

ÁRA 40 FILL.

A PNEUMATIK

VIII. ÉVFOLYAM

11. SZÁM

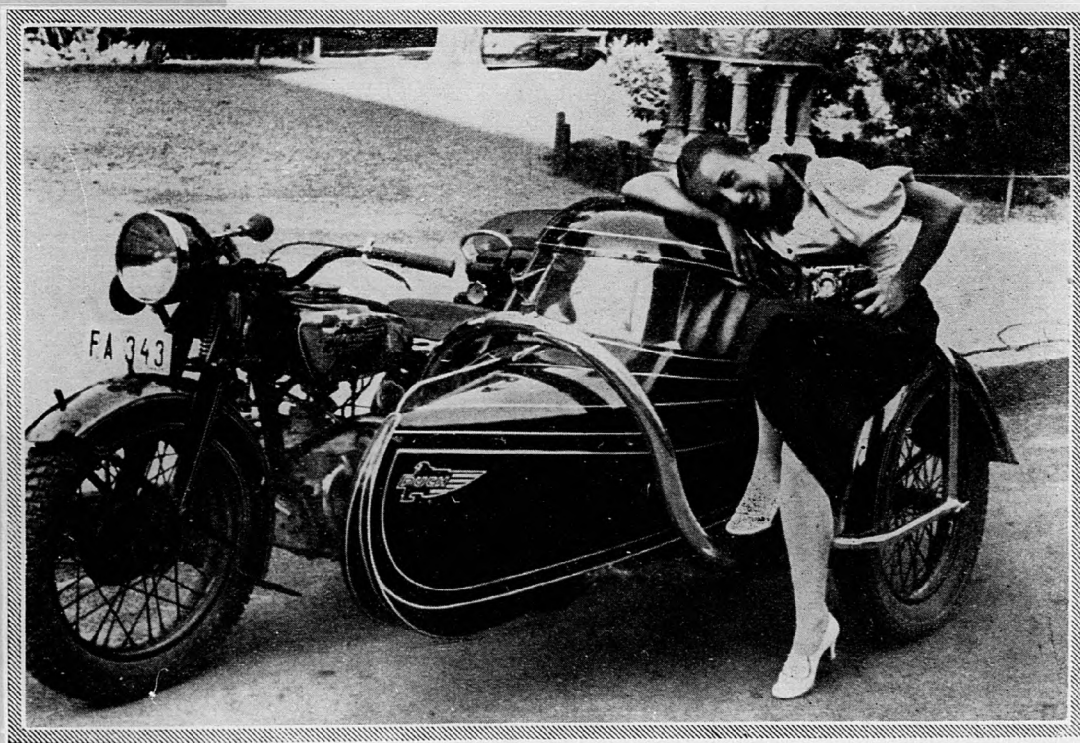
1936. július 15.

# AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉL-  
DÁNYSZÁMÚ MAGYAR  
MOTORSPORTLAP



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



Remek vonalak találkozására . . .

Gyönyörűek az új 800-as Puch vonalai, a legújabb kabriolet-oldalkocsik áramvonal idomai! Milyen pompás lehet ezzel a motorkerékpárcsodával és csinos utasával a hétvégi, vagy nyári szabadság örömeit megosztani!



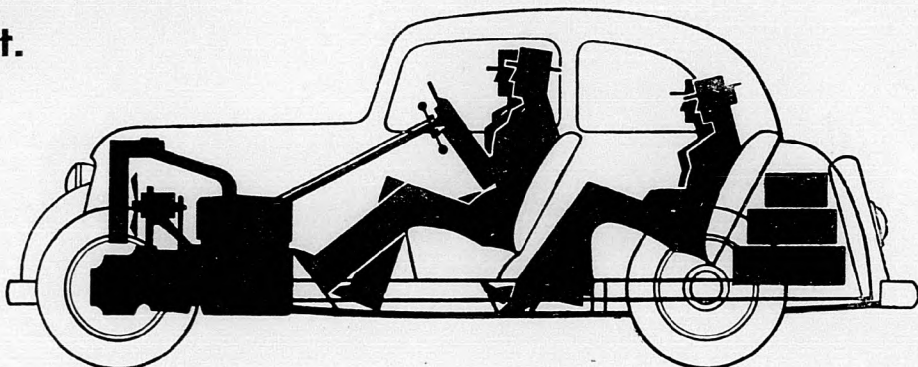
**Az igényes közönség döntött:**

**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: 2-988-88

**ignis**  
T E R T A  
CSILLAMSZIGETELÉSŰ  
GYUJTÓGYERTYA

**WIM**  
motorkerékpár  
láncok

RENOLD-COVENTRY  
LISZENC

**MINDEN SZAKÜZLETBEN**

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 MOTORSPORTLAP

KIADÁSA AZ  
"AUTO-MOTOR" LAPKIADÓ VÁLLALAT  
SZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL:  
BUDAPEST, V., TÁTRA UTCA 4. SZÁM  
HIVATALOS ÓRA: 9-11-G  
TELEFON: AUT. 1-224-07 és 1-171-68

Postatakaréptételezési csekk száma szám: 48.438  
Folyószámla: Angol-Magyar Bank

VIII. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1936. JULIUS 15.

11. SZÁM

## Előgyűjtés

A csendrendelet — nem magyar találmány. Utánzat. És állapítsuk meg, igen gyenge és igen káros utánzat. És senkinek sem kell a csendrendelet. Az autók állandó tojástáncot járnak, a gyalogosok vígan lejtnek a csendzónás úttesteken és ha történetesen valamilyen jármű „lőtávólán” belül kerülnek, úgy harsányan pattognak, hogy: — nem tud dudálni? — Mert csendrendelet van, de figyelmeztető tábla, mely felhívja a gyalogosok figyelmét arra, hogy vigyázat, vigyázat, itt nem szabad az autó és motorvezetőknek dudálniuk, tehát minden gyalogos ügyeljen! — ilyen tábla bizony nincsen.

Mint mondtuk, a budapesti csendrendelet utánzat. Kópia, mely német próbálkozást majmol. És bár Németországban hamarosan belátják az illetékesek, hogy a csendrendelet életveszéllyel jár és éppen ezért egyetlen tollvonással meg is ásták a sírját, nálunk — még mindig érvényben van.

Mivel úgy érezzük, hogy illetékeseink magas figyelmét elkerülte a dudatiltalomra vonatkozó rendelet, hát szözszerinti fordításban közöljük. Hogy okuljanak belőle azok, akik döntenek a gyalogosok életbiztonsága és a gépjárművezetők vagyoni és személyi biztonsága kérdésében. A rendelet pedig a következőképpen hangzik:

„A birodalmi és porosz közlekedésügyi miniszter úr 1936. évi május hó 27-én az alábbi rendeletet adta ki, melyre mindenkinek nyomtatékosan felhívjuk a figyelmét!

Május 8-án kelt K 1. 4781. (RVkB1. B., S. 217.) számú rendeletében rámutattam arra, hogy az életben lévő kürttilalmakat hatályon kívül kell helyezni.

A nemzeti szocialista gépjármű testület vezetőjének, Hühnlein Korpsführernek kívánságára határozottan megállapítom, hogy a kürttilalom ellentétben van a jogi helyzettel, érvényben tartása megengedhetetlen és a kürttilalmi rendeletnek jogérvénye nincsen.“

Reméljük, hogy az illetékesek, akik olyan sürgős lendülettel ültették át a budapesti talajba a kürttilalmat, éppen olyan lendülettel fogják azt kigyomlálni a közlekedési szabályok kertjéből, amikor kiderült, hogy a csendrendelet érvényben tartása megengedhetetlen és ellentétben van a jogi helyzettel. A németek értenek valamit a közlekedéshez, ha tehát ők úgy ítélik meg a helyzetet, amint az a nemrég kiadott rendeletük-ből megállapítható, úgy a magyar hatóságok is teljes bátorsággal szánhatják rá magukat ennek a káros, életveszélyes, céltalan és észszerűtlen rendszernek a nyugalmazására.

És hogy a humorban se szűkölködjünk, olvassuk el az egyik budapesti könyvomat, egyébként kitünően szerkesztett Magyar Futár tudósítását a magyar automobíl Grand Prixről. A tudósítás aszonygya, hogy:

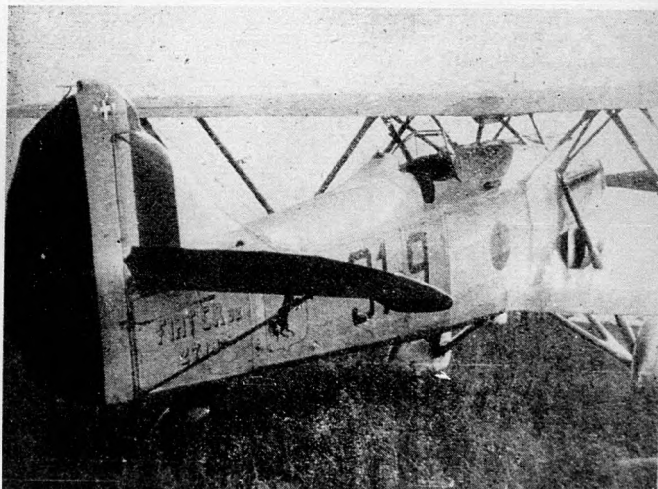
„Nemcsak sportesemény, hanem társadalmi szenzáció is volt a budapesti nemzetközi autóverseny. Már régen nem sorakozott fel annyi fényes toalette, mint ezen a délelőttön a Népliget pompásan megépített, új versenypályáján, ahol ott volt

„tout Budapest“. Nemcsak szép sporteseményt látni, hanem ruhákat mutogatni és a verseny hajmeresztő részletein izgulni is kísiettek a szép pesti nők erre a versenyre, amelyen Europa legjobb autósai sorakoztak fel.

Izgalomban volt is bőven része a Grand Prix közönségének. A verseny eredménye már ismeretes: az olasz Nuvolari érkezett be elsőnek a célba. Rajta kívül még egy hőse volt az autóversenynek: a német Kosemayer, aki második lett. Csodálatos ennéntete egymásnak ez a két híres versenyző. Nuvolari maga a megtestesült nyugalom. A negyvenen felül van már, de azért egy csecsemő nyugalmával szívtá egész verseny alatt a tejet az autójába beépített üvegből, amelyből egy gumicső vezetett a szájához. Az izgalomnak nyoma sincs rajta a verseny legveszedimesebb pillanataiban sem, a halakkanyarokat mintha észre sem venné, vasútegei vannak ennek az embernek, aki annyi nemzetközi nenez autóversenyt nyert már meg. Veszedimes veelytársa volt az egész verseny alatt a német Kosemayer, aki pontosan az ellenpórusa. Úsupa ideg és temperamentum ez a meg egészen fiatal ember, aki vakmerőségében már-már istent kísért. Talán a legjellemzőbb ra az, ha elmondjuk, hogy minden versenyen tonkretesz egy vadonhaj versenygepet. A keze alatt egyetlen fiatal ember, aki vakmerőségében már-már istent kísért. Talán a legjellemzőbb ra az, ha elmondjuk, hogy minden versenyen tonkretesz egy vadonhaj versenygepet. A keze alatt egyetlen fiatal ember, aki vakmerőségében már-már istent kísért. Talán a legjellemzőbb ra az, ha elmondjuk, hogy minden versenyen tonkretesz egy vadonhaj versenygepet. A keze alatt egyetlen fiatal ember, aki vakmerőségében már-már istent kísért.

Vaiban nem is autók, hanem száguláló csodák voltak azok a gepék, amelyekrol csak egy vilanásnyi latszott egy-egy pillanatra, amikor a versenyzők a tribunok előtt cikkkiztak. Meg csak annyit, hogy nem benzin hajtja ezeket a versenyautókat, hanem ricinusolajnak és faszésnek olyan keveréke, amelyek pontos összetetelet het pecset alatt orzik az autogyarak. Es ez az üzemanyag olyan szedületes sebességet eredményez, ami elkápraztatja az embert es furcsa tiszteletet ébreszt napjaink idealja: a „soffortopus“ iránt...

A csecsemő nyugalmával az autójába épített üvegből tejet szívó Nuvolari... A gépét rugó, verő, tépő Rosmayer, akinek keze alatt egyetlen alkatrész sem marad épen... A ricinus olaj és faszés keveréke, mint üzemanyag... Istenuccse, hogy nem rossz... Sőt. Römök.



A nemrégiben hatalmas siker közepette lezajlott mátyásföldi repülőnapon ilyen FI gépekkel mutatták be az olaszok rajkötélekben repülve bravuros mutatványait

# Norton, DKW, Guzzi, NSU, BMW és a többiek . . .

## Rövid séta a versenypegek világában

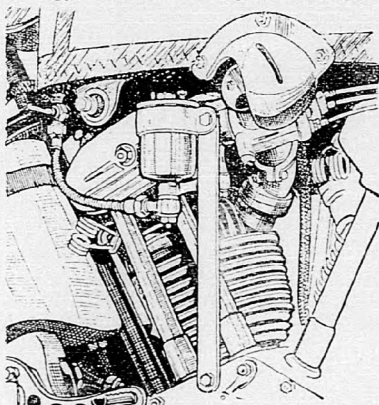
A magyar Tourist Trophy elmaradásával nemcsak TT versenyünket veszítettük el. Lemaradtunk, kikapcsolódtunk az internacionális motorsport-életből, mellyel éppen TT majd GP versenyünk révén találtunk kontaktust. Mióta nélkülözük reprezentatív versenyünket, sorvad motorsportunk, a közönség elszakadt a sporttól, az angol TT versenyek és a konkurens más nagy motorcsatái, melyek eredményét régi szép időkben izgatottan várta minden sportember és sportbarát, ma közönségünk előtt észrevétlenül, érdektelenül folynak le . . . Szomorú valóság ez, mert azt jelenti, hogy: lecsúsztunk! Ez motorsportunk tragédiája, mely érthetetlenül akkor szakadt ránk, amikor a határokon túl több százezres nézőseregek lelkesednek a versenypályák körül, ott ahol azok küzdenek a babérokért, akik ismeretlenek maradnak a kihalt magyar versenypályák számára . . .

