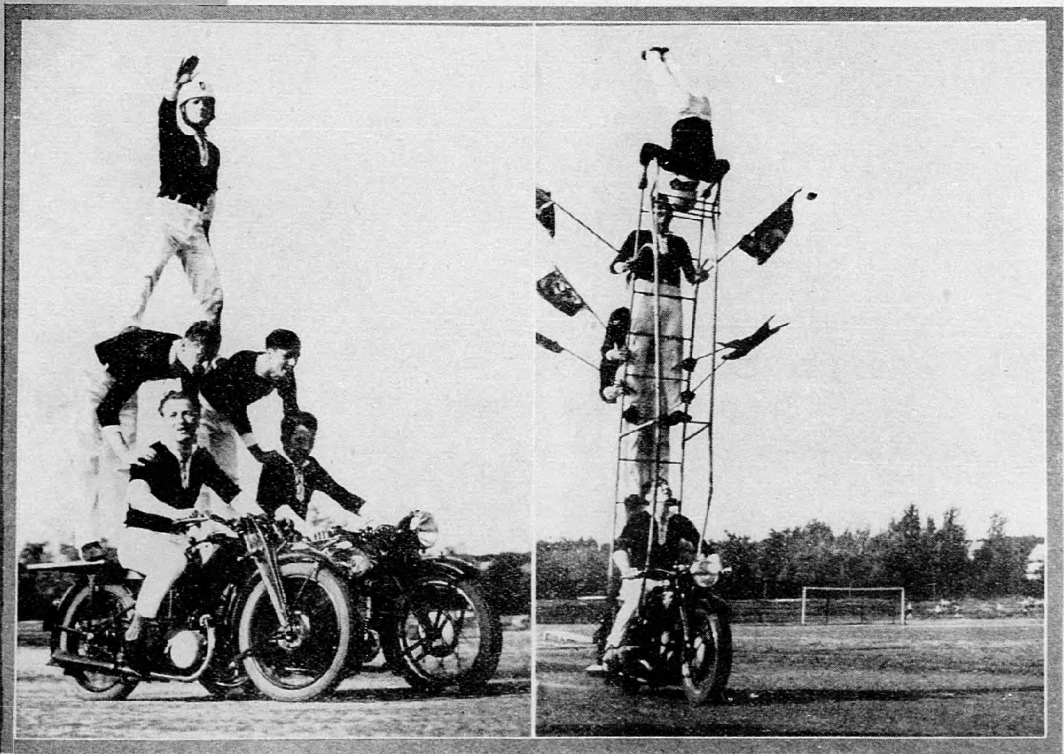
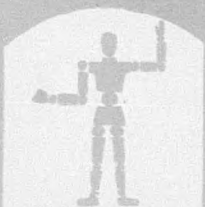


AutóMotor



ZÜNDAPP

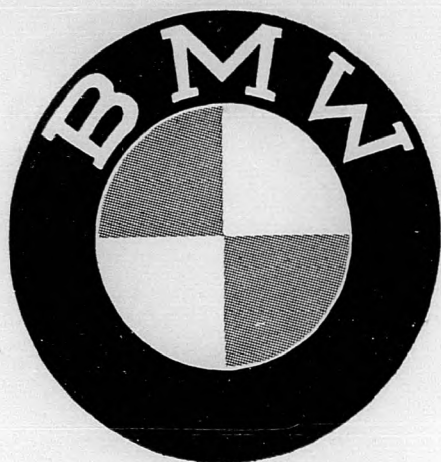
A képeinken hajmeresztő mutatványok közben bemutatott akrobata csoport már több ízben megnyerte a német motorakrobata bajnokságot. A csoport DB 250 és KS 500 típusú Zündappgépet használ, melyet stabilitása és egyenletes vonóereje kiválóan alkalmassá tesz a legnyak-törőbb mutatványok sikeres végrehajtására is.



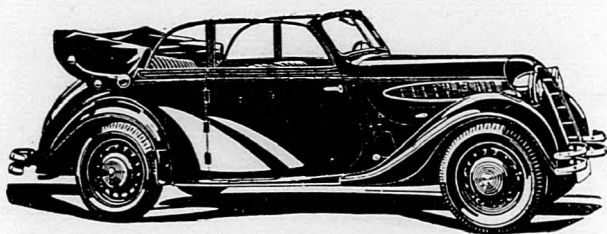
SHELL

MOTORLAJOK

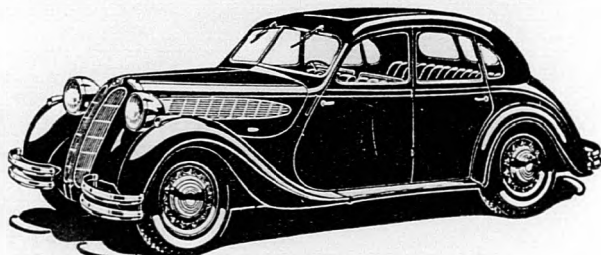




**az autóipar
csúcsteljesítménye!**



B M W K A B R I O L É



B M W L I M U Z I N

VEZÉRKÉPVISELET:

MAHATTA

BUDAPEST, VI, LEHEL UCCA 2
ÚJ ÜZEMHÁZBAN
TELEFONSZÁM: 299-120

Előgyujtás

Még ezer szerencse, hogy az ólom-
betű csak akkor öl, ha higgá for-
ralják és a középkori politikában oly
használatos módszerrel a fület öntik
vele csordulásg. Mert ha az ólombetű
így hidegen, sorba öntve és rotációs
papirosra lenyomatva is ölné, úgy ki-
tűnő Gutschy Károly barátunk ma már
hidegebb volna, mint a béka Vízereszt
napján. Gutschy Károlyt, ezt a kitűnő
tehetségű és sok sikert látott motor-
versenyzőt ugyanis megölték. Gyökere-
sen, visszavonhatatlanul, de szeren-
csére fájdalom nélkül, ami bizonyos
irgalmas lelki hajlandóságra vall. A
derék fiatalembert a legkorábbi dél-
utáni, vagy inkább legkésőbb délelőtti
hatfilleres szállítmányozta át díjmen-
tesen abba a világba, ahol a szárnyas
angyalok feketéjük mellé akkor is
megvásárolják hópihe-valutával a
mennyei hatfilleréseket, ha azokban
nem olvashatnak vérgőzös történeteket.

A hatfilleres részletesen megírta,
hogy Gutschy gépe „furcsa” defektet
kapott a balatonföldvári sebességi
motorversenyen: levált az oldalkocsi
kereke. És bukott. És beszállították a
szekesfehérvári Szent György-kórházba.
És megállapították, hogy koponyaalapi
törést szenvedett. És másnap, hétfőn
reggel meghalt. Béke hamvaira.

Mindez azonban nem volt elegendő
a cikkely elkövetőjének. Nem elégedett
meg azzal, hogy néhány erőlyesen oda-
vetett tollvonással önhatalmúlag, sőt
mondhatni egészen egyoldalúlag be-
fejeztette Gutschy Károlyt az életet.
Még ennél is tovább ment. Nyilván
rendkívül jólétesültségének köszön-
hette, hogy olvasóival azt is közölte,
miszerint Gutschy Károly temetéséről
még nem történt intézkedés.

Ezt az utolsó mondatot viszont jog-
talanság volna kifogásolni. Mert ez az
utolsó mondat — igaz. Valóban nem
történt intézkedés Gutschy Károly te-
metéséről. És adja Szent Kristóf, hogy
még sokáig ne kerüljön sor erre az
intézkedésre, annál kevésbé, mert
Gutschy Károly, néhány kis bőrhámlás-
ról nem beszélve, a legkitűnőbb egész-
ségnek örvend.

*

Autósok! Figyelem! A tolvajok leg-
kedvencebb vadászterülete a mozi
előtti terep, ahol alkalmuk van „vá-
logatni” és két órán át „dolgozhatnak”
a legzavartalanabban. Amíg az autó
gazdája bent a moziban csodálja Do-
rothy Lamour ruhátlan dzsungeltelehet-
ségét, vagy azt a módszert, mellyel a
különféle Clark Gablek repesztetik
hidegvágó nélkül a hölgykoszorú szí-
vét. Amíg Ön élvez, a tolvaj dolgoz-
zik — így alakulhat a népszerű purga-
tívumjelmondat a moziban ülő autósra
vonatkoztatva.

A legveszélyesebb a csalétekrend-
szer, melynek szülőanyja a ruhatári
díjat megtakarítani kívánó skótság. A
kocsiban pompázó felöltő, róka, fény-
képezőgép-tok, bőrbond, kalap, esernyő,
vagy bábatáska csodálatosan vonzó
hatással van a tolvajokra, akik kép-
telenek ellenállani, hosszú vascsővük-
kel egy pillanat alatt törnek le a kilin-
cset, nyitják meg az autó szeszám ka-
puját, azt a zárt, mely a fémekben való
minél körültekintőbb takarékoság oka-
ból már régen ólomkatona-alapanyag-
ból készült holmi derék és kemény ma-
téria helyett. Az autós megtakarít hat-
van fillér ruhatári díjat és végül nem-
csak kétszázpengős kabátja bánja, ha-
nem mehet ráadásul új zárt is vásá-
rolni.

A mozi előtt dolgozó tolvajok leg-
brutálisabb válfaja a modern hasfel-
metsző, a kabrióletetöket felmetsző.
Aki a lopáson felül még hatalmas kárt
is okoz. És vannak üvegbenyomók, hi-

szén a leleményességnek nincsen ha-
tára.

Az egyedüli crvosság: mozi előtt
üresen hagyni a kocsit. Mert kocsit-
tolvaj kevés van, kocsitartalom-tolvaj
annál több. A tolvajok 99%-a a kocsi-
ban hagyott tárgyakra vadászik és
nem magára a kocsira, melyet értéke-
síteni rendkívül nehéz.

Ne sajnáljuk tehát a húszfillereket és
vigyük be kabátunkat és egyéb hol-
minkat abba a „műintézetbe”, ahol —
szegény Karinthy szerint — vad ruha-
táros vijjog keserűn.

*

Tompá Mihály „A madár fiához”
című örökszép allegória koszorús
költője ha ma élne, minden bizonyon-
nal nem így sóhajtaná fel, hogy: Fiaim,
csak énekeljétek, hanem ehelyett a sok-
kal prózaibb: Fiaim, csak hajgáljatok
felkiáltást hallatná. Különösen, miután
elolvassná a győri kir. törvényszék, mint
fiatalkorúak bírósága FBL 1690—1938/4.
számú Végzését.

Mi történt?

Egyik nagy autóvállalatunk igaz-
gatója Wienből jövet szintén belekerült
az azon a környéken garázdálkodó kö-
dobálók zárótűzébe. Még szerencse,
hogy a dobálóknak nagyobb volt a
buzgalmuk, mint a célozni tudásuk,
úgyhogy szerencsére csak a karosz-
séria szenvedett nagyobb horpadást.
Ha a sziklának is beillő kő az ablakot
vagy a szélvédőt találta volna el, úgy
minden bizonyonnyal komoly baleset tör-
tént volna.

A ködobáló suhancot sikerült a koci
sofőrjének elfognia és a feljelentés is
haladéktalanul megtörtént. Iktatták an-
nak rendje és módja szerint, idővel
tárgyalást is tűztek ki szintén annak
rendje és módja szerint. Hogy a tár-
gyaláson annak rendje és módja szer-
int mi történt, azt nem tudjuk. Viszont
kezeink között van a győri kir. törvén-
szék, mint fiatalkorúak bírósága Fbl.
1690—1938/4. sz. Végzése, mely annak
rendje és módja szerint a következő-
ket közli:

VÉGZÉS

Vagyonrongálás vétsége miatt N. E.
gyermekkorú ellen indított büntnygben
a fiatalkorúak bírósága N. E. gyermek-
korúval szemben a Fb. 66. §-a szerinti
intézkedést mellőzi,

mert a gyermekkorú ellen eljárás nem
indítható, az Fb. 66. §-a szerinti intéz-
kedésre pedig szükség nincs.

Győr, 1938. évi július hó 30.

Dr. Körös Emil s. k. kir. törvényszéki
bíró, a fiatalkorúak bírójának h.

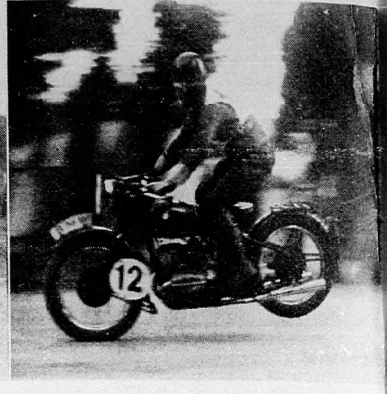
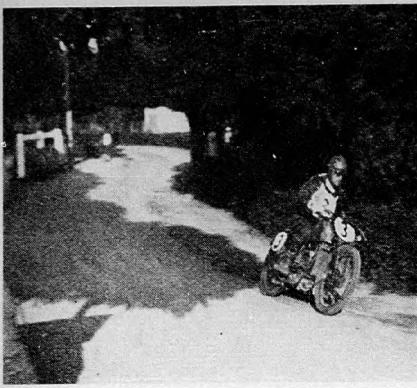
A kiadmány hiteléül:

(olvashatatlan aláírás)
Körpecsét helye. shiv. tisztv.

Tehát! Fiaim, csak hajgáljatok. Ha
törnek is nyakak, égnek állnak hajak,
ha repednek is a kobakok —
Fiaim, csak — hajgáljatok!



Hecker (600 Zündapp) abszolút győzelmet
arattott a Loibl-hágón megrendezett hegyi-
versenyen.



Lukavecz (250 Puch) nagy iramban vágja az S-kanyart. — Startolnak a 250-es és 350-es masznák: 7-es Bajcsi, 5-ös Ifj. Szücs (Puch), 8-as Furray, 6-os Kiss (Puch), 9-es Kesjár, mögötte Tamási és a győztes Lukavecz (Puch), 1-es Martinek (Méray-Puch), — Kozma — hopp!... a BMW hátsó kereke magasan a levegőben!

