

ÁRA 40 FILL.

HAT HÉT MULVA
MAGYAR GRAND PRIX!

VIII.ÉVFOLYAM
6. SZÁM
1936. május 1.

AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉL.
DÁNYSZÁMU MAGYAR
MOTORSPORTLAP



VEZÉRKEPVISELET:
BUDAPEST VI,
LISZT FERENC-TER 11.
10-3-90.



ZÜNDAPP

*Pieber Ernő (200 Zündapp) a mezőny legkisebb henger-
űrtartalmu gépével győzött a Reznicek vándordíjas bajnoki
versenyen. Bebizonyosodott, hogy a modern kis kétütemű
gép a legmostohább utviszonyok és legmegegerőltetőbb
körülmények között is diadalmasan állja meg a helyét.*

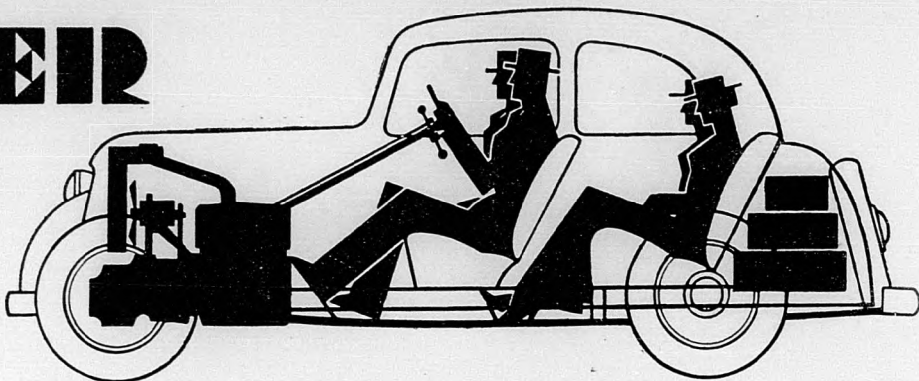


ADLER

TRUMPF 1-1 LIT.

JUNIOR-TRUMPF

1-7 LIT.



Az igényes
közönség
kocsija

Négyen utaznak kényelmesen kofferekkel a kocsiban. Sokat gondolkoztak és sok kocsit néztek meg, mielőtt Adlerre esett a választásuk. Más kocsi mellett nem is dönthettek volna, hiszen az Adler utolérhetetlen gazdaságosságot, üzembiztonságot, kényelmet és elevenséget biztosít.

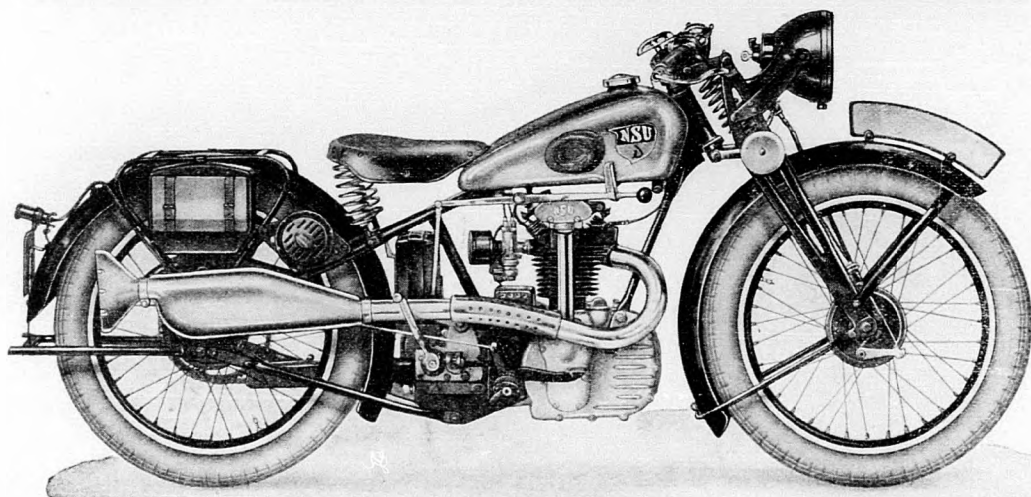
VEZÉRKÉPVISELET:

MÉRAY RT

BUDAPEST, V., ZÁPOLYA U. 15. TELEFON: 98-8-88

Látogassa meg

a Budapesti Nemzetközi Vásáron a 414/424. sz. standomat az iparsarnokban, ahol megtekintheti a legújabb típusu NSU segédmotoros és motorkerékpárokat, oldalkocsikat, Steyr, NSU
Capitol Aster stb. kerékpárokat.



BIRÓ JENŐ

VI., Liszt Ferenc-tér 2.

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

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

AutóMotor

AZ EGYETLEN FÜGGETLEN
MAGYAR MOTORSPORTLAPKIADJA AZ
"AUTO-MOTOR" LAPKIADÓ VÁLLALATSZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL:
BUDAPEST, V., TÁTRA UTCA 4. SZÁMHIVATALOS ÓRA: 9-1JG
TELEFON: AUT. 224-07 és 107-68Postatakarékpénztári csekkszámja szám: 48.438
Folyószámla: Angol-Magyar Bank

VIII. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1936. MÁJUS 1.

6. SZÁM

Előgyűjtés

Ugy hírlík, hogy nem hiába fogyasztottuk a nyomdafestéket kétszer is, hogy végre jelzést kapjanak a tiszta keresztelések a fővárosban. Mint értesülünk, a főkapitányság napirendre tűzte a kérdést és belátható időn belül megjelennek a tiszta keresztelést jelző nyílak. Csak éppen még egy kis akadályta van a dolognak. A rendőrségnek nincsen anyagi fedezete a nyílakra. Ugy mondják.

Ha szabad tanácsal szolgálni: kérjenek erre a célra pénzt a főváros idegenforgalmi szervétől. Hiszen idegenforgalmi kérdés, megkímélni a külföldieket attól, hogy ne csak hortobágyi kulacsot vigyenek haza, hanem ráadásul néhány jól-sikerült rendőri „intézkedést” is kellemes emlékül. Azon a néhány száz pengő igazán nem mulhat; néhány rakétával kevesebbet Szentistvánkor, néhány görögtüzes fényképpel, illetve arcképpel kevesebbet a külföldi lapokban: már is együtt van a szükséges pénz.

A Rezniceken történt. Kozma Bandi egyik barátját vitte magával utasnak. Ez az utas — akét általában Kanóc néven ismernek — kiválóan alkalmas a mítfärerri szolgálat elvégzésére, mert bár kárkezebb van a harminc, mint a húsz évhez, összcsúlya ebed után sem tesz ki többet 30 kilónál. És Kozma Bandinak legfeljebb ha a nadrágszíjához ér fel, ha — számlira áll. Persze, ha a Kanóc úr áll a számlira és nem Kozma.

Repegettek, repegettek. Vácott utólerzte Kozmát a nemezis. Elvitt három fát és csak kocsija kivételes stabilitásának monthat köszönetet azért, hogy súlyos szalító nélkül került ki a slamasztikából. Hát persze, hogy a derék váciak odarohantak, sipitoztak, sajnálkoztak. Többen a „kis” Kanócot vették „ápolás” alá, pedig a derék utasnak kutyabaja sem történt, jól megbujt a szerelékfal — mögött, amíg a „vihár” elmúlt.

Az egyik jószívű anyóka odalelkendezik és feltámad benne az örök női szamaritanus:

— Jaj, gyorsan egy pohár vizet a „gyermeknek” — biztatja a körülállók.

Mire Kanóc úr mély baritonján rávág:

— Inkább két kadarka fröcsöt, mama!

Hát persze, hogy pillanat alatt elült a nagy izgalom.

A gumikabátról mindaddig és mindössze csak azt tudtuk, hogy célja viselőjét megvédeni az időjárás viszonyosságai ellen. Most aztán kiderült, hogy a gumikabát ennél magasabb hivatást is tölt be, mint igen eredményes sportpolitikai kellék kapott polgárjogot a magyar motorsportok egyelőre még nem vérző, de annál fiasaróbban gőzölgő arénájában. Állítólag sötétlelkű, állítólag felelőtlen konkolyhintők állítólag azt a hírt terjesztik, hogy állítólag az egyik egyesület bécsi túsója alkalmával az állítólag elvitt és kifizetett gumikabátok száma állítólag sehogyan sem egyezett. A konkollyal lehantott egyesület viszont azt sejteti, hogy ha történtek is bizonyos figyelemreméltó, ha egyáltalán nem is rendkívüli események a gumikabátok körül, úgy a különösen ügyes „gyűjtők” inkább ama bizonyos egyesület kebeléhez állanak közel, mely egyesület irányából oly kitartóan fűjj a szél a gumikabátok meséjének nem túl balzsamos illatát.

Tekintettel arra, hogy bennünket az egyesületeknek csakis sportbeli működése érdekel, nem tulajdonítunk túlzott fontosságot a gumikabátok sajtóságos legendájának. Bár kétségtelen: sokkal nagyobb étvággal fogyasztanók el a vacsoránkat, ha ilyesfajta vádak, vagy inkább — hinni akarjuk — rágalomnak nem üthetnek fel a fejüket. Csak éppen arra kérjük azokat, akikre ráillik a szóbanforgó ing: sportoljanak és hagyják békében egymás — gumikabátját. Akár kifizetett,

akár számfeletti példányokról van szó. Aki a szemétdombon kapirgál, az aranygyűrű helyett többnyire gúlisztát talál. És bizony, nagyon kellemetlen dolog, amikor a kapirgáló a végén arra kényszerül, hogy élve nyelje le nagyobb bajok elkerülése céljából a gusztustalan férget. És ráadásul még kacagva is kell.

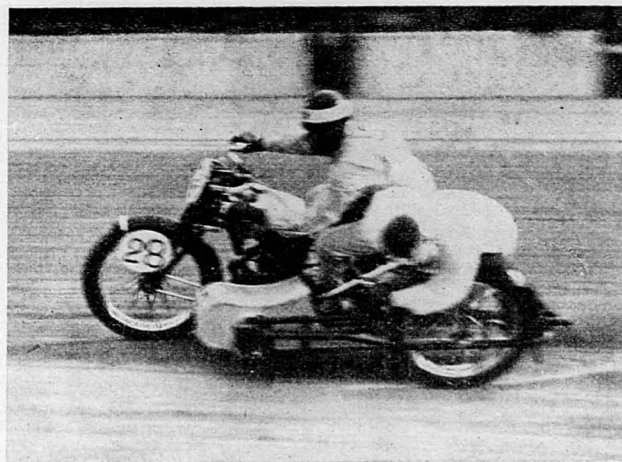
Hamisítatlan erdei hangulat önti el Budapest uccáit. Ugy érzi magát az autós mintha — erdőben járna. Festői tavasz zöldbe öltözött szőnpompás szemlések szívtelenül szűrés szemekkel szilajon szimatolnak szorgalmas szigorral, szemfüles szenvedéllyel szemlélve szere-széjjel szerencsétlen szenvedő — lejárt utadó-bárcások után. A forgalmasabb sarkokon egész finác rohamcsapatok állnak lesben és akiknek lejárt bárcá díszíti a szélvédőjét, arra diadalmas erély-lyel csapnak le. És invitálják a legközelebbi szakasz íródjába, hogy lehámozzák a rendszámabláit. Ahova az sem követi szívesen pénzügyünk lelkes öreit, akinek rendben van az — öngyújtója.

Csak az menekül, aki ravaszul óvatos és magával viszi a befizetésről szóló nyugtát, ha nincs nyugta: kezdetét veszi a hivatalos elbűnés.

Vannak ravaszabbak, akik egy kis arabmégával odaragaszítják a nyugtát a szélvédőre a régi bárcá mellé. Ezek azonnal soronkívül menekülnek a pénzügyőri razzia gyűrűjéből.

Másfél óráig figyeltünk egy ilyen raziát az egyik forgalmas sarkon. Összesen 29 lejárt bárcást állítottak meg, 27-nek kéznél volt a nyugtája, kettő befizette, de a nyugtája nem volt kéznél.

Az adófelügyelőség nálunk úgy áll, ülnék az aktákon. El-lenkező esetben elképzelhetetlen, hogy a befizetés után tíz napra sem fut be postán az utadóutalvány, mely nélkül bárcát kapni nem lehet. Mi elhisszük, hogy nagyon túl vannak terhelve ott az adóévek és főkönyvek sáfárjai, de tíz nap mégis csak tíz nap. Tíz nap alatt meg lehet nyerni az abesz-szin háborút, tíz nap alatt le lehet tárgyalni egy ország költségtetését, tíz nap alatt állítólag még a sportbizottság is elintéz egy-egy versenyszabályt. Az adófelügyelőségnek azonban tíz nap kevés ahhoz, hogy az utadó befutása után ki-kiülde az utalványt. Pedig, hála az évi 12%-os késedelmi kamatnak, ennyi idő alatt amnyi pénz gyűlik össze, hogy abból talán lehetne fejenként egy-egy liter jó erős fekete-kávét kiutalványozni az uraknak — álműzőül.



Sikerült dörrtrekk versenyt rendeztek a minap a bécsi Krian pályán. Képünk Abarthot mutatja FN-jén a fordulóban. Erdekes megemlíteni, hogy a győztesek túlnyomó része magyar Ignis—Terta gyertyát használt.

Tanuljunk meg simán,

fokozatosan fékezni!

Hogyan bányunk a fékpedállal, hogy a legrövidebb távolságon belül is faralás-csuszás nélkül állíthassuk meg a gépünket?

A modern automobil fékrendszere az utóbbi években erős iramban haladt a tökéletesség felé, elmúltak azok az idők, amikor a *ki nem egyenlített fékrendszer* következtében minden erőlyesebb fékezésnél nagyokat csuszott és farallt a kocsi és csuszós talajon mindig kockázatos volt erőlyesebben hozzáérni a fékpedálhoz.

Akármiilyen tökéletes is a modern autó fékrendszere, a féket *használni kell tudni*, meg kell tanulni, be kell idegzeni a fékkel való bánásmódot, a fékpedál kezelését, ha azt akarjuk, hogy gépünk szükség esetén a legrövidebb távolságon belül is simán, fokozatosan csökkentve a sebességét álljon meg minden úgynevezett „szenzáció” nélkül.

A *simá, hatásos és fokozatos fékezés* művészetét a legkönnyebben úgy sajátíthatjuk el, ha a vezető saját magát úgy tekinti, mint a *fékmechanizmus egyik alkotórészét*. Mert akármiilyen tökéletes is a fékrendszer, hatékonysága nagy-

pedálra, hanem ami legalább olyan fontos: *képtelen érzéssel, fokozatosan fékezni*. Be kell tehát jól állítani a vezetőülést! A helyes beállítás: a *térdünk majdnem, de nem egészen legyen kiegyenesítve akkor, amikor a fékpedált egészen letaposunk*.

A legnagyobb hiba: hirtelen teljes nyomással rálépni a fékpedálra! A legtöbb gyakorlatlan vezető veszély esetén teljes erővel fékez, aminek következtében könnyen megállnak a kerekek, *álló kerekekkel csúszik a kocsi*. Ilyenkor nemcsak kormányozhatatlanná válik a kocsi, hanem sokkal nagyobb távolságon belül áll le, mintha fokozatosan érzéssel fékeztünk volna.

Nemcsak nedves, hanem száraz úton is arra kell törekednünk, hogy *fékezésnél a kerekek mindig forgásban maradjanak*. Különösen nedves-csuszós úttesten kétszeresen fontos ezt figyelembe venni. ellenkező esetben, súlyos baleseteknek tehetjük ki magunkat.

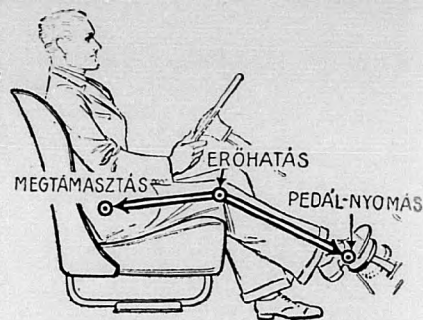
Ha a fékek jól vannak beállítva, úgy a pedálnak egy kis *játéka* van. A pedált kissé lenyomhatjuk anélkül, hogy a fékpofák odaszorulnának a forgásban levő fékdobokhoz. Ha a fékpedált lassan letaposunk, úgy azonnal megérezzük, amikor a fék az érintkezés határára van. Amikor tehát fékezésnél levesszük a jobblábunkat a gázpedálról, úgy az első fázis: hirtelen annyira lenyomni a fékpedált, hogy a féknek ezt a *játékát kiküszöböljük*.

Ettől a ponttól fogva a vezetőnek arra kell törekednie, hogy *minél fokozatosabban erősítse a pedálra gyakorolt nyomást*. Más szóval: a fékpofáknak fokozódó erővel kell nekiszorulniuk a fékdoboknak. Minél inkább csökken a sebesség, annál nagyobb erővel lehet fékezni, csakis így érhetjük el azt, hogy a kocsi úgy áll meg, mintha — ahogyan mondani szokták — vajba fúródott volna bele.

A fékezésnek ezt a módját be kell idegzeni, meg kell szokni. Ha vérünkkelé válik, úgy a legnagyobb veszély idején sem fogunk ész nélkül rátaposni a pedálra és az egyik hajból kettőt csinálni. Aki viszont megszokta a fokozatos és ésszel való fékezést, az a *legszűsőbb úton* is meglepően rövid távolságon belül tudja megállítani a kocsiját anélkül, hogy az csúsznék és korescolyáznék.

Nagyon fontos az, hogy fékeinkkel, helyesebben fékeink működésével alaposan megismerkedjünk, hogy vérünkkelé váljék az, hogy a fékek mennyiben reagálnak a pedálra gyakorolt kisebb vagy nagyobb nyomásra. Vannak fékrendszerek, melyek arányosan működnek, a fékpedálra gyakorolt *kétszeres nyomás kétszeres fékhatást* eredményez, vannak viszont rendszerek, melyeknél a kétszeres fékhatás eléréséhez aránytalanul nagyobb nyomás szükséges. A vezetőnek tehát ki kell tapasztalnia a fékeit és főleg mindenkor tudnia azt, hogy mekkora nyomást gyakorolhat a pedálra anélkül, hogy a kerekek megálljanak, a fék blokkoljon.

