

ÁRA 40 FILL.

BESZÁMOLÓ A KIÁLLÍTÁSRÓL

VIII. ÉVFOLYAM

4. SZÁM

1936. április 1.

# AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉLDÁNYSZÁMÚ MAGYAR  
MOTORSPORTLAP



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



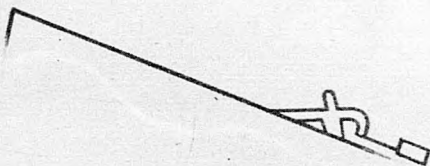
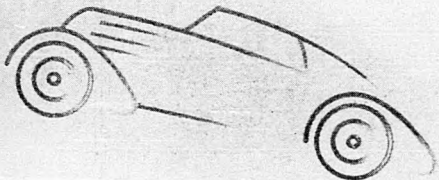
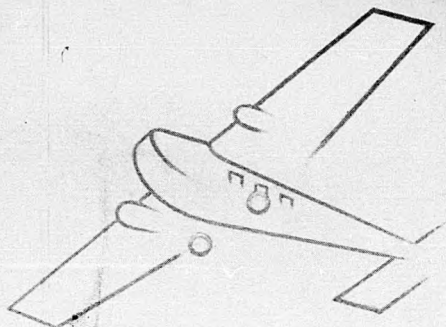
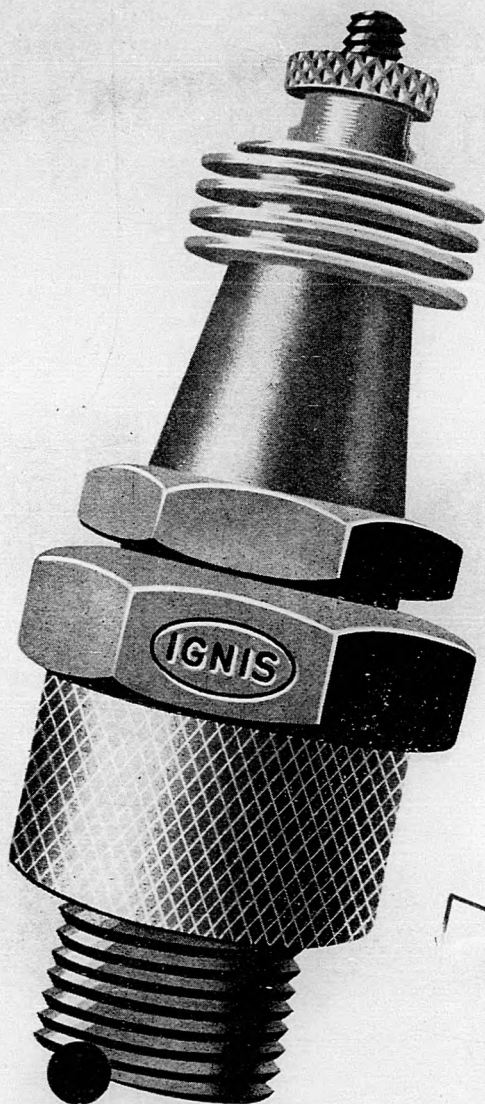
*Dinyés Lajos ország. kép. felv.*



A budapesti autókiállítás egyik szenzációja volt az áramvonalas Adler Trumpf Reichsautobahn modell, mely kompresszornélküli normál 1700-as alulvezérelt motorjával kifutja a 160 km-es sebességet. A kocsit Kleyer igazgató hozta le, aki a Bécs—Budapest utat 2 óra 23 perc alatt, tehát jóval százon felüli átlaggal tette meg. Dinyés képviselő fényképe Győnon mutatja be az Adlert, amint a kísérletek után az érdeklődők vizsgálják a motorját.



  
rsai



**ignis**

**T E R T A**  
**CSILLÁMSZIGETELÉSŰ**  
**GYUJTÓGYERTYA**

## Előgyújtás

A teljes tárgyilagosság és egyúttal az öröm hangján állapíthatjuk meg: a KMAC és a MAKOE által rendezett magyar automobilkiállítás mindenben megfelelt a várakozásnak! Határozott és kétséghelytelen volt a sikere, érzékenyen cáfolva lágyékon azokat a baljósokat, akik már jóval a megnyitó előtt gyakorolták roppant kitartással és szorgalommal a gyászindulót, hogy majdan annál megragadóbban fűjhassák a megmondtam én előre című szívbé, sőt zsebbe marcoló kórust. Jó volt a kiállítás anyaga, jó volt a közönsége, jó propaganda volt. Es ami nem kevésbé fontos, vidáman zizegtek a köllevek, pergették a vevők töltötloai. Sok új autótulajdonos született az elmúlt tíz nap alatt az Iparcsarnok — mögött.

Igen az Iparcsarnok — mögött. Ahol hatalmas áldozattal, több mint 60.000 pengős kiadással épült fel az ideiglenes kiállítási csarnok. Ahonnan néhány szeméremetlen ajtó jövötából mégis egészen kényelmesen át lehetett látni az üres — Iparcsarnokba. Az Iparcsarnokba, melynek semmi más célja ezen a szomorú világon nincsen, mint hajlékot adni a kiállítások számára. Az üresen tátongó, gúnyosan vigyorgó Iparcsarnokba, melynek mostani gazdája, mostani bérloje — nem tärheti falój között az automobilkiállítást.

Hiába instanciázták, hiába mozgattak meg mindent, amit ilyenkor célravezetőnek látszik megmozgatni, a Nemzetközi Vásár semmi szín alatt nem volt hajlandó átengedni az általa bérelt Iparcsarnokot autókiállítás céljaira. Heteken át, hónapokon át folytak a tárgyalások, a próbálkozások, mindhiába. Hiába magyarázták, hogy a kereskedők nagyrészt az önálló autókiállítás ellenére annak rendje és módja szerint részt fog venni a Nemzetközi Vásáron is, hiába magyarázták azt, hogy az önálló automobilkiállítás nem jelent konkurenciát a Nemzetközi Vásárnak, melynek kereteinél csak altruisztikus jellege szélesebben terjeszkedő. Az Iparcsarnokot nem lehetett megkapni. Egyszerűen és mindössze azért, mert az autókiállítás megzavarja a Nemzetközi Vásár előkészületeit.

Hatvanezer pengőért kellett Potemkin-csarnokot építeni, roppant díszletet, Tökmagot kellett rögni a gyümölestől roskadozó banánfa árnyékában. Drága pénzen kútat kellett ásni a — Duna mellett.

Ebben a fejbeverően nagy vigasztalanságban csupán egy a vigasztaló. Szendy polgármester szerint jövőre az önálló automobilkiállítás feltétlenül megkapja az Iparcsarnokot. És hogy megnyugtassuk a Nemzetközi Vásárt, a rendezőség majd gondoskodik róla, hogy az automobilkiállítás jövőre se zavarja a vásár sikerét, azaz pardon — előkészületi munkálatait. Még akkor sem, ha az Iparcsarnokban kap hajlékot. Ahol az idén is legfeljebb, hogy az egereket és denevéreket zavarta volna meg. De a láthatatlan előkészületi munkát — melynek nyomát a legjelesebb detektívrostónnal, a legkiválóbb górsóval sem sikerült felfedezni — a legkevésbé.

A magyar teherautóipar — távortartotta magát a kiállítástól. Pedig érdekes lett volna látni, mit produkált a magyar teherautóipar, hogyan illeszkedik a magyar teherautó a korszerű külföldi személyautó mellé. Mennyiben bírja konstrukció, anyag, munka, kivitel, külcsín, érték és főleg ár szem-

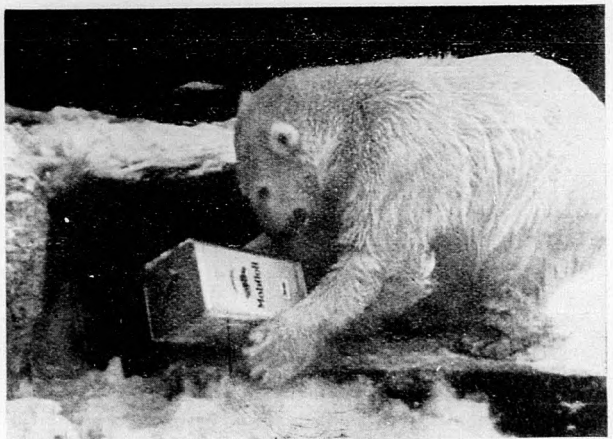
pontjából az összehasonlítást a külföldi anyaggal. A magyar teherautóipar érdekében csaknem teljes a behozatali tilalom, lehetetlenség külföldi teherautót behozni. Sőt kényszerítették a teherfuvarozók szövetségének tagjait arra, hogy elköttyavetyélve a nemzeti vagyont reprezentáló külföldi teherautót, magyar teherautóra nyergeljenek át. Látni szeretjük volna, hogy vajjon a magyar teherautó megérdemli ezt a pártfogást, ezt a szokatlanul széles alapokra helyezett védelmet?

A magyar teherautó messzire elkerülte a kiállítás csarnokait, a gyárak nyilván sajnálták a kiadást. Hát persze. Hiszen valami igazuk van. Minek propagálni a magyar teherautót? Minek bemutatni? Minek kiállítani? Amikor máshol, mint az egy-két magyar gyárnál teherautót vásárolni nem lehet — nyilván így gondolkodtak. Anyagiakban ugyan elkönyvelhettek néhány ezer pengős megtakarítást, de nagyon kétséges, hogy vajjon erkölcsiükben is ilyen dús eredményel dicsekedhettek.

Szeret?... Nem szeret?... Szeret?... Ilyenkor tavasszal némi aktualitása van ennek a levendula illatú és derék nagyanyáink által oly előszeretettel, viszont annál nagyobb titokban gyakorolt romantikus játéknak. Szeret?... Nem szeret?... Szeret?... Nos kiderült, hogy nem szeret. Már mint a pénzügyminiszter úr nem szereti a motorkerékpárt. Ugy, ahogyan — mondotta.

Az autókiállításon megjelent pénzügyminiszter előtt, nagy szerényen, szóvá tette az egyik motorkerékpár képviselő, hogy miért fizet az oldalkocsis motorkerékpár, a szegény ember közlekedési eszköze kétszer akkora átdadót, mint a kiskocsi. A válasz rövid volt és tömör. „Nem szeretjük a motorkerékpárt — hangzott az indoklás — úgy tudom, még is „nyomtuk” az átdadóját” — mondotta öccellenáciája, enyhén jóindulatú mosoly kíséretében.

Nagyon kérjük öngyméltóságát, ne engedjen teret az érzelmeknek a motorkerékpár-kisautó kérdésben. A motorkerékpár horribils átdadójának kérdését érzelmi alapon kezelni: nem megnyugtató azoknak az ezreknek a szemében, akiknek nem telik autóra. Akik nem tudnak magas garázsdíjat fizetni, akiknek az üzemeltetés kérdése életbevágó fontosságú, akik akkor is kénytelenek kitarítani a motorkerékpár mellett, ha azt a pénzügyminiszter úr nem is szereti. Nem volna célszerűbb szociális szempontokat figyelembe venni? Egy kicsit figyelemmel kísérni a külföldi helyzetet? És nem a nem szeretnél abbahagyni a szírmok tépdését. Es utána — ahogyan a miniszteri ajkakeről hallottunk — megnyomni.



Elérkezett a tavaszi olajcsere ideje, még a jegesmedve is elraktározza a Mobil-oil Arcticot, hogy az Ajanlási Tabla szerint a megfelelő tavaszi olajtípusat válassza ki.



Volt már részed, nyájas olvasó, abban a legtalálhatóbb tengeribetegséghez hasonlítható érzésben, mely akkor fog el, amikor a jól sikerült premiér után kifelé jövet a színházból, pompás áramvonal limuzinodnak még a hült helyét sem találod? Lökdösve nyomul balról-jobbról a közönség, de Te nem hallod, amint bárgyúnak mondják a bonvivánt és azt ajánlják a szerzőnek, hogy inkább cselédszerzéssel foglalkozzék. Nyelved kiszárad, mint az öreg pneu és miközben kétségbeesve lézengsz tanács után kapkodva, eszedbe jut a holnap esedékes első részlet. És átkozod azt a pillanatot, amikor nejed kérő, zokogó söt toporzékoló tiltakozása ellenére cserélted be régi, kopott de megbízható, tolvajvágyat fel nem ébresztő hűségese kocsidat arra a pompás autósodára, melyet elkötöttek, míg Te a történet után kétszeresen bárgyúnak minősített operettet szenvedtél végig.

Ilyen gondolatok kísérték az utamon, amíg kiértem az MTK Hungária-úti pályája elé, ahol találkozom volt Palotai József rendőr őrmesterrel, az ellopott autók atyamesterével és az autótolvajok rémével, aki éppen a minap kapott kétszáz pengő jutalmat a főkapitányi alapból, mert az elmúlt évek során nem kevesebb, mint nyolcvanöt ellopott autót és motorkerékpárt juttatott vissza boldog gazdáiknak.

Szélesen hömpölyög a tömeg az MTK pályá felé, pedig csak tizenegy óra van és a magyar-német csak délután kezdődik. Palotai, aki az 1025.ös számot viseli a derékszíján, ma itt teljesít szolgálatot. Meleg napja lesz.

Csereszke rendőrfelügyelő, a motorosok közkedvelt barátja, mörög-al be a pályára, néhány perc múlva már előttem áll a derűs arcú, közvetlen modorú és kissé hamiskás mosolyú 1025.ös. Az első pillanatban minden másnak látszik, csak éppen nem az autótolvajok mumusának, aki hamarosan megérne, nehézi a századik lopott autó és a hozzátartozó tolvaj lefűlélésének ritka jubileumát.

— Erdélyből menekült góbi vagyok — mondja bevezetőnek Palotai barátunk — tanult mesterségem a cipész-ség. Tizenegy év előtt untam meg a kaptafát és rendőr lettem.

— Meséljen valami érdekeset — adom fel a penzumot.

— Bizony nehéz erre válaszolnom, mert minden esetem érdekes volt. Legáltalában is nekem volt érdekes, de tessék csak jegyezni. Az ősszel a Márvány-ut-cában teljesítettem szolgálatot, amikor csak elrobog mellettem egy szülő motor. Ejnye no, hiszen ez egy „körözött”, mondok magamban és azzal már loholtam is a közeli garázsba, ahol azonnal kaptam motort vezetővel. Nekivetertük magunkat. Alagút, Lánchíd, Tisza István-utca, Andrásy-út... Egyszerre

csak elvesztettem szem elől. Már kél-szülőtünk is szomorúan hazafelé, amik-or egyszerre csak meglátom ám a mo-tort egy üzlet előtt. No, jó madár, most nem szállsz el — gondoltam magamban és csak vártam nyugodtan, hogy a fié-kő kijöjjön a boltból. Nem is hagyott magára sokáig várni, odalépett a gép-hez, nekilendült, hogy beindítsa, amik-or melléje léptem: kié ez a motor? Hát az enyém — mondja kicsit pirulva. Persze semmilyen irása nem volt. Most pedig bemegyünk a kerületre: mondok neki. Egy darabig jött is szépen mel-lettem, hangosan szuszogva tolt a mo-tort, de amint beértünk a Vadász-ut-cába, hát ellökte magát a motort és vadul eliramodott. De nem jutott mesz-szire, a következő sorkon már elkaptam kabátját.

— Hogyan van az, hogy maga fejből ismeri az ellopott gépek számait? — hangzik a kérdésem.

— Tudom én kérem mindnek a szá-mát, emlékezetből, kerületemben min-den kocsi, „személyesen” ismerek. Nem dicsekvéskömből mondok, de volt idő, amikor 300 rendszámot tudtam betéve. Az akkor volt, amikor még nem találták ki az adóbélyegyet... Voltak, akik éve-ig nem fizettek utadót. Emlékszem egyszer, de az már régen volt — ma-gyarazza szerénykedve — éppen villa-moson mentem a fogorvoshoz a felesé-gemmel, mert az asszonyok nagyon fájt a foga. Egyszerre csak jön ám



Az 1025.ös.

szembe a villamossal egy körözött autó. Anyjuk, mondok, te csak menjél szé-pen tovább, nekem most dolgom lesz. Azzal szépen lelépek a robogó villamos-ról, fel a taxira és már nyomában is voltam a „körözöttnek”. A Teréz kör-útnál leállítottam és felszólítottam a vezetőt, hogy azonnal szerelje le a rend-számtáblákat és az igazolólapot, mert a kocsiz gazdája kerek négy éve nem fizet utadót.

Adáig könyörögtek, amíg beleegyez-tem, hogy elhajtsanak a ligeti Nép-aréna elé, ahol majd leszedik a számo-kat. Gondoltam magamban, ha négy évig adótlankodott, akkor ezt a rövid utat még kibírja. Hát amint odaérünk, csak kijön egy nagy fene darab ember, a Czajda János. Mert az övé volt a kocsi. Hát rámförmed azzal, hogy a táblákat pedig nem adja oda. Na most meggyü-lik a bajod Jóska gyerek — mondok magamban. Meg aztán nincs is szolgá-latban — szájalt nagy hangon a két lábom járó óriás-sonka. No, ha csak az kell, mondtam és már csatoltam is kí-vül a derékszíjaim. Parázs beszélgetés után azért mégis elhoztam a táblákat.

— Tessék talán ezt is feljegyezni — folytatta Palotai. — Éjszakai szolgálat után reggel jöttem haza. Alig aludtam el, hát csak beszalad ám a fiam azzal, hogy apám keljen fel, mert a Walter fűszeres előtt áll az egyik körözött autó. Mert teccik tudni, én már így ne-velem a gyereket. Most multam har-mincnyolc, de van is kilenc gyereke-m, hogy az Isten tartsa meg őket erőben, egészségben. Na de folytatom, úgy ne-velem őket, hogy ők is figyeljék állan-dóan a járműveket. Mondom, na fiam, szaladj csak vissza és ha elmenne fig-gyelj, hogy merre megy. Csak felkapom a ruhámat. Egy-kettőre oda értem és már vittem is be a tolvajt a kerületi kapitányságra.

Beszéletek közben sokszor használja a hatóság, kötelesség, szorgalom szava-kat.

— Azt teccik kérdezni, hogy voltam már veszélyben? Hát bizony ez már a mesterségemhez tartozik, mint suszter-hoz a kaptafa — mondja mosolyogva. Egyszer egy körözött autót állítottam elő. Egyszerű, szabályos előállítás lett volna belőle, ha a tolvaj — aki a kor-mány mellett ült — egy óvatlan pillan-atban nem vitte volna neki a kocsi-t eggyenesen a Dunának. De én gyorsabb voltam és akkorát ütöttem a kezére, hogy csak úgy káfogott az ipsze és gőzött benne a jobb belátás. Bizony kérem revolvert is használtam. Űtször.

— Mit szólnak az ellopott gépek gaz-dái, amikor megkerül a gép?