KÖRVERSENY BALATONFÖLDVÁRON

KOZMA (500 BMW) ÉS LUKAVECZ (250 PUCH) VOLTAK A MITING HŐSEI

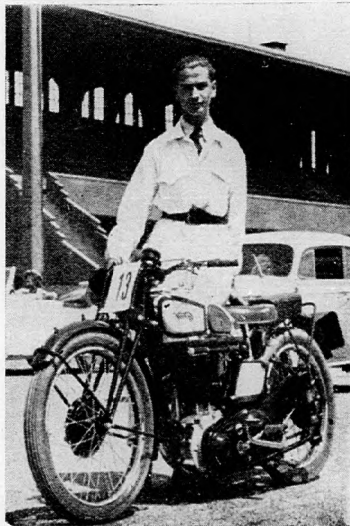
Augusztus utolsó vasárnapján, az igen találoán „Törpe Tourist Trophy-nak” kereszttel balatonföldvári körversenyen adott találkozót egymásnak a magyar motorkerékpár versenyzői gárda. A fürdőtelepet beszegő másfél kilométeres miniatűr cirkuít, mely a hajtfordulótól ravasz vonalú S-kanyarokon át több méteres ugrásokat eredményező bogárhátú híd trambulinjáig a pikantériák halmazával kedveskedett a versenyzőknek, valóban jó sport-otthona volt. A verseny szőlőmotoros hősei a 78 km-es átlaggal útvonalrekordot futó Kozma Endre (500 BMW) és a 350-es gépeket teljes körrel verő 250-es Puchvezető Lukavecz Ferenc külön klasszist képviselve, fejjel kimagaslottak ugyan a mezőnyből, a többiek azonban izgalmas pozícióharcok során vívott párviadalokkal mindvégig biztosították a miting érdekességét. Ugyanez volt a helyzet az oldalkocsis gépek versenyében is, ahol többszöri helyesere után végül is Zaymus (BMW) győzött a balszerencsével küzdő Pathó előtt. Lássuk azonban a verseny részletes lefolyását és eredményeit.

Kozma (BMW) főlényesen győz az 500-ban!

500 km. kat. Táv 35 kör = 52,5 km.
1. Kozma E. (BMW) 40:29.13 mp. Átlag 78 km., 2. Puhony N. (BMW) 34 kör = 40.22 mp., 3. Döry A. (BMW) 30 kör = 39:44.53 mp., 4. Rendek K. (BMW) 29 kör = 39:25.61 mp. — Indult még: Varga D. (BMW) és Gutschy K. (FN).

Start után Gutschy nyargal az élen, a sarkában Döry és Puhony, míg Kozma egyelőre nem vesz részt a közelharcban. Félelmetes látvány a szűk úton gép-gép mellett robozó élespart, különösen az egyenesben levő szűk bogárhátú híd ugratója esiklandozza az idegeket... Kozma taktikája már néhány kör után helyénvalónak bizonyul, Gutschy visszaesik, majd kiáll, most már tisztább az út az éhly felé. Kozma nem is sokat spekulál, erősít, előzi Puhonyt és a 6-ik körben Rendeket lekörözve, átveszi Dörytől a kommandót. Főlényes stílusban húz el a mezőnytől, pedig hendi-kepe szembeütő: rúgogatlan hátsóke-

rekü masinája táncol az út egyenetlenségein, míg hátsórúgású gépeken futó márkatársai ragadnak az útfelülethez. A Kozma, Döry, Puhony sorrend a 9-ik körben változást szenved, amennyiben a leszakadó Döry Puhony mögé kerül. A 15-ik körig mitsem változik a helyzet, ekkor Puhony elsodor egy szalmazsákot, jó darabon át maga után von-



Furray (Norton) nyerte a 350-es kategóriát Balatonföldváron.

szolja, a peches Döry pedig beleszaladva Puhony lemaradó „uszályába”, hatalmasat bukik. Döry azonban nem adja meg magát, újra nyeregbe száll és pár körös hátránnyal iramodik tova. Sikerül is megmentenie magának a Kozma és Puhony mögötti 3-ik helyet, ami annál elismerésre méltóbb, mivel a verseny után megállapítást nyert, hogy lábában törés van...

Lukavecz (250 Puch) a 350-esekkel is elbánt...!

250 km. kat. (Táv 20 kör = 30 km.) 1. Lukavecz F. (Puch) 24:22.13 mp. Átlag 74

km., 2. Ifj. Szücs L. (Puch) 18 kör = 23:18.53 mp., 3. Kiss I. (Puch) 18 kör = 23:34 mp., 4. Martinek I. (Méray-Puch) 300 18 kör = 23:57.12 mp., 5. Tamási Z. (Viktória) 17 kör = 23:28.29 mp.
350 km. kat. (Táv 20 kör = 30 km.) 1. Furray B. (Norton) 19 kör! = 23:41.08 mp. Átlag 75 km., 2. Kesjár J. (Veloette) 18 kör = 23:07.28 mp. — Indult még: Bajcsy I. (AJS).

Együtt startolt a 250-es és 350-es kategória. Lukavecz nyomban átvette a vezetést és régi, kompresszoros 250-es Puchjával úgy verte a királytengelyes 350-es masinákat, ahogy akarta. Nagy meglepetést keltett Martinek pompás szereplése, 200 km-es Méray-Puch gépevel hosszú körökön át a 350-esek előtt az élespartban kalandozott és ha nem kísérti balszerencse, még jobb időt is futhatott volna a Lukaveczet követő 250-es márkatársai Szücs és Kiss mögött.

Az oldalkocsis versenyben a szerencsésebb Zaymus (BMW) győzött

Oldalkocsis gépek. (Táv 15 kör = 22,5 km.) 1. Zaymus Gy. (BMW) 21:25.24 mp. Átlag 63 km., 2. Pathó Gy. (NSU) 14 kör = 20:19.15 mp. — Indult még: Gutschy K. (FN).

Az oldalkocsis gépek versenyre bebizonyította, hogy hasonló szűk pályán, ahol az előzések csak centiméterekre kiszámítva lehetségesek, felette veszélyes dolog oldalkocsis versenyeket rendezni. A start utáni körökben Pathó győzelme elvitázhatalannak látszott, de lelassulva a táv felében, mégis kénytelen volt Zaymusnak engedni át a vezetést. Zaymus győzelme azonban még nem volt elintézt tény, mert néhány kör után ismét Pathót láttuk frontban. Az utolsó körökben Zaymus az ismét lelassult Pathótól végérvényesen átvette a kommandót és azt a finisben ismét feltört Pathóval szemben a célig meg is tartotta. A verseny első körében a gázcsövekből hovenyészett flexibilis oldalkocsival — ilyen „keresek lélekvesztőket” nem szabadna starthoz engedni — indult Gutschy szétnyílt oldalkocsival, fának rohant, úgyhogy könnyebb agyarázkódással és zúzott sérülésekkel körhözba kellett szállítani.

HASZNÁLJON ZENITH AUTÓ-ELLENŐRZŐ ÓRÁT
DR. REITMANN J. BUDAPEST, IV., SEMMELWEIS UCCA 14. — TELEFON: 385-196

6 LITERES FOGYASZTÁS 4 SZEMÉLLEL
90 KM-ES SEBESSÉG A LEGROSSZABB ÚTON!

20 km-es sebesség direktben, rángatás nélkül. Szabadonfutó berendezés. Zajtalan önindító. Utolérhetetlen úttartás és kanyarbiztonság. Független rúgózás és függőtengely.

50.000 km-es
(2 évi) motorgarancia

MINDEZT EGYÜTT CSAKIS A

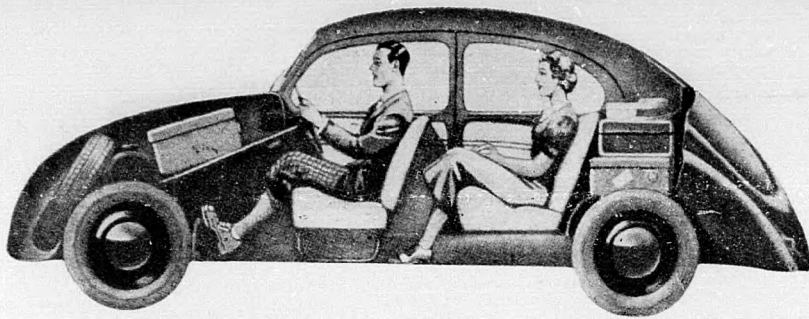
DKW

AUTÓK NYUJTJÁK!

Ha véleményt akar hallani, kérdezze meg a több mint 1000 megelégedett magyar DKW tulajdonost!

VEZÉRKÉPVISELET:

MAJLÁTH BUDAPEST, VI, LEHEL U. 2



Íme a Volkswagen — keresztmetszete!

A „KdF” PROSPEKTUS MARGÓJÁRA...

A német népautó, a „KdF”-kocsi első szériája csak 1939 őszén kerül ki a fal-lerslebeni népautógyárból, a „Volkswagen” külföldi exportjáig még hosszú évek fognak eltelni, de Németországban — és talán másutt is — a kisemberek már megkezdték a spórolást a lefizetendő első részlet megtakarítására. A német munkafront már elfogad részletfizetéseket a kocsikra, az első szériákat már túljegyezték és most, hogy végre a várva-várt német népautó prospektusai is megjelentek, a német kispolgár és munkástársadalom legszélesebb rétegeiben is valóságos Volkswagen-láz hatalmasodott el! A birodalom tele van a KdF-kocsik prospektusaival, melyeket az Arbeitsfront helyi kirendeltségei 20 pfenigért árúsítanak...

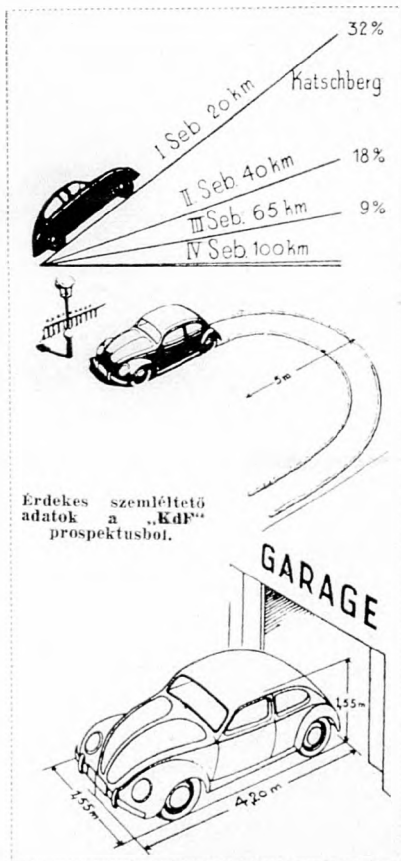
Amit már mindenki tud...

Németországban ma már mindenki tudja, hogy a KdF kocsik konstrukciós megoldásában sokkal kevesebb figyelmet szenteltek a kocsik árának, mint az üzemeltetési költségek minimumra való redukálásának. Az alacsony árat a hatalmas szériák nagybiztosítják! Jól tudják, hogy a farmotoros megoldás a kardan kiküszöbölése révén, kényelmes ülést biztosít a tengelyek közötti legjobban kirúgózott térben helyet foglaló utasoknak, akiknek nincs útjukban a kardan, éppen ezért a hátsó széles ülésen három személy is kényelmesen utazhat. Függetlenül rúgózott kerekek, karosszéria stabilizátorok természetesen tartozékaik a népautóknak! Tudják azt is, hogy a léghűtéses motor melegét télen az utasfülke fűtésére lehet felhasználni, de tudják azt is, hogy a sötétkékeszűrűkére fényezett KdF kocsik karosszériája, fényezése dacol az esővel és hóval, hiszen a kocsik tervezője jól tudta, hogy a kocsik nagyrésze jóideig bizony a szabadban fog garázsosni. Éppen ezért különleges gondot fordítanak az egyes részek rozsdamentesítésére.

Jól tudja mindenki, hogy a KdF kocsik nem a luxus, hanem a tárgyias egyszerűség jegyében születtek meg. Van rajtuk sebességmérő km. számlálóval, irányjelző, kettős elektromos szélvédőtörlő, négy kontroll-lámpa (dinamo, olajnyomás, irányjelző és távfényszóró), belső világítás, hátrapillantó tükrök, pótkerék és szerszám. És még valami: helyet hagytak a speciálisan a KdF kocsikhoz készülő Európa-vevő rádióberendezés számára is... De ez már extra!

Jól tudja már mindenki, hogy a négyhengeres, felülvezérelt motor megépíté-

sénéél fősúlyt fektettek arra, hogy a 30 lóerős, 1000 cm-es, négyhengeres boxermotor minél kevesebb gondozást igényeljen. A turboventillátoros léghűtés még télen sem kíván garázst, a léghűtéses motor gyorsan eléri üzemi hőmérsékletét, ami üzemanyagfogyasztás és élettartam szempontjából bír fontossággal. Jól tudja mindenki, hogy a kocsik konstrukciójáról a próbaszéria hiba nélkül abszolút 100.000 km.-ei garántálnak, mely távokat a kocsik a legnehezebb, normális üzemben megközelítőleg sem előforduló körülmények között abszolvtáltak. Az autotakon olajhűtő őrködik az olaj kenőképesége fölött, míg a négy előremenettel bíró sebességváltó a motor előnyös kihasználását biztosítja.



Érdekes szemléltető adatok a „KdF”-prospektusból.

Érdekes adatok

Száz kilométerenként 6—7 liter fogyasztás, 25 liter befogadóképes üzemanyagtartály, 100 km-es csússsebesség. Negyven kilométeres emponál a kocsi 7 méter alatt leállítható, álló helyzetből 14 mp. alatt 60 km-es sebességet ér el.

A KdF kocsival kapcsolatosan, főleg külföldön, igen gyakori az ellenvetés, miszerint a népautó óriási konkurenciát fog teremteni a többi német gyárnak, elsősorban is azok kis- és közep-típusú modelleinek. A német hivatalos körök a helyzetet nem ítélik meg ilyen pesszimistákusan. Ezzel a problémával kapcsolatban igen érdekes cikket írt Jakob Werlin, a budapesti Puch-képviselőt egykori vezetője, ma a Daimler-Benz koncern igazgatója és a Führer motorizálási tanácsadója a „Der Vierjahresplan” — A négyéves terv — című folyóiratban. Werlin szerint, mint aki a német népautó megteremtésére alakított bizottság ügyvezetője, a népautót a kisemberek fogják vásárolni, azok, akiknek a drágább kocsikra nem telik, akiknek a luxuriózusabb kocsik üzemeltetési költségei nem állanak rendelkezésükre. Másszóval, a népautó azokat a rétegeket fogja volánhoz ültetni, akik KdF kocsik nélkül sohasem élvezhetnék századunk vívmányát, az automobil.

