

AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉLDÁNYSZÁMÚ MAGYAR MOTORSPORTLAP



VEZÉRKÉPVISELET:
BUDAPEST VI,
LISZT FERENC-TÉR 11.
1-103-90



FIAT

FIAT „500”-on a tavasz elébe...

A Fiat „500” sikeresen oldotta meg a „mindenki autója” régi problémáját. Rendkívül alacsony ára és üzemköltsége, megbízhatósága sokszáz magyar Fiat tulajdonos elismerését vívta ki



„GUMBURIAN“
törvényesen védett

GUMMI ESŐKÖPENY

motorosok részére, igen erős,
fekete gummirozott szövethől,
különleges, jól bevált szabással

szabadalmazott
HÁTSZELLŐZŐ
berendezéssel

(magyar szabadalom 106.097 sz.)
mely a megizzadást kiküszöböli

Gyártja:

BURIAN ERNŐ
GUMMIKERESKEDELMI RT. ESŐKÖPENYGYÁRA

a gummiköpenygyártás magyarországi megalapítója

BUDAPEST, IX.,
Thaly Kálmán ucca 18.
TELEFON: 1-441-66.

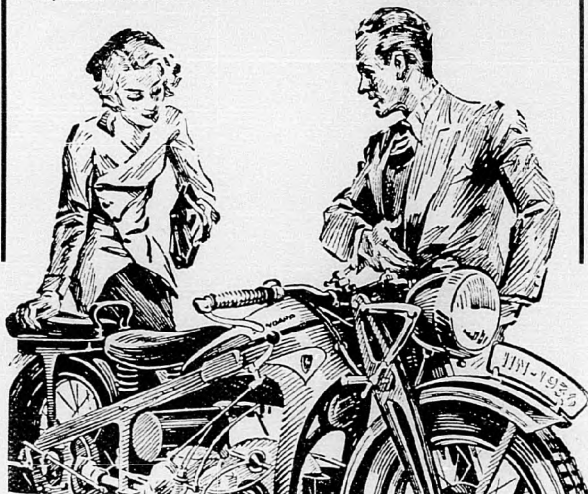
Csodálattal és elismeréssel kíséri a ZÜNDAPP

diadalútját az egész világ.

Vezérképviselő: **PAJOR IMRE**

VI., Jókai-utca 21. szám.

Telefon: 1-202-28.



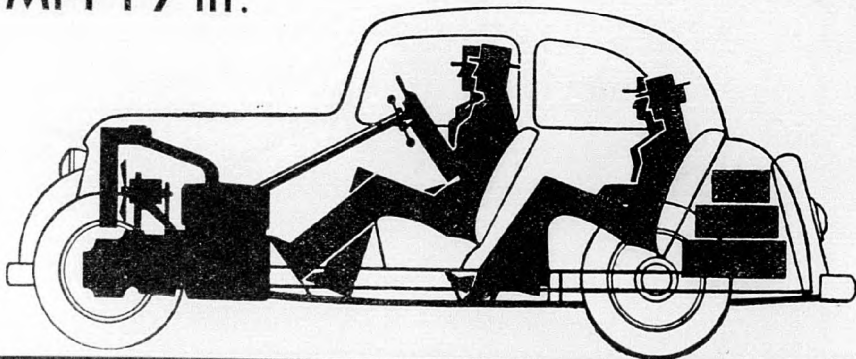
Az igényes közönség döntött:

Adler

JUNIOR-TRUMPF 1 lit.

TRUMPF 1.7 lit.

Négyen utaznak kényelme-
sen, 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 utólérhetetlen
gazdaságosságot, üzem-
biztonságot, kényel-
met és elevenséget biztosít



VEZÉRKÉPVISELET:

MÉRAY RT

Eladás: V., Dorottya ucca 1. Telefon: 1-856-15

Service és javítóműhely: V., Zápolya ucca 15. Telefon: 2-988-88

Előgyujtás

Mondd meg nékem, óh derék autós bajtársam: tudod-e, hogy az autódhoz nemcsak alvász, motor, rendszám, útdobárca és benzin dukál, hanem egyetlen lépést sem szabad tenned — lavór nélkül. És hogy büntetést érdemelsz, ha véletlenül nincsen a kocsidon néhány tábla vargakéreg?

Nem hiszed? Na csak olvasd el azt, ami következik.

Egyik országútkoptató bajtársunkat a minap valahol Dunaharaszti környékén megállította a csendőr. És amint az ilyenkor szokásos: a mentőszekrény iránt mutatott érdeklődést. És amint az ilyenkor szokásos: nem volt mentőszekrény. Volt ugyan a kocsin műszertáskás orvos — igaz, hogy véletlenül és nem mint szerves kelléke a gépnek, — de hát a csendőrnek mentőszekrény kellett. Feljelentés. Idézés: Pest Vármegye Közp. Járásának Főszolgabírája, ezt olvashattuk a hivatalos papíroson.

Tárgyalás. Mihály Sándor dr. vezette. Ítélet: tíz pengő, nemfizetés esetén stb. És mivel a büntetés érdeklődni volt bátor, mi is az az előírásos mentőszekrény, hát kapott egy litografált listát, mely az „1876. évi XIV. t.-c. alapján 2150/1904. B. M. sz. rendeletben előírt mentőszekrény” kötelező felszerelését tartalmazta.

A terjedelmes és titokzatos listát kerétként adjuk, hadd okuljon és rohanjon mindenki, hogy ellássa magát mindazzal, amit a fősíri írt elő. És figyelmeztetünk mindenkit, nehogy a fontos kellékek közül egyetlen egyet is kifelejtsem. Tessék csak beszerezni a cinktapaszt, a kaucsuk genyészését, a törkölyt és ecetet, az ivópoharat, a lavórt. És figyelmeztetjük a strébereket, hogy ha különleges érdemeket akarnak szerezni, úgy a 9. tételben felsorolt enyvezett vattatáblákból ne egy tucat közönséges minőséget vásároljanak, hanem legalább két tucat speciál típusú és törköly helyett vegyenek divatosabb barackot. És vigyázzanak arra, hogy a 24. tételben előírt

borecet tiszta legyen. Hetenként mossassák, mert jaj annak, akit megállít a csendőr és a borecetje piszkos.

Aki pedig nem tudná, hová szerelje kiskocsijába a 21. sz. tételben előírt mosdótálat, — magyarul lavórt, — annak azt ajánljuk, hogy tétesse a lavórt az ülése helyébe. Legalább nyáron nem lesz melege. Topolinó-tulajdonosok számára jó tipp: külön vonszalék-kétkereket beszerezni, abba ugyanis nemcsak a lavór fér el, hanem hely jut még a nagyobb kötszerollónak (11.), sőt a sebolajnak (6.) a harmadkiló vazelinnal (10.) együtt.

A 13. számú tétellel — sajnos — baj van. Sorba jártuk a patikákat, de sehol sem tudtuk beszerezni ezt a „néhány tábla vargakéregt”. Ajánlottak ugyan helyébe tyükszemtapaszt és sérvkötőt, mint hasonértékű sebészeti kelléket, de hát a szigorú 2150/1904. B. M. sz. nem ismeri ezt az alternatívát. Így tehát eleve figyelmeztetjük a vargakéreg iránt érdeklődő olvasóinkat, hogy bennünket hagyjanak békében. Érdeklődő leveleiket címezzék közvetlenül Mihály Sándor dr. úrhoz (Budapest, Vármegye-háza, Vármegye ucca), Pest Vármegye Közp. Járásának Főszolgabírájához. Aki nagyon szeretetreméltó úr és min-

dén bizonynyal bővebb felvilágosíttással is tud szolgálni ama vargakéreg és főleg beszerzési forrásuk felől.

*

Már megint megindult az „akció”: jöjjön az útdobó helyett a benzinadó. A KMAC beadványt szerkeszt, az Autókereskedők Egyesületének igazgatója szónoklatokat mond a benzinadó érdekében. És elfelejtik, hogy a benzinadó bevezetése előnnyel nem járna, hanem csak hátránnyal. Hiszen 9 fillérel drágítaná meg az üzemanyagot minden egyes literét a benzin árához csapott útdobó!

Vegyük elő a plajbászt és számoljunk. Az autós évente 15.000 kilométer tesz meg. Amiből következik, hogy az egyliteres kiskocsi gazdája — akinek kocsija 100 km-re 10 litert fogyaszt — a jelenlegi 40 pengő helyett 135 pengőt fizetne évente. A — szerényen — 12 liter fogyasztású másfél literes gazdája 60 pengő helyett 162-öt fog fizetni, a mondjuk csak 15 liter fogyasztású kétliteres után 80 helyett 202 pengőt. Kérdjük, kinek ér meg évi 95, 102 vagy 118 pengős többkiadás az, hogy nem kell hordani szélvédőjén a bárcát?

A benzinadó mellett kardoskodók azzal érvelnek, hogy újra üzembe kerülnek a rég leállított nagykocsik. Ugyan kérem, hát komolyan azt képzélik, hogy a 25—30 liter fogyasztású régi Buick- és Chevrolet-maradványok roncsostébe új életerőt önthet a benzinadó?

Vagy talán azt hiszik, hogy az a sokszáz Fiat 500, Balilla, DKW, Adler, Steyr 100 és 120 stb. gazdája haladéktalanul megveszi a maga szerény Horchját vagy Cadillacját, ha a nagykaliberű kocsik nem fognak magas útdobó alá esni?

Akinek megvan a maga 10—20.000 pengője arra, hogy nagykocsit vásároljon és ami ennél is több: üzemben tartson, annak a 250—300 pengős évi útdobója nem csal könnyeket senki szemébe. De kérdjük: vállalja a MAKOE igen tisztelt igazgatója a felelősséget a tízezer kisautóssal szemben, ha majd — ne adj Isten — sikerre vezet az akciója és a mai adónak háromszorosát kell fizetni?

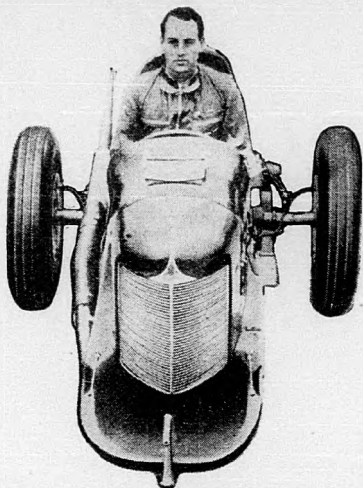
Erre tessék válaszolni!

Az 1876. évi XIV. t.-c. alapján 2150/1904. B. M. sz. rendeletben előírt mentőszekrény felszerelése:

- 1./ 200 gramm Bismuth-féle antimonizált vasár. 50 gramm cinktapaszt.
- 2./ 3 méter szterilizált lenvás. egyforma csomagtartó.
- 3./ 5 db millipolj 8 mm széles, 8 m hosszú.
- 4./ 1 db darab Filadelfia, 10 cm széles 8 m hosszú, egy db Filadelfia 8 cm széles 4 m hosszú.
- 5./ 2 db Bismuth-féle higanymentes kápló.
- 6./ Vattatábla (szék).
- 7./ 500 mgm acetarszulfid cinktapaszt.
- 8./ 1 db 8 cm hosszú 3 m hosszú gumiszalagcsatlakozás.
- 9./ 1 db tucat szterilizált gyapotszövet vattatábla.
- 10./ 500 gramm tiszta ecet.
- 11./ 1 db darab vattatábla.
- 12./ 50 db tiszta tiszta.
- 13./ 1 db 10 literes kancsó.
- 14./ 1 db darab 20-40 cm hosszúságú.
- 15./ 1 db darab vattatábla.
- 16./ 1 db darab kancsó.
- 17./ 2 darab terlepőkönyv.
- 18./ 1 db darab lapát.
- 19./ 1 db darab vattatábla.
- 20./ 1 db darab kancsó (szterilizált).
- 21./ 1 db darab kancsó.
- 22./ 1 db darab vattatábla (szék) és 1 db darab vattatábla (szék).
- 23./ 100 gramm törköly, vagy szterilizált.
- 24./ 100 gramm tiszta borecet.

1937. évi 434-1937. sz.

A giroszkópos kétkeresű versenyautó és egyéb érdekességek



Erősen rendkívüli, sőt mondhatjuk forradalmi jelentőségű újdonsággal lépett a nyilvánosság elé M. Maillome, az ismert francia versenyautó konstruktor. Maillome konstrukciója kétkeresű versenyautó, melynek kerekei azonban nem egymás mögött, hanem párhuzamosan egymás mellett találnak elhelyezést.

A szokatlan konstrukció műszaki elgondolása a következő: ismeretes, hogy a meg nem hajtott kerekek óriási gördülő ellenállást teremthetnek, ez az ellenállás annál nagyobb, minél fokozottabb a sebesség. Ha tehát sikerül kiküszöbölni a csupán támasztékul szolgáló felesleges két kereket, úgy azonos motorteljesítmény mellett a sebesség lényeges fokozását lehet elérni. A kétkeresű versenykocsi stabilizálását a konstruktor igen szellemesen, kettős giroszkóppal oldotta meg, a két pörgettyű egymással ellentétes irányban forog, az a giroszkóp hornyai között fellépő integrális koincidienciák teljes kiküszöbölését eredményezi. Különösen szellemes a kocsi kormányzása, különleges differenciálmű lehetővé teszi, hogy a két kerék fordulatszámát tetszőlegesen változtathatjuk, a kerekek közötti fordulatszámkülönbség — akár a harcikocsiknál — nemcsak teljesen pozitív, hanem egyben kiegyenlített kormányzást ad, ami különösen akkor válik szembeötlővé, ha a kormányművel szervesen egybefüggő, úgynevezett bifurkációs hevederek is működésbe lépnek.

Mint értesülünk Delmár Walter sikeresnek ígérkező tárgyalásokat folytat a nagynevű konstruktorral és a KAC Reznicek díjas versenyének turakocsi kategóriájában már ezzel az új géppel áll starthoz. Mivel a kocsin nincsen sárhányó, mely a turakocsi kategóriában kötelező, Delmár Walter úgy határozott, hogy elkotortatja a sarat, mely esetben a KMAC Nemzeti Sportbizottsága, illetve annak elnöke, Delmár Walter el fogja vetni a sárhányótalan-ság miatt esetleg beütő óvást.

Erdekes előlegező berendezést hoz rövidesen a piacra az egyik nagy német felszerelési cikk gyár. Az előlegező szerkezetnek az a célja, hogy a léghűtéses automobil motorok

téli indítási nehézségei megszűnjenek. A léghűtéses motor ugyanis sokkal hamarabb hűl le, mint a vízűtéses és az olaj besűrűsödése miatt beindítása fagypontra alatti hőmérsékletnél fázasztó és időrabló dolog. Alkalmunk volt az érdekes újdonság tervezőjével, dr. Sitzfleisch főmérnökkel beszélni, aki a következőkben magyarázta el készülékének lényegét:

— Igen gyakran volt alkalmam látni — mondotta a kitűnő technikus — amint a léghűtéses motorral ellátott automobilon gazdái félóránál tovább kurblizták gépeiket, amíg azok elindultak. Ez adta meg az ötletet találmányomnak. Készülékem — mely az üléspárnába süllyeszthető — igen egyszerű, kis vitzartányból áll, melynek idomai teljesen hozzásimulnak a vezető „anatómiájához”. A vitzartányból cső vezet a motorhoz, a folyadék útját szelep zárja el. A motor beindítása a következőképpen történik: a vezető beül a kocsiába és az üléspárnába láthatatlanul elrejtett vitzartány tartalma rövid másfélóra alatt felmelegszik körülbelül 36 fokra. Ha a vezető influenzás, úgy a víz hőmérséklete néha a 38 fokot is eléri, de hőmérséklete természetesen függ a vezető nadrágjának hővezetőképességétől. Amikor a víz hőmérséklete elérte a kívánt fokot, automatikus és termosztatikus szellentyű nyitja a csapot, meleg víz áramlik a léghűtéses motor hengereire és ha a vezető étert spriccel a hengerekbe és bekapcsolja az önműködőt, úgy félóra helyett negyedóra alatt valószínűleg beindul a motor. Különösen, ha előbb megtolja a kocsi.

— Készülékemet már szabadalmaztattam és szívesen adok licenct magyarsági gyártásra. Különösen azoknak ajánlom a készülékemet, akiknek kocsija léghűtéses, szembenálló hengeres motorral van ellátva, de a gyár csupán egy korburátort szerel, a megfelelő hosszúságú, rendszerint félméteres szívócsövekkel. Az ilyen gépekhez kombinált típust készítettem, mely

nemcsak a hengereket öblíti meleg vízzel, hanem a hosszú szívócsöveket is.

Örömmel közöljük elsőnek a hírt Sitzfleisch dr. találmányáról, mely különösen a magyarországi Tátra és Detra tulajdonosok körében van hivatalosan nagy népszerűsége szert tenni.