— Bizony nagyon örülnek, hát hogy-ne örülnének. Egyik operacénesünk — a nevé is megmondja Palotai, mi azon-ban inkább elhallgatjuk — annyira örült, hogy száz pengőt akart adni. Szépen megköszöntem azzal, hogy le-gyen szíves a pénzt a kapitányságon le-adni, ahol majd kiutalják nekem. Jó pár éve történt az eset, de a biz a száz pengőt csak nem fizette be a részemre. És így van ez általában. Leginkább igé-retet kapok, de ebből még az üldözé-tazít sem tudom kijezetni, mert ezt a költséget nem téríti meg a testület.

— Ez azt jelenti, hogy saját zseb és saját idő?

Némán bólint és csendesesen fűzi hozzá: — Ja kérem, ez a kötelesség!

Búcsúznom kell. Kezdődik az elő-mecs és Palotai, a derék 1025-öst szó-lítja a kötelesség.

—ergyé—



Uj Mobiloil —  
uj előnyökkel!

1. Legtökéletesebb kenés —  
— nincs zavar a kenésnél —  
— Maximális üzembiztonság
2. Legnagyobb kémiai stabilitás —  
— Oxidációnak ellenáll —  
— Olajszapot nem okoz —  
— Az olajtöltés legtovább használható
3. Legnagyobb fizikai stabilitás —  
— Kellő folyékonysága minden üzemhőmérsékletnél.
4. Gyakorlatilag lerakódásmentes —  
— Nem okoz szelepberagadást —  
— Sem dugattyúgyűrűbesülést.



## Tavaszi turához:

jó kocsi —  
jó utitárs —  
és :

# Uj Mobiloil

a „tisztá” autólaj

BEJEGYZETT VÉDJEKY

VACUUM OIL COMPANY R.T. BUDAPEST

# Próbauton az Adler Autobahn Trumpf-fal

A budapesti automobil kiállítás anyagának kétségtelenül az az Adler Reichsautobahnmodell volt a legérdekesebb darabja, melyet Kleyer igazgató hozott le. Nagy feltűnést keltett a teljesen áramvonalazott ezüstszürke négyüléses limuzin, melynek gépházáteteje alatt szabványos 1700 kem-es Adler Trumpf motor szunnyad és melynek egész megépítése, egész kiképzése, speciális felszerelése azt a célt szolgálja, hogy az újonnan kiépült német úthálózat lehetőségeit teljes mértékben használja ki. Az aránylag kisteljesítményű motor ellenében a kocsis csúcsebbsége közel jár a 170 km-hez, jó útvonalon minden nehézség és kockázat nélkül tartani lehet a százas átlagot, amit különben Kleyer igazgatót be is bizonyított, amikor a KMAC hivatalos ellenör-

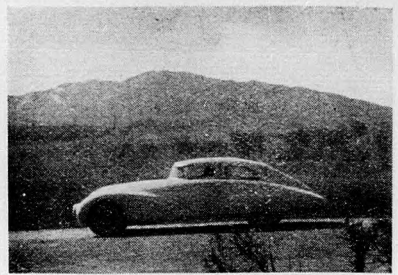
zése mellett nem egészen két és fél óra alatt hozta le a kocsit Bécsből Budapestre, százon felüli átlaggal.

A kocsit csak egy napig szerepelt az Adler standon, másnap Kleyerék a győni betonra rándultak ki vele, hogy a világhírű magyar világrekorderpályán eresszék ki. A próbákon Kleyer igazgatót elkísérte Dinnyés Lajos orsz. képviselő, az automobilizmus lelkes barátja, aki az útról a következőkben számol be az Auto-Motor olvasóinak.

— Nagy örömmel fogadtam Kleyer igazgató meghívását, kíváncsi voltam, hogy mit teljesít, mire képes az ilyen ultramodern autó. Négyen ültünk a kocsiban, Kleyer a volán mellett, Okolicsányi-Zsedényi Zénó, Kozma Bandi és jómagam. Már a városi forgalomban feltűnt, hogy a Reichsautobahn Adlernek semmi vonatkozása sincsen a versenykocsival, a legsűrűbb városi forgalomban is könnyen kezelhető volt, vilámszerűen akcelerált, ugyanakkor azonban lépésben is egészen simán húzott. Az országúton minden különösebb erőlködés és házavona nélkül is pillanatok alatt benne volt a 140—145 km-es tempóban és szinte megdöbbenően simán feküdt némesak az egyenesekben, hanem a fordulóokban is. He nem ellenőriztem volna a kilométerórát stoperral, nem is hittem volna, hogy a teljesen zajtalanul síkló kocsit helyenként 160-hoz közeli tempót teljesít. Meglepő volt stabilitása a fordulóokban az enyhe kanyarokat százas iramban vettük anélkül, hogy a legcsekélyebb bizonytalansági érzés lett volna úrrá felettem.

— A tökéletes áramvonalazás következtében a legnagyobb tempóban sem volt észlelhető a megszokott sűrítő hang, a motor hangját is alig lehetett hallani.

— A győni betonon hivatalosan mért próbák alkalmával a kocsis sebessége a renülő kilométeren 153.866 km volt. Meg kell azonban állapítani, hogy az üzemanyagot használt közönséges motalkó oldotta a tartány belsejében levő sellakréteget, aminek következtében a motor erősen kihagyott és a mért táv utolsó 150—200 méterét szinte motor nélkül, csupán lendületből futotta be.



Ez az Adler Autobahn Trumpf.

Ilyen körülmények között a kocsit feltétlenül 160-on felüli sebességre kell becsülnöm, ami 1700 kem-es, nem forszírozott, mindennapi használatra szánt kompresszornélküli és tíz liternél 100 km-re alig többet fogyasztó széria motortól valóban elismerésre, sőt bámulatraméltó teljesítmény. Helyes utakon halad az autógyártás, amikor a sebesség fokozását nem nagy, rengeteg üzemanyagot fogyasztó, komplikált és drága motorokkal próbálja elérni, hanem az aránylag kis motor precíz megépítésével és a tökéletes aerodinamikus karosszériával.

— Az új konstrukciók véleményem szerint egészen új lehetőségeket teremtenek meg. Úgy érzem, nincsen messze az az idő, amikor ilyen kocsikkal olcsó villámjártokat lehet bekapcsolni a Budapest—Bécs—Budapest forgalomba és kényelmesen három óra menetidő alatt abszolválni a 260 km-es utat.

**Gondoljon** arra, hogy mi lesz 50.000 kilométer után s akkor csak

## Sunbeam-et

vehet!

Koppányi, Dessewffy u. 47.

Fotóamatőr csak



filmet használjon

Legolcsóbb! Legjobb!  
8 felv. 26 sch. Ára P 120

Kapható minden jobb szaküzletben.

# Koenig

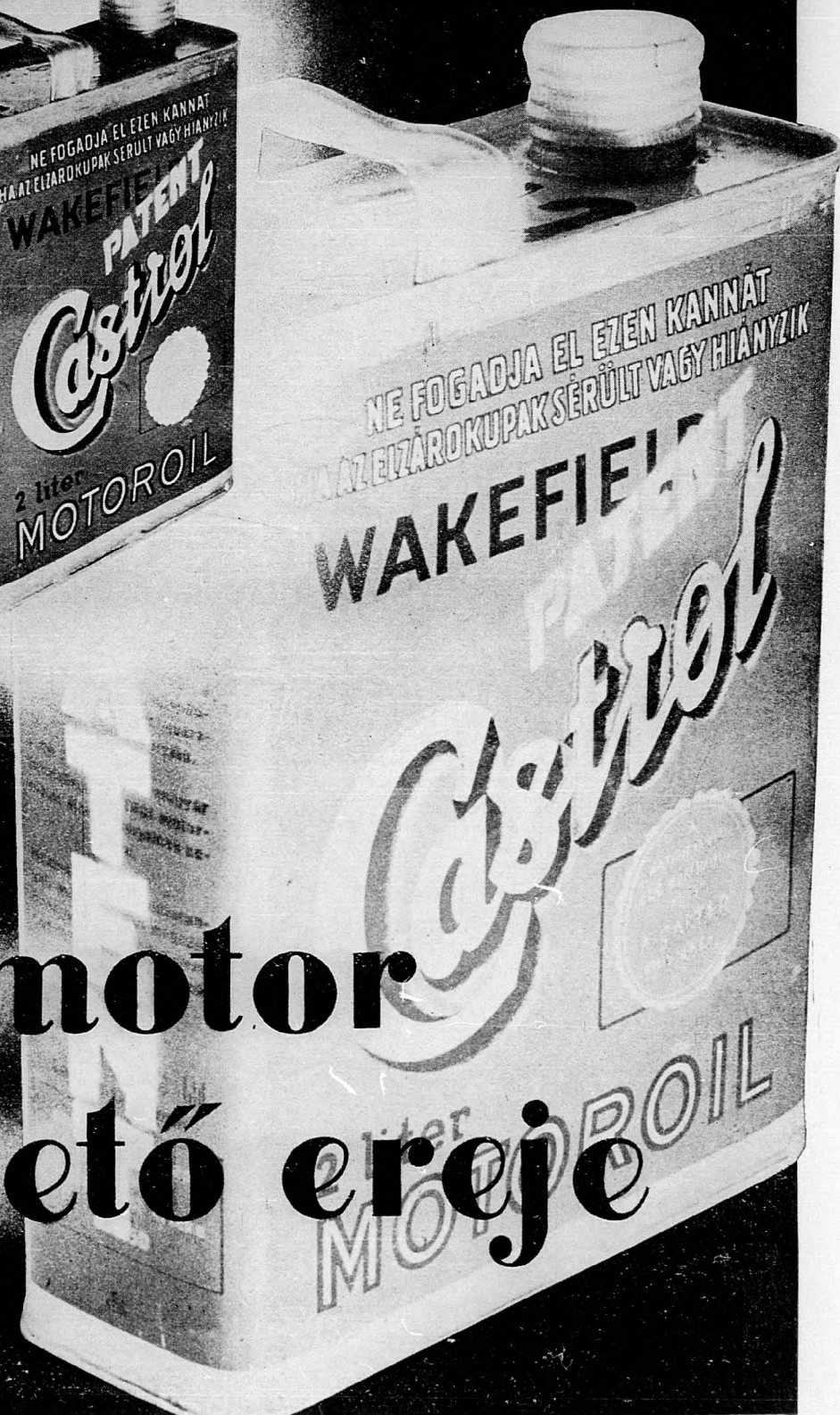
Eredeti PUCH  
alkatrészek raktára  
PUCH javítóműhely  
Budapest, VI., Dessewffy-ucca 26. Telefon: 21-4-00



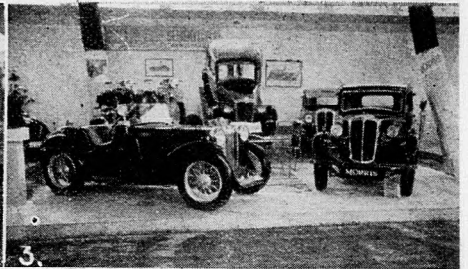
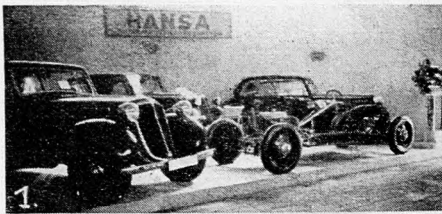
Felvilágosítás:

## AIR FRANCE

LÉGIFORGALMI R.-T.  
Budapest, IV., Vörösmarty-tér  
Tel. 82-7-23; 82-7-16



**a motor  
eltető ereje**



(1) A Hansa standon sok volt az érdeklődő. — (2) József kir. herceg Andrassy Sándor gr. és Andrassy Mihály gr. társaságában tekintette meg az Istros oldal-motorokat a Paulini standon. — (3) Morris és MG autók a Deményi cég standján. — (4) Az Englebert stand. — (5) Kádár Imre igazgató, a kiállítás lelke büszke lehet a sikerre. — (6) A legtöbb kocsit a Fiat mutatta be hatalmas standján.

# NEMZETKÖZI AUTÓKIÁLLITÁS BUDAPESTEN

A Városliget márciusi rügybe fakadt fái között tarka zászlókat lenget a szellő. A magyar, olasz és francia trikolórok között ott leng a horogkeresztes német zászló, az osztrák színek és az Egyesült Államok csillagos lobo-gója. Modern vonalú épülettömb homlokzatán felirat hirdeti a IX. Nemzetközi Automobil Kiállítást, amelyen a német, olasz, francia, osztrák és amerikai autópár élmárkái adtak randevút egymásnak, hogy hosszú esztendőök után, végre a magyar közönség is ösz-szefoglaló képet nyerhessen az autópár legújabb vívmányairól.

A kiállítás átjáró folyosóval összekötött két hatalmas csarnokában a megnyitás előtti percek izgalma hullámzik. Az egyik kocsit még fényesebbre polirozzák, amazt két centivel hátrább húzzák, a másikat pár centivel odébb állítják, csupa igyekezet itt minden, a kiállítók szeretetteljes gondnal nézegetik standjaikat, vajjon fog-e tetszeni a közönségnek, be fognak-e férközni a kiállított kocsik Vevőközönség öfelsége kegyeibe? A kiállítás érdeműs tetbe, valósítói: Kádár Imre, az autókerekes-dők egyesületének igazgatója és Landauer Eduard dr., a KMAC agilis vezér-titkára az utóbbi hetekben emberfeletti munkát végeztek, most is mindenhol ott vannak, megy is minden mint a karika-csapás! A magyar automobilkereskedelem ünnepi díszben vonja József főherceget a kiállítás megnyitására...

A fogadóbizottság élén Andrassy Sándor gróf, a KMAC elnöke várja a vendégek érkezését, de jelen vannak a minisztériumok, hatóságok és klubok képviselői is. A külföldi követségek képviselői sorában ott látjuk a német követség izzig-vérig autós-motoros titkárát Nöhring dr.-t, a német autópárosok szövetségét, illetőleg annak elnökét Allmers dr.-t, a RDA sajtófőnöke Her-

mann Wölke képviseli a megnyitőünnep-ségen.

Tíz órakerkezik meg a kiállítás megnyitására, fia kíséretében, József főherceg, akit Andrassy Sándor gróf, a KMAC elnöke, keresetlen szavakkal üdvözöl:

— Magyarországon — úgymond — ezidőszertint tizenegyezer személy- és körülbelül háromezer teherautót tartanak számon. Tekintettel azonban az ország terjedelmére, lakosainak számára és közgazdasági igényeire ez a szám elenyészően csekély. Sajnos, nem áll módunkban azokhoz az eszközökhöz folyamodni, amelyek a világ más országaiban a különböző típusú gépkocsik számát olyan hihetetlen mértékben szar-

porították, így tehát a Királyi Magyar Automobil Klub és a Magyar Automobil Kereskedők Országos Egyesülete ezen kiállítás keretében belül igyekszik propagandát kifejteni a gépjárművek számának gyarapítása érdekében.

József főherceg világos okfejtésű vá-laszában

hangsúlyozta az automobilizmus szociális és gazdasági értékét és kívánatosnak tartotta annak minden eszközzel való támogatását.

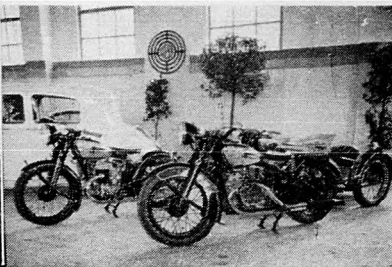
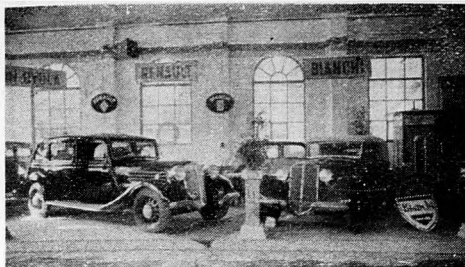
A megnyitőbeszéd elhangzása után a megjelent előkelőségekkel az élén a megnyitő közönsége elindult a kiállítási standok megtekintésére.



József főherceg Andrassy Sándor gróf kíséretében elismeréssel nézegeti a Pajor cég standján a kardános Zündapp motorkerékpárokat.



# Látogatás a standokon



A Reimann cég standján feltűnést keltettek a Bianchi és Renault kocsik. — A Bosch stand. — Az új Puch motorkerékpárok, elől a 800-as négyhengeres.

## Az 50 éves Bosch.

Az 50 éves jubileumát ünneplő Bosch cég demonstratív standján a hazai gyártmányú Bosch gyertyák mellett az új, egy kilométer hatótávolságú *tűzfényszóró* és az *elektropneumatikus kürt* képviselték a fő érdekességet. Sok hallgatója volt a 30—40 európai állomást behozó Bosch autórádióknak is, mely 550 pengő árón kerül eladásra. Az indító és világító telepre kapcsolható készülék igen érzékeny és felette szelektív. Az elektromos autófelszerelés leárnyékolható ügy, hogy menetközben a gyújtógyertyák, dinamó-szenek, relé kontaktusok stb. szikrázása semmilyen vételzavart nem idéz elő. A különféle teljesítményű *dinamók* sorából kiemelkedik az az 1000 wattos készülék mely motorvonatok számára készült, míg az *indító motorok* legnagyobb példánya 25 lóerőt teljesít. A garmadával kiállított *akkumulátorok*, *fényszórók*, *lendkerékmágnesek* és a már jól ismert normális Bosch cikkek mellett nagy közönsége volt a Diesel-motorosok számára készült *üzemanyag befecskendező szivattyúknak*, főleg a tanulságos, metszetben bemutatott darabnak. A különféle verseny- és repülőgép *mágnesek* mellett felette érdekes volt a függőleges tengelyű *Bosch-Vertex* mágnes, mely akkumulátor gyújtásos kocsiba szerelhető, ha valaki az akku mellett még mágnesgyújtást is akar kocsijában tudni. A Bosch-stand minden egyes darabja tapasztalatokban gazdag félvszázados múlt bélyegét hordozza!

A Cord és Auburne standon, a bécsi Smoliner & Kratky cég az amerikai autópár ékességeit mutatta be a publikumnak mely állandóan sűrű gyűrűt formált a csillogó, fekete elsőkerék meghajtásos Cord áramvonal-limousin körül. A rejtett hűtő biztosította sikerült extravagancia fölötti csodálkozást csak fokozták a vezetőülésből a sárhányóba kurbilizható reflektorok, a szerelékfal misztikus hatásvilágítása, az utasfülke kényelme és az az aprólékos kvalitásmunka, mely a kocsii kivitelezését utolsó porcikájáig jellemzi. A kocsii alacsony építése merőben elüt az amerikai szokványoktól, feltétlen stabil kocsii benyomását kelti, amire a 170 km-es csússsebességnél szükség is van. A kocsii ára? 25.000 pengő, semmivel sem több, mint az ebbe az előkelő kategóriába sorolt európai elitmárkák ára...