Ford a Volkswagenről...

Ezt a felfogást támasztja alá egy igen aktuális beszélgetés, melyet Werlin tavalyi amerikai tanulmányútján Henry Fordal folytatott. Werlin megjegyezte az autókirály előtt, hogy míg emlékeztetés T-modellével motorizálta a világot, addig a mai nyolchengeres Ford-típusok sokkal kevésbé alkalmasak arra, hogy a legszélesebb rétegekben elterjedhessenek.

— Nem haladhatunk örökké 28 mérföldes sebességgel! — válaszolta Ford.

Werlin folytatta a kérdéseket:

— Mi a véleménye a léghűtéses motorról?

— Nagy jövője van! — volt a válasz.

— És a farmotorról?

— May be good! Jó lehet! — És Ford időközben farmotoros kocsik szabadalmát jelentette be, melyet azonban a KdF kocsitól elütő módon épít meg.

Werlin tovább kérdezett:

— Hogyan akarja Ön megoldani a garázs kérdést, hiszen Nyujork autóinak 85%-a az utcán garázsos?

Ford lakonikusan válaszolt:

— A jövő karosszériái a mezőkön fognak teremni... — És Ford itt nyilván a szójababrá célzott, melynek présanyagából igen nagy szilárdságú, rozsdamentes, vízálló karosszériákat lehet sajtolni.

A világ legnagyobb autóiparosának szavai meggyőzték róla, írja cikkében Werlin, hogy helyes úton járunk. A mi KdF kocsink 28 mérföldnél (45 km.) lényegesen gyorsabb, több mint a dupláját futja ki, ugyanakkor azonban nem kerül többre, mint annakidején az Amerikát forradalmasító híres „Lizzie”, melyből 15 millió darabot gyártottak! Igaz ugyan, hogy Ford álmát, a „szójabab karosszériát” különböző okok miatt nem valósíthatjuk meg és egrelőre kártartunk az acélkarosszéria mellett, de minden reményünk megvan olyan műanyag előállítására, melyből egykor karosszériákat sajtolhatunk. Emlékezzünk vissza az autókiallításra és az ott látott, műanyagból készült karosszériákra...



egyaránt megpróbáltatás az autó kenőanyagára. Por, benzin, víz, fémtörmelék, korom kerül bele. Mégis az év minden szakában gondtalan közlekedést biztosítunk, ha mindig a kocsinkhoz megfelelő Mobiloil fajtát töltjük a motorba, sebességváltóba és hajtóműbe. Zsírlenésű alvázakhoz Mobilgreaset használunk, a koci külső ápolására pedig a Mobil Products gyártmányokat.



Mobiloil

BEJEGYZETT VÉDJEGBE

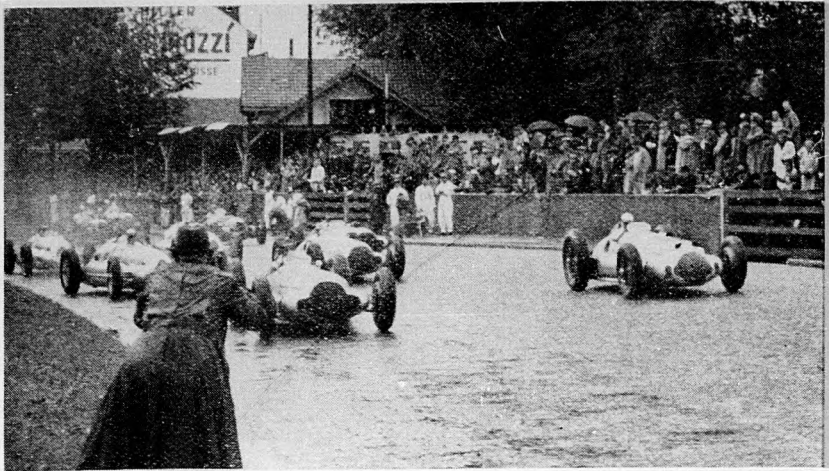
VACUUM OIL COMPANY R.T. BUDAPEST

Caracciola nyerte a svájci GP-t!

Magas, évszázados fák között kigyóznak tova a 7.28 km-es berni Bremgartenwald-cirkuit elnyújtott, gyors fordulóit. Sűrű felhőzet fekszik a vidéken, kora reggeltől reménytelenül esik az eső: a csúszós pálya kemény feladatot ró a svájci Grand Prix mezőnyére.

Ilyen körülmények között nem is esődálatos, hogy a mezőny néhány kör után már meglehetősen széthúzódnia nyargal az éllovas Seaman (MB) után, aki az ötödik körben már le is körözi a sereghajtókat. Seaman mögött Caracciola (MB), Stuck (AU), Müller (AU) és Kautz (AU) sorrendben alakul ki az élcsoporthoz, mely képességeiben a csúszós pálya által meghendikepelve, egyelőre kivárára megy... Csak a 11-ik körben, amikor az eső is elállt, változik a helyzet: Caracciola veszi át a kommandót Seaman előtt, akinek a rámenős Müller a sarkában vágat. A 24-ik körben Caracciola tankol és bár ezalatt ismét Seaman nyomul az élre, néhány kör után végleg Caracciola veszi birtokába az élhelyet, melyet most már a célíg megis tart a berni cirkuiten kitűnő pályaismerettel rendelkező Seaman előtt, aki 25 mp hátránnyal foglalja el a második helyet és 150.62 km-es átlaggal a verseny leggyorsabb körét futja.

A csúszós pálya és az eső egyaránt kemény próbára tették a versenyzőket és a kocsikat, a depóknál állandóan tel-



Pattanásig feszülnek az idegek a svájci Grand Prixen: Start!...

jes „gázzal“ folyt a munka, apróbb javítások, gyertyacserék gondoskodtak róla, hogy ha az éllovasok nem is, de a mezőny körrel-körre változtassa a sorrendet. Először Nuvolari (AU) és Stuck estek vissza, majd Lang (MB) adta át kocsiját a fiatal Bäumernek, végül pedig Müller kényszerült maga elé engedni Brauchitschot (MB), hogy néhány körrel később kifaralva, harképtelenné vált kocsijával a verseny feladására kényszerüljön. A finisben Stuck még javított: sikerült izgalmas hajtóvadászat eredményeképpen Farina (Alfa Romeo) elé kerülnie. Ime a vég-eredmény:

1. Caracciola (MB) 2:32:07.8 mp. Átlag 143.561 km., 2. Seaman (MB) 2:32:33.8 mp.,

3. Brauchitsch (MB), 4. Stuck (AU), 5. Farina (AR), 6. Taruffi (AR), 7. Wimille (AR), 8. Dreyfus (Delahaye) 9. Nuvolari (AU), 10. Lang-Bäumer (MB).

A verseny győztese és első helyezettjei Continental gumit, Bosch gyertyát és Bosch mágnest használtak.

Verboten — Tilos!

Hitler birodalmi vezér és kancellár az országúti sebességi rekordkísérleteket a német birodalom területén egyszersmindenkorra betiltotta. Mint emlékeztetés, az országúti rekordkísérletek az utóbbi évben két halálos áldozatot is követeltek: Rosemeyer után Fernighough maradt a porondon...

Valami hiányzik autójáról...

egy kiegészítő fényszóró, amely közepén és mélyen a hűtő elé szerelve szélesen a kocsi előtt világít. Útkanyarban lehetetlen nélkül jól tájékozódni. Azonkívül díszére válik minden kocsinak a rendkívül tetszetős kivitelű



BOSCH KÖD ÉS KANYAR- FÉNYSZÓRÓ

Ára 28.— pengőtől
50.— pengőig,
izzólámpa
és szerelés nélkül.

Kétféle nagyságban, 120 és 170 mm tükörmérvével, továbbá olcsó és luxuskivitelben minden jobb autófelszerelési üzletben kapható.

A VATTA ORSZÁGÚT – a modern varázsszőnyeg!

Miből áll, hogyan készül, milyen előnyökkel bír a gyapot útfelület?

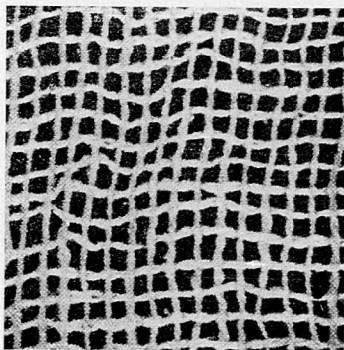
Bizony hosszú út vezetett a vízmakadántól a legkorszerűbb bitumen- vagy beton-útfelületig, végtelen kísérletek során bizonyult be az egyik vagy másik útbőritési rendszer létjogosultsága, vagy – ami nálunk a gyakoribb esetek közé tartozott – használhatatlansága. És nem volt végük, se hosszuk azoknak a kísérleteknek, melyek újabb és újabb anyagok felhasználásával kívánták megoldani az örökös tartósságú útbőrités kérdését. Kísérleteztek üveggel Csehországban, vaslemezrel a Budakeszi úton, gumibőritéssel Angolországban és legújabban – gyapottal Amerikában és Hollandiában.

A gyapot-útbőritéssel végzett kísérletek igazi amerikai lendülettel és méretekkel indultak meg, nem kevesebb, mint tízmillió méternyi gyapothálót építettek be eddig a North Carolina-i 160 kilométer hosszú kísérleti vatta-útba. A vatta-út a kétévi üzem után is meglepően jó állapotban maradt, beváltotta a hozzáfűzött reményeket.

Milyen a vatta-országút? Nehogy azt higgyük, hogy felülete is gyapot. A gyapotréteg inkább alapanyag, melynek feladata a bitumenréteg megfelelő rögzítése az alépitményhez. A gyapot-

Igy fektetik le a gyapothálót az előkészített alépitményre.

anyag vastag szálakból szőtt, táglikú háló, melyet a kellőképpen elkészített és vékony bitumenréteggel bevont útfelületre hengerelnek fel, majd forró bitumenréteggel vonnak be. A forró bitumennel átitatott „gyapotfüggöny” mondhatni szerves egésszé kovácsolja



A vatta-utak építésénél használt gyapotháló természetes nagyságban.



az alépitményt a felülettel, a bitumenréteg nem „csúszhat” el az alépitmény felett. Mert a felső réteg elcsúszása okozza a bitumen-utak korai romlását, az elcsúszás következtében repedések képződnek, a repedéseken behatol a nedvesség, meglazul az alépitményt és az útfelület hamarosan ráncos és egyenetlen lesz. A gyapotos eljárásnak másrészt az a nagy előnye, hogy feleslegessé teszi az egyébként feltétlenül szükséges mélyreható alépitményt, tehát végeredményben olcsóbbá teszi az útépitést. És ami amerikai és hollandi szempontból szintén nem megvetendő előny – egy kis élelterő! önt az évek óta igen gyenge gyapotpiacba.

A vatta-utak szintén nem megvetendő előnye az eljárás gyorsasága és egyszerűsége. Nincsen szükség különleges gépekre, mint például a betonutak építésénél.

A vatta-utakról természetesen csak azokban az országokban lehet szó, melyeknek gyarmatai gyapotot termelnek, nálunk tehát ilyen utak sohasem fognak felépülni.



AUDI

MINŐSÉG
KÉNYELEM
MEGBIZHATÓSÁG!



HORCH

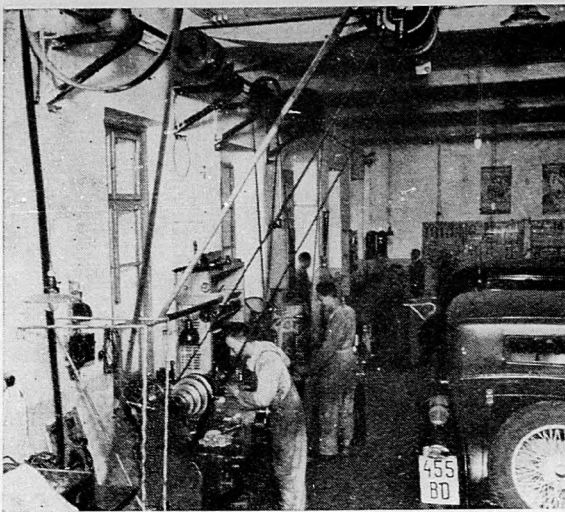


WANDERER

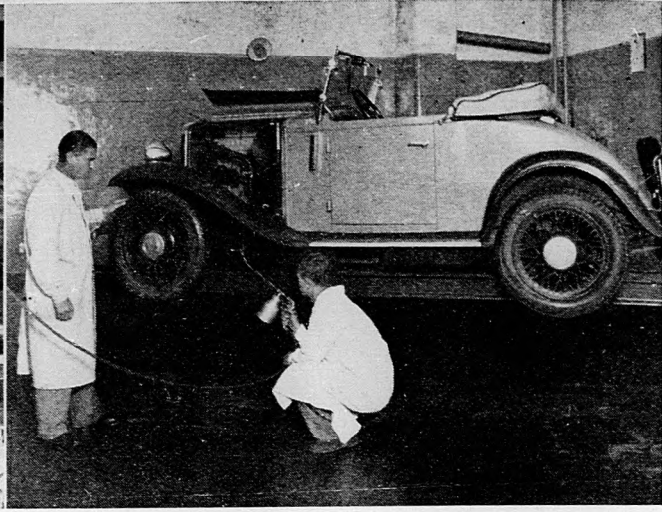
HESS ERVIN AUTÓKERESKEDELMI ÉS IPARI KFT.

Bemutatóterem: **Budapest, IV., Mária Valéria ucca 1.** Telefonszám: 181-259

Iroda és service: **Budapest, I., Mészáros ucca 15.** Telefonszám: *150-090



A műhelyben...



A magasemelőn...

MEGNYÍLT A MATUSEK ÉS LITKAY CÉG MODERN SZERVISZE!

A modern autókabartartás a legtalálhatóbban a fogorvos munkájával hasonlítható össze. Aki a fogak karbantartásával, a kisebb hibák kiküszöbölésével megelőzi a nagyobb bajt. Ugyanez a munkaköre az autókabartartó szervisznek, melynek feladata a különböző jól ismert beavatkozásokkal és eljárásokkal hosszú ideig megőrizni az autót új állapotában. Ezt a célt szolgálják azok a különféle mesterfogások, petróleumos mosások, zsírzások, kenések, ellenőrzések, tisztogatások, melyek a korszerű szervizmunka „étlapján” szerepelnek.