★

A japán hajóhad újjáteremtője, az ősz Harakiri ellentengernagy elhatározta, hogy motorosítja a tenger alatti flotillát. A japán kormány — mint értesülünk — már meg is rendelt nyolcvanhét darab Csepel segédmotort, mert a Sunbeam gyár próbágepeivel nem volt megelegetve. Az ellentengernagy egytuttal levelet írt a budapesti rendőrség főkapitányának, melyben tanácsokat kért aravatkozólágg, hogy miképpen népszerűsítse a motorkerékpárt Japánban. A főkapitány hosszú laboratórium helyett sürgősen repülőpostára adott Harakiri ellentengernagy címére két adóbárcaát a hozzá tartozó tarifával, hatszázhuszonhét megtagadott behozatali engedélyt, hétszázhetvenkilenczernyolcszázhetvenkét elvett betétlapot, két rendőrfőtörzsőrmestert és az utolsó pesti motorost — spirituszban. Mint értesülünk a góromba főfőtörzsőrmesterek útközben kiitták a spirituszt, az utolsó motorost éppen ezért a szokásosnál is tönkreuzugorodottabb állapotban kézbesítette ki a posta.

★

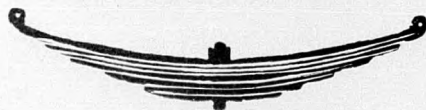
AKMAC Nemzeti Sportbizottsága motorkerékpár szakcsoportjának Dainoki László lett az alelnöke... (Ejnye-ejnye, bocsánat. Most látjuk, hogy ezt a hírt a nyomda — sajnos — tévedésből tördelte bele ebbe az április elsejei rovatba. Igaz, hogy azt mondják: a dologban ludas nyomdászinas nemcsak a motorsportozó ért, hanem úgy látszik, a sportpolitikához is. Szerk.)

LICSÁJER JÁNOS BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ ÉS JAVITÓÜZEME

Specialista
az autórugók
gyártásában

Telefon:
1-463-51

MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCSIKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON



BUDAPEST
VIII., Thék
Endre u. 14.

Telefon:
1-463-51



SIKER, VAGY

BALSIKER

Nagyszerű találmány sorsa forgott kockán. Megszületett a Diesel-motor, mely hivatva volt arra, hogy új korszakot nyisson az erőgépek technikájában. 1893-at írtak. Már csak egy kérdést kellett megoldani: olyan kenőanyagot találni, amely a rendkívül magas égési hőmérsékleteknél helytáll. Ennek híján Diesel mérnök találmánya hat éven át nem fejlődhetett tovább. Már 1894-et írtak... 1896-ot... 1898-at és a motor megfelelő kenőolaj nélkül mozdulatlanságra volt kártható.

Fél év múlva azonban már járt a Diesel-motor. A probléma megoldódott. Véletlen vagy csoda történt? Egyik sem, csak az, hogy Diesel mérnök a Vacuum Oil Companyhoz fordult; ez azután előállította azt az olajat, amelyre szükség volt. Ez volt az a döntő fordulat, amely a Diesel-motor fejlődését lehetővé tette.

Nem első ízben történt, hogy a Vacuum Oil Company egy találmány tökéletesítését lehetővé tette. A Vacuum Oil Company ott állott a technika évszázadának bölcsőjénél.

A vállalat neve és teljesítménye egybefonódott a technikai fejlődés minden szakával. A Vacuum Oil Company állította elő az első használható autó-kenőolajat. Hét évtized tapasztalatainak köszönhető tehát, hogy ma az a Mobiloil áll rendelkezésre, mely a mai automobilista előtt a minőség és megbízhatóság fogalmát jelenti. Az automobilisták milliói járnak Mobiloilal... nyugodtan... biztosan. Mobiloilal hideg motornál könnyű az indítás, meleg motornál tökéletes a kenés, ilyképpen minden sebességnél bármilyen úton a kenendő részek biztos védelmet kapnak és a javítási költségek legnagyobb része megtakarítható. A korszerű automobilista választása tehát



Kizárólag kenőképes részekből áll

Mobiloil
BEVEZETETT VEDEGEV

UJ MOBIL-OIL. — Gyakorlatilag lerakódásmentes. — Legnagyobb kenőhatást biztosít. — Legnagyobb kémiai állandóság.

VACUUM OIL COMPANY R. T. BUDAPEST

Motoros lidércnyomás — némi tanulsággal!

Bizony alaposan bevaesoráztam az este, háromszor is szedtem a rakottkáposztából, melyre oly jól eszett az a hárslevelű. Nagyot nyújtóztam, utolsót szipantottam a cigarettámból és kiléptem a kapun. Rámborult a sötét éjszaka... Nyomasztó árnyak integettek felém a sápadt holdfényben... Messziről fájdalommal, halk vonítás törte meg a csendet... És kabátomat gombolya, siettem a kerítés mellé támasztott öreg kétüteműm felé...

Már hatodszor tapostam le a kikstartert. Ejnye, miért nem akar beindulni ez a motor? Persze — gondoltam — olajos a gyertya. És már szedtem is elő az öreg franciakulesot a szerszámtekeresből, hogy közelebből megvizsgáljam az ügyet.

Kiszedtem a gyertyát és megnéztem:
— *Piszkos, olajos vagy* — mondtam ki az ítéletet. Majdnem hanyattestem a meglepetéstől, mert képzeljék csak el, a gyertya megszólalt és földöntúli hangon így szólt:
— *Hát kérem, erről igazán nem én tehetek* — szögezte le.

A csodálkozástól nem is tudtam szólni.
— *Bizony, nem én vagyok a hibás* — szólalt meg Gyertya, akinek bajúszán olajesepp csillogott — *és ha a magamfajta ötpengős gyertyát nem köteleznék a hírneve, hát már régen sztrájkba léptem volna.*

— *A maga helyében* — folytatta Gyertya, látva azt, hogy nincsen semmi megjegyzésem az elmondottakra — *inkább Dugattyúval beszélnek.*
— *Kérem, azonnal beszéljék velem,* — mondtam sietve, nehogy a nyilván jó házból való Gyertyát megsértsem. — *de nem tudom, hogy mit vehet a szememre, hiszen a mult héten vettem neki két új gyűrűt.*
— *Dugattyú!* — kiáltottam határozott hangon, mint a betétlapot követelő rendőr.

— *Halló, itt vagyok!* — hangzott olyan vidáman, hogy egészen le voltam fegyverezve.

— *Hogy van, kedves Dugattyú?* — suttogtam.

— *Köszönöm, nagyon jól,* — hangzott a válasz, majd kis szünet után hozzáfűzte, — *nagyon köszönöm az új gyűrűket, sokat segítenek rajtam, dehát azt hiszem, hogy az én kedves Gyertya barátom csak akkor lenne igazán boldog, ha szépen felfúrtná a hengert, mert így ez csak félmunka.*

Eppen elgondolkodtam az elmondottakon, amikor a mélyből kísértesiesen rekedt hang tört fel... És úgy hallottam, mintha valaki zokogva láncokat esörgetne nagy fájdalommal.

— *Szent Isten!* — kiáltottam halálra ijedten. — *Mi volt ez?*

— *Szent, csendesen,* — suttogta Dugattyú és közelebb húzódott hozzám. — *ez Csapágy volt. A szerencsétlen, elátkozott flótás már háromszáz kilométer óta nyög. Egyszerien képtelen megemészteni az olajat.*

Dugattyú néhány pillanatil hallgatott. Majd furcsa, kémlelő oldalpillantás kisérétében hozzáfűzte:
— *Úgye, maga újabban valami újfajta olajat használ?*

— *Igen,* — válaszoltam büntudattal és lesütöttem a szememet. — *áttertem az olcsóbb olajra.*

— *Legjobb lesz, ha személyesen beszél Csapágygal* — mondotta Dugattyú. És hangja barátságatlanul esengett. Éreztem, hogy az új olaj ezen a környéken igen népszerűtlen volt.

De bátorságot merítettem, bár, hangja után ítélve, Csapágy nehezen kezelhető fickónak ígérkezett.

— *A görögömrre, mondom,* — üvöltötte Csapágy, a karter legsötétebb mélységeiből tómpán tört elő a méltatlankodó hang. — *honnan veszi a bátorságot, hogy ezzel a kátránnyal itasson? Isméltem uram, honnan veszi a bátorságot?* — és olyan láncörgést vitt véghez, mint egy szakasznyi felfehéledős kíséret.

Éreztem, hogy a felbőszült legénnyel szőrmentén kell bállnom.

— *Igérem, hogy többet nem teszem,* — kérleltem, — *de hát tudja, a garázmester levett a lábamról.*

— *Hát jól van, az egyszer megbocsátok* — szölt Csapágy méltóságteljesen és leszállt a forgattyúház legmélyebb fenekére, hogy győzelmét élvezze.

— *Neveletlen fickó ez a Csapágy* — szóltam Dugattyúhoz, hogy elrejtsem szégyenkezésemet vereségemen.

— *Az igaz, hogy neveletlen,* — véleményezte Dugattyú, — *de jó és kitartó munkás. Akit meg kell becsülni. És aki nélkül...*

A beszélgetést szörnyű csatazaj szakította meg. Rémülten ugrottam fel. Porzott körülöttem minden...
— *Üssétek agyon a gyilkost!* — hörgött, vijjogott száz hang.

Körülnéztem. És borzalommal pillantottam meg franciakulesomat, amint kétségbeesetten harcolt a csavarok és anyák megvadult hordáival. Utótték, verték, eséptették. Szegény franciakulesban már alig volt szusz.

— *A franciakules megérdemli, amit kapott,* — szólalt meg Dugattyú szívtelenül, — *amióta csak a magáé, azóta folyton jolyvást nyúzta a szegény anyák házszögeit. Hát csodálkozok azon, hogy most fellázdadt a szarnok ellen és vad, gyilkos elszántsággal torolják meg a méltatlanságot?*

— *A franciakules ártatlan* — fordultam bátran szembe Dugattyúval és dacos elszántsággal siettem franciakulesom segítségére.

Nem vártam ellenállást, de csalódtam. A csavarok és anyák tölem sem ijedtek meg, csak úgy csattogtak körülöttem. Pedig nem voltam egyedül. Az egész szerszámtekeres rajvonalba fejlődött, hogy segítségére siessen a franciakulesnak. Az égre tört a csatazaj, csak úgy kopogtak a fejemen a csavarok, az egyik anyá a fülemben harapott... Szédülten támolyogtam az olajgözbén... És életöstönöm azt üvöltötte, hogy menekülni... Menekülni... Kitárt karokkal próbáltam átvágni a csavarok és anyák acélerdején... Hirtelen kemény marok szorítását éreztem a vállamon...

— *Sohase használj többet franciakulesot ott, ahová más szármással is odaférsz,* — dörgött a fülemben egy erélyes, kiméletlen hang, — *a franciakules brutális szárm!*

— *Eressz el!* — üvöltöttem halálra rémülten.

Megrázkódtam. Halántékomon gyöngyözött a veriték. Nagyot lendítettem a karommal. És majdnem levertem a vekkert az éjjeli szekrényről.

Nemcsak kenésre, hanem szerkezeti karbantartásra is kiterjed a

METROPOLE SERVICE

uj bérletrendszer
12.000 km.-re szóló bérlet ára közp. alvázkenésű kocsiánál:

- 1 1/2 liter hengerűrtartalomig ... P 65.—
- 1 1/2—2 1/2 liter hengerűrtartalomig P 76.—
- 2 1/2 literen felül ... P 92.—

Váltson bérletet

ezzel biztosítja kocsija állandó tókéletes kondícióját és mentesül a karbantartás minden gondjától. Külön speciális karosszéria gyorsjavító osztály. Sérülések kijavítása, fényezés is beleértve, 2-3 óra alatt elkészül.

METROPOLE SERVICE

VI., LEHEL UCCA 25. SZÁM. TELEFON: 2-923-40

AZ

DOER

KÉPVISELET

AJÁNLJA A

WAKEFIELD

PATENT

Castrol

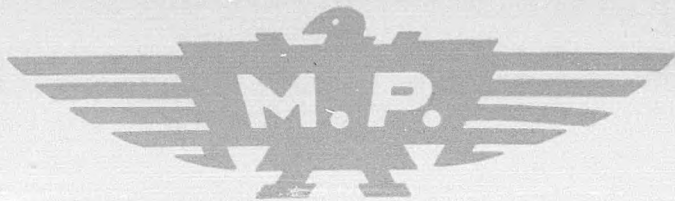
MOTOR OLAJAT

XL

NYÁRON

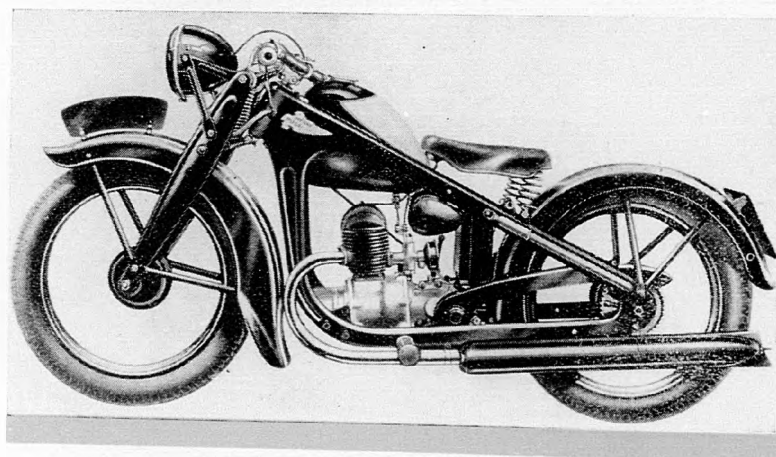
CW

TÉLEN



UJ MOTORKERÉKPÁR
KORSZAK
KEZDETÉT JELENTI AZ

OLCSÓ 200-AS MÉRAY-PUCH



AJÁNLATTAL
SZOLGÁLNAK:

MÉRAY
motorkerékpárgyár
Zápolya-utca 15-17
Telefon: 29-88-88

P U C H
művek magyarországi
fióktelepe
Lehel-u. 25. Tel.: 29-23-40

HAT HÉT MULVA MAGYAR GP!

A lig hat hét választ el az idei szezon legkiemelkedőbb hazai sporteseményétől, a május 9-én lefutásra kerülő V. Magyar Motorkerékpár GP-től: legfőbb ideje, hogy megkérdezzük Landauer Ede dr.-t, a verseny spiritus rectorát a nagyszabásúnak ígérkező miting előkészületeiről...

A KMAC-ban éppen a nyomdából kikerült GP-propozíciók szétküldésén dolgoznak. Amíg a vezértitkár befejezi a „GP-posta” diktálását, átlapozgatjuk a szabályzatot.

A verseny a tavalyi autó-GP ötkilométeres népligeti körén kerül lefutásra. Féltiz órákor startol a két oldalkoecsis kategória. Úgy a 600-as csoport, mint az 1000-es csoport távja 20 kör, azaz 100 km. A standard-idő 1 ó. 40 perc, 60-as átlag. Tizenegy órákor indul a három szóló kategória. A 250-es gépek 35 kört (175 km), a 350-esek 40 kört (200 km), az 500-asok pedig 50 kört (250 km) tartoznak lefutni. Az időstandardok sora: 2 ó. 55 p., átlag 60 km; 2 ó. 50 p., átlag 71 km! 3 ó. 20 p., átlag 75 km. Nevezési határidő: április 15. Május 7-én és 8-án reggel 8–10-ig hivatalos tréning. Vajjon kik fognak indulni...?

— *Tessék!* — mosolyog az ajtóban Landauer dr. Míngyárt meglesz erre is a válasz.

— *Az indulók! Határozott választ adni erre pillanatnyilag még nem tudok, — mondja — mindenesetre azonban előrehaladott tárgyalásokról informálhatom az Autó-Motor olvasóit. A német gyárak közül a BMW és DKW levélben közölte, hogy feltétlenül résztvesz a versenyen. A BMW-színeket előreláthatólag Ley és Gall fogják képviselni az 500-as kategóriában kompresszoros, királytengelyes gépeken. A DKW menők személyére vonatkozólag még nem érkezett értesítés. A budapesti BMW képviselet mindent elkövet, hogy a gyár Kozma számára is bocsásson rendelkezésre egy kompresszoros versenygépet és amint hírlík, a másik német képviseletünk is szívén hordozza egyik tehetséges versenyzőnk ügyét... Ennyit a német gyárakról.*

— *Örömmel közölhetem, hogy Bécsből a Rennfahrerverein útján mintegy tíz versenyző érdeklődik a magyar GP iránt, velük levelezésben állunk. A Puch-színeket a gári versenyzők mellett Lukacez Ferenc fogja képviselni. A magyarok közül ezidőszertint Pathó és új Norton gépe nyergében Abt indulása biztos az oldalkoecsis kategóriában, meg vagyok győződve azonban, hogy a hazai gárda teljes létszámában fog felsorakozni a starter zászlója elé...*

— *Az angolok közül előrehaladott tárgyalásban állunk Fernihoughal, aki 250-es Excelsiorral startolna, de*

szó van arról is, hogy az oldalkoecsis kategóriában is starthoz áll Brough-gépen. Vele együtt Edwards jönne el a szigetországból, akinek Excelsior- és Norton-masínák állanak rendelkezésre. Angol gyári részvételt aligha számolhatunk, a gyárak az angol TT előtt nem szívesen indulnak...

Szóba kerül a verseny díjazása. Landauer dr. helyes érzékkel kezeli ezt a kérdést is.

