gépeit készíti elő a versenyekre.

Megerősítésre szoruló hírek szerint a németek nem vesznek részt az idei Hatnapos triálon, mely Angliában kerül megrendezésre. A németek nehezményezik a propozíciókat, melyek sebességi verseny színezetét adják a versenynek, amelyen ilyenformán a német gépek kétségtelenül magas fokón álló tereparjáró képessége nem domborodna ki.

Franciaországban az egymillió frankos versenyzési alap súlyos bonyodalmak kútfórrása lett. Az állam és a francia autókub delegáltjaiból álló bizottság az alap olv módon való felhasználása mellett döntött, hogy az egyelőre kiosztásra kerülő 600.000 frank nagybókk részét Talbotnak ítélték oda, hogy új 3 literesét mielőbb befejezhesse, kisebbik részét pedig Bugattinak juttatták. A megmaradt 400.000 frankot az idén legjobban szereplő francia gyár számára rezerválták. Delahaye, miután az osztokodásnál figyelmen kívül hagyták, retorzióképpen visszavonta nevezését a francia GP-ről! Súlyos bírta a helyzetet a tripoliszi háromszoros német győzelem, mely — mint már annyiszor — ismét oka lehet a francia gyárak „elkedvetlenedésének”...

CELLAETERN

a luxusautó szórólakja.
Tökéletes, olcsó.

Gyártja: **Krayer**

lakk- és festékgyár
Budapest, V, Váci-út 34

LICSÁJER JÁNOS

BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ
ÉS JAVÍTÓÜZEME

Specialista
az autórugók
gyártásában

Telefon:
1-463-51

MINDENFÉLE GYÁRTMÁNY KOCSIKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON



BUDAPEST,
VIII., Thék
Endre u. 14.

Telefon:
1-463-51

Henger hüvelyezések precíz gépeken:

Solymossy és Társánál
Budapest, VIII., Tavaszmező-u. 6

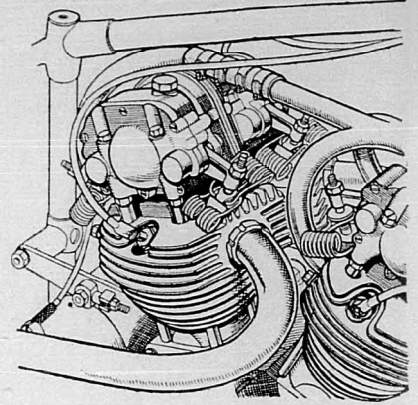
Angol TT előtt:

nem indulnak az olaszok, de indulnak a BMW-menők! – Milyenek az új Nortonok? – Nagy DKW készülődés a 250-es kategóriában

A lig kéthét választ el bennünket a Man-szigeti angol TT versenyektől, az évad kétségtelenül legjelentékenyebb sebességi mitingjétől. Az angol Tourist Trophy nevezési zárata 105 nevezést eredményezett, 45 versenyző a 350-es csoportban áll starthoz, 30–30 versenyző pedig az 500-as, illetve 250-es kategóriában indul el. A nevezési lista első megjelölése az olaszok teljes távolmaradása az IOM versenyektől, holott a Guzzi színek az utóbbi évek folyamán sok dícsőséget szereztek Albion földjén Itáliának. Emlékezzünk csak vissza az angol Woods pompás győzelmeire, melyeket a piros olasz Guzzi gépeken aratott Man-szigetén és azok betetőzésére a tavalyi lightweight TT-re, melyen az olasz Tenni ugyancsak Guzzi-gépen első ízben törte meg Man-szigetén a brit hegemoniát: ő volt a háború utáni modern angol TT-versenyeken az első külföldi, aki győzelemre tudta vinni neuzeti színeit! Az olaszok távolmaradásáért, ami talán nem is olyan nagyon fáj az angoloknak, kárpótlást nyújt a németek felvonulása, főleg a BMW-gyár első hivatalos szereplése a Man-cirkuiten. A BMW-gyár 500-as kompresszoros masinát állítja starthoz Gall, Meier és az angol West vezérlete alatt, míg a másik német gyár, az Auto Union 250-es forgószelepes DKW gépeit az angol Thomasszal megerősített, tavaly is szépen szerepelt Kluge-Wünsche trio viszi starthoz. A németek mellett a versenyek internacionális jellegét az amerikai Mossman fogja képviselni egy 350-es Harley, illetve 500-as Indian nyergében, a francia Guasco (500 Sarolea) és a spanyol Simo (250 és 350 Terrot) kontinen-

