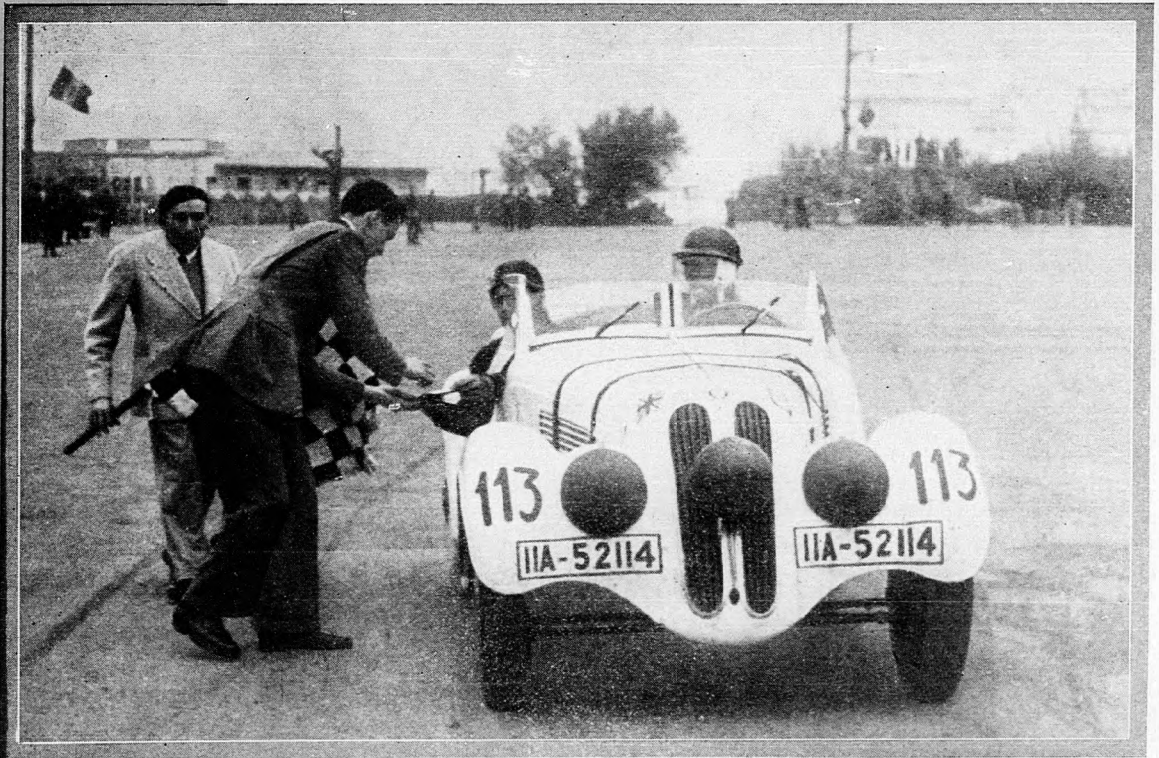


AutóMotor



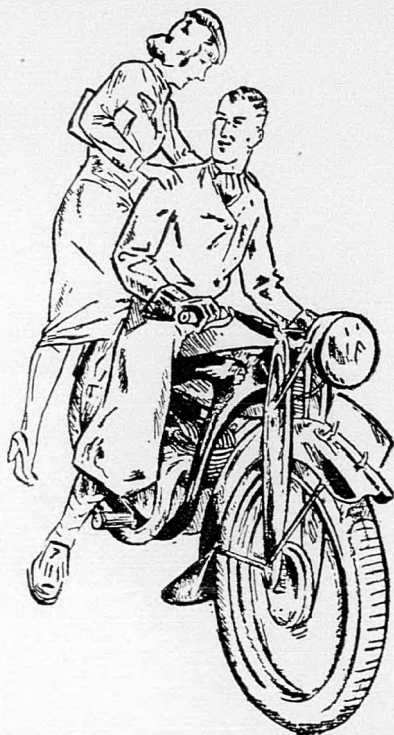
BMW

A BMW COPPA MILLE MIGLIA GYŐZTES!

Az ezermérföldes olasz versenyen 120 km.-es átlaggal győzött Fane kétliteres BMW-jén és jobb időt futott, mint a kategóriájabeli kompresszoros kocsik. Az első négy befutó BMW volt! Ritka az ilyen nagyszerű eredmény!



MÉRAY-PUCH



200 L



KATEGÓRIÁJÁNAK LEGSZEBB ÉS LEGTÖKÉLETESEBB MOTORKERÉKPÁRJA

ÁRA **P 980.-**

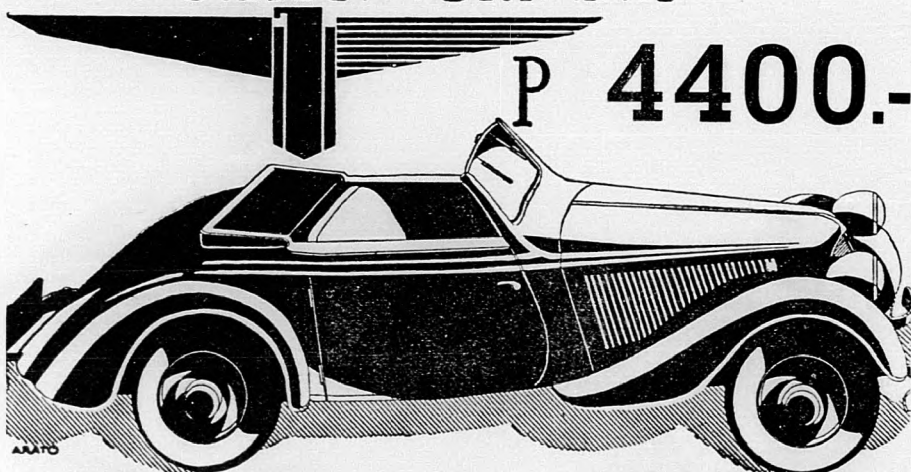
MÉRAY R. T.

VI., LEHEL-UTCA 10.

PUCH-MŰVEK

VI., LEHEL-UTCA 25.

AZ AUTÓSZEZON FŐESEMÉNYE



A D L E R
JUNIOR ROADSTER

VEZÉRKÉPVISELET:

MÉRAY RT

ELADÁS: V., DOROTTYA UCCA 1. TELEFON: 1-856-15

SERVICE ÉS JAVÍTÓMŰHELY: VI., LEHEL UCCA 10. TELEFON: 2-988-88

Előgyujtás

Örömmel közöljük: rövidesen új elnököt kap a KMAC Nemzeti Sportbizottsága. Az új elnök: vitéz nagybányai iij. Horthy Miklós lesz, akit a minap választottak meg a KMAC alelnökévé. Az új elnök sportember a javából, mint aktív motoros és autóversenyző sok szép sikert aratott, ért a sporthoz, ismeri minden baját és megvan hozzá a tetterekészsége, az akarása, hogy a romhalmazból új palotát építsen.

Eddig a sportbizottsági elnöki méltóság nem volt egyéb díszes címnél. Hiszen Schimanek professzort évek óta egyetlen versenyen sem láttuk és mivel nem tartott kapcsolatot az élő sporttal, nem is várhattuk tőle, hogy az elnöki csengő kezelésén és a versenyszabályok jóváhagyásának aláírásán kívül más működést is fejtsen ki. Most új korszak következik. Az új elnök nem fogja díszes méltóságának tekinteni stallumát. És a hozzáértő kezével, a látó szemével fogja kezelésbe venni azokat a sebeket, melyek már-már elüszkösödéssel fenyegették a magyar motorsportot. Azt a magyar motorsportot, mely élni akar, mely életrelvélő, de mindeddig hiányzott az a varázsló, aki elrebejje az a bűvös ígét, mely a benzinvő Csipkerózsika szeméit nyitja meg új életre.

*

Májusban életbelép az uccai „rögtönbíráskodás”: igéri a főkapitány úr. Kitérő örömmel üdvözöljük az új rendszert, mely előnyös lesz autós-nak-motorosnak és gyalogjárónak egyaránt. Nem lesz adminisztráció, nem lesz jegyzőkönyv, hanem kihágás esetén két pengőt kell fizetni és — kész. Csakhogy! Az új rendszer csak akkor éri el célját, ha a „rögtönbíráskodás” nem fogják olyan szertartással

végezni a dolgukat, mint tavaly, amikor főpróbát tartottak a helyszíni bíráskodásból. És amikor egész csődület figyelte az uccán a potya szórakozást. Másrészt: reméljük, a helyszíni kihágási bíráskodás a szabálytalanul közlekedő gyalogosokat is előveszi egy kissé. Mert a gyalogos ma: tabu a rendőr előtt. De reméljük, hogy amikor életbelép a kétpengős „vészörvényeszek” — fokozott figyelmet szentelnek majd a hatósági közegek azokra a gyalogosokra, kerékpárosokra, kocsisokra, akik nem ismernek közlekedési szabályt és akik eddig büntetlenül grasszálhattak.

*

Végezteszerelik az irányjelzőket azokra a villamosokra, melyek váratlanul fordulhatnak be, keresztezve az úttestet. Három éve tettük szóvá a villamosok irányjelzőinek kérdésért, végre történt valami. Három év: hosszú idő. De három év múlva megoldani a kérdést sokkal bölcsebb, mint egyáltalában meg nem oldani. És ezért ne tegyünk senkinek se szemrehányást.

*

Az autósok régi kívánsága, hogy a gépjárműekkel kapcsolatos polgári perek olyan bírák hatáskörébe kerüljenek, akik értenek a közlekedésrendészeti és műszaki kérdésekhez. Indokolt ez a kívánság nagyon, mert manapság bizony igen különös események történnek. Mint például az alábbi eset.

Polgári per a járásbíráson. A felperes taxis kártérítést követel a karambol okozójától és hűtőjének nemcsak javítási költségeit kéri, hanem az ötnapi elveszett haszonért is perel, mert amíg a hűtőt javították, nem tudott fuvarát vállalni. És mivel a karam-

bol december havában történt: a bíró azzal az érvvel utasította el a követelést, hogy télen hideg van és hidegen nincsen szükség hűtőre. Tabló...

*

Általános megdöbbenést keltett a KAC Reznicek-díjas versenyén az egyik „rendfenntartó” rendőr megbotránkozottat viselkedése. Aki: „takarodjanak innen” felkiáltással szorította vissza az úttesten levő funkcionáriusok egyikét-másikat, közöttük a KMAC egyik igen előkelő beosztású vezetőjét. Az ügyből szóváltás kerekedett és kölcsönös fejleltetés. A KMAC-ban ötszörös pénzt kínálnak arra, hogy a rendőr nem büntetik meg. Mi mégis azt hisszük, hogy a kispisti kapitányság vezetői olyan döntést hoznak, hogy a KMAC fogadói — elvesztik a pénzüket.

*

Megdöbbenő volt, hogy a napilapok miképpen írtak szegény Fernihough tragédiájáról. Az egyik korábbi lap azt írta például, hogy a gép 300 kilométeres sebességben kettészakadt. Volt, aki a levegőben felrobantotta a gépet. Sőt az egyik reggeli lap azt is megírta, hogy egész csomó versenyző trenirozott a pályán a vasárnapi versenyre, de Fernihough megelőzte őket és bukkot. Mire a többieknek sikerült gépeiket lefékezniök. Mi igazán nem követeljük a napilapoktól, hogy tudósítókat küldjenek ki hajnali háromkor Győnra, amikor még a szaklapok is távollétükkel tüntettek. De ha már írunk, akkor írjunk igazat. És ha nem tudjuk, hogy mi történt, akkor kérdezzünk meg olyasmit, aki látta. A KMAC-nak például két telefonja is van és húsz fillért talán mégis megér nekik az, hogy az olvasóközönséget ne kitalált rémhistóriákkal, hanem a valóság hű megfestésével szolgálják.

*

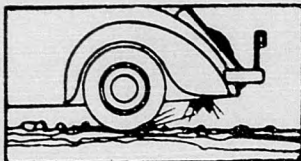
Hiába terjesztenek gazdasági rémhíreket, hiába beszélnek pánikról. Az eladási statisztikák beszélnek. A képviselők nem győznek elég kocsit kapni a gyárakból és a motor-kerékpáreladások terén rekordok születnek. Az egész autósakma kitörő örömmel fogadná, ha még legalább tíz éven át tartana a mai — dekonjuktura.