## A Zündapp standon.

A Pajor Imre cég Zündapp standján a német motorkerékpáripár magas klasszisa tükröződött vissza, kezdve a legpopulárisabb kétütemű, lánchajtásos, 200 km-es, 990 pengős masinától az ugyancsak 200-as és 300-as, majd a népszerű 500 km-es kardános gépeken át egész az oldalkocsis üzemre presztizsínált négyhengeres, kardános 800-as luxusgépig. A Zündapp gyár legújabb sütetű újdonsága az eddigi 500-as kéthengeres sv. masina testvérgépe az ugyancsak boxer-rendszerű, kéthengeres motorral szerelt 500-as, felülvezérelt sporttípus, melynek egyik felmetszett, demonstrációs példányát

üzemközben is megbámulhatta a hálás közönség. A gyönyörű kivitelű demonstrációs masina metszeteiből elének tárult a szelepek működése, a vezérlés funkciója, üzemközben csodálatuk meg a kardánmerevség kiküszöbölését célzó u. n. elasztikus sebességváltó zseniális konstrukcióját, a hátsókerék-meghajtást és mindazt, amit üzemközben eddig aligha láthattunk. A Pajor cég áldozatot nem kímélve hozta le ezen a berlini kiállításon közfeltűnést keltett demonstrációs modelljét, azzal a céllal, hogy mindenkinek módjában álljon a legapróbb részletekig üzemközben megismerni a Zündapp konstruktorok testet öltött gondolatáit. Ugyanezt a célt szolgálta a speciális Zündapp kétütemű rendszer működését megvilágító motormetszet is, mely demonstráció szintén nagyban hozzájárult ahhoz, hogy a közönség szakemberen értékelhesse a berlini mintára, krómozott csóállványokon bemutatott pompás masinákat és szebbnél-szebb vonalú luxuriózus kivitelű oldalkocsikat.

## Szilárd Béla standja

Az autóalkatrész és felszerelési szakma élén álló Szilárd Béla cég modern standja volt a kiállítás egyik díszje. A cég művészei ízléssel propagálta a közismert képviselőit a RIV golyócsapágyakat, a Smith mérőműszereket, Jurid fékbetéteket, valamint a Zenith gázosítókat melyek rendkívüli elterjedtségére mi sem jellemzőbb, mint az a körülmény, hogy 1934-ben az Európában évártott 533.000 automobil közül 286.000, vagyis 54% Zenith gázosítóval szerelve került forgalomba. A Szilárd cég ikerstandja a Metzeler pneumatikot propagálja. A cég az általa képviselt kitűnő müncheni pneugvár produktumait hatalmas méretű gép-sz-meu köré csoportosítva mutatta be kedvesen dekorált háttérrel.

A Motor- és Autókellék Rt. 100 km-es Sachs motorral szerelt saját beépítésű SHB segédmotoros kerékpárjait és könnyű motorkerékpárjait mutatta be ezúttal a magyar közönségnek. A 2,2 lóerős, kétszemes motorok könnyű, 37 kilós beépítésben adó, vízsga- és vezetői jogosítvány mentesek, áruk 550 pengő, fogyasztásuk 2 1/4 liter, sebességük túlhaladja a 60 km-t. Ugyanezen motorosokkával valamivel nehezebb, mintegy 60 kilós beépítésben is forgalomba kerülnek, a 765 pengős modellek havi útdátója mindössze egy pengő! Az SHB modellek kétségtelenül hezagpótló szerepet töltenek be a hazai motorkerékpár piacon, precíz és ízléses kivitelük feltétlen sikert biztosít számukra. A cég a 100 km-es Sachs motorokat könnyű tehertrékkikbe is beépíti.



A Szilárd Béla cég disztíngvált standja a legelőkelőbb magyar alkatrészüzlet magas üzleti színvonalát tükrözi vissza.

# ENGLEBERT

## TYPE A.D.



### Supergriff

Vezérképviselő: Róna György, V., Hold u. 25. Telefon: 25-4-73



motorkerekpár láncok

## RENOLD - COVENTRY

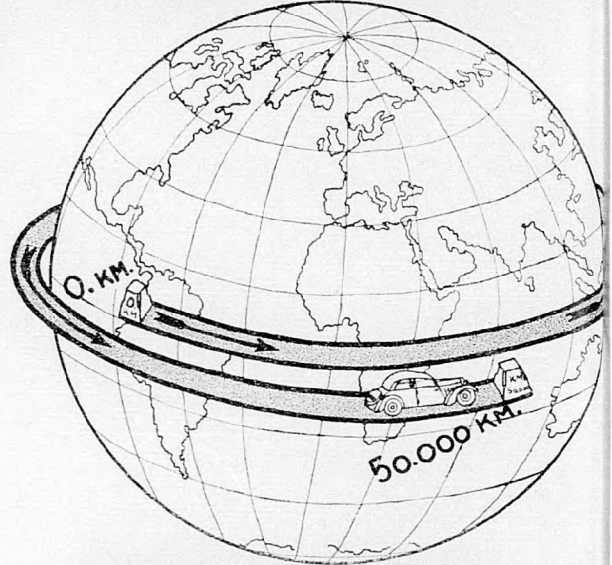
LISZENC

minden szaküzletben.

# 1 és 1/4-szer a föld körül 50.000 kilométer (kétévi) GARANCIA

# a DKW

elsőkerékmeghajtás rendszerű autó-motorokra.



# DKW

a leggazdaságosabb kisautó.

**(Fogyasztása 6-7 liter.)**  
**90 kilométeres sebesség.**

„Reichsklasse 600“ négy személyes Limousine model ...	<b>P 3980</b>
Front-Limousine .....	<b>P 4250</b>
Meisterklasse—Limousine .....	<b>P 4600</b>
Meisterklasse—Cabriolet .....	<b>P 4800</b>

### Kedvező fizetési feltételek!

Kérje legújabb magyarszövegű ismerletőnket

# MAJLÁTH

## VI., Gróf Zichy Jenő-u. 17

## A Cordatic a kiállításon

Látványosságként ment a Magyar Ruggyantaárugyár Rt. *Cordatic* standja, mely méreteivel, kivitelével nemkülönben tanulságos propagandaeszközöknek átgondolt felhasználásával bármely világiállításon feltűnést kellett volna. A stand háttérében felvázolt automobil hosszmetézet megkapó módon demonstrálta a gumi rendkívüli elterjedtségét az autókönstrukció terén. A gumi egyes felhasználási helyeiről színes nyilak vezettek a pultra kirakott *Laticel* párnázatokhoz és tömítésekhez, *Emergé* gumialkatrészekhez és *Cordatic* pneumatikokhoz. Az autókönstrukcióban felhasználásra kerülő gumianyagokat tehát a közönség a lehető legközvetlenebb módon ismerhette meg, mely körülmény egyedül alkalmas arra, hogy a nagyközönséget közelebb hozza az automobilkonstrukcióhoz. A kiállítás és egyben a magyar gumiiipar egyik legkésebb dokumentuma volt az a *Cordatic* óriáspneu, mely a fővárosi autóbüszim szolgálatában több mint 180 ezer kilométert futott le. A standot, a minőségük révén felette előnyösen ismert *Cornador* fékanyagok egészíteték ki.

A *Dénes és Friedmann Rt.* képviselőinek gazdag sorozatát vonlatta fel standján. A közismert tömítés nélküli, hajlékony *Titeflex* fémtoánlók, a *Hermetic*, a *Tumbler* autopolirozó, az *Airmaze* levegőszűrő régi ismerősünk, akárcsak a szabadalom szerinti magyar *Defag* gyártmányok: a *Defag-Brammer* tagolt gumiékszíj, nemkülönben a *Defag-Burgess* hangtompító kipufogódob és talán első helyen a rugékonny *Hardy* kapcsolótárcsa. A cég a behozatali korlátozások közepette több új cikket vett fel gyártási programjába, így gyárt *zsírópréseket*, *zsírócsöveket* és *zsírófejeket*, *kerékfelerősítő csavarokat vas- és bronzanyával európai és amerikai kocsik részére*, *levéőpréseket*, *patent pumpevégeket*, *benzin átfolyó és leeresztő csapokat* és *motorindító szivattyúkat*. A cég *Rudge-Whitwort* szervice- és javítóműhelye szintén a régi előzékenységgel áll vevői rendelkezésére.

### Ime az új kis Steyr!

Végre Budapesten is megjelent a Steyr-gyár legújabb típusa, a 970 kcm-es, négyhengeres, egymással szemben fekvő két-két hengerrel bíró boxermo-



A Ruggyantaárugyár impozáns standján a kitűnő *Cordatic* pneumatikokat és a kényelem új korszakát jelentő *Laticel* párnázatokot mutatta be.

torral szerelt *Type „50”*, melyet csaknem két esztendeig tartó előkészületek után hozott piacra a gyár. A cég a kiállítási standon egy fekete-piros négy-személyes limousint mutatott be, míg mellette az önhordó karosszéria nélküli bámulatosan egyszerű alvázban gyönyörködhetett a valóban hozzáértő közönség. Az 50-es Steyr alváz csupán a kocsis mechanikus alkatrészeit egyesíti magában: motor a közvetlen ráépített hűtővel és sebességváltóval, megfelelően méretezett kardántengely a lengőtengelyes meghajtott hátsó kerékpárral. Erre a mechnizmusra kerül rá az önhordó fémkarosszéria független rugózású elsőkerékkel. Steyr eme legújabb konstrukciójával a *kiskocsipítés alapelveit testesítette meg*, az új típus rendkívüli stabilitásával, négy személy számára férőhelyével (sok középkocsi megírígyelhetné), egyenletes járású elasztikus motorjával méltán illeszkedik a Steyr gyártási programba a *Type „100”*, „120” és a 2,3 literes, hat-hengeres *ZF-Aphon* sebességváltóval szerelt lengőtengelyes *Steyr „530”* luxuskocsi sorába.

A *Ghillány-cég* standján találtuk a kiállítás egyetlen olajmárkáját, a legjobb minőségű pennsylvaniai alapanyagok felhasználásával, szabadalmazott eljárás

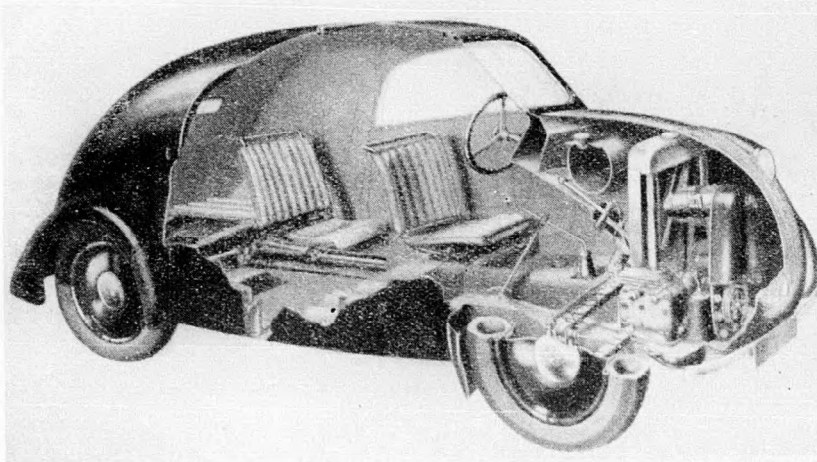
szerint előállított, széntelenített **Mars-Lowcarbon-olajat**. Eme kitűnő, márkás olajra főlőleges dícsérő szavakat veztegetünk, elsőrangú sajtósági főleg pedig szén és korommentessége a magyar autós és motoros közönség sorából máris lelkes táborot gyűjtött maga köré.

### Itt az új Méray.

A Magyar Acélárugyár Rt. standján mutatkozott be az új *Méray* motorkerékpár legújabb, saját gyártmányú motorral szerelt 350-es sv. típusa. A 70×90 mm. furatlökettű, 346 kcm. hengerűrtalmú motor alulról vezérelt szelepei teljesen tokozva, olajban futnak, ugyancsak olajban fut a tokozott első lánc is. A motor háromszögrendszerű acélesővázbá van építve, a motorrezgés felfogásáról saját acél merevítő gondoskodik. Bosch akkumulátorgyújtás, nagyméretű belső expanziós fékek, 30 wattos Bosch-világítás és teljesen új, áramvonalidomú, mintegy 14 liter befogadóképességű üzemanyagtartály egészíti ki a rendkívüli tetszetős égetett feketezőmáncú masinát, mely rozsdamentesen kadmiumozott kerekekkel 1550 pengőz áron kerül piacra. — A standon a Magyar Acélárugyár egyéb, az autósakmába vágó gyártmányaival találkoztunk, melyek elsőrangú minőségét mi sem bizonyítja jobban, mint a gyár Anglia felé egyre növekvő szelep-exportja.

A *Speedoil*-standon a modern kenési technika egyik reprezentációjával ismerkedett meg a nagyközönség. A *Speedoil* felső kenőolaj motorindításkor már az első szívásnál a robbanótérbe jut és ott a nagy hő (2500° C) ellenére tökéletes olajozást biztosít. Kémiai és bázikus hatásánál fogva a maró égési termékeket semlegesíti és így azok a kipuffogó gázokkal eltávoznak. A *Speedoil* megakadályozza a hengerek és dugattyúgyűrűk korrózióját, növeli a motor élettartamát és közvetett úton esökkenti a fogyasztást.

**Stollár József** autó úvezető iskolája standján történt a kiállítás első eladása és pedig mindjárt két kocsit adtak el. A standon árusították ugyanis azokat a kis játékautókat, melyek elmés konstrukciójuk folytán az asztalról nem eshetnek le. József főhercegnek a megnyitáskor annyira megtetszettek a kis kocsik, hogy két darabot vásárolt belőlük...



Az 50-es Steyr érdekes konstrukciós sajátságait tárja elénk ez a tanulságos kép.



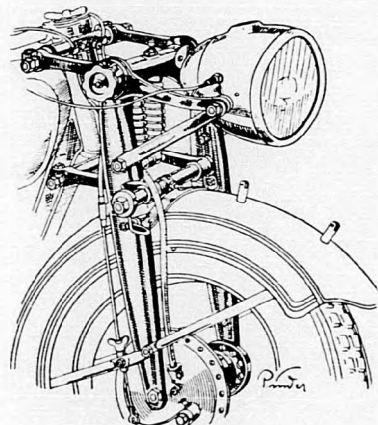
KIALLITÁSI TABLÓ.

(1) Jakab igazgató bemutatja József kir. hercegnak a legújabb Mercedes-Benz modelleket, jobbról Frey igazgató, a MAKOE elnöke. — (2) A Telefongyár izléses standon mutatta be a népszerű Ignis-Terta gyújtógyertyákat. — (3) Opelék érdekes modellei mutatták be a híres szükrön rugózást. — (4) A kiállítás egyik legdrágább kocsija, a farmotoros Tátra, ára 24.000 pengő. — (5) József kir. herceg Wölke sajtófőnökkel, a német Reichsverband kiküldöttjével. (6) Hatalmas kanna — hatalmas népszerűség: így szerepelt a Mars Lowcarbon olaj. — (7) A Mercedes-Benz stand büszkesége volt a nagy ötliteres, kompresszoros, 34.000 pengős autósoda. Mögötte az új farmotoros típus. — (8) A Motor és Autókellék Rt. a magyar SHB motorcikerpárokot mutatta be. — (9) Az 50-es alváz volt a Steyr-stand szencé'ója. — (10) Remekbe készült Austin alvázat láttunk a Brück cég standján.

**Itt a 800-as Puch!**

A gráci Puch-gyár híveinek régi álmát váltotta valóra, amikor hosszas előkészületek után nemrégiben kihozta 800 km-es, megerőltető oldalkocsis üzemre szánt nagyteljesítményű négyhengeres modelljét, mely az osztrák hadsereg motoros alakulatainak lesz standard gépe. Ha sablonosak akar-nánk lenni, úgy most az új modell dícsőítése kellene következzen, amitől azonban eltekintünk, hiszen alvasóközönségünk az új modell fontosabb, műszaki adataiból is megállapíthatja, hogy ennek a masinának nincs szükségé-ge — dicséretre. Ez a konstrukció öm-maga beszél!

A 60×70 mm furatlöketű, 792 km-es, két-két szembenfekvő hengerével ú. n. kettős boxermegoldást mutató alulvezérelt négyhengeres motor 4000 fordulatonál 20 féklóerőt ad le. A hengerek kettésével egy blokkot képeznek. Levehető könnyű fém hengerfejek, könnyű fémdugattyúk, a boxermotor előnyét kihasználva csak kétszer görgőcsapágyazott erőteljes főtengely, rajta tús-csapágyon dolgozó hajtókarok jellem-zik a kompakt építésű motort, melynek oldalt fekvő hengerei a kikormozást fele-lette leegyszerűsítik. Négysebességes, 1:17:9.27:6.55:4.73-hoz oldalkocsji üzem-re áttételezett erőteljes sebességváltó, majd 5,8×3,8-os egyetlen meghajtóláné közvetíti az erőátvitelt a hátsó kerék-hez, melynek agyába van beépítve a szabadalmazott Puch-kuplung. A mo-tor cirkulációs olajozásáról kettős ha-tású pumpa gondoskodik, a lejtáramú gázosító egyetlen tolattyúja dréhrűf-fel szabályozható. A szelep utánállítása és a kontrollok, játszi könnyedséggel vé-



Szabadalmazott szinkronizált, differenciálrúgózású új Puch-villa. (Rajz: Österreichische Motorwoche — Das Motorrad.)

gezhetők el, néhány csavar meglazítása után a fedő gázosítóstól leemelhető és máris előttünk van minden, amire kíváncsiak vagyunk. Örömmel üdvözöl-tük a flexibilis benzinvezetékeket. Az akkumulátor töltéséről 50 wattos di-namo gondoskodik, mely tökéletesen vé-dett helyen, a motor és sebességváltó között nyert elhelyezést. Az akkumu-lator jól hozzáférhető, a hatalmas re-plektorban beépített tachométert talá-lunk.

Erdekes újdonságszámba megy ezen a gépen a préselt elsővilla, szabadalma-zott ú. n. szinkronizált differenciálrú-gózású, melynek meglepő hatékonysága a két húzó-rúgó speciális beépítésében rejlik. Ujszerű a lökhárító megoldása

A Reichsauto-bahn stand a kiállításon. (Fo-to: F. Szántó.)

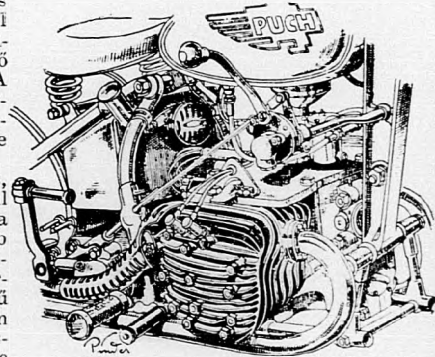


is, a lökhárítók egyetlen tárcsa segít-ségével menetközben is pontosan utána-állíthatók. Az újfajta rúgózás jelentős öncsillapító hatása és a 68 cm maga-san elhelyezett rúgózott gumminyereg tökéletes kényelmet biztosít. A tachme-ter meghajtás is újszerű, az átkonstru-ált első fékagyban tökéletesen védett helyet kapott. Nagyméretű, hátul áll-lítható belső expanziós fékek, 15 literes tank stb., stb. egészítik ki az impozáns masinát, mely három személlyel (oldal-kocsival) 95 km-es sebesség, 30%-os hegymászóképeség mellett 6 1/2 liter benzint fogyaszt 100 km-re és 1 liter olajat 900—1000 km-ként. A pompás gép 2280 pengős áron kerül forgal-momba.