Tartsunk kis seregszemlét azok felett a versenypegek felett, amelyek a külföldi versenyeket uralják. Ha már nem láthatja őket közönségünk, legalább olvasson róluk . . .

Természetesen az angolokkal kell kezdenünk, akik a sebességi versenyek hegemóniáját még mindig a kezükben tartják. Angolok? Mondhatnánk úgy is, Norton, hiszen ma úgyszólván ez az egyetlen angol gyár, mely olyan gépanyagot ad az angol versenyzők alá, azok visszaverhetik a „kontinentálisok” meg-megújuló ostromát. Amíg a többi gyáraknál a konstruktörök munkája a többhengeres verseny motorok felé hajlik, Mr. Craig a Norton-konstruktör kitart győzelmet-győzelemre halmozó egyhengeresei mellett, melyek az utóbbi évek folyamán egyetlen-egyszer, a tavalyi TT-n szenvedtek vereséget Woods vörös Guzzijától. Az idei svájci GP-n átkonstruált első rugózással és rugózó hátsóvíllával debütált Norton. A motor furatán és löketén is változtattak néhány köbcentiméter plusz érdekében úgy, hogy a motorok hengerűrtartalma most 499, illetve 349 köbcentiméter. Az alumíniumhengerek és hengerfejek változatlanok maradtak tavaly óta, csupán a kipuffogó csatorna kapott nagyobb hűtőbordázatot. Az első féket

ről 8 zollra nagyobbították meg a fékpofa-szélesség növelése nélkül. A fékdob nagyobb hűtőbordákat kapott. Ugy az 500-as mint a 350 modell egyazon 17 literes gumiba ágyazott tankkal és 6 literes (!) olajtartánnyal van felszerelve. Mint látjuk, Norton alig újított tavaly óta, a rugós váz és átkonstruált villarugózás jelentősége azonban a versenypályákon szembetűnő módon mutatkozik meg.

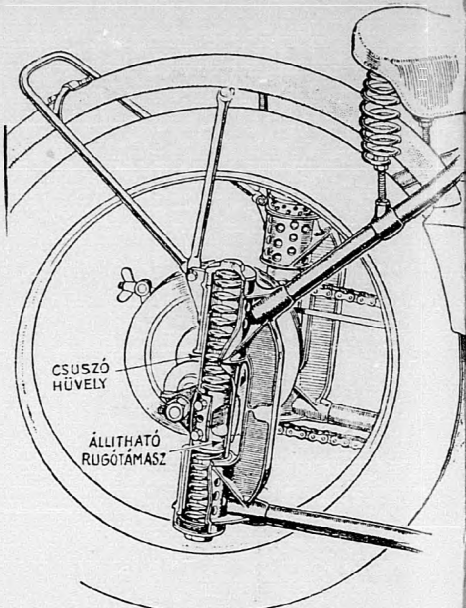
DKW a kontinens legintenzívebben versenyzői gyára. Negyedliteres versenypegei a tavalyi szezon legeredményesebb 250-es masinái voltak. A kétös-dugattyús, ellenőblítéses kétütemű motor előtt levő kompresszort két gázcsatlakozó táplálja, míg a membran-szelep a legkülönbébb fordulatszám régiókban is tökéletes töltést biztosít a motorok. Az új versenymodelleken feltűnő a keskeny hűtőbordákkal ellátott alumínium henger, mely súlymegtakarításon kívül könnyebb hőelvezetést is biztosít ezen a réven kisebb és könnyebb hűtőt igényel. A négyfokozatú sebességváltót is stan-



Figyeljük meg a Husqvarnák merevített üszőházát és a szívótorok tokozását.

dardizálták már. Az 500-as motoroknál a kétös hatású kompresszor a motor alatt nyert elhelyezést, a főtengely meghajtó vége kétszer van csapágyazva, hogy az ennél a motornál hosszabb főtengelyt megvédjék a káros lengések ellen. A 36-os modellek váza egyetlen karmantyú alkalmazása nélkül van hegesztve, bukásnál védett keskeny hűtő, sok könnyű fém és gumirugózású villa egészítik ki ezeket a pompás masinákat.

Guzzi — az olaszok büszkesége. Pláne a tavalyi kettős IOM győzelem óta! Ugy a 250-es, mint az 500-as modellek hátsó rugózással vannak ellátva és a szakértők ennek a forradalmi újításnak tudják be a tavalyi angol TT diadalt is. A 250-es modell fekvő, királytengelyes motorja évekkal ezelőtti korát megelőző konstrukció volt, melyen azóta édes-keveset változtattak. Szépeknek nem mondhatók ezek a gépek: blokk-motor külső lendkerékkel . . . De gyorsak! Pedig a szívó vezetéken éles törés van . . . És mégis! A hajtászeleprugók teljesen szabadok, a hátsó rugózás hihe-

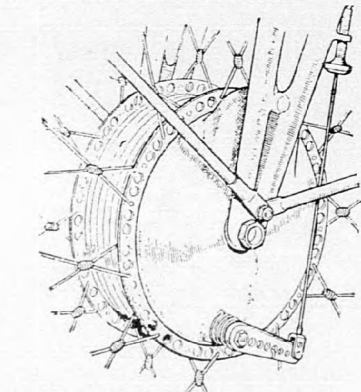


Érdekes megoldás a Norton hátsóvilla rugózása. A két teleszkópius csőben két felül hosszabb, alul rövidebb csavarrugó végzi a rugózást. A rugóhatás nem függőleges, hanem előre hajló irányú, hogy a lánc feszülése ne változzék.

tetlen stabilitást biztosít ennek a különleges masinának. Az 500-as modellen teljesen egyedülálló hengerelrendéssel találkozunk: az első henger előredülve vízszintesen fekszik akár a 250-esnél, a hátsó henger 120°-os szög alatt hajlik hozzá. Két gázcsatlakozó motor!

Lássuk a svédekét: Husqvarna! Sajnos a gyár az idén nem helyez olyan nagy súlyt a versenyzsére, mint a múltban és ez a körülmény a Husqvarna név varázsát kétségtelenül megesorbíttotta. Tulajdonképpen gyors gépeik kezdettől fogva csak a 350-es és 500-as V-megoldású kéthengeresek voltak. Nyomórudas szelepvézelés, hajtórugók jellemzik ezeket a masinákat, melyek hengerfeje határozott hasonlóságot mutat a régebbi Jap konstrukciókkal. Husqvarna is alumínium hengereket és hengerfejeket alkalmaz. Az egyetlen hosszú kipuffogócsövek elérése érdekében a hátsó henger kipuffogó nyílása ugyanis hátrafelé néz — a hátsó henger kipuffogócsöve mint egy 30 centiméterrel túlnyul a hátsó keréken. Vészes akcelerálás, állóképesség és stabilitás szempontjából némi kívánni való jellemzi ezeket a könnyűfémek tág körű alkalmazása révén könnyű építésű érdekes masinákat.

A versenysportba lassan visszatérő 500-as BMW masinák a tavalyi hatnapos Triál győztes gépeinek közvetlen leszármazottjai. A gépek a régi jól bevált BMW rendszer szerint épültek. Kéthengeres királytengelyes boxer-motor, teljesen tokozott hajtászeleprugók. A motor homlokterében elhelyezett kompresszor egyenesen fantasztikus sebességi lehetőségeket ad a motorok. Rendkívül kompakt, teljesen sima motorblokk, teleszkópius elsővilla kézi emeltyűvel szabályozható olajlékhárítóval egészítik ki az elegáns masinát, melynek csúcsebessége, mint azt tavaly idehaza is láttuk 200 km. körül mozog.



Feltűnő a DKW hatalmas elsőkerékfékje. Figyeljük meg a küllőkereszteszék lebiztosítását.



#### Új Mobiloil — új előnyökkel!

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



## A „slum”\*-nélküli motorolaj!

A motorolajban — még a legnemesebben is — voltak eddig hátrányos anyagok; természetes tisztatlanságok, olyan szénhidrogének, melyek a ragacsos, kátrányos és iszapos lerakódásokat okozták. Egyetlen korábbi finomítási módszerrel sem volt lehetséges ezeket a zavartokozó alkatrészeket eltávolítani.

Hosszu évek munkájának, számos kísérletnek eredménye az új *CLEAROSOL-ELJÁRÁS*, mely az olajnemesítés korszakalkotó új módszere. Óriási telepek derítik az olajat, kötik le a kenni nem képes alkatrészek utolsó maradványait is és küldik szét az Új Mobiloil-t az egész világ gépjárművezetőinek.

\*Slum: új angol szóképzés a motorolajból származó összes lerakódások kifejezésére. A „slum” szó a *sludge* (iszap), + *gum* (ragacs) szavakból keletkezett.

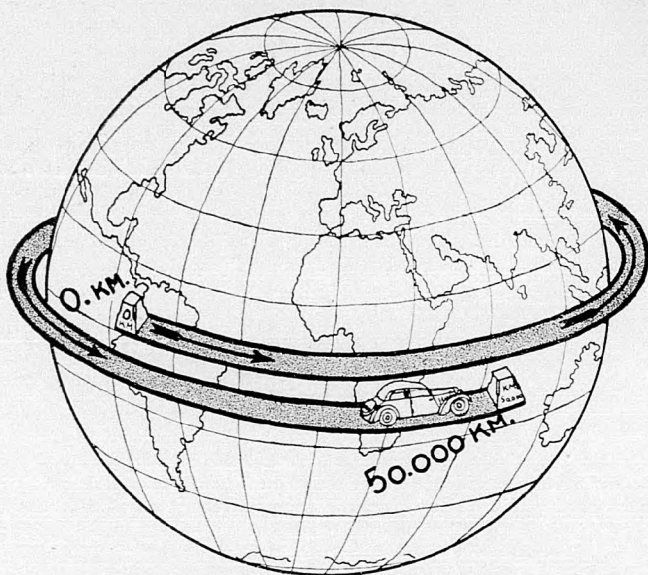
# Új Mobiloil

BEJEGYZETT VÉDJEJY

a „tisztá” autóolaj

VACUUM OIL COMPANY R.T. BUDAPEST

**Egy és egynegyedszeri utazás a föld körül!**



**50.000** kilométer

(2 évi) garancia a

**DKW**

elsőkerék-meghajtás rendszerű autó-motorokra

**DKW**

a leggazdaságosabb **kisautó**.

„Reichsklasse 600“ négyszemélyes csukott Limousine modell, fogyasztás 100 km.-ként 6 liter ... .. P **3980'—**

„Front, Limousine 700“ négyszemélyes, 90 km. sebesség, fogyasztás 100 km.-ként 6—7 liter ... .. P **4250'—**

Meisterklasse-Limousine ... .. P **4600'—**

Meisterklasse-Cabriolet ... .. P **4800.—**

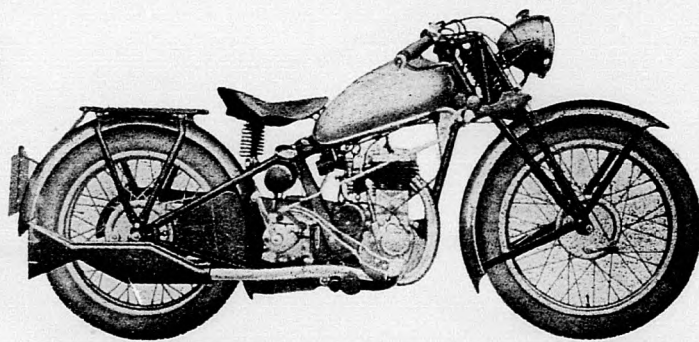
Kedvező fizetési feltételek!

Kérje legújabb magyar szövegű ismertetőnket!

**MAJLÁTH, Budapest, Gr. Zichy Jenő-u. 17**

**AZ ÚJ 350-ES**

**MÉRAY**



**már raktárról kapható**

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

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

**ÁRA P 1550'—**

teljes felszereléssel, 30 Wattos Bosch világítással

**MÉRAY Motorkerékpárgyár Rt.**  
Budapest, V. Zápolya ucca 15. Telefon: 2-988-88

NSU-t találóan nevezik „német Nortonnak“. Kitart hűen a négyütemű egyhengeres konstrukció mellett, bár sokat rebesgetnek róla, hogy a neckarsulmiak boszorkánykonyhájában valami nagy újdonságot készít elő Mr. Moore, a Németországba szakadt angol. Momentán a relatív gyorsabb NSU típus feltétlenül a 350-es modell, mely akár csak az 500-as, királytengelyes konstrukció, hajtűrendszerű szeleprugókkal. Természetesen lábkapcsolásos négy fokozatú sebességváltó és pozitív eredményeket felmutató aprólékos súlycsökkentő munka jellemzi a rendkívül stabil gépeket, melyek néhány év előtti elődjét a városligeti GP keretében Bulus kezében láttuk győztesen szerepelni. NSU kétségtelenül egyike azon gyáraknak, melyek versenygépeikkel legjobban ragaszkodnak standard építési modeljeikhez.

\*  
**Velocette** — az idej angol TT versenyeken a Nortonok legnagyobb riválisa volt. Főleg 350-es gépei tovább fejlesztésén dolgozik. Új rugós ház és új szelepezérlés jellemzi a masinákat. A szelepműködtető mozgó szervek súlycsökkentése érdekében Velocette császármetaszt végzett: egyszerűen kiküszöbölte a himbákat, a szelevezérlő bütykök rövid stöszlik beiktatásával, közvetlenül a szelepekre hatnak. A bütykös tárcsák meghajtása három fogaskerek révén történik, a középső fogaskereket hajtja meg a régi Velocette-rendszer szerint a királytengely.