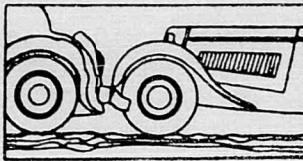
a legújabb világrekordok karburátorja

VEZÉRKÉPVISELET:

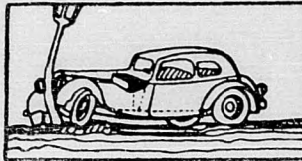
M. A. K.
MOTOR- ÉS
AUTÓKELLÉK RT.
Budapest, Jókai ucca 11
Telefon: 126-834



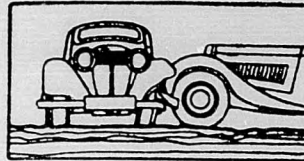
A kerék nyomán felpattanó kő könnyen megsértheti a kocsii farában levő benzintartányt.



Híába „száll” bele kocsinkba hátulról valaki, ha a tartá-nyunk a gépháztető alatt van: nem sérülhet meg úgy, mint a far-tartány.



Elölről az alváz fémszerkezete védi a gépháztető alá rejtett tartányt.



Ha vízszont oldalról jön a „nyomás”, a sárhányó, a ke-
rék, az erős alváz védi meg a
gépháztető alá rejtett tar-
tányt.

Veszélyes — az elöl, a gépháztető alá beépített benzintartány?

Ujban sokat beszélnek autós kö-
rökben arról, hogy az elöl, a gép-
háztető alá rejtett benzintartány vesze-
delmes és tüzetekre adhat alkalmat.
Ez a megállapítás teljes mértékben
tarthatatlan és hiába érvelnek a kocsii
farában elhelyezett tartány hívei azzal,
hogy az elöl fekvő tartány tartalmát
a motorból kipattanó (!) szikra meg-
gyújthatja. Mert az elöl elhelyezett
benzintartány semmivel sem vesze-
delmesebb, mint a far-tartány. Sőt ellen-
kezőleg, bizonyos szempontokból hatá-
rozottan előnyösebb megoldásnak lát-
szik.

A gépháztető alá szerelt tartány ha-
tározottan védettebb helyzetben van,
mint a kocsii farában levő tank, amel-
lett műszakilag is egyszerűbb, tehát
hibaforrásmentesebb ez a megoldás.
A far-tartánynál szükség van különle-
ges tápláló berendezésekre, melyek a
mélyebben fekvő tartányból többnyire
elektromos úton szivattyúzzák a ben-
zint a karburátorba. Akármennyire is
tökéletes az ilyen szívóberendezés,
mégis nem ritkán üzemzavarokra vezet.
És a tartányból a karburátorba vezető
méteres, sőt ennél is hosszabb csőve-
zeték sem ideális megoldás, hiszen
könnyen megsérülhet. A motor felett,
a gépháztető alatt fekvő tartányból az
üzemanyag saját súlyánál fogva, min-
den szivattyúberendezés nélkül folyik
a karburátorba, igen rövid csőveze-
tékre van csupán szükség, mely nem
sérülhet meg és melynek a motor
okozta vibráció meg nem árthat.

A kocsii farában fekvő tartány arány-
lag könnyen sérülhet meg, például ka-
rambol esetén. A kocsiba hátulról bele-
szaladó másik jármű benyomja a tar-
tányt, az összeütkezés alkalmával a
fémrészekből szikra pattanhat ki és
egy pillanattal később már lángban
dílhat a tartány. Vagy pedig, amikor
lejtmenetben megforrósodnak a fékek

és egy szerencsétlenül pattanó kő
megsérti a benzinvezetékét, vagy ma-
gát a tankot. Vagy pedig, amikor a
kocsii belecsúszik az árokba és meg-

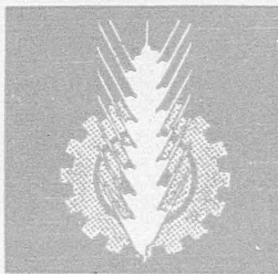
sérül a tartány, ugyanakkor a tartány-
nak pattanó kavics szikrát vet. És kü-
lönösen akkor nagy a veszély, ha a
tartány csak részben van tele és a
megsérült tartányból nem benzin, ha-
nem benzingáz-levegő keverék, tehát
erősen robbanó gáz áramlik ki.

A gépháztető alá rejtett tartány lé-
nyegesen veszélytelenebb. Karambol,
örökbafordulás stb. esetén védettsé-
g-nél fogva nem sérülhet meg és nem
folyhat ki az üzemanyag. Vízszont nem
szabad figyelmen kívül hagyunk azt,
hogy karburátortűz esetén a benzintar-
tány is kigyulladhat, ha — nem
vagyunk résen. Mert ha kigyullad a
karburátor, — ami szerencsére igen
ritka eset —, úgy nem kell mást ten-
nünk, mint egyszerűen elfordítani a
benzincsapot és gázt adni, hogy a mo-
tor minél gyorsabban szippantssa ki a
karburátorban levő üzemanyagot.

Sokan azt állítják, hogy a tartányból
a forró motorra esetleg ráfreccsenő
üzemanyag gyulladhat meg és okoz-
hat tüzet. Tévedés ez a javából, mert
a motor sohasem válik olyan forróvá,
hogy a lobbanáspontjág hevítse fel
az üzemanyagot. Különben is a forró
motorra vagy kipuffogócsőre ömlő
benzin párolgása által néhány pillanat
alatt a forró fémet tökéletesen lehűti.
Veszélyessé csak akkor válhatik az
ilyen eset, ha valaki közvetlen közel-
ben dohányzik, vagy rágyújt. Vízszont
ne feledjük el, hogy a benzintartány
dugója rendszerint jól zár és benzin
nem freccsenhet ki. Ha vízszont a tar-
tányon van repedés vagy hajszálnyi
szivárgó luk, úgy ez az előlfekvő tar-
tánynál semmivel sem veszedelme-
sebb, mint a far-tartány esetében.

Nincsen semmi okunk tehát félni a
gépháztető alá rejtett benzintartány-
tól. És igazán sajnálnivaló, hogy ezt a
megoldást csak kisebb kocsiknál lehet
választani, ahol a kis motor nem fog-
lalja el a gépháztető alatt levő helyet.

BRESLAUI VÁSÁR



1938 MÁJUS 4-8-IG

A breslauer vásár lá-
togatása kitűnő átte-
kintést nyújt a német
feltalálószelem telje-
sítőményéről. Győződ-
jön meg az új német
műanyagok és az
ebből előállított áruk
minőségéről. A tech-
nikai ipar ajánlata
jelentősen kiterjedt.

Postacím: Breslau 16, Messegelände

PÜGH
motorkerékpárok városi képviselője
Hambach L. és ifj. Szűcs L.
VI., JÓKAI U. 28 (HORN EDE U. SAROK)
TELEFON: 12-14-00
Használt motorkerékpárok garanciával

CELLAETERN

a luxusautó szórólakja.
Tökéletes, olcsó.
Gyártja:

KRAYER

lakk- és ieszékgyár
Budapest, V, Váci-út 34

Négy henger vagy hat henger?

Az autotechnikusok már régen irattárba helyezték a hajdan oly égető kérdést: melyik jobb konstrukció, a négy vagy a hathengeres megoldás? És vigan gyártják úgy a négy-, mint a hathengerest anélkül, hogy a gyártási programot a hajdani riválisok versengése megzavarná. A laikus közönség körében azonban még mindig nyílt a kérdés, amiről a hozzánk befutó és rendszerint bizalmas levélbeli válással elintézett érdeklődések bizonyítanak. Közérdekűnek látszik tehát minden részrehajlás nélkül, szigorú tárgyilagossággal tárgyalni a kérdést és eloszlatni a sok balhiedelmet.

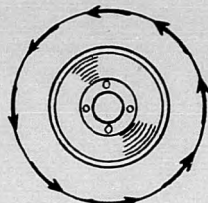
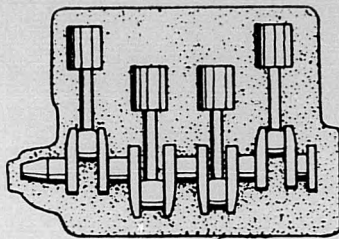
A négyhengeres motor főtengelyének négy egyetlen síkban fekvő excentere van, úgyhogy mind a négy dugattyú ugyanabban a pillanatban holtponthelyén van: kettő a felső, kettő az alsó holtponton. Mind a négy dugattyú tehát ugyanabban a pillanatban változtatja meg mozgási irányát, ugyanabban a pillanatban kell a másodpercrenk töredékidejére megállásra bírni a mozgásban levő több kilogramnyi tömeget, majd ismét felgyorsítani. Percenként 3000-es fordulatszámánál minden egyes dugattyú 6000-szer teszi meg az utat fel és le. Ebből egy kis fogalmat méríthetünk arról, hogy mekkora tömegerek lépnek fel a négyhengeres motorban. Minden egyes fordulathoz ehhez egy-egy munkaütem, tehát robbanás járul, mely alkalommal a négy dugattyú egyikére vagy másfél tonnás nyomás csap rá és lefelé repíti a hengerben. Ugyanekkor az egyik szomszéd hengerben a dugattyú éppen kipréseli az elégetett gázt, a harmadik teleszívja magát friss gázzal, a negyedik összszepreseli a már előbb beszívott gázt.

Kísérjük figyelemmel az erőknél ezt a gigászi játékát. Az éppen szívó henger dugattyúja felett alacsony nyomás van, az elégetett gázt kihajtó dugattyú felett magas nyomás, ami összesen vagy 70–100 kilónyi teherrel egyenlő. Az éppen sűrítő dugattyúnak viszont 350–400 kilós terhet kell legyőznie. Ha tehát nem számítjuk a súrlódás okozta ellenállást: enélkül is vagy féltónnás ellenállást kell legyőznie a munkaütemet végző dugattyúnak. Amellett a munkaütem alkalmával a nyomás igen hamar csökken, viszont a sűrítést végző dugattyú nyomása emelkedik. És ehhez vegyük hozzá azt, hogy a munkaütemet végző dugattyúnak nemcsak az a dolga van, hogy a többi dugattyút hozza mozgásba, hanem mozgásba kell hoznia a transzmissziót és magát a kocsit.

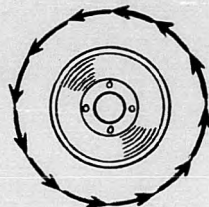
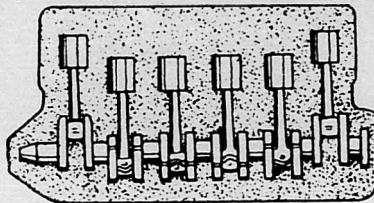
A motorban fellépő ellenállások tekintélyes rázkódtatósokat okoznak, ezeket a lendítőkerék csak részben tudja felvenni, illetve megsemmisíteni. Viszont minden egyes robbanás forgató nyomatéka a motortól távol is érezteti hatását, mert hiszen kicsavarni igyekszik a motort rögzített helyzetéből.

A rázkódások hajdanában szinte leküzdhetetlen nehézségeket okoztak, a nehézségeket azonban sikerült egyetlen csapással megszüntetni azzal, hogy a motort gumiba ágyazták, azaz nem ridegen-mereven szerelik be az alvázbba, hanem gumiblokkok közbenjöttével, ami nemcsak tömpítja és csillapítja a rezgéseket, hanem sokkal lágyabb és selymesebb meghajtást is eredményez. A gumiba ágyazott négyhengeres motor mondhatni rázkódásmentesen dolgozik és ez az oka annak, hogy a már-már kihalásra ítélt négyhengeres egyszerre csak visszatért az életbe és meglepő tényereségre tett szert, főleg a kisebb kaliberű, egy vagy másfél liter hengerűrtartalmú motorok világában.

A hathengeresnél a tömegereket sokkal jobban sikerül kordában tartani, már csak azért is, mert a hathengeres hat dugattyúja közül mindig csak kettő van holtponton, a többi négy viszont a szívás, sűrítés és kipuffogás különböző fázisában vannak. A hat dugattyú munkafázisai mondhatni átfolyanak egymásba, ezért simább, kiegyensúlyozottabb a hathengeres motor pörgése. Az azonos hengerűrtartalmú négyhengereshez viszonyítva a hathengeres dugattyúi kisebbek, a robbanási nyomás alacsonyabb (viszont szaporábbak a robbanások). Viszont: a hathengeres motor



A négyhengeres motornál egy kerékfordulatra 8 munkaütem esik



a hathengeresnél tizenkettő.

lényegesen drágább, mint a négyhengeres és kérdéses, hogy a sokkal drágább árnak ellenértéke vajjon a simább, kiegyensúlyozottabb üzem.