A további Puch modelleken újdön-ságszámba megy a 250 S4 négy sebes-séges, 11 lóerős sporttípuson és az 500 L négy sebességes, 18 lóerős luxus kivitelű túragépen a 800-as modellnél ismertetett szinkronizált differenciál-rúgózású préselt lemez villa és az első fékagyból meghajtott tachometer. A 250 km-es S4 típus, mely a magyar-orzági versenyeken évek óta sorozat-on nyeri a bajnokságokat, rendelésre lábkapcsolással is kapható.

A Mercedes-Benz standon 5 literes, kompresszoros, kétlüléses sportkocsi áll az érdeklődés középpontjában. Ára 34.000 P. a kiállítás egyik legdrágább kocsija. Hasonmásai a berlini kiállítá-son öregbítették a háromágú Daimler-Benz csillag nimbuszát. A gyönyörű kocsj már a kiállítás első napjaiban gazdára talált. Mellette a Mercedes-Benz extraklasszis néhány képviselője és a populáris farmotoros modellek kel-tettek osztatlan feltűnést.

A német államvasútak budapesti ki-rendeltsége rendkívül tanulságos és lá-togatott standdal szerepelt a kiállítá-son. A berlini olympiai játékokat és a kitűnő német autótákat propagáló iz-léses képanyag mellett a Heidelberg—Frankfurt közötti Reichsautobahn-ke-resztesződés modelljét mutatta be lát-o-gatóinak. A modellből kitűnően megis-merhettük a német autótutaknak a vá-ro-sba vezető országutakba való bekö-tési módjait, mely kizárja azt, hogy a járművek az autótutakon keresztezhe-sék egymást. Herr Seeleman, a buda-pesti kirendeltség vezetője különösen büszke volt rá, hogy a kiállítás megnyí-tása előtti napon megtartott sajtóbemu-tatón elsőnek és egyedül az autótutak standja állott készen. Hiába, a német alaposág...



Az új 800-as négyhengeres Puch-motor. (Rajz: Österreichische Motorwoche — Das Motorrad.)

**CITROEN** alkatrészek az összes típusokhoz  
**CHEVROLET, FORD**  
és egyéb amerikai autóalkatrészek.  
**külföldi motor- és autó-**  
**pneumatikok legolcsóbban**

**Autófelszerelések**  
**NAGY JÓZSEF-nél**  
VI., Andrassy-út 34. Telefon: 22-1-97

A Blumenthal Testvérek Hansa standján lengőtengelyes alváz engedett bepillantást a Hansa-konstruktorok munkájába és motormetszet ismertetett meg a felülvezérelt nagy teljesítményű Hansa motorok szerkezetével. A stand utolsó porcikájáig megismertette közön-ségét a gyönyörű vonalú Hansa ko-csikkal, melynek kiváló sajátosságai ép-en a demonstrált konstrukciókban, a nagy stabilitást biztosító elől-hátul lengőtengelyes alváz megoldásban és a nagy teljesítményű felülvezérelt moto-rokban gyökereznek. A különfélekep-pen karosszalt 1.1 literes, négy illetve 1.7 literes hathengeres modellek a né-met autógyártás legszebb produktumai közé tartoznak.



Sok látogatója volt a Bergsmann standnak.

### Uj Ardie képviselet!

A Deményi és Fia cég az Angliában igen nagy népszerűségnek örvendő Morris kocsik mellett egy igen pompás kis MG sportkocsival aratott osztatlan sikert, mely kocsit az angol sportkocsi-építés egyedülálló klasszisának ékes bizonyítéka. Az angol sportkocsit nem csupán sportszerű vonalak, hanem elsősorban is sportmotor jellemzi, ami végeredményben a sportkocsiépítés első követelménye kell, hogy legyen. A Morris a mindennapi élet kocsija, kényelmes, motorja elasztikus, pompásan megállja helyét úgy a városi, mint az országúti forgalomban. Fékei elsőrangúak, mint a kilájitáson láttuk 45<sup>o</sup>-os deszka lejtőn is biztosan megáll a kocsit. A népszerű Ariel motorkerékpárok mellett újdonság számba mennek a cég új képviselete, a német Ardie gyár produktumai, melyek az idén rendkívül alacsony bevezetési áron kerül-

nek a magyar piacra. Az Ardie motorkerékpárok egyik nagy horderejű újdonsága az-aldalkocsis gépekre szánt Hurth-rendszerű sebességváltó-kormány, melyet kívánatra 125 pengő felárral szállít a képviselet. Az ilyen sebességváltó-konstrukcióval ellátott gépeken nincs sem lábkapcsolás, sem kézi sebességváltó kar. A sebességváltás a kuplung kiemelése után, magával a speciális sebességváltó kormányruddal végezhető. A kormányrudon kis ablakban megjelenő szám tájékoztatja a vezetőt, melyik fokozatra van kapcsolva a sebességváltó.



Kozma Endre a Bergsmann standnál.

A rendkívül elmés és a vezetést természetesen zavaró konstrukció főleg a nehéz német terepversenyeken állotta meg helyét, ahol a vezetőnek mindig 100%-ig „kezében” kell, hogy legyen a gép, illetve a kormány.

Allandó érdeklődést vonzott a szabadban álló Bergsmann-König-stand. A népszerű gyártmányú König-motorok gumiba ágyazva jelentek meg a piacon, de még egyéb újdonságokkal is meglepte híveit a kiállító cég. A csendrendelelet hatása alatt (?) a kipuffogó dobot állítható csővel hosszabbították meg és így az égési termékek a víz alatt távoznak. A karburátort vízszivást gátló szűrővel látták el, míg a propelleren finom mélységszabályzót találunk. Külön közönsége volt az áramvonalas Karakan nevű sikló csónaknak és rászerelt 175 kem. König farmotornak. Ezzel a hajóval és motorral indul az idei bécsi-budapesti versenyen Feledi, a tavalyi bajnok. Az olcsó, de márkás Bergsmann-kajakok sok gazdára találtak a kiállítás tartama alatt.

**MÉGIS UJ! ÉS MÉGIS MAGYAR!**

**KISSM. ANTALÉS FIA**

**MOTORKÖZPONT**

VI. KER.  
VÖRÖSMARTY-U.  
45. SZ.  
TEL.: 14-3-38

**BUDAPEST**

VI. ARADI-UTCA 26.

1936. évi szencziója az igazi magyar motorkerékpár, saját motorral. Négy sebességgel. Kézi és lábkapcsolással. BOSCH villanyberendezéssel. Akkumulátor gyújtással. **Arban, minőségben meglepetés.**

Külföldi mintájú speciális motorkerékpár alkatrészgyártó üzemünkben készítettük az összes gyártmányokhoz **alkatrészeket külföldi anyagból garanciával.** Generáljavítások legolcsóbban. — Precíziós gépeinkkel hengerek köszörülése P 3-50-től. Dugattyúk készítése P 3-80. **Kérje postán díjmentes alkatrész ar-jegyzékünket.**

# ADLER

## új típusai már megérkeztek!



VEZÉRKÉPVISELET:

Méray R.-T., V., Zápolya ucca 15. ● Telefon: 98-8-88

### Hódít az Ignis gyertya!

Jól tudjuk, hogy a gyújtógyertyák általában két rendszer szerint készülnek, ú. m. kerámiai (porcellán, steatit, stb.) szigeteléssel, vagy csillámszigeteléssel. A csillám kitűnő elektromos és mechanikai tulajdonságai szinte predesztinálják ezt az értékes ásványi terméket arra, hogy felhasználják oly minden tekintetben erősen igénybevett alkatrész gyártásához, mint aminő a gyújtógyertya. Előnyei dacára a fogyasztók nagy része mégsem használhatta eddig ezt az elsőrendű minőségű csillámszigetelésű gyertyát, mert drága volt. Az elektrotechnikai ipar feladata



A FISK-gyertyák, mint a csomagolás igazolja, a telefongyári eljárás, a „Famous Ignis Process” szerint készülnek.

volt oly csillámszigetelésű eljárást találni, amely lehetővé teszi oly csillámszigetelésű gyújtógyertyatípusok tömegben való gyártását, amelyek autómotorok részére megfelelnek és olcsóságuknál fogva módot nyújtanak arra, hogy a csillámszigetelésű gyertyák előnyeit mind többen élvezhessék. A Telefongyár kiállítási pavillonjában ilyen csillámszigetelésű gyújtógyertyák voltak kiállítva. A legszigorúbb kritika mellett is el kell ismernünk, hogy a Telefongyár Ignis-Terta gyertyáival a csillámszigetelésű gyertya kérdését minden tekintetben mintaszerűen oldotta meg. A Telefongyár a csillám kitűnő tulajdonságának megóvása mellett az eddig magasabb áron árusított csillámszigetelésű gyertyákat oly eljárás szerint gyártja, amely lehetővé teszi a gyártási költségek oly mérvű csökkentését, hogy ezek a gyertyák ma már ugyanazon az áron kerülnek a piacra, mint a kerámiai szigetelésű gyertyák. Külföldi, köztük tengerentúli cégek hamarosan felismerték a telefongyári eljárás jelentőségét és biztosítván ma-

guknak a Telefongyár együttműködését, saját gyújtógyertyáiknál az Ignis-Terta eljárást alkalmazzák. Különösen említésreméltó ezek közül a Fisk Tire Co. Inc. Chicopee Fells, USA és a Beacon Spark Plug, Johannesburg cégek, amelyek az egész világot körülölelő hálózattal Ignis-Terta csillámszigetelésű eljárással gyártott gyertyákat hoznak forgalomba — szép eredményekkel.

Az Urbán cég által bemutatott hatalmas Gráf und Stift limousinek a maguk előkelőségét sugárzó konzervatív megjelenésükkel méltán keltek felűnést. Az extraklasszist, reprezentáló kocsik luxuriózus kivitelükkel kétségtelenül a kiállítás legszebb egységei közé tartoztak. A Zsille standon látható Cadillac limousinek a nagyigényekre szabott amerikai luxuskocsit testesítik meg.

### Az Austin a kiállításon.

A Bruck cég a berlini autókiállításon is feltűnést keltett remeke készült alváz köré csoportosította az Austin modelleket. Az Austin „Seven” kocsik a világ lekelterjedtebb 750 km-es kocsijai, melyek rengeteg erénye közül elsősorban talán éppen a rendkívül alacsony benzinfogyasztás érdemel említést. Az Austin „Seven” fogyasztása 100 kilométerre mindössze 6 liter. Ugyancsak nagy népszerűségnek örvend a „Seven” idősebb testvére, az 1125 km-es „Ten” limousinek luxuriózus belső kiállítása közfelfűnést keltett. Az erősen látogatott standot a cég képviselőiben levő angol elitmárkák, a Rudge és Triumph gyárak motorkerékpár gyártmányai egészítették ki.

A rugóipart egyedül Bán László cég képviselte a kiállításon. A cég megsokkolt szolid, komoly produktumaival el-



A Bán László cég standja.

ismerést aratott. A Bán-standon az összes ismert autómárkák rugókötegeit megtaláltuk. A cég raktáron is tartja ezen rugókat, úgyhogy rugótörésnél a

törtött rugók azonnal újjal pótolhatók, ami természetesen megfizethetetlen előnyt jelent minden autótulajdonos számára. Márkák szerint csoportosított szeleprugók és motorkerékpár villa- és nyeregprugók keltek méltó feltűnést. A Bán-cég által már évek óta gyártott szolid kivitelű pótkocsik ismét megérdemelt elismerést arattak.

Látványos és tanulságos volt a Fodor Mihály és Társa cég pavillonja, melyben a formába sajtolt R. K. Klinger fékbetéteket és kupplunglamellákat mutatta be dús választékban minden márkájú és típusú autóhoz. Érdekes specialitásai a gyárnak a ma már népszerű hordrugó közlapok, melyek használata lággyá,



A Fodor Mihály és Társa cég standja.

hangtalanra teszi a rugókat, megóvja azokat a rozsdásodástól, illetve töréstől. Az egyik sarokba nagy gulába rakva a közkedvelt Optalit könnyűfém és a tömör szemesjű Exact hőkezelt öntöttvasdugattyúk vonták magukra az érdeklődést. A hozzáértők zívésen álltak meg a dugattyúmetsetek, nem kevésbé a Power chrom szelepek előtt. Az utóbbi anyaga speciális silícium chrom. Kitűnő minőséget reprezentálnak a cég Preos acélsavarjai is.

A vízisport hívei mintha találkát adtak volna egymásnak a Paulini és Karsai-standnál. Volt is komoly érdeklődés, sőt üzlet is. A Paulini Testvérek által konstruált és gyártott közismert Istros oldal- és farmotorok úgy kivetelben, mint minőségben nagyon sok külföldi gyártmányt maguk mögött hagynak. Bizonyosság erre Gömbös tavalyi bajnoksága. Szép volt a négyesemélyes ocumé fából épített, vágott farú oldalmotoros csónak, mely 175 km-es Istros-motorral szerelve a Dunán felfelé is eléri 26 km-es sebességét. Ugy ezt, mint a háromszemélyes oldalmotoros fenőkajakot Karsai mester építette. A kajak sebessége 125 km-es Istros-motorral 18 kilométer.

## Az angol

# MORRIS

## a reális kisautó

**MORRIS MG. WOLSELEY KÉPVISELET**

Luxusadó nincs, utadó 40 P, Fogyasztás 8 liter. Hidraulikus fékek, 5.25x16 szuper ballon gumik stb., stb. KÉRJEN ÁRJEGYZÉKET!

**Kényelmes részletfizetés!**

**DEMÉNYI ÉS FIA Budapest, V, Akadémia u. 19**  
**TELEFON: 19-8-43 (Zoltán ucca sarok)**

AZ 1936. ÉV MOTORKERÉKPÁR-SZENZÁCIÓJA

# PUCH

---

**TYPE 800**

**TYPE 500 L ÉS TYPE 250 S4**

SZABADALMAZOTT SZINKRONIZÁLT  
DIFFERENCIÁL RUGÓZÁSSAL



Kérjen haladéktalanul ajánlatot és részletes leírást!

PUCH MŰVEK FIÓKTELEPE:  
BUDAPEST, VI., LEHEL U. 25.

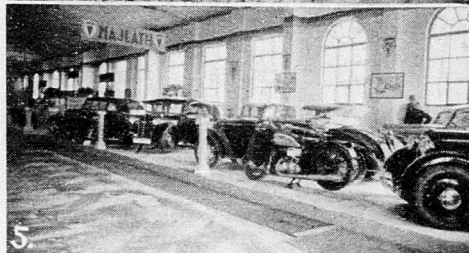
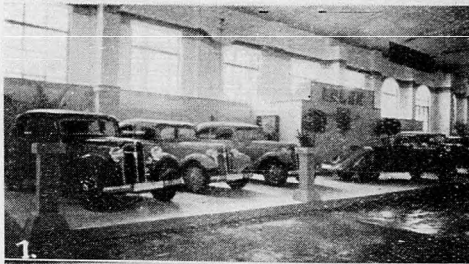


A kiállítás legnagyobb méretű standján, a FIAT standon a páratlan népszerűségnek örvendő Balilla modellek mellett a négy és hathengeres Ardita típusok, nemkülönben FIAT legújabb mesterműve, az elől független kerék-felfüggesztésű, hat hengeres „1500”-as modell öregbítette a már hagyományos FIAT minőség nimbuszát. Külön érdekesség számba ment az egyik Farina által rendelésre speciálisan karosszált hathengeres Ardita kabriolet, melynek tetejét villanymotor működteti. A kiállításon a Balilla modellek sorában általános érdeklődést váltott ki Kozma Endre kis limousinje, melynek volánjánál megnyerte a téli, 3868 km-es montecarlói csilagúrára kis kategóriáját. Az 1936. évre tervezett FIAT alapmodell az őszi világiállításokon oly nagy szenzációt keltett „1500” lesz, mely sok vonatkozásban szakítva az eddigi konstrukciós megoldásokkal, a modern autóépítés legmodernebb és legacionálisabb útjait járja, benne a torinói gyár 35 esztendő tapasztalatait gyümölcsözteti az autós közönség számára. A már régóta várt új FIAT kis-kocsitípus a FIAT „500”, sajnos a kiállításon még nem jelenhetett meg, de a lengőengelyes, 570 kcm-es négyhengeres motorral szerelt kis csuklós két-üléses teljesítményéről és utazási sajátosságairól csodákat beszélnek mind azok, akiknek alkalmuk volt közelebbi érintkezésbe kerülniök a gyár első próbakocsijaival. A FIAT magyar vonatkozású árkalkulációjával kapcsolatban meg kívánjuk jegyezni hogy a római paktum által nyújtott kedvezmények folytán az itteni árak az eredeti olaszországi árak nivelóján mozognak, vagyis a FIAT típusok tényleges magyarországi belértéke a valóságban mintegy 27%-kal magasabb, mint az árjegyzéki árak!

Érdekes vendége volt a kiállítás nyedik napján a Reimann-standnak. Bianchi igazgató, a Pesten már népszerű márka konstruktőre látogatta meg a budapesti autókiallást. A stand figyelemreméltó darabja, a másfél literes, tényleges 42 HP-es barna Bianchi cabriolett és a hathengeres 4085 kcm-es száz lóerős nyolcszemélyes Renault Vivastella volt. A pneuinyenecek méltó érdeklődéssel csodálták a légesatornás Pirelli gumikat, mely konstrukció a gumihűtést van hivatva elősegíteni.

Méray rt., az új Adler-képviselőt, bemutatta az Autobahn-Trustpfort!

Adler új képviselője a Méray rt. a



(1) Adler autók a Méray Rt. standján. — (2) A KMAC pavilonja. — (3) Miniatűr modellben mutatták be a német Reichsbahncentrale az új német autótak egyik érdekes keresztmetszetét. — (4) József kir. herceg érdeklődéssel nézi a pompás Auburn-Cord motorját. — (5) Sok nézőjük volt az elsőkerékajtású kis DKW-knak a Majláth standon. — (6) Fényképtábláink a kiállításon.

kiállításán jelent meg először a magyar közönség előtt a frankfurti gyár pompás vonalú, elsőkerék meghajtásos 1000 kcm-es Junior és 1.7 literes Trumpf, illetve nagy hátsókerék meghajtásos Diplomát típusaival. A stand legérdekesebb kocsija a Berlinben is közfelfűtést keltett, áramvonalba szabott Autobahn-Trumpf volt, melyet Kleyer igazgató a KMAC hivatalos ellenőrzése mellett 2 ó. 23 p.-nek megfelelő 106 km-es átlaggal hozott le négy személlyel Bécsből a kiállításra. A kocsik rendkívüli képességeinek értékét fokozza az a körülmény, hogy normális Trumpf motorral szerelt normális Trumpf alváza van építve az aerodinamikus karosszéria és a mutatkozó sebességplusz úgyszólván kizárólag a mintaszerűen megoldott aerodinamikus karosszériának köszönhető. Az Autobahn-Trumpf kisebb testvérkocsija az Autobahn-Junior kifizti a 145 km-t.