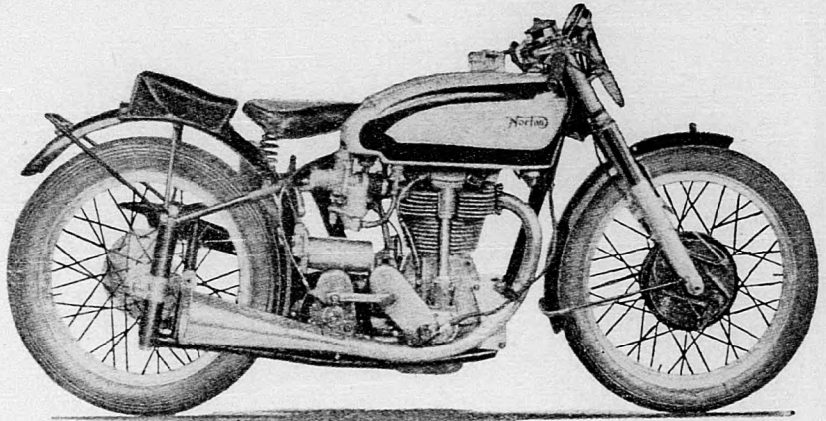
tális márkákat visznek küzdelembe, míg a többi vendég angol gépeken áll a vonalhoz.

A verseny fókuszában természetesen az 500-asok június 17-iki küzdelme áll, ahol a BMW menőkkel szemben a szigetország legjobbjai: Norton, Velocette és AJS színekben veszik fel a küzdelmet. Velocette tavalyi masinát alig észrevehető változtatásokkal Woods vezérlete alatt állítja sorompóba, a gépek ismét az ismert pneumatikus hátsórügözéssel vannak felszerelve. AJS kettős V-megoldású, négyhengeres kompresszoros gépeket állít starthoz, melyek tavaly óta végre versenyképesek lettek. A



Az új négyhengeres AJS TT-modell motorja.

dásban. A fő érdeklődés természetesen a favorit Norton-masinák felé irányul, melyek bizonyosságot tesznek róla, hogy



Éz az 1938-as TT típusú Norton. Hátsóvillarügözés és elől teleszkóprügös villa: à la BMW.

gépek természetesen hátsókerék-rügözésű konstrukciók, segédvillanélküli megol-

Birminghamban szorgalmas munkában töltötték a telet. Az új Nortonok elől-hátul BMW teleszkóp rügözést kaptak. Némi eltérés mutatkozik ugyan a müncheni konstrukciótól, de a lényeg hátsóvillarügözésére ugyanaz. Beavattottak szerint az új rügözés nagy mértékben fokozta a Norton-masinák stabilitását. A TT Norton a szelepeket közvetlenül működtető kétbüttyöntengelyes konstrukció, szabadon fekvő hajtórészes szeleprügökkel, hűvelyzett könnyűfémhengerrel és könnyűfémhengerfejjel. Érdekes megoldás a hengeres olajhűtő és az elasztikus szívócső. Utóbbi alkalmazásával az üszóházat ismét mereven a keverőkamrához szerelik. A megrövidített löket és a felemelt kompresszióarány a fordulatszám emelésére engednek következtetni. A technikailag pompásan felkészült Frith-White-Daniell trió nagy-szerű pályaismeretével szinte áttörhetetlen falanxot képez.