Végeredményben: a kiskocsi ideális motorja a négyhengeres, a közép vagy nagykocsié a hathengeres és a legszigorúbb objektivitással is csak az lehet az ítélet, hogy másfél-két liter alatt a négy, ezen felül a hathengeres a szerencsésebb megoldás.

KAC Reznicek-túraversenyt
ABSZOLUT GYŐZTES
egyetlen hibapont nélkül

DELMÁR TÓDOR úr – Normál széria

LANCIA APRILIA

3 Aprilia a startnál - 3 a célban
Egyetlen beérkező autós team

BÁRDI

V., KRESZ GÉZA UCCA 15.
TELEFON: 11-96-43



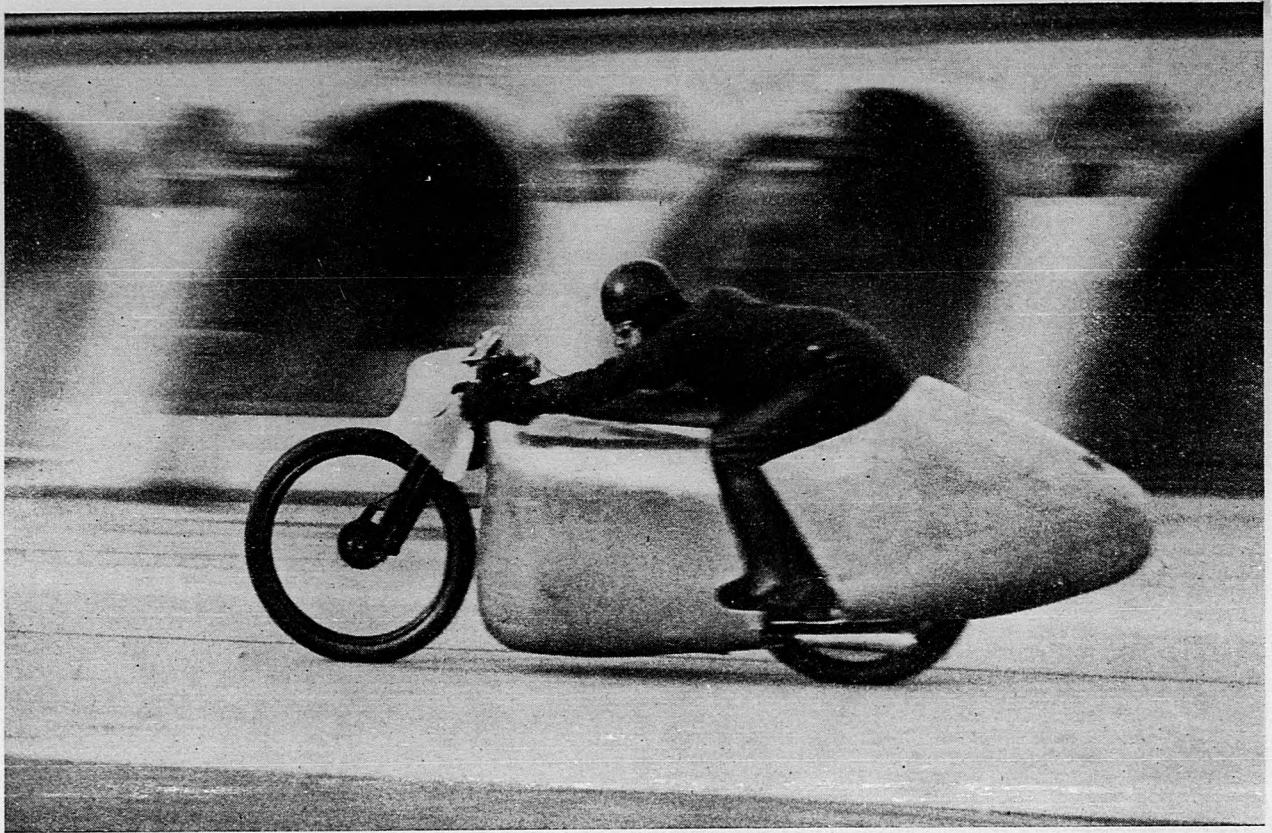
**Kilométerjelzők, sebességmérők,
autó- és stopperórák javítóműhelye és raktára**
ora- és finommechanikai ipar

SCHVARCZ TESTVÉREK

Aranyéremmel kitüntetve
Budapest, Podmaniczky ucca 59. Telefon: 12-96-24

HUSZÁR GYÖRGY autó és motorkerékpár alkatrészek és lánctechnikai szaküzlet

Budapest, VI., Jókai ucca 1. Telefon: 124-411. Tagoknak 10⁰/o eng.



Az utolsó fénykép: Fernihough vagy 250-es iramban a versenypálya előtti szakaszon. A képen tisztán látni az áramvonalidomot és azt a testtartást, melyben a wobblit nyújtott karokkal parírozni lehetetlenség. (Az *Autó-Motor* felvétele)

ELSŐKERÉK SZÍTÁLÁS OKOZTA —

Fernihough gyóni katasztrófáját!

— Szombaton hajnali félötör Fernihough rekordkísérlete Győzön — így szólt a KMAC távirata. És négykor már segítettünk kihámozni a pompás ezres-kompresszoros Brough Superiort az angolok teherautójából. Szélszél, fagyos volt a levegő, „Fermi” nagyokat húzott a teás termoszból. Bizakodva símogatta végig a hatalmas masinát, amely a teljes áramvonalburokkal felszerelve várta, hogy felszabaduljanak belőle a löerök.

Elkészült a telefonvonal, az időmérők a helyükön vártak. „Fermi” lassú tempóban kocsizott végig Dárday dr. kis nyitott Balilláján, hogy a szélviszonyokat és főleg a szélárnyékos helyeket vizsgálja. Alig volt szél és néhány perccel később, úgy félhét előtt feldörgött a Brough hangja, amint aránylag mérsékelt tempóban sivitott végig a betonon, hogy felmelegedjék. Gyertyacsere, be a magasabb hőértékű versenygyertyákkal. És néhány másodperccel később a hosszú angol már vagy 250-es tempóban vágatott végig a gyóni betonon Kecskemét irányában.

E sorok írója, aki egyedül volt közvetlenül szemtanúja a későbbi katasztrófának: lemezre rögzítette az utolsó futamot, mely után már csak — a haláltutám következett.

Ujra felhangzott az ezres Jap egészséges hangja. Emelkedett a fordulatszám, pontosan követni lehetett a kap-

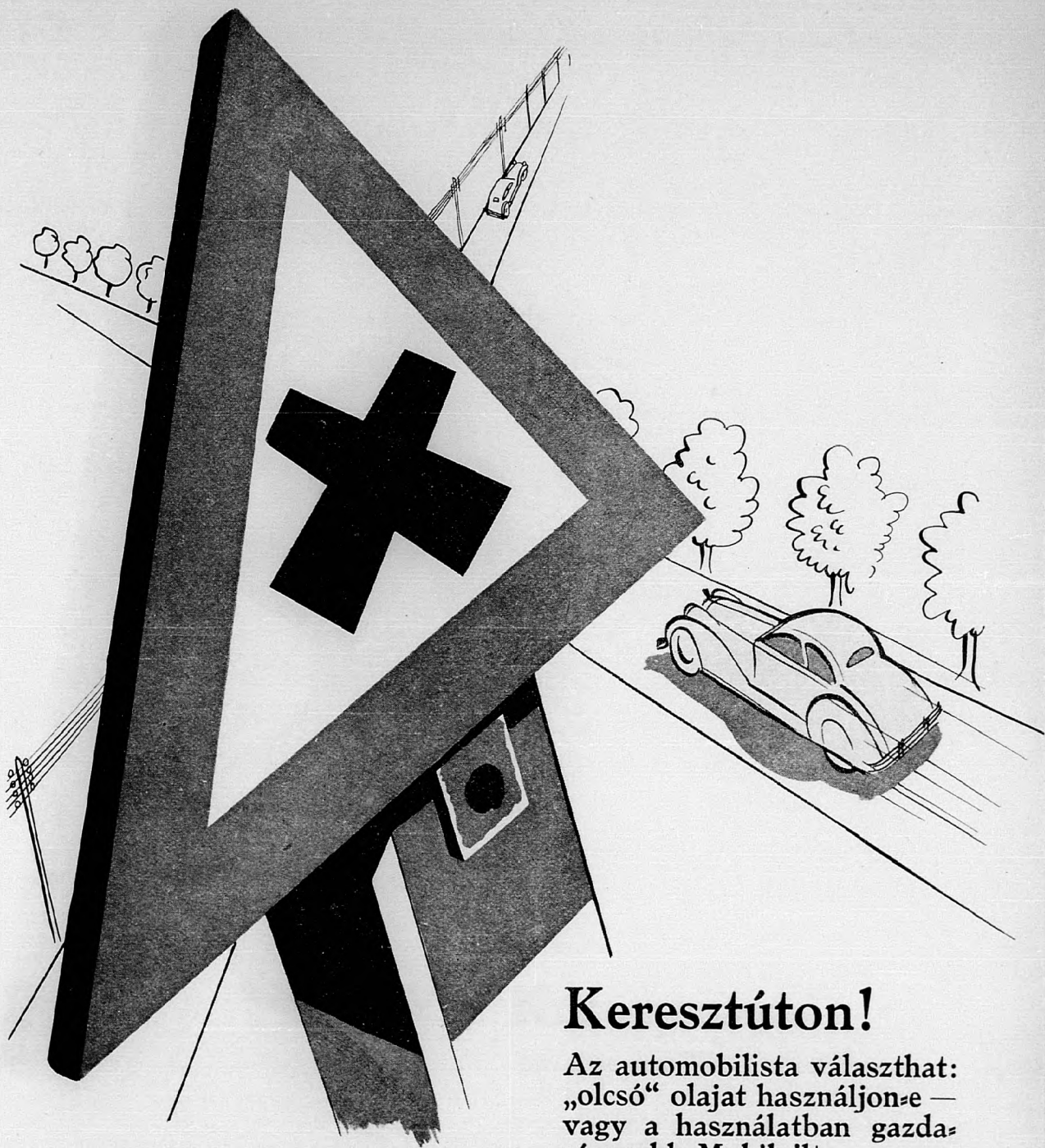
csolásokat és hallani, amint a motor direktben érte el közel legmagasabb fordulatszámát. „Fermi” átvágatott a mérőföldet jelző zászlók között. És már itt szítált kissé a gép első kereke, helyesebben egy kis rezgést észleltek a kontaktusállomás ellenőrei.

A tragédia az úgynevezett versenycsárdától alig 100 méterre Kecskemét irányában történt. Már messziről látni lehetett, hogy Fernihough nem ura gépének, melynek első kereke vad wobbliba kezdett, az angol azonban nem vette le a gázt, hanem küzdött, hogy egyenesbe hozza a gépet. Egyetlen másodperc alatt történt... A wobblit erősödött, lehetetlenség volt egyenesbe hozni... Az első kerék szinte keresztbe állt, amikor a rettenetes erő kitépte a kormányoszlopokat „Fermi” kezéből... Felemelte mindkét kezét és — tisztán láttuk vagy 30 méter távolságból — hogy igyekszik oldalvást dőlni... És egy töredék szempillantással az árokpart oldalának... A gép por és földgejzirt csapva az égnek csatant neki az árokpartnak, ahol a 270 kilométeres sebesség iszonyú lendületben olyan lökést kapott, hogy vagy tíz méteres magasságra repülve zúgott el hetven méternyire és ért földet az útát szegélyező szőlő karói kö-

zött... Szegény Fernihough eszméletlenül került a mentőkocsiba és mire beérték vele a Verebély-klinikára — kilehelte lelkét.

Mi volt a katasztrófa oka? Véleményünk szerint — melyet a multak tapasztalatai támasztanak alá — az áramvonalidom okozta egyoldalú légnyomás, melyet az aerodinamikuskok úgy ismernek, hogy egyenetlen légörvény leválás. Ugyanaz a tünet, mely szélben a zászló lobogását okozza. A gyors mozgásban levő gép által megszakított légtömegek igyekeznek a gép mögött ismét összefolyni és ha az áramvonalidom nem abszolút szimmetrikus, úgy oldalnyomás lép fel az örvénylés következtében, aminek az eredménye a szítálás, az úgynevezett wobblit. Melyet ekkora tempóban, egyenesre nyújtott karokkal kivédeni alig lehet.