Az imént rugós vázról beszéltünk, holott rugó nem is szerepel a kísérleti stadiumban levő konstrukcióban, melyet legáltalában „lökésgátló-hátsó villának“ nevezhetnénk el és fő előnye a rugózásnál fellépő oldalirányú elhajlások kiküszöbölésében rejlik. A Velocette hátsó villa lökhárítók két-két kamrából állanak, az alsóban olaj, a felsőben süritett levegő van, a köztük levő dugattyú közepén ki van fúrva. Ha már most az ütegyenetlenség folytán a hátsókerék felfelé rugózik, úgy az olaj egyrésze a lefelé nyomódó dugattyú nyílásán át a légtérbe kerül, és addig növeli a légnyomást, míg az átmeneti túlterhelés ki nincs egyenlítőve. A tömítésről bőrkarmantyúk gondoskodnak, amelyekkel sem számbavehető olaj, sem pedig légnyomás veszteséget nem tapasztaltak.

Az 500-as „Velo“ úgyszólván változatlan maradt — idehaza ugyan a régít sem láttuk még! — és ismét tokozatlan hajtűszeleprugói vannak.



750-es oldalkocsis BMW-kombináció a Mittelgebirgsfahrt egyik kritikus szakaszán.

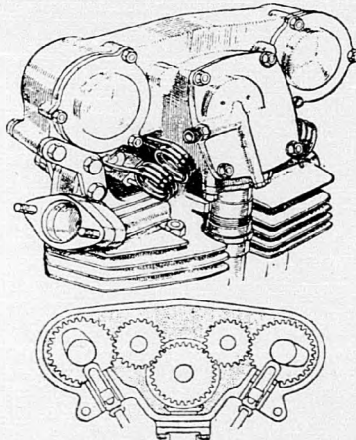
*New Imperial* és *Excelsior* csak a 250-es kategóriában jut szóhoz. Ott azonban kitesznek magukért. Előbbi az idej angol TT-n, utóbbi az Európa

zervatív konstrukciója ellenére is határozottan szép masina. Alumínium henger és hengerfej, egyáltalában sok könnyűfém jellemzi a gépeket, melyek külön épített négyfokozatú sebességváltóval vannak szerelve. Egyik kísérleti versenygépük azonban a motorral blokkba épített sebességváltóval fut. Az 500-as „Impi“ tulajdonképpen két 250-es motor kombinációjának fogható fel, két gázosítóval. Ezen típusnál kompresszorral is próbálkoznak, sőt ez a gép tartja a Brooklandskörrekordot is.

*Excelsior* 250-esei alig különböznek a 350-es gépektől. Mindkettő királytengelyes konstrukció, teljesen tokozott spirál szeleprugókkal. Hüvelyezett alumíniumhenger, bimetalikus hengerfej — az alumínium hengerfejbe bronz félgömb van beöntve — nagy szívó szelep jellemzi a gépeket. A gyár egyik 250-es kísérleti verseny típusa királytengelyes négyszelepes konstrukció.

\*

Nem volna teljes beszámoló, ha az FN versenygépekről nem íránk. A fantasztikusan gyors 350-es és 500-as blokkmotorok királylánccal meghajtott felső vezértengelyes konstrukciók. Sajnos a gyár híján van versenyzőknek és talán ez az egyedüli oka annak, hogy aránylag keveset hallani erről a belga márkáról, melynek 500-asai G. P. beállításban futják a 192 km-t.



A 350-es Velocette-motorok himbánakülül vezérműve.

GP-n aratott nem minden szerencsétől mentes értékes diadalt. *New Imperial*, 250-ese tipikus angol nyomórudas motor, mely ma már páratlanul álló, kon-

# STANDARD

motorkerékpárok

vezérekpviselő:

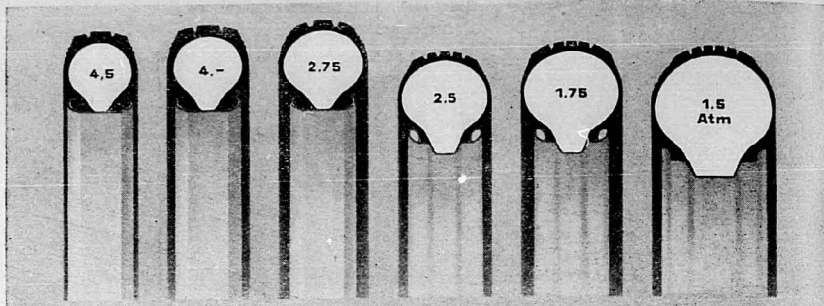
**SIRAKY, KERTÉSZ UCCA 29.**

TELEFON: 1-443-25

Technika birodalmából:

# Pneumatik- termeszetrajz!

Mit kell tudni a pneuról az autó egyik legfontosabb de sajnos gyakran elhanyagolt alkatrészéről?



Magasnyomású Magasnyomású Type Ballon Ballon Type Aero Aero  
tűlméret

Mind a hat pneumatiknak azonos a terhelőképesége. Hogyan fokozódott a pneugyág és hogyan csökkent a légnyomás az elmúlt 15-20 évben.

A pneumatik látszólag alig fejlődött valamit az elmúlt két évtizedben. Amíg az autó szemmel látható konstrukciós és műszaki változásokon ment át és a ma autója legfeljebb abban hasonlít húsz év előtti ösére, hogy szintén négy kereke van, addig a pneu legalább is látszólag az maradt, ami volt. Legfeljebb egy kissé tömzsibb lett, vaskosabb, de külsőleg nem sokban különbözik az ösétől.

A látszat azonban csal. Mert a pneu az utóbbi évtizedben szinte hihetetlen fejlődésen esett át. A motorok teljesítményének növekedése, a sebességek fokozódása, az igénybevétel hatványozódása elképzelhetetlen követelmények elé állította a pneut, a gumigyárosoknak pedig nemcsak lépést kellett tartaniuk a fokozott igénybevételek okozta követelményekkel, hanem ugyanakkor előre is kellett dolgozniuk, mert hiszen a gumik élettartamát fokozni kellett. A pneutechnikuskok feladata annál nehezebb volt, mert a pneugyártáshoz szükséges két alapanyag, a finom gázkorommal vegyített fekete gumi és a gyapot-szálból szőtt kordszövet mitsem változott. Komplikált vegyi és műszaki eljárások, a gyapotanyag különleges szővése és kezelése, számtalan, nagyrészt titkos gyártási fogás teremtette meg a mai modern autópneut, mely a fokozott sebességek, a hatványozott igénybevétel, a jóval kisebb belső légnyomás, az áramvonalakrosszéiriáknak köszönhető erős melegedés ellenére is legalább tízszeresen mulja felül kilométerteljesítmény szempontjából a húsz év előtti pneumatikot.

## Milyen igénybevételekkel kell dacolnia a pneunak?

A pneumatiknak az a feladata, hogy egyrészt rugalmas párnát iktasson az úttest és az autó közé, másrészt pedig — és ez a meghajtó kerekekre vonatkozik — át kell vinnie a löerőket az úttestre és sebességet kell kölcsönöznie a kocsinak. Hogy ez a gyakorlatban mint jelent, hogy mekkora gyűrő, hajlító, szakító, préselő erőket jelent, erről a laikusnak fogalma sincsen. Vegyünk példának közönséges türekcöcsit, mely mondjuk hetven kilométeres sebességgel halad. Ekkora sebességben a kerekek másodpercenként körülbelül kilenc fordulót végeznek. Másodpercenként tehát kilencszer hajlík meg a gumianyag és a váz-kord-szövet, kilencszer nyeri vissza eredeti alakját és az állandó hajlítás következtében erősen melegszik. Amellett tekintélyes szakító erők lépnek fel, melyek ki akarják tépni a pneut a kerekabroncsból. A centrifugális erő is megteszi a magáét, a gyorsítás és fékezés alkalmával szintén szakító erők lépnek fel, a talajjal való súrlódás következtében előálló erőkről nem is beszélve: ezek az erők egyetemlegesen gondoskodnak arról, hogy a pneumatik fagyjon és kopjék.

A pneumatiknak esküdt ellensége a meleg. A gumi rossz hővezető, ennél fogva csak részben tudja elvezetni a külső és belső surlódás, nyáron a forró napsütés stb. által termelt hőt, a pneu tehát üzembn erősen melegszik. A melegedés viszont tekintélyes mértékben fokozza a kopást. Hogy a hőmérséklet emelkedése milyen hatványozottan koptatja és fogyasztja a gumit, azt az alábbi táblázat érzékelteti. A táblázat pontos kísérletek eredménye és megmondja, hogy a hőmérsékletnek és a sebességnek mekkora befolyása van a gumi kopására.

Külső hőmérséklet	Gumikopás		
	32 km/óra	48 km/óra	64 km/óra
5 fok	100 %	108 %	130 %
15 fok	191 %	217 %	275 %
25 fok	317 %	367 %	480 %
35 fok	491 %	538 %	717 %

Nyáron tehát négyszer-ötször olyan gyorsan kopik a pneumatik, mint télen, minden egyéb körülményt figyelmen kívül hagyva.

A gumikopást erősen befolyásolja az útfelület minősége, az úttest állapota és nagyon sok függ attól, hogyan vezetjük a kocsi. Aki hirtelen tapos a gázra és vadul akceleratálja a kocsi, hirtelen fékez, sokat megy teljes gázal, aki úgy veszi a fordulót, hogy a gumik „sírnak” az ne csodálkozzék azon, ha pneujai meg sem közelítik a normális kilométerteljesítményt, hanem idő előtt mennek tönkre.

Nedves úttesten gyengébben kopik a gumi, ami főleg a nedvesség hűtő hatásával magyarázható, ugyanakkor azonban a nedvesség megkönnyíti a szegkek és más idegen testek felszedését.

## A helyes belső légnyomás

Szinte nem is hinnők hogy mennyit takarítunk meg pneumatikban, ha mindig a helyes légnyomásra pumpáljuk fel a gumit. Különösen a kisebb önsúlyú, kisebb gumival szerelt autónál fontos, hogy az előírt légnyomást tizedatmoszféra pontossággal tartjuk be. Két-háromtized atmoszféra nyomáskülönbség nemcsak a gumi kopására van nagy befolyással, hanem a kocsi stabilitására is.

A helyes légnyomás: nem mindig az a nyomás, melyet a gyári katalógus ad meg. A katalógusban levő nyomástáblázat rendszerint a legnagyobb terhelésnél kívánatos légnyomást közli. Ha például a táblázat azt mondja, hogy 350 kiló terhelésnél 1.75 atmoszféra a helyes légnyomás, úgy ha kocsi önsúlya mondjuk 700 kiló és két utas ül benne, úgy feltéve, hogy a terhelés egyenletesen oszlik meg a négy keréken: a nyomás kerekenként am 350, hanem csak 200—210 kiló, alacsonyabb légnyomás indokolt.

A pneumatik felette érzékeny túlterhelésre! Ha csak 10%-kal terheljük túl, úgy élettartama 83%-ra csökken, ha a túlterhelés 25%, úgy a normális élettartamnak csak 65%-át kapjuk. Ha azonban túlméretet használunk, vagy pedig a normálméretet a megengedettnél gyengébben terheljük, úgy a gumi élettartama ugrászerűen emelkedik. Ha a terhelés például a normális terhelésnek csak 80%-a, úgy az élettartam 155%-kal emelkedik. Amellett — és ez a pneumatik természetrajz egyik legérdekesebb tüneménye — a pontos kísérletek eredményeképpen kitűnt, hogy a megengedettnél puhább gumi fél atmoszféránként 8% üzemanyagfogyasztást emelkedést eredményez!

A tanulság? Sürgösen szerezzünk be nyomásmérőt és különösen az Aero típusú, tehát a normál ballonnál is alacsonyabb légnyomásra méretezett pneunál tizedatmoszférányi pontossággal állítsuk be a légnyomást. Legalább levetésként ellenőrizzük a nyomást és pótoljuk az elilliant levegőt, mert a tapasztalat azt mutatja, hogy bármennyire is ép a tömlőszepel, egy hét leforgása alatt közel 0.2 atmoszférát tesz ki a nyomásvesztés, aminek oka a gumi porúsbában rejlik.

## Pneufajták és méretek

Amíg még nemrég valódi dzsungel volt a pneumatik árjegyzék és többszáz különféle méret létezett, addig ma már a legtöbb modern kocsin normalizált méretű gumik vannak. A sokféle méretű kerekabroncs helyett a legtöbb kocsin az úgynevezett 17-es kereket találjuk, melyre drótperemes, úgynevezett SS (Straight Side) pneumatik való. A 17-es kerékre azonban különböző méretű gumit szerelhetünk, az autónak egész sorozat áll rendelkezésére a 4.00-ás gumitól egészen a 6.00-ásig, a legtöbb kocsin ke-



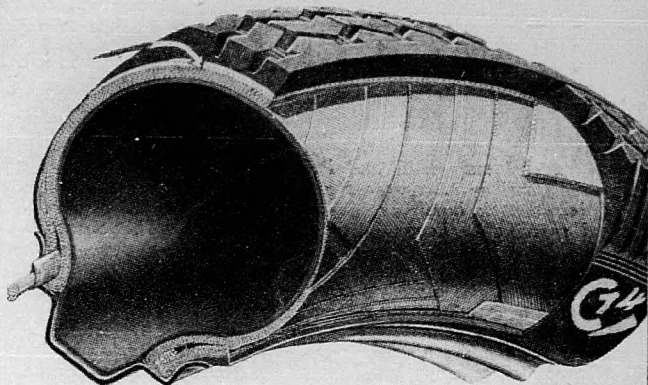
rekeire minden további nélkül lehet úgynevezett túlméretet szerelni.

A gyakorlati tapasztalatok azt mutatják, hogy a szélesebb és vastagabb, tehát túlméretű pneuk nemcsak gazdaságosabbak, hanem az élettartamuk, hanem a kocsik stabilitását, gyorsulását és fékezhetőségét is kedvezően befolyásolják, amellyel sáros úton sokkal jobban kapaszkodnak. Indokolt tehát a tanács: lehetőleg túlméretet használjunk. Az új kocsik beszerzésénél ragaszkodjunk a túlmérethez, mert a nagyobb gumiórt kifizetett néhány pengős többlet sokszorosan visszatérül. Ha pedig ezt elmulasztottuk, úgy második gumigarnitúránk beszerzésekor szereljük túlméretet.