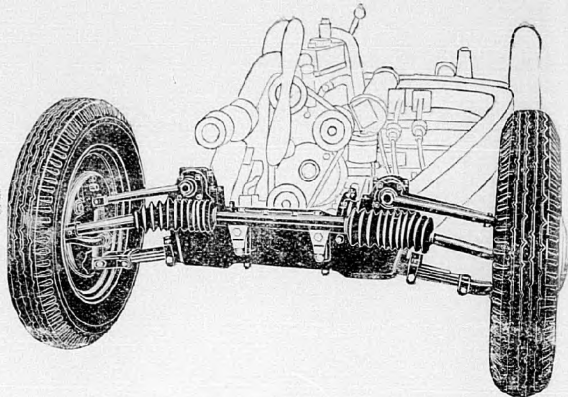
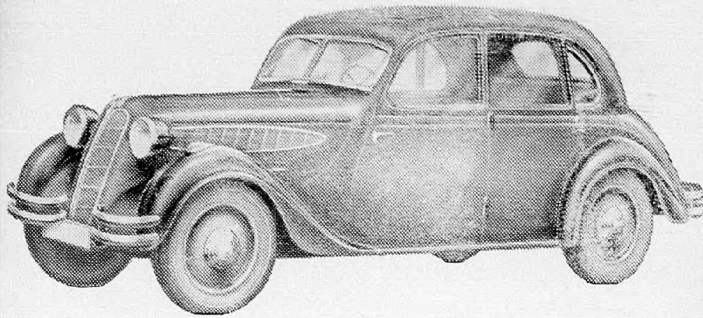
míg az Autobahn-Triumpf 160 km körüli sebességekre képes. Sajnos, az érdeklődés középpontjába került Autobahn-kocsi csupán néhány napig szerepelhetett a kiállítási standon, mivel Kleyer igazgató vele utazott haza Frankfurtba.

Biró Jenő a képviselőletben levő NSU motorkerékpárok legnépszerűbb típusaival aratot osztatlan sikert a kiállítás motorkerékpáros látogatói körében. Az NSU gyár ma a német eladási statisztika második helyét foglalja el, a gyár gazdag gyártási programjából a legszerényebb kismotoros masinától a nagy királytengelyes sportgépekig, bőséges választék áll a vevők rendelkezésére. Külön figyelmet érdemel a gépek felette kedvező magyarországi árkalkulációja amely a kitűnő minőséggel párosulva, nagyban hozzá fog járulni a gépek hazai elterjedéséhez.



**MARS LOWCARBON**  
olaj  
**szén és korommentes**  
**Mindennemű Benzol-keverékek**  
**GHILLÁNY**

**I. CORVIN-TÉR 5. (Fő-utca). — Telefon: 57-0-16.**



Amit nem láttunk az autókiallításon: az új BMW kocsik nemesak külső megjelenésükkel ütnek el az eddigiektől, hanem mint a raizon láthatjuk, az eddigi csöváz helyett masszív préselt váz foglalja el. Teljesen új megoldást mutat a független elsőkerék-konstrukció is.

### A DKW standon...

A Majláth Mihály cég hatalmas standon vonultatta fel a DKW-hadsereget. Az önindító DKW motorkerékpárok, a Front-Innenlenker és Meisterklasse 700-as DKW típusok mellett most mutatkozott be a Németországban legpopulárisabb modell, a Reichsklasse, melyet az előbbi típusoktól csupán 100 cm-el kisebb, szabadonfutó nélküli motorja különböztet meg. A kocsit egyébként hajszálra megegyezik a Front-Innenlenkerrel és ha próbaút előtt nem tudakoltuk volna meg, melyik kocsiban ülünk, aligha tudtunk volna különbséget tenni a kocsik teljesítményében. A Reichsklasse árkalkulációja felette kedvezően alakul, a négyüléses limousin ára mindössze 3980 pengő, ami tekintve a kocsis bázis kapacitását, a leggyengébb közlekedési viszonyok között is stabil viselkedését, rendkívül jutányosnak mondható.

A Defex gumidefekt mentesítő gumianyag kiváló tulajdonságait régi sportember, Kann Frigyes demonstrálta az F. K. vegyészeti laboratórium standján. A Defex speciális gumianyag,

melyet mechanikus úton dolgoznak fel 3-4 mm vastagon a tömlő belső falára, a gumi halmazállapotú, nagy tapadóképeségű anyag, a tömlőben helyét nem változtatja, a tömlőbe kerülő szegyet légmentesen körülfogja és ugyancsak tökéletesen tömíti a kihúzott szög vagy más tárgy által okozott lyukat.

### Három Opel-sláger!

Sok-sok nézője volt az Opel standnak, ahol a közönség jól megszerkesztett modell-metszeten, működés közben, ismerhette meg az Opel szinkronrugózás előnyeit. A képviselő standján a megnyitó alkalmával kedves jelenet játszódott le. József főherceg, az Opel standra érkezve, mosolygva mutatott rá az egyik modellre:

— Ez a kocsis szokasztól mása az enyémetek! Nagyon meg vagyok vele elégedve!

Az Opel gyár ezidei gyártási programját három alap model képezi. Két négyhengeres típus a P-4 és az Olympia továbbá a hathengeres nagykocsi, Karosszéria típusok terén az Opel gyártási program olyan bőséges választékot tár vevőközönsége elé, melyből min-

denki megtalálhatja a céljának legmegfelelőbb kocsit. Nagy jövő vár a P-4 típusra mely csukott négyzetű, 4300 pengős limousine kivitelben 4300 pengős katalógus áron kerül piacra.

A modern vonalú Englebert-stand centrumában a kiállítás legnagyobb méretű 13,00/20-as impozáns pneumatikja áll, melyet nagy autóbuszok és autocarok részére készít a gyár. Körülötte a legnépszerűbb Englebert típusok, az új Supergriff és Ambassador luxus köpenyeket mutatja be a képviselő. Különös figyelmet érdemelnek a lamellás futófelületű Supergriff-pneuk, melyek bevezetésével a gyár ma már általánosan követett útjóról munkát végzett. A modern kocsis nyújtotta sebességi előnyöket ugyanis csak jó fékekkel és megfelelő gumikkal lehet kihasználni, melyek a sebesség folytán fokozott igénybevételt és erősebb fékhatást sok ezer kilométeren át kibírják. A Supergriff-gumik a normálisnál lényegesen lefutottabb állapotban sem esúznak, mert a lamellás futófelület tapadó képességét mindvégig megtartja. A keresztirányban rovátkolt, lamellás futófelületű Englebert Supergriff-gumik sokszorosán kiállították a tűzpróbát. A standon láthatunk egy ilyen köpenyt, melyet Chiron (Alfa) tavalyi belga Grand Prix diadalát aratta 156 km-es átlaggal. Az egyik felmetszett pneu bepillantást enged az Englebert-gumik belső konstrukciójába, melynek egyik fontos jellegzetessége a tizréteges vázoztatás.

Márkus Lajos láncgyára a legkülönbözőbb méretű Wim motorkerékpárláncokkal szerepelt a kiállításon, amelyeket a legjobb közüzemi és magán referenciák a legkedvezőbb megvilágításba helyeznek.

### Wanderer—Horch—Audi.

Három ász egy kézben: Hess Ervin szerencsés köz ember! A három Autó Union márka nagy üzleti értéket képvisel, mi sem jobb bizonyíték rá, mint a kiállítás ideje alatt perfektuált eladások. A stand díszjele 24,000 pengős szürke fekete Horch sportkabriole, magas ára dacára több példányban talált gazdára. A kétkörös Wanderer kocsik valamint az ugyanazzal a motorral szerelt, de elsőkerék-meghajtású Audi gépek legkülönbözőbb karosszériatípusaikkal osztatlan tetszést arattak.

Az Automobil Kiállítás kizárólag „TURÁN” tűzoltókészülékkel

van felszerelve. — Forgalomba hozza: Fekete János tűzoltószer vállalat V., Vilmos császár ut 50. Tel.: 201-64

# ÉLETBIZTOSÍTÁS!

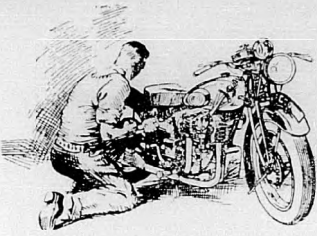
AUTÓJÁN A

FORMÁBA SAJTOLT  
R<sup>K</sup> KLINGER FÉKBETÉT R<sup>K</sup>

Vezérképviselet:

**FODOR MIHÁLY ÉS TÁRSA**  
Budapest, VI., Jókai u. 6.

Telefon: 21-434 és 23-8-19.



## Hogyan mossuk a motorkerékpárt?

Melyik a célravezetőbb: a vizes, vagy a vízmentes módszer?

Írta: KOENIG RUDOLF

A legtöbb motoros joggal fázik a motorkerékpár lemosásától és nagyon sokan vannak, akik szerint a gépet „tisztába tenni” legalább három órai megfeszített és kellemtelen munkát jelent. Ez tévedés a javából, mert ha szakítva a hagyományokkal, az úgynevezett *vízmentes módszert* alkalmazzuk, úgy a legszársabb gépet is rövid félóra alatt tisztára varázsolhatjuk.

A logikusan gondolkodó motoros régen rájött, hogy motorkerékpárt *vízzel mosni nem szabad*. Semmi sem árt úgy a gépnek, mint a garázsokban divatos víztömölős módszer, mely csak arra jó, hogy az erős nyomás alatt tóduló víz-sugár behatoljon mindenhová, ahol semmi keresni valója nincsen. Amellett a víz nem tisztítja az olajos részeket, *leperreg az olajos felületekről* és a gép erősen vedlett benyomást kelt a tisztítás után. Amellett teljesen szárazra aligha sikerül a gép leböröztése, a nedvesség visszamarad, aminek rozsdásodás az eredménye.

Az egyedül helyes módszer a petróleumos lepermetezés. Nem kell ehhez más, mint egy rovarirtáshoz használatos permetező, melynek tartályát jöminőségű petróleummal töltjük fel. Nem árt a petróleumhoz egy kevés *híg vazelinolajat* keverni, sőt vannak akik az egy rész petróleumból és egy rész folyékony vazelinból álló keveréket ajánlják, a fontos csupán az, hogy a vazelinolaj minél hígabban folyós legyen.

A mosás első fázisa: körüljárni a motorkerékpárt a permetezővel és közelről minél bővebb petróleumgözt fecskendezni annak minden egyes részére. Ha a gép sáros, úgy nem szabad takarékoskodni a folyadékkal, nagyon fontos, hogy a gépre rárakódott sárat teljesen *átítassa* a petróleumos keverék. Ha ezzel elkészültünk, elővehetjük rongykincsünk *leglággyabb* darabját és gyengéd simogatással dörzsöljük le a petróleummal átítatott sár vagy piszokréteget. Meg leszünk lepve, hogy ez milyen könnyen sikerül, rövid idő alatt szűn áll előttünk a zománc és a krómozás.

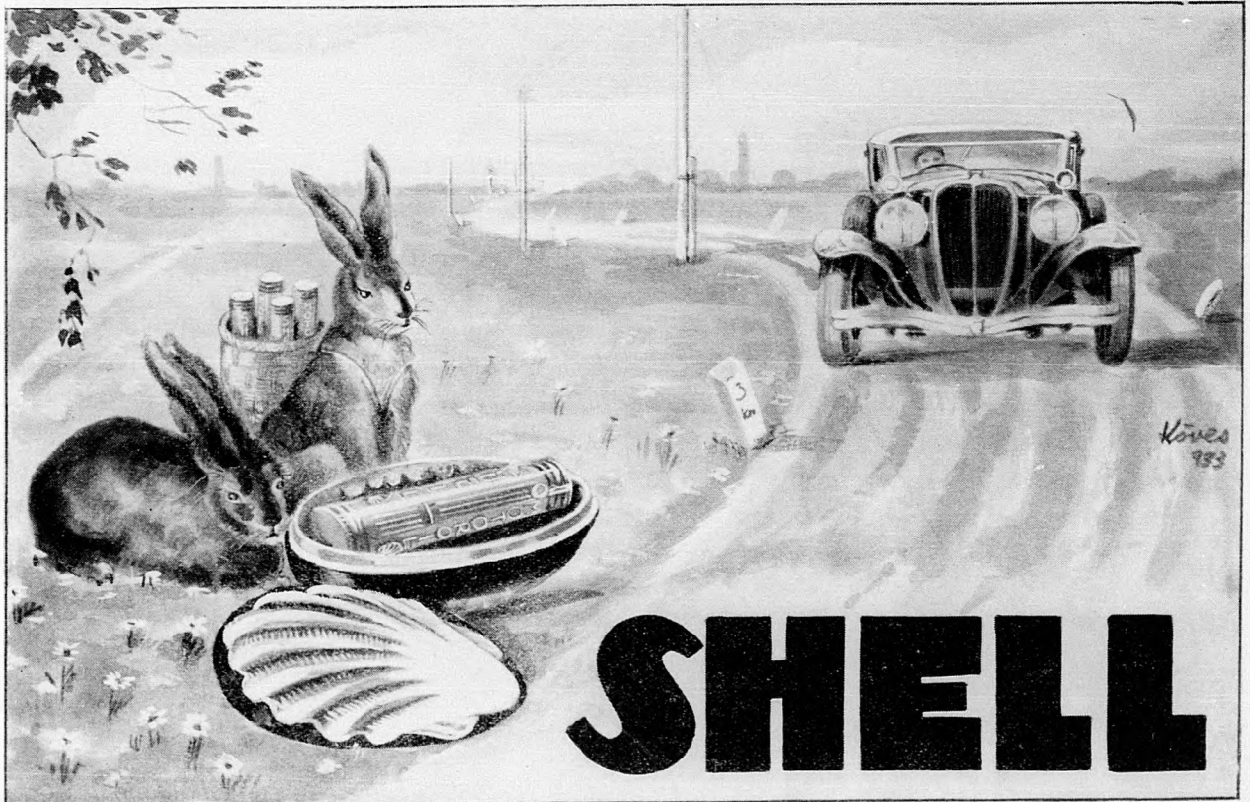
A motor és sebességváltó nehezen hozzáférhető részei idült piszoklerakódó helyek. Itt már a tisztító folyadékba mártott ecset vezethet célhoz, minél hosszabb az ecset szára, annál könnyebben hatolhatunk be a legrejtettebb eresztékekbe. Fontos, hogy az ecset *jó bőven* vigye fel a petróleumos keveréket olyan mennyiségben hogy az a felszedett piszokkal együtt lecsoroghasson.

A petróleumos mosás — különösen ha gyenge minőségű a petróleum és kevés benne a hozzákevert vazelinolaj — kissé homályosítja a dukózást. A mosás után a zománcozott részeket szárazra dörzsöljük és igen kevés csiszolóanyagot tartalmazó, úgynevezett *szelíd polírvízzel* dörzsöljük át, majd tiszta ronggyal tükörfényesre dolgozzuk.

A kerékabroncsok és küllők tisztítása is könnyen sikerül a vízmentes módszerrel, jó szolgálatot tesz a küllőkefe. A kefének nagyon *lággy* legyen a sertéje, nehogy a dukózást megsértse és ügyeljünk arra, nehogy a sertét összefogó *drót kaparja össze* a küllők és abroncsok zománcrétegét.

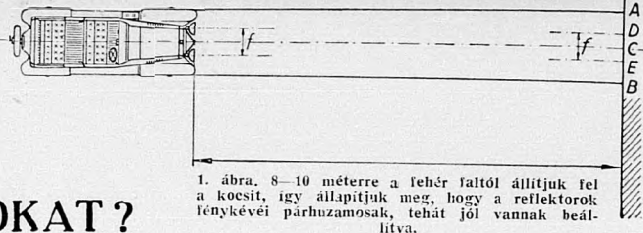
Aki nem ismeri a modern zománcozás és dukózás ellenálló-képességét, az joggal képzelheti, hogy a száraz mosási módszerrel összekaparjuk a fényezést. Erről szó sem lehet, ha csak nem esünk neki a munkának túlzott eréllyel. Sohasem szabad tehát erősen dörzsölni inkább le kell *simogatni* a piszok- és sárreteget. Természetesen, ha nem permeteztünk fel elegendő mennyiségű tisztítófolyadékot, úgy a száraz sár összekaparhatja a zománcot, ha azonban nem takarékoskodunk az amúgy is olcsó petróleumos keverékkel, úgy nem kell attól tartanunk, hogy gépünket összekaparjuk.

A petróleum-vazelinolaj keverékénél sokkal jobbak a *speciális tisztító folyadékok*. Ezek azonban nálunk igen drágák. Nagy előnyük, hogy nem vakítják a dukó fényét, tehát szükségtelenné teszik az utólagos polírvízzel való kezelést. Ha nem is áll módunkban az ilyen folyadékok receptjét közölni, annyit elárulhatunk, hogy a bennük levő terpentinolaj biztosítja a dukózás fényét, érdemes tehát kísérletezni olyan háziilag elkészített tisztítófolyadékkal, mely a petróleum és vazelinolajon kívül kevés és tiszta terpentinolajat tartalmaz.



# HALLJUNK VALAMIT A VILÁGÍTÁSRÓL

## HOGYAN KÜSZÖBÖLJÜK KI A VILÁGÍTÁSI HIBÁKAT ÉS ÜZEMZAVAROKAT?



1. ábra. 8–10 méterre a fehér faltól állítjuk fel a kocsit, így állapítjuk meg, hogy a reflektorok fénykévei párhuzamosak, tehát jól vannak beállítva.

A legtöbb autós legfeljebb a motorjához konyít egy keveset és tudománya elegendő ahhoz, hogy például a karburátordugulással bírkózzék meg. Ha azonban a világítással van baj, úgy tanácstalanul töri a fejét, nem tudja, hogy hol kezdjen hozzá a hiba vagy üzemzavar kiküszöböléséhez. Ha benn a városban éri a világítási üzemzavar, úgy a legrosszabb esetben megússza egy-két betétlappal, ha azonban túra közben az országúton történik baj és történetesen a hold sem világít, úgy szárnyaszegettebben érzi magát, mint a legmakaesabb motordefeketnél. A komoly világítási üzemzavar szerencsére ritka, sokkal gyakrabban találkozni rosszul beállított és hibás világítási berendezésekkel. Az ilyen rossz világítással lehet ugyan haladni a legsötétebb éjszakában is, mégsem kell hangsúlyozni azt, hogy lehetőleg százszázalékát kell felhasználni annak a fény-

A fényszórók fényhatását beállítani a legjobban a tükörsíma és lehetőleg világos felületű úton — például betonon — lehet a legjobban, mert ilyenkor azonnal meg tudjuk ítélni fényszóróink fényhatását.