Hiába a legügyesebb fogorvos, ha nem áll rendelkezésére az a rengeteg műszer, mely mindnyájunk hátán már végigfuttatta azt a bizonyos hideg borzongást. Hiába a legügyesebb, legszakavatottabb szerelő, ha a szervisznek nem állnak rendelkezésére a szükséges „műszerek”, úgy a munkát tökéletesen elvégezni lehetetlen. És nehogy azt képzeljük, hogy a korszerűen berendezett szervisz gépi és műszaki felszerelése sablon, ellenkezőleg, itt nyilvánul meg a szervisz tervezőjének hozzáértése, mellyel a célt: a gyors és tökéletes karbantartási munkát akarja elérni.

Alkalmunk volt a minap a főváros belterületén nemrég újjászervezett szerviszt, a Matusék és Litkay cég Akácfa ucca 60. szám alatti autókabartartó üzemét megtekinteni, mely egyike a legmodernebbül és legtökéletesebben felszerelt ilyenemű intézményeknek.

Ami első pillanatra feltűnik: a szervisztelepen olyan rend és tisztaság honol, mintha valami operációs terembe tévedtünk volna. Minden ragyog, a nagy hidraulikus emelőtől kezdve a

petróleumos lefecskenedezések céljaira szolgáló ismert szórópisztolyokig.

A szervisz műszaki megszervezésén látszik, hogy vérbeli szakemberek sokévi tapasztalatának nyomán serkent, mindent az egyszerűség, a gyors és megbízható munka keresése jellemez. Erre vall például az a szerszámtábla, melyen egymás alatt látjuk a különféle végű zsírzófejeket. Tudjuk jól, hogy a magasnyomású zsírzást csak akkor lehet tökéletesen elvégezni, a kenőanyag csak akkor nyomja ki maradéktalanul az elhasznált zsírt és jut kellő mennyiségben a kenési helyre, ha a zsírzófej pontosan illeszkedik az úgynevezett zsírzónipplikhez. Eppen ezért a különféle típusú zsírzónipplikhez különféle méretű és alakú zsírzófejekre van szükség: ezek sorakoznak ott hosszú glédában a szerszámtáblán. A zsírzást végző speciális képzettségű szerelő — aki az összes kocsi típusok zsírzási sémáját fejből ismeri — pillanatok alatt szereli fel a magasnyomású zsírzókészülék hajlítható csővére a megfelelő zsírzófejet.

Különleges, magasnyomású petróleumszóró rozsdamentesítő pisztoly segítségével végzik az alváz rozsdamentesítését. A pisztolyból olyan nyomással gejjrezik ki a petróleumpára, hogy az eljut az alváz és rugók stb. legelrejtettebb zugába is, ahol a rozsdá képződését lehetetlenné teszi.

Feleslegesnek tartjuk a további részletek taglalását, a speciális pneumpumpák, kompresszorok, ellenőrző és vizsgáló műszerek ismertetését, hiszen ez túlhaladná cikkünk kereteit, inkább a Matusék és Litkay cég szervisének munkamenetével foglalkozunk.

Az első lépés az alváz magasnyo-

mású lemosása vízzel. A vízszugár eltávolítja a sarat és piszkot. Légnyomásos szárítás után a kocsit a hidraulikus magasemelőre kerül, ahol először is ledrótkéfezik az alvázat, a rugókat, az összes szabadon álló részeket. A gondos tisztogatás után következik a petróleumos lefűvés, majd leszárítás után a zsírzás, a rugók kenése, a differenciál és sebességváltó olajsintjének ellenőrzése. Ezután a motor kerül sorra, alapos petróleumos „fürdőt” kap, majd a gyertyák ellenőrzése, a karburátor tisztítása, a gyújtás kontrollja, a kormánymű csigaházának olajjal való feltöltése, a fékek ellenőrzése és utánállítás, az elektromos berendezés ellenőrzése, az akkumulátor szintjének ellenőrzése és elektrolitjának pótlása következik. Közben szorgos kezek a karosszériacsavarokat húzzák meg, kiküszöbölik a zörgéseket, lekenik a zárrakat, az ajtók pántjait megkapják olajadagjukat, alapos belső tisztogatást kap a karosszéria, melyet szükség esetén még polírvízzel is tükrösítenek. Hogy közben a kisebb fényezési hibákat kiküszöbölik, a számtáblák kopott festését utándolgozzák, a pneukat az előírt légnyomással felfújják és meghúznak minden meglazult csavart — nem szorul bővebb magyarázatra.

Ha a karbantartás alkalmával olyan hibák jelentkeznek, melyek nagyobb munkát igényelnek: ott a Matusék és Litkay cég pompásan felszerelt javító-műhelye, mely előzetes kalkuláció alapján gyorsan és határozottan végzi el a szükséges reparatúrákat.

Bizony: az ember gusztust kap, hogy Matusék és Litkayéknál tartassa karban a kocsiját!

ZENITH-ÓRÁVAL ÜZEMANYAG-MEGTAKARÍTÁS
DR. REITMANN J. BUDAPEST, IV., SEMMELWEIS UCCA 14. — TELEFON: 385-196

Stuck (Auto-Union) fölényesen nyerte a német hegyi GP-t a Mercedes-Benz csapat előtt

Fane (2,0 BMW) a sportkocsik, Kluge (250 DKW) a motorkerékpárok abszolút győztese

Huszonhat esztendő óta nem volt ilyen mostoha időjárás az osztrák Alpésekben, mint az idén és ez a körülmény meglátszott a német hegyi Grand Prixen, a Grossglockner versenyen is. A reménytelen időjárás, a heteken át tartó esőzés folytán nemcsak a verseny startlistája és közönsége csappant meg, de még a verseny távjá is összezsugorított. A rendezőség ugyanis, miután a magas régiókat a tréningek előéjszakáján fagy és hó látogatta meg, úgy határozott, hogy a versenyt csak az alsó szakaszon rendezze meg. Ferleitennél, 1152 m. magasságban volt a start, honnan a versenyzők a „Hexenküche“ (boszorkányskonyha) 2 km-es hírhedt szerpentinjein át futottak be a 2428 m. magas, a Füscher-Törlnél levő célba. A start és cél közötti 1276 méter magasságkülönbséget, 12 százalék maximális emelkedés mellett 10,87 százalék átlagos emelkedésű útvonal köti össze. A rendezőség azonban, hogy a versenyzőknek „kárpótlást” nyújtson a hófelhőkbe fagyott felső szakaszért, úgy módosította a szabályokat, hogy a versenyzők a 12,6 km-es versenytávot kétszer tartoztak abszolválni és a két időeredmény összege szolgált az osztályozás alapjául!

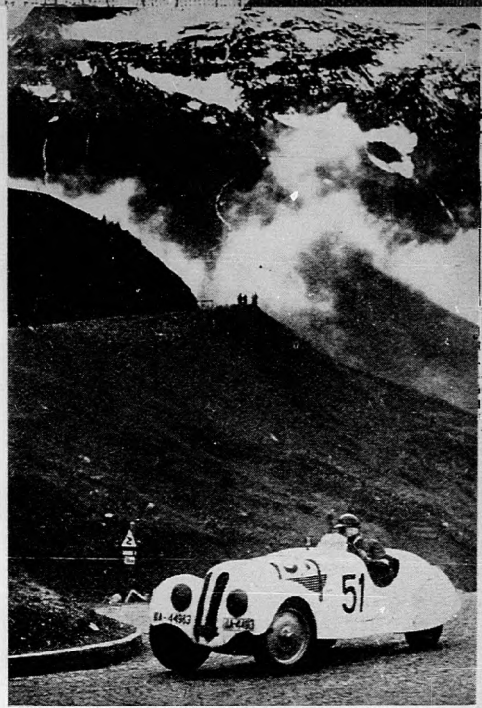
A motorkerékpárosok versenye óriási meglepetéssel zárult: az angol TT-győztes Kluge 250-es DKW géppel a nap legjobb motorkerékpáridejét futva, meg-

nyerte a német motorkerékpáros hegyibajnokságot! A sportkocsik versenye, a 2 literes BMW-vezető angol Fane győzelmét eredményezte román márkatársra Cristea előtt, annak ellenére, hogy a montekarloi esillagtúra után olyan hírek terjedtek el róla idehaza, hogy — mazsola! Fane ezzel szemben, ügylátszik, mégsem mazsola, hiszen a Nürburgring után a Grossglockneren is sportkocsiversenyt tudott nyerni...! A főattrakcióval az öreg Glockner természetesen a versenykocsik futamában kedveskedett a didergő publikumnak! Stuck a Grossglockner szerpentinboszorkányskonyháján egy tavalyi Auto Union torpedó volánjánál olyan forró levest főzött a Mercedes-Benz csapatnak, amit nem egyhamar fognak elfelejteni. Stuck, „a hegyek királya” elemében volt, fölényére jellemző, hogy még első futamában is, melyben kocsija egyszer megfordult magakörül, 2,3 mp-el verte a Mercedes-Benz csapat élvadását, Langot!

Íme a verseny eredményei:

Versenykocsik. Német hegyibajnok: Stuck (Auto Union) 20:10 mp. Átlaga 74,67 km., 2. Lang (Mercedes-Benz) 20:19,2 mp., 3. Brauchitsch (Mercedes-Benz) 21:41,4 mp.

Sportkocsik. 1. Fane (2,0 BMW) 22:09,4 mp. Átlag 68,22 km., 2. Cristea (2,0 BMW) 22:50,4 mp., 3. Haunstein (2,0 BMW) 22:59,1 mp. Német hegyibajnok.



Fane (2,0 BMW) a Grossglockner-verseny sportkocsi-győztese.

Motorkerékpárok. Német hegyibajnok: Kluge (250 DKW) 22:05,2 mp. Átlaga 68,46 km., 2. Wünsche (350 DKW) 23:12,1 mp., 3. Winkler (350 DKW) 24:10 mp.

Stuck abszolútgyőztes kocsija Continental gumival, Bosch-gyertyákkal, Bosch-mágnessel és Jurid-fék, illetve kupplungbetéttel futott.



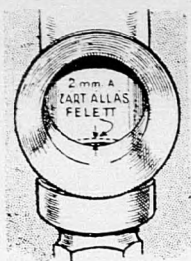
*Elviszi
és
vissza-
hozza a*

Continental



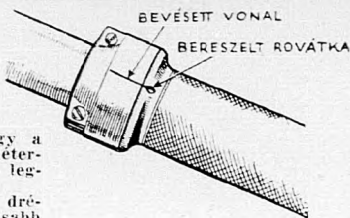
CONTINENTAL GUMIÁRU ÉS KERESKEDELMI KFT. BUDAPEST, V., ROTHERMERE U. 2. TELEFON: 122-042

ELSŐ RUGÁSRA



Ha a motor meleg, úgy a fojtószelep kb. két milliméternyit nyisson, ilyenkor a legjobb az indítás.

Igy jelöljük meg a drégriffen azt a legalkalmasabb állást, mely a legkönnyebb indítást adja forró állapotban. A drégriff fémrészére vonalat karcolunk, gumifogantyújába rovátkát reszelünk.



Mire gondoljon a motoros, ha gépét mindenkor könnyen akarja beindítani!

és célszerű a drégriffen vonással megjelölni ezt az állást, hogy azt mindig megtalálhassuk. A drégriff fix részén vonalat vésünk be, forgó részen — a gumiba — reszelővel kis rovátkát készítünk a megfelelő helyen.

A gyújtás? Mágnesgyújtás esetén minél több előgyújtást adjunk, annyit, amennyit a motor túlerős visszarugas nélkül bír el. Mert minél több az előgyújtás, annál kövérebb a mágnes szikrája. Akkugyújtás esetén ez nem fontos, mert ennél a rendszernél a szikra intenzitása nem függ az előgyújtás mértékétől.

Ha gépünk mágnesgyújtásos nagy egyhengeres, melynek nagy a kompressziója, úgy a legjobb a régi bevált indítóeljárást alkalmazni. Az ember addig nyomja le óvatosan a kikstartert, amíg az erős ellenállás nem jelzi, hogy éppen kompresszióütemen van. Most megemeljük a dekompesszort (szelepelemelőt) és egy-két centiméterre nyomjuk az indítópedált. Most elengedjük a dekompesszort, visszaengedjük az indítópedált legmagasabb állásába és erélyesen rugunk. A motor feltétlenül beindul.

Hála a korszerű karburátoroknak, a tökéletesebb motoroknak, a különféle fojtós és indítószelvényeknek: ma már ritkább az a látvány, amikor ott látjuk a motorost elkecseregetten rugdalni gépének indítópedálját — hiábavalóan. Mert ha a motor kompressziója rendben van, a gyújtás jó és benzín is van, úgy a gépnek hidegen is azonnal be kell indulnia az első, legfeljebb a második rugásra. Azoknál a gépeknél, ahol indítószelvényt (ez tulajdonképpen egy a levegőfojtószeleppel) találunk vagy más speciális startberendezést: nem kell más tennünk, mint szolgálai módon követni a gyári kezelési utasítást az indítószelvény kezelésére, állítására, a karburátor megújíztatására stb. vonatkozólag. Természetesen más az indítás módja hideg és más forró motorral. Aki forró motorját úsztatással és startszeleppel használatával akarja beindítani, annak úgy felel meg a gépe, hogy rugdalhatja, amíg a beszívott túl gazdag keverék kitarokodik belőle, különösen, ha kétütemű motorját etette agyon a benzindús keverékkel és még örvendhet, ha nem kell a gyertyát kiszereznie és megújíztatnia.

Minden motoros tapasztalhatta, hogy gépe akkor indul be a legjobban első rugásra, ha a gázzabályzó egy bizonyos állásban van. A régi jó időkben, amikor szabályzókkal adtuk a gázt, nem pedig forgató markolattal (drégriff), nem volt nehéz megfigyelni az állást és a baudenszabályzó karját mindig azonos állásba hozni. Drégriff esetén azonban ez már nehezebb, különösen a ma divatos versenytípusú, tehát rövid úttal gyorsan nyitó példányoknál nehéz megtalálni a legjobb állást. Mégis megvan ennek is a módja, ami az alábbiakból derül ki.

A legtöbb gépen Amal vagy Amal-típusú gázosítót találunk, az angol gépeken eredeti, a német modelleken licenccel gyártott kivételben, a lényeg azonban egyforma. Hogy indítunk tehát ezzel a gázosítóval?