A legutóbbi időkben az amúgy is alaposan csökkentett belső légnyomást még jobban csökkentették, a ballongumi után jött az úgynevezett szuperballon, az Aero típusú pneumatik, melynek egyes típusai alig 1.0 atmoszféra légnyomásra vannak konstruálva. Természetesen az ilyen gumi testesebb, tehát kisebb átmérőjű abroncsokra van szükség, az Aero ballonok rendszerint 16-os vagy éppen 15-ös kerékabroncsokra vannak szerelve. Ami azt jelenti, hogy ha normál ballonokról át akarunk térni szuperballonokra, úgy ki kell cserélni a kerekeket. Egyes gyárak úgy tették ezt elkerülhetővé, hogy a normális 17-es abroncsokra felszerelhető félszuperballonokat, az úgynevezett „Type Aero“ pneukat teremtették meg, melyek a gyakorlatban nagyszerűen váltak be, de természetesen valamivel nagyobb belső légnyomást igényelnek, mint a kimondott szuperballonok.

Mit jelent a pneuk szám-megjelölése? Mit jelent az, hogy például gépiünk 4.75–17 — azaz négyhetvenötzöt tizenhét — méretű gumikkal van szerelve? A második szám, a 17-es a kerékabroncs átmérőjét jelenti hüvelykben (egy hüvelyk 25.4 milliméter), tehát a gumi ráillik a normális 17-es abroncsra. Az első szám, a 4.75-ös a pneu szélességét jelzi, pneunk szélessége 4.75 hüvelyk. Ha tehát a kerékabroncs átmérőjéhez hozzáadjuk a pneuvastagság kétszeresét, úgy megkapjuk a pneu átmérőjét, ebben az esetben tehát 17 plusz 9.5 egyenlő 26.5 hüvelyk. Ezt jó tudni olyankor, amikor erős túlméretet szerelünk és úgy érezzük, hogy a túlméret lényegesen megnagyobbította az áttételi arányt és úgy döntünk, hogy a gumitúlméret miatt megváltoztatjuk a kocsik áttételét.

A túlméret okozta áttétel növekedés azonban ritkán olyan nagy, hogy azt észrevegyük, tehát a kocsik gyorsu-



A legmodernebb megoldás: hőszigetelő réteg a C 14-es Continental pneun.

lása és hegyászóképessége direktben szenvedne. Ha például 4.50-es gumi helyébe 4.75-öst szerelünk, úgy a pneu-átmérő csak fél hüvelykkel, tehát alig 13 milliméterrel növekszik, ami a gyakorlatban alig észrevehető áttétel növekedést jelen.

### A futófelület rajzolata

A futófelületen levő rajzolatnak az a célja, hogy a csúszást, a faralást megszüntesse és lehetővé tegye azt, hogy a pneu jól megkapaszkodjék a talajon. A futófelületeken éppen azért hossz- és keresztirányú rovátkákat találunk: ahány gyártmány, annyiféle minta, minden gyáros a maga mintájára esküszik.

Közönséges országúti územre a nem túlságosan kidomborodó bordázattal bíró futófelület a legjobb, ugyanakkor azonban akkora légréseknek kell lenni a gumirovátkák között, hogy a pneu önmagát „tisztítsa”, tehát a bordák közé ékelődött kavicsok és egyéb idegen testek maguktól távozzanak.

Nehéz terepre az úgynevezett terepjáró gumik, a „Gelände“ típusok valók. Ezek igen durva rajzolatú, erősen kiemelkedő bordázattal bírók, melyek feltűnően jól kapaszkodnak a legnehezebb, legsárosabb, legnehézkesebb terepen is. A terepgumik a mindennapi országúti územre alkalmatlanok, csakis speciális célra valók.

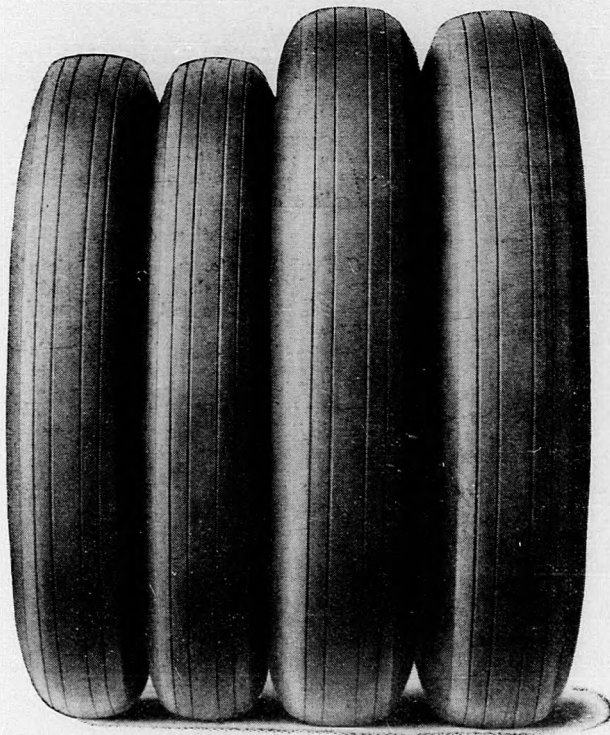
Ujabbán sok híve van a speciális vágó eljárással finoman rovátkázott guminak. Speciális szerszámmal vágják bele a futófelületbe a kb. 1–2 milliméter mély és ugyanilyen széles barázdákat. Az így kezelt gumi nagyszerű csúszáságtól tulajdonságokkal rendelkezik és különösen nedves-havas úton tesz jó szolgálatot. Jobban kapaszkodik és mivel kevésbé csúszik: könnyebben fékezhetővé teszi a kocsit.

### A gumit gondozni kell

A gumit nem elég ismerni, gondozni is kell. Hetenként ellenőrizni és szükség esetén korrigálni a légnyomást. Kiszedegetni a rajzolatba ékelődött kavicsokat és egyéb idegen testeket. Ügyelni arra, hogy benzín és olaj ne támadja meg a gumianyagot. Óvakodni a vad akcelerálástól és szükségtelen vészfékezéstől, félveként eltávolítani a kerékabroncsokon képződött rozsdat. Az eredmény: kétszeres lesz pneunk élettartama!

A jól ápolt és karbantartott pneunál ritkaság az úgynevezett durchdefekt, amikor vázszonszakadás következtében hirtelen távozik a tömlőből a levegő és csak nehezen tarthatjuk egyenes vonalban a defektes kerék felé „húzó” kocsit. Természetesen nagyobb szeg vagy patkó okozhat ugyan durchdefektet, bár ilyenkor szerencsére nem távozik el robbanásszerűen a tömlő levegőtöltése, nem kell bajtól tartani.

Tartsuk be az aranyzabályt: kocsink legyen jó gumikkal felszerelve. A vázszonig lefutott futófelületű, vázszontöréses gumival vagy horpadt abroncsú kerékekkel tudunk ugyan közlekedni, viszont minden pillanatban ki vagyunk téve a durchdefektnek. A mai modern kocsik sebessége tekintélyes, nem célszerű tehát megkockáztatni, hogy vagy százas tempóban evickéljunk a defekt következtében faragató-ésülő kocsival. A kopott futófelületű, tehát kapaszkodni képtelen gumi egyenesen életveszélyes, aki ilyen gumit használ, az nemcsak a saját nyakát kockáztatja, hanem veszedelmet jelent mindenkinek, aki az országutat használja.



Modern versenypneu! Ezzel a négy Continentaltal nyerte Fagioli az 1935 évi Avus versenyt gumicsere nélkül!

# NEMZETKÖZI KISKÁTÉ

Írta: BIRÓ JENŐ

Az első magyar Grand Prix alkalmasból, amikor Magyarország a [kül]földi érdeklődésnek homlokterébe lépett, joggal remélhető, hogy hazánkat ezennél sűrűbben fogják felkeresni az idegen sportemberek. Nagyon fontos tehát, hogy a külföldi motorosoknak — e lap hasábjain a motorosokra szorítkozunk — mindenben rendelkezésre álljunk és hogy ez akadálytalanul megtörténhesék, szükséges, hogy az idegenek nemzetiségét könnyen felismerjük és tisztában legyünk nemzeti karakterükkel, szokásaikkal. E célból állítottam össze az alanti Nemzetközi Kiskátét, amely vezérfonalul szolgálhat az idegenek megismerésére nézve.

## A német motoros

Duplatlappú cipőt, vastag szemüveget és kefe-frizurát hord. Túrán szigorúan céltudatosan halad, nem kérdezősködik, mert pontos térkép van nála. Ha baromfit gázol, leszáll, kifizeti az árát, de nyugtát kér az összegről, amelyet a Község-házán lepecsételt. Szerszámtáskájának tartalma: egy összetett szerszám, amely kombinált fogó — franciakiülés — hegesztő-ragasztó-fűró-vágó egy tagban. (Német szab.). Baedeker, a világ összes nyelveinek szótára (Hosenglanz Verlag, Leipzig), két celluloid gallér (Made in Germany), Csontfogpiszkáló és szunyogcsipés elleni orvosság. Sátorban alszik (német szab.) gummatrasszon (német szab.), saját hordozható villanytelepe van (német szab.), útközben bárkinek szabad a pótülésre kapaszkodni (zsidónak nem szab.).

## Az angol motoros

Khaki ruhát, vastag pullover, szőke haját, kiálló szemfogakat és nyurga termetet hord. Sapkája nincs. Ha egy fővárosba érkezik, azonnal felkeresi a

nagykővetet és megkérdezi, hol lehet golfozni. Ha baromfit gázol, csekkel fizet. A Ritzben lakik és nem ad borralvót. Szerszámtáskájának tartalma: egy görbe pipa, egy pléhdobozban dohány, egy csekkfüzet és egy szmoking kemény inggel.

## A francia motoros

Ballonselyem monteurruhát, baszk sapkát, aranyvégű cigarettát hord. A motorja frissen lakkozott, ragyogóan tiszta, de a kilométerjelző rossz, az akkumulátor kimerült, egyik féke nem működik. Ha elgázol egy csirkét, leszáll, bemutatkozik, cseveg, mosolyog, elmond két jó viccet a Sourir-ból és nem fizet egy vasat se. A pótülésein selyempincsit hord. Szerszámtáskájában csak egyfajta szerszám van: lapos papírdoboz, a fedelén meztelen hölgy.

## Az osztrák motoros

Meztelen térdet, zsíros bőrnadrágot hord. A benzintartályon 20–25 klubplaket, hátul a kipuffogóhoz gitár, vagy hatszögletű harmonika van kötözve. Útközben minden hegyre felmászik és lenéz. Ha baromfit gázol, nagyon oda van, megsiratja az áldozatot és szemében könnyekkel, de minden egyéb fizettség nélkül továbbrobog. Minden városban megkóstolja a bort. Jól beszél magyarul, ismeri a következő magyar kifejezéseket: Wiener schnitzel, adieu, unberufen, ausgetippt stb.

## Az amerikai motoros

Térdigérő fűzőcipő, vászonruha, a szájában rágógummi, amitől az orrán át kénytelen beszélni. Ha defekt éri, benyul a mellényzsebébe és vesz egy másik motort. Ha kifogy a benzinjé, benyul a mellényzsebébe és kivesz belőle

egy kocka benzinkonzervet. Ha megéhezik, benyul a másik mellényzsebébe és kivesz egy pörköltcsirke-konzervet nokkedlivel. Ha elgázol egy libát, már be se nyul a mellényzsebébe. Szerszámtáskájának tartalma: önbortvakészlet, rágógummi, kis adag whisky, nagy adag sovínizmus. Nem tud angolul, de azért beszél.

## A japán motoros

Rendes motorra csak sámliról tud felszállni. Az európai országutakra ferde szemmel néz. Amikor elindul otthonról Európába, szerszámtáskája üres. Mire visszaérkezik, benne van a legújabb motortalálmányoknak pontos tervrajza. Mindent lefényképez. Rettentően titokzatos: ha tiüsszentenie kell, elmegy egy sűrű vadonba éjfélkor, felhős éjszakán, egy bokor alá bújik és ott tüsszent. Örült előzékeny, bajbajutott kollégájának szívvel-lelékkel segít a defektjavításnál, közben lemásolja a konstrukciót, ha valami újszerű dolog. Ha elgázol egy kis csirkét, harakirit követ el.

## A skót motoros

Don Juanök, vigyázat! A skót motoros szoknyában van ugyan, de azért lehet elcsábítani. Harisnyája takarékoság okából csak a térdéig ér. Motorján nincs dudu, dudáját a hóna alatt hordja és ott nyomkodja. Őt liter benzinnel bejárja egész Európát, mert állandóan defektet szimulál, megállítja az autót és egyik várostól a másikig huzatja magát. Ha döcögős az országút, a gépét a hátára veszi, hogy ne kopjon a gumí. A feleségét is magával viszi, de az nem ül a motoron, hanem egy vezérléssel szalad utána és ha elesőpög az olaj, a vezérléssel feljoga. Ha elgázol egy csirkét, az árát kifizeti ugyan, de a csirkét elkéri, kiviszi a piacra és haszonnal eladja. Ha nem használja a motort, leszedi róla az órát és zsebjáróként használja: órálna helyett a hajtóláncot használja. Túra közben okszerűen étkezik: a kipuffogó csöben kolbászt füstöl és a felhevült motoron kengeret pirit. Versenyezni nem szeret, de ha verseny közben megsúgják neki, hogy a célnél pennys pénzdarab van elásva, elsőnek érkezik a célba.

## A pesti motoros

Gyönyörű motoron, elegáns fiatalember ül, hátul nővel. A motormárkát nem igen változtatja, a nőt igen. Kipuffogójába gépfegyver van beleépítve; éjszaka csendes mellékutcákon megszólaltatja. Szenvedélyes muzsikus: folyton dudál. Ruházata: egyszerű elegáns zakkó, flanelnadrág, alul hajtókával, oldalt végrehajtókával. Szeret gyorsan hajtani, utcasarkokon gyorsan fordulni, mindent gyorsan szeret, csak — tisztelet a kivételnek — fizetni nem. Motorját nem benzín hajtja előre, hanem a képrivelet sóhaja: „bárcsak látnám már a pénzemet.”