Mindig ügyeljünk arra, hogy a *Bilux* izzók helyesen legyenek behelyezve, az „oben” vagy „top” jelzés azt jelenti, hogy az izzónak ez a része kerül felül. Vigyázni kell arra is, hogy a foglalatnak megfelelő típusú izzót használjunk. A foglalatba rögzített izzó helyzete ugyanis életbevágó fontosságú, lévén, hogy az izzószál a fényszóró tükröző parabolájának gyújtópontjában legyen.

Ha a *kisméretű*, rövid hüvelyű izzóhoz konstruált fényszóróba nagyméretű körtét szerelünk, úgy az izzószál túl van a gyújtóponton és a reflektorból kilépő fénynyaláb erősen szűkül, majd ismét erősen tágul (2. ábra), a

és gyenge a fényhatás, távolba nem ér a fény. Ugyanakkor a tompított fény erősen vakítja a szembejövőket, amit biztonsági okokból szigorúan kerülni kell.

Ha a reflektorhoz való helyes izzót használjuk, úgy a fénykéve a 4. ábrán bemutatott ideálnak felel meg és a tompított fény jól világítja meg a kocsit elötti terepet, ugyanakkor nem vakítja a szembejövőt. Ha tehát izzót cserélünk, úgy ügyeljünk az elmondottakra!

Néha előfordul, hogy az egyik izzó nem világít anélkül, hogy *kiégett* volna. Ilyenkor meg kell vizsgálni a *kontaktusokat*, forrasztásokat a foglalatban, néha elég enyhén pofonúti a reflektort. Gyakran a biztosíték van kiéve, vagy pedig a vezetékben van szakadás. A legelső lépés mindig annak megállapítása, hogy vajjon az izzó ép, vagy pedig *kiégett*, csak ezután kell folytatni a hibakeresést.

Ha a lámpák álló motornál csak sárgán és gyengén égnek, úgy minden bizonyonnyal az *akkumulátor* van kimerülve, ha azonban megindítjuk a motort, úgy a fény normálissá válik. A segítség: *akkumulátor töltés*. Néha *akért* égnek gyengén a körték, mert a kocsit gazdálja minden lehető elektromos kellek — stoplámpa, belső világítás, defroszterek, szélvédőtörlő, szivargyújtó, stb. — felszereltetett a kocsira, tehát elektromos berendezése túl van terhelve. Az is előfordult már, hogy a hat voltos világításba 12 voltos izzót kapcsolnak, természetesen, hogy a világítás gyenge. Arra is volt eset, hogy a szerelőműhely túl vékony kábeleket szerelt takarékoskodásból, a vékony drótok ellenállása erősen gyengíti ugyanis a fényhatást...

Hála a modern izzók jó konstrukciójának, a *kiégett körté ritka*. Ha azonban az izzót túl hosszú ideig használjuk, úgy az megsötétedik és fényszolgáltatása erősen csökken. Nem szabad tehát az izzót addig használni,



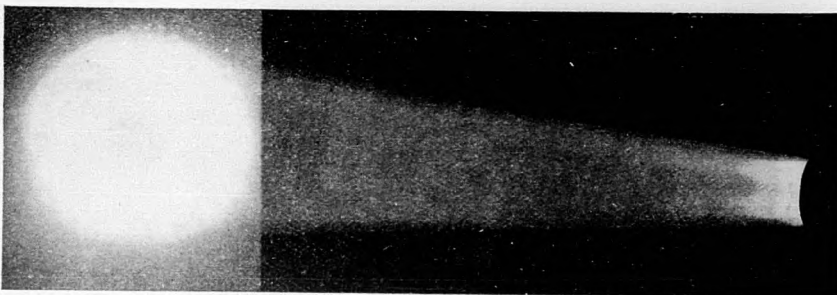
2. ábra. Ilyen lesz a fénykéve, ha a *kisméretű* izzóhoz konstruált fényszóróba nagyméretű izzót helyezünk.

mennyiségnek, melyet a jól beállított világítási berendezés szolgáltat.

A világítási berendezés legfontosabb része a két *fényszóró*. Tökéletes világítást csakis úgy remélhetünk, ha fényszóróink *tökéletesen vannak beállítva*. A legfontosabb az, hogy a fényszórók párhuzamosan és a megfelelő irányba ontsák a fénykéveiket. Ezt ellenőrizni nem nehéz és főleg nem körülményes. Körülbelül 8–10 méterre állunk fel fehér fallal szemben autóinkkal, természetesen sötétben, meggyújtjuk a reflektorokat és megállapítjuk, hogy vajjon a fényszórók sugárkéveje egymással párhuzamos. A két fénypontnak egymástól ugyanolyan távolságra kell lennie, mint a két fényszóró között lement távolság, ugyanakkor *se alacsonyabban, sem pedig magasabban ne fekvődjenek a fénypontok*, mint a fényszórók magassága a talajtól mérve. A kocsit természetesen le kell terhelni, üres kocsinál ugyanis más lesz a fénykévek iránya. A fényszórók hibás beállítása esetén a tartóanyag lazításával, a fényszóró helyes beállításával, majd az anyák meghúzásával korrigálják a hibát.

fényhatás erősen csökken. Ilyenkor a tompított fény — ködlámpa — sem kielégítő, csak nagyon közelre világít és nagy fekete folt látszik a megvilágított felület közepén.

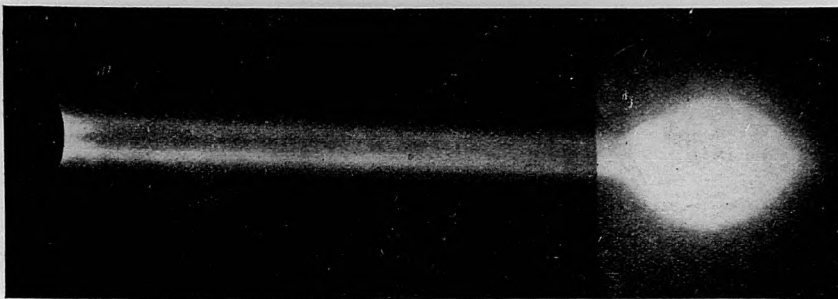
Ha ellenkezőleg, a *nagyméretű izzóhoz* konstruált fényszóróba *kisméretű körtét* helyezünk, úgy az izzószál nem éri el a fényszóró optikai gyújtópontját, úgy — mint azt a 3. ábra mutatja — a sugárnyaláb erősen tágul



3. ábra. Széteső, távolba nem hatoló fénykéve annak az eredménye, ha a *nagyméretű izzóhoz* konstruált reflektorba *kisméretű izzót* teszünk.

amíg utolsót villan, hanem amint azt észleljük, hogy gyengül a fény, azonnal szerezzünk be új körtéket.

Hosszú túrára ne induljunk tartalék izzók nélkül. Legalább két *Bilux-körtét* és 3–4 cseresznyeizzót tartsunk készletben. Hogy a tartalék izzók tönkre ne menjenek törés vagy rázkódás következtében, tartsuk a körtéket az erre a célra szolgáló igen praktikus *Osram tartalékizzó-dobozban*, melyben még tartalékbiztosítékok számára is van hely. A dobozban a körték párnázva vannak, nem rázódnak és szükség esetén ép állapotban állnak rendelkezésünkre.



4 ábra. Ha a reflektorba a helyes izzót tesszük, úgy ilyenek kell lennie a fénykévének.

## AZ ALVÁZKENÉS PROBLÉMAJA

napról napra jobban előtérbe kerül és az automobilisták — úgy az úrvezetők, mint hivatásos vezetők — mind többször tapasztalják, hogy kocsijuk alvázának helyes kenése éppen olyan nélkülözhetetlen, akárcsak a megfelelő motorolaj használata. Előző számunkban általános alvázkenési táblázatot közöltünk, amelyről nyomban látható, hogy a motoron, sebességváltón és differenciálművön kívül a koci még 20–30 más kenőhelyen is gondos kezelést igényel, hogy a kisebb-nagyobb, de annál bosszantóbb üzemzavar, idő előtti kopás, törés ne álljon elő.

*Ugy véljük, jó tanácsot adunk, ha azt javasoljuk, hogy a Vacuum Oil Company által előző számunkban közölt alvázkenési táblázatot szíveskedjék kiemelni, kartonra ragasztani és garázsában, vagy más jól látható helyen felfüggeszteni. Ez egyszerűen emlékeztetni fogja, hogy saját kocsijának alváza úgy gondozható a legjobban, hogy a táblázatba berajzolja saját kocsijának összes alvázkenőhelyét és gondoskodik arról, hogy azokat megfelelő időközönként helyes kenőanyaggal lássa el.*

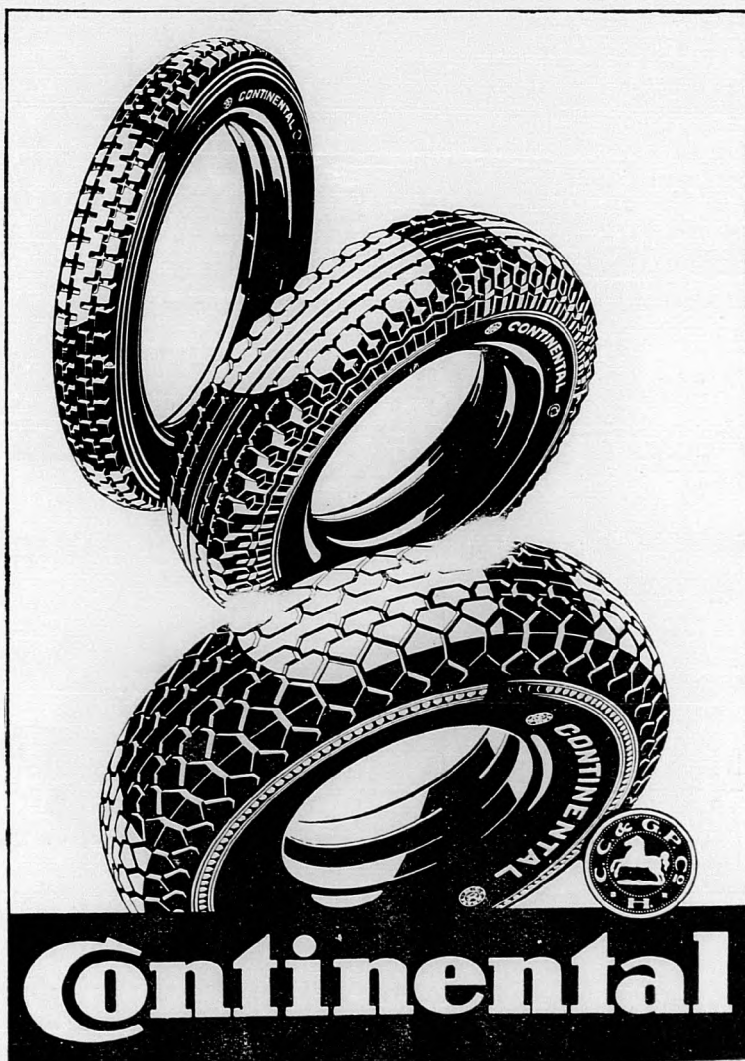
Mobilgrease alvázkenés nagyban különbözik az autó általában szokásos lekenésétől, mert normális autózsírral sokszor kell kennünk és ennek dacára — mint tapasztalati tények alapján megállapítást nyert — átlagos autózsir használata a gyakori lekenés ellenére sem védi meg a kívánt módon az alváz kenésre szoruló részeit. Mobilgrease-zel jóval ritkábban elegendő az alvázkenés, vagyis az kevés költséggel az automobilista nyugalomát és örömeit biztosítja. Nagy service műhelyek úgy Budapesten, mint vidéken, Mobilgrease kenési szolgáltatást végeznek, mert a szakértelemmel és megfelelő műszaki berendezéssel rendelkező service állomásoknál már régen rájöttek arra, hogy mennyivel megbízhatóbb, gazdaságosabb és általában közkedveltebb a Mobilgrease-zel való alvázkenés, mint egyéb általános autózsírral. Mivel a kenés az eredeti kenési táblázatok alapulvételével történik, egyetlen kenőhely sem maradhat ki.

Az alváz különböző kenésre szoruló részei mind más és más feladat keresztülvitelére szolgálnak és így nem vitás, hogy pl. a csapszeggek, amelyek az út egyenetlenségei miatt ütődés, sár, hó hatásának vannak kitéve, vagy pe-

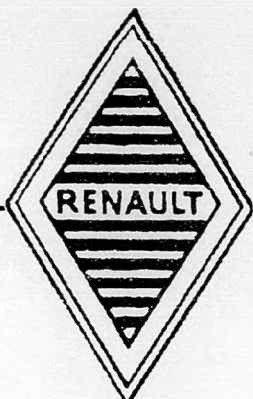
dig a vízszivattyú vagy kardáncsukló nem kenhetők egy és ugyanazon fajta kenőanyaggal. Eppen ezért a Vacuum Oil Company különböző rendeltetésű speciális Mobilgrease fajtákat hoz forgalomba, úgyhogy a koci alvázának különböző részeihez az automobilista

mindig az oda legjobban megfelelő speciális Mobilgrease fajtát használhatja. Ezen Mobilgrease fajták az egész országban mindenütt kaphatók.

Most, amidőn a tavaszi olajcsere aktuálissá vált, az alvázat is kellő tavaszi gondozásban kell részesíteni.



**Continental**  
**CONTINENTAL GUMIÁRU KERESKEDELMI K. F. T.**  
**BUDAPEST, V., BALATON UCCA 2. TELEFON: 22-0-42**



*a felsőbbrendű  
kényelem és biztonsá-  
g szimbóluma*

REIMAN, V., Vörösmarty tér 3. sz.

**GENERAL MOTORS**

**OPEL**

**autók 1936. évi új árai:**

<b>P4</b> csukott, négyülékes	4300.—
<b>OLYMPIA</b> csukott, négyülékes	4950.—
2 literes <b>SEDAN</b> , 6 hengeres	6950.—
2 literes <b>CABRIOLET</b> , 6 hengeres	7150.—
<b>Hatülékes</b>	8200.—
<b>1 tonnás</b> , Blitz alváz	4950.—
<b>500 kg árukihordó</b>	
komplett zárt szekrénnel	4800.—

*Minden típus raktáron!*

**Nemzetközi Gépkereskedelmi R.-T.**

**Vörösmarty tér 4.      Telefon: 830-88**

*Kérjen prospektust és bemutatást!*

angol **John Bull**

olasz **Pirelli**

magyar **Cordatic** pneumatikok

Motorkerékpár felszerelési  
cikkek és alkatrészek a  
legolcsóbb napi árakban.

**Renold  
Coventry  
Wim**

**motorkerékpár láncok**

**BIRÓ JENŐ, BUDAPEST, VI, LISZT FERENC TÉR 2**

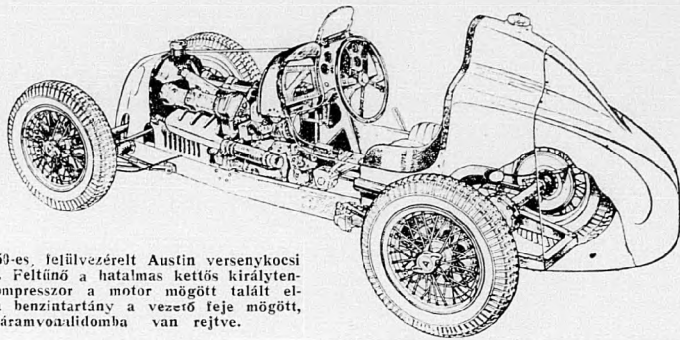
Telefon: 28-0-96

**Százötvenöt lóerő literteljesítmény —  
7600 percenkénti fordulat —  
12,000 percenkénti maximális túraszám**

ez jellemzi legújabb angol versenykocsit, 750-es felülvezérelt



**AUSTIN-t**



Ez az új 750-es, felülvezérelt Austin versenykocsi sémája rajza. Feltűnő a hatalmas kettős királytengely. A kompresszor a motor mögött talált elhelyezést, a benzintartály a vezető feje mögött, az áramváltóidomba van rejtve.

Az angol Austin-gyár jelentősen veszi ki a részét a versenyüzemből, de két évtizeden át kitartott az alulvezérelt motor mellett. Ha túragépeink alulvezéreltek, úgy versenykocsijaink is hasonló rendszerrel épüljenek; ez volt a gyár álláspontja. Az éles verseny azonban arra kényszerítette Austinékat, hogy szakítsanak a hagyományral — megszületett a legújabb versenykocsi szanczió, a kétbütyöktenge-lyes, királytengelyes felülvezérelt, kompresszoros, 745 km-es Austin versenykocsi, mely kategóriájába leggyorsabb kombattánsának ígérkezik.

A gyár a minap hozta a nyilvánosság elé érdekes konstrukcióját, melyet sémás rajzban van alkalmunk bemutatni a magyar közönségnek. A tavalyi versenykocsi-moddal szemben, — melyet Magyarországon is volt alkalmunk látni — újítás csupán a motor, mely 7600-as percenkénti fordulatszám mellett nem kevesebb, mint 116 féklóerőt teljesít, ami 155 lóerőnek felel meg egy liter irtartalomra átszámítva, szinte hihetetlen számadat. A motor maximális fordulatszáma percenként 12,000, az összes mozgó részek ennek a szédületes túraszámnak jegyében készültek. Természetesen, a 12,000 fordulat nem normális üzemi túraszám, de szükség esetén, igen rövid időre a motor baj nélkül bírja el ezt a fantasztikus igénybevételt.

A kocsi, természetesen, együléses, súlya alig 480 kilogram, tehát 4.2 kiló súlyra jut egy lóerő amiből fogalmat alkothatunk magunknak képességeiről. A próbák alkalmával sebessége jóval túlhaladta a 200-as tempót és tervezője szerint, megfelelő sprintbeállításban, a 250-et is túlhaladja. Érdekes megemlíteni, hogy a gyár hű maradt eredeti rugózásához. hátul negyedelliptikus, elől kereszt rugózás: kissé konzervatív megoldás, igaz, hogy a rendkívül alacsony súlypont miatt a stabilitás így is biztosítva van és az új kis Austin inkább a betonpályákon fog szerepelni, mint az országúti körökön.

Az olasz motorkerékpárgyárak erősen készülnek a szezonra. Az ismét versenyaktivitásba lépő Bianchi gyár Fumagallit és Serafinit szerződtette. Rondine menő Rosetti és Taruffi lesznek, a Guzziszinéket ezideig Tenni és Pigorini képviselik, míg a Benelli gyár új 250-es versenygépeket készül csútasorba állítani.

A legfőbb német sportbizottság, az ONS ezidei versenyzőszakértőt Caracciola, a hosszútávmenő Adler-versenyző Guillaume, a Zündapp trialmenő Krohn és a DKW-krekk Winkler lesznek.

A cseh autókлуб lemondta az idei Masaryk Grand Prix-t.

A Douglas gyár 500-as, Centrix kompresszorral szerelt speciálgéppel akarja megdönteni az 500-as kategóriában fennálló olasz Rondine rekordot, mely tulajdonképp csak hajszálal marad az abszolút sebességi motorkerékpár világrekord mögött. A Douglas speciál gép 53 lóerőt ad le, vezetője Atkins lesz.