Nem árt néhány szóval foglalkozni a fékek karbantartásával is. Fékezésnél



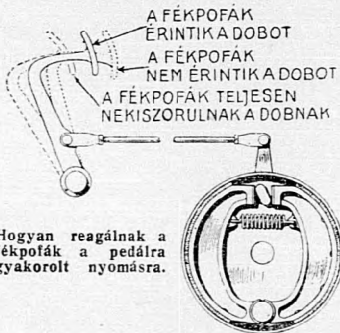
A vezető legyen része a fékrendszernek. Jobb lába csuklós kétkaru emelőként működik, a pedálra nem lép, hanem a nyomást a behajlított térdének kiegyenesítésével gyakorolja. A vezetőülés úgy legyen beállítva, hogy a jobblábunk majdnem egészen ki legyen egyenesítve, amikor a fékpedált egészen lenyomtuk.

kopik a fékberítést, nyúlik a mechanizmus, hosszabb idő után a féknek fent ismertetett játéka erősen megnövekedik. Célszerű tehát *időközönként beállítani* a fékeket, illetve a pedál játékát. Ugyanakkor azonban gondoskodni kell arról is, hogy a négy fék egyformán fogjon. Néha olaj kerül az egyik fékdobba, az olajos fékpofa nem fog, a fékek nem fognak egyenletesen. A beállítást minden szervizállomás néhány perc alatt jól elvégzi, a szokásos karbantartás alkalmával tehát ezt a munkát is végeztessük el.

A fékek beállítása és karbantartása alkalmával ne feledkezzünk meg a *kézifékről* sem. A kézféknek teljesen meg kell fognia a kocsi olyankor is, amikor meredeken parkirozunk. Amellett szükség esetén — amikor mechanikus féknél szakadás történik valahol a huzalokban, vagy hidraulikus féknél tömítési hiba áll elő: alkalmasnak kell lennie arra, hogy megállítsa a kocsit.

A mechanikus féknél a pedáltól a fékdobig minden csukló jól legyen leszírozva, belül a fékben kapja meg kenőanyag adagját a fékkulcs, a pofák csapja, szóval minden mozgó rész. Hidraulikus féknél legyen mindig elegendő fékolaj a tartányban!

A jó fékekkel jól kell tudni fékezni! Nem művészet ennek elsajátítása, csak éppen fontolóra kell venni a fentebb elmondottakat.



részt attól függ, hogy a vezető mekkora nyomást gyakorol a pedálra.

A fékpedálra tulajdonképpen nem lépünk, hanem ráhelyezve a jobblábunkat *kiegyenesítjük a begörbített térdünket*, miközben hátunk nekitámaszkodik a vezetőülés támlájának. Térdünk ilyenkor úgy működik, mint valami kétkarú csuklós emelő, ez az oka annak, hogy a gyenge testi adottságú vezető is aránylag igen nagy nyomást tud gyakorolni a fékpedálra. A behajlított térd kiegyenesítéséhez gyenge izomerő szükséges, miközben a lábfej aránylag *igen nagy nyomást* gyakorol a fékpedálra. Az átlagos izomerőjű vezető minden megerőltetés nélkül *70–75 kilónak megfelelő nyomást* képes kifejezni, de csak akkor, ha az ülés helyesen van beállítva a fékpedálhoz viszonyítva. Ha az ülés túlközel, vagy túlmeszre van a fékpedáltól, úgy nemcsak képtelen a vezető megfelelő nyomást gyakorolni a

HERKULES

100 kcm. világitással, nem segédmotor, komoly motorkerékpár P 695—350 kcm. OHV. 4 sebesség, lábkapcsolás, komplett Bosch berendezés, tachométer ————— P 1690—
Képv.: KOPPÁNYI, Desseffy u. 47

MÉGIS ÚJ! ÉS MÉGIS MAGYAR!

KISSM. ANTAL ÉS FIA

MOTORKÖZPONT

BUDAPEST

VI, ARADI-UTCA 26.

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

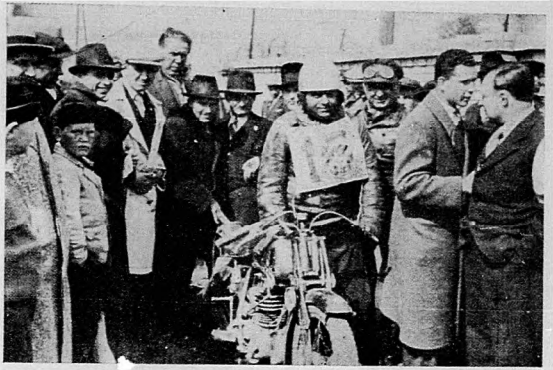
Külföldi mintájú speciális motorkerékpár alkatrészgyártó üzemünkben készítünk az összes gyártmányokhoz **alkatrészeket külföldi anyagból garanciával**. Generáljavítások legolcsóbban. — Precíziós gépeinkkel hengerek közszűrülése P 350-től Dugattyúk készítése P 380. **Kérje postán dímentesen alkatrész árjegyzékünket.**

Jól sikerült a Kezdők versenye

Még nyolc óra sem volt, az idő is, szeles, borongós mégis élénk élet uralkodott április utolsó vasárnapján az újpesti Megyeri csárda körül. Az szokatlan élénkség a „mazsola-avató” Kezdők versenyt előzte meg. A versenyzők lázas izgalomban tanácskoztak, drótozták a drótozni valót, ami bizony akadt bőven, hiszen a starthoz felvonuló „versenygép-anyag” tetemes hányada legfeljebb újságkihordásra avagy tejszállításra volt alkalmas. Néhány műzeális értékű motor éktelen csattogással és csörömpöléssel igyekezett rég elvesztett fordulatszámát pótolni, de mindezen technikai fogyatékoságok a fiatal versenyzőgárda dicsőretére szolgáltak, mely igaz sportszeretettel még ennél is jobb ügyhöz méltó buzgalommal igyekezett levetközni a „kezdő” jelzót.

A Nagy Géza mérnök által lelkesítően vezetett műszaki átvétellel egyidejűleg minden versenyzőt „megbélyegezték”, bal csuklójára mind-

A hétesztendős Puchján nyerte Melczer Ede büntetőpont nélkül a 250-es kategóriát.



a fékzés is meddő kísérlet maradt volna, nem volt más mit tennem, mint lefelelni a masinámat! A vezetőnek aztán sügtam valamit... Ettől a kis incidensről eltekintve, simán ment minden, mint a karikacsapás. A versenyzésben kezdő vagyok ugyan, de nem ám a motorzásban: ötödik motorom már ez a derék Zündapp!

Mintegy végszóra robogott be a mezőny második befutója, Láng Károly 350-es Zündapp-gépén, aki büntetőpont nélkül holtversenyben nyerte márkatár-

mit, hanem egy nagy csomag tőrősbéles! tesz a poros A. J. S. tankjára. Most már vígabban beszélt a fiatal fra-dista:

— Hosszúkat lépked ám ez a királylángos Ajs. Öröm is ez, de nem mindig, példa rá ez a flastrom az államon! Szépen „feccölök” a kevésebb szép úton, amikor egyszerre csak elfogy az országút, helyesebben csak nekem, mert én nem vettem észre, hogy éles kanyar következik és a következő pillanatban már a mély árokba! figyelhettem az utánam igyekvő holtversenytársamat. Igaz, hogy el ne felejtsem, 360 kilométert futottam, mert egy helyen eltévedtem és hogy ezt a 60 km. idődifferenciát behozzam, kénytelen voltam az utolsó szakaszon 110—120 km-es tempóban ro-bogni, pedig de ficánkolt alattam a „furik”.

Cuppanós fogadtatásban volt része Zaymus Gyulának, aki ahogy „freibe” kaphatja BMW-jét, egy fiatal hölgy hangos puszival üdvözölte az oldalkocsikategória győztesét.

Sajnos, az autókörökben nem kellett ilyen kellemes visszhangot ez a verseny. A távolmaradás valószínű okával a magas átlagot emlegetik. De lehet az is, hogy nincs az országban már kezdő... Nálunk mindenki Stuck vagy Nuvolari! (Az Andrassy-úton...)

A verseny részletes eredményei a következők:

Szólómotorkerékpárok 175 km-ig: 1. Polgár D. (AKD) 151 bp. Indult 1. befutott 1 versenyző. — 250 km-ig: 1. Holtversenyben Melczer E. (Puch) és Rutterschmidt E. (Puch) 0 bp. 2. Kozma L. (Puch) 39 bp. Hét induló, 3 befutó. — 350 km-ig: 1. Holtversenyben H. Hahn (Zündapp) és ifj. Láng K. (Zündapp) 0 bp., 2. Forray B. (Velocette) 26 bp. Öt induló, 3 befutó. — 500 km-ig: 1. Gody L. (AJS) 51 bp., 2. Ford L. (Omega) 64 bp. Három induló, 2 befutó.

Oldalkocsimotorkerékpárok 600 km-en felül. 1. Zaymus Gy. (BMW) 23 bp., 2. Pogány I. (Harley Davidson) 35 bp. Három induló 2 befutó.

Csapatversenyben: 1. FTC A. csap. Hahn (350 Zündapp), Láng (350 Zündapp), Zaymus (750 BMW old.) (0+0+23=23 bp.), 2. FTC B. Forray, Gody, Schmetzer 137 bp. — A Mobiloil kupa vándordíj védője az 1936. évre az FTC lett.



A pompásan szereplő Zündapp kettős: Hans Hahn és ifj. Láng Károly, mint büntetőpontmentes győztesek a célban.

egyikük ólomplombát kapott a vezető azonosságának az egyes ellenőrzőállomásokon való megállapítására. — Aztán jött a start: barát, rokon, ismerős mind jelen akart lenni annál a nagy pillanatnál, amikor a „Pista”, a „Kovács úr” sőt az „Apuka” is valódi startszámmal, bukósisakosan először állt oda a starter fehér zászlója elé, hogy az adott jelre hajrá völgázal lendüljön neki a 300 km-es versenytávnak!... Vác, Szécsény, Pásztó, Aszód, majd ismét Vác voltak az útvonal fontosabb pontjai, ezeken át futott be a Megyeri csárdánál levő célhelyre a mezőny.

Két óraker érkezett be az első szóló motorkerékpár: Hans Hahn 350-es kardanós Zündappja nyergében boldogan mesélte el útjának érdekesebb mozzanatait:

— Szerencsémre csak a lábtartóm sínylette meg annak az autósnek a tudatlanságát, aki a nyílt országúton minden jelzés vagy lassítás nélkül hirtelen

megállt. Leelőzni már nem volt időm, sával. Hahnna a 350-es kategóriát. A harmadik befutó lelkesen ünnepelték: a mezőny egyik legrégebbi motorja, sok vihart látott 250-es Puch érkezett célba. Rádásul hibapont nélkül! Nem kevesebb, mint hét esztendővel ezelőtt vizsgázott a derék masina a Mosonyi utcában mint szerény túramotorkerékpár. A hét év alatt cavalcadót járt ez a viharvert Puch, míg végre mostani, mintegy tizenötödik gazdájához, Melczer Edéhez került, aki sportmotorra várt volna és — versenyt nyert vele, hogy öregbítse klubjának, az FTC-nek győzelmi babérait. Ez a verseny különben is jól ütött be a zöld-fehér motorosoknak, az első nyolc befutó FTC címeres bukósisakot viselt!

Közben befutott az 500-as győztes is, Gody László, akit szurkoló barátai még a motorjáról sem engedtek lezállani, máris a kérdések özönével ostromolták. Hogy volt? Hol buktál? Hol a lámpád? Az egyik igaz barát nem kérdez sem-

INDIAN
Motocycles



megyarországi
vezérelpiselete
ifj. SEIFRIED HUGÓ

Budapest, VI., Forgách uccá 10-14.
Telefon: 91-3-24, 92-9-92.
Gyári alkatrészek. Javitóüzem.



Déli egy óra. Oktogon-tér. Forgalmi rendőr. Csin-bum. Sármentöröpögés. Úvegcsörömpölés.

— *Maga marha, ha nem tud a volánul bänni, hajtsön lovat, vagy iralkozson be egy sofföriskolába — hangzik a nem éppen parlamentáris véleménynyilvánítás, miközben a ráncosra nyomorított sármentőt igyekszik a fenti hang tulajdonosa úgy, ahogy kiegyengetni.*

Két hölgy beszélget a robogó buszon. Egyik: ... *ma később jövök a bridszre, mert óram van. Másik: Kivel? — semmi kivel. Autót vesz a férjem és most tanulok vezetni. — Szegény autó, szegény férjed... és így tovább.*

Apróhirdetések:

EGYETLEN saját oktatóval és benzinkúttal rendelkező sofföriskola stb., stb.
Sofföriskolánk az EGYETLEN, melynek saját autója van stb., stb.
EGYETLEN legjobb autóvezetőiskola, mely modern összkomfortos mentőszekrényvel van felszerelve stb., stb.

Ezt hallja és látja nap, mint nap a derék pesti, sőt vidéki polgár is.

Mi ez? Sofföriskola-invázió? Divatba jött a sofföriskola, mint az idegenforgalmi iroda?

De lássuk csak, hogy fest ez a túlsó oldalról nézve. Felesaptunk egy órára sofföriskolai tanulóknak. Kertész ucca, Cofklop-garázs, Stollár József ürvezető iskolája.

— *Kérem, autóvezetést szeretnék tanulni —* füllentem egy kellemesebb külsejű idősebb úrnak, *de ha lehetne, úgy végighallgatnék előbb egy órát.*

— *Ennek semmi akadálya —* mondja Stollár úr, *mert ő volt az a kellemes külsejű úr — éppen most kezdődik Kovács úrnak az utolsóélti elméleti órája. Parancsoljon helyet foglalni — és mint ahogy ez illik, rögtön bemutat jövődöbeli osztálytársamnak. Kovács — mutatkozik be a padtárs. Azért padtárs — bár padnak nyoma sincs —, mert ő az egyetlen tanuló és a szomszéd karosszékben ül. — Na kolléga úr, maga sem viszi el szárazon. Stollár úr magát is le fogja egyptárszor kapni, de ne féljen — biztosít a kolléga — nagyon jól tanít, bárcsak az iskolában is ilyen jól adták volna le a tananyagot — sóhajt nagyot. — Még a ligeti verebek is ész nélkül elrepülnek, ha mi megjelenünk a Stefánián.*

De most kezdetét veszi a tanítás. Stollár úr kérdez, Kovács úr felel. Ha a tanuló kihagy... dadog, a tanár úr segít.

Mint az iskolában. Amíg folyik a tanítás, addig óvatosan — nehogy észrevegyék — körülnézek a tanteremben. A fal mellett, állványokon demonstrációs metszetek, alkatrészek. A falakat hatalmas színes mappák — mint a nagy iskolai fali térképek — tarkítják. Ha a kezdő meglátja ezeket, már melege lesz, de Stollár úr olyan értelmesen adja vissza a képek tartalmát, hogy annak megértése egyszerűbb lesz, mint egy négermese. A felszerelést még két nádpálca egészíti ki. Ejnye-ejnye, hát annyira rosszaz ezek a gyerekek. Több bekeretezett fényképtábló emlékeztet az iskolára. A legközelebbiről ezt olvasom le, de csak lopva: „1926—1927-ben végzett növendékek: gr. Teleki Mihály, gr. Széchenyi Endre, dr. Rusznák István, Titkos Iona, dr. Landauer Eduard, dr. Vogel rendőrfogalmazó, Konkoly-Thege csillagász, gr. Bethlen Pálné, dr. Biró Ignác alezredes, gr. Teleki Gyuláné, Csontos Gyula, Baros braziliai követ, dr. Kubinyi P. K. ügyésze, ifj. Latabár Kálmán.” — Rosszalólag csóválja fejét Stollár úr, amiért figyelmetlenül viselkedem. Ezután óvatosan kell a ceruzával bänni.

— *Mi viszi direktben a kardánt? —* hangzik Kovács úr felé a kérdés. *Ugyebár, ezt is magyaráztam az utolsó órán? Tehát a belső köröm.* Ezzel felugrik az íróasztaltól és szapora léptekkel indul a... nádpálca felé. Na most kap egypár tenyerest a Kovács úr, gondoltam magamban, de csalódtam. A nádpálcának nemesebb hivatás jutott

osztályrésztül. A nagyméretű oktatórajzon mutatja az inkriminált direkt sebességet és a pálcá végével megpiszkálja a belső köröm vonalait, mintha ki akarná emelni a mappából. Majd egy kisebb alkatrész magyarázata közben előkerül az aranykeretes pápaszem is. Most már teljes a tanár figura. Stollár úr előadása közben megemlékezik az autó hőskoráról, amikor még csak az egyik kerék volt meghajtva, majd később a lánc vette át ennek a szerepét, hogy végül a maihoz hasonló differenciálnak adja át helyét, de nem sokáig, mert akkor még nem állt ilyen nívón az edzés-technika és, a fogaskerekek egész rövid ideig éltek, úgyhogy visszatértek a láncos megoldáshoz. Váratlanul megszólal Kovács úr. — *Négykerékmeghajtású autó is van? (Brávó, Kovács úr!) — Ma már gyártanak azt is, főleg harci kocsikön és nagyteljesítményű teherautókon —* informál Stollár úr. Miközben magyaráz, állandóan a kezében van a pálcá, amivel élénken gesztikulál, köröket rajzol a levegőbe, sőt a kanyarban differáló hátsókereket a padlóra is felrajzolja. — *Ez itt a kanyar — két párhuzamos félkör — a belső kerék kevesebbet fordul, ilyenkor jönnek üzembő a... na mi? — A bolygókerékek —* folytatja Kovács úr, szinte „felvág” az „új fiú” előtt. Látod, te zöld füll, így tudok én. — *Milyen esetben dolgozhat még a bolygó nyíltgegyes úton? —* hangzik a fogas kérdés. — *Ha az egyik félk szorul — próbálkozik a diák. — Jó ez is, de még mikor? — Ha az egyik gumí puhább. — Nagyon helyes (ezért biztos osztályfőnöki dícséretben részesült), bár ez nem vizsgaanyag — teszi hozzá Stollár úr — de az én tanítási vezérclvem — fordul hozzám — két részből áll; mégpedig vizsgaszempont és általános ismeret. — Most pedig fejezzük be az órát, — mondja Kovács úr — mert nekem vissza kell mennem a bankba. Hétfőn folytatjuk. A viszontlátásra, remélem, hétfőn találkozunk, — búcsúzik Kovács úr.*