A gépben nem volt hiba. Hiszen tavaly Győzön már kifutotta a 270 feletti tempót és olyan stabilan feküdt, mint a szikla. Szél sem volt, de a baleset különben sem a veszélyes szélárnyékos helyen történt. Ugyanaz történt, mint Hennével nemrég. Akinek „tojásba” bujtattott BMW-je a Reichsautobahnon egyszerűen kormányozhatatlanná vált és ha a német versenyzőknek nincsen olyan szerencséje, hogy miután a gép átvágott a két széles betonsávot elválasztó gyepen és sötétlyen, a másik csíkon kötve ki, futja ki magát, úgy Henne is a motorsport hősi halottjainak számát szaporította volna. Henne tapasztalatai alapján végleg búcsút mondott a világrekordjavításnak, hogy nem indokolatlanul, azt szegény Fernihough katasztrófája bizonyította.



Keresztúton!

Az automobilista választhat:
„olcsó“ olajat használjon-e —
vagy a használatban gazda-
ságosabb Mobiloilt.



Mobiloil

BEJEGYZETT VÉDJEGY

VACUUM OIL COMPANY R.T. BUDAPEST

A KAC REZNICSEK VÁNDORDÍJAS VERSENYÉN

55 km-es átlaggal lefutandó 420 km-es távon, a Bükk és Mátra útjain át, legkedvezőtlenebb időben és terepviszonyok mellett a 800-as autókategóriában

EGYETLEN BÜNTETŐPONTTAL

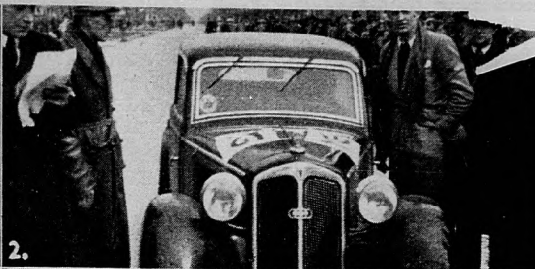
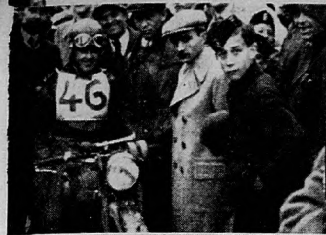
GYŐZ a

DKW

négyülékes túralimousin, a mezőny legkisebb hengerűrtartalmu kocsija és az abszolút osztályozás 2. helyét foglalja el.

MAJLÁTH

BUDAPEST, VI, LEHEL UCCA 2



1. Zamecsnik (200 Zündapp) volt a legjobban szerepelt szőlőmotoros. 2. Komlóssy (DKW) egyetlen büntetőponttal végzett. 3. Start...! 4. Pathó (BMW) az abszolút motoros győztes. 5. Hess (Wanderer) megnyerte kategóriáját. 6. Delmár Tódor, aki az egyetlen büntetőpont nélküli befutó volt. 7. Delmár Tódor győztes Lancia Aprilia kocsijával.

A kispesztiek túraversenyeén egyedül Delmár Tódor (Lancia) futott hibapont nélkül célba

Pathó (BMW old.) védi a vándordíjat — Zamecsnik (Zündapp) a legjobban szerepelt szőlőmenő

Rendkívül kedvezőtlen időben futottak le a KAC Reznicsék vándordíjas megbízhatósági versenyét, melynek 240 km-es távja a Mátra és Bükk turisztikailag remek, sportszempontból igen nehéz útjait szegte be. Rengeteg sár, eső, helyenként hó fogadta a legnagyobb megpróbáltatásokkal küzdő mezőnyt, a motorosok buktak, az autósok közül sokan megjárták az árkokat is, szerencsére minden komolyabb baj nélkül.

A reggel 7 órakor startolt mezőny élcsoportja 8 óra körül érte el Mátrafüredet, itt a Mátrafüred és Mátraháza közötti mintegy 6 km-es szerpentinekkel megrakott útvonalon került sor a hegyversenyre, melynek eredményeit az esetleges holtversenyek eldöntésére szánta a rendezőség. Az értékelés alapján szolgáló átlagstandardokat a 200-as szőlő és 800-as autókategóriában 55, a többi csoportban 60 km-ben állapították meg.

A mátrai hegyversenyen

Kozma (500 BMW) volt a leggyorsabb motoros, Festetics E. (2 l. BMW) a leggyorsabb autós.

A mátrai szerpentinúton lefolyt hegyverseny hőse Kozma Endre volt, aki 500-as BMW gépén 4 perc 35.99 másodperces idejével a nap legjobb teljesítményét érte el. Időeredménye magasan kiemelkedik a motorkerékpáros eredménylistáján. Az oldalkocsis versenyzők közül Pathó (BMW) ért el 4 p 54.13 mp-el igen jó időt, míg a 250-es szőlőkategóriában a Puch-vezető Kovács aratott meglepetésszerű győzelmet.

A túrakocsik sorában 5 p 01.71 mp-el Delmár Tódor (Lancia) vitte el a pálmát, míg a nap legjobb automobil idejét 4 p 37.11 mp-el Festetics Ernő érte el gyors BMW sportkocsijával. Ime a hegyverseny eredményei:

SZŐLŐGÉPEK 500 kem-ig: 1. Kozma E. (BMW) 4:35.99 mp. A nap legjobb ideje! 2. Czulyba (BMW) 4:54.72 mp. 3. Döry (BMW) 4:54.73 mp. 4. Bakay (Norton) 5:18.33 mp. 5. Anders (BMW) 5:29.33 mp. 6. Gödy (AJS) 5:29.44 mp. 7. Jósavay (Rudge) 6:11.05 mp. 8. Magura (Puch) 9:31.55 mp. — **350 kem-ig:** 1. Szeifft (Veloette) 5:18.79 mp. 2. Kesjár (Veloette) 5:55.96 mp. 3. Hambach (Puch) 6:04.65 mp. 4. Seifft (Norton) 6:29.78 mp. 5. Petro (Chater Lea) 6:30.37 mp. 6. Dobos (Norton) 7:39.48 mp. — **250 kem-ig:** 1. Kovács (Puch) 5:17.81 mp. 2. Szűcs (Puch) 5:25.84 mp. 3. Lukavecz (Puch) 5:27.76 mp. 4. Mlinko (Puch) 5:57.01 mp. 5. Hrabanek (Puch) 6:36.35 mp. 6. Pieber (Zündapp) 6:37.61 mp. — **200 kem-ig:** 1. Zamecsnik (Zündapp) 6:13.90 mp. 2. Martinek (Méray-Puch) 6:53.57 mp.

OLDALKOCSIK 600 köbcentiméter felett: 1. Schwarcz (Zündapp) 5:42.44 mp. 2. Zaymus (BMW) 6:06.55 mp. — **600 kem-ig:** 1. Pathó (BMW) 4:54.13 mp. 2. Kugler (Zündapp) 5:25.27 mp.

TURAKOCSIK 2000 kem felett: 1. Hess (Wanderer) 5:55.23 mp. 2. Andrassy I. gr. (Wanderer) 5:40.45 mp. — **2000 kem-ig:** 1. Delmár T. (Lancia) 5:01.71 mp. 2. Dielt (Lancia) 5:04.62 mp. 3. Blankenstein gróf (Lancia) 5:14.50 mp. 4. Király (Fiat) 6:02.99 mp. 5. Ling (Wanderer) 6:09.97 mp. — **1100 kem-ig:** 1. Beer (Fiat) 5:35.34 mp. — **800 kem-ig:** 1. Komlóssy (DKW) 6:42.19 mp.

SPORTKOCISOK 1100 kem felett: 1. Festetics E. gr. (BMW) 4:37.11 mp. 2. Kohner Auguszta (Wanderer) 5:16.87 mp. 3. Gutsehy (Bugatti) 6:52.20 mp. — **1100 kem-ig:** 1. Oderwald (MG) 5:40.50 mp.

A hegyverseny után az Eger—Lilla-füred — Füzesabony—Jászberény—Cegléd útvonalon át futott be sok viszontagság után a mezőny a kispesztői célba. A kísérték sorában volt Festetics Ernő, Döry és Lukavecz Ferenc is, utóbbi gyertyája minduntalan vizet kapott és a sok késedelem végül is a verseny feladására kényszerítette.

Végeredményben . . . :

A verseny abszolút győzelmét a hosszú szünet után ismét „beszálló” Delmár Tódor szerezte meg; ő volt a mezőny egyetlen hibapontmentes befutója, igazolva a régi teóriát: a vér nem válik vízzel! Nyomban mellette kell megemlékeznünk Komlóssy Béláról is, aki 700-as DKW-ját, a verseny legkisebb hengerűrtartalmú kocsiját mindössze egy hibaponttal vitte célba. A kocsik sorában

még igen jól szerepeltek a Wandererek, a Ling, Hess, Kohner-trió kivágta a — sarat.

A motorkerékpárosok végoztályozásában a legkevésbé hibaponttal szereplő oldalkocsis BMW-menő Pathó megérdemelten került az élre. Ő lett a Reznicsék vándordíj első oldalkocsis védője! A diésősg azonban hajszaon, helyesebben csak két ponton múltott, mindössze ennyi választotta el a 200-as csoportban győztes Zündapp-menő Zamecsniket a vándordíj védelmét jelentő abszolút motorkerékpárgyőzelemtől! Az 500-as csoportban Czulyba (BMW) aratott szép győzelmet a gumidefektusok miatt sokat késétt márkatársa, Kozma előtt, míg a 350-es csoportban a kezdő verseny hőst a Norton-vezető Szeifft üdvözölhetjük győztesként. A 250-es csoportban az Illichmann rendszerű hátsórúgós Puch-gépen startolt Szűcs aratott értékes győzelmet Pieber (Zündapp) előtt. Ime a végeredmények:

SZŐLŐGÉPEK 500 kem-ig: 1. Czulyba (BMW) 21 bp. 2. Kozma (BMW) 33 bp. 3. Gödy (AJS) 40 bp. 4. Jósavay (Rudge) 53 bp. 5. Anders (BMW) 107 bp. 6. Bakai (Norton) 140 bp.

350 kem-ig: 1. Szeifft (Norton) 22 bp. 2. Hambach (Puch) 24 bp. 3. Kesjár (Veloette) 28 bp. 4. Petro (Chater Lea) 49 bp. 5. Dobos (Norton) 68 bp.

250 kem-ig: 1. Szűcs (Puch) 27 bp. 2. Pieber (Zündapp) 30 bp. 3. Hrabanek (Puch) 48 bp. 4. Mlinko (Puch) 49 bp.

200 kem-ig: 1. Zamecsnik (Zündapp) 11 bp. 2. Martinek (Méray-Puch) 29 bp.

OLDALKOCSISOK 600 kem felett: 1. Zaymus (BMW) 60 bp.

600 kem-ig: 1. Pathó (BMW) 10 bp. 2. Kugler (Zündapp) 29 bp.

TURAKOCSIK 2000 kem felett: 1. Hess (Wanderer) 13 bp.

2000 kem-ig: 1. Delmár Tódor (Lancia) 0 bp. 2. Dielt (Lancia) 5 bp. 3. Ling (Wanderer) 10 bp. 4. Király (Fiat) 13 bp. 5. Blankenstein gr. (Lancia) 16 bp.

1100 kem-ig: 1. Beer (Fiat) 10 bp.

800 kem-ig: 1. Komlóssy (DKW) 1 bp.

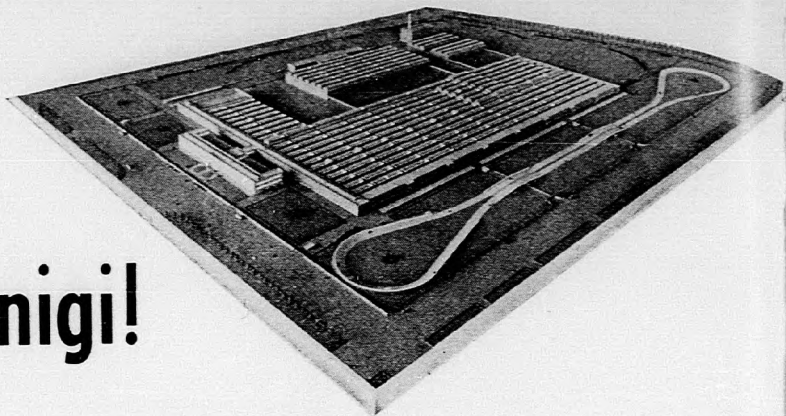
SPORTKOCISOK 1100 kem felett: 1. Kohner Auguszta br. (Wanderer) 27 bp.