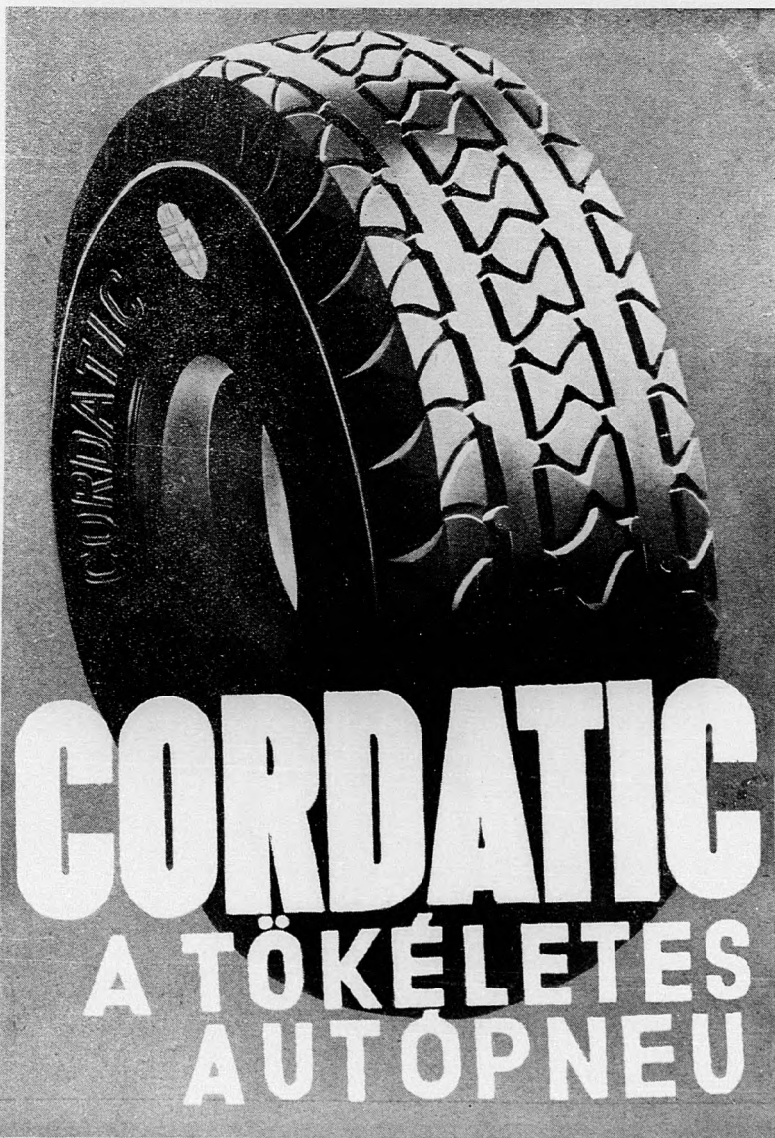
— *Kategóriánként valódi arany-, ezüst- és bronzplakettek lesznek a díjak, természetesen tiszteletdíjakban sem lesz hiány... Külön kívánjuk azonkívül díjazni a leggyor-*

sabb magyar versenyzőt is kategóriánként a legjobban szerepelt magántulajdonban (tehát nem gyári, vagy képviseleti) levő gép vezetőjél.

Milyen állapotban van az útvonal? Hogy lesz a közönség elhelyezésevel?

— *A Simor uccai 720 méteres egyenes, bizony alapos javításra szorul, a körköt egyébként általában elég jó állapotban van, úgyhogy az útjavítási munkálatok nem sok gondot fognak okozni. A közönség elhelyezésére egyetlen tribűnt állítunk fel a Simor uccai egyenes torkolatában, ahonnan a versenyzőket körönként kétszer láthatja a publikum. Tribűnök máshol nem lesznek, az egységes, szabad mozgást biztosító korzójegyek ára a helyszínen P 1.50, elővételben 1 pengő lesz.*

A vezértitkár szobájában már ki van függesztve a GP sikerült plakátterve. Kezdődik a munka!



A Z A N G O L
M O R R I S

A U T Ó K

**A LEGJOBBAN
BEVÁLTAK!**

**1, 1½ és 2 literes
kocsik raktáron**

ELŐNYÖS CSERE HOSSZÚ RÉSZLET
MODERN SERVICE — ALKATRÉSZRAKTÁR
DEMÉNYI ÉS FIA, V., AKADÉMIA-U. 19

**1937 május 1-től
saját üzletházban:
Gr. Zichy Jenő-u. 17**

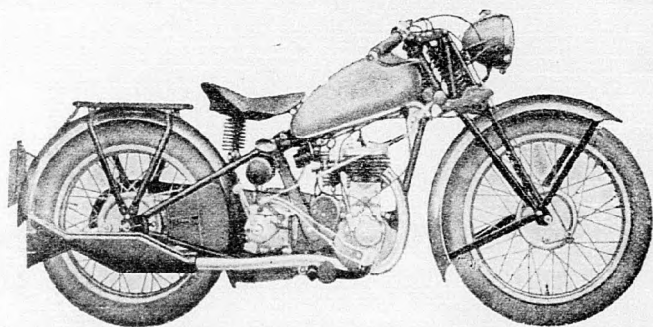
WIMPASSING-
REITHOFFER

MOTOROSKÖPENY



Az ismert kiváló
sportszerű szabás,
hátszellőzővel, első-
rangu vízhatlan
anyagból

BUDAPEST, VI., ANDRÁSSY-UT 8.



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

12 év óta szakadatlanul üzemben levő
M É R A Y motorkerékpárok bizonyítják
azoknak utólérhetetlen tartósságát!

MÉRAY

MOTORKERÉKPÁRGYÁR RT
Budapest, V. Zápolya u. 15. Tel.: 2-988-88

A Z U J 350-ES

MÉRAY

már raktárról kapható

ÁRA **P 1550.-**

teljes felszereléssel, 30 Wattos
B O S C H világítással

Tavaszi levél

egy motoros sporttárshoz

Írta: **Bodnár Richárd**, a Soproni A. E. főtájkára

Kétség nem fér hozzá, kedves motoros Sporttársam, hogy a téli hónapok alatt munkába vetted motorodat. Elővetted kedvenc szaklapod legutolsó évfolyamát, vagy felütötted a motorosok kiskatéja idevágó fejezeteit, amelyekben olyan szépen írva vagyon: „Minden lelkiismeretes motoros a tavaszi időszak beálltával motorját alapos vizsgálat alá veszi és e célból először is petróleummal tisztára mosja...” Avagy tévedtem?... Te a „kényelmesek” fajtájához tartozol és ezt a szükséges, de piszkos munkát nagybácsid megbízható, de annál tehetésztelenebb sofőrjére bízod? Ezt sem? Nohát akkor biztosan egy helybeli motorszereelő „fenoméni” kezébe adtad, aki azt alaposan megfésűlhetette, hiszen úgy ragyog a tavaszi nap sugarban, mint... nem is tudom, hogy fejezem ki magamat.

Most persze arról van szó, hogy megtöltöd a tankot benzinnel, olajjal és aztán önagyságával a hátad mögött, ki a természet szabad ölére. Szerencsére pokoli terved megvalósításában pillanatnyilag szorult anyagi helyzeted megakadályoz és mielőtt még az üzemanyaghoz szükséges pénzt sikerülne felhajtanod, engedj meg, hogy önagysága testi épsége érdekében a tervezett első tavaszi túrádról lebeszéljek.

Nem kételkedem ugyan salamoni bölcseségemben, elismerem, hogy telivér motoros östehetség vagy, aki az országúti közlekedés ezer meglepetéseivel szemben angol hidegvér és meggyébbel vagy februárhóva, azt is tudom, hogy technikai felkészültséged rendes körülmények között megbokrosodott benzinparipád minden csatáfintaságán diadalmaszkodik, azt azonban, hogy egy télire szétszedett és esetleg hibásan, vagy tökéletlenül összeszerelt, menetközben ki nem próbált és be nem állított motoron, édes teherrel a hátad mögött, a tavasz lázával a szívedben, hosszabb túrára a nyaktörés veszélye nélkül nem vállalkozhatsz: azt biztosan tudom. Hogy miért, azt is elmondom.

Elsősorban: Ha még oly gyakorlat dűzni cowboy vagy is, ötkönapos szünet után kezdetben kissé bizonytalanul ülsz a gépen egyedül is, hát még utassal. Önagysága pedig, aki tavaly még mintha oda lett volna növe a „pupperl-hutscherl”-hez, az idén a „Nagy sikoly”-hoz hasonló hangokat ad ki, amint géped bedöntöd az első kanyarba, ami bár lelkedben kellemes emlékeket simogat, de károsan befolyásolja a félbillent testi mivoltodat. Hát még ha a kerekeket nem sikerült a garázsban „spurtba” állitanod! Késsz sáros úton a legkisebb farolátnál kellemetlen érintkezésbe kerülés az édes anyafüddel. Ha csak Rólad lenne szó, Téged nem sajnál-

lak, — akkor meg se írtam volna a levelemet — de önagyságára való tekintettel, akit távolból és ismeretlenül is ösztönösen tisztellek, arra kérek, hogy első utadat — társaslényi hajlamaidat legyőzve — egyedül abszolválj. A kerekeken kívül modern, állítható kormányodat is sikerülhetett egyenlőtlenül felszerelned. Ha erre nagy tempóban, vészidő közben jössz rá, az már késő lehet. Fékaidet menetközben kell ki-

próbálnod és beállitanod. Minden ezzel ellentétes házirecept elvetendő. Ha géped műhelyben volt, nem tudhatod, hogy a régi olaj leeresztése után nem petróleummal öblítették-e ki a kartert. Az utána beöntött olaj kenőképessége a hígulás folytán csaknem nulla, a dugattyúbeszorulás, kerekblokkolás veszélye jölgázdnál viszont óriási. Ezer és ezer hasonló dologra kell figyelned az első tavaszi szárnypróbálgatásnál, a csavarok utánahúzásáról nem is szólván, amit felsorolni időm és helyem nincsen, de amire ha ön- és céltudatosan ülsz fel először gépedre, ha akarsz, magad is rájössz, ha nem — úgy törd ki egyedül nyakadat. Önagyságát pedig — akinek ismeretlenül is csókoltatom a kezét — hagyjad otthon!...

Kocsija télen nem állott üzemben?



Jó gyújtás, erős világítás, gyors indítás érdekében vizsgáltsa át nálunk akkumulátorát. Szulfátos vagy elhasznált lemezek, rossz szeparátorok, cellazárlat veszélyeztetik az üzemfolytonosságot. Magyarország legnagyobb autoelektromos szakműhelye:

BOSCH
BOSCH RÓBERT KFT.
BUDAPEST, V., VÁCI-ÚT 22-24 TELEFON: 2-923-38

BOSCH MARELLI SIEMENS
vezérképviselate service vezérképviselate

Az üzemfogyasztást van hivatva csökkenteni — a sorbakapcsolt, úgynevezett regiszter ikergázosító!

Amikor az ember a lábdeszkáig taposza a gázpedált valahol Komárom és Győr, vagy Órkény és Lajosmizse között, amikor a motor percenként, vagy négyezer fordulatszámmal pörög és amikor a dugattyúk hihetetlen, villanásszerű sebességgel vágatnak le-fel a hengerekben: olyankor *orkán tombol a motor szívócsövében*. Ki hinné, hogy a kétliteres, percenként 4000 fordulattal pörgő motor nem kevesebb, mint 4000 liter gázkeveréket szív be percenként a szűk gázosítón és szívócsövön keresztül? És ki hinné, hogy a szívócsőben ilyenkor *óránkénti 250–300 kilométeres sebességgel vágat a gáz*.

A gázkeverék azonban nem tud lépést tartani a motor hihetetlen erejű szívásával, ennek következtében erős vákum képződik. Ez a vákum *fokozott erővel szippantja* ki az üzemanyagot a gázosító fűvókájából és amikor a motor teljes gázzal pörög: benzinen túl gazdag keverék képződik. Hiába állítjuk be a karburátort úgy, hogy közepes fordulatszámmal helyes arányú benzín-gáz-levegő keveréket szállítson, amint a motor teljes gázzal pörög, abban a pillanatban túlszíros lesz a keverék. Ha viszont úgy állítanók be a karburátort, hogy teljes gázzal helyes arányú keveréket szolgáltatson, úgy alacsony, vagy közepes fordulatszámmal olyan szegény lenne a keverék, hogy a motor *teljesítménye erősen csökkenne*.

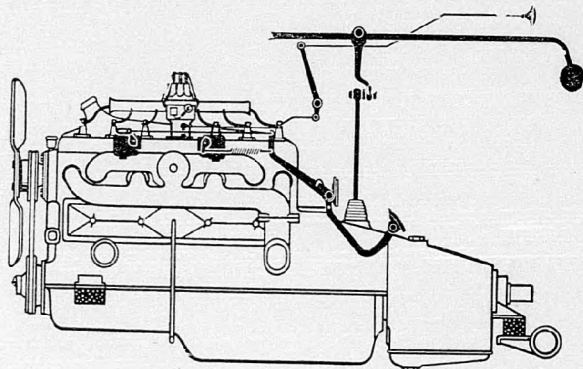
Teljes gáznál — mint mondtuk — a hengerekbe túlsok üzemanyag, de kevés levegő kerül. Alacsony fordulatszámmal a motor talán nem is tudná megemészteni ezt a keveréket, a nagy fordulatszámmal azonban a benzincseppecskék neki-vágódva a forró szelepeknek, hen-

gerfálnak és dugattyukoronának: A megoldás igen egyszerű: két karburátort kell szerelni oly módon, gőzzé válnak és *jól-rosszul elégnék*. Az üzemanyagfogyasztás ugrásszerűen *emelkedik*, amellet a túlszíros keverék a *teljesítményt csökkenti*.

Ez az oka annak, hogy *teljesgáz üzemnél a motor aránytalanul többet fogyaszt, mint mérsékelt tempóban*. Az átlagos egyliteres kiskocsai például 100 kilométerre megelégszik 8 liter motalkóval, amíg nem haladnak túl a 60–65 km-es tempót. Ha azonban teljes gázzal vágatunk,

ezt a karburátort, így többek között az Adler-gyár új 2,5 literes hat-hengeresén is megtaláljuk.

Hogyan működik a regisztergázosító? Abban a pillanatban, amikor a motor megközelíti a maximális fordulatszámát, működésbe lép a második gázosító. Mivel ekkor a motor kétszer akkora átmérőjű rendszeren át szippantja a levegőt: *csökken a vákum*, a fűvókákól kevesebb benzin lövell a fűvókák körül vágató légáramlatba, a gázkeverék *nem válnak benzinen túl-gazdaggá*, hanem megtartja azt az



Regiszter ikergázosító az új 2,5 literes Adler motorján.

úgy a fogyasztás nemcsak eléri, hanem sokszor túl is haladja a 10 litert: amit különben minden régi autós jól tud — gyakorlatból.

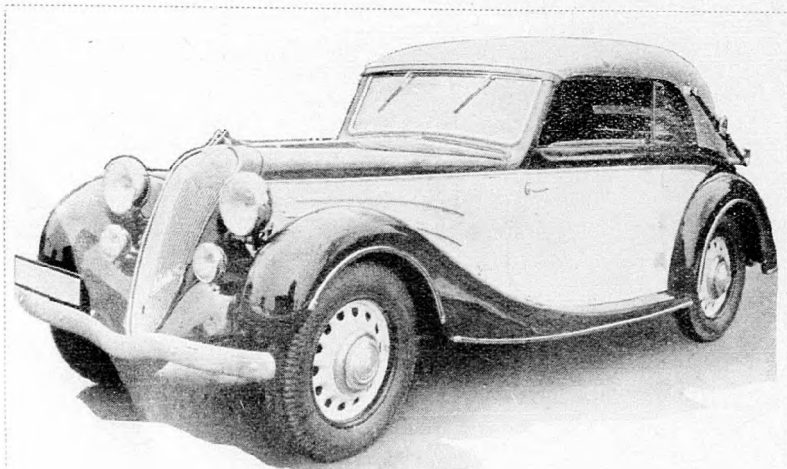
Hogyan segíthetünk ezen a hibán? hogy a második karburátor csak akkor lép működésbe, amikor a gázpedált *egészen lenyomjuk*. Az így kapcsolt ikerkarburátort hívják regiszter gázosítónak, a német gyárak egyrésze már szériában szereli

arányt, amely a teljesítmény és gazdaságosság szempontjából a leg-helyesebb.

A regiszter kapcsolású ikergázosító nem szabad összetéveszteni a normális két- vagy háromkarburátoros rendszerrel. Itt a két- vagy három karburátor csupán azt a célt szolgálja, hogy a keverék rövidebb úton jusson a hengerbe, lehetőleg örvényképződés nélkül. Mert ha a hat- vagy nyolchengeres motoresak egyetlen karburátoron át táplálkozik, úgy a hat- vagy nyolcfelé ágazó szívócső-rendszerben multhatatlanul örvénylés áll elő és a *hengerek nem kapnak azonos mennyiségű és erősségű gázellátást*.

A regiszter-gázosító jó működésének alapfeltétele a jó beállítás. Mechanikai megoldása egyszerű, spirálrugós szerkezettel érik el, hogy a második számú gázosító fojtószelepe csak akkor nyisson, amikor a gázpedál *egészen le van nyomva*.