Tekintve, hogy csak két óra múlva kezdődik a következő óra, még marad időnk beszélgetni Stollár úrral. Mi lehet az első kérdés. — *Hogy megy az iskola? —* Elég gyengén. — *Kevés a tanítvány és ezért foglalkozik mindenkiel külön-külön? —* Nem. *En vagyok az egyetlen iskola, ahol egyéni oktatást kapnak a tanulók. (Hát ez is egyetlen?)* *En mindenkiel külön foglalkozom, úgy cmléletben, mint vezetésben, nálam nem ülnek négyen is a kocsiiban, mint a szardíniák. De most visszatérek az első kérdésre. Sok tanítvány van, illetve lenne, ha életbeléptetnék az 1930-ban kiadott belügyminiszeri rendeletet, mely szerint, csak a belügyminisztérium által kiadott engedéllyel rendelkezők oktathatnak. Mert lessék csak elképzelni, hogy például a Kovács úr a jövő héten levizsgázik, megkapja a jogosítványát és másnap már felelősséggel taníthat. —* Es tovább ömlik a panasz Stollár úrból. — *1935 augusztusában beadtunk ez irányban egy kérvényt a Belügybe, hivatalozással a B. M. 250.000/1929. sz. 114. §-ának 15-ik bekezdésére és a K. M. 27.235/1930. XIII. száma. Mondjam tovább? Még ma sincs intézkedés ebben a részünkre égető ügyben. Tessék, itt van a kérvénymásolat. Ha ezután mindenki sofföriskolában tanulna vezetni, nem lenne ilyen rossz a mi szakmánk sem.*

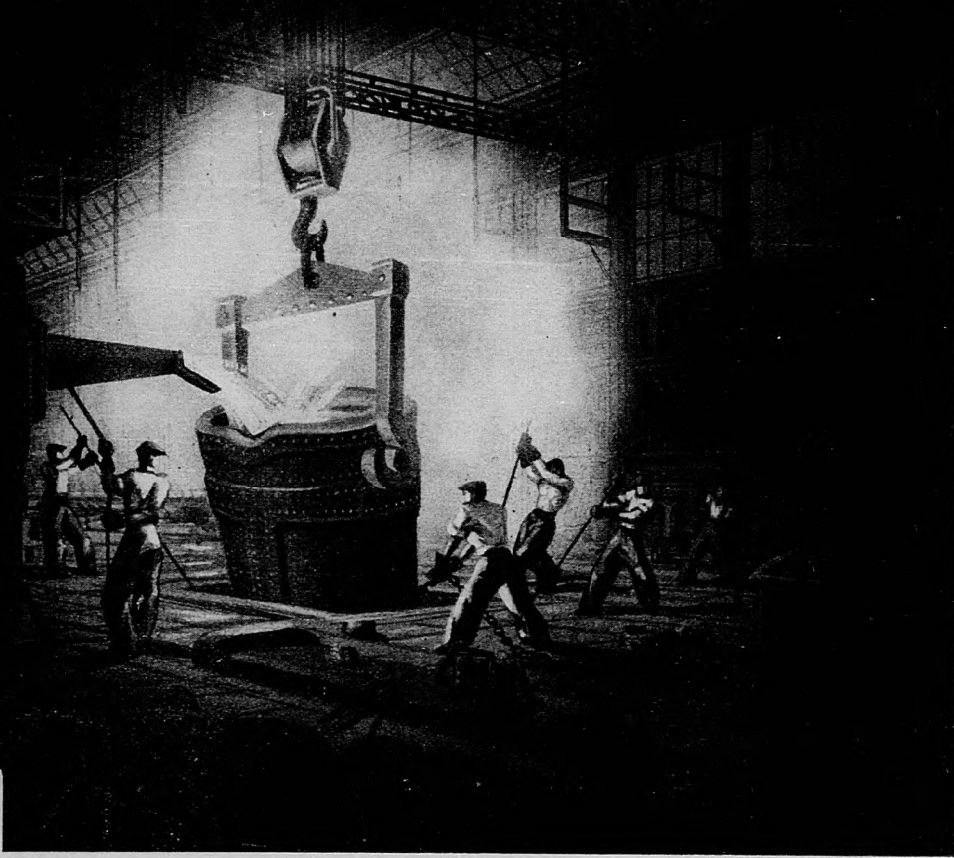
Hogy fellendítsem a tisztés ipart, sürgösen beiratkoztam még egy kurzusra.

— *ergye —*



Nemzetközi Gépkereskedelmi Részvénytársaság

V., Vörösmarty-tér 4. Tel. 83-0-88



Új Mobiloil —
új előnyökkel!

1. Legtökéletesebb kenés — nincs zavar a kenésnél — maximális üzembiztonság.
2. Legnagyobb kémiai stabilitás — oxidációnak ellenáll — olajiszapot nem okoz — az olajtöltés legtovább használható.
3. Legnagyobb fizikai stabilitás — kellő folyékonyságú minden üzemhőmérsékletnél.
4. Gyakorlatilag lerakódásmentes — nem okoz szelepbéragadást — sem dugattyúgyűrűbesülést.



Mint az ércből a salakot...

úgy távolítja el a korszakalkotó „Clearsol“-eljárás az olajból a kenést nem nyújtó alkatrészeket. A „Clearsol“-eljárással készült ÚJ MOBIL OIL nem okoz káros mérvű szén lerakódásokat és olajiszapot; nemcsak védi, hanem belsőleg tiszta állapotban is tartja a motort.

A modern és logikusan gondolkodó automobilista számára most már csak e gy olaj létezik:

Új Mobiloil

a „tisztá” autóolaj

BEJEGYZETT VÉDJEJ

VACUUM OIL COMPANY R.T. BUDAPEST

Hogyan látja a Ma autóversenysportját — a Tegnap sportjának legendás hőse —

René Thomas?

(A mai nemzedék tagjai közül csak kevesen ismerik ezt a nevet: René Thomas. Aki hajdanában, két évtizeddel ezelőtt ugyanaz volt, mint ma Caracciola, Stuck és Nuvolari együttvéve. A Mult legendás nevé hőse ma békés polgári foglalkozást űz és az a kéz, mely hajdanában az akkori idők nehezen uralható gépszörnyének volánját markolta győzelemre: ma rózsafákat nysegget. És mégis szívesen emlékezik vissza a harcra, győzörré, feledhetetlen időkre).

Bizony, egészen más volt az autóversenysport az én időmben, a technika haladása alaposan megváltoztatta a versenyek képét. Az én időmben kizárólag gyári csapatok vettek részt a versenyeken, három-négy kocsi készítették elő a gyárak a nagy erőpróbákra és nem volt ritkaság, hogy 15—20 gyár indult. Talán jobban lehet elképzelni, mint leírni azt, hogy mit jelentett az olyan verseny, ahol 50—60 résztvevő állt a startvonalon.

A régi „jó” időkben ismeretlen volt a versenyző-primadonna fogalma, a nevek nem sokat számítottak, inkább a gyártmány nyomott a latban. Ma a versenylátogató közönség Caracciolát és Nuvolari-t bízta, akkoriban azt kiáltották a mezőny felé, hogy előre Delage vagy Talbot, a vezető puszta — alkatrész volt.

Megítélésem szerint a mai versenyzés korántsem olyan megerőltető, mint a régi időkben. A gépek kényelmesebbek, sokkal stabilabban fekszenek egyenesben és fordulóban, jobbak a gumik. Ma ritkaság a gumidefekt, a régi idők versenyzőjének gyakori tragédiája, amikor a szétment gumi miatt sokszor nemcsak a biztos verseny veszett el, hanem gyakran az élet is. Mi nem ismertük a pótkereket, mert hiszen a kerékesre annak idején behozhatatlanul hosszú időt vett igénybe, szurkoltunk, hogy — ne kapjunk defektet.

Az bizonyos, hogy régen egyszerűbb dolga volt annak, aki versenyző akart lenni. Az átlagon felüli jó vezető könnyen kapott szerződést, hiszen a gyárak kivétel nélkül versenyszályt tartottak fenn. A gyárak ma alig versenyeznek, aki a saját erejéből akar „megélni”, annak legalább is vagyosnak kell lennie. Hiszen látjuk, hogy a legtöbb nem-rég még „szabadúszó” versenyző kénytelen volt feladni függetlenségét és elhelyezkedni valamelyik versenystálló kereteiben.

A mai Grand Prix szabályok — legyünk őszinték — nem váltak be. Hiszen céljuk az volt, hogy csökkenték a sebességet. Mert minden szakember tisztában van azzal, hogy a mai versenyek túlzott sebessége több mint életveszélyes. A GP szabályok nem töltötték be a hivatásukat, mert csak a kocsisúlyt limitálták, a hengerűrtartalmat nem. A konstruktőrök mindig faragtak egyet lefelé az alváz súlyán és — nagyobbra építették a motort. Mindenütt könnyű fém. És minden letakarított deka újabb és újabb lóerőket, újabb és újabb tempónövekedést jelent. Az egyedüli megoldás az lenne, ha nemcsak a súlyt, hanem a hengerűrtartalmat is korlátoznák. Mert egészségtelen dolog alig 700 kilós kocsival háromszáz kilométeren felüli tempót menni, hiszen ma nem is jön számításba az olyan gép a nagy klasszikus versenyeken, mely „csak” 250-et tud menni.

A versenyeknek nem céljuk mecahizált bikaviadallal szolgálni a nézőnek! A mai európai versenysport pedig — valljuk csak be — közel jár ehhez. Ami pedig Amerikában történik, azt törvénnyel kellene betiltani. Jól ismerem az amerikai ver-

senyket. 1914-ben magam is indultam az Indianapolis GP-n egy Delage-kocsival és az elmúlt években volt alkalmam megismerni a mai Indianapolisist és összehasonlítani a régi-veit. A mai mentalitás szerint az a jólsikerült verseny, melyen legalább hárman szaltóznak ki az emelt forduló kerítésén túra, legalább három kocsi ég porrá és legalább négyen keverednek össze vagy 200-as tempóban — a jazz hangjai mellett. Emberhalál nélkül nincsen nagyszabású amerikai pályaverseny, az amerikai autóversenyző inkább elszánt akrobata, mint sportember. Legnagyobb részük nem is jó versenyző és azzal ül a volán mellé, hogy vagy megnyeri azt az 50.000 dollárt, vagy pedig bevonul a temetőbe. Az európai versenyek hála Istennek, nem fajultak el ennyire, de ha nem történik erélyes intézkedés a kocsik kevésbéének csökkentésére, úgy hovatovább csak nagyon kevés autóversenyző lesz és annál is kevesebb — élő autóversenyző.

Ami a versenyek „fal” melletti kulisszatitkait illet: nem sokat változott a helyzet, éppen ezért elmondom egyik pikáns élményemet. A háború utáni első francia Grand Prix versenyen történt, melyet a le Mans körön futottak. Én magam a Sunbeam—Talbot—Darracq-gyár megbízásából tagja voltam a Talbot hármasknak, a másik két kocsi a megboldogult Sir Henry Segrave és K. Lee Guinness vezette. Gépeink biztos győzelmi eséllyel indultak, a másik fél literes kocsik, melyek az úgynevezett voiturette kategóriában indultak, gondosan elő voltak készítve.

Közvetlenül a verseny előtt megváltoztatták a depójelzések rendszerét, állítólag az egyik konkurens gyár kikérte a jelzések titkos kulcsát. A régi jelzések értelmét jól megtanultam, nem akartam tévedésbe esni, hát titkos magánjelző-állomást állítottam fel a pálya egyik-másik pontján, az Arnage fordulón.

A verseny rendes keretek között folyt, csak éppen azt észleltem, hogy a hivatalos gyári és a saját magánjelzőállomáson utasításai egymással homlokegyenest ellenkeztek. A gyáriak folyton azt jelezték, hogy „lassabban”, a saját emberem pedig a „gyorsabban” jelt adta állandóan. Nagyon furdult az eset.

Néhány kör után megsejtettem a turpisságot. Igyekeztem befogni az előttem fekvő márkatársamat Guinness-t és legnagyobb csodálkozásomra azt láttam, hogy amíg nekem lassítást jelez a gyári depó, addig neki gyorsításra adnak utasítást. Úgy látszik, a derék gyáriak már a verseny előtt eldöntötték, hogy ki legyen a győztes. És amint azt a jelzésekkel megállapítottam — nem rólam volt szó.

Tövig tapostam a gázpedált és amint a következő körökben elváltattunk a depók előtt, úgy jómagam, mint Divo, (aki akkor még szerelóm volt), ártatlan ábrázattal néztünk az — ellenkező irányba. Meg is nyertük a versenyt, dühöngtek a gyári atyafiak. Természetesen nem újították meg a szerződésemet és csak még dühösebbek voltak, amikor néhány nappal később, mint a Delage-gyár csapatának tagja és ráadásul mint a legnagyobb konkurens-gyár versenyszályánk vezetője mutatkoztam be volt direktoromnak.

Szépek voltak azok a harcok, legendás, férfias évtizedek. De örögszünk és ma nagyobb örömet okoz a délutáni szundikálás és a jó szivar, mint húszegyhány évvel ezelőtt a motor vad dübörgése.



ADLER

TRUMPF ÉS TRUMPF JUNIOR

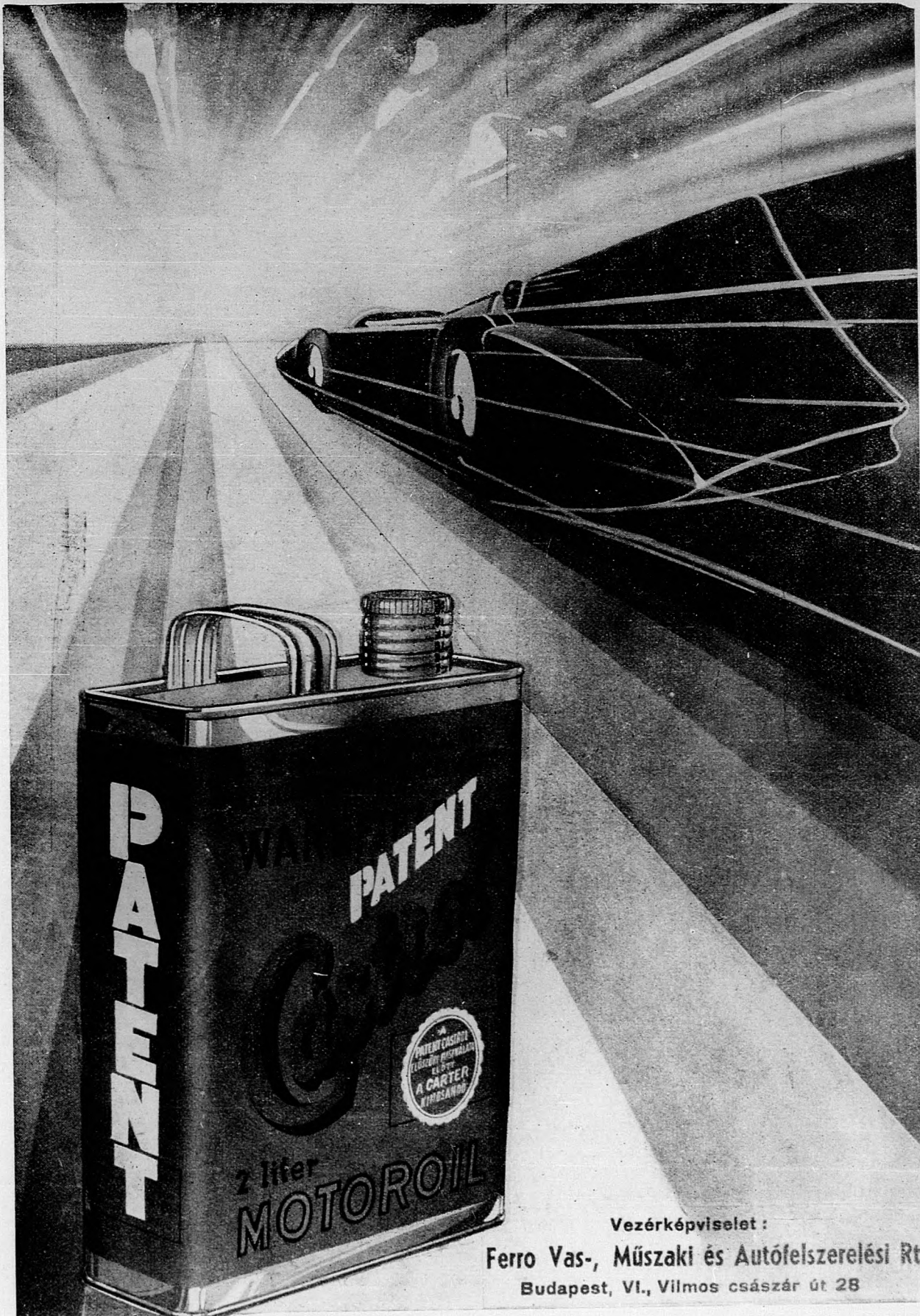
ÖSSZES LEGUJABB TIPUSAI RAKTÁRON

TICHY TESTVÉREK

BUDAPEST, VI., ANDRÁSSY-ÚT 23.

TELEFON: 28-9-90.

A magyar közönség kedvelt közepes kiskocsija — Tökéletesen megoldott elsőkerék meghajtás Bámulatos stabilitás, elsőrendű anyag — Ideálisan elosztott férfőhelyek, izléses volánvezetés



Vezérképviselőt:

Ferro Vas-, Műszaki és Autófelszerelési Rt.
Budapest, VI., Vilmos császár út 28

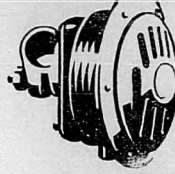
WIMPASSING-REITHOFFER

Motoraskönyv



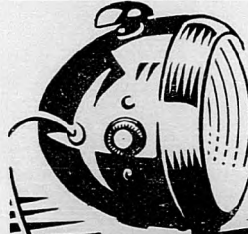
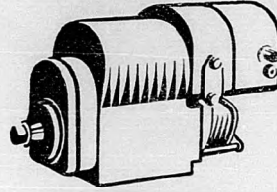
— szabása kiváló,
sportszerű
elsőrendű
vízhatlan
anyagból
készül

Budapest, VI., Andrásy-ut 8



Minden motorkerékpárhoz

megbízható BOSCH
felszerelést! Az erős
BOSCH gyújtó, a
távolba ható csinos
BOSCH kürt és a fény-
erős BOSCH világi-
tás motorkerékpáron
is hosszú élettartamu.



az autó és motorkerékpár
üzembiztos felszerelése!

HA

ÜZEMBIZTONSÁGOT
TAKARÉKOSSÁGOT
TELJESÍTMÉNYT
IGAZI ELLENÉRTÉKET
AKAR, ÚGY
VÁLASZTÁSA CSAKIS

VEZETŐ VILAGMARKA!