## Sporthoz, turához:

# METZELER

Henne 246 kilométeres abszolút motorkerékpár világrekordját is  
**METZELER**  
gumival futotta

Vezérképviselet:

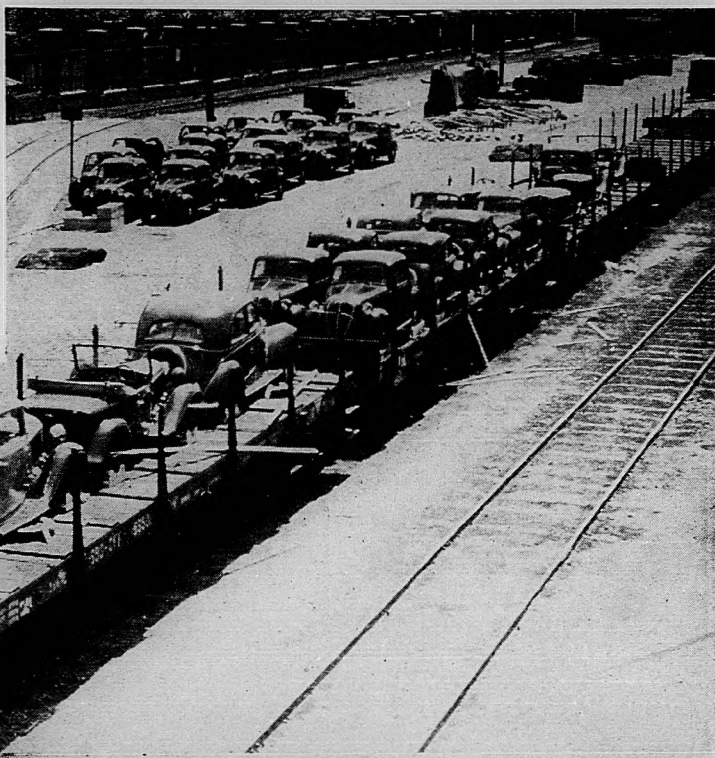
Telefon: 1-253-36. Szilárd Béla, VI., Nagymező ucca 15.

Csuszik a volán, ez már ok  
Meggátolja ezt a **BOK**  
20% engedménnyel vegyen BOK bőrbonatot a kormányára.  
Dijmentes próbadarab.  
Autó, motor **kesztyűket** legjobban  
**OTTENREITER-nél szerzi be**  
Petőfi Sándor u 3. (udvarban) T. 1-897-81

Tömegben érkeznek a  
**FIAT „500”**

kiskocsik Budapestre.

A pompás kis FIAT „500” kétüléses kiskocsik iránt olyan érdeklődés nyilvánul meg a vevőközönség részéről, hogy a gyár egymásután indítja utnak magyar viszonylatban páratlanul álló tömegszállítmányait. Képeink az egyik FIAT-szállítmány kivagonirozását mutatják be, az áramvonalas FIAT „500” kiskocsik csoportja pompás benyomást kelt!





## Hova menjünk vasárnap? Zündapp gépeinkkel

Szaladjunk le Balatonra, vagy  
Lillafüredre, vagy ugorjunk ki  
a Semmeringre?

Mindegy hova megyünk, a mi  
főkéletes kardános Zündapp  
motorunk üzemköltsége fillére-  
kef tesz ki és vasárnap este  
biztos lesz a visszaérkezés.

Vezérképviselőt:

# Pajor Imre

VI, Jókai u. 28  
Tel.: 2-202-28.

### Kész a német-olasz front az AIACR új GP-formulájával szemben!

A három nagy verseny-márka: Auto Union, Mercedes-Benz és Alfa Romeo vezetése a minap értekezletet tartott, amelyben elhatározták, hogy a jövő esztendőben csakis olyan versenyeken indulják kocsijaikat, melyek az eddigi — 750 kg. maximális kocsisúly — vagy pedig a minden korlátozás nélküli ú. n. szabad-formula alapján kerülnek kiírásra.

A három verseny-márka ezzel a határozatával nyíltan szembehelyezkedett az AIACR új GP-formulájával, mely tudvalevőleg francia nyomásra született meg és jövőre lép életbe. Mint ismeretes, az új GP-formula erősen kompresszor-ellenes hangulatban született meg és a kompresszor alkalmazását mintegy 30 százalékos konstrukciós hendikep terheli.

Petrovits Vidor f. Lapzártakor kaptuk a megdöbbentő hírt, mely Petrovits Vidor, a KMAC volt vezértitkárának tragikus elhunytáról számolt be. Petrovits Vidor nagy érdemeket szerzett a magyar automobilisport fellendítése terén és tragikus halála gyászborította az egész magyar autóstársadalmat.

Rosemeyer a fiatal Auto Union-krekk és Elli Beinhorn, az ismert hölgypilóta házasságát kötötte.

A német motorkerékpár-export tavaly az előző évnek ötszörösére emelkedett, az idén pedig már az ér első öt hónapjában elérte a tavalyi kvantumot. A német gyárak legjobb vevője Hollandia és Franciaország.

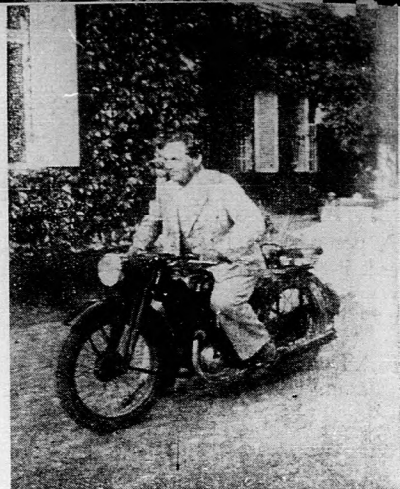
Németországban májusban 54.442 gépjárművet helyeztek üzembe, 11 százalékkal többet, mint áprilisban és 32 százalékkal többet, mint tavaly májusban!

Az angol gyertyagyárak tavaly 1.445.000 darab gyújtógyertyát exportáltak.

Rádiószó mellett... Amerikai statisztika szerint ezer olyan autó közül, amelyek részesei voltak valamely balesetnek, 200 volt rádióval felszerelve a baleset pillanatában azonban mindössze négynek volt bekapcsolva a rádiója! Szól ez a statisztika azoknak, akik az autórádiót veszélyesnek mondják...

Maryse Hülsz francia hölgypilóta 14.310 méter magasságot érve el. új hölgy magassági világrekordot állított fel. A régi rekordot az olasz Negrone tartotta 12.043 méter magassággal.

Nuvolari (Alfa Romeo) 47.570 km-es átlaggal, 8 mp-el győzött a milánói városliget 2,6 km-es körén, 60 körös, azaz 156 km-es távon Varzi (Auto Union) előtt, akit Farina (Alfa) és Brivio (Alfa) követték a célban. A verseny leggyorsabb körét, 100.214 kilométeres átlaggal Varzi futotta, aki a mezőny egyetlen német kocsiját vezette. Az első körben Nuvolari volt az élen, majd Varzi vette át a kommandót, hogy a 32-ik körben ismét Nuvolari vegye át a vezetést, Varzi hatalmas finist vágott ki, az 53-ik körben körrekordot is futott, de a kanyargós pályán nem boldogult. A „Motor und Sport” c. szaklap érdekes megállapítást tesz a



Palló Imre, az Operaház művésze szabad idejében Zündappján motorozik.

versenyről: „Budapest után Milano is behozonyította azt, hogy a gyors német versenykocsik a folytonosan kanyargó nehéz pályákon nem bírnak megbirkózni a Nuvolari dirigálta Alfa Romeokkal. Ennek a megállapításnak természetesen Nuvolari volánumvázete az egyik sarkpontja!”

A délafrikai légiforgalmi társaság megállapítása szerint a motorok élettartama Afrikában legfeljebb 10–11 hónap, miután a mozgó részek a motorba szivott finom homok miatt rendkívül gyorsan ki kopnak. Afrikában biztosan jól megy az alkatrészeseknek!

Fokker, az ismert holland repülőgépgyáros ez előtt 25 évvel építette első gépét Németországban. Fokker a háború alatt hadi repülőgépek gyártott a németek számára, de mint harci repülő is többször kitüntette magát.

## HERCULES-luxusgép

100 km F. & S. motorral. P 695<sup>—</sup>  
világítással

350 km. OHV sport, Bosch berendezéssel, vil  
lanykürt, tachométer 4 sebesség, lábakcsolás

Képviselet: KOPPANYI, Dessewffy-u. 47 P 1690<sup>—</sup>

# ARIEL

marad a vezető világmárka.

Minden márka jó, de a legjobb  
mégis az ARIEL.

Látta már az 1936-os  
típusokat?

Kérje árjegyzékeinket!

ARIEL a legszebb és  
legjobb motorkerékpár

Vezérképviselőt:

DEMÉNYI ÉS FIA  
AKADEMIA-UTCA 19. szám

GLADIATOR  
PENGE  
VEZET!

# Koenig

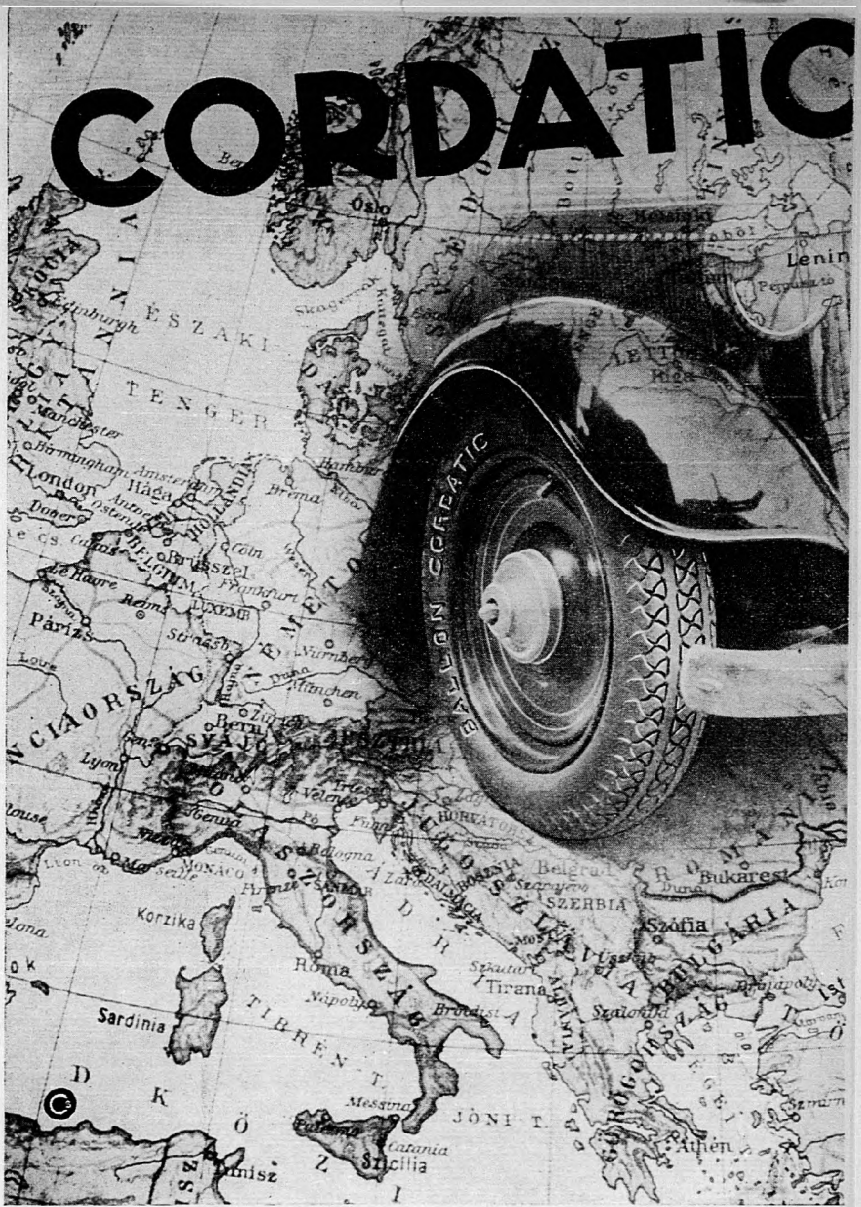
Eredeti PUCH  
alkatrészek raktára  
PUCH javítóműhely  
Budapest, VI., Dessewffy-uca 26. Telefon: 1-214-00

## Szólóban, vagy társasággal túrázzunk?

Írta: Bodnár Richárd, a Soproni Autó-  
mobil Egyesület főtitkára.

