

ÁRA 40 FILL.

STUCK, CARACCIOLA, CHIRON, NUVOLARI, VARZI, ROSEMEYER, BRAUCHITSCH A MAGYAR GRAND PRIX-N!

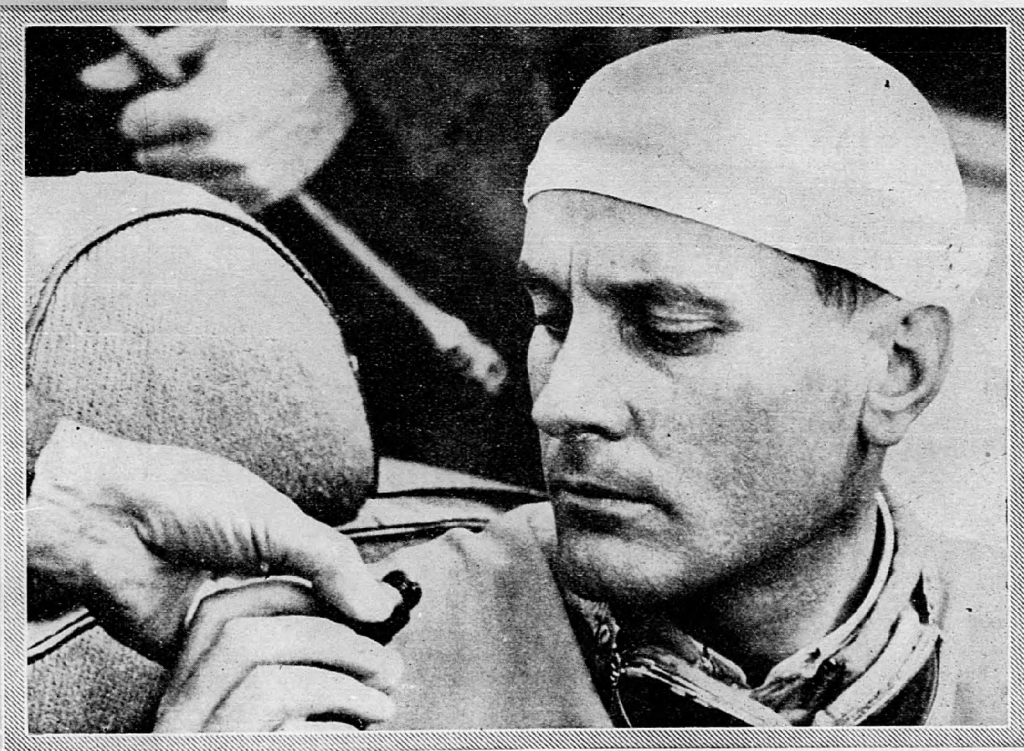
VIII. ÉVFOLYAM  
7. SZÁM  
1936. május 15.

# AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉL.  
DÁNYSZÁMU MAGYAR  
MOTORSPORTLAP



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



1886-1936

Amióta megszülettek az Auto-Union híres Porsche kocsijai, a Mercedes-Benz gyár pompás versenygépei: ahol indulnak, egymás között intézik el a győzelem és a helyezések kérdését. Az Auto-Union és Mercedes-Benz versenykocsik a sebességet egyesítik az abszolút üzembiztonsággal, éppen ezért a Bosch gyújtásban és a Bosch gyertyákban bíznak. Képünkön Hans v. Stuckot látjuk, amint szakértő szemmel vizsgálja annak az új Bosch versenygyertya sorozatnak egyik példányát, mely hozzásegítette a győzelemhez.





## Concours d'élégance 1936

**A Magyar Touring Club vándordija a legtöbb pontot nyert márka részére. A legszebb olasz kocsi díja**

5 Grands prix d'honneur

5 első díj

1 Grand Prix d'élégance

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

service: VI., Aréna út 61. Tel.: 98-8-20

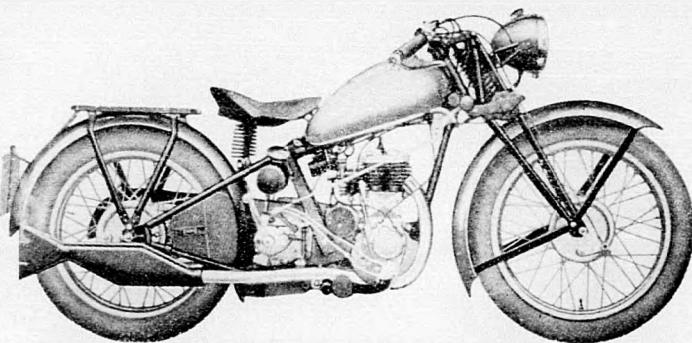
**AZ ÚJ 350-ES**

**MÉRAY**

**már raktárról kapható**

**ÁRA P 1550.—**

teljes felszereléssel, 30 Wattos  
Bosch világítással



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

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

**MÉRAY Motorkerékpárgyár Rt.**  
Budapest, V. Zápolya ucca 15. Telefon: 98-8-88

## Előgyűjtés

Ugy vagyunk az útdó megreformálásáról szóló hírekkel, mint ama bizonyos mesebeli fabusák a jön farkassal operáló varasztgyerekekkel. Nem múlt el hónap, hogy ne kerüljenek forgalomba bizonyos kedvező vagy kedvezőtlen hírek, a végén pedig holtbizonyossággal derül ki, hogy a hír vagy rém, vagy gagyalom volt csupán. Érthető, hogy gyanakvó tartózkodással fogadunk minden hírt, mely az autó és motorkerékpár útdóval kapcsolatos, mely emelést, mérséklést, új rendszert és a többieket véli tulni. Mert sajnos csakis vélelmekre van utatva az autós közvélemény, az illetékesek titkolóznak, amikha elsőrendű fontosságú államérdék volna az, hogy minden meglepetésszerűen történjék.

Most ismét hírek vannak forgalomban. Hogy Bornemisza miniszter szorgalmazza az autó- és motorkerékpáradó csökkentését és hogy a pénzügyminiszter is hajlandó beleegyezni a reformba. Számszerűen a mai útdónak a felére gondolnak, az egész vonalon 50%-os csökkentést léptetve életbe.

A hír — kellemes, régi es jogos kívánságoknak beteljesülését ígéri. Csak éppen az a félt, hogy a hír — mint megszámáhatatlan elődje — ismét csak hír marad. Hogy megint csak emények; ébresztenek anélkül, hogy be is válnának azok a remények.

Pedig mondhatni, az utolsó percben jönne a segítség, ha valóban leszallítanák az útdót. A nagyobb, kélttírezen felüli, hatalmas útdóra kötelezett és így üzemen kívül álló nagykokosik legnagyobb része veszedelmesen közel van az — autómegfőhöz. Elelet varázsolni az évek óta ledlitta rozsdásodó nagykokosikba pedig csak úgy lehet, ha méltányos színen szabják meg az adójukat. A nagykokosikban fekvő nemzeti ügyont mentén meg az útdóreform, üzemenképesse varázsolná meg a sokezer automobil, melyre — sajnos ezzel is számolni kell — talán előbb, mint utóbb gondolniuk, lehet égető szüksége a nemzetnek.

Még néhány hét és teltbevalósul a magyar automobil Grand Prix. A teljes Auto Union, Mercedes-Benz csapat, a világ-első olasz Scuderia Ferrari együttese áll oda a népligetű pálya ortronaia elé. Stuck, Caracciola, Rosemeyer, Nuvolari, Varzi, Krauchtsch, Chiron küzdelmét fogjuk figyelni, hogy a többekről ne is beszéljünk. Világeseményben lesz részünk, úgynevezett június utolsó vasárnapja a magyar automobilizmusé, a magyar sportnak. Megmozdul a külföld, a vidék, a főváros. Es szőgyelni fogják magukat azok a gáncoskodó sötétbőrűek, akik az utolsó pillanatig gátat ácsoltak a vajdó GP felállításá elé.

Megjelent a magyar GP plakátja. Hát van benne élet, az igaz. Es nem rontja le pillantásvonzó értékét az sem, hogy a vezető valahó a kerék alatt néz maga elé. Csak éppen nem értjük, hogy miért éppen a Duna habjaiból pattan elő a furcsa versenyzalkotmány? Es még csak nem is csepeg a víz.

A benzinkúthoz kútkeszélő kell. A benzinkút nem fázik, a kútkeszélő annál inkább, főleg télen. A hatóságok nem engedélyeznek bódét a kútkeszélőnek, akármilyen izléses kivételben is hajlandók felállítani azt a vállalatok. Ahol pedig van, ott sorra bontatják le. Rövidlátás és szívtelenség. Csak álljon ki az a hatósági úr, akinek az agyából pattant ez a városépítési ötlet, télen éjjel az egyik kúthoz. Ugy miniszterokos hidegben. Majd elátkozza — sajátmagát.

Sohol a világon nincsen ércényben ilyen tilalom, csak éppen nálunk. Mi vagyunk ezen a téren az úttörők. Sajnos még minden kedvünk ezért — gratulációt fogadni.

Legutóbbi számunkban szóvá tettük, hogy az illetékes négykerületi adóhivatal, mely az útdóutalványokat küldi szét — enyhén szólva, tűzöttan lassú iramban végzi feladatát. Hogy az április végén befizetett útdó fejében május tizedikén sem küldi ki az útdóutalványt szabad prédájúal doba oda az autó tulajdonosát a finánci buzagalom különféle megújulásiainak. Nos, meg kell tételnünk ezt a megállapítást. Amikor ezeket a sorokat lekopogta az írógép, május 22-ike van. Es az április végén befizetett útdó nyomán még mindig nem kapta meg a gép tulajdonosa az utalványt, mellyel felidiszit-hetné a szélvédőjét. Hogy az illetékesek félre ne értsék és ne lássanak általánosítást vagy méltatlan támadást, tisztelettel közöljük, hogy a szóbanforgó kocsi rendszáma BE 567, hogy az útdót április 28-ikán, a befizetési nyugta tanúsága szerint átutalták, de még május 22-éig sem jutott be a bárca kiváltásiához szükséges utalvány. Remélhetjük, hogy az illetékes utak utánaméznek a dolagnak. Annál is inkább, mert az eset aligha elszige'telt véletlen.

Brávó. Tornatanárok fogják tanítani az iskolás gyerekeket a forgalmi szabályokra. Tanfolyamot tartanak a tornatanároknak, hogy kellő hozzáértéssel magyarázzák majd el, hogy miként kell viselkedni az úttészen. Végre egy életrevaló ötlet, melyet örömmel kell üdvözölni és melynek előnyeit hamarosan látni fogja nemcsak a gépjárművezető, hanem mindenki, akinek a forgalommal van dolga.

Most csak azt kell megoldani, hogyan szorítsák rá a fel-nőtteket is a helyes közlekedésre. A helyszíni bíraskodás nem vált be a mai egyenruhásosan szertartásos alakjában, a közönség ingyen kabarét lát a járdára kivonuló alkalmi résztvényszékben, mely így nem töltheti be hívátását, mert hiszen célja éppen a tettenérés. Es ugyan ki hagyja magát tetten érni, amikor a tettenérni akarókat félmérfőldről látja.

A gyönyörű Zündappokat éppen úgy megcsodálja a világ mint a matyók színpompás festői viseletét melyhez a matyó legény szerint csak ez a pompás Zündapp hiányzik...



# Olaj? Olajcsere? Öblítő olaj? Olajszűrő? Olajnyomás? Olajszivattyú

— röviden: mit kell tudnia minden autósnek a kenésről? —

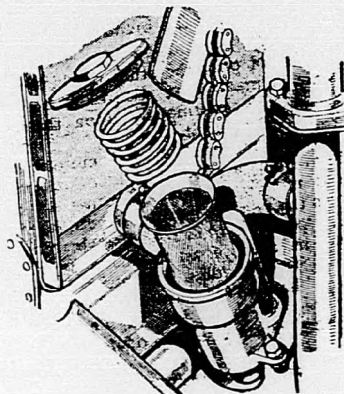
Ugyan mi lehet az oka annak, hogy két testvérautomobil közül az egyiknek a motorja 50.000 kilométer után is úgy jár, mint az óra, a másiké pedig húszezer után hangosan csilingel, generáljavitás után epedve és bánatában kétszeres adagot iszik meg motorkából, olajból? Ugyanaz a gyár készítette mind a kettőt, ugyanabból a szériából valók, ugyanaz a rendszerük, az anyaguk és a rendszám kivételével, az utolsó csavarig egymásnak hű fényképei. És mégis: az egyik szorgalmas, friss, igénytelen robotos, a másik pazarló, koravén, kopott lakójelöltje az autótetemének. Ugyan mi a különbség a kettő között? A válasz egyetlen szó: a vezetők.

A modern automobil üzembiztonsága, teljesítőképessége és élettartama ugyanis nemcsak a rendszerétől, az anyagától és a megmunkálástól függ, hanem nagyrészen tulajdonosának gondosságától, lelkiismeretességétől és hozzáértésétől. Sajnos, az autósok nagyrésze azt a kényelmes álláspontot vallja, hogy az autó csak közlekedési eszköz és semmi más. És amint nem érdekli a cipőjének a karbantartása, éppen úgy nem kíváncsi arra, hogy mi történik a gépháztető alatt. Ez a kényelmes álláspont igen gyakran megbosszulja magát, a nemtörődomségnek drága az ára.