A 250-es csoportban hárul az angolokra a legsúlyosabb feladat, bár az a körülmény, hogy az Excelsior és OK-Supreme TT-gépek is hátsóvillarügözéssel indulnak küzdelembe, körülbelül kiegyenlíteni látszik az ugyancsak hátsórügös DKW-masináknak a legutóbbi versenyeken oly pompásan bevált technikai felkészültségét. Az OK-team főerőssége a hosszú kényszerpihenő után ismét starthoz álló Rusk lesz.



RIV

GOLYÓS ÉS

GÖRGŐS CSAPÁGYAK

autókhöz, motorkerékpárokhoz

Árjegyzéket kívánságra díjtalanul küld:

SZILÁRD BÉLA

Budapest, VI., Nagymező-u. 15

TELEFON: +125-336

Csapszegek készítése precíz gépeken:

Solymossy és Társánál
Budapest, VIII., Tavaszmező-u. 6

DKW-BMW nap az Avuson!

Az idei Avus verseny, mely a 8.3 km-es ú. n. Nordrunden került lefutásra, teljesen elűtött a supersebességekkel kapcsolatos eddigi Avus-versenyektől. A gigantikus méretű „Nordkurve“, melynek emelt fordulójába a motorke-rékpárok füllgázzal roboghattak tova, az idén is a verseny gyűjtőpontjában állott, de a hosszú egyenesek végén levő ú. n. „Südkurve“-t az idei verseny-ből kikapcsolták és helyette barikádok-kal jelzett teljesen sík fordulót iktattak be, melyben a versenyzőknek mintegy 20 km.-re kellett csökkenteniök a sebes-séget. Az ilyenformán átalakított pálya igen izgalmas küzdelmek színtere volt. *A pálmát az 500-as BMW-menő Gall vitte el a 166 km-es versenyben elért 172.9 km-es fantasztikus átlagával és ugyanő futotta 176.7 km.-es átlaggal a verseny leggyorsabb körét is.* Meier, Gall riválisa és márkatársa betegsége miatt nem indulhatott. A 250-es csoportban Kluge (DKW) 138.7 km.-es átlaggal fölényesen győzött, míg a 350-es kategóriában 149 km.-es átlaggal Winkler vezette győzelemre márkatársa Bungez előtt gyors DKW-ját. A hamburgi sportkoesisverseny népszerűségén felbuzdulva, az Avus-versenyek sorába is iktattak be egy 15 körös 2 literes sportkoesiszámot, melyet a BMW-gárda élén Illmann nyert meg 154.1 km.-es kiténő átlaggal Mühle és Bondes előtt. A legjobb kört is Illmann futotta 156.2 km.-es átlaggal.

Nagy fejlődés előtt a gráci Puch-művek

A közelmúlt politikai eseményei hatalmas távlatot nyitottak meg a gráci Puch-művek előtt, aminek hasznát a magyar motorosok is látni fogják. A német vámsorompók megnyitlák és a hajdani Ausztria népszerű motorke-rékpárja német gép lett, mint ilyen egyszerűen a német motorosok érdeklődésének gyűjtőpontjába került. *A Puch motorke-rékpárok eddig is rendkívül népszerűek voltak Németországban, amit főleg annak köszönhetek, hogy sorozatos nagyszerű szerepléssel tündek ki a nagy német megbízhatósági versenyeken. Nagy elterjedtséget biztosított a Puch-gépeknek az is, hogy egészen kivételes kvalitásokról tettek tanúságot kapaszkodós terepen és ikerdugattyús megoldásuk rendkívüli teljesítmény és takarékoságban álló előnyököt jelent.*

A német vámok természetesen jelentősen megdrágították a Puch-gépeket, ennek ellenére évente mégis több ezer modell került német földre. Most, hogy nem terheli többet Németországban vám a Puch-gépeket: napról-napra alakulnak a nagy képviseltek és lerakatok és a gyár szinte túl van halmozva rendelésekkel, úgyhogy az eddigi gyártás megnevelésére lehet számítani. *A gráciak ennek megfelelően már ma*



Vágtatnak a BMW-k az Avus cementfordulójában.

is kezdtek a terjeszkedés munkáját, egész sor hatalmas új épületet építenek és azt tervezik, hogy rövid egy év leforgása alatt maradéktalanul megoldhatják a többtermelés kérdését.