Az összehasonlító kísérletek alkalmával megállapítást nyert, hogy a regiszterkapcsolású ikergázosítóval legalább 15 százalékos üzemanyagfogyasztás érhető el, természetesen csak olyankor, amikor hosszú távon át vágatunk teljes gázzal. Ma, amikor nemcsak külföldön, hanem belföldön is találunk sok olyan utat, ahol negyedóránkig rohanhatunk teljes gázzal: örömmel kell üdvözölni ezt az érdekes és hasznos újítást.



Ujszerű vonalak és új hűtőforma jellemzi a Hanomag 55 1. e. Sturm-ot.

Újjáalakult a KMAC Nemzeti Sportbizottsága

Az Andrássy Sándor gróf, a KMAC elnökének elnöklete alatt összeült elnöki tanács a minap választotta meg a Nemzeti Sportbizottság vezetését és annak tagjait.

A KMAC Nemzeti Sportbizottságának *elnöke* ismét Sehimanek Emil műegyetemi tanár, a KMAC alelnöke lett, aki immár negyedik esztendeje vezeti a sportbizottság munkáját. *Alelnökök* lettek Orphanides János (KMAC) kormányfőtanácsos, dr. Shvoy Kálmán (DAC) és Szily Márton (KMAC) országgyűlési képviselők. Az egyes szakcsoportokban a következők foglalnak helyet:

AUTOMOBIL SZAKCSOPORT.

Alelnökök: Delmár W. (KMAC) és dr. Czékkel F. (HAE). — **Tagok:** Dr. Schmidt Gy. (KMAC), Balázs L. (KMAC), Moeskonczy E. (KMAC), dr. Hajós I. (KMAC), Bruck Gy. (BAMC), Csathó Gy. (MAC), Hild K. (KAMC), Kovarez D. (SAC), Reitzer V. (DAC), Szántó L. (KAC), dr. Szeánár A. (OFSz) és Peres Ö. (FTC). — **Póttagok:** Berkovits L. (KMAC), Mammó J. (KMAC), dr. Burger S. (KMAC), Lyka I. (KMAC), Hódy B. (TPAC), Sándori X. (GYAMC), Szepesi A. (KAMC), Jausz L. (SAE), Kovács K. (DSC), dr. Wahl A. (HAE), Mesztis E. (PBAC) és Dóor G. (FTC).

MOTORKEREKPÁR SZAKCSOPORT.

Alelnökök: Iványi G. (MAC) és Dalmoki L. (KAC). — **Tagok:** Schüller L. (KMAC), Boeskor A. (KMAC), dr. Simon G. (KMAC), dr. Buzás S. (EMAC), Bodnár R. (SAE), Dumay R. (KAMC), Liffa L. (FTC), Perczel J. (TAMC) és Szekendy J. (OFSz). — **Póttagok:** Szayka S. (KMAC), Cserépy L. (KMAC), Jakabffy K. (KMAC), Liehtar G. (KAC), Menyhart Gy. (SAC), Damó L. (KAMC), Antal G. (FTC), Donáth O. (KAC), Diviaczky Gy. (HAE).

MOTORCSÓNAK SZAKCSOPORT.

Alelnökök: Andrássy M. gróf (KMAC) és Szabó G. (BMYC). — **Tagok:** Gyöngy P. (KMAC), Györi B. (DAC), Schneider A. (BMYC). — **Póttagok:** Halász P. (KMAC), Birkmayer I. (GYAMC) és Iszer J. lvg. (MAC).

Amidőn hasznos munkát kívánunk az újjáalakult sportbizottságnak, reméljük, hogy versenyzőink száma mihamarabb el fogja érni a — bizottsági tagok számát...

Mennyit kerestek tavaly a GP-krekkék?

Olasz eredetű összeállítás alapján az elmúlt évben Nuvolari 690.000 lírát, Varzi 380.000, Wimille 350.000, Rosemeyer 336.000, Meyer 330.000, Stuck 265.000, Caracciola 217.000, Briuo 195.000, Sommer 134.000, Fagioli 109.000, „Bira“ 100.000, Etancelin 73.000, Delius 60.000, Tadini 57.000, Farina 56.000, Seaman 50.000, Chiron 25.000 és Marinoni ugyancsak 25.000 lírát keresett.

A lista első pillantásra meglepetést kelt, a *versenyzők anyagi és erkölcsi sikerei között furcsa ellentétek mutatkoznak*. Mindenesetre figyelembe kell vennünk azt, hogy Nuvolari „vezető pozícióját” az amerikai Rooswelt-Fielden aratott győzelmének köszönheti, Varzi pedig a tripoliszi GP-ben szabotált gyári utasítás révén biztosította be második helyét. Wimille Amerikában könnyűszerrel kereste a pénzt, míg a szezon hőse, Rosemeyer, kétségtelenül a legtöbbet dolgozott a „garasokért”. Meyer Indianopolisban győzött...

A Scuderia Ferrari versenyzői az elmúlt évben 1.227.000, az Auto Union 1.054.000 és Mercedes-Benz 372.000 lírát vittek haza!

A BMYC közgyűlése

A BMYC közgyűlésén gróf Andrássy Mihály elnöki megnyitójában rámutatott arra, hogy a klub működése folytan nemcsak a magyar esónaképitő, hanem motorgyártó ipar is erős fejlődésnek indult, mely főképp a kismotoros kategóriákban észlelhető, ahol versenyzőink már az 50 km-es sebességet is elérték. Utána Lazarus Lajos ügyvezető titkár részletesen ismertette a klub mult évi munkásságát. Beszédében bejelentette, hogy az Amerikai Motoresónak Szövetség a BMYC-et rendes tagjai sorába felvette és így a BMYC az első külföldi egyesület, amely tagja a Szövetségnek. Júniusra az olaszok részéről meghívásunk van egy négy nemzet közötti mérkőzésre, melyen az olaszokon és rajtuk kívül osztrákok és németek indulnának. 1937-re a klub nyolc versenyt írt ki, melyek között egészen újfajta verseny is szerepel és pedig az augusztus 20-án a városligeti tavon rendezendő sebességi és ügyességi verseny. Végül a közgyűlés egyhangúan megválasztotta az új elnökséget és tisztikart. Elnök: gróf Andrássy Mihály társelnök: dr. Rakovszky Iván, alelnökök: Delmár Walter, dr. Pözel István és dr. Zsembery Gyula.



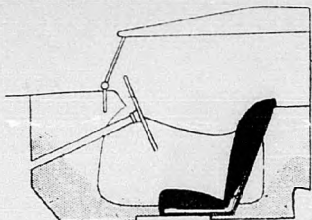
HIVATALOS
JAVÍTÓMŰHELY
EREDETI
ALKATRÉSZEK

HANSA

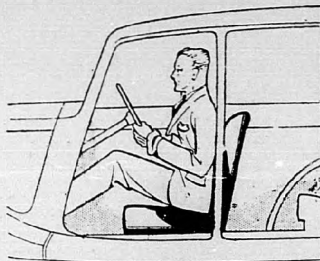
AUTOMOBILOK

BÁRDI

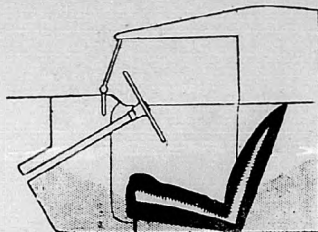
V., KRESZ GÉZA-UTCA 15. (VOLT ÜGYNÖK-UTCA)



A legtöbb kocsin ilyen ülést találunk. Alacsony és rövid az ülés-párnája, a háttámla púpos; ugyan-
csak sajog a hátunk egy-két órai
vezetés után.



Ha a comboknak nincsen támasz-
tékuk, úgy hamar kifáradunk. Az
ilyen ülés alá szinte odakívánko-
zik az elől vastag, hátul vékony
Laticel-párna.



Ilyen az anatómiailag helyesen
mértékezett ülés. Magas, előlemelt
üléspárna, felül kitömetlen hát-
támla; az ilyen ülés nem fásaszt.

A derékfájás gyökeres orvossága – az anatómiailag is helyes ülés!

Ugyan kinek nem sajgott és hasogatott a dereka és háta, miután hosszú órákat töltött a volán mellett? Van, aki már Győrben leáll, hogy egy kicsit kinyújtóztassa tagjait, van, aki Bécsig bírja; embere, illetve az *autó ülése* válogatja!

Az autó ülése modern Prokrusteszes ágy, késői emléke a jó öreg ógörög títán nyughelyének, amelybe gazdája úgy fektette bele minden tiltakozása ellenére a vendéget, hogy vagy kinyújtotta, vagy pedig fejszé-
vel megkurtította a lábait, aszerint, hogy a vendég mi-
képpen pászolt bele a legendás nyoszolyába. Nos, az
autó ülését a gyár nem szabhatja testhez (*ami még meg-
bocsátható*), viszont legtöbbször olyan alakra formálja
az ülés-párnákat, hogy azok egyáltalában nem felelnek
meg az ember anatómiai viszonyainak (*ami viszont már
vegbocsáthatatlan*).

Hogy a derékfájás okára rámutassunk, kénytelenek
vagyunk elnézést kérni az alábbi rövid bonctani magya-
rázatért. A gerincoszlop ágyéki része öt csigolyából áll.
A csigolyákból erős inkötegek erednek, amelyek hosszú
izomná szelődve, majd ismét keskeny szalaggá vé-
konyodva futnak a combosant felső részéhez. Az említett
izom a csípőízület fő hajlító izma, amely ha a gerinc-
oszlopot rögzítjük, felfelé hajlítja a combot, ha meg
a comb rögzített, úgy előre hajlítja a gerincoszlopot.
Amiből önként következik: ha combunk *nem fekszik fel*
az ülés-párnán, vagy pedig gerincoszlopunk ágyéki része
nem simul hozzá kényelmesen a támlához, úgy ez a
hosszú izom elfárad és mulhatatlanul elkezd fájni a
derekunk. És nehogy azt képzeljük, hogy ezzel a derek-
fájással már meg is úsztuk az ügyvet, igen gyakran
krónikus emésztési zavar és általános fáradtság jelent-
kezik: megbízható belgyógyászok szerint.

A gyárosok, illetve a gyár kárpitósai nem anató-
musok, ezért bocsáthatjuk meg nekik azt, hogy az autó
ülése legtöbbször csak éppen „valami”, amin ülni lehet:
derékfájás nélkül csak igen rövid ideig.

Milyen az anatómiailag helyes ülés? Elsősorban
pontosan követnie kell a test vonalát annyira, hogy
a vezető súlya *egyenletesen* legyen elosztva. És ami
legalább ennyire fontos: az ülés-párna olyan hosszú
legyen, hogy a combokat tehermentesítse, elérjen majd-
nem egészen a *térdízület* alá. Félreértések elkerülése
céljából hangsúlyozzuk, hogy azért foglalkozunk a
vezető ülésével és nem az utasok ülésével, mert amíg
az utasok tetszésük szerint nyújtogatják lábukat és

változtathatják helyzetüket, addig ez a vezetőnek
„hála” a kormányknak, a pedáloknak, nem áll módjában.

Mint univerzális gyógyszert, sokan a sejtgumiból,
vagy Laticelből készült ülés-párnát ajánlják. *A gumi-
párna valóban sokat segít*, jól hozzáidomul a vezető tes-
téhez, tehát egyenletessé teszi a súlyelosztást. Ha pedig
ráadásul nem egyenletesen vastag, hanem elülső végén
vastagabb, mint hátul, úgy ha kellő hosszúságú, nem-
csak megtámasztja a combokat, hanem meg is *hosszab-
bitja* az ülést, ami, mint láttuk, szintén igen fontos.
A sejtgumi vagy Laticel párna tehát nemcsak annak
teszi kényelmessé a vezetést, akivel a természet a ter-
mészetes ülés-párna szempontjából mostohán bánt.

A legtöbb kocsis ülés-párnája túl *alacsony*, ezt főleg
a sport- és a mai igen alacsony turakocsiknál tapasztal-
juk. Az alacsony ülés nagyon kényelmetlen és fásasztó,
mert a lábknak nincsen támasztékuk és mondhatni,
a levegőben lógva kezelik a pedálokat. Amellett a vezető
kénytelen állandóan nyújtogatni a nyakát, hogy a hűtő-
dísznél valamivel többet lásson a közeli terepből.
A nyaknyújtogatás és állandó előrehajlás úgy testileg,
mint szellemileg nagyon *fásasztó*, a legjobb gyógyszer
a sejtgumi vagy Laticel párna, amely *magasítja* az
ülést.

A legtöbb háttámlának az a baja, hogy túl van
tömve kőccal és felül gombócosodik ki. Az ilyen hát-
támla izlése, mert szépen van „svájfolva”, viszont
a *gerincoszlop természetes hajlása* éppen ellenkezőleg
olyan háttámlát követel, amely felül enyhe ívben vé-
konyodik. Ha tehát a kárpitossal szétszedetjük a támlát
és felül némi kőcot operáltunk ki belőle, máris sokat
tettünk. Ha viszont ülésünk olyan magas, hogy ha pár-
nára ülünk, a volán nem fér el, úgy a leghelyesebb az
ülés-párna elülső részét úgy kitömetnünk kőccal vagy
lőszórral, hogy *combjaink jó támasztékot kapjanak*.
A legjobb megoldás természetesen a buktható ülés-
párna, sajnos, ilyesmit csak nagyon kevés kocsin
találunk.

A kényelem szempontjából nagyon fontos, hogy
a *kormánykerék* megfelelő helyzetben legyen. Ha
a volán ugyanis túl messze van, úgy a vezető karjai
igen hamar kifáradnak, ami nemcsak kellemetlen, ha-
nem a vezetés biztonságát is károsan befolyásolja.

Látjuk tehát, hogy a derékfájás nem „kötelező”.
Egy kis hozzáértés, egy kevés munka és máris vígan
vezethetünk akár *tíz órát is egyfolytában* anélkül, hogy
utána a legesekélyebb fájdalmat is éreznők.

VIKTÓRIA AUTÓSZAKISKOLA

A LEGELŐ AZ ORSZÁGBAN!
Úrvezető, hölgyvezető csak itt tanul-
nak! Szakszerű kiképzés *egyenleg!*
Egyetlen, ahol a vezetés
1937. típusú új Benz Mercedes, 1500 Fiat, Balilla
autókon történik! Egy-ten, ahol 5000
méteres autószakiflumen is bemutatják
az auto működését! Garantált vizsga!
Részletfizetés! — Kérjen tájékoztatót!

VIKTÓRIA autószakiskolától

VI., ANDRÁSSY-ÚT 2. TELEFON: 1-208-14.

DEDICS TESTVÉREK

autójavító specialisták

HENGER ÉS FŐTENGELY KÖSZÖRÜLÉS

Edzett fogaskerék
és alkatrészgyártás

VIII., THÉK ENDRE UCCA 15. SZ.

TELEFON: 1-303-85



Seljes üzem a Bárdi-cégnél

A Bárdi József-cég Kresz Géza (Ügynök) uccai telepének nagyszabású kibővítési munkálatai a befejezéshez közelednek és máris teljes gőzzel megindulhatott a munka. Most látszik csak meg, hogy mennyire szükség volt a telep hatalmas arányú kibővítésére, ami nélkül szinte lehetetlen lenne megbirkózni azzal az óriási forgalommal, melyet a magyar autószakma legrégebbi cége bonyolít le. Hatalmas szerelő-és munkatermek, tágas szervizhelyiségek, csarnokszerű szuterén, melybe lifttel szállítják a kocsikat, teszik lehetővé a munkálatok gyors és precíz eszközösét; a bemutatóterem olyan méretű, hogy a cég érdekkörébe tartozó összes gyártmányok összes típusai vonulhatnak fel az érdeklődők szeméi előtt, a Lanciák, Hansák, Citroenek és Christler-ek legújabb típusai állnak hosszú sorokban, mintha csak valamelyik világiállítás standjait szemlélnék.

A Bárdi-cég népszerűségének és sikeres működésének titka: a kipróbált munkaerőkből álló műszaki sze-

mélyzet. A Bárdi-cég telepén sok olyan arcot látni, melynek gazdája 30-40 éve dolgozik a cégnél.