Az automobil élettartamának legfőbb tényezője a helyes kenés! Életbevágó fontosságú, hogy megfelelő olajat kap vajjon a motor, megfelelő időközönként történik az olajcsere, a motor öblítése, az olajszűrő tisztítása. Amíg új a motor, minden rendben van, akármennyire is elhanyagoljuk. Az autós s főleg az ujdonsült autós, ilyenkor féltékenyen inti le azokat, akik figyelmébe ajánlják a helyes karbantartást. S amikor az elhanyagolt motor meglepően rövid idő alatt „kikészül”, rendszerint késő a bánat, jöhet a nagyjavítás és a borsos számla. Minek a friss olaj — gondolja magában a lelkiismeretlen vezető — amikor az utántöltőgetés is megteszi. Gondtalanul töltögeti fel motorját hetenként a jelleg olajjal, meg is takarít havonta néhány pengőt. Szegény motor — nem tud beszélni. Helyesebben eleinte olyan halaknak jajgat, hogy vezetője nem hallja

meg a panaszát. A motor pedig addig gyakorolja panaszdalát, amíg egyszerűen csak megjön a hangja és olyan kopásolást rendez, hogy még a legedzetebb fülv taxisoffőr háta is libabőrös lesz tőle. Hát még a kocsij tulajdonosa, különösen amikor meghallja, hogy mibe kerül a hengerköszörülés, az új dugattyúk, a főtengelyköszörülés, a csapágyazás stb.

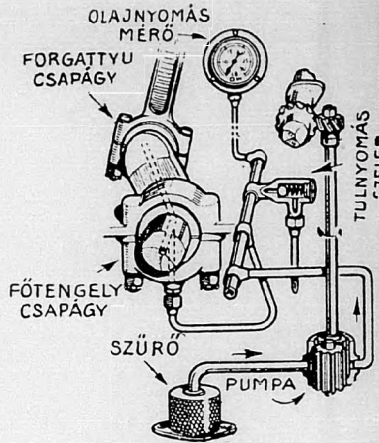
Mindig az előírásnak megfelelő minőségű olajat használjuk! A gyárak hosszadalmas kísérletekkel állapították meg, hogy egyes motortípusokhoz melyik olajminőség felel meg a legjobban. Ne kísérletezzünk tehát, hanem fogadjuk el azt a tanácsot, melyet a gyári üzemi előírásban és az olajvállalatok ajánlási tábláiban találunk. A motor szempontjából *nincsen jó és rossz olaj,*



Az olajszitát könnyű kiserelni. Minden olajcserénél tisztítsuk ki az olajszitát, ellenkező esetben kenési zavarokra számíthatunk.

hanem csak megfelelő és meg nem felelő minőség, hiába használjuk a ledrágább és legjobb minőségű olajat, ha annak karaktere nem felel meg a motornak, úgy csakis üzembiztonság lehet az eredmény. A gyárak nem szórakozásból hoznak forgalomba különböző típusú olajokat, nem azért írják elő melegebb időben a nyári olajat, mintha így több olajat adhatnának el. És nem azért prédikálják a minél gyakrabban eszközrendő olajcserét, hogy több olaj fogyjon, hanem azért, mert a gyakori olajcsere jó kenést biztosít, a jó kenés pedig nemcsak a motor teljesítőképességét fokozza, hanem lényegesen meghosszabbítja az élettartamát is.

Általában 3-4000 kilométerenként kell cserélni a karterben levő olajat. Ha a motor hatásos olajsűrővel van szerelve, úgy 4-5000 kilométerig is felmehetünk. Általános szabályt felállítani nem lehet, az olaj élettartama ugyanis függ az olaj minőségétől, a jobb minőségű olaj tovább tartja meg kenőképességét, mint a gyengébb. Amellett sok függ a motor állapotától is. Ha a dugattyúk és hengerek erősen kopottak, úgy több gáz fuvódik át a robbanótérből a forgattyúházba, hamarabb hígul fel az olaj, gyorsabban veszíti el kenő-

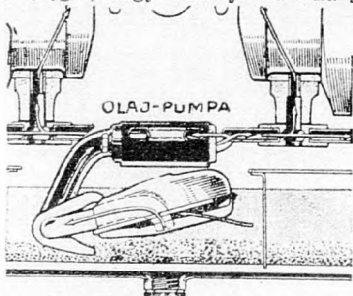


Típusos kenési rendszer. A szivattyú a szűrőn át szívja a karterből az olajat, amelyet a csapágyakhoz juttat. A leesepegő olaj visszajut az olajteknőbe, ahonnan a szivattyú újra körforgásba hozza

képességét. Amellett sok függ attól is, hogy mennyi olaj fér a forgattyúházba, illetve az olajteknőbe. Ha ugyanis nyolc liter fér a karterbe, úgy ez az olaj mennyiség tovább „él”, mintha csak négy liter kenne a motort. A legtöbb modern kiskocsi olajteknőjébe meglepően kevés olaj fér el, van, amelyikben három liternél is kevesebb. Az ilyen motorok gyakrabban kell cserélni az olajat semmiesetre sem szabad túllépni 3000 kilométer olajcsere nélkül.

Üzembiztonság érdekében, korai por, mikroszkopikusan kicsiny fémrészecskék keverednek az olajba, melynek kenőképességét erősen csökkentik. Néhány olyan nagymennyiségű az idegen anyag az olajban, hogy a szűk olajvezeték egyikét-másikat el is dugaszolhatja, aminek elkerülhetetlenül üzembiztonság következménye, mert hiszen a kenőponton, ahová az eldugult vagy elszűkített vezeték torlik: nem kap elég olajt. Legtöbbször a csapágyak szenvednek olajhiány miatt, a csapágyjavítás pedig drága.

Szerencsére ma már ritkább az olajhiány miatt előálló csapágyzavar túlzott kopás, amit főleg a ma már kötelezőbb olajsűrőknek köszönhetünk. Az olajpumpa és a tekno közé iktatott olajsűrő ugyanis kiszűri az olajban lévő tisztálanságoknak legnagyobb részét és aránylag tiszta olaj kerül körforgásba. Ha tehát szűrünk jó, úgy olajsűrő jókarban is legyen. Mind tisztán kell tartani az olajsűrő drasztitáját, mert ha annak apró likaics eldugulnak, úgy a szivattyú képtel-



Ez a szellemes berendezés — amely nemrég jelent meg — lehetővé teszi, hogy a karter fenékén összegyűlt olajszap ne kerüljön körforgásba. A pumpa a karterben levő olajnak a legtejejeről tud csak szelni, mert a pumpához vezető cső torkát az úszó mindig az olaj felső rétegében tartja.

## Marelli Lucas

vezérképviselő és service állomás, eredeti elektromos alkatrészek kizárólagos eladása. Javitunk bármely gyártmányú és rendszerű autóelektromos világítás- és gyújtásberendezést garanciával.

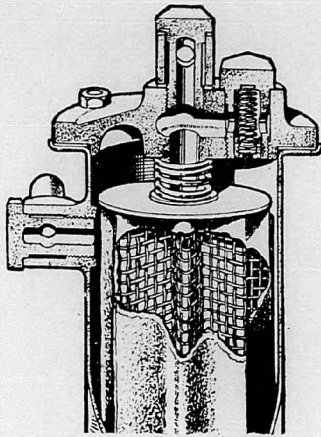
## TÓTH ÉS STERN

autóelektromos világítás- és gyújtásberendezések precíziós üzeme Budapest, V., Visegrádi u. 50. T. 903-73

elegendő olajat hozni körforgásba, az olajsűrű többet árt, mint használ.

Az olajcsere piszkos munka, legjobb ezt a szokásos havi karbantartás alkalmával elvégeztetni. Ha túraközben akarunk olajat cserélni, úgy olyan garázst keressünk fel, melynek hidraulikus emelőjével magasra emelhetjük a kocsit.

A fáradt olajat csak akkor eresszük ki a forgattyúház alatt levő dugasz kicavarásával, amikor a motor egészen meleg. A forró és híg olaj maradéktalanul csepeg le az üledékekkel együtt, a hideg olaj egyrésze megtapad a belső alkatrészekben és csak részben tudjuk eltávolítani. Ha a fáradt olajnak utolsó cseppje is kifolyt, csavarjuk vissza a karter olajleresztő csapját és — ne töltünk be friss olajat. Előbb az úgynevezett öblítőolajat töltjük be a motorba



Nagyon kifitéődik a külön olajsűrű felszerelése. Sokkal jobban szűri az olajat, mint a motorba beépített olajszita, másfél-kétszer annyi kilométertel-lesítményt vehetünk ki az olajból.

zött menni a szükséges olajnyomás, ezt a gyári leírás mondja meg. Amíg az olajnyomásmérő helyes és állandó nyomást mutat, addig nincsen baj. Ha a nyomás észrevehető mértékben csökken vagy pedig az olajóra tüje változó nyomást jelez: azonnal be kell avatkozni.

Ha az olajnyomás csökken, úgy gyakran az a hiba, hogy kevés az olaj a karterben. Elő az olajmutató pálcával, mely azonnal elárulja, hogy az olaj eléri vajjon az előírt szintet a karterben. Ha azonban elegendő az olaj, úgy már komolyabb a baj, valahol tömítési hibának kell lennie, meglazult talán az egyik olajcső, szívóárg valamelyik vezeték, rosszul zár a vezérműfedél stb. Azonnal jelentkezni kell a szerviszben, hogy elejét vehessük a súlyosabb bajoknak.

Különösen nyáron észleljük gyakran, hogy amikor a motor eléri legmagasabb üzemi hőfokát, sokkal kisebb az olajnyo-

más, mint hideg állapotban. Ez normális tünetemény, mert hiszen a forró olaj sokkal hígabb, mint a hideg, a hígabb olaj könnyebben áramlik az olajvezetékben, tehát kisebb is a nyomás.

Néha az olajszivattyú elhasználtsága az oka a nyomás csökkenésének, megkoptak a fogai, hézagok képződtek a csapágyaiban, nem zár jól a pumpa szívó- vagy nyomószelepe, vagy a túlnyomás szelep ragadt be nyitott állásban. A legtöbb olajpumpa túlnyomás-szeleppel van ellátva melynek segítségével tetszés szerint szabályozhatjuk az olajnyomást.

Röviden összefoglalva az elmondottakat: a jó kenést jó minőségű és a motorhoz gyárilag előírt olajjal, gyakori olajcserevel, a motor öblítésével, a szűrőszita tisztításával és a helyes olaj-

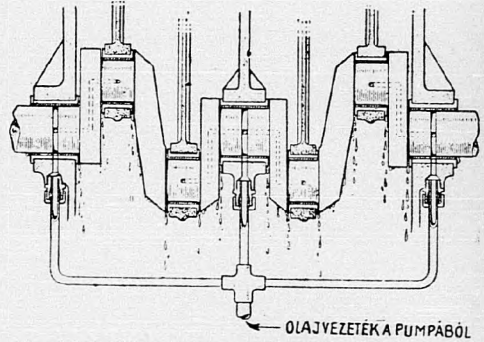


Sohase tisztítsuk az olajszitát ronggyal. Befőttes üvegbe öntsünk benzint vagy öblítő olajat és ebbe áztassuk a szitát.

az előírt mennyiségben. Beindítjuk a motort és néhány perccig lassú fordulatszámú járattjuk, hogy az öblítőolaj körforgásba jöjjön és kimossa a motor belsejéből az üledékek maradékát is. Néhány perces lassú járás után eresszük ki az öblítő olajat, melynek piszkos-fekete színe azonnal elárulja, hogy volt mit kiöblíteni. A friss olajat csak is akkor töltjük be a motorba, amikor az öblítőolajnak utolsó cseppje is kifolyt. Sokan öblítőolaj helyett petróleumot ajánlanak. A petróleumos öblítés a motor halálos ítélete, a petróleum egyrésze benne marad a motorban és a betöltött friss kenőanyagot elhigítja, kenőképességét lerontja. Ne sajnáljuk azt a néhány fillért, amennyivel az olcsó öblítőolaj többet kerül a petróleumnál!

Az olajcsere alkalmával ki kell tisztítani az olajsűrűt is. Ki kell szedni a szitát és alaposan kipucolni. Ezt úgy végezzük el, hogy a kiserelt szitát benzinnel vagy öblítőolajjal telt edénybe tesszük, ahol ecsettel jól megmossuk és kikéféljük a likaikai közé rekedt tisztálanságokat. A szitát semmiesetre sem szabad ronggyal törölgetni, a szita lukacsiban megrekedhetnek a rongyból kitépelt szálak, ezek később bekekerülhetnek az olajba, az olajvezetékbe, aminek szomorú következményei lehetnek. A legjobb vagy egyliteres befőttes üveget megtölteni tiszta benzinnel vagy öblítőolajjal, ebbe belerakni a szitát és néhányszor jól megpörgetni, ezt a műveletet célszerű egymásután kétszer is elvégezni. miután a piszkos benzint vagy öblítőolajat felújítottuk.

A szerelékfal műszereinek talán legfontosabbika az olajnyomásmérő, illetve mutató. Hogy normális körülmények kö-



Az olaj furatokon át jut a csapágnyakhoz. Ha a csapágnyak kopottak, úgy a csapágnyak mentén több olaj csepeg le, mint normális körülmények között. Csökken az olajnyomás és fokozódik az olajfogyasztás.

nyomással biztosítjuk. A jó kenés kétszeres élettartamot jelent, minden itt megtakarított fillér később ugyanannyi pengő többletkiadást jelent.