A gráci gyár nagy fejlődés küszöbén áll, aminek a magyar motorosok is hasznát fogják látni.

HUSZÁR GYÖRGY

Autó-motorkerékpár alkatrészek és lánc-technikai szaküzlet.

VI. JÓKAI-U. 1
(Aradi-u. sark)
TEL.: 1-244-11.

Motorke-rékpárláncok, JAPmotoralkatrészek, Burman, Sturmey, Moss, Hurt sebességváltóalkatrészek, DUREX dugattyú, dugattyúgyűrűk, szelepek, tömítések, mindennemű alkatrészek nagy raktára.

„CYKLON” vulkanizáló
megelőlt vezérvérviselete.

Nuvolari terveit?

Tazio Nuvolari, felépülve Pauban szenvedett sérüléseiből, Amerikába utazott, hogy végignéze az indianapolisi Grand Prix-t. A páui baleset után Nuvolari, mint ismeretes, oda nyilatkozott, hogy búcsút mond a versenyzésnek. A „championissimo” úgylátszik időközben megváltoztatta elhatározását, ami elutazása előtti rövid nyilatkozatából is kitűnik:

— *Mint néző utazom Amerikába, de a legnagyobb érdeklődéssel kísérem azoknak a versenyzőknek és gépeknek a küzdelmét, amelyek holnap talán már ellenfelcím is lehetnek...*

Speciális szelepek készítése precíz gépeken:

Solymossy és Társánál
Budapest, VIII., Tavaszmező-u. 6

ŐK KETTEN

írta: BIRÓ JENŐ

Gáz (ül a kávéházban): Pincér! Pincér!

Pincér (jön): Parancsol?

Gáz: Mit tud nekem ajánlani?

Pincér: Tessék valami vadat választani.

Gáz: Vadat?... Hát hozzon nekem egy szép marhahúst.

Pincér: De Gáz úr, a marha nem vad!

Gáz: Kicsit mérgecskéte fel, akkor megvadul.

Pincér: Talán inkább egy szép özet!

Gáz: De friss az az őz!

Pincér: A főnök úr tegnap lőtte.

Gáz: Akkor szóljon neki, hogy lőjjön egy áfonyát és tökfőzeléket.

(elmegey).

(jön): Alászolgálja, Gáz úr!

Gáz: Ónapot, Ragyaikám! Hogy s gy s mint?

Jól s mint! De mitől van ma en jó kedve? Talán van vala-kozása?

milyen nagyszerű!... Autó-gyok!

Autószerelő? Hát mit ért oz?

ngeteget!

...: Szét tud maga szedni egy autómotort?

Gáz: Olyan apróra, hogy lenyelheti osztályban.

Ragyaik: És össze is tudja rakni?

Gáz: Én? Csekélység! Hát a multkor olyan ügyesen összeraktam egyet, hogy még maradt is a kezemben három felesleges darab. Kétszelep és egy karburátor!

Ragyaik: Már látom, hogy magánál sem leszek állandó kuncsaft! Hát azt nár meséltem magának, hogy vettem egy idei Citroent?

Gáz: Rosszul tette. Az még nagyon savanyú.

Ragyaik: Mi savanyú?

Gáz: Az idei citrom.

Ragyaik: Maga hülye, a Citroen nem egy gyümölcs.

Gáz: Én se szeretem! Az alma jobb!

Ragyaik (ordít): De én nem arról beszélék, amit a teába tesznek!!

Gáz: Hanem?

Ragyaik: Ez egy autó!

Gáz: Autót a teába?! Büdös egy ital lehet!

Ragyaik (üvölt): Nem a teába teszem, maga barom!

Gáz: Hanem mit csinál vele?

Ragyaik: Beleülök.

Gáz: A citromba?... Ragyaikám, az csip!

Ragyaik (tombol): Nem a citromba ülök!

Gáz: A teába?

Ragyaik: Sehova se ülök!

Gáz: Akkor viszont kifárad.

Ragyaik: Gáz úr, a telefonhoz hívják.