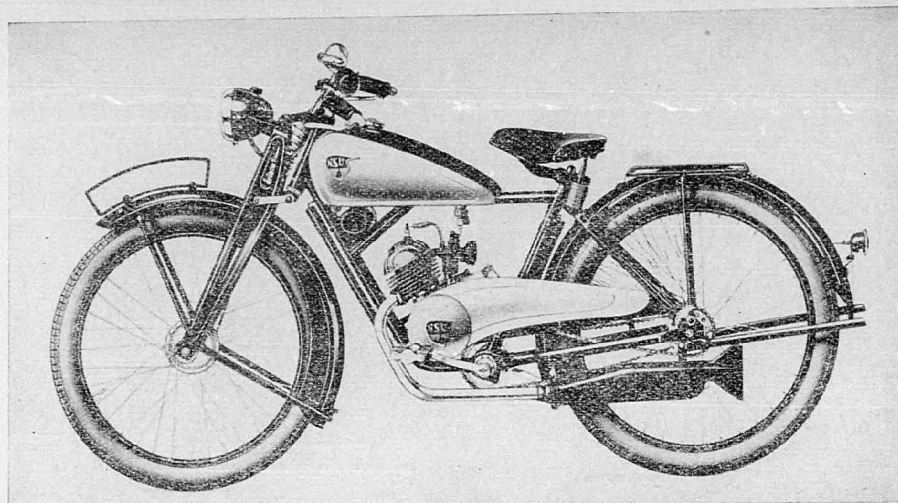
A német Hansa-gyár, — melynek típusai megérdemelt feltűnést keltettek a berlini kiállításon — nemrég mint hivatalos magyarországi javítóműhelyét ismerte el a Bárdi-céget. A speciális szerszámok, berendezések tömegét helyezték munkába, hogy az eddig bizony elhanyagolt Hansa-tulajdonosok igényeit kielégíthessék, különlegesen képzett szerelők állnak rendelkezésre, ami minden bizonnyal nagy örömet kelt azok körében, akiknek eddig nem állt módjukban gépjűket igazi szakértők kezére bízni.

Az angol autóipar új irányjai

Az angol automobiliparról világszerte ismeretes, hogy gyártásában mindig az az elv vezette, hogy a legnemesebb anyagokból állítsa elő modelljeit. A kizárólag darabgyártásban születő többezerfontos Rolls Roycetől, a százezeres szériákban készülő kiskocsig mindentűt felleljük ennek a gyártási elvnek gyakorlati

megvalósítását. Kétségtelen azonban, hogy ez az elv bizonyos konzervatívizmusra vezetett a kocsik külsejét illetően, ennek volt betudható, hogy amikor az angol kocsik minőségéhez és műszaki kiviteléhez semmilyen kétség nem férhetett, a külső megjelenés és csín szempontjából bizony sokszor kívánnivaló is akadt.

Az angol autóipar vezető körei az utóbbi években belátták, hogy a ma emberét, a ma autóvevőjét nem elégíti ki teljesen az, ha kocsija minőségben, élettartamban felülmúlhatatlan, hanem joggal támaszt követelményeket az elegáns külseivel szemben. Haladéktalanul megindult tehát a munka: a jól bevált, évtizedes gyakorlatban helytállt konstrukciót olyan mezbe öltöztetni, mely a legkifinomottabb izlésű autóst is kielégítheti. Egyre-másra jelentek meg a szebbnél-szebb angol autók, hogy az átalakulás milyen gyökeres volt, arra a legjobb bizonyíték az új kis Austin, melyet joggal sorolhatunk a mai legszebb kiskocsik sorába. Az új Austinban az elegáns, izléses és korszerű külső párosul a közmondásos Austin minőséggel és takarékossgal, ez a magyarázata az Austin kisautók világszerte megnyilvánuló nagy népszerűségének.



NSU-D-QUICK főelőnyei:

Elpusztíthatatlan 100
cm-es, 2,75 HP telje-
sítményű kétütemű
motor levehető hen-
gerfejjel.

Üzemanyagfogyasztás
2 liter 100 km-re. Se-
besség 55 km. A mo-
torral egybeépített 2
fokozatos sebesség-
váltó a kormányrúd-
ról működtethető, te-
hát a vezetőnek me-
netközben pillanatra
sem kell eleresztenie
a kormányt.
A gáz dréhriffel ada-
golható.

Ezernyi versenyben
kipróbált paralello-
gram rugózású villa.
15 wattos világítás.

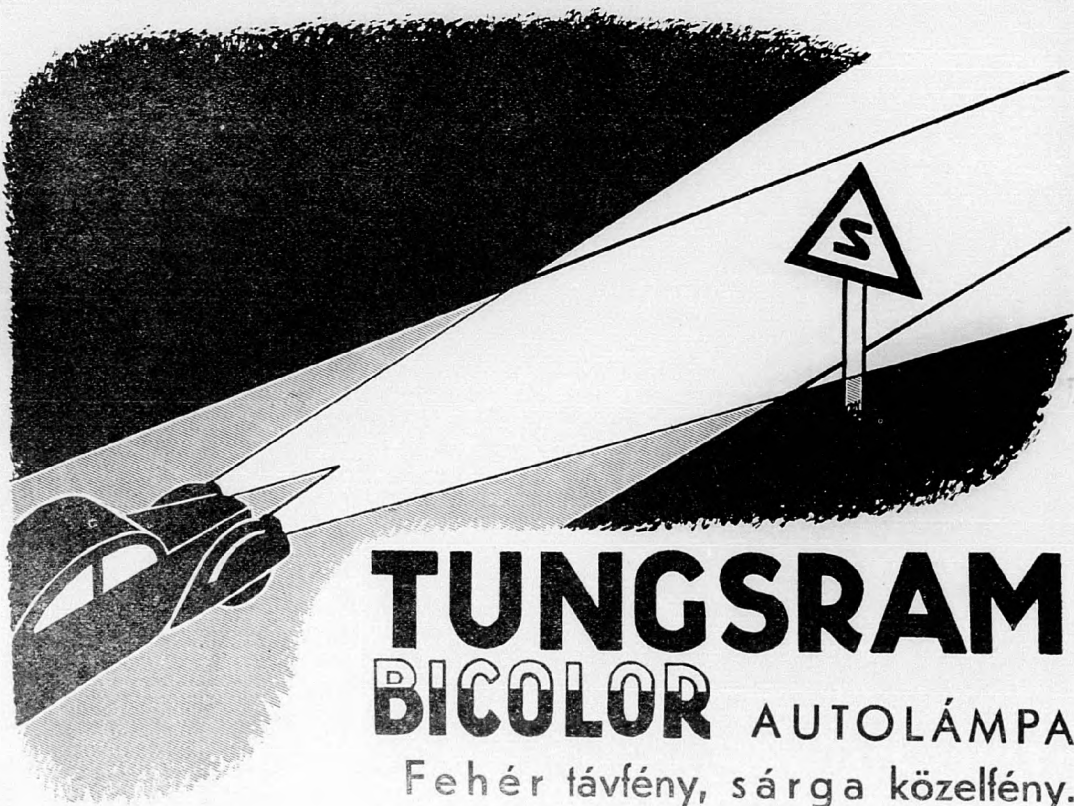
NSU=D=QUICK

tökéletes
kismotorkerékpár

Vezérképviselőt:

BIRÓ JENŐ

alkatrész és pneumatik raktára
BUDAPEST, VI., LISZT FERENC-TÉR 2.



TUNGSTRAM

BICOLOR

AUTOLÁMPA
Fehér távfény, sárga közelfény.

Firestone

A PNEUGYÁRTÁS MESTERMŰVE

Vezérképviselőt:

PNEUMATIK ÉS GÉPJÁRMŰKELLÉK
BEHOZATALI KFT.

V., VÁRMEGYE-U. 7 ♦ TELEFON: 19-24-01

Ügyvezető: Vajda András

TÁVIRATCÍM: FIRESTONE

ARDIE

MOTORKERÉKPÁROK

1937

évi típusai
megérkeztek.

Meglepetés lesz az Ön számára a motorkerékpárok hihetetlen olcsó árai, mert Ön sem akarja majd elhinni, hogy ilyen kevés pénzért ilyen

minőségű és kivitelű

motorkerékpárt lehet vásárolni.

K. BAUER TIBOR GYŐZŐ

VI., IZABELLA-U. 98. TELEFON: 12-09-12

Kedvező fizetési feltételek. Előnyös gépsere. Nagy alkatrész-raktár.

KESJÁR

ZOMÁNCOZÓ

RÓZSA-UTCA 45
Telefon: 13-07-65

JEGYZE FEL!

Május 1-től az új üzemem címe:
V., VISEGRÁDI-U. 11/a.

Költözködés előtt

értéken alul árúsított a használt motorkerékpáralkatrészeket. Kérjen ajánlatot.

REICHFELD GÉZA

VI., RÓZSA-U. 90 Telefon: 12-42-85

KILOMÉTERJELZŐK

sebességmérők, autórórák javítóműhelye

TELEFON: **Schwarz Testvérek**
szakorások, Budapest, VI.,
1-296-24 Podmaniczky ucca 59. sz.

Kiírták az idei magyar bajnokságokat

A KMAC Nemzeti Sportbizottsága minap megtartott ülésén megállapította az 1937. évi magyar automobil- és motorkerékpár-bajnokságok szabályzatát. *Túrákosik számára* három kategóriában (1100 kem-ig, 2000 kem-ig és 2000 kem felett), sportkocsiknak két csoportban (1500 kme-ig és 1500 kem-en felül) írt ki bajnokságot a Sportbizottság. A bajnoki futamok a következők túrákosiknak:

1. május 2. — KAC Rezniesek-Vándordíjas Megbízhatósági Versenye, 2. május 29—30. — Országos Frontharcos Szövetség V. Frontharcos Túraútja, 3. július 4. — FTC Balatoni Futárversenye, 4. szeptember 4—5. — KMAC — OAC Bodensee—Balaton Megbízhatósági Versenye, 5. október 17. — Országos Frontharcos Szövetség Dobogókői hegyi Versenye, 6. október 24. — KMAC Hármashatárhegyi Versenye.

A *sportkocsi-bajnokság* futamai megegyeznek a túrákosikéval, csupán a harmadik futam különbözik, amennyiben a sportkocsiak a KMAC június 6-án lefutásra kerülő Keeskeméti Körversenyén vesznek részt a túrákosiknak kötelező Balatoni Futárverseny helyett. Az automobilbajnokság elnyerésének feltételei egyebekben megegyeznek az elmúlt évi kiírás rendelkezéseivel. A KMAC Nemzeti Sportbizottsága — tekintettel az automobilversenyek iránt mutatkozó élnék érdeklődésre — lehetővé kívánta tenni mindazoknak a részvételt a bajnokságban, akik széria-kivitelű kocsival rendelkeznek és ezért élesen elhatárolta a túrákosikait a sportkocsiktól. Ily módon a kereskedelmi forgalomban kapható normális széria-géppel bárki a bajnokság elnyerésének esélyével indulhat az idei versenyeken.

Motorkerékpárok számára öt kategóriában írt ki bajnokságot a KMAC Nemzeti Sportbizottsága. Sologépeknek 250, 350 és 500 kem-ig, oldalkocsis gépeknek 600 kem-ig és 600 kem felett. A kötelező bajnoki futamok a következők:

1. április 18. — KMAC Országúti és Terepversenye, 2. május 2. — KAC Rezniesek-Vándordíjas Megbízhatósági Versenye, 3. május 23. — Tolnavármegyei Automobil és Motor Club „Bartal György” Megbízhatósági Emlékversenye, 4. május 29—30. — Országos Frontharcos Szövetség V. Frontharcos Túraútja, 5. július 4. — FTC Balatoni Futárversenye, 6. október 24. — KMAC Hármashatárhegyi Versenye.

A motorkerékpárosok körében a bajnokság iránt mutatkozó nagy érdeklődés arra indította a Nemzeti Sportbizottságot, hogy külön díjazza a bajnokság második és harmadik helyezettjét.

A bajnoki cím elnyeréséhez — mint az elmúlt évben — három győzelem és legalább 21 pont szükséges.

A bajnokságra vonatkozó minden felvilágosítás, valamint a részletes bajnoki kiírás beszerezhető a Királyi Magyar Automobil Club Nemzeti Sportbizottságánál (Apponyi-tér 1.).



AZ AUTO UNION

versenygépeinek fölünyes megoldásai élnék tovább a konzernhez tartozó gyárak kocsijaiban

AUDI

HORCH

WANDERER

Az elegancia és
üzembiztonság
megtestesítői

VEZÉRKÉPVISELET:

HESS ERVIN

I., MÉSZÁROS U. 15

TELEFON: 1-500-90

VÁROSI BEMUTATÓ SZALÓN:

V., MÁRIA VALÉRIA U. 1

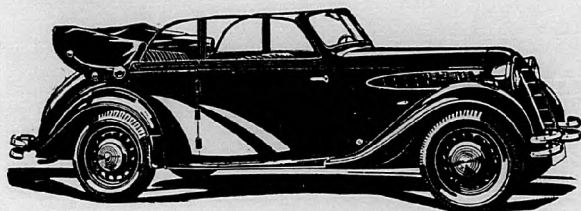
TELEFON: 1-812-59

Felelős szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ

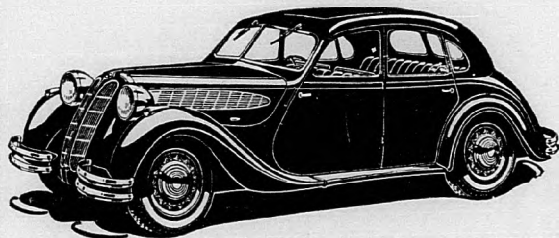
Általános Nyomda, Könyv- és Lapkiadó Rt. Nyomdai felelős: Dr. UJ István.

BMW

KÉT SLÁGERE:



50 HP BMW Kabriolé



50 HP BMW Limuzin

AZ AUTÓIPAR CSÚCSTELJESÍTMÉNYE

VEZÉRKÉPVISELET: MAJLÁTH, BUDAPEST, GR. ZICHY JENŐ-UTCA 17

TAVASSZAL...

MARS-oil LOWCARBON

Nr. 100 vagy 125-ös

OLAJSERE-SERVICE DÍJMENTES



KÉPVISELET:

GHILLÁNY MIKLÓS

II., CORVIN TÉR 5. TELEFON: 1-570-16, 1-514-80

Ing. Jano beszél...

Ing. Jano, az Alfa Romeo-gyár világhíres konstruktőre, az olasz automobil ipar büszkesége. Amerikai gyárak vagyon jelentő ajánlatait utasította vissza, mert szíve az Alfa Romeo-hoz húzza, a milánói gyáron keresztül akarja szolgálni — hazáját!... Tipikus olasz, nemcsak technikus, de költő is. Mindenért tud lelkesedni, szeméi éppen úgy mosolyognak a győzelem, mint a vereség napján... Ha győztes, természetesnek találja, ha legyőzött, talál vigaszt.

— Minden napnak van hónapja, — mondogatja, — a jelen, mire ráeszmélünk, már mult... A jövő számí!

A jövő, melyről mindig szívesen beszél:

— Amikor versenykocsit konstruálok, mindig gondolok a szériakocsik verőközönségére. Ez a magyarázata annak, hogy versenyzőimet mindig közepes hengerűrtartalmú kocsik volánjához ültem. Az 5–6 literes kocsik nehezen adhatók el...

— Ez igaz, de ha 3½ liter nem elég ahhoz a győzelemhez, amely 5 literrel biztos volna?

— Nem érdekel! Néha több szolgálatot tesz a fejlődésnek egy vereség, mint a győzelem. A haladás katonái vagyunk és nem a győzelemnek nevezett szépasszony imádói...

— Mi a véleménye a mostani GP-formuláról?

— A versenyzés a szériagyártás



Csatasorban az Auto Union torpedók...

tökéletesedését szolgálja. Szerintem mindig az a legjobb versenykocsi, amely legtöbbet használ a szériakocsinak... A régi formula szerint épült versenykocsik a kerékfelfüggesztés terén korszakot jelentettek... Bizonyára az új formula is meg fogja teremni a gyümölcseit!

— Mit vár az idei szezonról?
— A tavalyi év a német Auto-Union kolosszális diadalsorozata volt. De mi, „Alfa Romeoék”, sem alszunk ám! Teljesen átkonstruált

12 hengereink májusra startra készek. Legerősebb fegyvereink lesznek!

— És a versenyzők?

— Rosemeyer csillaga magasan ragyog ugyan, mégis azt hiszem, hogy Nuvolari még mindig a világ legjobbja. Amaz mások helyett is tud ugyan rakkolni, de a legkritikusabb helyzetekben Nuvolari utólérhetetlen...

Ez Ing. Jano nyilatkozata az 1937. évi versenyszezon küszöbén.



*itt igazán
kár a benzinért...*

STRATOSTOP BENZINZÁR

lejtőn és kifutásnál automatikusan megszünteti az üresjárat adagolást, tehát elzárja a benzint, valahányszor a kocsilendülete hajtja a motort!

VILÁGSZABADALOM!

VEZÉRKÉPVISELET:

SZILÁRD BÉLA

VI, NAGYMEZŐ-UTCA 15
TELEFON: 1-253-36*, 1-253-35, 1-253-34

1500
PÁRISI KISTAXIN
ÜZEMBEN.

füzesi
937.



Írta: BIRÓ JENŐ

Gáz: Pincér!
Pincér: (Odajön) Tessék parancsolni.

Gáz: Hozzon nekem egy vadászfilet és külön egy zsemlegombócot.
Pincér: Igenis!... A gombócot tegyük a hús mellé?

Gáz: Nem! Guritsa utána a parketten, maga ökör!
Pincér: (Dühösen el).

Ragya: (Bejön) Alászolgája, Gáz-kám!

Gáz: Jónapot, Ragya úr! Miért van megint bekötve a feje?

Ragya: Kis nézeteltérésem volt a feleségemmel. A fejemhez vágott egy piros vázát.

Gáz: Miért éppen pirosat? Az önagságának a kedvence színe?

Ragya: Amikor a fejemhez vágta, még fehér volt, de ráfolyt piros vérem.

Gáz: Már megijedtem, hogy újra autóbaleset ért!