## Féktől függ

a turaut biztonsága, ezért szereltesen **KLINGER FÉKBETÉTE!**

Ha erős iramban vett kanyar után hirtelen lemenő sorompóra bukkan

ha figyelmetlen gyalogjáró az utolsó pillanatban fut keresztül az uttesten

ha szerpentines, meredek hegyi uton szekér állja el az utját,

akkor lépjen a fékre és kocsija simán, farolás, kerék blokkrozás és fékcsikorgás nélkül, biztosan áll meg az akadály előtt.

Egyenletes, elasztikus és erős fékhatás az



**KLINGER**


formába sajtolt fékbetét ismerető jele.

Vezérképviselet:

**Fodor Mihály és Társa**

Budapest, VI. Jókai u. 6  
Tel.: 21-4-34 és 23-8-19

**WIM**  
motorkerékpár  
láncok



RENOLD-COVENTRY  
LISZENC

**MINDEN SZAKÜZLETBEN**

Minden motoros  
vágya teljesült!

Megjött a

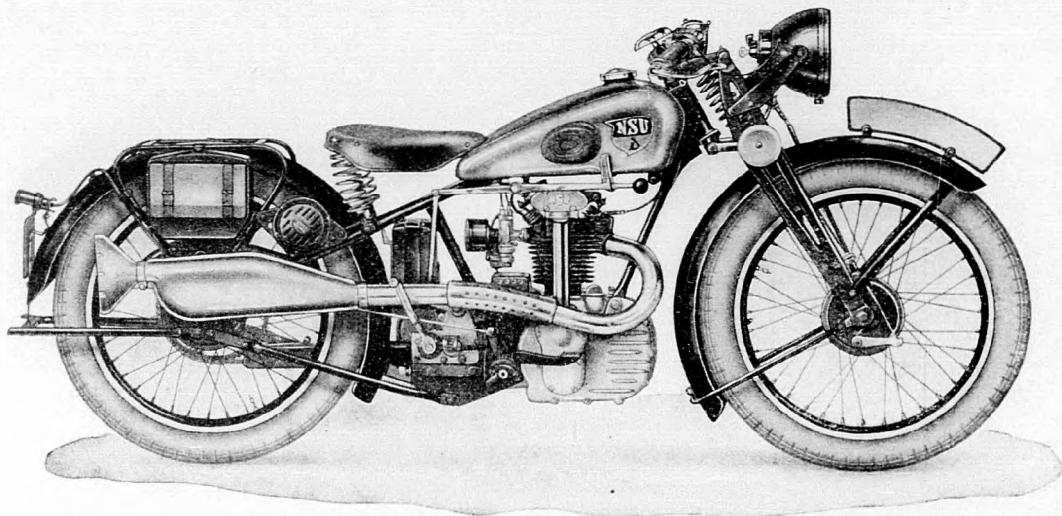
# COVENTRY EAGLE

az angol motorkerékpáripár  
legmodernebb alkotása.

250 ccm. Villiers  
motorral, komplett  
nagy világítással  
P 1180.—

BRUCK, JÓKAI UCCA 21

Megjöttek az **NSU** motorkerékpárok összes 1936-os típusai



Vezérképviselő: **BIRO JENŐ** alkatrész és pneumatik raktára **BUDAPEST, LISZT FERENC TÉR 2**

# Amiről



## beszélnek...

Einstein professzor a távozásakor összegyűlt újságírók előtt odanyilatkozott, hogy öröm élni ebben az országban és hogy a magyar föld már sok zsemivel ajándékozta meg a világot és ha most el is utazik, lélekben itt marad. *Relative.*

Sir Bazil Zaharoff hazánk szép fekvéséről nyilatkozik és mint felejtethetetlen élményt emlegeti az alföld daliás magyarjait (miközben már kalkulációkat végzett, vajh sikerülne-e 300 harciikocsit és 800 légharóti ágyút „elsütni” nekünk occasió áron.)

Grace Moore ének- (?) és filmművésznő is csodásnak találta mindent (ez a találása főleg az előadás előtt leledzett benne), és, hogy de herceg a magyar népisélet.

És nyilatkozott itt mindenki, aki számít: Politikus, karmester, trónörökös, főpap, hentes és koporsósögggyáros.

Most, hogy megindult a forgalom az idegenjárásban, felvetődött a gondolat, meg kellene szóltatni egy-két autós idegent. Nem világhírességeket. Kis névtelenekeket, akiket nem köt a noblesse oblige, akik nyugodtan kifejtethetik véleményüket, mert ők nem akarnak hangversenyt vagy előadást tartani, tranzakciót vagy megnevezési szerződést kötni. Ők nem akarnak mást, mint szórakozni, pihenni és egy idegen nemzet fiaival megismerkedni. A felvetődött gondolatot tette is valósítottam. Ceruzák, blokk, fényképezőgép és máris nekivágtam a nagykörútnak.

### Mit mond a jugoszláv.

Az első „vadat” az Erzsébet körúton ejtettem. Csillogó villogó Y országjelzésű Bergmeister ADR kanyarodik a járda mellé. Sok idő nem jut gondolkozásra, máris lecsapok rá. Legkedvesebb hangon szólítom meg: „mintha a nemlétező dollármilliómos nagybátyámat üdvözlőm — mint egyetlen örökös — a kocsiból kilépő direktor Funkot — mint ahogy azt a későbbi bemutatkozás után megtudtam. — Igen, igen, mi már (t. i. a soffőr is) többször voltunk Magyarországon. A szomorú emlékek 931-es GP-n is itt jártunk, amikor Jakusic oldalkocsi-utasa meghalt, ugyanis én vagyok a zágrábi Királyi Autó Club elnöke. További érdeklődéssemre megtudom, hogy tavalgy nagyonyi kevés versenyt rendeztek, amit idén pótolni szeretnének. — A benzín ára most drágább lett ugyan, hét dinár 2 para literje, de megéri az egy dinár differenciát, amit az eltörölt adó helyett fizetünk ez év januárjától. — Hogy tetszik a főváros közlekedési rendje? — kérdezősködöm tovább. — Nagyon tökéletes-

nek tartom, bár erre a kérdésre a soffőrom szakszerűbb választ tudna adni. A választ azonnal megkapom az ADR vezetőjétől, aki szintén tagja az Auto Clubnak. — Ha a tiszta keresztjezeknek jelzése lennének, úgy kifogástalanul minősíthetném a forgalmi rendet. Funk igazgató úrtól még megtudtam, hogy Zágrábban kb. 1000—1200 autót koptatja a rosszul kövezett utcákat és hogy az autókra sokkal kevesebb vámost fizetnek, mint nálunk. — A június 21-i viszontlátásra — búcsúom a Bergmeister utasaitól — adják át a magyar motorostársadalom üdvözlését Strabannak, Uroicsnak és az egész Clubnak.

### Igy látja a hollandus.

Tinódi Sebestyén szobra előtt láttam meg az ezüstszürke Ford-köbösszűst, amit HZ 37874 holland forgalmi rendszámmal iktattak a hágai vespálné utcai forgalmi rendőrségen. A kocsit tulajdonosnője. Van de Wijkne a Corvin előtti alkalmi csipkevásárt látogattja éppen. A jóképű fiatal soffőr szívesen szolgált válaszal kérdéseimre. — Budapest volt utunk legkeletibb pontja. Tavalgy, sőt tavalyelőtt is jártunk itt. A forgalmuk nagy és jó, legalább is én ilyennek látom, mert otthon, Hégában, sokkal kisebb a kocsiforgalom. De annál nagyobb a motorkerékpár parkunk. Harley, Indian, Norton a legnépszerűbb márkák. Erdekes észrevételem van, nem tudom, hogy más is észrevette — teszi fel a válasza nem váró kérdést — két év óta szépen elszaporodtak a modern szervizszek, egy ilyen állomás nemcsak a kocsinak, hanem a kocsigazdijának is kellemes felüdülés. Hogy milyen nálunk az adózás? — szinte csodálkozik a kérdésen. — A kocsit súlyja szerint vetik ki az adót. Ezután a Ford után 125 forint az évi adó. A tiszta benzín literje 10—11 cent, a benzín mellett még Essot is mérnek (a motalkott hírből sem ismerik, őh irigyelt Hollandia). Közben a csipkevásár és a beszélgetés befejezést nyert és én indulhattam a következő „forgóidegen” után.

### Lengyel, aki titkolódik...

Az egyik Rákóczi-úti szálloda előtt klubjevényekkel dúsan felbecomázott

**Hozzon előleget,**

hozy ön is kaphasson az uton levő  
**SUNBEAM és VICTORIA**

motorkerékpárokból.

**Koppányi, Dessewffy-u. 47.**

nagy fekete Steyr áll. Lengyel rendszám. A portás útbagazifása után nehezen bár, de megtalálom a Steyr soffőrt. Kölesönös bemutatkozás után már csak itt-ott lehet szavakat kihúzni belőle. Allig begombolkozik, mint egy amhara harcos. Ilyeneket mond: devizazárlat... valutabehozatal... nem beszélhetek semmit. — Hol a főnöke? — kérdezem tőle. — Még alszik, reggel jöttünk csak haza (már mint a szállodába). Ez volt a legértelmesebb felelete. Ugye, ez még nem idegenforgalom. Azaz pardon, igen. A valutaiügyszégnék.

### A pozsonyi autós mondja:

Most egyszerre két idegent is fogok. Azaz csak egyet, mert a másik nem is idegen, ellenkezőleg, családtag. Az „Auto Motor” előfizetőinek nagy családjához tartozik. Bár németül szólítom meg, tiszta magyarsággal válaszol és amikor megtudja, hogy az „Auto Motor” részére készül a beszélgetés, mosolyogva reklamája a pár napi késéssel megjelenő számot. Erthető a csodálkozásom, cseh rendszám, tiszta magyar beszéd, lapreklamáció. Vagy talán hamis a rendszáma. A következő pillanatban lehullt a lepel. Az „idegen” Heller Lajos pozsonyi előfizetőnk volt, aki elmondta, átlag légvönként szokott lejönni Pestre. — Édesanyámat és Pesten lakó testvéreimet látogatom ilyen sürűn, de csak azóta, amióta autóm van. Ez a Walter Junior, Fiat Ballila licensz — teszi hozzá magyarázólag — már a második kocsim, az előző egy Z vagy, ahogy nálunk mondják Cetka volt. Oh, a magyar utak pompásak, mert ha valaki, úgy én igazán meg tudom állapítani. A mi útjaink nincsenek ilyen állapotban. Azt kérdezi, hogy mivel magyarázható a nagyobb cseh autókultusz? Olesőbb kocsik, olesőbb kocsitartás, ez vonatkozik az adóra, alkainérszre, gumira, üzemenyagra. Ide sorolható még az autó iránti általános szeretet és megértés. Tizenöt éve vagyok pozsonyi lakos és ennek köszönhetem, hogy autóm van, mert az autó iránti megbecsülés hódított meg az automobilizmusnak. Mint pesti aligha vettem volna autót. Búcsúzásnál még megmagyarázom, hogy az aktuális versenytudósítások és fényképek bevárása okozza lapunk párnapi késését.

### Több mint... idegenforgalom.

De már itt is van a második „igazi” idegen. Poros, sáros, angol rendszámú oldalkocsi motor purrog el mellett, hogy a következő sarkon megálljon. Mire odaérek, már tizen is magyarázzák az utat a Svábhegyre az oldalkocsi csinos utasának. Rövid pár perces beszélgetés után elmondta Cs. Magda, hogy Stratton-Tillford-dal a nottinghami textilakadémian kollégák voltak és hogy Tillford régi ígérget váltotta be, amikor a mult héten megérkezett Debrecenbe hozzájuk. Közben a hosszú Anglianus elúnja magát és amikor megtudja, hogy ki vagyok, izgatott hangon elpanaszolja, hogy egy furcsanévi városban eltörött az oldalkocsi merevítője és a hegesztésért Seventeen pengőzt fizettem. Tizenhét pengő bizony sok egy kocsit. De már túl is tette magát és mint ahogy mondta: jövőre is eljövök ebbe a mese országba, ettől még a hegesztőkövcs sem tudja elvenni a kedvemet. Veszek egy új Sunbeamot és szőlőben ruccanak át — miközben egy sokatigéző pillantást vált az oldalkocsiban ülő hölgygel. Ez már több, mint idegenforgalom. — ergye —

# MOTOROSLEXIKON

(Kezdők számára, akik nincsenek tisztában a motorsport elemeivel, az alábbi fogalombiszótár lexicont állítottuk össze, amelyet vezérfonalul használhatnak motorozás közben. Szorgos kutatás és bő tapasztalat előzte meg e nagy mű megszületését, amely az alapfogalmakon kívül a motorsporttal összefüggő mindennemű gyakorlati kérdésben tájékoztatást nyújt.)