Gáz: Ki keres?

Ragyaik: A Lipótmező. Lejárt a szabadság... Hát nem akarja megérteni, hogy én a Citroent hajtásra használom?

Gáz: A karlsbadi só jobb!

Ragyaik: Mire?

Gáz: Hajtásra!

Ragyaik: De nem erről van szó! Itt én hajtok!

Gáz: Gurítja?

Ragyaik: Mit?

Gáz: A citromot!

Ragyaik (reszket a dültől): Nem citrom!... Citroen!... Hatezer pengőért vettem!!

Gáz: Hány vagónnal?

Ragyaik: Hogy-hogy hány vagónnal? Egy darabot!

Gáz: Egy darab citromot hatezerért? Uram, a Klauzál csarnokban négyet kap húsz fillérért! Ha nagyon alkuszik ötöt!

Ragyaik (rekedt az ordítástól): De én hatezerért egy kocsi vettem!!

Gáz: Egy koci citromot? Még így is drága!

Ragyaik: Tudja mit? Ott egyen engem a fene, ha még egyszer szóbaállok magával... Pedig el akartam mesélni egy óriási elektrotechnikai találmányt!

Gáz: No, mesélje!

Ragyaik: Angliában egy mérnök ötven-ezer méterről kikapcsol egy villanykörtét!

Gáz: Az semmi! Tegnap nálam a pénzbeszedő egy félméterről kikapcsolta a gázomat.

Ragyaik: Tudja mit? Ott egyen engem a fene, ha még egyszer szóbaállok magával... Pedig el akartam mesélni egy óriási elektrotechnikai találmányt!

Gáz: No, mesélje!

Ragyaik: Angliában egy mérnök ötven-ezer méterről kikapcsol egy villanykörtét!

Gáz: Az semmi! Tegnap nálam a pénzbeszedő egy félméterről kikapcsolta a gázomat.

Ragyaik: Tudja mit? Ott egyen engem a fene, ha még egyszer szóbaállok magával... Pedig el akartam mesélni egy óriási elektrotechnikai találmányt!

Gáz: No, mesélje!

Ragyaik: Angliában egy mérnök ötven-ezer méterről kikapcsol egy villanykörtét!

Gáz: Az semmi! Tegnap nálam a pénzbeszedő egy félméterről kikapcsolta a gázomat.

Ragyaik: Tudja mit? Ott egyen engem a fene, ha még egyszer szóbaállok magával... Pedig el akartam mesélni egy óriási elektrotechnikai találmányt!

Gáz: No, mesélje!

Ragyaik: Angliában egy mérnök ötven-ezer méterről kikapcsol egy villanykörtét!

Gáz: Az semmi! Tegnap nálam a pénzbeszedő egy félméterről kikapcsolta a gázomat.

Ragyaik: Tudja mit? Ott egyen engem a fene, ha még egyszer szóbaállok magával... Pedig el akartam mesélni egy óriási elektrotechnikai találmányt!

Gáz: No, mesélje!

Ragyaik: Angliában egy mérnök ötven-ezer méterről kikapcsol egy villanykörtét!

Gáz: Az semmi! Tegnap nálam a pénzbeszedő egy félméterről kikapcsolta a gázomat.

Ragyaik: Tudja mit? Ott egyen engem a fene, ha még egyszer szóbaállok magával... Pedig el akartam mesélni egy óriási elektrotechnikai találmányt!

Gáz: No, mesélje!

Ragyaik: Angliában egy mérnök ötven-ezer méterről kikapcsol egy villanykörtét!

Megérkezett az

idei berlini kiállítás

világszenzációja:

a 4-ütemű, O. H. V. **350 kcm.**

túra-sport

VICTORIA

Sebesség. **26 liter** fogyasztás.

Teljesen **tokozott motor, olajfűrdős,**

tokozott láncok, patent kerék, luxus felszerelés, épen úgy, mint a

250-es VICTORIA-nál, a leg-

szébb könnyű motorkerékpárnál.