1100 kem-ig: 1. Oderwald (MG) 26 bp.

A versenyrendezés munkáját a KAC gárdája, élén az agilis Dalnoky Lászlóval, nagy körültekintéssel látta el.

Egy millió négyszög-
méteres területen épül
az új olasz mamutgyár

a FIAT Stupinigi!



Tavaly júniusban tették meg az első kapavágást Torino külvárosában és jövő nyárra már üzemben lesz Európa legújabb és legmodernebb autógyára, a Fiat Stupinigi, az olasz Fiat-gyár új hajléka. Méretei magyar szemnek egyszerűen elképzelhetetlenek, hiszen nem kevesebb mint egymillió négyszögméteres területen épül fel a hatalmas gyártelep, az épülettömb frontja 500, hossza 750 méter és 320.000 négyzetméter a beépített területe.

Néhány adat? Földalatti beépített területe 430.000 négyzetméter, az

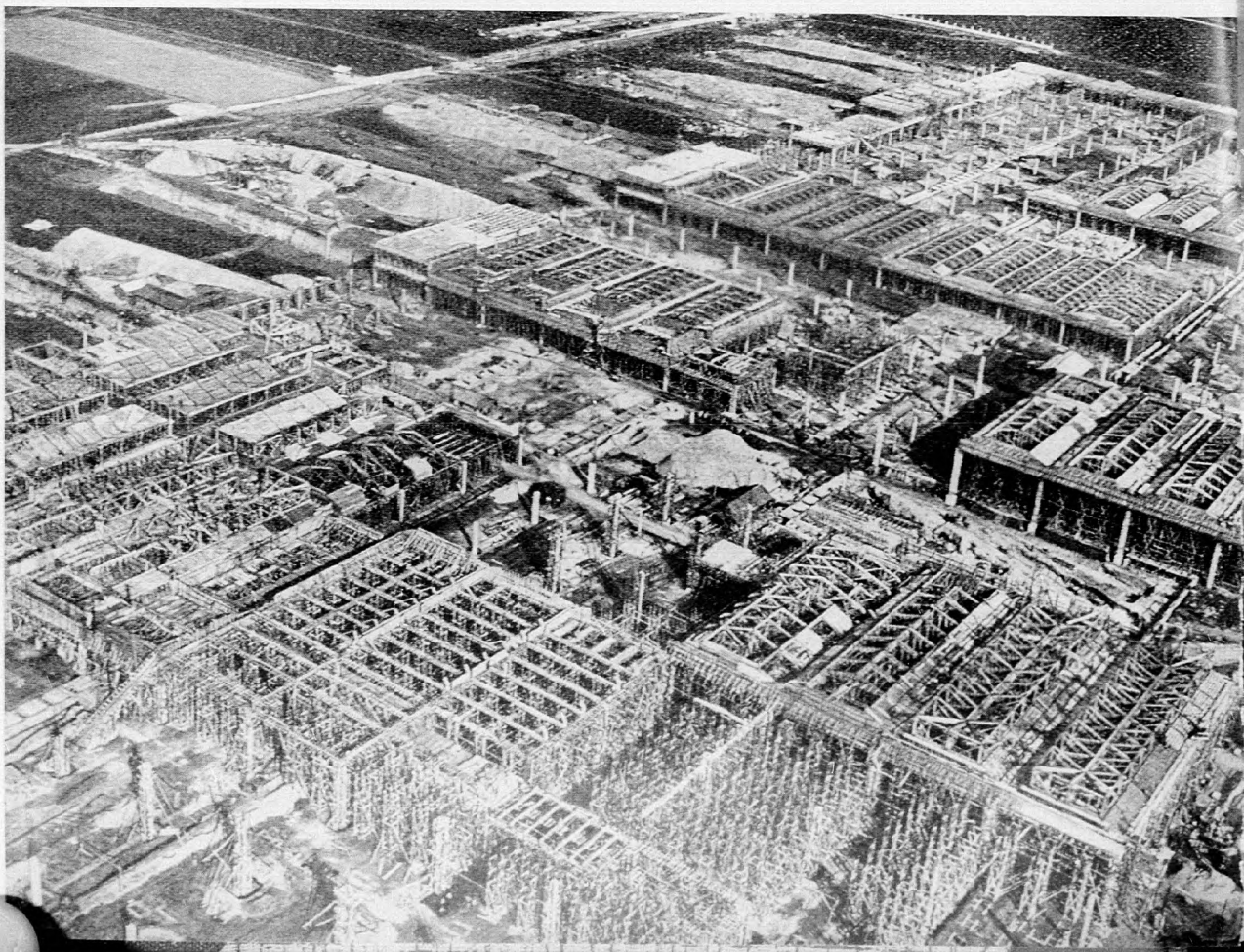
A Fiat Stupinigi gyárvaros modellje. Figyeljük meg a hatalmas épületeket és a harmadfél kilométer hosszú, piskótaalakú emeltfordulós próbapályát.

épületek légköbméterszáma 3.800.000, földalatti galériáinak teljes hossza 6000 méter. Etkezdéje 10.000 munkásnak ad helyet, légi óvóhelyébe 11.000 ember fér, kísérleti és próbapályája harmadfél kilométer hosszú emeltfordulós piskóta, villamos erőműtelepének kapacitása 65.000 kilowatt-óra!

A Fiat Stupinigi: gyárvaros lesz, melynek műhelyei egyelőre 57.000 munkásnak adnak kenyeret — éjjel-

nappali munkafolyamatban. Itt fognak készülni a világhírű Fiat-autók, teherkocsik, repülőgépek és motorok a legmodernebb szériagyártás elvei alapján. A mai Lingotto-i telep megszűnik, az állam veszi át és műszaki főiskolát létesít területén. És mivel a költözködés a munkafolyamatokat hátráltatná, nagyrészt új szerszámgépek, automaták, prések ezrei állnak majd jövő nyáron csatasorba.

Ez a kép nagyszerűen érzékelteti az új Fiat-telep, a Fiat Stupinigi építkezéseinek megdöbbentő arányait.



A DÉ-KÁ-VÉ

Írta: **Biró Jenő**

Gáz (ül a kávéházban): Pincér! Pincér!
Pincér (jön): Tessék parancsolni?
Gáz: Hozzon nekem egy szép zónapörköltet!

Pincér: Kérem, Gáz úr, a főpincér szigorúan megparancsolta, hogy önnek ezentúl csak „Hadnagy uram“-pörköltet szabad kiszolgálni!

Gáz: Mi az a Hadnagy uram-pörkölt?
Pincér: „Csak előre, édes fiam!“
Gáz: Ugy? Akkor nem kell! Hozzon inkább egy Zrinyi-rostélyost.

Pincér: Hogy-hogy Zrinyi-rostélyost?
Gáz: Ugy, hogy megeszem és utána úgy kirohanok, mint Zrinyi Miklós!

Pincér (dühösen elmegy).
Ragyai (jön): Jónapot, Gáz úr!
Gáz: Szolgálja, Ragyaikám... Mi újság?
Ragyai: Semmi különös... Ha csak az nem, hogy vettem a héten egy Dé-Ká-Vét!

Gáz: Milyen kávét!
Ragyai: Dé-Ká-Vét!
Gáz: Dé kávé? Ez egy új fajta lehet!

Ragyai: Nem is olyan új... Viszont nagyon meg vagyok vele elégedve!

Gáz: Izlik magának?
Ragyai: Hogy-hogy izlik?... Azt hitte, hogy megeszem!

Gáz: Tudom én, hogy nem eszi... Issza!
Ragyai (dühös): Issza az a táncos öreg nénikéje!... Azt nem lehet inni!

Gáz: Zaccos?
Ragyai: Maga légagyú barom, csak nem képzeli, hogy ez valami szemeskávé?

Gáz: Öröltkávé?
Ragyai (ordít): Ez egy koesi!
Gáz: Egy koesi kávé?... Minek ennyi kávé magának!... En mondom, elrontja a szívét!

Ragyai: Hallja, aki magánál nagyobb barmot látott, az minimum tanárségéd az állatorvosi főiskolán!... Hát nem akarja megérteni, hogy a Dé-Ká-Vé az se nem szemeskávé, se nem öröltkávé!...

Gáz: Tudom már!... Cikóriakávé!
Ragyai: A körösztyanjja térgye!
Gáz: Mert a cikóriakávé nem is innivaló!

Ragyai: Maga barom, hányszor mondom, hogy én ezt nem iszom!
Gáz: Hanem mit csinál vele?

Ragyai: Beleülök!
Gáz: Beleül a kávéba?... Uram, olyan zaccos lesz a nadrágja, mint a pinty!

Ragyai (veri az asztalt): Értse meg, hogy ennek csak a neve hasonlít a kávéhoz, de nincs benne kávé!
Gáz: Hanem mi van benne?

Ragyai: Benzin!
Gáz: És maga azt issza!... Rémes! Rágyujt egy cigarettára és felrobban a gyomra!

Ragyai (tajtékzik): Maga szerencsétlen ökör... a Dé-Ká-Vé az egy típus!
Gázi: Hasi, avagy fej?

Ragyai: Mi az, hogy hasi avagy fej?
Gáz: Maga mondta, hogy az egy tifusz, én kértem, hogy hasi, avagy fej-tifusz!

Ragyai (üvölt): Autótípus, maga barom!

Gáz: Hogy lehet egy autónak tifusza?!
Ragyai: Slussz, ez a téma be van fejezve!... Inkább mesélje el, hol volt tegnap, hogy nem láttam!

Gáz: Autókiránduláson voltam a sógorommal!

Ragyai: A sógora jól vezet!
Gáz: Elég jól! Csak amikor az országútra érünk, minggyárt elkezd sakkozni!

Ragyai: Hogy-hogy sakkozni?
Gáz: Minden lépésnél elüt pár parasztot és egy-két lovat!

Ragyai: Essen le a székről a hülye viceivel... És aztán mi volt a kiránduláson?

Gáz: Amikor a sógorom kisakkozta magát, leheveredtünk egy árokba, kibontottuk az újságpapírból a kirándulásra hozott elemzősiát... én megettem az újságot és elolvastam a vajaskenyeret...

Ragyai: Hogy-hogy az újságot ette meg és a vajaskenyeret olvasta!

Gáz: Mert az újságon volt az egész vaj és a kenyéren volt az egész újság... Aztán átlapoztam a vadászkolbászt és a gyerekek megfejtették a keresztrejtvényt a körözött liptóin...

Ragyai: Gusztusos... És aztán?
Gáz: Aztán elmentem a rétre ebédet szedni a sógoromnak...

Ragyai: Hogy-hogy ebédet szedni!
Gáz: Vegetáriánus! És milyen étvágya van! Tegnap is megevett két kankalin között húsz deka pipacsot!

Ragyai: Lehet, hogy a sógora még nagyobb hülye mint maga?
Gáz (szerényen): Az ki van zárva...

Ragyai: És mi volt aztán?
Gáz: Aztán leheveredtem a mezőn és némán szemléltem a három világtájat!

Ragyai: Miért három?
Gáz: Hogy miért? Észak, kelet, dél...

Ragyai: De mi jön dél után?
Gáz: Délután a Símek jön hozzám alsózni.



Continental

GUMIÁRU KERESKEDELMI KFT

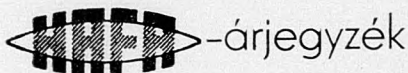
BUDAPEST, V,
ROTHERMERE U.
(BALATON U.) 2
TELEFON: 122-042

Fényképét

vezető jogositványhoz, azonnal, 2 darab rendelésnél, darabja 48 fillér

FOTO PÁRISI, Párisi Nagy Áruházban

MEGJELENT AZ ÚJ



fotó- és moziujdonságokról,
színes fényképezésről

144 oldal, külön lista
az alkalmi vételekről

DIJTALANUL KÜLDI **H A F A**
B U D A P E S T,

IV., Károly király út 28.

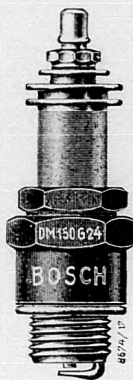
VI., Andrásy út 31.