**A motorbicikli** két kerékből, egy motorból és egy úrból áll, aki nem fizeti a részleteket.

**A motoron** elől van a kormány, hátul egy nő, akit nem lehet lerázni.

**Oldalkocsi.** Koporsószerű doboz, melybe az áldozatok még élve fekszenek bele.

**A kormány** egy villára van erősítve. Ezzel a villával nem lehet emni: akinek motorja van, annak úgy sincs mit.

**Reflektor.** Olyan villanylámpa, amelyik csak este nem ég.

**Benzintartály.** Lapos, tojásdad doboz.

**A szerkesztő bizottság elnöke:**

**BIRÓ JENŐ**



Felül betöltik a benzint, alul meg rögtön kicsurog.

**Sárhányó.** Nevében a meghatározás. Az úton békeesen heverő sarat felkapja és ügyesen célozva, a motoros nyakába hányja.

**Nyereg.** A régi magyarok nyereg alatt puhították a húst: az új motoros-magyarok nyereg felett puhítják a nőt.

**Pneumatik.** Egy csomó levegő, amelyet gumival fognak össze, hogy el ne illanjon. Azért elillan.

**Köpeny.** A pneu gumikatbátja. Ha kireped, a motoros vesz egy új köpenyt. Innen a közmondás: esés után köpenyeg.

**Motorosok cimere:** zöld mezőben robog egy alak és a rendőr felírja.

**Országút:** rücskös szalag. Ha motor alá kerül, nagyot rág.

**Árok:** itt piheni ki a motoros az országút fáradalmait.

**Vizesárok:** ugyanaz strandolással.

**Kövezetvám:** a szóban benne van a meghatározás. A községekben megvámolják a kövezetet, azaz minden második flaszterkockát kiemelnek a helyéből. A lyukakat a motorosok káromkodással töltik ki.

**Matalko:** Piperecikk. Vele bűdösítik a naftát.

**Dögölj meg!** Gyalogosok üdvrivalgása, ha motorost látnak.

**Motoros-lovagiaság.** Ez azt jelenti, hogy a motoros nem robog el vigyorogva, kárörvendően integetve bajbajutott motoros kollégája mellett az országúton. Nem. O lesütött szemmel, félrefordulva robog el, mintha ott se lenne.

**Benzin.** A motor lelke. A motorosok meg is becsülik, sőt imádják. Ugy is beszélnék róla:... „drága!”

**Mitfahrer.** Szapora állatfajta. Mögöt-

ted ül és mellső lábával a hónod alját csiklandozza. O az egyetlen, aki olcsónak találja a benzint.

**Generalreparatura.** Az ócska motort teljesen kicserelik és egy új vázra rá szerelik. Az adósság se marad a régi.

**Motor élettartama.** A motor olyan, mint a nő: valamit mindig letagad a korából.

**Adógyeg.** Egyetlen cikk a szakmában, amít nem adnak hitelbe.

**Egyirányú közlekedés.** Vannak utcák, amelyekbe csak behajtani lehet, kihajtani nem. Ilyenek: Markó-utca, Koháry-utca, Vác stb.

**Kacsa, liba, csirke:** a motor igazai tápláléka. Megfigyelték, hogy gázolás után a motor sokkal gyorsabban szalad. Ezt biztosan az állati vitamin okozza.

**Hármasathégyi motorverseny.** Öt hat motoros igyekszik minden körülmények között nyeregben maradni. Aki a legtovább bírja, az a győztes.

**Közlekedési rendőr.** Egyenruhás ember, ha motorost lát közeledni, szembe fordul és kitárja karjait. Figyelmeztetik a kezdőt, hogy ez nála nem a szerlem jele!

**Motortura.** Csak egy szótaggal több, mint tortura.

**Francia kules.** amely minden csavaranyárára ráül, ha nem felejtik otthon. De otthonfelejtik.

**Anyacsavar.** Őzvegyasszony. Apacsavarról ugyanis még senki se hallott.

(Aki ezt a lexicont áttanulmányozza, kész motoros lesz. Nem ért azonban, ha egy motort is vásárol. — Akkor aztán igazán kész lesz.)

Igényényének legmegfelelőbb  
**használt motorkerékpárt**

megtalálja CSILLAG motorszalonn

órlási raktárán

**CSILLAG motorszalonn**

**V., SZABADSÁG TÉR 7.**

Telefon: 28-0-25.

Nemzeti Bankkal szemben.

**Sporthoz, turához:**

**METZELER**

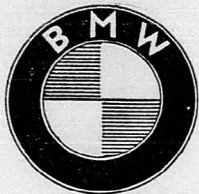


Henne 246km.-es abszolút motorkerékpár világrekordját is METZELER gumival futotta.

Vezérképviselőt:

Szilárd Béla, VI., Nagymező-u. 15.

Tel.: 25 3-36.



**A**

**szakértők  
kardános  
motor-  
kerékpárja**



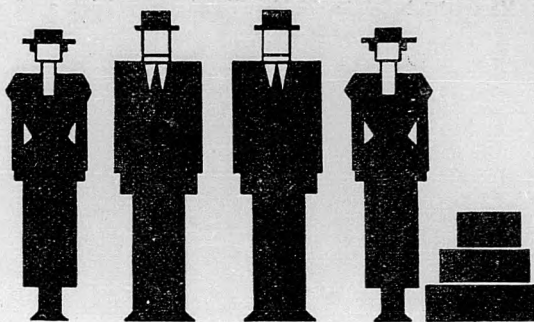
Kérjen ismertetést:

**URBACH, Hunyadi tér 12.**



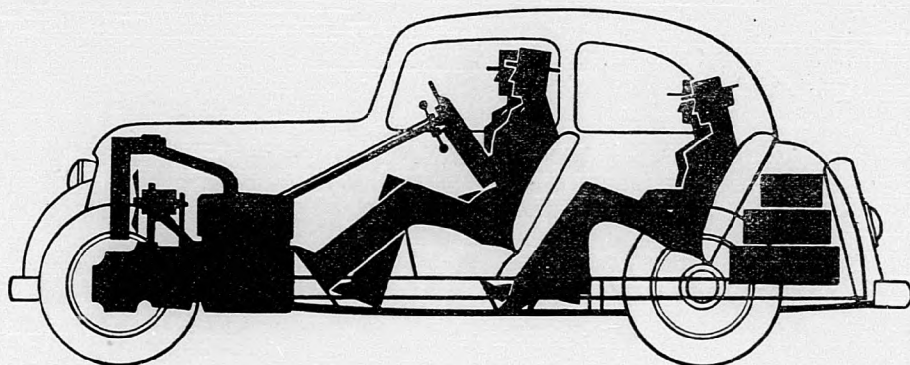
**Az igényes  
közönség döntött:**

**ADLER**



**JUNIOR-TRUMPF 1 lit.**

**TRUMPF 1'7 lit.**



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

# Egy villamosjegy áráért 40 kilométer!

A Nemzetközi Vásár újabb állomása volt azoknak a sikereknek, melyek az SHB segédmotoros kerékpárok, könnyű motorkerékpárok és árukihordó járművek egyre növekvő népszerűségét dokumentálják. A Schweitzer Henrik cég standján a magyar gépjárműparkban régóta nélkülözött, hézagpótló járműveket mutatott be, melyeket egyöntetűen a 48x54 mm furatlökötű, 98 kcm-es páratlanul bevált Sachs motorokkal szerel fel. Az egyhengeres, kétütemű blockmotorokat levehető hengerfej, könnyű fém-dugattyú és kettős golyóscsapágyba ágyazott fogattyútengely jellemzi. A motorok maximális teljesítménye eléri a 2, 3 lóerőt. A motorral egybeépített két fokozatú sebességváltó révén a gépek a legkülönbözőbb ütemelkedésekhez alkalmazkodnak. Az említett motorokkal a következő három járműtípus kerül piacra:

S. H. B. Model „C”. Vizsga-, adó- és vezetői jogosítvány-mentes segédmotoros kerékpár. Súly: kb. 37 kg., sebesség: 55-62 km. fogyasztás 100 km-re 2 1/2 liter, lendkerékbe épített 7,5 voltos világítás, 6 literes tank, nagyméretű Torpedó hátsó fékagy, első dobfékes agy. — Ara P 550.—

S. H. B. Model „B”. Havi 1 pengő utadóra kötelezett könnyű motorkerékpár. Súly 60 kg., sebesség 55-60 km., fogyasztás 100 km-re 2 1/2 liter, 7 1/2 literes tank, elől-hátul nagyméretű állítható dobfékek, 19x2,75-ös drótpéremes ballongumminval szerelt kerekek, 7,5 voltos Boschvilágítás, trapézkonstrukciójú villanvrugózás — Ara P 765.—

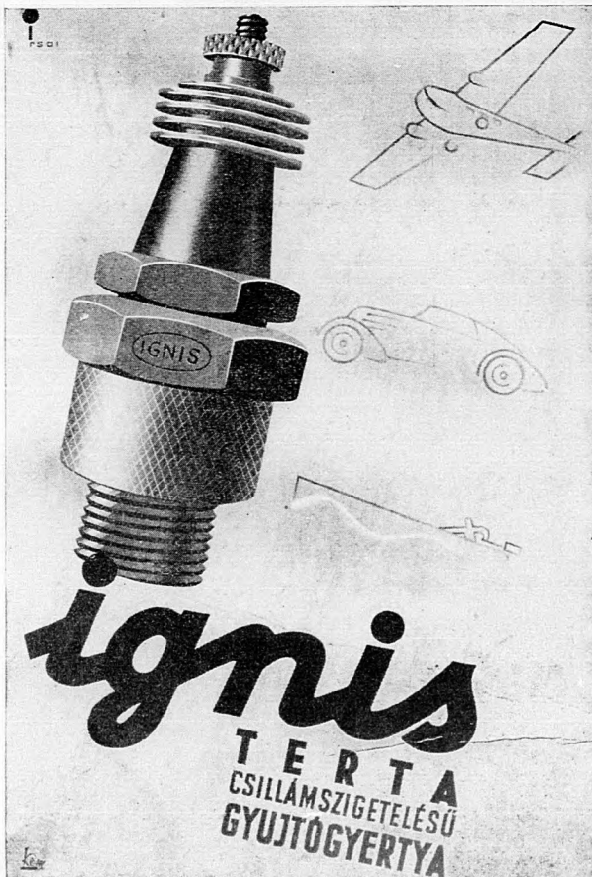
S. H. B. — Árukihordó. Havi 1 pengő utadót fizető 200 kg hasznos terhelésre konstruált háromkerékű áruszállító jármű. Sebesség 30-40 km., fogyasztás 100 km-re 3 liter, 24x2 1/2-es gumikkal szerelt kerekek, 7 1/2 voltos világítás, túldimenzionált hátékony fékek. — Ara szekrény nélkül P 1160.— nyitott szekrényvel P 1200.—, zárt szekrényvel P 1250.—

Mint a rövid műszaki ismertetésekből kitűnik, a Schweitzer Henrik cég olcsó áron olyan minimális üzemköltségű személy- illetve áruszállító járművekkel lepte meg a közönséget, melyek minden tekintetben alkalmasak arra, hogy újabb, szélesebb rétegeket kapcsoljanak be a motoros társadalomba: az SHB segédmotoros kerékpáron egy villamosjegy áráért 40 kilométert utazhat!

Részletes felvilágosítás, prospektus: Schweitzer Henrik, Budapest, VI., Jókai-u. 11. — Telefon: 26-8-34.



Az SHB motorkerékpárok és árukihordó járművek a Nemzetközi Vásáron.



## Motorkerékpár

### Sturmey-Burman

sebességváltó

### Amac-Amal

gázosító

### alkatrészek

## Mélyen leszállított áron

**Az összes motorkerékpár felszerelési cikkek állandóan raktáron**

Kérjen ajánlatot.

## MAJLÁTH M.

angol A. J. S., német DKW amerikai HARLEY-DAVIDSON motorkerékpárok, kisautók magyarországi vezérképviselője

VI., GRÓF ZICHY JENŐ-UTCA 17. SZ.

Telefon: 29-6-22.

## Titokzatos üzemzavarok - egyszerű segítség

Az egyik este vígan kocogott e sorok írója a bécsi országúton hazafelé, Budapestre. Piliscsabán leszállt a nap, Vörösvárot beállt a sötétség, egy csavarintás a pompás 500-as ohv. villanykapcsolóján, szép széles, vakítófehér fénynyaláb söpörte végig a fehér úttestet. Az öröm azonban nem tartott soká, a reflektor fénye egyszerre csak *elkezdett pislogni*, az egyik pillanatban vakító fehéren ragyogott, a másik pillanatban az izzókörte csak vörösen pislogott, mint az öreg szentjánosbogár. Leállni, elő a szerszámokkal? Nem érdemes a sötétben dolgozni, majd csak odahaza kerül elő a szerszám.

Másnap reggel sor került a vizsgálatra. Szinte ösztönösen elsőnek az *akkumulátor* került terítékre. Le a fedéllel, meg-rángatni a telep sarkaihoz kapcsolt vezetékeket. A negatív pólussal nem volt baj, a pozitív erősen *oxidos* volt, zöld ke-  
őccsel borítva. Az ólomsarkon levő szorítókapcsot pedig kis erőfeszítéssel is sikerült ide-oda mozgatni. Elő a rezselővel, tisztára reszelni-pucolni, elkaparni az oxidot, jól bekenni mindent vazelinnal és *jól meghúzni a szorítócsavart*. Bekapcsolni a reflektort: a lámpa úgy égett, mint valami csatahajóról való fényező.