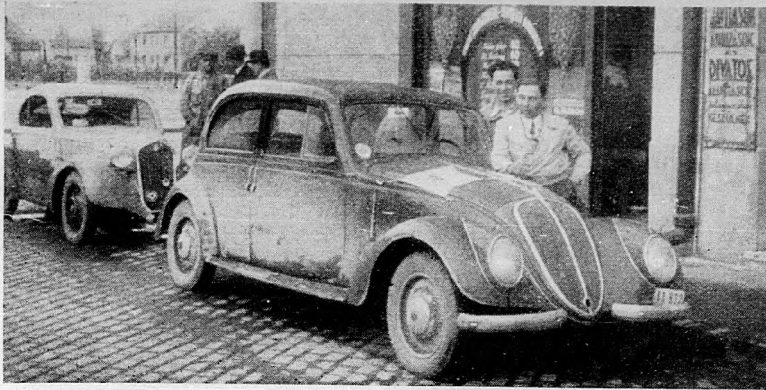


LEHET

A legújabb DKW motorkerékpár modellek megérkeztek!

Több mint 300.000 DKW van forgalomban!

Vezérképviselet: **MAJLÁTH** Gróf Zichy Jenő ucca 17. Telefon: 29-6-22



Wilhelm Sándor (Fiat „1500”) volt a turakocsik abszolút győztese. A háttérben áll Strausz Balillája, mely a versenyben legjobban szerepelt sportkocsik volt.

Czulyba,

(Velocette) nyerte a

Reznicek-vándordíjat

A Kispesti AC Reznicek vándordíjas túravenyjét megelőző esőzések hatalmas erőpróba elé állították a 480 km-es verseny mezőnyét. A csatakos, mostoha útviszonyok, a verseny folyamán is több helyen szakadó eső alaposan megtizedelték a miting elszánt mezőnyét, mely járműre és kategóriakülönbségre való tekintet nélkül 60 km-ben megszabott, az adott útviszonyok és körülmények mellett igen magas átlagpart tartozott végigrobogni a távot.

A verseny résztvevői a kispesti Kosuth-térről startoltak és Vámosmikola—Balassagyarmat—Gyöngyös — Eger—Gyöngyös és Cegléd mint ellenőrző állomások érintésével tartozott a starthehelyül is szolgált célba befutni. A nehéz útviszonyok rengeteg áldozatot követeltek. Elsőnek Kozma Endre került talponba, aki Vácnál „elnézett” egy kanyart... Kocsija hareképtelenné vált. neki és utasának szerencsére, semmi baja sem történt. Sőt, amikor a kritikus esemény szentani segítségükre sietve vízzel kínálták a bajba jutottakat. Kozma törpenövésű utitársa sértődötten vetette oda:

— Vízet...? Inkább fröcsöt!

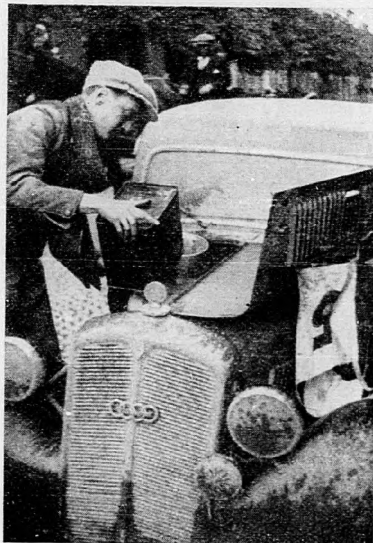
Kozma szokatlan balesetét mentik a körülmények. A versenyt megelőző három éjszakán alig aludt pár órát: az éjszón Frankfurtba utazott a gyár által a versenyre rendelkezésére bocsátott 1100-as Adler sportkocsiját, a másodikon tengelyen futott hazafelé, az utolsón pedig: készítette a kocsit a versenyre...

A mezőny pedig futott tovább... Ki hosszabb, ki meg rövidebb ideig: Blum Béla Lanciájával az árokba fordult, Fedy György karambolozott szerencsére minden baj nélkül. Az apróbb baleseteknek, bukásoknak, se szerük, se számuk nem volt... De a mezőny derekasan állta a sarat, harcolt, küzdött és ugyancsak megérdemelte azt a meleg ünnepést, melyben a beérkezőket a célhelyen összesereglett drukkerhad üdvözölte...

A verseny főtőrofeját, a Reznicek-vándordíjat Czulyba Mihály (Velocette) nyerte el, mint a motorkerékpárok abszolút győztese, mindössze 5 hibaponttal. Győzelmének értékét fokozza az a körülmény, hogy azt régi, viharvert masinán érte el. A szőlőmotorosok egyik legkiemelkedőbb teljesítménye Pieber

Az oldalkocsis B.M.W. trió:
Abt, Pathó és Zaymus

Ernő személyéhez fűződik, aki 200-as Zündapp-gépe nyergében a mezőny legkisebb hengerűrtartalmú gépét juttatta értékes kategóriagyőzelemhez a rend-



Versenykőzben: Apompásan szerepelt Wiesengrund (DKW) Gyöngyösön tankol.

kívüli nehézségeket támasztó versenyben. Martinek István Gilberájával az 500-as kategóriában aratott néhány hibaponttal megérdemelt győzelmet,

mintegy gyümölcsötzeve évtizedes gazdag túravenyezői tapasztalatait. A „krekkek” közül „Zami” barátunknak ezúttal nem kedvezett a szerencse: olyan gyertyadefektus-szériába került, mely minden tekintetben igazolja büntetőpontjait.

Az oldalkocsis gépek sorában a 750-es BMW-trióból Pathó megérdemelt győzelmet aratott szépen fejlődő, ambiciózus márkatársa. Abt István előtt.

Az autósok sorából a két Fiat-venenyző, Wilhelm és Strausz aratták a fősikereket, egyaránt 4—4 hibaponttal. Wilhelm „1500”-as Fiatja volánjánál a legjobb túrakocsi-eredményt érte el és egyúttal az Ignis-gerelyák verseny-sikereit is öregbítette. Strausz Sport-Balillájával a sportkategoróriák legjobb eredményét biztosította magának. Az autós eredmények sorából magasan kiemelkedik Wiesengrund mindössze 6 hibapontot pompás győzelmével az 1.1-es túrakategoróriában, melyet a mezőny legkisebb hengerűrtartalmú automobilján, régi sok vihart látott 680 km-es DKW-kocsin ért el, ismételten bizonyoságot szolgáltatva e népszerű elsőkerék-neg-hajtásos kocsik bámulatos teljesítőképeségéről.

Kovács Kálmán, mint már annyiszor ismét a „peches ember” szerepében mutatkozott be: Gyöngyösön kömenet állta az útját, rendőri igazolást is szerzett róla, de — hasztalan! Köhner Augustza kitünő hölgyvezetői képességei mellett ennek a körülménynek is sokat köszönhetett: ennek is része volt a szép második helyben...

A verseny részletes eredményei a következők:

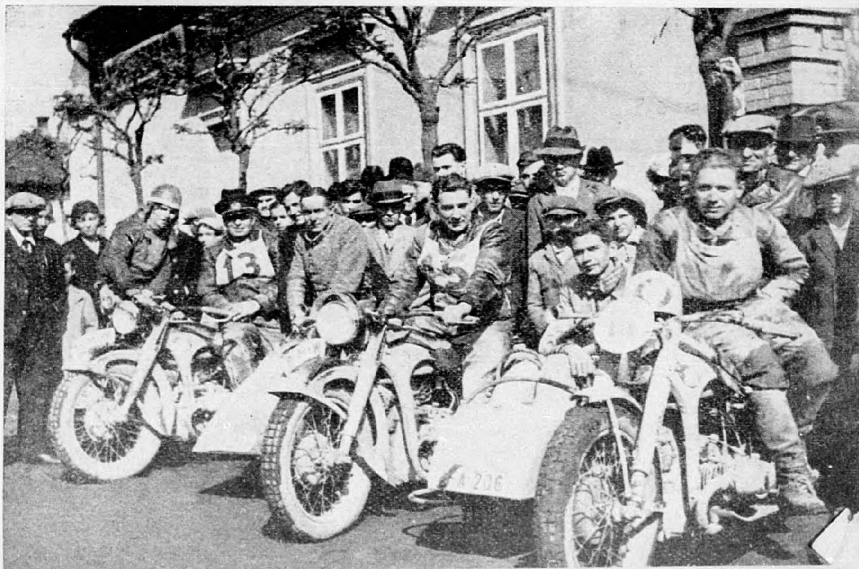
Szólómotorkerékpárok, 250 km-ig. 1. Pieber E. (Zündapp) 46 bp., 2. Kesjár J. (Rudge) 145 bp., 3. Melezer E. (Puch) 157 bp., — **350 km-ig.** 1. Czulyba M. (Velocette) 5 bp., 2. Kugler J. (Motococoe) 90 bp., 3. Gutschy K. („K”) 215 bp., 4. Hanisch L. (Zündapp) 421 bp., **500 km-ig.** 1. Martinek I. (Gütera) 16 bp., 2. Zamecsnik F. (Zündapp) 149 bp., 3. Gody L. (AJS) 357 bp.

Oldalkocsis gépek, 600 km fölött. 1. Pathó Gy. (750 BMW) 55 bp., 2. Abt I. (750 BMW) 82 bp., 3. Zaymus Gy. (750 BMW) 164 bp.

Sportautóbilok, 1100 km-ig. 1. Strausz S. (Fiat) 4 bp. Sportkocsik abszolút győztese!

Túraautóbilok, 1100 km-ig. 1. Wiesengrund F. (0,680 DKW) 6 bp., 2. Nemes L. (11 Fiat) 6 bp., 3. Bossányi P. (Adler) 20 bp., — **2000 km-ig.** 1. Wilhelm S. (Fiat „1500”) 4 bp., Túrakocsik abszolút győztese! 2. Köhner Augustza (1,5 BMW) 15 bp., 3. Kovács K. (1,7 Adler) 16 bp.

A csapatversenyben a KMAC vegyes csapata — Zamecsnik, Abt, Strausz — szerezte meg a győzelmet 236 ponttal.





Írta:
BIRÓ JENŐ.

Motoros barátaimtól gyakran hallottam ilyen kifakadásokat: „úgy megszoktam már ezt a motort, hogy nem is tudnék élni nélküle!” Vagy: „csak most tudom igazán élvezni az életet és a természetet, amióta motorom van!” Ilyen és ehhez hasonló kifejezések hallatán gondolkozóba esvén arra a megállapításra jutottam, hogy a motortulajdonosok igen gyakran olyan bensőséges érzelmekkel viseltetnek motorjuk iránt, mintha az — nő leme és nem holt tárgy és a motorhoz való viszonyukban szabályszerűen fel lehet lenni a férfi-női viszonylatok érzelmi ismérveit.

Közös ismertetőjele nőnek és motor-nak:

Mind a kettő pénzbe kerül. Sok pénzbe.

Ha valaki motort vesz, két hónap múlva szeretné kieserlétetni egy újra. Minden motort szebbnek és jobbnak talál mint a sajátját. (Lásd: Házastársi hűség!) Néha még ki se fizette az elsőt, már megvásárolja a másikat és miközben az újjal „fut”, fizeti a régi után a részleteket. (Lásd: Nőtartási díj!)

A tulajdonos nem szereti, ha idegenek ülnek hátul a motorra. (Lásd: Félteékenység!)

Mások előtt dicsérik saját motorjukat, de az országúton, amikor senki se látja, káromkodnak, szitkozódnak és oldalba rugják. (Lásd: Otthoni enyelgések, törött vázák, kancsók, tányérok, stb.)

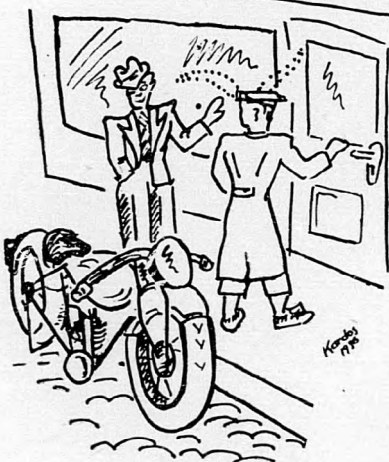
A motorozás is úgy kezdődik, mint a szerelem. Az ember unatkozik, vágyik valami ismeretlen gyönyörre, egy szép tavaszi napon meggpillant egy fiatal embert, amint szerelmesen simul motorjára, megdöbben a szíve és elhatározza, hogy ő is vesz olyat. Másnap reggel már beállít hozzá egy házasságkötvetítő — akarom mondani: képviselői ügynök. Fényképeket mutat, szédít, csábít, esküdni kezd, hogy így meg úgy... a fo-

gyasztása minimális (lásd: Szerénység, háziasság!), sebessége 100 kilométer. Házasságkötés, illetve szerződéskötés után persze kiderül, hogy a 100 kilométer csak 60 (lásd: Hozomány!) és ez a hatvan is fogyni kezd, egy év múlva már csak negyven, aztán harminc... a vázón megrepedezik a lakk, naponta utána kell festeni (lásd: Puder, ruzs!), végül, amikor a képviselőt bepereli az utolsó elmaradt részletért (Válóper), visszaadja nekik a motort. (Nő vissza a mamájához.)

De nemesak a viszonylat, hanem maguk a különböző motorozó-típusok is tökéletesen megfelelnek a szerelmek különböző típusainak. Ilyenek például:

Az agglegény (avagy aki sohase vásárol motort).

Ismeri fejből az összes márkákat, csak olyanokkal barátkozik, akiknek motorjuk van, kívülről tudja az összes ba-



rátí motoroknak adatait, méreteit, stb., de ő maga soha nem vásárolt motort. Elve: amíg másnak motorja van, addig nekem vásárolni? Szorgalmasan barátkozik a motorosokkal, felkapaszkodik hátul a gépre (sohasesem ő az első, mindig csak a tulajdonos után következik!) és az út végén nyugodtan le száll és odébbáll: a benzint nem ő fizeti. Ővé csak a gyönyör.

A csábító.

Ha dolga akad a motortulajdonosnak és gépét az uccán kell hagynia, jelentkezik a Csábító. Azt mondja a tulajdonosnak, hogy csak menjén nyugodtan dolgára, ő majd vigyáz addig a gépre, egy újjal se nyúl hozzá, benne megbízhathik (Lásd: Házibarátt!). A tulajdonos el is megy, a Csábító a géphez lép és kikezd vele. Először csak a lábával nyomkodja, simogatja, majd amikor a motor begyulladt, felpattan rá és máris

nyeregben van. Ide-oda száguldozik vele (persze nagyon óvatosan, nehogy valami baj történjen, mint például: láncszakadás, villatörés, gumüvedés, stb.), azután visszaviszi a helyére, mintha műsem történt volna. Jön a tulajdonos, gyanakodva nézve poros, ziháló motorját. Ráül, a motor csak fanyalogva engedelmeskedik, fáradt, álmos, a reflektor alatt nélkülkarikák, éppen csak hogy vészorog. A tulajdonos ilyenkor fejét csóválva jegyzi meg:

— Mitől van úgy lestrapálva máma ez a motor?!

A gigoró (avagy a képviselői eladó).

Adva van egy gyönyörű lokál, tükörablakkal, márványfalakkal: a képviselői lokál. Benne gyönyörű modellek (lásd: Bárhölgyek, konzumnők!) Egyik másik még egészen fiatal, a képviselőt esküszik rá, hogy még soha senki nem ült rajtuk, de mi már ismerjük az ílyet... A többi használt gép, erősen festve... öreg strapagépek. Jön a vevő, megsűgja a tulajnak, hogy melyik tetszik neki, mire a tulaj int a gigorónak, aki ráül a gépre és fel-alá táncol vele az úttesten. Megmutatja formáit, titkos báját, azután átadja a vendégnek, hogy üljön rá, ezért jutalékot kap a tulajtól.

A Don Juan.

Szenvedélyes motoros. Ahol meglát egy gépet, rárohan és orvul ráveti magát. Neki mindegy: öreg, fiatal, szőlő, vagy oldalkocsis, elorozza őket, egyideig vesztetlen száguld rajtuk, azután becipeli egy sötét fészkerbe, leszedi rólok az ékszereket... akarom mondani, a reflektort, gumit, motort és a többit eldobja, mint a kifacsart citromot. Rettenetes étvágya van, naponta több motort is elhasznál. Redszerint a rendőrségen végzi.

Felvonultathatnám még a többi típust is: a Hűséges Férjet, aki felül egy motorra és élete végéig le nem száll róla, a Tragikus Szerelme, aki a gépével együtt rohan a halálba egy országúti kanyarnál, a Slemitt, aki nem tud bánni a motorral, folyton leesik róla, de azt hiszem, fenti analógiák is élénk fényt vetettek a hasonlókra. Az aszszony és a motor: ugyanazon fogalmak. Különbség csak egy van közöttük:

a rendőrség csendrendelete csak a motorokra vonatkozik. Sajnos, a nőkre még nem terjesztették ki.

Eppen ezért uraim, maradjunk egyelőre a motornál!

A német motoripar remeke az
Ardie
K. BAUER TIBOR, VI., Izabella-ucca 98.

**AUTÓS ÉS MOTOROS
NE KERESSEN,
MERT
MINDENT MEGTALÁNI
WINKLER JÓZSEF
AUTÓ ÉS MOTORKERÉKPÁR
SZAKÜZLETÉBEN!**

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

HUSZÁR GYÖRGY

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

Motorkerékpárláncok, JAP motorkerékpár alkatrészek, BURMAN, STURMEY, MOSS, HURT sebességváltó alkatrészek, DUREX dugattyú, dugattyúgyűrűk, szelepek, tömítések, mindennemű alkatrészek nagy raktára.

„CYKLON” vulkanizáló
melegfolt vezérképvele

A jelen motorkerékpárja az

Ardie

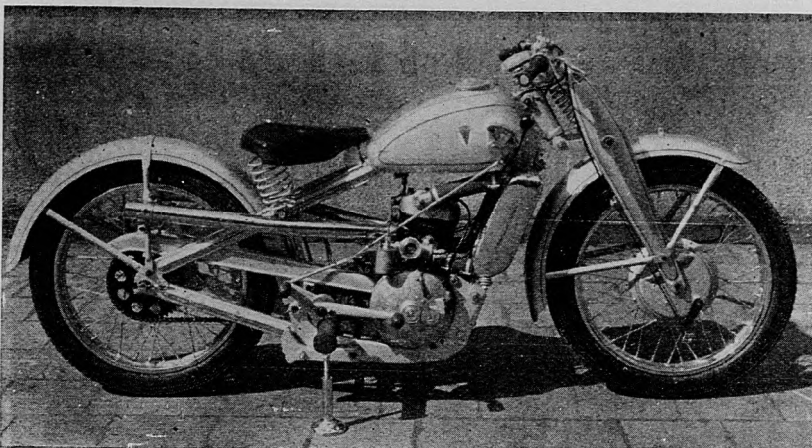
K. BAUER TIBOR, VI., Izabella-ucca 98.

Fellendülőben a magyar autókereskedelem!