VII., Rákóczi út 80.



KITŰNŐ EREDMÉNYT

ér el léghűtéses motorjában különle-
ges motorkerékpár-gyertya típusainkkal:



DM200G24

Megfelel:

AJS o. h. v.
BMW, R63, R16,
R4, R12,
R17

DM150G24

Megfelel:

Ariel
BSA o. h. v.
DKW
Harley-Davidson
Méray o. h. v.
Puch 250, 500

Normál SJ 18 ^m/_m-es menettel.

Ára P 8.—

Ára P 6.40

Kapható szaküzletekben.

BOSCH

Használjuk az áramütésbiztos BOSCH ma-
gasfeszültségű kábeldugaszt: KEA 7/1Z.

Ára P 1.50

1938. ÉVI

KAC REZNICSEK VÁNDORDÍJAS VERSENYÉN

a 250-es kategóriában

GYŐZTES

SZÜCS LÁSZLÓ

PUCH

gépen

A beiktatott mátrai hegyiversenyen

a 250-es kategóriában

1.
2.
3.
4.
5.

helyezett

PUCH

STEYR-DAIMLER-PUCH MŰVEK RT BUDAPEST, LEHEL UCCA 25



Utatlan utakon a Steyr 150-el!

Terepjármű alatt az avatatlan többnyire titokzatosan marciális megjelenésű, négykerékkormányzású vagy hernyótalpas és szürke páncéllal borított, tankszerűen vésztojás szörnnyet képzel, minél több gépfegyvercsővel és legalább két kiskaliberű gyorstüzelő löveggel... Mert a terepjárművet ilyennek ismerjük — legalább is egyelőre — a moziból. És így érthető a csalódásunk, amint közelebről ismerkedtünk meg a Steyr 150 terepjárművel. A Steyr 150 ugyanis nem tankszerű valami, hanem tejestvére az ismert 50-es kiskocsinak, mindössze egy gondolatlat hosszabb, valamivel nagyobb a szerkezeti magassága. Viszont motorja ugyanaz a négyhengeres, egyliteres boxermotor, melyből oly sokszáz szalad a magyar országúton, öregbiteni a Steyr-gyártmányok hírnevét. És sebességváltója is kissé más, nyolc sebesség előre, kettő hátra. Ami azonban nem azt jelenti, hogy a nyolc sebességet végig kell, vagy végig lehet kapcsolni, hanem csupán egyetlen kapcsolással meg lehet változtatni a differenciál áttételt és így a megszokott négy sebességből nyolc lesz.

Egyszóval: a Steyr 150 szokatlan alakú nyitott karosszériája kivételével külsőleg semmiben nem különbözik az 50-estől, még a fogaskerékszerű kapaszzkodó felülettel ellátott nagy Semperit-ballonok sem szólnak szemet annak, aki a motorkerékpárok világából jól ismeri a triál gumikat.

Hogy mit tud ez az érdekes modell, arról a próbauton győződhettünk meg. — Tessék jól megkapaszzkodni — szólta hátra az osztrák gyári vezető, amint a Bösszörményi úti csendőrlaktanya mellett egyszerre csak jobbra fordította a kormányt és átugratva a járdán, szántott neki a vagy három méter magas és vasúti töltés meredekségű domboldalnak.

Határozottan kellemetlen érzés ez a terepjárás. Az embernek az az érzése, hogy a kocsi orra a levegőbe emelkedik és valami nagy szaltóval egyszerre csak a hátán fekszik a gép,

mind az öt utassal. Csakhogy a Steyr 150 nem bukik hátra. Szépen, simán, pörgetés nélkül, mondhatni kizárólag nyers erőből kapaszzkodik fel a dombra, a közel 40 fokos lejtőn. És hogy megmutassa képességeit, szépen megáll a kapaszzkodó közepén, majd simán újra megindul. A kapaszzkodó végén érezni, amint a kocsi a hátsó kerekein és az alvázán csúszik, amint az első kerekek magasan fent kalimpálnak a levegőben. Egy pillanat, a kocsi eleje lebukik, talajt érnek az első kerekek és már pörgünk a gödörös, árkos, vágásos gyakorlótéren. A méteres gerinceken, félméter mély árkokon játszói könnyedséggel kúszik át a 150-es, nem érezni jóformán zökkenést sem, csak egy kicsit „angolparkos” a hangulat, mintha csak a hajdani vadszamáron ülnénk.

Vagy negyedóráig tartott a „szórakozás”, át az árkokon, amikor az osztrák sógor hirtelen elszánással nekikormányozta a gépet az úttestre visszavezető, közel ötvenfokos lejtőnek. Az „égyől pottyánó” kocsi meglehetősen

riadalmat kellett az ucca népe között, a közelben strázsáló rendőr, hála az osztrák rendszámnak és az utasok szigorú ábrázatának, de főleg a saját ijedségének, nem avatkozott be. És percekkel később már kapaszzkodtunk fel a Mártonhegyi úton, fel a Jánoshegyre.

A Mártonhegyi út szerpentinjein simán és erőlködés nélkül 50–60-as iramban kapaszzkodott az öt személyes és 200 kilónyi homokzsákkal terhelt kis, egyliteres. És hogy a kirándulás érdekesebb legyen, a vezető néha levágta az utat, egy kis oldalugrást végzett az árkok és bokrok irányában, a téglát szállító kocsisok ugyancsak csodálkoztak, amint a kocsink eltűnt az árkokban, csak azért, hogy percekkel később száz méterrel feljebb bukkanjon fel ismét az úton.

A Svábhegyről a Jánoshegyre vezető kanyargós úton közel nyolcvanhat futott ki a Steyr 150, meglepő volt az a hihetetlen stabilitás, mellyel a magas építés ellenére is mondhatni ragadt a fordulóban. És ragadt akkor is, amikor lefelé jövet megeredt a zápor és szapános korcsolyapályává vált az aszfalttal borított úttest.

Utunk második állomása a Kísvábhegy volt. Mely ott emelkedik jobbkezre a hajdani svábhegyi versenypálya kútfordulója mellett, ormán a fából rótt magassági ponttal. Ez a tereprezsz katonai ovakörlőtér, árkokkal, mesterséges gránátöltcsérekkel, csak éppen a szögesdrót és elhajigált konzervdobozok hiányoznak ahhoz, hogy a „hangulat” tökéletes legyen.

Csuromvizes volt a talaj, csúszott és ragadt az agyag. A 150-es azonban éppen olyan simán kapaszzkodott és vergődött át az árkokon, éppen olyan visszatartathatatlannul küszött fel a gyalog is alig megjárható meredélyeken, mintha száraz lett volna az idő. Ennek titka: a differenciálzár, mellyel ki lehet iktatni a differenciál működését és a két hátsó kerék egyformán kapaszzkodik.

Szinte szokatlan volt, amikor hazafelé menet a kis Steyr 150 megkerülte a Vérmezőt és nem korcsolyázott le a gyakorlótér lejtőjén. És még ennél is szokatlanabb érzés volt visszatérni a „normális” kocsiba, melynek orra nem mered az égnek és mellyel az ember oda van kárhoztatva a kiépített úthoz...

Egyszóval: ilyen a terepjárás!



Biondetti (Alfa Romeo) nyerte az utolsó Mille Migliát

Nagyszerűen szerepeltek a BMW-menők és a FIAT-vezetők

Rövid kormányrendelet intézkedett róla, hogy a Mille Migliát mai formájában többé nem rendezhessék meg. A rendelet háttérében az ideai MM Szörnyű tömegkatasztrófája bontakozik ki: Mignanego Lancia-kocsija, mely Bolognában teljes sebességgel belerohant a közönségbe... Tíz halott és 23 sebesült maradt a csatatéren, az utolsó Mille Miglia porondján.

Magya a verseny lefolyása, izgalmai és küzdelmei felülmúltak minden eddigig. Sportszempontról a 2.9 l-es kompresszoros Alfák és a 4.5 l-es kompresszor nélküli francia Delahaye-kocsik küzdelme jelentette a verseny savát-borsát. Farina, Alfa Romeo élharcosa már a verseny bevezető fázisában egy fa árnyékában pihente ki szerencsére sértetlenül az izgalmakat, míg Comotti, az egyik Delahaye-menő Lucca közelében kényszerült a verseny feladására. Pompás stílusban nyargalt tóva a Dreyfus (Delahaye) által keményen üldözött Pintacuda (Alfa Romeo), aki elsőnek futva be Rómába, elnyerte a Duce díját.

Róma után megváltozott a verseny képe, Dreyfus hűtődefektusa miatt jelentékenyen csökkentette az iramot, míg a feltörő Biondetti egyre komolyabban veszélyeztette fékzavarokkal küzdő márkatársra, Pintacuda vezetőpozícióját. Midőn Pintacuda Terni előtt kollidált egy kőfallal, Biondetti vette át a kommandót és eszeveszett iramban száguldott Brescia felé. Pintacuda azonban nem adta fel a harcot, kicserélte sérült első kerekét és minden beleadva vette úzóbe márkatársát. A párviadal városról-városra iz-

galmasabb volt, végül is két perccel múlt a győzelem. A Biondetti-Stefani-pár megnyerte a Mille Migliát. Átlaguk 135,39 km volt. A 2-ik és 3-ik helyet Pintacuda és Dusio Alfái foglalták el a Dreyfus és Masand vezette Delahayeok és Carriere Talbotja előtt.

Nagyszerűen szerepeltek a BMW-menők, Fane 119,16 km-es átlaggal négy 2 literes BMW élén nemcsak a 2 literes kompresszor nélküli kategóriában győzött, hanem a 2 literes kompresszoros kategória győztesét a 108,36 km-es átlagot futott Bellandi-Vagelli (Alfa-Romeo) párt is megelőzte. Négy BMW állott starthoz és ez a négy kocsi főlegesen gyűrte le az internacionális konkurenciát.

A „nemzeti kategóriákban” 1500 kcm-en felüli csoportban a Cortese-Fumagalli-pár (2.3 Alfa-Romeo) 118,89 km-es, az 1500-as csoportban a Villani-Forti-párt (Lancia) 114,52 km-es, a 1100-as kategóriában a Taruffi-Carena-pár (FIAT) és a 750es csoportban a Bararelli-Sola-pár (FIAT) 93,58 km-es átlaggal győztek.

A versenyben oly pompásan szerepelt négy BMW-kocsi Metzeler-gumival szerelve aratott internacionális viszonylatban felette számottevő győzelmet.

Hírták a bajnokságokat

A Királyi Magyar Automobil Club Nemzeti Sportbizottsága az 1938. évre kiírta Magyarország automobil- és motorkerékpár-bajnokságait. A túra-automobilok 1100, 2000 és 2000 kcm-en

felüli, a sportkocsik 1100 és 1100 kcm-en felüli kategóriákban indulnak a bajnokságért. A bajnokság ezévből is 6 futamból áll, melyek közül háromban győzni kell, egyezben pedig második helyezést kell elnyerni ahhoz, — az elérendő 23 ponton felül, — hogy valaki bajnok lehessen. A szolomotor-kerékpárok 1938-ban ismét három kategóriában, 250 kcm-ig, 350 kcm-ig és 500 kcm-ig, míg az oldalkocsik két kategóriában — 600 kcm-ig és 600 kcm-en felül — indulnak a bajnokságért, mely hasonlóan az automobilokéhoz, hat futamból áll. A bajnokság elnyerésének feltétele három győzelem és legkevesebb 21 pont. Mint az elmúlt évben, úgy ezidén is 20 pont kell a bajnokság második és 18 pont a harmadik helyezés elnyeréséhez.

A bajnoki futamok a következők (M = szőlő és oldalkocsis, T = túrakocsi és Sp = sportkocsi bajnoki futam):

Április 24. KAC Reznicek vándordíj (M, T, Sp.). Május 7-8. Frontharcsos túraút (M, T, Sp.). — Június 26. Delmár Walter Jubil. verseny (T, Sp.). — Július 10. FTC futóversenye (M, T). — Szeptember 25. KMAC Terepversenye (M). — Október 23. AMKV Dobogókői hv. (M, T, Sp.). — Október 26. KMAC Gyóni km.-verseny (Sp.). — Október 30. KMAC Hármashatárhegyi v. (M, T, Sp.).