Ragya: Ah! Eladtam a kocsit. Túl drága volt nekem. Most vettem helyette egy Indiánt!

Gáz: Egy indiánt?... Ragyám, maga rabszolgakereskedő lett!

Ragya: Miért lettem volna rabszolgakereskedő?

Gáz: Hallja, aki indiánokat vásárol!

Ragya: Először is nem indiánokat vettem, csak egy Indiánt...

Gáz: És melyiket vette meg? A Bórharisnyát, avagy a Súlyoszemet?

Ragya: Az esze tokját! Csak nem képzeled, hogy élő indiánt vásároltam?

Gáz: Hát!... Hulla indiánt!... Minek az magának?

Ragya: Gázkám, ha a butaság szelet csinálna. Pestet már rég elszöpirte volna a ciklon! Indian az egy motormárka.

Gáz: Ahá! És miért Indian?
Ragya: Mert vörös a váza.

Gáz: És azt vágta a felesége a fejéhez? Akkor nem csodálkozom, hogy vérzett!

Ragya: Én a motor vázáról beszéltem! Az vörös! Meg a villa is...

Gáz: Vörös villa? Én nem ennék vele. Egy villa legyen nekem ezüst vagy alpacca.

Ragya: Maga hülye! Ez nem evőeszköz! Ez tartja az első kereket! Felette van a vörös kormány...

Gáz: Ajaj, vörös kormány... szovjetbiceikli! Magát le fogják csukni!

Ragya: Azt csak bizza rám! Remek egy kis motor az! 10 HP!

Gáz: Az nem is drága!

Ragya: Micsoda?

Gáz: Tíz pengő kápé!

Ragya: Nem kápé, maga ökör!

Gáz: Nem kápé? Még hozzá hitelbe? Én is veszek egyet...

Ragya: Tíz HP! Horse Power! Az egy tízlovas motor!

Gáz: Tíz ló? Sok zabot ehetnek!

Ragya: Gázkám, maga szent hülye, én rögtön vértanút csinálók magából... Nem zab a hajtóerő, hanem benzin!

Gáz: És a lovak megisszák? Ragyám, olyan kólikát fognak kapni...

Ragya: Mondja, maga tényleg azt

hiszi, hogy a motort lovak húzzák? Hát nem húzzák!...

Gáz: Tolvjak?
Ragya: Nem is tolvjak. Nem élő lovakról van itt szó.

Gáz: Döglött lovakról?

Ragya: Az Istenért, mit csináljak én tiz döglött lóval?

Gáz: Virstligyárat!

Ragya: (Dühöng) Belőled te piszok, te!... Magának fogalma sincs róla, hogy mi a lóerő!

Gáz: Dehogy nincs! Gyermekkoromban úgy megrugott egy ló, hogy két hétig csak hasonfekve tudtam ülni!

Ragya: Miért? Hol rugta meg magát a ló?

Gáz: Kisvárdán.

Ragya: De melyik testrészen?

Gáz: A bokámon.

Ragya: És ezért kellett hasonfeküdni?

Gáz: Dehogy! Egy vimmerli volt a hátamon.

Ragya: A fené egy meg magát, van kedve viccelni ebben a nehéz világban? Ma is kiégett egy gyertyám!

Gáz: Miért nem vezeti be a vilányt?

Ragya: Nem a lakásomon égett ki! A motorban!

Gáz: Hogy lehet gyertyával világítani egy motort? A gyertyát mentközben elfújja a szél!

Ragya: Hülye, ez egy olyan gyertya, amely szikrákat szór!

Gáz: Tudom már! Karácsonyi csillagszóró gyertya!

Ragya: Csillagszóró a maga két szemé, ha képen vágom! Elektromos gyertya, amely explodáltatja a nafta-gázt! Erti?...

Gáz: Hogyne érteném! (Kis szünet) Beleesett a moly a motorjába?

Ragya: Dehogy esett!

Gáz: Akkor minek a naftalin?

Ragya: Nem naftalin!... Nafta-gáz! Benzin! Azt robbantja fel a gyertya a sűrítő térben és a gáz azután hátul eltávozik.

Gáz: Mind a tiz lonál?

Ragya: Nem a lovaknál! A kipuffogón! Miután a gyertya robbant!

Gáz: A lovak gyertyát nyeltek?

Ragya: (A haját tépi) Hagyja a lovakat! En felrobbanok!

Gáz: Itt akar robbanni?! Pincér egy szép gyertyát a Ragya úrnak! És egy dugót!

Ragya: Miféle dugót?

Gáz: Mert itt felrobbanhat, ha akar, de a kipuffogót azt elzárjuk!

Autóbalesetknél a sérülések 70%-át üvegszilánkok okozzák!

BIZTONSÁGI ÜVEG VALÓBAN VÉDELMEZ NYUJT

25% engedmény a biztosítási díjakból, ha biztonsági üveg van a kocsijában.

Több éves garanciát ad

a magyarországi vezérképviselet.

FORGÓ és TÁRSA

Üvegeskedelmi és Építőipari R.T.

BUDAPEST, VII., DOHÁNY-U. 16-18.

TELEFON: 1-384-70.

Angliában törvény kötelez minden autóst BIZTONSÁGI ÜVEG alkalmazására.

Kilométerjelzők,

autóműszerek

javitása

**STERN RICHÁRD
Lehel ucca 10a.**

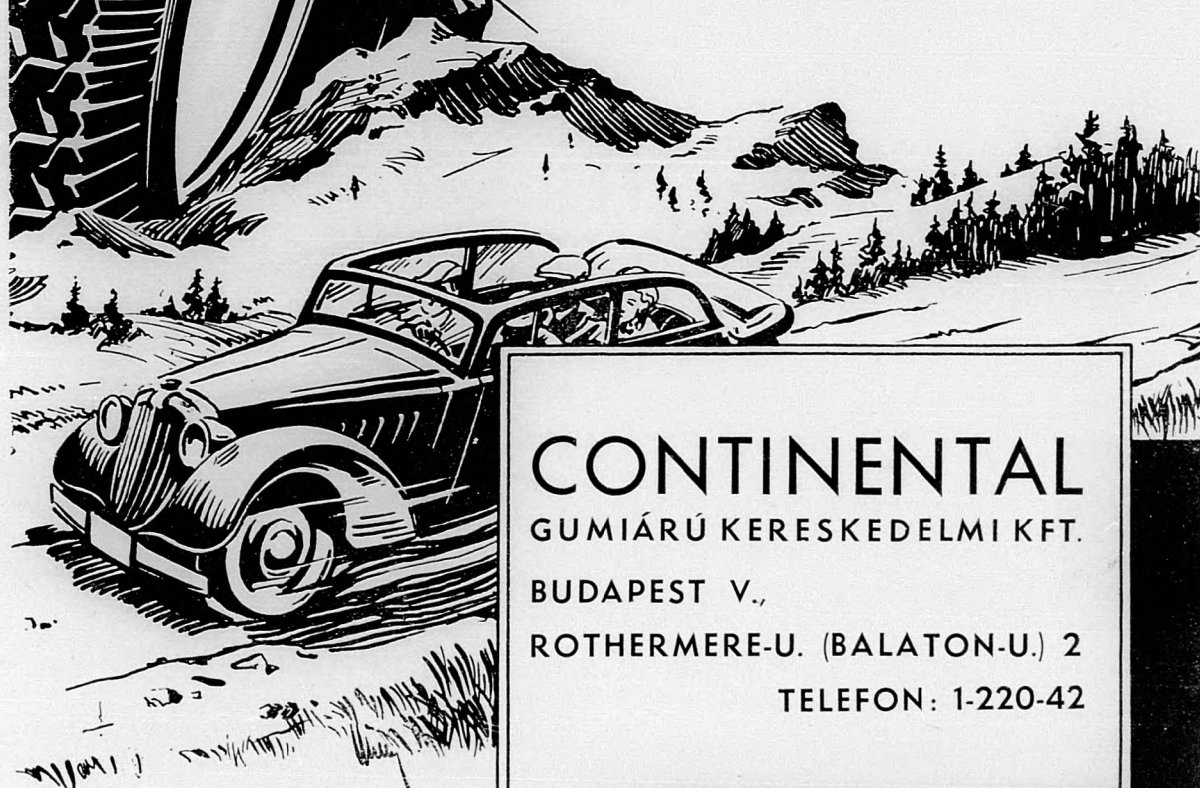
TELEFON: 2-921-35

Continental



Minden autóra

G14 ...mert
nem csúszik!



CONTINENTAL

GUMIÁRÚ KERESKEDELMI KFT.

BUDAPEST V.,

ROTHERMERE-U. (BALATON-U.) 2

TELEFON: 1-220-42

Mi ujság Hébli úr?

— Hartmann László a minap lent járt Olaszországban a Maserati-gyárban, hogy a versenyszezon előkészületeit megtekintse. A magyar bajnoknak két versenykoesi is áll rendelkezésére a gyárban, az át-konstruált gyors kis 1.5 literes ma-sina és egy 3.6 literes, 6 hengeres versenygép, mely kifutja a 250—255 kilométert.

— *Hallom, a két Festetics is erősen készül a szezonra!*

— Úgy van, Szerkesztő úr! A két ambiciózus fiatal versenyző megfelelő versenykoesik birtokában számos külföldi körversenyen start-hoz fog állani. Festetics Ernő egy 3 literes, 8 sebességes Maserati versenykoesit vásárolt, mely kifutja a 240 kilométert. Festetics Miklós viszont a Hartmann-féle 2.3 literes, két bütyktengelyes Bugattit vásárolta meg. Örömmel látjuk a magyar autóversenysport újraéledését...

— *Könyvajándóság?*

— Schreiber József szerkesztésében most jelent meg az Automobilisták Zsebkönyvének legújabb kiadása. Ez a könyv az évek során át nélkülözhetetlen barátja és vezetője lett az autós és motoros társadalomnak, melynek minden fontos kérdésben pontos felvilágosítással szolgál. A most forgalomba került tizenegyedik kiadás közli a legújabb rendeleteket, az új uccaneveket, az egész világ kilométertávolság jelzését és azonkívül természetesen minden egyéb olyan kérdést, amely úgy a leendő, mint a régi automobilisták érdekli. A könyv ára 4 pengő és minden könyvkereskedésben kapható.

— *Mit hallott Hébli úr a Kozma-Pathó-féle expedícióról?*

— Kozma 500-as Rudge gépén, Pathó pedig oldalkoesis NSU gépén biztos indulók a német motorsport-szezon kapunyitó versenyén, az április 11-én lefutásra kerülő Eilenriede-versenyen.

— *Hallom, milyen jól megy a Zündapp-képviseletnek?*

— Igen, Pajortól úgy viszik a pompás Zündappokat, mintha ingyen adná. Legutóbb az egyik nagy részvénytársaság igazgatója pazar, nagy Mercedeus mellé egy 500-as, ohv. Zündapp-masínát is vásárolt. A géppel annyira meg van elégedve, hogy két fia részére is Zündappot vásárolt, sőt a motorsport iránt rajongó feleségét is egy 200-as kardanos Zündapp-géppel óhajítja meglepni. A legnagyobb örömmel látjuk, hogy



Ilyen trópusi „ausrüstung”-ban végzik munkájukat Bombay közlekedési rendőrei.

a motorkerékpár kezdi ismét visszanyerni régi, jó vevőközönységét, melyet a külföldön pillanatig sem nélkülözött. Az intelligens közönység bekapcsolódása a motorkerékpársportba hivatva lesz megszüntetni azt az ellenszenvet, mely ma Magyarországon a motorkerékpár legnagyobb ellensége.

— *Hallom, versenyzőink is szorgalmasan készülnek a szezonra?*

— Úgy van! A Zündapp-menők, Mlínkó és Andó, már átvették 500-as Zündapp sportgépeiket. Abt István 500-as, királytengelyes Norton versenygépe pedig már útban van. A hozzávaló verseny-oldalkoesi Kőfalvi mester műhelyében készül!

— *Lent volt Hébli úr a miskolci motoros napon?*

— Ez csak természetes! A miskolci autóbarátok kezdeményezésére megrendezett motoros nap célja a közel 80.000 lakosú Miskolcon az automobil népszerűsítése volt. A városháza és vármegyeháza közt elterülő hatalmas téren a katonazenekar hangjai mellett vonultak fel a frankfurti Adler-gyár szivességből rendelkezésre bocsátott szebbnél-szebb

gépkoesijai, majd a téren felvonult gépjárműveket egy óra hosszat tartó tüzene hangjai mellett a közönységnek is alkalma volt megtekinteni, hogy megismerkedjék a nemrég megtartott Berlii Automobil Kiállításán bemutatásra került legújabb típusokkal. Az 1937-es év modern gépkocsijainak megtekintésére nagyszámú, előkelő közönység gyűlt össze. Így többek között megjelent vitéz dr. Borbély-Maczkó Emil, Borsod vármegye főispánja, dr. Halmay Béla polgármester, Lichtenecker András tábornok, dadárparancsnok, vitéz Kárpáthy Zoltán alezredes, légelhárító

Elősrangú állapotban levő kisautót vennék „készenlért” jellegre a kiadói hivatalba.

HUSZÁR GYÖRGY

Autó-motorkerékpár alkatrészek és lánc-technikai szaküzlet.

VI. JÓKAU-I. 1
(Aradi-u. srtok)
TEL.: 1-244-11.

Motorkerékpárláncok, JAP motorkerékpárrészek, Burman, Sturmev, Moss, Hurt sebességváltóalkatrészek, DUREX dugattyú dugattyúgyűrűk, szelepek, tömítések, mindennemű alkatrészek nagy raktára.

„CYKLON” vulkanizáló melegfolt vezérfékviselete.

Ma legjobb a

TEMPÓ

borotvapenge

Nagybani feladás:
Bpest, Kertész-utca 42-44

Minden autós szereti a tempót.

parancsnok, dr. Ruszinkó Zsigmond, a törvényszék elnöke, dr. Bárczay János országgyűlési képviselő, dr. Hentzelmann Aladár egyetemi tanár és sokan mások. A nagyszerű szabadtéri gépkocsi-bemutató után a Korona Filmszínházban mozgó-kép-matiné volt, melynek bevezető beszédét Szilágyi Vilmos mérnök mondta. A zsűfólásig megtelt mozgószínházban bemutatásra került autós és motoros filmek általános tetszést arattak. Különösen nagy érdeklődést váltott ki a mult évben Kleyer Ervin igazgató által vezetett Adler Reichsautobahn-kocsi filmjének bemutatása, amikor is a csukott, áramvonalas kocsi a Budapest—Bécs közti távolságot 2 óra 15 perces rekord idő alatt futotta be. Délután a Budapestről külön a motoros napra leérkezett Adler-gépkocsik felvonulást rendeztek Miskolc város ucaján.

— Héblí úr, maga mindenről tud, talán a Budapest—Bécs között építendő belépődíjas autóstrádáról is hallott?

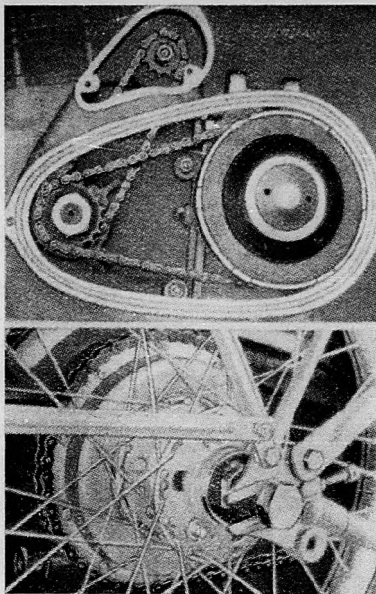
— Hogyne, Szerkesztő úr! A 14 milliós magánvállalati útépités tárgyalásai már előrehaladott stádiumban vannak, a végső döntés Fabinyi pénzügyminiszter kezében van, miután a utat megépítő konzoreium az államtól kamatgaranciát és ütfenntartást kér. A 210 km-es magyar és 65 km-es osztrák útvonal Budapestről a Budaörsi úton futna ki, majd Bieske, Kísbér érintésével, átszelve a Vértést, egyenesen Sopronnak haladna. Sopron lenne az egyetlen város, melyen átmenne az autóstrada. A Budapest—Bécs útvonal használata 8—10 pengőbe kerülne autónként. Az idegenforgalmi szempontból rendkívül értékes út még fokozná a tavalyi 38.000 kocsióra rugó külföldi kocsiforgalmat, melyet az eddigi, a kiépítetlen, Győr-országátár szakaszon nem sok örömet okozó út bonyolított le. Érdeklődéssel várjuk a tárgyalások eredményét.

— Mi hír van a szakmában?

— Cserépfalvi László, az amerikai Graham-kocsik vezérképviselője, nagyszabású építkezéseket folytat Zápolya ucaai telepen. A javítóműhelyt és szervice-üzemet izléses bemutató-szalonnal egészíti ki, ahol a luxuriózus kiállítású Graham-kocsik stílszerű otthont találnak. A képviselet a minap újabb kocsiszállítmányt kapott, a kompresszoros Graham-modellek iránt igen nagy érdeklődés nyilvánul meg.