Az autókereskedők egyesülete a ma-
nap tette közzé a rendőrségi vizsgál-
jelentések alapján összeállított ezidei első
negyedévi hivatalos eladási statisztiká-
ját. Az idei év első három hónapjában
szemben a tavalyi 271 darabbal 417 új
személyautó talált gazdára, mely szám
meghaladja az 1927/29-es konjunktúra-
lis esztendőök eladásait! Az idei negyed-
évi eladási statisztika élen természetese-
sen ismét a Fiat áll 99 darabbal, majd
Opel 60, Steyr 32, Mercedes-Benz 24,
DKW 23 és Adler 21 darabbal követ-
keznek a listán. A drágább típusú ko-
csik sorából főleg 15 Wanderer és 9 Alfa
Romeo eladás emelkedik ki, míg Lancia
és Bianchi szintén meglepő előretörést
tett.

Milyen biztató számok bontakoznak
ki a személyautók eladási statisztikájá-
ból, olyan szánalmas kép tárul elénk a
teherautók statisztikájából, mely a be-
hozatali nehézségekkel küzdő Mateosz-
szal szanált magyar teherautófuvarozás
szomorú korszakát tárja elénk. A ta-
valyi 27 darabbal szemben 64 teherautó
került ugyan az idén forgalomba, de
hol marad ez a szám az 1928. évi 160
darabtól? Pláne, ha figyelembe vesszük
azt, hogy az idei statisztikán szereplő
64 kocsiból 15 darab még tavalyi viz-
gáztatás...

A motorkerékpár eladási statisztika a
tavalyi első negyedben eladott 42 darab-
bal szemben örvendetes emelkedést mu-
tat ugyan, de az első három hónapban
eladott 82 motorkerékpár úgyszólván
eltörpül az 1928-as esztendő ugyanezen



Szériában is kihozta a DKW gyár a híres vízhűtéses versenygépek szelidített példányaikat, a supersport DKW-kat, melyek mindenki által hozzáférhetők.

időszakában eladott 662 masinájával
szemben! Míg az autókereskedelem már-
már kilábalt a dekonjunktúrából, addig
a motorkerékpár-kereskedelem még ja-
vában viaskodik a gazdasági és nem
utolsó sorban a behozatali nehézségek-
kel. A negyedévi statisztika élen termé-
szetesen Puch áll, 25 darabbal, a máso-
dik helyet azonban nagy meglepetésre
Zündapp foglalja el 18 géppel Méray
(14) és BMW (8) előtt, majd a legtöb-
bet forgalmazott angol márkák, az Ariel
és BSA (3—3) következnek a listán. A
meglepetésszerű Zündapp-betörés annál
nagyobb figyelmet érdemel minthogy a
kitűnő elasztikus sebességváltós kardá-
nos masináknak alig egy esztendeje van
képviselőjük, a bevezetési esztendő alatt

pedig ilyen nagyarányú térfoglalást
még sohasem tapasztaltunk a kényes
ízlésű magyar piacon.

A személykocsik származási helyét
kutatva Németország áll az első he-
lyen, 9 gyár által szállított 221 kocsi-
val Olaszország előtt, ahonnan 4 gyár
137 kocsival gazdagította a magyar
gépjármű-parkot. A motorkerékpárok
származási helyét illetőleg ugyancsak
Németország vezet 5 gyár által szállít-
ott 30 géppel Ausztria előtt, ennek
azonban mind a 25 importra került gé-
pét egyetlen gyár, a gráci Puch szállít-
totta le. A magyar ipar két gyárt-
mány révén 15 darabbal, az angol 7
gyártmány révén 12 darabbal van kép-
viselve.



Másfél-százezer lakósu város kivilágítására elegendő elektromos energiát termelnek a Queen Mary óriáshajó villamos gépei. 30.000 lámpa, 4000 mérföldnyi huzalvezeték van a hajón, a hatalmas elektromos erő az indítógépek, a liftek, a hűtő és fűtő, a szivattyúk és számtalan más motorjait, elektromos berendezést táplál. A fantasztikus méretű üzemet fenntartó hatalmas turbógenerátorokhoz, melyek az elektromos erőt szolgáltatják, kizárólag SHELL kenőolajakat használnak.

METZELER

Metzeler!... Henne 246 km-es abszolút sebességi motorke-rek-pár világrekordja és a Nemzet-közi Hatnapos Triálon győztes né-met csapat diadalát mellett a Six Days 26 aranyérme fűződik az el-múlt szezon csúcsteljesítményei so-rából ehhez a gumimárkához. A versenyek kemény próbára teszik a gumikat, melyek a vezető és motor mellett kétségtelenül egyenrangú részesei a sikernek. A versenyeket úgy kell tekintenünk, mint a köz-napi élet számára készült gumik tűzpróbáját, ahol bebizonyosodik az, hogy a laboratóriumi kísérleteket mennyiben igazolja a praktikus élet. A Metzeler-gumik évről-évre fényes sikerrel állják ki ezeket a próbákat, bizonyoságot szolgáltatva arról, hogy úgy sport-, mint túra-célokra a legjobb minőséget repre-zentálják.

A Metzeler konstrukció

A Metzeler-gumik keresztmetsze meggyőző erővel igazolja azt a szolid konstrukciót, mely a sokszorosán ellen-őrzött legkitűnőbb nyersanyagok fel-használása révén biztosítja a gumik teherhordó-falainak nagy ellenállóké-pességét. A Metzeler-gyárban állandó ellenőrzés mellett dolgozzák fel gépi és kézi erővel az erőteljes cordszalakat gumizott cordszöveté. A cordszövet minden egyes cordszála gumiba van ágyazva. A legkülső cordszövetet fedő párnázó gumirétegre speciális gumiréteg kerül, ez szolgáltatja az átmenet-et a futófelület célszerűen ridegebb gumijához. A Metzeler futófelület minő-sége közmondásos, a kopással szemben bámulatosan ellenálló, ami nemcsak a gumik hosszú élettartama révén jelent megtakarítást, hanem a profilmintázat csúszásmentességének és tapadóképessé-gének megőrzése folytán hosszantartó, biztos üzemet is eredményez. Természe-tesen milyen szolid felépítést reprezen-tálnak a pneuk teherhordó elemei és fu-

tófelülete, éppen olyan gondossággal vannak beágyazva a cordszövetrétegek széleibe becsavart dróthetétek is. A pe-rem megerősítéséről még külön erős szö-vevényregh révén is történt gondoskodás.

A motorke-rek-pár gumik

A Metzeler-gyár gyártási program-mján három motorke-rek-pár-típus szere-pel. A *Metzeler-Ballon* a mindennapi élet univerzális gumija. Profija csú-szásmentességet, jó tapadást és a kopás-sal szemben nagy ellenállóképességet biztosít; a futófelület túlzásba vitt ta-go-zását szándékosan kerültk el. A hosszirányú bordák megátolják a fa-rolást, a keresztirányúak biztosítják a csúszásmentességet. A profilmintázat a gumi oldalfalain is folytatódik, ami a fordulókban növeli a gép stabilitását. A *Metzeler-Gelände I.* típus nemcsak terepen, hanem szilárd útburkolaton is jól használható, miután nedves úttesten is pompásan megállja a helyét. Ezen típus jellemzője a felette értéjtes futó-felület, mely lehetővé teszi azt, hogy a

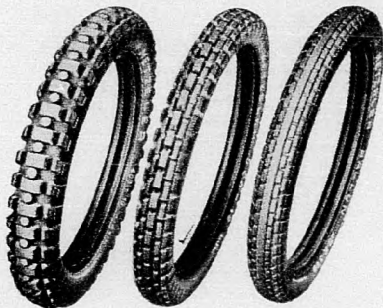


A négy Metzeler autópneü: *Touring, Zenit, Überballon* és *Gelände*.

filja sárban, hóban, homokban és gör-getegeken át egyaránt diadalmaskodik. A markáns mintázat mélyen lenyúlik az oldalakra, hogy olyan terepeken is kellő kapaszkodóképességet biztosítson, ahol a gumi a kapaszkodásra alkalmas szilárd altalajt nem érheti el.

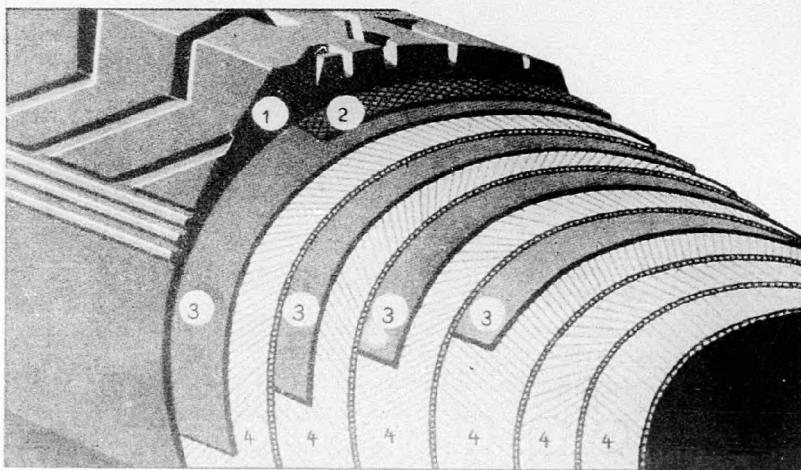
Négy autógumi típus

A normális územre szánt típus a *Metzeler-Touring*, mely célszerűen min-tázott futófelülete révén a legkülönfé-lőbb útviszonyok között is kitűnően bevá-lík. Ezen típus futófelülete kopással szemben különösen ellenálló, miért is normális územben a mindennapi élet gazdaságos gumiját találjuk meg benne. *Metzeler-Zenit* a nagyteljesítményű kvali-tásgumi. A dűsan gumizott vastag cord-szalakból készült cordszövetrétegek elősrangú nyersanyagból készült párná-zó gumirétegekkel váltakoznak, mely megoldás a nagy teherbíróképesség és belső stabilitás mellett fokozott elasztici-tást biztosít a guminak. A *Metzeler-Zenit* a nagyigényű autós gumija, mely-nek használata rossz utakon felülmulha-tatlanul gazdaságos üzemet jelent. Az említett két Metzeler típusnak megfe-lelő méretű abroncsokra szerelhető a kényelmet kereső autós gumija, a *Metzeler-Überballon*. A nagyobb gumi-volumen a légnyomás csökkentését teszi lehetővé és ezen a révén az Überballon-gumikon a legrosszabb utakon is lágy, rázásmentes az utazás. Kimondott te-repjáró típus a *Metzeler-Gelände*, mely robusztus kiképzésű futófelületével vá-lósággal árkon-bokron át való autózást tesz lehetővé. A *Metzeler-Gelände* gumi akár aszfaltutakon is megállja helyét, tél idején azonban a behavazott utakon megfizethetetlen segítőtársa az autós-nak, hiszen hólan nélkül birkózik meg a legnehezebb hóviszonyokkal is. Ez a terepjáró típus valósággal elpusztítha-tatlan minőséget reprezentál, mely a legnehezebb terepakadályok legyőzésére hivatott.



Metzeler motorpneü választéka: *Ballon, Gelländi I.* és *Gelländi II.*

profil barázdái rendkívül mély kiképzést nyerhessenek. A futófelület barázdái, a mintázatnak a gumiodalfalakra való kiterjedése révén, nyitva maradnak, miáltal sár és piszok könnyen eltávo-zhatik belőlük, ami a gumi tapadóképessé-gére bír nagy jelentőséggel. Tipikus terepjáró gumi a *Metzeler-Gelände II.* típus, mely a meghajtott kerékre sze-relve árkon-bokron át célba segíti a motorost. Mélyágyazású markáns pro-



Figyeljük meg a Metzeler-Zenit konstrukcióját. 1 = futófelület, 2 = párnázó gumiszövet. 3 = párnázó gumirétegek, 4 = cordszövetrétegek.

A Metzeler-gumik szülőházaja az Alpesek és a bajor felvidék merész hegyúttjai között fekszik. Hegynek fel, hegynek le, fordulóra forduló, szerpentinek jellemzik ezeket az utakat, melyeken a Metzeler-gumik napról-napra ismételt bizonyoságot tesznek kitűnő képességeikről, melyek a legnagyobb hőségben éppen úgy jellemzői ennek a magas kvaliti-tású guminak, mint a nedves, csú-szós utakon, avagy a fagyos, havas alpesi téiben...

A Metzeler-gumik minősége szülő-házájuk útjainak fokozott követel-ményeihez idomult és ez a körülmény magyarázza meg a Metzeler-kvalitást!

Az 1932. évi gazdasági krízis után

FIAT

eladott Magyarországon

828 Balillát 3½ év alatt

159 Arditát 3 év alatt

140 „1500“-at 8 hó alatt

ELADÁS;
IV., Váci ucca 1
Telefon 828—48

SERVICE:
VI., Aréna-út 61
Telefon 988—20

LÁZAS ELŐKÉSZÜLETEK A MAGYAR G. P.-RE

A június 21-i magyar Auto Grand Prix előkészületei teljes gőzzel folynak. A verseny rendezésében érdekelt hatóságok a KMAC-al karöltve, mindent elkövetnek az idegenforgalmi szempontból beláthatatlan perspektívát nyújtó verseny sikere érdekében. A hatósági bejárások sora után *ma már serény munkáskezek dolgoznak a népligeti cirkuiten, pöfög a gőzhangor és minden jel arra mutat, hogy a régóta várt I. Magyar GP méltó helyet fog elfoglalni a nemzetközi versenyszezon reprezentatív eseményei sorában.*

A bejárások során a hatóságok részéről megjelentek a honvédség, a rendőrség, a főváros útépitési ügyosztálya, a X. kerületi előjáróság, a tüzoltóság, mentők és a Beszkrát képviselői. A szemléken megállapították, hogy a verseny startja azon útvonal közepén lesz, amely a Simor-ucca folytatásaként a Népligetet egyenes vonalban átszeli. A startlőt jobbra és balra ülőhelyeket helyez el a rendezőség, mely a közönség szabad közlekedésének biztosítása érdekében kevéssel a kiinduló pont után a versenypálya fölé hidat épített. Körülbelül 600 méter után az első hajtú-kanyarodó következik, mellette homokzsákokkal kibélelt kettős fallal. Itt 10 méteres tribün fog a nagyközönség rendelkezésére állani. A tribünről jól áttekinthető, miként fut be a G. P. mezőnye a Népliget belső területére. Az úttest szélessége csaknem mindenütt 10 méter.

A Simor ucca és a Hungária körút sarkán ismét közlekedési hidat építenek és az itt felállítandó tribünről már látható lesz a verseny két különböző helyzetképe. A versenypálya további részén a Hungária körúttal párhuzamosan futó útvonalon ismét hid épül. Az ötödik közlekedési hidat a Ferenc József laktanyánál állítják fel. A versenypálya ezután a népligeti Gizella-kútig egyenes vonalban halad, ott elfordul, az út végén pedig ismét tribün fogja szolgálni a közönség kényelmét. A tribün után következő derekszögű forduló az 5 km hosszúságú versenypálya utolsó szakaszára, a nyolcszáz méteres célegyenesbe vezet. Itt állítják fel 3 méter magasságban az időmérők és a körszámolók helyeit, itt helyezik el a service-állomásokat és a postahivatalt is, hogy az itt lezajló, kétségkívül legérdekesebb eseményeket a sajtó képviselői telefonon nyomban továbbíthassák.

Landauer Eduard dr., a KMAC vezértitkára, a minap érkezett haza külföldi útból, melynek keretében Liszabonban részt vett az AIACR ülésén. Monacóban pedig az ottani GP alkalmából eredményes tárgyalásokat folytatott a magyar GP érdekében. Landauer dr. tárgyalásairól a következőket mondotta:

— *A németekkel már teljesen rendben vagyunk, Mercedes-Benz a Caracciola, Chiron, Brauchitsch, az Auto Union pedig Stuck, Varzi, Rosemeyer összeállítású csapatát küldi Budapestre. A Mercedes csapatot 28, az Auto Uniont 20 szerelő kíséri le a magyar GP-re! Erre a szerelő-hadseregére azonban szükség is van, mert mint arról Mercedesek versenyvezetője, Neubauer mérnök jóvoltából Monacóban meggyőződhettem, az összes kocsikat minden tréning után teljesen szétszedik és átkontrollálják. Az Alfa Romeo menőket reprezentáló Ferrari-istállóval még folynak a tárgyalások, mi a Nuvolari—Farina—Brivio-trió startját szeretnék biztosítani, Farina azonban a sérültek listájára került, úgy hogy szereplése bizonytalan. Rajtuk kívül néhány privát menővel, mint a Maserati-vezető Ghica herceggel és másokkal folynak tárgyalások. Az 5 km-es népligeti körpályán lefutandó 50 körös „nagy GP” startlistája tehát jól áll úgy, hogy most a 20 körös, 1.5 l-en aluli kategóriára feksznünk rá, melyben a magyar színeket Hartmann fogja képviselni.*

Landauer dr. lisszaboni útból érdeklődve, megtudtuk, hogy útja teljes sikerrel járt, amennyiben is felszólalására az angolok visszavonták alapszabálymódosító beadványukat, mely szerint azt javasolták, hogy az egyes országokból utazási irodák stb. sporttal nem foglalkozó alakulatok is felvehetők legyenek az AIACR tagjai sorába. Landauer dr. az AIACR-t kommercializálni akaró javaslat ellen szólt fel és végül is őt bízták meg, hogy a napirendről levett javaslat helyébe ez ügyben az őszi ülésekre új javaslatot dolgozzon ki. Landauer dr. munkáját más oldalról is nagy ismerés érte. A Népszövetség Genfben az autós-kérdések rendezésére háromtagú bizottságot alakított, melynek egyik helyére a francia Perronne és Primaut mellé Landauer d.-t hívta meg. Búcsúzásnál a portugál automobilizmusra terelődik a beszéd:

— *Öt és fél millió ország — mondja Landauer dr. — exkluzív autókлубjának 9000 tagja van, háromemeletes féhmárvány palota, saját garázs és javító műhely...*

A többi már elképzeljük... Landauer dr., Balázs László társaságában, annak 1500-as Fiat-ján utazott le Monacoba. Az átlag méltó volt Balázs Lacihoz: reggel öt órakor indultak Budapestről, éjjel negyed egykor, 1485 km-t hagyva maguk mögött, már Monacóban voltak!...

ZÜNDAPP

nemcsak a **legszébb** és **legolcsóbb** kardános molorkerékpár, hanem a

legmegbízhatóbb

is.