Az újabban nagy elterjedésnek örvendő 200 kcm-es motorkerékpárokra és a 800 kcm-nél nem nagyobb hengerűrtartalmú automobilokra tekintettel, a Nemzeti Sportbizottság az 1938. évre külön díjat tűz ki azok számára, akik ebben a két kategóriában az ez évben a legjobb eredményt érték el. A Nemzeti Sportbizottság külön erre a célra készített emlékérmén felül e két kategória győztesei értékes tiszteletdíjakat nyernek. A teljesítmények elbírálásánál a bajnokság szabályai mérvadók.

Túvolari visszavonul

Núvolari, a világhírű Alfa-krekk a Pau GP tréningjén szenvedett balesetének hatása alatt, mértékadó olasz lapjelentések szerint végleg visszavonul a versenyzéstől.

Hátso rúgózás bemutatkozott...

Reznicek-verseny. Győztese Pathó, új 600 kcm. telescop első és

HÁTSÓ KERÉKRUGÓZÁSÚ

széria gépevel.

500 kcm. kat. győztese Czulyba R 51 széria gépevel.

Mátrai hegyiverseny. Kozma 500 kcm. régi, sok ezer kmt futott normál gépevel a nap abszolút legjobb idejét futja.

URBACH

VI., Hunyadi-tér 12



Kádár (FIAT) és Szeift (NORTON) a kezdőverseny hősei

Kemény dió jutott osztályrészül a KMAC kezdőversenye résztvevőinek, akik áprilisi télben futották le a Budapest—Vác—Szécsény—Pásztó—Hatvan—Vác—Budapest 390 km-es versenytávot, sőt a mátrai hegyiszakaszon tízcentiméteres hótakaró is nehezítette munkájukat. A téli időjárás és gyarló útviszonyok természetesen alaposan megtizedelték a 24 főnyi — 7 automobil és 17 motorkerékpár — mezőnyt úgy, hogy a célba csupán 4 autó és 7 motorkerékpár érkezett be. A befutók teljesítményét különös elismerés illeti, a viszontagságos időjárás rendkívül megnehezítette a komoly fellépő versenyt, a 60,55, illetve 50 km-es átlagstandardok valóban nem „kezdők”-nek szánt feladat megoldását szólták az indulók nyakába.

A nap hőse Kádár Imre volt, aki 1100-as Fiatján mint egyedüli büntetőpont nélküli befutó érkezett célba. Teljesítménye minden elismerést megérdemel és bizonyosra vesszük, hogy a versenyen megismert utánpótlás eme kimagasló tagjával a versenyszézen folyamán sikereivel kapcsolatosan gyakran lesz alkalmunk foglalkozni.

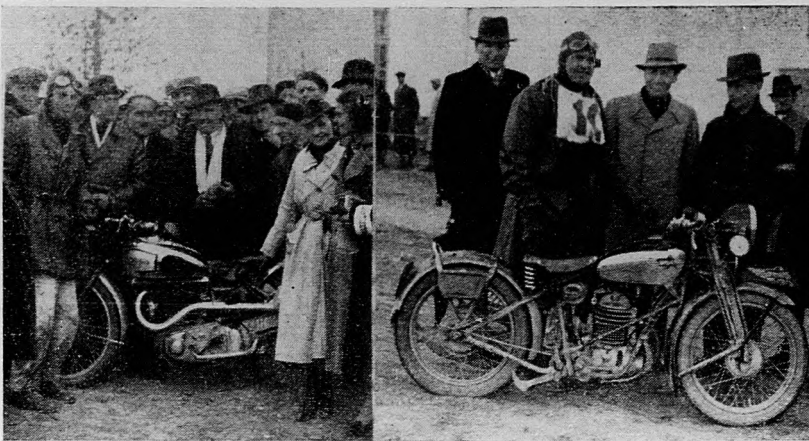
A kezdőverseny mostoha időjárása, a metsző szélvihar, az eső és hó természetesen főleg a motorkerékpárosokat sújtotta, akiknek teljesítménye ezért fokozott dicséretet érdemel. A motorosok sorából Szeift István került 350-es Norton-gépe nyergében az élre, mindössze 9 büntetőpontot kapott. Szépen szerepelt a Méray-Puch vezető, Holló, aki a 200-as kategóriában győzött, nemkülönben Rusovszky (Puch), a 250-es győztes. Az 500-as győztes Hegedüs (Zündapp) öt induló közül egyedül ért célba, míg Schwarz, a Zündapp-vezető oldalkocsis győztes motoroverben futva is kitűnő teljesítményt nyújtott. Elismerés illeti Kovács Bélát, aki mintegy 12 esztendő Chater Zea-gépe nyergében is pompásan megállta a sarat.

A kiállt versenyzők egy része gépdefektus, másik része, szerencsére sérülés nélküli bukások folytán kényszerült fegyverletételre. Wolf 1500-as Fiatjával már kevéssel a start után, Vác-on az árokba futott. A Velocette-vezető Follyn nagyot bukott: letörött a kormány egyik szára! A motorostalékonyság azonban párosulva a kezdők fanatizmusával, irt talált a sebre: a derék versenyző egy kézzel vezetett tovább, míg másik kezével a combja alá szorított letört kormányférlől adagolta a gázt! Rendek dr. BMW-jén két bukást könyvelt el, míg a Fekete vezette pompás 2 literes BMW-kocsi eleje féltreismerhetetlen karambol nyomait viselte magán.

Imre a részletes eredmények:

Szólógépek 200 km-ig. 1. Holló J. K. (Méray-Puch) 81 bp. Két induló, 1 befutó. — 250 km-ig. 1. Rusovszky J. (Puch) 66 bp. Három induló, 1 befutó. — 350 km-ig. 1. Szeift I. (Norton) 9 bp., 2. Kovács B. (Chater Lea) 11 bp. Hat induló, 2 befutó. — 500 km-ig. 1. Hegedüs L. (Zündapp) 37 bp. Öt induló, 1 befutó.

Oldalkocsis gépek 600 km felett: 1. Schwarz N. (Zündapp) 17 bp. Egy induló. Automobilok 1100 km-ig. 1. Kádár I.



Balról: Szeift (Norton), jobbról: Rusovszky (Puch) a célban.

(Fiat) 0 bp., 2. Beer Gy. (Fiat) 41 bp. Négy induló, 2 befutó. — 2000 km-ig. 1. Ling L. (Wanderer) 9 bp., 2. Fekete J. (BMW) 24 bp. Három induló, 2 befutó.

Külön elismerés illeti az FTC motoros-gárdáját, a hét győztes körül öten zöld-fehér színekben startoltak.

CORDATIC
A TÖKÉLETES
AUTÓPNEU

Dreyfus (Delahaye) győzött Pauban a GP. formula próbagaloppján

Caracciola (Merc-Benz) futotta a leggyorsabb kört

Az idei versenyévad különös érdek-
lődéssel várt megnyitó versenyévé
avanzsált a Pyreneusok ólén lefutásra
került „Pani Nagy Díj”. A kies francia
fürdővároska fordulóból-fordulóba ka-
nyargó alig 3 km-es cirkuittjén került
sor az új GP-formula próba-galopp-
jára. Ugy Mercedes-Benz, mint az Al-
fa-Romeo-gyár versenyexpositurája a
Corse Alfa ezt a versenyt szemelte ki
az új GP-formula szerint épült verseny-
kocsijainak első nyilvános szereplé-
süél, mintegy az első grand epreuves,

a Tripoliszi Grand Prix próbagalopp-
jával. Míg Alfa Romeo és Mercedes-
Benz a formula szerinti maximális
hengerűrtartalmú 3 literes kompresszo-
ros masinákat állított sorompóba, ad-
dig az idei seasonszezonra francia él-
márkának bekonferált Delahaye-gyár
formula szerinti maximális űrtartalmú
4.5 literes kompresszor nélküli kocsi-
kat küldött Pauba, mely kocsik alapti-
pusa az elmúlt esztendő francia sport-
kocsi versenyein fényesen megállotta
a tűzpróbát. A várva-várt francia Tal-

bot-kocsik a gyári sztrájk miatt nem
jelenhettek meg Pauban.

A paui versenypálya nem kedvez a
gyors kocsinak, a kanyargós, szűk
cirkuitt legyőzhetetlen korlátot emel a
sebességnek. Ezt igazolták a verseny
tréningjei is, amikor Nuvolarinak a
6000 fordulát mellett 350 lóerőt leadó
nyolchengeres Alfa volánjánál nem
sikerült 92 km-nél jobb kört futnia.
Sajnos, Nuvolari tréningbalesete — me-
netközben kellett kiugrnia az égő ko-
csiból — folytán az Alfák nem indult-
ak el a versenyen és hasonló sors
érte a Mercedes-Benz istállót is, mely
miután Lang kocsija a tréningen sú-
lyosan megrongálódott, csupán egy
kocsit állított a starthoz az egyetlen
komoly ellenfél Delahayecal szemben.

A 100 körös 277 km-es verseny start-
jánál az új 12 hengeres kompresszoros
Mercedes volánjánál ülő Caracciola
nyumul az élre, tempóját csak Dreyfus
(Delahaye) tudja átvenni, míg a má-
sik Delahaye-vezető Comotti erősen le-
szakad az éllovasoktól. A 10-ik körben
Dreyfus megy az élre, de Caracciola
pár méter távolságból vigyáz rá, majd
erősít és könnyűszerrel átveszi a kom-
mandót. Caracciolának most időt kel-
lene tartalékolnia a tankolásra, de az
izzó napsütésben csúszóssá vált út-
burkolat erősen megnehezítette a rak-
kolást, melyből 93,18 km-es átlaggal
új körrekord született. Az 52-ik körben,
mindössze 6 mp előnnyel áll tankolás-
hoz Caracciola, a kocsit most Lang
vezeti tovább a szökevény Dreyfus
nyomában, körről-körre zárkózik fel,
de néhány kör után kénytelen sebes-
ségváltójának javítása végett meg-
állani és ez az újabb idővesztéség
végleg megpecsételi a verseny sorsát.
Íme a végeredmény:

1. Dreyfus (Delahaye) 3:8:59 mp. Átlag
87,932 km. 2. Caracciola—Lang (Mercedes-
Benz) 3:10:50 mp., 3. Comotti (Delahaye) 94
körrrel, 4. Raph (Maserati) 85 körrrel, 5.
Trintignant (Bugatti) 83 körrrel, 6. Lanza
(Maserati) 81 körrrel.

Leggyorsabb kör: Caracciola (Mercedes-
Benz) 93,182 km. átlaggal.

Paui tapasztalatai: A tankolás nélkül
futó kompresszornélküli 4.5 l-es Dela-
haynak a kompresszoros 3 l-es Mer-
cedes-Benz fölötti győzelmében utóbbi
balszerencséjének és tankolásának is
része volt, bár kétségtelen, hogy a
lassú paui cirkuitten a lágyabb járású
4.5 literes masina előnyben volt. A
szezoni gyors versenyein a kompresz-
szoros kocsik fogják eldönteni a győ-
zelem kérdését! De majd meglátjuk —
Tripoliszban...

Dreyfus gyors kocsija Bosch-gyer-
tyákkal futott.



„50”

A
LEGTÖKÉLETESÉBB
KISKOCSI

Kilométerjelzők,

autóműszerek

javitása

**STERN RICHÁRD
Lehel ucca 10a.**

TELEFON: 2-921-35

AZ UTOLSÓ ÉVEK LEGNAGYOBB VERSENYSZENZÁCIÓJA!

A DB 200-as

ZÜNDAPP

a KAC

„REZNICSEK” VÁNDORDÍJAS VERSENYÉN
a solo-motorkerékpárok között

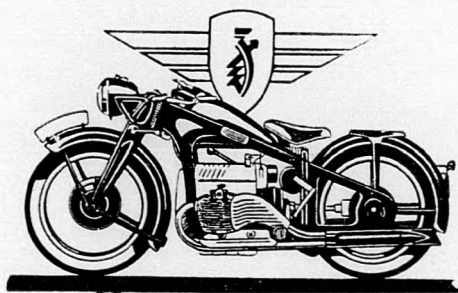
A LEGKEVESEBB BÜNTETŐPONTTAL

végzett

Zamecsnik Tivadar vezetésével.

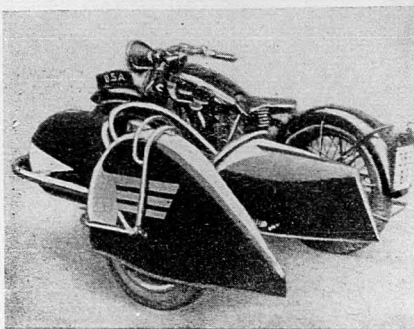
KUGLER 600-as old. kategóriában 500 kcm-es KS géppel második helyezett,
PIEBER ERNŐ DB 250-es normál géppel a 250-es kategóriában második.