A tanulság? Hibakeresésnél először a legegyszerűbb hibaforrásokat kell elővenni. Ha az elektromos berendezésben van valami hiba, úgy az első lépés, megvizsgálni a *vezetékeket és az érintkezéseket*, főleg az akkumulátor házatáján. Régebben — amikor még ismeretlen volt az automatikus feszültségszabályzó dinámó — egyszerűen *kiégték a körték*, ha az akku-  
erintkezés rossz volt és a dinámó aránylag magasabb feszültségű árama közvetlenül kapcsolódott rá az izzókra. A feszültségszabályzó berendezésnél ez lehetetlen, mert a dinámó feszültsége még akkor sem emelkedhetik túl magasra, ha az akkumulátort egészen kisereljük.

Másik eset! Az ember egyszerre csak azt veszi észre, hogy a motor *nem reagál az előgyújtás szabályzóra*. Hiába adja rá az ember a teljes előgyújtást, a motor tompán-hangosan puffogó hangja és lustasága arra vall, hogy előgyújtást vagy a legjobb esetben holtpontgyújtást kap. Ellenkezőleg az is megtörténik, hogy indításkor hiába veszi az ember vissza az előgyújtást, amint rátapos a kikstarterre, az gorbombán visszairg — túl sok az előgyújtás.

A hiba leginkább abban felel magyarázatát, hogy *megszorult a mágnes megszakítóban levő bütykös gyűrű*. Le a megszakító fedéllel, leguggolunk a szakító mellé és mozgatva az előgyújtás szabályzót megfigyeljük, hogy a bütykös-gyűrű vajjon elfordul. Ha nem fordul el, úgy minden bizonnyal *megszorult*. Le a bütykös-gyűrűvel, ezután nem piszkolunk bele, hanem születési hibából (vagy talán inkább gyári gondatlanságból) túl szorosan jár.

Egy kis smirgli, egy kis türelem, öt perc múlva sikerült annyit *lesmirglni* belőle kívül, amennyi szükséges. Visszaszerelni a bütykös-gyűrűt. Egyszerű elmondani, de nehéz megcsinálni. Mert a mágnes megszakító rendszerint igen eldugott helyen tanyázik, ráadásul pedig az a kis ék, vagy inkább nyelv, mely beleilleszkedik a bütykös-gyűrűbe már barázdálba — sehogyan sem akar kötének állani. Amellett a kis ékhez tartozó dugattyúcska szeret elmozdulni a helyéről és ha sikerül is a bütykös-gyűrűt „hazaesúztatni”, sokáig kell kísérle-

# NÉMETORSZÁG



## OLIMPIAI JÁTÉKOK

### BERLIN 1936

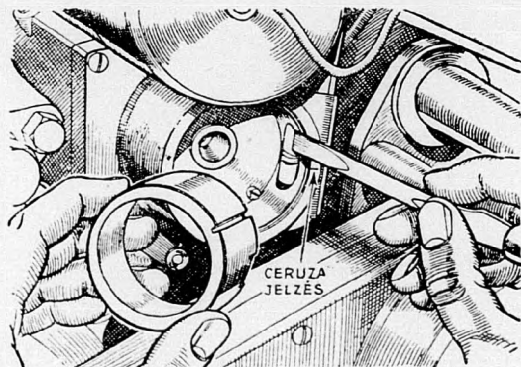
AUGUSZTUS 1.-16-ig

Felvilágosítások és belépőjegyek minden nagyobb utazási irodában. — Prospektusok a

Reichsbahnzentrale für den Deutschen Reiseverkehr

magyarországi vezérképviseleténél igényelhetők:

Budapest, V., Nádor-utca 18.



Ha vissza akarjuk tenni a helyére a mágnesmegszakító bütykös-gyűrűjét, nem kell féloráig kinődni. Egyszerűen meg kell helyezni a ceruzával azt a helyet, a megszakítóházban, amely egybeesik pontosan a gyűrűt mozgató ekkel. A bütykös gyűrűt most már könnyű pontosan a helyére esúztatni.

tezni, amíg éppen olyan állásba csúsztatjuk be, hogy *barázdája rácsúszik az ékre*. Az éket ugyanis csak addig látjuk, amíg a gyűrűt bele nem illesztjük „lakásába”, kísérletezhetünk rogyásig, amíg csak bele nem fájdul a hátunk és nem átkozzuk el ohv. büszkeségünk minden egyes köbcentiméterét.

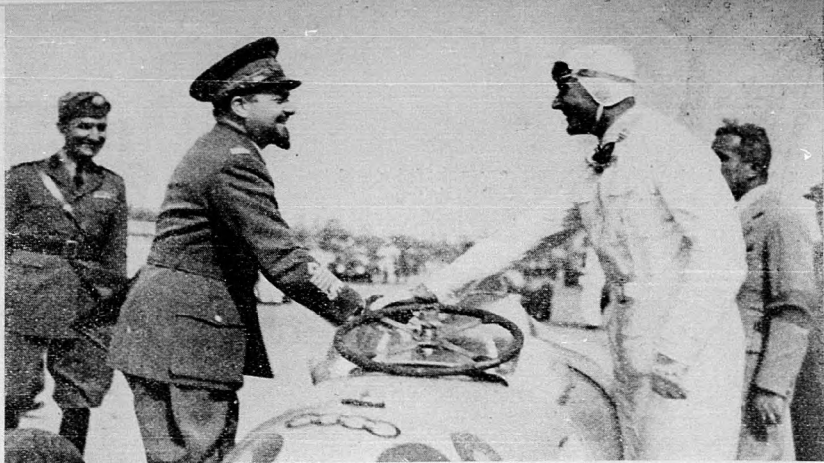
A csodaszer? Semmi más, mint a ceruza. Egyszerűen *megjelöljük ceruzával* a megszakító ház karimáján azt a pontot, ahová az ék mutat. A bütykös-gyűrűt pedig olyan állásban csúsztatjuk be a megszakítóházba, hogy barázdája pontosan essék egybe a ceruzajellel.

Más! Beindítjuk a motort. Két taposás a kikstarterre, vígan pöfög a motor. Első-második-harmadik. Mire a sarokra érünk, egyet köp a karburátor és *leáll a motor*. Az okos motoros ilyenkor legelőször a benzinesapot nézi meg. Nyitva van, akár a jégpálya fagyban. Enyhét tapos a kikstarterre, a motor beindul. Első-második-harmadik. Mire a másik sarokhoz ér, *újra köp a motor*, ezuttal kettőt és úgy leáll, mint a cövek. Az okos motoros ilyenkor nem nézi újra, hogy nyitva van vajjon a benzinesap, hogy van vajjon gyújtás, hanem azonnal svimmelni kezd. A karburátor nem csorog: *nincsen benzin*. Le a tanksapkával, megvizsgálja a fedélen levő kis szelelő lukat. Hát persze, hogy egy kis piszkol került bele és eldugaszolta. Gombostű, kis drótdarab, egy kis piszkálás és a motor a huszonhetedik saroknál sem köp vagy áll le. Mi történt? Egyszerűen *eldugult a tankfedél szelelője* és mivel a tartány nem kapott elég levegőt, nem tudott lefolyni a benzin.

## Caracciola nyerte a tuniszi G. P.-t!

Drámai fordulatokban bővelkedett a 30 körös, 381.4 km-es távon, 40.000 néző előtt lefutott tuniszi autó Grand Prix. A 12 elindult versenyző közül a perzselő hőségben mindössze négyen futottak célba. *Start után Rosemeyer (Auto-Union) robogott az élen, márkatársa, Caracciola (Mercedes-Benz) és a tripoliszi győztes, Varzi (Auto Union) előtt.* A 2-ik körben Rosemeyer 167.015 km-es átlaggal a verseny leggyorsabb körét futotta, mely teljesítmény értékét még fokozták a circuitba három helyen beiktatott sebességsökkenető barrikádok. Az 5-ik körben Stuck az olajvezetékben beállott defektusa folytán kiállásra kényszerült, akárcsak Villapadierna és Etancelin is. Négy kör után Brivio lett harc képtelen karburatortűz miatt. A 12-ik körben Chiron (Mercedes-Benz), majd az élvonalas Rosemeyer állott meg depójánál, amely körülmény Caracciolát juttatta az ébre. Most Varzi indult rohamra, erősen szorongatta Caracciolát, de kocsija az egyik fordulóban kicsúszott: a kocsis leborotvált néhány fát, majd felborult; Varzi hatalmas fűben röpült ki a gépből, de szerencsére minden komolyabb sérülés nélkül tápázkodott fel a földről...

A 15-ik körben, tehát a táv felében, Caracciola 1 p. 22 mp.-cel vezetett Rosemeyer, a leszakadt Pintacuda és Wimille előtt, míg Chiront a 17-ik körben benzinyezetékdéfekuts a verseny feladására kényszerítette. *Caracciola és Rosemeyer ádáz küzdelmet vívtak a győzelemért, melyet váratlan incidens idő-*



Tripoliszi GP után: Balbo, Tripolisz kormányzója üdvözlí Stuckot, az Auto Union krekket (Foto Scherl)

előtt megszakított: Rosemeyer kocsija a 23-ik körben kigyulladt és vezetője kénytelen volt feladni a reményteljes küzdelmet. Győzött Caracciola!

1. Caracciola (Mere-Benz) 2:22:44,6 mp., Átlaga 160,324 km., 2. Pintacuda (Alfa Romeo) két körrel, 3. Wimille (Bugatti) két körrel, 4. Sommer (Alfa Romeo) öt körrel.

Caracciola Bosch-mágnessel, Bosch-gyertyákkal és Continental gumikkal, gumicsere nélkül nyerte a versenyt!

Németországban áprilisban 49.215 gépjármű került forgalomba, amely szám a tavaly áprilisi eladásokhoz viszonyítva 32 százalékos emelkedést mutat. Az eladott gépjárművek között 21 ezer személyautó és 22 ezer motorkerékpár szerepel.

Seaman, a kitűnő angol versenyző, aki ERA színekben a tavalyi szezon legsikeresebb másfél literes krekkeje volt, leszerződött a Maserati gyárhoz.

Az olasz motorkerékpáros szövetség Paduában a Hatnapos Trialba előkészítő speciális iskolát szervezett.

A montekarlói csillagterát finaciális okokból nem rendezik meg többé.

Két amerikai autóversenyző, Harlan Fengler és Lou Moore új hosszútávú rekordkocsit építettek, amellyel Saldubrosan Eyston 24 óras világrekordját akarják megrohmozni. A 12 hengeres Miller-Special motor 675 lóerőt ad le.

Az Algier—Johannesburgi Afrikát átszelő 18.000 km-es monstre autó megbízhatósági versenyt, amely decemberben került volna lefutásra jövő évre halasztották. Pontos terminus még nincs.

A Talbot-gyár elkészült a francia sportkocsi versenyekre (francia GP, 24 óras Le Mans, marseillai GP) szánt modelljével, A kocsikkal Dreyfus, Morel és Bradley dolgoznak a Montheryben. Dreyfus 199,8 km-es csússsebességet ért el.

A londoni középiskolákban a közlekedési szabályokat már régóta ismertetik a tanulókkal. Ezen előadásokat a felsőbb osztályokban most az autótval és annak vezetésével járó praktikus tanfolyamokkal egészítik ki. Az autótak nagylelkű adakozók bocsátják ki az iskolák rendelkezésére. Így lesz az autóvezetésből ma holnap — érettségi tárgy! Persze, nem nálunk...

A New Imperial-gyár teljesen átkonstruált 500-as kéthengeresét Ginger Wood viszi az angol TT startjához.

Ujabb babérlevél az eddigi Zündapp-sikerekhez  
1936. évi **Concours d'Elegance**  
**abszolút**  
motorkerékpár **győztese**  
Arany szalag, Grand Prix d'Honneur

**ZÜNDAPP** KS 500 kcm.

Vezérképvislet:

**Pajor Imre, VI., Jókai ucca 28. sz.**  
Telefon: 20-2-28.

# Kettős Auto-Union diadal Tripoliszban!

**Varzi 207 km-es rekord átlaggal négy másodperccel győzött márkatársa Stuck előtt — Négy német kocsi az élen! — A Continental gumik nagyszerű próbája — Varzi (Auto-Union) 227 km-es körrekordot is futott!**

A Tripoliszi GP az idén elmaradó Avus verseny folytán mint a szezon leggyorsabb versenye került megrendezésre. Az 524 km-es versenytáv, a perzselő sivatagi napsütés és hőség, a forró homokvihar óriási akadályokat gördített a versenyzők, kocsik és főleg a pneumatikok elé.