Az év két első versenyén:

1936. Kezdők versenye

2 Zündapp induló, 2 Zündapp első

1936. Reznicek versenye

3 Zündapp induló, 3 Zündapp beérkező

1 I. díj

1 II. díj

1 IV. díj

A két versenyen indult 5

ZÜNDAPP

beérkezett 5

ZÜNDAPP

3 I. díj

1 II. díj

1 IV. díj

A tények beszélnek!

Nem véletlen, hogy alig egy év alatt az eladási statisztika második helyén áll a

ZÜNDAPP

Vezérképviselet:

PAJOR IMRE

VI., Jókai u. 28.

Tel. 20-2-28.

Előnyös részlet!

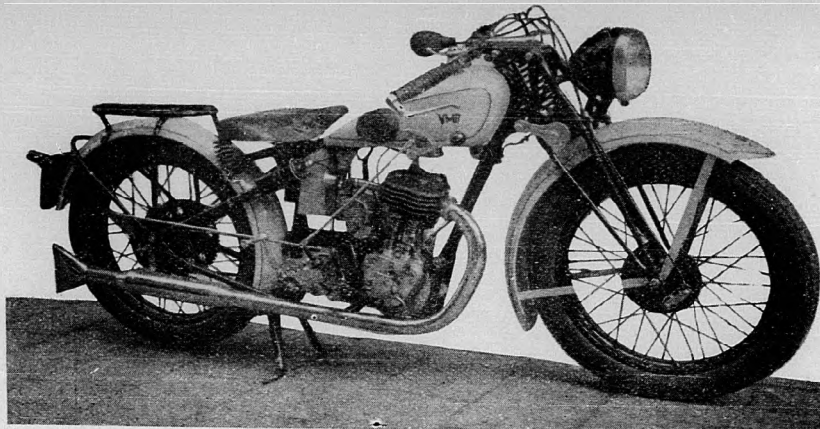
Gépcsere!

Mejelenetek a KMB motorkerékpárok

A Kiss M. Antal-cég üzeme kellemes meglepetéssel szolgált a szezonzra: a mi-nap készült el az első tízes széria KMB motorkerékpár, mely az elektromos felszereléssel, gázosztótól és sebességváltótól eltekintve, utolsó csavarig hazai munkát reprezentál. A 70×90 mm. fűratlökötű 348 cm-es alacsony fordulatszámú alulvezérelt motorokat kivethető hengerfej és tokozott szelepek jellemzik. A magyar utakra szánt robusztus építési acélszövazba a motor kissé előre-dülve nyert beépítést. A kerekeken 26x3.25-ös Cordatic ballonok, állítható kormány beépített kormányzorítóval, 3 vagy 4 fokozatú Burman-sebességváltó kézi- vagy lábkapcsolással, teljesen automatikus Pilgrim olajpumpa, Bosch akkumulátor-gyújtás, villanykürt, nagy, 16 mm-es Bosch-reflektor, országúti, városi- és ködlámpa, kormányról kezelhető bilux kapcsolású világítás, Amalgázosító egészítik ki az elefántcsont-színűre zománcozott, stabil építésű, sportserű vonalú masinákat, melyek motorja abszolút tisztán dolgozik, jól akcelerál és pompásan húz.

Guthrie (Norton) kettős diadala a svájci Grand Prixben!

Harmincezer néző, gyönyörű idő, ki-tünő rendezés, pompás eredmények! Kell-e ennél több? Es mindez meg volt a Bernben lefutott svájci motorkerékpár GP-ben, melynek keretében Európa leg-jobbjai ütköztek meg egymással. A verseny hőse az angol Guthrie volt, aki úgy a 350-es, mint az 500-as kategóriá-ban elvitte a pálmát. A nagyszerű Norton exponens a svájci GP-ben valóság-gal verhetetlen formát futott ki, a



Sportszerű vonalak jellemzik a 350-es KMB motorkerékpárokat

Nortonok tavaly óta félelmetesen meg-gyorsultak. Az 500-as kategóriában Guthrie már az első körökben átvette a kommandót és a versenyt mindvégig biztosan uralta annak ellenére, hogy a két német az ördöngös Ley (BMW) és a mindent túlbömbölő — DKW vezető Mansfeld nem könnyen adták meg ma-gukat a 146 km-es rekordkört futó an-golnak. Guthrie a 350-es kategóriában is biztos győzelmet aratott, 133 km át-lagú körrekordot futott és starttól a célig vezette a mezőnyt. Legerősebb el-lenfelei a belga Milhoux (FN) és a né-met Fleischmann (NSU) voltak, míg honfitársa, Woods, a táv harmadában fékdefektus miatt kiállott. A 250-es ka-tegóriában a 131 km-es körrekordot futó olasz Tenni (Guzzi) biztos győzel-met aratott a német DKW menők és az angol lightweight versenyzők ellen, míg a 600-as oldalkocsis kategória Babl ré-

vén imponáló DKW győzelmet eredmé-nyezett. Az 1000-es oldalkocsis kategó-riában Weyres (Harley) győzött. A verseny eredményei a következők:

Szölgépek 500 km-ig. (30 kör = 219 km.) 1. Guthrie (Norton) 1:32.30,2 mp. Átlag 142,3 km. Rekord! 2. Ley (BMW) 1:33.16,4 mp., 3. Mansfeld (DKW) 1:35.33,6 mp., 4. Corday (Norton), 5. Stein-bach (DKW), 6. Woods (Velozette), 7. Strömberg (Husgvarna), 25 induló.

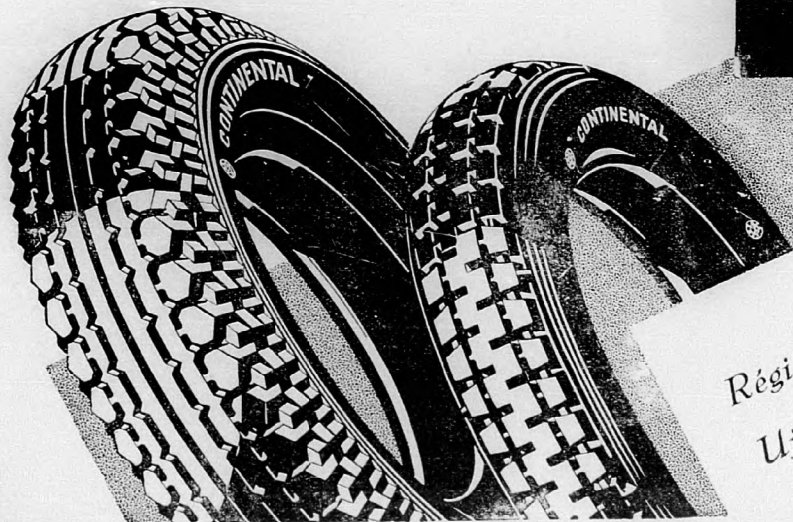
350 km-ig. 1. Guthrie (Norton) 1:38.48,2 mp., Átlag 132,99 km. Rekord! 2. Milhoux (FN) 1:39.42,4 mp., 3. Fleischmann (NSU) 1:40.37,6 mp., 4. Hänni (Norton), 5. Strömberg (Husgvarna), 6. Riehnov (Rudge), 7. Tyrell-Smith (Excelsior). — 23 induló.

250 km-ig. (23 kör = 167,9 km.) 1. Tenni (Guzzi) 1:17.56,2 mp., Átlag 129,3 km. Rekord! 2. Geiss (DKW) 1:19.53,6 mp., 3. Kluge (DKW) 1:21.15,6 mp., 4. Winkler (DKW), 5. Wood (New Imperial), 6. Manders (Excelsior), 7. Kochfisch (Imperial-rudge). — 19 induló.

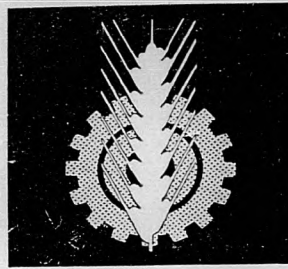
Oldalkocsis gépek 1000 km-ig. (18 kör = 131,4 km.) 1. Weyres (Harley) 1:12.04,4 mp. Átlag 109,4 km., 2. Braun (Horex) 1:13.28,2 mp., 3. „Senn“ (NSU) 1:15.59 mp.

600 km-ig. 1. Babl (DKW) 1:08.24,6 mp. Átlag 115,2 km. Rekord! 2. E Stärkle (NSU) 1:15.25,8 mp.

Continental



Régi autósok emlékébe
Uj autósok figyelmébe



A BRESLAUI DÉLKELETI KIÁLLITÁS

1936 május 7-10-ig

A magyar-német kereskedelmi élet kulcsa

A német ipar bemutatandó produktumai:

Mezőgazdasági gépek és szerszámok, a mezőgazdasági ipar üzemi berendezései, műtrágyák, általános gépészet, erőműtelepek, szerszámok és szerszámgépek, szállító eszközök, személy és t-herautók, vizellátási berendezések, egészségügyi és tűzrendészeti berendezések, elektrotechnikai cikkek, rádió, építőanyagok, telepítés, irodafelszerelés.

A délkeleti államok fokozott részvétele

Nagy mezőgazdasági exportlehetőségek Németországba

Vásárigazolványok és kedvezményes vasuti jegyek az összes utazási irodáknál.

Főmegbizott: IBUSz hivatalos menetjegyiroda
Budapest, V., Mária Valéria-utca 7.

Felvilágosítások: Német-Magyar Kereskedelmi Kamara
Budapest, V., Vilmos császár-út 32.

TEKINTSE MEG A NEMZETKÖZI VÁSÁSON

AZ 1936. ÉV MOTORKERÉKPÁR-SZENZÁCIÓIT

PUCH

TYPE 800

TYPE 500 L ÉS TYPE 250 S4

SZABADALMAZOTT SZINKRONIZÁLT
DIFFERENCIÁL RUGÓZÁSSAL

Kérjen haladéktalanul ajánlatot és részletes leírást!

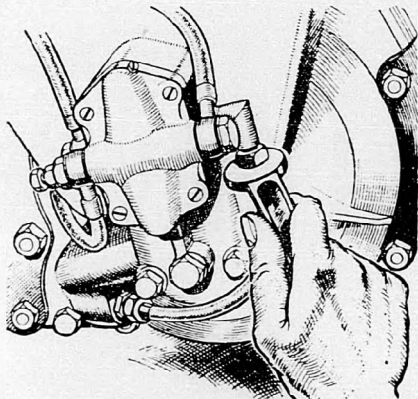
PUCH MŰVEK FIÓKTELEPE: BUDAPEST VI. LEHEL U. 25.

Gyakorlat teszi a mestert...

Nem mindig olyan titokzatos a rejtélyesnek látszó defektus!

Hosszú évek telnek el addig, amíg a fiatal gazdából vén motoros róka fejlődik, aki mazsolá és értékes tapasztalatok tárházával felszerelve olyan tudásra tett szert, mely a legtitokzatosabbnak látszó defektus esetén is megmutatja neki a helyes utat. Köteteket lehetne összeírni érdekes motoros tapasztalatokról, napról-napra hallani furcsábbnál furcsább defektusokról és azok szellemesen egyszerű kiküszöböléséről. Az ilyen eseteknek, mondhatni típusa az a két gyökereben „megfogott” defektus, melyről az alábbiakban lesz szó.

Az első? Feltűnően felszökött az olajfogyasztás. A gép gazdája rendes moto-



Ha a karterben levő olajteknőből az olajpumpába vezető cső nem zár légmentesen, úgy alaposan felszökik az olajfogyasztás.

ros, csakis márkás-kannás olajat használ, a túlzott fogyasztás érthetően kínos túlkövetelésekkel lép fel a tárcájával szemben. Tünetek? Minden rendben levőnek látszik, csak éppen állandóan füstöl a motor, akár kevés, akár sok gázzal pörög a motor. Le a hengerrel, elő a mikrométerrel. Meglepetés; semmi kopás, semmi hiba, a dugattyú és a henger közötti hézag éppen normális, épek a gyűrűk. Óreg motor-professzorok állnak tanácsot adni a masina mellett, vén műhelyrőkák ajánlanak csodaszereket, de ezek egyike sem segít.

Az egyik reggelen magától megoldódott a nagy probléma. A cirkulációs kenés olajtartánya félig teli volt, a betöltő sapka szuszogóján mégis csak úgy dőlt az olajpára, a motor úszott az olajban, a tartányban fortogott az olaj, mely pedig egészen hideg volt.

Diagnózis? Valahol levegő kerül az olajvezetékbe, helyesebben a karterből illetve az abban levő olajteknőből az olajpumpába vezető csővezeték nem zár légmentesen. Elő a csavarkulcsal. Az összes hollandik jól meg vannak húzva.

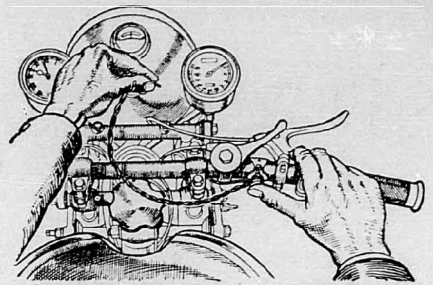
Amint azonban a szerszám meglazította a ludas hollandit, két darabra esett szét. Ugyalátszik, meg volt repedve, talán túlhúzták, talán gyári hiba — nehéz volna megállapítani. Elő az új olajcsővel, jól meghúzni az anyákat, illetve hollandiakat és a fogyasztás azonnal a felére csökkent.

A titokzatosnak látszó defektus nyitja igen egyszerű volt. A karterből az olajszivattyúba vezető cső nem zárt légmentesen, a szivattyú így nem olajat szívott ki az olajteknőből, hogy azt visszatovábbítsa az olajtartányba, hanem inkább levegőt illetve buborékokat. Ennek következtében az olajteknőben talán sok volt az olaj, állandó volt a tulolajozás, tehát füstölt a motor és mivel a pumpa olaj helyett levegőt szivattyúzott a tartányba, érthető, hogy az erős buborékolástól forrt az olaj és annak nagyrésze kifreccsent az olajtartány sapkájának szuszogóján.

Tanulság? Akiknek gépe cirkulációs olajzáró és erősen felszökik az olajfogyasztásuk annak ellenére, hogy a dugattyúgyűrűk, a henger stb. teljesen rendben van és nem kopott meg túlságosan: azok vizsgálják meg a karter olajteknőjéből az olajszivattyúba vezető csövet. Nagyon valószínű, hogy az nem zár légmentesen.

A másik eset? Minden rendes motoros legalább minden hónapban egyszer lezsírozza a villacsapokat. Ilyenkor rendszerint sor kerül a kormány beállítására is, ha előzőleg úgy vettük észre, hogy annak állása nem idomul a legjobban testtartásunkhoz. Minden rendben van. Egy kis próbaut. Utkeresztvezés. Az ember nyomja a villanykürt gombját, a derék duda azonban hallgat.

Felőrás fejtörés. A villacsapok lezsírozása aligha okozhatja a hibát, annyi zsír aligha kerülhet a csapokba hogy elszigetelje a villát a géptől és azzal útját állja a villanykürt megszólaltatá-



Ha nem szól a villanykürt, vizsgáljuk meg, hogy jó vajjon a testkötés. Egy darabnyi drót egyik végét a nyomógomb talpához, másik végét a gép valamelyik fémrészéhez érintjük. Ha a gomb megnyomására ilyenkor szól a kürt: a testkötésben van a hiba.

sához feltétlenül szükséges testkötésnek. Annyi azonban valószínű, hogy a testkötésben van a hiba. Ilyenkor egy kis drót segít. Az ember hozzáérinti a drót egyik végét a duda nyomógombjának talpához, a másik végét pedig a gép valamelyik részegyetlen, tehát nem zománcozott részéhez. Megtörtént. A duda vígan szól, ha megnyomjuk a gombot. A hiba: nincsen testkötés. Hol lehet a hiba? Amikor a kormányt állítottuk be, elforgattuk egy kissé és elrontottuk a fémek érintkezést, mert a zománc kitűnő szigetelőanyag. Meglazítottuk a kormányrudat rögzítő anyákat, egy kissé felkaparjuk a zománcot, meghúzzuk az anyákat és a duda éppen úgy szól, mint régen.

Ráadásul egy tippet, mely nagyon jól bevált és alapos megtakarítást tesz lehetővé az olajszámla környékén. Ha a kannából kitöltjük az olajat, akár mennyi ideig is csepegtetjük ki az „utolsó cseppet”, mégis tekintélyes mennyiség marad vissza a kannában. Evtente elfogy vagy négy-öt kanna olaj, két-három liter tehát veszendőbe megy, sőt ennél is több, ha nem ölitères, hanem kéltitères kannát szoktunk venni.

Az utolsó cseppet is megmenthetjük, ha a kiürített olajoskannát gyenge gázlángon felmelegítjük. Az olaj elveszíti a viszkozitást, egészen hígban folyóvá válik és a forró kannából még egészen tekintélyes mennyiségű olajat sikerül „kipréselni”. A hevítésnél azonban vigyázzunk arra, hogy a kanna festése meg ne sérüljön, ellenkező esetben ugyanis a kanna visszaváltásánál kell majd vitatkoznunk a kereskedővel.

Sporthoz, turához:



Henne 246 km. abszolút világrekordjait is METZELER gumival futotta.

Vezérképviselőt:

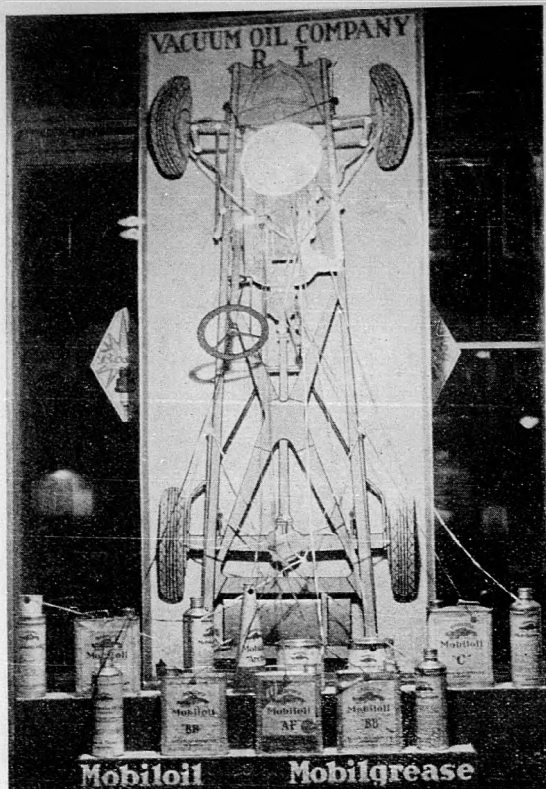
Szilárd Béla, VI., Nagymező-ú. 15.

Autós! uton szögtől
ne félj elmúlt a defekt veszély.

Járj **DEFEX**-szel!