Ez olyan kapitális kérdés, amelyre adott felelet minden autóst és motort érdekel, aki gépét nem kizárólag üzleti utazásaira, vagy a verseny és sport céljaira használja. Mivel a boldog autó- és motorkerékpár tulajdonosok 90 százaléka túrázók táborából rekrutálódik, — mely tábor azonban korántsem olyan egységes, mint gondolnók — megpróbálunk bizonyos irányelveket leszögezve, a kérdésre közmegegyezésre megfelelni. Hogy ezt megtehesük, mindenekelőtt kijelentjük, hogy aki azt mondja: „én nem kötöm le magam társaságnak, én nem fogok mások miatt mérgeledni, én kizárólag magányosan indulok túráimra...” igaz van. Aki viszont azt mondja: „társaság nélkül nem érdemes útrakelni, azt a kis kellemetlenséget, hogy a társaság egyik-másik tagja miatt olykor késedelmeskedünk, bőven kárpótolja az a tudat, hogy nem állunk idegenben elhagyatottan, ha magunknak is bajunk esik...” Akinek ez a felfogása, annak szintén igaz van. Azt hisszük azonban, nekünk van leginkább igazunk, akik azt mondjuk, hogy a túrázásnak mindkét fajtáját közös nevezőre lehet hozni, mely esetben mindegyiknek előnyei érvényesülnek, a hátrányai pedig elmaradnak. Az egészhez nem kell más, mint egy kis megszervezés és ami minden sikerés és kellemes túrázásnak első feltétele: *egy fitt kondícióban lévő gépjármű, idő és főleg pénz.*

A megszervezés munkáját a túra vezetősége és a résztvevők közösen végzik. Megállapítják a túra útvonalát és azt napi szakaszokra osztják. A napi útszakasznak olyannak kell lenni, hogy különböző kategóriájú és erősségi gépjárművekkel mérsékelt átlagsebességgel legyen megtehető és a turisztikai szempontból szóbajöhető látnivaló tetszés szerinti megtekintésére, valamint az étkezésre és kisebb pihenőkre bőven jusson idő. Ez a távolság 200–300 kilométer között mozog, nehéz alpesi terepen 150 km-terre mérséklődik olyan beosztással, hogy a napi szakasz legkésőbb d. u. 5 óráig befutható legyen. Napközben a társasutazás résztvevői tehát nincsenek előre megállapított programhoz kötve, nem kell látnivalókat csoportosan megtekinteniük. Mindenki kap tájékoztató leírást, amelyben az érintett helyekről minden fontosabb tudnivalót megtalál. Kisebb csoportok persze alakulhatnak, de annak nincsen semmi értelme, hogy hosszú kolonne-ba felfejlődve, egymás porát nyeljék. Mindenesetre a túra vezetőségnek jut az a feladat, hogy bezárja a menetet, az esetleg bajbajutott túrázó segítségére siessen, ezért a vezetőség kocsiján foglalnak helyet az orvos és egy k'tünő szerelő. A napi etapp végcéljának olyan helyet kell kijelölni, hogy a korán érkezők, szórakozást leljenek, fürödhesenek, stb. és rendes javítóműhely is rendelkezésre álljon. Ez az éjszakai pihenőhely az egyetlen fix-pont és megközelíthetőség az egész túra alatt. A szállodában, az esti étkezéskor találkozhatnak elő-



szór az összes résztvevők, itt cserélik ki élményeiket, beszélnek meg a továbbiakat. A szállodába küldi, az esetleg többemagával lemaradt vezetőség távirati dispozicióit. Egnapos túránál a túra fix végelje és többnyire slágere az ebédelő hely.

*A társasággal szemben erkölcsi kötelességének kell tartsa minden résztvevő, hogy a gépjárműt túra előtt rendbehozza.* A legszebb felépített terv is kútba eshet és bosszúságba fullad, ha ezen a téren tömeges mulasztások történnek.

Mint mindenhez, a túrázashoz is pénz kell. Bár a túrázásnak általunk ajánlott formája, — életmódja tekintetében is mindenkinek a legnagyobb szabadságot nyújtja, — egy minimális költségvetés elkészítése s a résztvevőkkel való közlése a vezetőség feladata. Eppen olyan fontos az idő kérdése is. Papíron nagyon szépen lehet tervezgetni, az út azonban ezer meglepetést rejt, ezért többnapos túránál egy-két napot tartalékolnunk kell, mert a kényeszerű veszteglések utáni

forszírozott menet könnyen megboszulja magát. Hívtatalunkba, munkahelyünkre napos késéssel érkezni és az otthonlétüknek fölösleges aggodalmat okozni nem tartozik a túrák sportszerű befejezési módjai közé.

Távolabbi kellek: csak azonos mentalitású emberek induljanak egymással túrára, olyanok, akiknél vagy a meglévő társadalmi kötelék, vagy a sport-szeretet, vagy a klubfegyelem bizonyos garanciát nyújt arra, hogy a túrázásban vállalt kötelezettségeiknek minden körülmények között eleget tesznek. Ha ezek a feltételek megvannak, akkor a szólóban-túrázás hívei — ezt a kifejezést nem a szónak etimológiai értelmében használom, mert hiszen itt a „szóló” csak a jármű, az pedig nem túrázik, ha csak rajta nem ül elől a vezető, hátmögött vagy mellette az a tág fogalom, amelyet legrövidebben „ő”-vel fejezhetünk ki helyesen — és a társastúrázás hívei is kölcsönösen saját passzóiknak élhetnek, anélkül, hogy egymás terhére lennének.



A hat hengeres lengőtengelyes

# WANDERER

az ideális városi és turagép. Tökéletes rugózás. Luxusadómentes

Havi autoadó P 7.—

A nyolc hengeres

# HORCH

elöl, hátul lengőtengely, a kényelem, elegancia és üzembiztonság szimboluma!

A hat hengeres

# AUDI

a nagyteljesítményű lengőtengelyes, elsőkerékmeghajtásos városi és turakocsi

Vezérképviselőt:

Hess Ervin, I. Mészáros-u. 15

Tel.: 1-500-90

## Norton—DKW párvialdal az Európa G P.-n.

**Abszolút győztes: Guthrie (Norton)!**  
**Leggyorsabb kör: Müll'er (DKW).**

Mintegy negyed millió néző szállta meg az Európa Grand Prix napján a Chemnitz melletti Hohenstein—Ernstahl cirkuiket, hogy szentanája lehesen a szezon kétségtelenül leginternacionálisabb motorcsatájának. Az izgalmas küzdelmek az egész vonalon az angol versenyzők győzelmét eredményezték és mindenben alátámasztották a Nortonok verhetlenségét, bár a németek élükön az ezuttal sorsüldözött DKW menőkkel kemény küzdelemre kényszerítették az angol extraklasszis legjobb-jait.

A mitinget a 175-ös és 250-es gépek versenye vezette be. Az ultra—lightweight csoport mind az öt indulója talonba került de a 250-esek zöme is elvázott a 35 körös, 300 km-es távon és a 23 elindult közül csupán 6 érkezett célba. Az első hat körben Geiss (DKW) nyargalt az élen márkatársa, Kluge előtt, akit viszont a rettegett Guzzi-vezető Tenni követett nyomon. A 7-ik körben Geiss sebességváltó defektussal kiállott, Kluge gyertyát cserélt és az olasz átvette a vezetést. Tankolás után azonban a 16-ik körben ő is talonba került. Most Alberti (Benelli) rohogott az élen, de a 28-ik körben besült a motorja: Tyrell—Smith (Excelsior) számára megnyitott ugyan a győzelem útja, de a Winkler (DKW)-féle tavalyi rekord megdöntetlen maradt.

A 350-es csoportban Fleischmann (NSU) vezette a startkört, majd az idei angol junior TT győztes Frith (Norton) vette át a kommandót és miután nem szorongatták, a rekordnál gyengébb átlaggal győzött a Steinbach—Fleischmann NSU-kettős ellen, melyet az angol Mellors—Thomas Veloctte kettős követett.

Az 500-as kategória versenye az évad legizgalmasabb küzdelmét eredményezte: az 500-as DKW vezetőkkel szemben az angol extraklasszist reprezentáló Norton menők csak nagy küzdelem árán tudták biztosítani a győzelmét. Start után Müller (DKW) vette át a vezetést, de a 2-ik körben már a Norton-krekk, Guthrie fut az élen, mögötte Müller, Steinbach (DKW) és Fleischmann (NSU), mely két utóbbi versenyző végig futotta a 350-es csoport közel 350 km-es távját is! Tankolásnál White (Norton) az idei angol szenior TT 2-ik helyezettje foglalja el Guthrie mögött a második helyet, de Müller úzóbe veszi, körökön át gép-gép mellett roboznak... Itt az utolsó kör! Müller (DKW) mindent beleadva 134,8 km-es átlaggal a verseny leggyorsabb körét futva előzi Whitet és megszerzi Guthrie mögött a második helyet. Részeltes eredmények:

175 km-ig, 5 induló, 0 befutó.  
250 km-ig, (35 kör = 301 km.) 1. Tyrell-Smith (Excelsior) 2:42:28,2 mp. Átlag 111,9 km. 2. Kluge (DKW) 2:46:07,3 mp. 3. Port (Rudge). — 23 induló, 6 befutó.

350 km-ig, (40 kör = 344 km.) 1. Frith (Norton) 2:56:20,3 mp. Átlag 117,8 km. 2. Steinbach (NSU) 39 kör, 3. Fleischmann (NSU) 39 kör. 4. Mellors (Veloctte) 39 kör, 5. Thomas (Veloctte) 38 kör. — 28 induló, 11 befutó.

500 km-ig, (40 kör = 344 km.) 1. Guthrie (Norton) 2:40:02,1 mp. Átlag 129,9 km. 2. Müller (DKW) 2:40:31,1 mp. 3. White (Norton) 2:40:40,1 mp. 4. Mansfeld (DKW) 2:45:31,2 mp. 5. Fleischmann (NSU). 6. Sundqvist (Husqvarna).



A háromnapos középhrgységi megbízhatósági verseny győztese

## ARDIE

6 induló a startnál, 5 a célban. 1 gumidefektell kiállt. Mit vehet Ön?

## ARDIE-1!

Olcsó ára meglepetés. Kedv: ző fizetési feltételek. Tekintse meg új gépeinket.

**K. BAUER TIBOR**

VI., IZABELLA-U. 98.

Telefon: 1-209-12.

## DRÁGA a villamos JÁRJON motoron

Javíttasson

**GOLDMANN-nál**

Budapest, VI., Ó ucca 47.

## Bármilyen gyártmányu motorkerékpárt

olcsón, gyorsan, **Javitok** garanciával

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

Cserépfalvi, Lovag ucca 2. Tel.: 1-159-57

## INDIAN Motocycles



magyarországi vezérképviselői ifj. SEIFRIED HUGÓ

Budapest, VI., Foigách ucca 10-14. Telefon: 2-913-24, 2-929-92.

Gyári alkatrészek. Javitóüzem.



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

## BÁN LÁSZLÓ

V., VÁG UCCA 5. — TELEFON: 2-911-21.

## Sellern rekordidővel nyerte a Duna kékszalagját!

A hőség kibírhatatlan, a Duna szinte gőzölög. A háromszáz főnyi közönség szintén. Június utolsó vasárnapján délután gyűlt össze ez a tömeg az Erzsébet híd pesti hídfőjénél, hogy tanuja lehessen a BMYC által negyedszer megrendezett Bécs—Budapest közötti 280 km-es nemzetközi motorosónakverseny lefutásának.

Európa leghosszabb motorosónakversenye ez. Díjja a „Duna kék szalagja“, amely 1933-ban a pozsonyi Ludwig, 1934-ben és 1935-ben az osztrák Foest Monshoff birtokában volt. Sajnos az idén a kétszeres győztes nem állt start-hoz és így mint legesélyesebb versenyzőt, gróf Seilernt emlegetik. Fél négykor harsogva közli a hangszóró, hogy Seilern már elspricelt a Hevesi csónakház előtt. Mintha egy kis élet szállna a közönségbe, a parthoz kötött uszályhajón is mozgás támadt. Emitt egy csomóban a fotóriporterek várják a győztest, amott a fináncok várják az utast... Az ide-oda futkározó Lazarus teszi teljessé az éledő képet. Végre feltűnik a Lánchíd irányából gr. Seilern hajója. Itt a győztes, és itt az utas: a tavalyi győztes, Monshoff az első, aki magyar földre lép — ő volt Seilern „mitfahrerje“. — Gratuláció, fényképezés, virágcsokor és... útlelvizsgálat. A megafon jelenti; megszületett az új rekord 4 ó 10 p 36 mp. Régi rekord: 5 ó 02 p. Taps!

A fogadtatástól kimerült rendezőségnek újabb munkát ad Waldemár König. Mintha Slezák Leó lépne ki a ha-

talmas inbordból, állandó derültséget kelt maga körül ez a tipikus bécsi sógor. Még azon is mulat, hogy 120 kilója alatt beszakadt az ülés ezért maradt le 9 perccel a győztes mögött... Utána még két autbordo, a pozsonyi Keresztély és Fritz Qvester adják le papírjaikat a vámtisztéknek.

A verseny tulajdonképeni hősei csak most jönnek! A megafonszolgálatos jelenti: Pápai István König motorjával most hagyta el a Római partot. Pápai szurkolói kiszámítják, ha nem történik semmi baj, úgy szenzációs új oldalmotoros rekord születik. A közönségen is látszik a nagyobb érdeklődés. Végre feltűnik a kis kajak. Feltűnő csendesen kanyarodik az uszály mellé. Barátok, szurkolók, fotósok hajolnak veszéyesen a győztes hajója fölé, amiben néma megadással és derékig érő ülőfárdőben türi Pápai az érdeklődők ostromát. Amíg a König istálló emberei „tisztába“ teszik a csónakot, elbeszélgetünk a 175 km. kategória győztesével.

— Az egész úton csak háromnegyed gázzal jöttem, kímélni akartam a motort. Mégis egy teljes órával sikerült jobb időt futni a tavalyi rekordnál. Csigatörés? Igen, az is volt. Itt az összekötőhidnál készre ment a csigám. Persze ilyen hosszú útra visz az ember legalább egy tartalék csigát, olcva a tavalyi versenyen, amikor több mint 100 kilométert eveztem hasonló ügy miatt...

Ismét bömböl valamit a hangszóró.



Pápai (König) a holdog győztes.

Majd újabb órai verejtékező várakozás után befut az első 125 km. motor, maga mögött hagyva a nagyobb hengerűrtartalmú motorokat.

— Tíz órát purrogott a Königem két kipuffogósóva a fülem mellett — mondja Wachsmann Ferenc, mikor „kiúszik“ a kajakjából — most egy jó ideig nem fogok fürdeni, elég volt ez a tíz órai ülőfárdő...

De így jönnek a többiek is. Elázva, süketen és éhesen. Este nyolc óráig, a versenyzáratlág 10 motorosónak ért a célba a 21 elstartoltból.