A Mellaha circuit depóiban a pótkerek valóságos hekatombái tornyosulnak — az egyik gyár 200 köpennyel vonult fel! — a depók előtt már ott állanak a versenykocsik, köztük az új V-megoldású 12 hengeres, 4 literes Alfa Romeok, melyek 5600 fordulatinál csak 360 lóerőt adnak le a Mercedes-Benzek 380 és Auto Union 500 lóerejével szemben, gyorsaság dolgában azonban, hír szerint, alig maradnak a rettegett német kocsik mögött. Megtudjuk, hogy a tréningben hatalmasat buktak „compionissimo”, a veterán Nuvolari is starthoz áll az új Alfával, melynek másodpéldányát Brivio vezeti starthoz. *Auto Unionnál bizakodó hangulat, a kocsik félelmetesen gyorsak, az új, úgyszólván futófelület nélküli fehér Continental versenygumikről csodákat beszélnek. Mercedes-Benzéknél gonderheltek az arcok: a tréningben a motorok nem bírták a hőséget... Pedig a hőség most félórával a start előtt még nagyobb!*

## Hogyan folyt le a verseny?

A Startkört Stuck fejezi be elsőnek a német kocsik élén, melyek sebességtől plusza a gyors. 13.1 km-es Mellaha circuiten már a start után nyomasztó fölényrel domborodik ki. A második körben a fiatal Auto Union krek, Roseme-

yer veszi át a kommandót márkatársai, Stuck és Varzi előtt, akiket a Mercedes-Benz team éllovasai, Chiron és Caracciola követnek. Közben megkezdődnek a kiállítások, azután a gumicserek... A 8-ik körben Stuck előzi Rosemeyert, aki mögött Varzi, Chiron, Fagioli, Caracciola, Nuvolari és Brauchitsch sorrendben rakkol az élcsoporthoz. Jönnek a defektusok: Brauchitsch benzincsődugulással kiáll, Chiron gázpedáljával bajlódik, Rosemeyernek pedig a 18-ik körben kigyullad a kocsija... Komoly baj szerencsére nincsen, a táv felében, a 210-es tempót tartó Stuck 14 mp.-cel vezet Varzi előtt, míg a Mercedes-Benz-csapat — Chiron, Fagioli, Caracciola — zárt csoportban meglehetősen lemaradva viaskodik — a harmadik helyért... Öt kör után pillanatokra Varzi nyargal az élen, de Stuck ismét átveszi a kommandót. A két félelmetesen gyors Auto Union-kocsi óraműszerű pontossággal röjja köreit, Chiron visszaesik, a másik két Mercedes-Benz-vezető, Fagioli és Caracciola pedig egyre jobban leszakadnak az éllovasoktól. Ittába: *Auto Union ma verhetetlen!* Csak az a kérdés, ki lesz a győztes: Stuck vagy Varzi? Nyilván az éllovas „Hans”... De mégsem! Az ördögös Varzi az utolsó körben 227.385 km-es körrekordot futva, úgyszólván a cél előtt ragadja el márkatársától a pát-



Balbo tábornok érdeklődéssel nézi az Auto Union versenykocsi bekurbizására szolgáló Bosch öndíntő készüléket.

mát! A közönség lelkes ünneplésében azonban testvériesen megosztottnak...  
Ime a részletes eredmények:

1. A. Varzi (Auto Union) 2:31:25,4 mp., Átlaga 207,630 km. Rekord! 2. H. Stuck (Auto Union) 2:31:29,8 mp. 3. L. Fagioli (Merc-Benz) 2:33:38,6 mp. 4. R. Caracciola (Merc-Benz) 2:45:56,4 mp. 5. C. Pintacuda (Alfa Romeo 8 heng.), 6. C. Tadini (Alfa Romeo 12 heng.), 7. A. Brivio (Alfa Romeo 12 heng.) 8. T. Nuvolari (Alfa Romeo 12 heng.), 9. L. Chiron (Mercedes-Benz), 10. Battaglia (Alfa Romeo), 11. Magistri (Alfa Romeo 2.6 l.). — 26 induló.

A győztes Varzi (Auto Union) 207,630 km-es átlaggal nyerte a versenyt és tetemesen túlszárnyalta vele Caracciola (Mercedes-Benz) tavalyi 199,933 km-es útvonalrekordját. De Caracciola tavalyi 220,167 km-es körrekordja is hasonló sorsban részesült: Varzi 227,385 km-re srófolta fel a rekordot.

## Bravo, „Conti”...!

A győzelmet nagyrészt a Continental gumik biztosították a német kocsiknak. Amíg szegény Nuvolari nem kevesebb, mint 25 gumit fogyasztott el, addig a Continentalon futó német kocsik, melyek az első négy helyezést foglalták le, *kecsként mindössze kétszer cseréltek kereket és pedig csak hátsó kerekeket!* A győztes német kocsik a Continental-gyár versenyosztályának tanácsára nagyobb átmérőjű gumikkal futottak, mint rendszeren, amely körülmény a pokoli hőségben kifutott szuper-sebességeknél be is váltotta a hozzá fűzött reményeket. A hegyversenyekre és gyors körversenyekre szánt Continental versenygumi típusok legújabb változata a hiper-gyorsaságokra konstruált típus pompásan állta ki a tűzpróbát. Az egész vékony futófelületű, de szélesebb felfekvési gumik, melyek hővédő-rétegekkel vannak megszerkezve, a gumikra legsúlyosabb igénybevételeket hárító tripoliszi Grand Prixben immár kiküszöbölték mindazokat a nehézségeket, melyek a tavalyi verseny folyamán még felette nagymértékben juttatták kifejezésre a gumi-probléma legégetőbb kérdéseit.



Balbo melegen gratulál az Auto Union vezető Varzinak a tripoliszi GP-ben aratott bravuros győzelemhez. (Foto Scherly)

## HUSZÁR GYÖRGY

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

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

## „CYKLON” vulkanizáló

melegfolt vezérképviselete

Budapest, VI. Uccsa 47  
**GOLDMANN SÁNDOR**  
 Vétel, eladás, cserék,  
 használt alkatrészek.  
**Motorkerékpár és  
 autójavítóüzem**

ITT AZ ÚJ  
 FOTO-MOZI  
 ÁRJEGYZÉK



DIJTALANUL KÜLDI:



BUDAPEST

IV., KÁROLY KRT 28.  
 VI., ANDRÁSSY ÚT 31.  
 VIII., RAKÓCZI ÚT 80.

Autó és szántómotor  
**főtengelyek és  
 hengercsiszolások**  
 és minden e szakmába vágó alkatrész készítése

**ÖZV. DEDIĆ FERENCÉ**

Thék Endre ucca 15. Telefon: 30-3-45

**GLADIATOR  
 PENGE  
 VEZET!**



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

## A Concours d' Elegance

Ragyogó idő, elegáns közönség és gyönyörű autók jegyében zajlott le az idei Concours d'Elegance József főherceg védnöksége alatt a Kerepesi-úti új ügétópályán. A Concours keretében mintegy 100 koei versenyzett a legszebb automobil címéért. Az abszolút legszebb kocsinak járó díjat a zsűri az egyik karosszéria-iparosunk lánya által elővezetett *gyárilag karosszál* Mercedes-Benz kocsinak ítélte oda. ugyanezen a koei nyerte a legszebb német koei díját is. A közönség ízlése, úgy látszik, nem fedte a zsűri ízlését, mert a kényes ízlésű publikum legnagyobb kitüntetését a *Közönség Díját Muráti Lili vörös sport Adlerje viotta ki*. A legszebb osztrák koei díjat Bolgár Aladárné vezetésével egy *Stejr 120*-nak, a legszebb francia koei díjat pedig Sebes Lili *Renault*-jának ítélte a zsűri. A *Magyar Touring Club értékes díját, mely a legtöbb pontot nyert márkát illette — a Fiat nyerte*, a legszebb olasz autó díját szintén egy áramvonalba szabott pompás Fiat-nak ítélte oda egyhangúan a zsűri. A felvonult Fiat-koeik sikerét mi sem jellemzi jobban, mint az öt Grand Prix d'honneur, egy Grand Prix d'Elegance és az öt első díj, mellyel méltán érdemelte ki a torinói márka az MTC értékes díját. A legszebb angol koei díjat Heller Gedeon vezetésével egy pompás SS nyerte, míg a legszebb motorkerékpár díját — úgy a közönség, mint a hivatása magaslatán álló zsűri egyhangú véleménye alapján — a nagy népszerűségnek örvendő oldalkoeis *Zündapp*-nak ítélte oda megérdemelten a zsűri.

Bécsi híradás értelmében a Gräf & Stift-gyár előrehaladott tárgyalásokat folytat Fordékkal, a Németországban gyártott három Ford-típus, a Köln, Eiffel és Rheinland licenzzágyártásának érdekében. A francia GP, amelyet az idén először csak sportkoeik számára rendeznek meg, látszólag nagy népszerűségnek örvend. A második nevezési zárlat 44 nevezést eredményezett, a bevezetettek között franciák, angolok, spanyolok, németek és olaszok vannak. A német részvétel mindössze 2 BMW sportkoeira szorítkozik. Mit fog ehhez szólni a közönség?

Nagy érdeklődés előzi meg az AJS-gyár IOM szereplését, amelyek keretében először lépnek sorompóba a V megoldásban épített, lénc hajtotta kompresszorral szerelt négyhengeres modellek.

Wal Handley—BMW szereplése az angol TT-n kacsának bizonyult, Handley különben is betegállományban van: versenykocsival bukott...

Rusk, a jeles Norton-versenyző állapotra örvendően javul. Ha felépül az angol TT-re, úgy Guthrievel együtt olyan kettőst reprezentál, amely az 500-as kategóriában, pályaismeretével és nem utolsó sorban a félelmetes új rugózott hátsóvillájú Nortonokkal úgyszólván verhetetlen lesz...

Velocette az angol TT-n elindítjában rugózott hátsóvillás masináját.

Svéd részről a Husqvarna vezető Strömberg indul a IOM versenyek junior és senior kategóriájában.

Steinbach, a tavalyi angol TT legjobban szereplő külföldi versenyzője tudvaleg szerződési differenciák miatt nem indulhatott az Ellenrieden. Steinbach úgyé most tisztázódott: a 350-es kategóriában a szezon NSU színekben versenyz végig, az 500-as kategóriában szabad a választás, míg az angol TT 250-es csoportjában DKW színekben startol. Ugrancsak kapós legény lehet ez a Steinbach!

### ÜZENETEK:

B. J. Budapest. Az új 2 literes BMW-koeik, amelyek konstrukciós megoldásokban is teljesen eltérnek az eddigiektől, Magyarországon még nem kaphatók. A nálunk forgalombahozott 2 literes típusok a régi rövid eszalvázakra épített 2 literes motorok. Az új típus jellemzője: hosszú, préselt váz, teljesen új rendszerű független kerékkonstrukcióval, teljesen új külső forma.

Többek kérdésére, Bíró Jenő szignálta humoros cikkeink írója azonos a kitaláló humoros Bíró Jenő alkatrész és felszerelés kereskedővel, a magyar motorizmus veterán harcosával.

## KEZTYŰT

autóhoz, motorhoz,

**csak OTTENREITER-TŐL**

vegyünk, mert megbízható és olcsó.

Készít — Javit

V., Petőfi Sándor ucca 3. (udvarban).

## Kesjár János

nemcsak a motorkerékpár bsnjoka,  
 hanem a motorkerékpárok és  
 kerékpárok

## tűzzománcozásának

dukózásának és fényezésének is.  
 Motorosok dolgoztassatok motorosnál!

Kesjár, Róza 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. Tel.: 15-9-57

**INDIAN  
 Motocycles**



megyarországi  
 vezéreképiselete  
 ifj. SEIFRIED HUGÓ

Budapest, VI., Forgách ucca 10-14.

Telefon: 91-3-24, 92-9-92.

Gyári alkatrészek. Javitóüzem.

**MÉGIS ÚJ! ÉS MÉGIS MAGYAR!**

**KISSM. ANTALÉSFIA  
 MOTORKÖZPONT**

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

**BUDAPEST**

VI, ARADI-UTCA 26.

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

Külföldi mintájú speciális motorkerékpár alkatrészgyártó üzemünkben készítünk az összes gyártmányokhoz **alkatrészeket külföldi anyagból garanciával.** Generáljavítások legolcsóbban. — Precízus gépeinkkel hengerek köszörlőlése P 350-től. Dugattyúk készítése P 380.

**Kérje postán díjmentes alkatrész árjegyzékünket.**

## SEBESSÉG MÉRŐK

KILOMÉTERSZÁMLÁLÓK,  
 autóórák, automűszerek szakszertu

javitása

**ÓRAGYÁR, Tömő-u. 26.**

# PUCH KÖZLEMÉNYEK

## Ismered a sport Puch gépedet az S-4-et?

Köztudomású, hogy minden motorkerékpárnak bizonyos konstrukciós egyéni sajátosságai vannak. A konstrukciós egyéniség viszont üzemi egyéniségben is megnyilvánul, aki tehát a legnagyobb teljesítményt, üzembiztonságot és takarékoskosságot akarja elérni, annak saját érdekében jól meg kell ismerkednie a gépével. A fentiek kétszeresen vonatkoznak a sportgépekre, így különösen az S-4 típusú 250-es Puch modellre, mely teljesítmény, üzembiztonság és takarékoskosság szempontjából egyike a létező legjobb motorkerékpároknak. Csak hogy ismerni kell jól a gép egyéni sajátosságait, ehhez akarjuk hozzásegíteni a sport Puch tulajdonosokat.