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

Tel.: 25-3-36.



A Vacuum Oil Co. ezidén nemcsak Budapesten, hanem nagy vidéki városokban mint Győrben (Ster garázs), Székesfehérváron stb. igen érdekes újszerű tanulságos az automobilista szempontjából elsőrangú értékkel bíró alváz kenést szemléltető kirakatokat létesített melyek méretük folytán méltán keltenek figyelmet és praktikusán tárják az automobilista elé azt, hogy az automobil alvázának számos kenési helyét milyen Mobiloil illetve Mobilgrease fajtával kell ellátni.

Tippek és tanácsok

Kit nem vakított meg a saját hátrapillantó tükre, amikor a mögötte haladó kocsi reflektorjának fénye azt telibe találta. Annál kellemetlenebb ez, mert a vezető nem számított rá és igen gyakran súlyos baleset a következmény. Cél-szerű tehát megfelelő védelemről gondoskodni. Forró lúggal le kell mosni a visszapillantó tükör fonsorozását, amíg egészen tiszta és átlátszó nem lesz az üvege. Megszáritás után jóminőségű koromfekete zománcal kenjük be a tükörnek azt a felületét, melyen eredetileg az ezüstsínű fonsorozás volt. A fonsor helyett fekete réteggel bevont tükörben éppen olyan jól látjuk a mögöttünk levő terepet vagy járművet, ugyanakkor a legerősebb reflektor fényére sem vet vissza vakító fényt.

*

Ha olajfolt freccsen a karosszéria dukkózására, úgy hiába próbáljuk azt vízzel lemosni. Még a szappanos víz sem használ, mert a szappan nem oldja jól az olajat. Sokkal célszerűbb erre a célra lisztet használni. Egy kis lisztet szórunk flaneldarabra, tenyerünkkel jól beledolgozzuk a szövetanyagba és ezzel a ronggyal törölgeszük át az olajfoltot. Utána tiszta ruhadarabbal letöröljük a lisztet és az olajfolt már el is tűnt. A lisztes módszer nagyon jól beválik olyankor, amikor a műhelyből jövet zsíros ujjlenyomatok csúfítják el a dukózást. Ha nagyobb mennyiségű olaj kerül a zománcrétegre, úgy célszerű az olajos részt jól megszórni liszttel. A liszt felissza az olajat, ha néhány perccel később letöröljük a lisztet, az olajfoltnak nyoma sem lesz.

*

Ha anyagira kifogytunk az üzemanyagból, hogy az úgynevezett underdukkapparát is kiürült, úgy nehezen megy a motor beindítása. Hiába töltünk benzint a tartányba, az üzemanyag nem kerül a karburátorba. Ilyenkor egyszerűen lecsavarjuk a karburátor illetve az üszóház fedelét és megtöltjük benzinnel az üszóházat. A motort most már be tudjuk indítani és néhány fordulat elegendő ahhoz, hogy az underdukkapparát felszippantsa a benzint a tartányból.

WIM
motorkerékpár
láncok

RENOLD-COVENTRY
LISZENC

MINDEN SZAKÜZLETBEN

FILLÉREKÉRT

a távirat gyorságával
szállítja leveleit a

LÉGI POSTA



Felvilágosítás:

AIR FRANCE

LÉGIFORGALMI R.-T.

Budapest, IV., Vörösmarty-tér 2.

Tel. 82-7-23; 82-7-16

Könnyű indítás? Takarékos fogyasztás?

— használjuk előírásosan a 250-es Puch modellek indítószelépét!

A 250-es Puch-modellek karburátorjának indítószelépe nagyon hasznos berendezés: ha a szelepet kissé nyitjuk, úgy a hideg motor is könnyen indul be. Ugyanakkor az indítószelép *üzemzavarokra* adhat alkalmat, ha nem előírásosan és észszerűen használjuk. Ismerkedjünk meg tehát az indítószeléppel és annak kezelésével.

Az indítószelép a karburátor keverőkamrájának baloldalán van, állítására a rajzon R-rel jelzett nagyobb fogazott fejú csavar szolgál. Indítás előtt a szélén fogazott csavart *csak néhány fognyira szabad kifelé csavarni*, sohasem szabad annyira kicsavarni, hogy tovább ne lehessen!

Ha a motor már kissé felmelegedett, úgy a szelepet ismét teljesen zárjuk, egészen beesvarjuk az állítócsavart. Sokan eimulasztják ezt, különösen azok a Puch motorosok, akiknek régebbi gépén hiányzott az indítószelépe. Néha előfordul, hogy a Puch motoros egész nap nyitott indítószeléppel motorozik: a gép ilyenkor rosszul megy, néha erősen füstöl, tarokkírozik stb. Amellett *rengeteg üzemanyagot fogyaszt!*

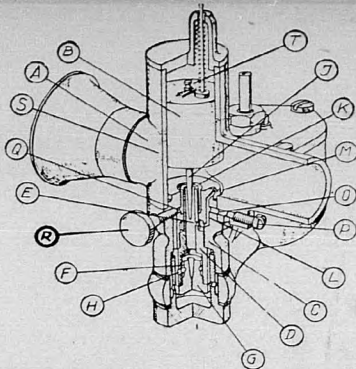
Kíméletlen manőverek következtében előfordulhat, hogy az indítószelép csavarmentes része és kómuza *elmozdul*, ilyenkor a szelepet már nem lehet teljesen zárni, aminek következtében a fogyasztás tekintélyes mértékben fokozódik. Vessük tehát emlékezetünkbe a szabályt: *amint a motor felmelegedett, azonnal zárjuk teljesen az indítószelépet*, ha a fogyasztás észrevehető mértékben fokozódik, úgy nézzük vagy nézessük meg az indítószelépet!

Az indítószelép zárásánál is lehet hibát elkövetni. Ha tulságosan kinyitottuk és utána hirtelen elengedtük, úgy különösen új gépnél, melynek rugója nagyon erős: hirtelen *visszaugrik* a szelep és úgy beszorul, hogy kézzel már nem tudjuk ismét nyitni. Éppen ezért fogadjuk meg a tanácsot: az indítószelép zárásánál ujjunkat mintegy *fékként* használva törekedjünk arra, hogy a szelep zárása ne ugrásszerűen, hanem *fokozatosan, lassan* történjék.

Ha nyitott indítószeléppel haladunk, úgy fogyasztásunk a normálisnak kétszeresére emelkedhetik. Mielőtt tehát

tulzott fogyasztásról panaszkodnánk, nézzük csak meg, hogy eleget tettünk vajjon az előírásnak!

A Nemzetközi Vásár Puch-standján bemutatásra kerülnek az összes 1936-os modellek, élükön a négy hengeres 800-as típusal. Az új modellek szinkronizált differenciálrugózása minden bizonnyal nagy feltűnést fog kelteni.



A Karburátor ház. B Fojtóharang. C Keverőkamra. D Fuvoka test. E Lassujárat fuvokra F Fő fuvoka (gyűrű fuvoka). H Benzinzeték a főfuvokához. J Fuvoka tü. K Tú fuvokra. L A lassujárat fuvokához vezető benzinsatorna. M Lassujárat fuvoka kiömlő nyílás. O Lassujárat fuvoka levegőcsatorna. P Lassujárat szabályozó csavar. S Fojtóharang kivágása. T Fuvoka tű állítója.



1. Használt alkatrész?

2. Javítóműhely?

3. Használt gépek?

1. Dús raktár!
2. Legjobb munka!
3. Nagy választék!

Hol? Természetesen

REICHFELD GÉZÁ-nál

VI., Rózsa-u. 90. Telefon: 24-2-85.

CORDATIC

Láfta már az

Archie=f?

K. BAUER TIBOR, VI., Izabella-ucca 98.

Motorkerékpár és autójavitóüzem

Vétel, eladás, csere, használt alkatrészek

GOLDMANN SÁNDOR

Budapest, VI., Ó ucca 47

ITT AZ ÚJ FOTO-MOZI ARJEGYZÉK



DIJTALANUL KÜLDI:

BUDAPEST

IV. KÁROLY KRT 28.

VI. ANDRÁSSY ÚT 31.

VIII. RÁKÓCZI ÚT 80.

Autó és szántómotor

főtengelyek és hengercsiszolások

és minden e szakmába vágó alkatrész készítése

ÖZV. DEDICS FERENCNÉ

Thék Endre ucca 15. Telefon: 30-3-45

GLADIATOR PENGE VEZET!



Apróságok a nagyvilágból

Az angol Alta gyár az idei szezonra kihozta másfélteres versenykocsijait, majd később 1100-as és 2000-es versenymodelljeit is.

A genfi Motosacoche-gyár produkciója a tavalyi év folyamán ismét erős visszaesést mutatott.

Szeptember 17–22-ig kerül lefutásra Németországban az idei Nemzetközi Hatnapos Trial. A start előreláthatólag a schwarzwaldi Freudenstaltban lesz, a harmadik napon Garmischba futnak be a versenyzők, míg a sebességi próbára ismét Füssenben kerül a sor.

A berlini Olimpiai játékok alkalmával monstre autós-motoros csillagtúrát hirdetnek Berlinbe. A csillagtúra befutója július 30-án lesz.

Az NSU-gyár az idei angol TT 370-es és 500-as kategóriájában két-két versenyzővel képviselteti magát.

Az Adler-gyár egyik 1,7 literes Autobahn-rum f. modelljével sikeres rekordstromot hajtott végre a Frankfurt-Viernheim közötti autópályán. A rekordstrom hat új nemzetközi rekordot eredményezett, amely lista legjellemzőbb teljesítményei a 159,9 km átlagú 2000 km-es, továbbá a 160,6 km átlagú 24 órás rekordok. A régi rekordokat Eyston és Denly tartották Hotchkiss kocsijukkal. A sikeresen indult rekordkísérleteknek súlyos karburátortűz vetett véget. A rekordkísérletek ismételt bebizonyították, hogy a Jaray alapelveken épült áramvonal karosszerűval ellátott Autobahn-Trapf fogyasztása a magas átlag és csúsebbségek ellenére sem több 100 km-ként 11 liter benzolkeveréknél, holott a normálisan használt hasonló teljesítményű kocsit már 70–80-as átlagú elfogyaszt ugyanannyit. A helyesen épített áramvonalkarosszerű üzemgazdaságát ezen adatok jellemzik leghívebben.

Az osztrák Illichmann 500-as osztrák Alpha masinával részt vesz az angol Tourist Trophy. Erdklóddal várjuk az osztrák sógor szereplését.

Taruffi, a jeles olasz versenyző sportérdemei elismerésül lovagi címet kapott.

Rust, a pompás angol TT-menő hónapokkal ezelőtt karját törte. A fellépett komplikációk folytán kétséges, vajjon elindulhat-e az IOM versenyeken.

Eyston, aki Stueck nemrég felállított sprint- és középtávú rekordjainak megdöntésére Salt Lake Citybe utazott, az eszések folytán olyan állapotban találta a pályát, hogy annak kiszáradása heketeket vehet igénybe. Miért nem ment Eyston ugyanoda rekordot dönteni, ahol Stueck felállította azokat... Ott száraz a beton!

Hány magánrepülőgép van forgalomban az egész világon? Az Egyesült Államokban 6784, Franciaországban 1980, Németországban 1565, Angliában 1409, Olaszországban 401, Lengyelországban 151, Belgiumban 146, Csehszlovákiában 116, Spanyolországban 86, Argentínában 91, Japánban 35, Svájcban és Hollandiában 28–28. A légitörlemény vállalatok utasgepei illetőleg a következő a helyzet: USA 518, Németország 233, Franciaország 221, Anglia 168, Olaszország 72, Japán 56, Hollandia 50, Lengyelország 43, Belgium 35, Csehszlovákia 34, Svájc 22. Es a katonai gépek? Azokról nem beszél a statisztika...

Az olasz hadsereg repülőinek sebességi iskolája mellett Montecchióban külön iskola foglalkozik a magassági repüléssel. Ez az ún. n. Reparto Alte Quota. A közelmúltban Tonde 13.800 méteres, Pozzi 14.000 méteres magasságot ért el, ahol 62 fok hideget mértek. Az iskola tagjai egyre-másra érik el a 12.000 méteres magasságot! A magassági repülés világrekordere Donati, 14.500 méterrel tartja a rekordot.

Europa egyik legnagyobb légt. kikötője épül Milanóban. A nagy hangár 400 gép befogadóképességgel lesz.

A Berlini Olimpiai Játékok alkalmával a német Aero Club repülő csillagtúrát hirdet 2500 kg-nál könnyebb gépek részére.

A csupaszárny vitorlázó gépek révén ismertté vált német Horten fivérek legújabbban 60 lóerős motorral szerelt farok nélküli nyomópropelleres masinát konstruáltak. A gép kitűnően bevált, etábil, földközelségben 230 km-es sebességet ért el, a 151 km-es sebességet pedig még 25 lóerős motor teljesítménnyel is elérte.

Tragikus körülmények között halt meg a svájci GP tréningjén az NSU vezető német Sebastian Roth. Tréning közben rosszullet fogta el, leállt, hogy kibombolja börmellényét. Mikor ismét nyeregbe akart szállani, szívzselhűdést kapott és a helyszínen meghalt, Roth 26 éves volt...

Újabbán fokozott érdeklődés irányul a kismotoros repülőgépek felé, amelyek terén a grunauai Schneider-gyár, — amely „Grunau” típusú vitorlázó gépeiről híres — Motor-Baby II jelölésű géppel jelentős előrehaladást tanusodik. A gép nyomópropellerrel szerelt 18 lóerős Küller-motortól van ellátva, a szárnyak feszítésvá 13,6 méter, a gép utazási sebessége 85 km., 16 perc alatt 1000 méterre emelkedik, üressúlya 185 kg, csúsmagassága pedig 3200 méter. A gép a próbarepülések során 50 órát töltött már a levegőben, pilótái elismeréssel nyilatkoznak tulajdonságairól.

Kristálytisza, rugalmas, átlátszó

CELLULOID

nem gyulékony kivitelben is



Bálint Testvérek Rottenbiller-utca 30.

Telefon: 33-8-54

Kilométerjelzők

sebességmérők, autórak javítóműhelye

Schwarz Testvérek szakorások

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

ALKATRÉSZEK autókhoz, motorkerékpárokhoz és felszerelések

MÁVAG-MERCEDES-BENZ-hez

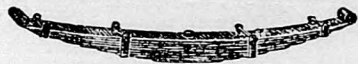
BAK GYÖRGY
VI., Jókai tér 7. Tel. 12-0-46.

Motorkerékpár klsautó

csónakmotor

K. BAUER TIBOR CYÓZÓ

B.S.A.-alkatrészek, speciális javítóműhely.
VI., Izabella-u. 98. Telefon: 20-9-12.



Automobilrugók és spirálrugók gyártása és javítása — Kész rugók raktára.
BÁN LÁSZLÓ
V., VÁG UCCA 5 — TELEFON: 91-1-22.

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

CITROËN alkatrészek az összes típusokhoz CHEVROLET, FORD és egyéb amerikai autóalkatrészek. külföldi motor- és autópneumatikok legolcsóbban

Autófelszerelések

NAGY JÓZSEF-nél

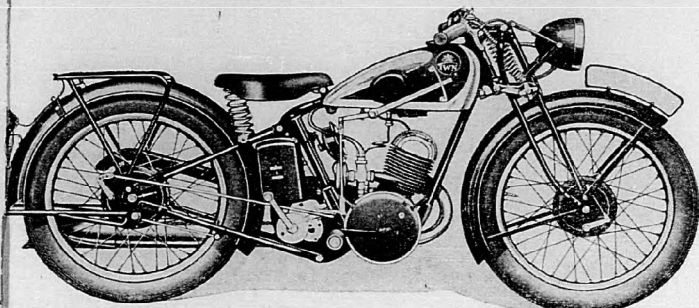
VI., Andrassy-út 34. Telefon: 22-1-97



NÉMET TRIUMPH

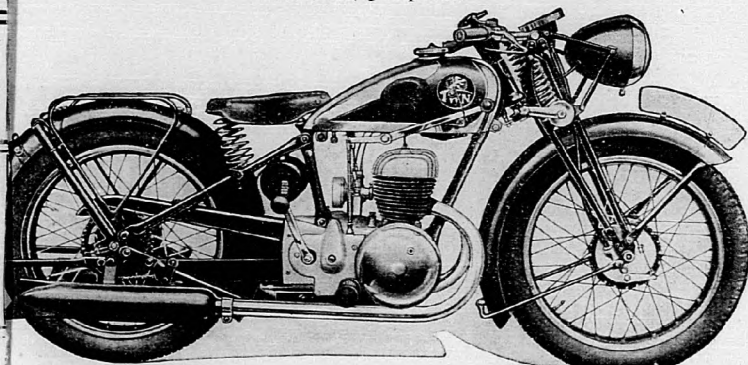


**T. W. N.
TRIUMPH WERKE NÜRNBERG**



200 kcm, R. L. 30. Ára teljes felszereléssel P 980. —

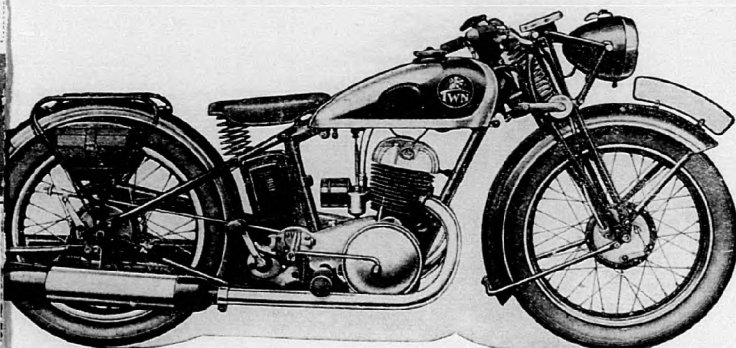
kétütemű, könnyű szőlő motorkerékpár, igen erős, 6 tényleges lóerő teljesítményt nyújtó motorral. Leszerelhető alumínium hengerejjel, 50 Wattos lágyító berendezéssel, villanykürttel, kromozott benzintartállyal, számszámokkal, pumpával.