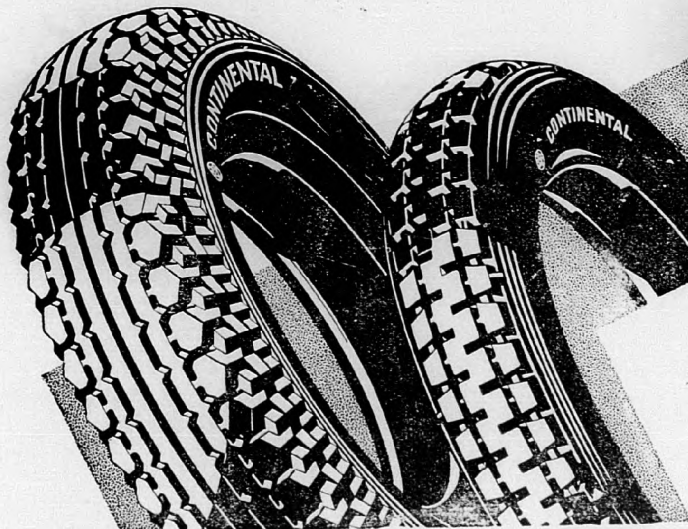
A verseny eredményei a következők:

Inbordok. 1. A. Seilern 4:10:36 mp. Rekord!  
2. W. König 4:19:36 mp.

Autbordok 1000 km-ig. 1. Chr. Ludwig (Elto) 6:02:11 mp. — 500 km-ig. 1. F. Qvester 7:10:50 mp.

Kismotorosok. 125 km-ig. 1. Wachsmann F. (König) 10:12:20 mp. — 175 km-ig. 1. Pápai I. (König) 9:13:30 mp. A kismotorok legjobb ideje! 2. Rubányi V. (Istros) 10:36 p. 3. Martinek I. (Istros) 10:58 p. — 250 km-ig. 1. Kis B. (Istros) 10:19:46 mp. 2. Ifj. Nagy I. (König) 10:45:18 mp.

# Continental



Régi autósok emlékébe  
Új autósok figyelmébe



Continental Gummláru Kereskedelmi K. F. T. Budapest, V., Balaton u. 2. Telefon: 1-220-42.

# Marelli Lucas

vezérképviselőt és service állomás, eredeti elektromos alkatrészek kizárólagos eladásá. Javítunk bármely gyártmányu és rendszerű autóelektromos világítás- és gyújtásberendezést garanciával.

## TÓTH ÉS STERN

autóelektromos világítás- és gyújtásberendezések precíziós üzeme  
Budapest, V, Visegrádi u. 50. T. 290-373

## Wimille (Bugatti) nyerte a francia sportkocsi Grand Prix!

Lefutották a francia sportkocsi Grand Prix: Bugatti győzött. Bugatti — akire nem számítottak! Nem ám, mert a versenykiírás értelmében úgy definiálták a sportkocsi fogalmát, amint azt Delahaye, Talbot, Delage és Hotchkiss építik. Illetve ahogyan ezek a gyárak definiálták. Bugattit figyelmen kívül hagyták nemcsak a zöld asztalnál, de kinnt a Montlheryben is. Hiszen Bugatti régi elkötelezettje a kompresszoros motornak, azt hitték, hogy a molshiemiek kompresszor nélküli sportkocsija — mert a francia GP-t ezek számára írták ki — nem sok vizet fog zavarni. Tévedtek!

A verseny megmutatta, hogy Bugatti tudta a kiírások nyújtotta lehetőségeket legjobban kiaknázni és rég bevált, kompresszor nélküli 3.3 literes soros nyolchengeres motorját kellően előkészítve, normál vázba építve, kétüléses, mintaszerűen kiképzett aerodinamikus karosszériába bujtatva, megérdemelten nyerte meg az 1000 km-es versenyt. A verseny tulajdonképpen a Bugatti és Delahaye csapatok ádáz párviadala volt, mely még 800 kilométernél is teljesen nyitnak látszott. Hiszen a Bugatti őrlovas Wimille—Sommer párt alig 70 másodperc választotta el a Delahaye vezető Paris—Mangrin párttól és ez a distancia a célig is csak 50 másodpercre zsugorodott össze. Általános érdeklődés várta az új 2 literes BMW kocsi bemutatkozását, mely balul ütött ki: mindhárom kocsit az útszélén maradt...

A résztvevő kocsikat ezuttal a nézők sorában helyet foglaló Neubauer mérnök, Mercedes-Benz versenyvezetője jellemezte legtalálébban: „*tűrakocsik, melyek versenykocsik akarnak lenni*“. És ez többé-kevésbé sikerült is nekik. Bugatti például a verseny vezetősége által adott 18% alkohol—18% benzol. — 64 százalékos benzol üzemanyaggal bár, de 450-es hőértékű Bosch versenygyertyákkal 65 lóerőre tornászta fel két büttyöktengelyes motorjainak literteljesítményét és a kompresszor nélküli 3.3 literes, áramvonalas modell kivágta a 225 km-es sebességet! A hathengeres, 4 literes Talbot kocsik sem maradtak szegényben. A kompresszor nélkül is tökéletes töltés biztosítása terén az angolok produkáltak a legtöbbet: a négyhengeres Riley négy, a hathengeres Riley hat gázosítóval (!) volt szerelve! Pompás benyomást keltettek a 3.5 literes, hathengeres Delahaye kocsik. A győzelmet ugyan nem tudták megszerezni, de hat kocsijuk a 2.—7.-ik helyezést foglalta le annak ellenére, hogy csupán két kocsit indult gyári kötelekben, a privát menők között pedig olyanok is akadtak, akiknek ez volt az első GP-startjuk! A verseny részletes eredménye a következő:

4 literig. 1. Wimille—Sommer (3257 Bugatti) 7:58:53,7 mp. Átlaga 125,285 km. 2. Paris—Mangrin (3257 Delahaye) 7:59:44,3 mp. 3. Brunet—Zehender (3257 Delahaye) 8:01:35,6 mp. — 13 befutó.

2 literig. 1. Trévoux—Maclure (4496 Riley) 71 körrel. 8:00:21,3 mp. Átlaga 110,05 km. 2. Van der Beek—Dolls (1496 Riley). 3. Paul—Sébillan (1496 Riley). — 10 befutó.

4 literen felül. 1. E. és G. Leo (4453 Lagonda) 67 körrel. — Két befutó.

# Minden motoros vágya teljesült! Megjött a COVENTRY EAGLE

az angol motorkerékpáripár legmodernebb alkotása.

250 ccm. Villiers motorral, nagy világítással  
P 1250.—

BRUCK, JÓKAI U. 21

## A STRATOSFERÁBA

már feljutottak, de a

### SUNBEAM

motorkerékpárok minőségét még csak meg sem közelítik.

Képviselet:

### Koppányi

Desseffy-u. 47

# MORRIS AUTÓK

új szállítmánya beérkezett. Az új 1<sup>1/2</sup> literes kocsik is megjöttek. Áramvonalas kiállítás. Minőségileg külön klasszis az angol MORRIS. Fogyasztás minimális. Az 1 literes kocsit a legjobban bevált kis kocsit Magyarországon. — Kérje árjegyzékeinket. Előnyös csere, hosszú részlet.

Vezérképviselőt:

## DEMÉNYI és FIA Akadémia-utca 19.

## Motorkerékpár kislautó csónakmotor

### K. BAUER TIBOR CYÓZÓ

B.S.A. Super X.-  
alkatrészek, speciális javítóműhely.  
VI, Izabella-u. 98. Telefon: 1-209-12.

Autó és szántómotor

## Főtengelyek és hengercsiszolások

és minden e szakmába vágó alkatrész készítése

### ÖZV. DEDICS FERENCNÉ

Thék Endre ucca 15. Telefon: 1-303-45

# AIR FRANCE

repülőgépei

4 világrészben,

87 városban,

29 országban

naponta 40.000 kilométert repülnek.

Utas, csomag, posta.



## AIR FRANCE

BUDAPEST, VÖRÖSMARTY TÉR 2

Telefon: 1-827-23

ALKATRÉSZEK autó hoz, motorkerékpárokhoz és felszerelések  
MÁVAG-MERCEDES-BENZ-hez  
BAK GYÖRGY  
VI, Jókai tér 7. Tel.: 1-120-46.

MOTOROLA  
LARDOLINE  
RICIT



# 178.000 km. után ismét ittthon

Well, tartom a fogadást... így kezdődik az ifjúság legnagyobb mesemondójának, Verne Gyulának, „Negyvennap a föld körül” című meséje. És amit a színesfantáziájú Verne megálmodott, tetbe valósított két töretlen akarátú, bátor magyar fiú. Kilencven szép-csúnya hónap után június 26-án lépte át a várva-várt magyar határt Sulkowsky —Barta „expedíció.” A bécsi-úti ünnepléses fogadtatáson és az ezt követő KMAC-banketten csak azt tudtuk megbeszélni, hogy rövidesen meglátogatnak a szerkesztőségben.

Most itt ül velünk szemben a mosolygós Sulkowsky, elmaradhatatlan cigarettájával, villogó fehér fogai között. Megkérjük, mondja el számokban ezt a közel nyolc esztendő világolyongását. Ceruzát vesz elő és rövid számolás után diktálja a csillagászati számokat

— 1928 augusztusától az indulástól vissza a magyar határig 178.000 kilométert hagytunk magunk mögött azaz majd négy és félszer motorizálhatjuk volna körül az egyenlőt. Hat garnitúra lánca, tizennégyezerkétszázötven liter benzín, kilencszáz liter olajjal hatvannyolc országban utaztunk keresztül, kétszáznyolcvan autó- és motorkerékpár klub plakettjét hoztuk haza, hetven kiló összújlán az oldalkocsira és a motorra szerelve. Hat nyelvet tanultunk meg. Utoljára hagytam a gumikat. A nyolcszáz kilós motorra szerelt széria Cordaticból mindössze nyolc garnitúrát fogyasztottunk, ami kolosszális teljesítmény, figyelembe véve a nagy súlyt és mostoha időjárás viszonyokat. Nagy „fogyasztók” voltunk még ruhaneműben, de ennek a statisztikáját már nem lehet összedíltani A trópusi sísak épp úgy hozzátartozott a garderobunkhoz, mint a délamerikai sombrero vagy a hindu turbán. Egyszer zománcoztatuk a motort, két fényképezőgépet, egy filmfelvételre és két kutya egészítette ki a leltárt.

— Hogy éltek és főleg miből?

— Ez a miből volt utunk állandó kérdőjele. Miből? — kérdezi szinte önmagától. — A Harley vásárlása után maradt még 600 dollárunk, mire Indiába érkezünk már csak pár fontunk volt... — Miközben beszél, látni rajta, hogy nem szívesen gondol ezekre a napokra...

— India! És tovább menni, de miből? A külföldi lapok tudósítása keveset hozott. Megírtam hát utunkat, amely akkor még szerény volt és kalandmentes. Azután megindult a vadászat egy magyarul beszélő ember után, aki lefordította volna angolra a szöveget. Aká keres, az talál, mert hol nincs magyar? — teszi fel a válaszómról nem váró kérdést.

Rövid lesznek. A könyv megjelent és szerencsénkre fogyott is. Vérszemet kapunk, ha ez így megy, állapítottuk meg örömmel, még keresünk is! De nem



Sulkowsky és Barta világjárt Harleyükkel és hűséges kutyaikkal, Hadzsival.

ám így a rideg valóság, mert például Kelet-Ázsiában, Sziámban, Kínában még ingyen sem kellett. Ez utóbbi helyen nem csak az anyagi létünk, de életünk is gyakran forgott veszélyben. Hízeleg-nék ha azt mondanám: félvad népek... Voltak falvak, ahol a megállás a biztos pusztulással lett volna egyenlő. Ezeket az ismeretlen helyeket az anyagi kérdésen kívül még egy nagy keresztet is cipeltünk magunkkal. A bizonytalanság érzését — mondja hangsúlyozottan. — A nagyobb városokban megtudtuk ezeket a veszélyes falvak nevét és úgy-ahogy védekeztünk. Egy szimpla gumidefekt elég lett volna ahhoz, hogy ma ne legyünk itt. Ez a műveltség legalacsonyabb fokát sem ismerő nép tíz perc alatt a legkisebb csavarig széjjel szedte volna a Harleyt! Hallottam, hogy egy repülő egyszer kényszerleszállást végzett egy ilyen falu mellett. A nép félóra alatt szét-szedte az egész repülőgépet. Talán nem is barbarizmus ez, mint inkább tudatlanság és babona. Sok helyen láttunk ilyen „babonabójt” eredő tárgyakat a szobák falán, autókatrészt, evőeszközt, W. C. felszerelést és a legképtelenebb dolgokat. Az erdőkben nem jéltünk, mert számítottunk a vadállatokra, de ezekben a falvakban, soha nem tudtuk, hogy mi vár ránk?

— Milyen volt a táplálkozás, akadt-e szórakozás, voltak-e érdekesebb észrevételek?

— Sorba válaszolok minden kérdésre. Etlünk jót, rosszat vegyesen, szerencsére egyikünk sem nyenc és így egy-két gyomorrontással megúsztuk a nyolc évet. Egészségileg egyéb bajunk nem volt, egész úton. A legkülönösebb ételket Kínában ettük, ha nem kényes a gyomor, még tűrhető is. Japánban a rossz kosztot, még rosszabb szósokkall

öntik nyakon, mindent ezekkel a gyanus külsejű folyadékokkal szervíroznak. Egy biztos, a világ minden ételéből ettünk! Mit is kérdezett még? Ja igen, szórakozás. Volt egy ótlámpás autórádió. Tessék csak jegyezni — fordul felénk. — Az egyik Sumatrai faluból két napig nem engedtek tovább, a rádióknak miatt. Ezek az emberek még nem láttak, mégkevésbé hallottak rádiót. Hozták a tömördek enni és inni valót, csak hogy ne menjünk el. A végén észre kellett megszöknünk. Budapestet egyszer hallottuk amerikai közvetítésben. Érdekes — folytatja rövid gondolkodás után — jobban mondvá megható volt, amikor Saigomban felkeresett egy magyar család, akik több száz kilométert autóztak, hogy magyar emberekkel beszélhessenek. A magyarok különben mindenhol összetartanak. Emlékszem — mélyedt el gondolataiban — Hollywoodban Lukács Pál összehívta az egész magyar kolóniát a tiszteletünkre... Szép volt!

— Mindenhol kaptak benzint, olajat? — Három cikk van, amit az egész világon lehet kapni: Mobiloil, Singer varrógép és Odol szájviz. — Közben cigarettáról cigarettára gyújt...