### A kapcsolat.

A sport Puchnak, mint sportgépnek sokkal többet kell használni a sebességváltóját, mint a kisebb teljesítményű túragép esetén. Többet és gyakrabban kell kapcsolni, akárcsak minden nagyteljesítményű gépnél — ha sebességet és teljesítményt akarunk. Mert más a sport és más a túragép és aligha lesz megelégedett az a motoros, aki bár túracélokra használ motorkerékpárt, mégis sport Puchra határozza el magát. Ez természetesen nem azt jelenti, mintha a sport Puch nem volna al-

kalmas túracélokra. Ellenkezőleg. Csak éppen arra a bizonyos túra-pötyögtetésre nem alkalmas, mert a sport Puch akkor érzí magát igazán elemében, ha jól ráhúzzuk a gázt és virgonc iramban haladunk. A gyors iram, a nagy sebesség mitsem árt az S-4 modellnek, viszont negyedekben 40-el haladni, visszaéles a gép konstrukciójával, mert a gép nem pötyögtetésre született. Aki arra helyez súlyt, hogy gépe direktben simán, minden kár nélkül bírja az enyhe harmincas tempót, az sokkal helyesebben teszi, ha túra Puch modell tartányába töltögeti a motalkóját.

A sport Puch motorját fordulatszámra kell tartani! Ehhez pedig az szükséges, hogy harmadikkal jól „kihúzzassuk” a gépet, megiehető sebességet érjünk el, helyes vezetési módszerrel. Sajnos még mindig sokat hallani azt a merőben téves véleményt, hogy a gépnek árt, ha harmadikkal haladunk vele gyors iramban. Ellenkezőleg, ez a helyes vezetési módszer, tehát nyugodtan hagyjuk benne a harmadikat addig, amíg olyan iramra nem kerülhet sor, melyet negyedikkel is nagy fordulatszámra abszolválhatunk. Különösen a városi forgalomban gondoljunk erre, ahol csak igen ritkán kapcsolhatunk negyediket, mert a sebességváltó áttétele úgy van megválogatva, hogy harmadikkal 55 km-es tempót is futhatunk anélkül, hogy ez kárára válne a gépnek! Amellett a gép harmadikkal sokkal jobban gyorsít, ami éppen városi forgalomban elsőrendű fontosságú.

(Folytatjuk.)

### Wagner főszerelő

**a Puch gyár egyik művezetője  
Budapesten áll a Puch  
tulajdonosok rendelkezésére**

Miként azt már az Autó-Motor egyik korábbi „Puch-közlemény”-ében jeleztük, sikerült kieszközölnünk gyárunknál, hogy egyik legügyesebb művezető főszerelőjét néhány hónapra kiküldje műhelyünkbe. Wagner főszerelő a munkát

*motorkerékpárműhelyünkben már megkezdte és minden jelentkező Puch-motorkerékpár tulajdonos motorját díjtalanul felülvizsgálja, a vevőket tanácsokkal, útbaigazításokkal látja el. A torlódás elkerülése végett ajánlatos — ha erre meg van a lehetőség — a látogatás időpontját pár nappal előre bejelenteni, hogy a jelentkezőket sorrendben beosztassuk.*

**Gyakran látunk Puch-motorkerékpárokat, melyeken a hangtompítók lemezei**

át vannak ütve, sőt már olyan gép is került műhelyünkbe, melyre egész másrendszerű hangtompító volt szerelve. Felhívjuk a Puch-motorkerékpár tulajdonosok figyelmét arra, hogy a hangtompító megváltoztatása vagy kicserélése a gépek üzemére igen káros, sőt a motorok élettartamát is lényegesen megrovíditja. Motorjavító műhelyünk be van rendezkedve arra, hogy a hangtompítók korommentesítését tökéletesen elvégezhesse, tehát saját érdekében mellőzendő a hangtompítók kilyukasztása vagy kicserélése.

## Ne kísérletezzen!

# PUCH!

## MOTORKERÉKPÁROK

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

Bemutatjuk a június 21-iki magyar Grand Prix nagygyűlt: Varzi (Auto Union), Nuvolari (Alfa Romeo), Stuck (Auto Union), Chiron (Mercedes Benz) és Caracciola (Mercedes Benz).



## JUNIUS 21: MAGYAR G. P.

A hogyan egyre jobban közeledik a június 21-én a Népligetben megrendezése kerülő magyar autó Grand Prix terminusa, olyan mértékben egyre impozánsabban bontakoznak ki ennek az egy csapásra világvessenyé avanszált autócsatának keretei. Landauer dr., a verseny tettebevalósítja és a rendezés lelke lapzártakor telefoninterjú keretében a következőkben tájékoztatja olvasóinkat a legújabb GP-hírekről:

— A minap érkezett meg az ONS, a legfőbb német nemzeti sporthatóság jóváhagyása, melynek alapján a Stuck, Varzi, Rosemeyer összeállítású Autó Union és a Caracciola, Chiron, Bruchtsch összeállítású Mercedes-Benz csapatok startja végleg biztosítva van. Ugyancsak megérkeztek a Scuderia Ferrari nevezései is, melyek értelmében há-

rom Alfa Romeo startja biztos. A csapat élén kétségtelenül Nuvolari fog dlni, teamtársai a Scuderia rendelkezésre álló legjobbjai lesznek, akiknek neveit a Scuderia még nem hozza nyilvánosságra, miután számolnak azzal a lehetőséggel is, hogy a magyar GP-t megelőző barcelonai GP-n, illetve az Eiffel-versenyen esetleg valamelyik versenyző a sérültek listájára kerülhet. Előrehaladott tárgyalások folynak Balestrero (Maserati) startja érdekében is míg Miss Allison (Maserati) startja már biztos, Benoit, Soffietti, Mme Itier és 5-6 olasz versenyzővel előrehaladott tárgyalások folynak. A másfélteres kategória futamának megrendezése különböző akadályok miatt még mindig kétséges. A versenyre Hühntlein örnagy a német autósport diktátora is bejelentette látogatását, amely körül-

mény sokatmondóan világít rá arra, milyen elemül vonulnak tübbe a magyar Grand Prix-en a németek...

Erdeklődtünk Hartmann Lászlónál is előkészületei iránt. Röviden válaszolt:

— Nem tudom még hogyan lesz... Nekem csak másfélteres kocsim van, kérdés viszont, hogy lesz-e másfélteres kategória...

Mint értesülünk, a versenyrendezés a lehetőség határain belül, mindent elkövet a magyar részvétel biztosítása érdekében: Wilhelm számára egy régebbi Alfát szeretnének bérelni a versenyre Scuderia Ferraritól...

A magyar Grand Prix plakátjai már az uccán vannak. Sajnos, a plakátok művészi kivitele nem üti meg a magyar plakátfestők világszerte elismert művészi színvonalát... De a verseny majd kárpótlást nyújt mindezért!

**Tegnap** még úgy tudták, hogy a kétütemű a **JÖVŐ** motorja!  
**Ma** már minden hozzáértő tudja, hogy a **JELÉN** motorja!

A kétütemű **DKW**-ból 350.000 motorkerék-pár és 100.000 autó tulajdonosa bizonyítja, hogy a **DKW** felel meg legjobban a kor követelményeinek

**Ön is vegyen DKW-t!**

**Vezérképviselet:**

**MAJLÁTH, VI., Gróf Zichy Jenő-ucca 17 — Telefon: 29-6-22.**



## A Solitude-verseny

Közel 100.000 néző előtt futották le Stuttgartban a Solitude-versenyt, melynek során súlyos baleset történt. Schneider nevű oldalkocsis versenyző a közönség közé rohant és a baleset folytán egy néző és az oldalkocsis-utas életét veszítette. A szózó motorkerékpárok 174 km-es távon mérköztek, a nap legjobb idejét Ley (500 BMW-Kompr.) érte el 116.7 km-es átlaggal, hatalmas küzdelem után Fleischmann (NSU) és Müller (DKW) előtt. A 350-es kategóriában Fleischmann (NSU) 115.4 km-es átlaggal győzött Richnow (Rudge) előtt és sportszempontról a nap legkimagaslóbb teljesítményét nyújtotta. A 250-es csoportban Geiss (DKW) győzött bámulatos 110.1 km-es átlaggal márkatársai, Kluge és Winkler előtt, akít a negyedik helyen Stanley Woods követett NSU gépen. A 600-as oldalkocsis csoportban 92.8 km-es távon Babl (DKW old.) győzött 104 km-es átlaggal, az 1000-es kategóriában pedig Schumann (NSU) vitte el a pálmát 96.5 km-es átlaggal.

### Motorcsónaktulajdonosok

régi vágyát teljesítette a Vacuum Oil Company azzal, hogy az aurbordmotorok vizslatti hajtóművének kenéséhez megfelelő kenőanyagot hozott forgalomba. Ezen speciális Gargoyle kenőanyag márkájának elnevezése MOBILGREASE UW, amely az angol „Under Water” („vízalatti”) szöveg rövidítését jelenti. A gargoyle Mobilgrease UW az irányváltó-hajtómű fogaskerekei közé behatol és azok oldalain jól megtapadva, állandó védőréteget képez. Igen jól védi a fogaskerékházat a víz beszívargása ellen és olyan összetételű, hogy sem édes, sem sós vízzel emulziót nem képez. Kérje minden szaküzletben ezt a speciális kenőanyagot.

A Vacuum Oil Company „Csónakmotorok helyes kenése” cím alatt igen tanulságos, állandóan használható és praktikus tanácsokat magában foglaló füzetet adott ki, melyet lapunkra való hivatkozás esetén a Vacuum Oil Company R. T. (V., Zrinyi-u. 7.) bárkinek díjmentesen bocsát rendelkezésére. Amennyiben csónakmotorok kenését illető egyéb tanácsra van szükség, úgy nevezett vállalat készséggel nyújt felvilágosítást minden csónakmotortulajdonosnak.

A barcelonai motorkerékpár GP különös érdekessége volt a IOM versenyekre szánt új Velocette és a New Imperial gépek bemutatkozása az 500-as kategóriában. Győzött 152 km-es távon Stanley Woods (Velocette) 101 km-es átlaggal, míg a New Imperial menő G. Wood alig 6 mp-el került a második helyre. A 350-es csoportban Strömberg (Svayarna) győzött 97 km-es átlaggal a 250-es kategóriában pedig Geiss (DKW) ragadta el a pálmát 95 km-es átlaggal.

Az angol TT pálya változatlan marad, a hegyvidék kikapcsolását célzó indítványt az angol extraklasszis olajára elvetették.

Amy Mollison (Johnson) új London—Fokföld repülőrekordot állított fel, amennyiben Londonból startolva 3 nap 6 óra 28 perc alatt érte el a 11.700 km-re fekvő délafrikai Cape-Town-t. A jeles hölgy-pilóta több mint 11 órával javította meg Rose, az idén februárban repült rekordját, Amy Mollison tent Castrol olajat használt.

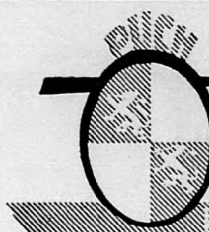
A Milano—Róma—Nápoly közötti mintegy 80 km-es távversenyt Tenni (500 Guzzi) nyerte meg 107,5 km-es átlaggal Aldrighetti (Velocette) előtt, aki félórával később ért a célba.

A Daimler-Benz-gyár, amely legutóbb is 1500 nehéz teherautóra kapott Kinából rendelést, elhatározta, hogy Kinában összeszerelő gyárat helyez üzembe.

Az angol ACU az idénre kiírta a dörtrékk világhajrápokságot.



# CORDATIC



## Koenig

Eredeti PUCH

alkatrészek raktára

PUCH javítóműhely

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

# Mi újság?

— Hallom, a Bruck-cég megszerezte a Coventry Eagle képviseletét?

— Ugy van! A Bruck-cég befejezte tárgyalásait az angol Coventry Eagle motorkerékpárgyárral, melyek eredményeképpen átvette a kitűnő angol márka magyarországi vezérképviseletét. A Bruck-cég főleg a könnyű Villiers beépítésekre kíván ráfeküdni, felette kedvező gyári megállapodása révén a preseltvázas, 250-es Villiers-beépítést nagy világitással 1180 pengős áron fogja a magyar piacra hozni. Az első Coventry Eagle-szállítmányt nagy érdeklődés előzi meg, a gép hirmeve és előnyös ár-kalkulációja szép üzleti sikerrel kecsegtet.

— Mi újság az Ariel-berkekben?

— Schuszer Vilmos magkapta 500-as, egyikpuffogócsöves special Red Hunter Arieljét, melynek nyergében részt fog venni a szezon valamennyi nagyobb versenyén.

— És mit tud a Zündapp-frontról, Héblí úr?

— A Nemzetközi Vásáron osztatlan érdeklődést keltett a Zündapp-pavillon, ahol négy gép talált gazdára. A Pajorcég ezidei Zündapp eladásai immár elérik a félszáz darabot. A gyár természetesen mindenben segédkezet nyújt agilis képviseletének, így a május 30-ai 24 órás Frontharcos versenyen elindítja Julius von Krohnt is a Hain apos Triálok állandó aranyérmes győztesét, a legutóbbi Paris—Nizza motorkerékpárverseny egyik hőseit. Zündappék különben még egy érdekes meglepetéssel szolgálnak a Frontharcos versenyen. „Zajác bácsi”, aki már túl van a hatvanon, egy 200-as Zündapp nyergében akarja bemutatni, hogy: öreg ember nem vén



Állandó érdeklődés központjában volt a népszerű Istros stand az idei BNV-en

ember! — ha Zündappon ül... A Zündapp-színek meg a legtehetségesebb fiatal versenyző, Pieber Ernő fogja képviselni a versenyen új 500-as ohv. masina nyergében, míg a 350-es csoportban Hambach indul Zündapp-gépen.