200 kcm, luxus B. L. Ára teljes felszereléssel P 1290. —

teljesen tokozott kétütemű, blokmotor konstrukció, kétkipuffogócsővel 50 Wattos világítással, óriási, kormány elé épített sebességmérővel, kormányzarral, villanykürttel, kromozott benzintartállyal és abroncsokkal. Szerszámkészlettel, pumpával,

árral szabadalmazott elektromosjelzésű üresjárati lábkapcsolóval is kapható

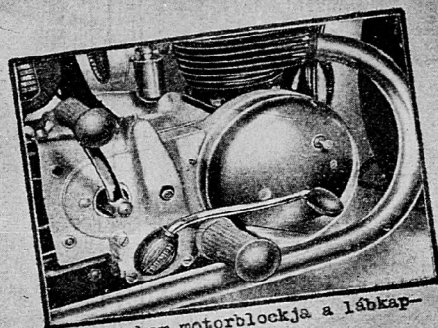


350 kcm, Sportmodel. Ára teljes felszereléssel P 1520. —

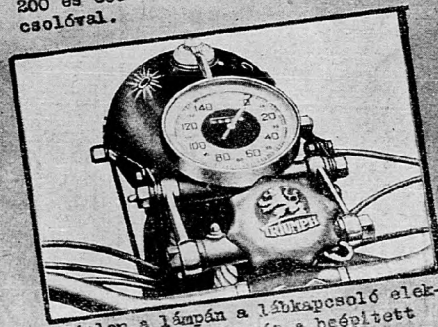
kétütemű, teljesen tokozott blokmotor konstrukció, 11 tényleges lóerő teljesítménnyel. Óriási sebességmérővel, 50 wattos világítással, kormányzarral, villanykürttel, kromozott benzintartállyal és abroncsokkal „lehlauf” jelzésű lábkapcsolóval, szerszámokkal, pumpával. Szőlő sebesség 100 km. Alkalmazható ezen modelhez könnyű oldalkocsi is.

Kérjen részletes ismertetést:

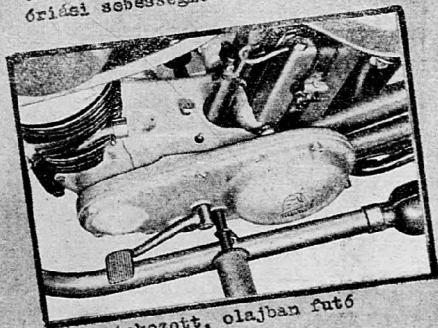
szérviselet: URBACH, Hungadi-tér 12. Tel.: 11-6-28



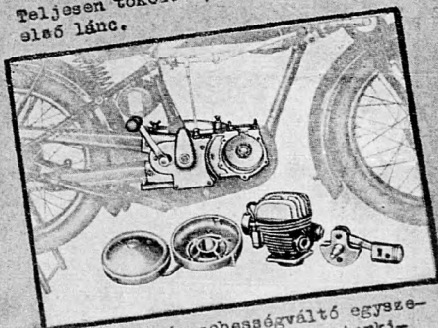
200 és 300 kcm motorblockja a lábkapcsolóval.



Baloldalon a lámpán a lábkapcsoló elektromos kontrollámpája és a beépített óriási sebességmérő.



Teljesen tokozott, olajban futó első lánc.



Triumph motor és sebességváltó egysége kiegészíthető a vázról, karterkiépítés nélkül.

Mi újság?

— Zamecsnik Tivadar pünkösdkor a németországi Teterowban áll starthoz, a tél folyamán alapos tuningon átment 350-es Rudge versenygépével. A „Meklenburgi—Svájc”-ban levő füves körpályán lefutásra kerülő TT-jellegű körverseny iránt nagy érdeklődés nyilvánul meg.

— Külföldi Ignis-sikerekről is hallottam?

— Ugy van, a Bécs melletti krieauai ügétópálya-versenyeken Schneeweiss (Austro-Omega) tíz körös rekordot futott Ignis-gyertyával, de Bohmann (Delta Gnom) és Abarth (FN old.) győzelmei is a kitünő magyar csillám-gyertya gyertyához fűződnek!

— Motoresónakverseny?

— A Budapesti Motor Yacht Club a múlt év sikereiben gazdag eseményei után idei versenyévadját május 24-én, a Csepelsziget körüli motoresónakversennyel kezdi meg. A versenyen, amelynek során 110 km-es utat kell a résztvevőknek megtenni, oldalmotoros, autbord-motoros és beépített motoros inbord-hajók indulhatnak. A verseny távja is mutatja, hogy a BMYC arra törekszik hogy tagjai elsősorban megbízhatósági versenyeken vegyenek részt. Általános sportérdek ugyanis, hogy üzembiztos és olcsó hajók álljanak a

közönség rendelkezésére, ezért a BMYC szerint a hajók praktikus használata tulajdonságai a döntők és nem a motornak néhányperces gyors esústeljesítménye. A BMYC egyébként az évadnyitó versenyen már különös gondot fordít a minél zajtalanabb közlekedésre és a jövő versenykiírásoknál ezt a követelményt szigorúan be is tartják.

— Mi hír a Deményi—Morris portán?

— A megrendelésekkel túlhalmozott angol Morris-gyár szállítási nehézségei csakhamar megszűnnek. A gyár ugyanis 200.000 font, mintegy 5½ millió pengő befektetéssel gyártelepét hatalmas mértékben kibővítette úgy, hogy a telep heti 3500 darabra fokozott teljesítőképessége képes lesz megbirkózni a nagy kereslettel!

— Hallom, Urbach László átvette a német Triumph motorkerékpárok képviselőit?

— Jól hallotta, Szerkesztő úr! A magam részéről már láttam is a felette tetszetős kiállítású modelleket. A speciális harántöblítéses kétütemű motorral szerelt kis modellek egyik legkomerciálisabb típusa a 200-as modell, mely 1290 pengős áron kerül piacra. A nagyobb, négyütemű típusokat szintén sportszerű vonalak és precíz munka jellemzi. Külön érdekesség a lábkapcsolásos modelleken a reflektorfedőn gyígló zöld lámpa, mely figyelmezteti a vezetőt arra, hogy a sebességváltó üresjáratra van kapcsolva.

— Hallom, repülőgép-keresztelő volt?

— Május első vasárnapján keresztelték meg a Budapesti Motor Yacht Club új sikló repülőgépét, melyet az „Icarus” iskola épített gödöllői repülőtélen. A megjelentek sorában ott láttuk gróf Andrassy Mihályt, a BMYC elnökét, Ulbrich Hugót, a BMYC repülőszakosztályának elnökét és a BMYC egyesületi és társadalmi sportéletének számos más előkelőségét, a Légügyi Hivatal képviselőjében Tarnay István alezredest és Schwesztits Zoltán századost, az „Icarus” iskola növendékeit, valamint a Cserkészszövetség kiküldötteit. A megjelent nagyszámú közönséget gróf Andrassy Mihály üdvözölte, aki rámutatott beszédében arra az örömdetes tényre, hogy 14 hónappal a repülőszakosztály felállítása után már sikerült az első saját siklógépet üzembe helyezni. Gróf Andrassy elnök rámutatott arra a kifelé talán visszasan ható tényre, hogy a vízi sportot tüzte ugyan ki főcéljául, mindazonáltal a repülősportot is melegen kultiválja. A repülés ma már nemcsak sport, hanem nemzeti érdek is, hogy minél többen kultiválják azt. Andrassy beszéde után Ulbrich



Nagy örömeik van a budai autosoknak: megnyílt a Ghillány-cég új benzinkútja a Halászcuccában (A Fő ucca mellékuccája).

Hugó szakosztályelnök röviden ismertette a szakosztály történetét és felkért gróf Andrassy Mihályt a Budapesti Motor Yacht Club első repülőgépének megkeresztelésére. Gróf Andrassy Mihály néhány keresetlen szó keretében „Sirály” névre keresztelte el az új gépet. A keresztelő után az „Icarus”-repülők sikerült műrepülést mutattak be.

— Szakmai hírek?

— A Brown György cég a Mercedes

Csak a lánchajtásos gépek végeztek jó eredménnyel (kevés büntetőponttal) az utolsó bajnoki (Reznicsek) versenyen:

Vegye Ön is

a legjobb lánchajtású motorkerékpárokat, olajfürdővel, zárt hátsólánc burával a

Sunbeam

és a

Viktóriát

(Árak P 960—-tól)

KOPPÁNYI, DESSEWFFY U. 47.

KEZTYŰT

autóhoz, motorhoz,

csak OTTENREITER-TŐL

vegyünk, mert megbízható és olcsó.

Készít — Javit

V., Petöfi Sándor ucca 3. (udvarban).

Ugy vonalvezetésben, mint árban szenzációs az

Ardie

K. BAUER TIBOR, VI., Podmaniczky-u. 98.



MARS LOWCARBON

olaj

szén és korommentes

Mindennemű Benzol-keverékek

GHILLÁNY

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

HASZNÁLT motorkerékpár alkatrészek fillérékéért

PÁPAI, VI., Gr. Zichy Jenő ucca 39

Benz teherautó-alkatrészekon kívül Mercedes-Benz személykocsi-alkatrészekre is berendezkedett. Más. Koppányi Miklósnak a napokban futott be az első 350-es Victoria szállítmánya. Ugy a víz, mint a motor, erős méretezése ellenére is igen kecses vonalakat mutat. A sikerült típust megérdemelten „gyors alulvezérelt sportmotornak“ nevezi a gyár. A Victoriát képviselő Koppányi sugárzó arccal újságolta, hogy az Ope-raház egyik tagja — aki éppen a szállítmány érkezésekor ott tartózkodott — azonnal lelegezte a tortát. Új rekord az eladási sebességben.

— *Mi hír a Frontharcos túraútról?*

— A világháborúban elesett magyar katonáink emlékére május hó 30. és 31-én rendezik meg az Országos Frontharcos Szövetség autó- és motorsport osztálya az idén ujszedszer, 1200 kilométeres távon a „Frontharcos Túraút“-at, mint 24 órás versenyt. A versenyzők május hó 30-án, szombaton reggel 6 órakor indulnak a Hősök teréről, először az autók, azután az oldalkocsis és végül a szőlő-motorkerékpárok egy csoportban. Ellenőrző állomások lesznek: Győr, Veszprém, Siófok, Pécs, Szekszárd, Baja, Szeged, Füzesgyarmat, Nyíregyháza és Gyöngyös, ahol a helyi klubok helyi frontharcos fősoportokkal karöltve végzik az ellenőrzést. Pécsét három és fél kilométeres hegyversenyt futnak a versenyzők a Mecsekre. A hegyverseny eredménye holtverseny esetén dönti el az elsőbbséget. Május 31-én, pünkösdvasárnap reggel 6 órakor futnak be a versenyzők Cinkota—Mátyásföld felől Budapestre. A cél a Stefánia-út végén a víztoronynál lesz, ahonnan azután csoportosan a Hősök Emlékkövéhez vonulnak és azt megkoszorúzzák. Az egész 1200 kilométeres útvonalon a frontharcos fősoportok bajtársi formaruhás szakaszai fogadják a versenyzőket és mutatják a követendő útvonalat, amelyet 50 kilométeres átlagsebesség betartásával kell a versenyzőknek abszolválniok. Az útvonalat hivatalosan bejárta autónk a frontharcos autósok osztályvezetője, dr. Szelnár Aladár és részletes térképet készített az úttalapról, amelyet minden versenyző kézhez kap. A versenyszabályokat május hó első napjaiban küldi szét a verseny rendezősege. Az első nevezési határidő május hó 16, utánnevezés kétszeres díjjal május hó 22-ig. Nevezési hely az Országos Frontharcos Szövetség központi székháza, Budapest, VIII., Rákóczi-út 27., ahol a Szövetség autó- és motorsport-osztálya minden felvilágosítással szívesen szolgál.

— *Mi hír a Majláth cégnél?*

— A minap érkeztek meg a DKW-gyár 1000 kcm-es négyhengeres Schwbe-klasse típusai, melyek úgy külsőleg, mint konstrukció szempontjából a legmodernebb elveket egyesítik.

Felolós szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ

Új német motorkerékpár a magyar piacon

A motorkerékpárgourmandok, akiknek csak álom volt a pompás motorkerékpár, most valóra válhatják álmukat. Kevés pénzért tőkeleteset! — adta ki a jelszót a K. Bauer Tibor cég, amikor piacra hozta a Németországban népszerű és keresett *Ardie* motorkerékpárokat. Az új márka bevezetése érdekében a gyár olyan előnyös kalkulációval szolgált a cégnek, hogy most már megvan a lehetősége a minden jót és finomat szerető, de kevés pénzü motorosnak, hogy szakértelmét és igényét kielégítse. Prospektussal és minden felvilágosítással a K. Bauer Tibor cég szolgál. Budapest, VI., Izabella-u. 98.

*Érdekes tavaszi ujdonság jelent meg a magyar piacon, a szabadalmazott Cyklon melegvulkanizáló folt. A Cyklon-folt óriási előnye, hogy hőfejlesztő anyagát — mely a tőkeletes vulkanizáláshoz szükséges melegt adja — légmentesen leforrasztott zárófedél védi, úgyhogy a nedvség iránt igen érzékeny hőfejlesztő anyag mindenkor teljesen száraz és meggyújtva maradéktalanul adja le a sikeres vulkanizáláshoz szükséges melegt. A Cyklon melegtolt tehát esőben, hóban egyaránt üzembiztos. Felvilágosítással szolgál a vezérképviselet: Huszár György, VI., Jókai ucca 1.

Egyhengeres Hanemagot vennék, esetleg elcsereálnék 1933-as típusú 250-es Puchért. I. K., Tátra u. 11. IV. 2. Tel.: 195—11.

*Elveszett április 24-én a Zrinyi ucca 7 sz. alól feketeszínű, oldalkocsis, régi, lapostankos, 500-as, alulvezérelt Méray motorkerékpár. A gép rendszáma: BP 356. Jap motorszám 78.975. 4-voltos Bosch-világítás, Bosch-mágnes és szíjhajtásos dinamó, 26×3.5 Dunlop-gumik, Terry-nyereg, Noss sebességváltó, Binks karburátor. Nyomravezető 200 pengőig terjedő jutalomban részesül. Jelentkezni az Auto Motor kiadóhivatalában.

Ha már mindent látott, ne felejtse megnézni az **Ardie=f!**

K. BAUER TIBOR, VI., Podmaniczky-u. 98.

Kesjár János

nemcsak a motorkerékpár bajnoka, hanem a motorkerékpárok és kerékpárok

tűzzománcozásának

dukózásának és fényezésének is. Motorosok dolgoztassatok motorosnál! Kesjár, Rózsa u. 45. Tel. 30-7-65.

Bármilyen gyártmányu motorkerékpárt

olcsón, gyorsan, garanciával **javitok**

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



Eredeti PUCH

alkatrészek raktára

PUCH javítóműhely

Budapest, VI., Desseffy-ucca 26. Telefon: 21-4-00

A legfokéletebb autótisztítószer

Kapható minden jobb szaküzletben.

a Szepa Polish &

Autó és motorkerékpár accumulator eladása, javítása, töltés



POLUS-SIRIUS MŰVEK RT.

VARTA-HÁZ

SCINTILLA VEZÉRKÉPVISELET
BUDAPEST, V., BÁLVÁNY-U. 12.

TELEFON: 113-51 és 113-52.

SCINTILLA

„VARTA“

„DEAC“

„PERTRIX“

„SCINTILLA“

önindító és világító telepek automobилоkhoz és motorkerékpárokhoz

lúgos örökéletű fémaccumulator motorkerékpárokhoz, lámpákhoz stb.

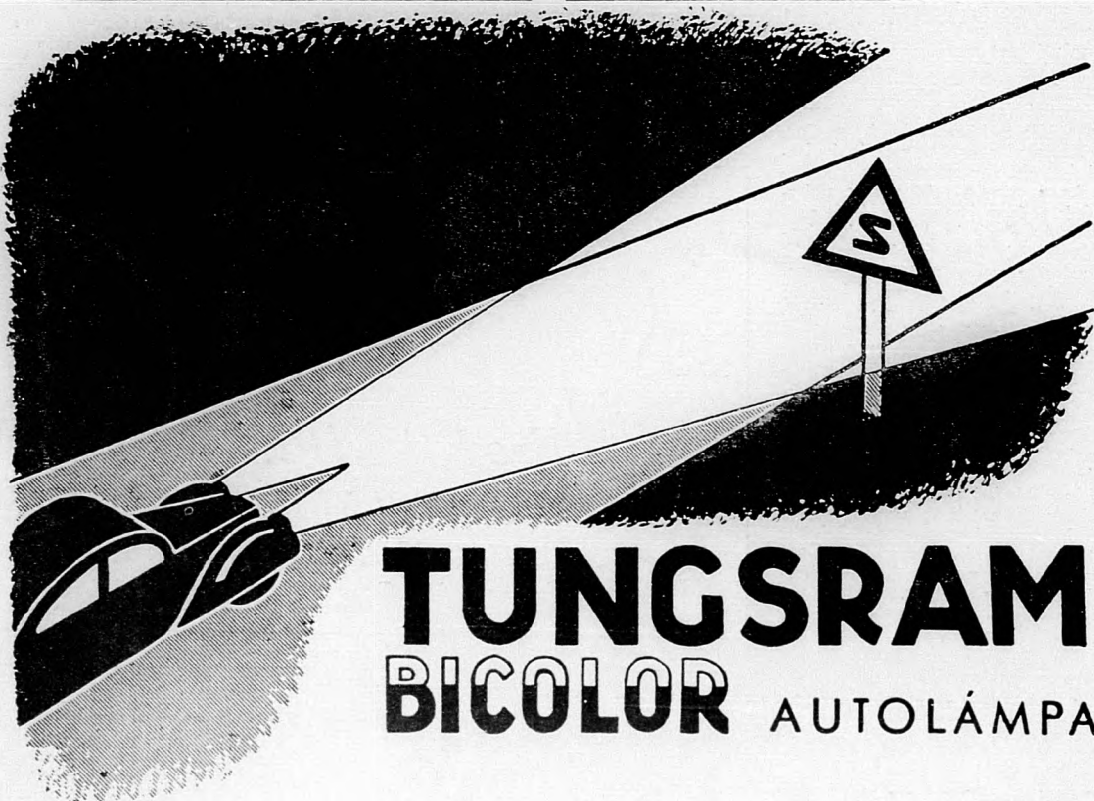
korlátlan raktárképességű szalmiákmentes száraztelepek, zseblámpatokok,

dynamók, mágnesek, vertex mágnesek, indító motorok, indexek, villanófény irányjelzők, kapcsolók, kapcsolószekrények, lámpák, reflektorok, elosztók, gyújtótekercesek, vezetékek, ablaktörlők, kürtők stb. stb.

POL örökéletű biztosíték automaták. **IGNIS** csillámszigetelésű gyújtógyertyák.

TUNGSRAM és **OSRAM** autólámpák, villamosberendezések alkatrészei. — Ajánlattal készséggel szolgálunk.

Autók villamos berendezésének javítása, karbantartás



TUNGSRAM
BICOLOR AUTOLÁMPA

Fehér távfény, sárga közelfény.