Árak (fázisadóval együtt)

250-es 1490.-

350-es 1890.-

NORTON SUNBEAM, VICTORIA KÉPVISELET:

KOPPÁNYI, DESSEWFFY U.47

Az ország

legnagyobb használt

motorkerékpár-telepe!

Részletek a raktárból:

50 henger és karter komplett ■ 100

karburátor ■ Olajpumpák ■ **Moss,**

Sturmey, Burman sebességváltó-

alkatrészek ■ **Golyócsapágyak** ■

Bosch, Lucas mágnes, dinamó, mag-

dinó ■ Vázak, villák stb. ■ Minden-

fejta rügök

REICHFELD GÉZA

V., VISEGRÁDI UCCA 11a

TELEFON: 127-906

Használt motorkerékpárok és kisautók



KÉPVISELET

JAVÍTÓMŰHELY

ALKATRÉSZRAKTÁR

LENDER ÉS UJLAKY

VI., DESSEWFFY U. 26. TEL.: 129-687

SPEEDOIL — az üzemanyagban?



Fogyasztását csökkenti! Motorja sebességét és rugalmasságát fokozza! A savképződést megakadályozza! Óvja hengerét és dugattyúját! Meghosszabbítja gépeinek élettartamát!

Tehát

SPEEDOIL-t az üzemanyagba!

OLAJ KFT., Bpest V., Gyöngyház u. 4

Tel.: 290-382

AUTOSERVICE és KARBANTARTÁSOK

két- és négyütemű autók szakszerű javítása. Hengerköszörülés, dugattyú készítés

LÓRINCZ

IX., Ferenc-tér 6. Tel.: 141-017

Összes márkájú motorkerékpárok szakszerű javítása előnyös áron

TÓTH IMRE VI, Hajós u. 15 (Opera mellett.) Telefon 115-194

Kétütemű motorok speciális javítása!

Hengerfej köszörülések precíz gépeken:

Solymossy és Társánál Budapest, VIII., Tavaszmező-u. 6

MI UJSÁG, HÉBLI ÚR?

— Először is a BMYC június 19-én tervezett Wien—Budapest verseny lemondását referálok. A verseny elmaradása azonban nem fogja tévlenségre kárhozható motorosónakosainkat, mert a BMYC az elmaradó verseny helyett ugyancsak június 19-én Győr—Budapest között rendez országos motorosónakversenyt. Motorosónakosaink addig is a BMYC június 5-i csepelszigetkörüli versenyén találkoznak!

— Más hír?

— Böckh László önállósította magát. Garázsüzemet nyitott a Molnár utcában, egyben bérautófuvarozó vállalatot is létesített. Sok szerencsét kívánunk!

— Látom, Hébli úr fényjelzőautomatát szereltetett!?

— Szükséges dolog az, kérem!

— Megszokás ugyanis, hogy veszély esetén a vezető a kürtnyomógombhoz nyúl jeladás céljából. Éjjel azonban a városban tilos a kürtölés. Ebből a beidegzett mozdulatból tehát kár származhat, ha a jelzőberendezést nem alakítatja át úgy, hogy éjjeli állásra átkapcsolva a nyomógomb érintésekor ne a kürt, hanem a fényzóró vibráló fénye villanjon fel. Az előírásnak megfelelően tehát ilyenkor nem hangjelzést, hanem fényjelzést adunk. A berendezéshez szükséges automatát 25 pengőért felszerelve szállítja a Bosh Róbert kft., Budapest, V., Váci-út 22—24.

— Kint volt Hébli úr az autószevárségyversenyen?

— Igen. A verseny legszebb díjait a Ford-kocsik tarolták le. Hét Grand Prix D'Honneur, 2 Grand Prix D'Elegance és egy Grand Prix mellett Ford kocsik nyerte a közönségs díját, a touring klubét, a Méray rt. díját, Budapest tiszteletdíját, a Miklós Andor vándordíját és a KMAC tiszteletdíját is. Mindez beszédes hirdetője annak a kifinomult izlésnek, mely a Ford „V8” és Ford „Eifel” kocsikban öltött testet.

— Más szakmai hír?