Az argentinai autó GP 9300 kilométeres távja kétszer szeltes át az Andéseket. A győzelmet Rigetti (Terraplano) szerezte meg 110 óra 36 perccel megfelelő 86.450 km-es átlaggal.

Magyarország a világ autóstatisztikájában 31-ik helyen áll 41 ország között. Ha a lakosság számához viszonyítjuk az autómobilok számát, úgy hazánk a 29-ik helyre kerül.

A Fiat gyár a tavalyelőtti 24 millió lírás nyereségével szemben a tavalyi évet 39 millió nyereséggel zárta.

A cseh Bata cipőgyár a pengévártás után most repülőgép- és autógyártás területre is foglalkozik. Így kerül a cipő az — asztalra...

Prágában az új autórendelet miatt 10,000 autó állott le.

A General Motors hír szerint Franciaországban is gyártalpitásra készül.

Caracciola hazatért amerikai tanulmányútról. Németországban februárban 22 ezer új gépjárművet helyeztek üzembe, 25%-kal többet, mint tavaly februárban.

Az Opel gyár a tavalyi évet 20 millió márká tiszta nyereséggel zárta.

Az AIACR határozata szerint az autós Európa-bajnokság pontszerző versenyei a monacói, francia, belga, német, svájci, olasz és spanyol GP-versenyek lesznek.

**WIMPASSING-REITHOFFER**

*Motorasköpeny*



— szabása kiváló,

sportszerű  
elsőrendű  
vízhatlan  
anyagból  
készül

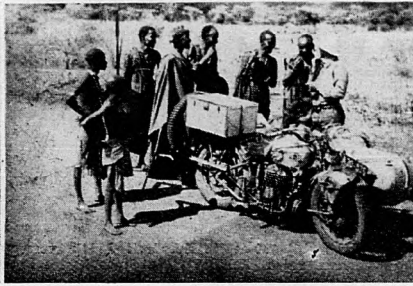
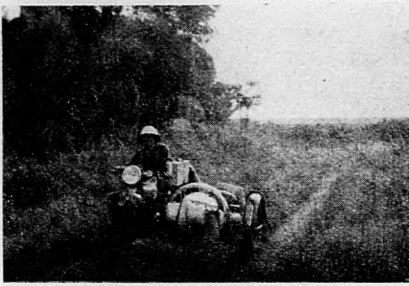
**Budapest, VI., Andrássy-ut 8**

**Bianchi =  
100%**

VEZÉRKÉPVISELET:

**REIMAN**  
V., VÖRÖSMÁRTY TÉR 3





Az Afrikai Puch expedíció fényképalbumából.

# Végig a titokzatos Afrikán...

**Mélyen, a legsötétebb Afrika rejtelmes öléin jár a vállalkozó szellemű bécsi PUCH motorosok csapata.**

(Újabb jelentést, újabb érdekes fotóanyagot hozott a posta, az afrikai Puch expedíció — melynek érdekesen izgalmas útleírásait folytatólag közöljük — ismét életjelt adott magáról. Irtózatossá nehézségek között, dacolva a természet legraffináltabb kelepceivel tör célja felé a modern argonauták csapata: hosszában átszelni motorkerékpáron a rejtelmes világrészt.)

**A Kilimandzsaro!** Itt úgy nevezik: a *Világ Teteje*. Égnek meredő ormán hófehér hósvégek, mintha valami pajzán varázsló hintette volna meg a gigászi kúp hegyét porcukorral. Félelmetes, megdöbbentő méretek, égnek törő bércek a kis ember-hangya szemében. A valóságban: ősz bibircsők vén földanyánk pufók képén.

A Kilimandzsaro déli lejtőjén, 1400 méter magasan találjuk meg az evangélikus missziót. Reusch doktor, a misszionárius szeretettel fogad, begurítjuk a három Puchot a garázsok kinevezett fészkerbe, — gyalog vezet tovább az út a Világ Tetejére. Reusch dr. szenvedélyes hegymászó, a feketék itt úgy hívják, hogy a *Kilimandzsaro apja*. Harmincnyeszer pihent meg a félelmetes csúcson, értékes tanácsait hálával fogadtuk meg.

Tíz teherhordóval és nagy elszántsággal vágnak nekik az útnak: megmászni *Afrika legmagasabb hegyét*. Utunk pompás banánligetek között vezet, jól teleszedjük magunkat vitaminokkal, csendesen eszegetve és baktatva hagyjuk magunk mögött az enyhe lejtőt. Alig félóra múlva elérjük az *őserdő régiót*. Szokatlan sötétség, páras nedves forróság. Mintha csak a schönbrunni pálmaházban járnánk. Tegra nyílt szemmel törünk át a csodák homályos birodalmán. Karvastagságú liánok, háromméteres páfrányok, csodás, leírhatatlan szinompájú virágok, rikácsoló majmok, surranó eszűszomszók, a flóra és fauna minden csodája eleve-  
nedik meg előttünk.

*Harmadfélezer méter* magasságban világosodni kezd, ritkul az őserdő, ritkul a levegő. Csak lassan haladhatunk. És hetek óta először élvezhetünk friss forrásvizet a 2900 méter magasan fekvő Bismarck kunyhóban. De nem pihenünk, tovább felfelé, estig el kell érni a Kibo menedékházat, hogy ott éjszakázzunk, 5000 méter magasságban.

Másnap hajnali háromkor talpon a csapat, fel a csúcásra. A Kilimandzsaro megmászása nem igényel különleges technikát. Nem kell szakavatott hegymászonak lenni, nem kell kötél és csákány. Nem kell ismerni a kürtök lektüdesének fortélyait. Csak elszántság és türelem kell. Mert 5000 méteren felül olyan ritka a levegő, olyan fájdalmasan küzd a tüdő az éltető oxigénért. Csak egészen lassan lehet haladni, húsz-harminc métert halad az ember, utána megáll levegőért kapkodni. Órák hosszúságát folytatódik ez a vánszorgás azzal az érzéssel, hogy sohasem szakad vége a megpróbáltatásnak.

Végre! *Elérjük a kráter peremét*, ahonnan évezredekkel vagy tizezredekkel ezelőtt, amikor a vén hegy még javában okáda a tüzet, fehérizzó lava tört lefelé, pusztítva, perzselve. Most hideg a kráter, talán újabb évtizezredekig. És fáradtan dőlünk le a sziklás talajra, hogy egy órácskát aludjunk.

Friss erővel ébredünk. Fotografálás, filmezés. Még 200 méteres út és fenn vagyunk a csúcson. Milyen sok néha 200 méter. A gyomor lázad, a fül zúg, a térd meginog, lázad a szervezet, *kábult fátsultság vesz erőt az emberen*. Mintegy lázálomban csodáljuk a kráter belsejében szikrázó jéghegyet, az alattunk gomolygó felhőket.

Párasztó, kínos vánszorgás volt a visszatérés a misszióállomásra, talán kimerítőbb, mint a felfelé törés. De megérte, legyőztük Afrika legmagasabb hegyét. Fáradtunk, de büszkén láttuk viszont hűsége gépeinket.

## Elakadunk az iszapban

Tovább, Nairobi felé. Mögöttünk a sűrű felhőköppöneyet öltött Kilimandzsaro, hosszú, kétségbejött sávokban ömlik az eső. Szörnyű „utak”. Mély árkok, gödrök, hegyes kövekkel borított útszakaszok váltakoznak járhatatlanul magas füvel benőtt terepelel. Csüggedni azonban nem szabad, estele el kell érni a 108 kilométerre fekvő Longidot. Terünk azonban nem volt keresztülvihető. *Csapatosan jelentkezték a vad*. Struccok, zebra, antilopok csordái kísérték és állták el az utat. És vannak alkalmak, amikor ezek a szelid jószárok több bajt okoznak, mint az oroszlánok. Az oroszlán elszalad a Bosch kürt hangjára, a strucc és társasága nem hagyja magát zavartatni. A struce csíp, a zebra harap és rúg, nem tanácsos eltanácsolni az alig másfél méteres vágásról, melyen haladnunk kell. Az egyedüli vigasz: ritkaság promiér plán arcképet készíthetünk a derék négyglabúakról, csak éppen vigázni kell, nehogy valamelyik struce kigyie az objektívet a fényképezőgépből.

Lassan elmarad a díszkíséret, cserébe egészen lágy, süppedő talajt kapunk. Nyilván kárpótlásul. A keréknyomok eléri a félméteres mélységet, le kell térnünk az útról és járattan csapáson folytatni az utat. Minduntalan elakadunk, nagy kínnal teszünk meg alig 15 km-es utat, amikor egyszerre csak hatalmas tö terület el előttünk. Honnan jött ez a temérdek víz? — ez a kérdés ül ki az arcunkon. Térkép nem jelzi ezt a tavat, eltévedtünk volna. Javában tépelődünk, amikor két *fehér férfit* pillantunk meg, amint nagyban integetnek felénk és hatalmas iramban gázolnak felénk a térdig erő vízben. Krenék előbük siet, hamarosan kiderül, hogy *nyolchengeres Fordjuk elakadt a víz közepén*, tengelyig süppedtek az iszapba. Ót óra hosszat kinlódta az iszapban és most végleg elakadtak.

Régi recept szerint úgy dönt a kupak-tanács, hogy megvárjuk, amíg a felgyülemlt víz lefolyik, az egész „tó” ugyanis összegyűlt esővíz volt. Szépen felütöttük sátrainkat és a két poruljárt Fordossal elterefelve vártuk a szebb jövőt. Az iszapos vízzel szépen *megjöttük a vaosoránkat* és nyugovóra tértünk. Nyugalomról azonban alig lehetett szó, a hienák egészen közel merészkedtek a sátrainkhoz, kacagó üvöltésük nem vált be, mint albatódal, alig vártuk, hogy kelet felől kivilágosodjék.

A hajnal helyett *újabb zápor* jött, pillanatok alatt tócsává vált a táborhely, kitünő sátraink és gumipadlónk azonban sikerrel dacolt az újabb áldással és így nyakig sárosan. De aránylag szárazon folytattuk reggel az utunkat, derék Puchjainkat úgy megfürdette a zápor, hogy a legavatottabb kocisomó sem különbön.

A következő napon mindössze *három kilométert* haladtunk. Egszerűen leírhatatlan, hogy mennyi erőre, türelemre, kitarásra és önmegtartózkodásra volt szükségünk. Holtfáradtan és a fejünk tetejéig vastagon sárral díszítve ütöttük fel ismét sátrainkat, hogy a fenyegető eső kitorése előtt még biztosítva legyen a szállásunk. Alig készültünk el a sátorveréssel, *kitört a vihar*. Hamar ki a napellenzőkkel, hogy ivóvizet gyűjtsünk, egész nap kínozta a gyötör szomjúság, legalább leihatjuk magunkat — esővízzel.

Másnap kissé vigabban haladtunk, hat menetóra alatt 26 km-nyi utat tet-

**Motorkerékpár  
kísautó  
csónakmotor**  
**K. BAUER TIBOR GYÖZÖ**  
B.S.A. Super X.  
**alkatrészek**, speciális javítóhely.  
VI., Izabella-u. 98. Telefon: 20-9-12.

ALKATRÉSZEK autókhoz, motorkerékpárokhoz és felszerelések  
**MÁVAG-MERCEDES-BENZ-hez**  
**BAK GYÖRGY**  
VI., Jókai tér 7. Tel. 12-0-46.



tünk meg és elértük Longidát. Javultak az utak, napi teljesítményünk 32 km-re emelkedett és hat kinos nap után elértük Nairobit. Hat napig tartott a 336 km-es út, amit Európában hét óra alatt futhattunk volna be.

Pihenő, géptisztítás, motorvizsgálat, karburátorpucolás, láncok kengetése, gumik rendbehozása, szóval *tökéletes szerviz*, derék Puchjaink újjászülte várják, hogy nekivágjunk utunk második részének, mely vagy Szudán öserdein vagy a Szahara homoktengerén visz keresztül.

### Szudánon át Kairó fel!

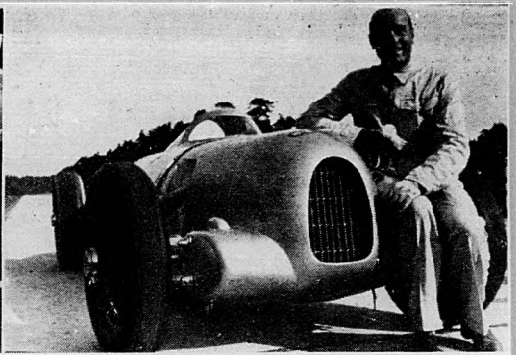
A nagy kérdés: a Szaharán vagy Szudánon át volt. A kérdés eldöntője pedig — az alaposan megsoványodott *pénztárcánk*. Szudánon át igaz 4000 km-rel rövidebb az út, viszont az utak borzalmasak, a Szaharán át hosszabb az út, jók az utak, de: *jóval drágább a benzín*. Tehát mint mondtam, döntött a buksza és győzött Szudán.

A kupaktanács hamarosan megállapította, hogy öt nap alatt kell megtenni az utat Nairobitól Jubáig, ha el akarjuk érni a *nilusi gőzhajót*, melynek segítségével elkerülhetjük a 150 km hosszú dőlésű mocsárvidéket, melyen csak a krokodil tud átvergődni, ha jól lakott. Mivel semmi kedvünk sem volt krokodillel szembe, és a krokodil halála után több kecses nő cipőcskévé válni: nekivágtunk az útnak.

Erős emelkedésen vezet az utunk, az Egenylítóig 2700 méteres kapaszkodót kell legyűrünk, Nappal 39–40 fokos hőség, éjjel 8 fokos dermesztő hideg. Mint a szélütöttek kapaszkodtunk a derék Puchok kormányába, ha fáradtan leszallunk: pecsenyével sütötte lábainkat a *forró homok*, a dupla cipőtalpon keresztül. A gépek bírták a megerőltetést, pedig kenést alig kaptak, hiszen ebben a forróságban az olaj szinte vízzé vált.

### Ádámok és Évák között

Uganda és Szudán állam között egyszerű határtábla. Hatóságának, vámvizsgálatnak nyoma sincsen, ideális, *paradiesomű állapotok*. Feketebőrű Ádámok és Évák sereglenek gépeink köré, Afrikának ezt a legsötétebb részét még



Stuck Auto Union kocsijával a Heidilberg—Frankfurt közötti Autobahnon számos világrekordot állított fel és a 100 mért ódes távon 270 km-en felül átlagot ért el. A sikeres rekordkísérleteknek gumitechnikailag jelentőségük is volt, a Continental gyár legújabb konstrukciója kőpenyei állították ki ragyogó sikerrel a próbát. Egyik képünk a rekorder Stuckot ábrázolja, a másikon Stumme főmérnök „hőmérőzi” az új Continental kőpenyét.

nem fertőzte meg a civilizáció, mindenki olyan meztelenül jár, mint a primadonna a párizsi Folies Caprice című műintézetben. Nincsen gond ruhára és ételre, csak éppen kupán kell találni az antilopot vagy egyéb négy lábú és hosszú dárdaival és máris teli a gyomor és a spájz. Még csak vadászjegyre sincsen szükség.

Juliában *vámvizsgálat*. A kerületi főnök hosszas vizsgálat után kiadja a továbbutazási engedélyt azzal, hogy azt csakis jó felszerelésűeknek köszönhetjük. Kikötötte azonban, hogy a mocsárvidéket el kell kerülnünk és Kostiban be kell hajoznunk a nilusi gőzösbe, ellenkező esetben súlyos büntetést helyezett kilátásba. Udvariyas búcsú és hajrá tovább, keskeny úton haladunk, reménnyel a szívünkben...

Kényelmesen ülünk a nilusi gőzös fedélzetén. Körülöttünk vizilómák tanítgatják kétmázsás bébikéiket a pillangószás fortélyaira, a *partmenti páfrányok* között gonoszemű krokodilok lustálkodnak és türik isteni nyugalommal, hogy a hátukon hangos parlamentesdit játszó fekete, rigónagságú madarak szedegessék az izletes kukacokat. Néha egy-egy antilopot látunk lopva inni a papiruszerdőben a víz partján és megreppenve elflanni, amikor

meglátja a víz felületén *lustálkodó álligátor* két kimeredő, fenyegető szemét. Igazi állatkert a part, *elefántok jár-dóznak*, keselyűk csapkodnak szárnyaikkal, szinte hiányzik a tábla, hogy az állatok etetése tilos. Pedig milyen egyszerű volna a krokodilok etetése. Csak éppen fejest kellene ugrani a vízbe — meztelenül. Mert ha ruhástól ugrana az ember, úgy a krokodil kénytelen lenne kiköpní a — gombokat.

Nem tudunk azonban maradéktalanul örvegni a ritka látványosságoknak. Előttünk még az út egyik legkeményebb szakasza, a *nubiai sivatag*. Ahol ötvenfokos homokon kell haladni, ahol sokszázkilométeres szakaszokat kell megtenni ember nem járta vidékeken. De majd csak győzzük ezt is, hiszen végeredményben 10,300 kilométert már megtettünk és ebből csak ezret Európában. Edzett Afrika utazóknak érezzük magunkat, gépeink eddig nem hagytak cserben, legfeljebb még kefétebbre sültünk és megismerkedhetünk Nubiának ismert párducaival, melyek arról híresek, hogy mint a költő mondja, nem szülnék gyáva nyulat. Ami végeredményben hibás rendszer, a nyúlpecsenye ugyanis nem tartozik a leggyengébb kulináris élvezetek közé.

(Folytatjuk.)

## Kétévre felfüggesztették a TTC verseny-rendezési jogát, Koppensteint örökre eltiltották a versenyrendezéstől

A KMAC Nemzeti Sportbizottsága a következő közleményt adta ki:

„A Királyi Magyar Automobil Club Nemzeti Sportbizottsága március 16-án tartott ülésén foglalkozott a Terézvárosi Torna Club 1935. november 3-án rendezett gugerhegyi versenyének ügyével. Mint köztudomású, a Nemzeti Sportbizottság, még 1935. december hó 4-én tartott értekezletén megállapította, hogy a TTC-t, illetőleg ügyvezető elnökét, Koppenstein Benőt, mint az említett verseny főintézőjét, súlyos mulasztások terhelik a kötelező szavatossági biztosítás megkötése körül.

A Nemzeti Sportbizottság által lefolytatott vizsgálat megállapította, hogy a TTC vezetősége a gugerhegyi

verseny tréningjét — melyen tudvalevőleg Rudolf Steinweg német versenyzőt halálos baleset érte s ugyanakkor az út szélén álló Kállóczy gépkocsivezető is súlyos sebesülést szenvedett, melybe néhány nap múlva belehalt —, egyáltalában nem, míg a versenyt a Nemzeti Sportbizottság által előírt szavatossági biztosítási összeggel ellentétben, annak csak jelentékenyen kisebb hányadára biztosította.