Hidegen? Lenyomjuk az úszóházon levő úszatógombot, melyet addig nyomogatunk, amíg a keverőkamra talpán levő kis nyíláson nem jelenik meg az első csepp üzemanyag. Semmi körülmények között se folytassuk az úsztatást addig, amíg a benzín mindent el nem önt. Most a gázzabályzót úgy állítjuk, hogy a fojtószelep körülbelül egy negyedre legyen nyitva, zárjuk a levegőszabályzót és a motor — ha jó állapotban van — első rugásra beindul.

Melegen? Az úszatóhoz semmi esetre se nyúlunk. A gázzabályzót csak egészen kevéssé nyissuk, legfeljebb két milliméterre emelkedjük a fojtószelep a zárt — amikor csak éppen hajszálnyi szabad út van — állás fölé. A legjobb gázzabályzó állást a gyakorlatból állapíthatjuk meg

Autórugók és spirálrugók

BÁN LÁSZLÓ V., Vág ucca 5. — Telefon: 291-121.
Gyártás és javítás, kész rugók minden márkához raktáron.

Kilométerjelzők, sebességmérők, auto- és stopperórák javítóműhelye és raktára
óra- és finomechanikai Ipar



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

NORTON 350-es

a balatoni verseny kategória-győztese

PRESTO-SACHS

IDEÁLIS KISMOTOROK

állandóan raktáron, részletre is kaphatók.

VEZÉRKÉPVESELET: **KOVÁCS JÓZSEF**

V., KATONA JÓZSEF UCCA 16. TELEFON: 124-805

LICSÁJER JÁNOS

BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ ÉS JAVÍTÓÜZEME

Specialista az autórugók gyártásában

Telefon: **134-555**

MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCSIKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON



BUDAPEST, VIII., Thék Endre u. 14.

Telefon: **134-555**

CELLAETERN

a luxusautó szórólakja.
Tökéletes, olcsó.

Gyártja: **Krayer**

lakk- és festékgyár
Budapest, V., Váci út 34

VEGYEN RÉSZT A DKW JELMONDAT PÁLYÁZATON!

Az Auto Union DKW-gyártmányait képviselő Majláth Mihály cég gazdagon díjazott DKW jelmondat pályázatot ír ki a hazánkban is százzszámra futó rendkívüli népszerűségnek örvendő DKW autók előnyeinek rövid, megkapó jellemzésére. A pályázat kiírását, feltételeit és díjait a következőkben közöljük olvasóinkkal abban a meggyőződésben, hogy a csábító díjazású pályázaton minél többen fognak résztvenni.

PÁLYÁZAT:

A legnagyobb német autókonzern, az **AUTO UNION A. G.** legsikerültebb készítményére, a nálunk is nagy népszerűségnek örvendő világhírű **DKW-gyártmányoknak** itteni vezérképviselete, **MAJLÁTH MIHÁLY** cég, pályázatot hirdet olyan jelmondatra, amely ezen kiváló gyártmányok előnyeit pár szóban összetömörítve, jól jellemezze. A **DKW-autógyártmányok** előnyeivel és használhatóságával a magyar autós közönség az országban forgalomban lévő sokszáz darab **DKW-személy- és teherjármű** meglegedett tulajdonosa révén eléggé tájékozott. Így röviden kívánunk csak rámutatni, hogy bármelyik normalkiállítású modellje, a legmegegyelőtöbb útviszonyok mellett is, minden igénynek teljes mértékben megfelel és 85–90 kilométer kifutására képes. **Elégáns forma**, megjelenésében a legszebb vonalú nagykocsikkal vetekszik. Útfekvése (stabilitása) utolérhetetlen. Gazdaságosságára jellemző 6–7 literes fogyasztása. Motorja kétütemrendszerű, mely szelepek és hibazérő alkatrészek nélküli, ezzel 36 hibaforrástól mentesül és így csaknem **100%-os üzembiztonsággal** dolgozik, ez utóbbi megállapítást eléggé igazolja a képviselet által rendszeresített **50.000 kilométer** (kétévi teljes díjmentes motorjavítási garancia. Gumijai az elsőkerékmeghajtás rendszer egyenletes súlyelosztása révén **50.000 km-ig futnak**, ami szintén eléggé lényeges tétel a fenntartási költségek számításánál. Említsére érdemes még az annakidején, összes napilapokban is ismerttetett, **Hartlmaier német kutató DKW** teljesen normál gyári modellel tett **10.000 km-es indiai expedíciója**, melyet a három kis DKW végig, a legmegegyelőtöbb terepen, trópusi hőségben, hiba nélkül tett meg, poggyászsban és személyekben túlterhelve. (Ennek részletes leírását a pályázóknak kívánságra közelebbi ismertetésül megküldjük.)

Mindezek eléggé alátámasztják, hogy: minden terepen használható, tökéletes üzembiztonságú, igénytelen, szakértőkezelést alig igényel, úrvezetőknél egyszerű szerkezete révén a legideálisabb jármű, gazdaságos, olcsó, mert már 3.980.— pengőért egy olyan négyülékes, teljesen csukott Limousine modell kapható, mellyel akár földkörüli útra is mehetünk.

A jelmondatnak tehát — mely kombinálható rajzzal is — a DKW-autók lent felsorolt előnyeit kell érzékeltetni.

- I. díj P 600.—
- II. " " 400.—
- III. " " 200.—
- IV. " " 100.—
- V. „ egy „Auto Union“ ezüst cigarettafutárca.

A pályadíjnyertes jelmondatok reklámélokkra lesznek felhasználva. Díjat nem nyert, de megfelelőnek talált jelmondatokat a cég megvásárolja.

A pályázatok beküldési határideje 1938 szeptember 30. zárt borítékban,

DKW autók vezérképviseletéhez,

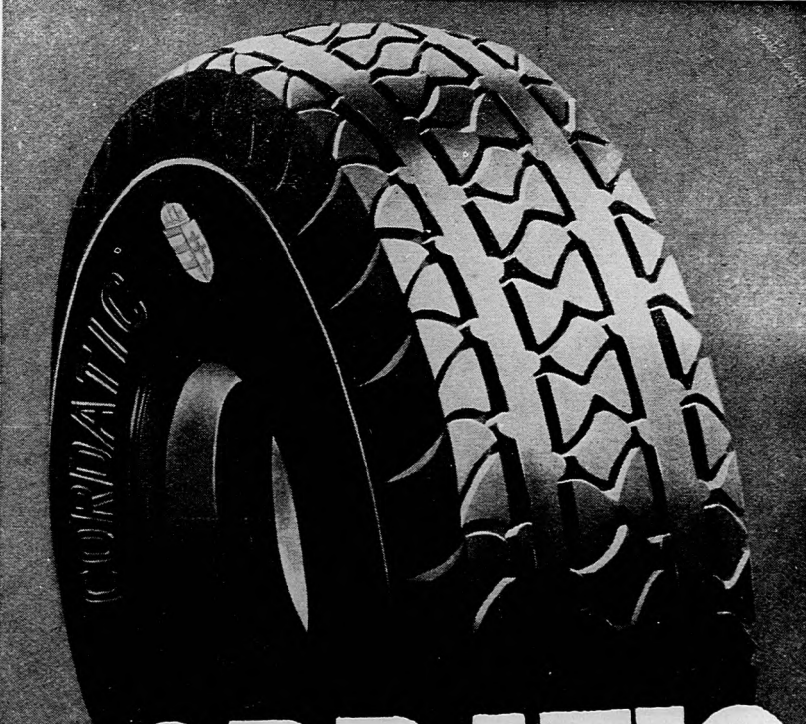
MAJLÁTH M.

VI., Lehel uca 2.

Az eredmény kihirdetése 1938 október 15-én történik, napilapokban és szak-sajtóban való közlés útján. A beérkező pályázatokat az

„AUTÓ-MOTOR“, „AUTÓ“ és „AUTÓ-TRAKTOR“, „NEMZETI SPORT“

sport- és autószelepek szerkesztőségéből alakított bizottság bírálja el.



CORDATIC
A TÖKÉLETES
AUTÓPNEU



A Zündapp-gyár kibővített üzemében a repülőgépmotorok gyártását is felvette programjába. Az 5053 lóerős Zündapp-motorok már vígan berregnek a Gothai Waggongyár kétmotoros négyüléses könnyű turagépében.

ŐK KETTEN

Írta: BIRÓ JENŐ

Gáz (ül a kávéházban): **Pincér!** Pincér!

Pincér (jön): Tetszik parancsolni?

Gáz: Mondja, milyen iskolát járt maga?

Pincér: Négy polgárit, kérem!

Gáz: Szóval, tud írni?

Pincér: Hogyne tudnék!

Gáz: Akkor hozzon nekem egy forró feketét és mindjárt írja is fel.

Pincér: Nem írhatom fel! Mert mi a nemfizető vendégekről feketelistát vezetünk és Gáz úr rajta van.

Gáz: Ez esetben hozzon egy szép kapucinert.

Pincér: De ha mondom, hogy rajta tetszik lenni a feketelistán.

Gáz: A feketelistán igen. De a kapuciner listán még nem vagyok.

Pincér (dühösen el).

Ragyai (jön): Jónapot, Gáz úr!

Gáz: Alászolgája, Ragyaikám! Hogy van?

Ragyai: Hogy van maga? Hetek óta nem láttam... Hol volt?

Gáz: Autóbaleset ért... Egy megmondott sofőr elűtött.

Ragyai: Hogy üthette el, ha megmondott volt?

Gáz: Ugy, hogy jött velem szemben, kidugta a balkarját, jelezve, hogy balra fog fordulni, mire elűtött.

Ragyai (idegesen): Az Istenért, azt árulja el, hogy miért volt az a sofőr megmondott?

Gáz: Mert közben mégis megmondolta magát és jobbra kanyarodott!

Ragyai: Essen le a székről! És meggyógyult?

Gáz: Nem. Képzelve, ma is megyek az uccán, egyszerre kapok egy fájdalmat...

Ragyai: Hol?

Gáz: A Mussolini-tér és a Körönd között.

Ragyai: De hol kapta a fájdalmat?

Gáz: Körülbelül a Vörösmarty ucca táján.

Ragyai (ordít): De hol? A szívnél?

Gáz: A Szív uccát már elhagytam. Persze rögtön orvoshoz mentem.

Ragyai: És az orvos nem kérdezte, hol érzett fájdalmat?

Gáz: De igen!

Ragyai: És maga mit felelt?

Gáz: Hogy négy-öt méterrel a Vörösmarty ucca előtt.

Ragyai (a fejét fogja): Istenem, Istenem!... És erre mit felelt az orvos?

Gáz: Hogy ne járjak arra.

Ragyai: És az orvos nem is kopogtatott?

Gáz: Minek kopogtasson a saját lakásán? En esengettem!

Ragyai (nagyon dühös): Idehalgasson, maga esibész. Ha a hülyeség dalolni tudna, maga lenne egyedül a budai dalárda... És ne beszéljen többet a bal-esetéről, mert magára boritom az asztalt!

Gáz: Hát meséljen maga! Mi ujság?

Ragyai: Vettem e héten egy Lancia-Lambdát!

Gáz: Egy Lancia... miesodát?

Ragyai: Lambdát!

Gáz: Minek az egy felnőttnék?

Ragyai: Miesoda?!

Gáz: Egy labda! Vagy a kislának vette?

Ragyai (ordít): Maga hülye, ez nem olyan labda, amelyet maga gondol. Egy „M” betű van a közepén.

Gáz: Érdekes. Az én fiaink van egy színes labdája, annak meg egy Párikajanesi van a közepén.

Ragyai (majd szétrobban): De az rá van festve, ez az „M” betű pedig benne van!

Gáz: A labdában? Akkor az nem ugrik!

Ragyai (üvölt): Persze, hogy nem ugrik!... Gurul.

Gáz: Ha gurigázik vele az ember.

Ragyai (a haját tépi): Értse meg, az Istenért, itt nem egy labdáról van szó.

Gáz: Nem egyről? Hanem?

Ragyai: Egy kocsiról!

Gáz: Egy egész koci labdát vett? Képzelem, hogy örül a kislfa.

Ragyai (tombol): De nincs labda! Egy labdája sincs a kislfiaink! Az egy két-hetes gyerek, nem is kell neki labda!

Gáz: Hát akkor mit vett?

Ragyai: Kocsit!

Gáz: A kislfiaink?

Ragyai: Nem a kislfiaink vettem a kocsit!!

Gáz: Hát akkor, hogy sétáltatják azt a csepp gyereket? Spárgán húzzák?

Ragyai (felborítja az asztalt): Egyen meg a fene, te esibész! Alászolgája!

Gáz: Ne menjen még! Van egy szenzációs találmányom!

Ragyai: No?

Gáz: Feltaláltam egy autót, amelyhez nem kell se benzin, se olaj.

Ragyai: Hát mi hajtja a motort?

Gáz: Motor se kell hozzá!

Ragyai: Gáz úr! Hát akkor mitől fog az az autó szaladni?

Gáz: Csak ezt kell még feltalálni!

**Kilométerjelzők,
autóműszerek
javítása**

**STERN RICHÁRD
Lehel ucca 10a.**

TELEFON: 2-921-35

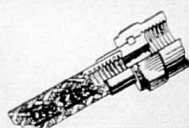
SIMMS

MÁGNES ÉS DYNAMOKAPCSOLÓK.



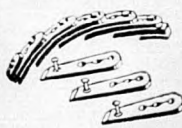
TITE FLEX

RUGALMAS HAJL.FÉMTÖMLŐ



BRAMMER

TAGOLT GUMIÉKSZIJ



BURGESS

HANGTOMPÍTÓ



DÉNES és FRIEDMANN RT. BUDAPEST, YI. DESSEWFY-UCCA 29

PRÓBAÚTON –

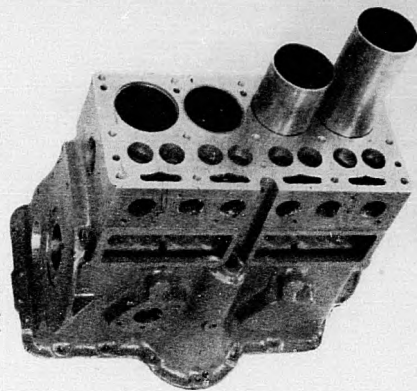
az 1 l.-es Skoda Popular 420-szal!