— Reichfeld Géza, kinek javítóhelye az utóbbi évek folyamán oly örvendetes fejlődésen ment át, autójavító-műhelyének vezetésére társként megnyerte Gutschy Károly közreműködését, akinek neve az autószakmában a legjobb hírnek örvend. Gutschy Károly bekapcsolódása komoly nyeresége a Reichfeld-műhelynek, melynek vezetésével kétség-telenül komoly eredményeket fog elérni.

— Hébli úr, most látom, magának már BNG reflektorüvegei is vannak!

— Ez csak természetes. Szerkesztő úr! A BNG reflektorüvegek párja minden méretben 25 pengőbe kerül, ezzel szemben megspórolom a ködlámpát és sok-sok kellemetlenséget. Mert ne felejtjük

el: a BNG üveggel felszerelt reflektor a leghatásosabb és legolcsóbb ködlámpa, mely a legsűrűbb ködben is 25—30 méterre világít; a legsűrűbb porfelhőn is átvilágít, előzéseknél nélkülözhetetlen, a port valóságilag eltünteti; kifogástalan távvilágítást nyújt; a szembejövőt egyáltalán nem vakítja és végül nagy megtakarítást nyújt, mert feleslegessé teszi a drága köd- és kanyarlámpákat, nemkülönben a sárga égőket és előtét-lapokat.

— Hébli úr, tudja mi a „harmadik kéz”?

— Harmadik kéz! Ez a kifejezés érzékelteti legjobban azt a hasznos segéd-eszközt, amellyel a villanykürtöt megszólaltathatjuk, anélkül, hogy a kormányt elengednénk. Mindenki tapasztalta, hogy milyen kellemetlen, ha vezetés közben a kormányt el kell engedni és a kürtnyomógomb után nyúlni. Ezt a mozdulatot — melynek pedig sokszor pillanatok alatt meg kell történnie, hogy a veszélyt elhárítsuk — megtakarítja a kormányra szerelhető Eural-gyűri. Ezt a kormány elengedése nélkül egy ujjunkkal érintve, működésbe hozhatjuk a villamos kürtöt. Győződjön meg róla, hogy milyen kényelmes és biztos a vezetés, ha a jeladás ilyen érintkező gyűrűvel történik. Bemutatja és felszereli: Bosch Róbert kft., Budapest, V., Váci út 22—24. — Külföldi márka ára 34 pengő, hazai gyártmányú 14 pengő, felszerelés nélkül.



Temetik Hartmann Lászlót. A versenyzők búcsúját Kovács Kálmán tolmácsolja.

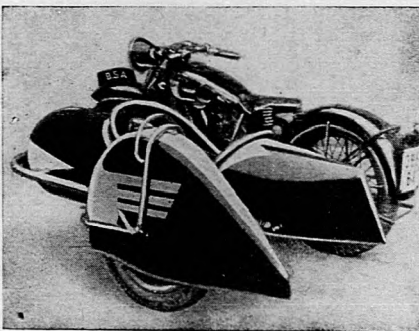
Nagy részvét mellett temették el HARTMANN LÁSZLÓT

A magyar sportvilág hatalmas és őszinte részvéte kísérte utolsó útjára Hartmann Lászlót, a Tripolis Nagydíj magyar hősi halottját. Hartmann László földi maradványait — mint tudjuk — az olasz autókлуб, a RACI szállította Budapestre, hogy itthon temessék el a számára adományozott díszsírhelyre. A temetésen a magyar motorsportvilág színe-java vett részt, a koporsónál a KMAC és a KMAC sportbizottsága nevében Orphanides János mondott gyászbeszédet, majd az egyesületek nevében Vajda Béla dr., a TTC elnöke méltatta Hartmann érdemeit. A sírnál a versenyzők és a DSC nevében Kovács Kálmán búcsúztatta az autósport magyar vértanúját, akinek koporsóját bukósisakos versenyzők vitték utolsó útjára.