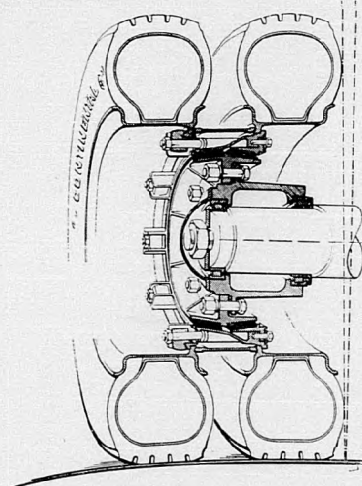
— Más ujság?

— Koenig Rudolf külön vált eddigi társától, Ländler Sándortól és a jövőben minden munkásságát a Puch-motorkerékpárok eladásá körül kívánja gyümölesztetni. Koenig a Jókai uca 22. sz. alatt (Horn Ede



Felül: Az Ardie olajban futó, teljesen tokozott jáncal. Alul: Az Ardie könnyen kiszerezhető hátsó kereke.

uccai oldal) a Puch-motorkerékpárok számára városi eladási helyiséget nyitott, ahol készséggel áll a Puch-gépek iránt érdeklődők rendelkezésére.



A szab, Continental „elasztikus fém”-gyűrűk bármilyen útviszonyok között egyetlenes terhelést biztosítanak az lkerékek számára.

— Mit szól Héblí úr a legutóbbi számban közölt Continental „elasztikus fémhez”?

— Még ki is egészítem a híradást! A Continental gyár kísérleti osztálya a repülőgépeken is tágkörű alkalmazhatóságot keresett és talált a gumi számára, melyet érdekes demonstrációs modell mellett egész sereg meglevő konstrukció metszrajzával támasztott alá. A Continental rendszerű, felette elmés motor-beépítésnél a gumiaqyagzás hatásosan abszorbeálja és tartja távol a re-

pülőgépváltól a motor vibrációit, ugyanakkor pedig kellő szilárdságot biztosít a motorbeépítés számára azokkal a tehetetlenségi erőkkel szemben, melyek a motor tömegénél fogva hirtelen irány vagy sebességváltoztatás esetén szükségképpen fellépnek.

Felette érdekes megoldást ajánl a Continental a sinen futó járművek számára. A sinen futó járművek is áll a szabály: annál gazdaságosabb az üzem, minél könnyebb az építés, ami sinen futó járműveknél csakis a kilengések tökéletes kiküszöbölése mellett oldható meg. A Continental idevágó megoldásánál nemcsak a rugózás, de a tengelyvezetékek is „elasztikus fém-ből” készülnek, úgyhogy a kocsi-szekrény és a futómű között minden fémkontaktus ki van küszöbölve. Ehhez a megoldáshoz járulnak még az elasztikus kerekek, melyek újabb szószólói annak a törekvésnek, mely a híres német motorvonatok sebességét még tovább akarja fokozni.

— Halljunk, Héblí úr, friss szakmai híreket is!

— A megbízható munkával és szolid árakkal dolgozó ION akkumulátor üzem az elmúlt esztendőben 46%-kal több bevét szolgált ki, mint az 1935. üzletévben. Ez a dicsérető eredmény is élénk fényt vet az egyre nagyobbodó elektromos üzem munkájára és a vevők melegezésére. Más. A nálunk jól ismert német Standard-motorkerékpár képvisellete végre alkalmas kezembe került. A képviseletet a Koppányi Miklós cég vette át. A gépek már megérkeztek.

Más. Ugyancsak a vevők bizalmát igazolja az a tény, hogy Reichfeld Géza május 1-én nagyob helyiségbe költözik. A régi helyiség már kicsinek bizonyult. Visegrádi-u. 11/a. sz. alatti hatalmas méretű szuterén fogja felölelni a cég javító-műhelyét, használt motorkerékpár-üzletét és használt motorkerékpáralkatrészraktárát. A vevők korrekte kiszolgálása meghozta a maga gyümölesét.

Ismét más. A raktáron levő összes Ardiek elfogytak. Az új behozatali engedélyk beszerzése komoly gondot ad a Bauer-cégnek, annál is inkább, mert az egyik fővárosi nagyüzem 18 Ardiere alkuszik. A tárgyalások befejezés előtt állanak.

— Mi hír az Austin fronton?

Az Austin-kocsik népszerűségét igazolja, hogy az Austin volt az egyedüli angol gyártmány, mely a berlini és a wieni kiállításon az angol színeket képviselte. Az Austin-autók átütő sikerét mindennél erősebben bizonyítja továbbá az is, hogy rendelésekkel soha nem tapasztalt mérvben van elhalmozva. Huszonnégórással üzemmel dolgoztat

Csuszik a volán, ez már ok **BOK**
Meggátolja ezt a

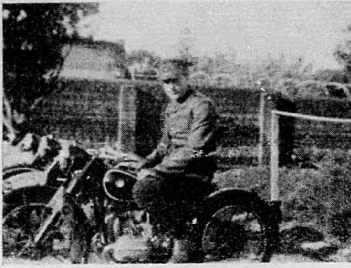
20%-os engedménnyel
vegyen **BOK** bőrbevonatot a kormányára.
Díjmentes próbadarab.

Auto, motor **kesztyűket** legjobban
OTTENREITER-nél szerzi be
Petőfi Sándor u. 3 (udvarban) T. 1-897-81

GLADIATOR

PENGE

V E Z E T !



Sabrnák Oszkár, a hajdani kítűnő magyar versenyző, életfelt adott magáról a távolból. Most motoros kiképző őrmester az arnugay hadseregben, ahol felette népszerűnek a BMW-masínák.

és rendeléseket csak 3 hónapos szállításra tud elfogadni. Szerencse a budapesti képviselő gondosságának, hogy már a múlt év október havában biztosította gyáranál ez évi kocsiszükségeit.

— Mondja csak Hébli úr, megvolt már a tavaszi olajesere?

— Meg bizony, éppen tegnap jártam Ghillányéknál a Corvin téren, ahol jófajta Mars Lowcarbon 125 olajjal töltöttem fel a kocsim karterét. Annyi jót hallottam a Mars Lowcarbon olajról, hogy most magam is kiprobálom. És képzelje, a Ghillány-cég az olajeserével kapcsolatos szerviz-munkát díjmentesen végezte.

— Nagyon helyesen tette, kedves Hébli úr. A Mars Lowcarbon-olaj ugyanis speciális koromtalanító el-

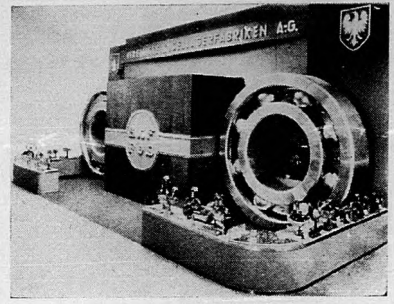
járással készül, szavatoltan szén- és lerakódásmentes, úgyhogy olajkocszképződés nem áll elő. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy a Mars Lowcarbon-olaj sokkal tovább tartja meg maximális kenőképességét, nem kormozódik el a henger, épek maradnak a szelepek, mindig jó a kompresszió és a benzin-fogyasztás nem szökik fel. A Mars Lowcarbon-olaj tehát megérdemli azt a népszerűséget, melynek osztálatlanul örvend a hozzáértő autósok és motorosok körében.

— Mi hír Deméngiéknél?

— A Morris-képviselőt már erősen készülődik a költözködéésre. Május 1-ére a Gróf Zichy Jenő uceai saját üzletházában óhajt lenni!

— Látom, van még mondani-valója?...

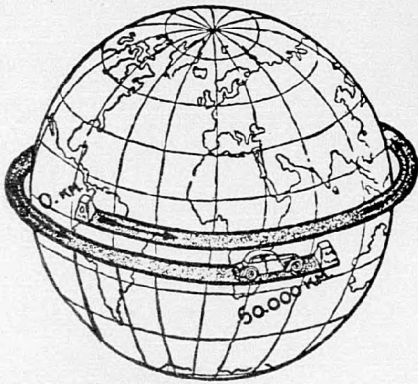
Az igazi motoros összetartás és bajtársi érzés nagyszerű tanujelét adta az FTC egyik ismert versenyző motorosa, Hrabanek István, aki nem riadt vissza áldozattól sem, amikor arról volt szó, hogy bajbajutott motorosársán segítsen. Az eset így történt: A balatoni országot 86-os kövénél szeleptörést szenvedett a rendőrtisztikar egyik közszeretnek örvendő fiatal tagja, aki nemcsak kítűnő rendőr, hanem egyben egyike leglelkesebb motorosainknak. Származségeppen állt a nagy oldalkocsis gép, sorban vágattak el autók, motorok a bajbajutott előtt anélkül, hogy bárkinek is eszébe jutott volna felfigyelni és segíteni. Végre feltűnt a láthatáron egy kis



Az SKF-stand a berlini kiállításon.

szóló 250-es Puch. Gazdája — Hrabanek István — azonnal megállt és amikor látta, hogy nincsen segítség: kötélvégre vette a gépet és három utasával együtt elhúzta egészen — Budapestig, annak ellenére, hogy a 250-est igazán nem arra konstruálták, hogy nehéz oldalkocsis gépet vonszoljon három utassal megrakodva a balatoni országot helyenként tekintélyes kapaszkodóin. Amikor a motorostársadalom nevében köszönetünket nyilvánítjuk Hrabanek Istvánnak bajtársias viselkedéséért, nem mulaszthatjuk el, hogy példának állítsuk mindenki elé.

— Vizontolvasásra, Hébli úr, április 15-én! Ne feledje el ismerőseivel közölni, hogy az Autó-Motor most már kéthetenként jelenik meg!



**50.000 kilométer
(2 évi) motor-garancia**

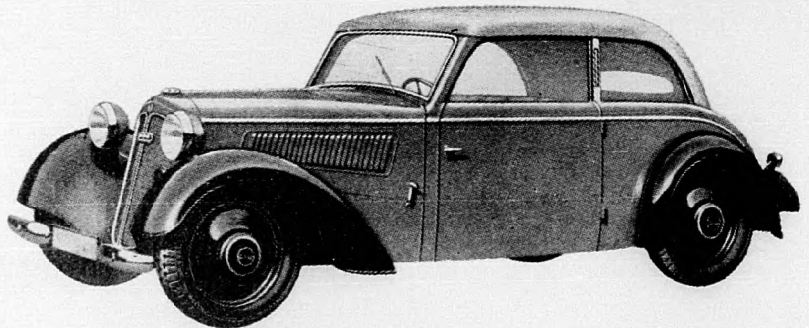
Vezérképviselőt:

MAJLÁTH
VI., GR. ZICHY JENŐ-UTCA 17.

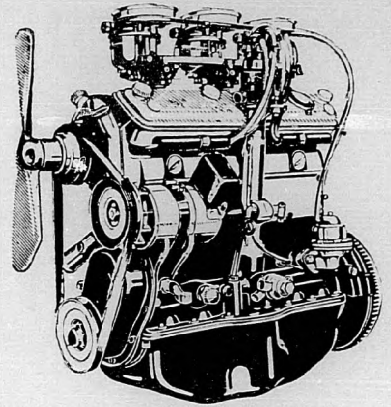
DKW

1¹/₄-szer a föld körül

Legújabb modell, négy személyes,
teljesen csukott karosszériával P **3980.-**



RÖVID LÖKET? HOSSZÚ LÖKET?



Tipikus nagyteljesítményű, rövid löketű motor: a három karburátoros, kétteleres sport BMW motorja.

Az autóvásárlás legelső mozzanata rendszerint a különféle katalógusok fűtetes tanulmányozása. Megindul a végtelen kalandozás a műszaki leírások és magyarázatok útvesztőjében, evickelés az egymásra árverező öndicséreték óceánjában. A be nem avatott hamarosan szakkucscába kerül és hitetlenkedve kénytelen megállapítani azt, hogy amíg az egyik gyár valami apróbb műszaki megoldást mint külön előnyt könnyvel el, addig a másik gyár éppen azzal érvel, hogy az általa forgalomba hozott kocsi szavatolatlan mentes — ugyanettől. Itt van például mingyárt a löket kérdése. Az egyik gyár mint külön és lényeges előnyt állapítja meg, hogy az ő modellje rövidlökötű, a másik gyár ellenkezőleg, mint erényt említi, hogy motorjának lökete — hosszú.

Hát — nem kell mingyárt rosszra gondolni. Az egésznek az a nyitja, hogy mindeztideig nem dőlt el a kérdés: a rövid avagy a hosszú löket rejt magában nagyobb előnyöket. Ami azt bizonyítja, hogy a technika mennyire kiforratlan és mennyire ellentétes feladásokért hajlandók egyekes sikra szállni. Annyi azonban bizonyos, hogy úgy a rövid, mint a hosszú löketű motornak megvan a maga előnye és hátránya, ami az alábbiakból világlik ki.

Hasonlítsunk össze két motort, az egyiknek rövid a lökete és nagyobb a furata, a másiknak viszont a lökete hosszabb és a furata kisebb, a két motor hengerűrtartalma azonos. Feltéve, hogy a két motornak azonos a kompresszió aránya és a fordulatszám, úgy a két motornak azonos a löerőteljesítménye — tágabb határok között. Ha azonban a két motor hengereinek hűtési felületeit vizsgáljuk, úgy azt látjuk, hogy a hosszúlökötű motornak nagyobb a hűtési felülete néhány négyzetcentiméterrel. És mivel a hosszúlökötű motornak hosszabb a hajtókarja: a dugattyúra nehezedő nyomás hosszabb karra hat, mint az azonos hengerűrtartalmu rövidlökötű motornál. Amiből viszont az következik, hogy a hosszúlökötű motornak jobb a forgató nyomatéka, simábban, egyenletesebben húz főleg lassú fordulatszámánál. Másrészt viszont a hosszabb hajtókar nagyobb tömegű forgattyútengelyt követel, aránylag nagyobb súlyú tömeget kell mozgásban tartani.

A hosszúlökötű motor dugattyúi nagyobb útát tesznek meg a hengerben,

mint a rövidlökötű motor dugattyúja — miután hosszabb utat ír le — nagyobb eleven erőt gyűjt, melyet minden egyes ütemnél, illetve irányváltoztatásnál meg kell semmisíteni. És minden egyes irányváltoztatásnál erősebben kell felgyorsulnia a dugattyúnak, mint a rövid löketű motorban. Ami röviden annyit jelent, hogy magas fordulatszámánál tekintélyes tömegerek lépnek fel.

A hosszúlökötű motornak keskenyebb a hengere és a robbanóterének felülete is kisebb. Ennek következtében a szelepei is kisebbek. A kis szelepek viszont csökkentik a gázáramlás sebességét és nagy fordulatszámánál a hengerek töltése és ürítése tökéletlen, csökken a motor teljesítménye.

Nagy motorteljesítményt kétféle módon lehet elérni. Vagy nagy hengerűrtartalommal és lassú fordulatszámával, vagy ellenkezőleg kis hengerűrtartalommal, de magas fordulatszámával, mert hiszen a teljesítmény az időegység alatt ható üzemi nyomástól és a mozgás sebességétől függ. Mindegy tehát, hogy nagy hengerrel és kis dugattyúsebességgel dolgozunk, avagy ellenkezőleg kis hengerrel és nagy dugattyúsebességgel.

A nagyteljesítményű motorok tervezésénél a kis hengerűrtartalom nagy fordulatszám elv az uralkodó, aminek okát, nem mint általános hiszik, abban kell keresni, hogy a kis motor után a legtöbb országban kevesebb adót kell fizetni, hanem a konstruktört az vezet, hogy minél kisebb súlyú le-

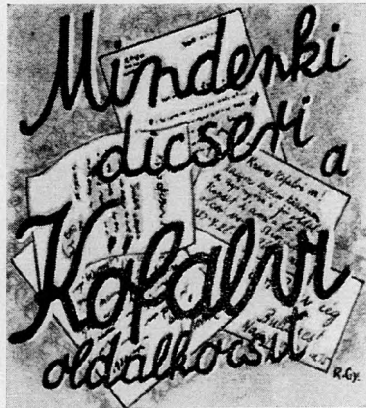
gyen a motor, hogy a kocsi büvös súlylőerő aránya minél kedvezőbb legyen. Mert minél nagyobb a löerőteljesítmény és minél kisebb a kocsi súlya, annál nagyobb a sebesség, a hegymászó képesség, a gyorsulás, a fékezhetőség, tehát mindaz, ami a korszerű autó telivér jellegét adja.

A korszerű automobil motornak nagy a fordulatszám, nagy fordulatszámot pedig rövidlökötű motorral lehet a legjobban elérni. A rövidlökötű motornak kevesebb a mozgó tömege, a nagyobb robbanóter-felület miatt jobb a hűtése, nagyobb szelepek férnek el a hengerejében, tehát jobb a motor gázöltése és ürítése.

Természetesen nem szabad eltúlozni azt, amit mondtunk, mert a hosszú és rövidlökötű motor közötti különbség csak igen nagy sebességben jut érvényre. Amikor a hosszúlökötű motor konstruktorje azt magyarázza, hogy motorjának a hosszú löket előnyre válik: bátran elhíhetjük, mert hiszen nem megvetendő előny az, ha a motor lassú túrában is jól húz, nem kell állandóan kapcsolni és egészen lassan is hajhajtunk direktben. És azt se feledjük el, hogy megfelelő áttételezéssel a hosszúlökötű motorból is letette tekintélyes sebességet lehet kicsikarni.