4 INDULÓ, 3 HELYEZETT!



VEZÉRKÉPVISELET: PAJOR IMRE
BUDAPEST, VI., JÓKAI UCCA 21. TELEFON: 120-228

OLDALKOCSIK



minden célra

KÖFALVI Nagyuvaros u. 15
Telefon: 138-397

HIREK

A Steyr-gyár főkonstruktőre, Rauch eredményes kísérleteket folytat finomprofilos fék-betétekkel, melyek fokozott fékhatást biztosítanak.

Az angol autógyárak termelése őszi óta csökkent. Október óta a havi átlag 10%-kal marad el az előző év megfelelő hónapjainak termelésétől.

Németországban az idén márciusban 60.854 új gépjármű került forgalomba, ami a tavalyi márciushoz viszonyítva 23%-os emelkedést jelent!

Graham Walker, az angol motorkerékpárversenyző gárdának egykor kimagasló tagja, most a Motor-Cycling főszerkesztője.

Amerikai kísérletek szerint a fehér alakra festett fekete rendszámok 42%-kal olvashatóbbak, mint a fekete táblára festett fehér rendszámok.

Április 12-én volt 10 éve, hogy a Junkers-Ju-33 „Bremen” német repülőgép fedélzetén Köhl és Hühnefeld, társaságukban az ír Fitzmauriceal első ízben repülte át leszállás nélkül kelet-nyugati irányban az Atlanti-óceánt.

A legújabb statisztikák szerint az osztrák gépjárműállomány kiéregedett. Ha a gépjárművek átlagosan 8 éves használhatóságával számolunk, akkor a gépjármű-park felújítására szolgáló szükséglet a személyautóknál 45%, a motorkerékpároknál 60%, a teherautóknál pedig 71%. A statisztika megállapítja azt is, hogy míg Németországban 47 emberre esik egy gépjármű, addig a régi Ausztria területén csak minden 147-ik lakosra jutott egy gépjármű.

A braunschweigi Fallersleben mellett épülő „Volkswagenfabrik” munkásképző osztályát még az őszi folyamán üzembe helyezik.

Amerikában a jobb hőelvezetés érdekében réz és alumíniumbetétes autógumikkal kísérleteznek. A cél a gumi belsőjéből gyorsabb hőelvezetést, továbbá egyenletesebb hőelosztást biztosítani. A futófelület belső oldalát az ismert Schoon-eljárással „fémcsíkká” alakítják.

A német hegyi nagydíjért folyó versenyt, melyet eddig Freiburg mellett rendeztek meg, az idén már a Grossglocknerre vezető műúton fogják lebírni.

Az északamerikai Zeppelin-forgalom újrafelvételével a világ körüli utazások legrövidebb időtartama 14 nap lesz. A jelenlegi menetrendszerű repülőgép és hajójáratokkal 17 napig tartana a legrövidebb időre szabott földkörüli utazás, melynek ára kb. 10.000 pengébe kerül.

Az osztrák barnaszén-területen az 16 Farben nagyarányú szintetikus benzín-gyártásra rendezkedik be.

Az idei milánói autókiallítást lemondták. Helyette két évenként Rómában fognak nagyarányú autókiallításokat rendezni.

A Lilienthal-társaság ülésén igen érdekes előadás hangzott el, mely a repülőgépszárnyak eljegesedésének megakadályozásával foglalkozott. Az eljegesedett szárnyak pontosan kiválasztott profilja a jegesedés folytán tudvaleg elégtelenül, miáltal csökken a felhajtóerő és a gép kormányozhatósága is jelentősen megnövekszik. A szárnyak eljegesedésének megakadályozására Dr. Ing. Stüssel, a német Luftthansa főmérnöke, mint legmegfelelőbb módszert, a fűtött szárnyak alkalmazását ajánlotta.

SEBESSÉGMÉRŐJÉT

megjavítja: **ÓRAGYÁR**, Tömő ucca 26



KÉPVISELET
JAVÍTÓMŰHELY
ALKATRÉSZRAKTÁR

LENDER ÉS UJLAKY

VI., DESSEWFY U. 26. TEL.: 129-687

Önt is ellüvölik VICTORIÁINK

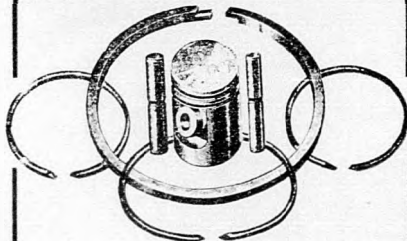
SZÉPSÉGÜKKEL,
TECHNIKAI
TÖKÉLETESÉGÜKKEL

ÁRAK P **695.**—TŐL

**SUNBEAM
NORTON**
motorkerékpárok

Koppányi-nál, Dessewffy-U. 47

RUDAS SÁNDOR műszaki vállalata
Budapest, VI., Jókai tér 9. szám. Telefon: 118-026



A kiváló „ALBUS” könnyűfémdugattyúk városi lerakata. - Hőkezelt dugattyúgyűrűk 1/2 mm-es emelkedéssel. - Chromikkal d. csapszeggek 2/10 mm-es emelkedéssel. - Golyós és görgős csapágyak, acélgörgők minden méretben raktárról legolcsóbban. - Nagyméretű d. gyűrűk gőz- és gázmotorhoz. Golyós és görgős csapágyjavítások. Motor- és autóhengerek köszörülése. Főtengely-csiszolás. - Dugattyúmegmunkálás. - Szelepek. Foszforbronz.

Felelős szerkesztő és kladó:

KRAMER JENŐ

Általános Nyomda, Könyv- és Lapkiadó Rt.
Nyomdaért felelős: Dr. Uj István.

Megérkezett

a
friss



GOODYEAR

PNEU

Vezérképviselő:

VERES ÉS SENYEI

Jókai-utca 30.
Tel.: 116-188.

AUTOSERVICE és KARBANTARTÁSOK

két- és négyütemű autók szakszerű javítása. Hengerköszörülés, dugattyú készítés

LÓRINCZ

IX., Ferenc-tér 6.

Telef.: 141-017

MOTOROLA

LARDOLINE
RICIT

DEDICS TESTVÉREK

autójavító specialisták

HENGER ÉS FŐTENGELY KÖSZÖRÜLÉS

**Edzett fogaskerék
és alkatrészgyártás**

VIII., THÉK ENDRE UCCA 15. SZ.

TELEFON: 1-303-45

A KMAC közgyűlése

Andrássy Sándor gróf elnök nyitotta meg a KMAC XXXVII-ik évi rendes közgyűlését. Örömmel szögezte le a magyar automobilizmus fejlődését és keresetlen szavakkal mondott köszönetet a klub adminisztrációjának lelkes munkájáért, elismeréssel adózott a klub fáradhatatlan vezértitkárának, Landauer Eduard dr.-nak. Andrássy gróf megnyitóbeszéde után a vezértitkár ismertette az 1938. évi költségvetést és biztosítékát adta annak, hogy a KMAC kedvezőtlen gazdasági viszonyai ellenére is támogatni fogja a sportot, mint az automobilizmus előharcosát. A költségvetés megállapítása után alapszabálymódosításokra került a sor. A KMAC alapszabályába kerül a Királyi Magyar Automobil Klub és Társklubjainak Országos Központi Szervezetének, mint egységes országos szervnek működése, nemkülönben a repülőszakosztály széles területen meginduló szervezkedése. A tisztikar egyhangú megválasztása során elnök lett gróf Andrássy Sándor, másodelnök Belitska Sándor, alelnökök Schimanek Emil, Lenz Albin, Kienast Ferenc, Delmár Walter, míg a lemondott gróf Teleki János helyére egyhangú lelkesedéssel ifj. Horthy Miklóst választották meg. A gróf Andrássy Sándor nevében alapított díszjelvényt, amely az elmúlt három évben legnagyobb érdemeket szerzett személyiség részére alapították, dr. Szendy Károly polgármester kapta meg. A közgyűlés végül dísztaggá választotta I. Zog albán királyt, A. Hühnleint, az NSKK vezetőjét és Renato Ferrarit, a RACI milanoi osztályának elnökét.

A Méray-Puch motorkerékpárokat is a ma már nagyon elterjedt és megbízható Magura drehgriffekkel, szabályozókkal és emeltyűkkel szerelik, ami ékes bizonyítéka annak, hogy a Magura-gyártmányok népszerűsége ma már megdönthetetlen.

A Donington-ban 320 km-es távon lefutott angol birodalmi autóverseny ismét Austin-sikert hozott. Az Austin-kocsit vezető Dodson, a kétszeresen nagyobb hegerűrtalmú ERA- és Maserati-kocsik előtt 112,02 km-es átlaggal győzött s megjavította múlt évi rekordját.



RIV

GOLYÓS ÉS

GÖRGŐS CSAPÁGYAK

autókhöz, motorkerékpárokhoz

Árjegyzéket kívánságra díjtalanul küld:

SZILÁRD BÉLA

Budapest, VI., Nagymező-u. 15

TELEFON: +125-336

LICSÁJER JÁNOS

BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ ÉS JAVÍTÓÜZEME

Specialista az autórugók gyártásában

Telefon: 1-463-51

MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCSIKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON



BUDAPEST, VIII., Thék Endre u. 14.

Telefon: 1-463-51

Szerjeszkedik a Magyar-Olasz Akkumulátor Kft.

A Magyar-Olasz Akkumulátor kft., mely a magyar piacon és az autószakmában 1934 május óta dolgozik s gyártmányait SIDUS név alatt hozza forgalomba, a Vig uca 31. szám alatt levő telepe mellett fekvő épületet is megvette, hogy mindjobban elterjedő készítményeit nagyobb mértékben gyárthassa.

A milánói Societa Generale Italiana Accumulatori Elettrici (Tudor Italia) több évtizedes tapasztalatai és rendszere alapján készülnek az összes létező savas akkumulátor-telepek, mint: anód, rádió-fűtő, autó indító- és világító-akkumulátorok, vontató targonca és helyhez kötött (stationer) akkumulátorok.

A cég magyarországi működése minden bírálatot kibír, mert hosszas próbálkozások előzték meg azt az időt, amíg az akkumulátor-készítményeket piacra hozták.

A SIDUS-gyártmányok ma már az ország minden nagyobb városában beszerezhetők, míg Budapesten úgy a telepen, mint Bródy József, Jókai u. 12. szám alatti üzletében kaphatók, mely egyébként a SIDUS autóindítótelepeknek a főeladója és szervicet is tart fenn.

A Magyar-Olasz Akkumulátor Kft az autókiallitáson nem vett részt, ellenében a Nemzetközi Vásáron hatalmas pavillonnal vonul ki, hogy azzal is méltón reprezentálja az olasz gyár magyarországi készítményeit. A gyár kereskedelmi vezetője Nádasdi Tibor, a Phöbus Villamosművek volt vezértitkára és osztályfőnöke, míg az üzem vezetését Nádasdi Árpád látja el, aki az olasz gyárban egyévi tanulmányt folytatott, hogy a gyártás minden részét tökéletesen elsajátítsa.

Motorja üzembiztonságát növelik



SZABÁLYOZÓK, (drehgriffek), EMELTYŰK. KOMPL. KORMÁNYOK

Kapható minden szaküzletben.

Képviseli: UNGÁR GYULA Budapest VI., Horn Ede uca 18. Telefon: 112-541

Minden gyártmányu kisautót, motorkerékpárt előnyös áron javít

TÓTH IMRE VI., Hajós u. 15 (Opera mellett.) Telefon 115-194

Kétütemű motorok speciális javítása!

AMAL

GÁZOSÍTÓ ALKATRÉSZEK

JOHN-BULL

PNEUMATIKOK ÉS ALKATRÉSZEK

BURMAN-STURMEY-HURTH

SEBESSÉGVÁLTÓKHOZ ALKATRÉSZEK

VALAMINT MINDEN
MOTORKERÉKPÁR-
FELSZERELÉSI CIKK
KAPHATÓ A LEGOL-
CSÓBB ÁRAK MELLETT

B I R Ó J E N Ő

BUDAPEST, VI., LISZT FERENC TÉR 2

TELEFON:

128-096