SEBESSÉGMÉRŐJÉT

megjavitja: **ÓRAGYÁR**, Tömő ucca 26

OLDALKOCSIK



minden célra

KŐFALVI Nagyfuvaros u. 15
Telefon: 138-397



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

Görgőscsapágy javítása precíz gépeken:

Solymossy és Társánál
Budapest, VIII., Tavaszmező-u. 6

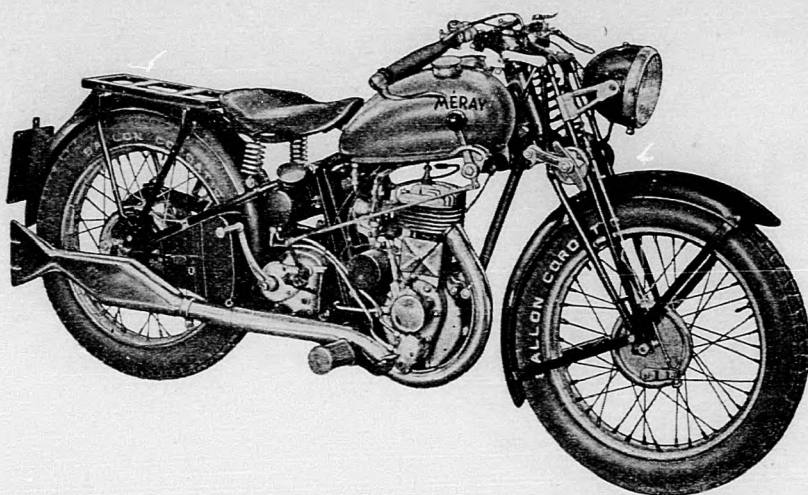
Urvezetők! Hölgyszervezők!

Csak országunk legmodernebb, egyetlen törvénytékileg bejegyzett „Viktória” autószerakiskolában tanulnak,

mert csak itt vezethet 1938-as típusú autókön kívánsága szerinti időben. Csak itt mutatják be Németország világfilmjét 5000 méteren, ahol az autó üze-m, szerkezete és kezelése látható szemléltetőleg. Garantált vizsga. Műhelygyakorlat. Részleffizetés. Saját szakkönyv.

Kérjen tájékoztatót: legmodernebb „VIKTÓRIA” AUTÓSZERAKISKOLÁTÓL, BUDAPEST, VI., ANDRÁSSY ÚT 2. SZÁM. Telefon: 120-814

MÉRAY



350 kcm. villamos vilá-
gítással, kormányrögzítővel, kom-
plett gyári szerszámkészlettel

P 1350.—

500 kcm-es lábkapcsolással

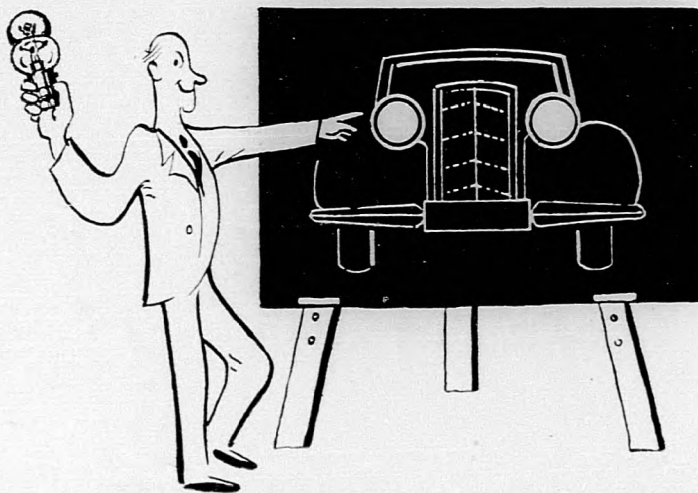
P 1620.—

Tizenöt éve szüntelenül forgalom-
ban levő MÉRAY-motorkerékpárok
igazolják a gépek minőségét.

MÉRAY MOTORKERÉKPÁRGYÁR R.-T. BUDAPEST

VI, LEHEL UCCA 10

TELEFON: +29-88-88



...éjjel és ködben pedig a legjobb

Tungstam BICOLOR

autólámpa!