Négyhengeres, egyliteres felülvezérelt motor, 27 féklőerő, alig 850 kilogrammos önsúly, tehát igen kedvező súly-lőerőarány jellemzi a Skoda-gyár új Popular 420-as típusát. Erthető tehát, hogy felfokozott igényekkel ültünk a négy-ülékes, négyablakos, csukott Tudor-módelel kormányára mellé, hogy egy kis ízelítőt kapjunk abból, amiről a Skoda-gyárnak ennek a típusával kapcsolatban beszélnek.

Az első kellemes meglepetés a kocszi hihetetlen élénksége, úgynevezett versenykapcsolás, erőszakolt „kihúzatás” nélkül is sok nagykocsit hagyunk faképnél azoknál az akcelerálásoknál, melyeknél a villanyrendőr zöld üvege adja meg a startjelet. A Skoda Popular kapcsolása, hála a szinkron második-harmadiknak, sima, a visszakapcsolás vajpuha és felesleges a kettős kupplungozás. A motor a városi forgalomban meglepően rugalmasnak mutatkozott, ami kishengerűrtartalmú, nagyteljesítményű, felülvezérelt motornál ritkaság. Minden rángatás, nyúzás és erőlködés nélkül volt lehetséges alig tíz kilométeres tempóban haladni direkttel, a kocszi ebből a tempóból simán gyorsult fel, nem túlzottan óvatos gázadagolás mellett. Igen kellemes a lágy és rugalmas kormányzás, mely a rendkívüli gyorsító képességgel párosulva lehetővé tette azt, hogy a kocsival a leg-sűrűbb forgalomban is sorra előzhettük a kevésbé mozgékony gépeket.

A kocszi rugózását a bevált budapesti próbaterepen, a Ferdinánd-híd hepehupán próbáltuk ki. A hátsó lengőtengely és a szuperballon abroncsolás itt megtette a magáét, ugyanakkor feltűnt a karosszéria zajtalansága is.

A sebességi próbákat a szegedi országúton végeztük, pontos stopperrel ellenőrizve — repülő rajttal — 97 kilométeres sebességet értünk el, a kocszi, hála a jó rugózásnak, a határos lökhárítóknak és torziómentes csöváznak, sziklaszilárdan feküdt akkor is, ha nem az út közepén, hanem a bogárhát szélén haladtunk.



A nitrizált hengerbetét-hüvelyek 100.000 km-es élettartamot biztosítanak.

A kocszi hegymászóképességét és kanyarbiztonságát a jánoshegyi szerpentíneken tettük próbára. Csak helyenként kellett másodikra visszakapcsolni — négy személy volt a terhelés — és az volt az érzésünk, hogy a Skoda Popular 420 az egész hegyiútvonalat könnyen tette volna meg direkttel, a visszakapcsolás inkább ösztönös, mint szükséges volt. A kocszi nagyszerűen ragadt a kanyarokban, meglepő volt faralásmentessége és az a könnyedség, mellyel a nagy „lavórból” kifelé menet ismét felgyorsult.

A gép fogyasztását nem volt alkalmunk vizsgálat tárgyává tenni, megbízható Skoda-tulajdonosok szerint az erőltetett tempóban sem haladja túl a 7.5–8 litert 100 kilométerenként.

Ha mindehhez hozzávesszük a rendkívüli élettartamú (100.000 km!) nitrizált hengerbetét-hüvelyeket, a nemes anyagot, a kitűnő fékeket, a külső megjelenés eleganciáját, a karosszéria gazdag kivitelét, úgy bátran állíthatjuk, hogy a kis Skoda Popular 420 megérdemli azt a kitűnő hírnevet, melynek örvend.

Feltűnő az, hogy a Skoda-kocsik a világszerte megnyilvánuló nyersanyagmegtakarítási tendencia ellenére is rendelkeznek mindazon nemes anyagokkal, melyet csak a legdrágább kocsikon találhatunk. A gyár a kocszi minden részében a legkisebb csavartól a legutolsóig csakis elsőrendű és nemes anyagot épít be.



NÉMET TRIUMPH (T.W.N.)

(TRIUMPH WERKE NÜRNBERG)

1939. ÉVI MODELJEI MÁR RAKTÁRON

UJÍTÁSOK:

OLAJBAN FUTÓ ELSŐ ÉS HÁTSÓ LÁNC

PATENT HÁTSÓ KERÉK

ÚJ 250 KCM. MODELEK

ÚJ 350 KCM. MODELEK

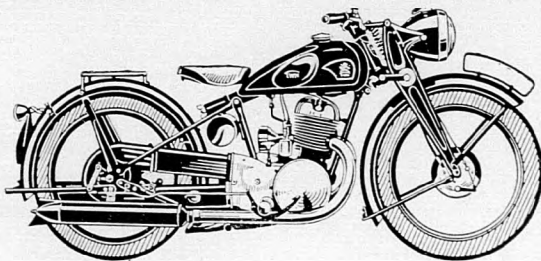
NÉGYSEBESSÉGES 200 KCM. MODEL

KÉZI- ÉS LÁBSEBESSÉGVÁLTÁS

ÚJ ELSŐVILLA SZERKEZET

LENGŐNYEREG KONSTRUKCIÓ

ÉS MÉG SZÁMOS MÁR UJÍTÁSSAL



KÉRJEN KATALÓGUST:

URBACH

HUNYADI TÉR 12

HIREK

BMW-DKW győzelmek az Ulster GP-n!

Belfast mellett a Clady-cirkuiten folyt le a szigetországnak az IOM versenyek után legjelentékenyebb motorsportja, az Ulster Grand Prix. A miting, amint az a legutóbbi kontinentális versenyek eredményei után előrelátható volt, újabb értékes BMW-DKW diadalokat eredményezett. Az 500-as csoportban ezúttal az angol Joek West vitte győzelemre a BMW színeket, míg a 250-es csoportban E. Thomas győzött DKW gépén. A 350-es kategória Mellors (Velicette) győzelmét eredményezte.

Amerikában a Ford „V8” modellekbe beépíthető kompresszorokat árusítanak, melyek a kitűnő nyolchengeresek teljesítményét 36%-kal fokozzák.

A „L'Energie Termica” c. lapban olvassuk, hogy egy gyalogvezred motorikus szállításánál 120 km-re 14.000 liter benzintre van szükség.

Németország az idei év első felében 37.119 személyautót exportált, 10.025 darabbal többet, mint 1937 első felében. A személykocsik exportban a következő államok részesültek: Svédország (7909), Belgium (3892), Anglia (2366), Lengyelország (2106), Norvégia (1882), Argentína (1862) Svájc (1788) Hollandia (1655), Dánia (1564) Délafrikai Unió (1496), Magyarország (1379) és Brazília (913). A 23.985 darabos (a tavalyi első felében 13.387) motorkerékpár-exportot emigv oszlik meg: Hollandia (4646), Lengyelország (4178), Brazília (2261), Jugoszlávia (2185), Svédország (1266), Norvégia (1183), Venezuela (926), Mexico (810). — A 7115 teherautó (2427-el több, mint tavaly) sorában China (1495), Spanyolország (582), Belgium (492), Jugoszlávia (487), Mandchukuo (437) Románia (319), Norvégia (242), Bulgária (236) és Brazília (211) szerepel a statisztikában.

A francia Schneider-Creuzot-gyár nagyrésztének államosítása ellen felszólalással élt, melyet az államtanács elutasított.

Hawks, az amerikai sebességi repülő exvilágrekorder egy „repülőautó” kipróbálásánál lezuhant és sérüléseibe belehalt.



Heimbucher 350-es Zündapp-gépén mint egyedül aranyérmes abszolút győzelmet aratott a luxemburgi túraúton.

Kiállítások! Október 6-16. Párisi Szalon. — Október 13-22. Londoni autókiallítás. — November 7-12. Londoni motorkerékpárkiállítás.

A francia gépjárműexport az idei év első felében ismét jelentősen csökkent. A személykocsik-export a tavalyi első feléhez viszonyítva 24,3 %-kal 9196 darabra, a teherautó-export pedig 27,1 %-kal, 2392 darabra esett vissza.

Amerikában sem fenéki tejfel! Az amerikai autópálya mutatkozó katasztrófális visszaesés következtében General-Motors tavalyi osztalékának csupán egynegyedét, Chrysler a felét fizeti.

Egyik amerikai repülőgép-motorgyár kísérletei szerint a hengerfalak és dugattyúgyűrűk krómozása lényegesen csökkenti a kopásokat.

A fallerslebeni népaatógyár 50.000 szakmunkát igényel. Ley dr. az Arbeitsfront vezére, munkahiány miatt idegenbe szakadt német munkásokat akar „repatriálni”.

Az Alfa-Romeo-gyár kétütemű Diesel-motort épített. Tervező: dr. Picart.

A németausztiai olajkutak ezidei hozamát már több mint 50.000 tonnára becsülik.

Jönnek a műanyagok: az angol Havilland repülőgépgyár bakelitből légesavarokat készített. A 4 méter átmérőjű propeller egy-egy 2-2 méteres szárnya 24 kg. súlyú, ugyanezen szárnyak fémből készíthetők 30 kg. súlyúak volnának.

Angliában 16.000 km országút villanyvilágítással való ellátását tervezik, Franciaországban pedig, összesen 220 km-es utszakszát máris kiválasztották.

Fritz v. Opel, a russelsheimi Opel-gyár elnöke meghalt.

A detroiti Ford-gyárban szélesatornát építettek karosszeria technikai kérdések tanulmányozására.

Az olasz Guzzi-gyár 250-es kompresszoros versenygépei az olasz Grand Prixen fogtak debutálni.

Az idén lemondott monacoi GP-t jövőre ismét megrendezik.

New Jerseyben az összes gépjárműveket évente kétszer közlekedésbiztonsági szempontból felülvizsgálják.

Néhány angol kocsi újabban beépített elektromos kocsimelőkkel találkozunk, melyek gombnyomásra emelik fel a kocsit.

Tavaly a világ benzintermelése meghaladta a 89 millió tonnát, 1936-ban 82 millió tonna volt a produktum.

A román nyersolajtermelés az idei év első felében, a tavalyéhoz képest több mint 10%-os visszaesést mutat, a kútúrás terén pláne 32% visszaesés jelentkezik.

Ing. Nicola Romeo, az Alfa Romeo-gyár megalapítója és sportszerető vezére, hosszas betegség után elhunyt.

Az Auto Union a közelmúltban készült el új sportkocsijának első modelleivel. A 2 literes, 6 hengeres ohv. Wanderer motórral szerelt 90 kg. súlyú, felette snájdig vonalvezetésű sportkocsiik külsőleg sokban emlékeztetnek az Auto Union világrekordkocsira, bizonyosságul annak, hogy az Auto Union mérnökei a karosszeriaforma aero dinamikus kiképzésére különös gondot fordítottak. A kocsi 3 gázostóval szerelt motorja 4800 fordulatonál adja le 60 lóerős csústeljesítményét.

Olaszországban 8000 autóbusz van üzemben, közülök 2083 Dieselmotórral, 373 pedig generátorral van felszerelve.

Buenos-Airesben egy fűtve közepén 100 koci részére földalatti parkhely létesül.

Nyujorkban speciális berendezéssel 40 mp. alatt mosnak le egy autóbuzt.

Amerikában is sikerrel alkalmazzák már gyújtókabelek készítésére a vörösréz helyett a rozsdamentes acélt.

Kaliforniában az egyik petróleumkút 5000 méter mélységben adott olajat. Ez a legnagyobb mélység, amit eddig fúrással elértek.

Angliában 1931 óta 125%-al emelték a benzindadót. Közli pedig ezt az angol újság azon alkalomból, hogy újabb adóemelést hajtottak végre.

A kölni Ford-gyár régi Ford-kocsik „regeneralására” új telepet akar létesíteni.



RIV

GOLYÓS ÉS GÖRGŐS CSAPÁGYAK

autókhöz, motorkerékpárokhoz

Árjegyzéket kívánságra díjtalanul küld:

SZILÁRD BÉLA

Budapest, VI., Nagymező u. 15

TELEFON: +125-336

SPEEDOIL — az üzemenyagban?



Fogyasztását csökkenti!
Motorja sebességét és rugalmasságát fokozza!
A savképződést megakadályozza!
Óvja hengerét és dugattyúját!
Meghosszabbítja gépének élettartamát!

Tehát

SPEEDOIL-t az üzemenyagba!

OLAJ KFT., Bpest V., Gyöngyház u. 4

Tel.: 290-382

PUCH

**ezidei magyar
diadalsorozata
mindennél meg-
győzőbben beszél:**

**Az 1938. évi
MAGYAR BAJNOKSÁG**

állása 1938. szeptember 1-én:
250 kcm. kat. **1. PUCH**
350 kcm. kat. **1. PUCH**

A bajnoksággal paralel nyilvántartott
200 kcm. kat. **1. PUCH**

Mindig mindenütt győz a

PUCH

Martinek téli túrája:

Budapest-Berlin 24 ó. alatt.