— Bizony gyakran a félszememet is odaadtam volna egy kis füstöltni valóért! Szerencsésebb volt a társam. Ő ugyanis nem dohányos! Voltam már abban a helyzetben is, hogy kukorica levél volt a cigarettá hűvelve, de örültem ennek is. — Elégtételképen hatalmasat szippant az Extrájából.

— Ezután az érdekes nyolc év után mi a véleménye a világról?

Pár pillanatig gondolkozik: — Az egész világ egyforma, ember és ember között nincs különbség csak — ruha és szokás — mondja elmélyedve. — ergyé —

## Licsájer János budapesti autórugógyártó és javítóüzeme

Specialista  
az autórugók  
gyártásában

Telefon:  
1-463-51

Budapest,  
VIII. Thék  
Endre u. 14.

Telefon:  
1-463-51

Mindenféle gyárimányu kocskhoz kész rugók raktáron

## Mi újság?

— Július 19-én rendezik délután 3 órai kezdettel a KAMC „Nemzeti Autós Gyorsasági Körversenyét” Kecskeméten 1100, 2000 és 3000 km-en felüli sport, illetve túraokcsi kategóriák számára, míg a versenykocsik kategória külömbőség nélkül startolnak. A város belterületén levő körpálya hossza 4 km., melyet a túraokcsi 25-ször (100 km.) a sport és versenykocsik 50-szer (200 km.) tartoznak befutni. A verseny tréningjét július 18-án, szombaton délután 2—4 óra között tartják meg.

— *Mi hír a tihanyi TT-ről?*

— A terv egyelőre vízbeesett. Máry Dezső, Delmár Walter és Landauer dr. a minap bejárták a pályát, melyet versenyre alkalmatlannak találtak. Át kellene építeni...

— *Hallom, erősen fellendült a forgalom az angol kiskocsik frontján?*

— Ugy van! A Morris képviselet szállítmányai mireg megérkeznek rendszeren utolsó darabig el vannak már adva. Így volt az első két másfélleteres Morrissal is; mindkettőt látatlanul adódott el. De nem csalódtak a vevők!

— *Martineket ismét kitüntetés érte?*

— Igen, megkapta az Osztrák Automobil Klub értékes arany sportjelvényét, ami motorsportunk számára újabb nemzetközi elismerést jelent.

— *Igaz, hogy a Zündapp képviselet sorszámkokat osztogat?...*

— Ilyen még nem fordult elő a szakmában, de úgy van! A rendelésekkel megrohmozott Pajor cég a behozatali nehézségek folytán, a kötelevek sorszáma szerint elégíti ki vevőit. Ebből kifolyólag a minap páratlan eset történt: az egyik vevő 100 pengőt fizetett egy másik vevőnek annak sorszámaért, hogy tíz nappal hamarabb feszíthessen büszkén a pompás kardános Zündapp-nyergében.

— *Mit tud Héblí úr a Mobiloil „slum“-mentesítéséről?*

— Napjaikban egyre többet hallunk a városrendezésekről, melyek keretében a forgalmat és városképet zavaró ócska városrészeket lebontják. Londonban is lebontják az ú. n. „slums“-t, ezt az igénytelen, szennyes városnegyedet. Ezzel áll vonatkozásban az új kenéstechnikai kifejezés is: a „slum“, mely az olaj összes iszapos (sludge) és ragacsos (gum) lerakódásainak gyűjtőneve. A „slum“ az autólajban a motornak éppen úgy ártalmára van, mint a nyomortanyák slumje lakói egészségére.

„Slum“-mentes, tehát iszapos és ragacsos maradványoktól ment olaj az új Mobiloil. A híres „Clearsol“-eljárás folytán az új Mobiloil az autó „életmódját“ határozottan megjavította.

# B.S.A.

volt  
marad és  
lesz a

legnépszerűbb  
legmegbízhatóbb  
értékálló  
angol motorkerékpár



Kérjen ismertetést:

**URBACH,**  
HUNYADI-TÉR 12.

— *Milyen fékberendezést használ Héblí úr?*

— „Jurid“-ot! Nagyszerűen bevált, nem csoda, hogy az Auto Union versenykocsijai és DKW versenymotorkerékpárjai is ezzel az elnyúlhatatlan fékberendezéssel világraszóló sikereiket. Az Eifel-győztes Rosemeyer is a legnagyobb elismeréssel adózott a Jurid gyártmányoknak a fékek számára oly nagy megpróbáltatást jelentő Nürburg-Ringen aratott győzelme után.

— *Mi hír a BSA-fronton?*

— Az Urbach-cég végre kapott BSA-gépekre behozatali engedélyt és tudja szállítani az angol motorkerékpár-ipar eme reprezentatív termékeit. A cég ezúton is kéri az érdeklődőket, hogy igényeiket mielőbb jelentsék be, hogy a korlátozott számú behozatali engedély alapján olyan típusokat vámoljon el, melyek vevői kívánságának megfelelnek.

— *Mi hír van a szakmában?*

— Az évtizedes gyakorlattal rendelkező Pápai István a Standard-gépeket képviselő Siraky cég üzemének élére került. Pápai szaktudása, lelkiismeretessége fémjelzi fog minden munkát, ami a Siraky-cég műhelyében készül. Más. Reichfeld Géza cénél élénk külföldi levelezés folyik több motorkerékpár-gyárral. Kíváncsi vagyok az eredményre. Ujból más. Szerkesztő úr bizonyára még nem hallotta ezt a szót: BOK. A kesztyűs Ottenreiter Károly készíti ezt az ügyes jószágot. Ez egy speciálisan előállított bőrből készült kormánybevonat, előnyei: a kéz mindig száraz és tiszta marad, felesleges a kesztyű. A BOK házilag levehető és mosható. Propaganda ára P 10.—

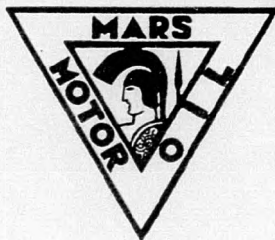
— *Hát ez tényleg olcsó, de most mondjon valami újságot a motorkerékpár-frontról?*

— Tegnap érkezett vissza angliai túrájáról az egyik Ardie tulajdonos. Mint ahogy mondta, két gumidefektet „gurulta le“ a Budapest—London—Budapest távot. Most büszkébb a tulaj. az Ardie-jára, mint Rockefeller a 97 évére. De nemkévesbbé büszke a Victoriát képviselő Koppányi is. Egy debreceni civis használt motort jött „nézni“ és egy új 200-as Victoriával ment haza. És még panaszkodnak a motorkerékpár-kereskedők...

**VICTORIA** a legkételesebb német motorkerékpár. Olejfürdő, duplex, teljesen zárt láncok. Precíz alapos megmunkálás. Luxus felszerelés. **P 960** tól

Vezérképviselet: KOPPÁNYI, Dessewffy-utca 47

Felelős szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ.



# MARS LOWCARBON

olaj

## szén és korommentes

### Mindennemű Benzol-keverékek

# GHILLÁNY

I. CORVIN-TÉR 5. (Fő-utca). — Telefon: 1-570-16.



## PUCH KÖZLEMÉNYEK

### Puch tulajdonosok, figyeltem!

Mióta Wagner gyári főszereelő műhelyünkben díjtalanul áll a Puch motor-kerékpártulajdonosok rendelkezésére, úgyszólván minden üzemben lévő Puch-gép megfordul üzemünkben. A gépek felülvizsgálásánál Wagner főszereelő megállapította azt a sajnálatos körülményt, hogy rövid ideje használatban lévő, majdnem új gépeknél is, az eredeti gyűrűk már ki voltak cserélve. Ennek oka után érdeklődve, megtudtuk, hogy ezen gépeket tulajdonosaik első kikormányozásán idegen műhelybe vitték be, ahol lelkiismeretlenül azt közölték velük, hogy a kormozással egyidejűleg a dugattyúgyűrűket is ki kell cserélni! Volt alkalmunk ily kiserelt gyűrűket is látni, melyek teljesen ép, kifogástalan állapotban voltak, melyeknek kieserülésére tehát semmi ok nem forgott fenn!

Ezúton óhajtjuk tehát felhívni a Puch tulajdonosok figyelmét arra, hogy a kormozás alkalmával a gyűrűcsere nem szükséges, sőt a gyűrűknek időelőtti cseréje a motornak határozottan ártalmára van. Miután nagyon szeretnénk minden Puch-tulajdonost megóvni attól, hogy lelkiismeretlen egyének néhány pengős haszonért tudatosan kárt okozzanak nekik, ezúttal is közöljük, hogy minden, a gépek működését illető kérdésben, minden időben díjtalanul állunk



A Puch Afrika-expedíció gépeit áthajózzák egy folyón. A táblán a menetrend és díjszabás...

a Puch-tulajdonosoknak tanácsal és útbaigazítással rendelkezésükre.

**Szinkronizált differenciál-rugózás az új 250-es Puch-túragépeken.** Kellems meg-  
lepetéssel szolgált a Puch-gyár vevőinek: a legújabban Budapestre érkezett Puch-szállítmány 250-es túragépei is az új rendszerű szinkronizált differenciál rugózással érkeztek meg. Az új villarugózás lényegesen eltér az eddigi konstrukciók-tól, ezideig csak a 250-es sport és 500-as Puch-masínáknak volt standard konstrukciója, a rendkívül kedvező tapasztalatok azonban arra indították a gyárat, hogy a jövőben a legpopulárisabb 250-es túragépeket is ezen a villarugózás terén

korszakalkotó konstrukcióval hozza forgalomba. A gépek Dunlop guminyereggel kerülnek forgalomba.

**Vas megyei Puch-tulajdonosok figyelmébe!** Wagner Eduard wieni üzemevezető főszereelőnk, Kiss László műhelyvezető szereelőnk kíséretében Szombathelyre utazik és jövő hét első napjaiban — hétfőn és kedden — vas megyei képviselőnk, Stelzmann Mihály cég műhelyében a Puch-tulajdonosoknak, motorjaik díjtalan felülvizsgálása céljából rendelkezésére fog állani. Kérjük, hogy ezt a kedvező alkalmat kihasználják és a Puch-motorokat a jelzett időpontban felülvizsgálásra bemutatni szíveskedjenek.

EGY PRÓBAUT MEGGYŐZI ÖNT ARRÓL, HOGY AZ

ÚJ 1800-AS

**PUCH**

MOTORKERÉKPÁR

TELJESÍTŐKÉPESSÉGE VERSENYEN FELÜL ÁLL!



ELADÁSI KÖZPONT: BUDAPEST, VI., LEHEL UCCA 25.

*Megérkezett az*  
**NSU-D Quick**

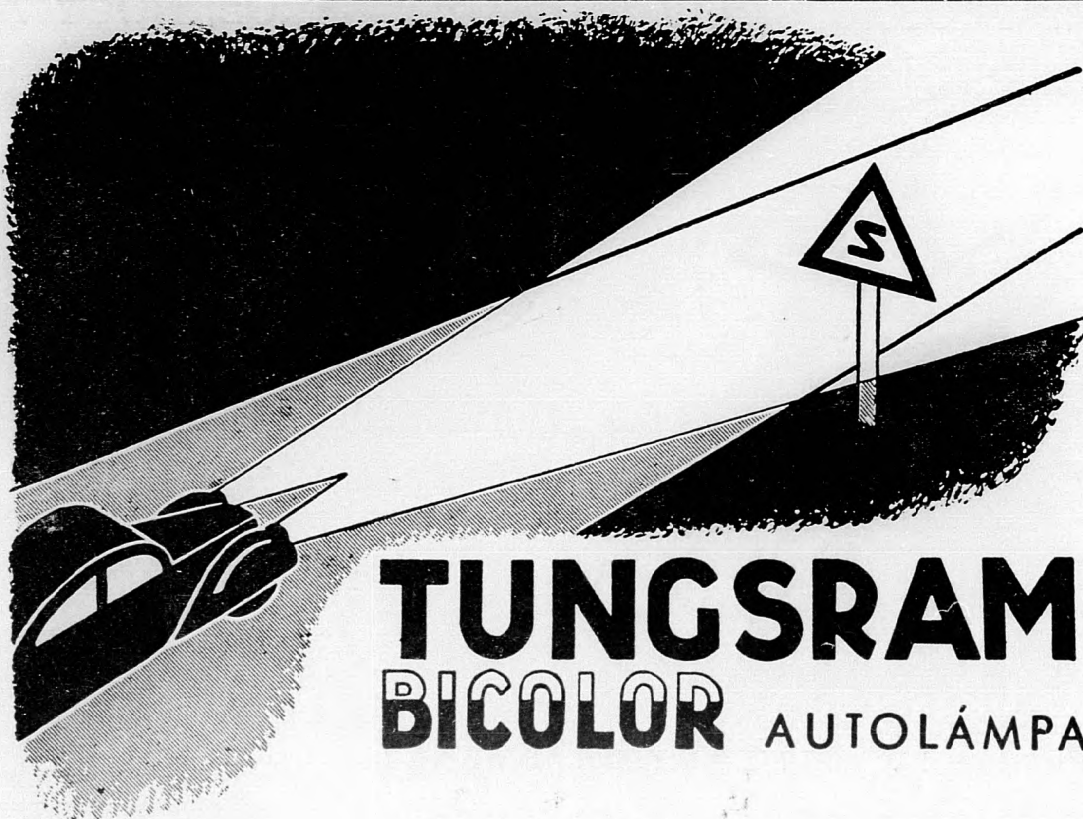
*a legolcsóbb kismotoros=kerékpár*

100 kcm. — 55 km/óra — 2 1/100 km. — adó havonta P 1.—  
15 W Bosch világítás — 7 1/2 liter benzintartály — 2 sebesség

**P 550.-**

*Ha megtekinti — megvásárolja!*

Vezérképviselő: **BIRÓ JENŐ, VI., Liszt Ferenc-tér 2.** Telefon: 1-280-96.



**TUNGSRAM**  
**BICOLOR** AUTOLÁMPA

**Fehér távfény, sárga közelfény.**