Miután az egyesület a vizsgálatl kapcsolatos felelősségrevonás alkalmával, teljes mértékben azonosította magát annak ügyvezető elnökével, Koppenstein Benővel, akit a mulasztások saját személyében terheltek a Nemzeti Sportbizottság kényszerülve volt a felelősség kérdését a rendező egyesületre is áthárítani és ennek alapján az Egyesületet minden a Nemzeti Sportbizottság hatáskörébe tartozó rendezéstől 2 évre, Koppenstein Benőt pedig a fentemlített ténykedésektől egyszersmindenkorra eltiltani.

A Nemzeti Sportbizottság a TTC-be tömörült versenyzők érdekeit szem előtt tartva, elhatározta, hogy az átigazolási határidőt rájuk nézve megszüntetve — módot ad nekik arra, hogy más egyesületben sporttevékenységüket azonnal folytathassák.“

A délafrikai légiforgalmi társaság, mely már eddig is több német Junkers-gépet tartott üzemben, legújában ismét három, 2 motoros, 10 személyes német expresszgépet vásárolt. A Junkers-gyár az osztrák légiforgalmi társaságnak is leszállított egy 3 motoros, behúzható futóműves Type 52-es masinát.

Az Auto Union Dél-Afrikában fióktelepet alapított.

Kristálytisztá, rugalmas, átlátszó

# CELLULOID

nem gyulekony kivitelben is



Bálint Testvérek  
Rottenbiller-utca 30.

Telefon: 33-8-54

**SEBESSÉGMÉRŐK**  
KILOMÉTERSZÁMLÁLÓK,  
autóórák, autóműszerek szakszerű  
javítása  
**ÓRAGYÁR, Tömő-u. 26.**

**Használt és új személy- és teherautók vétele és eladása. Gumik.**

Minden e szakmába vágó alkatrészek új és használt állapotban.

**Golyócsapágyak. Teherautók és pótkocsik. SCHLESINGER B.**

Budapest, V. Csáky u. 70. Tel. 912 96

**Használt motorkerékpáralkatrészek**

**PÁPAI** Gr. Zichy Jenő u. 39. (Jókai utcánál)

Motorkerékpár bizományi eladása.

Motorkerékpárokat és roncsokat készpénzért vesznek.

**Autós!** uton szögtől elmulott a defekt veszély.

Járj **DEFEX**-szel!

Gvartlja: F. K. vegyészeti laboratórium Sziget ucca 24. Tel. 19 5-91.

**Bármilyen gyártmányú motorkerékpárt**

olcsón, gyorsan, **JAVITOK** garanciával

Olajok és eredeti alkatrészek raktáron. Új és használt gépek olcsón, előnyös fizetési feltételekkel. Douglas és AKD képviselet.

Cserépfalvi, Lovag ucca 2. Te. : 15-9-57

**AUTÓS ÉS MOTOROS NE KERESSEN, MERT**

**MINDENT MEGTALÁLNI**

**WINKLER JÓZSEF**  
AUTÓ ÉS MOTORKERÉKPÁR SZAKÜZLETÉBEN!

Autó és motorkerékpár felszerelések, alkatrészek, márkás olajok és pneuk. Budapest, VI., Jókai tér 6. Telefon: 204-04.

**Ha már sehohsem talált**

használt motorkerékpár alkatrészt, akkor jöjjön hozzám.

**Miért?** Mert nálam van a legnagyobb használt alkatrészek raktár. **20 darab használt motorkerékpár között talál Ön is megfelelőt járművet.**

**REICHFELD GÉZA**

VI., Rózsa ucca 90. Tel. 242-85.

**HALLÓ!** DKW, Harley-Davidson, AJS tulajdonosok. Modernül felszerelt javítóműhelyemtel megnyitottam. Olcsó árak. Pontos munka. Figyelmessé kiszolgálás. Berek Rezső Podmaniczky u. 61

## Az idei magyar autó- és motorkerékpár bajnokság

A KMAC Nemzeti Sportbizottsága március hó 6-án megtartott plenáris értekezletén jóváhagyta az 1936. évi magyar automobil- és motorkerékpár-bajnokság szabályait A bajnokság feltételeit, — melyek több érdekes változást mutatnak fel az 1935. évihez képest — kivonatosan a következőkben közöljük. Az *automobilbajnokság* túra- és sportkocsik számára kerül kiírásra 1100 km-ig, 2000 km-ig és 2000 km-en felüli kategóriákban.

A kategóriáknak az elmúlt évi bajnoksághoz mérten megnövekedett száma több versenyzőnek ad lehetőséget a bajnoki cím elnyeréséhez, s így — a bajnoki cím értékének megóvása céljából — indokolt a Nemzeti Sportbizottságnak a határozata, mellyel 21 pontban állapítja meg az elmúlt évi 18 ponttal szemben, a három kötelező első helyezés mellett, a bajnokság elnyerésének feltételeit. A bajnoki futamok egyebekben a következők:

**Túrákocsiknak:** 1. KAC Rezniesek vándordíjas versenye (május 3). 2. Országos Frontharcos Szövetség 24 órás túrája (május 30—31). 3. „Autó” megbízhatósági versenye (június 14). F. T. C. futarversenye (június 28). 5. KMAC Osztrák-Magyar túrája (szept. 6—7). 6. Országos Frontharcos Szövetség és KAC Dobogókői hegyversenye (okt. 18).

**Sportkocsiknak:** Az első 2 futam egyezik a túrákocsikkal, a 3. a KMAC kocsikerületi sebességi körversenye, a 4. a KMAC Osztrák-Magyar túrája (szept. 6—7). 5. a KMAC Hármashatárhegyi versenye (okt. 11). 6. Országos Frontharcos Szövetség és KAC Dobogókői hegyi versenye (okt. 18).

Az értékelés megegyezik az 1935. évi szabályzat előírásával. (1. helyezés 5 pont, 2-ik 4 pont, 3-ik 3 pont stb.). Újítás, hogy — azonos futamok alkalomával — az egyedül indult sportkocsi eredménye csak akkor számít a bajnoki értékelésbe ha nem gyengébb az ugyanabba a versenyben indult és ugyanabba a bajnoki kategóriába (értve a motor nagyságát) tartozó túrákocsi teljesítményénél. Holtverseny esetén a bajnokságot az a versenyző nyeri, aki többször győzött, illetőleg, ha a győzelmek száma és a pontok száma is egyforma, az, aki a bajnokság utolsó futamát képező Dobogókői hegyversenyben jobb eredményt ért el.

A *motorkerékpár-bajnokság* 1936-ra szintén több újítást hoz. Így az oldal-kocsis motorok számára ebben az évben két kategóriában — 600 km-ig és 600 km-en felül került kiírásra a bajnokság, míg a szólómotorkerékpárok számára, hasonlóan az elmúlt évhez, megmaradt a jól bevált 3 kategória: 250 km-ig, 350 km-ig és 500 km-ig. A hat bajnoki futam közül öt megegyezik a túrákocsibajnokság futamaival, s csak az osztrák-magyar túrákat helyett beiktatott KMAC terepverseny (ok. 4.) képez változást. Az értékelés, valamint a bajnokság elnyerésének feltételei megegyeznek a fentemlített automobilbajnokság idevágó rendelkezéseivel, újítás csupán, hogy a versenyzők futamoként tetszés szerint cserélhetik gépeiket. Nevezni a bajnokságokra nem kell.

**GLADIATOR  
PENGE  
VEZET!**

**KEZTYŰT**

autóhoz, motorhoz,

**csak OTTENREITER-TŐL**

vegyünk, mert megbízható és olcsó.

Készít — Javit

V., Petőfi Sándor ucca 3. (udvarban)

**Száguldjon Koppányhoz**

lekötni a lélező legjobb kismotorkerékpárt, a

**VICTORIA-t**

Ha nem siet, **elviszik orra elöl.**

Dessewffy ucca 47.

**Kilométerjelzők**

sebességmérők, autórak javítóműhelye

**Schwarz Testvérek** szakórások

Budapest, VI., Podmaniczky-u. 59. Tel. 29-6-24.

**MOTOROLA  
LARDOLINE  
RICIT**

Autó és szántómotor

**főtengelyek és hengercsiszolások**

és minden e szakmába vágó alkatrész készítése

**ÖZV. DEDICS FERENCNÉ**

Thék Endre ucca 15. Telefon: 30-3-45

**Jó, olcsó, mert saját készítményeim**

Szavatolt **Bilgeri** vízmentes motorcsizma, golyózárral, „Water-proof” borból P 48.— Háferli motoros félcipő, golyózárral, zsíros bagaria bőr, végig P 18.— Sport és utcai cipőkülönlegességek olcsó árban!



**„TURÁN”  
SPORTCIPŐZEM**

Podmaniczky ucca 49 sz. TELEFONSZÁM: 22-3-53.

**Ifj. Ternóczky János**

**Motorja rögtön beindul**

**kevesebbet fogyaszt**

**Felső kenést kap**

**Nem kopog**

ha Meirich Motor Takarékszeret használ

POTÁK IMRE műszaki és autotechnikai különlegességek

Budapest, VI. Jókai-u. 16. Tel. 15-0-44

## Mi újság?

— Uj kenési táblázat jelent meg a Babililla, Ardita és „1500” típusú FIAT autómobilok számára. A Vacuum Oil Co. rt. az említett típusok közkedveltségénél fogva indíttatva érezte magát, hogy a tavaszi olajcsere idején tapasztalati tanácsait az autók rendelkezésére bocsássa. A most kidolgozott új kenési utasítás magyar nyelven, színes alvázrajzokon a kenési helyek feltüntetésével mutatja be az úrvezető számára mindazokat a kenési helyeket, melyek gondozása elsőrendű követelménye a biztos, zavartalan és amellet gazdaságos túrának. A Vacuum Oil Co. rt. (Budapest, V., Zrínyi uca 7.) a lapunkra hivatkozó érdeklődőknek teljesen díjmentesen küldi meg a rendkívül tanulságos, szakszerűen összeállított kiadmányt.

— *Milyen szakmai híre van még Hébli úr?*

A Mária Valéria uca 3. szám alatt levő Carlton garázs teljesen átépítve és kibővítve április elején nyílt meg „Hotel Garage” néven. A teljesen modernizált garázs-üzem korszerű autószervecszel áll ügyfelei rendelkezésére, javítóműhelyében a legpontosabb kiszolgálásban részesülnek a vevők. A garázs töltőállomása motalkót, benzint és dynamint (benzin-benzol keverék) szolgáltat ki és raktáron tartja az összes speciális Shell olajokat. A garázs élén régi autós szakember, Stéger Tibor áll, akinek személye garancia a pontos, szolid és szakszerű kiszolgálásra.

— *Más hír?*

— Akad. Koenig Rudolf megszerezte a kitűnő Burgess hangtompítók Puch gépekre való egyedúrítását és kedvező megállapodása folytán, a motorteljesítményt le nem fojtó, amellet hatásos hangtompítókat mélyen leszállított áron hozza forgalomba. Ugyancsak mérsékelt áron hozza forgalomba a cég a világhírű Bramer gumiékszíjakat is.

— *Hallom, elkészült a Kiss M. Antal cég első KMB motorkerékpár szeriája is?*

— Ugy van, már láttam is a felette tetszetos masinákat. Az első széria 10 darabból áll, csupa 350-es modell, mely az Amal gázosítótól, Burman sebességváltótól és a Bosch akkumulátor-gyújtástól eltekintve, utolsó csavarjáig belöldi gyártmány. A gépek felette jutányos áron kerülnek piacra, a világítás-sal szerelt masina ára 1390 pengő, míg világítás nélkül 1190 pengős áron tudja a cég szállítani a gépeket.

— *Mi az, Hébli úr, maga megnősült?*

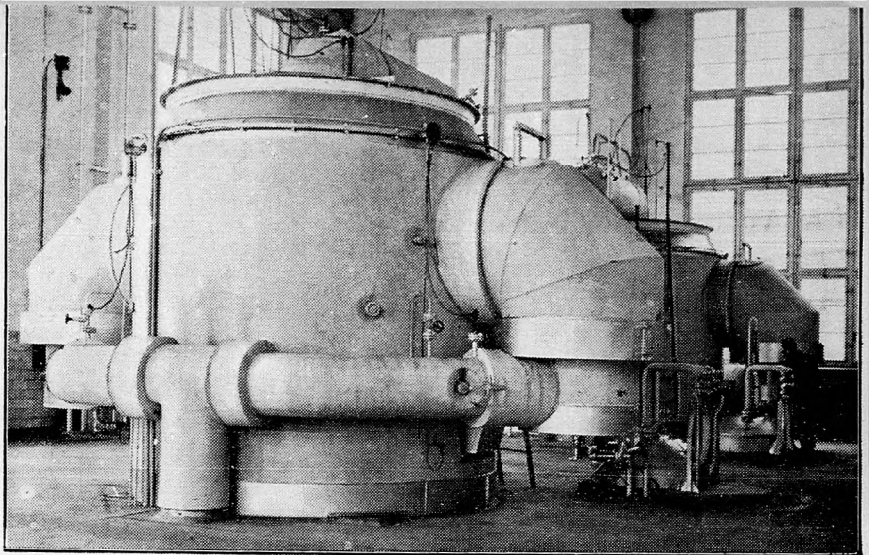
— *Hát akkor miből telik magának minden szezonban új motoros eszékabtra?*

— Ja úgy?! Ezt a fekete gumikabátot három évvel ezelött vettem az Andrássy úti Reithoffer cégnél és azóta

### HUSZÁR GYÖRGY

Autó-motorkerékpár alkatrészek és lánc-technikai szaküzlet VI., JÓKAI-UTCA 1. (Aradi-ucca sarok) Telefon : 24-4-11.

Motorkerékpárláncok, JAP motoralkatrészek, Burman, Sturmey, Moss, Hurl sebességváltó-alkatrészek, DUREX dugattyú, dugattyúgyűrűk, szelepek, tömlések, mindennemű alkatrészek nagy raktára.



Leverkusenban az I. G. Farben már berendezkedett a szintetikus gumi, a „Buna” nagybi gyártására.

# ZÜNDAPP



1936-ban  
folytatja  
diadalmas

előrenyomulását.



minden hiba nélkül szolgál, pedig én ugyancsak strapálom. — No de most meg elmondok egy rövidke hírt a versenyzői frontról. Vida Laci, a többszörös országúti kerékpárjainok átnyergelt a bringáról egy új 500-as ohv. Sunbeamra és mint ahogy ő mondja: oda fog állni a starter zászlója elé!

— *Kíváncsian várjuk a bemutatkozást!*

— Ahogy én ismerem Vidát, nem hoz szégyent a Koppányi cégre. Aprópó, Koppányi. Tegnap érkezett meg az újabb Viktória szállítmány. Ezek a kis, — de annál komolyabb — motorkerékpárok olyan sikert arattak, hogy az első darab csak három órát állt a Dessewffy ucaj üzletben és máris gazdára talált Maróczy sakkmeister fiában.

— *Hallotta, Hébli úr, leégett Török Imre autója?*

— Ugy kell neki. Miért nem cseréli át celluloid oldalfalait „Ecarit” lemezre, úgy nem érte volna a kár. Ugyanis a kocsi nem volt biztosítva és nem hajlandó leszokni a cigarettázásról ez a könnyelmű Török.

— *Hébli úr, jegyezze fel magának, a következő dátumokat: április 10-én Sújtó Béla: Mire figyeljünk kirándulások alkalmával és Breuer B. A.: A kétütemű motorról, április 17-én: Patz K.: Humoros események az 1935. évi versenyekről, Lazarus L.: Az 1936. évben rendezendő versenyekről tart előadást a BMYC előadássorozatában a KMAC helyiségében, esti fél 8 órai kezdettel.*

— *Viszontlátásra április 20-án! Akkorára a kiállítás okozta késésből behozunk néhány napot, május 1-én azonban már pontosan fogunk megjelenni.*



Automobilrugók és spirálrugók gyártása és javítása. — Kész rugók raktára.

**BÁN LÁSZLÓ**

V., VÁG UCCA 5. — TELEFON: 91-1-22.

VEZÉRKÉPVISELET:

**PAJOR IMRE**

VI, JÓKAI U. 28. TEL. 20-2-28

Felölös szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ.

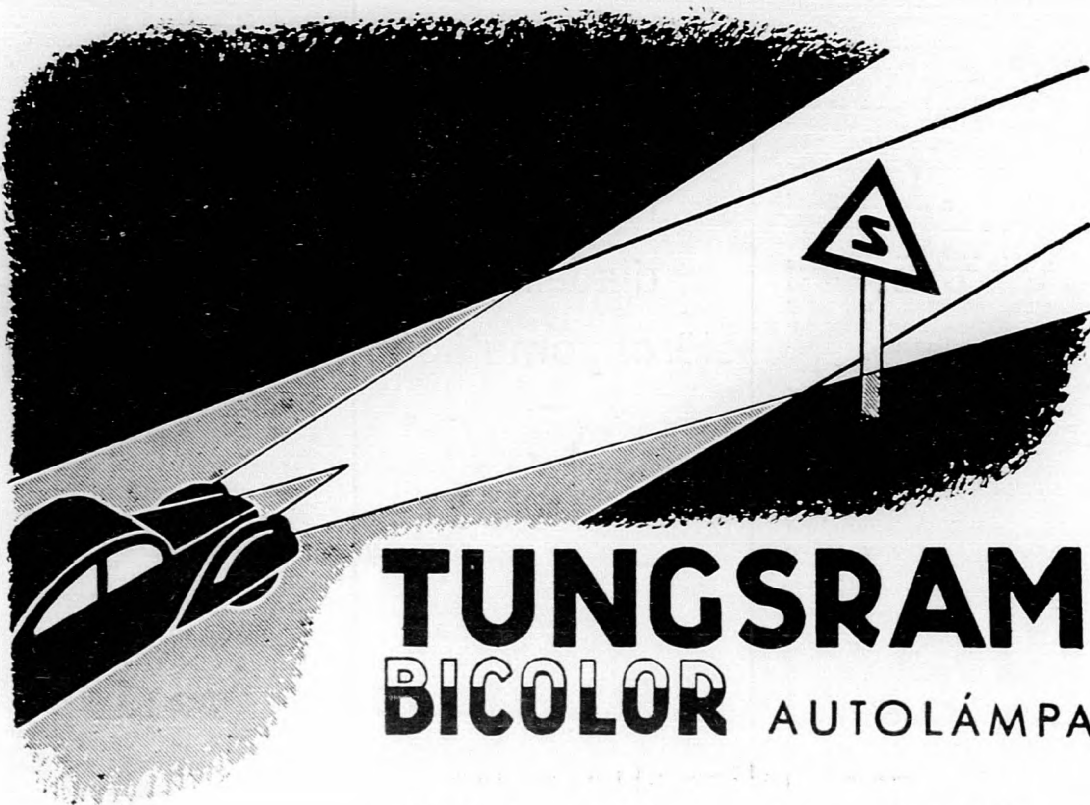
Feltétlenül tekintse meg a  
Fiat összes modelljeit



Válasszon Fiat 4 aduja közül!

Eladás: IV., Váci ucca 1. Telefon: 82-8-48.

Service: VI., Aréna ut 61. Telefon: 98-8-20



**TUNGSRAM**  
**BICOLOR** AUTOLÁMPA

Fehér távfény, sárga közelfény.