— Van-e más mondanivalója még, Héblí úr?

— Eppen az ímént került a kezembe berlini Olympia-csillagtúra kiírása. A monstre csillagtúra július 22-től 30-ig zajlik le, az értékelés kategóriára való különbség nélkül pontozás alapján történik. A pontozás alapját egyrészt az indulási helytől a német határig megtett távolság, másrészt a németországi kontrollállomások érintése képezi, mely állomások közül azonban naponta csak egyet szabad érinteni. A kontrollok minimális távolsága 250 km., minden kontroll érintése 250 jó pontot jelent, a július hó 26-án a Nürburgon lefutásra kerülő német autó GP megtekintése és annak igazoltatása újabb jó pontokkal jár. A szabályok szerint legalább két német kontrollállomás érintése kötelező. Befutó július 30-án 12—18 óráig Berlinben, az Avusson felállított célhelyre. A díjazás oly módon történik, hogy mindazok, akik legalább 2000 jó pontot gyűjtöttek, aranyérmes, akik 1000 jó pontot szereznek, ezüstérmes, akik ennél kevesebbet értek el, de két német kontroll érintése után szabályszerűen célbafutnak, bronzérmes nyerne. A csillagtúra nevezéseit az AIACR. (Paris, 8 Place de la Concorde) továbbítja. Propozíciókat és a csillagtúrára vonatkozó összes tudnivalókat a lapunkra való hivatkozással készségesen közli a Német Államvasutak idegenforgalmi kirendeltsége: Budapest, V., Nádor-utca 18.

— Ha már újra karosszálltatta autóját, Héblí úr, miért nem építette dramvonalasra?

— Nem új ez a karosszéria, sajnos, arra már nem futja a pénzem, de a titkot elárulhatom. Vettem egy kiskanna SZEPA-POLISH-8 tisztítószeret és rövid háromnegyed óra alatt megszületett ez az új karosszéria. Egy csapásra két legyet fogtam, mert a feleségemnek azt mondtam, hogy száz pengőt fizettem a karosszériásnak a fényezésért és ezzel a megtakarított százzal leelőkeztem a Paulini-cégnél azt az új 175 kcm-es Istros farmotort, amit a cég a Nemzetközi Vásáron bemutatott.

— Brávó, Héblí úr, így tehát versenyezni fog a Dunán?

— Feleségem nem engedi a versenyzést, pedig nekem igen nagy kedvem lenne, evel a gyors, megbízható kis Istrossal legalább a bécs—budapesti versenyen résztvenni.

— Hogy szánta rá magát, Héblí úr, erre a szép vízisportra, mert maga mostanáig irtózott a Dunától.

— Török barátomnak van egy öreg Istros-motorja, aminek legszebb erénye, hogy első rántásra gyújt. A mult héten kivitt erőszakkal a vízre és annyira megtetszett az Istros, hogy másnap kirobogtam a Vásárra és az előbb említett pengőkkel boldog Istros-tulajdonos lettem. Pedig nehéz volt a választás a sok szép és szolid kivitelű motor között. Kis hijján mult, hogy nem egy magasfordulatszámú 350 kcm-es Istrost vallhattam volna magaménak.

1. Használt alkatrész?
2. Javítóműhely?
3. Használt gépek?

Hol?

Természetesen

**REICHFELD GÉZÁ-nál**

VI., Rózsa-u. 90. Telefon: 24-2-85.

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

Járj **DEFEX**-szel!

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

**Motorkerékpár  
kísautó  
csónakmotor**

**K. BAUER TIBOR CYÓZÓ**

**B S.A.** Super X-  
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.

## Mi az idény slágere?

az

# ARDIE!

1. Teljesen tokozva, olajfürdőben és gőzben dolgozó forgó részek
2. Patent kerék
3. Bőlcsováz
4. Rossz utakra épített nagyfelfekvésű villa
5. Menetközben szabályozható rugózás.

Kényelem. Megbízhatóság. Erő. Gyorsaság.

Mit vehet ön?

# ARDIE-t

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

Telefon: 209-12.

— A legrégebbi német motorkerékpárgyár. —

**A legfokéletesebb autótisztítószer**

# a Szepa-Polish-8

**Kapható minden jobb szaküzletben.**

# FILLÉREKÉRT

a távirat gyorsaságával  
szállítja leveleit a

# LÉGI POSTA



Felvilágosítás:

## AIR FRANCE

LÉGIFORGALMI R.-T.

Budapest, IV., Vörösmarty-tér 2.

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

— Sok szerencsét kívánunk az új motorjárhoz és reméljük, hogy most majd vízhírei is lesznek. Addig is mondjon egy-két szárazföldi eseményt.

— Örömmel, Gazdára talált az első 500-as kéthengeres Victoria, amelynek az a nevezetessége, hogy a motor két oldalán „gépházterítő” van, mint az autókknak. Pillanatnyilag elfogytak az összes Victoria- és Sunbeam-típusok és ami figyelemreméltó, az összes Victoriákat öreg, tapasztalt motorosok vették meg. Mind a két márkából azonban úton van már a feladott rendelés. Különben a tegnapi reggeli posta érdekes levelet hozott a Koppányi-cégnél, a nürnbergi Hercules-gyár értesítette képviselőjét, hogy idén ünnepli a gyár ötvenéves fennállását, mely alkalomból módot nyújt a gyár képviselőinek egy kisebb engedmény megadására. A levélhez érdekes táblázat volt mellékelve a múlt évi németországi versenyekről, amelyből kitűnik, hogy a Hercules 1935-ben kilenc aranyérmét nyert. A kilenc győztes Herculeset magánversenyző vitte célba, gyári versenyzők hiányában. Más. Mint a technikai érdekesség, említésre méltó az az érdekes sebességváltó megoldás, amit K. Bauer Tibor cégnél láttam egy új 500-as ohv. Ardien. A kormány helyettesíti a sebességváltókart. A motorkerékpárok körében állandó érdeklődésre tart számot ez a korát megelőző megoldás. Erdemes megnézni. Más. Új motorkerékpár és autójavító műhely nyílt az Ó-utcában, a Jókai-utca sarkán. Csak a helyiség új, a cég már régi. A kispesti autósok és motorosok sajnálatával vették tudomásul, hogy a Goldmann József-cég beköltözött az Ó-utca 47. alá.

— Egyéb szakmai híre nincsen Hébli úr?

— Nem lenne teljes a beszámoló, ha nem beszélném el a Service sajtóbemutatóján látottakat és hallottakat.

Az automobilizmus terjedésével világszerte kifejlődött az autó szervice intézménye. Azon autótulajdonosok, kik sofőrt nem tartanak, de autójuk gondos és szakzerű kezelésére súlyt helyeznek megfelelő szervicébe küldik autójukat. Külföldön e servicek megfelelő modern berendezéssel és könnyen hozzáférhető

módon állnak az autótulajdonosok rendelkezésére. Modern berendezés, speciálisan képzett szerelők és mindenekfelett olcsó egységárukkal minden tekintetben lehetővé teszik az autó karbantartását. A napokban nyílt meg a főváros szívében, Bálvány u. 12. szám alatt, külföldi mintára berendezett Service állomás. E Service modern gépeivel, gyakorlott szerelőkkel e célra nagyon megfelelő modern helyiségben áll rendelkezésre és úgy vezetőknek régi autós multja, mint publikált árlapja egyaránt biztosítja egyrészt a gyors és szakzerű, másrészt az olcsó kiszolgálást. E Service jelmondata: „a gondos kezelés az autó élettartamát növeli, üzemköltségét csökkenti”. Ha a jelmondatban lefektetett programot a Service keresztül is viszi, a múltóvá válik a bizalomra, amellyel az automobilisták a Service megnyitását fogadták. A Service megnyitásán megjelent az autóélet, kereskedelem és sport számos kiválóság, akik egyaránt nagy elismeréssel nyilatkoztak a Service külföldi viszonylatban is elsőrangú berendezéséről és szervezetről.

— Viszonthallásra, Hébli úr, június 5-én!

\* Az angol autókirály a tudományért, Sir Herbert Austin, aki már egyszer megajándékozta az emberiséget a dolgozó kisember autójával, most ismét nagylelkű adománnyal járult a tudomány fejlődéséhez, 250.000 fontot ajánlott fel az atom legyőzésére irányuló kísérletek folytatására és ez eddig a legnagyobb összeg, amit magánember tudományos célokra adott. Elképzelhetjük, hogy mit áldozhat Sir Austin saját gyárainak céljára, ahol a laboratóriumokban állandóan 400 tudós folytat kutatómunkát, hogy az Austin gépkocsikat, melyek 30 éva uralkodnak a világpiacra, még tökéletesebbé tegyék.

Felelős szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ.

## FIGYELEM!

Új címünk május 1-től  
VI., KIRÁLY UCCA 70.

Telefon: 18-9-54.

RÉVÉSZ ÉS HUSZÁR

## Csodálatosak a

# Herkules

## bevezetési árak:

**350**-es pompás O. H. V. sportmodell, Bosch berendezéssel, tachometerrel, lábkapcsolással, stb.

**P 1690.-**

**100**-as F & S-motorral, legszebb, legkomolyabb kismotorkerékpár

**P 695.-**

**KOPPÁNYI,**

DESSEWFY U. 47.



**Autó és motorkerékpár  
accumulátorok.  
Autó dinamók, indító  
motorok, mágnesek  
tekerceselése és javi-  
tása. - Fényszórók és  
kereső lámpák.**

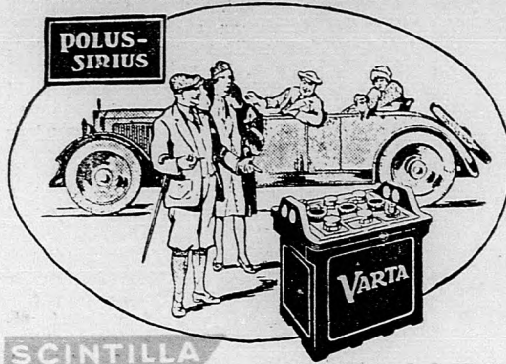
**ION** Accumulátor  
Gépiüzem.

Budapest VI. Ó ucca 46. Telefon 18011.

**HASZNÁLT** motorkerékpár alkatrészek  
PÁPAI, VI., Gr. Zichy Jenő ucca 39

**fillérekért**

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 automobilmekhoz és motorkerékpárokhoz

lugos örökéletű fémaccumulator motorkerékpárokhoz, lámpákhoz stb.

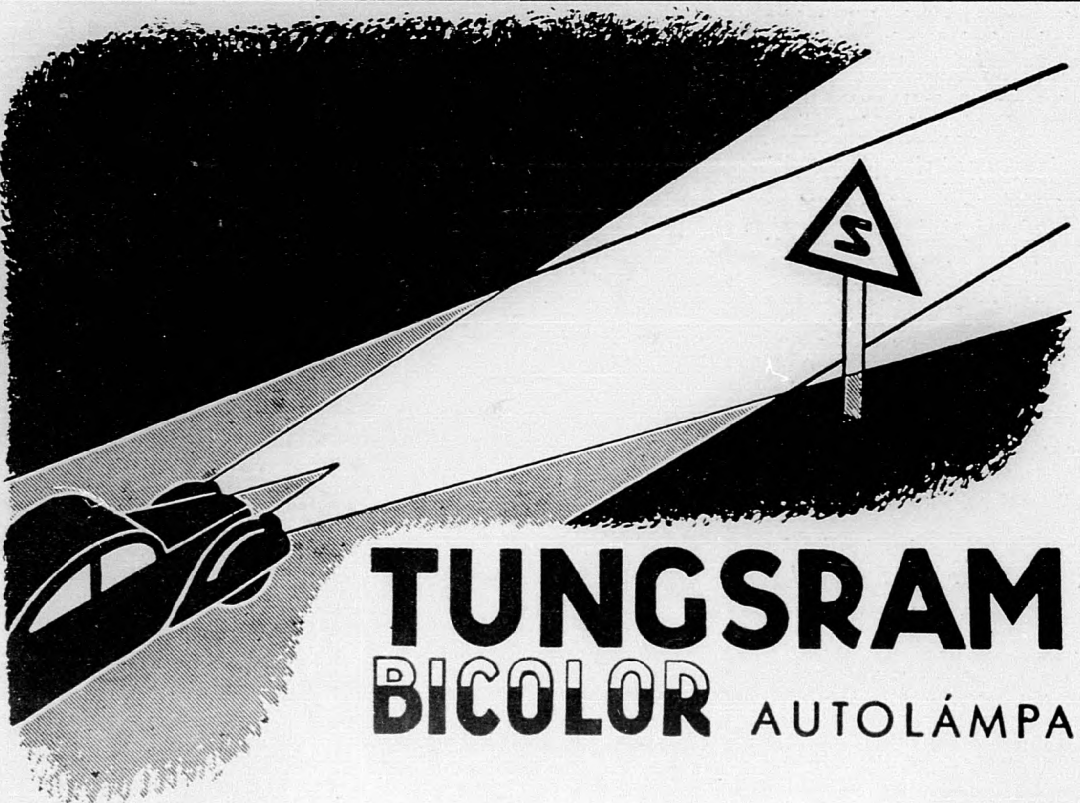
korlátlan raktárképességű szalmiákmentes száraztelepek, zseblámpatokok,

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