Reznicek verseny:

a hegyiversenyen
a 250-es kategóriában **1.**
végeredményben
a 250-es kategóriában **1.**

Kezdőverseny:

a 250-es kategóriában **1.**
a 200-as kategóriában **1.**

Frontharcos túraverseny:

a hegyiversenyen
a 250-es kategóriában **1.**
a 200-as kategóriában **1.**
végeredményben
a 350-es kategóriában **1.**
a 250-es kategóriában **1.**
a 200-as kategóriában **1.**

Delmár jubileumi verseny:

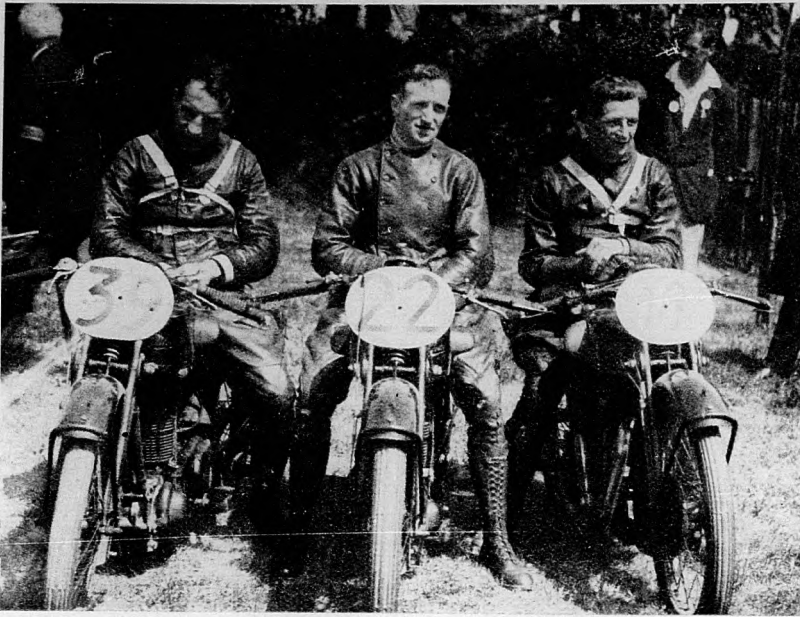
a hegyiversenyen
a 250-es kategóriában **1.**
a 200-as kategóriában **1.**
a sikversenyen
a 250-es kategóriában **1.**
végeredményben
a 250-es kategóriában **1.**
a 200-as kategóriában **1.**

Az FTC Balatoni Futárversenyén:

a 350-es kategóriában **1.**
a 250-es kategóriában **1.**
a 200-as kategóriában **1.**

Balatonföldvári körverseny:

a 250-es kategóriában **1.**



Amikor az angolok még verhetetlenek voltak és a Velocette-esapat mindenhol győzött, ahol indult. Balról Willis, középben a nagy Alex Bennett, jobbról a hősi halált halt Hicks.

Egyforma fegyverekkel fogunk küzdeni! —

mondják az angol gyárak és kompresszoros-többhengeres versenymotorkerékpárokkal akarnak jövőre a porondra lépni

Néhány évvel ezelőtt az angolok szinte egyeduralkodói voltak a versenypályáknak és ahol az angol motorversenyzők rajthoz álltak: nem igen termett másoknak babér. Az utóbbi években azonban igen érzékeny csorbát szenvedett az angol versenysport, a németek erősen feltörték és ma az a helyzet, hogy a nagy nemzetközi versenyeken a BMW és DKW-menők sorban aratják a győzelmeket és kárhaztatják igen gyakran statisztaszerepére a hajdan legyőzhetetlen angolokat.

Mi ennek az oka? Jobbak a német

gépek? Gyorsabbak a német versenyzők? Miért nem tudnak lépést tartani az angolok?

A válasz igen egyszerű: az angol konzervativizmus a versenygép-építés műszaki részében is érvényesült és ma, amikor a németek a legkorszerűbb megoldású, többhengeres és kompresszoros gépekkel versenyeznek, az angolok még mindig a kompresszornélküli egyhengeresekkel dolgoznak — a siker minden komoly reménye nélkül. Hogy teljesítmény szempontjából mi a különbség a kompresszoros és kompresszornélküli gép között — nem szorul bővebb magyarázatra. Elég annyit megemlíteni, hogy a gép sebessége nem annyira a hengerűrtartalomtól függ, mint a robbanótérben elégő gázkeverék mennyiségétől. A kompresszorok az a feladata, hogy a hengerbe nagyobb töltést juttasson, éppen ezért lehetetlenség azonos hengerűrtartalom mellett a kompresszornélküli géptől megközelítőleg is azt a teljesítményt követelni, mint a kompresszorostól. Ráadásul a kéthengeres megoldás sokkal nagyobb teljesítményt nyújt, mint az egyhengeres, aminek okaira kitérni túlhaladna cikkünk keretei.

Hogy a kompresszoros és kompresszornélküli gép sebessége miképpen aránylik, azt legjobban a német GP mutatta meg, ahol a 250-es DKW-t vezető Petruschke hajszára megközelítette a 350-es Velocette nyergében indult angol White sebességét, ami a gyakorlatban azt jelenti, hogy a 250-es kompresszoros gép ugyanolyan gyors, mint a kompresszornélküli 350-es. Az angol reprezentatív gépnek, az 500-as Nortonnak tehát semmi reménye sem lehet arra, hogy a kéthengeres és kompresszoros BMW-vel lépést tarthasson.

Az angol gyárak kezdik belátni,

hogy sürgős intézkedésre van szükség. A német győzelmelemeknek ugyanis nemcsak erkölcsi, hanem anyagi hatásai is vannak és az angol gyárak kénytelenek voltak arra eszmélni, hogy egyes angol gyarmatokon a német BMW gépek igen kiadós piacot találtak az angol képekkel szemben az igen magas védővámok drágító hatása ellenére is.

Úgy hírlik, hogy még a tél beköszönte előtt elkezdik a többhengeres kompresszoros gépek tervezését és építését. Aki ért a motorteknikához, az jól tudja, mennyi idő kell ahhoz, hogy a rajzaszalon megszületett versenygép megvalósuljon, átessen a gyermekbetegségeken és odaállhasson az indító zászlaja elé. Ilyen körülmények között alig valószínű, hogy 1939 ősze előtt, vagy a legjobb esetben a jövő évi Man-szigeti TT előtt megjelenjenek az új angol modellek. Hiszen az angol gyáraknak semmi tapasztalatuk sincsen a többhengeres-kompresszoros gépek terén és be kell hozniok azoknak az éveknak az előnyét, melyet a németek az angolok nemtörődősége miatt alaposan használhattak ki.

Nagy lendületet ad az angol gyáraknak az a tudat, hogy törekvéseiket siker fogja koronázni és havotövőbb ismét lépést fognak tudni tartani. A kísérleti kéthengeres Triumph, melyet Assenben indítottak a hollandi TT-t kísérelő futamban: végig lépést tudott tartani a kompresszornélküli BMW-vel, tehát a különbség az angolok szerint kizárólag a kompresszorban van.

A motorosvilág rendkívüli érdeklődéssel fogja kísélni azt a harcot, melynek megindítását a minap jelentették be az angolok. A harc fejlesztési fogja a sportot, izgalmasabbá, színesebbé fogja tenni a nagy nemzetközi versenyeket és ami a legfontosabb: közre fog működni a szériamotorkerékpár fejlesztésében. Mert minden ellenkező híreszteléssel ellentétben, a motorversenyzésnek egyetlen célja van, a mindennapi túragép sebességének, megbízhatóságának, takarékosságának, kormányozhatóságának, stabilitásának, útfekvésének, gyorsulásának, lefékezhetőségének, egyszóval kvalitásának fejlesztése!

Mégis új!

Mégis magyar!

K. M. B.

Az igazi magyar motorkerékpár. Saját motorral. Négy sebességgel. Kézi- és lábkapcsolással **1250** — P. B O S C H villanyberendezéssel Akkumulátor gyújtással **1450**. — P. Hőszállatkat **magas áron becseserlünk.** Speciális külföldi minájú motorkerékpáralkatrészgyártó üzemünkben bármilyen alkatrészek raktárról felárban Precíziós gépeinkkel hengerek köszörülése P 380-tól. Dugattyúk készítése P 350. Generáljavítások legolcsóbban.

Postai megrendelések azonnali leggodosabb elintézése.

MOTORKÖZPONT

Vörösmarty-utca 45, KISS

Kérje postán díjmentes alkatrészt árjegyzékünket.

*Megcsadálta már?
Még nem?!!*

Vásárlás előtt feltétlenül nézze meg a legtökéletesebb német motorkerékpárt a

VICTORIÁT!

Árak P

705. —
-101

KOPPÁNYI
DESSEWFFY UCCA 47. SZ.

EYSTON

autóvilágrekordja **556** km.

Az abszolút autósebességi világrekordért folyó harc, melyet immár több mint egy évtizede az angolok konkurrenciája nélkül egymás között vívnak, a minap ismét jelentős állomáshoz érkezett el, amennyiben is Eystonnak az amerikai Salt-Lake sómezőjén sikerült saját sebességi világrekordját 556.010 km-es fantasztikus sebességre srófolnia.

Eyston első kísérletét nem kísérte szerencse, ámbar hiperkocsija az új „Thunderbolt” már ekkor bebizonyította, hogy elődeinél jóval nagyobb sebességekre képes. Az első kísérlet második menetében az elektromos időmérés felmondta a szolgálatot, bebizonyosodott, hogy a kolosszális iramban az időmérőkészülék fotocellája nem regisztrálta a Thunderbolt ezüsttestének átsuhanását a célvonalon... Nem is esoda, hiszen maga Eyston is rendkívüli észleleteiről beszélt, miközben kihámozták a motorszörnyeteg gyomrából. Azt mondta, hogy:

— Ugy éreztem a földfelületet, mintha gömbön száguldottam volna...

Közben a fotocella érzéketlenségére is süttöttek ki orvossgát: a Thunderbolt ezüsttestét koromfeketére festették át! Kezdődött újra a kísérlet:

Eyston gyenge hátszéllel északi irányban 10.42 mp.-nek megfelelő 559.2 km-es sebességet ért el. visszafelé menetben, déli irányban, szél ellenében 10.48 mp.-nek megfelelő 552.8 km-es sebességet ért el a repülőstartos mérföldön a „Thunderbolt”. A szabályok sze-

rint a rekord a két eredmény közepéréből adódik és így 556.010 km. az új sebességi autó világrekord. A repülőstartos kilométerszakasz kétirányú részidejei 6.45 mp.-et és 6.50 mp.-et tettek ki, úgy, hogy az új km.-rekord 555.560 km.

Aki azonban azt hiszi, hogy ezen kolosszális sebességi teljesítmények után a rekordostrom kissé elül, az — téved! Mert: Eyston riválisa, az ugyanelek angol John Cobb rekordkocsijával már megérkezett a rekordok otthonába, Salduroba...

A nyersanyagkérdés és a Volkswagen

Az USA évi acéltermelése 55 millió tonna, az évről-évre fejlődő német acélgártás tavaly jóval 21 millió tonna feletti termelével a világranglista második helyét foglalta el, az idén pedig a visszaesett amerikai acéltermelést megelőzve, a világ legnagyobb acéltermelő államává tette Németországot. Az amerikai acéltermelés hatalmas visszaesése az autógyártásban bekövetkezett katasztrófális visszaesésben leli magyarázatát, hiszen az USA autógyárjai az USA acélüzskéletének 18%-át dolgozzák fel, míg a német autógyárak a német acéltermelésnek mindössze 6%-át dolgozzák fel. A speciális konstrukciója és a különleges könnyűfémek felhasználása folytán alig 650 kg. súlyú KdF kocsik gyártásához a német acéltermelésnek mindössze 1%-át fogják felhasználni!

AUTÓJÁHOZ

minden acélat
Toledo Acélnál
V, Visegrádi u. 47/a
(bej. Wahrmann u. 15)
Tel. 29-24-01

VEGYEN

Specialitásunk:
cúgákeményre edzett és
kátréce hajlított „Flex”
autórcúgacél

Motorcsónakverseny a Balatonon

A szeptember elején megrendezett balatoni motorcsónak-versenyek sorában szereplő Csillagtúrát a résztvevő 12 hajó élén Korbuly Károly nyerte meg, Botond nevű motorcsónakjával. Az egyenletességi és megbízhatósági motorcsónak-versenyen az inboardok között Domján Gábor győzött Némedi József és Korbuly Károly előtt, míg az outboardok versenyét Urbach Lászlóné nyerte meg Iszer Jenő, Zeke Aurél és Harsány Károly ellen. A leggyorsabb körért járó tiszteletdíjat, úgyszintén az 1938. évi balatoni motorcsónakbajnokságot Korbuly Károly nyerte meg.

1 TONNÁS

ÚJ

FRAMO

TEHERAUTÓK

KAPCSOLÁSI VÁZLATA



KIS FOGYASZTÁS,
NAGY TELJESÍTŐKÉPESSÉG

AUTÓSZALON ZSILLE TESTVÉREK K. F. T.
VI., ANDRÁSSY ÚT 8
Telefon: 117-061, 112-105

ÜVEGSZILÁNK

okozza a sérülések 80%-át.

ELKERÜLI, HA SÜRGŐSEN

BIZTONSÁGI ÜVEGET

SZERELTET

FORGÓ ÉS TÁRSA R.-T.-nál

TEL.: *138-470. VII., DOHÁNY U. 16

Új cím, új telefonszám

MAGYAR ABRONCS ÉS

KERÉKGYÁR RT. ÜZEMHÁZA

V., Légrády Károly ucca 5

Telefon: 290-758

Melyik típusu kilométeróra csal a legkevésbé?

Az, mely meghajtását az első keréktől kapja!

A kilométeróra szerepe hármas: a) mutatja a megtett kilométerek számát, b) mutatja a sebességet és c) csal. De ne gondoljunk rosszra, a sebességmérők nem szándékosan csálnak, hanem bizonyos alig elkerülhető külbehatások következtében mutatnak mindig — többet. Ugy 40—50 kilométerig még hűségezen mutatják a sebességet, nagyobb sebességnél azonban fittyet hányanak a becsületnek és bizony lényegesen nagyobb sebességet jeleznek a valóságosnál. Mindennapi az olyan kiskocsi, melynek órája teljes gáznál százat vagy száztizet mutat és csak a villanyórával való mérés alkalmával derül ki, hogy ez a 100 nem

Mennyit csal a kilométeróra? — megmutatja ez a tábla!

Villanyórával mért valóságos sebesség km/óra	A kilométer órán leolvasott sebesség		
	Elsőkerék megh. km/óra	Seb. váltó megh. km/óra	Hátsók megh. km/óra
30	30	30	30
40	40	41	42
60	62	64	65
70	73	76	76
80	85	88	90
90	97	104	106
100	108	112	115

több szerény 85-nél. A gyárak egyrésze nem is tagadja, hogy a kocsi sebességmérője csal és 7—10% csalást ismernek be és az óvatosabb gyárak a katalógusban megadott 95—100 kilométeres sebesség ígérete mellé mint óvatos duhajok odabiggyesztek, hogy: a kilométeróra szerint.

Hogy a kilométeróra mennyit csal, az nagyrészt nemcsak a konstrukciójától függ, hanem főleg meghajtási módjától. Mert másképen csal a hátsó, az első keréktől, vagy a sebességváltóból meghajtott kilométeróra.

Érdekes kísérletsorozatot folytattak nemrég annak megállapítására, hogy melyik meghajtású sebességmérő mennyire csal. Ugyanarra a gépre három abszolút precíz és egyforma típusú sebességmérőt szereltek, az egyik az első, a másik a hátsó keréktől, a harmadik pedig a sebességváltóból kapta a meghajtását. A helyes ártételt természetesen abszolút pontossággal szabták meg. A hármaskilométerórával felszerelt gépet kivitték az egyik autópályára, ahol villamos órával ellenőrzött sebességek mellett vizsgálták és jegyezték az órák által jelzett sebességeket.