Másrészt a rövidlökötű motor hívének is igaz van, aki joggal hivatkozik arra, hogy a rövidlökötű motor terhelése kisebb és szinte lehetetlen túlpörgetni.

Általában jogos az a vélemény, hogy a kisebb, két literen aluli motornál a rövidlökötű megoldás az előnyösebb, míg az alacsonyabb fordulatszámú nagy motoroknál indokolt a hosszabb löket. Mindkét megoldásnak van előnye és hátránya, ez azonban nem nyom annyit a latban, hogy akár az egyik, akár a másik konstrukcióról leújtó bírálatot szabadna mondani.



LEGYEN ÖN IS
MEGELÉGEDETT. VEGYEN
KŐFALVI-NÁL
OLDALKOCSIT
VIII., Nagyfuvaros-utca 15
Telefon: 1-383-97

Hogy milyen új gépem van raktáron?

500-as O. H. V. SUNBEAM
200-as LUXUS VICTORIA
350-es S. V. STANDARD
500-as O. H. C. STANDARD

Írja meg, hogy milyen gép érdekli.

KOPPÁNYI Dessewffy-u. 47.

HÍREK

Az autóturisztika fejlődésére jellemző, hogy míg 1933-ban csak 422, addig tavaly már 1175 olyan utas fordult meg a német kikötőkben, aki tengerentúli hazájából a hajón magával hozta az autóját is.

Az új GP-formula követelményei szerint épülő 12-hengeres angol Sunbeam versenykocsik hír szerint 3 literes, kompresszoros, tengőtengeyes modellek lesznek.

A Talbot-gyár versenyzőitálya Ino. Becchia vezetésével készülnek az 1938/40-es GP-formulának megfelelő versenykocsik.

A BMW-krekek ugyancsak felkészülnek a szezonra: Ley és Gall már február 19-én tréningbe állítottak Monzában, noha első startjuk csak április 11-én lesz az Eilenrieden, aho mindketten az új 500-as, királytengelyes kompresszoros masinák nyergében állanak a vonalhoz.

Berlinben meghalt Bernhard Stoeber, a jeles konstruktor, a német autógyártás egyik úttörője, a róla elnevezett stettlini gyár megalapítója. Stoeber 1933 óta a rüsselsheimi Adam Opel AG szolgálatában állott.

Harminc millió marka alantól kezdve alakult meg Mercedesben a Bana GmbH, mint az IG-Farben szénttelikus gumí gyártására alapított leányvállalata.

A belga gyarmatügyi miniszter nagyobb összeget folyósított azon kísérletet céljaira, hogy mi módon lehetne a pálmalevelel motorikus célra szolgáló üzemanyagot előállítani.

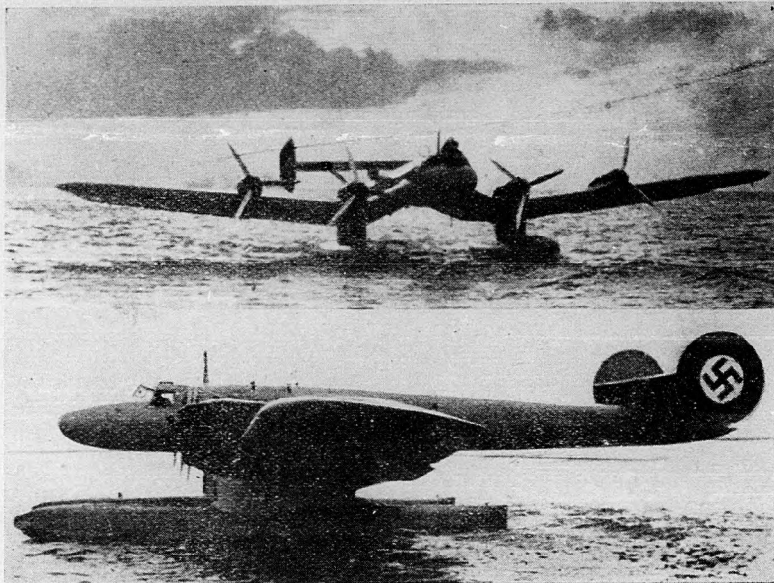
Észak-Franciaországban immár a harmadik telepet rendezik be a Fischer-Tropsch rendszerű szintetikus benzín előállítására.

A délfraanciaországi Pau mellett lefutott sportkocsis GP-4, melyen Chiron és Etancelin kivételével a teljes francia extraklasszis starthoz állt, a papirformának megfelelően Wimille (Bugatti) nyerte meg, aki tavaly az összes nagy sportkocsis-viadalokból diadalmosan került ki. Második lett Sommer (Talbot), harmadik Dreyfus.

A svéd katonaság pilóta-kiképzés céljaira több 160 HP, 7-hengeres „Bramo”-motorral szerelt Focke-Wulf „Stieglitz” iskolagépet rendel Németországban.

A Junkers-gyár a British Airways-től annak skandináviai éjszakai vonalára két „Ju 52” típusra kapott rendelést. A svédék 30 darabos és a délafrikaiaké 6 darabos „Ju 86” típusú rendelése már munkában van Dessau-ban, ahol elmondhatják: Junkers az egész világon.

A transzoceáni rendszeres Zeppelin-járatok melé a hollandok az Amsterdam-Batávia-vonalon szeretnének holland zászló alatt, holland legénységgel egy óriás Zeppelinl járatni. A terv megvalósulásának egyetlen akadálya a Friedrichshafeni Zeppelin-művek elfoglaltsága. A gyár 1939-ig el van látva



A Lufthansa számára a hamburgi Blohm & Voss-gyárban épült „Ju 139” típusú északamerikai postagép. A felette érdekes építési, karcsútörzsi gépet négy, egyenként 600 lóerős Junkers diesel-motor hajtja. A nagy hatóságú gép repülősúlya 16 tonna, sebessége 300 km.

rendelésekkel és így a hollandoknak 1940 előtt nem szállhat. A hollandoknak van ugyan amerikai ajándékuk is, de — úgy lát-szik — nem kell nekik az amerikai Zepp!...
Csehszlovákiában tavaly 11.640 autómobil és 900 motorkékpár került forgalomba.

Románia kőolajtermelése évről-évre apad. Ott: a régi források kimerülöben vannak, az új olajmezők kizaknázásai pedig az elévült bányatórvények akadályozzák.

Mihály román trónörökös nemrég töltötte be 16-ik életévét és ez alkalomból azon óhátat nyilvánította, hogy ki akarja tanulni az autószerelést. A fiatal királyfi, kinek apja, Károly király is vizsgázott mozdonyvezető, a bukaresti Ford-gyárba lépett be — tanoncnak...

Stettinben, a kikötővel kapcsolatos nagyszabású autópályaudvar épül 20.000 négyzetméter területen. Stettin tudvalegileg a Berlinhez legközelebb eső keleti-tengeri fürdő-hegyekhez vezető és immár üzemben levő Reichsautobahn-szakasz végpontján fekszik, mely útszakasznak különösen weekend-forgalma óriási.

Ausztriában az elmúlt évben 10.655 gépjármű került forgalomba, amlből a személykocsikra 496 darab esik.

Chrysler, az amerikai gyáros-konstruktor szerint azon kocsik, melynek előállításai ára kis szériában 350 dollár, nagyszériában 600 dolláros áron hozható piacra.

Oskar Steinbach †. A német motorsportot fájdalmas veszteség érte egyik feltétlen legjobb versenyzőjének halálával. Az egykori NSU meió, aki az idénre a DKW-gyárhoz szerződött le Mannheimben, közlekedési bal-eset áldozata lett.

NÉMET TRIUMPH

350 kcm. 1937 évi modellje a
LEGJOBB
350 kcm. KÉTÜTEMŰ

Lábkapcsolás, 4 sebesség, elektromos Drezsjárat jelző, olajban futó első lánc, hatalmas sebességmérő, 50 wattos világítás, chromozott abroncsok, tartály stb.

3½ LITER
FOGYASZTÁS

Ára vörös vagy fekete kivitelben P **1560,-** felszereléssel.

Képv.: URBACH, Hunyadi-tér 12.

Hollandiában, Arnheim közelében, autóversenyek céljaira alkalmas cirkuitet akarnak építeni, melyen egyelőre nemzeti sport-és versenykocsis-mitlingeket rendeznének és két év múlva a híres holland motorkékpár TT mellé kiírják az első holland autó Grand Prix-t is!

A világ autópőrodukcója 1932 óta meg-háromszorozódott, ugyanakkor a német gyárak produkciója megduplázódott.

Az egyiptomi légitársaság vállalat a mekkai mohamedán zarándokok számára Kairó és Meikka között közvetlen légi összeköttetést létesített. Mekkában, a próféta szülővárosában, modern repülőter fogadja Mohamed zarándokait.

Az angol királykoronázásról készült filmlet repülőgéppel viszi Frankfurtba, ahonnan a „Hindenburg” óriásléghajó szállítja tovább Lakehurstba úgy, hogy a koronázás után két nappal a newyorki mozék már játszhatják az újjávilágban nagy érdeklődéssel vált filmet.

Németországban sikeres kísérleteket folytatnak jármű Diesel-motorok kátrányaljaljal való meghajtására.

Motorkerékpárhoz

Oldalkocsit

kész- és felkészárut

olcsón kiárúsít

EGYETEMES
GÉPJÁRMŰ
IPAR

V., Bálvány-utca 12

TELEFON: 11-13-51.

(POLUS-SIRIUS R.-T.)

Mégis uj!
Mégis magyar!

K. M. B.

Az igazi magyar motorkerékpár Saját motorral. Négy sebességgel. Kézi- és lábkapcsolással **1250** — P. BOSCH villámberendezéssel. Akkumulátor gyűjtással **1450** — P. Hozzáértékelt **magas áron becsereülünk**. Speciális külföldi min. új motorkerékpáralkatrészgyártó üzemünkben bármilyen alkatrészek raktárról felárban. Precíziós gépeinkkel hengerek késző-rölése P 3 80-tól. Duzzatgy készítése P 3 50. Generáljavítások legolcsóbban.

Postai megrendelések azonnal leggondosabb elintézése.

MOTORKÖZPONT
Vörösmarty-utca 45, KISS

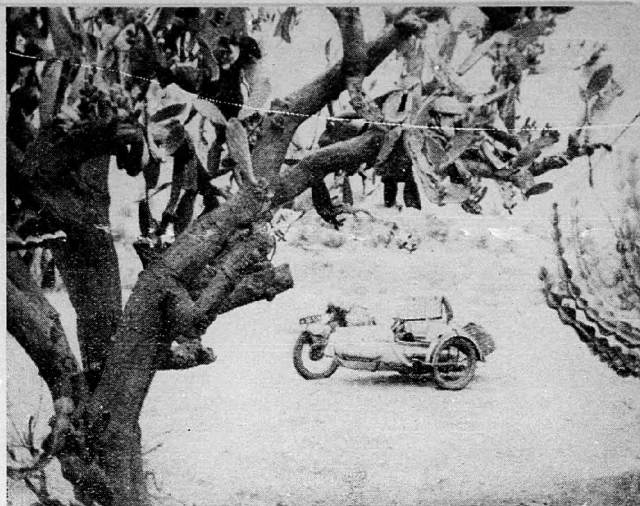
Kérje postán díjmentes alkatrész árjegyzékünket.

Mit fizetünk a Puch-javításért?

A legtöbb motorost az tartja vissza a szükségessé vált javítási munkákat megrendelésétől, hogy nem tudja, mennyit kell majd fizetnie. A műhelyek túlnyomó része legfeljebb megközelítőleg pontos árajánlatot tud adni és amikor a javítás elkészült, gyakran pont a kétszeresére rúg a számla annak az összegnek, melyre számítottunk. A Steyr-Austro Daimler-Puch művek úttörő munkát végeztek ezen a téren, részletesen kikalkulálták a leggyakrabban előforduló javítások és szervizmunkák költségeit, úgyhogy a Puch-motorost nem érheti meglepetés, a megrendeléskor pontosan tudja, hogy mit fizet a javításért.

Puchék műhely- és szervizárjegyzéke a következő:

	250-es modell	500-as modell
Kikormozás: új alkatrészek beszerelése nélkül, letömítéssel, szereléssel és kipróbálással. (Motor karburátorral)	6.—	15.60
Motor szétszerelése: új főtengely- és hajtókarsapágyak. Összezsírozás. Mindkét speciál-tömítés beszerelése (500-asnál főtengely közép-esapagy), letömítés, szerelés, kipróbálás	19.20	31.20
Sebességváltó szétszerelése: kitisztítás, esapágyak és fogaskerekek megvizsgálása, letömítés, összeszerelés	9.60	14.40
Első kerékagy: szétszerelés, tisztítás, lezsírozás, összeszerelés és beépítés	2.40	2.40
Első kerék átfűzése	6.—	6.—
Hátsó kerék és kuplung: szétszerelés, kitisztítás, lezsírozás és beépítés	2.40	2.40
Villa: szétszerelés, tisztítás, lezsírozás, villa és kormánymű beépítése és beállítása	12.—	13.20
Váz elsőrészt: teljes beépítése	12.—	12.—
Karburátor: kitisztítása, szerelése és beépítése	1.80	3.—
Mágnes: szétszerelése és tisztítása	4.80	6.20



Kép a Böhmer-féle afrikai expedicióról: a Puch és az őrláskaktuszok.

	250-es modell	500-as modell
Gyújtás: megszakító, világítási berendezés átvizsgálása	4.80	6.20
Dinamó: szétszerelése és tisztítása	6.20	6.20
Új kuplung (fék)-betét: esztergálás és köszörülés	4.20	4.80

Szerviz-munkák:

Zsírozás	—80	—80
Lemosás, teljes letisztítás	2.50	2.50
Lemosás, teljes letisztítás oldalkocsis gépnél	3.—	3.—
Lánc kifőzése	—80	—80
Akkumulátor töltés, savpótlással	—80	—80
Motorkerékpár beszállítása (városhatáron belül)	3.—	3.—
Rones (karambolos gép) beszállítása (városhatáron belül)	5.—	5.—



1937. évi

„6 napos Trial”

típusú 250 S4 lábkapcsolósos

MOTORKERÉKPÁROK

megérkeztek.

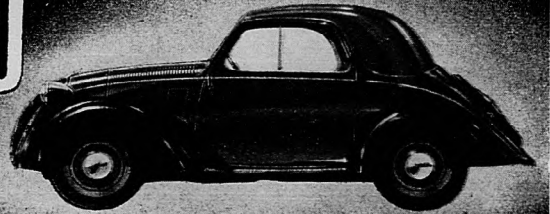
500 VL lábkapcsolással, 800-as 4-hengeres legmodernebb oldalkocsikkal raktárról szállíthatók

PUCH MAGYARORSZÁGI FIÓKTELEPE
VI., Lehel-u. 25. szám.

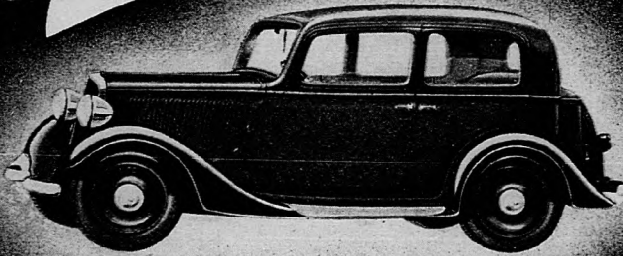
TELEFON: 29-23-40.

3 csillag..

FIAT
500

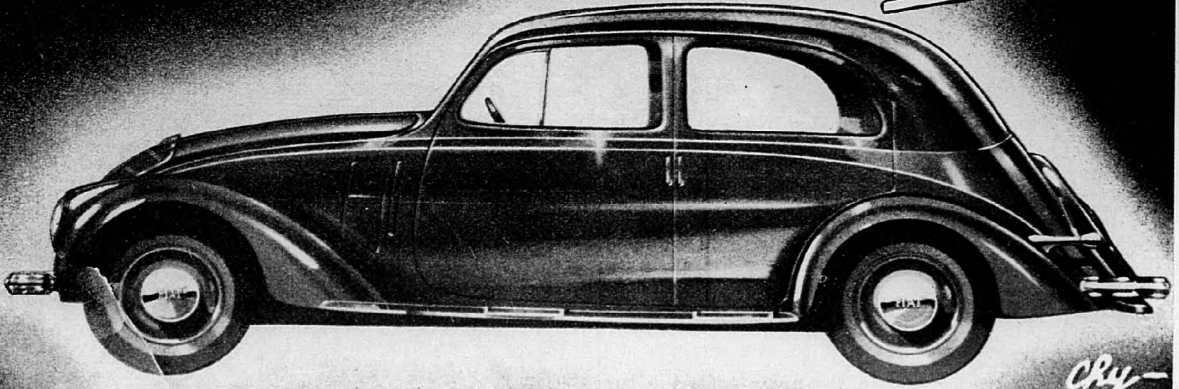


Balilla



FIAT

1500



Chy-

Eladás: IV., Váci-utca 1. T.: 1-828-48 Service: VI., Aréna-ut 61. T.: 2-988-20