A kísérlet során kitént, hogy egyedül az elsőkerék által meghajtott kilométeróra mutatta megközelítő hűséggel a valódi sebességet, a hátsó meghajtott kerékkel és a sebességváltóval egybekötött óra a valóságosnál lényegesen nagyobb iramot jelzett. Ennek

oka érthető, mert hiszen a meghajtott kerék mindig túlpörög, az útegyenletlenség felett átugorva, töredékmásodpercekre jóval nagyobb a fordulatszám, mint ami a sebességnek megfelel. Az első kerékhez kapcsolt óra viszont nincsen alávetve ilyesminek és így megközelítő hűséggel dolgozik.

Hogy a kilométeróra kissé többet mutat a valóságosnál: nem életbevágó fontosságú, legfeljebb önmagunkat csapjuk be a sebesség dolgában. Nagyobb baj viszont az, hogy több megtett utat is mutat annál, amennyit valóban be is kerekeltünk. Hogy ennek következtében a fogyasztás is valamivel nagyobb a valóságban a kilométeróra állása által jelzettnél: magától értetődik.

AUTÓT ÉS MOTORKERÉKPÁRT JÓL JAVÍT, OLCSÓN JAVÍT

SZABÓ ÉS SZEIFT, IPOLY UCCA 20
Olcsó motorkerékpár-service

Bevonulás miatt **sürgösen eladó** egy 320 cm³ Frera motorkerékpár tip-top állapotban, prima gumikkal, 5 hónapja generátorozott motorral. Galambos József, Somogyvár

SEBESSÉGMÉRŐJÉT

megjavítja: **ÓRAGYÁR**, Tömő ucca 26

RENDELJE MEG

PROSPEKTUSÁT, VAGY AZ ÜZLETÉBEN SZÜKSÉGES BÁRMELY KERESKEDELM

nyomtatványát

AZ

ÁLTALÁNOS NYOMDA KÖNYV- ÉS LAPKIADÓ RÉSZVÉNYTÁRSASÁG-nál
BUDAPEST, VI., NAGYMEZŐ UCCA 3
TELEFONSZÁM: *124-299

Fényképét vezető jogosítványhoz, azonnal, 2 darab rendelésnél, **darabja 48 fillér**
FOTO PÁRISI, Párisi Nagy Áruházban

MOLNÁR JÓZSEF

AUTÓKAROSSZÉRIA ÜZEME
HŰTŐTAKARÓK KÉSZÍTÉSE

Budapest, V., Wahrman ucca 23.
(Csáky u. sarok) TELEFON: 293-885



AUTOSERVICE és KARBANTARTÁSOK

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

LŐRINCZ

IX., Ferenc tér 6. Tel.: 141-017



N E M E S E D E BUDAPEST, VI., NAGYMEZŐ UCCA 45. TELEFON: 118-980

AUTÓ-ALKATRÉSZEKET

jótállás mellett

CHROMOZ, NICKELEZ

Alumíniumot oxidál, chromoz, nickелеz és minden színben színez

MI ÚJSÁG, HÉBLI ÚR?

— Arról már biztosan értesült Szerkesztő úr, hogy a KMAC szeptember 25-én körülbelül 300 km-es túraszakasz és kenyérmézel sebességi terepverseny és egyéb próbákkal kombinálva rendezte meg őszi motorkerékpár triálját...

... és mit tud Hébli úr az októberi régi versenyről?

— Október 23-án a Mártonhegyi úton kb. 2 km-es távon Hartmann László emlékeztetőre nemzetközi hegyversenyt rendeznek klubjaink, számos német és olasz résztvevővel, akik Hartmann László özvegyének már megígérték startjukat. Az emlékverseny után október 26-án Győzőn, a magyar rekordnap keretében ad randevút a magyar gárda külföldi vendégeinek, míg október 30-án a Hármashatárhegyi verseny kerül sorra.

— Szakmai hír?

— Arról már biztosan hallott, Szerkesztő úr, hogy a Magyar Abroncs- és Kerékgár Rt. az Ó uceából a Légrády Károly uca 5. sz. alá, saját házába helyezte át üzemét. A cég kerékpárjavító és gyártó üzletága mellett tudvalevőleg raktáron tartja az összes gyártmányok díszítésait és számos képviselési cikket, mint a Black & Decker elektromos fűrészgépeket, Pikkely ventilátorszíjakat, Mechanics kardántengelyeket, Borg & Beek kapcsolókat, Aro zsirzókat és Perry görögös láncokat.

— Egyesületi újság?

— A szolnoki vitorlázó repülőosztály megalakította Budapesten hegyvidéki csoportját, hogy a síkvidéki vitorlázóknak lehetőséget nyújtson a lejtőmenti vitorlázásra is. Rubik Ernő „Vörösök” típusú gépén a Hármashatárhegyen szorgalmasan folynak a kiképzések, gyakorlatozások vitéz Hefty Frigyes

főoktató vezetésével. A csoport vezetője Schlesinger Sándor mérnök, míg az ügyvezető titkári tisztelet Réthy Károly és Pápai István látják el.

— Más hírek?

— Jávor Pál, a kitünő színész a Hermann Géza vezetése alatt működő Autókereskedelmi Kft.-től remekbe készült Talbot-kabriólet vásárolt. A kocsit, ahol megjelenik általános feltűnést kelt. — Más. Szabó és Seifert, a fiat! versenyző gárda két tehetséges tagja Ipoly uca 20. sz. alatt auto- és motorkerékpárjavító műhelyt nyitott. Sok szerencsét! — Ismét más. Urbach László belga üzleti kapcsolatait felelevenítve, a jövőben fokozott mértékben öhajja a Sarolea gépekkel is foglalkozni. A kitünő belga márka legújabb modelleit Urbach rövidesen raktárról szállítja. — Megint más. Regisztrálni öhajjuk a Victoria színek szegedi sikerét: a Koppányi cég által képviselt Victoria gépek a szegedi salakpálya-versenyen három kategória-elsőséget szereztek.

— Oly sok minderről suttognak a szakmában, maga, Hébli úr, biztosan tud valamit...

— Csak hallottam, Szerkesztő uram! Először a teherautó vonatkozásokról essék szó! Egy, az exportüzletei révén jól ismert vállalathoz közelálló pénzcsoport megszerezte az összes német teherautók magyarországi képviselését és most a behozatal módzatairól folytat tárgyalásokat illetékes kormányköreinkkel és a belföldi gyártás érdekeltjeivel. A német „Exportgemeinschaft” jövődéli magyar teherautó-képviselését az autózakma egyik régi tagja fogja vezetni! Többet nem mondhatok! Csupán pár szót a kéktaxiokról... Végre...! Végre felfrissítik a kéktaxisok is kocsiparkjukat! Nagyobb részletizlet kerül tető alá, melynek eredményeképpen többszáz új, németgyártmányú kocsit kerülne a kéktaxisok standjaira...

— Más szakmai hírek?

— Solyom (Sabrnák) Ottó, kinek üzeméig a Laudon uceában volt, azt áthelyezte új helyiségébe, hol megnagyobbított, hatalmas keretek között fogaskerekű és az autóval kapcsolatos precíziós motoralkatrészek készítésével foglalkozik. Az üzem címe: Lehel uca 8. Telefon. 493-126. Más. Andó Antal, ki betegségeiből felépült, egy 500-as Norton verseny-motorkerékpárt rendelt, a gép már úton is van és nemsokára Andóval nyergében fogjuk a versenyeken látni. — Más. A svájci gyártmányú „Zenith” autóellenőrző órával naponta módjában áll pontosan felülvizsgálni, hogy a jármű mikor indult el reggel, mennyi

ideig használtatott, mikor és milyen gyakran állt meg, nem használták-e engedélyen kívül (feketeítvány) stb. Az állandó ellenőrzés révén időt és pénzt takarít meg és kellemetlen nézeteltérésektől óvja meg magát a svájci gyártmányú „Zenith” ellenőrző órával. Képviselet: Dr. Reitmunn, Semmelweis u. 14. szám.

— Hallom, megérkeztek az 1939. évi TWN modellek?

— Ugyvan. Urbach László már megkapta az új 250-es és 350-es TWN modelleket. Ismérvek: olajban futó első és hátsó lánc, patent hátsó kerék, négysebességű 200-as modell, kézi és lábsebességváltás, lengőnyereg stb., stb. Csupa attrakció!

— Más?

— Ne mulassza el senki a Speedoil használatát. A legutóbbi versenyeken a versenyzők a legnagyobb elismeréssel beszéltek a Speedoilról, mely megakadályozza a koromképződést és a motor működését simává és egyenletessé teszi.

ÖN SZERENCÉS,

merl most

RAKTÁRRÓL KAPHAT

350-es, 500-as D. H. V.

SUNBEAM-ET.

KOPPÁNYI, DESSEWFFY U. 47

DEDICS TESTVÉREK

autójavító specialisták

HENGER ÉS FŐTENGELY KÖSZÖRÜLÉS

Edzett fogaskerék VIII., THÉK ENDRE UCCA 15. SZ.

és alkatrészgyártás TELEFON: 1-303-45

Urvezetők! Hölgyszervezők!

merl csak itt vezethet 1938-as típusú autókön kívánsága szerinti időben. Csak itt mutatják be Németország világfilmjét 5000 méteren, ahol az autó üzeme, szerkezete és kezelése látható szemléltetőleg. Garantált vizsga. Műhelygyakorlat. Részletfizetés. Saját szakkönyv.

Kérjen tájékoztatót: legmodernebb VIKTÓRIA AUTÓSZAKISKOLÁTÓL, BUDAPEST, VI., ANDRÁSSY ÚT 2. SZÁM. TELEFON: 120-814

HAMBACH L. ÉS Ifj. SZÜCS L.



Motorkerékpár

ÚJ ÉS HASZNÁLT

**Karambolos
motorkerékpárok
speciális javítása**

VI., JÓKAI U. 28 (HORN EDE U. SAROK)

TELEFON: 12-14-00

Használt motorkerékpár garanciával

HUSZÁR GYÖRGY

Autó-motorkerékpár
alkatrészek és lánc-
technikai szaküzlet.

VI., JÓKAI-U. 1

(Aradi-u. sarok)

TEL.: 124-411

126-464

Motorkerékpárláncok, J A P motoralkatrészek, DUREX és ALUSIL dugattyúk, dugattyúgyűrűk, szelepek, tömitések, mindennemű alkatrészek nagy raktára. WIPPERMANN láncok és

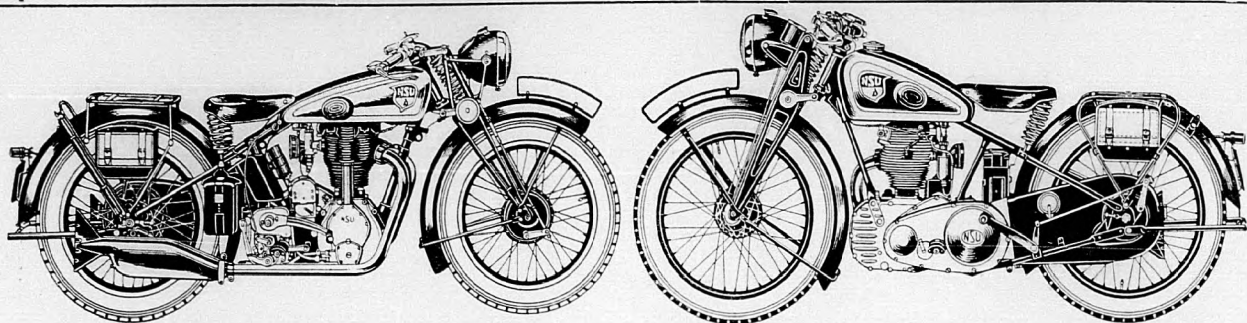
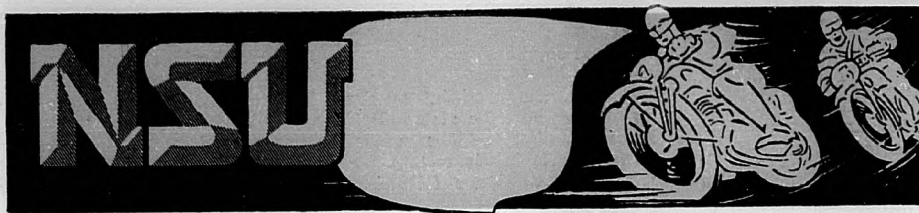
„CYKLON” vulkanizáló melegfoltok vezérképviselete.

Felélős szerkesztő és kiadó:
K R A M E R J E N Ö

Altalános Nyomda, Könyv- és Lapkiadó Rt.

Nyomdaért felélős: Dr. Uj István.

Csak országunk legmodernebb, egyetlen törvénytörvényileg bejegyzett „Viktória” autószakiskolában tanulnak,



351 OSL és 501 OSL típusok a legmodernebb konstrukciók és a legmesszebbmenő igényeknek is megfelelő luxuskivitelű motorkerékpárok.

251 OSL és 351 OL típusok levehető könnyűfém hengerteljesítményű és olajban dolgozó szelepmechanizmus. Olajfűrdőben futó elsőlánc, teljesen burkolt hátsólánc.

Érdeklődés esetén készséggel küldök részletes ismertetőt

MAGYARORSZÁGI
VEZÉRKÉPVISELET:

BIRÓ JENŐ

BUDAPEST, VI., LISZT FERENC TÉR 2. TELEFON: 128-096

Eredeti angol

JOHN BULL

PNEUMATIK, JAVÍTÓKÉSZLETEK ÉS GUMICIKKEK

AMAL

KARBURÁTOROK, SZABÁLYZÓK ÉS LÉGSZŰRŐK

TERRY

NYERGEK, PÓTÜLÉSEK ÉS RUGÓK

ROBBIALAC

HIDEG ZOMÁNC

RENOLD-COVENTRY

L Á N C O K

KAPHATÓK:

BIRÓ JENŐ MOTOR ÉS MOTORKERÉKPÁR-ALKATRÉSZ NAGYKERESKEDŐ
BUDAPEST VI., LISZT FERENC TÉR 2. SZÁM. TELEFON: 128-096